

PORT GRIMAUD
Le rêve,
l'accomplissement,
le mirage

SCHLAMMÉ Antoine



SCHLAMMÉ Antoine

PORT GRIMAUD
Le rêve,
l'accomplissement,
le mirage

Ce que la spatialité de la cité lacustre de Port Grimaud peut nous apprendre des intentions de son créateur, architecte marin visionnaire, de leur matérialisation jusqu'à leur dévoiement.

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS	6
INTRODUCTION	9
I. ORIGINES DU PROJET, ENTRE PASSION DE LA MER ET REFUS DES DOGMES DE L'ARCHITECTURE MODERNES	
Table des matières - Partie I	17
A. Contexte architectural et social : tourisme de masse et modernité architecturale durant les 30 Glorieuses	18
B. Une jeunesse sur les mers, un projet dans la tête	33
C. Genèse de la réalisation : des difficultés rencontrées et des libertés prises	45
D. Des intentions formulées aux premiers projets dessinés	49
II. DU CHANTIER A LA LIVRAISON, UN PROJET QUI APPREND DE LUI-MÊME	
Table des matières - Partie II	67
A. Les premières années du chantier, un défi technique et législatif	68
B. Port Grimaud I, une adaptation constante au fil des réalisations	74
C. Port Grimaud II et III, évolution du plan et diversification des modèles	91

III. COMPOSITION SAVANTE AU SERVICE D'UN CADRE PITTORESQUE

Table des matières - Partie III	111
A. Un cadre pittoresque créé avec soin	112
B. Une architecture d'imitation enrichie par une spectacularisation habile	119
C. Les succès de la démarche créative par la contestation des méthodes des modernes	135

IV. DE L'ESPACE A L'IMAGE, UN PROJET DEVOYÉ DANS SON ÉVOLUTION ACTUELLE

Table des matières - Partie IV	145
A. Un projet dévoyé de ses intentions initiales avec le temps	146
B. La transformation du projet en images, par définition figées et sans profondeur	157

CONCLUSION	167
------------	-----

ANNEXES

Entretien avec Guy Bjorg	171
Entretien avec Michèle Théobald	175
Entretien avec Waël Haidar et Jérôme Envain	176
Entretien avec Xavier Bohl	179

BIBLIOGRAPHIE	185
---------------	-----

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier les enseignants du séminaire PATRIMOINE, PROJET, TOURISME, Philippe Prost, Virginie Picon-Lefebvre, Angelle Denoyelle et Fabienne Louyot pour leurs interventions et leurs conseils depuis maintenant deux ans.

Je tiens également à remercier grandement Xavier Bohl, Waël Haidar, Jérôme Envain et les autres membres de l'Atelier pour leur accueil, leur réactivité, leur disponibilité ainsi que pour les nombreux échanges particulièrement enrichissants que nous avons eu.

Un grand merci à Michèle Théobald pour m'avoir permis d'accéder à ses archives, à Gérard Tournebize pour m'avoir autorisé à utiliser ses photos, à Yves Lhermitte pour son formidable travail de documentation, à Guy Bjorg pour m'avoir accordé un entretien et à Pascal Viard pour le prêt d'ouvrages rares et riches en informations.

Merci à Nicolas Reibel et Malek Nacouzi pour leur aide précieuse, ainsi qu'à ma mère et mon frère pour leur relecture et leur soutien.

Merci enfin à Jacques Romano de m'avoir fait découvrir Port Grimaud.





INTRODUCTION

Port Grimaud possède une place importante dans le champ théorique traitant à la fois de l'architecture balnéaire de la seconde moitié du XXe siècle, mais aussi, dans une moindre mesure, dans celui du renouveau des formes architecturales et urbaines après la fin du mouvement moderne.

Le projet emblématique de son créateur François Spoerry a été et est toujours majoritairement étudié en tant que jalon de périodes et de mouvements longs et complexes, au détriment de l'analyse de ses richesses intrinsèques qui ne sont bien souvent qu'uniquement survolées. Aussi bien fortement critiquée et qualifiée de pastiche qu'ayant bénéficié d'un indéniable engouement populaire à sa réception, aussi bien décriée de par son évolution récente qu'utilisée comme base de nouveaux fondements théoriques, la « Venise Provençale » comme elle est surnommée présente visiblement des richesses dans sa conception et sa forme qui méritent que l'on s'y attarde.

C'est dans le sud-est du département du Var, dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, et plus précisément dans l'angle droit formé par le cours intérieur de la Giscle et la longue plage bordant le fond du Golfe de Saint-Tropez que la cité lacustre de Port Grimaud est paisiblement nichée.

Tantôt décrite comme un village sur l'eau, ou comme une cité lacustre, Port Grimaud se présente comme une marina dans la commune de Grimaud. Port Grimaud est donc une extension du village médiéval de Grimaud situé plus haut dans les terres, et est qualifiée administrativement d'Association Syndicale Libre (ASL) composée de trois quartiers, nommés sobrement Port-Grimaud I, II et III, dont la gestion revient à un Comité de Gestion composé de propriétaires¹.

Le projet est né de la volonté de son créateur, François Spoerry, marqué par une jeunesse à naviguer à la découverte du foisonnant patrimoine portuaire du pourtour de la Méditerranée, et se décrivant lui-même comme un « *architecte-marin* »². Le projet débute sa construction en 1966 sur des terrains marécageux acquis par l'architecte en 1962, avec en tête l'idée d'y bâtir une cité inspirée de ses voyages, destinée aux marins, et dans lequel il pourrait retrouver une partie de la splendeur des villes centenaires du littoral méditerranéen. L'écart de temps entre l'acquisition des terrains et le commencement des travaux s'explique par une longue bataille juridique qui conduira à l'obtention du permis de construire. Ces 4 années permettront à François Spoerry et ses associés de penser, esquisser et dessiner les principes structurants tout comme les détails du projet³, qui continuera de s'adapter et d'évoluer même après le début des travaux.

François Spoerry pose ainsi les bases de ce qu'il appellera son « *architecture douce* »⁴, marquée par une temporalité calme et paisible, et inspirée des traditions du site dans laquelle elle s'implante, ici l'architecture traditionnelle provençale. Il y affirme sa volonté de concevoir un lieu pour les amoureux de la mer, composé d'un tissu horizontal de maisons de taille modeste de la largeur d'un bateau, donnant sur un ponton auquel est amarrée une embarcation prête à prendre la mer. Ces habitations sont situées sur des îles et presque îles dessinées par l'architectes et jusqu'ici absentes du site, serpentant entre des canaux et reliées entre elles par des ponts.

L'envergure du projet prévue à l'origine par l'architecte est alors bien moindre que celle que l'on peut apprécier aujourd'hui, mais face à un succès économique remarquable, Port Grimaud n'a cessé de se développer et de s'agrandir, pour se terminer en 2000, soit 34 ans après son commencement⁵.

La cité lacustre fut classée en 1984 comme Patrimoine du XXe siècle, rejoignant ainsi de nombreux autres projets d'architecture balnéaire de la même époque avec lesquels elle a longtemps été comparée et confrontée⁶.

Bien qu'ayant eu la chance de visiter, et même de résider pour quelque temps à Port Grimaud, la volonté d'écrire ce mémoire m'est venue, non pas après avoir fait l'expérience de Port Grimaud mais après avoir remarqué qu'il n'existait que trop peu de travaux sur ce qui m'y avait marqué.

En effet, la visite de la cité lacustre m'a révélé un lieu dont la spatialité était travaillée de telle sorte à ménager chez le visiteur des impressions généralement opposés de calme constant mais également de surprises successives. À d'intimistes écrans composés de maisons pittoresques et donnant une agréable sensation de chez-soi succèdent ici naturellement d'impressionnantes percées visuelles permettant d'embrasser des panoramas de terre et de mer, réveillant une forte envie de découverte.

Cette mise en forme de l'espace fait montre d'un travail remarquable et témoigne d'une maîtrise notable dans la composition des différents éléments ainsi que des différentes échelles, d'un projet qui s'est constitué en plus d'une trentaine d'années.

Ce sont la découverte et l'expérience de cette spatialité, de ses qualités mais aussi de ses défauts, ainsi que du travail dont elle a fait preuve, qui m'ont personnellement marqué et donné envie de découvrir ce projet, son histoire et les acteurs de sa création.

Cependant, il m'est apparu que les travaux et ouvrages portant sur Port Grimaud se concentraient principalement sur l'étude du projet afin d'en approfondir les phénomènes attenants. Parmi ceux-ci on trouve sa promotion, sa réception très divisée entre critiques et public, les débats qu'il a engendrés, les mouvements dont il a contribué à constituer les bases, sa place dans la généalogie de l'architecture du tourisme, etc.

Aussi riches ces questionnements soient-ils, il en résulte que peu d'écrits dans le cadre universitaire s'arrêtent sur l'étude de Port Grimaud comme un objet architectural, urbanistique, voire social en lui-même. L'analyse du projet en tant que tel, de sa conception ainsi que des intentions et procédés qui l'ont façonné étant trop souvent incomplètes.

Il s'agit donc ici d'étudier Port Grimaud non simplement comme un jalon théorique, mais comme un objet architectural en soi, de comprendre comment le projet s'est constitué notamment par l'étude de sa spatialité. Le projet étant indissociable de la vision et de l'engagement de son créateur, retracer son histoire passe indéniablement par une étude des intentions de François Spoerry, ainsi que de la manière dont elles se sont, ou non, réalisées.

La spatialité se trouvant être la résultante de l'interaction entre les intentions initiales de l'architectes, les contraintes posées par le site, les apprentissages des débuts et les opportunités foncières et financières, elle est donc ici utilisée comme le moyen de relier les volontés de François Spoerry à la manière dont il a pu ou non les matérialiser.

Nous nous demanderons donc comment, à travers les caractéristiques de la spatialité de Port Grimaud, est-il possible de lire la matérialisation et l'évolution de certaines intentions de François Spoerry, ainsi que le dévoiement de certaines autres ?

Ce travail permet ainsi d'aborder la genèse du projet, les expériences et les choix à l'origine de sa réalisation, tout comme la manière dont il a évolué, et avec lui certaines des intentions initiales. Il permet également de comprendre quels sont les principes sur lesquels repose cette spatialité, pour enfin parvenir à en expliquer les qualités ainsi que les défauts, dans l'optique d'en saisir les réussites aussi bien que les échecs, en conservant toujours un lien avec les intentions fondatrices de François Spoerry.

Mener à bien cette étude nécessite l'articulation de plusieurs formes d'analyse.

D'une part, et même si ces études ne constitueront pas le centre de ce travail, Port Grimaud est à replacer dans son contexte historique, thématique et architectural, afin de comprendre aussi bien les raisons que les enjeux de sa création.

Cette première phase d'analyse portera tout d'abord sur le contexte architectural dans lequel prend place la conception de Port Grimaud, à savoir la période de déclin du mouvement moderne, que j'ai choisi d'étudier,

1. Entretien mené avec Mr BJORG Guy, ancien comptable et ancien trésorier de l'ASL Port Grimaud I. Le 22 juillet 2022.

2. SPOERRY François, avec la collaboration de GAILLARD Marc. *L'architecture douce - de Port-Grimaud à Port-Liberté*. Paris. Editions Robert Laffont, 1989.

3. BRETTEVILLE Jacques. *Port-Grimaud*. Rennes. Ouest-France éditeurs, 30 juin 1994.

4. SPOERRY François, avec la collaboration de GAILLARD Marc. *L'architecture douce - de Port-Grimaud à Port-Liberté*. Paris. Editions Robert Laffont, 1989.

5. BOHL Xavier, *Port Grimaud* (ouvrage non publié)

6. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. » Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

parmi la multiplicité de sources traitant de ce sujet, principalement à travers l'article de Jean Baptiste Minnaert intitulé *Le Mouvement moderne, le patrimoine et la figure des idéaux changeants*, pour son traitement complet du sujet imbriquant contexte architectural, social et politique⁷.

Il s'agira ensuite de replacer Port Grimaud au sein de l'histoire de l'architecture touristique balnéaire de la seconde moitié du XXe siècle, dont il est, comme évoqué précédemment, un projet emblématique. Ce travail sera complété par une étude du phénomène touristique occidental, des villégiatures bourgeoises du XVIIIe siècle à l'émergence du tourisme de masse d'après la Seconde Guerre Mondiale.

Pour ce faire, seront utilisés les ouvrages *Tous à la plage !* de Bernard Toulhier paru en 2015, *La fabrique du bonheur* de Virginie Picon-Lefebvre publié en 2019, la thèse de Pascale Bartoli *Expérimentations et innovations des programmes résidentiels de vacances dans la période des « Trente Glorieuses »*. *Le cas du littoral varois*, datant de 2014, ainsi que des articles comme celui d'Alain Callais "*La Côte-d'Azur*" : *une expression à histoire et géographie variables*, paru en 2016.

Quant à l'étude plus précise de projets particuliers, seront utilisés *L'aventure balnéaire, La Grande Motte de Jean Balladur* d'Antoine Picon et Claude Prelorenzo paru en 2000, *Marina Baie des Anges*, de Michel Marot et Nikola Jankovic paru en 2018, également l'article *Territoire, ville et architecture balnéaire, l'exemple de la Grande Motte* de Claude Prelorenzo et René Borruy, et le documentaire *Pour ou contre les Marinas* produit par France 3 Régions en 1976.

Enfin, des ouvrages de navigateurs comme *Victoire en solitaire*, d'Éric Tabarly paru en 2012 ou encore *MOITESSIER, le long sillage d'un homme libre*, de Jean-Michel Barrault paru lui en 2014, me permettront d'étudier le domaine plus spécifique du développement de l'intérêt des classes moyennes françaises pour la navigation de plaisance.

Une fois menées ces remises en contexte historiques et thématiques, il est nécessaire de s'intéresser aux réceptions variées dont a fait l'objet Port Grimaud, allant de la critique virulente à l'inspiration. En effet, à la livraison des premières habitations ont succédé des retours particulièrement divergents, entre une critique architecturale dénonçant violemment le pastiche dont se rendait coupable le projet et un public qui, sceptique dans les premiers instants, à très vite reconnu et plébiscité ce cadre paisible et agréable.

Cette réception populaire s'est alors muée en volonté de s'inspirer des principes fondateurs de Port Grimaud, de la part d'une jeune génération d'architectes à la recherche de nouvelles références pour poser les bases de nouvelles pratiques⁸. Néanmoins, une vague plus récente de travaux, forte du recul permis par le temps passé depuis l'achèvement du projet, tend à émettre des réserves quant à son évolution.

Afin de traiter les différentes phases de cette réception seront utilisées une grande diversité de ressources : tout d'abord, des témoignages de l'architecte au moyen de son ouvrage *L'architecture douce - de Port-Grimaud à Port-Liberté* publié en 1989, mais également des propos d'anciens collaborateurs comme Xavier Bohl, au moyen d'entretiens. Seront aussi recueillis des propos d'architectes et de critiques de l'époque, mais aussi ceux de simples visiteurs concernant la réception du projet à ses débuts, au moyen de documentaires comme *Port Grimaud, vivre aujourd'hui*, diffusé en 1970, ou d'écrits comme le *Guide d'architecture contemporaine en France*, de Dominique Amouroux, M. Crettol et J-P. Monet.

Le mémoire de Nicolas Reibel intitulé *Port Grimaud, visions de ville*, soutenu en 2018 à l'ENSA de Paris-Belleville, me servira ainsi que les sources sur lesquelles il s'appuie, à étudier les répercussions et l'influence qu'a eu Port Grimaud en tant que modèle théorique. Plusieurs écrits parus récemment me serviront également à étudier la manière dont le projet a évolué, sous l'angle de notions précises comme l'utopie avec l'ouvrage de Laurent Gervereau *Une faillite symbolique : l'Utopie face à ses représentations*, paru en 2000, ou encore la « *Disneylandisation* » terme de Christian Godin développé dans son article publié en 2014 nommé *La disneylandisation du monde*.

Ces analyses contextuelles seront enfin complétées par des comparaisons du projet avec ses propres références, afin de pouvoir les comparer en termes d'échelles, de composition et d'organisation.

D'autre part, une seconde forme d'analyse portera sur le projet en lui-même, et constituera par le recoupement de différentes sources, l'apport de ce mémoire à la longue liste d'études et de travaux portant sur la cité lacustre.

Mener à bien cette analyse implique, du fait de la relation forte entre ce projet et son créateur, de se pencher sur les intentions de l'architecte quant à Port Grimaud, à savoir leur origine, leur nature, impliquant de fait de compléter ce travail par une étude de la vie personnelle de François Spoerry. Sa vie et ses intentions seront étudiées par le biais de son livre personnel mentionné plus tôt, mais également en recoupant des citations retrouvées dans les documents d'archives, des échanges de courriers, des déclarations dans le cadre d'entretiens comme dans les documentaires *Port Grimaud raconté par son créateur, Port Grimaud, chefs d'œuvre en péril*, ou encore *Port Grimaud, un rêve réalisé*, datant tous trois des années 1980. Seront aussi questionnés à ce propos des gens l'ayant connu, d'anciens amis ou collaborateurs, dans une série d'entretiens à retrouver en annexes.

Il est nécessaire ensuite de se pencher sur l'histoire du projet, afin de comprendre la manière dont il s'est pensé puis réalisé. Cela implique de retracer la généalogie des différentes versions du projet telles qu'elles ont été dessinées et pourquoi, pour ainsi saisir quelles ont été les intentions qui ont perdurées et quelles ont été les remises en question nécessaires à la réalisation du projet dans sa version actuelle. Plusieurs archives ont alors été sollicitées, celles détenues par l'Atelier Xavier Bohl, atelier historique de François Spoerry, celles du Fond Spoerry stockées par les Archives Départementales de Colmar, et un grand nombre de documents conservés par Madame Michèle Théobald, veuve de Jean-Louis Théobald, ayant joué un grand rôle dans l'obtention du permis de construire⁹. À noter qu'un grand travail de compilation d'archives a été réalisé par Yves Lhermitte, au sein de son site internet « Il était une fois Port Grimaud »¹⁰, présentant une grande quantité d'informations et d'illustrations triées par thèmes et temporalité. Ces documents, parfois difficilement datables, ont fait l'objet d'échanges avec Xavier Bohl afin de les identifier du mieux possible et de reconstituer une chronologie cohérente.

Ensuite, il s'agira de rentrer en détail dans l'étude de la spatialité du projet tel qu'il a été réalisé, en exposant les articulations entre les différents éléments et échelles afin d'en décrire les principes, ainsi que la manière dont elle est perçue et vécue, et ce à travers plusieurs supports. En premier lieu, cette analyse s'appuiera sur les ouvrages prenant pour thème central la description et l'illustration des qualités spatiales de Port Grimaud, qui renferment bien souvent de nombreuses informations précieuses sur l'histoire du projet, ses références et son fonctionnement. On peut ainsi citer *Port-Grimaud et la Côte des Maures*, de Serge-Henri Parisot datant de 1972, *Port-Grimaud* de Jacques Bretteville paru en 1994, *Port Grimaud, Cité-lacustre*, de Walt Neuville, publié en 2000, ou encore *Port Grimaud à 50 ans >1966...2016<*, imprimé à 1000 exemplaires, écrit par Yves Spoerry, fils de l'architecte François Spoerry et agrémenté des illustrations de Gérard Tournebize, qui a été remis aux habitants de la cité lacustre à l'issue d'une exposition de juin 2016 à l'occasion du cinquantième anniversaire du projet.

Le projet se voulant agréable à vivre et à arpenter, il apparaît important de restituer au lecteur une partie de l'expérience sensible qu'est la visite de Port Grimaud et la découverte de sa spatialité par le parcours. Pour ce faire, sera utilisée une séquence urbaine restituée sous forme de photographies et de croquis, accompagnés d'explications quant aux événements parsemant le cheminement. De plus, de nombreuses informations concernant la manière dont Port Grimaud est perçue, pratiquée par ses occupants, ainsi que son fonctionnement, son organisation seront trouvables dans les entretiens réalisés auprès d'habitants et d'acteurs de la cité.

Enfin, ces informations seront synthétisées et rassemblées dans le cadre d'un travail de dessin et de redessin de documents de natures et de provenances différentes, afin de disposer d'une base graphique homogène et aisément compréhensible, permettant ainsi de rendre certains documents plus lisibles et de m'en approprier d'autres afin d'en faire ressortir les éléments nécessaires à la compréhension des aspects développés ici.

7. MINNAERT Jean-Baptiste, *Le Mouvement moderne, le patrimoine et la figure des idéaux changeants*. HAL, archives ouvertes. fr. 17 juillet 2015.

8. JENCKS Charles, *Le langage de l'architecture post-moderne*. France. Editions Denoël, 1977.

9. Entretien mené avec Mme THEOBALD Michèle, veuve de Mr THEOBALD Jean-Louis, ancien haut-fonctionnaire et résistant français, ayant permis l'acceptation du permis de construire de Port Grimaud I. Le 28 octobre 2022.

10. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. » Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

Dans le cadre de ce mémoire, ces différents sujets d'analyse seront articulés de manière chronologique au sein d'un plan en quatre parties. L'organisation chronologique permettant ici de retracer l'histoire de cette spatialité, des premières intentions aux premières esquisses jusqu'à leur matérialisation et ainsi d'en dégager les principes structurants pour les confronter à la manière dont ils ont pris forme et évolué au cours de la réalisation du projet.

La première partie retracera la genèse aussi bien théorique que pratique du projet.

Il s'agira tout d'abord de replacer le projet dans son contexte historique, à savoir les Trente Glorieuses, voyant le mouvement moderne décliner et le tourisme de masse monter en puissance.

S'ensuivra un retour sur la jeunesse et le début de carrière de François Spoerry, permettant de se familiariser avec la figure ayant porté le projet de ses débuts à sa réalisation, mais également d'évoquer les origines des intentions qu'il a développées et qui constitueront les fondations de Port Grimaud. Cette partie servira ensuite à reconstituer la généalogie des différentes versions du projet, des esquisses aux documents officiels en passant par les diverses expérimentations. Elle se clôturera sur les prémices de la construction, à savoir l'acquisition du terrain, le financement du projet ainsi que les procédés législatifs et administratifs par lesquels sa réalisation fut autorisée.

Nous aborderons dans un second temps les différentes phases successives de réalisation de Port Grimaud.

Ici seront développés les étapes du chantier, son organisation, les procédés techniques qui y ont été mis en œuvre, ainsi que la manière dont les problématiques rencontrées durant cette phase ont contribué à faire évoluer le projet.

Cette partie couvrira ensuite le développement de la première partie du projet, appelée Port Grimaud I, et ce à l'échelle du plan masse, de l'équipement et enfin de l'habitation, afin de comprendre notamment comment le projet s'est adapté en apprenant constamment de lui-même. Après être revenu sur le succès commercial de l'opération, un travail similaire sera effectué sur les extensions qu'a connu le projet, à savoir Port Grimaud II et III, ainsi que sur un autre projet d'extension non réalisé mais qui fut un temps à l'étude.

La troisième partie s'attachera quant à elle à tenter de décrire les principes sur lesquels repose la spatialité de la ville ainsi que les aspects où elle peut être considérée comme une réussite.

Seront décrit ici les différents principes selon lesquels a été composé le cadre pittoresque artificiel de la cité lacustre, imitant un village traditionnel, qui lui confère cette ambiance et ce ressenti si particuliers qui ont indéniablement participé à sa reconnaissance. Nous verrons ensuite comment le recours à une composition maîtrisée et habile sur l'ensemble de la durée de la réalisation vient enrichir ce cadre pittoresque afin de conférer au projet une poésie certaine ainsi qu'une identité propre. Enfin, bien que l'utilisation du pastiche ait longuement été reprochée à François Spoerry, nous passerons en revue les aspects pour lesquels le pastiche peut être considéré comme une réussite aussi bien théorique que pratique.

Enfin, il s'agira pour conclure cette analyse d'étudier comment l'évolution du projet peut représenter un dévoiement de certaines des intentions majeures de l'architecte.

D'une part, nous verrons que Port Grimaud apparaît comme rattrapé par les modèles que tentait de fuir son créateur. Ainsi, spéculation, tourisme de masse et refus récent d'évoluer semblent avoir entravé la volonté de François Spoerry de donner vie à un véritable village. Cette analyse sera néanmoins nuancée dans un second temps, en effet, la cité lacustre a tissé des liens de cohésion forts avec des phénomènes comme le tourisme, et la manière dont le projet a été pensé et promu n'est pas étrangère à la manière dont il a évolué.

D'autre part, seront développés les revers que peut avoir l'utilisation d'une architecture basée sur un ensemble de références, à savoir une transformation du projet en image de lui-même. Cela nous permettra alors de tisser des rapprochements avec des logiques architecturales comme celles du parc à thème, intimement liée à cette nouvelle architecture du tourisme et des loisirs dont Port Grimaud a marqué l'histoire.



Vue aérienne de l'île Longue, Port Grimaud I - Archives de l'Atelier Xavier Bohl

I. ORIGINES DU PROJET, ENTRE PASSION DE LA MER ET REFUS DES DOGMES DE L'ARCHITECTURE MODERNES

TABLE DES MATIÈRES - PARTIE I

A. CONTEXTE ARCHITECTURAL ET SOCIAL : TOURISME DE MASSE ET MODERNITÉ ARCHITECTURALE DURANT LES 30 GLORIEUSES

1/ Le déclin de l'idéal moderniste et l'ascension de l'idéal patrimonial	18
2/ De la villégiature bourgeoise au tourisme de masse : la naissance de l'industrie touristique	21
3/ La recherche d'une architecture pour les vacances et les loisirs	23
4/ Le cas du littoral varois, terrain privilégié d'expérimentations architecturales et urbanistiques	27
5/ La démocratisation de navigation de plaisance, impliquant de nouveaux besoins à satisfaire	29

B. UNE JEUNESSE SUR LES MERS, UN PROJET DANS LA TÊTE

1/ Premiers voyages et premières pratiques : l'émergence de la figure de l'architecte-marine	33
2/ Une modeste utopie pour les amateurs de navigation	37
3/ Un véritable village et non une station balnéaire estivale	38
4/ Une architecture douce comme contestation de l'architecture moderne	39
5/ Restituer un charme typiquement méditerranéen et faire corps avec son environnement	42

C. GENÈSE DE LA RÉALISATION : DES DIFFICULTÉS RECONTRÉES ET DES LIBERTÉS PRISES

1/ Un marécage attrayant, des banquiers frileux et un ministre hésitant	45
2/ François Spoerry promoteur, maître d'ouvrage et maître d'œuvre	47

D. DES INTENTIONS FORMULÉES AUX PREMIERS PROJETS DESSINÉS

1/ Des perspectives crayonnées, des plans masse esquissés	49
2/ Des intentions déclinées selon deux logiques différentes	51
3/ Légitimer le projet par la planification urbaine du fond du Golfe	55
4/ Le plan « Médiéval » à vocation expérimentale	59
5/ La version « Grand Lac » pour la réalisation, évoluant au gré des conditions du chantier	61

A. CONTEXTE ARCHITECTURAL ET SOCIAL : TOURISME DE MASSE ET MODERNITÉ ARCHITECTURALE DURANT LES 30 GLORIEUSES

1/ Le déclin de l'idéal moderniste et l'ascension de l'idéal patrimonial

La conception de Port Grimaud prend place dans un contexte de changements architecturaux profonds qu'est la seconde moitié des Trente Glorieuses, qui voit le déclin, et que Jean-Baptiste Minnaert évoque comme le « basculement qui, en moins de quinze ans vit la fin de la toute-puissance de l'idéal moderniste et la montée en puissance de l'idéal patrimonial. »¹¹

Dans son article intitulé *Le Mouvement moderne, le patrimoine et la figure des idéaux changeants*, qui me servira de base pour traiter ce sujet, il développe l'hypothèse de ce basculement jalonné d'événements précis mêlant architecture, législation, politique, etc. J'ai choisi de traiter de cette période en m'appuyant exclusivement sur cet article en raison de l'approche plurielle et complexe adoptée par l'auteur, qui démontre d'une part que ce moment d'évolution n'est pas qu'architectural mais qu'il concerne également des faits politiques et sociaux. D'autre part, il nuance le simple passage d'un courant à un autre en décrivant le chevauchement de ces idéaux à première vue contraires.

L'auteur commence par remettre en question la date donnée par l'historien Charles Jencks pour acter la fin du mouvement moderne, à savoir le 15 juillet 1972 avec le dynamitage de l'ensemble de logements sociaux du Pruitt-Igoe de Minoru Yamasaki à Saint-Louis dans le Missouri.

Bien que hautement symbolique pour illustrer l'échec des théories architecturales et urbanistiques modernistes pour répondre aux besoins sociaux d'après 1945, Jean-Baptiste Minnaert décrit un tournant plus composite, mêlant échecs architecturaux, mort de figures fondatrices et publication d'ouvrages théoriques contestataires.

« Les Congrès internationaux d'architecture moderne (CIAM) sont dissous en 1959 ; la polémique du Pan-Am Building construit à New-York en 1959-1963 par Walter Gropius voit non pas l'apothéose du maître du Bauhaus mais son discrédit (M. L. Clausen, 2005). Les monstres sacrés du mouvement moderne disparaissent les uns après les autres : Frank Lloyd Wright en 1959, Le Corbusier en 1965, Walter Gropius et Ludwig Mies Van Der Rohe en 1969. Sont publiés d'importants ouvrages critiques comme "The Death and Life of Great American Cities" de Jane Jacobs (1961), relectures théoriques comme « Complexity and Contradiction in Architecture » de Robert Venturi (1966) ou Teoria e storia dell'architettura de Manfredo Tafuri (1968), théorie de l'architecture en milieu historique comme "L'architettura della Città" d'Aldo Rossi (1966). Ces ouvrages ont jalonné, chacun dans leur domaine, la fin de la phase étincelante d'un modernisme dorénavant taxé d'arrogance et d'autisme, voire d'académisme.

Émergent au même moment de nouveaux référentiels, notamment ceux qui font de l'éclectisme, intellectuel et formel, et du respect de la sédimentation historique des villes, les bases de nouvelles pratiques architecturales et urbanistiques, patrimoniales et historiennes. »¹²

Il aborde cependant ce tournant de manière plus large, et le transpose à l'échelle sociétale, toujours par le biais d'une série d'occurrences précises. Il évoque par exemple la montée de la considération patrimoniale du grand public, consécutive en France aux travaux majeurs de modernisation de Paris, puis au scandale de la destruction des Halles de Baltard à Paris entre 1971 et 1973, mais ce phénomène se produit également en Grande-Bretagne avec la destruction de l'entrée de la Gare de Euston à Londres en 1962 qui créa une polémique comparable.¹³

L'auteur cite ensuite une série d'événements ayant entériné ce tournant :

11. MINNAERT Jean-Baptiste, *Le Mouvement moderne, le patrimoine et la figure des idéaux changeants*.

HAL, archives-ouvertes.fr. 17 juillet 2015.

12. *Ibid.*

13. *Ibid.*

« La phase étincelante de l'idéal patrimonial commencerait dans les années 1960, évidemment avec la Charte de Venise (1964), puis la convention de l'Unesco sur le patrimoine mondial (1972). En France, le phénomène s'aggrègerait dès la loi Malraux sur les Secteurs sauvegardés (1962), puis autour du classement ou de l'inscription d'un nombre important d'architectures du XIXe et du XXe siècles à partir de 1974.

[...] De même, les excès de la politique volontariste de construction de grands ensembles entamée en 1950, sont critiqués dès les années 1960, non seulement par les sociologues et les philosophes (H. Lefebvre, 1968), mais surtout par les architectes et les urbanistes eux-mêmes. La circulaire Guichard (1973) imposera progressivement à la technocratie française et au secteur du bâtiment et des travaux publics de mettre un terme à la construction de ces grands ensembles, et d'imaginer, pour le logement social en particulier, des formes architecturales moins denses.

La crise de Mai 1968 catalyse une volonté d'aggiornamento culturel tous azimuts. Elle bouleverse la culture professionnelle des architectes et l'enseignement de l'architecture qui, après l'éclatement de l'École des Beaux-arts, s'ouvre aux sciences sociales et à l'histoire en particulier. Le choc pétrolier de 1973 et la crise économique qui s'ensuit précipitent le déclin de l'industrie lourde européenne, suscitent un désenchantement vis-à-vis du machinisme et garantissent le succès de la notion de patrimoine industriel. »¹⁴

Il reconnaît cependant que ces événements « placés en séries par l'historien »¹⁵, peuvent apparaître comme surdéterminés, et que leur dimension fondatrice se construit sur le temps long. Les changements de paradigmes investissent d'abord l'imaginaire des acteurs d'une société, avant de se concrétiser en actes politiques ou architecturaux.

« Ce sont des événements signifiants, mais parfois surdéterminés, qui prennent en leur temps, ou rétrospectivement, une dimension fondatrice. Avant que ne bascule la configuration des objets architecturaux et urbains, ont d'abord basculé l'imaginaire et l'idéologie des acteurs, notamment les historiens. Le public, les élites politiques, les critiques, les historiens ont rêvé de la modernité puis s'en sont désenchantés. »¹⁶

À ce titre Jean-Baptiste Minnaert évoque la présence d'une considération patrimoniale concomitante au développement du mouvement moderne, et qui trouvera son expression au sortir des années 1960-1970, qui ne marqueront pas pour autant l'arrêt définitif du modernisme architectural.

« Il serait absurde d'affirmer que l'idéal patrimonial, tel un bernard-l'ermite, aurait remplacé l'idéal moderniste en ses lieux et places, géographiques et intellectuels, dans le courant des années 1960. Les moments du basculement sont aussi composites que ses lieux.

Les notions d'architecture mineure et de patrimoine urbain trouvent droit de cité patrimonial dès la Conférence d'Athènes de 1931 et entrent dans le champ législatif français, avec les périmètres de protection de 500 mètres prévus par la loi de 1943, et surtout avec la loi Malraux de 1962 sur les secteurs sauvegardés. La reconstruction de l'îlot insalubre n° 16 à Paris à partir de 1943 (S. Texier, 2005) par sa sensibilité au bâti ancien et grâce à l'expérimentation des pratiques de réhabilitation, contribua à préfigurer les restaurations de centres anciens, en particulier les secteurs sauvegardés qui entrent en vigueur à partir des années 1960.

[...] Plutôt que d'imaginer qu'un idéal succède à un autre, il est plus réaliste de concevoir que ces modèles et les mentalités qui les véhiculent se superposent et s'entremêlent [...] »¹⁷

Il complète cette analyse en appuyant le fait que le renouveau des formes architecturales, bien que théorisé durant les années 1960, sera aidé dans sa réalisation par la constitution d'un tout nouvel arsenal juridique bien plus favorable aux considérations patrimoniales.

14. Ibid.
15. Ibid.
16. Ibid.
17. Ibid.



Dynamitage de l'ensemble de logements sociaux du Pruitt-Igoe (Minoru Yamasaki), Saint-Louis, Missouri, 15 juillet 1972.
Source : wikipedia.org



Destruction des Halles de Baltard, Paris, de 1971 à 1973.

Source : paris.fr

The Most Complicated Building Ever Built

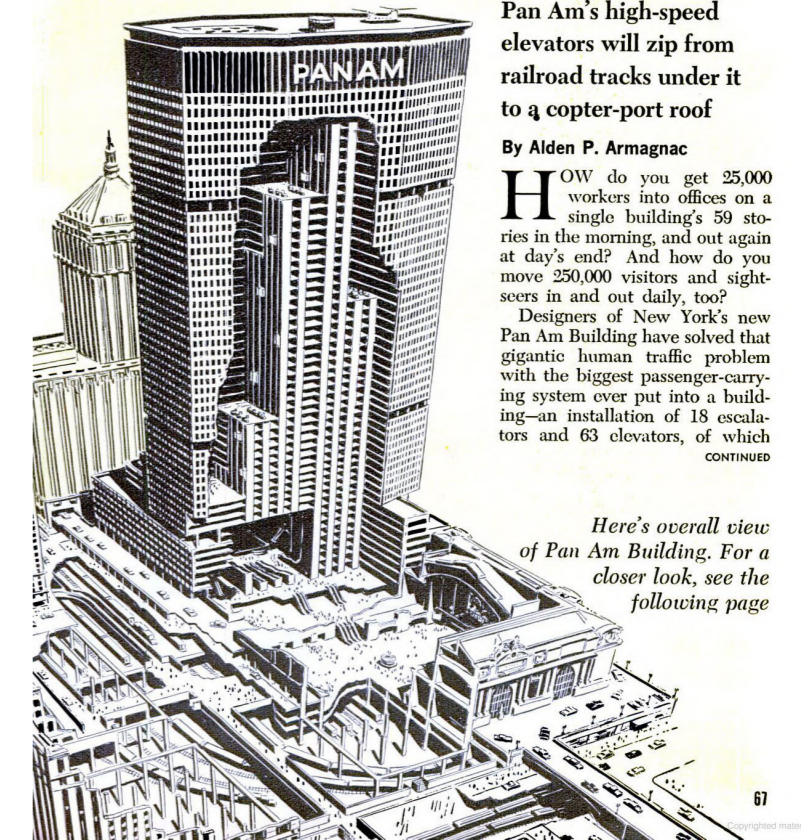
Pan Am's high-speed elevators will zip from railroad tracks under it to a copter-port roof

By Alden P. Armagnac

HOW do you get 25,000 workers into offices on a single building's 59 stories in the morning, and out again at day's end? And how do you move 250,000 visitors and sight-seers in and out daily, too?

Designers of New York's new Pan Am Building have solved that gigantic human traffic problem with the biggest passenger-carrying system ever put into a building—an installation of 18 escalators and 63 elevators, of which

CONTINUED



Here's overall view of Pan Am Building. For a closer look, see the following page

Article de la revue «Popular Science» sur le Pan Am (MetLife) Building, 1962
Source : artincontext.org

En effet, la loi « *d'orientation foncière* » adoptée en 1967 entraîne l'instruction en France dans les années 1970 des Plans d'occupation des sols (POS) et la mise en œuvre des Zones d'Aménagement Concertées (ZAC).¹⁸

Au départ conçus comme des plans de zonage, les POS vont progressivement inclure des dispositions toujours plus complètes concernant la qualité du paysage urbain et le patrimoine architectural, pour ensuite banaliser les projets architecturaux et urbains dialoguant avec l'existant. Les ZAC vont quant à elles conduire à la création de formes bâties se rapprochant de plus en plus des modèles urbains traditionnels, après avoir initialement favorisé les démarches de déconstruction-reconstruction.

Ces dispositifs sont précédés et seront suivis par de nombreuses lois et circulaires¹⁹ limitant l'expression du mouvement moderne et accordant une crédibilité croissante à un rapport raisonné au passé (voir frise chronologique).

« *Qu'ils soient ou non spécifiquement patrimoniaux, ces nouveaux documents d'urbanisme ont été des leviers de «reconquête» - traduire gentrification - des villes-centres, par le moyen de la réhabilitation, ou par celui de la construction en continuité esthétique, morphologique ou fonctionnelle avec l'existant, alors que les modernes au contraire voyaient les centres-villes comme irrémédiablement déclassés et nécrosés et les vouaient à une destruction-reconstruction zonée, à effectuer par-dessus une voirie redessinée et calibrée, après abolition ou refonte du parcellaire. Cette profonde révision des représentations et des modalités d'intervention sur les villes et leurs centres constitue, en France, le fertile terreau de l'idéal patrimonial.* »²⁰

2/ De la villégiature bourgeoise au tourisme de masse : la naissance de l'industrie touristique

Afin d'expliquer les raisons ainsi que les enjeux de la création de nouveaux programmes balnéaires dont Port Grimaud fait partie, il est important de développer une seconde généalogie, celle du tourisme occidental. Celui-ci, a connu durant la période des 30 Glorieuses une mutation profonde amorcée dès les années 1920, qui va le faire évoluer d'une pratique élitiste et sanitaire à un phénomène de masse concomitant à l'apparition d'une nouvelle société, celle des loisirs.

Dans son ouvrage *Tous à la Plage !*, Bernard Toulhier commence par rappeler que le tourisme balnéaire était pratiqué durant le XVIIIe siècle en tant que villégiature curative, variante ludique des retraites thermales, d'abord en Grande-Bretagne avant de s'étendre sur toutes les côtes occidentales. Il contribuera grâce à d'importants travaux d'ingénieurs (dragage, assainissement, aplanissement) à rendre hospitalier des sites autrefois dunaires et marécageux et à y implanter des villes balnéaires aux architectures éclectiques et régionalistes, et aux plans normés²¹.

Ces villes construites sur la trilogie d'équipements bains, grand hôtel et casino, connaîtront un grand succès, notamment au cours du XIXe siècle.

Néanmoins, dans le même ouvrage Jean-Didier Urbain évoque un lien fort entre la conquête de la plage, des bains de mer et celle de la conquête du corps et de la libération des inhibitions morales perçues comme répressives²². Les années 1920 vont ainsi connaître un changement dans la population fréquentant les plages et dans leur utilisation. À une clientèle bourgeoise va succéder une population moins aisée et étrangère, amenant avec elle de nouvelles modes et habitudes, à l'image de la fréquentation des plages en maillots de bain, mode initiée par la Station de Juan-les-Pins au début des années 1920, qui sera ensuite reprise partout dans la région.

18. Loi n°67-1253 du 30 décembre 1967, dite "d'orientation foncière" (LOF).

Elle établit en France les principaux documents d'urbanisme qui ont servi à l'aménagement local : plan d'occupation des sols (POS), schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU), remplacé ultérieurement par le schéma directeur, taxe locale d'équipement, coefficient d'occupation des sols (COS) et Zone d'aménagement concerté (ZAC).

19. Circulaire du 21 mars 1973, dite "Circulaire Guichard". Relative aux formes d'urbanisation dites « grands ensembles » et à la lutte contre la ségrégation sociale par l'habitat.

Elle interdit désormais la construction de Grands Ensembles.

20. MINNAERT Jean-Baptiste, *Le Mouvement moderne, le patrimoine et la figure des idéaux changeants*.



Affiche publicitaire pour la station balnéaire de Trouville, 1890

Source : gallica.bnf.fr



Caricature «Le Plage» d'Abel Faivre, entre 1908 et 1919

Source : gallica.bnf.fr



Affiche publicitaire «La baigneuse de Juan-les-Pins»

dessinée par Robert Falluci, 1937

Source : boutique-clouet.fr

Plusieurs pratiques apparaissent également, comme les sports nautiques, la baignade, le bronzage, faisant passer la mer de simple décor à support d'activités nouvelles²³.

Cependant, et malgré un regain de fréquentation dû aux vertus prétendues de l'héliotropisme au début du XXe siècle, ces stations balnéaires ne survivront pas aux répercussions de la crise financière de 1929, perdant leur clientèle historique et ne parvenant que trop peu à s'adapter à l'arrivée d'une nouvelle clientèle plus populaire dans les années 1930²⁴.

En effet, l'obtention de deux semaines de congés payés par an par les travailleurs français grâce à une loi portée par le Front Populaire le 4 juin 1936, ainsi que des billets populaires de congés annuels à tarifs réduits, vont permettre à 907 000 personnes de partir en vacances en 1937²⁵. Les années 1930 voient toutefois le triomphe du tourisme nomade comme moyen plébiscité par les classes populaires, la mode du camping, soutenue par des associations comme le Touring Club de France, allant de pair avec la démocratisation de la voiture et de la bicyclette permettant aux voyageurs de s'émanciper des gares²⁶.

Il faudra attendre la fin du second conflit mondial, ainsi que l'obtention par les travailleurs d'une troisième, puis d'une quatrième semaine de congés payés par an, en 1956 et 1966, pour voir augmenter grandement le nombre de départs²⁷.

La pratique des plages n'est pas un phénomène alors récent pour les classes populaires, Virginie Picon-Lefebvre rappelle dans son livre *La Fabrique du Bonheur* qu'elle se limitait toutefois aux colonies de vacances de la fin du XIXe siècle à destination des enfants afin de les soustraire à leur milieu de vie insalubre pour lutter contre la tuberculose²⁸.

Cette nouvelle vague de départs des années 1960 coïncide avec la fin des Trente Glorieuses, période de forte hausse du niveau de vie des Français. Les petits établissements familiaux tels que les auberges ou les campings se révéleront alors obsolètes pour assumer l'accueil de ces touristes voyageant en voiture, et venant en famille ou en couple pendant plusieurs jours voire semaines²⁹.

3/ La recherche d'une architecture pour les vacances et les loisirs

La thématique du tourisme du grand nombre devient alors de plus en plus présente chez les architectes, et ce dès les le CIAM de 1937 se déroulant à Paris et nommé « *Logis et Loisirs* »³⁰.

Dans sa thèse *Expérimentations et innovations des programmes résidentiels de vacances dans la période des « Trente Glorieuses »*. *Le cas du littoral varois*, Pascale Bartoli explique que même si le thème du logement est prioritaire dans la pensée des architectes modernes après 1945, des projets sont régulièrement consacrés au développement d'un tourisme raisonné se voulant préserver les sites naturels du mitage pavillonnaire.

On peut ainsi citer les projets de refuges de Charlotte Perriand, mais Pascale Bartoli axant sa recherche sur le littoral varois, évoque le projet Roq et Rob développé par Le Corbusier entre 1949 et 1950 et prenant place à Roquebrune-Cap-Martin. Ce projet prenant la forme de maisons accolées les unes aux autres et ouvertes sur la mer³¹ se veut comme un concept destiné à être reproduit grâce à son mode d'urbanisation mêlant un assemblage standardisé et des formes inspirées de l'architecture vernaculaire locale, ici des villages perchés provençaux³².

23. CALLAIS Alain, « *La Côte-d'Azur* »: une expression à histoire et géographie variables. Recherches régionales. Alpes-Maritimes et contrées limitrophes, n° 210, 2016.

24. TOULIER Bernard, *Tous à la plage !* Paris. Editions Liénard, éditions illustrées, 20 octobre 2016.

25. *Ibid.*

26. PICON-LEFEBVRE Virginie, *La fabrique du bonheur*. Marseille. Editions Parenthèses, Collection Architecture, 18 avril 2019.

27. TOULIER Bernard, *Tous à la plage !* Paris. Editions Liénard, éditions illustrées, 20 octobre 2016.

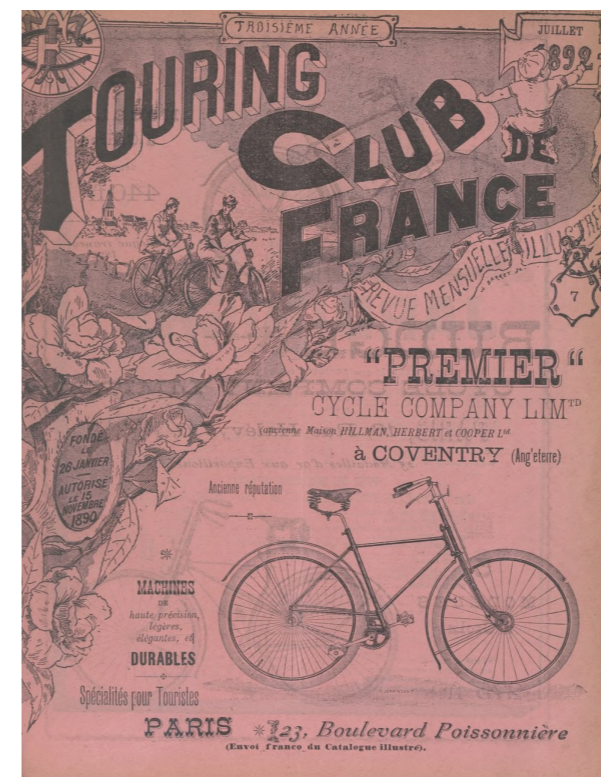
28. PICON-LEFEBVRE Virginie, *La fabrique du bonheur*. Marseille. Editions Parenthèses, Collection Architecture, 18 avril 2019.

29. TOULIER Bernard, *Tous à la plage !* Paris. Editions Liénard, éditions illustrées, 20 octobre 2016.

30. *Ibid.*

31. PICON-LEFEBVRE Virginie, *La fabrique du bonheur*. Marseille. Editions Parenthèses, Collection Architecture, 18 avril 2019.

32. BARTOLI Pascale, *Expérimentations et innovations des programmes résidentiels de vacances dans la période des « Trente Glorieuses »*. *Le cas du littoral varois*, Thèse de doctorat, Architecture, Université Aix- Marseille ED 35, sous la direction de HANROT Stéphane et de BONILLO Jean-Lucien (co-directeur de thèse) France, 2014.



Couverture de la revue mensuelle du Touring Club de France, 1er juillet 1892

Source : gallica.bnf.fr



Publicité parue dans le magazine « *La Revue des Campeurs* », 1938

Source : reconstit.fr



Maquette de trois maisons accolées du projet Roq et Rob développé par Le Corbusier entre 1949 et 1950, Roquebrune-Cap-Martin.

Source : atlasofinteriors.polimi.it

On constate avec ce projet une certaine prise de distances avec les dogmes de l'architecture moderne telle que théorisée et pratiquée dans le cadre des métropoles. En effet, face à un afflux encore inédit de touristes, impliquant des besoins nouveaux, vers des sites naturels d'exception, les architectes vont alors considérer le thème des vacances et des loisirs comme la possibilité de renouveler, voire de s'affranchir, des formes prônées par la modernité.

La nécessité de disposer d'infrastructures nouvelles destinées à loger des touristes dans une temporalité de vacances plus permissive, sur des sites d'exception au climat chaud et où la législation est encore balbutiante donneront aux architectes des conditions privilégiées pour expérimenter³³.

Marquées par l'essor du tourisme de masse, on voit apparaître dans les années 1950 des formes encore inédites. Dans un premier temps, le Club Méditerranée fera le pari des villages de vacances, dont le premier, de 200 tentes, verra le jour à Palma de Majorque. Ce modèle sera ensuite repris par des investisseurs privés ce qui aboutira à la forme du village littoral dont le premier sera celui de Capbreton dans les Landes en 1960³⁴. Dans un second temps, les années 1950 verront également naître de grandes opérations de plusieurs milliers de logements, collectifs ou individuels³⁵, auxquelles vient s'ajouter le désir croissant dans la population de résider dans un cadre qui puisse permettre la pratique de la navigation de plaisance, entraînant la naissance du modèle de la marina comme nouveau type de station³⁶. Les années 1970 vont quant à elles voir apparaître le modèle du resort, un centre de villégiature à l'architecture souvent néo-régionaliste, doté d'un ensemble hôtelier et d'un complexe de loisirs, qui apparaîtront à mesure que l'Etat cède l'aménagement des littoraux à des investisseurs privés³⁷.

L'après-guerre est donc une période de forte émulation de projets d'habitations de vacances et de loisirs, marqués par de grandes différences autant formelles que dans leur rapport au site ou au passé.

Certains architectes et/ou promoteurs prennent le pari d'une approche monumentale et de la verticalité, afin de constituer des grandes unités d'hébergement tout en réduisant l'emprise au sol des constructions dans une optique de préservation des sites. Des opérations telles que La Grande Motte de Jean Balladur sur le littoral du Languedoc-Roussillon ou encore Marina Baie des Anges de l'architecte André Minangoy lancé par le promoteur Jean Marchand en 1967 près de Villeneuve-Loubet³⁸, qui, bien que répondant à des modes d'organisation différents que nous aurons l'occasion de développer plus tard, prennent le pari formel de constituer une transition entre la mer et l'arrière-pays montagneux dans une recherche de renouveau plastique architectural³⁹.

Ces opérations seront néanmoins accusées de dénaturer le paysage et de couper les locaux du site par leur implantation et leur hauteur, si bien que la plupart des autres réalisations balnéaires de l'époque prendront le parti de l'implantation horizontale. C'est le cas de George Candilis pour Port Barcarès-Leucate en 1970, qui, après des recherches formelles montrant des bâtiments verticaux constitués de modules à la volumétrie simple, décide de les implanter horizontalement le long de la plage⁴⁰.

Le parti de l'horizontalité et de l'implantation raisonnée sera donc particulièrement plébiscité par de nombreux architectes des stations balnéaires des années 1950 à la fin des années 1970, période durant laquelle on constate une grande émulation de projets de villages portuaires. Bien que Port Grimaud se soit imposé comme la référence principale en la matière, il existe une série de projets tentant de reconnecter l'homme à la mer. On peut alors évoquer Port-La-Galère à Théoule-sur-Mer de Jacques Couëlle, assisté de Léopold Vitorge et

33. Ibid.

34. PICON-LEFEBVRE Virginie, *La fabrique du bonheur*. Marseille. Editions Parenthèses, Collection Architecture, 18 avril 2019

35. Ibid.

36. TOULIER Bernard, *Tous à la plage !* Paris. Editions Liénard, éditions illustrées, 20 octobre 2016

37. Ibid.

38. FABRE Anthony, *Pour ou contre les Marinas ?* Produit par France Régions 3 Nice. 15 avril 1976.

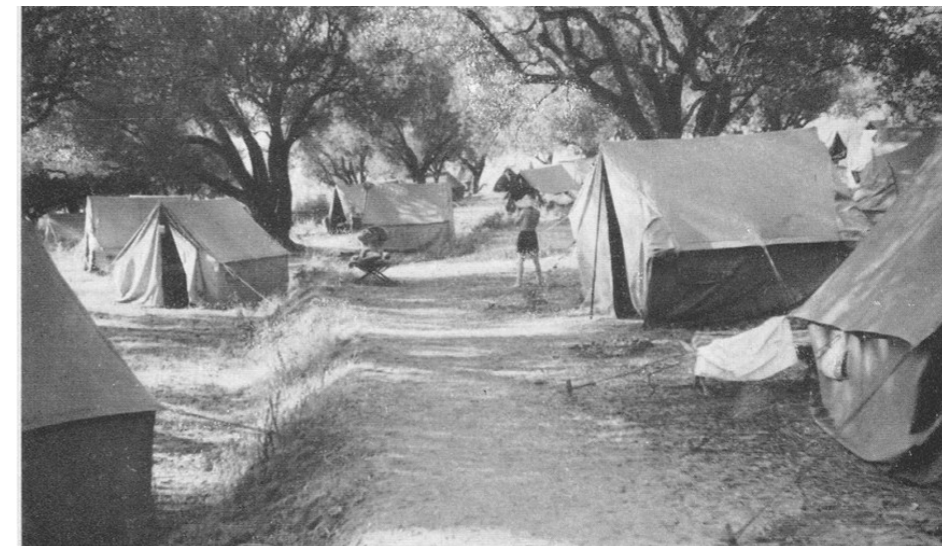
Accessible sur le site de l'INA : <https://www.ina.fr/ina-eclair-actu/video/rac99000106/pour-ou-contre-les-marinas>

39. REIBEL Nicolas, *Port Grimaud, visions de ville*.

Mémoire de recherche sous la direction de CHEBAHI Malik, LAMBERT Guy, Thibault Estelle.

ENSA Paris-Belleville, juin 2018.

40. Ibid.



Premier village de vacances du Club Méditerranée à Alcudia, Palma de Majorque, 1950
Source : collierbar.fr



Carte Postale de la Grande Motte (1966-1982), Jean Balladur, littoral du Languedoc-Roussillon
Source : astudejaoublié.blogspot.com



Marina Baie des Anges (1967-1993), André Minangoy, près de Villeneuve-Loubet
Source : ina.fr

Antti Lovag, créé sous l'impulsion du promoteur Charles Tiffin en 1968, qui se compose de 400 appartements orientés vers la mer et répartis dans des immeubles composés de trois à quatre niveaux. Le projet est équipé d'un port et fait l'objet, comme dans de nombreux projets similaires, de travaux de création de plages artificielles⁴¹.

Le cadre et la période sont donc particulièrement propices aux expérimentations architecturales, Pascale Bartoli recense ainsi 23 ensembles balnéaires réalisés entièrement ou partiellement entre la fin des années 1950 et la fin des années 1970, en plus des nombreux projets non réalisés⁴².

4/ Le cas du littoral varois, terrain privilégié d'expérimentations architecturales et urbanistiques

Il est dorénavant intéressant de se pencher plus précisément sur le cas du littoral varois, à l'histoire touristique longue, et premier territoire littoral français touché par l'urbanisation massive liée au tourisme de masse, ayant donc accueilli un grand nombre d'opérations immobilières, y compris Port Grimaud.

Avant les bouleversements liés aux deux Guerres Mondiales, la récemment nommée « Côte d'Azur »⁴³ attirait déjà bourgeois et artistes y trouvant là un cadre idyllique, sauvage et ensoleillé, et s'y rendant en villégiature hivernale depuis le XVIIIe siècle⁴⁴.

Dans son article « *La Côte-d'Azur* »: une expression à histoire et géographie variables, Alain Callais détaille pourquoi et comment la Côte d'Azur a particulièrement bénéficié de l'explosion touristique estivale initiée dans les années 1950. Après le ralentissement du tourisme bourgeois suivant la crise de 1929, la renommée de la Côte d'Azur ne sera relancée qu'après la Seconde Guerre Mondiale. D'une part, Cannes va organiser le premier Festival international du film en 1946, puis va devenir un important centre de congrès, suivie par Nice qui va ouvrir un Palais des expositions, bénéficiant ainsi du tourisme d'affaire et de congrès. D'autre part, la Côte d'Azur attire de nombreux cinéastes qui vont s'employer à faire du lieu un nouveau pôle d'attraction⁴⁵. En effet, le cinéma va participer à ancrer un imaginaire romancé de la Côte d'Azur dans la tête du grand public, qui va bénéficier d'un accès croissant aux vacances. Enfin, le Var dispose alors déjà d'infrastructures routières en raison de son histoire touristique, ce qui va grandement favoriser cette région pour les nombreux touristes voyageant en voiture⁴⁶.

Les côtes et l'arrière-pays varois vont alors témoigner des débuts de l'aménagement littoral voulant répondre à la problématique du tourisme de masse sans que l'Etat n'intervienne encore, alors focalisé sur la reconstruction des métropoles. L'encadrement des constructions étant encore faible hors des agglomérations, les droits à construire ne sont alors encadrés que par la définition d'un nombre de logements à l'hectare, les interventions immobilières sont ainsi guidées par les opportunités foncières⁴⁷.

41. Compagnie Concessionnaire de Port la Galère, « Historique du Port de la Galère »

Disponible à l'adresse : <https://www.portgalere.com/historique-port-la-galere/>

42. BARTOLI Pascale, Expérimentations et innovations des programmes résidentiels de vacances dans la période des « Trente Glorieuses ». Le cas du littoral varois, Thèse de doctorat, Architecture, Université Aix- Marseille ED 35, sous la direction de HANROT Stéphane et de BONILLO Jean-Lucien (co-directeur de thèse) France, 2014.

43. Le terme « Côte d'Azur » vient de l'ouvrage éponyme de Stéphen Liegeard, sous-préfet et député du Second Empire, écrit à l'été 1887 et publié en décembre de la même année. Ce terme va être repris par les tenants d'établissements côtiers afin de séduire une clientèle aisée en renvoyant à un idéal exotique unique de par la qualité de sa lumière, de ses plages, de sa végétation méditerranéenne et de son arrière-pays rocheux.

44. CALLAIS Alain, « La Côte-d'Azur »: une expression à histoire et géographie variables. Recherches régionales. Alpes-Maritimes et contrées limitrophes, n° 210, 2016.

45. On peut alors citer « Et Dieu créa la femme » de Roger Vadim avec Brigitte Bardot en 1956 à Saint-Tropez, les 6 épisodes du « Gendarme de Saint-Tropez » avec Louis de Funès de Jean Girault de 1964-82, « Pierrot le fou » de Jean-Luc Godard, avec Jean-Paul Belmondo tourné sur l'île de Porquerolles en 1965, ou encore « Mélodie en sous-sol » avec le duo Jean Gabin-Alain Delon filmé à Cannes en 1962 par Henri Verneuil.

46. PICON-LEFEBVRE Virginie, *La fabrique du bonheur*. Marseille.

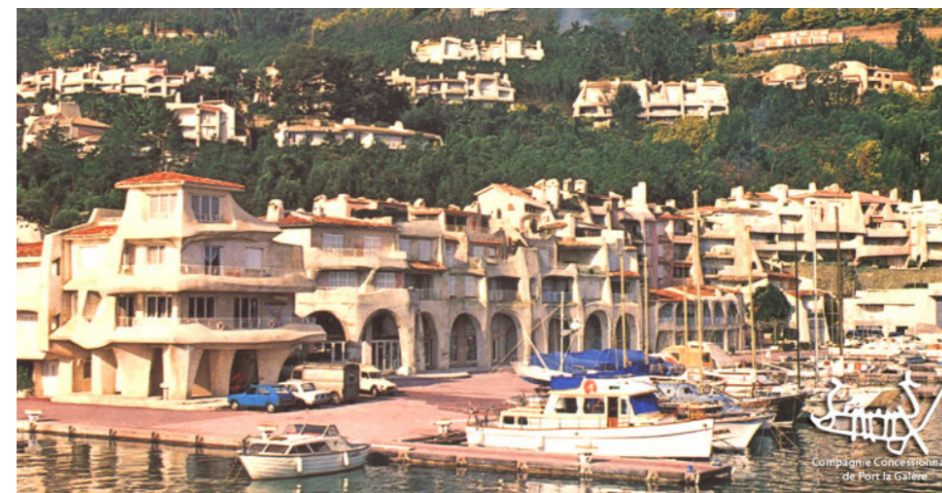
Editions Parenthèses, Collection Architecture, 18 avril 2019

47. CALLAIS Alain, « La Côte-d'Azur »: une expression à histoire et géographie variables. Recherches régionales. Alpes-Maritimes et contrées limitrophes, n° 210, 2016.



Carte postale de Port Barcarès-Leucate, Georges Candilis, 1970

Source : strabic.fr



Carte postale de Port-La-Galère, Jacques Couëlle, Léopold Vitorge, Antti Lovag, Théoule-sur-Mer

Source : portlagalere.com



Affiche pour le premier Festival de Cannes, Mercure Publicité, 1946

Source : cinematheque.fr



Extrait du film «Pierrot le fou», Jean-Luc Godard, 1965, Porquerolle

Source : lieuxdetourage.over-blog.com



Extrait du film «Et Dieu...créa la Femme», Roger Vadim, 1956, Saint-Tropez

Source : cnc.fr - StudioCanal

De plus, le Plan d'aménagement et de mise en valeur de la Côte varoise d'Henri Prost⁴⁸ développé entre 1922 et 1939 n'étant utilisé que trop sporadiquement, il ne parvient pas à constituer un outil de planification cohérent à l'échelle du territoire⁴⁹. Le littoral varois va ainsi voir se développer des projets faisant montre d'une grande disparité d'échelles et d'implantations, mais va surtout être marqué par des opérations de résidences collectives et d'immeubles à appartements qui vont devenir les modèles privilégiés des promoteurs privés jusque dans les années 1970⁵⁰. C'est dans ce contexte que va naître la cité lacustre de Port Grimaud, tout comme d'autres projets de ports évoqués plus tôt, qui, bien que résultant d'opérations de promotion privée, va refuser l'implantation verticale alors plébiscitée pour développer une forme également dense mais en cohésion plus forte avec le site afin de tirer parti de ses qualités pratiques et visuelles.

À noter que la crise pétrolière de 1973, ainsi que de la suspension la même année de la construction de la Marina des Sablettes, projet de Georges Candilis comprenant une tour de 115m de haut pour 1800 logements dont il ne sera réalisé qu'une infime partie, vont marquer un ralentissement brutal de cette expansion anarchique du littoral varois⁵¹.

5/ La démocratisation de navigation de plaisance, impliquant de nouveaux besoins à satisfaire

Comme mentionné plus tôt, les années 1960 vont connaître un essor de la pratique de la navigation de plaisance, qui va devenir une composante importante dans le développement des projets destinés à accueillir des touristes.

Plusieurs phénomènes peuvent expliquer cet engouement populaire. Tout d'abord, l'émergence du tourisme de masse va se faire en parallèle d'une augmentation du niveau de vie et du pouvoir d'achat de la majorité des Français durant les Trente Glorieuses⁵². La possibilité d'acheter un bateau va alors devenir une réalité pour un nombre croissant de français, d'autant plus que les progrès effectués dans le domaine de la navigation de plaisance rendent les bateaux, même de taille modeste, habitables de manière relativement confortable, les rendant ainsi appropriés pour de petites croisières⁵³.

La démocratisation de la navigation, autrefois réservée à un cercle fermé de pratiquants, va alors se faire via des événements comme le Salon Nautique qui en 1962, prend place au récent CNIT de la Défense et s'ouvre ainsi à un nouveau public⁵⁴.

On peut toutefois considérer 1964 comme le véritable début de la démocratisation de la plaisance en France, grâce à l'émergence de figures emblématiques de la navigation française, le plus connu étant Éric Tabarly, qui crée l'exploit en remportant cette année-là la seconde édition de la Transat anglaise⁵⁵, une course de voiliers en solitaire et sans escales particulièrement médiatisée, du fait nouveau des radios disposées à bord des embarcations⁵⁶.

48. Le Plan d'aménagement et de mise en valeur de la Côte varoise développé entre 1922 et 1939 par Henri Prost regroupait 27 communes littorales des Bouches-du-Rhône jusqu'aux Alpes Maritimes afin d'y articuler développement touristiques, infrastructures routières et mise en valeur et conservation des paysages dans un période de développement des trajets autoroutiers et du mitage des villas sur les littoraux.

49. BARTOLI Pascale, *Expérimentations et innovations des programmes résidentiels de vacances dans la période des « Trente Glorieuses »*. Le cas du littoral varois, Thèse de doctorat, Architecture, Université Aix- Marseille ED 35, sous la direction de HANROT Stéphane et de BONILLO Jean-Lucien (co-directeur de thèse) France, 2014.

50. TOULIER Bernard, *Tous à la plage !* Paris. Editions Liénard, éditions illustrées, 20 octobre 2016.

51. *Ibid.*

52. BOHL Xavier, *Port Grimaud* (ouvrage non publié)

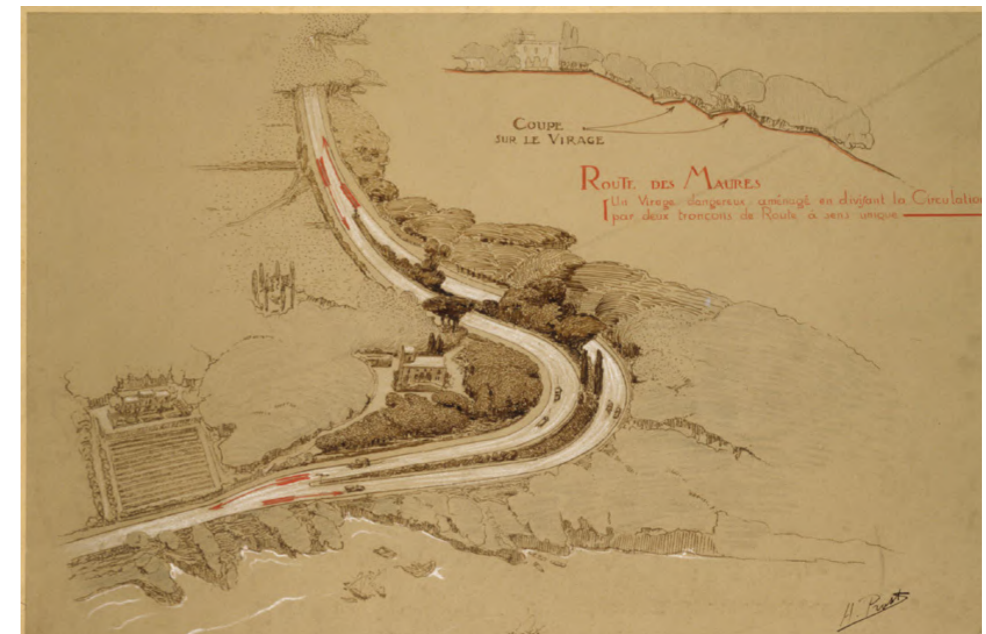
53. REIBEL Nicolas, *Port Grimaud, visions de ville*.

Mémoire de recherche sous la direction de CHEBAHI Malik, LAMBERT Guy, Thibault Estelle.

54. Prenant autrefois place au Grand Palais, le Salon Nautique existe depuis 1926 mais il était alors réservé à un public de niche. C'est en 1962 qu'est créé le Syndicat National des constructeurs et négociants en matériel de Navigation de plaisance sous l'impulsion de quelques passionnés comme J.P. Jouët, R. Mallard, B. Godefroy, J. Gaudin et C. Perretie, qui donnera naissance à une nouvelle version du Salon Nautique, moins élitiste.

55. TABARLY Éric, *Victoire en solitaire*. Paris. Editions Arthaud (Flammarion), 1 février 2012.

56. La Transat anglaise est une course de voiliers dans laquelle des navigateurs solitaires doivent relier Plymouth (RU) à Newport (EU) en solitaire. Pour la première fois, les embarcations disposent de radios, permettant aux skippers de livrer des rapports quotidiens dans le journal The Observer. Eric Tabarly créera l'exploit en 1964 en battant le favori Francis Chichester, à bord de son monocoque le Pen Duick II.



Plan d'aménagement de la côte varoise 1922-1939, Henri Prost, étude d'un virage dangereux
Source : Cité de l'archi et du Patrimoine - Fonds Henri Prost



Plan d'aménagement de la côte varoise 1922-1939, Henri Prost, profil d'une route à flanc de coteau dans les deux sens de circulation
Source : Cité de l'archi et du Patrimoine - Fonds Henri Prost

Il sera suivi par Bernard Moitessier qui décrocha en 1966 le record de la plus longue traversée à la voile et sans escales en reliant Tahiti à Alicante, soit 14 216 milles en 126 jours, accompagné par sa femme Françoise⁵⁷. Il racontera ensuite ses faits d'armes dans un livre, *Cap Horn à la voile*, qui le rendra célèbre. Tous deux seront d'ailleurs décorés à l'occasion de Salons Nautiques, celui de 1965 pour Éric Tabarly et celui de 1967 pour Bernard Moitessier⁵⁸.

Ces grandes figures, suivies par toute une jeune génération de navigateurs français, vont donner le goût de la navigation à des français de tous milieux sociaux, si bien que le bateau devient progressivement, après la voiture, le nouveau symbole de la société de consommation dans le domaine des loisirs estivaux. À l'aube des années 1950, on ne comptait en France que 20 000 navires de plaisance, contre près de 390 000 en 1980⁵⁹. François Spoerry utilisera d'ailleurs cet engouement afin de promouvoir son projet. Il proposera ainsi à Bernard Moitessier une maison à Port Grimaud à condition que le prochain départ du navigateur se fasse depuis la cité lacustre, ce qu'il refusa, voulant conserver sa liberté⁶⁰. Anecdote plus connue, il exposera une maquette de la cité lacustre au Salon Nautique de 1968 qu'il présentera au premier ministre de l'époque Georges Pompidou⁶¹.

Le développement de la navigation de plaisance au milieu des années 1960 n'est donc pas sans lien avec le succès économique et le retentissement médiatique que connaîtra Port Grimaud, qui initiera sa construction en 1966, et qui fut pensé pour les navigateurs, par un navigateur.



Photo du Salon Nautique de 1962, CNIT de La Défense
Source : figaronautisme.meteoconsult.fr

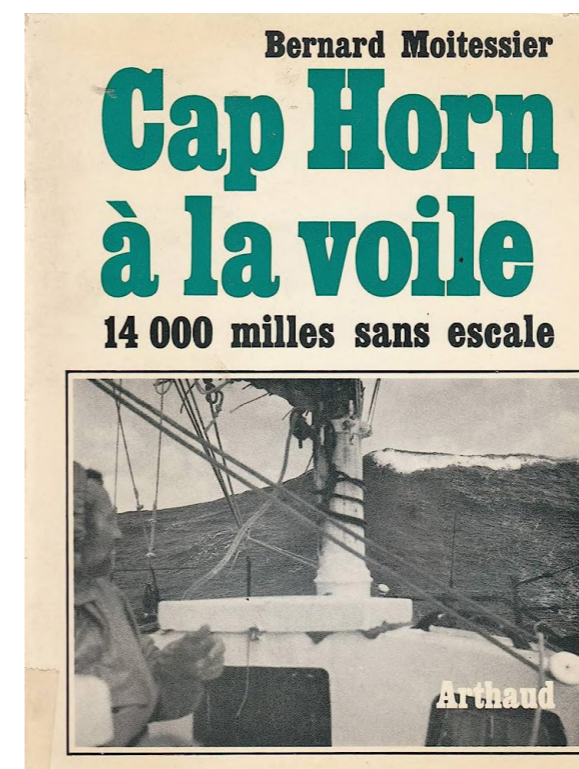
57. BARRAULT Jean-Michel, *MOITESSIER, le long sillage d'un homme libre*. Paris. Editions Arthaud (Flammarion), 4 juin 2014.

58. COURAU Christophe, 1964 : *il y a 50 ans, Tabarly – Les coulisses d'un Big Bang*. Yachting Classique n°60 – avril-mai-juin 2014, 28 mars 2014

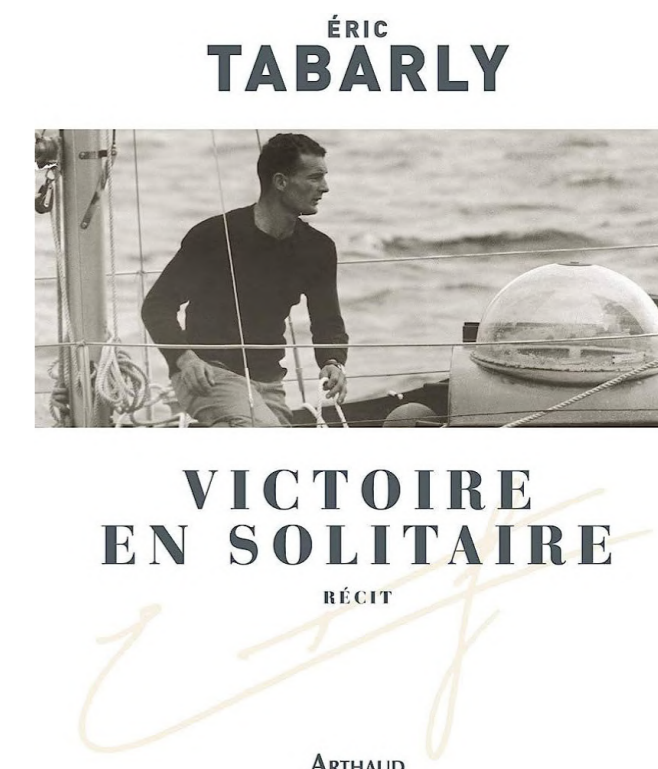
59. BOHL Xavier, *Port Grimaud* (ouvrage non publié)

60. BARRAULT Jean-Michel, *MOITESSIER, le long sillage d'un homme libre*. Paris. Editions Arthaud (Flammarion), 4 juin 2014.

61. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. » Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>



Couverture du livre «*Cap Horn à la Voile*», Bernard Moitessier, paru aux Editions Arthaud le 1^{er} janvier 1967
Source : arthaud.fr



Couverture du livre «*Victoire en Solitaire*», Eric Tabarly, paru aux Editions Arthaud le 1^{er} février 2012
Source : arthaud.fr

B. UNE JEUNESSE SUR LES MERS, UN PROJET DANS LA TÊTE

1/ Premiers voyages et premières pratiques : l'émergence de la figure de l'architecte-marin

Port Grimaud est intimement lié à son créateur, et retracer l'historique du projet par sa spatialité implique donc de revenir sur l'histoire de son architecte. Celle-ci nous permet de saisir la manière dont ses intentions se sont formées mais aussi de comprendre comment ses voyages et sa formation ont influencé nombre des décisions majeures qu'il prendra.

Par la lecture de son livre *L'architecture douce - de Port-Grimaud à Port-Liberté*, mais aussi via des témoignages et écrits qui lui sont consacrés, on comprend ainsi que la passion de François Spoerry pour la mer est née dès le plus jeune âge, et l'a suivi toute sa vie, ce qui le poussera à déclarer :

« *Ma première vocation avait été non l'architecture mais la mer.* »⁶²

Né le 28 décembre 1912 à Mulhouse, François Spoerry est le petit-fils d'un des fondateurs de la puissance industrielle de la ville. Apprenant à naviguer très tôt, il sera marqué durant son enfance par un imaginaire mêlant à la fois liberté de la mer et sécurité du logis⁶³. Fasciné par des maquettes de cités lacustres préhistoriques constituées de petites huttes sur pilotis exposées au Musée de Zurich⁶⁴ dans lequel il reviendra fréquemment, il avoue également avoir été marqué par le livre *la Croisière de Perlette*, publié en 1925 et écrit par Hermine de Saussure et Marthe Oulié, deux archéologues narrant leurs expéditions et investigations en mer Egée, évoquant ainsi tout un patrimoine vernaculaire méditerranéen⁶⁵.

Après plusieurs voyages de jeunesse durant lesquels il découvrira l'architecture vernaculaire grecque et romaine, il fera la rencontre de Jacques Couëlle, un praticien travaillant notamment sur la Côte d'Azur, mêlant les activités d'architecte, de décorateur et d'antiquaire, et spécialisé dans la récupération de ruines moyenâgeuses qu'il intégrait à ses propres réalisations. Chargé de la réalisation de La Bastide, maison provençale à Cavalaire par les parents du jeune Spoerry, Jacques Couëlle acceptera de laisser François Spoerry en dessiner le porche ainsi que quelques bâtiments annexes⁶⁶.

Pris d'intérêt pour l'architecture, François Spoerry deviendra l'apprenti de Jacques Couëlle de 1932 à 1935, après une année préparatoire à l'École des Beaux-Arts de Strasbourg⁶⁷. Il dira de cette période pendant laquelle il l'aidera par exemple à concevoir le projet de village perché centré sur un château de Castellaras-le-Vieux près de Mougins :

« *Je peux affirmer que travailler avec lui pendant 2 ans a été la meilleure initiation que je pouvais avoir du métier de bâtisseur.* »⁶⁸

Il effectuera son service militaire dans le génie à Besançon, pour ensuite tenter d'intégrer les services médicaux de la Marine Nationale. Ses premières expériences de marin de métier en tant que sous-officier lui font toutefois apparaître un métier routinier, et il ne décrira pas comme une grande peine d'avoir été refusé en raison d'une vue insuffisante⁶⁹.

62. SPOERRY François, avec la collaboration de GAILLARD Marc. *L'architecture douce - de Port-Grimaud à Port-Liberté*. Paris. Editions Robert Laffont, 1989.

63. BOHL Xavier. *Port Grimaud* (ouvrage non publié)

64. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. »

Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

65. SPOERRY François, avec la collaboration de GAILLARD Marc. *L'architecture douce - de Port-Grimaud à Port-Liberté*. Paris. Editions Robert Laffont, 1989.

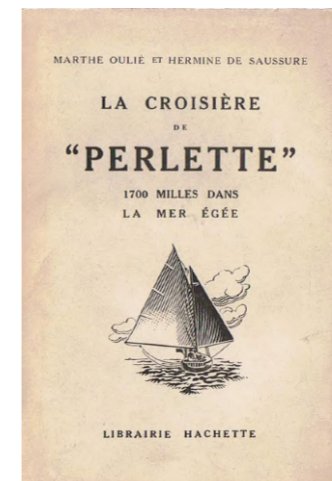
66. SPOERRY Bernard (Photographies de TOURNEBIZE Gérard), *Port Grimaud à 50 ans >1966...2016<*. Barcelone. Editions Presses Indice, Edition limitée à 1000 exemplaires, juin 2016.

67. Ibid.

68. SPOERRY François, avec la collaboration de GAILLARD Marc. *L'architecture douce - de Port-Grimaud à Port-Liberté*. Paris. Editions Robert Laffont, 1989.

69. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. »

Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>



Couverture du livre «la Croisière de Perlette», Hermine de Saussure et Marthe Oulié, 1925
Source : hachette.fr



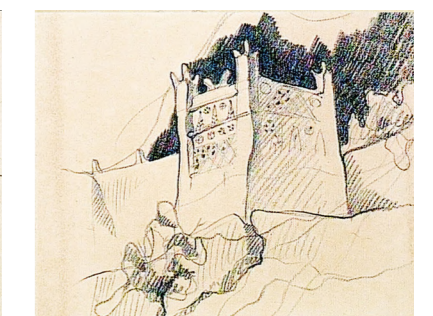
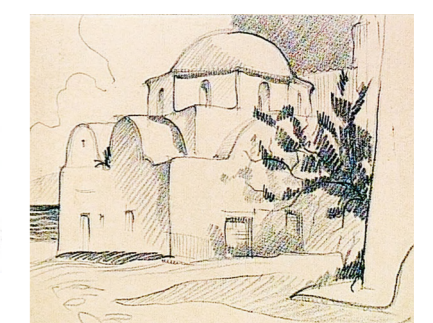
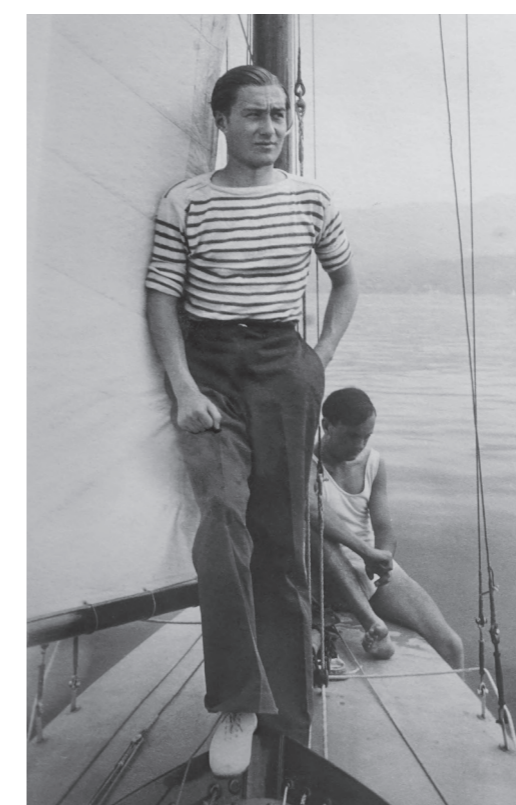
Maquette de cité lacustre préhistorique exposée au Landesmuseum, Zurich
Source : port-grimaud.org



Portrait d'Eugène Beaudouin
Source : citedelarchitecture.fr



Photographie de Jacques Couelle
Source : journals.openedition.org



Croquis de François Spoerry dans les Cyclades, 1939
Source : Archives de l'Atelier Xavier Bohl

Photographie de François Spoerry à 20 ans, 1932
Source : Archives de l'Atelier Xavier Bohl

Il préparera donc l'entrée à l'École des Beaux-Arts de Paris en 1936, dans laquelle il sera reçu premier au concours sur un projet de lavoir provençal. Étudiant à l'atelier Debat-Ponsan jusqu'en 1939, il réalisera pendant ses études un mémoire sur l'architecture des vieux villages provençaux⁷⁰.

Sa première mission de relevés prendra place en 1939, quand il sera chargé par le ministre de l'Éducation Nationale de l'époque Jean Zay de dresser l'inventaire des principaux éléments caractéristiques de l'architecture vernaculaire italienne et grecque⁷¹. Il partira alors avec quatre amis sur son bateau nouvellement acheté, le « Colibri » à Naples, Athènes puis dans les Cyclades avant d'apprendre sa mobilisation à Santorin. Avant de rentrer en France, il confiera son bateau à des marin grecs qui feront naufrage, perdant ainsi ses notes et croquis. Il conservera toutefois un souvenir fort de ce voyage lui ayant permis d'approfondir ses connaissances sur ce qui deviendra une de ses principales sources d'inspiration⁷².

« Toutefois, si 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 meltem, ce vent dominant qui souffle avec tant de violence l'été dans les Cyclades. »⁷³

Pendant la Seconde guerre mondiale, il combattra dans la Somme avant d'être démobilisé à Montpellier, pour ensuite rejoindre l'Atelier d'Eugène Beaudouin, Grand Prix de Rome en 1928 et l'un des maîtres les plus admirés des Beaux-Arts, replié en zone libre à Marseille après la capitulation⁷⁴. Il rejoindra également la Résistance et utilisera le prétexte de la préparation d'un ouvrage sur l'architecture provençale pour couvrir ses missions, consistant en du repérage des possibles terrains d'atterrissage pour les alliés et des relevés d'informations sur les unités allemandes stationnées en Provence, à destination du réseau Buckmaster⁷⁵.

1942 est l'année où il obtient son diplôme sur le thème « Un chantier naval », mais également celle où il est arrêté et déporté après la chute de son réseau. D'abord incarcéré à la prison Saint-Pierre de Marseille, il sera déplacé dans différents camps de concentration, Neue-Bremm, Buchenwald, Dora, Struthoff, Erzingen et Dachau, où il passera le temps en dessinant des habitations pour des camarades prisonniers, et en imaginant son propre projet de cité sur l'eau⁷⁶.

Il sera libéré en mai 1945, et décrira après coup cette expérience comme fondamentale pour le développement de ce qu'il appellera plus tard son « architecture douce ».

« La déportation fut l'occasion pour moi de faire rapidement et définitivement la part entre l'accessoire et l'essentiel, d'apprendre à classer les événements importants et 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 »⁷⁷

François Spoerry ouvre dès 1945 son agence à Mulhouse en s'entourant de collaborateurs ayant comme point commun un intérêt pour l'architecture des villages traditionnels⁷⁸. Toutefois, pendant les années suivant la fin de la Seconde Guerre mondiale le travail des architectes est marqué par les impératifs de la Reconstruction, la pénurie de matériaux et les exigences de l'Administration⁷⁹.

70. SPOERRY Bernard (Photographies de TOURNEBIZE Gérard), *Port Grimaud a 50 ans >1966...2016<*. Barcelone. Editions Presses Indice, Edition limitée à 1000 exemplaires, juin 2016.

71. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. » Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

72. SPOERRY François, avec la collaboration de GAILLARD Marc. *L'architecture douce - de Port-Grimaud à Port-Liberté*. Paris. Editions Robert Laffont, 1989.

73. *Ibid.*

74. SPOERRY Bernard (Photographies de TOURNEBIZE Gérard), *Port Grimaud a 50 ans >1966...2016<*. Barcelone. Editions Presses Indice, Edition limitée à 1000 exemplaires, juin 2016.

75. SPOERRY François, avec la collaboration de GAILLARD Marc. *L'architecture douce - de Port-Grimaud à Port-Liberté*. Paris. Editions Robert Laffont, 1989.

76. BOHL Xavier, *Port Grimaud* (ouvrage non publié)

77. SPOERRY François, avec la collaboration de GAILLARD Marc. *L'architecture douce - de Port-Grimaud à Port-Liberté*. Paris. Editions Robert Laffont, 1989

78. *Ibid.*

79. SPOERRY Bernard (Photographies de TOURNEBIZE Gérard), *Port Grimaud a 50 ans >1966...2016<*. Barcelone. Editions Presses Indice, Edition limitée à 1000 exemplaires, juin 2016.

Il travaillera donc particulièrement à Mulhouse sur de nombreux dossiers de reconstruction et réparations, à l'image de la reconstruction de l'Immeuble de la Société Industrielle ou la restauration de l'Hôtel de la Chambre du Commerce. Il s'occupera également de réaliser des maisons bourgeoises avant de s'orienter vers des quartiers résidentiels et d'initier la construction du quartier et de la Tour de l'Europe⁸⁰.

On peut alors voir apparaître dans divers projets certaines des idées qu'il mettra en œuvre pour concevoir Port Grimaud. Les Quartiers résidentiels de Pierrefontaine et d'Entremont à Mulhouse (2500 appartements construits entre 1967 et 1975) feront l'objet d'une recherche d'une échelle humaine, d'un travail sur l'intégration dans un site naturel et d'une exaltation de la notion de « *cadre de vie* » à laquelle il affirme être particulièrement attentif.

« Je tâchai de rompre avec les normes des grands ensembles en portant toute mon attention, dans la conception du plan d'urbanisme et d'organisation des bâtiments, aux proportions que je ne voulais pas gigantesques et aux espaces environnants. [...] J'ai essayé de les traiter un peu à la manière des cités-jardins de l'avant-guerre, de faire une architecture raisonnable [...] »⁸¹

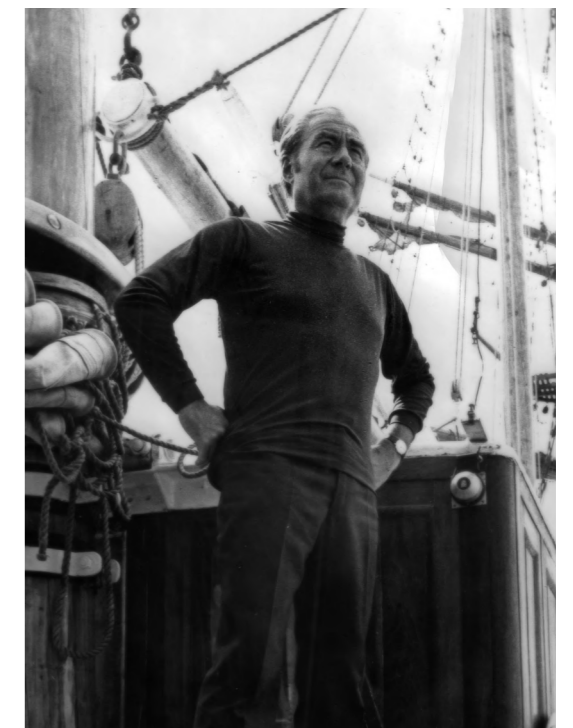
Fort de ces éléments biographiques, il est maintenant plus aisé de comprendre la genèse de nombreuses intentions porteuses de l'architecte pour élaborer son projet, notamment l'origine de ses références ou encore le rapport entre terre et mer et la dualité entre sécurité du foyer et liberté du large qu'elle induit.

De nombreuses informations nous sont également révélées sur les origines des postures qu'il adopte. En effet, dans le cadre de la conception sa cité lacustre, Spoerry se voudra endosser un rôle de bâtisseur et non de simple architecte, mais Port Grimaud sera également l'occasion pour lui de faire émerger sa figure d'« *architecte-marin* »⁸².

« Je ne suis pas devenu officier, mais je suis toujours resté marin dans l'âme : je suis un architecte-marin. »⁸³



Tour de l'Europe (1969-1973), Mulhouse, François Spoerry
Source : journals.openedition.org



Photographie de François Spoerry
Source : Archives de l'Atelier Xavier Bohl

80. SPOERRY François, avec la collaboration de GAILLARD Marc. *L'architecture douce - de Port-Grimaud à Port-Liberté*. Paris. Editions Robert Laffont, 1989.

81. *Ibid.*

82. *Ibid.*

83. *Ibid.*

2/ Une modeste utopie pour les amateurs de navigation

20 ans se sont donc écoulés pour François Spoerry de sa libération jusqu'au début des travaux de Port Grimaud. Il va néanmoins les utiliser afin de penser son projet de cité lacustre et en formuler les premières intentions. Etant un navigateur chevronné, il raconte dans différents médias que Port Grimaud est né de la frustration en tant que marin d'être obligé de devoir amarrer son bateau loin de son domicile, le laissant ainsi à la merci des éléments. Il murit donc le souhait d'une cité dans laquelle il serait possible d'amarrer son embarcation au pied de chez-soi, sans craindre les affres d'une mer agitée.

« *J'en avais assez de ces mouillages improvisés dans lesquels, au moindre coup de vent, votre voilier risque d'être sérieusement endommagé. Assez de me relever au milieu de la nuit pour parer à un coup de mistral. C'est le souhait des marins, depuis toujours, d'avoir leur bateau sous leurs yeux, tout proche, sur une mer apprivoisée.* »⁸⁴

Cela impliquait néanmoins, et François Spoerry en était tout à fait conscient, de multiplier ce modèle de maison disposant d'un quai privé à l'échelle d'un village entier pour des raisons de coûts et de rentabilité. Il l'expliquera dans un documentaire datant de la fin des années 1980 intitulé *Port Grimaud raconté par François Spoerry*.

« *Moi-même étant un homme de bateau, notamment de bateau à voile, je souffrais d'être obligé de m'éloigner de mon bateau pendant la nuit. Le fait d'avoir un bateau qui était à l'ancre sur une plage n'était pas du tout satisfaisant, combien de fois j'ai du me lever la nuit pour essayer de sauver mon bateau qui risquait d'être drossé contre la côte. Finalement je me suis dit que l'idéal serait d'avoir une maison avec son bateau directement devant.*

Or il faut être milliardaire pour se payer un port personnel, alors j'ai dit qu'en se mettant ensemble nous pourrions faire un village de gens qui ont les mêmes préoccupations que moi, qui souhaitaient avoir leur bateau à côté de leur maison, et qu'en arrivant à répartir les frais entre plusieurs personnes nous arriverions à faire une cité de gens qui ont leur bateau à côté de chez eux. C'est de cette idée-là qu'est né Port Grimaud. »⁸⁵

Cette nécessité d'étendre le modèle de la maison à quai implique alors de concevoir une forme urbaine capable à la fois d'accueillir des embarcations de différents types, y compris des voiliers disposant de hauts mats, mais également de les faire circuler, entrer et sortir. Le plan allait devoir relever d'une imbrication entre terre et mer telle que chaque maison puisse être atteinte en bateau via des canaux, sans ne jamais croiser un seul pont qui aurait constitué un obstacle aux mats des voiliers⁸⁶.

François Spoerry voulait donc Port Grimaud comme un village à destination des amateurs de navigation, où tout le monde pourrait profiter des qualités de la mer, qu'elles soient visuelles, chaque habitation y compris les immeubles devant disposer d'une vue sur l'eau, ou pratiques.

« *C'est une cité où la mer est apprivoisée, où les gens cherchent à jouer au jeu auquel ils ont toujours voulu joué mais que leur métier empêchait, c'est-à-dire que ce sont des marins occasionnels alors que toute leur vie ils auraient peut-être souhaité être marins. C'est une ville où les familles peuvent se retrouver parce que la voile est un des rares sports que l'on peut réellement faire en famille. Je pense que c'est une cité de la joie de la mer.* »⁸⁷

84. SPOERRY François, avec la collaboration de GAILLARD Marc. *L'architecture douce - de Port-Grimaud à Port-Liberté*. Paris. Editions Robert Laffont, 1989.

85. DE HAMEL Bruno (producteur), *Port Grimaud raconté par François Spoerry*. Archives de l'Atelier Xavier Bohl. Fin des années 1980.

86. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. » Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

87. DE HAMEL Bruno (producteur), *Port Grimaud raconté par François Spoerry*. Archives de l'Atelier Xavier Bohl. Fin des années 1980.

En plus de vouloir concevoir son projet à partir des désirs des marins, à qui il est destiné, on discerne dans de nombreuses déclarations une seconde intention majeure de créer un véritable village, et non une station balnéaire estivale.

3/ Un véritable village et non une station balnéaire estivale

La volonté de François Spoerry d'amener à la création d'un véritable lieu de vie permanente et d'échanges entre les membres d'une même communauté rassemblée autour de passions communes, est caractéristique des projets balnéaires développés à la même époque.

Pascale Bartoli évoque ce phénomène du retour des utopies communautaires, initié au XIX^e siècle avec le Familistère de Guise construit en réponse aux villes industrielles incapables de proposer un cadre de vie décent aux classes populaires.

« *C'est également un terrain propice pour les utopies : depuis le familistère de Guise, un 'habitat modèle pour une société modèle' s'impose à l'élite architecturale. Dans les années 1960, les avant-gardes urbaines s'attachant au logement du plus grand nombre s'éloignent des projets communautaires. Le principe d'harmonie n'est, en effet, plus compatible avec la quantité et la globalisation. Le territoire des vacances serait ainsi, un des derniers lieux des utopies communautaires ?* »⁸⁸

Ainsi, La Grande Motte de Jean Balladur, qui comporte bien plus de similitudes avec Port Grimaud qu'on pourrait le croire au premier coup d'œil, est décrit comme « *un prototype de cité idéale et égalitaire concrétisé par la puissance de l'État* »⁸⁹. Cette volonté de donner la possibilité aux classes moyennes de pratiquer le bord de mer va se traduire par des choix forts, comme une morphologie homogène et continue, refusant de privilégier une partie de l'opération au détriment d'une autre, la disparition de la promenade de front de mer au profit d'une simple promenade piétonne, l'introduction d'équipements non plus mondains mais civiques : un centre de congrès, des terrains de sport, une école, une église, etc.⁹⁰

En effet, la volonté de rupture des nouvelles infrastructures balnéaires avec les anciennes villégiatures bourgeoises se traduit par une mise en place d'expériences communautaires disposant de services liés à la vie quotidienne et aux loisirs, sans lieux de représentation⁹¹. Toutefois, comme le précise Virginie Picon-Lefebvre, c'est le modèle du village qui va devenir la forme privilégiée des architectes désireux d'exalter le fait communautaire dans un cadre de vacances.

« *Après la Seconde Guerre Mondiale, les architectes et les urbanistes vont chercher à réinventer la forme idéalisée du village comme une communauté temporaire rassemblée pour les vacances. [...] le village apparaît comme une forme désirable, au moment où la vie urbaine semble avoir perdu tout esprit de communauté à cause de l'anonymat qui y règne lié à la grande taille des agglomérations. Cela dit il ne s'agit pas non plus de retourner dans les anciens villages ruraux, mais dans des ensembles conçus pour les vacances avec des équipements ad hoc, à proximité de la montagne ou de la mer.* »⁹²

Toujours dans le documentaire *Port Grimaud raconté par François Spoerry*, l'architecte va développer la vision qu'il conçoit pour Port Grimaud, à savoir un lieu qui traduit spatialement les besoins des navigateurs

88. BARTOLI Pascale, *Expérimentations et innovations des programmes résidentiels de vacances dans la période des « Trente Glorieuses »*. Le cas du littoral varois, Thèse de doctorat, Architecture, Université Aix-Marseille ED 35, sous la direction de HANROT Stéphane et de BONILLO Jean-Lucien (co-directeur de thèse) France, 2014.

89. *Ibid.*

90. PRELORENZO Claude, BORRUEY René, *Territoire, ville et architecture balnéaire, l'exemple de la Grande Motte*. Paru dans Les Cahiers de la recherche architecturale, n° 32/33, 3ème trimestre 1993, pp. 59-72.

91. *Ibid.*

92. PICON-LEFEBVRE Virginie, *La fabrique du bonheur*. Marseille. Editions Parenthèses, Collection Architecture, 18 avril 2019

conjugués avec un mode de vie de village, dans lequel les relations de voisinage, la transmission de la passion de la plaisance et la vie commune sont centrales.

« Nous avons construit à plusieurs endroits des petits ports pour que les habitants et leurs enfants puissent échouer leur bateau. Du fait que la mer est apprivoisée et calme, et que les bateaux circulent très lentement, les enfants peuvent en toute sécurité, dans leur petit bateau à voile ou à rame, se rendre visite les uns aux autres. On peut penser qu'un grand nombre de vocations de navigateurs, principalement de navigateurs à voile, pourra naître de cette facilité de se promener à Port Grimaud. »⁹³

« Une des idées maîtresses est de recréer la ville-village, où les voisins existent, pour le meilleur et pour le pire, contrairement à ce qui se passe en ville, où l'anonymat est de règle. [...] Admettons que ce soit un retour à certaines notions qui ont été oubliées, ou que certains ont tenté de faire oublier au public, mais ce sont en réalité des notions très importantes et il faut actuellement les retrouver. »⁹⁴

Ce sont ces volontés qui le feront prévoir dans son projet un ensemble d'équipements civiques ou à destination des marins, ainsi qu'une organisation urbaine disposant d'une place centrale faisant office de cœur de village. De plus, même si les équipements ne seront pas tous retenus et réalisés, ce cœur sera une constante de toutes les versions du projet.

« Toute communauté a besoin d'un cœur, à Port Grimaud c'est la Place du Marché, avec son église, sa poste, ses magasins, ses restaurants et ses cafés. Le cœur de Port Grimaud est un quartier à part, plus urbain, avec des bâtiments plus élevés. Une architecture plus sophistiquée avec ses colonnes, ses portiques, ses arcades, une architecture qui est résolument d'inspiration vénitienne. »⁹⁵

Au cours d'un de nos entretiens, Xavier Bohl ajoutera :

« Il n'a pas rêvé son projet comme un camping, il le voulait vivant, avec une vie communautaire, impliquant une vie commune. Il a donc créé une église, un marché pour aller faire ses courses le dimanche, il y a eu une école privée, un cinéma dans la maison commune. On voit sur les documents des anciens projets qu'il avait prévu une école de voile, un yacht club, une école de croisière, une bibliothèque municipale, un tennis, un centre hippique. »⁹⁶

4/ Une architecture douce comme contestation de l'architecture moderne

Le début de carrière de François Spoerry fut marqué par l'application à grande échelle, notamment dans les métropoles des théories modernistes, appuyées par les pouvoirs publics dans le contexte de la Reconstruction. C'est néanmoins en opposition au mouvement moderniste, sa manière de penser l'architecture comme sa manière de considérer les habitants et leurs relations, que l'architecte de Port Grimaud va se positionner. Il consacra plusieurs passages de son livre à remettre en question la figure alors centrale de Le Corbusier qu'il considère comme « le premier plan constant de notre environnement depuis 1950, l'inspiratrice des architectes, la référence vénérée des critiques »⁹⁷. Il se montre ainsi insensible à ses travaux théoriques qu'il juge fantasques, mais trouvant un écho car portés par un personnage charismatique dans une période en recherche absolue de modernisation.

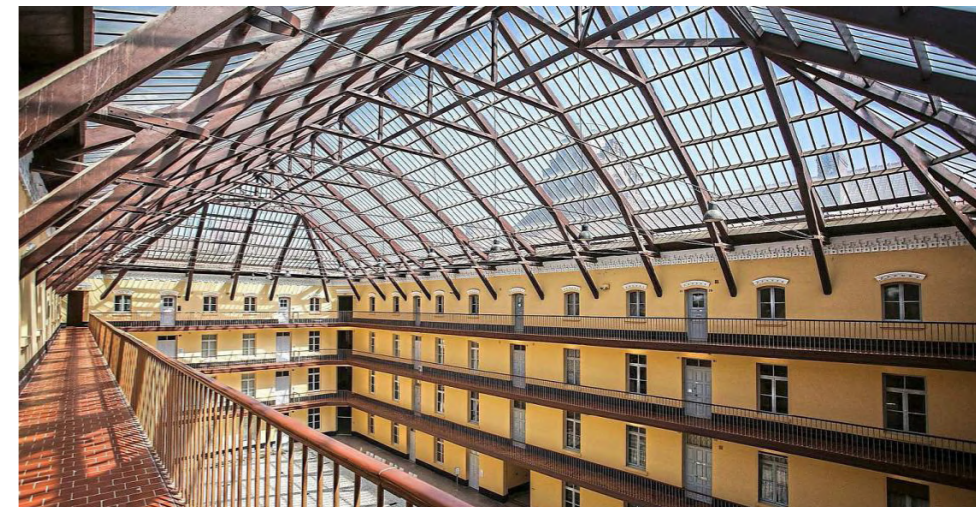
93. DE HAMEL Bruno (producteur), *Port Grimaud raconté par François Spoerry*. Archives de l'Atelier Xavier Bohl. Fin des années 1980.

94. *Ibid.*

95. *Ibid.*

96. Entretien mené avec Mr BOHL Xavier, Architecte, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud. Le 24 février 2023.

97. SPOERRY François, avec la collaboration de GAILLARD Marc. *L'architecture douce - de Port-Grimaud à Port-Liberté*. Paris. Editions Robert Laffont, 1989.



Photographie du Familistère de Guise (1859-1884), Jean-Baptiste André Godin
Source : leparisien.fr



Carte Postale de l'Eglise Saint-Augustin de la Grande Motte, Jean Balladur, 1973
Source : astudejaoublic.blogspot.com



Photographie de la Place du Marché de Port Grimaud, un jour de marché
Source : port-grimaud.org

« *La Ville Radieuse est empreinte d'un lyrisme impétueux et émaillé d'expressions quasi-magiques qui séduisirent ses contemporains au point que nul n'osa plus enfreindre ses préceptes érigés en dogmes.* »⁹⁸

Il fustige ainsi le caractère à la fois irréel et dogmatique de ces théories, allant jusqu'à comparer la Charte d'Athènes à une Bible, et souhaite s'inscrire en contre des théories qu'elle véhicule. Bien qu'il reconnaisse des améliorations dans les domaines du confort, grâce aux avancées fonctionnalistes et hygiénistes, il dénonce aussi bien les villes modernes répétitives, fades et détachées de leur site, négligeant les principes fondateurs de la ville historique, que les débuts de l'urbanisation pavillonnaire qu'il décrit comme « *La prolifération des maisons individuelles dans l'anarchie la plus totale [...]* ».⁹⁹

« [...] *l'accumulation sans précédent de logements, d'écoles, de bureaux répétitifs, le refus de l'ornement et de l'anecdote décorative ont engendré la sécheresse. [...] Des essais purement technologiques ont remplacé brusquement le foisonnement biologique, lent, mais permanent, processus de formation des villes et des villages d'autrefois.* »¹⁰⁰

François Spoerry va donc concevoir son architecture, ainsi que son discours, à l'encontre des pratiques alors dominantes, prônant de fait un renversement sémantique répondant à celui des modernistes. Au « *zoning* » il préfère « *l'urbanisme* », face aux machines à habiter il souhaite revenir à la « *maison* », il répudie le terme de « *cellule* », lui préférant celui de « *d'appartement* ». Il adopte également un statut plus horizontal quant à son rôle d'architecte, il s'agit pour lui non plus de « *d'éduquer* » des « *clients* » mais bien de « *converser* », de « *séduire* » des « *habitants* », des « *citadins* », voire des « *partenaires* », et refuse ainsi le rôle de l'enseignant, du théoricien dogmatique.¹⁰¹

« *J'ai cherché aussi à séduire. Là encore, j'ai laissé de côté les visions prométhéennes du modernisme et me suis attaché à la variété architecturale des modèles culturels, avec leur profusion d'ornements. [...] J'ai parlé de "partenaires" en évoquant les occupants des maisons que je bâtissais. Il me semble que ce terme convient à l'interaction qu'induit la séduction. [...]*

Et ma démarche première a été de m'insurger contre la tyrannie intellectuelle des tenants de l'architecture moderne, et afin de pallier leur aveuglement, de réfléchir à une nouvelle renaissance. »¹⁰²

Port Grimaud sera donc pensé en opposition en matière d'architecture, d'implantation, d'échelle et d'ambiance à la fois aux métropoles modernistes mais également aux autres stations balnéaires voyant le jour dans la même période. À ce titre, Xavier Bohl affirmera dans le documentaire de 2015 *Port Grimaud au fil de l'eau* :

« *Les marinas classiques c'est tout le contraire, c'est un parking à bateaux. Vous avez des immeubles d'un côté, des voitures garées d'un côté et le parking à bateaux de l'autre. C'est du zoning. Ici tout est imbriqué, vous avez tout en même temps : le bateau, les maisons, les piétons et les arbres, qui sont à la hauteur de l'architecture.* »¹⁰³

Il souhaite ardemment préserver son projet de l'agitation et de l'anonymat, selon lui les tares des villes modernes, en conférant à son architecture un caractère paisible. Il s'appropriera alors la formule « *architecture douce* », apparue dans un sens légèrement différent dans la revue *l'Architecture d'aujourd'hui* de mai 1975.

« *Mon ambition est de faire une architecture qui soit à l'opposée de l'architecture brutale, agressive et médiocre qui régnait lorsque je commençai à exercer mon métier. Je rêvais d'une architecture douce. [...] Les auteurs de la revue entendaient la formule dans un sens un peu différent, plus écologiste, plus artisanal*

98. *Ibid.*

99. *Ibid.*

100. *Ibid.*

101. *Ibid.*

102. *Ibid.*

103. CHABERT Christel, *Port Grimaud, au fil de l'eau - Chroniques méditerranéennes.*

Produit par France 3 – Provence Alpes Côte d'Azur. Novembre 2015, publié sur YT le 30 mars 2017.

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. »¹⁰⁴

5/ Restituer un charme typiquement méditerranéen et faire corps avec son environnement

Afin de concevoir son projet de cité lacustre, François Spoerry souhaite puiser dans les références qui l'ont marqué durant sa jeunesse, pour parvenir à en retrouver le charme. Il s'inspire donc des villes portuaires et des villages traditionnels dispersés autour de la Méditerranée qu'il a abondamment étudiés dans l'objectif de reprendre les principes fondateurs de leur spatialité et de composer avec leur vocabulaire. Il se réfère donc à principalement à Venise, mais également à des exemples plus discrets et personnels, à l'image des petits ports grecs ou du village provençaux, Martigues en tête.

« *On dit toujours qu'on accomplit à l'âge mur ce qu'on a rêvé enfant. Ça doit être vrai. Car trois images m'ont conduit à la création de Port Grimaud. D'abord la maquette de cette cité lacustre préhistorique souvent visitée enfant au musée de Zurich. Ensuite Venise, découverte à 40 ans et qui est pour moi le symbole de la mer apprivoisée. Enfin tous ces ports méditerranéens où j'ai ancré mon bateau avec mes copains. En accostant, je me demandais toujours pourquoi ces escales en Grèce, en Espagne ou en Turquie étaient un enchantement alors qu'en France il y en avait si peu, notamment entre Cassis et Saint-Tropez.* »¹⁰⁵

« *Visiblement Venise a été pour moi l'inspiratrice, Venise qui est la ville la plus belle du monde, dont je voudrais retrouver quelques-uns des charmes.*

Port Grimaud est la seule réalisation en Europe qui ait reconstitué ce qu'était Venise autrefois. Venise était une ville sur l'eau, construite sur l'eau et vivant de l'eau. Port Grimaud à la même ambition, c'est une petite ville faite pour les gens voulant vivre sur l'eau, près de l'eau, avec l'eau. »¹⁰⁶

« *Il s'est reporté à l'architecture vernaculaire, à ce qu'il avait apprécié, ce qui l'avait ému au cours de ses voyages en Méditerranée : des petits ports comme en Grèce, la maison de pêcheur comme à Martigues. Il a voulu s'inspirer d'un port Méditerranéen, d'où les tuiles, les couleurs.* »¹⁰⁷

Sa volonté de s'inspirer du charme des villes et villages qu'il prend en référence, ainsi que la destination plaisancière à laquelle il destine son projet, vont fortement lui dicter l'écriture architecturale à employer et la manière de s'implanter.

Concernant l'écriture, il souhaite composer en mêlant les habitations bordant les canaux de Venise aux habitations vernaculaires issues de longues traditions de bâtisseurs. Parmi les propos recueillis par Yves Lhermitte à partir des déclarations et archives de l'architecte, on peut trouver des explications de François Spoerry quant à ces choix.

« *Chaque région a son vocabulaire, et le bassin de la Méditerranée a le sien, qui est le fruit d'une longue tradition pétrie de chaleur et de soleil, exprimée spontanément par des gens qui, de génération en génération, se sont transmis des recettes et que l'Architecture avec un grand 'A' n'influçait que de loin et à retardement. En fait ces artisans faisaient de l'architecture sans le savoir et sans règle, sans nombre d'or, créaient une harmonie totale que l'on recherche aujourd'hui et dans laquelle nous vivons heureux. Ce village qui devait*

104. SPOERRY François, avec la collaboration de GAILLARD Marc. *L'architecture douce - de Port-Grimaud à Port-Liberté.* Paris. Editions Robert Laffont, 1989.

105. Propos de SPOERRY François, recueillis par LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. »

Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

106. DE HAMEL Bruno (producteur), *Port Grimaud raconté par François Spoerry.*

Archives de l'Atelier Xavier Bohl. Fin des années 1980.

107. Entretien mené avec M. BOHL Xavier, Architecte, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud. Mené au sein de l'atelier le 24 février 2023.

s'intégrer pleinement au paysage, j'ai senti qu'il fallait le composer non pas en plagiant ou en adoptant un style provençal modernisé, mais en recherchant des éléments propres à l'architecture spontanée de la Méditerranée, afin de retrouver le charme des villes du bord de mer...J'ai préféré conserver le fond et tout un arsenal de formes également traditionnelles qui me permettent de composer en conservant une grande unité générale et en diversifiant à l'infini dans le détail. »¹⁰⁸

L'implantation du projet suit également l'imbrication entre une position modeste dictée par les références choisies et la nécessité d'intégrer la mer au projet.

Elle se caractérise tout d'abord par une volonté de ne pas rompre avec le paysage mais de faire corps avec celui-ci, à la différence notable des choix adoptés par d'autres architectes des stations balnéaires de l'époque préférant construire haut pour répondre à une demande croissante de logements sans consommer un trop grand linéaire de surface littorale¹⁰⁹.

À ce propos, Yvan Christ, dans le prologue de l'ouvrage de François Spoerry, décrira ce choix comme « conforme aux leçons d'un urbanisme naturel et réaliste, celui qui a fait ses preuves sur le terrain, non pas celui qui, au gré de l'humeur vagabonde des bâtisseurs de tout et de rien, s'improvise sur le papier, sans tenir compte de ce qu'on appelle, faute de mieux, "l'environnement". »¹¹⁰ avant de déclarer :

« François Spoerry n'a pas voulu, dans le Golfe de Saint-Tropez, choquer ses contemporains, ni attenter à l'esprit du lieu. La véritable élégance est celle qui ne se remarque point. »¹¹¹

Cependant, l'implantation voulue par l'architecte de Port Grimaud constitue à sa manière une réponse à l'urbanisation des côtes. Elle permet de limiter l'utilisation du littoral en construisant un réseau de canaux et de langues de terre en avant ou en arrière du littoral. À noter que dans le projet final, ce seront 40 mètres du littoral de pris par la cité lacustre qui lui en aura ajouté 14 km¹¹².

« 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. »¹¹³

Nicolas Reibel dans son mémoire rapporte des propos de François Spoerry tenus lors d'un débat organisé dans le cadre de deux journées d'études au sein de l'Association Nationale des élus du littoral en le 25 août 1979.

« Si l'on avait aligné les 2200 maisons qui occupent 70 hectares à la surface de l'eau, elles auraient pris 220 kilomètres de côte »¹¹⁴

Enfin, l'implantation de Port Grimaud témoigne d'une intention forte de faire de l'élément marin une composante à part entière du projet, par l'aménagement de canaux pensés comme des espaces de circulation internes, ce qui implique de penser leur urbanisme avec le même soin que l'urbanisme des rues¹¹⁵. En effet, le tourisme de masse grandissant, la mer était alors pensée comme un décor, une simple zone de loisirs par les architectes des nouvelles stations balnéaires¹¹⁶.

108. Propos de SPOERRY François, recueillis par LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. » Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

109. FABRE Anthony, *Pour ou contre les Marinas ?* Produit par France Régions 3 Nice. 15 avril 1976.

Accessible sur le site de l'INA : <https://www.ina.fr/ina-eclairage-actu/video/rac99000106/pour-ou-contre-les-marinas>

110. SPOERRY François, avec la collaboration de GAILLARD Marc. *L'architecture douce - de Port-Grimaud à Port-Liberté*. Paris. Editions Robert Laffont, 1989.

111. *Ibid.*

112. BOHL Xavier, *Port Grimaud* (ouvrage non publié)

113. SPOERRY François, avec la collaboration de GAILLARD Marc. *L'architecture douce - de Port-Grimaud à Port-Liberté*. Paris. Editions Robert Laffont, 1989.

114. REIBEL Nicolas, *Port Grimaud, visions de ville*.

Mémoire de recherche sous la direction de CHEBAHI Malik, LAMBERT Guy, Thibault Estelle.

ENSA Paris-Belleville, juin 2018.

115. BOHL Xavier, *Port Grimaud* (ouvrage non publié)

116. FABRE Anthony, *Pour ou contre les Marinas ?* Produit par France Régions 3 Nice. 15 avril 1976.

Accessible sur le site de l'INA : <https://www.ina.fr/ina-eclairage-actu/video/rac99000106/pour-ou-contre-les-marinas>



Carte Postale de Martigues, Provence-Alpes-Côte d'Azur
Source : geneanet.org



Carte Postale de Venise, Italie
Source : oliaklodvenitiens.wordpress.com



Photographie du Canal du Nord de Port Grimaud, 2023
Source : Photographie personnelle

La démarche d'intégration de Port Grimaud dans son site voulue par François Spoerry reposait alors sur l'intégration de composantes culturelles, constructives, matérielles mais également de composantes naturelles, comme l'eau ou la végétation. Cependant, pour que Port Grimaud puisse voir le jour et semble intégré paisiblement dans son paysage, une transformation lourde du site allait devoir advenir.

C. GENÈSE DE LA RÉALISATION : DES DIFFICULTÉS RECONTRÉES ET DES LIBERTÉS PRISES

1/ Un marécage attrayant, des banquiers frileux et un ministre hésitant

C'est en 1962 au cours d'un repas avec un marchand de biens à Cavalaire que François Spoerry entend pour la première fois parler d'un terrain marécageux situé au fond du Golfe de Saint-Tropez que son propriétaire ne parvenait pas à vendre.

Le site n'était alors que peu attractif, point de réunion de différentes rivières du Golfe, il consistait en des marécages vaseux et peu profonds envahis de roselières et de hautes herbes. De fait, il n'intéressait pas les promoteurs pourtant avides de nouveaux terrains¹¹⁷. Il servait occasionnellement de terrain de chasse pour de rares amateurs de gibiers d'eau ainsi que de carrière de sable, et il n'y restait que quelques pins parasols, les arbres ayant été presque entièrement tous rasés sous l'ordre des armées d'occupation afin de prévenir tout débarquement des Alliés¹¹⁸.

Toutefois, en visitant le terrain, François Spoerry y vit des qualités qui permettraient à un projet tel que le sien de voir le jour. En effet, le rivage bas formé de bancs de sables et de poches d'eau, ainsi que les étendues marécageuses avaient contraint la route Nationale 98 reliant Sainte-Maxime à Saint-Tropez longeant le site à s'implanter à 1km du rivage. La route étant située en retrait du bord de mer, ce site ainsi aménagé pouvait permettre à un voilier de rejoindre la mer sans croiser d'obstacle. De plus, les terrains marécageux étant relativement plats, ils s'avéraient parfaits pour y creuser des canaux. Enfin, la position géographique se trouvait être idéale pour rayonner sur tout un arrière-pays pittoresque et en même temps sur tout le Golfe de Saint-Tropez, et par extension sur la Côte d'Azur grâce à un port de plaisance¹¹⁹.

Il prit donc le pari d'acheter le terrain de 35ha situé sur la commune de Grimaud, en son nom propre, pour 7 francs du m² (un achat qui équivaldrait aujourd'hui à 3.4 millions d'euros), grâce à l'aide de sa sœur Anne, ainsi que d'un prêt bancaire¹²⁰.

Une fois le terrain acheté en 1962, une longue bataille administrative de 4 ans s'engagea alors pour l'obtention du permis de construire. Le permis de construire pour la première tranche du projet, fut déposé en 1963 auprès de la DDE (Direction Départementale de l'Équipement) ainsi qu'à la mairie de Grimaud¹²¹.

Afin de faire accepter le projet auprès des instances étatiques, François Spoerry a bénéficié de l'aide de hauts-fonctionnaires sans qui le projet n'aurait pas pu voir le jour. D'une part, Jean-Louis Théobald, ancien résistant et militaire décoré, à l'époque Conseiller au cabinet du ministre de la Construction Jacques Mazziol (Député de Toulouse)¹²², a joué un grand rôle pacificateur et de liaison entre François Spoerry et la DDE de Draguignan¹²³. D'autre part, il a également pu compter sur l'assistance de Paul Ploix, l'un de ses amis, fonctionnaire, chargé du dossier Port Grimaud auprès des différents services d'urbanisme¹²⁴.

Ce n'est que le 14 juin 1966 que le permis de construire de la première tranche du projet fut accordé par le préfet du Var¹²⁵.

117. BRETTEVILLE Jacques. *Port-Grimaud*. Rennes. Ouest-France éditeurs, 30 juin 1994.

118. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. »

Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

119. CHABERT Christel, *Port Grimaud, au fil de l'eau - Chroniques méditerranéennes*.

Produit par France 3 – Provence Alpes Côte d'Azur. Novembre 2015, publié sur YT le 30 mars 2017

120. SPOERRY Bernard (Photographies de TOURNEBIZE Gérard), *Port Grimaud a 50 ans >1966...2016<*. Barcelone.

Editions Presses Indice, Edition limitée à 1000 exemplaires, juin 2016.

121. BOHL Xavier, *Port Grimaud* (ouvrage non publié)

122. Fiche Bibliographique de Jean-Louis Théobald, site de la 1DFL (première Division française Libre)

Disponible à l'adresse : https://1df.fr/IMG/pdf/biographie_j-l_theobald-5795.pdf

123. Entretien mené avec Mme THEOBALD Michèle, veuve de M. THEOBALD Jean-Louis, ancien haut-fonctionnaire et résistant français, ayant permis l'acceptation du permis de construire de Port Grimaud 1, le 28 octobre 2022.

124. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. »

Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

125. *Ibid.*



Photographie aérienne du terrain avant intervention, 1963
Source : port-grimaud.org



Photographie de François Spoerry visitant le terrain après son achat, 1962
Source : port-grimaud.org

En effet, la construction de Port Grimaud fut divisée en tranches successives, les premières longeant la mer et les suivantes se trouvant de plus en plus loin dans les terres¹²⁶.

Cette décision fut prise pour des raisons économiques. Afin de financer la construction du projet qu'il avait en tête, François Spoerry se tourna d'abord vers des investisseurs privés, le premier crédit bancaire de 3 millions de francs étant bien insuffisant au vu de l'ampleur des travaux à réaliser¹²⁷. Cependant peu d'investisseurs privés ne se sont risqués à investir, l'architecte se tourna donc vers des connaissances, notamment des membres de riches familles protestantes d'industriels alsaciens¹²⁸.

D'autres soutiens sont venus de la société allemande Neue Helmat, finançant à l'époque exclusivement des projets sociaux et avec qui François Spoerry avait déjà travaillé, qui accepta de participer à la création de Port Grimaud car des logements sociaux étaient prévus au sien du projet¹²⁹. Soucieux de rentabiliser leurs opérations, le sable dragué pour creuser les canaux des canaux fut vendu¹³⁰.

Comme évoqué plus tôt, la décision a été prise de construire le projet par tranches, afin de pouvoir disposer le plus rapidement possible de maisons à vendre, pour ensuite financer la construction de la seconde tranche avec les recettes de la première. Initier le chantier par les tranches longeant la mer permettait ainsi de ne jamais constituer d'écran visuel entre une maison et la mer au cours de la réalisation du projet¹³¹. Malgré des débuts timides, le succès de l'opération, qui sera évoqué plus en détails plus tard, permettra très vite au banquier d'auto-financer le projet grâce aux avances des acheteurs¹³².

2/ François Spoerry promoteur, maître d'ouvrage et maître d'œuvre

Afin de conserver la main sur la réalisation de son projet, François Spoerry va endosser à lui seul les différents rôles de promoteur, maître d'ouvrage et maître d'œuvre. À l'aide d'une Société de Services qu'il a fondée en 1958¹³³ assurant la maîtrise d'ouvrage de certaines opérations immobilières dont il est l'architecte, François Spoerry entend avec Port Grimaud prouver l'efficacité de cette méthode, et justifie ce choix par la plus grande liberté créative qu'il permet par rapport à une démarche plus classique.

« Avec mon équipe, nous nous démarquons, 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. »¹³⁴

Il présentera également cette posture comme faisant partie intégrante de sa volonté de revenir à des modes de construction plus traditionnels, dans lesquels les rôles étaient moins distincts et l'administration moins présente.

« Au cours des siècles, bien des architectes ont été maîtres d'ouvrage et même entrepreneurs. »¹³⁵

126. BOHL Xavier, *Port Grimaud* (ouvrage non publié)

127. SPOERRY François, avec la collaboration de GAILLARD Marc. *L'architecture douce - de Port-Grimaud à Port-Liberté*. Paris. Editions Robert Laffont, 1989.

128. Entretien mené avec Mme THEOBALD Michèle, veuve de M. THEOBALD Jean-Louis, ancien haut-fonctionnaire et résistant français, ayant permis l'acceptation du permis de construire de Port Grimaud 1, le 28 octobre 2022.

129. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. »

Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

130. BOHL Xavier, *Port Grimaud* (ouvrage non publié)

131. SPOERRY François, avec la collaboration de GAILLARD Marc. *L'architecture douce - de Port-Grimaud à Port-Liberté*. Paris. Editions Robert Laffont, 1989.

132. CULOT Maurice, « *Portrait de François Spoerry* ». Archives d'Architectures Modernes, n°12, Bruxelles, 1977.

133. REIBEL Nicolas, *Port Grimaud, visions de ville*.

Mémoire de recherche sous la direction de CHEBAHI Malik, LAMBERT Guy, Thibault Estelle.

ENSA Paris-Belleville, juin 2018.

134. SPOERRY François, avec la collaboration de GAILLARD Marc. *L'architecture douce - de Port-Grimaud à Port-Liberté*. Paris. Editions Robert Laffont, 1989.

135. *Ibid.*

Ce type de positionnement est alors très courant dans bon nombre de projets de stations balnéaires d'avant-garde de la même époque, au premier rang desquels on peut citer Jean Balladur, qui dans le cadre de la réalisation de La Grande Motte va adopter le statut ancien d'architecte en chef. Cela lui permettra donc de conserver le contrôle sur la distribution, l'implantation et la forme des bâtiments. Il n'assume toutefois pas le rôle de promoteur mais pour ne pas encourager la spéculation, l'Etat qui commande l'opération lui intime l'ordre de ne livrer aux promoteurs que des lots de petite taille, les empêchant d'établir une stratégie commerciale qui les aurait poussés à construire dans les vides du projet¹³⁶.

Étudiant la réception dont a fait l'objet Port Grimaud, le mémoire de Nicolas Reibel nous rappelle que la décision de François Spoerry fit à l'époque scandale, car l'impossibilité d'assurer à la fois les rôles d'architecte et d'entrepreneur était inscrite dans la loi du 31 décembre 1940 à l'origine de l'Ordre des Architectes. François Spoerry, à l'époque vice-président du Conseil Régional de l'Ordre des Architectes est ainsi ardemment critiqué par bon nombre de ses confrères architectes, pour qui Port Grimaud constituait déjà une provocation envers les règles établies¹³⁷.

De plus, ces critiques sont d'autant plus virulentes qu'elles adviennent dans le contexte du scandale immobilier du Point du Jour de 1961, résultant des actions de l'architecte Fernand Pouillon. Il fut accusé de s'arroger les rôles d'architecte et de promoteur en contournant les codes de démagogie mis en place par l'Ordre des Architectes, en plus de détenir des actions dans certaines sociétés de construction qui intervenaient sur des chantiers dont il était l'architecte, actions pour lesquelles il fut emprisonné, avant de s'évader puis d'obtenir la Grâce présidentielle en 1971¹³⁸.

Cependant, François Spoerry se prononcera toujours en faveur d'une plus grande liberté laissée à l'architecte dans les rôles qu'il souhaite endosser dans le cadre d'un projet. L'article *Portrait de François Spoerry* de Maurice Culot contient un entretien dans lequel l'architecte de Port Grimaud affirme quand on lui demande si l'activité libérale est toujours possible :

« L'architecte devrait pouvoir être promoteur, fonctionnaire, entrepreneur. Ne faire que des perspectives si il veut, ou être paysagiste. [...] Malheureusement l'architecte lui-même refuse souvent des responsabilités de ce genre quand il ne les assume pas entièrement. »¹³⁹

Il ajoute néanmoins :

« Je crains la confusion des genres entre cette diversification nécessaire des applications et la formation. Par exemple, un architecte ne doit pas devenir sociologue pour savoir quelle proportion d'immigrés doit contenir un quartier urbain. C'est à un promoteur, public ou privé, de savoir ces choses, et de préparer un programme solide à l'architecte. Ce dernier est finalement un mercenaire. Il doit savoir construire. »¹⁴⁰

Ce cumul des responsabilités permettra toutefois à François Spoerry de conserver un contrôle quasiment total sur un projet, qui, des esquisses jusqu'à sa réalisation, est passé par un large panel de formes et d'expérimentations.

136. PRELORENZO Claude, BORRUEY René, *Territoire, ville et architecture balnéaire, l'exemple de la Grande Motte*.

Paru dans Les Cahiers de la recherche architecturale, n° 32/33, 3ème trimestre 1993, pp. 59-72.

137. REIBEL Nicolas, *Port Grimaud, visions de ville*.

Mémoire de recherche sous la direction de CHEBAHI Malik, LAMBERT Guy, Thibault Estelle.

ENSA Paris-Belleville, juin 2018.

D. DES INTENTIONS FORMULÉES AUX PREMIERS PROJETS DESSINÉS

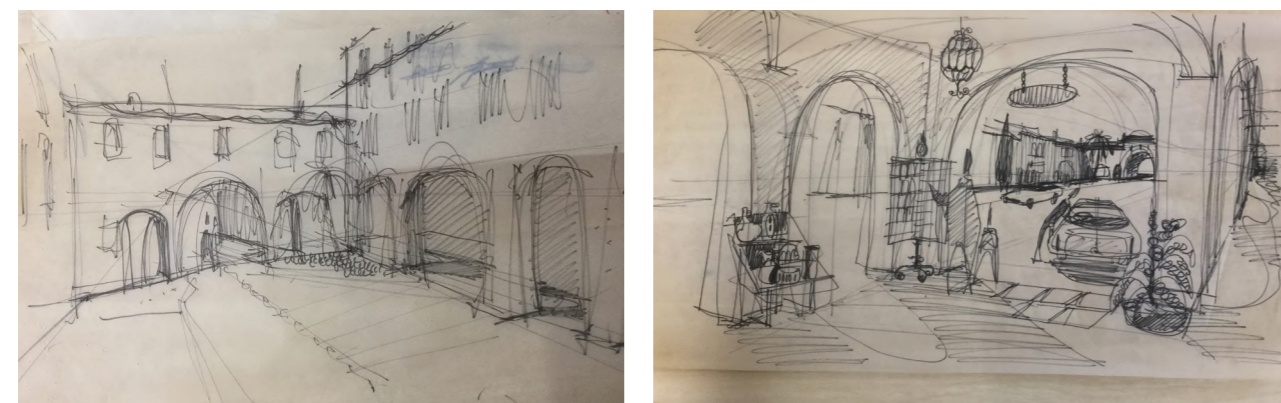
1/ Des perspectives crayonnées, des plans masse esquissés

Une fois le terrain acheté en 1962, François Spoerry et les membres de son équipe s'attellent à trois opérations conjointes afin de déterminer la forme à donner au projet.

Tout d'abord un grand travail de relevés de villages traditionnels provençaux fut effectué, afin d'en comprendre les spécificités, d'en détailler les éléments caractéristiques comme les modes constructifs, les portes, baies, balcons, etc.¹⁴¹

De plus, de nombreux croquis furent produits, détaillant l'ambiance voulue par François Spoerry à l'intérieur de Port Grimaud. Ils sont pour la plupart l'œuvre de Jean Baumann, un jeune collaborateur alsacien de 18 ans de François Spoerry, ayant parcouru et dessiné la Provence, l'Espagne et l'Italie, notamment leurs villages traditionnels¹⁴².

On y comprend alors comment l'architecte manifeste les références dont il s'inspire. Les croquis des rues présentent une atmosphère de villégiature méditerranéenne composée de maisons relativement basses aux hauteurs variables, de vastes espaces ombragés sous arcades, des portes aux entrées voutées séparant les différents quartiers. Les esquisses des canaux montrent quant à eux une spatialité que l'on pourrait qualifier de vénitienne, avec des habitations tombant à pic dans l'eau paisible des canaux, les bateaux pouvant alors être rangés dans des garages sous les maisons.



Croquis d'ambiance pour Port Grimaud, François Spoerry et Jean Baumann, 1962-1963

Source : Archives de l'Atelier Xavier Bohl

141. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. »

Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

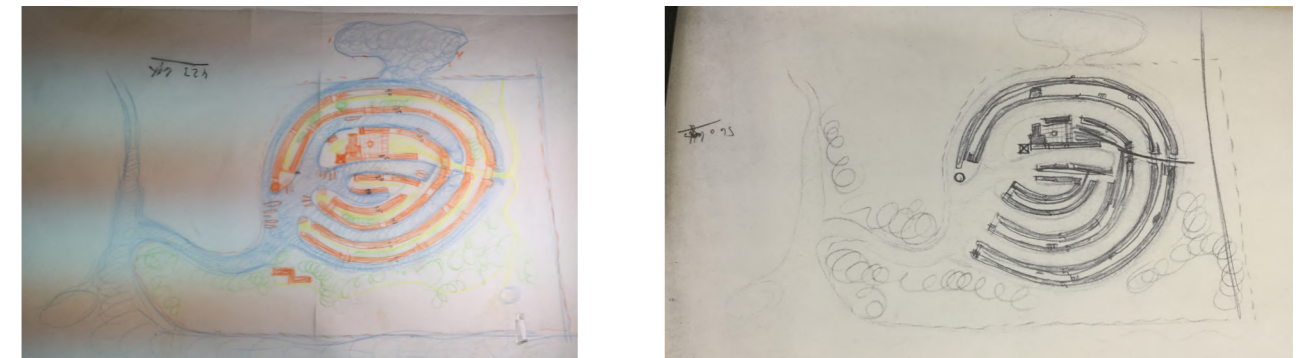
142. SPOERRY Bernard (Photographies de TOURNEBIZE Gérard), *Port Grimaud a 50 ans >1966...2016<*. Barcelone. Editions Presses Indice, Edition limitée à 1000 exemplaires, juin 2016.

Enfin, les premières versions du plan masse voient le jour, articulant sur de longues langues de terre le principe de maisons donnant sur l'eau répétées les unes à côté des autres avec le site existant.

Ces premières esquisses présentent un village rond et introverti, refermé sur lui-même en cercles concentriques autour d'une place centrale accessible via une avenue principale, comprenant une église et de longs bâtiments avec des arcades niveau de la rue. On peut y constater le début de la logique d'imbrication de la terre et de la mer où aucun pont n'obstrue l'accès à la mer, ici inspirée des formes concentriques de villes comme Ramatuelle dans le Var ou Aigues-Mortes dans le Gard¹⁴³.

Les maisons ne disposent alors pas de quais et les canaux sont étroits, à noter aussi que la sortie se fait sur la Giscle et non sur la mer. On peut toutefois remarquer sur les croquis originaux des annotations de calculs de linéaires de maison et un total de logements. Sont également représentés le chemin communal longeant le village et la principale poche d'eau du site.

Au cours de nos échanges, Xavier Bohl a identifié le plan dessiné au crayon à papier comme plus récent que celui dessiné au crayon de couleurs, en raison de sa forme plus ronde ainsi que son entrée différente¹⁴⁴.



Premiers croquis du plan masse de Port Grimaud, 1962

Source : Archives de l'Atelier Xavier Bohl



Première esquisse détaillée du plan masse de Port Grimaud, 1962 - 1/5000

Source : dessin personnel

143. Entretien mené avec M. BOHL Xavier, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, et M. HAIDAR Waël, Architecte D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud, le 5 mai 2023.

144. *Ibid.*

2/ Des intentions déclinées selon deux logiques différentes

S'ensuivirent des échanges avec Eugène Beaudouin, ancien professeur de François Spoerry aux Beaux-Arts et à l'époque Architecte des Palais Nationaux. Il conseilla alors à François Spoerry d'ouvrir le projet sur le sud et la mer, et prescrivit l'ouverture de la Place de l'Église sur une grande étendue d'eau en la rapprochant de l'entrée sur la mer¹⁴⁵.

Ces précieux conseils permettront à François Spoerry et son équipe d'élaborer entre 1962 et 1963 deux versions du plan masse : le plan dit « Médiéval » et le plan dit « Grand Lac »¹⁴⁶.

Le plan « Grand Lac » a été dessiné entre 1962 et 1963, après les échanges avec Eugène Beaudouin car il intègre dans sa conception les conseils mentionnés plus tôt.

Le plan substitue la logique des longues bandes de terre continues pour adopter un plan fait d'îles et de presque îles de longueurs variables, et reliées entre elles par des ponts dont aucun ne gêne l'accès à la mer. La Place de l'Église adopte une position centrale, et est accessible par une longue voie l'alignant avec l'entrée, après être passé par une place plus spacieuse entourée de bâtiments dont les rez-de-chaussée sont couverts par des voutes. François Spoerry, et plus tard Xavier Bohl, expliquent cette disposition qui deviendra caractéristique du plan de Port Grimaud comme le croisement de deux mains, une de terre et une de mer, qui s'imbriquent sans se gêner mutuellement.

« La conception de PG c'est un peu particulier, ça a longtemps été une recherche théorique, et finalement je me suis demandé si le meilleur moyen de la concrétiser ce n'était pas de faire entrer l'eau dans la terre, en creusant une passe d'entrée puis des canaux qui se continuent comme des doigts. La terre de l'autre côté arrive autour de ces canaux et se continue par des péninsules, ce qui crée cet accord qui est assez évocateur de ce qu'est Port Grimaud. »¹⁴⁷

« Du bout de votre doigt de terre vous pouvez repartir avec une route rejoindre le continent, et du bout de votre bateau vous pouvez rejoindre la mer sans traverser un pont. »¹⁴⁸

Le branchement du plan d'eau se fait ici par la Giscle, via un passage large donnant sur un vaste plan d'eau, un « grand lac ». La sortie sur la rivière apparaît comme une solution provisoire pour de ne pas avoir à subir les règles imposées par le DPM, afin de faire appartenir le plan d'eau à la copropriété¹⁴⁹.

Les maisons ne disposent pas de quais et leur tissu se constitue de lignes brisées afin de suivre le tracé des îles et presque îles.

C'est cette version du plan qui sera retenue pour déposer le permis de construire de la première tranche du projet, et les plans définitifs seront constitués à partir de ce principe. La logique de la construction par tranches permettant de faire évoluer le projet au fur et à mesure des permis déposés nécessaires à la réalisation de chaque tranche¹⁵⁰.

Cette utilisation administrative du projet est la raison pour laquelle les vraies limites du terrain possédé par François Spoerry sont représentées, ce qui explique ainsi pourquoi le plan est coupé en ligne droite dans sa partie haute, le terrain à l'ouest appartenant à l'époque à un camping¹⁵¹.

145. SPOERRY Bernard (Photographies de TOURNEBIZE Gérard), *Port Grimaud a 50 ans >1966...2016<*. Barcelone. Editions Presses Indice, Edition limitée à 1000 exemplaires, juin 2016.

146. Contrairement à plusieurs affirmations, j'ai établi la date de création de ces deux plans comme à peu près équivalente, à savoir entre 1962 et 1963. En effet, plusieurs sources indiquaient la date de création du plan Grand Lac comme étant 1965, or c'est bien la version du plan Grand Lac qui a été utilisée en 1963 pour déposer le permis de construire de la première tranche, et qui fut accepté en 1966. De plus, le plan médiéval reprend les principes conseillés par Eugène Beaudouin, et les premiers croquis de ce plan sont datés de 1962. Même si je ne suis pas parvenu à dater la création du plan Grand Lac, elle se situe entre 1962 et 1963, le dessin de ces deux versions n'est donc pas si éloigné dans le temps.

147. DE HAMEL Bruno (producteur), *Port Grimaud raconté par François Spoerry*. Archives de l'Atelier Xavier Bohl. Fin des années 1980.

148. CHABERT Christel, *Port Grimaud, au fil de l'eau - Chroniques méditerranéennes*. Produit par France 3 - Provence Alpes Côte d'Azur. Novembre 2015, publié sur YT le 30 mars 2017

149. Entretien mené avec M. BOHL Xavier, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, et M. HAIDAR Waël, Architecte D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud, le 5 mai 2023.

150. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. » Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

On peut enfin remarquer la présence de trois moulins à vent au niveau du rattachement avec la Giscle, en effet, en raison du problème du brassage de l'eau dans les canaux, les études réalisées prévoyaient la création d'une station de pompage pour éliminer les zones d'eaux mortes. François Spoerry prit donc la décision d'actionner cette station par des moulins à vent, et trois moulins à voiles triangulaires, démontables en cas de fort mistral, semblables à ceux que l'on peut trouver à Mykonos, furent donc dessinés¹⁵².



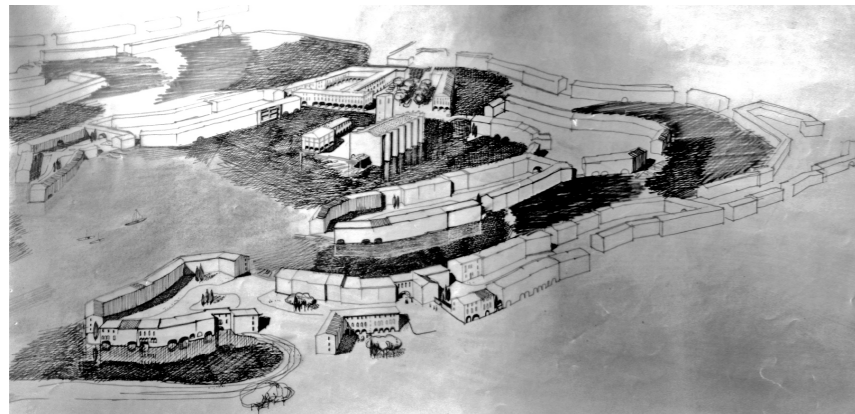
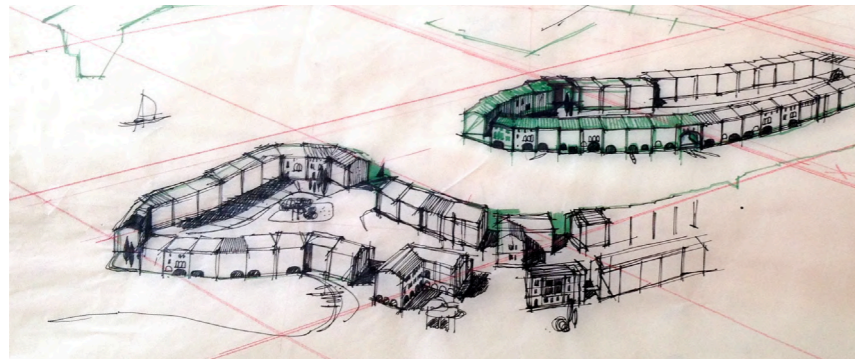
Plan masse de la version «Grand Lac», 1962-1963 - 1/5000
Source : dessin personnel

151. Entretien mené avec M. BOHL Xavier, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, et M. HAIDAR Waël, Architecte D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud, le 5 mai 2023.

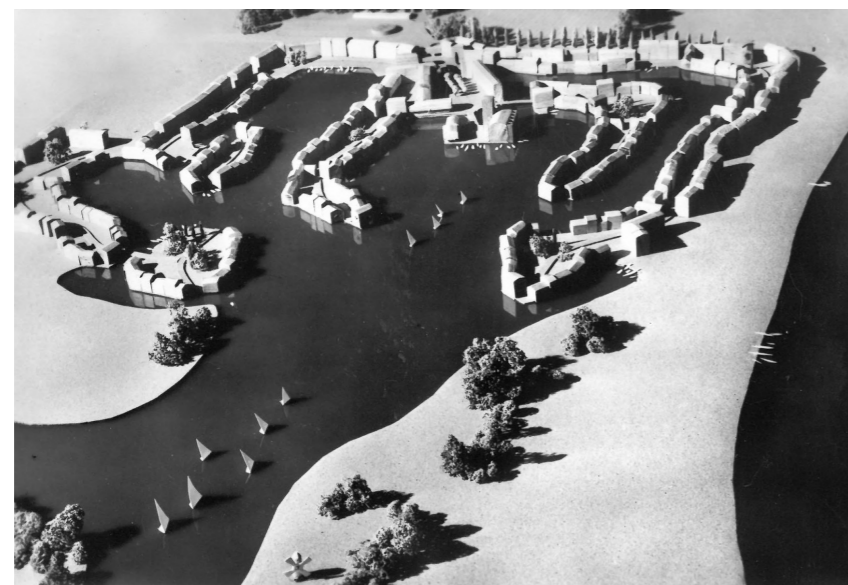
152. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. » Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>



Photographie de la plage bordant le terrain, début des années 1960
Source : Archives de l'Atelier Xavier Bohl



Croquis axonométriques de la version «Grand Lac», François Spoerry, 1962-1963
Source : Archives de l'Atelier Xavier Bohl



Maquette de la version «Grand Lac», 1962-1963 - 1/5000
Source : Archives de l'Atelier Xavier Bohl

Concernant le plan « *Médiéval* », on en trouve le premier dessin complet dès 1962, et intégrant également les conseils d'Eugène Beaudouin.

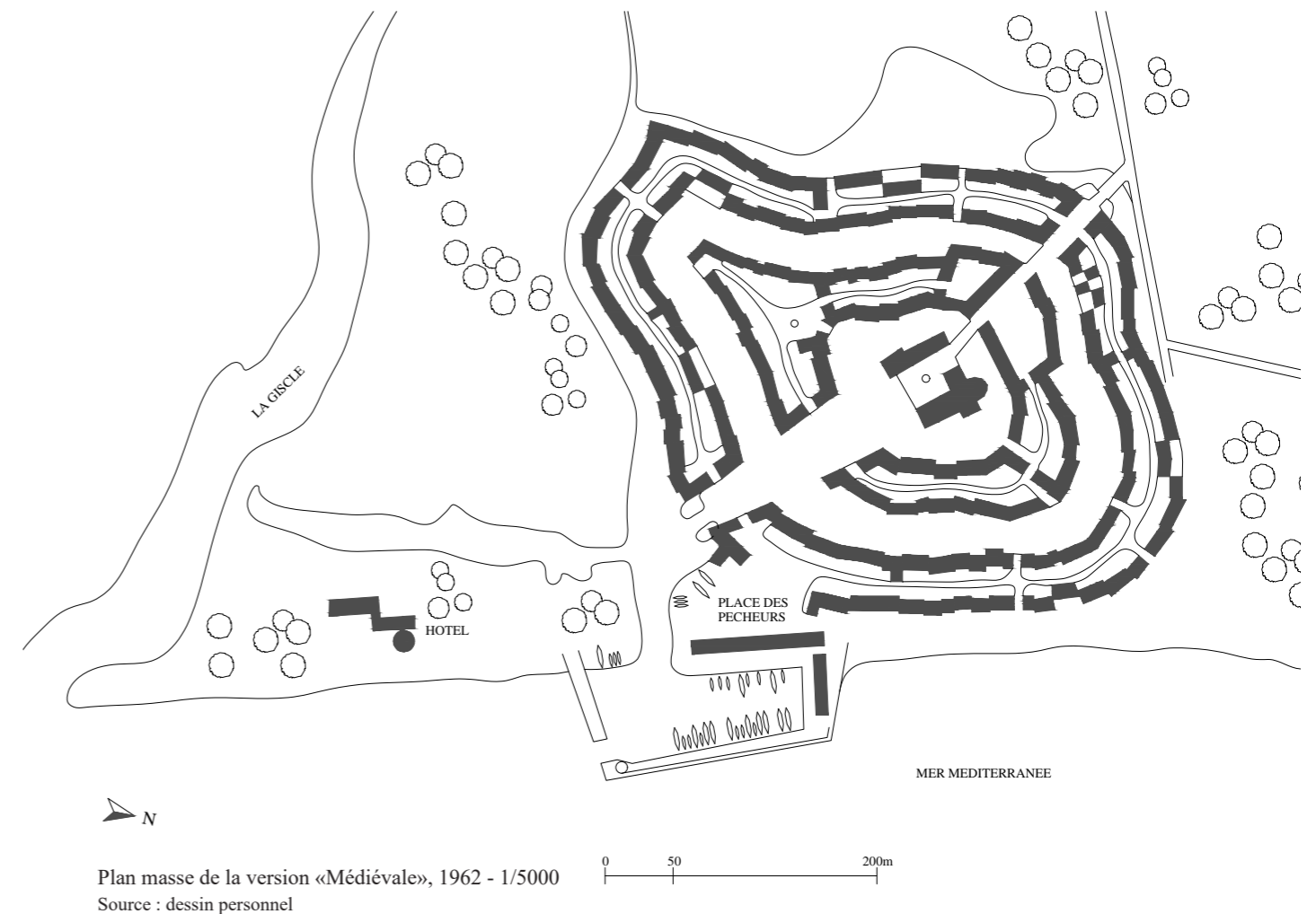
Le plan présente des langues de terre longues et sinueuses, à la géométrie plus angulaire que la précédente itération, et qui viennent enserrer une Place de l'Église toujours au centre du projet.

Il s'ouvre sur la mer et non la Giscle, via un port de forme rectangulaire, l'entrée dans la cité faisant l'objet d'un traitement particulier. Une Place des Pêcheurs se trouve juste après le port et permettait d'amarrer des bateaux, la capitainerie était quant à elle hors des limites de la ville, sur le DPM. L'accès qui se fait par une passe étroite débouche sur une longue étendue d'eau dans l'axe de la Place de l'Église, toujours accessible côté terre par une longue route droite, alignant l'accès voiture et l'accès bateau.

François Spoerry n'exclut toutefois pas totalement de devoir sortir par la Giscle, et prévoit ainsi un bras d'eau allant de l'entrée aux rives de la rivière. On retrouve le principe des maisons tombant à pic dans l'eau, mais disposant d'un jardinet côté terre. Le tissu est parfois interrompu pour laisser la place à un petit quai public, et les maisons alignées présentent parfois des décalages afin de recréer une sensation de tissu ancien.

À noter que la poche d'eau présente sur le site est conservée, à l'ouest du projet, et qu'un hôtel est prévu, hors du DPM mais également décentré par rapport au reste de la ville¹⁵³.

Bien que le plan « *Grand Lac* » soit utilisé pour constituer les permis de construire, le plan « *Médiéval* » sera utilisé pour expérimenter, notamment des manières de rejoindre la mer et pour l'élaboration de plans d'aménagement. De nombreuses variantes de ce plan verront donc le jour.



Plan masse de la version «Médiévale», 1962 - 1/5000
Source : dessin personnel

153. Entretien mené avec M. BOHL Xavier, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, et M. HAIDAR Waël, Architecte D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud, le 5 mai 2023.

3/ Légitimer le projet par la planification urbaine du fond du Golfe

Parmi les expérimentations réalisées avec pour base le plan « *Médiéval* », on trouve dans un premier temps chronologique les différents plans d'aménagement du littoral. Selon Xavier Bohl, ces documents ont été réalisés sous l'impulsion de Jean-Louis Théobald mentionné plus tôt, dans l'idée qu'avoir une vision globale de l'aménagement du fond du Golfe avec un plan directeur pouvait permettre d'appuyer le dossier Port Grimaud, encore peu pris au sérieux par l'administration à l'époque.

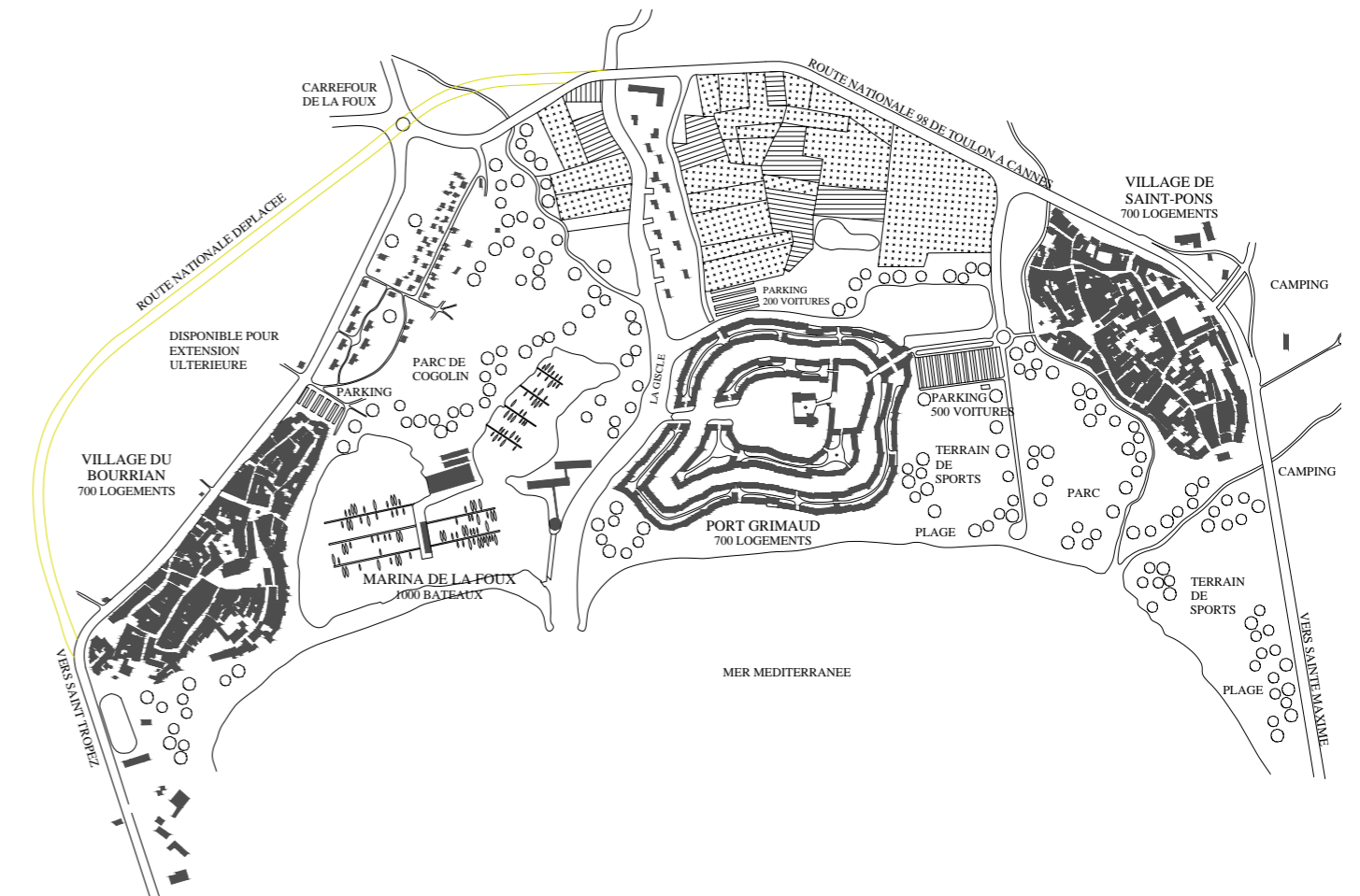
Le plan d'aménagement littoral de 1963 présente une forme plus « douce » par rapport au plan « *Médiéval* », les langues de terre présentant moins de retournements et les angles étant adoucis.

L'entrée conjuguée l'idée d'une passe étroite et de la desserte d'une grande pièce d'eau devant la Place de l'Église, toujours centrale et toujours axée sur la route principale.

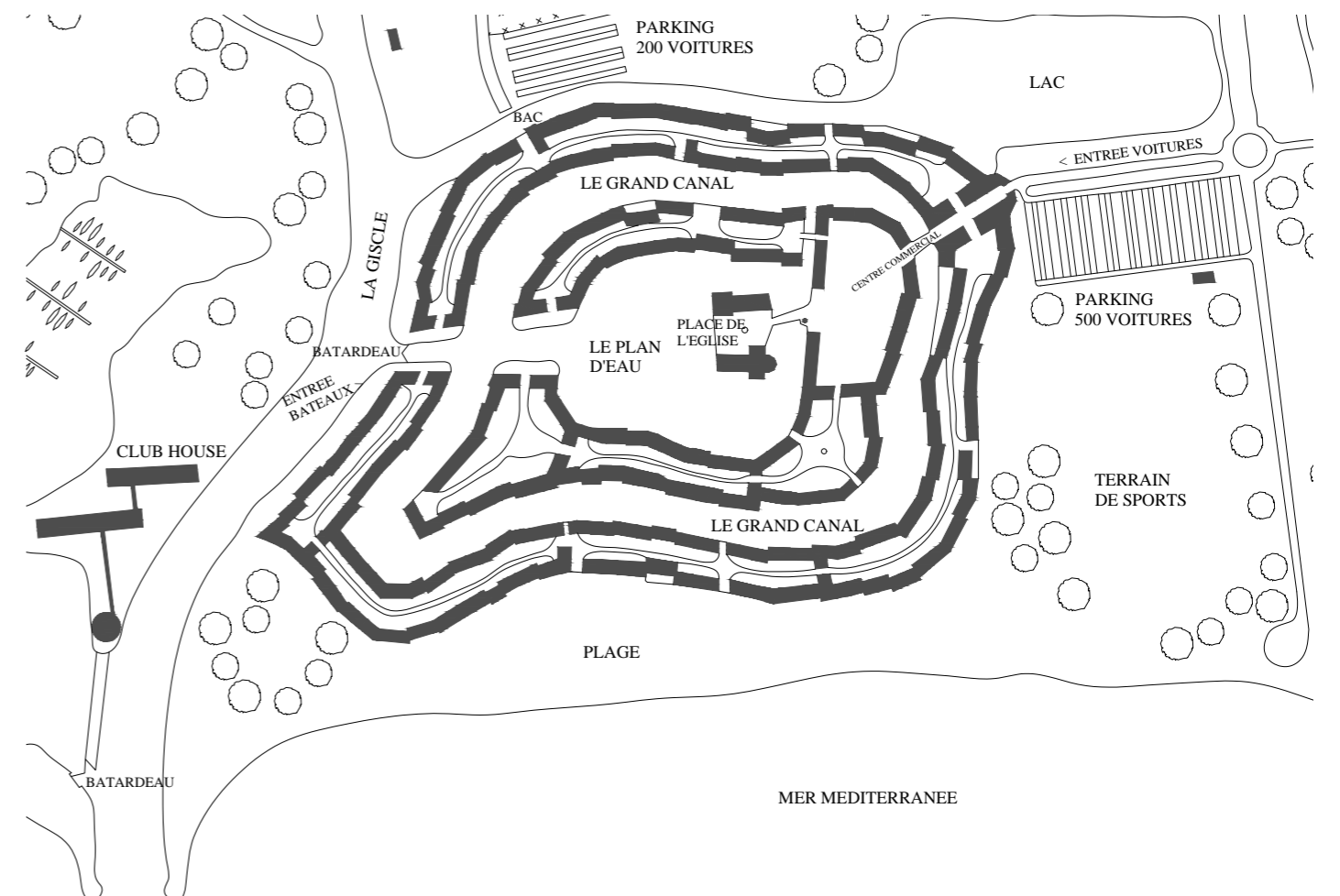
Toutefois, même si le branchement s'effectue sur la Giscle, une jetée est prévue au niveau de la sortie en mer du fait de la présence des Marines de la Foux. François Spoerry avait dans l'idée que ce port pourrait accueillir les gros bateaux, comme les voiliers, des habitants de Port Grimaud tandis que les bateaux plus petits (les typiques pointus provençaux ou de petites annexes à moteurs) se rangeraient dans les garages sous les maisons¹⁵⁴. Les Marines de la Foux, actuelles Marines de Cogolin, disposent alors d'un chantier naval doté de hangars destinés à l'entretien des bateaux. À noter la présence d'un batardeau à l'entrée de la cité lacustre et du port, sorte d'écluse servant à les protéger d'éventuelles montées des eaux¹⁵⁵.

De plus, on constate que Port Grimaud, qui comptait alors 700 logements, est poussé vers le sud et la rivière, se détachant du chemin communal et positionnant son parking à gauche de celui-ci, alors que François Spoerry ne possédait pas encore ces terrains.

C'est tout le fond du Golfe qui est l'objet de ce projet, François Spoerry imaginant la création de deux villages aux formes sinueuses, inspirées des villages vernaculaires, de part et d'autre de Port Grimaud et du port : le Village du Bourrian et le Village de Saint-Pons, de 700 logements chacun. Des maisons au bord de la Giscle sont également ajoutées, l'hippodrome de Cogolin est transformé en parc (on en reconnaît encore l'arrondi) et la route menant à Saint-Tropez est repoussée.



Plan d'aménagement du littoral, 1963 - 1/10 000
Source : dessin personnel



Plan masse de Port Grimaud pour l'aménagement du littoral, 1963 - 1/5000
Source : dessin personnel

154. *Ibid.*

155. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. » Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

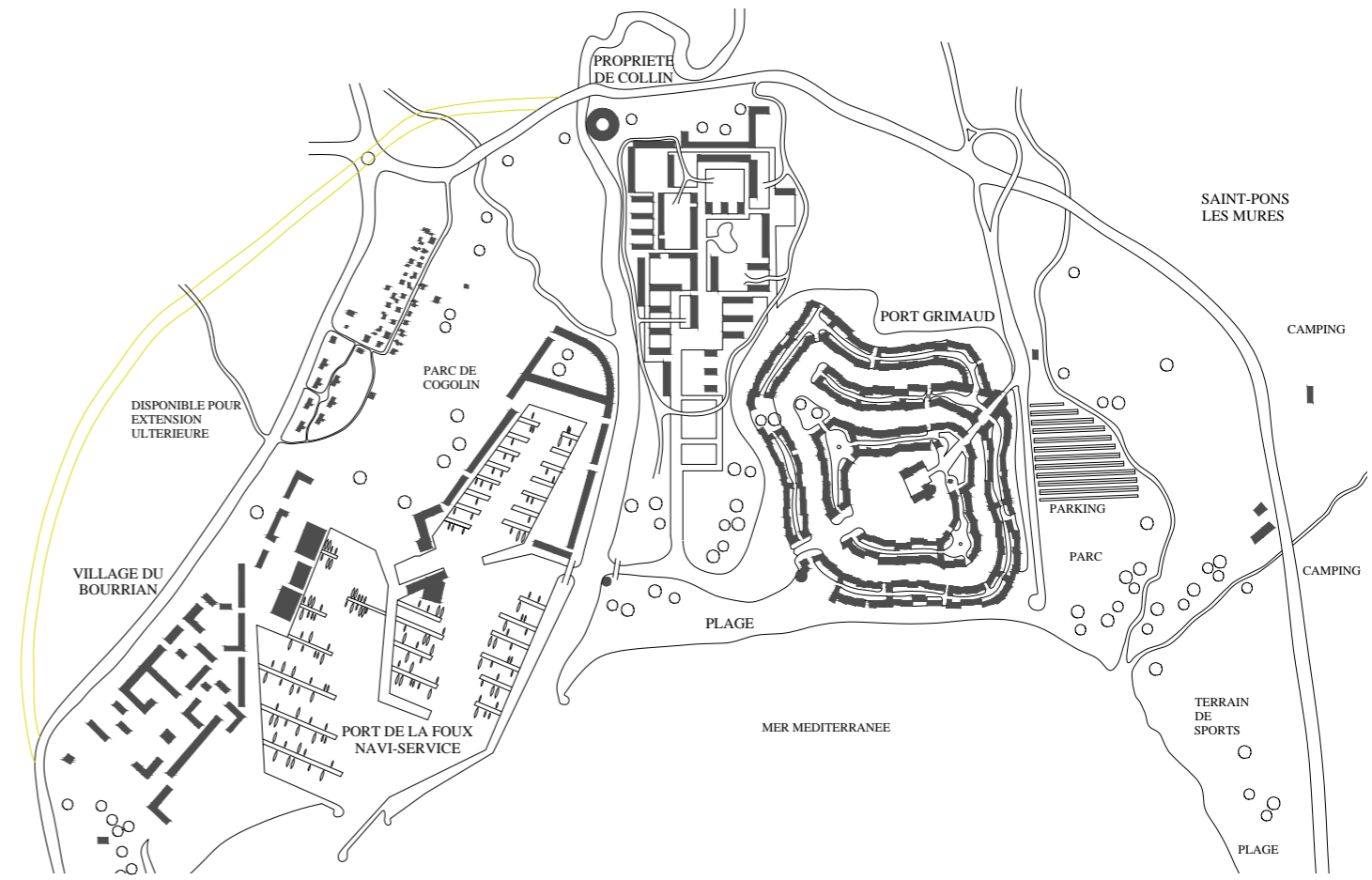
Le plan d'aménagement littoral suivant, daté de 1964, adopte quant à lui un plan qui apparaît comme une version enrichie du plan « Médiéval » original. L'ajout d'une tranche étend le projet vers le sud-ouest, décentrant ainsi la Place de l'Église, qui fait toujours face à un grand bassin et qui est toujours alignée à l'accès via la terre comme via la mer.

On remarque également que la sortie s'effectue sur la Giscle, mais sans connexion avec le Port de la Foux qui dispose d'une sortie qui lui est propre, toutes deux étant orientées vers le Golfe de Saint-Tropez. Les hangars du chantier naval semblent également avoir été disposés à gauche du port, les rendant plus difficilement utilisables par les habitants de Port Grimaud. Ces séparations entre Port Grimaud et le port attenant expliquent sûrement la réintroduction de la Place des Pêcheurs, permettant aux habitants de la cité lacustre d'amarrer leur bateau.

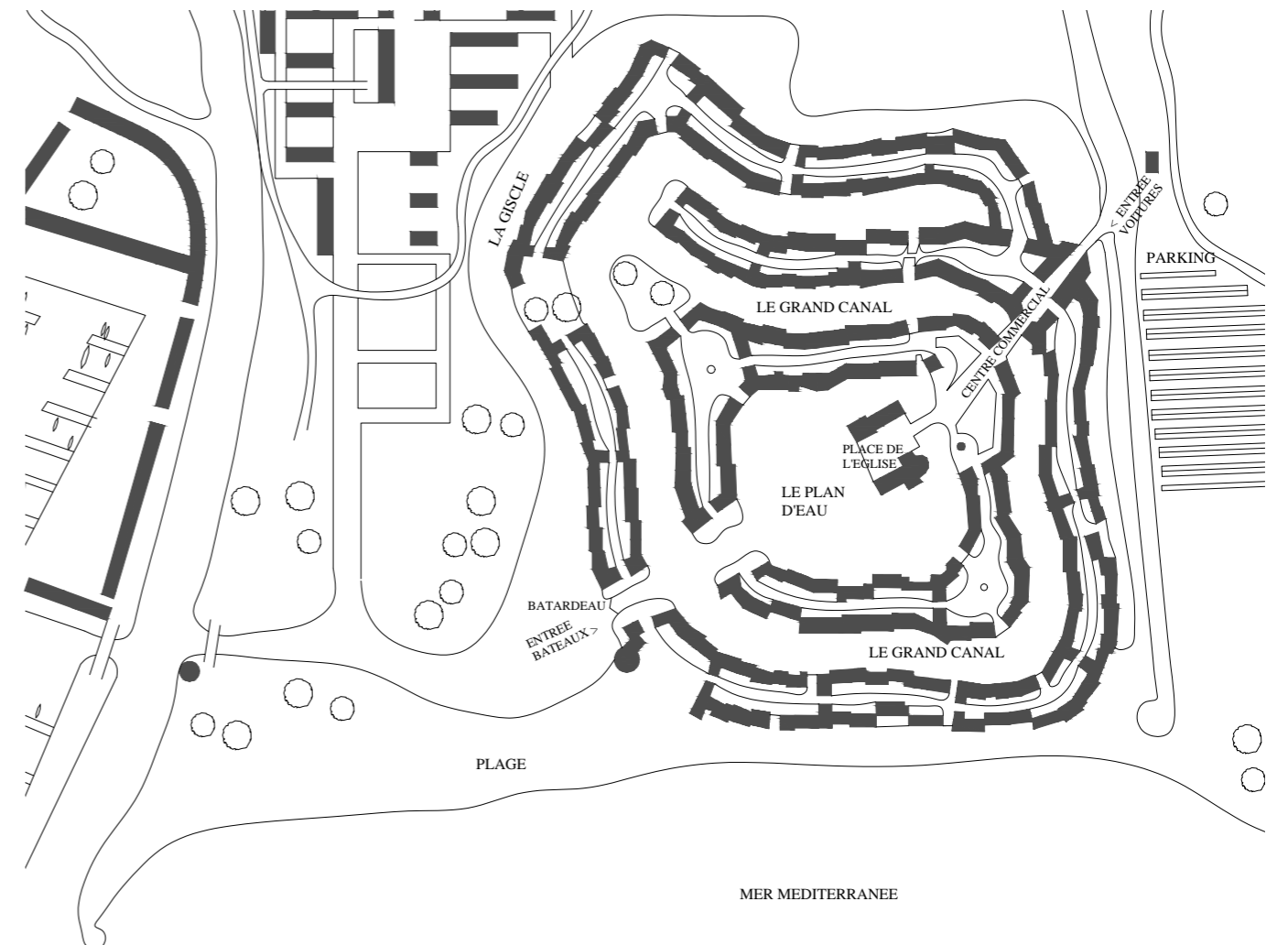
Le cheminement particulièrement long permettant de relier Port Grimaud à la mer s'explique par le fait qu'ici la cité lacustre reprend sa place le long de la route, et dispose ainsi son parking à droite de celle-ci.

On constate de plus la présence du projet d'aménagement de la partie littorale de la ville de Cogolin dont les terrains avaient été achetés par le promoteur Marc Piétri et sa société CONSTRUCTA dans le cadre d'une opération immobilière¹⁵⁶. Contrastant fortement avec Port Grimaud, le projet est ici composé de barres disposées orthogonalement autour de plans d'eau aux bords vigoureusement droits. Le même traitement a été réservé au seul village restant, à savoir le village du Bourrian (actuelles Marines de Gassin) devenu un ensemble de barres droites à la longueur variable.

Ces deux plans d'aménagement ne verront pas le jour tel quel, mais ils sont toutefois intéressants, d'une part dans la compréhension des phases par lesquelles est passé Port Grimaud, sa forme et l'évolutions relation avec les opérations alentours. D'autre part il permet de constater les différences entre le développement du fond du Golfe, guidé par Port Grimaud, tel que pensé durant les années 1960 et l'aménagement dont il fera l'objet au cours des décennies suivantes.



Plan d'aménagement du littoral, 1964 - 1/10 000
Source : dessin personnel



Plan masse de Port Grimaud pour l'aménagement du littoral, 1964 - 1/5000
Source : dessin personnel

156. Entretien mené avec M. BOHL Xavier, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, et M. HAIDAR Waël, Architecte D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud, le 5 mai 2023.

4/ Le plan « Médiéval » à vocation expérimentale

Dans un second temps, le plan « Médiéval » fut utilisé pour tester différentes manières de se raccorder à la mer, ainsi que différentes positions et relations entre les bâtiments du projet.

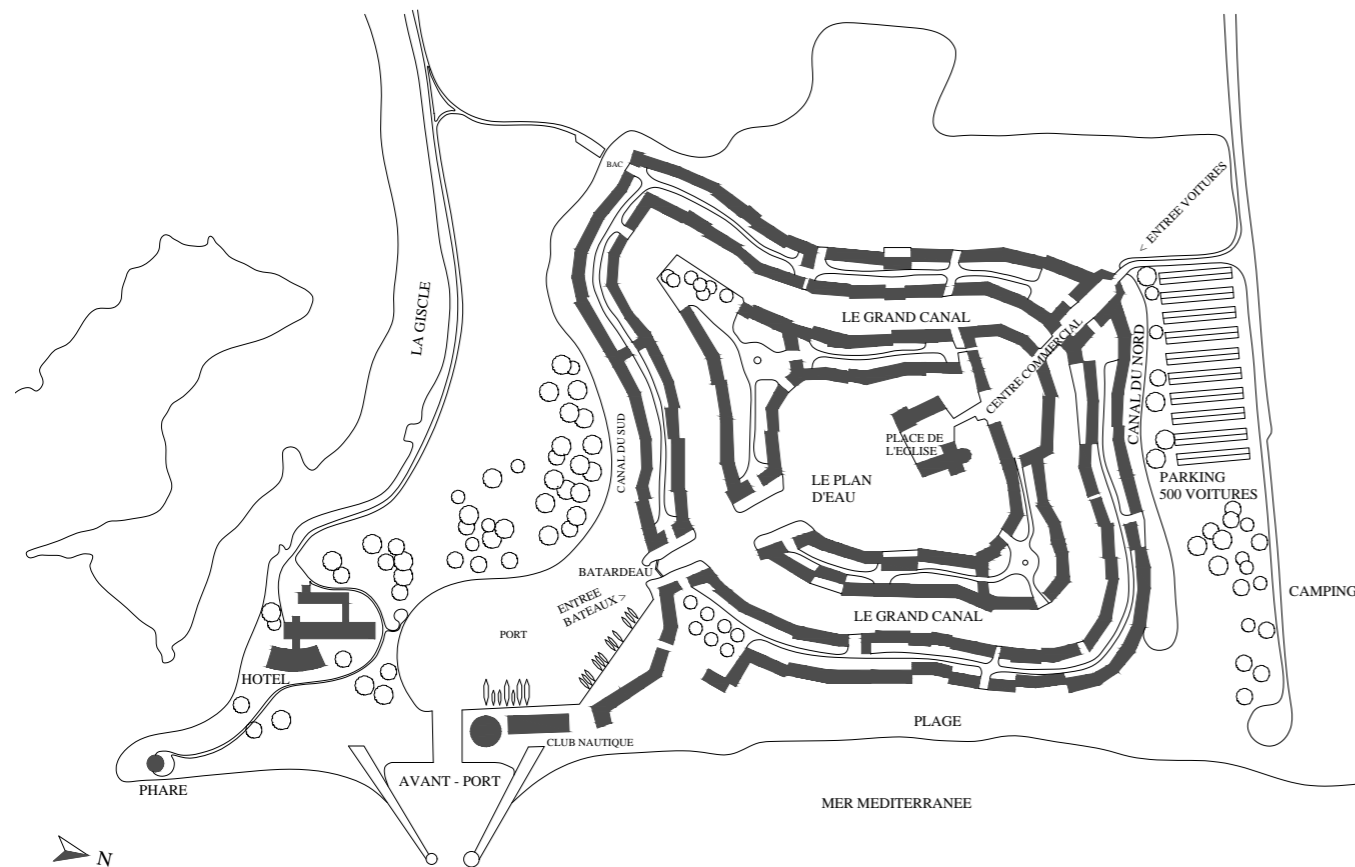
Un premier plan, dont on peut estimer la date de dessin entre 1963 et 1965¹⁵⁷, montre un retour à la forme de base du plan « Médiéval » établie en 1962, avec toutefois un tissu moins dense, parsemé d'espaces ouverts et arborés afin de préserver la végétation existante.

Les maisons ne disposent toujours pas de quais et leurs jardins sont tous situés du côté rue. Une zone commerciale sous arcades constitue toujours l'accès à la Place de l'Église, la tour de l'église se retrouvant dans l'axe de l'entrée. De plus, la Place de l'Église s'ouvre toujours sur un grand bassin et distribuée par une passe étroite pouvant être fermée par un batardeau. L'étendue d'eau située à l'ouest du projet est de nouveau pris en compte et représenté.

Toutefois, les changements majeurs s'opèrent au niveau du passage de la mer à la cité. En effet, le projet s'ouvre sur la mer via un avant-port de forme triangulaire, distribuant un port autour duquel sont projetés un club nautique et un hôtel, toujours excentré par rapport au reste du village. On voit ici l'architecte intégrer progressivement les bateaux de grandes tailles, du fait sûrement de l'incapacité à s'entendre des différents acteurs du développement du Golfe, garantissant ainsi aux habitants de Port Grimaud une plus grande indépendance et une mobilité nautique accrue¹⁵⁸.

On peut noter la présence d'un phare circulaire dessiné au bout de la lagune face à la mer, qui reviendra à différents endroits dans d'autres itérations du plan.

Le parking de 500 places change encore une fois de place pour venir se retrouver à gauche du chemin communal, poussant de fait le village vers le sud-ouest et la rivière, marquant de fait le caractère expérimental et/ou prospectif de cet aménagement.



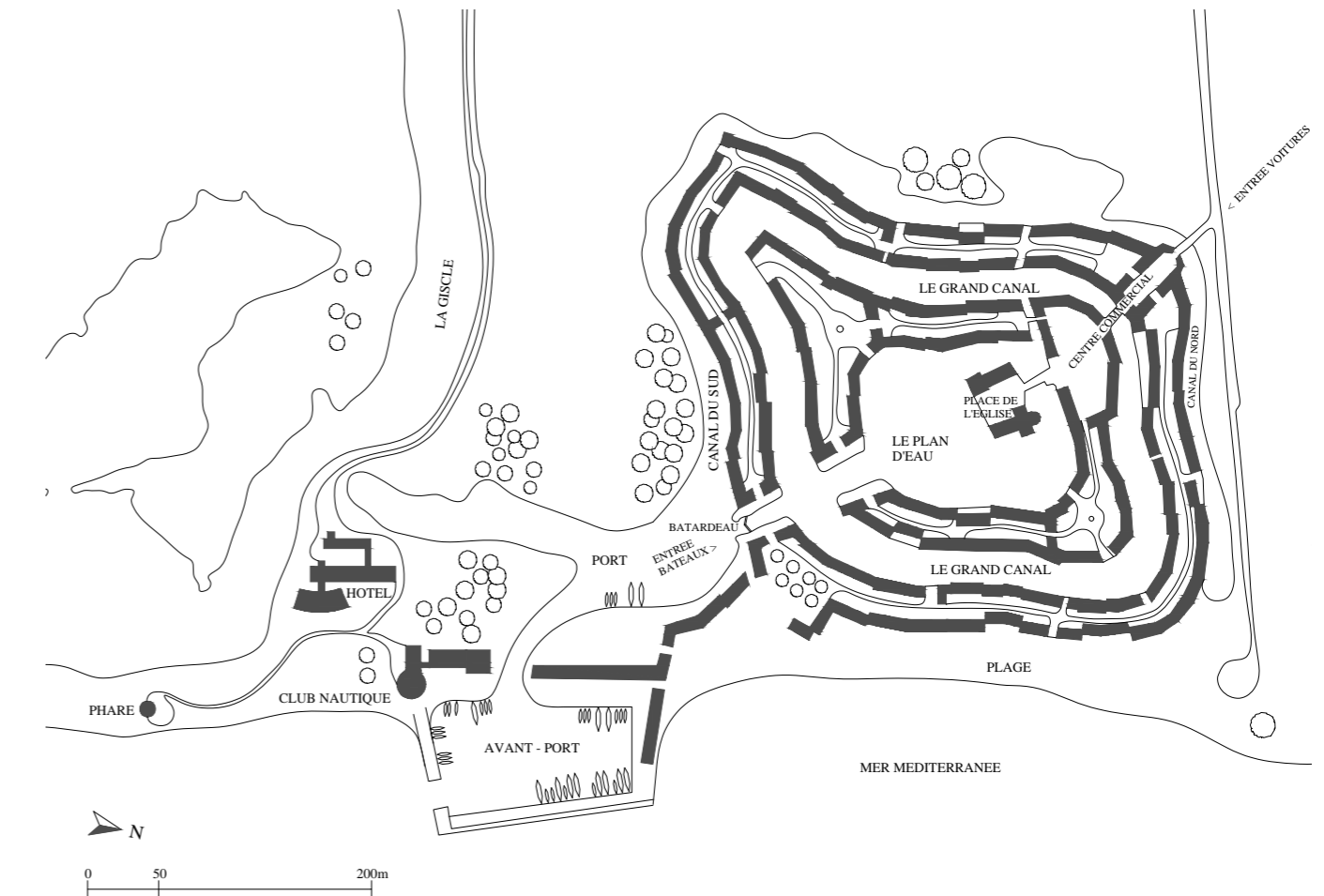
Plan masse - Evolution de la version «Médiévale», 1963-1965 - 1/5000
Source : dessin personnel

157. *Ibid.*
158. *Ibid.*

On peut également trouver un second plan datant de 1965¹⁵⁹ et reprenant presque le même dessin que le plan « Médiéval » dessiné en 1962. Ce plan a d'ailleurs été réalisé en maquette, qui en présente une version légèrement simplifiée.

Les maisons tombant à pic dans l'eau constituent un tissu moins ouvert que le plan précédent, et le projet dans sa forme globale est plus rond, moins étendu vers la rivière et le parking est placé à droite du chemin communal, resituant ainsi le projet plus fidèlement dans les limites du terrain acquis par François Spoerry¹⁶⁰. Bien que ce plan reprenne la forme du port et le bras d'eau tendant vers la Giscle de la version de 1962, on constate une actualisation des proportions et des aménagements. Le port rectangulaire est situé plus loin de l'entrée de la cité, afin de laisser de l'espace pour la Place des Pêcheurs permettant aux habitants d'accoster leurs grands bateaux. Les contours de l'avant-port dont les digues forment un espace rectangulaire sont plus urbanisés, la capitainerie prenant la forme d'un long bâtiment droit se retournant en angle, avec de l'autre côté de la passe le club nautique, l'Hôtel de la Mer et un phare à l'extrémité de la lagune, absent sur la projection de 1962.

L'entrée de la cité lacustre est toujours fermée par un batardeau, qui donne sur une pièce d'eau plus étendue devant la Place de l'Église, toujours distribuée côté terre par le même dispositif d'axe reliant l'entrée au clocher de l'église que sur les plans précédents. Enfin, l'aménagement des langues de terre tend à préserver la végétation du site, notamment les pins présents au sud du projet, qui seront dans le dessin final intégrés à la bien nommée Île aux Pins, présente sur la série de plans « Grand Lac ».



Plan masse - Seconde évolution de la seconde version «Médiévale», 1963-1965 - 1/5000
Source : dessin personnel

159. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. » Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

160. Entretien mené avec M. BOHL Xavier, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, et M. HAIDAR Waël, Architecte D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud, le 5 mai 2023.

5/ La version « Grand Lac » pour la réalisation, évoluant au gré des conditions du chantier

C'est donc à partir du plan « *Grand Lac* » que le plan masse de Port Grimaud va évoluer une fois le permis de construire accepté en 1966. Sa disposition possède l'avantage par rapport au plan « *Médiéval* » de permettre un bien meilleur renouvellement de l'eau à l'intérieur des canaux¹⁶¹, aspect qui a influencé le choix du plan « *Grand Lac* » pour la réalisation du projet.

La version du projet présentée ci-dessous a été dessinée à partir des informations contenues dans deux maquettes réalisées dans la même période, une première datant de 1966 et représentant la totalité du projet alors en cours (ce qui correspondra à Port Grimaud I) et une seconde, légèrement plus tardive, qui présentera en détail l'aménagement voulu par l'architecte de la partie centrale du projet. Cette itération se veut représenter le plan voulu pour le projet entre le début des travaux en 1966 et l'hiver 1967 qui entraînera un changement majeur dans la forme de Port Grimaud.

Ce plan témoigne donc principalement de la décision prise par François Spoerry avant le commencement des travaux des maisons de décaler les habitations de 3m par rapport aux canaux pour les doter de quais. En effet, sous les conseils répétés de son équipe, il décidera au dernier moment d'abandonner l'idée des garages sous les maisons, de les prolonger en quais privatifs, et d'équiper la cité de pontons pour y amarrer les embarcations plus volumineuses, impliquant de fait des canaux plus larges¹⁶².

On constate également que les îles et presqu'îles qui constituent le plan ont tendance à s'autonomiser en se séparant, ainsi un canal vient séparer la Rue des Deux Îles de la terre, et la Rue des Deux Ports devient une île en se coupant de la Place du Marché et du Quai des Artisans. De plus le village se détache de son site, par le creusement d'un canal entre la Place des Artisans et la route, l'entrée devant dorénavant se faire par un pont, agrémenté à son côté d'une tour octogonale. Le projet comporte ainsi plus de ponts que ses précédentes itérations, témoignant d'une sortie partielle d'un mode de pensée destiné à réaliser le plus d'économies en termes d'infrastructures¹⁶³. À noter que le positionnement des îles et presqu'îles a été revu en fonction des résultats des études réalisées sur le site, de manière à éviter de les positionner sur des poches d'eau¹⁶⁴. Le parking est quant à lui disposé à droite de la route.

Le plan reprend également des invariants existants depuis les premières versions dessinées, à savoir l'alignement entre l'accès terrestres et la Place du Marché, elle-même donnant sur un grand bassin. Des aménagements particuliers sont néanmoins voulus par l'architecte, comme un kiosque à musique sur la Place du Marché, des halles pour aménager un vaste marché couvert sur la Place des Artisans, des cabines de plage, un toit-terrasse avec piscine sur le toit de l'actuel Hôtel de Suffren ou encore un pont basculant pour relier la Place du Marché à la Rue des Deux Ports¹⁶⁵.

La volonté de rapprocher la Place du Marché de la Place Saint-Marc de Venise, a été accentuée, par son traitement du sol, l'implantation de ses bâtiments, son ouverture vers l'eau ou encore l'implantation d'une statue ressemblant à un obélisque.

Des changements sont apportés au niveau de l'Île aux Pins qui adopte une forme plus triangulaire mais dont la disposition permet toujours de conserver les pins présents sur le site. Fait notable, elle se termine en une petite île ronde bordée d'amarrages pour annexes et agrémentée d'une piscine en forme de haricot, qui était prévue pour être une boîte de nuit, imaginée par François Spoerry sur les demandes de ses fils afin de permettre à Port Grimaud de retenir la jeunesse¹⁶⁶.

161. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. » Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

162. Entretien mené avec M. BOHL Xavier, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, et M. HAIDAR Waël, Architecte D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud, le 5 mai 2023.

163. Ibid.

164. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. » Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

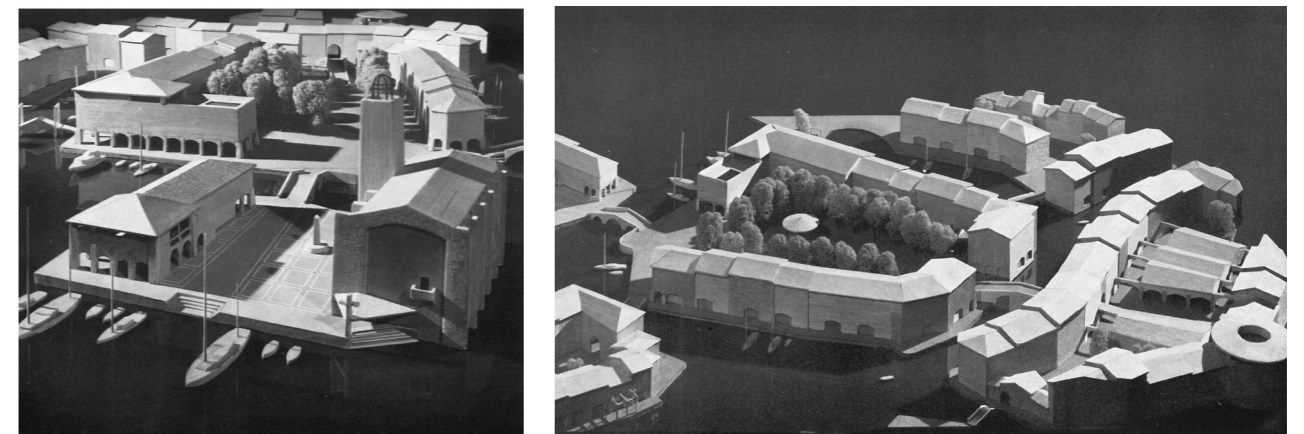
165. Ibid.

166. Entretien mené avec M. BOHL Xavier, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, et M. HAIDAR Waël, Architecte D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud, le 5 mai 2023.

Enfin, le projet conserve son raccordement à l'eau par la Giscle, et le l'ancien Hôtel de la Mer excentré laisse place à l'Hôtel Giraglia, nommé ainsi d'après une célèbre compétition nautique, intégré à la série de bâtiments longeant la plage¹⁶⁷.



Plan masse - Evolution du plan «Grand Lac», 1965-1967 - 1/5000
Source : dessin personnel



Photographies de la maquette de cette version au niveau de la Place de l'Eglise, de la Place du marché et de la Place des Artisans 1965-1967

Source : Archives de l'Atelier Xavier Bohl

167. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. » Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

Cette version représente ce qui est à l'époque Port Grimaud, mais qui deviendra, après l'extension du projet, Port Grimaud I, dans sa version définitive, tel qu'il a été réalisé.

Ce plan diffère du précédent notamment par son branchement qui s'effectuera finalement sur la mer, permis via un port et une jetée de forme courbe, qui sera complétée plus tard. En effet, cette décision fut prise après une inondation des quais en construction survenu lors de l'hiver 1967, du fait d'une crue de la Giscle, ayant nécessité une intervention nocturne afin d'ouvrir un passage vers la mer¹⁶⁸.

La disposition des îles et presqu'îles, les principes d'axialité, le grand bassin devant la Place de l'Église furent tous conservés, les seuls changements apparaissant dans la disposition des bâtiments des tranches supérieures. L'Île du Couchant se dotera d'un plus grand nombre d'habitations mais aussi d'une plage ouverte vers l'Église. L'Île aux Pins se densifiera elle aussi, et la séquence d'entrée pour y accéder sera modifiée, elle accueillera la porte massive qui quittera la Rue des Deux Îles, et verra disparaître la boîte de nuit, le cœur de l'île sera remplacé par un parc ouvert sur la Maison de l'architecte située à l'extrémité de l'Île Longue¹⁶⁹.

On peut également qualifier l'aménagement de la version réalisée de « plus sobre » que la version précédente, en ce sens que de nombreuses particularités souhaitées par François Spoerry ne verront pas le jour. Parmi celles citées plus haut, seule fut réalisé la passerelle basculante en bois, qui pendant un temps s'ouvrait en son centre afin de permettre aux voiliers d'accéder à la Rue des deux Ports, mais son entretien représentant un coût trop important, le mécanisme fut bloqué¹⁷⁰.

Enfin, le creusement d'une passe entre le premier bassin et la Giscle eut pour effet de créer un courant cyclique à l'entrée de la passe, l'eau entrant dans les canaux pendant 30 minutes et en sortant les 30 minutes suivantes. Ce renouvellement naturel de l'eau des canaux entraîna l'abandon de la station de pompage, ainsi que des moulins censés la faire fonctionner¹⁷¹.

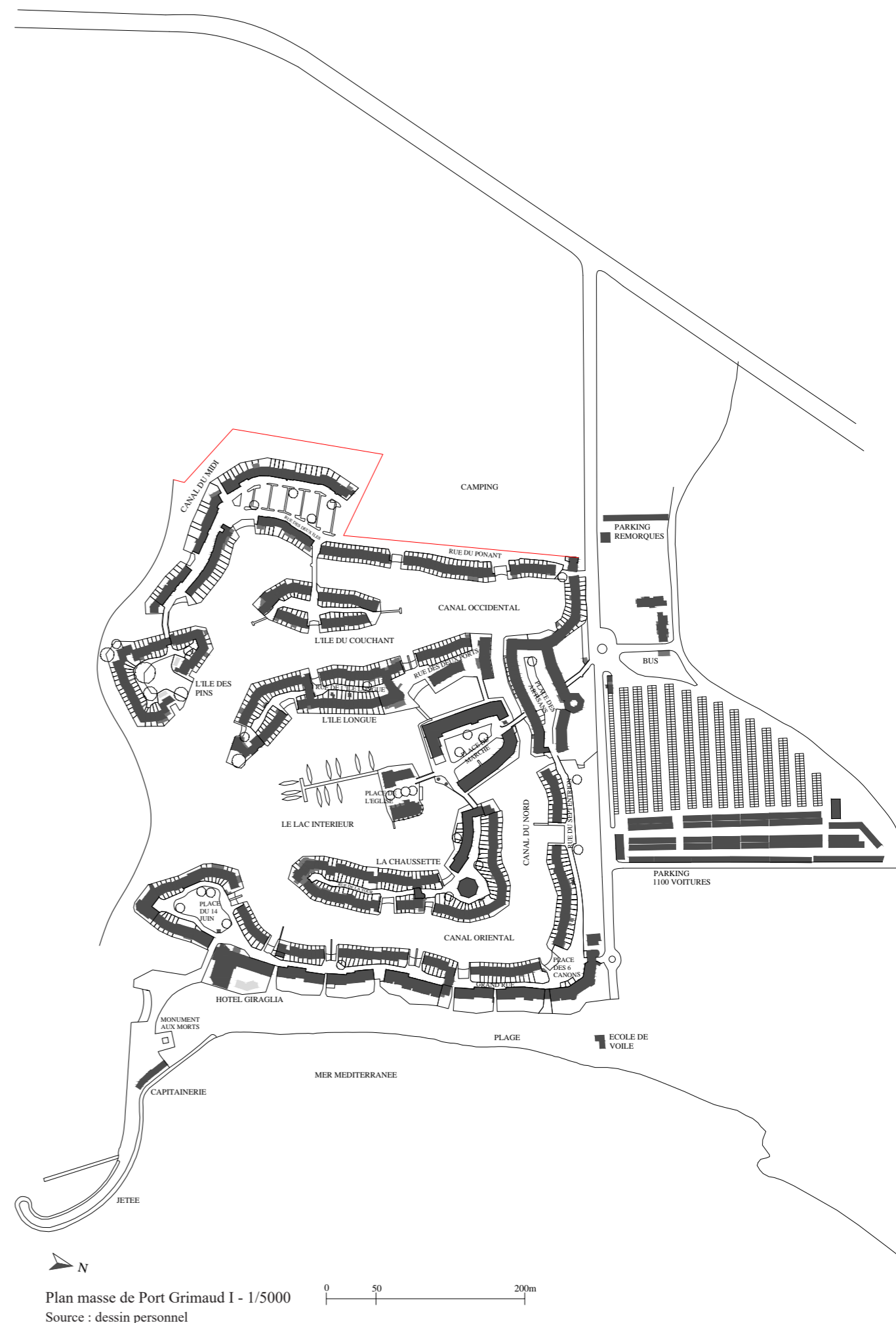
Nous l'avons vu, les intentions fondatrices à l'origine de Port Grimaud prennent leur source dans un contexte de transformation du phénomène touristique amenant avec elle de nouvelles manières d'occuper les littoraux, mais également, et de manière très claire, dans le parcours de jeunesse de François Spoerry qui aspirait à retrouver par son architecture ce qui l'y avait marqué. Ce sont toutefois des questionnements architecturaux ainsi que des problématiques techniques et économiques qui ont fait mûrir le projet et lui ont donné la possibilité de se matérialiser. Port Grimaud a toutefois continué d'évoluer durant les différentes phases de sa réalisation dans une longue démarche d'apprentissage qui a conduit au projet tel qu'on le connaît aujourd'hui.

168. BRETTEVILLE Jacques. *Port-Grimaud*. Rennes. Ouest-France éditeurs, 30 juin 1994.

169. François Spoerry a décidé d'ouvrir l'Île aux Pins sur sa maison afin de pouvoir bénéficier de la vue d'un majestueux pin parasol présent sur le site d'origine, qui finira par être déraciné par en tempête en 2008.

170. Entretien mené avec M. BOHL Xavier, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, et M. HAIDAR Waël, Architecte D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud, le 5 mai 2023.

171. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. » Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>





Vue aérienne de la Place de l'Eglise, Port Grimaud I - Archives de l'Atelier Xavier Bohl

II/ DU CHANTIER A LA LIVRAISON, UN PROJET QUI APPREND DE LUI-MÊME

TABLE DES MATIÈRES - PARTIE II

A. LES PREMIERES ANNÉES DU CHANTIER, UN DÉFI TECHNIQUE ET LÉGISLATIF

1/ Analyser et consolider le terrain _____	68
2/ Construire les îles et les quais : le recours aux palplanches et à la préfabrication _____	68
3/ L'édification des habitations : être innovant et paraître archaïque _____	71

B. PORT GRIMAUD I, UNE ADAPTATION CONSTANTE AU FIL DES RÉALISATIONS

1/Un succès croissant dû à une formule efficace et une publicité ingénieuse _____	74
2/ Evolution des habitations : nouveaux modèles et apparition des « quais-jardins » _____	79
3/ L'acceptation progressive des voitures : un échangeur à l'extérieur et des parkings à l'intérieur _____	82
4/ L'Eglise et la jetée, aménagements « phares » du projet _____	83

C. PORT GRIMAUD II ET III, ÉVOLUTION DU PLAN ET DIVERSIFICATION DES MODÈLES

1/ D'une extension en barres d'immeubles à une croissance organique de Port Grimaud _____	137
2/ De 1976 à 2000, Port Grimaud se complète et s'achève _____	137
3/ La polarisation des modèles d'habitation : appartements et grandes maisons _____	139
4/ Un projet d'extension massive de Port Grimaud témoin de l'engouement provoqué par son succès _____	140

A. LES PREMIERES ANNÉES DU CHANTIER, UN DÉFI TECHNIQUE ET LÉGISLATIF

1/ Analyser et consolider le terrain

Suivant une réalisation par tranches successives, la tranche actuelle étant financée grâce aux revenus engendrés par la tranche précédente, le chantier fut un processus long qui permit aux équipes de faire évoluer le projet en fonction des expériences des premiers occupants, habitants comme touristes.

De nombreuses décisions majeures furent ainsi prises au cours de la construction, ou parfois durant les études préalables à sa réalisation. Une étude à la fois des permanences et des évolutions des modes constructifs et des procédés employés apparaît alors importante au regard de l'étude des intentions de l'architecte et de la manière dont il s'adapte aux données ou des techniques nouvelles.

En raison de l'originalité du projet de par son fonctionnement articulé autour de canaux et d'îles, et de la nature du site, de nombreuses études rigoureuses sont nécessaires préalablement au début du chantier. Dans la maquette de son ouvrage traitant de Port Grimaud, Xavier Bohl a rassemblé un grand nombre d'information et de témoignages couvrant toute la phase de construction. On peut ainsi y lire des déclarations des ingénieurs évoquant les exigences importantes de François Spoerry concernant la sécurité, à travers les études préalables qu'il a lui-même financées.

« Je dois souligner qu'il est assez rare que, comme ici, un maître d'œuvre consente l'investissement important que représente la parfaite reconnaissance d'un sol de fondation. »¹⁷²

Les études géologiques furent réalisées par des entreprises géotechniques au moyen de pénétromètres et de forages, afin de disposer d'une cartographie précise du sol du terrain. Le site étant marécageux, son sol se composait d'une couche vaseuse épaisse de 50cm à 3m reposant sur une couche de sable dans laquelle on trouvait des traces de vase sous les 10m¹⁷³. Ces études permirent de déterminer les types de fondations à utiliser, et qui seront développées plus loin. Elles furent couplées à des études hydrologiques qui servirent à déterminer, comme mentionné plus tôt, la forme des canaux et des îles, la hauteur nécessaire des quais et l'orientation des maisons en fonction des poches d'eau présentes sur le terrain, des crues de la Giscle, des vents dominants, des courants et des marées (même s'ils restent faibles en Méditerranée). Elles furent menées par les observations relevées dans le bassin de Navi-Service, un port privé de gardiennage de bateaux au sud de la Giscle, aux conditions presque similaires à celles de Port Grimaud¹⁷⁴.

Cette prospection rigoureuse du terrain conduisit également à deux opérations nécessaires à la stabilisation du sol, suivant une stratégie mise au point par Jean Giraud, alors directeur du BTM (Bureau Technique Méditerranée). Le sable étant un excellent matériau de fondation, les poches de vase furent éliminées au moyen d'injections de béton, et le terrain, soumis aux aléas des marées, pluies et vents fut consolidé par des piliers de béton¹⁷⁵.

2/ Construire les îles et les quais : le recours aux palplanches et à la préfabrication

Bien que l'admiration de François Spoerry pour Venise et les bâtisseurs traditionnels soit indéniable, les études et les méthodes de construction employées sur le chantier de Port Grimaud sont particulièrement modernes pour leur temps.

En effet, là où Venise était construite sur des îlots consolidés par des pilotis, la suite de la stratégie de Jean Giraud et des ingénieurs du BTM consistait à emprisonner les terres des futures îles et presque au moyen

172. Propos de JACQUEMIN Claude, retranscrits par BOHL Xavier, *Port Grimaud* (ouvrage non publié)

173. BOHL Xavier, *Port Grimaud* (ouvrage non publié)

174. *Ibid.*

175. PARISOT Serge-Henri. *Port-Grimaud et la Côte des Maures*. Paris. Editions Grange Batelière, 1 janvier 1972.

de palplanches d'acier¹⁷⁶. Cette technique fut sélectionnée pour ses nombreuses qualités techniques ainsi que pour les libertés constructives qu'elle permettait.

Ces profilés en acier enfouis dans le sol par « battage » avec un pilon forment une muraille étanche en étant emboîtées les unes dans les autres grâce à leurs rainures. Leur assemblage permet donc de créer des formes libres pour les quais. Pour éviter leur corrosion, elles sont enduites de goudron avant leur enfouissement, qui se fait 2m sous la couche d'argile, et donc sous le niveau de la nappe phréatique, empêchant sa pollution par l'eau salée¹⁷⁷.

Elles permettent donc de fixer les berges en empêchant l'érosion marine mais aussi de préserver les rivages de risques d'éboulement quand les travaux d'affouillements débuteraient¹⁷⁸. Leur ancrage dans le sol est assuré par des câbles les reliant à un second rideau de planches métalliques situées à 5m en retrait, annulant toute poussée verticale¹⁷⁹.

À leur base fut installé un enrochement de 60cm d'épaisseur destiné à y maintenir la terre du fait de l'action des hélices des bateaux¹⁸¹, et elles furent surmontées des éléments formant les quais. De plus, des palpieux (poteaux métalliques creux, formés de deux palplanches soudées, remplis de béton armé et de gravier) furent utilisés pour renforcer les palplanches et servir de support aux éléments préfabriqués des quais¹⁸².

Les quais standards furent constitués d'éléments préfabriqués de béton armé en forme de L inversé couronnant le rideau de palplanches grâce à un nœud de béton armé, ces éléments préfabriqués étant solidarités entre eux au moyen d'un mur de 35cm de hauteur de section trapézoïdale, le tout étant complété par une pierre de couronnement¹⁸³. Toutefois, des variantes ont été parfois appliquées sur ce modèle standard, consistant soit à appliquer un placage en pierre d'Agay sur le couronnement, soit à remplacer ce couronnement pour le remplacer par une pierre de taille sur un support en béton armé coulé sur place¹⁸⁴.

Le Fond Spoerry des Archives de Mulhouse comporte une série de dessins représentant les différentes solutions proposées pour la construction des quais. Il fut donc envisagé de positionner un quai en forme d'équerre coulé sur place derrière la palplanche d'acier, mais d'autres dessins présentent une technique consistant à mouler entièrement des parois enfoncées en profondeur dans le sol, retenues ou non par un tirant. Enfin, plusieurs propositions évoquent un quai formé d'un bloc de béton ancré dans une souille bâtarde ou terrassée, positionné entre deux palplanches et surmonté d'un couronnement.

Les palplanches se révélèrent être une solution durable, n'ayant à faire face qu'à deux complications jusqu'à maintenant. D'une part, certaines palplanches trop minces durent être remplacées en 1987 après avoir été rongées par la pollution marine, donnant d'ailleurs lieu à un procès que François Spoerry remportera. D'autre part, du fait de l'augmentation du nombre de bateaux à moteurs au détriment des voiliers, un phénomène d'électrolyse a touché les palplanches du fait des mouvements des hélices des moteurs. Il fut réglé en positionnant des anodes en zinc sur les quais, à changer tous les 8 à 10 ans, destinées à subir l'électrolyse à la place des palplanches¹⁸⁵.

Une fois les îles délimitées par les palplanches et les quais mis en place, les canaux furent creusés autour des îles et presqu'îles, qui furent elles-mêmes surélevées avec les remblais. Les canaux furent ensuite dragués, mais uniquement sur la moitié de la largeur des canaux afin de tenir compte des travaux futurs sur les tranches voisines.

À noter que le début du chantier fut marqué par la publication d'un décret interdisant toute construction à moins de 50m d'un bord de mer, obligeant donc de faire reculer les premières maisons de 25m. Le plan masse

176. BRETTEVILLE Jacques. *Port-Grimaud*. Rennes. Ouest-France éditeurs, 30 juin 1994

177. BOHL Xavier, *Port Grimaud* (ouvrage non publié)

178. *Ibid.*

179. BRETTEVILLE Jacques. *Port-Grimaud*. Rennes. Ouest-France éditeurs, 30 juin 1994

180. BOHL Xavier, *Port Grimaud* (ouvrage non publié)

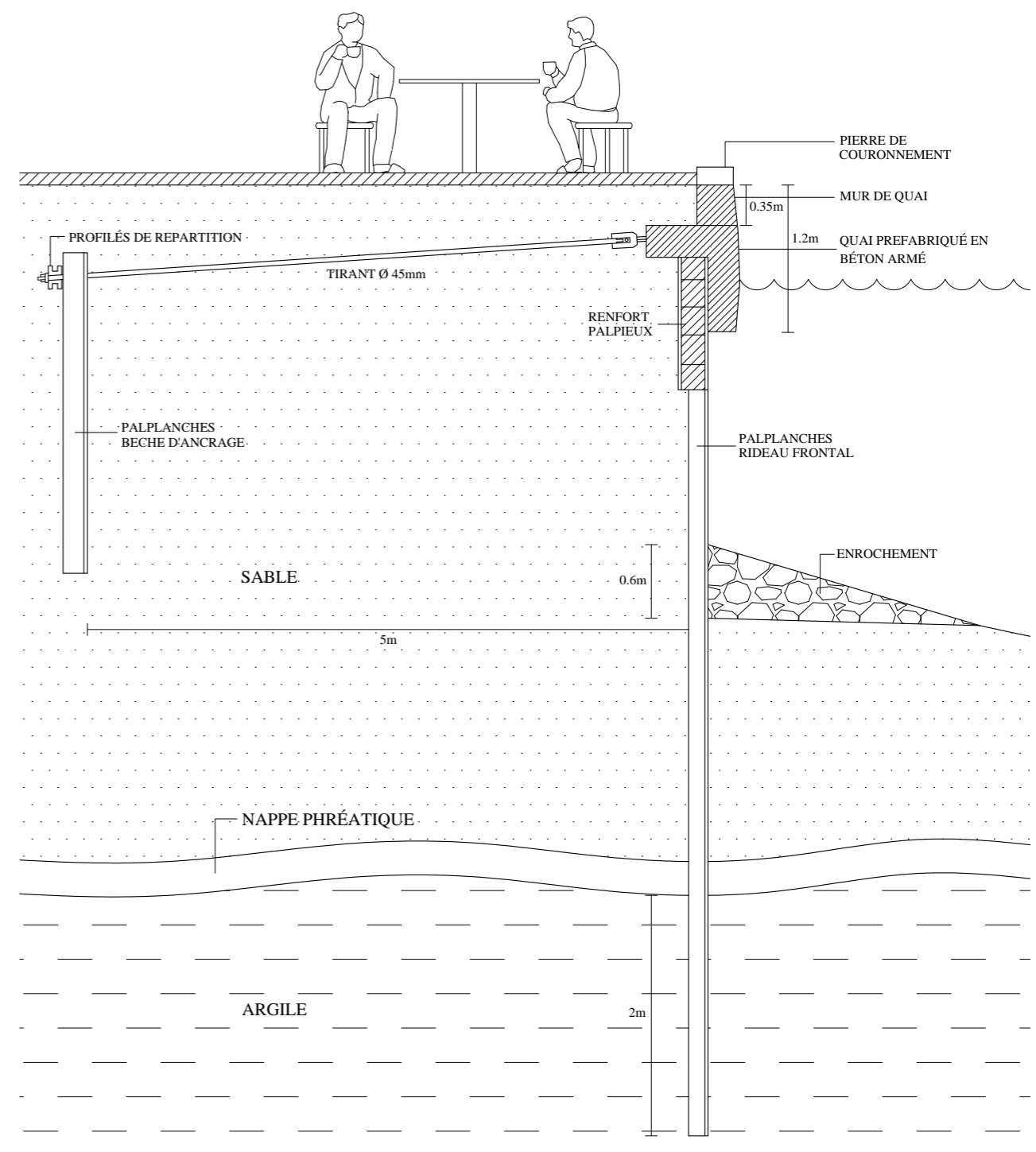
181. *Ibid.*

182. *Ibid.*

183. *Ibid.*

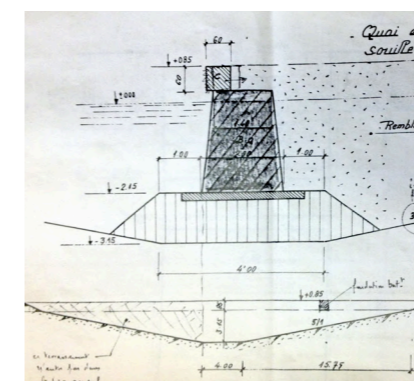
184. *Ibid.*

185. *Ibid.*

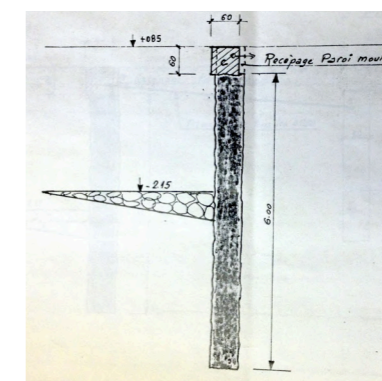


Coupe de détail des éléments constituant un quai de Port Grimaud - 1/50

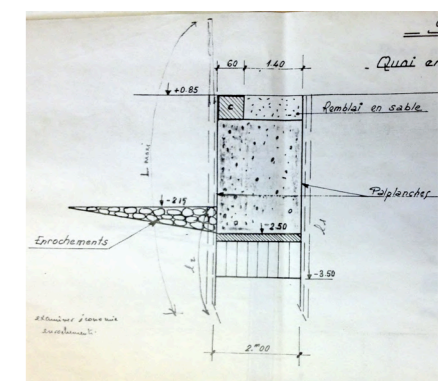
Source : dessin personnel



Quai en bloc de béton dans souille terrassée



Parois Moulée sans tirant



Quai en béton pleine fouille

Croquis de propositions alternatives pour les palplanches

Source : Archives Départementales de Colmar - Fond François Spoerry

ayant, comme évoqué précédemment, établi la position des îles sur les bosses du site et les canaux sur les creux, c'est à l'opération inverse qu'allaient devoir s'atteler les équipes du chantier pour demeurer conformes à la nouvelle loi. Les bosses furent donc draguées et les creux remblayés¹⁸⁶.

S'ensuivra une nouvelle campagne de sondage afin de tester à nouveau la solidité du sol, qui donnera lieu au compactage des endroits jugés inaptes à soutenir les maisons. Dans ces zones identifiées, Le sable, prisonnier des palplanches, sera comprimé pour former un sol plus dur à l'aide de pieux en béton de 40cm de diamètre et 3.3m de long moulés dans le sol, qui seront expansés au moyen d'un mandrin, la cavité étant ensuite remplie de béton pour atteindre un diamètre de 60cm. Ces pieux de type Froté seront implantés en étant espacés d'un 1m chacun dans toutes les directions dans les zones recevant des fondations, incluant donc les piles des ponts¹⁸⁷.

3/ L'édification des habitations : être innovant et paraître archaïque

Une fois le sol suffisamment compacté, ce sont sur ces pieux Froté que vont venir se poser les fondations des maisons, des semelles filantes de 80cm de largeur en béton de gravillons. Il existe donc deux structures indépendantes pour les maisons et les quais¹⁸⁸.

Il est alors intéressant de se pencher sur la construction des maisons, tant elle témoigne à la fois de l'utilisation de matériaux modernes, suivant les innovations de l'époque, et d'une mise en œuvre volontairement archaïque afin de donner un cachet pittoresque à ces habitations neuves.

Dès le début, les constructions voient le jour relativement vite, les informations disponibles font état d'une à une maison et demie érigée par jour, à des coûts de travaux seulement 10% supérieurs aux logements sociaux de l'époque¹⁸⁹.

Malgré les intentions de l'architecte de construire les murs des maisons en pierre, les murs des premières habitations sont montés en parpaings de ciment aggloméré de 27cm d'épaisseur, un doublage en briques creuses de 5cm étant rajoutée pour les murs orientés au nord¹⁹⁰. L'enduit utilisé est alors un enduit à la chaux, apposé en trois couches successives, les murs intérieurs étant recouverts d'un enduit au plâtre. Certains murs cependant disposeront d'un parement en pierres sèches agrafées¹⁹¹.

Les parpaings reposant sur des poutres reliant les fondations entre elles sont cependant posés en escalier, afin de donner aux murs un fruit rappelant celui des constructions traditionnelles. Les toitures sont alors des dalles en béton sur lesquelles reposent des tuiles à la chaux hydraulique récupérées sur des chantiers de démolition d'après guerre¹⁹².

Toutefois, les matériaux et les techniques employés iront en se modernisant. Dans un second temps, les murs de refends seront montés en béton banché tandis que les murs de façade resteront en parpaings toujours pour leur donner du fruit, mais cela ne durera qu'un temps et les parpaings disparaîtront au profit d'une utilisation systématique du béton banché¹⁹³. Les enduits ont également évolué, l'enduit monocouche séchant plus vite et permettant une plus grande variété de finitions (rustique, grattée, talochée) s'imposera à l'extérieur et l'enduit au latex remplacera le plâtre à l'intérieur. Le double vitrage fera également son apparition, et aux volets en bois peint succéderont des voltes en aluminium prélaqué¹⁹⁴.

On constate cependant la permanence d'une mise en œuvre volontairement imprécise, les maisons étant construites sans fil à plomb ni niveau, ayant pour effet une absence de verticalité parfaite, d'angles droits et

186. *Ibid.*

187. *Ibid.*

188. BOHL Xavier, *Port Grimaud* (ouvrage non publié)

189. *Ibid.*

190. Entretien mené avec M. BOHL Xavier, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, et M. HAIDAR Waël, Architecte D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud, le 5 mai 2023

191. *Ibid.*

192. *Ibid.*

193. *Ibid.*

194. *Ibid.*



Photographie de l'enfouissement des palplanches, 1966
Source : Archives de l'Atelier Xavier Bohl



Photographie des palplanches installées, 1966
Source : Archives de l'Atelier Xavier Bohl



Photographie des pierres des quais sur les couronnements en béton, 1966
Source : Archives de l'Atelier Xavier Bohl



Photographie des fondations des bâtiments de la première tranche, 1967
Source : Archives de l'Atelier Xavier Bohl



Photographie du montage des murs des maisons de la première tranche, 1967
Source : Archives de l'Atelier Xavier Bohl

des hauteurs de niveau différentes¹⁹⁵.

De plus, l'ensemble étant rigidifié par les dalles de béton des planchers, une grande liberté était permise quant au dessin des façades, que François Spoerry mettra un point d'honneur à différencier les unes des autres¹⁹⁶.

Le recours aux matériaux de récupération va également aller en décroissant, en raison de stocks limités et de matériaux d'imitation trop chers, du moins dans les premières années du chantier¹⁹⁸. À titre d'exemple, une fois épuisés les stocks de tuiles à la chaux, seront utilisées des plaques de sous-toiture en fibro-ciment sur lesquelles seront posées des tuiles canal. Bien qu'elles aient, à la différence des tuiles de récupération, l'avantage de disposer d'une garantie décennale, leur rigidité se révélera inadaptée pour rattraper les fausses équerres et les toitures vrillées.

Les produits vont ensuite évoluer, et ce ne sera que plus tard que seront utilisées des tuiles industrielles imitant des tuiles vieilles¹⁹⁹. Le même constat peut être fait pour les revêtements de sols, initialement feuillets de terre cuite, mais qui seront remplacés par d'autres matériaux comme du grès céramique²⁰⁰.

Enfin, autre témoin de l'évolution de la manière de construire à Port Grimaud, à une climatisation entièrement naturelle dans les premières tranches a succédé une climatisation mécanique VMC, puis une climatisation avec échangeur aérien extérieur permettant de chauffer comme de refroidir²⁰¹.

Ce ne seront toutefois pas uniquement les matériaux des maisons qui seront amenés à évoluer, mais également leur plan et leur organisation qui s'adapteront aux habitants et aux touristes, au fur et à mesure du succès croissant que connaîtra le projet.

195. *Ibid.*

196. REIBEL Nicolas, *Port Grimaud, visions de ville*.

Mémoire de recherche sous la direction de CHEBAHI Malik, LAMBERT Guy, Thibault Estelle. ENSA Paris-Belleville, juin 2018

197. Entretien mené avec M. BOHL Xavier, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, et M. HAIDAR Waël, Architecte D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud, le 5 mai 2023

198. *Ibid.*

199. *Ibid.*

200. *Ibid.*

201. *Ibid.*

B. PORT GRIMAUD I, UNE ADAPTATION CONSTANTE AU FIL DES RÉALISATIONS

1/Un succès croissant dû à une formule efficace et une publicité ingénieuse

Fort d'une avancée rapide du chantier due à la pertinence des techniques employées et à l'efficacité des équipes, les premiers logements seront livrés dès l'été 1967. 75 maisons et 40 appartements donnant sur la plage seront ainsi disponibles à la vente au sein de la première tranche du projet, qui sera complétée au début de l'année suivante en comptabilisant au total 75 maisons, 170 appartements ainsi que 30 locaux commerciaux sous arcades situés sur la Place des Six Canons. Elle accueillera enfin l'Hôtel Giraglia, un établissement haut de gamme, à l'architecture d'inspiration andalouse, dont les 50 chambres seront livrées en juillet 1968²⁰².

La technique commerciale mise en place est alors de vendre au plus bas prix les logements de la première tranche ayant vue sur le Golfe au prix le plus bas possible. À un prix avoisinant les 2700 francs/m², les premiers studios de 30m² étaient proposés à 83 500 francs tandis que les maisons de 80m² atteignaient les 220 000 francs (soit 12 800 et 33 500 euros)²⁰³. Toutefois, les maisons sont à l'époque encore construites sur un terrain peu attractif, tous les canaux ne sont pas encore creusés et ceux qui le sont ne sont pas encore raccordés à la mer²⁰⁴.

*« Le pari est énorme : les premières maisons élevées au milieu d'un terrain vague, sans finitions, sont au bord d'une mare censée devenir un jour un canal raccordé à la mer. Seuls les prix sont vraiment attractifs ! Les maisons s'achètent, notamment par des Mulhousiens, [...] »*²⁰⁵

Elles trouvèrent néanmoins des acheteurs, en grande partie des connaissances mulhousiennes de François Spoerry, ainsi qu'auprès de certains financiers du projet qui furent payés en nature avec des maisons. La première tranche fut donc vendue à 90% sur plans, mais le succès vint promptement et ira en s'amplifiant au fil des années, assurant de fait l'auto-financement du projet²⁰⁶. Les 87 maisons et les 20 appartements que comporte la seconde tranche²⁰⁷ seront ainsi entièrement vendus sur plans (plaçant ainsi 300 personnes sur une liste d'attente pour la troisième tranche), ce qui sera le cas pour toutes les tranches suivantes, à tel point que les ventes seront même réalisées avant l'obtention des permis de construire individuels des maisons²⁰⁸.

Un des premiers propriétaires détaillera pour le documentaire *Port Grimaud, au fil de l'eau - Chroniques méditerranéennes* produit par France 3 et réalisé par Cristel Chabert l'état dans lequel était le projet à l'achat des premières maisons.

*« Il y avait simplement la Grand Rue qui était construite, tout le reste était en chantier. L'église n'existait pas, la Place du marché non plus. Ils étaient encore en train de battre des pieux dans le marécage. Quand on est arrivé ici il n'y avait que les murs, pas le toit, pas le carrelage, pas les fenêtres. »*²⁰⁹

Cet engouement et ce succès croissant peuvent très bien s'expliquer par le caractère original et pratique de la démarche de François Spoerry ainsi que les prix bas, notamment au début, mais il faut également mentionner le rôle majeur d'une publicité ingénieuse. En effet, comme le démontre dans son mémoire Nicolas Reibel, plusieurs manières de promouvoir le projet sont employées. D'une part, des plaquettes publicitaires sont publiées afin de vanter le mode de vie marin permis à Port Grimaud, pour lesquelles des bateaux seront

202. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. »

Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

203. BOHL Xavier, *Port Grimaud* (ouvrage non publié)

204. *Ibid.*

205. ROBICHON François, *Port-Grimaud, Cité douce*.

D'ARCHITECTURE n° 46, Juin 1994

206. BOHL Xavier, *Port Grimaud* (ouvrage non publié)

207. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. »

Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

208. BOHL Xavier, *Port Grimaud* (ouvrage non publié)

209. CHABERT Christel, *Port Grimaud, au fil de l'eau - Chroniques méditerranéennes*.

Produit par France 3 – Provence Alpes Côte d'Azur. Novembre 2015, publié sur YT le 30 mars 2017.

d'ailleurs amenés en camion avant que le projet ne soit raccordé à la mer²¹⁰. D'autre part, la renommée de Saint-Tropez comme ville de vacances de célébrités sera utilisée²¹¹, et seront invités des personnalités comme Brigitte Bardot à l'occasion du tournage d'une émission de Jean Christophe Averty diffusé en décembre 1968, mais également des noms comme Sacha Distel, Robert Dhery, Annabel Buffet, Eddie Barclay ou Gilbert Bécaud²¹².

Néanmoins, et cela fera l'objet d'un développement dans une partie plus lointaine, ces procédés publicitaires aussi efficaces furent-ils, influenceront fortement le développement que connaîtra Port Grimaud, qui mettra à mal certaines des intentions fondatrices de François Spoerry.

La première phase du projet s'étendra jusqu'à huit tranches et sera achevée en 1976, 10 ans après son commencement. Couvrant 35ha pour 10ha de bassins, Port Grimaud propose alors 75 locaux commerciaux, 1100 places de bateaux et 951 logements, contre 500 prévus à l'origine²¹³, qui auront eu le temps et les occasions de se renouveler.



Photographie des 14 premières maisons terminées, 1967
Source : Livre *Port Grimaud à 50 ans >1966...2016<*, Bernard Spoerry



Visite de Brigitte Bardot à Port Grimaud pour le tournage d'un clip en préparation du *Spécial Bardot* d'Antenne 2, 1968
Source : port-grimaud.org

ROBERT DHERY A PORT-GRIMAUD
"j'ai mon permis nautique en poche!"



Article du *Courrier de Port Grimaud*
Source : port-grimaud.org

210. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. » Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

213. BOHL Xavier, *Port Grimaud* (ouvrage non publié)

211. REIBEL Nicolas, *Port Grimaud*, visions de ville.

Mémoire de recherche sous la direction de CHEBAHI Malik, LAMBERT Guy, Thibault Estelle. ENSA Paris-Belleville, juin 2018

212. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. »

Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

213. BOHL Xavier, *Port Grimaud* (ouvrage non publié)



Photographie aérienne de la première tranche en construction, 22 avril 1967
Source : Archives de l'Atelier Xavier Bohl



Photographie aérienne de la construction de la troisième tranche, 1968
Source : Archives de l'Atelier Xavier Bohl



Photographie aérienne de la construction de la cinquième tranche, 1968
Source : Archives de l'Atelier Xavier Bohl

2/ Evolution des habitations : nouveaux modèles et apparition des « quais-jardins »

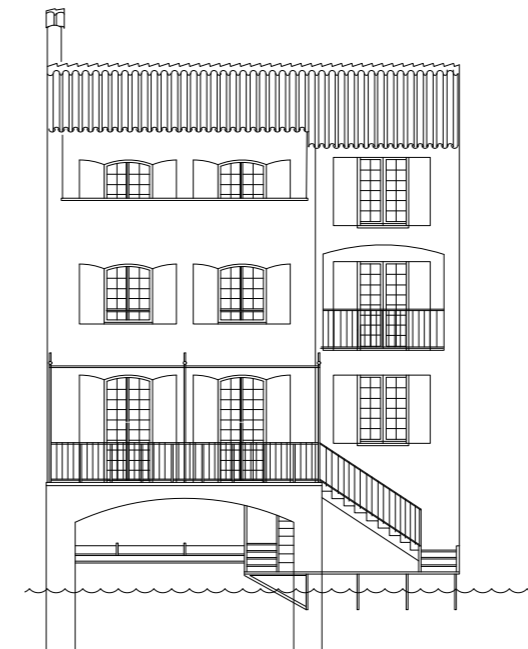
Au regard de la manière dont Port Grimaud a été pensé, on peut affirmer que le plan masse a été dessiné de façon à créer une disposition spatiale qui permettrait à une habitation disposant d'un quai et d'un accès côté terre d'être multipliée en nombre sans pour autant perdre ni ce double accès, ni cet esprit de village. Il apparaît donc que la maison avec quai, et par extension l'appartement disposant d'un quai, a été l'élément central à partir duquel s'est développée la spatialité du projet.

Ces habitations et la manière dont elles se sont transformées au cours des trois décennies qu'a connu le développement de Port Grimaud sont donc les principaux témoins de l'évolution des intentions de François Spoerry quant à son projet, face aux exigences aussi bien économiques que sociales.

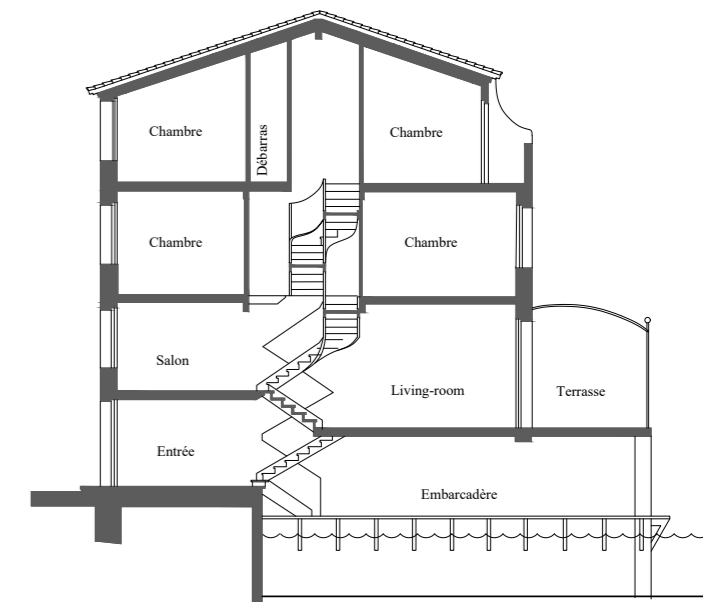
Les documents des différentes archives, aussi bien celles détenues à Colmar que celles détenues à Port Grimaud, ainsi que le travail d'inventaire partiel des types d'habitations que l'on peut retrouver dans le livre *Port Grimaud a 50 ans >1966...2016<*, nous permettent alors d'étudier la manière dont ces habitations ont été pensées et dont elles ont évolué.

A ce titre, il apparaît pertinent de se pencher plus précisément sur les modèles de maisons prévues à l'origine dans le projet, et qui n'ont, comme mentionné plus tôt, été modifiés qu'au dernier moment. Les documents d'archives conservés par Mme Michèle Théobald nous révèlent des habitations disposant d'un garage à bateau situé sous la maison, pour y ranger un petit bateau d'appoint. Le projet étant à l'époque pensé en lien avec un port attenant dans lequel les grandes embarcations pourraient être amarrées²¹⁴.

La présence de ce garage, mais également de sept chambres, et d'une distribution par demi-niveaux éclatant les espaces de vie et la cuisine sur trois niveaux différents rendaient toutefois ce modèle peu pratique et impliquaient une largeur et une hauteur bien supérieures à celles des modèles finalement réalisés.



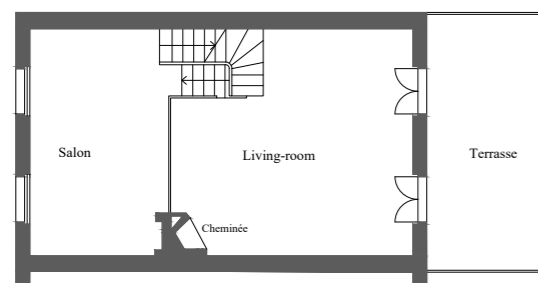
Maisons à garage - Elevation sur canal - 1/200
Source : dessin personnel



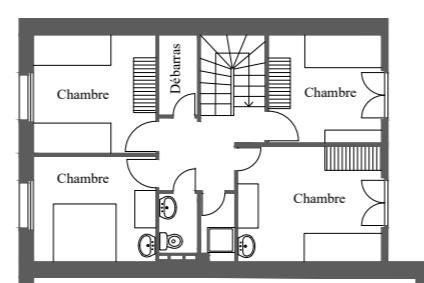
Maisons à garage - Coupe longitudinale - 1/200
Source : dessin personnel

Les habitations qui ont vu le jour font à l'inverse l'objet d'une rationalisation très poussée. En effet, les maisons ont une trame de 4.5m de large, donnée par la largeur d'un bateau dont l'arrière serait collé au quai, et sont collées les unes aux autres afin de ne devoir construire qu'une seule bande de jardin et de quai à chaque fois, impliquant moins de matériaux et moins d'entretien²¹⁵. De plus, masqués par un grand travail de différenciations des façades, les intérieurs des logements sont standardisés selon un petit nombre de modèles mis au point dans l'agence mulhousienne de François Spoerry²¹⁶.

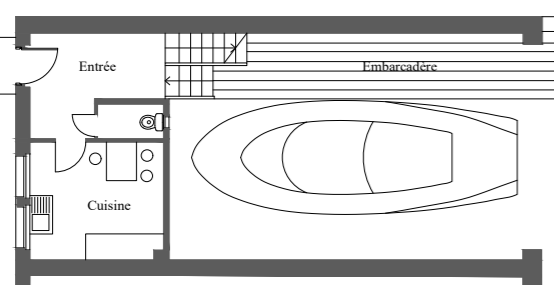
On trouve de la première à la cinquième tranche une série de modèles de maisons compris entre 60 et 85m². On dénombre tout d'abord plusieurs types de maisons à un seul étage, comme la « Hunière » (65m², 2 chambres), ou « l'Ostale » (80m², 3 chambres) permettant par sa géométrie d'assurer les angles ou les désaxements²¹⁷.



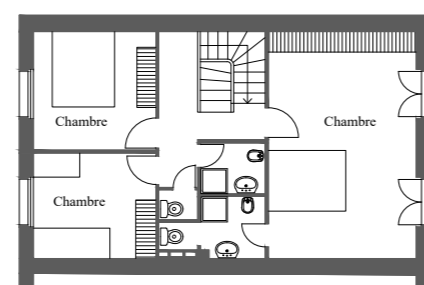
Maisons à garage - Plan de R+2 - 1/200
Source : dessin personnel



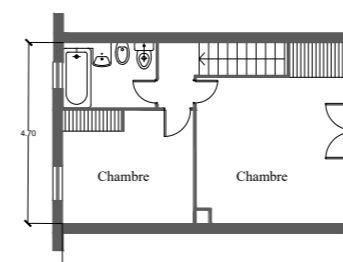
Maisons à garage - Plan de R+4 - 1/200
Source : dessin personnel



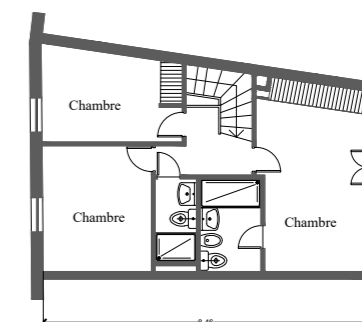
Maisons à garage - Plan de RDC - 1/200
Source : dessin personnel



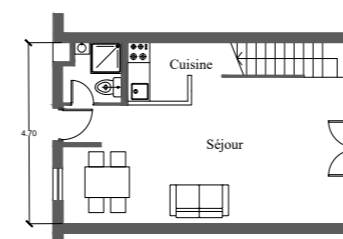
Maisons à garage - Plan de R+3 - 1/200
Source : dessin personnel



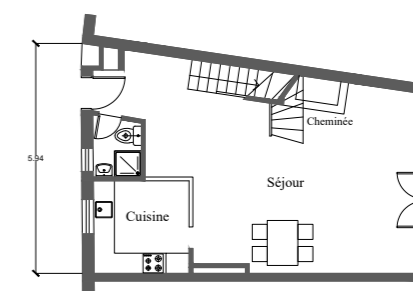
Hunière - Plan de R+1 - 1/200
Source : dessin personnel



Ostale - Plan de R+1 - 1/200
Source : dessin personnel



Hunière - Plan de RDC - 1/200
Source : dessin personnel



Ostale - Plan de RDC - 1/200
Source : dessin personnel

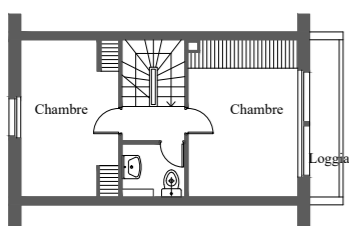
214. Entretien mené avec M. BOHL Xavier, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, et M. HAIDAR Waël, Architecte D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud, le 5 mai 2023.

215. BOHL Xavier, *Port Grimaud* (ouvrage non publié)

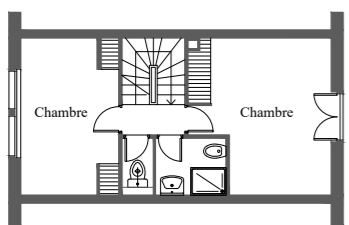
216. Entretien mené avec M. HAIDAR Waël et M. ENVAIN Jérôme, Architectes D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud, le 6 janvier 2023.

217. SPOERRY Bernard (Photographies de TOURNEBIZE Gérard), *Port Grimaud a 50 ans >1966...2016<*. Barcelone. Editions Presses Indice, Edition limitée à 1000 exemplaires, juin 2016.

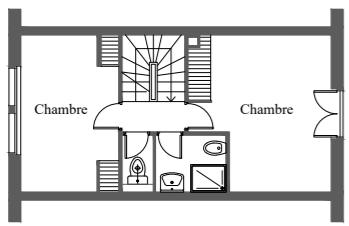
Ensuite, toujours dans une démarche de rationalisation, le modèle nommé « Maison de Pêcheur » (85m², 4 chambres) se trouve être le modèle bungalow (60m², 2 chambres) auquel un étage a été ajouté²¹⁸. Toutes ces maisons disposent d'un quai côté mer, mais aussi d'un jardinier ouvert sur la rue, suivant la volonté de l'architecte de créer un paysage de la rue fleuri et accueillant²¹⁹.



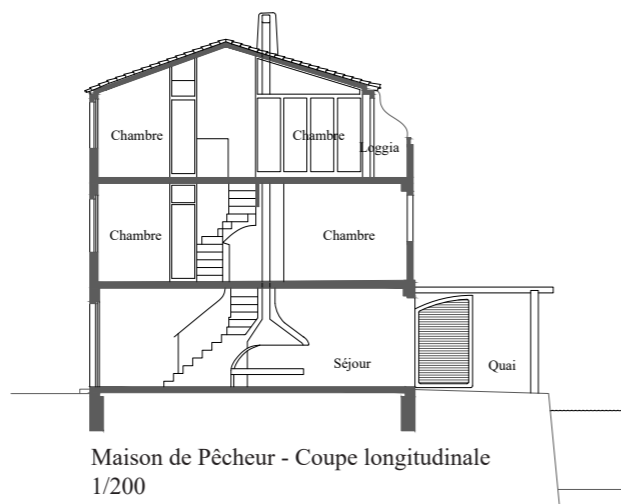
Maisons de Pêcheurs - Plan de R+2 - 1/200
Source : dessin personnel



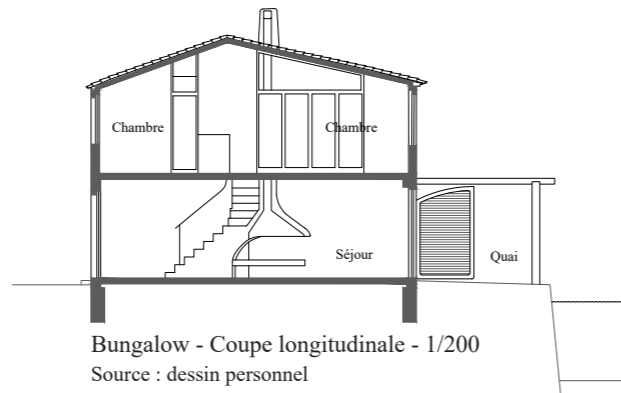
Bungalow - Plan de R+1 - 1/200
Source : dessin personnel



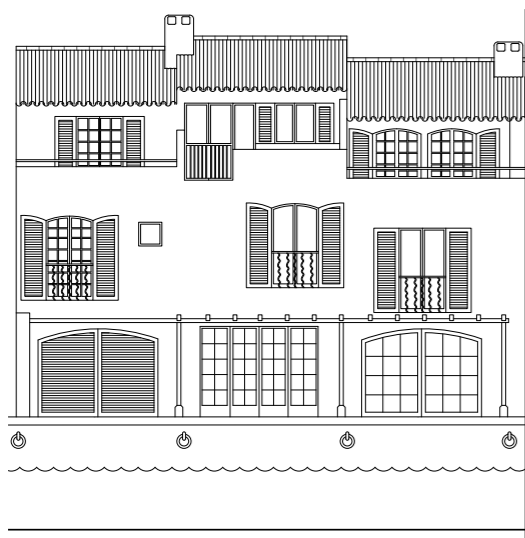
Bungalow - Plan de RDC - 1/200
Source : dessin personnel



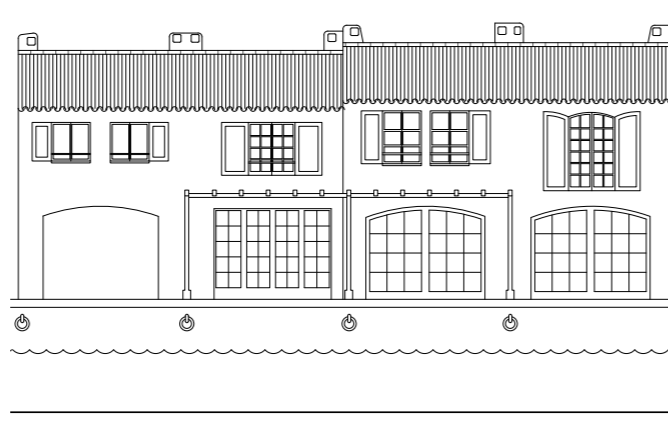
Maison de Pêcheur - Coupe longitudinale
1/200
Source : dessin personnel



Bungalow - Coupe longitudinale - 1/200
Source : dessin personnel

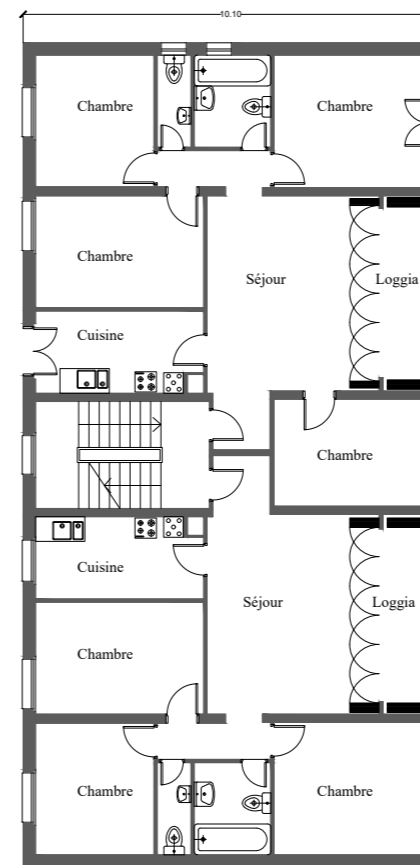


Maisons de Pêcheurs - Elévation sur canal - 1/200
Source : dessin personnel

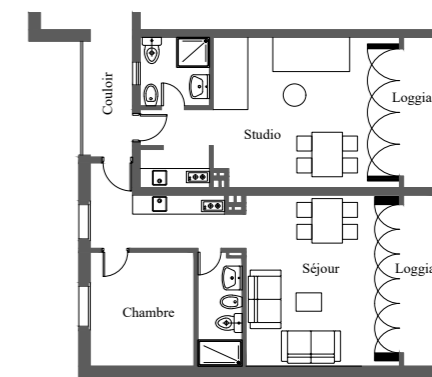


Bungalows - Elévation sur canal - 1/200
Source : dessin personnel

L'offre en matière d'appartements est également large, allant des studios à une (30m²) ou deux pièces (42m²) équipés d'une kitchenette et disposant d'une loggia, à des appartements à trois (70m²) ou quatre chambres (80m²), munis eux aussi d'une loggia extérieure²²⁰. Dans le cas des appartements, ce sont les propriétaires qui peuvent décider d'acheter ou non un des quais privés situés au pied de l'immeuble, répartis dans Port Grimaud entre la partie centrale et le long de la plage²²¹.



Immeuble collectif - Plan de R+1- T3 et T4 - 1/200
Source : dessin personnel



Immeuble collectif - R+3 - Studio et T1 - 1/200
Source : dessin personnel

Le succès croissant ainsi que l'accueil au sein du projet de ses premiers habitants comme de ses premiers touristes sera l'occasion pour les équipes travaillant à la conception de Port Grimaud d'une prise de recul concernant la manière de faire évoluer les modèles présents. Il s'agira alors de les rendre plus intimes et plus pratiques pour les uns sans les rendre moins intéressants pour les autres. Cette démarche, commentée par l'architecte comme par des observateurs critiques, ici Maurice Culot, rapprochera François Spoerry de ses intentions, en pensant sa ville comme se construisant et évoluant avec le temps, à la manière d'un authentique village traditionnel.

« Ce vocabulaire architectural s'est modifié et enrichi d'une tranche à l'autre, tout comme le ferait une ville se construisant petit à petit d'elle-même... »²²²

« Il n'invoque aucune excuse, une erreur sera rectifiée au cours de la phase suivante puisque le projet forme un tout duquel on apprend et non une accumulation d'objets et de fragments épars. »²²³

218. Archives de l'Atelier Xavier Bohl
16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud.

219. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. »
Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

220. Archives de l'Atelier Xavier Bohl
16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud.

221. Entretien mené avec M. BOHL Xavier, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, et M. HAIDAR Waël, Architecte D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud, le 5 mai 2023.

222. Propos de SPOERRY François rapportés par LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. »

Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

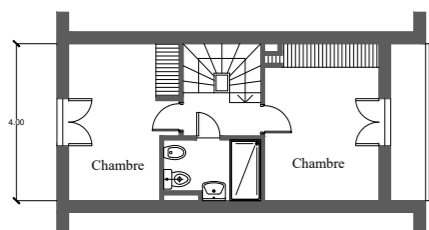
223. CULOT Maurice, « Portrait de François Spoerry ». Archives d'Architectures Modernes, n°12, Bruxelles, 1977

218. Archives de l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud.
219. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. »
Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

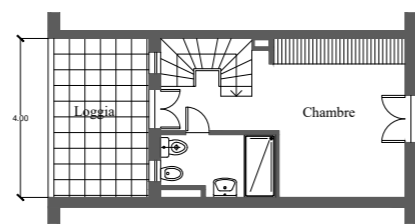
On voit alors apparaître à partir de la sixième tranche de nouveaux modèles, reprenant un principe similaire à celui des bungalows. En effet, le modèle à un étage nommé « Balandrine » (70m², 2 chambres) donne lieu avec l'ajout d'un niveau à plusieurs variantes de « Maisons de Pêcheur » atteignant une surface de 97m² et disposant selon les versions de 4 chambres, de 3 chambres avec un dressing ou bien de 3 chambres avec un solarium²²⁴.

Ces modèles de maisons, suivant les volontés des occupants, sont plus spacieux et lumineux que les modèles précédents, et disposent d'un jardin cette fois en bordure de quai, plus intime et aéré, remplaçant le jardin ouvert sur la rue des tranches antérieures²²⁵.

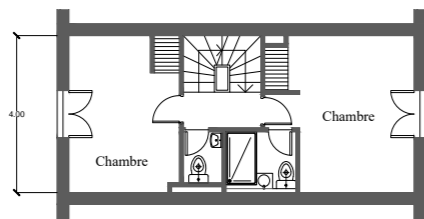
On peut alors rapprocher cette recherche concernant la qualité des espaces extérieurs d'un phénomène évoqué par Pascale Bartoli dans sa thèse, et décrit comme commun à de nombreuses opérations balnéaires de cette période. Elle affirme que ce sont les conditions d'habitation propres aux vacances, à savoir un temps important passé à l'extérieur, un climat chaud, des logements souvent temporaires et donc à la surface limitée, qui ont conduit les architectes à se distancer des dogmes modernistes et à repenser leur manière d'approcher le logement. On trouve alors parmi les expérimentations les plus importantes, outre la polyvalence des espaces, le fait de considérer et de concevoir les espaces extérieurs comme des pièces de vie à part entière²²⁶. Un phénomène auquel n'échappe donc pas François Spoerry qui transformera ses quais en des espaces toujours plus qualitatifs et intimes.



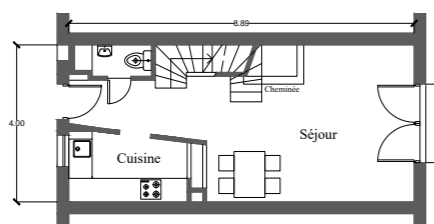
Maison de Pêcheur - Plan de R+2 - 1/200
Source : dessin personnel



Maison de Pêcheur - Plan de R+2 - 1/200
Source : dessin personnel



Balandrine - Plan de R+1 - 1/200
Source : dessin personnel



Balandrine - Plan de RDC - 1/200
Source : dessin personnel

224. SPOERRY Bernard (Photographies de TOURNEBIZE Gérard), *Port Grimaud a 50 ans >1966...2016<*. Barcelone. Editions Presses Indice, Edition limitée à 1000 exemplaires, juin 2016.

225. Entretien mené avec M. BOHL Xavier, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, et M. HAIDAR Waël, Architecte D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud, le 5 mai 2023.

226. BARTOLI Pascale, *Expérimentations et innovations des programmes résidentiels de vacances dans la période des « Trente Glorieuses »*. Le cas du littoral varois, Thèse de doctorat, Architecture, Université Aix- Marseille ED 35, sous la direction de HANROT Stéphane et de BONILLO Jean-Lucien (co-directeur de thèse) France, 2014.

3/ L'acceptation progressive des voitures : un échangeur à l'extérieur et des parkings à l'intérieur

On peut également aborder l'évolution de la conception Port Grimaud comme l'acceptation et l'intégration progressive des voitures. En effet, François Spoerry désirait favoriser la pratique du bateau au détriment de la voiture, qu'il voulait la moins présente possible. On retrouve ici la recherche d'une nouvelle architecture destinée aux vacances mais aussi une contestation des principes de l'architecture moderne ayant grandement privilégié les circulations automobiles dans le cadre de la modernisation des métropoles²²⁷. François Spoerry se prononcera plusieurs fois contre cette vision de la ville, rendue inhospitalière aux piétons et aux habitants.

*« Les voies rapides et les échangeurs ont découpé l'espace, aboli les relations de voisinage, compliqué les parcours, isolé certains quartiers jusqu'à les rendre difficilement accessibles comme à la Défense ou dans certaines villes nouvelles. »*²²⁸

Dans le cadre de l'entretien présent dans l'article *Portrait de François Spoerry* de Maurice Culot, concernant la question du lien entre le désordre des villes nouvelles et l'urbanisme, l'architecte de Port Grimaud répondra :

*« C'est surtout un non-sens absolu sur le rôle des voitures. On a construit ces sites pour l'automobile, avec des autoroutes urbaines qui traversent les quartiers. Alors que les voies doivent au contraire circonvenir les zones d'habitation. Et puis nous vivons toujours sur l'héritage de Le Corbusier, avec ces tracés qui ne mènent nulle part, puisque les monuments sont implantés hors des avenues. »*²²⁹

Afin de permettre une circulation entièrement navale dans l'enceinte de Port Grimaud, François Spoerry mettra en place un service de coches d'eau, assurant à l'origine aussi bien la visite des touristes que les déplacements des résidents. Ils furent dessinés en 1967 par l'architecte naval Claude Graf et son ami Pierre Héry, rappelant les Vaporetti vénitiens, et ont peu à peu évolué pour s'adapter au cadre de la circulation à Port Grimaud : un fond plat pour éviter les sillages, un moteur électrique installé par Jean-Claude Bonnet pour réduire les bruits²³⁰.

*« Les coches d'eau qui sont aussi faciles à prendre qu'un autobus et qui sont gratuits pour les résidents permettent, ce à quoi je tiens beaucoup, qu'on puisse oublier sa voiture quand on est à Port Grimaud. »*²³¹

Cependant, la nécessité croissante pour les résidents comme pour les touristes de disposer d'un endroit où garer leur voiture s'est imposée à François Spoerry, qui fera construire en 1968 un vaste parking en dehors des limites de la ville, de l'autre côté de la route sur un terrain triangulaire qu'il avait acquis²³².

Ce positionnement s'est néanmoins révélé peu esthétique mais également peu pratique car pouvant impliquer de longues marches pour les habitants voulant relier le parking à leur domicile. À partir de la septième tranche, des parkings collectifs seront intégrés à l'intérieur de la ville, impliquant un épaississement des presqu'îles, mais ce modèle se révélera bien plus pratique et sera conservé pour l'aménagement des extensions de Port Grimaud I²³³. Des propos de François Spoerry retranscrits dans les archives du cabinet Xavier Bohl témoignent de ses regrets quant à l'arrivée tardive de l'intégration des parkings.

227. SPOERRY François, avec la collaboration de GAILLARD Marc. *L'architecture douce - de Port-Grimaud à Port-Liberté*. Paris. Editions Robert Laffont, 1989.

228. *Ibid.*

229. CULOT Maurice, *Portrait de François Spoerry*.

Archives d'Architectures Modernes, n°12, Bruxelles, 1977.

230. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. »

Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

231. DE HAMEL Bruno (producteur), *Port Grimaud raconté par François Spoerry*.

Archives de l'Atelier Xavier Bohl. Fin des années 1980.

232. Entretien mené avec M. BOHL Xavier, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, et M. HAIDAR Waël, Architecte

D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud, le 5 mai 2023.

233. *Ibid.*

« j'aurais dû prévoir pour Port Grimaud I des places de parking à proximité des maisons comme cela a été fait à Port Grimaud II et III. »²³⁴

De plus, l'augmentation de la fréquentation, et donc du nombre d'automobiles le long de la route nationale 98 a rendu obligatoire sur ordre de la mairie la construction d'un échangeur afin d'assurer la sécurité des véhicules entrant ou sortant de Port Grimaud. François Spoerry fut contraint d'assurer sa réalisation après que la mairie eut bloqué le permis de construire de la quatrième tranche²³⁵. Il créera donc en 1969 la SCI Baie de Saint-Tropez pour en acquérir les terrains délimités par la Giscle, la route nationale, Port Grimaud et la mer. Bien qu'un échangeur souterrain fût envisagé afin de limiter l'impact paysager, les contraintes techniques et les risques d'inondations ont conduit à la construction d'un ouvrage de 7.4m de hauteur, dont les travaux furent pris en charge par les promoteurs, et qui deviendrait propriété de la ville de Grimaud une fois terminé²³⁶.

4/ L'Eglise et la jetée, aménagements « phares » du projet

Afin de clore cette étude des phénomènes ayant conditionné la formation de la première phase du projet, j'ai choisi de m'arrêter notamment sur deux ouvrages réalisés durant la construction de Port Grimaud I. Ils apparaissent comme particulièrement représentatifs à la fois des intentions et de la démarche créative de François Spoerry, mais aussi de la manière dont le projet s'est adapté aux nécessités imposées par le site.

En premier lieu, la jetée apparaît comme une curiosité technique et constitue un témoignage probant de l'adaptation dont ont su faire preuve les acteurs de la conception de Port Grimaud face aux rudesses du terrain. Bien que le projet prévoyait au début du chantier de se connecter à la Giscle²³⁷, le risque d'inondation mentionné plus tôt a entraîné le dépôt d'un permis modificatif afin de sortir par la mer, qui fut autorisé par les Affaires Maritimes²³⁸. En effet, l'urbanisation du Golfe a causé la formation d'un bouchon à l'embouchure de la Giscle, entraînant d'importants gonflements de la rivière par forte pluie, représentant un risque lourd pour Port Grimaud²³⁹.

Entre décembre 1966 et février 1968 cependant la plage recula de 20 à 25m, conduisant le Conseil des Ingénieurs des Ponts et Chaussées à proposer la construction d'une jetée afin de retenir le sable tout en neutralisant les actions du vent et de la mer²⁴⁰.

Les travaux débutèrent le 25 mars 1968 et la jetée prit la forme d'un épi droit permettant de stabiliser le rivage et d'épaissir la plage²⁴¹, suivant le même principe que les nombreux autres épis construits le long de la côte afin de retenir le sable du fait de l'action du courant Ligure longeant le fond du Golfe de Sainte-Maxime vers Saint-Tropez²⁴². La forme incurvée apparut après sa réalisation comme plus à même de protéger les canaux de Port Grimaud des entrées d'eau par fort vent d'est, et fut adoptée²⁴³. Elle nécessita 24 000 tonnes de granit pour être édifée, elle abrite la capitainerie, une bâtisse longue et basse d'inspiration provençale²⁴⁴ et se termine par un musoir servant d'observatoire s'ouvrant sur le Golfe et la mer²⁴⁵.

234. Archives de l'Atelier Xavier Bohl
16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud.

235. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. »
Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

236. *Ibid.*

237. Entretien mené avec M. BOHL Xavier, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, et M. HAIDAR Waël, Architecte D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud, le 5 mai 2023.

238. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. »
Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

239. *Ibid.*

240. *Ibid.*

241. BRETTEVILLE Jacques. *Port-Grimaud*. Rennes. Ouest-France éditeurs, 30 juin 1994.

242. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. »
Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

243. *Ibid.*

244. *Ibid.*

245. BRETTEVILLE Jacques. *Port-Grimaud*. Rennes. Ouest-France éditeurs, 30 juin 1994.



Photographie aérienne de la jetée en épi droit, 1967-1968
Source : port-grimaud.org



Photographie aérienne des différentes jetées avec leur forme définitive, 1974
Source : port-grimaud.org



Photographie de la capitainerie, 2003
Source : port-grimaud.org

Ce choix formel a impliqué de donner à la seconde jetée fermant la plage et bordant l'embouchure de la Giscle une forme également incurvée, mais opposée à la précédente afin de respecter la nouvelle direction de la Giscle et de s'aligner avec la jetée des marines de Cogolin, projet attendant initié en 1968 et qui se poursuivra jusqu'en 1980²⁴⁶.

À noter néanmoins qu'en raison de l'augmentation de la fréquence des crues, le risque de blocage de la passe d'entrée en raison du sable charrié implique son dragage annuel²⁴⁷, une opération coûteuse engendrant son lot de problématiques administratives²⁴⁸, détaillées dans l'entretien mené avec M. Guy Bjorg retranscrit en annexe.

En second lieu, si la maison de pêcheur apparaît comme l'élément de base du projet, alors il n'est pas absurde d'affirmer que l'église en est le symbole. Sa construction fut une condition de la réalisation du projet en plus d'être une volonté très forte de François Spoerry. En effet, c'est le clocher de l'église qui a permis de remplacer deux silos à sable servant auparavant d'amers utiles à la navigation et dont le projet prévoyait la destruction, ayant ainsi en partie convaincu l'administration d'accorder à l'architecte le permis de construire²⁴⁹.

Sa réalisation est intimement liée à la volonté de doter Port Grimaud d'un caractère d'authentique village provençal, vivant à l'année et devant donc disposer d'un véritable centre urbain religieux et culturel²⁵⁰. Elle fut érigée sur la Place de l'Église aux côtés de la Maison Commune, abritant alors le Bureau de Poste, un local d'exposition pouvant devenir un cinéma de 300 places, une salle de réunion et une annexe de la mairie²⁵¹, afin d'y constituer le cœur battant de la cité.

Son inauguration date de 1973, après 4 ans de travaux²⁵² et fut dédiée à Saint-François d'Assise, patron des marins²⁵³. Le fort rôle de réunion que porte habituellement une église par le symbole et l'usage se voit ici renforcé par le caractère œcuménique de celle de Port Grimaud. François Spoerry étant d'origine alsacienne protestante, tout comme bon nombre des premiers habitants, et le milieu géographique varois étant marqué par le catholicisme, l'église devait représenter sa volonté de réunion et d'accueil²⁵⁴. D'ailleurs, ne pouvant compter sur des financements extérieurs, François Spoerry prit à sa charge son financement²⁵⁵.

C'est toutefois dans sa conception que l'Église Saint-François d'Assise expose la manière dont François Spoerry pense son architecture. Sa forme simple tire son inspiration des églises fortifiées de Camargue, notamment de l'église Notre-Dame-de-la-Mer des Saintes-Maries-de-la-Mer²⁵⁶, et les gargouilles dont elle est parée rappellent celles de l'Église Saint-Geniès de Martigues²⁵⁷.

Dans les premières perspectives datant de 1962 et 1963 censées représenter la cadre voulu pour Port Grimaud, l'église présente un dôme de ferronnerie rappelant l'église de Saint-Tropez²⁵⁸. Cette idée laissera place à un clocher minimaliste surmontant une tour à la géométrie simple, dessinée en 1965, dans l'idée d'y placer une terrasse panoramique au sommet²⁵⁹.

246. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. » Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

247. *Ibid.*

248. Entretien mené avec M. BJORG Guy, ancien comptable et ancien trésorier de l'ASL Port Grimaud 1. Le 22 juillet 2022.

249. BRETTEVILLE Jacques. *Port-Grimaud*. Rennes.

Ouest-France éditeurs, 30 juin 1994.

250. PARISOT Serge-Henri. *Port-Grimaud et la Côte des Maures*. Paris.

Éditions Grange Batelière, 1 janvier 1972.

251. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. »

Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

252. *Ibid.*

253. *Ibid.*

254. CHABERT Christel. *Port Grimaud, au fil de l'eau - Chroniques méditerranéennes*.

Produit par France 3 – Provence Alpes Côte d'Azur. Novembre 2015, publié sur YT le 30 mars 2017.

255. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. »

Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

256. REICHENBACH François. *Port-Grimaud, un rêve réalisé*.

Documentaire présenté par François Spoerry. Archives de l'Atelier Xavier Bohl. Fin des années 1980

257. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. »

Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

258. SPOERRY Bernard (Photographies de TOURNEBIZE Gérard), *Port Grimaud a 50 ans >1966...2016<*. Barcelone.

Éditions Presses Indice, Édition limitée à 1000 exemplaires, juin 2016.

259. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. »

Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

Cependant le clocher figurant dans le permis de construire de 1965 présente une forme pointue, inspirée de l'église de Grimaud²⁶⁰. Le clocher sera finalement surmonté d'un campanile de fer forgé, structure typique des églises provençales dont la finesse et la légèreté offrent une grande résistance au mistral²⁶¹, ressemblant ici à un clocher dessiné par François Spoerry en 1938 durant ses études aux Beaux-Arts pour un projet de monastère²⁶². Le campanile supporte lui-même une cloche en bronze, surplombant la terrasse panoramique située au sommet d'une tour de 16m de haut²⁶³.

« On ne construit pas un village dans le Midi sans que le bâtiment principal soit une église, et nous avons longtemps cherché quelle allure lui donner. Nous voulions que ce soit une église très simple, et finalement ce sont les églises comme celles des Saintes-Maries-de-la-Mer, des églises fortifiées comme on en trouve beaucoup en Camargue, qui a été notre modèle. Nous avons fait une église très fermée, avec un tympan donnant uniquement de la lumière à l'intérieur. »²⁶⁴

L'intérieur, sobre également, est constitué d'une nef de 29m de long pour 11m de large et 13m de hauteur, dont l'unique prise de lumière est assurée par un ensemble de 25 vitraux dessinés par le plasticien Victor Vasarely, représentant chacun une phase de la course du soleil par rapport à la mer²⁶⁵.

On y trouve également le caveau de François Spoerry, qui, décédé le 11 janvier 1999, a obtenu l'autorisation de reposer dans l'église de Port Grimaud²⁶⁶, de laquelle il dira :

« Cette église entourée d'eau a un portail principal qui s'oriente vers la mer, avec des marches, et on peut, à partir de l'église, partir en bateau. Les mariages qui sont célébrés à Port Grimaud peuvent partir en bateau, l'embarquement est tout à fait spectaculaire. »²⁶⁷

260. SPOERRY Bernard (Photographies de TOURNEBIZE Gérard), *Port Grimaud a 50 ans >1966...2016<*. Barcelone.

Éditions Presses Indice, Édition limitée à 1000 exemplaires, juin 2016.

261. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. »

Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

262. *Ibid.*

263. *Ibid.*

264. REICHENBACH François, *Port-Grimaud, un rêve réalisé*.

Documentaire présenté par François Spoerry. Archives de l'Atelier Xavier Bohl. Fin des années 1980

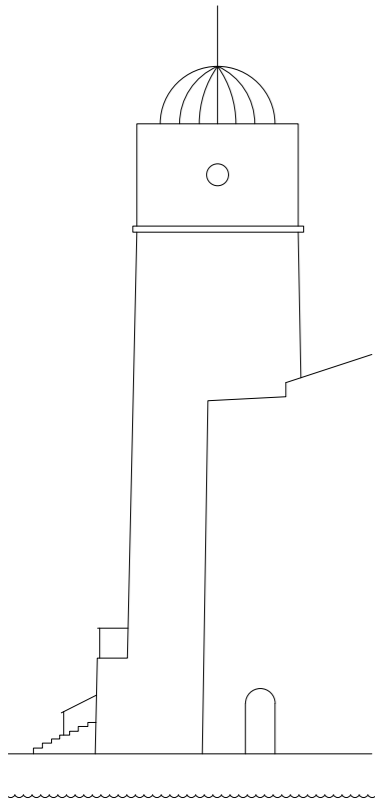
265. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. »

Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

266. *Ibid.*

267. REICHENBACH François, *Port-Grimaud, un rêve réalisé*.

Documentaire présenté par François Spoerry. Archives de l'Atelier Xavier Bohl. Fin des années 1980



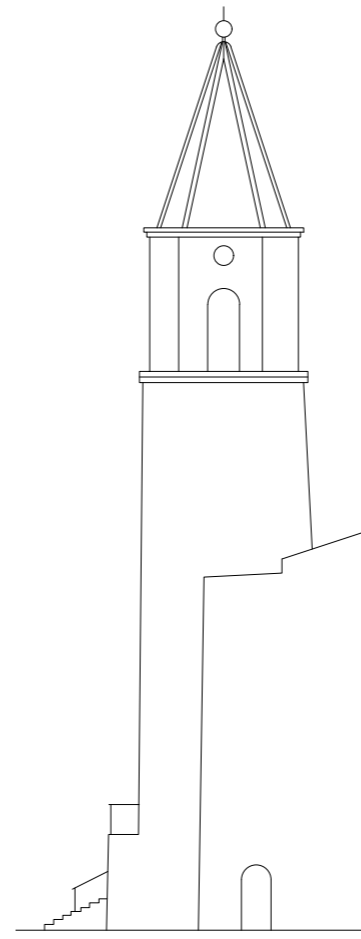
Première version du clocher inspiré de celui de Saint-Tropez
Source : dessin personnel



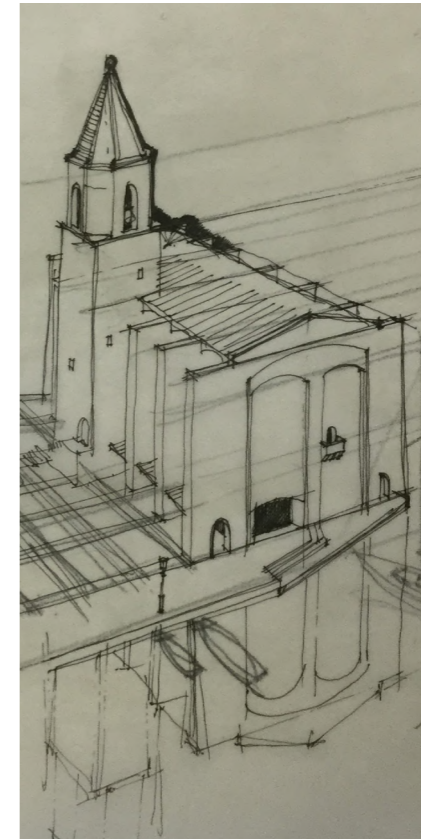
Croquis du clocher inspiré de celui de Saint-Tropez, François Spoerry
Source : Archives de l'Atelier Xavier Bohl



Eglise Paroissiale Notre-Dame de l'Assomption, Saint-Tropez
Source : geneanet.org



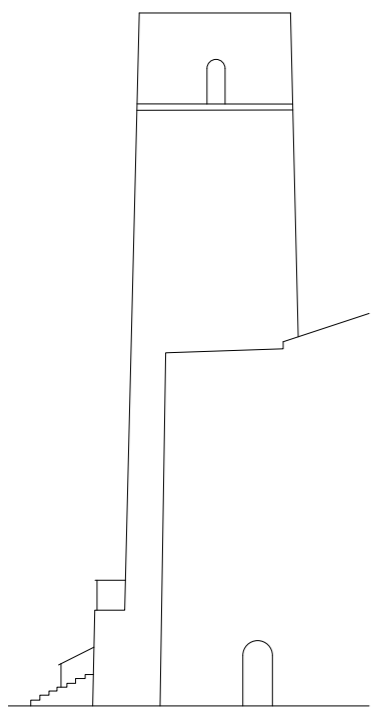
Troisième version du clocher inspiré de celui de Grimaud
Source : dessin personnel



Croquis de l'Eglise avec un clocher inspiré de celui de Grimaud
Source : Archives de l'Atelier Xavier Bohl



Eglise Saint-Michel de Grimaud
Source : geneanet.org



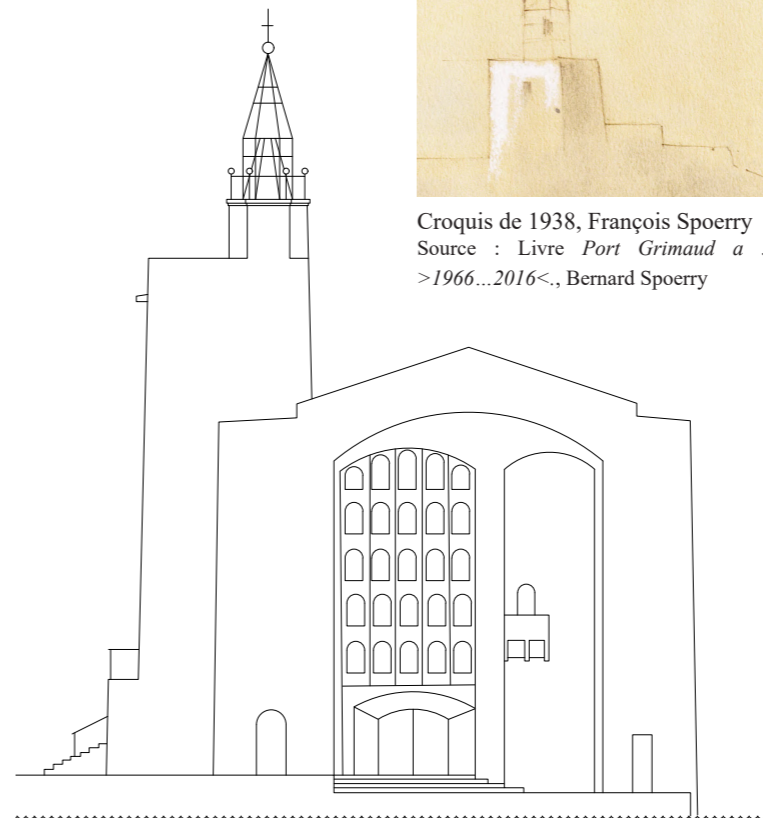
Seconde version du clocher avec terrasse panoramique
Source : dessin personnel



Croquis de la Place de l'Eglise montrant une tour simple avec une terrasse panoramique au sommet, François Spoerry
Source : Archives de l'Atelier Xavier Bohl



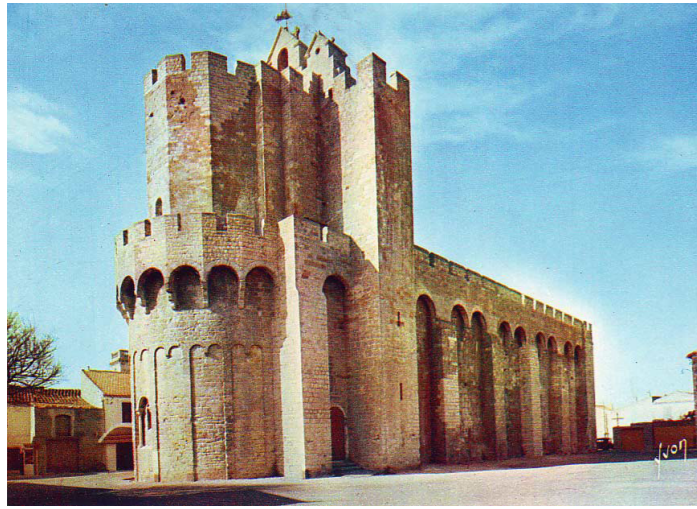
Croquis de 1938, François Spoerry
Source : Livre *Port Grimaud a 50 ans >1966...2016<*, Bernard Spoerry



Version actuelle du clocher avec campanile en fer forgé
Source : dessin personnel



Clocher actuel avec campanile en fer forgé
Source : photographie personnelle



Carte postale de l'Eglise Notre-Dame-de-la-Mer des
Saintes-Maries-de-la-Mer, Camargue
Source : geneanet.org



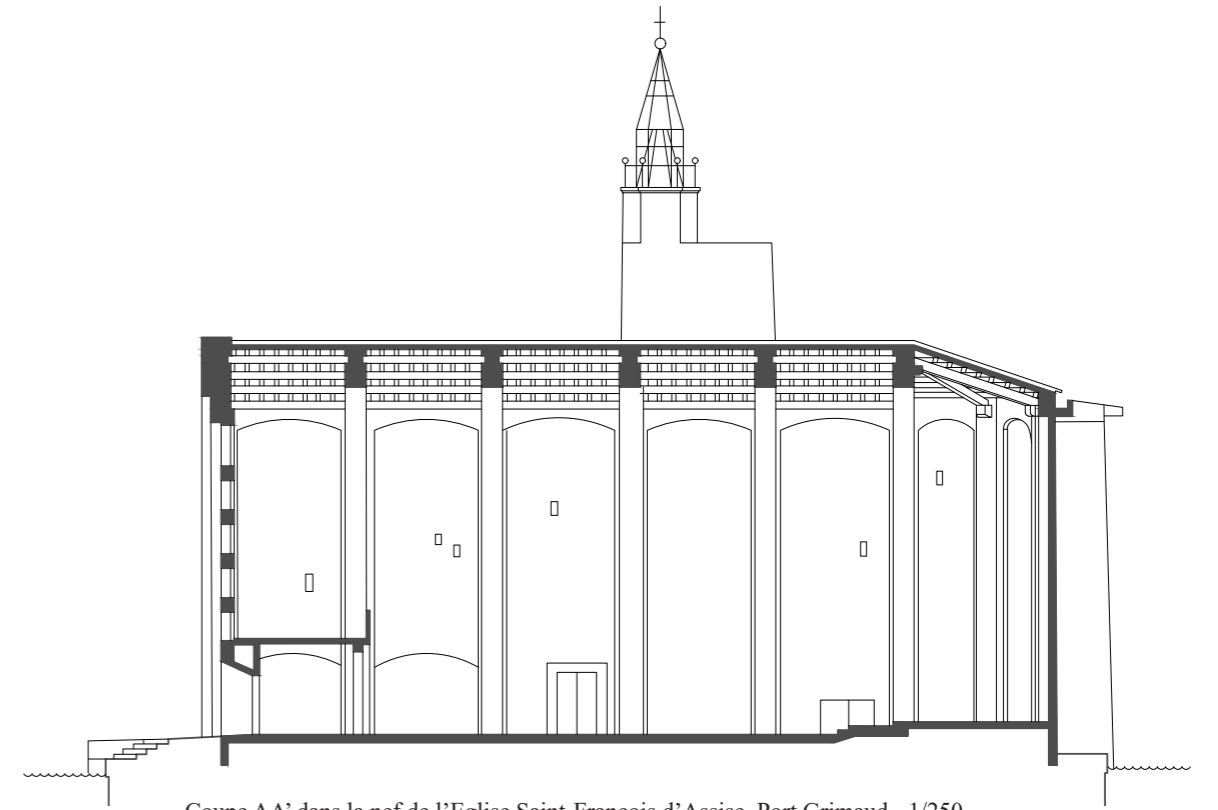
Carte postale de l'Eglise Saint-François d'Assise, Port
Grimaud
Source : port-grimaud.org



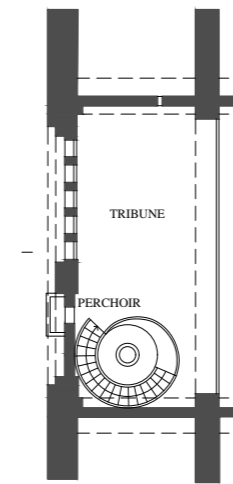
Photographie des vitraux de Victor Vasarely
Source : photographie personnelle



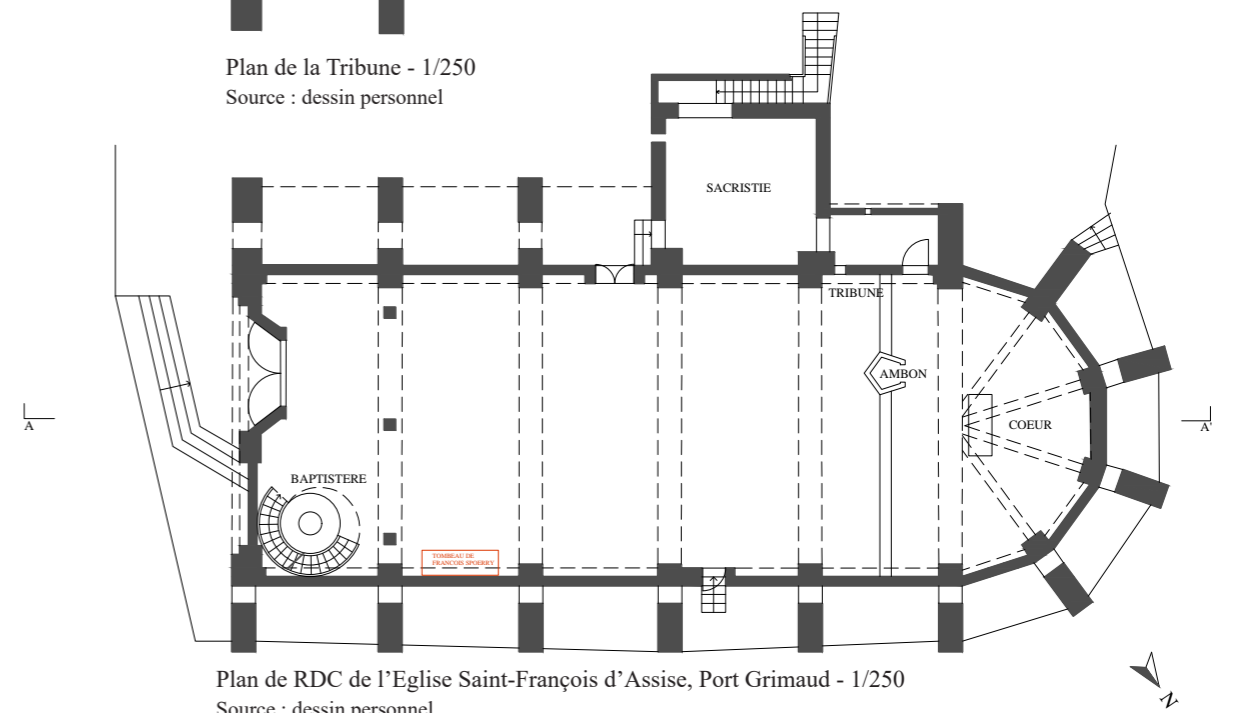
Photographie de la nef et du coeur depuis la tribune
Source : photographie personnelle



Coupe AA' dans la nef de l'Eglise Saint-François d'Assise, Port Grimaud - 1/250
Source : dessin personnel



Plan de la Tribune - 1/250
Source : dessin personnel



Plan de RDC de l'Eglise Saint-François d'Assise, Port Grimaud - 1/250
Source : dessin personnel

C. PORT GRIMAUD II ET III, ÉVOLUTION DU PLAN ET DIVERSIFICATION DES MODÈLES

1/ D'une extension en barres d'immeubles à une croissance organique de Port Grimaud

La réussite commerciale de Port Grimaud a inévitablement fini par attirer l'attention d'autres promoteurs sur ces terrains libres du fond du Golfe de Saint-Tropez, au premier rang desquels Marc Pietri et sa société CONSTRUCTA²⁶⁸. Il fit l'acquisition des 35ha restants compris entre la route et la Giscle²⁶⁹ dans l'idée d'y développer une opération de grands immeubles, à l'image de nombreuses autres projets balnéaires de l'époque²⁷⁰.

François Spoerry, fort du succès qu'avait connu son projet, était alors déterminé à l'étendre, et a convaincu Marc Pietri de s'associer avec lui, mettant en avant la facilité de vendre les maisons de Port Grimaud mais aussi le risque de voir un tel projet dénaturé par une opération de barres d'immeubles. Un accord fut établi pour ce qui deviendra Port Grimaud II, dont François Spoerry assurait la conception et la promotion, et Marc Pietri se chargeait des contrats de commercialisation et de la vente²⁷¹.

« Le succès venant, des promoteurs et spéculateurs se sont empressés d'acheter les 35ha restants compris entre la route et la rivière La Giscle, et François Spoerry se verra obligé de composer avec eux pour les tranches II et III, tout en gardant la maîtrise complète de l'architecture. »²⁷²

Plusieurs versions du plan masse ont alors vu le jour, dans lesquelles on constate le glissement progressif d'un projet de barres d'immeubles à une extension organique de Port Grimaud.

Le premier plan masse rappelle par sa forme l'aménagement de la partie littorale de Cogolin présente dans le plan d'aménagement de 1964. il n'est pas ici question d'îles ou de presqu'îles reliées entre elles par des ponts, mais plutôt d'ensembles de barres d'immeubles organisés autour de bassin, ou de piscines. Ils forment une bande de constructions partant des terres et rejoignant la mer, laissant ainsi végétalisées les rives de la Giscle. De plus, le plan prévoit la construction de plusieurs hôtels, un hôtel près de la plage et un autre accompagnant un gîte plus haut dans les terres.

Cette version peut être considéré comme une esquisse spatialisant sur le site essentiellement les intentions de Marc Pietri, pouvant expliquer l'absence du chantier naval ainsi que la forme encore rudimentaire de la jetée²⁷³.

268. Entretien mené avec M. BOHL Xavier, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, et M. HAIDAR Waël, Architecte D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud, le 5 mai 2023.

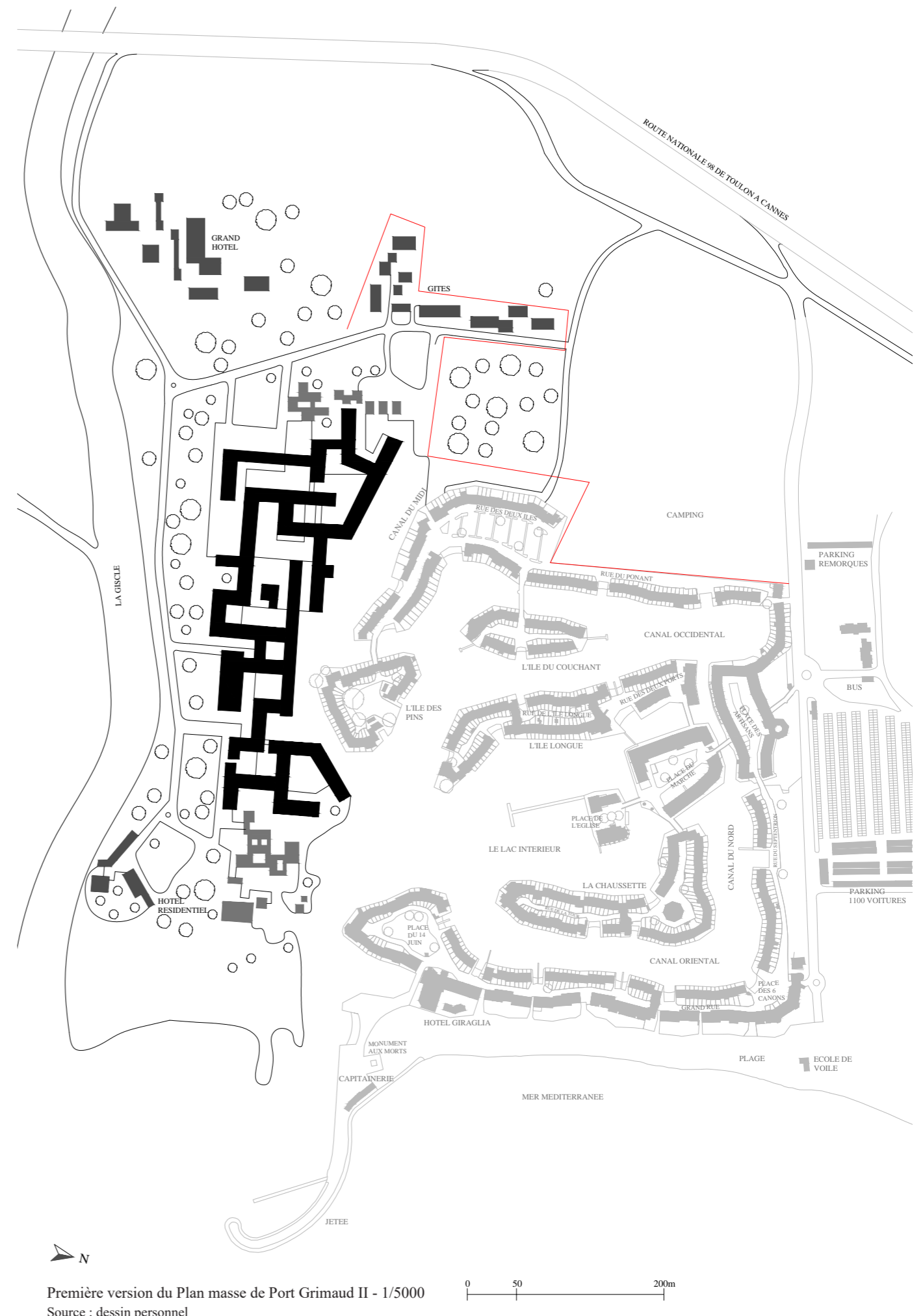
269. ROBICHON François, *Port-Grimaud, Cité douce*. D'ARCHITECTURE n° 46, Juin 1994

270. Entretien mené avec M. BOHL Xavier, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, et M. HAIDAR Waël, Architecte D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud, le 5 mai 2023.

271. *Ibid.*

272. ROBICHON François, *Port-Grimaud, Cité douce*. D'ARCHITECTURE n° 46, Juin 1994

273. Entretien mené avec M. BOHL Xavier, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, et M. HAIDAR Waël, Architecte D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud, le 5 mai 2023.



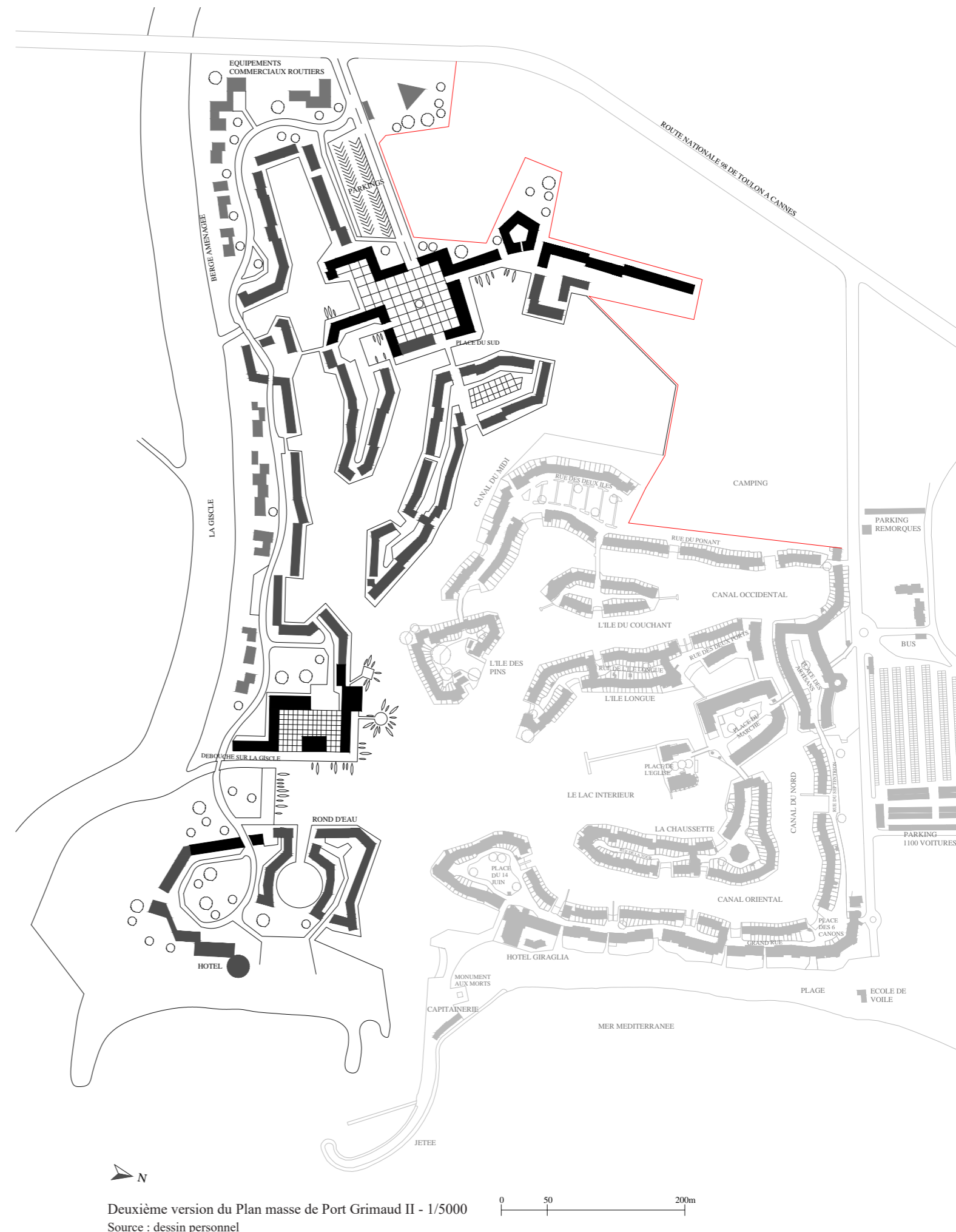
On constate avec cette seconde version comment, après l'avoir convaincu, François Spoerry intègre les éléments voulus par Marc Pietri dans un plan plus proche des principes mis en place avec Port Grimaud. On y voit la formation d'îlots prenant place sur un plan d'eau qui pénètre plus librement dans le projet. Le nombre de barres d'immeubles diminue au profit des maisons dotées de quais qui bordent les contours des presque îles, et la rive de la Giscle est aménagée pour accueillir des grands logements ou des équipements²⁷⁴.

Des éléments importants du plan définitif font ici leur apparition, sous des formes encore expérimentales. Le Rond d'eau s'ouvre ici d'avantage sur les terres que sur la mer, et la Place du Sud se dessine, entourée d'immeubles et précédée d'un vaste parking.

Des immeubles sont également présents à l'endroit du futur chantier naval, accompagnée de deux marguerites permettant de disposer d'un plus grand nombre de places d'amarrage.

On peut également constater une ouverture du projet sur la Giscle, en plus de celle sur la mer, dont la jetée presque droite se termine par ce qu'on pourrait deviner être un phare, ou bien un observatoire²⁷⁵.

Enfin, l'hôtel prévu près de la mer conserve sa position mais change de forme, ressemblant d'ailleurs à l'Hôtel de la Mer prévu initialement par François Spoerry pour Port Grimaud I²⁷⁶.



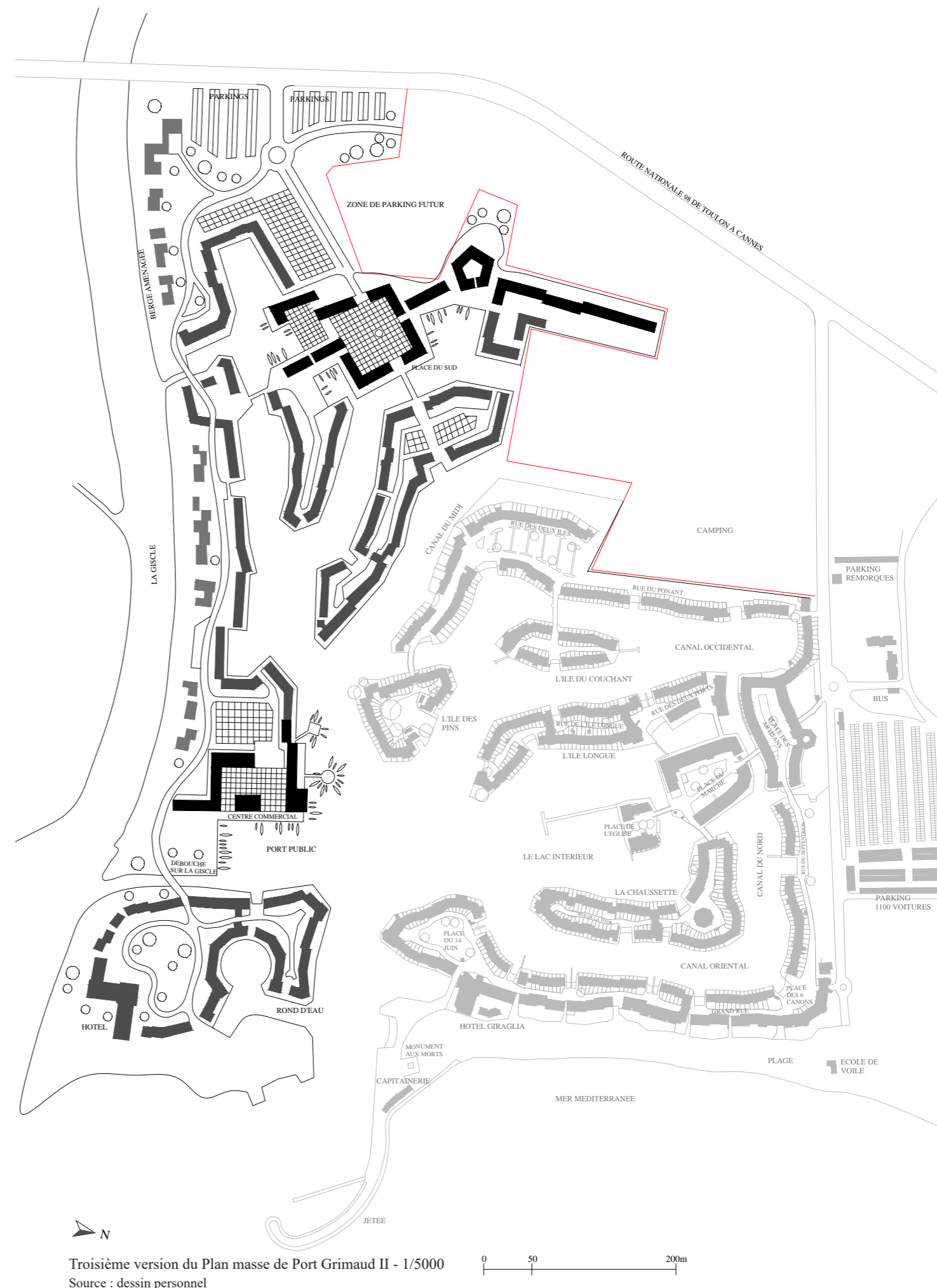
274. *Ibid.*
275. *Ibid.*
276. *Ibid.*

Un plan datant de 1968 et comportant plus d'annotations m'a alors permis de dessiner une troisième version de l'aménagement prévu pour Port Grimaud II, changeant peu dans la disposition globale mais précisant certaines formes et intentions.

La Place du Sud apparaît comme un véritable pendant à la séquence d'accès de Port Grimaud I, pensée pour devenir le cœur urbain de ce nouveau quartier. Elle est entourée d'immeubles de 3 à 4 niveaux dont certains disposent de locaux commerciaux sous arcades en rez-de-chaussée, et elle est traversée par un axe partant de l'entrée et donnant sur la Place de l'Église de Port Grimaud I. L'hôtel adopte une nouvelle disposition et le Rond d'eau s'ouvre dorénavant vers la mer, forme qu'il conservera dans la version définitive.

De plus, ce plan nous apprend que l'ensemble d'immeubles situé à l'endroit du futur chantier naval est un centre commercial, accessible aussi bien depuis la terre que depuis un port public, tourné vers l'église de Port Grimaud et complété par les deux marguerites présentes sur la version précédente²⁷⁷.

D'importantes zones dédiées aux parkings sont prévues, mais sont situées à l'extérieur du projet, loin des habitations, les parkings n'ayant été intégrés à l'intérieur des tranches de Port Grimaud I qu'à partir de 1969 avec la construction de la septième tranche²⁷⁸.



277. Entretien mené avec M. BOHL Xavier, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, et M. HAIDAR Waël, Architecte D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud, le 5 mai 2023.

278. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. » Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

C'est à l'aide d'une maquette réalisée au début des années 1970 qu'a été dessinée cette quatrième itération du plan masse de Port Grimaud II.

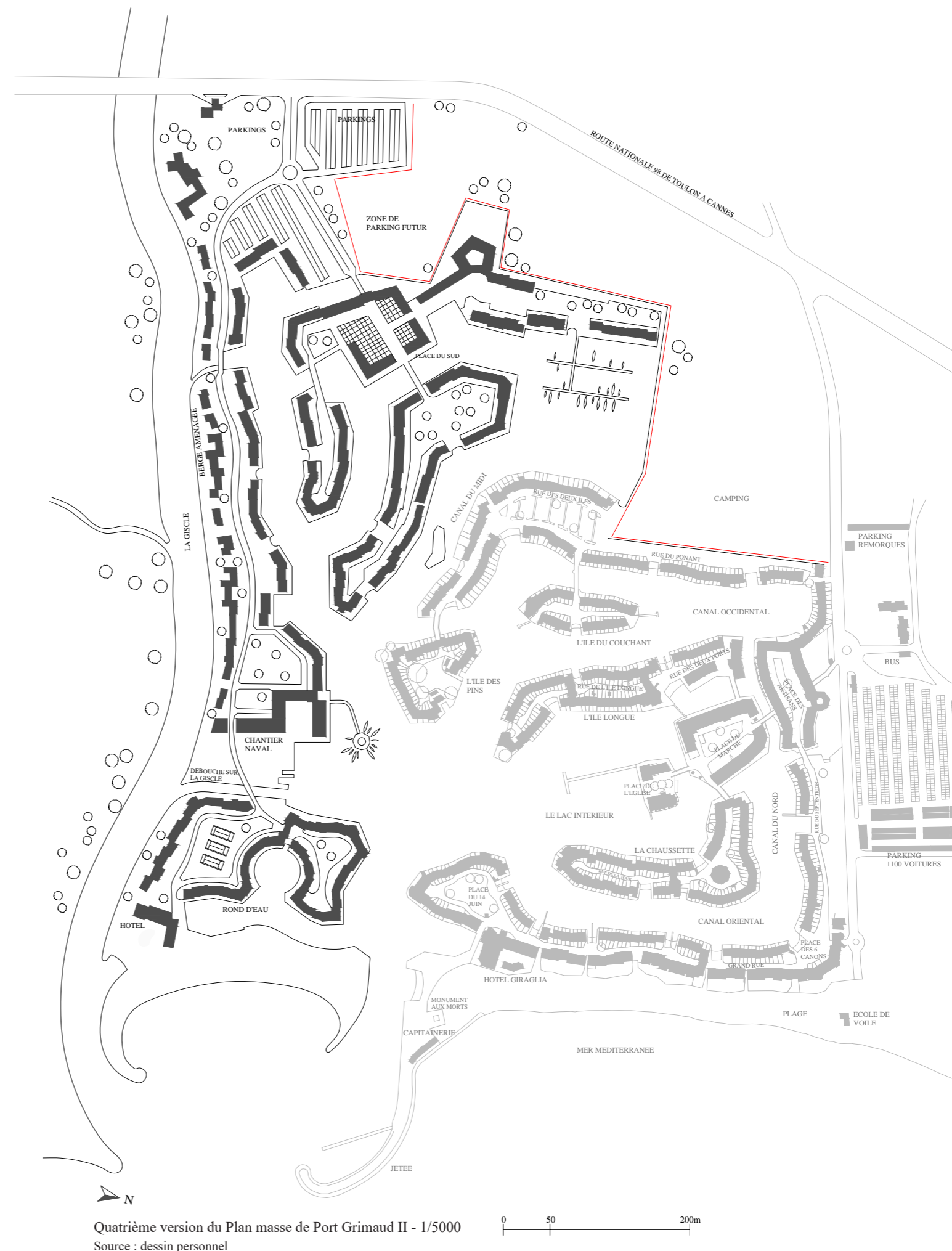
On y remarque l'importance d'un tissu constitué de maisons accolées au détriment des barres d'immeuble dont certaines existent encore, notamment autour de la Place du Sud dont on voit clairement l'axe traversant le projet. L'interconnexion entre la terre et la mer y est renforcée, le plan étant à présent constitué d'un plus grand nombre d'îles et de presqu'îles, dont la disposition diffère cependant de la version finalement construite²⁷⁹.

Le centre commercial a laissé sa place à un ensemble de bâtiments moins denses qui correspondent quasiment à l'implantation qui sera retenue pour le chantier naval, qui dispose cette fois-ci d'une seule marguerite.

La jetée est représentée sous sa version construite et on peut également noter que la rive de la Giscle est bordée d'habitations de tailles variables, qui formeront plus tard l'ensemble « Port Grimaud Rive Gauche »²⁸⁰.

279. Entretien mené avec M. BOHL Xavier, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, et M. HAIDAR Waël, Architecte D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud, le 5 mai 2023.

280. BOHL Xavier, *Port Grimaud* (ouvrage non publié)



2/ De 1976 à 2000, Port Grimaud se complète et s'achève

Port Grimaud II initia sa construction en 1976, pour se terminer 12 ans plus tard en 1988 sur une surface de 28ha partant de la mer pour s'arrêter à la RN98 en longeant la Giscle, et dont 8ha furent alloués au plan d'eau²⁸¹.

Le plan définitif présente une nouvelle disposition des îles par rapport au plan précédent, reprenant la logique des doigts de la terre dirigés vers la mer qui s'imbrique entre ceux-ci, le Grand canal servant de route maritime principale desservant les différents quartiers du projet. Forts des retours sur Port Grimaud I, les parkings sont situés au cœur des îles, au plus proche des habitations, bien que certains furent construits entre les terres et les premières habitations²⁸². Il ne reste plus de longues barres d'immeubles droites, qui ont été remplacées soit par des maisons, soit par des immeubles relativement bas ne trahissant pas l'aspect pittoresque du lieu. La Place du Sud s'est vue restreinte en taille et prolongée par l'île Ronde dont la composition souligne l'axe la reliant à l'église²⁸³.

Suivant la logique de construire par tranches en partant de la mer, ce fut le Rond d'eau qui fut construit le premier, suivi par le chantier naval que les équipes se sont assurées de rendre opérationnel au plus vite afin de pouvoir assurer à l'intérieur de la cité la maintenance et la réparation des bateaux des habitants²⁸⁴.

Une fois achevé, Port Grimaud II apparaît comme bien moins fréquenté par les touristes que Port Grimaud I, bien que la Place du Sud fasse office de second centre d'animation en abritant des terrains de pétanque ainsi que de nombreux commerces²⁸⁵. Les boutiques sont abritées sous des portiques aux colonnes de fonte et sont desservies par un escalier à double révolution encadrant la Fontaine François Spoerry décorée d'azulejos, des carreaux de faïence décorés issus des traditions portugaises²⁸⁶.

Le projet s'est ensuite étendu vers le nord-ouest sur des campings et des vignobles pour se doter de Port Grimaud III, une entité plus modeste que la précédente, ne comptant que 317 logements, 5 locaux commerciaux et 161 places d'amarrage répartis sur 12ha, contre 855 logements, 20 locaux commerciaux et 751 places de bateaux sur 28ha pour Port Grimaud II²⁸⁷. Sa construction débuta dès la fin de celle de Port Grimaud II, en 1988 et durera 5 ans²⁸⁸. L'occupation de ces terrains donne alors l'occasion à l'architecte de compléter la Rue du Ponant située sur la septième tranche, auparavant brutalement scindée à la limite du camping préexistant. Je me permets alors de détailler les conditions d'acquisition des terrains par l'explication que m'en a donnée Xavier Bohl durant l'un de nos entretiens :

« Le dernier morceau c'est Port Grimaud III, dont les terrains étaient des campings, des vignes, un morceau de domaine, appartenant à plusieurs personnes, et alors qu'il avait acheté le terrain de Port Grimaud I en un après-midi, il a dû pour Port Grimaud III passer ses soirées à boire des pastis avec les propriétaires pour les convaincre de lui vendre leurs terrains, qu'il a fini par acheter presque 100 fois plus cher que ceux de Port Grimaud I. »²⁸⁹

Enfin, la cité lacustre s'est complétée d'une dernière tranche longeant la Giscle, déjà présente sous des formes différentes sur les plans antérieurs. Nommée « Port Grimaud Rive Gauche », cette tranche comprenant 40 maisons et 40 appartements a vu son édification s'étendre sur 10 ans, de 1990 à 2000, marquant ainsi la fin de la construction de Port Grimaud, 37 ans après son commencement²⁹⁰.

281. BOHL Xavier, *Port Grimaud* (ouvrage non publié)

282. Entretien mené avec M. BOHL Xavier, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, et M. HAIDAR Waël, Architecte D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud, le 5 mai 2023.

283. *Ibid.*

284. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. »

Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

285. BOHL Xavier, *Port Grimaud* (ouvrage non publié)

286. *Ibid.*

287. *Ibid.*

288. *Ibid.*

289. Entretien mené avec M. BOHL Xavier, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, et M. HAIDAR Waël, Architecte D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud, le 5 mai 2023.

290. BOHL Xavier, *Port Grimaud* (ouvrage non publié)

Le projet final s'étend alors sur 75ha, comprenant 47ha de terre (63%) et 28ha d'eau (37%), pour un total de 1.4km de quais sur lesquels sont répartis 2123 logements, donnant sur des canaux profonds d'1.3 à 3m et s'étendant sur 7km de long²⁹¹. Port Grimaud comptait également 100 commerces et services, dont 75 à Port Grimaud I, ainsi que 2500 amarrages en 2002, ainsi que plusieurs postes de mouillage pour des yachts appartenant à des visiteurs, d'une longueur maximale de 20m²⁹².



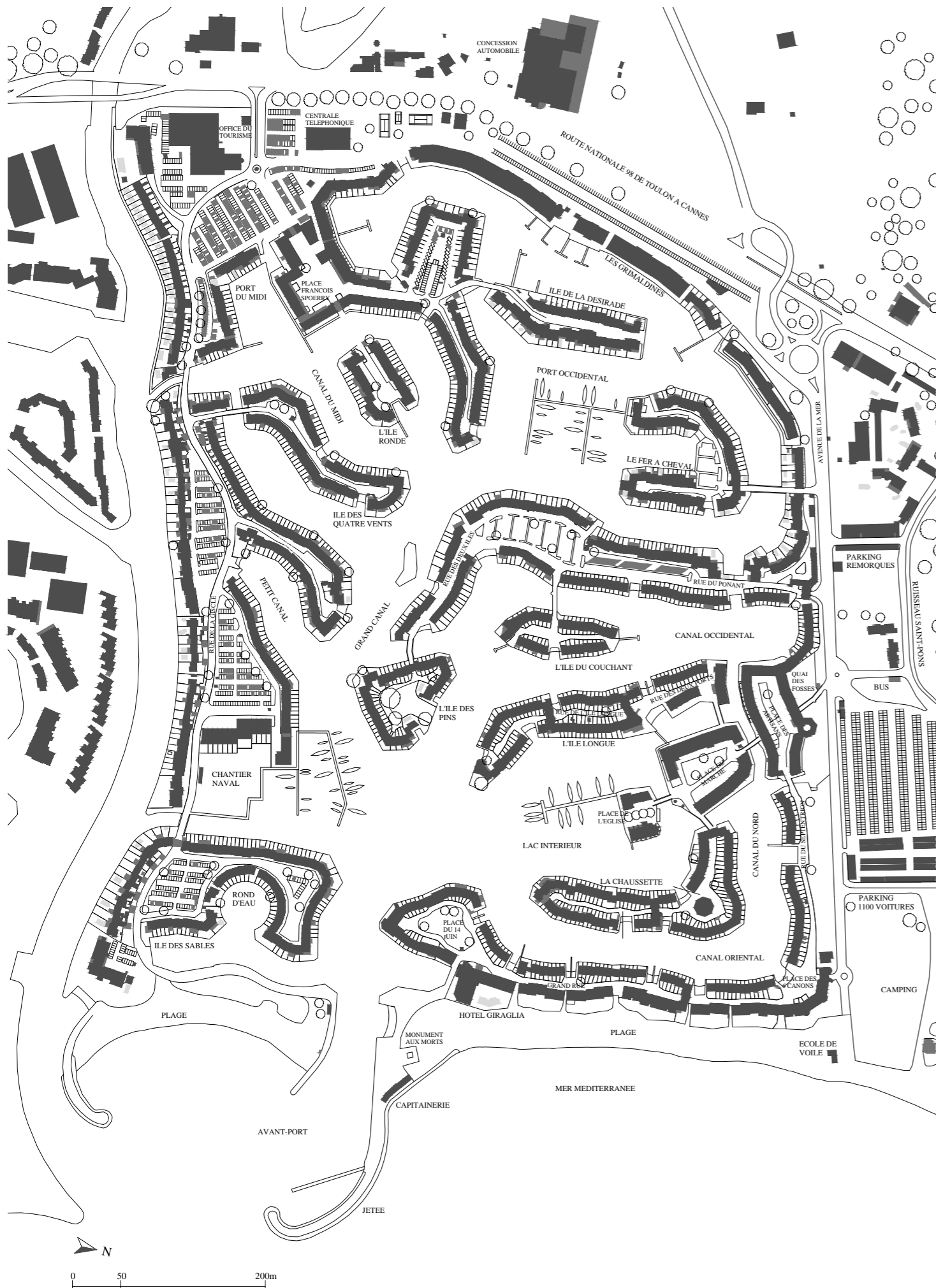
Photographie aérienne des terrains agricoles où prendra place Port Grimaud III
Source : port-grimaud.org



Photographie aérienne de la Place François Spoerry (ancienne Place du Sud), Port Grimaud II
Source : Archives de l'Atelier Xavier Bohl

291. *Ibid.*

292. *Ibid.*



Plan masse de Port Grimaud - 1/5000
Source : dessin personnel



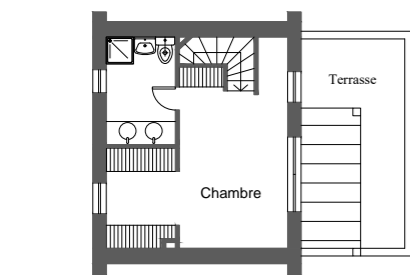
Plan masse de l'ordre de la construction des tranches de Port Grimaud - 1/5000
Source : dessin personnel

3/ La polarisation des modèles d'habitation : appartements et grandes maisons

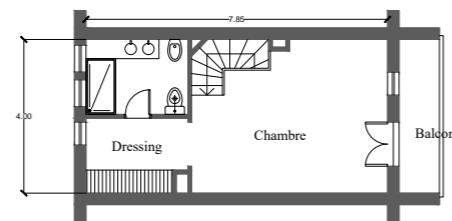
Dans la continuité des démarches initiées précédemment, les extensions successives de Port Grimaud sont pour ses équipes créatives l'occasion de faire évoluer les modèles des habitations.

Ainsi, dès les premières tranches de Port Grimaud II, deux nouveaux types de maisons à deux étages, spacieuses par rapport aux modèles précédents, voient le jour : la « Portale » (entre 90 et 100m² selon les modèles, 4 chambres) disposant d'une grande terrasse en R+2 et dont la variante permet de s'adapter aux angles des tracés des îles²⁹³, et un autre type de « Maison de Pêcheur » (95m², 3 chambres) agrémentée d'une loggia fermée en RDC et de terrasses sur les étages²⁹⁴.

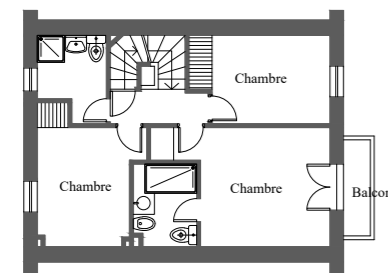
On constate également à partir du Rond d'eau la systématisation des quais-jardins, des quais plus grands, lumineux et verdoyants qu'auparavant, au détriment néanmoins des jardinets côté rue qui seront peu à peu abandonnés²⁹⁵.



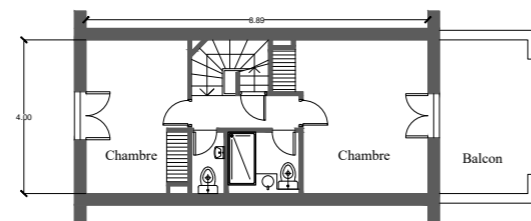
Portale - Plan de R+2 - 1/200
Source : dessin personnel



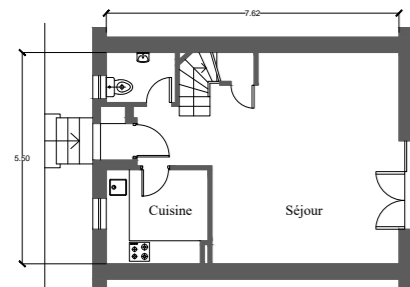
Pêcheur avec Loggia couverte - Plan de R+2 - 1/200
Source : dessin personnel



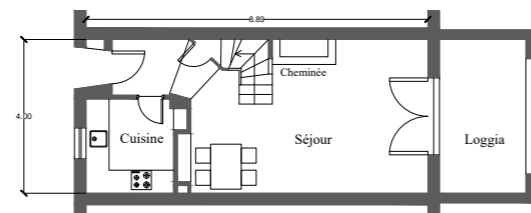
Portale - Plan de R+1 - 1/200
Source : dessin personnel



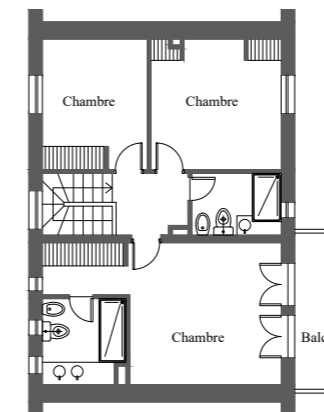
Pêcheur avec Loggia couverte - Plan de R+1 - 1/200
Source : dessin personnel



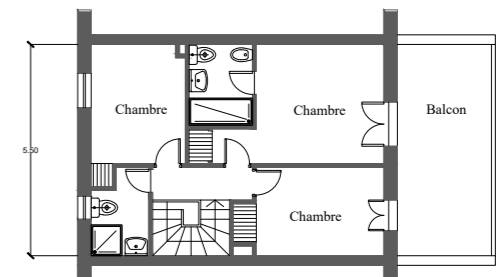
Portale - Plan de RDC - 1/200
Source : dessin personnel



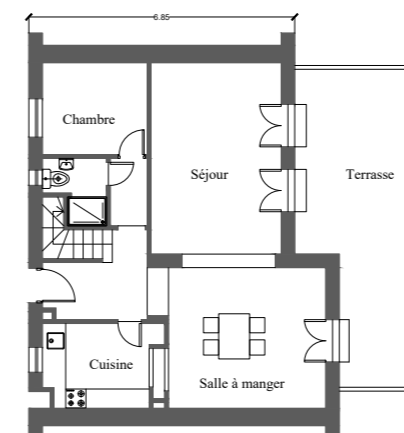
Pêcheur avec Loggia couverte - Plan de RDC - 1/200
Source : dessin personnel



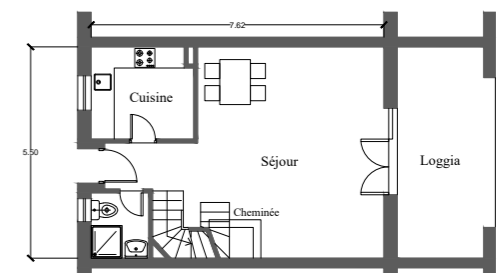
Borderive - Plan de R+1 - 1/200
Source : dessin personnel



Cassine - Plan de R+1 - 1/200
Source : dessin personnel



Borderive - Plan de RDC - 1/200
Source : dessin personnel



Cassine - Plan de RDC - 1/200
Source : dessin personnel

La fin du chantier de Port Grimaud II et le début de celui de Port Grimaud III advinrent cependant dans un contexte de crise immobilière succédant à l'élection de François Mitterrand en 1981, due à un déplacement des capitaux vers des pays frontaliers et résultant en un frein à la production et une crise du logement²⁹⁶.

François Spoerry et ses équipes s'adaptèrent à cette nouvelle situation en favorisant deux modèles d'habitations, à savoir les grandes maisons à destination des plus fortunés et les studios toujours accessibles aux classes moyennes malgré l'augmentation des prix²⁹⁷.

Le type de maison « Borderive » fut ainsi créé (100m², 4 chambres) large de 9.4m, disposant d'une chambre en RDC et d'une cour fermée²⁹⁸, l'Ile de la Désirade sera l'endroit de Port Grimaud qui en accueillera le plus²⁹⁹. Il sera suivi par la « Cassine » (75m², 3 chambres) disposant d'une terrasse couverte, puis par d'autres modèles placés plus ponctuellement. On peut ainsi citer les grandes maisons d'inspiration vénitienne près du Port Occidental, pourvues d'une grande terrasse couverte et d'une piscine, ou encore des demeures placées aux extrémités des rangées de maisons et bénéficiant d'une triple orientation³⁰⁰.

293. SPOERRY Bernard (Photographies de TOURNEBIZE Gérard), *Port Grimaud a 50 ans >1966...2016<*. Barcelone. Editions Presses Indice, Edition limitée à 1000 exemplaires, juin 2016.

294. *Ibid.*

295. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. »

Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

296. Entretien mené avec M. BOHL Xavier, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, et M. HAIDAR Waël, Architecte D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud, le 5 mai 2023.

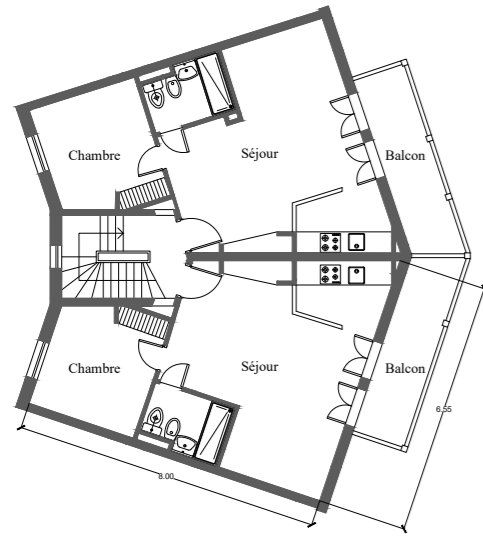
296. Entretien mené avec M. BOHL Xavier, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, et M. HAIDAR Waël, Architecte D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud, le 5 mai 2023.

297. *Ibid.*

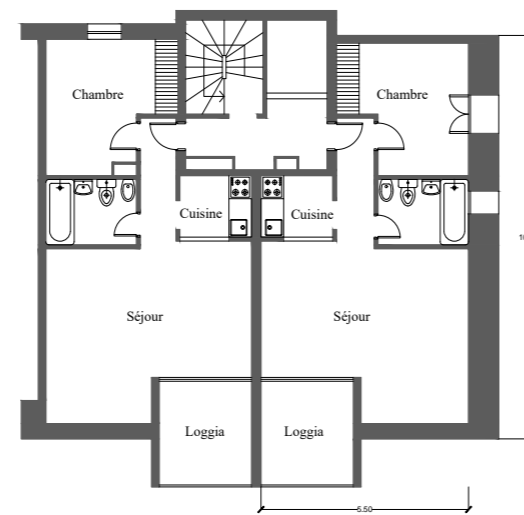
298. SPOERRY Bernard (Photographies de TOURNEBIZE Gérard), *Port Grimaud a 50 ans >1966...2016<*. Barcelone. Editions Presses Indice, Edition limitée à 1000 exemplaires, juin 2016.

299. Entretien mené avec M. BOHL Xavier, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, et M. HAIDAR Waël, Architecte D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud, le 5 mai 2023.

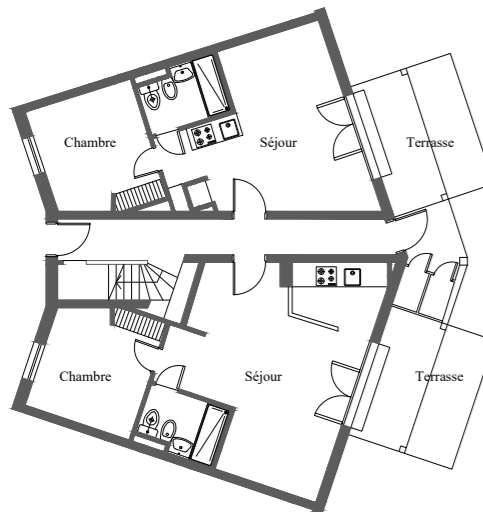
Dans le cas des studios, les appartements classiques sont utilisés mais les « Grimaldines » font également leur apparition, à tel point que Port Grimaud III comprendra 350 lots d'appartements ainsi qu'un port municipal³⁰¹. Ces « Grimaldines » sont souvent situés en extrémités d'îles pour bénéficier de plus d'amarrages, et prennent la forme d'une grande maison d'angle de 100m² dotés de quatre studios de 25m²³⁰². Les immeubles plus classiques sont eux composés de studios d'une ou deux chambres disposant tous d'une loggia ou d'un balcon³⁰³.



Grimaldines - Plan d'étage - 1/200
Source : dessin personnel



Appartements T2 - Plan d'étage courant - 1/200
Source : dessin personnel



Grimaldines - Plan de RDC - 1/200
Source : dessin personnel

Afin de vendre au mieux ces nouveaux logements, la promotion organisée par François Spoerry et ses collaborateurs met l'accent sur le caractère encore plus intime et confortable des nouveaux modèles, les présentant comme de nouvelles opportunités ouvertes par un projet qui reste unique en son genre³⁰⁴. À ce titre, on peut lire sur une plaquette publicitaire de la société ETIMA nommée *Un chef d'œuvre est toujours perfectible*, parue en 1978 pendant le développement de Port Grimaud II :

300. SPOERRY Bernard (Photographies de TOURNEBIZE Gérard), *Port Grimaud a 50 ans >1966...2016<*. Barcelone. Editions Presses Indice, Edition limitée à 1000 exemplaires, juin 2016.

301. BOHL Xavier, *Port Grimaud* (ouvrage non publié)

302. SPOERRY Bernard (Photographies de TOURNEBIZE Gérard), *Port Grimaud a 50 ans >1966...2016<*. Barcelone. Editions Presses Indice, Edition limitée à 1000 exemplaires, juin 2016.

303. *Ibid.*

304. Plaquette publicitaire *Un chef d'œuvre est toujours perfectible*, publiée en 1978 par la Société ETIMA, Archives de l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud.

« Depuis 12 ans, la construction, à Port Grimaud, a beaucoup évolué. Le vent, le soleil et la mer sont des forces qui ne s'appriivoisent pas en un jour. Les Maisons Nouvelles sont les Maisons de la maturité. Enrichies de l'expérience de toutes ces années, elles sont confortables, spacieuses et mieux finies. Port Grimaud pourtant, était déjà considéré comme un chef d'œuvre.

Mais un chef-d'œuvre n'est jamais qu'une étape sur le chemin de la perfection. Petits appartements, maisons moyennes ou grandes... il existe encore des places au paradis.

Mais il n'y aura jamais plus un autre Port Grimaud, Tant mieux pour ceux qui auront acheté. »³⁰⁵

Les récents quais-jardins ont aussi droit à une promotion particulière, une brochure publicitaire de l'époque vantant :

« Ainsi, vous aurez le plaisir inédit d'accoster parmi vos fleurs. Et de repartir en mer en passant par votre jardin. Le quai-jardin : un petit coin de mer fleurie pour vous tout seul. »³⁰⁶

Enfin, les parkings trouvent leur place à l'intérieur du projet, et font même l'objet d'expérimentations destinées à les intégrer formellement au tissu constitué. C'est le cas du projet d'Armand Spiegel, collaborateur historique de François Spoerry, qui dessina pour Port Grimaud II à la fin des années 1990 un parking à trois niveaux intégrant un niveau de logements afin d'en diminuer l'impact dans le paysage³⁰⁷.

Les extensions de Port Grimaud seront marquées par l'accentuation progressive du caractère privé et indépendant des habitations, certaines maisons disposant même d'un garage privatif, au détriment bien souvent de la dimension collective et du « paysage de la rue » si cher à François Spoerry.

4/ Un projet d'extension massive de Port Grimaud témoin de l'engouement provoqué par son succès

Pour conclure cette étude visant à retracer la formation de Port Grimaud, il apparaît finalement intéressant de se pencher sur le projet d'extension de la plaine de Grimaud voulu par le maire de l'époque, M. Jean-Paul Bréhant. Bien qu'il ne fût ni réalisé, ni à l'initiative de François Spoerry, ce projet d'extension montre l'engouement qu'a suscité Port Grimaud aussi bien auprès du public que de certains élus, voyant dans cette démarche un levier de restructuration du territoire³⁰⁸.

C'est en 1989, Port Grimaud II venait alors d'être achevé, que le maire de Grimaud Jean-Paul Bréhant a organisé un concours entre François Spoerry et Ricardo Bofill, deux architectes à la renommée internationale afin de planifier l'extension de Port Grimaud vers les terres. En effet le maire, dont certaines déclarations ont été retranscrites par Xavier Bohl dans la maquette de son livre, avait l'ambition de faire du fond du Golfe de Saint-Tropez un haut lieu du développement économique de la région³⁰⁹.

« Je crois que dans les décennies à venir le développement économique se fera au fond du Golfe. Ce n'est pas parce que c'est ma commune mais tout simplement parce que c'est le seul endroit plat de la région où l'on peut encore envisager de faire quelque chose de rationnel. »³¹⁰

Cette intention s'accompagnait également de la volonté de maîtriser le développement des activités sur sa commune, afin d'y éviter la croissance anarchique des constructions et des occupations qu'ont connu de nombreuses parties du littoral varois soumis à la forte fréquentation vacancière³¹¹.

305. *Ibid.*

306. Brochure publicitaire, Archives de l'Atelier Xavier Bohl 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud.

307. Entretien mené avec M. BOHL Xavier, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, et M. HAIDAR Waël, Architecte D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud, le 5 mai 2023.

308. BOHL Xavier, *Port Grimaud* (ouvrage non publié)

309. *Ibid.*

310. Propos de BREHANT Jean-Claude, recueillis par BOHL Xavier, *Port Grimaud* (ouvrage non publié)

311. BOHL Xavier, *Port Grimaud* (ouvrage non publié)

« [...] autant d'éléments qui nous poussent à vouloir maîtriser le développement de la commune pour éviter une certaine anarchie comme nous sommes habitués à voir ailleurs. »³¹²

En plus de favoriser l'économie de la région, l'objectif avancé avec ce projet était de favoriser une cohésion renforcée entre la vieille ville de Grimaud et son port, via l'utilisation de plus de 60ha de la plaine de Grimaud³¹³.

À l'échelle urbaine, les liens visuels entre les deux entités devaient être accentués, l'accès à la mer était facilité, un nouveau pôle autoroutier devait permettre de désengorger la RN 98 et un réseau de transports en commun devait être pensé afin de libérer les habitants de leurs voitures³¹⁴.

C'est toutefois à l'échelle des équipements que le projet démontrait une ambition débordante. D'une part, le maire entendait doter cette extension d'une place principale réunissant un musée, une annexe de la mairie, un Syndicat d'initiative, un Bureau PTT, une gendarmerie, une salle de congrès, des commerces sous arcades, des logements, une résidence pour personnes âgées, un petit hôtel³¹⁵. François Spoerry dessinera d'ailleurs cette place en s'inspirant de la Place Saint Marc de Venise, comme pour la Place de l'Église, ici ouverte sur le Château de Grimaud³¹⁶.

D'autre part, étaient demandée l'intégration d'une zone artisanale des métiers de la mer, deux hôtels de 3 et 4 étoiles avec piscines et jardins, une caserne de pompiers, des écoles maternelles et primaires, un supermarché de 15 000m², des logements sociaux et en accession et des parkings³¹⁷. Enfin un port, le Ginestel situé en amont de la Giscle dont le plan d'eau serait entouré de maisons accolées, de commerces et d'équipement hôteliers fit l'objet de nombreux dessins³¹⁸.

Ce projet fut cependant très décrié par la presse, et Jean-Claude Bréhant accusé de vouloir transformer Grimaud en « *Neully du Golfe* » ou le Var en « *Californie de l'Europe* »³¹⁹. Était en effet prévu d'investir des terrains certes en friche durant l'hiver mais servant de camping sauvage l'été, afin de favoriser une clientèle moins nombreuse et plus fortunée³²⁰.

Son trop grand coût, la présence de conflits d'intérêt entre les participants³²¹, ainsi que la pression d'associations de riverains et d'écologistes dénonçant les actions lourdes que devait subir le site (drainage du ruisseau de Saint-Pons et busage de la Giscle)³²² et voulant protéger les 2000ha de forêts et les 1000 ha de terres agricoles entourant le village de Grimaud³²³ ont fini par enterrer le projet. Il demeure néanmoins un témoignage fort de l'émulation provoquée par le succès commercial et critique populaire qu'a connu Port Grimaud.

312. Propos de BREHANT Jean-Claude, recueillis par BOHL Xavier, Port Grimaud (ouvrage non publié)

313. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. »

Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

314. Archives de l'Atelier Xavier Bohl

16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud.

315. BOHL Xavier, *Port Grimaud* (ouvrage non publié)

316. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. »

Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

317. Archives de l'Atelier Xavier Bohl

16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud.

318. *Ibid.*

319. BOHL Xavier, *Port Grimaud* (ouvrage non publié)

320. REIBEL Nicolas, *Port Grimaud, visions de ville.*

Mémoire de recherche sous la direction de CHEBAHI Malik, LAMBERT Guy, Thibault Estelle. ENSA Paris-Belleville, juin 2018.

321. Entretien mené avec M. BOHL Xavier, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, et M. HAIDAR Waël, Architecte

D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud, le 5 mai 2023

322. BOHL Xavier, *Port Grimaud* (ouvrage non publié)

323. REIBEL Nicolas, *Port Grimaud, visions de ville.*

Mémoire de recherche sous la direction de CHEBAHI Malik, LAMBERT Guy, Thibault Estelle. ENSA Paris-Belleville, juin 2018.



Vue perspective du plan d'urbanisme de l'extension de Port Grimaud, 1990

Source : Archives de l'Atelier Xavier Bohl



Croquis perspective du quartier du Ginestrel, François Spoerry, Juin 1990

Source : Archives de l'Atelier Xavier Bohl

La conception de Port Grimaud fut donc une longue recherche théorique marquée d'un côté par la permanence d'intentions fortes ayant donné au projet ses spécificités pour lesquelles il fut particulièrement plébiscité. D'un autre côté, certaines autres intentions ont dû s'effacer ou se remodeler afin de conférer au projet une dimension plus réaliste ayant permis sa concrétisation.

Même après les débuts de sa construction Port Grimaud s'est constitué par un apprentissage constant afin de répondre au mieux aux nécessités imposées par le site ou aux exigences des occupants. Cependant, ni les difficultés économiques, ni les rudesses du site, ni le renouvellement des modèles d'habitation n'ont contrarié la formation d'une spatialité globale si particulière, conférant à la cité lacustre son cadre si particulier.



Vue aérienne de la Place du Marché,
Port-Grimaud I - Archives de l'Atelier Xavier Bohl

III. COMPOSITION SAVANTE AU SERVICE D'UN CADRE PITTORESQUE

TABLE DES MATIÈRES - PARTIE III

A. UN CADRE PITTORESQUE CRÉÉ AVEC SOIN

1/ Composer avec des formes traditionnelles en glorifiant l'imperfection	112
2/ Briser la monotonie symptôme de la modernité : éloge de la variation extérieure permanente	113
3/ Recourir au réemploi de matériaux et de techniques pour légitimer l'authenticité du projet	115
4/ Masquer toute forme de technologie dans un souci d'immersion	117

B. UNE ARCHITECTURE D'IMITATION ENRICHIE PAR UNE SPECTACULARISATION HABILE

1/ Une composition maîtrisée à toutes les échelles dans une démarche d'œuvre totale	119
2/ L'importance du cheminement dans la découverte de la spatialité de Port Grimaud	123
3/ La recherche d'un lyrisme pittoresque par l'interaction des habitants, de l'architecture et de la mer	132

C. LES SUCCÈS DE LA DÉMARCHE CRÉATIVE PAR LA CONTESTATION DES MÉTHODES DES MODERNES

1/ Prouver la primauté des formes anciennes pour répondre aux besoins présents	135
2/ Composer avec le site pour trouver une forme de légitimité	137
3/ Retisser le lien rompu entre architectes et grand public	139
4/ Faire école sans le vouloir : Le théoricien malgré lui	140

A. UN CADRE PITTORESQUE CRÉÉ AVEC SOIN

1/ Composer avec des formes traditionnelles en glorifiant l'imperfection

Au regard des références architecturales et urbaines dont s'est inspiré François Spoerry pour créer Port Grimaud, ainsi qu'au vu des effets ménagés pendant sa visite, il apparaît que la spatialité si propre à la cité lacustre provient de l'enrichissement d'un cadre pittoresque par une composition habile.

Pour tenter de comprendre le fonctionnement de cette spatialité, il est nécessaire dans un premier temps de passer en revue les différents principes qui fondent ce cadre pittoresque, dans un projet qui s'est construit à l'inverse de ses références, à savoir dans une temporalité courte et pensé comme une œuvre totale.

Tout d'abord, le principe le plus évident et le plus mis en avant dans la composition de ce cadre est le recours dans les différentes échelles du projet aux formes, dimensions et proportions typiques des villages traditionnels, notamment provençaux³²⁴. François Spoerry entend recréer une apparence issue des méthodes de construction vernaculaires, des formes nées dans le temps long, bien souvent en l'absence d'architecte, liées aux matériaux et au climat du site et sans forcément d'attention accrue à la cohérence vis-à-vis des édifices alentours³²⁵.

« 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. [...] 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. »³²⁶

Pour ce faire, François Spoerry et son équipe dessinent les habitations de Port Grimaud avec les hauteurs basses, les tons pastel et les formes des toits des maisons provençales³²⁷, mais pour revenir à ce qu'il appelle « l'aimable désordre qui était de règle jadis »³²⁸, il implémente volontairement dans leur disposition de nombreuses imperfections propres aux villages traditionnels. Ainsi, la présence de gabarits communs couplée à l'absence de verticalité des façades, à la variété des ouvertures et des revêtements, aux différences de hauteurs des maisons mitoyennes et aux nombreux détails parsemés dans le projet participent à la création de cette atmosphère pittoresque³²⁹. Cependant, c'est bien l'échelle urbaine qui va servir à lier ces habitations en un ensemble organique reposant sur les mêmes principes souvent accidentels, des modèles de référence³³⁰. Les maisons disposent ici de jardins aux contours irréguliers et s'imbriquent parfois sans s'aligner dans des rues aux largeurs variables et refusant tout tracé rectiligne³³¹.

« Faire une ville c'est très différent que de faire un assemblage de maisons. Une ville c'est un être organique, avec un cœur, une tête, un corps, des bras, des jambes, et il faut qu'on arrive à lui donner un sens. La plupart du temps, dans une réalisation actuelle, ce sont simplement des maisons qu'on a mises les unes à côté des autres sans qu'il n'y ait véritablement un plan organique qui permette de comprendre comment il fonctionne. »³³²

324. SPOERRY François, avec la collaboration de GAILLARD Marc. *L'architecture douce - de Port-Grimaud à Port-Liberté*. Paris. Editions Robert Laffont, 1989.

325. ROBICHON François, *Port-Grimaud, Cité douce*. D'ARCHITECTURE n° 46, Juin 1994

326. SPOERRY François, avec la collaboration de GAILLARD Marc. *L'architecture douce - de Port-Grimaud à Port-Liberté*. Paris. Editions Robert Laffont, 1989.

327. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. » Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

328. SPOERRY François, avec la collaboration de GAILLARD Marc. *L'architecture douce - de Port-Grimaud à Port-Liberté*. Paris. Editions Robert Laffont, 1989.

329. PARISOT Serge-Henri. *Port-Grimaud et la Côte des Maures*. Paris. Editions Grange Bateliere, 1 janvier 1972.

330. REICHENBACH François, *Port-Grimaud, un rêve réalisé*.

Documentaire présenté par François Spoerry. Archives de l'Atelier Xavier Bohl. Fin des années 1980

331. PARISOT Serge-Henri. *Port-Grimaud et la Côte des Maures*. Paris.

Editions Grange Bateliere, 1 janvier 1972.

332. REICHENBACH François, *Port-Grimaud, un rêve réalisé*.

Documentaire présenté par François Spoerry. Archives de l'Atelier Xavier Bohl. Fin des années 1980

2/ Briser la monotonie symptôme de la modernité : éloge de la variation extérieure permanente

On retrouve ensuite comme principe fondateur du cadre de Port Grimaud la volonté de briser toute impression de monotonie, et ce à plusieurs échelles du projet. Il s'agit en effet pour François Spoerry de se différencier le plus possible des grandes opérations immobilières constituées de bâtiments mornes et répétitifs où règne l'anonymat³³³ afin de proposer des formes variées favorisant l'appropriation des habitants³³⁴. Par cette démarche, il se rapproche également de l'architecture traditionnelle de villégiature dans laquelle, pour les raisons évoquées plus tôt, les habitations sont dissemblables les unes des autres malgré un aspect global similaire.

Cependant, cette démarche de refus de l'uniformité n'est pas exclusive à Port Grimaud, Pascale Bartoli décrivant dans sa thèse *Expérimentations et innovations des programmes résidentiels de vacances dans la période des « Trente Glorieuses »*. Le cas du littoral varois, cette volonté comme étant commune à plusieurs opérations balnéaires de la même époque, motivée par le besoin de séduire les vacanciers malgré la nécessité de rationaliser la construction et la forme des logements³³⁵.

Ce besoin économique peut toutefois s'accompagner d'une intention plus sociale. L'article *Territoire, ville et architecture balnéaire, l'exemple de la Grande Motte* rapporte la volonté de Jean Balladur de créer une forme urbaine et architecturale originale, refusant l'uniformité mais sans pour autant favoriser l'individualisme, le conduisant à ménager une morphologie homogène et continue en conservant une différenciation des bâtiments³³⁶.

Dans le cas de Port Grimaud, cette volonté de favoriser l'appropriation au détriment de l'anonymat se fait en premier lieu par la différenciation systématique des façades des maisons, marquées par une standardisation et une préfabrication poussée³³⁷. Cette diversité est obtenue par les différences d'alignements, de hauteur, mais également en variant le nombre, le placement, la forme des éléments structurels, architecturaux et décoratifs constituant les façades, à savoir les portes, fenêtres, volets, ferronneries, linteaux, etc.³³⁸ Les revêtements jouent un grand rôle dans cette différenciation, les couleurs des maisons sont choisies parmi un nuancier de 14 teintes pastels et ocres, mais il existe des façades en pierres sèches accrochées à la structure, auxquelles s'ajoutent les coloris des volets³³⁹. On trouve également une grande diversité d'entrées, allant du simple auvent de bois au fronton classique, avec toutefois des occurrences uniques dispersées dans le projet³⁴⁰.

La liaison entre les habitations est assurée par des règles de proportions et de composition communes mais également par les toitures, qui bien qu'elles adoptent des formes différentes en fonction des types de bâtiments, sont toutes recouvertes de tuiles, leur assurant un fort rôle unificateur³⁴¹.

« Comme dans une symphonie, tout le monde ne peut pas jouer n'importe quelle musique, il faut un chef d'orchestre, des éléments de liant et de séparation. Le toit est un des fondements de la liaison. Ici à Port

333. SPOERRY François, avec la collaboration de GAILLARD Marc. *L'architecture douce - de Port-Grimaud à Port-Liberté*. Paris. Editions Robert Laffont, 1989.

334. PARISOT Serge-Henri. *Port-Grimaud et la Côte des Maures*. Paris. Editions Grange Batelière, 1 janvier 1972.

335. BARTOLI Pascale, *Expérimentations et innovations des programmes résidentiels de vacances dans la période des « Trente Glorieuses »*. Le cas du littoral varois,

Thèse de doctorat, Architecture, Université Aix- Marseille ED 35, sous la direction de HANROT Stéphane et de BONILLO Jean-Lucien (co-directeur de thèse) France, 2014.

336. PRELORENZO Claude, BORRUEY René, *Territoire, ville et architecture balnéaire, l'exemple de la Grande Motte*. Paru dans Les Cahiers de la recherche architecturale, n° 32/33, 3ème trimestre 1993, pp. 59-72.

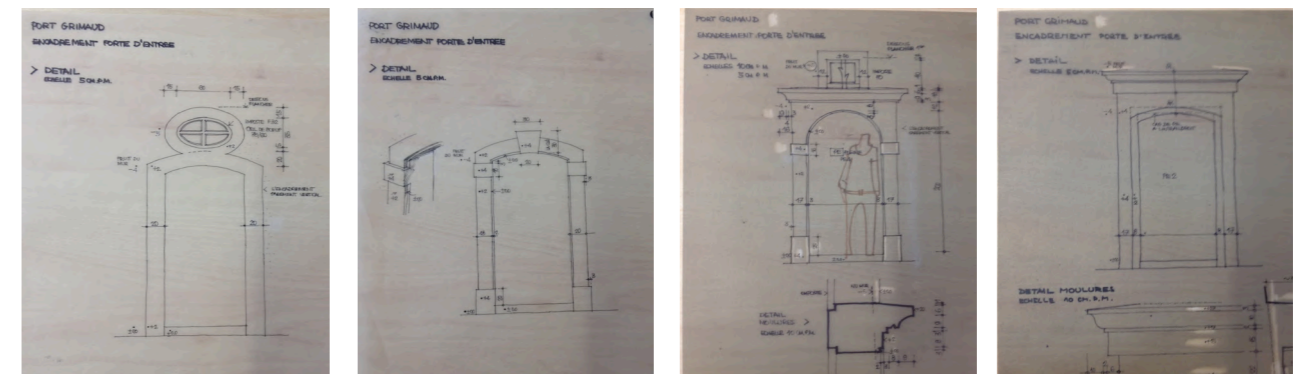
337. PARISOT Serge-Henri. *Port-Grimaud et la Côte des Maures*. Paris. Editions Grange Batelière, 1 janvier 1972.

338. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. » Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

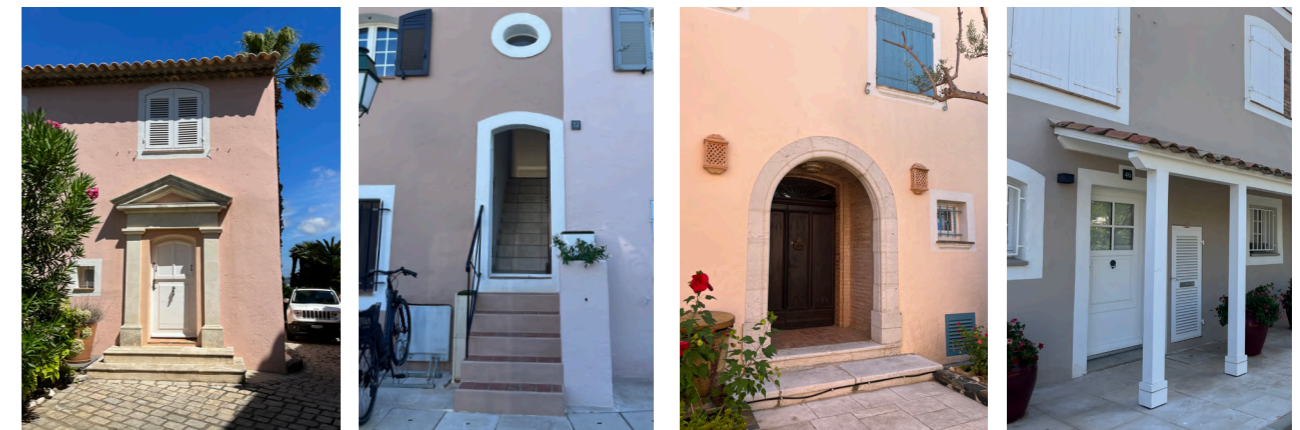
339. ROBICHON François, *Port-Grimaud, Cité douce*. D'ARCHITECTURE n° 46, Juin 1994

340. *Ibid.*

341. Entretien mené avec M. BOHL Xavier, Architecte, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud. Le 24 février 2023.



Dessins de différents encadrements de porte d'entrée, Cabinet d'Architecture de François Spoerry
Source : Archives Départementales de Colmar - Fond François Spoerry



Photographie de différents traitements des portes d'entrée à Port Grimaud I
Source : Photographies personnelles



Photographie de différents assemblages entre couleurs et modèles de garde-corps
Source : Photographies personnelles



Photographie de la Rue du Ponant depuis le Canal Occidental, 2022
Source : Photographie personnelle

Grimaud tous les bâtiments ont des toits en tuiles, l'église, la maison commune, les maisons, ça ne nous empêche pas d'avoir des maisons de différentes couleurs. »³⁴²

De plus, la variété est assurée à l'échelle urbaine par les nombreux décalages, désalignements mentionnés dans la partie précédente, mais également par de nombreux éléments urbains, à l'image des percées visuelles, des tours, des portes, très souvent inattendus et qui recréent le genre d'événements que l'on pourrait s'attendre à trouver dans un village traditionnel³⁴³.

Le critique Yvan Christ après avoir révisé son jugement sur Port Grimaud, portera dans la préface de *L'architecture douce - de Port-Grimaud à Port-Liberté* un regard particulièrement favorable sur cette démarche de différenciation.

« Une variété chaleureuse : elle 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. »³⁴⁴

3/ Recourir au réemploi de matériaux et de techniques pour légitimer l'authenticité du projet

La conception de ce cadre va également être marquée par le recours à des matériaux de récupération, permettant à la fois de donner ce cachet pittoresque tant désiré à une architecture standardisée, mais aussi d'économiser sur le prix des matériaux pour ainsi construire la première tranche à moindre coût³⁴⁵.

Forts de l'étude du parcours architectural de François Spoerry, on peut ici retrouver l'influence de Jacques Couëlle, son premier professeur d'architecture avec qui il collabora de 1932 à 1935, qui exerçait principalement sur la Côte d'Azur où il avait pour habitude d'intégrer des éléments archéologiques à ses propres réalisations, à l'image du Château de Pigranel, près de Mougins³⁴⁶.

C'est donc d'un important chantier de démolition d'un vaste quartier de Romans-sur-Isère, dans la Drôme, qu'est issue une grande partie des matériaux récupérés et implémentés dans la première tranche, parmi lesquels une grande variété d'éléments de ferronnerie, de menuiseries, d'éléments de charpente, de tuiles et de carrelages³⁴⁷.

Ces matériaux déjà patinés furent grandement utilisés pour les éléments extérieurs, ainsi, les vieilles poutres récupérées furent préférées aux madriers équarris mécaniquement pour la construction des loggias³⁴⁸. Les tuiles anciennes furent massivement employées, changeant de couleur différemment les unes des autres et permettant à la végétation de pousser sur les toits, contrairement aux tuiles industrielles³⁴⁹.

De nombreux éléments de mobilier urbain furent également récupérés et réemployés, un grand nombre de candélabres GHM, des bancs ornés, des poteaux, plusieurs bornes en pierre, des pavés de rue ainsi que la fontaine située contre la maison commune³⁵⁰.

D'une manière quelque peu différente François Spoerry s'est employé à utiliser à plusieurs reprises des techniques de mise en œuvre traditionnelles d'inspiration portugaise. On peut ainsi citer l'utilisation

342. *Ibid.*

343. Entretien mené avec M. BOHL Xavier, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, et M. HAIDAR Waël, Architecte D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud, le 5 mai 2023.

344. SPOERRY François, avec la collaboration de GAILLARD Marc. *L'architecture douce - de Port-Grimaud à Port-Liberté*. Paris. Editions Robert Laffont, 1989.

345. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. » Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

346. ROBICHON François, *Port-Grimaud, Cité douce*.

D'ARCHITECTURE n° 46, Juin 1994

347. BRETTEVILLE Jacques. *Port-Grimaud*. Rennes. Ouest-France éditeurs, 30 juin 1994.

348. *Ibid.*

349. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. » Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

350. Entretien mené avec M. BOHL Xavier, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, et M. HAIDAR Waël, Architecte D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud, le 5 mai 2023.



Photographie d'un candélabre récupéré, 2023
Source : Photographie de Xavier Bohl



Photographie de la vasque récupérée accolée à la Maison Commune, 2022
Source : Photographie personnelle



Photographie des loggias de l'Hôtel Giraglia, 2023
Source : Photographie de Xavier Bohl



Photographie d'un banc récupéré, 2023
Source : Photographie de Xavier Bohl



Photographie de la Fontaine de la Place François Spoerry
Source : port-grimaud.org



Photographie des calades de la Place du Marché, 2022
Source : Photographie personnelle

précédemment évoquée d'azulejos portugais aux motifs floraux pour parer la fontaine de la Place du Sud de Port Grimaud II³⁵¹.

L'exemple le plus marquant reste toutefois les calades, très présentes à Lisbonne depuis le XVI^e siècle et toujours employées aujourd'hui³⁵². On retrouve ces assemblages de galets pavant le sol à Port Grimaud sous un passage couvert de la Place du Marché, qui furent réalisés en deux mois au moyen d'environ 200 000 galets noirs et blancs de basalte ou de calcaire³⁵³. Leur assemblage forme des motifs en lien avec le commerce devant lequel ils se situent, on trouve ainsi un vaporisateur pour la parfumerie, un livre et une plume pour la librairie, un appareil photo à soufflet pour le photographe, etc.³⁵⁴

De nombreuses boutiques ont cependant aujourd'hui changé de destination, mais ces calades restent un témoignage fort de la volonté de François Spoerry de renforcer le caractère authentique de Port Grimaud en réutilisant des traditions artistiques. Elles nous informent également des types de commerces dont l'architecte souhaitait peupler son projet afin de lui conférer les attributs d'un véritable village.

4/ Masquer toute forme de technologie dans un souci d'immersion

Enfin, l'harmonie ainsi créée ne devait pas être dénaturée par la présence visuelle des réseaux permettant le fonctionnement du confort moderne nécessaire aux habitants³⁵⁵.

« Une harmonie qui vient aussi de l'absence de tout élément intempestif tels que les fils aériens, antennes, poteaux. Si le visiteur ou l'habitant au premier abord ne s'en rend pas compte, bientôt pourtant l'impression de soulagement le gagne, tant il est vrai que la prolifération de ces signes de la modernité a provoqué un véritable désastre dans bien des villages et villes de France. »³⁵⁶

Plusieurs solutions furent trouvées afin de masquer les différents réseaux tout en garantissant un confort technologique d'une qualité remarquable pour l'époque.

Concernant la distribution de l'électricité, elle est assurée par un réseau de câbles souterrains sillonnant la ville jusqu'à des armoires techniques et des compteurs regroupés dans des petites constructions extérieures en pignon de chaque rue intégrées à l'architecture du site³⁵⁷. Même si des compteurs individuels furent néanmoins de plus en plus installés à l'intérieur des maisons, aucun fil électrique ni isolateur n'est présent³⁵⁸. À noter que le même traitement est réservé pour les locaux à ordures, prenant la forme de petits édicules se fondant dans le site.

Le même cheminement souterrain est emprunté par les canalisations de gaz, de téléphone et de télévision.

Le gaz est distribué dans les habitations par ces canalisations depuis de grandes cuves situées à côté du parking, qui accueille également deux antennes collectives redistribuant les chaînes de télévision jusqu'aux récepteurs placés dans chaque logement par un câblage souterrain doté d'amplificateurs, évitant de fait les antennes individuelles³⁵⁹.

De plus, c'est une bâtisse d'inspiration provençale dessinée par François Spoerry et située avant la Route Nationale qui abrite le central téléphonique alors à la pointe de la technologie, ne desservant pas uniquement Port Grimaud mais aussi les villes alentours³⁶⁰.

351. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. » Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

352. *Ibid.*

353. *Ibid.*

354. *Ibid.*

355. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. » Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

356. *Ibid.*

357. BRETTEVILLE Jacques. *Port-Grimaud*. Rennes.

Ouest-France éditeurs, 30 juin 1994.

358. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. » Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

359. *Ibid.*

360. *Ibid.*

Afin de desservir les différentes îles du projet, y compris en eau potable, les réseaux passent par l'intérieur des ponts et sont accessibles via des trappes de visite³⁶¹. Le retour des eaux usées passant également par les ponts est rendu possible par des trappes de relevage, très évoluées pour l'époque, pour rejoindre jusqu'en 1995 une station d'épuration placée au fond du parking, qui fut supprimée pour permettre le raccordement au réseau communal³⁶².

Dans les années 1980, Port Grimaud fut même le terrain d'expérimentation de nouvelles technologies lorsque les grands pays industriels initiaient les essais des premières liaisons à fibres optiques. La ligne reliant Port Grimaud à Antibes fut l'une des deux premières liaisons expérimentales, après celle reliant Cagnes à Juan-les-Pins, et des câbles furent installés en partant de la plage de Port Grimaud II. Ils ne sont toutefois plus utilisés aujourd'hui³⁶³.

François Spoerry et ses équipes se sont donc attaché à créer un cadre pittoresque avec le plus grand soin, s'attachant à dissimuler tout élément susceptible de briser l'immersion en révélant les techniques particulièrement avancées qui furent employées que ce soit dans le cadre de la construction ou pour assurer le confort des habitants.



Photographie d'un local d'ordures ménagères sur la rue du Ponant, 2023
Source : Photographie personnelle



Photographie du central téléphonique à Port Grimaud II
Source : port-grimaud.org

361. BOHL Xavier, *Port Grimaud* (ouvrage non publié)

362. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. » Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

363. CHESNOY José, *Antibes-Port Grimaud, Première mondiale par fibres optiques sous-marines avec répéteurs*. Les Cahiers de la FNARH n°145, janvier 2022.

B. UNE ARCHITECTURE D'IMITATION ENRICHIE PAR UNE SPECTACULARISATION HABILE

1/ Une composition maîtrisée à toutes les échelles dans une démarche d'œuvre totale

Nous l'avons vu, une grande attention a été portée à la création d'un cadre donnant l'impression d'une architecture pittoresque. Il apparaît cependant par une étude plus approfondie du projet que l'entière du dessin de Port Grimaud a fait l'objet d'une maîtrise poussée, du plan masse jusque dans ses détails.

Il est alors cohérent d'affirmer que Port Grimaud a été conçu comme une œuvre d'art totale, utilisant par la maîtrise de ses différentes échelles des principes de composition précis afin d'enrichir spatialement ce cadre pittoresque, donnant à la cité lacustre sa spatialité si particulière.

Bien que le plan masse soit avant tout dessiné pour permettre la desserte de chaque maison par la mer, la navigation des voiliers et faciliter le renouvellement de l'eau³⁶⁴, à l'échelle urbaine le projet est traversé par une série d'axes, parfois praticables à pied, en bateau ou simplement visuels. Ils possèdent plusieurs rôles, servent à relier physiquement ou visuellement des espaces dans ou en dehors du projet, indiquent le cheminement à emprunter par la vue d'un élément significatif.

Pour ce faire, le plan masse s'articule avec des éléments architecturaux et des détails savamment disposés créant ainsi divers événements parcourant le projet, et dont le rôle peut être parfois de surprendre, parfois de rassurer.

Dans certains cas, ces éléments prennent place sur le tracé des axes urbains pour ainsi les faire exister spatialement dans le projet, les caractériser, leur donner un rôle. En effet, on peut trouver sur le tracé de ces axes des ouvertures pratiquées dans le tissu des maisons, favorisant l'apport de lumière naturelle et la ventilation, prenant la forme de plaquettes ou de quais publics, servant ainsi à amarrer de petites embarcations ou à attendre les coches d'eau.

Leur alignement permet alors de créer des percées permettant d'embrasser visuellement plusieurs plans du village et du paysage, créant ainsi d'impressionnantes perspectives. De plus, ces percées peuvent être alignées avec d'autres éléments, comme une porte monumentale, une tour ou le tracé d'un canal, le plan masse étant dessiné pour permettre à la vue de porter le plus loin possible, souvent inopinément, en traversant un pont ou au détour d'une rue.

À titre d'exemple, la rue reliant la Place du Sud à l'Île Ronde est alignée avec la Place de l'Église, permettant à celui qui se tient à l'entrée de Port Grimaud II d'apprécier sous l'arc d'une porte monumentale plusieurs plans successifs de canaux et de bâtiments laissant apercevoir le clocher de l'église situé à l'autre extrémité du projet.

Dans d'autres cas, c'est en dehors des grands tracés que prennent place des éléments permettant de déterminer des espaces plus intimes. Il s'agit ici des différentes portes, porches et entrées monumentales empruntées aux villes anciennes, servant à marquer le passage d'une rue publique à un quartier d'habitation semi-privé. Habilement intégrés à l'architecture de la rue, ces éléments créent pour le visiteur la surprise, attisent sa curiosité mais lui permettent aussi de pouvoir s'abriter momentanément du soleil.

Du côté de l'habitant, ils ont pour effet de renforcer le sentiment d'intimité, de chez-soi, en représentant un seuil marquant l'intériorité d'un petit quartier d'habitation.

Cet effet est renforcé par le fait que ces entrées sont des éléments singuliers, tantôt épais, tantôt fins, recouverts ou non de végétation, parfois simplement un porche mais parfois une arche soutenant tout un bâtiment, l'arc peut être surbaissé ou en plein cintre, parfois surmonté d'un ornement.



Photographie de la percée depuis l'entrée de Port-Grimaud II jusqu'au clocher de l'Eglise à Port Grimaud I
Source : Gérard Tournebize - gerardtournebize.com



Porte séparant la rue de l'Île Longue et la rue des Deux Ports, 2022
Source : Photographie personnelle



Porte séparant la Place du Marché de la rue de l'Octogone, 2022
Source : Photographie personnelle

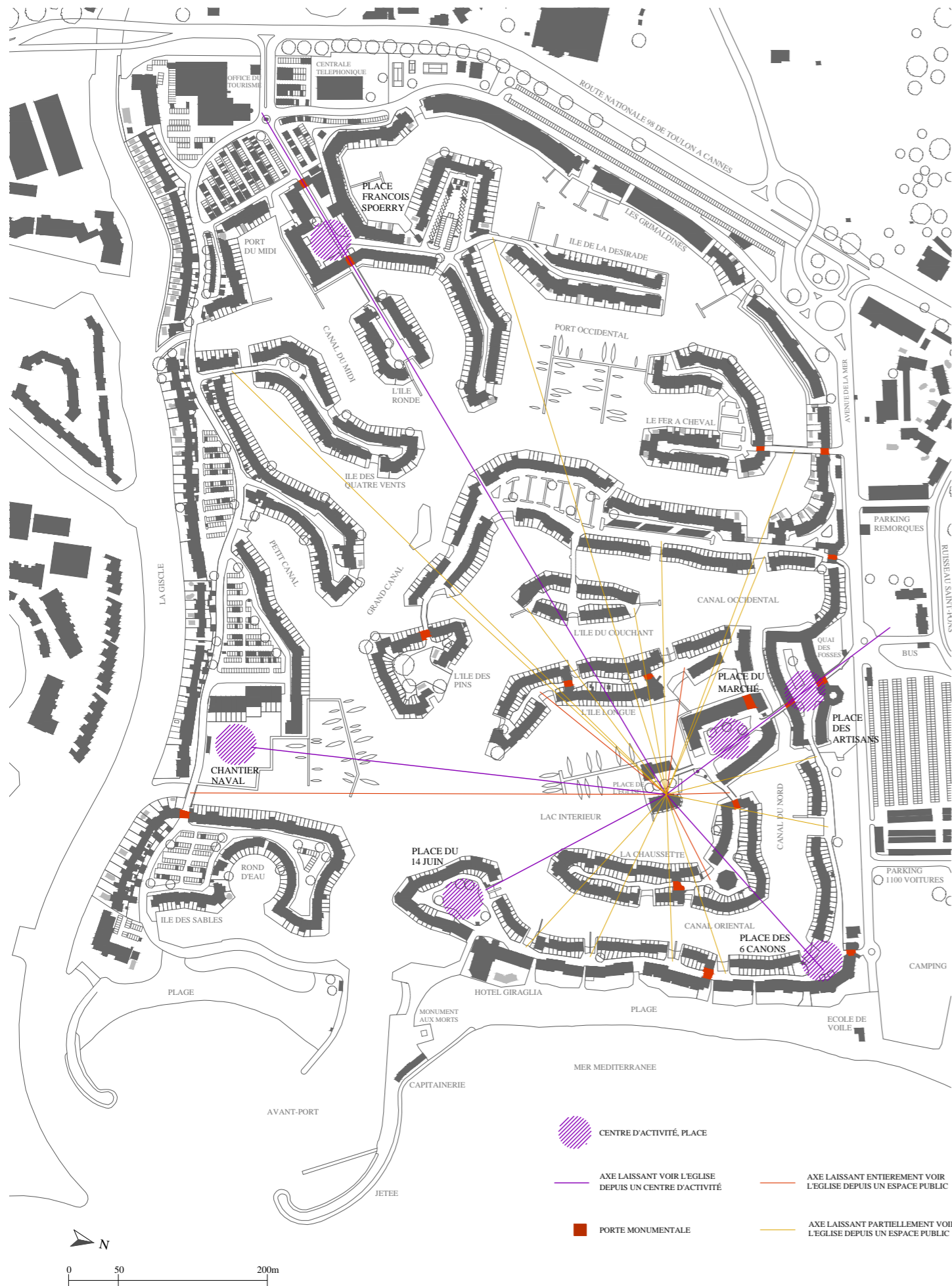


Porche situé à l'extrémité nord de l'Île du Couchant, 2022
Source : Photographie personnelles



Porte séparant la rue des Deux Ports et la rue de l'Île Longue, 2022
Source : Photographie personnelles

364. BOHL Xavier, *Port Grimaud* (ouvrage non publié)



Plan schématique des relations visuelles entre un centre d'activité ou un espace public et l'Eglise ou son clocher - 1/5000
 Source : dessin personnel



Plan schématique des percées visuelles depuis les espaces publics vers d'autres espaces publics ou vers le lointain - 1/5000
 Source : dessin personnel

Là encore, Port Grimaud partage un important point commun avec de nombreux autres projets construits après 1945 à destination des vacanciers. Pascale Bartoli, dans sa thèse déjà mentionnée à plusieurs reprises, évoque le rôle majeur joué par l'organisation de groupes de voisinage pour faciliter la sociabilité, ainsi que la création d'espaces de transition afin de préserver leur intimité³⁶⁵.

François Spoerry n'entend donc pas recréer uniquement les formes de l'architecture des villages traditionnels, mais également les sensations qu'elle provoque chez celui qui la traverse ou l'habite³⁶⁶.

« J'ai voulu 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. 'Si la ville n'est pas un peu folle, ce sont ses habitants qui risquent de le devenir', écrit Jacques Rigaud. »³⁶⁷

Il enrichit toutefois cette palette d'émotions par la manière dont il rend ce cadre pittoresque plus spectaculaire, par l'articulation de plusieurs échelles dans lesquelles dialoguent les éléments créant des répétitions et des particularités, impliquant de fait une maîtrise du dessin sur toute la durée de réalisation du projet.

Cette démarche de composition, Xavier Bohl l'a attribuée durant nos échanges à sa formation classique aux Beaux-Arts³⁶⁸, lui ayant permis de maîtriser les articulations entre axialité, formes urbaine, perspectives et modénatures³⁶⁹.

2/ L'importance du cheminement dans la découverte de la spatialité de Port Grimaud

C'est donc en grande partie par la visite que se révèlent les qualités spatiales de Port Grimaud, c'est en arpentant le projet que le visiteur va pouvoir découvrir les événements successifs qui vont émailler son parcours. Toutefois, Port Grimaud a cela de particulier qu'il peut se parcourir aussi bien par la terre que par la mer, les canaux tout autant que les rues font donc l'objet d'une attention particulière.

D'un côté les rues sont pensées pour donner l'impression de parcourir un village à l'architecture vernaculaire, dont le cadre se trouve être constamment animé et enrichi par de nombreux événements se succédant au fil du cheminement³⁷⁰. Ainsi, la présence de parcs, de jardinets, de portes ou de plaquettes desquelles s'élancent parfois des pontons de bois confère à ce cadre cohérent et continu une grande variété dans les espaces qui le constituent.

« J'ai souhaité que les rues fussent le contrepoint, l'envers des canaux. C'est pourquoi nous y avons aménagé des échancrures, des échappées visuelles sur le paysage maritime. »³⁷¹

D'un autre côté, les canaux révèlent une autre manière d'arpenter le projet, bien plus libre mais toujours agrémentée d'une série d'événements animant le paysage. La navigation y est guidée par des points de repère comme des tours ou le clocher de l'église, les angles des îles sont souvent marqués par des maisons plus imposantes, le plan d'eau alterne entre des canaux et des bassins plus larges et les endroits où accoster sont variés : quai privatif, plaquette, quai public, grand port, etc.

365. BARTOLI Pascale, *Expérimentations et innovations des programmes résidentiels de vacances dans la période des « Trente Glorieuses »*. Le cas du littoral varois, Thèse de doctorat, Architecture, Université Aix- Marseille ED 35, sous la direction de HANROT Stéphane et de BONILLO Jean-Lucien (co-directeur de thèse) France, 2014.

366. SPOERRY François, avec la collaboration de GAILLARD Marc. *L'architecture douce - de Port-Grimaud à Port-Liberté*. Paris. Editions Robert Laffont, 1989.

367. *Ibid.*

368. *Ibid.*

369. Entretien mené avec M. BOHL Xavier, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, et M. HAIDAR Waël, Architecte

D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud, le 5 mai 2023.

370. SPOERRY François, avec la collaboration de GAILLARD Marc. *L'architecture douce - de Port-Grimaud à Port-Liberté*. Paris. Editions Robert Laffont, 1989.

371. *Ibid.*

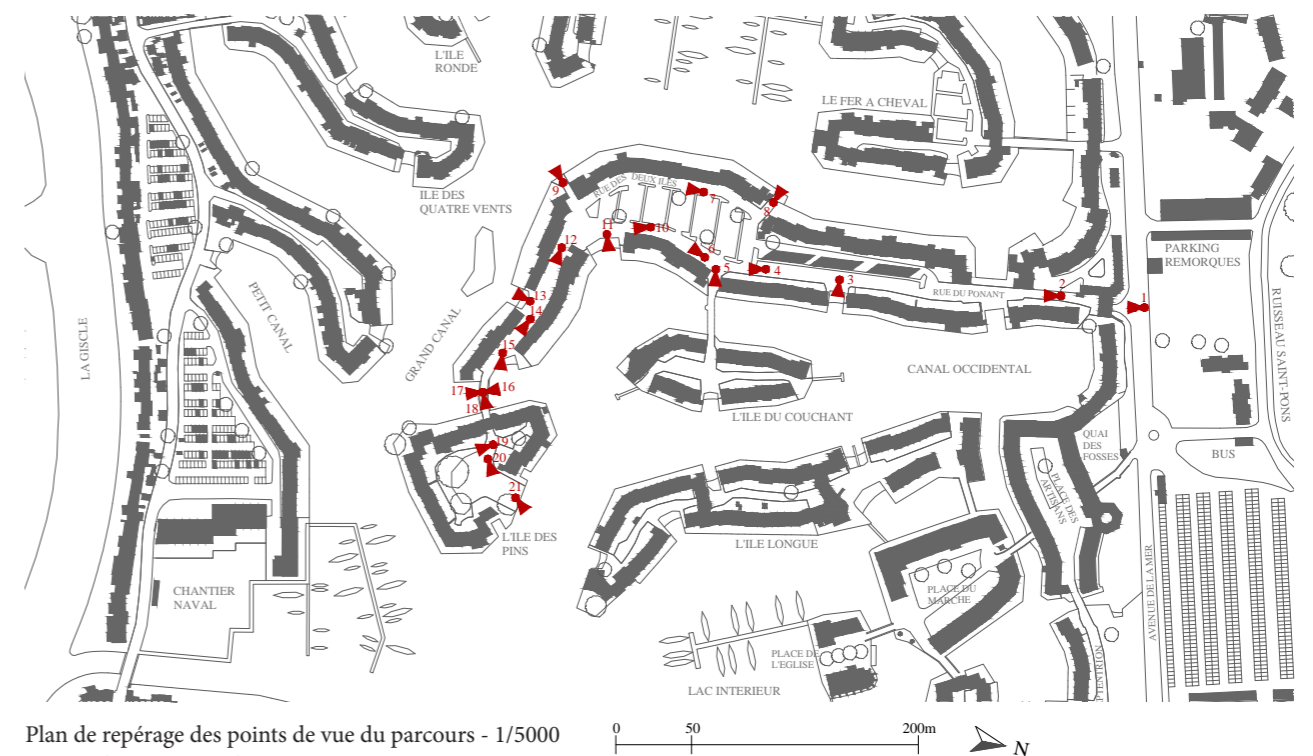
« La mer à l'intérieur de Port Grimaud est apprivoisée et calme, les canaux sont surs, les bateaux s'y promènent lentement ne causant ni vague, ni danger. »³⁷²

À noter que l'église est un élément important marquant les parcours d'entrée dans la cité lacustre, aussi bien par la terre que par la mer. L'arrivée en bateau à Port Grimaud s'effectue d'abord par une passe relativement étroite débouchant sur un vaste bassin appelé le Lac Intérieur, duquel sont visible l'église, ses vitraux et surtout son clocher, mais également la maison de l'architecte marquant aussi le paysage au moyen d'un élément vertical, ici une tour d'inspiration sarrasine³⁷³. L'entrée par la route s'effectue sur un grand axe donnant à voir tout d'abord le campanile, puis révélant progressivement l'entièreté de l'église à mesure de l'avancement. À propos de ce procédé de composition, François Spoerry déclarera dans l'entretien de l'article *Portrait de François Spoerry* de Maurice Culot :

« Je veux toujours disposer d'un grand axe qui forme le repère de l'urbanisation et débouche sur un point représentatif. Je sais que cela relève d'une conception pompier mais c'est le seul principe que je sois jamais arrivé à comprendre. »³⁷⁴

La promenade jouant un si grand rôle dans l'expérience de la spatialité de Port Grimaud, il apparaît important de l'étudier au moyen d'une séquence urbaine retranscrite ici sous forme de photographies accompagnées de croquis, afin de représenter au mieux la richesse et la variété avec lesquelles sont traités les cheminements dans le projet.

Cette séquence couvre un parcours traversant des quartiers d'habitations privées en reliant l'entrée gardée donnant sur la rue du Ponant située sur la septième tranche, jusqu'à l'île aux Pins se trouvant à l'extrémité de la huitième tranche. Particulièrement représentative de la manière dont est pensé le projet, elle montre une diversité d'événements ponctuant le parcours mais également le résultat du travail consistant à créer une architecture semblant pittoresque, un aspect de village dans un quartier excentré des cœurs d'animation du projet.



Plan de repérage des points de vue du parcours - 1/5000

Source : dessin personnel

372. DE HAMEL Bruno (producteur), *Port Grimaud raconté par François Spoerry*.

Archives de l'Atelier Xavier Bohl. Fin des années 1980.

373. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. »

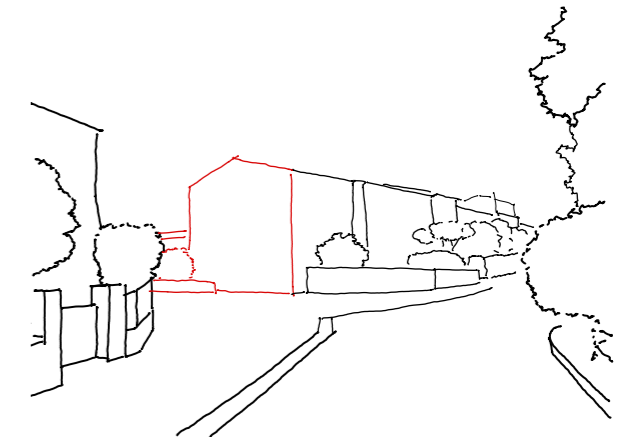
Disponible à l'adresse : <http://www.port-grimaud.org/index.html>

374. CULOT Maurice, *Portrait de François Spoerry*.

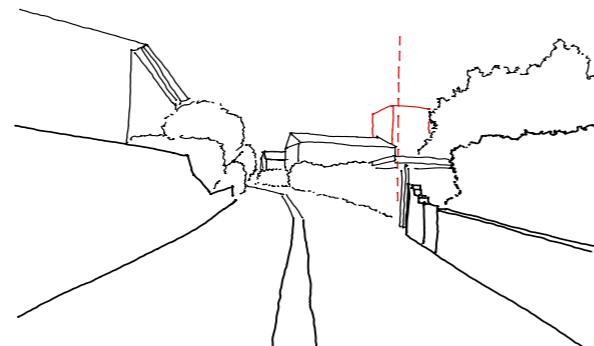
Archives d'Architectures Modernes, n°12, Bruxelles, 1977



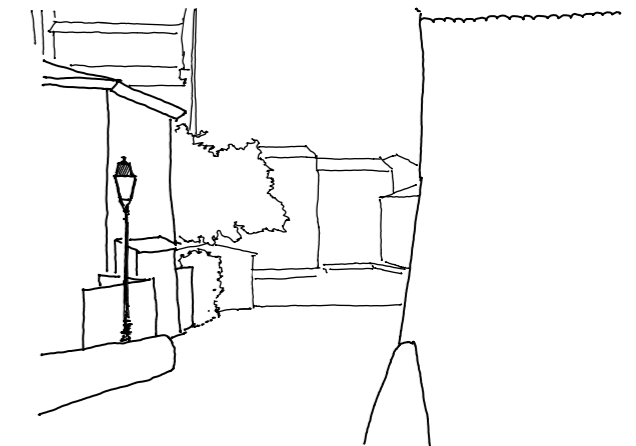
1. Depuis la rue bordant Port Grimaud, l'accès à la rue du Ponant est signifié par un bâtiment massif percé par une voute en arc surbaissé, grillagée en l'absence de gardien.



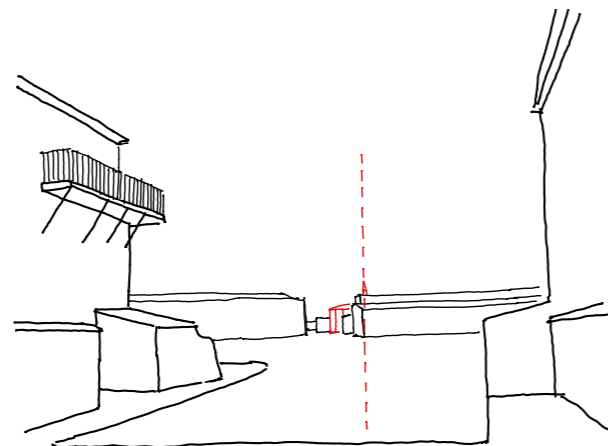
4. Tandis que le parking agrémenté d'arbres est positionné sur la droite, le regard est inmanquablement attiré par une autre ouverture pratiquée dans le tissu des maisons relativement basses de ce côté de la rue des Deux Iles succédant à la rue du Ponant.



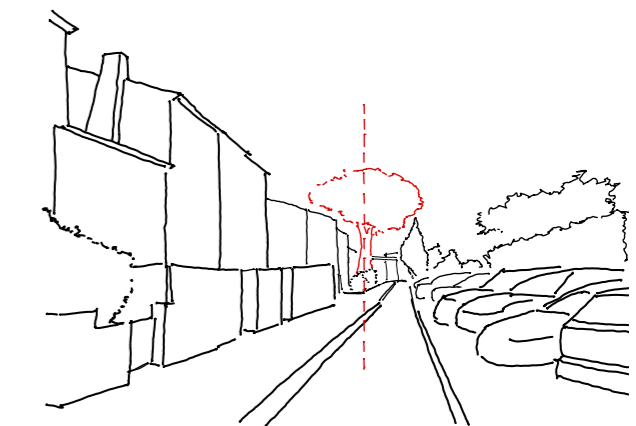
2. Passée cette porte, nous entrons dans la rue du Ponant, au début de laquelle on ne trouve pas directement de façades de maisons mais des murets bas complétés de haies végétales afin de préserver l'intimité des habitants.



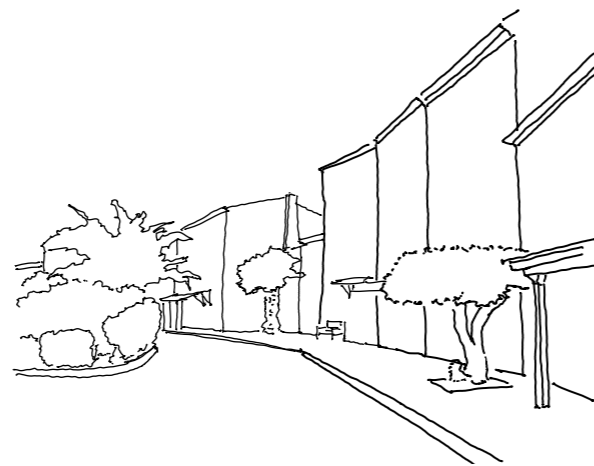
5. La percée ne s'ouvre toutefois pas sur un canal mais sur un pont menant ici à l'île du Couchant, aligné avec plusieurs autres ouvertures dans les rangées de maisons des tranches plus lointaines.



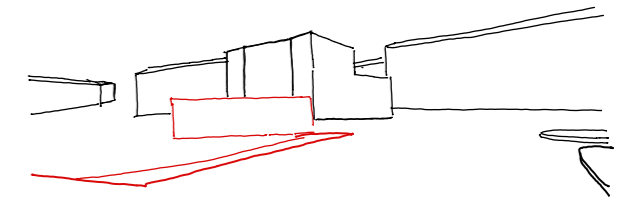
3. Plusieurs percées telles que celle-ci s'ouvrent sur le côté gauche de la rue, créant des perspectives comportant plusieurs plans. Celle-ci permet de voir successivement l'île Longue, la Place de l'Église, jusqu'à l'île de la Chaussette.



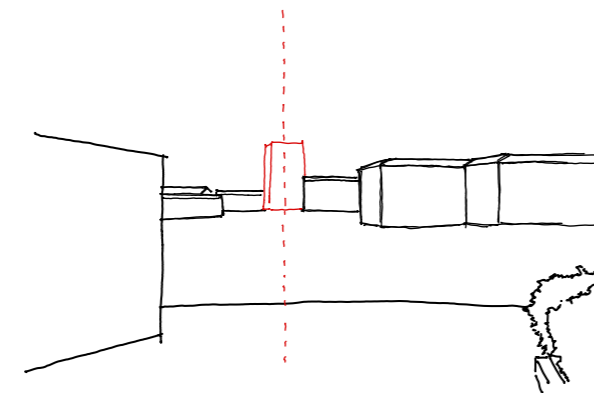
6. Continuer de ce côté de la rue nous fait longer des maisons aux apparences variées dotées de courettes dont les murets sont bien souvent en pierres sèches. On constate les concessions faites aux voitures qui prennent place à l'intérieur des rues élargies, mais le regard est très vite attiré par un grand pin parasol légèrement décalé par rapport à l'axe de la rue.



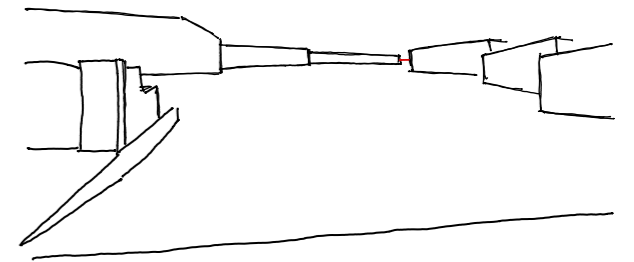
7. On constate de l'autre côté de la rue la diversité des maisons, présentant une grande variété de hauteurs, revêtements, retrait par rapport à la rue mais également dans le positionnement des ouvertures ou encore les porches et auvents. La présence de végétation permet de masquer la vue du parking depuis les maisons et de rendre la promenade plus agréable et ombragée.



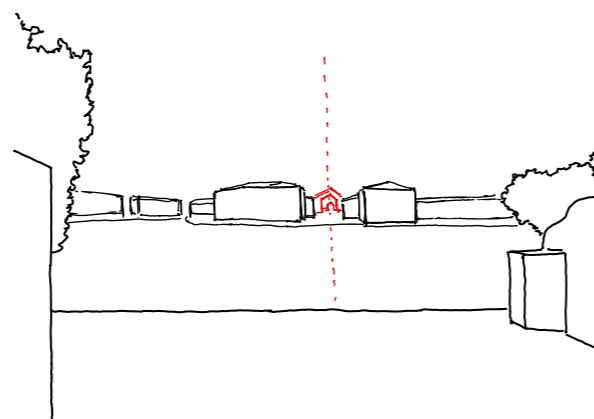
10. La rue des Deux Iles se poursuit par une portion plus étroite que précède une plagette qui se démarque des autres rencontrées jusqu'ici par sa largeur,



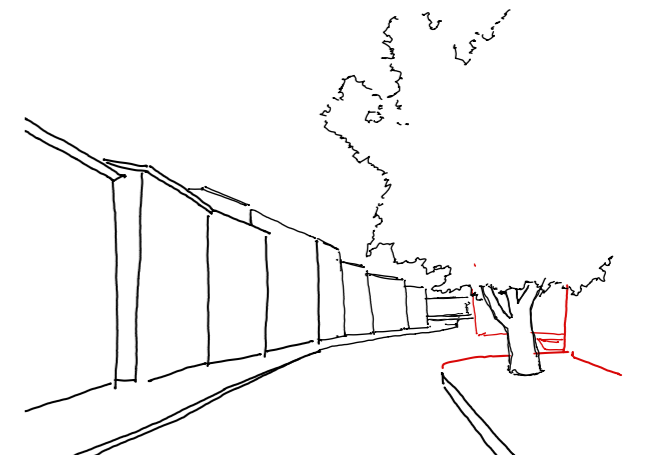
8. S'ouvrent alors une série de percées entre ces maisons, celle-ci marquée au centre par la tour de l'île nommée le Fer à Cheval, mais laissant toutefois apercevoir l'île de la Désirade, les Grimaldines ainsi que les montagnes au loin.



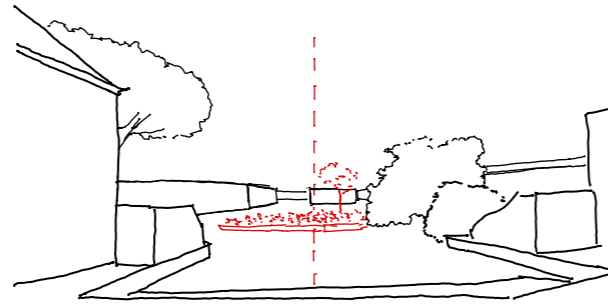
11. Cette plagette laisse le regard porter particulièrement loin, en permettant au promeneur d'apprécier l'extrémité de l'île du Couchant, puis l'extrémité de l'île Longue, jusqu'à la Grand rue située sur la Première Tranche. Il est même possible d'y voir la mer par l'entrée du port quand la vue est dégagée.



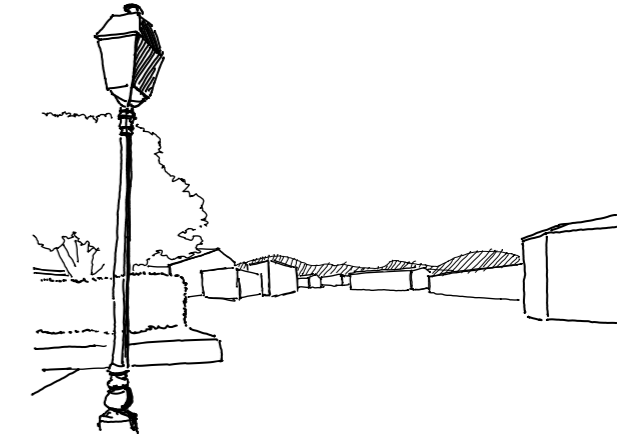
9. Cette autre percée est située sur l'axe précédemment mentionné reliant l'entrée de Port Grimaud II au clocher de l'église. Elle permet de ce point de vue de voir en son centre les différentes portes marquant successivement les quartiers de Port Grimaud II, tout en laissant le regard fuir sur des rangées de maisons à droite et sur l'arrière-pays à gauche.



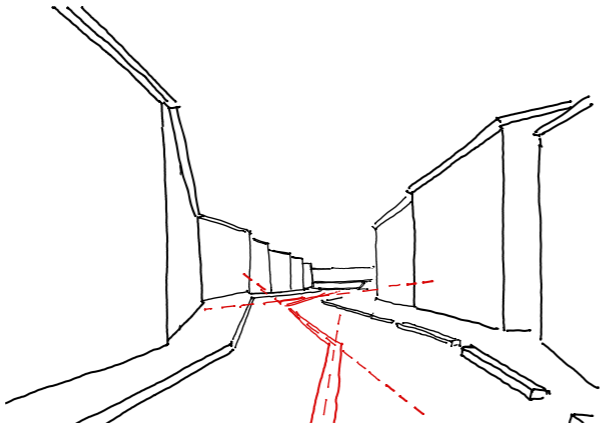
12. Le tissu des maisons se fait alors plus resserré, la rue plus étroite et sinueuse, les habitations bien que toutes différentes adoptent des hauteurs plus similaires, sans trop de retrait par rapport à la rue.



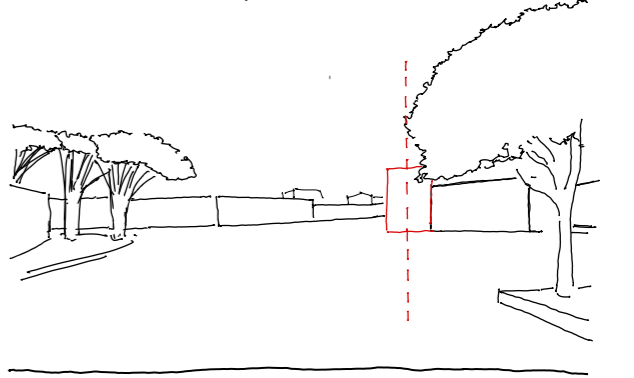
13. Une surprenante ouverture, préalablement masquée par un arbre, donne ici sur une petite île composée en réalité d'un morceau du site d'origine avant sa transformation. Elle fut aménagée d'après la volonté de François Spoerry, afin de permettre aux enfants d'y jouer aux explorateurs, d'où la présence de la plaquette pour amarrer de petites embarcations³⁷⁵.



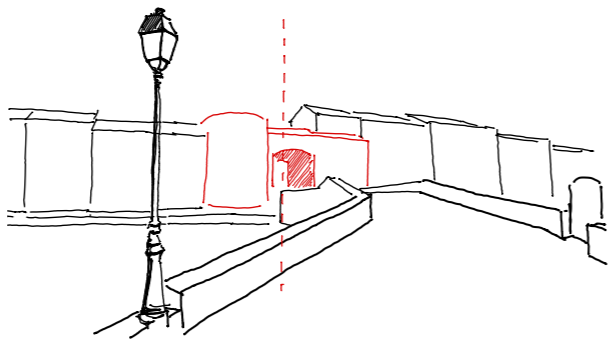
16. Toutefois, pendant la traversée le regard s'échappe d'un côté comme de l'autre du pont sur de grands espaces contrastant avec l'ambiance de la rue des Deux Iles. Du côté gauche, le regard porte au loin sur le Canal Occidental entre l'Ile du Couchant et l'Ile Longue.



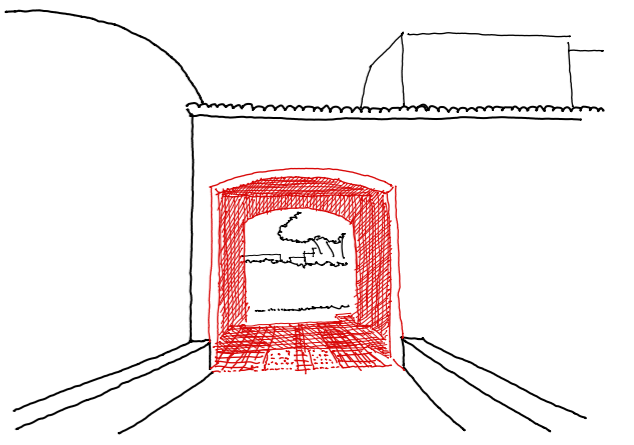
14. Le modèle de rue étroite se poursuit alors, les maisons ne disposant plus de jardinets ni de courettes mais un trottoir végétalisé du côté droit, la présence d'arbustes ainsi que la présence de mobilier urbain de récupération confèrent à la rue une ambiance paisible et pittoresque.



17. La perspective du côté droit est encadrée par des pins parasols et donne sur l'embranchement entre le Grand Canal et le Petit Canal, laissant voir les façades sur canal de la rue des Voiliers.

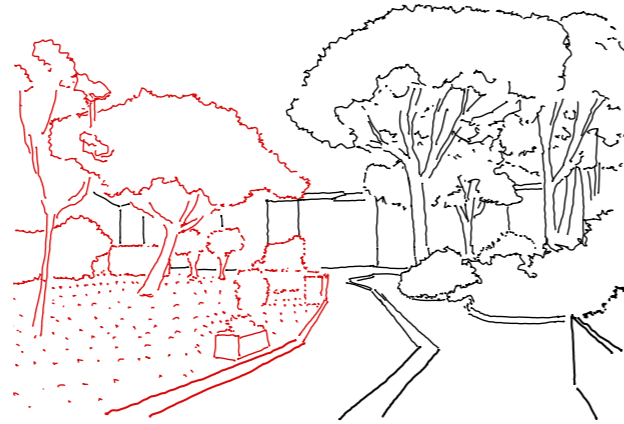


15. À l'extrémité de la rue des Deux Iles, le tissu serré s'ouvre sur un pont accompagné d'une plaquette à sa gauche, et permet de desservir l'Ile aux Pins dont on aperçoit la porte.

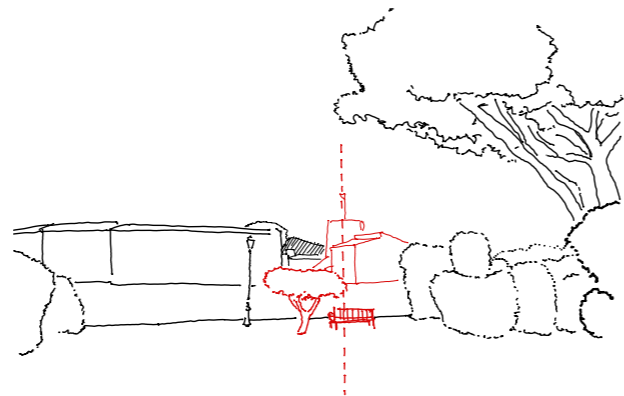


18. L'accès à l'Ile aux Pins s'effectue par une porte certes moins massive que celle sur la rue mais tout aussi épaisse, marquant de fait l'entrée par un espace ombragé entre deux espaces lumineux, un procédé architectural très classique. Le passage d'un quartier à un autre est également marqué par un changement dans la matérialité du sol, passant du bitume à un revêtement en pierres.

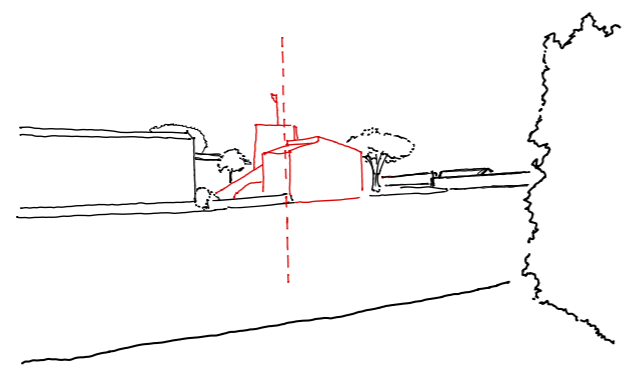
375. SPOERRY François, avec la collaboration de GAILLARD Marc. L'architecture douce - de Port-Grimaud à Port-Liberté. Paris. Editions Robert Laffont, 1989.



19. Tandis que la partie gauche donne sur une impasse intimiste desservant plusieurs maisons formant l'angle de l'île, tourner à droite cependant mène à un parc arboré souvent décrit comme la partie la plus végétalisée du projet³⁷⁶, derrière lequel prennent place une rangée de maisons à l'ombre d'imposants pins parasols.



20. La disposition du parc et l'ouverture entre les rangées d'arbustes nous pousse à le traverser, guidé par l'unique banc situé à son extrémité derrière lequel on devine la présence des canaux ainsi que de la tour d'inspiration sarrasine de la maison de François Spoerry³⁷⁷.



21. L'extrémité du parc, point final de cette séquence, permet d'apprécier la maison de François Spoerry et son jardin, tout en laissant la vue s'échapper sur le lointain des deux côtés, à gauche sur le Canal Occidental et à droite sur le Grand Canal, le port et l'entrée maritime de Port Grimaud.

376. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. » Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>
377. Ibid.

3/ La recherche d'un lyrisme pittoresque par l'interaction des habitants, de l'architecture et de la mer

Enfin, l'étude des écrits de François Spoerry laisse apparaître l'intention formulée à plusieurs reprises de doter son architecture d'un certain lyrisme. Sa position d'opposition à la lourdeur et au gigantisme dont ont pu faire preuve certains architectes modernes ou de l'avant-garde d'après 1945 s'est traduite par la volonté d'apporter à ses projets une simplicité et une légèreté, voire une poésie³⁷⁸.

À ce titre, il affirmera son goût pour l'ornement, dont on peut sûrement attribuer la parenté à son éducation architecturale classique mais qu'il décrira comme adapté à une architecture entendant retisser des liens entre les individus, leur environnement et leurs traditions³⁷⁹.

« J'ai souhaité rendre à Port Grimaud cet esprit de fête, car l'ornement est souvent un clin d'œil, une façon de ne pas trop se prendre au sérieux, la part de fantaisie nécessaire pour inviter à la courtoisie, à la bonne humeur et à la convivialité. »³⁸⁰

Questionné en 1977 par Maurice Culot sur la nouvelle vague d'architectes baroques, il répondra :

« Mais j'aime beaucoup le baroque. Je préfère ça à la triste uniformité de Sarcelles. »³⁸¹

Pour résumer ses intentions concernant les effets qu'il voulait donner à percevoir, à ressentir quant au cadre, à l'ambiance qu'il a conçue si méthodiquement pour sa ville, il va citer dans son livre *L'architecture douce - de Port-Grimaud à Port-Liberté* les paroles de Phèdre dans le texte *Eupalinos ou l'Architecte*, un dialogue poétique écrit par Paul Valéry et publié pour la première fois en 1921.

« Dis-moi (puisque tu es si sensible aux effets de l'architecture), n'as-tu pas observé, en te promenant dans cette ville, que d'entre les édifices dont elle est peuplée, les uns sont muets ; les autres parlent ; et d'autres enfin, qui sont les plus rares, chantent ? — Ce n'est pas leur destination, ni même leur figure générale, qui les animent à ce point, ou qui les réduisent au silence. Cela tient au talent de leur constructeur, ou bien à la faveur des Muses. »³⁸²

Ces déclarations nous permettent alors de comprendre l'objectif qu'il poursuivait en apportant autant d'attention à la création d'autant d'événements, d'espaces différents. On peut voir un tel souci du détail, de la mise en scène comme servant à conférer au projet une harmonie générale au sein de laquelle prendrait place une série d'histoires diverses, conférant au projet une poésie certaine.

« A Port-Grimaud, et dans les autres chantiers que nous avons en cours, nous voulons faire une architecture qui chante. [...] les ponts de Port Grimaud ou ses portes monumentales sont aussi des lieux propres à poétiser l'espace et c'est pour cela qu'ils ont été dessinés »³⁸³

Nous l'avons vu, la spatialité de Port Grimaud met en exergue deux imaginaires, celui du village pittoresque et celui de la mer, en les réunissant en un seul lieu. La cité lacustre parvient ainsi à conjuguer les sensations qui leur sont associés, à savoir le caractère intime et rassurant du foyer, et la liberté et l'aventure permise par la navigation en mer.

378. SPOERRY François, avec la collaboration de GAILLARD Marc. *L'architecture douce - de Port-Grimaud à Port-Liberté*. Paris. Editions Robert Laffont, 1989.

379. Ibid.

380. Ibid.

381. CULOT Maurice, *Portrait de François Spoerry*.

Archives d'Architectures Modernes, n°12, Bruxelles, 1977

382. VALÉRY PAUL, *Œuvres de Paul Valéry. Volume I* (p. 67-191). Paris.

Éditions du Sagittaire, 1931.

383. SPOERRY François, avec la collaboration de GAILLARD Marc. *L'architecture douce - de Port-Grimaud à Port-Liberté*. Paris. Editions Robert Laffont, 1989.

Le lyrisme que François Spoerry cherche à conférer à son projet n'est donc pas le « *lyrisme rationnel* »³⁸⁴ mis en avant par Jean Balladur décrit dans l'article *Territoire, ville et architecture balnéaire, l'exemple de la Grande Motte*, mais bien une poésie adaptée au caractère paisible d'une mer domestiquée³⁸⁵.

Dans le cadre de Port Grimaud, ce lyrisme se manifeste par l'interaction de l'architecture, des habitants et de la mer, y créant toute une série d'événements. Les percées visuelles en sont un exemple mais on peut également citer les effets obtenus par les voiliers traversant la ville et dont les mâts surpassent les toits des maisons, ou encore la manière dont « *dansent les feux-follets des réverbères qui s'égrènent le long des quais* »³⁸⁶.

Enfin, cette ambiance sera pointée comme une des réussites du projet, y compris par des critiques ayant préalablement attaqué Port Grimaud, à l'image de Claude Parent, cité par François Robichon dans son article *Port-Grimaud, Cité douce*.

« *Son œuvre est tout à fait aux antipodes de la mienne, et comme tant d'autres j'ai d'abord été très réservé. Mais je ne voulais pas être injuste, c'est pourquoi à deux reprises, j'ai visité Port Grimaud, m'y attardant longuement. Il y a réellement un climat, ça plaît, ça marche.* »³⁸⁷

384. PRELORENZO Claude, BORRUEY René, *Territoire, ville et architecture balnéaire, l'exemple de la Grande Motte*. Paru dans Les Cahiers de la recherche architecturale, n° 32/33, 3ème trimestre 1993, pp. 59-72.

385. DE HAMEL Bruno (producteur), *Port Grimaud raconté par François Spoerry*. Archives de l'Atelier Xavier Bohl. Fin des années 1980.

386. BRETTEVILLE Jacques. *Port-Grimaud*. Rennes. Ouest-France éditeurs, 30 juin 1994.

387. ROBICHON François, *Port-Grimaud, Cité douce*. D'ARCHITECTURE n° 46, Juin 1994



Photographie de la Rue des Deux Ports
Source : Gérard Tournebize - gerardtournebize.com



Photographie de l'accès au Canal du Nord
Source : Gérard Tournebize - gerardtournebize.com



Photographie du Canal du Nord à la tombée de la nuit
Source : Gérard Tournebize - gerardtournebize.com

C. LES SUCCÈS DE LA DÉMARCHE CRÉATIVE PAR LA CONTESTATION DES MÉTHODES DES MODERNES

1/ Prouver la primauté des formes anciennes pour répondre aux besoins présents

Dès l'achèvement des premières tranches, Port Grimaud fut vigoureusement critiqué par de nombreux architectes et critiques dénonçant la démarche d'imitation dont faisait preuve François Spoerry, qualifiant le projet de pastiche et mettant l'accent sur son aspect de décor factice³⁸⁸. À ce titre le documentaire produit par Antenne 2 en 1983 *Port-Grimaud, Chefs d'œuvre en péril*, donne la parole à plusieurs habitants, architectes ou critiques, parmi lesquels on peut entendre Yvan Christ et Jean Ballardur.

« C'est à la fois un faux Saint-Tropez, un faux Venise, une fausse Martigues. C'est un beau décor mais je n'aime pas vivre dans un décor, j'aime vivre dans une véritable ville, au bord de véritables rues. C'est un décor charmant qui a été conçu par un architecte sensible, qui m'en a beaucoup voulu des choses méchantes que j'avais dites sur lui. Peut-être serais-je moins méchant aujourd'hui, mais je reste quand même très sceptique, je n'aime pas ses créations totales de néoprovençalisme. »³⁸⁹

« Moi j'aime beaucoup, sur le plan de l'urbanisme, je crois que mon ami Spoerry a réalisé quelque chose qui est à une bonne échelle. J'avoue que dans la mesure où il s'est amusé à faire du pastiche et où il a exprimé cet amusement, je l'accepte mais à priori ce n'est pas mon tempérament d'architecte de faire du pastiche. »³⁹⁰

Bien que de nombreuses critiques prirent pour cible la copie et l'utilisation abusive de références architecturales, il existe certains aspects pour lesquels la démarche d'imitation fut une réussite, aussi bien sur le plan théorique que pratique.

En premier lieu, François Spoerry semble avec l'utilisation des formes des villages traditionnels avoir trouvé une réponse aux problématiques posées par la thématique nouvelle du tourisme de masse.

En effet, et malgré une réception critique négative, Port Grimaud apparaît très vite comme un indéniable succès populaire et commercial³⁹¹. La cité lacustre attire à elle en nombres toujours croissants touristes et acheteurs, trouvant là un cadre propre au dépaysement, à la fois calme et ludique, intégré dans son site, bien loin du gigantisme caractérisant certaines autres opérations balnéaires de la même époque³⁹².

« Nous pensons que la redécouverte des qualités et du charme de l'architecture régionale, et la fait d'avoir affirmé dès le début que c'était l'architecture régionale que nous voulions défendre, protéger, réhabiliter, ont contribué à la réussite de Port Grimaud. »³⁹³

Le projet est donc perçu comme agréable à vivre et à visiter, mais il possède également la qualité de ne laisser que très peu percevoir la relative densité des 2200 logements qu'il abrite. Bien que ces logements soient pour la plupart des appartements ou des maisons accolées de 4.5m de largeur, ni leur grand nombre ni leur densité ne sont perceptibles. Cela du fait des canaux créant de la distance entre les rangées de maisons, des ouvertures constantes sur le paysage lointain, du nombre d'étages limité des constructions et de leur disposition³⁹⁴.

388. Entretien mené avec Mr BOHL Xavier, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, et Mr HAIDAR Waël, Architecte D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud, le 5 mai 2023.

389. Propos de CHRIST Yvan, recueillis par DE LAGARDE Pierre, *Port-Grimaud, Chefs d'œuvre en péril*. Produit par Antenne 2. 28 août 1983.

Accessible sur le site de l'INA : <https://www.ina.fr/ina-eclair-actu/video/i00013791/port-grimaud>

390. Propos de BALLADUR Jean, recueillis par DE LAGARDE Pierre, *Port-Grimaud, Chefs d'œuvre en péril*. Produit par Antenne 2. 28 août 1983.

Accessible sur le site de l'INA : <https://www.ina.fr/ina-eclair-actu/video/i00013791/port-grimaud>

391. REIBEL Nicolas, *Port Grimaud, visions de ville*.

Mémoire de recherche sous la direction de CHEBAHI Malik, LAMBERT Guy, Thibault Estelle.

ENSA Paris-Belleville, juin 2018.

392. BOHL Xavier, *Port Grimaud* (ouvrage non publié)

393. DE HAMEL Bruno (producteur), *Port Grimaud raconté par François Spoerry*.

Archives de l'Atelier Xavier Bohl. Fin des années 1980.

394. BOHL Xavier, *Port Grimaud* (ouvrage non publié)

De plus, Port Grimaud apparaît comme une réussite du point de vue des usages qu'il entend permettre, à savoir la possibilité d'amarrer une embarcation devant chez soi et de n'avoir que peu d'efforts à fournir pour partir en mer. L'utilisation de la maison traditionnelle dotée d'un quai, multipliées les unes à côté des autres, a rendu économiquement possible une telle entreprise³⁹⁵. On trouve ainsi dans le documentaire de 1970 *Port-Grimaud, Vivre aujourd'hui* pléthore de témoignages d'habitants vantant les qualités du village tourné vers la navigation, dont voici un exemple.

« Port Grimaud a été conçue pour être une cité uniquement axée sur le bateau, les gens ont leur quai personnel où ils amarrent leur bateau devant chez eux, ils n'ont pas de problèmes de transports de leurs affaires de chez eux au bateau, du port jusqu'à chez eux... et c'est assez agréable. [...] C'est un village, vous pouvez rester dans votre coin sans connaître personne, mais vous pouvez aussi arriver à connaître des gens. »³⁹⁶

Avec Port Grimaud, François Spoerry réaffirme la pertinence et l'actualité des formes vernaculaires, y compris pour répondre aux problématiques contemporaines comme celle du tourisme de masse.

« Ce goût de retour à une architecture traditionnelle, certains disent que c'est une architecture du passé, moi je pense que c'est du présent. »³⁹⁷

Ce faisant, il expose les échecs de l'architecture moderne et de la logique de la table rase, ce qui fut considéré par plusieurs acteurs du débat architectural comme la raison de son lynchage critique. C'est ainsi que l'architecte Claude Parent cité dans l'article *Port-Grimaud, Cité douce* explique cette situation.

« 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. »³⁹⁸

Maurice Culot défendra également François Spoerry dans son article *Portrait de François Spoerry* dans lequel il confirme les raisons de la réception critique de Port Grimaud. Il y admet le statut d'imitation de Port Grimaud, mais il affirme toutefois qu'aussi critiquable soit-il, le projet constitue une réponse plus efficace et agréable que les productions modernes, et attribue ce succès à une position modeste adoptée par l'architecte³⁹⁹.

« Spoerry par contre, va à l'essentiel [...] il se refuse de faire de chaque édifice un manifeste et fait toujours la différence entre le monument et la fabrique urbaine. [...] Que les édifices de Spoerry n'appartiennent pas à la grande architecture vernaculaire ou classique, je veux bien en convenir, mais je m'empresse d'ajouter qu'ils sont en tant qu'ensemble architectural de loin supérieurs à ce que nous offrent les chaotiques zones de la modernité »⁴⁰⁰

« Il ne faut pas être Hercule Poirot ou Maigret pour noter que cette répulsion est trop touchante d'unanimité pour être innocente. Trop d'indices désignent le coupable. Sans préjuger sur les résultats de l'enquête, j'avance en détective amateur, l'hypothèse suivante pour éclairer l'instruction :

- d'une part les réalisations spectaculaires de Spoerry, l'accueil qu'elles rencontrent auprès du public, ses succès à l'étranger et aux Etats-Unis en particulier contribuent par le seul fait de la comparaison à mettre en évidence les déconvenues de l'architecture et de l'urbanisme de rupture : il faut donc déconsidérer Spoerry aux yeux du public, en dépréciant son travail.

- d'autre part, l'architecte qui ne s'est vraiment jamais intéressé aux aspects théoriques de la formation

395. Entretien mené avec Mr BOHL Xavier, Architecte, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud. Le 24 février 2023.

396. Propos d'un habitant recueillis par DJIDOU Colette, *Port-Grimaud, Vivre aujourd'hui*.

Produit par l'Office national de radiodiffusion télévision française. 18 juin 1970.

Accessible sur le site de l'INA : <https://www.ina.fr/ina-eclair-actu/video/i00013795/port-grimaud>

397. DE HAMEL Bruno (producteur), *Port Grimaud raconté par François Spoerry*.

Archives de l'Atelier Xavier Bohl. Fin des années 1980.

398. ROBICHON François, *Port-Grimaud, Cité douce*.

D'ARCHITECTURE n° 46, Juin 1994

399. CULOT Maurice, *Portrait de François Spoerry*.

Archives d'Architectures Modernes, n°12, Bruxelles, 1977.

400. Ibid.

urbaine, réussit tout seul, avec une apparente facilité à intégrer et maîtriser les concepts constitutifs historiques de la ville, le quartier, la place, la rue. Cela ne plaît guère aux historiographes qui ne peuvent que le condamner à leur tour. »⁴⁰¹

2/ Composer avec le site pour trouver une forme de légitimité

En second lieu, l'attention portée par François Spoerry au site sur lequel il s'implante peut être vue comme un exemple réussi d'opposition à l'architecture contemporaine mais aussi comme un moyen de se légitimer auprès d'une critique défavorable.

Tout d'abord, François Spoerry fait le choix de considérer le site sous un angle paysager. Malgré une intervention lourde sur les terrains marécageux sur lesquels il s'implante, la prise en compte de données comme le vent, la végétation existante, la hauteur et l'implantation des bâtiments qu'il construit font partie d'une approche que l'on pourrait qualifier « d'environnementale », alors en développement à l'époque⁴⁰².

Ce faisant, il s'oppose à la figure du technocrate qu'il accuse de manquer de considération pour les sites d'implantation, et dénonce ainsi la Mission Racine pour le Languedoc-Roussillon et ses impacts sur les villages et paysages alentours⁴⁰³.

« [...] je crois que l'opération Languedoc-Roussillon est un désastre complet. Les technocrates de l'urbanisme ont procédé ici à une destruction systématique des espaces naturels sans pour autant faire preuve d'intelligence dans la conception des nouvelles agglomérations. Leucate ou Gruissan, ravissants villages, ne méritaient pas l'environnement qu'on leur a infligé. Le pouvoir exorbitant de l'Administration s'est illustré sans aucun frein. Les dragages intempestifs des plans d'eau, les implantations sans prise en considération de la protection du vent en sont la preuve. Le site n'a pas paru intéresser ces technocrates avant tout désireux d'imposer des conceptions qu'ils estimaient, bien à tort, grandioses et prestigieuses. »⁴⁰⁴

Ensuite, c'est à l'aspect historique du site que l'architecte de Port Grimaud porte une grande attention, par l'utilisation de références architecturales issues des traditions constructives de la région dans laquelle il s'implante. De cette manière, Port Grimaud peut trouver une forme de légitimité en se présentant comme la continuité naturelle de l'histoire de son site, ce qui serait advenu si les traditions constructives avaient perduré et que les logiques modernistes de la tables rase n'avaient pas été appliquées⁴⁰⁵.

Certes, François Spoerry fait preuve d'une grande liberté créative quant à l'utilisation de ses références, dont toutes d'ailleurs ne sont pas issues de la région provençale, mais de tout le pourtour méditerranéen. Cependant, la cohérence des références entre elles, à savoir des villages ou des sites lacustres, ainsi que leur implantation tendent à favoriser une opération telle que Port Grimaud comme la suite logique du développement du lieu⁴⁰⁶.

« J'accepte ce terme de pastiche, je trouve que c'est une qualité plutôt qu'un défaut. Je crois que toute personne s'exprimant avec un vocabulaire doit l'emprunter à une langue, de préférence connue d'autres gens. [...] L'idée que nous avons eue c'est d'utiliser un idiome architectural connu qui était l'architecture du pays dans lequel nous travaillions. Il se trouve qu'en Provence, nous avons taché de parler d'architecture provençale, [...] »⁴⁰⁷

401. Ibid.

402. REIBEL Nicolas, *Port Grimaud, visions de ville*. Mémoire de recherche sous la direction de CHEBAHI Malik, LAMBERT Guy, Thibault Estelle. ENSA Paris-Belleville, juin 2018.

403. SPOERRY François, avec la collaboration de GAILLARD Marc. *L'architecture douce - de Port-Grimaud à Port-Liberté*. Paris.

404. Ibid.

405. Ibid.

406. DE HAMEL Bruno (producteur), *Port Grimaud raconté par François Spoerry*. Archives de l'Atelier Xavier Bohl. Fin des années 1980.

407. DE LAGARDE Pierre, *Port-Grimaud, Chefs d'œuvre en péril*.

Produit par Antenne 2. 28 août 1983.

Accessible sur le site de l'INA : <https://www.ina.fr/ina-eclair-actu/video/i00013791/port-grimaud>



Photographie de la rue des Deux Ports depuis la terrasse panoramique de l'Eglise, 2022
Source : Photographie personnelle



Photographie de la rue de la Tour depuis la terrasse panoramique de l'Eglise, 2022
Source : Photographie personnelle



Photographie de la rue de l'Octogone depuis la terrasse panoramique de l'Eglise, 2022
Source : Photographie personnelle

De cette manière, il rompt avec la démarche adoptée dans le cadre d'opérations telle que la Grande Motte, consistant comme le résumait les auteurs de l'article *Territoire, ville et architecture balnéaire, l'exemple de la Grande Motte* à bouleverser le site tout en cherchant à en révéler les potentialités⁴⁰⁸.

En effet, les pyramides dessinées par Jean Balladur ont pour but de rappeler la ligne de montage des Cévennes visibles depuis le site, en s'inspirant des pyramides mexicaines de Teotihuacán construites comme des évocations géométriques des montagnes entourant la Plaine de Mexico⁴⁰⁹. À ces références extraterritoriales s'ajoutent une inspiration des gabarits haussmanniens, notamment du Boulevard Saint-Germain et des arcades de la rue de Rivoli afin de donner un certain volume aux formes du projet⁴¹⁰.

Cette démarche apparaîtra cependant comme bien plus incomprise⁴¹¹ que l'architecture de François Spoerry, parvenant à se faire comprendre naturellement par le public sans renfort d'écrits théoriques.

3/ Retisser le lien rompu entre architectes et grand public

Ensuite, dans un contexte de rupture entre les architectes soutenus par les pouvoirs publics et les attentes de la population⁴¹², François Spoerry va parvenir avec Port Grimaud à renouer ce dialogue. En renversant la figure de l'intellectuel théoricien et de l'enseignant dont s'étaient parés de nombreux architectes modernistes, il adopte une position plus humble ainsi qu'une démarche de communication vis-à-vis du public⁴¹³.

« [...] Spoerry est souvent perçu comme un traître à la cause architecturale. La trahison de celui qui se refuse à placer des barrières entre l'architecte et le public, qui n'accepte pas d'assumer une mission morale d'éducation des masses et qui se joue des catégories de la vérité et du mensonge en architecture. »⁴¹⁴

Même si elles ont fait l'objet d'études pour pouvoir être employées, les références vernaculaires utilisées par l'architecte de Port Grimaud font appel à la mémoire populaire, et suscitent donc naturellement l'intérêt, voire l'admiration du public qui y trouve des formes qu'il connaît⁴¹⁵. S'appuyant sur la pensée de Maurice Culot qu'il cite à plusieurs reprises dans son livre, François Spoerry s'attache à retrouver une continuité avec les formes du passé exprimant un lien fort entre le peuple et leurs élites dans une société⁴¹⁶.

« "Cette continuité", dit-il, "s'applique aux fermes comme aux châteaux, aux maisons comme aux églises, aux édifices publics. Il y voit là l'une des manifestations les plus profondes de la solidarité entre la culture populaire et la culture des élites". Et Maurice Culot de penser qu'il faut absolument empêcher cette solidarité de disparaître. Mes collaborateurs et moi nous sommes efforcés de la retrouver dans nos diverses constructions. »⁴¹⁷

Il fait donc le choix d'un « urbanisme de continuité »⁴¹⁸, rétablissant selon ses termes « l'harmonie, l'équilibre des villes et des paysages »⁴¹⁹ et rendant à l'homme « le rôle dont nous n'aurions jamais dû le déposséder : celui de partenaire »⁴²⁰. Pour ce faire, il choisit les éléments qu'il va retranscrire non pas uniquement en

408. PRELORENZO Claude, BORRUEY René, *Territoire, ville et architecture balnéaire, l'exemple de la Grande Motte*. Paru dans Les Cahiers de la recherche architecturale, n° 32/33, 3ème trimestre 1993, pp. 59-72.

409. *Ibid.*

410. *Ibid.*

411. PICON Antoine, PRELORENZO Claude, *L'aventure balnéaire, La Grande Motte de Jean Balladur*. Marseille Editions Parenthèses, Collection Eupalinos, juillet 2000.

412. REIBEL Nicolas, *Port Grimaud, visions de ville*.

Mémoire de recherche sous la direction de CHEBAHI Malik, LAMBERT Guy, Thibault Estelle.

ENSA Paris-Belleville, juin 2018.

413. SPOERRY François, avec la collaboration de GAILLARD Marc. *L'architecture douce - de Port-Grimaud à Port-Liberté*. Paris.

414. CULOT Maurice, Portrait de François Spoerry.

Archives d'Architectures Modernes, n°12, Bruxelles, 1977.

415. SPOERRY François, avec la collaboration de GAILLARD Marc. *L'architecture douce - de Port-Grimaud à Port-Liberté*. Paris.

416. *Ibid.*

417. *Ibid.*

418. *Ibid.*

419. *Ibid.*

420. *Ibid.*

fonction d'une analyse rationnelle mais également à partir des réactions émotionnelles qu'ont provoquées en lui ses références⁴²¹.

« *Ma réaction devant les réalisations de l'architecture actuelle est très souvent émotionnelle : je suis un pragmatique, je n'aime pas l'analyse. [...] Enfin je considère avec le critique de l'architecture Charles Jencks à propos de l'architecture post-moderne que l'analyse de l'architecture ne doit pas être en contradiction avec l'effort de communication que déploie l'architecte pour rencontrer le public.* »⁴²²

En résulte alors une architecture que le public peut immédiatement comprendre et apprécier sans nécessiter d'explication, de théorie, car partageant avec l'architecte un passé commun ainsi que des émotions qui lui sont associées⁴²³. La démarche consistant à substituer la réaction à l'analyse et à employer des références issues d'une histoire partagée permet donc d'échanger avec le public mais également de le séduire ou de le rassurer⁴²⁴.

Pouvant donc être appréciée et comprise sans formation ni explication, cette démarche se veut atténuer les barrières intellectuelles dans le champ de l'architecture. Toutefois, comme le rappelle l'historien Charles Jencks, cette nouvelle manière de concevoir va également transcender les distinctions sociales et géographiques⁴²⁵.

« *La formule esthétique, tout comme celle de Port-Grimaud et des stations de tourisme, est véritablement une formule de classe, et donc une formule commerciale, dans la mesure où ces images confortables et douillettes séduisent la classe moyenne. En fait, elles débordent les frontières de classe et séduisent riches et pauvres dans divers pays.* »⁴²⁶

4/ Faire école sans le vouloir : Le théoricien malgré lui

Enfin, et toujours par opposition aux figures du mouvement moderne, François Spoerry n'a cessé de refuser la position d'enseignant dogmatique et de théoricien, préférant comme il l'évoque souvent le rôle de bâtisseur⁴²⁷.

« *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.* »⁴²⁸

Cette posture trouve sans doute son origine dans l'enseignement dont il a lui-même fait preuve, notamment de la part d'Eugène Beaudouin qu'il décrivait comme « un homme intègre, qui défendait et illustrait l'architecture moderne sans sectarisme et sans parti pris ; un homme de culture qui, contrairement à d'autres, admettait qu'il y eût plusieurs démarches dans la création architecturale ».⁴²⁹

Cependant, Port Grimaud de par son impact médiatique et son succès populaire va très vite intéresser une jeune génération d'architectes à la recherche de nouveaux modèles à imposer face à un mouvement moderne déclinant⁴³⁰.

421. *Ibid.*

422. *Ibid.*

423. REIBEL Nicolas, *Port Grimaud, visions de ville*.

Mémoire de recherche sous la direction de CHEBAHI Malik, LAMBERT Guy, Thibault Estelle.

ENSA Paris-Belleville, juin 2018.

424. *Ibid.*

425. JENCKS Charles, *Le langage de l'architecture post-moderne*. France

Editions Denoël, 1977

426. *Ibid.*

427. SPOERRY François, avec la collaboration de GAILLARD Marc. *L'architecture douce - de Port-Grimaud à Port-Liberté*. Paris.

428. *Ibid.*

429. *Ibid.*

430. REIBEL Nicolas, *Port Grimaud, visions de ville*.

Mémoire de recherche sous la direction de CHEBAHI Malik, LAMBERT Guy, Thibault Estelle.

ENSA Paris-Belleville, juin 2018.

Nous l'avons vu précédemment, de profonds bouleversements économiques et sociétaux marquent la fin des années 1960, se traduisant par une forte désillusion vis-à-vis de la vision planificatrice de l'Etat via sa bureaucratie, et une confiance moindre en un progrès technologique constant. S'opère en parallèle un décloisonnement des économies mondiales et une reconnaissance accrue de la diversité des cultures, en même temps que la montée en puissance des secteurs du ludique et de l'événementiel⁴³¹.

Cette période va donc entraîner une volonté de renouvellement des formes architecturales ainsi que la recherche d'une alternative à la rationalité machiniste de la conception portée par le modernisme⁴³².

Une nouvelle génération d'architectes, avec Bernard Huet en chef de file via les revues *AA* puis *AAM*, va dans un premier temps utiliser Port Grimaud comme un objet de comparaison frontal avec des réalisations contemporaines empruntant plus aux formes du modernisme, à l'image de la Grande Motte. Cette comparaison servira notamment à exposer les principes sur lesquels se base Port Grimaud afin d'en faire des orientations théoriques⁴³³.

Dans son mémoire, Nicolas Reibel précise cependant que certains aspects du projet furent occultés, à l'image de sa population exclusivement aisée ou de certains moyens architecturaux utilisés. Il précise également que le manichéisme entre élites architecturales et grand public fut quelque peu appuyé afin de légitimer l'apparition de nouvelles pratiques⁴³⁴.

Dans un second temps toutefois, c'est le caractère de pastiche de Port Grimaud qui va être utilisé comme outil de contestation de la modernité pour plusieurs raisons.

Ces nouvelles théories avancent que le recours au pastiche impliquerait de fait une démarche modeste, un certain effacement de l'architecte derrière les références qu'il utilise, empêchant ainsi les excès de la monumentalité. De plus, il servirait à révéler la fausse piste de la théorie de la table rase de par la capacité des formes anciennes à répondre à des problématiques contemporaines tout en étant plébiscité par le grand public. Enfin, il démontre qu'une sortie des dogmes modernes est possible en élargissant le vocabulaire architectural et la palette de références utilisables⁴³⁵.

À ce titre Bernard Huet écrira en 1975, dans le chapitre "*du bon usage du pastiche*" de l'article *Un avenir pour notre passé*, paru dans la revue *Architectures d'aujourd'hui* dont il était à l'époque rédacteur en chef :

« *Le pastiche prouve qu'on peut tout faire et c'est là son seul intérêt. [...] Port Grimaud [...] constitue des sources d'inspiration formelles plus stimulantes (dans le sens où elles rejoignent l'utile à l'agréable à l'économie) que la disloquante et sûre d'elle-même "innovation architecturale". [...] Pour nous le pastiche présente l'avantage sur l'architecture moderne d'une moindre "présence" dans l'espace urbain dans la mesure où il "feint" par un mimétisme dérisoire un rapport anachronique entre typologie architecturale et morphologie urbaine. [...] Même médiocre il est obligé de se situer à l'intérieur d'une hiérarchie par rapport à la rue, à la place, au monument [...]* »⁴³⁶

François Spoerry fera donc partie d'un ensemble d'architectes européens, dont les travaux serviront de base au développement du postmodernisme, qui deviendra le «New Urbanism» en s'exportant au début des années 1980⁴³⁷. On trouve parmi ceux-ci Léon Krier, Maurice Culot, Demetri Porphyrios ou Quinlan Terry, aidés comme le rappelle Jean-Baptiste Minnaert par les théories de Manfredo Tafuri et l'impact médiatique des prises de position du Prince Charles et de son école.

431. VOYÉ Liliane, *Architecture et urbanisme postmodernes : une expression du relativisme contemporain ?* Revue européenne des sciences sociales, p117-124, , 1 septembre 2003.

432. *Ibid.*

433. REIBEL Nicolas, *Port Grimaud, visions de ville.*

Mémoire de recherche sous la direction de CHEBAHI Malik, LAMBERT Guy, Thibault Estelle. ENSA Paris-Belleville, juin 2018.

434. *Ibid.*

435. *Ibid.*

436. HUET Bernard, *Un avenir pour notre passé, chapitre "du bon usage du pastiche"* Dossier "*Les centres historiques face aux développements*", *Architectures d'aujourd'hui*, n°180, France, 1975.

437. MINNAERT Jean-Baptiste, *Le Mouvement moderne, le patrimoine et la figure des idéaux changeants.*

HAL, archives ouvertes.fr Id: halshs-01176273 <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01176273>, 17 Juillet 2015.

Ces mouvements entendent réhabiliter le vocabulaire classique et vernaculaire, renouer avec l'histoire, ses formes et ses échelles, et s'ouvrir à la diversité des cultures pour y puiser des références nouvelles⁴³⁸.

Port Grimaud aura donc eu un rôle fondateur pour ce nouveau mouvement dont la caractéristique la plus importante s'avère être, selon Liliane Voyé dans son article de 2003 *Architecture et urbanisme postmodernes : une expression du relativisme contemporain ?* sa démarche de dé-différenciation. Cette architecture n'opère plus de distinctions entre les formes savantes, populaires, sacrées ou commerciales, ni entre les cultures dont toutes peuvent dorénavant servir d'inspiration. Les espaces vont également retrouver leur polyfonctionnalité et leur caractère appropriable après la rationalité pensée comme définitive des modernes⁴³⁹. On constate là le rôle précurseur qu'a eu Port Grimaud, en usant de sources dont il emprunte des fragments pour les assembler en une œuvre nouvelle au contexte différent. Également en proposant des espaces mixtes et aménageables, en réhabilitant la rue, en valorisant l'ornement, la couleur ainsi que le ressenti, la surprise, la rencontre dans l'expérience architecturale.

De son côté, François Spoerry dans ses déclarations se félicitera d'avoir participé à désinhiber le débat architectural ainsi qu'à entraîner le retour de démarches de conception plus en lien avec le public, l'histoire et le site, sans toutefois adopter une figure de théoricien⁴⁴⁰.

« *[...] je peux aujourd'hui espérer que Port Grimaud fasse 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.* »⁴⁴¹

« *[...] je n'ai pas la vocation théorique... à la différence de mes détracteurs, je n'ai pas de souci didactique, de certitudes absolues. Je me considère plutôt comme un artisan. Quant à Maurice Culot et Léon Krier, ils parlent de Port Grimaud en toute liberté, mais je ne demande pas plus qu'avant à faire école.* »⁴⁴²

La spatialité si propre de Port Grimaud résulte donc de la mise en forme par des techniques modernes d'un cadre dont l'aspect pittoresque a été organisé avec soin, faisant l'objet d'une grande attention quant au masquage des technologies et de la standardisation de ses éléments, susceptibles de briser l'immersion. Ce cadre a ensuite été enrichi grâce à une composition savante qui, par une articulation des différentes échelles du projet, parvient à l'animer d'une variété d'événements se révélant par le cheminement. Ces choix furent guidés par l'intention majeure de conférer à Port Grimaud un lyrisme issu de la rencontre entre un univers terrestre et l'élément marin, qui se révélera particulièrement adapté à la temporalité paisible recherchée par les vacanciers de l'époque.

Malgré les critiques adressées à François Spoerry pour son emploi du pastiche, il s'est toutefois avéré que cette démarche de création par l'imitation fut une réussite dans plusieurs domaines dans lesquels les théories modernistes avaient échoué.

L'évolution du projet dans le temps permet toutefois de révéler la pérennité de certaines intentions de François Spoerry concernant son projet, mais également le dévoiement de certaines autres. Plusieurs phénomènes auxquels tentait d'échapper François Spoerry semblent avoir finalement rattrapé Port Grimaud, mais les manières dont le projet fut conçu et promu sont parfois entrées en contradiction avec certaines des volontés de son créateur.

438. *Ibid.*

439. VOYÉ Liliane, *Architecture et urbanisme postmodernes : une expression du relativisme contemporain ?* Revue européenne des sciences sociales, p117-124, , 1 septembre 2003.

440. SPOERRY François, avec la collaboration de GAILLARD Marc. *L'architecture douce - de Port-Grimaud à Port-Liberté.* Paris.

441. *Ibid.*

442. CULOT Maurice, *Portrait de François Spoerry.* Archives d'Architectures Modernes, n°12, Bruxelles, 1977.



Vue aérienne de l'île aux Pins, Port Grimaud I - Archives de l'Atelier Xavier Bohl

IV/ DE L'ESPACE A L'IMAGE, UN PROJET DEVOYÉ DANS SON ÉVOLUTION ACTUELLE

TABLE DES MATIÈRES - PARTIE IV

A. UN PROJET DÉVOYÉ DE SES INTENTIONS INITIALES AVEC LE TEMPS

1/ Un projet sujet à la spéculation immobilière, achevant la mixité sociale désirée par son créateur	145
2/ Un tourisme de masse à la fois nécessaire et facteur de saisonnalité	149
3/ Un projet figé dont l'évolution n'aurait pas permis la conservation de son caractère pittoresque	152
4/ Une entité repliée sur elle-même entretenant des rapports conflictuels avec son site proche	153

B. LA TRANSFORMATION DU PROJET EN IMAGES, PAR DÉFINITION FIGÉES ET SANS PROFONDEUR

1/ Une démarche créative marquée par une accumulation de références déracinées et simplifiées	157
2/ L'utilisation d'images évocatrices et rassurantes à des fins promotionnelles	159
3/ Tourisme, mise en scène, divertissement : un rapprochement avec la logique des parcs à thème	163
4/ Les conséquences sur le public et les modèles de base du phénomène de « disneylandisation »	165

A. UN PROJET DÉVOYÉ DE SES INTENTIONS INITIALES AVEC LE TEMPS

1/ Un projet sujet à la spéculation immobilière, achevant la mixité sociale désirée par son créateur

À partir des années 1990, fort du recul permis par le temps écoulé depuis l'accueil des premiers habitants et touristes, une seconde vague de critiques va voir le jour, abandonnant le seul pastiche comme sujet de controverse pour s'intéresser à la manière dont le projet a évolué. Bien que certains critiques soient revenus sur leurs attaques faites à l'encontre de Port Grimaud une vingtaine d'années plus tôt⁴⁴³, d'autres observateurs pointent l'apparition de problématiques de fond, nous permettant de questionner la durabilité dans le temps des intentions fondatrices de François Spoerry.

L'architecte de la cité lacustre avait certes en tête un lieu pour les navigateurs, mais il souhaitait ardemment créer un véritable village, ne vivant pas uniquement au rythme des migrations estivales et accueillant des habitants de toutes conditions sociales⁴⁴⁴. Il avait pour cela fait construire des équipements collectifs, ainsi qu'une centaine de locaux commerciaux et treize locaux pour artisans⁴⁴⁵.

*« Nous souhaitons très ardemment que Port Grimaud devienne une véritable ville et que des gens de toutes conditions puissent y vivre, et actuellement c'est notre gros souci, nous essayons de créer une ville permanente. »*⁴⁴⁶

Cependant, le succès de Port Grimaud entraîna une hausse de la demande et de la spéculation conduisant à une augmentation des prix de vente particulièrement importante, passants de 4000 francs/m² en 1970 à 20 000 francs en 1988, puis 35 000 francs en 1996⁴⁴⁷. A noter que les prix actuels varient entre 10 000 euros/m² en moyenne pour un appartement (soit 65 600 francs/m²) et 15 000 euros/m² en moyenne pour une maison (soit 98 400 francs/m²), amarrage compris, soit une multiplication par 24.6 pour une maison en 52 ans⁴⁴⁸.

Les copropriétaires d'origine ont donc bien souvent revendu à une clientèle plus aisée en réalisant d'importantes plus-values, notamment à des Parisiens et des étrangers allemands, hollandais, anglais ou italiens, représentant aujourd'hui entre 50 et 60% des habitants⁴⁴⁹.

De plus, du fait de la crise immobilière des années 1980 mentionnée plus tôt, les grandes maisons ont été privilégiées pour l'aménagement de Port Grimaud II et III. C'est cette période qui voit le départ progressif des classes moyennes au profit de classes plus aisées comptant de nombreux saisonniers, qui formeront une nouvelle population dans les années 1990⁴⁵⁰.

L'élévation du niveau de vie des habitants ainsi que leur moindre présence annuelle ont entraîné de nombreuses conséquences pour l'organisation de la ville telle que la souhaitait François Spoerry.

Tout d'abord, son projet de construire 125 logements sociaux entre la rue du Septentrion et l'avenue de la Mer, destinés à loger des personnes travaillant en ville ou dans les environs, est rejeté par les habitants, de peur de dénaturer le standing de la cité lacustre⁴⁵¹. L'opération fut arrêtée après le début du chantier, et de ces bâtiments prévus à R+2 n'ont été construites que les fondations, aujourd'hui ensevelies sous un parc⁴⁵².

443. SPOERRY François, avec la collaboration de GAILLARD Marc. *L'architecture douce - de Port-Grimaud à Port-Liberté*. Paris.

444. DE HAMEL Bruno (producteur), *Port Grimaud raconté par François Spoerry*.

Archives de l'Atelier Xavier Bohl. Fin des années 1980.

445. ROBICHON François, *Port-Grimaud, Cité douce*.

D'ARCHITECTURE n° 46, Juin 1994

446. DE HAMEL Bruno (producteur), *Port Grimaud raconté par François Spoerry*.

Archives de l'Atelier Xavier Bohl. Fin des années 1980.

447. BOHL Xavier, *Port Grimaud* (ouvrage non publié)

448. En francs non-corrigés

449. ROBICHON François, *Port-Grimaud, Cité douce*. D'ARCHITECTURE n° 46, Juin 1994

450. BOHL Xavier, *Port Grimaud* (ouvrage non publié)

451. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. »

Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

452. Entretien mené avec M. HAIDAR Waël et M. ENVAÏN Jérôme, Architectes D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud. Le 6 janvier 2023.

François Spoerry décrira cet échec comme son principal regret concernant le projet⁴⁵³. Il renvoie d'autant plus à une autre opération de logements sociaux plus ancienne ayant également échoué, celle d'une cité d'urgence composée de 12 000 logements au Plessis-Trévisé que François Spoerry a refusé de superviser, comprenant l'impossibilité de construire des logements décents au vu des faibles sommes engagées⁴⁵⁴.

Les habitants de ces logements sociaux auraient également pu bénéficier de la présence de l'école qui fut construite rue des Deux Ports sur la troisième tranche. Toutefois, les HLM n'ayant pas vu le jour et les enfants des résidents n'étant pas assez nombreux, l'établissement ne restera ouvert que deux ans⁴⁵⁵.

Cette augmentation des prix de l'immobilier a également poussé la majorité des travailleurs de la cité lacustre à habiter dans les villes voisines ou plus loin dans l'arrière-pays. En plus des 150 personnes travaillant à l'année sur le chantier naval, ce sont près de 400 emplois de commerçants ou de professions libérales (médecins, architectes) qu'abrite Port Grimaud sans pouvoir tous les loger⁴⁵⁶. Une enquête auprès des architectes du Cabinet Xavier Bohl m'a révélé que certains d'entre eux habitaient dans le Golfe (Cogolin, Grimaud, Ramatuelle, Sainte-Maxime, La-Garde-Freinet), mais que d'autres vivaient bien plus loin, comme à Carnoules, La-Seyne-sur-Mer ou Figanières⁴⁵⁷.

Le succès de Port Grimaud a donc porté préjudice à la volonté de son créateur d'en faire un lieu abritant des logements sociaux et d'actifs en plus d'habitations pour navigateurs, ainsi qu'à celle de vouloir le faire vivre à l'année. À un journaliste d'Antenne 2 lui demandant si ça ne le gênait pas de travailler pour des privilégiés, il semble néanmoins accepter tant bien que mal cette situation, sans toutefois désespérer de s'adresser aux classes populaires⁴⁵⁸.

« Je pense qu'il faut choisir sa clientèle, et la satisfaire le mieux qu'on peut. Nous avons actuellement un programme qui doit se placer à Hyères et qui s'adressera à une clientèle beaucoup moins fortunée. Nous allons pouvoir loger infiniment plus de monde, véritablement répondre aux problèmes des vacances de masse. »⁴⁵⁹

Toutefois, il est possible de se demander si l'augmentation du standing de Port Grimaud n'est pas due à d'intenses campagnes publicitaires, sur lesquelles nous reviendrons plus en détail dans les parties suivantes, qui eurent pour effet de conférer au projet ce que l'on pourrait qualifier une image de marque⁴⁶⁰.

En effet, comme vu précédemment, François Spoerry s'est efforcé d'associer son projet à sa très populaire voisine Saint-Tropez, mais également d'y assurer la présence de plusieurs célébrités du cinéma ou de la musique de l'époque⁴⁶¹. De plus, le fait de vanter la possibilité de bénéficier du confort moderne dans un cadre pittoresque et chaleureux permet d'assurer la distinction des acheteurs comme sensibles à l'art et attachés au passé⁴⁶². Cela explique alors les intentions de la nouvelle clientèle qui investit Port Grimaud dans les années 1980 et 1990, venant y acheter non plus de simples habitations mais des œuvres d'art, les maisons se vendant alors plus chères si elles avaient préalablement été occupées par des célébrités⁴⁶³.

Enfin, le fait que d'importants efforts publicitaires furent déployés y compris une fois le succès de l'opération assuré conforte la volonté de l'architecte de doter Port Grimaud d'une image de marque. À ce titre, Yves

454. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. » Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

455. *Ibid.*

456. Entretien mené avec M. BOHL Xavier, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, et M. HAIDAR Waël, Architecte D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud, le 5 mai 2023.

457. *Ibid.*

458. DE LAGARDE Pierre, *Port-Grimaud, Chefs d'œuvre en péril*. Produit par Antenne 2. 28 août 1983. Accessible sur le site de l'INA : <https://www.ina.fr/ina-eclairage-actu/video/i00013791/port-grimaud>

459. *Ibid.*

460. REIBEL Nicolas, *Port Grimaud, visions de ville*.

Mémoire de recherche sous la direction de CHEBAHI Malik, LAMBERT Guy, Thibault Estelle. ENSA Paris-Belleville, juin 2018.

461. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. » Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

462. REIBEL Nicolas, *Port Grimaud, visions de ville*.

Mémoire de recherche sous la direction de CHEBAHI Malik, LAMBERT Guy, Thibault Estelle. ENSA Paris-Belleville, juin 2018.

463. BOHL Xavier, *Port Grimaud* (ouvrage non publié)



Plan masse de Port Grimaud montrant la position des HLM non-réalisés - 1/5000
Source : dessin personnel

Spoerry, le fils de François Spoerry déclarera :

« En fait, mon père aurait pu économiser pas mal d'énergie et d'argent en évitant de faire de la publicité pour des maisons qui se vendaient toutes seules. Il n'y aurait même pas eu besoin d'agence de vente tellement les gens s'arrachaient les maisons : tout se vendait tout de suite. »⁴⁶⁴

2/ Un tourisme de masse à la fois nécessaire et facteur de saisonnalité

Le succès de Port Grimaud fut également touristique, et la cité lacustre ne tarda pas à devenir l'un des sites les plus visités de France⁴⁶⁵, comptabilisant en moyenne 1.5 millions de touristes par an de mai à septembre⁴⁶⁶, la poussant à s'adapter afin de répondre aux besoins de flux de visiteurs toujours plus nombreux en période estivale.

Certains changements peuvent paraître bénins, à l'image de l'installation de panneaux rappelant les règles de convivialité et de propreté, ou encore l'emploi d'un service d'ordre canalisant les flots de visiteurs et interdisant aux voitures d'accéder aux parties qui ne leur sont pas autorisées⁴⁶⁷.

Cependant, cette cohabitation a pu se révéler conflictuelle, à titre d'exemple c'est en partie à cause des incivilités des touristes que fut abandonné le modèle du jardinier ouvert sur rue devant les maisons, et que ceux existants furent clôturés par les propriétaires⁴⁶⁸. De plus, bien que l'itinéraire terrestre soit restreint à certains quartiers pour les touristes afin de préserver l'intimité des résidents, ceux-ci peuvent librement visiter l'entièreté de la cité par ses canaux au moyen de barques électriques⁴⁶⁹. On peut alors comprendre l'agacement de certains résidents devant les afflux touristiques estivaux, eux qui ont été séduits par la perspective de pouvoir manœuvrer sans contrainte leur bateau devant chez eux.

Ensuite, la nécessité de répondre aux besoins des touristes et l'augmentation des résidents saisonniers semblent avoir contrarié la possibilité pour Port Grimaud de vivre à l'année. Concernant le nombre d'habitants on constate un gouffre entre les saisons, si le projet peut abriter environ 14 000 résidents saisonniers avec un pic à 20 000 durant les mois de juillet-août, les résidents permanents ne sont qu'entre 300 et 600⁴⁷⁰.

Les commerces de proximité ainsi que les services mis en place originellement par François Spoerry ont souffert de cette nouvelle situation, les échoppes traditionnelles disparaissant tandis que les boutiques à destination des touristes (glaciers, marchands de souvenirs, magasins d'articles de plage) les remplacent⁴⁷¹. Le Quai des Artisans n'a pas atteint sa vocation de devenir un centre d'art et d'artisanat, faute d'artisans suffisamment nombreux. Quant à la maison commune, elle a vu son cinéma fermer dans les années 1980, son bureau de poste déménager pour laisser la place aux bureaux de l'ASP, la salle d'exposition est devenue une supérette et le Yacht Club a remplacé le siège social⁴⁷².

La clause présente dans le cahier des charges de Port Grimaud stipulant aux commerces une ouverture d'au moins neuf mois dans l'année n'a aujourd'hui qu'une valeur facultative. Toutefois, quelques établissements notamment situés sur la Place du Marché et la Place du Sud essaient de rester ouverts à l'année, rejoignant ainsi le marché bi-hebdomadaire, le chantier naval, l'Atelier d'architecture Xavier Bohl, la supérette, la Maison de la Presse, la pharmacie et les cabinets médicaux⁴⁷³.

464. Ibid.

465. REIBEL Nicolas, *Port Grimaud, visions de ville*. Mémoire de recherche sous la direction de CHEBAHI Malik, LAMBERT Guy, Thibault Estelle. ENSA Paris-Belleville, juin 2018.

466. BOHL Xavier, *Port Grimaud* (ouvrage non publié)

467. BRETTEVILLE Jacques. *Port-Grimaud*. Rennes.

Ouest-France éditeurs, 30 juin 1994.

468. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. »

Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

469. BRETTEVILLE Jacques. *Port-Grimaud*. Rennes.

Ouest-France éditeurs, 30 juin 1994.

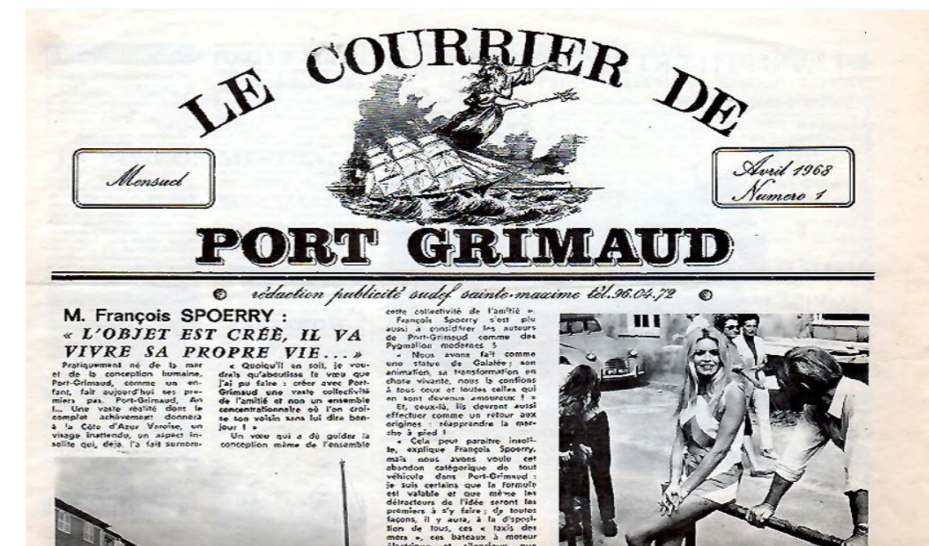
470. BOHL Xavier, *Port Grimaud* (ouvrage non publié)

471. ROBICHON François, *Port-Grimaud, Cité douce*. D'ARCHITECTURE n° 46, Juin 1994

472. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. »

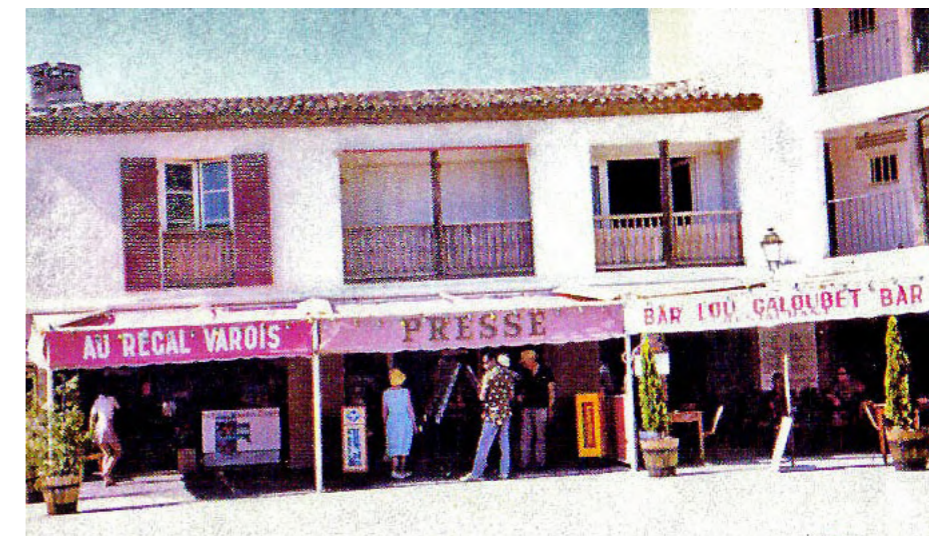
Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

473. Entretien mené avec M. BOHL Xavier, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, et M. HAIDAR Waël, Architecte D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud, le 5 mai 2023.



Couverture du magazine mensuel «Le Courrier de Port Grimaud» n°4 d'avril 1968

Source : port-grimaud.org



Photographie des anciens commerces de Port Grimaud, début des années 1970

Source : port-grimaud.org



Photographie des commerces actuels de la Place du Marché, 2022

Source : Photographie personnelle

Port Grimaud semble cependant, durant ses premières années d'existence avoir bénéficié d'une vie communautaire et permanente, à laquelle le départ des premiers habitants au profit de nouveaux arrivants étrangers ou citadins a mis fin.

En effet, dès les premières ventes, François Spoerry en usant de ses contacts s'était assuré la présence d'une activité commerciale de proximité, Port Grimaud comptait donc une boucherie, un marchand de fruits et légumes, une agence de presse, un magasin de linge de maison, un antiquaire, etc.⁴⁷⁴ Il est même allé jusqu'à créer une gazette, *Le Courrier de Port Grimaud*, afin d'informer les résidents des actualités de la cité, incluant l'ouverture de nouveaux commerces, les futures fêtes ou l'avancée des travaux⁴⁷⁵.

On trouve au fil des entretiens, documentaires et ouvrages de nombreux témoignages sur ce qu'était la vie à Port Grimaud dans ses premières années, bien plus proche de la volonté de François Spoerry. L'architecte lui-même avait fait le choix d'habiter dans son projet, et de nombreux résidents étaient alors des connaissances mulhousiennes⁴⁷⁶.

« À l'époque il y avait un coiffeur, un boucher, il l'avait pensé comme un village, comme un port aussi, avec son chantier naval. Les maisons ont été conçues pour pouvoir y vivre l'hiver, avec un doublage, une cheminée, j'habitais une maison à Port Grimaud au début, et on allait ramasser le bois sur la plage pour alimenter les cheminées. »⁴⁷⁷

« A l'époque les propriétaires étaient beaucoup plus jeunes, le soir les terrasses étaient remplies de chaises et de tables, et il y avait une vie, et un certain esprit Port Grimaud amené par Monsieur Spoerry et son équipe, une vraie vie de village. »⁴⁷⁸

Toutefois, même si le projet peut apparaître comme victime de son succès immobilier et touristique, Port Grimaud s'est développé en étroite relation avec les visiteurs, sans lesquels son fonctionnement serait compromis.

Bien que qualifiée de copropriété, Port Grimaud est en réalité une Association Syndicale Libre, une entité juridique plus libre qu'une copropriété⁴⁷⁹. Sa gestion est assurée par des statuts complétés par un cahier des charges, et la cité est administrée par un Conseil Syndical comprenant des élus, tous propriétaires à Port Grimaud, des différents quartiers qui sont chargés d'élire le Comité de Gestion⁴⁸⁰. La cité lacustre est donc en capacité de se gérer elle-même, mais son modèle économique, qui fut pensé par François Spoerry, ne peut fonctionner sans visiteurs.

En effet, l'architecte a tenu à ce que l'Association Syndicale soit propriétaire d'infrastructures comme la capitainerie ou le parking, les bénéfices qu'ils engendrent de l'action des visiteurs reviennent donc exclusivement à Port Grimaud⁴⁸¹. Ces bénéfices permettent alors de faire diminuer les charges de copropriété, de moitié environ, qui incluent non seulement les frais de personnel et d'entretien mais également des travaux plus lourds et coûteux comme l'entretien des palplanches ou le dragage de la passe d'entrée du port⁴⁸².

À titre d'exemple supplémentaire, les réparations et l'entretien de l'Eglise Saint-François-d'Assise sont entièrement couverts par les droits d'accès à sa terrasse panoramique (pour 1 euro par personne), ce qui en fait la seule église de France à s'autofinancer entièrement⁴⁸³.

Bien que l'affluence touristique des mois de juillet et août puisse entraîner des problèmes de voisinage, une

grande part des revenus de Port Grimaud vient également des commerces, dont les nombreux touristes sont nécessaires au fonctionnement, faute de résidents suffisants à l'année⁴⁸⁴.

De plus, malgré la forte disparité du nombre de résidents entre les saisons, la vie de la cité semble toujours continuer dans une moindre mesure en hiver. Les résidents permanents semblent apprécier le calme de Port Grimaud pendant cette période, durant laquelle on constate également une certaine ouverture vers l'arrière-pays, notamment par le biais d'associations municipales regroupant des habitants de Grimaud et de Port Grimaud⁴⁸⁵.

3/ Un projet figé dont l'évolution n'aurait pas permis la conservation de son caractère pittoresque

Nous l'avons vu, la forme de Port Grimaud a été l'objet d'une longue recherche théorique faite d'adaptations et de changements constants malgré la permanence de certains principes. Malgré cela, on constate depuis l'achèvement du projet une tendance à la fixation de sa spatialité, une absence d'évolution notable que l'on pourrait difficilement associer à la vie d'un authentique village.

À ce sujet, plusieurs intentions de François Spoerry entrent en contradiction quant à la volonté de figer le projet ou de le laisser évoluer suivant les désirs de ses habitants.

Une des principales volontés de l'architecte concernant son projet était de constituer un environnement rassurant, confortable face aux bouleversements que connaissaient les grandes métropoles depuis la fin de la Seconde Guerre Mondiale⁴⁸⁶.

« Noyés dans un ensemble monotone, définitif, où aucune expression 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. »⁴⁸⁷

Cette volonté peut alors expliquer en partie le recours à des références connues, à une inspiration de formes urbaines pittoresques marquées par des temporalités bien plus paisibles que celles des agglomérations et des quartiers d'affaire⁴⁸⁸.

Il emploie cependant ici le terme « définitif » comme négatif, l'associant à la rationalité moderniste fondée sur des principes d'ergonomie et donc pensée comme définitive, contraignant ou rendant impossible l'appropriation des espaces par les habitants⁴⁸⁹.

Il paraît donc clair que François Spoerry aurait voulu voir Port Grimaud évoluer au fil de l'appropriation du lieu par ses habitants, qui y auraient apporté de petites touches personnelles liées à leur manière d'habiter le projet⁴⁹⁰.

« Un habitant montrera qu'il est séduit par sa manière 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. »⁴⁹¹

Cette intention rejoint donc la volonté d'amener à la création d'un véritable village, vivant de manière permanente et évoluant avec ses occupants. Toutefois, avec la hausse du niveau de vie des nouveaux résidents,

474. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. » Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

475. *Ibid.*

476. SPOERRY François, avec la collaboration de GAILLARD Marc. *L'architecture douce - de Port-Grimaud à Port-Liberté*. Paris.

477. Entretien mené avec M. BOHL Xavier, Architecte, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud. Le 24 février 2023.

478. Propos de BONNET Jean-Claude, recueillis par CHABERT Christel, *Port Grimaud, au fil de l'eau - Chroniques méditerranéennes*. Produit par France 3 – Provence Alpes Côte d'Azur. Novembre 2015, publié sur YT le 30 mars 2017.

479. Entretien mené avec M. BJORG Guy, ancien comptable et ancien trésorier de l'ASL Port Grimaud 1. Le 22 juillet 2022.

480. *Ibid.*

481. *Ibid.*

482. *Ibid.*

483. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. » Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

484. *Ibid.*

485. Entretien mené avec M. BJORG Guy, ancien comptable et ancien trésorier de l'ASL Port Grimaud 1. Le 22 juillet 2022.

486. SPOERRY François, avec la collaboration de GAILLARD Marc. *L'architecture douce - de Port-Grimaud à Port-Liberté*. Paris.

487. *Ibid.*

488. *Ibid.*

489. VOYÉ Liliane, *Architecture et urbanisme postmodernes : une expression du relativisme contemporain ?*

Revue européenne des sciences sociales, p117-124, 1 septembre 2003.

490. SPOERRY François, avec la collaboration de GAILLARD Marc. *L'architecture douce - de Port-Grimaud à Port-Liberté*. Paris.

491. *Ibid.*

les demandes ne tardèrent pas à porter sur des surélévations de maisons, des agrandissements, des ajouts de piscines et la modification des fenêtres pour des baies vitrées sans croisillons⁴⁹². Ces changements contribuent donc collectivement à une perte de l'aspect pittoresque qui constitue l'essence de la spatialité de Port Grimaud, reposant en partie sur l'absence de signes de modernité visibles.

Questionné au sujet de la manière dont François Spoerry aurait voulu voir changer Port Grimaud, Xavier Bohl m'a confirmé qu'il avait sa propre vision de la manière dont le projet devait évoluer.

« Il souhaiterait une évolution qui conserve l'idée de la maison reliée à son bateau, avec des amoureux de la mer, des voileux sportifs et dynamiques. »⁴⁹³

Nous l'avons cependant vu, ce n'est pas dans cette direction que Port Grimaud s'est orienté, et le propre du projet réside dans une harmonie que cette évolution n'est désormais pas en mesure de conserver⁴⁹⁴. François Spoerry s'est donc naturellement prononcé en faveur d'un contrôle croissant de l'apparence de Port Grimaud, via aujourd'hui l'Atelier Xavier Bohl possédant un droit de regard sur chaque modification extérieure⁴⁹⁵. Bien que furent acceptés pendant un temps les ajouts d'étages, de piscines et les extensions de séjours, la situation actuelle est beaucoup moins permissive. Le projet a donc progressivement glissé vers une forme de sanctuarisation, face à la hausse des demandes mais également voulue par certains résidents ne souhaitant pas perdre l'aspect pittoresque si caractéristique⁴⁹⁶.

Le label « Patrimoine du XXe siècle » obtenu par Port Grimaud en 2001, après une décision de la Commission régionale du patrimoine et des sites du 28 novembre 2000, n'implique pas de protection étatique mais renforce indéniablement son image d'objet de musée à préserver⁴⁹⁷.

Pour expliquer ce phénomène de mise sous cloche, Nicolas Reibel utilise l'ouvrage *Une faillite symbolique : l'Utopie face à ses représentations, Utopie, la quête de la société idéale en occident* de Laurent Gervereau⁴⁹⁸. L'auteur y aborde les conséquences de la création d'un projet se voulant une utopie communautaire fondée en opposition à la société telle qu'elle évolue, refusant par nature l'évolution et qui finira conditionnée à ne pas changer⁴⁹⁹.

« Matérialiser l'idéal contrevient pourtant à une philosophie du monde fondée sur « l'apparence », éloignée de valeurs profondes « invisibles ». Concrétiser l'utopie serait donc assurer sa déchéance. Cherchant à arrêter l'histoire, [l'utopie] refuse le devenir. [...] Loin du rêve, de l'invention, elle présente un paradis statique, qui souvent prend la forme d'un retour réactionnaire vers un âge d'or communautaire mythique. [...] Se coupant de l'idée de transformation et d'invention, l'utopie [...] bâtit des sociétés figées et closes. »⁵⁰⁰

4/ Une entité repliée sur elle-même entretenant des rapports conflictuels avec son site proche

Enfin, l'évolution récente de la cité lacustre tend à nuancer sa relation d'étroite collaboration avec le site qui était, nous l'avons vu, une intention forte de François Spoerry. En effet, Xavier Bohl au cours de nos échanges

492. Entretien mené avec M. HAIDAR Waël et M. ENVAIN Jérôme, Architectes D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud. Le 6 janvier 2023.

493. Entretien mené avec M. BOHL Xavier, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, et M. HAIDAR Waël, Architecte D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud, le 5 mai 2023.

494. Entretien mené avec M. HAIDAR Waël et M. ENVAIN Jérôme, Architectes D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud. Le 6 janvier 2023.

495. *Ibid.*

496. *Ibid.*

497. Entretien mené avec M. HAIDAR Waël et M. ENVAIN Jérôme, Architectes D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud. Le 6 janvier 2023.

498. REIBEL Nicolas, *Port Grimaud, visions de ville*.

Mémoire de recherche sous la direction de CHEBAHI Malik, LAMBERT Guy, Thibault Estelle.

ENSA Paris-Belleville, juin 2018.

499. GERVEREAU Laurent, *Une faillite symbolique : l'Utopie face à ses représentations, Utopie, la quête de la société idéale en occident*, France.

Bibliothèque Nationale de France/Fayard, 2000

500. *Ibid.*



Carte postale du quai de la Place de l'Eglise, milieu des années 1970
Source : Archives de l'Atelier Xavier Bohl



Photographie du quai de la Place de l'Eglise depuis le Lac Intérieur, 2022
Source : Photographie personnelle

m'a affirmé que François Spoerry avait conçu Port Grimaud comme faisant partie de la ville de Grimaud, qu'il aurait souhaité un renforcement de l'intercommunalité, un plus grand désir d'ouverture des copropriétaires⁵⁰¹. Toutefois, l'impression d'un repli sur soi de la cité lacustre se fait de plus en plus sentir, et il est possible d'attribuer la parenté de ce phénomène à la fois à la manière dont le projet a été pensé mais également à la manière dont la population et les flux touristiques ont évolué.

Le repli de Port Grimaud par rapport à son site se traduit tout d'abord par sa forme très fermée sur son côté terrestre. Malgré une forte ouverture vers la mer, le projet a mis en place une série de limites le séparant de son arrière-pays, pouvant être des éléments architecturaux comme des infrastructures routières.

Les accès sont marqués par la présence de portes monumentales au niveau desquelles des barrières et des vigiles régulent les voitures. L'entrée principale renforce l'aspect de village fortifié, s'effectuant par un pont traversant un canal pouvant s'apparenter à des douves, donnant sur une porte perçant un haut mur d'enceinte criblé de petites meurtrières et flanqué d'une tour inspirée des forts turcs⁵⁰². De plus, les limites parcellaires de Port Grimaud coïncident souvent avec des jardins et sont donc marquées par la présence de murs ou de murets grillagés, de larges parties de la cité apparaissent alors comme hermétiquement closes.

De l'autre côté de ces limites, le route n'est quant à elle pas pensée comme une promenade touristique mais comme une simple voie routière⁵⁰³. Le parking, bien qu'étant une nécessité fonctionnelle apparaît également comme un échec urbanistique. Malgré les études conduites pour la réalisation d'un parking enterré, c'est une grande surface extérieure de l'autre côté de la route qui sera aménagée, pouvant apparaître comme un moyen de rejeter hors de la ville la problématique des voitures inhérentes aux flux touristiques, notamment infranationaux⁵⁰⁴.

Enfin, l'implantation de Port Grimaud fermée sur les terres et ouverte sur la mer, ainsi que le développement de campings sur les terrains alentours sont perçus par les habitants de Grimaud comme une appropriation des littoraux dont bénéficiait autrefois librement la commune⁵⁰⁵.

Toutefois, cette fermeture dont fait preuve la cité lacustre se traduit également par une volonté croissante de certains habitants de limiter grandement les flux touristiques et de faire sécession vis-à-vis de Grimaud⁵⁰⁶.

Parmi les raisons motivant ces choix, on peut évoquer la volonté d'un environnement plus calme de nombreux résidents, mais aussi la présence de conflits politiques et de mésententes avec la municipalité de Grimaud⁵⁰⁷. Bien que contraires aux intentions de François Spoerry pour qui une division n'aurait eu ni de sens ni d'intérêt⁵⁰⁸, la manière dont le projet a été pensé joue encore une fois en la défaveur de ses volontés.

D'une part, le statut d'Association Syndicale Libre, que l'on pourrait rapprocher d'une copropriété horizontale autonome se gérant d'elle-même au sein d'une ville existante favorise un désir d'indépendance⁵⁰⁹. D'autre part, la décision d'avoir pensé Port Grimaud comme un « monde à part », une échappatoire rassurante, finit par entraîner inévitablement la volonté de repli sur soi de certains de ses occupants⁵¹⁰.

501. Entretien mené avec M. BOHL Xavier, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, et M. HAIDAR Waël, Architecte D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud, le 5 mai 2023.

502. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. » Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

503. REIBEL Nicolas, *Port Grimaud, visions de ville*. Mémoire de recherche sous la direction de CHEBAHI Malik, LAMBERT Guy, Thibault Estelle. ENSA Paris-Belleville, juin 2018.

504. *Ibid.*

505. *Ibid.*

506. Entretien mené avec M. BOHL Xavier, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, et M. HAIDAR Waël, Architecte D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud, le 5 mai 2023.

507. Entretien mené avec M. BJORG Guy, ancien comptable et ancien trésorier de l'ASL Port Grimaud 1. Le 22 juillet 2022.

508. Entretien mené avec M. BOHL Xavier, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, et M. HAIDAR Waël, Architecte D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud, le 5 mai 2023.

509. Entretien mené avec M. BJORG Guy, ancien comptable et ancien trésorier de l'ASL Port Grimaud 1. Le 22 juillet 2022.

510. REIBEL Nicolas, *Port Grimaud, visions de ville*. Mémoire de recherche sous la direction de CHEBAHI Malik, LAMBERT Guy, Thibault Estelle. ENSA Paris-Belleville, juin 2018.



Photographie de la rue des Deux Ports depuis la terrasse panoramique de l'Eglise, 2022
Source : Photographie personnelle



Photographie de la rue des Deux Ports depuis la terrasse panoramique de l'Eglise, 2022
Source : Photographie personnelle

La tendance d'une partie des habitants de vouloir se rapprocher du modèle des « gated communities » apparaît donc comme un contresens vis-à-vis des intentions de François Spoerry, au même titre que l'absence de mixité sociale et de vie permanente.

Bien qu'apparus à la suite du succès immobilier et des spéculations qui ont touché Port Grimaud, ces phénomènes trouvent toutefois leur origine en partie dans les choix de l'architecte concernant la conception et la promotion de son projet.

De plus, en raison de la démarche créative basée sur l'emploi de références diverses enrichies d'une composition savante, la cité lacustre induit d'autres conséquences. L'utilisation de références variées et la volonté de les rendre reconnaissables par tous dans le cadre du développement de la société des loisirs ne sont pas dénuées de conséquences, touchant aussi bien les visiteurs, les références choisies que le projet lui-même.

B. LA TRANSFORMATION DU PROJET EN IMAGES, PAR DÉFINITION FIGÉES ET SANS PROFONDEUR

1/ Une démarche créative marquée par une accumulation de références déracinées et simplifiées

Certes, une part de cette seconde vague de critiques plus tardive porte sur le creusement progressif d'une faille entre les intentions de l'architecte et l'évolution du projet. Cependant, c'est toute la démarche créative du post-modernisme dans laquelle s'inscrit Port Grimaud qui fera l'objet de commentaires de la part de l'autre partie des observateurs.

En premier lieu, cette démarche est marquée par l'utilisation de références pour leurs caractéristiques bien moins intrinsèques que visuelles, pour ce qu'elles évoquent émotionnellement et non pour ce dont elles sont le résultat. Dans son article *Architecture et urbanisme postmodernes : une expression du relativisme contemporain ?* Liliane Voyé explique que ces références sont appropriées en opérant un transfert d'usage, la forme ne renvoie donc plus à la fonction d'origine et ne sert qu'à titre de décor⁵¹¹.

C'est donc la perte des fonctions constructives, pratiques, climatiques des références au profit d'une simple considération visuelle que dénonce en évoquant Port Grimaud le *Guide d'architecture contemporaine en France* datant de 1972 comme une absurdité⁵¹².

« Il est absurde pour un architecte de vouloir créer un pastiche architectural basé sur des valeurs anachroniques qui aboutissent à une ambiance urbaine apocryphe. [...] Si cela devait être un décor de cinéma, il faudrait s'incliner devant l'imagination de l'architecte. Voici quelques-unes des perles : Canal creusé si précisément que l'eau passe exactement sous un pont qui était déjà réalisé sur la terre ferme, pont en béton construit comme un pont en maçonnerie et peint en appareillage pierre, bec de gaz électrique, console superposée, plusieurs poutres en faux bois porteuses d'elles-mêmes, motifs architectoniques peints en trompe-l'œil toujours, [...] »⁵¹³

En second lieu, Port Grimaud relève d'un assemblage de références diverses dans leurs origines historiques et géographiques, qui sont ici extraites de leur contexte et assemblées en un même lieu. Ces éléments délocalisés le sont de plus pour répondre à des besoins différents que ceux pour lesquels ils ont été conçus à la base, ici la constitution d'un cadre agréable et chaleureux convenant à une vision moderne des vacances et du dépaysement⁵¹⁴.

« [...] partout peuvent se trouver des fragments empruntés à des lieux divers, assemblés à des endroits qui leur sont étrangers et où, à première vue, rien – ni les ressources matérielles locales, ni le climat, ni les modes de vie – n'en explique l'origine. »⁵¹⁵

Enfin, ces fragments sont assemblés selon certains principes de composition précédemment évoqués, dans une volonté de conférer à cet assemblage les qualités spatiales que possédaient originellement certaines des références, mais également de leur en conférer de nouvelles plus spectaculaires.

Cette démarche peut s'expliquer d'un côté par la culture des élèves des Beaux-Arts dont faisait partie François Spoerry, décrite par l'architecte et historien Jean-Claude Vigato comme essentiellement visuelle, et donc favorable à une transposition d'éléments divers basé sur leur forme, dans un contexte nouveau⁵¹⁶.

511. VOYÉ Liliane, *Architecture et urbanisme postmodernes : une expression du relativisme contemporain ?* Revue européenne des sciences sociales, p117-124, , 1 septembre 2003.

512. AMOUROUX.D, CRETOL. M., MONET.J.P, *Guide d'architecture contemporaine en France*. Comines. Editions Technic-Union, 12 janvier 1972.

513. *Ibid.*

514. VOYÉ Liliane, *Architecture et urbanisme postmodernes : une expression du relativisme contemporain ?* Revue européenne des sciences sociales, p117-124, , 1 septembre 2003.

515. *Ibid.*

516. VIGATO Jean-Claude, *L'architecture régionaliste – France 1890 – 1950*. Paris Editions Norma, 1er décembre 1994.



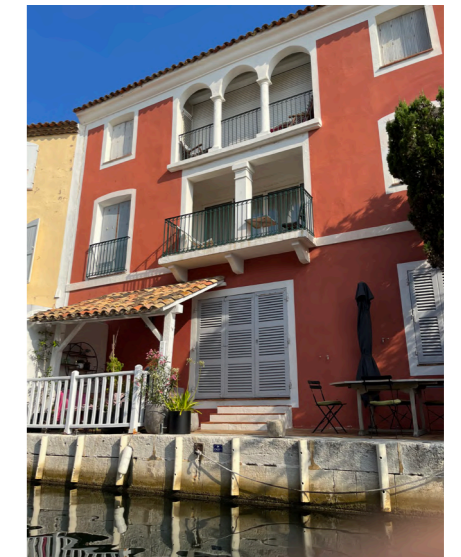
Maison d'inspiration grecque sur la rue du Ponant, 2022
Source : Photographie personnelle



Canal longeant la rue des artisans, arcades inspirées du pourtour méditerranéen et colonnades en fonte rappelant le quartier français de la Nouvelle-Orléans
Source : Photographie personnelle



Maison commune aux ferronneries d'inspiration andalouse et dont la façade nord rappelle l'architecture vénitienne, 2022
Source : Photographie personnelle



Façade d'une maisons d'inspiration vénitienne, 2022
Source : Photographie personnelle



Cage d'escalier avec colonnade de bois d'inspiration provençale
Source : Photographie personnelle



Façade composée avec des éléments empruntés à l'architecture classique, 2022
Source : Photographie personnelle

« Il n'y avait pas une vraie connaissance de l'architecture vernaculaire et la question d'une architecture locale se résumait à celle de "l'insertion dans le paysage de formes apprivoisées de la culture populaire" »⁵¹⁷

D'un autre côté, Port Grimaud prend place dans un contexte de globalisation et d'ouverture des économies, marqué par un renouvellement de la logique marchande voyant dorénavant dans les spécificités culturelles de nouvelles formes de marchandises. On peut donc trouver ici un environnement appuyant l'utilisation d'éléments culturels divers extraits de leur localisation et époque d'origine⁵¹⁸.

Selon Christian Godin dans son article *La disneylandisation du monde* l'utilisation formelle de ces références nécessite donc de se départir de leur fond, résultant d'une adéquation entre une grande variété de facteurs comme une époque donnée, une culture, un environnement et des besoins. En d'autres termes, il s'agit d'enlever aux modèles de base leur profondeur pour les transformer en images⁵¹⁹.

« Or, pour arracher les valeurs et les styles à leur condition historique, pour les faire basculer dans la sphère marchande (condition nécessaire à leur mondialisation), il faut les transformer en images et en signes, c'est-à-dire les débarrasser de leur matérialité et de leur sens d'origine. C'est ce qu'accomplit avec une redoutable efficacité l'actuelle société des loisirs.

[...] La mise en images est une perte de profondeur, de relief. »⁵²⁰

Cet aplatissement est donc la condition nécessaire pour employer ces références dans un contexte historique et géographique différent dans lequel il sera possible de les commercialiser. En effet, le cadre nouvellement créé doit séduire, attirer le consommateur et pour cela il doit être reconnaissable par celui-ci, et donc se défaire de sa complexité. Il doit également répondre à un nouveau besoin, ici celui de dépaysement recherché par les vacanciers et doit être construit le plus efficacement possible, impliquant un abandon total ou relatif de sa matérialité d'origine⁵²¹.

À noter que cette transformation n'est pas forcément le fruit d'une démarche entièrement volontaire des créateurs comme François Spoerry, elle peut être vue comme un effet de bord, une conséquence nécessaire malgré une intention de départ d'admiration sincère des modèles employés.

2/ L'utilisation d'images évocatrices et rassurantes à des fins promotionnelles

François Spoerry a lui-même assuré une grande partie de la couverture publicitaire dont a bénéficié Port Grimaud et, nous l'avons vu, cette publicité a contribué à l'apparition ou au renforcement de phénomènes entrant parfois en contradiction avec les intentions de l'architecte. C'est toutefois à travers la promotion du projet qu'il est possible d'observer l'utilisation d'une imagerie fortement évocatrice à des fins commerciales, dans le contexte des années 1970 et 1980 voyant le plein essor de la société de consommation à travers une grande présence de la publicité⁵²².

Les équipes chargées de la promotion du projet, François Spoerry en tête, vont pour séduire le plus grand nombre associer à Port Grimaud un imaginaire composé d'images facilement reconnaissables et d'un discours rempli de signes et de symboles⁵²³. L'exemple le plus marquant est la volonté d'associer le projet à Venise,

517. *Ibid.*

518. VOYÉ Liliane, *Architecture et urbanisme postmodernes : une expression du relativisme contemporain ?* Revue européenne des sciences sociales, p117-124, 1 septembre 2003.

519. GODIN Christian, *La disneylandisation du monde*. France. Editions Presses Universitaires de France, 2011

520. *Ibid.*

521. *Ibid.*

522. REIBEL Nicolas, *Port Grimaud, visions de ville*.

Mémoire de recherche sous la direction de CHEBAHI Malik, LAMBERT Guy, Thibault Estelle. ENSA Paris-Belleville, juin 2018.

523. *Ibid.*

de créer une filiation entre une ville historique ancrée dans les imaginaires et une jeune cité encore relativement méconnue.

L'opération la plus marquante en ce sens se trouve être la cérémonie organisée le 30 juillet 1970 afin de proposer le jumelage des deux cités⁵²⁴. A cette occasion, François Spoerry fit importer de réelles gondoles vénitiennes que des grimaudois déguisés en gondoliers firent naviguer dans les canaux de Port Grimaud, sous l'œil de photographes conviés pour l'occasion. Furent également conviées de nombreuses célébrités de l'époque qui se mêlèrent aux propriétaires, les touristes n'étant à cette occasion pas admis, et tous purent assister à un défilé de bateaux et à une envolée de pigeons. Cette manifestation ne sera pas suivie d'un jumelage officiel, mais elle restera une formidable opération publicitaire de laquelle Port Grimaud conservera son surnom de « *Venise Provençale* »⁵²⁵.



Photographie prise à l'occasion de la cérémonie de jumelage avec Venise, 30 juillet 1970
Source : port-grimaud.org



Photographie prise à l'occasion de la cérémonie de jumelage avec Venise, 30 juillet 1970
Source : port-grimaud.org

524. LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. » Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

525. *Ibid.*

Cette manifestation, à replacer dans un ensemble d'actions promotionnelles, témoigne tout d'abord de la démarche consistant à abolir les barrières géographiques et temporelles dans l'utilisation de références. En ce sens, elle peut être rapprochée de la manière dont Las Vegas avait promu son quartier vénitien, au moyen de 3000 pigeons importés volant autour de copies du Palais des Doges, du Campanile et du Rialto, reconstruits dans le désert du Nevada⁵²⁶.

Cette démarche assume ensuite la dimension ludique dans la réponse aux besoins des vacanciers de la société des loisirs. La spatialité du projet est mise en forme de manière théâtrale et les habitants semblent adopter des rôles, tantôt en se déguisant en gondolier, tantôt en jouant au marin, ou en occupant des habitations ingénieusement appelées « maisons de pêcheurs » formant un parfait décor⁵²⁷. À ce titre, François Spoerry déclarera pour le documentaire *Port-Grimaud, un rêve réalisé* :

« C'est une cité où la mer est apprivoisée, où les gens cherchent à jouer au jeu auquel ils ont toujours voulu jouer mais que leur métier empêchait, c'est-à-dire que ce sont des marins occasionnels alors que toute leur vie ils auraient peut-être souhaité être marins. »⁵²⁸

Cependant, d'autres procédés publicitaires mis en place semblent pousser cette logique bien plus loin, exaltant une imagerie provençale de l'ordre du rêve, du fantastique, opérant de fait une scission avec la réalité⁵²⁹. À titre d'exemple, la plaquette publicitaire *Un chef d'œuvre est toujours perfectible* de la société ETIMA datant de 1978 dresse de la cité lacustre un tableau sans appel.

« Port Grimaud, un univers de contes et légendes, un "ailleurs" de rêves, éclatant de soleil et de couleurs, où la mer assagie se promène entre les maisons. Un village plus provençal que tous les villages de la côte d'Azur ; le seul qui, paradoxalement, ne soit déparé par aucune construction "moderniste". Une cité lacustre qui semble avoir existé de tout temps, grouillante de vie, composée de maisons infiniment diverses, sillonnée de rues ensoleillées, d'arcades ombreuses et de petits ponts qui jouent à saute-mouton sur les canaux. »⁵³⁰

Cette description ainsi que les illustrations qui l'accompagnent tendent à réunir en une seule image simple et évocatrice plusieurs éléments sur lesquels est construit le projet. Cette image est celle d'un séjour se prolongeant par un quai sur lequel un couple ou une famille admire un voilier amarré au bout de la terrasse, montrant une ambiance chaude et paisible tout en suggérant la simplicité de partir en mer.

Par l'image, il s'agit de faire comprendre au potentiel visiteur ou acheteur que Port Grimaud répond aux besoins des vacanciers en leur permettant de vivre la modernité (confort technique, navigation de plaisance, activités estivales et familiales) de manière plus rassurante, dans un cadre pensé comme reposant et bucolique. Ce que promet Port Grimaud par sa publicité, c'est donc ce que Marcel Cornu dans son article *Le cas Port Grimaud*, cité par Nicolas Reibel⁵³¹, appelle « *jouir de la modernité sans renier le passé. Le moderne pour le confort. Le passé pour le décor.* »⁵³²

526. GODIN Christian, *La disneylandisation du monde*. France. Editions Presses Universitaires de France, 2011

527. REIBEL Nicolas, *Port Grimaud, visions de ville*.

Mémoire de recherche sous la direction de CHEBAHI Malik, LAMBERT Guy, Thibault Estelle. ENSA Paris-Belleville, juin 2018.

528. DE HAMEL Bruno (producteur), *Port Grimaud raconté par François Spoerry*.

Archives de l'Atelier Xavier Bohl. Fin des années 1980.

529. REIBEL Nicolas, *Port Grimaud, visions de ville*.

Mémoire de recherche sous la direction de CHEBAHI Malik, LAMBERT Guy, Thibault Estelle. ENSA Paris-Belleville, juin 2018.

530. Plaquette publicitaire *Un chef d'œuvre est toujours perfectible*, publiée en 1978 par la Société ETIMA, Archives de l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud.

531. REIBEL Nicolas, *Port Grimaud, visions de ville*.

Mémoire de recherche sous la direction de CHEBAHI Malik, LAMBERT Guy, Thibault Estelle. ENSA Paris-Belleville, juin 2018.

532. CORNU Marcel, *Le cas Port Grimaud*. Urbanisme, n°136, p.66. 1976.



Plaquette publicitaire «A Port Grimaud, on amarre son bateau sur le pas de sa porte», société ETIGE-ETRIMO, début des années 1970
Source : Archives de l'Atelier Xavier Bohl



Plaquette publicitaire «Un chef d'œuvre est toujours perfectible», société ETIMA, 1978
Source : Archives de l'Atelier Xavier Bohl

3/ Tourisme, mise en scène, divertissement : un rapprochement avec la logique des parcs à thème

Au vu de la démarche avec laquelle la cité lacustre a été pensée et réalisée, mais également au vu de l'évolution de sa spatialité et de son organisation, il est possible afin de poursuivre cette étude d'analyser Port Grimaud à travers certaines caractéristiques que donnent plusieurs auteurs du modèle du parc à thèmes.

Le premier d'entre eux fut ouvert sous l'impulsion de Walt Disney en 1955 à Anaheim en Californie, et répondait comme le formule Virginie Picon-Lefebvre à « *une demande inconsciente de reconstruction d'une idéalité perdue, celle de l'Amérique d'avant la crise de 1929* »⁵³³. À mesure de leur développement dans la seconde moitié du XXe siècle, les parcs à thème deviendront des archétypes d'architecture dédiées au divertissement momentané de nombres croissants de touristes.

Dans un premier temps, D. Amouroux, D. Crettol et J.P. Monnet, auteurs du *Guide d'architecture contemporaine en France* publié en 1972, rapprocheront l'accumulation de références en grande partie méditerranéennes, ainsi que leur utilisation purement formelle, de la manière dont est créée la spatialité des parcs à thème. Cette démarche y est décrite comme particulièrement bêtifiante du fait du caractère de village habitable de Port Grimaud couplé à sa dimension ludique⁵³⁴.

« *Cette cité lacustre créée par des gens fervents d'artifices (il n'en manque pas), c'est Disneyland Méditerranée, grandeur habitable, le festival permanent de la supercherie abêtissante.* »⁵³⁵

De plus, le cadre de Port Grimaud relevant d'un assemblage de références diverses, il en résulte un lieu hybride qui ne peut être ni complètement décrit comme un village provençal, ni comme un paysage vénitien ou andalou. On peut alors faire un lien entre le résultat de cette démarche et la forme des bâtiments des parcs Disneyland, qui, comme le décrit Virginie Picon-Lefebvre dans son ouvrage publié en 2019 *La fabrique du bonheur*, est suffisamment indistincte pour permettre au public de l'interpréter⁵³⁶.

« *L'architecture des hôtels Disney utilise des figures et des formes assez imprécises, qui évoquent d'autres lieux mais de manière assez floue pour laisser ouvertes d'autres interprétations.* »⁵³⁷

Dans un second temps, l'analyse effectuée par Jean-Baptiste Minnaert dans son article *Le Mouvement moderne, le patrimoine et la figure des idéaux changeants* rapproche les parcs à thème et les créations comme Port Grimaud en les décrivant comme relevant d'un patrimoine hors-sol et hors-temps, répondant bien mieux que d'authentiques villages aux désirs de voyage des visiteurs. En effet, la reprise de l'apparence des modèles de référence assure la sensation de dépaysement des touristes. De plus, l'organisation de ces sites est pensée pour répondre aux besoins des touristes, de par la nature des commerces, la présence d'itinéraires de visites, ou leur accès pratique car proche de grandes lignes de transports⁵³⁸.

« *Les cas français de Port-Grimaud ou Val d'Europe près de Disneyland Paris, constituent à ce titre des exemples éloquentes, que conforte a contrario le fait que Marc Augé ait parlé de disneylandisation des centres anciens patrimonialisés (M. Augé, 1997). Comme le remarque en effet l'anthropologue, les parcs à thème, notamment ceux de Disney, peuvent être lus comme du patrimoine hors-sol et hors-temps.*

Là où les aménageurs et les acteurs économiques estiment qu'il est le plus rentable de le faire, ces parcs à

533. PICON-LEFEBVRE Virginie, *La fabrique du bonheur*. Marseille. Editions Parenthèses, Collection Architecture, 18 avril 2019.

534. AMOUROUX.D, CRETOL. M., MONET.J.P, *Guide d'architecture contemporaine en France*. Comines. Editions Technic-Union, 12 janvier 1972.

535. *Ibid.*

536. PICON-LEFEBVRE Virginie, *La fabrique du bonheur*. Marseille. Editions Parenthèses, Collection Architecture, 18 avril 2019.

537. *Ibid.*

538. MINNAERT Jean-Baptiste, *Le Mouvement moderne, le patrimoine et la figure des idéaux changeants*. HAL, archives ouvertes.fr Id: halshs-01176273 <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01176273>, 17 Juillet 2015.



Photographie du premier parc Disneyland, Anaheim, Californie, 1955
Source : Getty Images



Photographie de la Place du Marché de Port Grimaud, 2022
Source : Photographie personnelle



Photographie du service de visite de Port Grimaud en coches d'eau, Place du Marché, 2022
Source : Photographie personnelle

thème fournissent tout, voire davantage, que ce que les touristes attendent d'une destination « authentique » sur le plan patrimonial. Entre Disney et les villes historiques, la concurrence commerciale est d'autant plus rude qu'il est plus rapide de construire un parc à thème à proximité d'une ligne TGV ou d'un aéroport (comme c'est le cas avec Disneyland Paris), que de faire venir le TGV à une ville-patrimoine. »⁵³⁹

Enfin, sans toutefois les décrire comme identiques, il est possible de trouver un lien entre les parcs à thème conçus pour immerger le visiteur dans un univers passé ou fantastique, et la volonté évoquée à plusieurs reprises de Port Grimaud de se construire comme une alternative rassurante à un monde moderne anxieux. Cette dimension de rupture vis-à-vis du réel se traduit par l'importance accordée au ludique, au jeu pour lesquels la combinaison d'images constituant un imaginaire est essentielle⁵⁴⁰. C'est ainsi ce que décrit Marcel Cornu dans son article *Le cas Port Grimaud* datant de 1976.

« A Port Grimaud, la transcription architecturale du désir de jouer s'opère plus directement encore que pour l'aspiration au dépaysement. C'est tout le village qui se déploie en images ludiques. Se dé-réalise. Se déguise pour jouer au petit village provençal. Pour jouer à Venise. »⁵⁴¹

Cette démarche décrite comme une « dé-réalisation » se traduit également par l'adoption volontaire ou non par l'habitant ou le visiteur du rôle de figurant animant le cadre, comme le suppose François Robichon dans son article paru en 1994 *Port-Grimaud, Cité douce*.⁵⁴²

« Dès lors on peut se demander si la cité ne se transforme pas en parc d'attractions où les habitants estivaux feraient office de figurants amateurs. »⁵⁴³

4/ Les conséquences sur le public et les modèles de base du phénomène de « disneylandisation »

Au regard des observations de la partie précédente, il est donc possible d'emprunter à Christian Godin le terme de « Disneylandisation » pour évoquer ce phénomène d'utilisation à des fins créatives et commerciales de références extraites de leur contexte et agglomérées entre elles en un lieu nouveau afin de répondre à des besoins inédits⁵⁴⁴.

Cette « disneylandisation » induit alors plusieurs conséquences touchant aussi bien les occupants du projet que les références elles-mêmes.

En premier lieu, l'extraction de références de leur contexte implique une perte de leur sens profond, favorisant ainsi leur transformation en images afin d'être utilisables et reconnaissables. Ce faisant, la « disneylandisation » prive les modèles de base de leur dimension temporelle, les empêchant ainsi d'évoluer si ce n'est pour répondre à des considérations économiques⁵⁴⁵. Cela tend donc à renforcer le phénomène déjà évoqué de mise sous cloche de l'architecture de Port Grimaud, que Christian Godin décrit comme « la fin du monument (qui signifie souvenir historique en latin) et son remplacement par l'objet culturel ». ⁵⁴⁶

En second lieu, l'abandon de la profondeur et du sens des références dans l'objectif de leur diffusion et de leur reconnaissance a pour conséquence d'entraîner leur nivellement, la perte de leur caractère réel et tangible. Les raisons profondes qui ont façonné ces modèles sont écartées et oubliées, ne devenant ainsi que des images parmi d'autres⁵⁴⁷.

540. CORNU Marcel, *Le cas Port Grimaud*. Urbanisme, n°136, p.66. 1976.

541. *Ibid.*

542. ROBICHON François, *Port-Grimaud, Cité douce*. D'ARCHITECTURE n° 46, Juin 1994

543. *Ibid.*

544. GODIN Christian, *La disneylandisation du monde*. France. Editions Presses Universitaires de France, 2011

545. *Ibid.*

546. *Ibid.*

« Elles [les références] se répandent et se diffusent sur un plan universel mais souvent elles ne sortent pas indemnes de ces déplacements car le sens originel qui les sous-tendait est vécu dans un rapport d'extériorité qui le transforme, opacifie leur logique d'ensemble et risque parfois de réduire leur essence symbolique à une imagerie ludique. »⁵⁴⁸

De ce fait, la « disneylandisation » peut altérer même une démarche sincère de mise en valeur d'éléments patrimoniaux de diverses origines auprès d'un public. Christian Godin rappelle que cette mise en scène de références et des traditions qui les ont façonnées a conduit à les reléguer au rang de folklore, à les contraindre à exister sans substance ni temporalité, et donc inévitablement à les faire disparaître⁵⁴⁹.

« Toutes les sociétés ont été gagnées par le folklore : la mise en spectacle d'une tradition est le plus sûr moyen de la tuer. [...] Mais si l'authenticité du vernaculaire a permis de contester les dogmes d'une architecture déshumanisante, elle a fini par être transformée en marchandise dans le grand bazar commercial mondial. Loin de mettre en valeur le patrimoine architectural de chaque pays, la disneylandisation le vide de sa forme en le transformant en signe. »⁵⁵⁰

De plus, cette démarche sabote toute tentative de mise en valeur des modèles pris en référence dans le sens où elle participe à leur méconnaissance auprès du public. Le travail minutieux du cadre, de l'implantation et le caractère suffisamment évocateur des images employées opèrent sur les visiteurs une illusion telle qu'il est souvent rapporté que nombre d'entre eux pensent découvrir en Port Grimaud un authentique village provençal⁵⁵¹.

« Enfin, dernier paradoxe, les visiteurs d'un jour semblent non pas admirer une architecture contemporaine exemplaire mais un authentique village provençal, lacustre qui plus est ! L'effet est renforcé par la modernité même du projet urbain qui a fait disparaître toutes les canalisations, câblages et antennes de TV qui défigureraient, il y a peu, de nombreux villages historiques en France. »⁵⁵²

« La rigueur historique, ici comme ailleurs, fait parfois des concessions au folklore et à la galéjade. La jeune cite lacustre n'échappe pas à la règle : elle se voit souvent créditée d'un héritage aussi lointain qu'imaginaire, par des visiteurs convaincus de découvrir un "ancien village" restauré, tant son architecture a su s'intégrer dans un site qui fut l'un des hauts lieux de la Provence antique. »⁵⁵³

Ce constat peut enfin expliquer la raison de certaines critiques adressées à François Spoerry, face à la perspective de voir se démocratiser cette démarche créative en dehors du cadre de l'architecture de plaisance. C'est le cas du Guide d'architecture contemporaine en France de 1972 dont les auteurs portent sur le projet un regard plus affûté de connaisseur que la potentielle « naïveté » avec laquelle des visiteurs à l'œil moins entraîné sont susceptibles de le découvrir⁵⁵⁴.

« Profiter d'une absence d'éducation de l'architecture en France pour enliser d'avantage les gens dans leur sombre conception de l'espace constitue un scandale. Car les acheteurs à Port Grimaud pensent : "Mais pourquoi pas, c'est amusant pour un cadre de vacances ?" ce qui triche avec la vie, ce qui l'artificialise ne s'arrête en l'homme au stade du "Pourquoi pas ?", il le pénètre et l'impressionne. Et c'est en cela que Port Grimaud, qui va être vu par des milliers de gens comme étant "ce qui se fait de mieux" est un nouveau poids au passif de l'évolution. »⁵⁵⁵

547. VOYÉ Liliane, *Architecture et urbanisme postmodernes : une expression du relativisme contemporain ?* Revue européenne des sciences sociales, p117-124, 1 septembre 2003.

548. *Ibid.*

549. GODIN Christian, *La disneylandisation du monde*. France. Editions Presses Universitaires de France, 2011

550. *Ibid.*

551. ROBICHON François, *Port-Grimaud, Cité douce*. D'ARCHITECTURE n° 46, Juin 1994

552. *Ibid.*

553. BRETTEVILLE Jacques. *Port-Grimaud*. Rennes. Ouest-France éditeurs, 30 juin 1994

554. AMOUROUX.D, CRETOL. M., MONET.J.P, *Guide d'architecture contemporaine en France*. Comines.

Editions Technic-Union, 12 janvier 1972.

555. *Ibid.*

CONCLUSION

Ce mémoire, né du constat d'une quantité majoritaire de travaux universitaires dirigés sur l'étude de Port Grimaud en tant que jalon historique et théorique, a donc pris le parti de proposer une étude de ce projet sous l'angle de ses caractéristiques propres, de son origine et de la manière dont il s'est concrétisé.

Pour ce faire, nous avons tenté d'utiliser la spatialité et les principes sur lesquels elle repose, comme moyen d'étudier la permanence ou non des intentions de l'architecte à la base du développement du projet.

Il résulte de cette étude plusieurs manières de caractériser Port Grimaud, correspondant à différentes manières dont les volontés de François Spoerry se sont ou non matérialisées.

En premier lieu, l'étude de l'histoire de l'architecte et de la formation du projet nous ont permis de déterminer quelles étaient les intentions de l'architecte, majeures comme mineures, à l'origine du développement du projet, mais également quelles étaient les références qui en ont conditionné la forme.

Les volontés de faire naître un véritable village d'amateurs de navigation, pensé comme une évasion d'une architecture moderniste jugée deshumanisante par la recherche d'un charme pittoresque typiquement méditerranéen, nous confortent dans l'idée d'une démarche sincère et d'un rapport personnel fort aux références prises en exemples. Au vu de ses objectifs, et de la manière dont l'architecte est parvenu à leur faire prendre forme contre vents et marées, Port Grimaud apparaît tout d'abord comme un rêve réalisé.

En second lieu, nous avons tenté de prouver que Port Grimaud ne devait pas son succès populaire, commercial, puis critique uniquement grâce son arrivée à un moment crucial dans un contexte de contestation croissante du mouvement moderne, ni à son positionnement contre les principes de ce mouvement. Ce succès est également dû aux importants talents déployés par François Spoerry et ses équipes dans l'élaboration du projet, son dessin, mais aussi dans son adaptation constante aux divers problématiques techniques et retours d'expérience.

Port Grimaud parvient alors à donner corps à certaines des intentions de son créateur, à savoir une forme urbaine rassurante, à destination fonctionnelle des navigateurs mais également appréciée par le grand public avec qui il parvient à renouer le dialogue. Le projet possède une spatialité particulièrement riche dont nous avons tenté de comprendre les principes structurants. Une des thèses défendues dans cette étude porte sur la description de cette spatialité par un lyrisme issu de la conjugaison de deux univers fortement évocateurs, l'intimité et le caractère rassurant et pittoresque d'un village ancien et la liberté permise par le voyage en mer. Pour ce faire, il a été décrit comment un cadre artificiellement pittoresque a été enrichi d'une spectacularisation savante.

De plus, Port Grimaud a participé à poser les bases d'un renouveau des formes architecturales en opposition au mouvement moderne, dont François Spoerry semble s'être félicité sans pour autant l'avoir souhaité, et sans adopter une position d'enseignant.

Au-delà du charme que l'on pourrait reconnaître à la spatialité du projet, l'étude de son histoire lui confère un second caractère poétique, celui d'une entreprise à laquelle son créateur était initialement le seul à croire, et qui s'est finalement concrétisé, et qui a vécu, pendant un temps du moins, comme une modeste utopie pour marins.

On peut également constater la volonté de François Spoerry de donner à son projet une légitimité par la filiation avec son site et ses traditions, afin de trouver une justification historique, géographique mais aussi sociale à ses choix. Toutefois, la nécessité de promouvoir le projet s'est faite au moyen d'un rapprochement avec des villes comme Saint-Tropez ou Venise, ayant eu pour effet de conférer au projet une notoriété certaine mais lui ayant également fait connaître une destinée similaire.

Dans son évolution, Port Grimaud témoignera en effet du dévoiement de certaines des intentions parfois majeures de son créateur. Le standing du projet s'élevant, la mixité sociale portant désirée par François Spoerry s'effacera, et avec elle la possibilité pour la cité lacustre de vivre comme un véritable village à l'année. De plus, ne voulant pas sacrifier le caractère pittoresque si propre au projet pour répondre aux nouvelles exigences de propriétaires à la recherche de plus d'espace et de confort, l'architecte s'est vu contraint de se prononcer en faveur d'une mise sous cloche de l'architecture de Port Grimaud. En ce sens, le projet dans son évolution peut apparaître comme un mirage pour son créateur, qui va ainsi voir se nuancer, voire disparaître la concrétisation de certaines de ses intentions.

La notion de mirage peut également être employée pour décrire l'effet que les résultats de la démarche créative du projet, consistant en un assemblage de références tirées de leur contexte, sur un grand nombre de visiteurs, pour ainsi dire menées en bateau. Nous l'avons vu, malgré une démarche basée sur la différenciation, l'évolution du projet tend à recréer des distinctions d'ordres sociales et intellectuelles, à l'encontre des intentions de l'architecte.

Mes prospectives sur le futur du projet tendent donc à privilégier une diminution du nombre de propriétaires au rythme de la combinaison de maisons, très courant actuellement dans Port Grimaud, mais également un repli accru de la cité sur elle-même, encore une fois contraire à ce qu'aurait voulu François Spoerry.

Cependant, et bien que renforcé par des dissensions politiques avec la municipalité de Grimaud, le cas du repli de la cité lacustre apparaît comme un exemple probant de la responsabilité de l'architecte dans de nombreux phénomènes affectant Port Grimaud. La conception très fermée du projet vers son arrière-pays ainsi que le traitement purement utilitaire de ses abords ont eu un grand rôle dans le retrait de Port Grimaud sur lui-même. Suivant cette logique, les choix de l'architecte en matière de publicité, et de public ciblé notamment dans la conception des habitations de Port Grimaud II et III, ont entraîné l'élévation du standing du projet, et ainsi le dévoiement des intentions de mixité sociale et de vie de village.

Il apparaît alors intéressant de questionner le caractère parfois contradictoire des intentions de l'architecte.

En effet, la volonté de promouvoir Port Grimaud en lui conférant une image de marque par l'association avec Saint-Tropez semble peu conciliable à long terme avec un désir de mixité sociale.

Il est également possible de se demander si le fait de ne pas vouloir voir Port Grimaud devenir un village de vacances est-il réellement conciliable avec l'instauration d'un modèle de gestion en partie basé sur les revenus du tourisme.

De plus, la volonté de constituer Port Grimaud comme un « monde à part » semble avoir pris le pas sur la possibilité d'une relation mutuellement bénéfique et pérenne avec le site dans lequel il s'implante.

Enfin, l'arrivée d'une nouvelle clientèle toujours plus exigeante, ciblée par la publicité et les modèles d'habitation les plus récents, semble incompatible avec la préservation de l'aspect pittoresque du projet, et cette volonté de préservation apparaît comme incompatible avec l'idée de laisser évoluer naturellement Port Grimaud.

On peut alors se demander si le dévoiement de certaines des volontés de François Spoerry n'est pas le résultat de la confrontation inévitable d'intentions contradictoires, dont certaines prendront le pas sur d'autres, et qui empêcheront au final la cité lacustre d'arriver à bon port.



Vue aérienne du Chantier Naval Port Grimaud II
Archives de l'Atelier Xavier Bohl

ANNEXES

Entretien mené avec Mr BJORG Guy, ancien comptable et ancien trésorier de l'ASL Port Grimaud I.

Mené chez lui, à Port Grimaud, le 22 juillet 2022.

AS : A à la réception de Port Grimaud, l'avis du public était très favorable mais l'avis des architectes de l'époque était assez défavorable et accusait Spoerry d'avoir recours au pastiche. C'est une appellation que Spoerry défend, il assume totalement l'avoir fait. Mais il existe un clivage, qui est le point de départ du mémoire, entre les usagers qui trouvent le lieu très poétique et plaisant, et les architectes.

GB : Ça s'appelle l'architecture douce, qui comprend l'aspect architectural et l'aspect pratique, au niveau du plan d'eau, des bateaux, la distribution, on n'a jamais fait mieux. Après il y a les petites maisons, ça pourrait être contestable mais c'est tellement mignon que tous ceux qui visitent, les touristes, disent « on est dans le vieux Port Grimaud », parce qu'il y a le fossé etc. Eh bien oui le pastiche ça a existé, j'avais un ami dans les années 70 qui a trouvé que les trompe l'œil par exemple c'était réellement de trop, et le lendemain, il a fait les démarches pour acheter une maison à Port Grimaud. Nous habitons ici depuis 50 ans, c'était une résidence secondaire et c'est devenu une résidence principale, et on en est ravi. Il y a un art de vivre à Port Grimaud que l'on ne retrouve nulle part, en plus c'est sécurisé, il y a tous les commerçants ici, on n'a pas besoin de sortir, donc c'est magnifique.

AS : Est-ce que vous pouvez s'il vous plaît me retracer le fonctionnement global de PG ?

GB : Donc c'est une ASL, une association syndicale libre, qui doit être distinguée d'une copropriété. C'est une ASL car ce sont des biens individuels, c'est une copropriété horizontale, alors qu'une copropriété est généralement verticale. Ce ne sont pas du tout les mêmes statuts, les mêmes réglementations : la copropriété a un cadre juridique déterminé, alors que sur l'ASL, presque tous les coups sont permis, on fait ce qu'on veut au niveau des statuts.

Notre association syndicale libre s'appelle l'ASP Port Grimaud, l'association syndicale des propriétaires de Port Grimaud. Et à l'intérieur de cette ASL, nous avons des copropriétés verticales, ce sont les immeubles par exemple.

Pour la gestion de l'ASL, il y a des statuts et un cahier des charges qui complète les statuts, et qui sont remis aux propriétaires au moment de la signature. On peut les demander à la copropriété, ou les consulter sur internet.

Le mode d'administration, c'est qu'il y a un conseil syndical et 16 conseillers, 2 élus par quartier pour 4 ans, avec des élections tous les 2 ans, ce sont des élections partielles.

Après il y a le comité de gestion, avec 5 membres élus par les conseillers syndicaux, et ensuite il y a un président et un vice-président élus au niveau du conseil syndical. Pour compléter le tout il y a le comité des comptes, 2 personnes chargées de vérifier que le conseil syndical a bien exécuté les décisions des copropriétaires. Et tous ces gens sont des copropriétaires.

Après il y a du personnel, et on a un directeur (un salarié) qui prend ses ordres du président, et puis après il y a le personnel administratif, comptables, secrétaires, etc. (qui ne sont pas des résidents). Jusqu'au comité des comptes, ce sont des habitants de Port Grimaud travaillant bénévolement et qui sont élus par les copropriétaires.

Après il y a une quarantaine de salariés dans la copropriété, et des sous-traitants : le directeur, des chefs de services, un pour la sécurité, un autre pour l'entretien (7 personnes s'occupant du balayage, de l'entretien des plantations), le personnel administratif sous les ordres du directeur. Les gros travaux sont faits à l'extérieur.

AS : Et concernant par exemple les skippers Wajer, qui s'occupent des bateaux des gens et qui sont très présents à Port Grimaud ?

GB : Ça n'a rien à voir avec la copropriété, les Wajer ce sont des Hollandais, c'est une entreprise commerciale qui s'est implantée à Port Grimaud, qui loue des emplacements publics et privés et qui loue ses bateaux avec skippers.

AS : Et est-ce qu'on a d'autres exemples à PG d'entreprises privées qui participent de manière aussi présente au fonctionnement de la ville ?

GB : Alors oui il y a les coches d'eau, c'est tout à fait légal parce qu'ils ont un contrat avec l'ASP, et ces coches d'eau avaient la possibilité d'exploiter l'entreprise où ils recevaient des touristes et leur faisaient visiter Port Grimaud, et en même temps ils nous devaient le service des coches d'eau, donc il y avait une contrepartie pour la copropriété.

Ils avaient une activité et en plus ils avaient le service des coches d'eau pour les résidents, en même temps ils avaient le service des petits bateaux électriques qui se baladent, et il y a une autre entreprise qui a aussi des barques électriques.

AS : Donc l'ASL emploie un directeur, des chefs de service et des salariés. Et ces services-là, avec quoi sont-ils payés ?

GB : Il n'y a pas de taxe foncière, il y a des copropriétaires qui payent des charges de copropriété qui servent à payer les salaires, l'entretien, tout le fonctionnement de Port Grimaud, mais ce sont nos charges de copropriété.

On a des charges et des recettes, on avait les recettes du port, on a les recettes de la capitainerie, et on a des biens immobiliers que la copropriété loue. Elle les a achetés parce qu'ils étaient à vendre par exemple.

Par exemple, le coiffeur, la superette, le petit restaurant-bar de la Place des Six Canons, à l'entrée, on a le traiteur sous le porche, qui était l'ancienne poste.

Et on a d'autres biens immobiliers qui servent à loger les gardiens. Pendant un moment ils dépendaient du service d'entretien, et on les a raccordés au directeur, mais maintenant je ne pas de qui ils dépendent. Mais donc il y a huit gardiens.

AS : Est-ce que la tour des célibataires, bâtiment iconique de PG, fait partie de ces biens immobiliers ?

GB : Ah non la tour des célibataires c'est une copropriété privée qui dépend de l'ASAL, mais ce ne sont que des propriétaires. La copropriété détient des biens à l'intérieur, mais c'est comme le coiffeur etc., la Tour des Célibataires ce sont les copropriétaires.

AS : Concernant les travaux plus importants, je pense au désensablement par exemple, à qui revient la charge ?

GB : Le dragage à l'entrée du port fait partie des charges de copropriété, ça fait partie des travaux plus importants. L'entretien des palplanches c'est également dans les charges de copropriété, qui ne prennent pas en compte que les frais de personnel, il y a les frais d'entretien, les « mobilines » [service de transport terrestre des résidents], etc.

AS : Donc c'est PG1 qui prend à sa charge le désensablement ?

GB : PG1 est la principale copropriété, donc normalement c'est elle qui s'occupait du dragage et refacturait la quote-part aux deux autres entités (PG2 et PG3). Sauf qu'il lui a été reproché de simplement présenter la note à la fin sans avertir les autres copropriétés de ses projets.

AS : Parce que à la base PG 2 et PG 3 devaient sortir par la Giscle, pas par le port, c'est bien ça ?

GB : En réalité tout le monde devait sortir par la Giscle initialement, c'est ce qui était prévu par le projet. Et puis ça s'est vite avéré totalement infaisable.

AS : Et pour ce qui est de l'écart d'habitants entre l'été et l'hiver ?

En parlant de PG1, l'hiver on doit être 80 à peu près, et sinon il y a 900 et quelques lots, donc ça fait à peu près 2000 personnes l'été, juste à PG 1.

AS : Et la mairie de la ville est bien à Grimaud, Port Grimaud n'a pas de mairie ?

GB : Non, Port Grimaud est une propriété privée, la plage est privée, sauf le DPM, 5 mètres à partir du bord de l'eau, sinon tout le reste est privé. PG étant privé, les deux restaurants sur la plage, qui est privée, payent une redevance de concession. Ils ont une concession et ils payent une redevance à PG, ça fait partie des recettes. De même que la pompe à essence, qui est sur le domaine de PG, donc elle paye elle aussi, parce que le terrain nous appartient.

AS : Et comment se font les élections, des conseillers de Port Grimaud d'une part et d'autre part les élections municipales, présidentielles ?

GB : Le bureau de vote est à Grimaud, ici c'est une copropriété, donc tout ce qui relève de l'Etat on va voter là-haut à Grimaud, pour les municipales, les législatives, les présidentielles, et si éventuellement il y a un référendum c'est là-haut aussi.

Pour les élections des conseillers il faut lire les statuts et le cahier des charges, tout y est expliqué. Alors ce sont des votes par correspondance, tous les deux ans, mais les statuts l'expliquent très bien, comment le conseil syndical est nommé, comment il fonctionne. Tu peux aller voir le conseil syndical de PG1 pour leur demander où consulter le site des copropriétaires de PG pour avoir les statuts, les PV d'assemblés en format numérique, etc.

AS : Je voulais qu'on revienne s'il vous plaît sur les limites de ce qui appartient à un propriétaire qui achète à Port Grimaud : Qu'est ce qui appartient à la copropriété, à la commune ?

GB : Jusqu'à présent, appartenait à la commune uniquement le plan d'eau qu'elle nous avait mis en concession, puisqu'on avait une concession de 50 ans au niveau du plan d'eau, donc on avait la jouissance du plan d'eau, qui se terminait en 2025. Après il y a des parties communes, les voiries, les petits jardins, et tout ce qui n'est pas commun est privatif, et l'explication de ce qui est privé se retrouve dans les statuts, il faut trouver son lot.

Pour ce qui est des plans d'eau, les canaux appartenaient à l'Etat qui l'a délégué aux communes et qui nous les ont mis en concession, et qui a repris la concession par anticipation. Mais alors pour tout ça il y a des plans masse, de chaque lot, avec les propriétés privées et leur bordage.

AS : Et j'avais entendu parler d'un document indiquant que les propriétaires possèdent l'eau jusqu'à 5 mètres devant chez eux, est-ce que c'est avéré ?

GB : C'est 10 mètres en réalité, et ce document-là tu vas le retrouver dans l'étude des avocats, mais il doit figurer sur l'acte de copropriété, ou l'acte d'acquisition. Apparemment ça résulte de tous les actes qu'on a pu avoir chez les notaires. « En les termes du règlement de copropriété de 1966 il était notamment précisé que chaque propriétaire d'un lot définitif comprenant un quai bénéficie d'un droit de jouissance exclusif relativement de la partie des canaux affectée à chaque lot définitif considéré pour l'amarrage de son bateau. » C'est dans l'historique qu'il serait indiqué qu'il y avait 10 mètres.

AS : J'avais une question, peut-être plus personnelle, concernant l'évolution de la ville, comment la ville a évolué avec ses contraintes architecturales strictes ?

GB : D'abord, on ne peut rien faire dans PG, on n'a pas le droit de changer les couleurs, tout est figé dans le cahier des charges, sauf si on a une autorisation du conseiller syndical de référence, en plus de Xavier Bohl. Mais les agrandissements sont totalement interdits. Sinon on conçoit que si ta maison a deux niveaux, et que tu voudrais en avoir un troisième, ton voisin aussi et finalement on perd toute l'âme de Port Grimaud. Alors la seule restriction ce sont les statuts, il faut avoir l'intégralité des voix des copropriétaires, il faut que les 900 copropriétaires soient d'accord pour un agrandissement, c'est dans les statuts. Donc c'est impossible de les avoir, mais le président peut y déroger dans certains cas, mais ça ne s'est jamais fait jusqu'à présent.

Il y a l'exception qui confirme la règle, on a un hôtel, le Giraglia, qui est un bien tout à fait particulier. C'est un moteur économique pour Port Grimaud, et là le propriétaire a l'intention de l'ouvrir toute l'année, à l'exception d'un moment de fermeture annuelle. Alors il veut faire de gros travaux, qui sont nécessaires pour la remise aux normes. Il veut donc aménager près de 1500m², mais la plupart en enfouissement, et il veut aussi démolir et refaire la tour à l'identique, et il veut remonter d'un étage l'aile de droite pour aligner les toitures. Personnellement je dis que les copropriétaires ne seraient pas opposés, on ne peut pas avoir la totalité des copropriétaires, ça fait blocage, mais c'est une bonne chose pour PG qu'on ait cet hôtel, alors il faudrait une dérogation de ce côté-là. L'architecte a le permis de construire.

AS : J'avais des questions plus personnelles, j'aimerais avoir votre avis sur la manière dont la ville évolue.

GB : Ça va t'étonner mais je pense qu'elle évolue dans le bon sens. On y vit merveilleusement bien, moi j'y habite à l'année.

J'ai beaucoup d'amis à PG qui vivent là à l'année ou juste l'été, et on s'entend très très bien. Tous les matins on se baigne avec les copains etc., on y vit bien, il y a un beau climat. Grimaud est une ville très accueillante, elle est belle, on a beaucoup d'amis qui sont grimaudois. Il n'y a pas beaucoup de gens à l'année mais on a beaucoup d'amis parce qu'il y a des associations. Je suis président du club de randonnée de Grimaud, et on organise des randonnées. Il y a une qualité de vie à PG qu'on trouve difficilement ailleurs. Et ça évolue très bien, ça évolue même mieux au contraire, parce que quand on est arrivé, dans les années 1970, les gens n'avaient pas les mêmes budgets, donc quand ils n'étaient pas là ils louaient. Il fallait rentabiliser, le parking était rempli tout le temps, et maintenant les propriétaires, en règle générale ils louent peu ou plus du tout. Quand ils achètent c'est comptant, et les maisons ce n'est rien par rapport aux bateaux. Donc ce n'est plus du tout les mêmes copropriétaires, c'est beaucoup plus calme que ça ne l'a été. C'est vrai qu'il y a un peu plus de monde, du 15 juillet à fin août, c'est le bazar, il y a des vagues, des bateaux partout, mais ça a toujours existé, mais ça c'est juste du 15 juillet à fin août, après c'est d'un calme, c'est très agréable.

AS : Et en quoi le modèle économique et de gestion de PG est-il un exemple, quelles sont ses qualités ? Est-il reproductible à d'autres échelles selon vous ?

GB : Ce n'est pas difficile, tu regardes le prix du m² et tu te rends compte qu'il y a de la demande de ce côté-là. Parce que c'est unique, il n'y a pas une marina semblable, à taille humaine, avec cette architecture douce. En plus ce ça, ça a été bien construit, les murs sont bien isolés, il y a de la brique, de l'air et de la brique. C'est isolé, les matériaux employés sont des bons matériaux.

Par contre François Spoerry a refusé le fil à plomb, les entreprises n'avaient pas le droit d'avoir ni fil à plomb, ni niveau. S'il en voyait un qui avait ça il le jetait à l'eau.

AS : Parce qu'il voulait quelque chose d'authentique, de volontairement usé ?

GB : Oui, alors dans les premières tranches c'est de la récupération de matériaux, les tomettes sont de récupération dans les premières tranches. C'est venu d'un petit peu partout, les tomettes viennent de Marseille.

François Spoerry c'était un marin, et la ville était faite pour les marins. Il y a le Yacht club de Port Grimaud, face à l'Eglise, au-dessus des bureaux de l'ASP.

Je pense que la notoriété est faite et que les gens n'iront pas ailleurs quand ils ont connu Port Grimaud. Bien entendu tu peux te dire que pour le budget de Port Grimaud tu peux aller à l'extérieur, au lieu d'avoir 70 ou 90m² tu en auras le beaucoup plus, mais ça ne sera pas la même qualité, tu as ton bateau juste à côté, tu n'es pas obligé de prendre ta voiture. Ça a été prévu d'ailleurs sans voiture, sauf qu'il avait son garage quand même, puis après ça a évolué puisque des parkings il y en a eu un peu plus.

De même qu'il y a eu une évolution avec les jardins, il y avait des petits quais et le jardin derrière, et maintenant nous on n'a pratiquement pas de jardin derrière, on l'a côté quai. Donc il n'est pas resté figé, il a évolué dans le bon sens, parce que c'est tellement joli ces jardins côté quai, on y vit beaucoup plus facilement.

Et pour le modèle économique, la moitié de nos charges de copropriété était payée par le bénéfice de la capitainerie plus le parking. Les charges de copropriété seraient environ 4 millions moins 2 millions, donc il reste 2 millions à notre charge. Donc le modèle économique il est tout vu, parce que les charges de copropriété ça ne revient pas très cher grâce à ces bénéfices. Pour ce qu'on nous offre, les charges de copropriété ne sont pas élevées. Le modèle économique a été pensé au départ par François Spoerry, on lui doit beaucoup. Alors qu'il a été traité comme un malpropre, on lui a fait une procédure, parce qu'il y avait le problème des palplanches. On a estimé qu'il n'avait pas utilisé la qualité de palplanches qu'il fallait, donc il y a eu de la corrosion, mais il s'avère qu'après audit ces palplanches dureront encore.

Donc il va de soi que s'il avait voulu rentabiliser son affaire, il ne s'y sera pas pris comme ça, il a fait des placettes, il a fait des maisons avec différents niveaux. Ce qu'il a fait passer avant tout c'est cet aspect d'ensemble, il n'a pas cherché la rentabilité à tout prix après ce qu'on peut dire aussi c'est que François Spoerry s'est occupé des façades, des couleurs mais il avait son cabinet à Mulhouse et tout l'intérieur y a été sous-traité, si bien que si l'aspect extérieur n'est jamais identique, les intérieurs sont tous les mêmes. Il y deux, trois types et c'est toujours la même chose.

Lui il passait et il faisait les plans, et il avait fait le pari que si quelqu'un trouvait deux maisons identiques, il lui en offrait une. On le voyait, c'est lui qui passait avec un petit bateau et il donnait la palette de couleurs.

Alors ça a mis beaucoup de temps pour le démarrage, parce que les gens n'y croyaient pas. Le notaire regardait en spectateur sans vouloir en acheter, par contre quand nous on est arrivé pour en acheter, c'était la huitième tranche, et ils ne faisaient même pas les appels d'offre.

C'était un bel ouvrage, qui évolue très bien. Ce qu'on peut dire, c'est que peut-être qu'un jour ça deviendra une commune, ils en parlent de faire une commune indépendante, ou tout au moins un quartier, parce que est-ce qu'on tiendra définitivement le statut de copropriété privée ? Ça on ne sait pas.

Entretien mené avec Mme THEOBALD Michèle, veuve de Mr THEOBALD Jean-Louis, ancien haut-fonctionnaire et résistant français, ayant permis l'acceptation du permis de construire de Port Grimaud I, et THEOBALD Romain, son fils.

Mené chez elle, à Neuilly-sur-Seine, le 28 octobre 2022.

AS : Je voulais surtout avoir des informations sur la genèse de Port Grimaud, les côtés administratifs, mais également le rôle de Jean-Louis Théobald dans l'obtention du permis de construire ?

MT : François Spoerry a acheté les terrains, il était donc en même temps promoteur, avec en tête ce projet, qu'il n'arrivait pas à faire accepter depuis 2 ans. Port Grimaud s'est un peu fait grâce aux femmes, ce sont des femmes qui se connaissaient, Mme Solange Spoerry, la femme de François à l'époque, qui en connaissait une autre, qui en connaissait une autre, ... et qui connaissaient quelqu'un qui travaillait au Ministère de l'Équipement, et qui a la réputation d'être efficace. Ce quelqu'un était mon mari, Jean-Louis Théobald.

François est arrivé au Ministère de l'Équipement à Paris, il a rencontré Jean-Louis Théobald qui a cru au projet, alors que beaucoup n'y croyaient pas, y compris son ami d'enfance qui était à l'époque maire de Saint-Tropez, Marius Etienne. Mon mari y a cru, et le projet a mis 2 ans à sortir, il emmenait François Spoerry à la DDE de Draguignan, qui revenait tout le temps énervé, fustigeant l'administration. Ils ont mis 2 ans à sortir le permis, mais le permis de départ ne sortait pas sur la mer mais sur la Giscle, ils ne pouvaient donc pas appeler ce projet un port, ils ont mis encore un certain temps à obtenir le permis de sortie sur la mer.

Evidemment le projet de départ n'était pas du tout celui que vous voyez aujourd'hui, il y avait une forme d'escargot, il y aurait eu des encombrements... François a eu aussi de l'aide de Eugène Baudouin, qui était son professeur, qui a beaucoup changé le projet.

Pour le premier projet, c'est évident que l'eau n'aurait pas pu circuler, mais la sortie était aussi sur la Giscle, qui n'est pas très large, et qui aurait contraint la taille des bateaux. Spoerry était un fou de bateaux, il adorait la voile, il avait un deux-mâts, la Désirade, qui était magnifique. Et il a tenu à remercier Jean-Louis [Théobald], il n'était pas ingrat.

AS : François Spoerry avait l'air d'être une sacrée personnalité.

MT : C'était un personnage, mais lui et mon mari étaient deux grosses personnalités qui se rencontraient, qui étaient efficaces ensemble. François [Spoerry] appréciait beaucoup mon mari [Jean-Louis Théobald] pour son passé de résistant, il était du réseau de Jean Moulin.

AS : Et avez-vous entendu parler des projets d'HLM que voulait faire François Spoerry à Port Grimaud, selon lui un de ses grands regrets de ne pas avoir réussi à les faire construire ?

MT : Il voulait faire des logements sociaux dans le jardin en face du parking, mais tous les habitants qui avaient acheté leurs maisons n'avaient pas envie de voir des logements sociaux de chez eux. Il voulait aussi faire le nouveau port de Saint-Tropez, toute l'urbanisation du front de mer, mais il ne l'a pas eu. Il voulait aussi refaire la même chose que Port Grimaud mais en face de New York, mais je ne sais pas s'il a pu le faire.

AS : Oui il a pu le faire, le projet s'appelle Port Liberté. Il a travaillé sur des marinas dans le monde entier, au Liban, au Mexique, ça a été très bien reçu à l'international.

MT : Il m'avait confié que ce qui était bien en Amérique, c'est que quand vous demandez un RDV à quelqu'un de haut-placé, de très important, dans un Ministère, vous l'avez. Ça ne débouche pas forcément sur quelque chose mais vous avez le RDV. Alors qu'en France, c'est compliqué.

RT : Et concernant le projet initial, il n'y en a qu'un qui existe, c'est la maison de [François] Spoerry, en bas de sa tour il y a un porche, par lequel on pouvait rentrer son bateau. Seulement il n'avait pas pensé aux voiliers, donc cette version avec le garage intérieur couvert a été abandonnée.

AS : Le projet a failli ne pas se faire pour des raisons financières il me semble, François Spoerry a-t-il eu tant de mal à trouver les fonds ?

RT : Les financements sont en partie venus de grandes familles comme la famille Peugeot, des gens de la région Alsacienne, des protestants très riches, d'industriels.

Les premières années à Port Grimaud, il y avait Alain Souchon et Laurent Voulzy, qui y ont composé leurs premières chansons. Et le chanteur Christophe, qui avait un bateau dans le quartier de l'Église, avec un studio d'enregistrement dans son bateau, et il habitait dans son bateau à Port Grimaud à la fin de sa vie.

Mon père a acheté près de la plage, pour le remercier, [François] Spoerry lui a fait un prix, et il l'a acheté, sur plans, pour trois-francs-six-sous. Aujourd'hui il n'y a plus beaucoup de Français à Port Grimaud, ce sont beaucoup de Hollandais, de Belges, d'Américains, d'Allemands.

Entretien mené avec Mr HAIDAR Waël et Mr ENVAÏN Jérôme, Architectes D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud.

Mené en visioconférence le 6 janvier 2023.

AS : Je m'intéresse aux réussites de Port Grimaud, malgré le fait que la ville ait été qualifiée de pastiche lors de sa réception, sa dimension calme a été louée par le public. J'avais cette vision plus contrastée, à la fois de visiteur et d'architecte, et je voyais donc aussi bien les qualités que les défauts, mais je trouvais également que cette distinction prenait bien trop de place dans le débat autour du projet. J'aimerais montrer que c'est en dépassant cette opposition qu'on constate ce que la ville a à nous apprendre. Notamment la manière dont elle a été pensée, sa spatialité, mais aussi en des termes constructifs, voire publicitaires, François Spoerry avait l'air d'être un génie publicitaire.

WH : Tu peux parler de village, c'est ce qui a été voulu à l'origine par François Spoerry, dans l'esprit urbain. Port Grimaud est une entité de la ville de Grimaud. Il dispose d'un cœur de ville, avec ses services autour, son église.

JE : Tu peux même parler de quartier autonome fonctionnant comme un village.

WH : Je cerne ce que tu évoques à propos de la réaction de l'intelligentsia de l'époque. J'ai moi-même fait mon mémoire sur Port Grimaud en en parlant comme une réussite, un village à succès, et mes professeurs de Marseille, emprunts de l'esprit Corbuséen, l'avaient considéré comme un non-sens, un pastiche évidemment, toujours cette critique sur François Spoerry comme promoteur et architecte du projet. Mais il a dû y avoir un peu de jalousie aussi, de la réussite du projet, architecturale comme économique. La question est alors de défendre sans défendre.

Mais concernant la publicité, Spoerry était un très bon communicant, il savait vendre son projet avec passion. François Spoerry vient d'une famille très bourgeoise, son épouse vient de la famille d'industriels Schlumberger en Alsace, donc il n'est pas vraiment parti de rien. Mais dès le début il y a eu une émulation auprès de personnes qui avaient les moyens. Il ne faut pas se méprendre, il y a eu une spéculation immobilière terrible sur Port Grimaud, notamment dans les années 1980. Soyons honnêtes, Port Grimaud est un village par la forme mais il ne vit pas comme un village. En Hiver il n'y a presque personne, le pharmacien, le médecin, le chantier naval, la dizaine de personnes de l'agence. Il y a à peu près 100-150 personnes qui y travaillent à l'année, mais tous les volets sont pratiquement fermés, hors-saison les habitations ne sont remplies qu'à 2 ou 3% maximum.

C'est un des regrets de François Spoerry de ne pas avoir fait vivre son village à l'année. Il avait prévu un cinéma, une école primaire, des activités pour faire vivre Port Grimaud à l'année. Il avait surtout voulu très tôt, dès les années 1970, intégrer des logements sociaux, et il y a eu un holà total des habitants qui voulaient rester entre gens de bonne composition, mais les études ont été faites, le permis de construire a été obtenu, et les fondations de ce bâtiment sont réalisées. Elles ont été enterrées sous le parc le long de la Grand Rue. Mais le maire de l'époque et les copropriétaires ont tout fait pour bloquer ça.

Tu retrouveras dans des interviews de François Spoerry, il en parle comme un de ses regrets, mais il parle aussi des autres projets dont Port Grimaud a été porteur.

JE : Dans un entretien il assume même totalement le terme de pastiche. Port Grimaud a eu un effet boule de neige, il y a eu des émulations dans beaucoup d'endroits du monde, au Mexique, aux États-Unis, en Asie.

AS : Quel est le rôle de l'Atelier Xavier Bohl dans la gestion architecturale de la ville ?

JE : FS a édifié 3 associations syndicales, devant obéir à un cahier des charges pour maintenir dans le temps l'esthétique de la cité lacustre telle qu'il l'a pensée et voulue à l'époque, donnant à l'Atelier un droit de regard sur chaque modification extérieure. Cela concerne les fenêtres, jardins, dallages, des petites choses importantes, le dossier de travaux est soumis à l'Association des copropriétaires et à nous architectes pour validation esthétique avant réalisation.

À la fin de sa vie, François Spoerry a demandé à Xavier [Bohl], en un sens son fils spirituel, de reprendre la charge et de continuer son travail, et c'est ce qu'on fait aujourd'hui.

AS : Et est-ce que Port Grimaud est le seul objet de travail du Cabinet Xavier Bohl ?

WH : PG est une mission de bénévolat pour nous, on touche très peu d'argent dessus. On a une activité assez dense en région parisienne, on travaille sur des cités lacustres, là en Turquie, à Chypre, pour les Emirats.

L'agence a été beaucoup contactée par rapport à notre expérience sur Port Grimaud pour des projets résidentiels immobiliers, et des marinas en bord d'eau. On travaille beaucoup moins à l'étranger aujourd'hui, par exemple Port Alacati, en Turquie, une cité lacustre initiée par François Spoerry, ou Limassol Marina, à Chypre. On a aussi beaucoup travaillé dans les Hauts-de-Seine, sur le cœur de ville et la Cité-jardin.

Pour Port Grimaud, les propriétaires viennent nous demander de suivre des missions d'architectes, mais on refuse pour des raisons déontologiques, on ne veut pas être juge et partie, on donne simplement un avis sur d'éventuels travaux.

Et Port Grimaud a d'ailleurs été récemment classé comme patrimoine du XXe siècle.

AS : Ce n'est pas contradictoire ce classement ? François Spoerry ayant mis tant d'efforts pour que son projet ne ressemble pas à un projet du XXe siècle.

WH : L'intelligentsia de l'époque ne jurait que par la théorie du Plan Libre, la Charte d'Athènes, qui voulait briser l'alignement, etc., qui a créé dans les villes beaucoup de dents creuses, qui a fait naître beaucoup de « bâtiments-objets ». Le courant du « New Urbanism », inspiré de ce que François Spoerry appelait « l'architecture douce », initié dans les années 1950/1960, prônait le retour à l'alignement, toutes ces choses, voulait prendre une dimension plus urbaine qu'architecturale, mais intégrant les codes locaux. Quand on va réaliser sur Paris, on va traiter de la mansarde, des attiques avec balcons filants, quand une architecture dubaïote ou émiratie, on va faire très peu de percements, des murs assez épais, on s'inspire essentiellement des codes de l'architecture locale. C'est pour cela que l'architecture de François Spoerry a été définie comme un projet de pastiche, on l'a accusé de n'avoir rien inventé, simplement recopié. C'est le problème de cette architecture « vernaculaire », on peut vite tomber dans le pastiche. Il faut savoir très bien copier, en adaptant au monde d'aujourd'hui. On essaye d'intégrer les demandes d'aujourd'hui, les poses de clim, de pergola bioclimatique, qui n'étaient pas prévues à l'origine. Il faut que le village évolue, un village n'est pas une forme figée. On était alors embêtés par rapport à ce classement, la volonté de François Spoerry n'était pas de figer sous cloche ce village.

Beaucoup de copropriétaires n'ont pas compris ça, certaines ASP interdisent de changer la couleur des façades, mais ce n'est pas l'esprit d'un village, dans un village l'acheteur pouvait repeindre sa maison avec de l'enduit à la chaux coloré comme il le voulait, en respectant une certaine harmonie. On se place alors pour veiller à cette harmonie, en refusant les choix trop extravagants, mais François Spoerry voulait que son village évolue, il y a par exemple de moins en moins de petits carreaux sur les vitrages, mais c'est l'esprit d'un village, les choses changent.

AS : Quels sont les principales problématiques de Port Grimaud aujourd'hui, les enjeux sociaux, architecturaux ?

WH : Sociaux il n'y en a pas, il n'y a pas de vie hors-saison et en été c'est un peu Disneyland par rapport à la fréquentation. Il y a de très grands campings à côté, les gens viennent visiter Port Grimaud comme un lieu touristique. C'est très vivant en été mais il y a peu de vie sociale en hiver.

JE : Il y a 100, 200 personnes vivant ici à l'année. Les pharmaciens, le boulanger, la superette ayant l'obligation dans son contrat d'ouvrir à l'année sont des volontés de l'Association Syndicale de faire vivre le village à l'année, mais c'est très laborieux et compliqué. Ils font leur chiffre pendant la saison estivale et ils végètent dès que la saison est terminée. La saison commence un peu avant Pâques et se termine avec les Voiles de Saint-Tropez.

WH : Architecturaux, c'est très didactique, il faut réexpliquer aux ASP qui changent de gouvernance, les intentions de François Spoerry, et comment on suit les apparences extérieures des maisons. Les gens qui achètent ici sont généralement des gens riches, donc assez éduqués et sensibles qui comprennent les prérogatives de la cité lacustre, les nécessités d'entretenir son jardin par exemple. Quelques fois des nouveaux propriétaires ne comprennent pas ces nécessités, mais ils sont très peu.

JE : Port Grimaud est assez congestionné, on se retrouve avec des vues obliques, directes, donc certaines personnes ont plutôt tendance à vouloir se cacher les uns des autres, une partie de notre travail consiste à leur expliquer l'esprit de communauté. Cet esprit est aussi recherché par beaucoup de gens qui achètent, surtout pour y passer des vacances, et c'est toujours intéressant de les accompagner pour leur projet en restant dans l'esprit de Port Grimaud.

Cet esprit passe aussi par les matériaux, une étudiante m'a contacté pour travailler sur le grès d'Artois, utilisé sur le sol de l'Eglise, mais il y a aussi plein de petits détails qui font la distinction, les Vitraux de Vasarely, les calades dont la réfection est bientôt prévue, des trompe-l'œil rénovés récemment, la Fontaine sur la Place François Spoerry. Ce sont des petits plus qui composent avec cette architecture savante pour créer de la diversité.

WH : il y a des fruits, des contreforts, des arcs un peu tordus qui amènent de la souplesse dans l'architecture.

AS : Oui j'avais entendu que François Spoerry ne voulait pas de fil à plomb, de mètres sur les chantiers, pour réellement construire sans alignements, sans murs droits.

WH : Oui après il y a plein d'histoires, il y avait une grande cafétéria à l'entrée de la lagune à l'époque où il n'y avait presque rien, où François Spoerry allait déjeuner avec les ouvriers, ils buvaient bien et ils retournaient travailler, il y avait un peu de ça, une certaine spontanéité, insouciance. C'était une époque.

Mais il est clair que si on voulait refaire Port Grimaud aujourd'hui en France, ce serait impossible, par rapport à la loi littorale, à la réglementation, des garde-corps à 1m sur les ponts, des contraintes PMR. Cette architecture de cité lacustre, on n'a pu le faire récemment qu'à l'étranger.

AS : Et qu'en est-il des enjeux techniques, des problèmes d'entretien, d'usure des ouvrages ?

JE : On se cantonne à l'aspect technique, concernant les questions de stabilité, de pose de piscine, ce n'est pas de notre ressort, on demande aux propriétaires de prendre toutes les dispositions nécessaires auprès des entreprises.

WH : Port Grimaud est très bien entretenu. Les charges sont excessives, mais il y a des jardiniers dans toutes les rues, des concierges, des entreprises de ravalement de façade, les gardiens.

Le vrai sujet technique concerne le procès subi par François Spoerry concernant les palplanches. Pour les quais, des palplanches ont été posées sur 6 à 8 mètres, avec des panneaux, des pierres de couronnement et des tirants fixant les palplanches dans les terres. Il y a eu de la corrosion sur ces palplanches, et les copropriétaires ont intenté un procès contre François Spoerry, et c'est le fils de François Spoerry, Bernard Spoerry, qui a gagné ce procès en cassation après sa mort, car il était l'héritier des droits de l'œuvre de son père. C'est d'ailleurs Bernard Spoerry qui a donné l'autorisation au Cabinet Xavier Bohl de poursuivre cette mission de suivi des travaux de Port Grimaud.

Un début des années 2000, des anodes ont été placées pour éviter la corrosion par ionisation.

Il y a aussi le litige concernant la concession du plan d'eau, attribuée par l'Etat à François Spoerry, mais sur lequel revient l'Etat aujourd'hui.

AS : Et pour conclure, quels sont les projets ou types de projets, sur lesquels le cabinet Xavier Bohl est aujourd'hui impliqué ?

L'atelier travaille actuellement sur l'entrée de Puteaux, la ZAC des Bergères, mais aussi sur le Plessis-Robinson, on est en train de refaire le Quartier Noveos, et le cœur de ville qui avait été initié par François Spoerry et dont on vient de livrer la dernière tranche, ainsi que la Cité-jardin du Plessis-Robinson. L'Atelier Philippe Garnon est notre antenne à Paris, et avec qui on travaille sur Paris et en Grande Couronne. C'est un ancien de l'Atelier Xavier Bohl, qui a une petite équipe sur Paris.

Concernant les marinas, Port-Cormeilles fait partie des bébés qu'a eus Port Grimaud.

Entretien mené avec Mr BOHL Xavier, Architecte, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud.

Mené au sein de l'atelier le 24 février 2023

AS : Partant de la réception critique très contrastée qu'a connue Port Grimaud, avec d'un côté les critiques comme Yvan Christ ou Jean Balladur taxant le projet de pastiche, et de l'autre la réception populaire très enthousiaste, j'ai voulu étudier le projet au-delà de ces visions polarisées. Mon expérience me fait comprendre les deux points de vue, mais j'aimerais centrer mon travail sur le fait de dépasser cette opposition afin de parler des qualités que, je pense, le projet possède, et qui témoignent des nombreux talents des concepteurs de la ville. Dans une recherche de précision, je suis venu à retracer l'évolution du projet, des premières intentions jusqu'à sa réalisation, et comment les idées porteuses du projet ont évolués avec le projet, lesquelles ont été conservées, lesquelles ont été rejetées, modifiées.

XB : Il faut je pense inscrire le projet dans son histoire. Juste avant la Seconde Guerre Mondiale, il y avait deux mouvements intellectuels opposés, un mouvement classique dominant et un mouvement moderne naissant. Les architectes classiques ont créé dans plusieurs régions, ce qui a donné le néo-provençal, le néo-basque, le néo-savoyard, une architecture qui restait moderne pour l'époque mais qui s'inspirait de la région où elle se faisait. Ce mouvement était fort et était plus ou moins digéré par l'Art Nouveau et l'Art Déco. Le mouvement moderne en était encore à sa genèse, mais après la Seconde Guerre Mondiale on a complètement rangé au placard les traditionalismes, sauf quelques exceptions évidemment, à Saint Malo où ils ont repris le granit pendant la reconstruction. Les destructions de la guerre ont conduit à vouloir entrer dans un monde nouveau, à faire table rase du passé, alors on est allé chercher des théories du Bauhaus, de Le Corbusier, et on a fait les Grands Ensembles, il fallait reloger les gens, reconstruire, comme pour la frontale de Toulon par exemple. Ce mouvement moderne était soutenu par le gouvernement, et on a constaté une bascule intellectuelle en faveur de ce mouvement, des autoroutes, du chemin de grue, des industries, des voies sur berges, de la voiture, etc.

On ne s'est rendu compte que 20 ans après qu'un certain nombre d'erreurs avaient été faites, sans vouloir blâmer ceux qui ont fait ce qu'ils ont pu dans les circonstances de l'époque, on a remis en question les Grands Ensembles, on voyait les défauts du « zoning ». Est arrivé en urbanisme un contre-mouvement prônant le retour des rues et des places, puis en architecture.

Dans ce contexte, François Spoerry était de l'entre-deux-guerres : il a eu l'enseignement classique de l'Ecole des Beaux-arts, il savait très bien ce qu'était l'architecture classique, mais il a commencé à exercer après la guerre, donc spontanément il a fait de l'architecture moderniste, comme la Tour de l'Europe à Mulhouse, sa ville natale, du logement en promotion avec une écriture des années 1960.

C'était un marin, qui avait beaucoup navigué, qui n'avait pas pu être dans la Marine Marchande parce qu'il n'avait pas une vue suffisante. Mais il est allé en Grèce sur un petit bateau avec 4 copains, faire des relevés, des croquis, mais après une tempête le bateau a coulé. Il a eu tout le temps de se rendre compte qu'un bateau c'est beaucoup de contraintes, ce n'est pas facile à protéger, c'est attaqué par la mer, les vagues, donc son rêve était d'avoir un bateau attaché à sa maison, d'avoir un petit port protégé. Il lui fallait donc un terrain qui soit entre la route et la mer, pour pouvoir manœuvrer un voilier avec un mat, et il a finalement trouvé ce terrain en 1962. Ici la route était en retrait dans les terres, à 1km du rivage du fait des marécages et de la boue, car ce site était l'endroit où se rejoignaient toutes les rivières du Golfe.

La petite histoire raconte qu'il avait son idée en tête, et qu'il a déjeuné avec un marchand de biens à Cavalaire qui lui a annoncé posséder un terrain marécageux qu'il ne parvenait pas à vendre. Le déjeuner est passé et à 16h ils étaient chez le notaire pour 30ha.

Il commence le dessin, les études à partir de 1962, mais il se heurte au refus de l'Administration qui ne croyait pas au projet. À force d'efforts et de ténacité il arrive en 1966 à obtenir le permis de construire. Il serait intéressant d'aller en profondeur sur l'évolution du projet entre les premières petites esquisses et la construction. Il a longtemps hésité entre se brancher sur la mer ou sur la rivière en utilisant une embouchure déjà en eau sur le site, qui changeait en fonction des saisons, il avait prévu la création de nouveaux villages dans le Golfe dans des plans d'extension du littoral.

Sur les premiers dessins et plans on voit que les bâtiments plombent dans l'eau, il avait alors l'idée de garer l'annexe à l'intérieur et les grands bateaux plus loin.

Mais il y a des choses qui n'ont jamais changé, comme l'axe du centre-ville qui donne sur l'église, qui est récurrent sur tous ses plans masses, il voulait qu'on rentre par une porte en traversant de l'eau, dans une ville à l'aspect fortifié, avec le cœur du village qui contient l'église, la maison commune, qui donne sur le grand bassin. On peut voir sur d'anciens plans l'entrée, le marché couvert, l'église, et même l'hôtel qui avait une piscine sur le toit.

Il s'est reporté à l'architecture vernaculaire, à ce qu'il avait apprécié, ce qui l'avait ému au cours de ses voyages en Méditerranée : des petits ports comme en Grèce, la maison de pêcheur comme à Martigues. Il a voulu s'inspirer d'un port Méditerranéen, d'où les tuiles, les couleurs. Pour l'époque, c'était une révolution, ici les maisons sont toutes différentes les

unes des autres, à l'époque les promotions ne montraient que des maisons toutes identiques, les mêmes toits, les mêmes couleurs, etc.

Les premières versions prévoient de garer son bateau sous la maison, et après avoir fait ses dessins il a cherché de l'argent pour construire, mais il a échangé avec des gens qui lui ont fait comprendre qu'il n'arriverait pas à vendre si il n'y avait pas un quai devant la maison, qui lui ont conseillé de ne pas mettre le jardin devant la maison, qui lui ont fait comprendre que les futurs habitants allaient venir en voiture par la nationale 7, allaient devoir déposer leurs bagages devant leur maison. Il a changé son concept et on voit alors apparaître le quai, le garage aurait été beaucoup très cher et peu pratique, ça aurait contraint de faire des maisons plus larges. Ces 4 ans de maturation, conseillés par des ingénieurs qui ont tout chiffré, et les promoteurs qui ont rationalisé, nous ont amené au concept final, mais on voit tout de suite que les maisons n'ont pas les mêmes façades.

Ce que personne n'a vu dans les critiques de Port Grimaud, c'était l'intelligence du plan masse, qui comportait 2 originalités spectaculaires.

La première c'était d'arriver en voiture chez soi par la terre grâce aux mains de la terre, et je rentre chez moi avec mon voilier par la mer grâce aux mains de la mer, et les mains entrent l'une dans l'autre. Ça a donné un plan original, qui ne ressemble à aucune cité lacustre existante.

La seconde originalité tient dans la notion de mixité et de village. Il n'a pas rêvé son projet comme un camping, il le voulait vivant, avec une vie communautaire, impliquant une vie commune. Il a donc créé une église, un marché pour aller faire ses courses le dimanche, il y a eu une école privée, un cinéma dans la maison commune. On voit sur les documents des anciens projets qu'il avait prévu une école de voile, un yacht club, une école de croisière, une bibliothèque municipale, un tennis, un centre hippique. À l'époque il y avait un coiffeur, un boucher, il l'avait pensé comme un village, comme un port aussi, avec son chantier naval. Les maisons ont été conçues pour pouvoir y vivre l'hiver, avec un doublage, une cheminée, j'habitais une maison à Port Grimaud au début, et on allait ramasser le bois sur la plage pour alimenter les cheminées.

Ces particularités sont de l'urbanisme et les critiques ne l'ont pas vu. Seuls certains se sont exprimés pour défendre le projet, comme Bernard Huet par exemple, qui était critique d'architecture, qui pensait que le projet était intéressant. Beaucoup d'architectes ont par la suite fait amende honorable, voire se sont inspiré de ses méthodes, dans la différenciation des maisons par exemple, et dans la promotion, les acquéreurs étant souvent satisfaits de constater que leur maison n'était pas l'exacte même de celle du voisin. Ce projet a fait des disciples, dans un contexte de contre-mouvement au mouvement moderne, le post-modernisme amenant son lot de nouvelles écritures architecturales. Nous par exemple nous continuons sur la même philosophie, pour notre projet d'urbanisme sur 20km de bord de mer sur la Mer Rouge en Egypte, on a expliqué qu'il fallait arrêter de construire des séries d'hôtels coupés du reste de la ville, empêchant de percevoir le pays, servant la même nourriture tous les soirs. Il faut pouvoir, de l'hôtel, pouvoir aller se balader le soir, rencontrer des gens, si je suis un Saoudien je dois pouvoir rencontrer un Espagnol, rencontrer les gens qui vivent et travaillent dans le pays, grâce à une structure urbanistique de village, ce qu'on appelle « integrated resorts » en anglais.

Une chambre d'hôtel donne du travail à 19 personnes, dans la construction, l'entretien, le service, il est nécessaire que ces gens se rencontrent et vivent ensemble. Ce projet fonctionne très bien aujourd'hui, et cette philosophie de la mixité est devenue un canon aujourd'hui, avec Nicolas Sarkozy qui proclame la fin du « zoning » permis par la voiture. On est revenu de la séparation des types de logements, des âges, des commerces et des habitations, des lieux de travail et de vie, de la séparation entre ville et nature, etc. Et Port Grimaud a été je pense une petite graine.

Tu cherchais le terrain d'entente entre les modernistes et les classiques, et bien je pense que c'est l'urbanisme qui peut les rejoindre. Un urbanisme bien pensé permet la cohabitation de bâtiments de styles différents.

AS : Tokyo par exemple ?

XB : Oui, tout à fait. Ce qu'il ne faut pas faire c'est faire cohabiter un urbanisme de Le Corbusier pensé pour la voiture avec une vie communautaire, c'est une illusion. Il faut une pensée unique pour l'urbanisme, pas pour l'architecture, qui vient après l'urbanisme. La ville est première, elle est publique, c'est la politique, la démocratie, le travail des maires, le fondement de notre vie ensemble. L'architecture vient après, un immeuble en verre à côté d'un immeuble en brique, ce n'est pas un drame, c'est beaucoup plus grave de séparer les immeubles bourgeois et des pauvres gens au Blanc-Mesnil. L'urbanisme c'est l'œcuménisme des modernes et des classiques. Il est nécessaire pour vous de travailler à relier ces différentes parties de l'étalement urbain qui a été tartiné partout.

AS : Penser par quartiers cohérents et organisés n'est tout de même pas à exclure ?

XB : Comme dans une symphonie, tout le monde ne peut pas jouer n'importe quelle musique, il faut un chef d'orchestre, des éléments de liant et de séparation. Le toit est un des fondements de la liaison. Ici à Port Grimaud tous les bâtiments ont des toits en tuiles, l'église, la maison commune, les maisons, ça ne nous empêche pas d'avoir des maisons de différentes

couleurs. Sans prôner l'anarchie complète, une anarchie architecturale ne serait pas très grave si un urbanisme solide la sous-tend.

AS : Pouvez-vous me donner des précisions sur l'extension du premier projet, le passage à Port Grimaud 2 puis 3 ?

XB : François Spoerry avait acheté ces 30ha au début, sur lesquelles il a déposé son premier permis de construire, pour ensuite commencer à construire en partant de la mer, pour faire 8 tranches et s'arrêter en ligne droite qui était la limite d'un camping, puis il a acheté ce triangle dans lequel il a fait le parking.

Ensuite le promoteur Marc Pietri est arrivé avec pour projet de construire de grands immeubles comme on en faisait à l'époque, avec Marina Baie des Anges, et François Spoerry l'a convaincu de s'associer avec lui en lui montrant à quel point un projet d'immeubles allait dénaturer Port Grimaud mais aussi de la facilité à vendre les maisons. Ils se sont mis d'accord, François Spoerry a fait la promotion et l'architecture et Marc Pietri a fait la vente, les contrats de commercialisation, et ils ont fait Port Grimaud 2. Le dernier morceau c'est Port Grimaud 3, dont les terrains étaient des campings, des vignes, un morceau de domaine, appartenant à plusieurs personnes, et alors qu'il avait acheté le terrain de Port Grimaud 1 en un après-midi, il a dû pour Port Grimaud 3 passer ses soirées à boire des pastis avec les propriétaires pour les convaincre de lui vendre leurs terrains, qu'il a fini par acheter presque 100 fois plus cher que ceux de Port Grimaud 1.



BIBLIOGRAPHIE

PORT GRIMAUD

Ouvrages :

PARISOT Serge-Henri. *Port-Grimaud et la Côte des Maures*. Paris. Editions Grange Bateliere, 1 janvier 1972.

SPOERRY François, avec la collaboration de GAILLARD Marc. *L'architecture douce - de Port-Grimaud à Port-Liberté*. Paris. Editions Robert Laffont, 1989.

BRETTEVILLE Jacques. *Port-Grimaud*. Rennes. Ouest-France éditeurs, 30 juin 1994.

NEUVILLE Walt, *Port Grimaud, Cité-lacustre*. Allemagne Neuville Edition, 1 juillet 2000

SPOERRY Bernard (Photographies de TOURNEBIZE Gérard), *Port Grimaud a 50 ans >1966...2016<*. Barcelone. Editions Presses Indice, Edition limitée à 1000 exemplaires, juin 2016.

BOHL Xavier, *Port Grimaud* (maquette de livre) Non publié.

Articles :

ROBICHON François, *Port-Grimaud, Cité douce*. D'ARCHITECTURE n° 46, Juin 1994

CORNU Marcel, *Le cas Port Grimaud*. Urbanisme, n°136, p.66. 1976.

DURAND-SOUFFLAND J-M, "Sur la Côte d'Azur et en Languedoc-Roussillon Deux stations de vacances en forme de village. *Port-Grimaud : Des maisons de pêcheurs pour plaisanciers*" Le Monde, 18 septembre 1978.

CULOT Maurice, *Portrait de François Spoerry*. Archives d'Architectures Modernes, n°12, Bruxelles, 1977.

CHESNOY José, *Antibes-Port Grimaud, Première mondiale par fibres optiques sous-marines avec répéteurs*. Les Cahiers de la FNARH n°145, janvier 2022.

Etudes:

Atelier Xavier Bohl - Architecture et Urbanisme, *Port-Grimaud...un patrimoine à préserver*. Port Grimaud, Avril 2014.

Travaux universitaires :

REIBEL Nicolas, *Port Grimaud, visions de ville*.

Mémoire de recherche sous la direction de CHEBAHI Malik, LAMBERT Guy, Thibault Estelle. ENSA Paris-Belleville, juin 2018.

THIRIEZ Laure, *Port-Grimaud un nouveau village : un modèle à l'épreuve du tourisme*.

Mémoire de recherche sous la direction de M. Boudou. IEP Toulouse, 2007.

KUNTZ Valentine, *La cité lacustre de Port Grimaud*.

Mémoire de recherche sous la direction de CHATELET Anne-Marie et MITTMANN Elke. ENSA Strasbourg, 16 janvier 2016.

PUGET Fanny, *Port-Grimaud, une histoire du postmodernisme?*

Master Habitats, sous la direction de NIVET Soline.

École d'architecture de la ville & des territoires à Marne-la-Vallée, 2007.

DE TARANTO Anthony, *Port Grimaud, A philosophical Inquiry*.

Dissertation for the Degree of Bachelor of Architecture.

School of Architecture, University of Newcastle UPON TYNE, Janvier 1979.

Articles en ligne :

LHERMITTE Yves. À partir des archives de l'architecte « Il était une fois Port-Grimaud. »

Disponible à l'adresse : <https://www.port-grimaud.org/index.html>

Le Charme de la Provence et de la Côte d'Azur. « Construction de Port-Grimaud ».

Disponible à l'adresse :

<https://www.grimaud-provence.com/inspirez-vous/des-lieux-et-des-sites/legendes-et-aneccotes-grimaudoises/construction-de-port-grimaud/>

Filmographie :

CHABERT Christel, *Port Grimaud, au fil de l'eau - Chroniques méditerranéennes*.

Produit par France 3 – Provence Alpes Côte d'Azur. Novembre 2015, publié sur YT le 30 mars 2017.

REICHENBACH François, *Port-Grimaud, un rêve réalisé*.

Documentaire présenté par François Spoerry. Archives de l'Atelier Xavier Bohl. Fin des années 1980

DE HAMEL Bruno (producteur), *Port Grimaud raconté par François Spoerry*.

Archives de l'Atelier Xavier Bohl. Fin des années 1980.

DJIDOU Colette, *Port-Grimaud, Vivre aujourd'hui*.

Produit par l'Office national de radiodiffusion télévision française. 18 juin 1970.

Accessible sur le site de l'INA : <https://www.ina.fr/ina-eclaire-actu/video/i00013795/port-grimaud>

DE LAGARDE Pierre, *Port-Grimaud, Chefs d'œuvre en péril*.

Produit par Antenne 2. 28 aout 1983.

Accessible sur le site de l'INA : <https://www.ina.fr/ina-eclaire-actu/video/i00013791/port-grimaud>

GÉNÉALOGIE DU TOURISME :

Ouvrages :

PICON-LEFEBVRE Virginie, *La fabrique du bonheur*. Marseille. Editions Parenthèses, Collection Architecture, 18 avril 2019.

TOULIER Bernard, *Tous à la plage !* Paris. Editions Liénard, éditions illustrées, 20 octobre 2016.

PICON Antoine, PRELORENZO Claude, *L'aventure balnéaire, La Grande Motte de Jean Balladur*. Marseille Editions Parenthèses, Collection Eupalinos, juillet 2000.

MAROT Michel, JANKOVIC Nikola. *Marina Baie des Anges*. Paris. Editions B2, Collection Patrimoine, 15 décembre 2018.

TABARLY Éric, *Victoire en solitaire*. Paris. Editions Arthaud (Flammarion), 1 février 2012.

BARRAULT Jean-Michel, *MOITESSIER, le long sillage d'un homme libre*. Paris. Editions Arthaud (Flammarion), 4 juin 2014.

Articles :

PRELORENZO Claude, BORRUEY René, *Territoire, ville et architecture balnéaire, l'exemple de la Grande Motte*.
Paru dans Les Cahiers de la recherche architecturale, n° 32/33, 3ème trimestre 1993, pp. 59-72.

CALLAIS Alain, *“La Côte-d'Azur” : une expression à histoire et géographie variables*,
Recherches régionales. Alpes-Maritimes et contrées limitrophes, n° 210, 2016.

COURAU Christophe, 1964 : *il y a 50 ans, Tabarly – Les coulisses d'un Big Bang*.
Yachting Classique n°60 – avril-mai-juin 2014, 28 mars 2014

RAVANEL Jean, *La navigation de plaisance*.
Architecture d'Aujourd'hui n°131, 1967.

Thèses :

BARTOLI Pascale, *Expérimentations et innovations des programmes résidentiels de vacances dans la période des « Trente Glorieuses ». Le cas du littoral varois*,
Thèse de doctorat, Architecture, Université Aix- Marseille ED 35, sous la direction de HANROT Stéphane et de BONILLO Jean-Lucien (co-directeur de thèse) France, 2014

Filmographie :

Thalassa : *Le magazine de la mer : L'Hiver des Marinas*.
Produit par France Régions 3. 1983
Accessible sur le site de l'INA : <https://madelen.ina.fr/programme/lhiver-des-marinas>

FABRE Anthony, *Pour ou contre les Marinas ?*
Produit par France Régions 3 Nice. 15 avril 1976.
Accessible sur le site de l'INA :
<https://www.ina.fr/ina-eclair-actu/video/rac99000106/pour-ou-contre-les-marinas>

THEORIE - HISTOIRE DE L'ARCHITECTURE

Ouvrages :

AMOUROUX.D, CRETOL. M., MONET.J.P, *Guide d'architecture contemporaine en France*. Comines. Editions Technic-Union, 12 janvier 1972.

JENCKS Charles, *Le langage de l'architecture post-moderne*. France Editions Denoël, 1977.

VIGATO Jean-Claude, *L'architecture régionaliste – France 1890 – 1950*. Paris Editions Norma, 1er décembre 1994.

Articles :

MINNAERT Jean-Baptiste, *Le Mouvement moderne, le patrimoine et la figure des idéaux changeants*.
HAL, archives ouvertes.fr Id: halshs-01176273 <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01176273>,
17 Juillet 2015.

VOYÉ Liliane, *Architecture et urbanisme postmodernes : une expression du relativisme contemporain ?*
Revue européenne des sciences sociales, p117-124, , 1 septembre 2003.

GODIN Christian, *La disneylandisation du monde*. France. Editions Presses Universitaires de France, 2011

CHOAY Françoise, *Sémiologie et urbanisme*,
Architecture d'Aujourd'hui, 1967.

HUET Bernard, *Un avenir pour notre passé, chapitre “du bon usage du pastiche”*
Dossier “*Les centres historiques face aux développements*”, Architectures d'aujourd'hui, n°180, France, 1975.

ESSAIS :

Ouvrages :

GERVEREAU Laurent, *Une faillite symbolique : l'Utopie face à ses représentations, Utopie, la quête de la société idéale en occident*, France.
Bibliothèque Nationale de France/Fayard, 2000

VALERY PAUL, *Œuvres de Paul Valéry*. Volume 1 (p. 67-191). Paris. Éditions du Sagittaire, 1931.

PUBLICITÉS :

Plaquette publicitaire “*A Port-Grimaud, on amarre son bateau sur le pas de sa porte*”, France, ETIGE (Études Immobilières et Gestion)-ETRIMO, début des années 70
Archives de l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud.

Plaquette publicitaire “*Un chef d'oeuvre est toujours perfectible*”, France, ETIMA, 1978
Archives de l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud.

ENTRETIENS :

Entretien mené avec Mr BJORG Guy , ancien comptable et ancien trésorier de l'ASL Port Grimaud I.
Mené chez lui, à Port Grimaud, le 22 juillet 2022.

Entretien mené avec Mme THEOBALD Michèle, veuve de Mr THEOBALD Jean-Louis, ancien haut-fonctionnaire et résistant français, ayant permis l'acceptation du permis de construire de Port Grimaud I
Mené chez elle, à Neuilly-sur-Seine, le 28 octobre 2022.

Entretien mené avec Mr HAIDAR Waël et Mr ENVAIN Jérôme, Architectes D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud.
Mené en visioconférence le 6 janvier 2023.

Entretien mené avec Mr BOHL Xavier, Architecte, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud.
Mené au sein de l'atelier le 24 février 2023.

Entretien mené avec Mr BOHL Xavier, directeur de l'Atelier Xavier Bohl, et Mr HAIDAR Waël, Architecte D.P.L.G. travaillant pour l'Atelier Xavier Bohl, 16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud.
Mené en visioconférence le 5 mai 2023.

ARCHIVES :

Archives personnelles de Madame Michèle Théobald, veuve de Monsieur Jean-Louis Théobald
Détenues chez elle, à Neuilly-sur-Seine
- courrier, échanges administratifs, brochures publicitaires, plans masse avant PC, géométraux des anciennes versions des maisons, croquis de l'architecte

Archives de l'Atelier Xavier Bohl
16 rue de l'Octogone, 83310 Port Grimaud.
- cartes postales, courrier, croquis et notes manuscrites de l'architecte, articles de journaux, maquette d'un ouvrage non-publié sur Port Grimaud (de Xavier Bohl)

Archives Départementales de Colmar
3 rue Fleishhauer, 68000 Colmar
Fond Spoerry concernant Port Grimaud :
84 Tubes 260J214 à 260J298
48 Cartons 260J460 à 260J508

Tubes consultés :

260J214 : Photos aériennes, photos de chantier, publicités

260J215 : Plans de situation, parcellaire, géomètre

260J216 : Croquis, élévations

260J391 : Elévations, plans

260J392 : Croquis, élévations, détails, plans

Dossiers consultés :

260J461 : articles de journaux, informations sur le statut de Port Grimaud, expertises techniques

260J470 : Etudes hydrologiques du site, résultats des sondages, plans cadastraux, études maritimes

260J470 : Permis de construire PG1 et demandes préalables, résumé du projet

260J475 : Croquis de détails d'aménagement intérieur et extérieurs

260J483 : Détails constructifs, croquis

260J580 : Croquis de façades, plans, géométraux, élévations finales

ARTICLES DE LOI :

- *Loi du 30 mars 1887 sur la conservation des monuments historiques et objets d'art.*

Elle instaure un classement d'office des immeubles et meubles ayant un intérêt national historique et artistique, et qui ne peuvent ainsi être détruits ou restaurés qu'avec le consentement de l'État.

- *Loi des 21-24 avril 1906 organisant la protection des sites et monuments naturels de caractère artistique.*

Première loi sur la protection des sites naturels, des paysages et des monuments naturels en France (elle sera abrogée et remplacée par la loi du 2 mai 1930).

- *Loi du 31 décembre 1913 sur les monuments historiques.*

Elle donne à l'État les moyens d'assurer la pérennité d'édifices ou d'objets relevant désormais du patrimoine commun de la Nation, et pose les concepts fondateurs du droit du patrimoine.

- *Loi du 2 mai 1930 ayant pour objet de réorganiser la protection des monuments naturels et des sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque.*

- *Loi du 31 décembre 1940 instituant l'ordre des architectes et réglementant le titre et la profession d'architecte, Art.3.*

- *Loi du 4 août 1962, dite "Loi Malraux" complétant la législation sur la protection du patrimoine historique et esthétique de la France et tendant à faciliter la restauration immobilière.*

Créée dans le cadre de la protection du patrimoine historique et esthétique, cette loi a pour ambition de favoriser et d'encourager la rénovation des sites immobiliers installés en secteur sauvegardé.

- *Loi n°67-1253 du 30 décembre 1967, dite "d'orientation foncière" (LOF).*

Elle établit en France les principaux documents d'urbanisme qui ont servi à l'aménagement local : plan d'occupation des sols (POS), schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU), remplacé ultérieurement par le schéma directeur, taxe locale d'équipement, coefficient d'occupation des sols (COS) et Zone d'aménagement concerté (ZAC).

- *Circulaire du 21 mars 1973, dite "Circulaire Guichard".* Relative aux formes d'urbanisation dites «grands ensembles» et à la lutte contre la ségrégation sociale par l'habitat.

Elle interdit désormais la construction de Grands Ensembles.

- *Loi du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral dite Loi "Littorale"*

Elle concerne les communes du littoral c'est-à-dire riveraines des mers, d'océans, de plans d'eau salée ou douce intérieurs d'une superficie supérieure à 1 000 ha, soit au total 5 500 km de côtes.

FICHES BIBLIOGRAPHIQUES :

Fiche Bibliographique de Jean-Louis Théobald, site de la 1DFL (première Division française Libre)

Disponible à l'adresse : https://1dfl.fr/IMG/pdf/biographie_j-l_theobald-5795.pdf



Vue aérienne de la Place François Spoerry, Port Grimaud II
Archives de l'Atelier Xavier Bohl