

La reconstruction de la cité historique de Saint-Malo ou le débat d'« une forme en puissance contre une forme imitée »

Dans un mémoire soutenu en 1965 qui est à peu près le seul travail universitaire qui ait été consacré à la reconstruction de la cité historique de Saint-Malo *intra muros*, Yvon Blanchot¹ attribue à cette dernière cette réflexion d'André Malraux au sujet de toute création artistique, à savoir qu'elle fut dès l'origine « la lutte d'une forme en puissance contre une forme imitée ». Il n'est pas inintéressant de noter par ailleurs que l'achèvement de celle-ci a coïncidé en France avec la politique de mise en valeur des centres urbains anciens lancée à la même époque par ce ministre.

Le cas de la reconstruction de Saint-Malo, s'il rappelle par sa méthode celui des autres villes sinistrées en France, s'en distingue toutefois par cette volonté affirmée dès le départ de « reconstruire à l'identique ». Toutefois cette expression un peu galvaudée aujourd'hui mérite une explication. La « reconstruction à l'identique » ne signifiait pas une reconstitution exacte au sens archéologique, même si un nombre – en réalité très limité – de façades a pu bénéficier de cette méthode. Il s'agissait principalement de reconstruire la ville dans les limites anciennes de ses remparts, qui n'avaient pas été détruits, et de cette manière, de respecter la forme ancienne de la ville. On s'est donc autorisé à faire des constructions nouvelles, tout en utilisant des matériaux analogues, en s'inspirant des lignes générales de l'architecture traditionnelle. L'objectif était de restituer une silhouette générale d'ensemble en conservant l'enceinte urbaine dont les dernières modifications dataient du milieu du XIX^e siècle. Il s'agissait, en quelque sorte, de procéder comme le disent aujourd'hui les restaurateurs, à une « reconstitution illusionniste ». L'un des paradoxes de cette

¹ BLANCHOT, Yvon, *La cité malouine d'aujourd'hui*, dactyl., diplôme d'études supérieures de géographie, faculté des lettres et des sciences humaines de Rennes, février 1965, p. 268.

reconstruction historicisante n'est-il pas d'ailleurs que la flèche de la cathédrale² qui acheva l'œuvre en 1971³ et qui couronne un édifice classé par les Monuments historiques ait été elle-même reconstruite dans un style très différent de l'ancienne ?

L'exemple de la reconstruction de Saint-Malo prend ainsi son intérêt particulier par le fait qu'il est pratiquement le seul cas français à l'échelle d'une cité historique entière où le patrimoine ancien a fait l'objet de mesures de sauvegarde adaptées, en même temps que d'une tentative d'implantation d'une architecture nouvelle d'accompagnement⁴. Cette période de la reconstruction apparaît bien, avec le recul du temps, une phase essentielle et inévitable de son histoire urbaine. Ce fut aussi un rendez-vous unique avec un site et son histoire.

La cité historique après 1944

Cette ville a donc connu en août 1944 à la suite de circonstances mieux appréhendées désormais par les historiens de la période⁵ une destruction sévère à 80 %, soit 683 propriétés sur 865. Le nombre des îlots à reconstruire était de 65, pour une surface de planchers de 270 000 m² (fig. 1).

La ville ancienne avait été épargnée jusqu'alors, du fait de son étroitesse, de la densité des constructions et de la pression foncière, par les élargissements du XIX^e siècle. L'artère principale avait notamment conservé, dans sa partie ancienne, son tracé sinueux médiéval. Les 1 080 parcelles de la ville ancienne seront transférées à l'association syndicale de remembrement et réduites au nombre de 283, une fois

² La restauration de la partie supérieure de la tour et la reconstruction de la flèche ont été réalisées sur les plans de Pierre Prunet (1926-2005), architecte en chef des Monuments historiques qui s'inspira du modèle du clocher de Périers (Manche) en remplacement de la flèche néogothique de 1860 des architectes malouins Jean-Gabriel et Alfred Frangeul.

³ On discute souvent sur les dates de la reconstruction. En réalité, celle-ci commence avec les premiers déblaiements dès la fin des combats, les premières études furent élaborées dès la fin de 1944, la pose de la première pierre a eu lieu avant l'élection du maire Guy La Chambre en 1947, les fêtes de la renaissance de 1952 ne coïncident pas avec l'achèvement du chantier, le dernier édifice endommagé remis en état fut, en 1974, l'ancienne chapelle Saint-Sauveur. Ainsi, en adoptant la chronologie la plus longue, la reconstruction complète de la cité historique malouine s'est déroulée sur trente années. En ce qui concerne la reddition des comptes, la date du 26 octobre 1963, qui est celle de la dissolution de l'association syndicale de reconstruction, marque un utile repère.

⁴ On compte, en 2010, 56 immeubles inscrits à l'inventaire supplémentaire des Monuments historiques et trois autres classés, en plus des remparts, du château, de la cathédrale, des forts *extra muros* et du tombeau de Chateaubriand sur l'îlot du Grand-Bé, soit 65 édifices protégés.

⁵ Parmi les nombreux ouvrages parus, peu ont donné des témoignages aussi précis que celui de FOUQUE, René, *Qui a incendié Saint-Malo ?*, Rennes, Impr. Réunies, 1946, sur la nature et la provenance des engins de guerre qui ont détruit la ville.



Figure 1 – Plan des destructions de la cité historique malouine, les secteurs marqués en blanc sont ceux qui ont été sinistrés (Musée de Saint-Malo)

des services au même emplacement, au sein d'une cité administrative autour d'une cour commune accessible par des passages voûtés sous immeubles et de cette manière quelque peu cloisonnée par rapport au reste de la ville (fig. 2). Un parti plus aéré de cette partie de la ville fut finalement adopté, le transfert de l'hôtel de ville au château ne justifiant plus le groupement des bâtiments administratifs.

Parmi les autres bâtiments publics, il faut rappeler aussi l'emprise de l'ancien hôtel-Dieu au sud-ouest de la ville qui sera transféré *extra muros* pour devenir le premier service intercommunal des trois anciennes communes de Saint-Malo, Saint-Servan et Paramé (avant fusion de 1967), aujourd'hui Centre hospitalier.

la reconstruction achevée. Le parcellaire s'est donc considérablement modifié et n'a plus rien à voir avec ce qu'il était.

Les plans anciens montrent encore le souvenir de la cité épiscopale primitive dont le tracé en amande autour et à l'ouest de la cathédrale était encore très repérable. La mairie, la sous-préfecture, le tribunal s'étaient installés après la Révolution dans les anciens bâtiments du palais épiscopal transformés et agrandis au cours du XIX^e siècle. De même, un entrepôt de tabacs se trouvait dans l'ancien monastère des bénédictins au nord du même îlot administratif.

Le projet initial de Marc Brillaud de Laujardière (1890-1973)⁶, premier architecte en chef de la reconstruction chargé des études préliminaires dès l'automne 1944, avait été de maintenir le regroupement

⁶ Arch. mun. Saint-Malo, 1 W 146, ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, ville de Saint-Malo, projet d'aménagement et de reconstruction, rapport justificatif, rapport et conclusions de l'enquête documentaire, 21 et 59 pages.

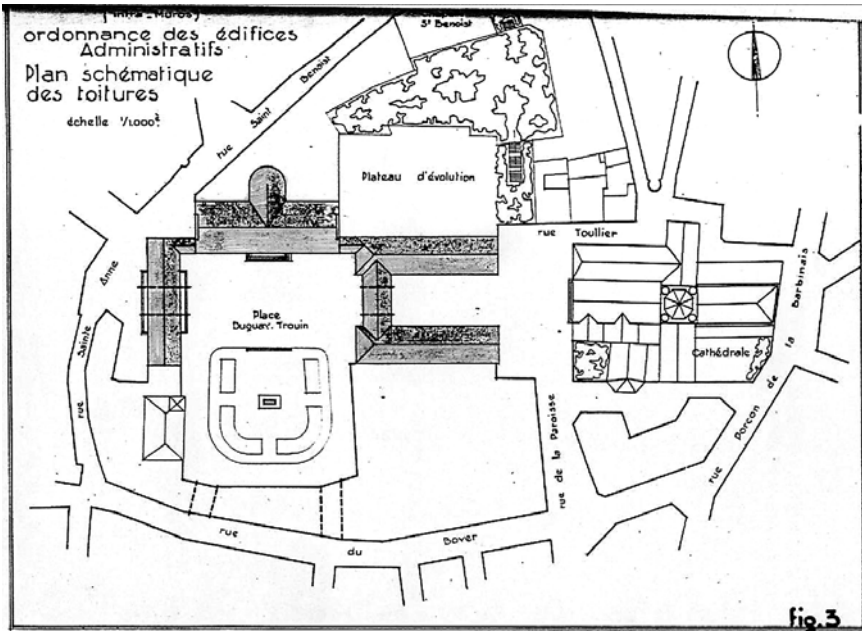


Figure 2 – Projet non retenu de Marc Brillaud de Laujardière pour le nouveau centre administratif (Arch. mun. Saint-Malo)

La halle dite alors « à la viande », reconstruite à la fin du XIX^e siècle sur l'emplacement de l'ancienne halle au blé, est l'un des rares équipements publics épargnés à avoir survécu au sinistre et est toujours utilisée aujourd'hui.

La ville d'avant 1944 avait échappé aux tentatives d'alignement et d'élargissement du XIX^e siècle ; ses dernières transformations les plus marquantes remontaient aux XVII^e et XVIII^e siècles. Cette période avait donné lieu par ailleurs aux premiers règlements d'urbanisme dans la vieille cité alors en cours de transformation, comme l'obligation de construire en pierre après un premier incendie de 287 maisons en 1661 et la mise en œuvre des plans d'accroissements⁷ réalisés à l'est et au sud sous la direction d'un ingénieur militaire parisien, collaborateur de Vauban, Siméon de Gareneau.

⁷ Le premier accroissement réalisé de 1709 à 1716 permit la création du quartier de la porte et de la rue Saint-Vincent, le second commencé en 1716 et complété par un troisième à partir de 1721, celui de la porte de Dinan et de la rue de Chartres au sud-est de la Grande-Porte, le quatrième de 1737 à 1744 a permis de donner la place publique assez vaste qui manque aux extensions précédentes : l'actuelle place Vauban.

Le quartier homogène de la première reconstruction de la ville près de la Grande-Porte avait été particulièrement atteint en raison de son exposition aux assaillants. Bien que reconstruites en pierre dans le troisième quart du XVII^e siècle, les maisons de cinq à six niveaux (quatre à cinq étages), très étroites et très élevées, ne résistèrent pas au souffle des bombardements par l'artillerie américaine. Ce n'étaient plus que des carcasses noircies et fragilisées menaçant de s'écrouler au moindre coup de vent du large (fig. 3).



Figure 3 – Le quartier de la Grand'Rue déjà reconstruit après 1661 à nouveau détruit après 1944 (cl. Michel Kunzi, Saint-Malo, coll. Musée de Saint-Malo)

Bien que bâtis encore plus solidement, les grands hôtels d'armateurs du premier tiers du XVIII^e siècle, proches des portes de la ville, ne résistèrent pas mieux sauf quelques rares exceptions qui échappèrent au feu destructeur. Les services des Ponts et Chaussées imposèrent rapidement les dégagements et déblaiements nécessaires. Toutefois, l'usage des bulldozers qui ne passaient pas les portes fut interdit. Saint-Malo fut ainsi déblayé comme les villes détruites après la Première Guerre mondiale par des tombereaux tirés par des chevaux...

Le pourcentage des destructions de la ville de Saint-Malo était en termes de surfaces de planchers (habitations, industries, commerce, agricoles) le plus élevé du département. Devant l'ampleur des destructions, le manque de moyens, la complexité des problèmes de tous ordres, le préfet d'Ille-et-Vilaine, Robert Billecard, fit part

de son scepticisme sur la faisabilité d'une reconstruction de la vieille ville et suggéra plutôt de regrouper les trois communes existantes de Saint-Malo, Saint-Servan-sur-Mer et de Paramé. Leurs sinistrés s'étaient d'ailleurs déjà réunis en unique association syndicale de reconstruction intégrant Dinard sur la rive gauche de la Rance, ce qui était déjà une situation inédite en France. Mais Guy La Chambre (1898-1975) avait été élu maire par les Malouins pour reconstruire prioritairement leur cité historique, il n'était pas question d'autre chose alors⁸. La tâche paraissait suffisamment ardue compte tenu de son exemplarité et alors que les ruines étaient désormais déblayées, laissant un vide impressionnant au milieu des remparts.

Les problèmes de la reconstruction de Saint-Malo ne se limitaient pas à la question du relèvement de la cité historique, le port et un certain nombre d'habitations étaient également à remettre en état *extra muros*. La banlieue malouine et en particulier le quartier de la Gare avaient subi au cours de l'été 1944 plusieurs bombardements aériens qui firent des victimes civiles plus nombreuses que dans la vieille cité évacuée le 13 août 1944 ; les destructions y furent toutefois plus disséminées et donc moins spectaculaires à l'exception des quartiers de la Cité d'Alet et de Solidor qui souffrirent beaucoup en raison de leur proximité du Q.G. allemand.

S'il y eut donc aussi des sinistrés à Saint-Servan et à Paramé, le plan d'urbanisme et de reconstruction ne concerna finalement que très peu l'*extra muros*, se limitant à proposer déjà un comblement partiel du bassin intérieur du port et la création d'une nouvelle voie de contournement pour améliorer l'accessibilité à l'*intra muros*. Les installations portuaires furent, suivant la logique des dédommagements pour faits de guerre et en l'absence de perspectives plus ambitieuses, rétablies paradoxalement « à l'identique », alors que ces dernières n'étaient pas contraintes par des critères d'ordre historique... Les écluses inaugurées seulement en 1931, minées par les Allemands avant leur reddition pour rendre le port inutilisable, furent donc rétablies au même gabarit. La modernisation du port ne sera entreprise que dans les années 1970-1980.

Alors que dans d'autres villes plus importantes, comme Brest ou Caen, les plans de reconstructions furent l'occasion de donner un nouveau dimensionnement à leurs centres et par voie de conséquence à l'ensemble de l'agglomération, le choix de Saint-Malo de concentrer l'essentiel de son effort à l'intérieur des remparts n'a pas permis de repenser autant qu'il aurait fallu l'urbanisme d'ensemble de la ville dans ses relations *intra* et *extra muros* avec son importante zone portuaire, ce qui n'aurait pas été possible sans une fusion administrative avec les communes voisines. De ce point de vue, le choix d'une « reconstruction à l'identique » du seul *intra*

⁸ Dès le 13 août 1944, pour réconforter les derniers habitants évacués de l'*intra muros* à Rocabey, le maire de l'époque, Alphonse Gasnier-Duparc (1879-1945) les avait assurés que leur cité historique pourrait encore conserver à l'avenir sa physionomie générale.

muros équivalait à laisser en l'état une partie importante de l'agglomération⁹, un choix qui pouvait freiner le développement de l'agglomération portuaire et balnéaire en figeant pour longtemps une situation antérieure désormais inadaptée. Marcel Billon, industriel et secrétaire de l'association syndicale de reconstruction fit part d'ailleurs de son agacement face à une conception par trop conservatrice de la reconstruction. Son point de vue était que cette dernière devait être aussi économique que possible :

« Qu'on reconstitue exactement avec toute sa somptuosité intérieure un hôtel de la Compagnie des Indes, qu'on le garnisse de vieux meubles et qu'on en fasse un musée, ce serait laisser à nos enfants un héritage précieux, mais qu'on dépense des centaines de millions à reconstruire des maisons bâtardees que nos descendants ne voudront même pas habiter, je crois que ce serait une folie¹⁰ ».

Plan d'urbanisme et premiers chantiers

Le démarrage de la reconstruction fut symboliquement marqué le 26 janvier 1947 par l'évènement de la pose de la première pierre de l'immeuble pré-financé sans affectation individuelle (ISAI) n° 1 sur l'emplacement de l'hôtel-Dieu. Pour cette occasion, la ville avait invité l'ambassadeur du Canada car elle espérait une aide substantielle de ce pays. Le chanoine Julien Descottes (1881-1956), président de la Société historique et archéologique de l'arrondissement et d'un Groupement pour la restauration et la protection de Saint-Malo, le représentant le plus actif de la conservation de la ville ancienne, était alors parti plaider outre-Atlantique la cause de sa cité détruite sans obtenir d'ailleurs l'audience escomptée. René Delannoy, qui avait succédé à A. Gasnier-Duparc en 1945, était encore maire de Saint-Malo à cette époque et Henry Auffret (1919-1997) venait d'obtenir le poste d'architecte de la ville¹¹, occupé avec un certain prestige avant la guerre par le Malouin Yves Hémar (1886-1955)¹².

⁹ C'est de cette façon qu'il faut comprendre selon nous cette remarque d'un ambassadeur d'Allemagne, citée par BLANCHOT, Yvon, *La cité malouine...*, *op. cit.*, p. 158, qui après une visite des villes sinistrées de l'ouest de la France aurait répondu à des Malouins qui l'interrogeaient : « J'ai vu Caen ».

¹⁰ « Les problèmes que posent la reconstruction de Saint-Malo », *Le Pays Malouin*, n° 54, 25 avril 1947.

¹¹ H. Auffret dut beaucoup sa notoriété à la réussite, en 1946, de sa cité commerciale provisoire de Courtoisville qui fut considérée alors comme un concept novateur annonçant les futures galeries marchandes des hypermarchés des années 1970. Une seconde cité provisoire fut construite plus proche de la vieille ville, place de Rocabey.

¹² Y. Hémar est incontestablement une personnalité malouine très marquante de cette époque. Il eut avant la Seconde Guerre mondiale la plus grande agence d'architecture de la ville, ayant eu la commande de nombreux bâtiments publics, mais aussi de villas pour de riches particuliers à Saint-Malo, Dinard et sur toute la côte. Il avait obtenu en 1927 une partie du donjon du château pour exposer sa collection d'ethnographie régionale de plus de 3000 pièces que visita, entre autres, la reine de Roumanie. Il avait

H. Auffret fut chargé ainsi de la construction de ce qui devait être le nouvel hôtel de ville au nord de l'actuelle place des Frères-Lamennais et mis en chantier dès 1947 également, mais le nouveau maire Guy La Chambre, élu en octobre de la même année, reprit un ancien projet remontant à la fin de la Première Guerre mondiale de transférer la mairie dans les anciennes casernes du château elles-mêmes sinistrées. La caserne de Rocabey et quelques bâtiments sur la chaussée du Sillon abritèrent provisoirement les services. L'administration des finances se vit attribuer ce qui devait être la mairie...

Le premier îlot mis en chantier dès le début de l'année 1947 fut donc entrepris sur l'emplacement laissé par l'hôtel-Dieu. Il s'agissait d'un ISAI dont l'architecte d'opération était Raymond Puthomme, architecte en chef de l'arrondissement de Saint-Malo et principal collaborateur de Brillaud de Laujardière¹³.

L'immeuble, construit un peu sèchement en partie en matériaux de récupération, montre que le style d'accompagnement recherché n'est pas encore tout à fait au point ; seules les toitures avec souches de cheminées à épaulements et lucarnes préfabriquées paraissent avoir été étudiées (fig. 4).

Brillaud de Laujardière n'a lui-même laissé que des études et des recommandations générales pour le style des constructions dont il précise qu'il est un problème majeur de la reconstruction malouine¹⁴ et auquel son successeur Louis Arretche

acquis aussi la maison natale de Duguay-Trouin, seule maison classée Monument historique à Saint-Malo avant 1944, pittoresque construction de bois du XVI^e siècle. Il y créa un musée dont la visite était couplée avec celle du musée breton et d'un terre-neuvier transformé lui aussi en musée flottant de la grande pêche dans le bassin. Son appartenance au mouvement régionaliste breton lui valut d'être mis à l'écart après la guerre ; il participa cependant comme architecte d'opération à la reconstruction de plusieurs îlots de la ville sinistrée et à celle de la gare maritime.

¹³ Ce dernier fut appelé, dès 1947, à prendre en charge la reconstruction de Caen par le maire de cette ville qui était un Breton (Yves Guillou). L'un des architectes d'opération, Henri Robichon (1874-1965), critiqua vertement ce premier chantier : « Nous construisons sans connaître encore le nombre des étages de l'immeuble : six sont adjugés, cinq sont indiqués sur le plan non arrêté de l'urbanisme et quatre seulement sont autorisés par les Monuments historiques » (*Ouest-France*, 26-27 juin 1947). L'immeuble eut finalement six étages ce qui le place parmi les plus élevés de la ville. Un second îlot prioritaire prévu en bordure des remparts au nord de la ville sur l'emplacement de la caserne de la Victoire, sera finalement ajourné et l'emplacement rétrocédé à l'État pour la nouvelle École nationale de la Marine marchande.

¹⁴ « Le principal problème posé par les destructions est celui de la reconstruction de la vieille ville. Les vestiges qui subsistent sont autant de témoins autour desquels on devra constituer des ensembles de constructions s'harmonisant avec eux, volumes des bâtiments et choix des matériaux devront être étudiés dans ce but. Le pastiche des styles révolus devra être évité, aussi bien que l'introduction de formes ou de parements discordants. La sobriété des façades anciennes, aux saillies discrètes, aux ouvertures nombreuses et importantes facilitera l'étude de tracés nouveaux, alliant le souci de la tradition avec le goût de la simplicité et les nécessités de la technique actuelle ». *In fine*, l'architecte en chef conclut par ces mots : « Ces conditions sont applicables à toutes les époques et n'excluent pas la recherche de formes originales adaptées au goût et aux techniques de notre temps », Arch. mun. Saint-Malo, 1 W 146.



Figure 4 – Le premier îlot en cours de construction : premier essai de définition d'un style d'accompagnement malouin. (cl. Pierre Lacoudre, Musée de Saint-Malo)

(1905-1991) donnera une solution particulièrement étudiée. L'œuvre principale de Brillaud de Laujardière reste cependant la mise au point du plan d'urbanisme, c'est-à-dire l'organisation générale des îlots et des voies publiques.

La comparaison avec le plan ancien de la ville est très éclairante : dans le même périmètre des remparts, les nouveaux îlots de la ville sont plus grands et comprennent des cours intérieures aérées ; les rues ont été modérément élargies et redressées : le tracé sinueux de l'artère principale a été atténué.

De nouvelles places arborées ont été créées : pour le marché aux légumes, devant la cathédrale, place aux Herbes, au Placître... La création de portiques couverts sous les immeubles le long des rues initialement proposée par Brillaud de Laujardière

fut abandonnée afin de ne pas trop réduire l'emprise des commerces, par contre de nombreux passages sous immeubles ont été créés.

Le nouveau groupe scolaire précédé de cours reconstruit par H. Auffret se repère comme un élément particulièrement remarquable en forme de barre entre une partie sauvegardée de la ville ancienne et la partie située au sud-ouest de l'artère principale (fig. 5). En revanche, le déplacement du marché aux légumes sur une nouvelle place aérée à l'est de la même artère mettant en valeur les façades XVII^e siècle reconstruites à l'identique de l'hôtel André Désilles désengorge l'axe central en créant un nouveau pôle d'animation urbaine¹⁵.



Figure 5 – Le nouveau groupe scolaire, Henry Auffret, architecte (photo, coll. du Musée de Saint-Malo)

La question du style était d'abord une question de matériaux : l'association syndicale de reconstruction eut ainsi l'idée de mettre en concurrence les exploitants des carrières avec les entreprises de préfabrication. Un îlot de la rue principale confié à l'architecte Alfred Girard fut notamment entièrement reconstruit en maté-

¹⁵ La halle reconstruite par H. Auffret, qui était un simple préau surélevé, a finalement été détruite dans les années 1990 et remplacée par une place arborée aujourd'hui très fréquentée.

riaux préfabriqués imitation pierre, un ajustement des prix fut obtenu permettant en définitive une large utilisation des granites, que ce soit sous forme éclatée ou smillée¹⁶.

Les immeubles protégés par les Monuments historiques et dont les façades ont été « reconstruites à l'identique » sous la direction de Raymond Cornon (1908-1982) sont loin d'être les plus nombreux : vingt-quatre immeubles seulement ont eu leurs façades reconstruites à l'identique par les Monuments historiques, soit 3,5 % des propriétés détruites. Ces immeubles sont situés près des deux portes principales Saint-Vincent et de Dinan et quelques autres éparpillés et intégrés à des îlots neufs comme l'hôtel Désilles déjà cité¹⁷.

Du reste, les immeubles aux façades reconstruites « à l'identique » doivent être aussi considérés comme des constructions neuves, à partir du moment où seules les façades en vue ont été refaites de cette manière et que tous leurs intérieurs ont été aménagés de façon moderne.

Apport décisif de Louis Arretche à la reconstruction malouine¹⁸

Louis Arretche n'eut qu'à apporter des modifications de détail au plan d'urbanisme de son prédécesseur qui avait configuré le nombre et le dimensionnement des nouveaux îlots. C'est surtout sur la silhouette générale de la ville et les volumes des constructions que son intervention a été la plus décisive, car cela a permis de rétablir le visage de la cité en conformité avec ce qu'il était. Entre le château classé Monument historique marqué par la silhouette à haute toiture du donjon du XV^e siècle, les immeubles de l'entrée de la rue Saint-Vincent reconstruits à l'identique par R. Cornon et les immeubles de l'angle sud-ouest miraculeusement préservés, L. Arretche définit une fois pour toutes les gabarits des nouveaux îlots en fixant les hauteurs des constructions en fonction du relief. L. Arretche proposa ainsi une reconstitution des quatre façades principales de la ville sous forme d'élévations formant la maquette du nouveau Saint-Malo.

Cette méthodologie globale et inspirée, complétant dans la volumétrie ce que le plan d'urbanisme précisait dans les surfaces, suscita l'enthousiasme des bureaux d'études parce qu'elle indiquait à chaque intervenant un cadre précis, acceptable et réalisable par tous.

¹⁶ Les carrières utilisées furent celles du bassin de Dinan : Brusvily, Languédias, Mégrit, Le Hinglé.

¹⁷ Sa reconstruction n'a aussi été terminée que fort tardivement (1969).

¹⁸ AMOUROUX, Dominique, *Louis Arretche*, Gollion-Paris, Infolio-Éd. du Patrimoine, Centre des Monuments nationaux, coll., Carnets d'architecture, 2010, p. 32-35 et 168.

L. Arretche n'y impose aucun style précis, donnant seulement une trame générale afin que l'ensemble reste cohérent et harmonieux par rapport au site et au patrimoine historique. Toute la réussite, la force d'impact de la reconstruction de la ville réside dans cette discipline sagement respectueuse, elle-même inspirée par celle du génie des grands ingénieurs du règne de Louis XIV, Vauban et Garengeau, que la guerre n'avait pu faire disparaître, tant elle a façonné le Saint-Malo moderne.

Comme architecte d'opération, L. Arretche réalisa avec l'un de ses collaborateurs, Roman Karasinsky, les deux plus grands îlots de l'intérieur de la ville bordant la rue principale. L'agence est arrivée à réaliser un excellent compromis, à bonne échelle, du style malouin, en mêlant les matériaux traditionnels aux éléments préfabriqués comme les appuis de baies, les frontons de lucarnes et autres motifs décoratifs.

L'uniformité rébarbative du style est rompue par le jeu des décrochements de façades, les retraites successives surmontant des passages sous immeubles desservant en enfilade les cours intérieures et les rues secondaires (fig. 6) qui ne sont pas sans évoquer, comme le fait remarquer Daniel Le Couédic, les célèbres « traboules » du vieux Lyon. La volonté de permettre la circulation transversale d'est en ouest depuis la rue principale avec les autres parties de la ville rééquilibre de cette manière la barrière nord-sud du groupe scolaire cité plus haut.



Figure 6 – Îlots 9 et 23 (L. Arretche, architecte en chef), enfilade de passages couverts (cl. Jean-Claude Philippot, Musée de Saint-Malo)



Figure 7 – Îlot 23 (L. Arretche, architecte en chef), cour intérieure (cl. Jean-Claude Philippot, Musée de Saint-Malo), évocation d'une tour ronde dans un espace dégagé aux circulations individualisées : rue, accès piétons, et garages en sous-sols

Les cours intérieures sont traitées soigneusement avec l'intégration d'éléments décoratifs comme des grès émaillés, ou des péristyles, des locaux commerciaux en forme de rotondes, évoquant, si l'on veut, les anciennes tours médiévales d'une enceinte disparue (fig. 7).

Les parties hautes sont remarquablement mises en valeur avec une profusion de souches de cheminées qui ont posé d'ailleurs, il y a une dizaine d'années, des problèmes de vieillissement. L'effet esthétique a visiblement été recherché. Il ne s'agit plus des massives souches anciennes, peut-être plus résistantes, mais ce qui a été comparé à des voiles qui se sont révélées vulnérables pour défier les vents du large et le manque d'entretien. L'inspiration est malouine certes, mais il ne s'agit pas d'un pastiche. Tous les éléments du vocabulaire local ont été retravaillés ou réadaptés au cadre de l'îlot normalisé de la reconstruction.

Parmi les édifices publics, dans lesquels l'on s'est affranchi un peu plus du style local, il faut mentionner la nouvelle École nationale de la marine marchande reconstruite sur les plans de L. Arretche et de Robert Hummel (1900-1983), autre cas intéressant d'intégration d'un bâtiment aux lignes plus contemporaines près des vestiges d'un ancien couvent du XVII^e siècle dont l'élégant clocher a été restitué par R. Cornon, mais aussi le nouveau casino inauguré en 1956 par L. Arretche et H. Auffret, dont la rotonde a été proportionnée aux volumes du château auquel elle fait face.

La participation des Monuments historiques, bien que non majoritaire en nombre de constructions, resta essentielle pour l'esthétique d'ensemble. À part la façade sud de la ville dite « des maisons de corsaires » intégralement reconstruite « à l'identique », elle se borna à rétablir quelques façades disséminées comme des points de repères,

encore qu'il restait, par ailleurs, un échantillon suffisant d'immeubles anciens pour garder une trace authentique de ce qu'avait été Saint-Malo.

L'architecte en chef des Monuments historiques Raymond Cornon s'attacha d'abord dès 1945 à faire l'inventaire archéologique de la cité historique (tableau 1) afin de mieux contrôler les déblaiements réalisés au départ à l'aveuglette... :

édifices historiques non signalés, détruits ou non sauvegardés (a)	72
édifices classés monuments historiques (b)	10
édifices inscrits à l'inventaire supplémentaire M.H.	47
- dont édifices inscrits à l'inventaire des Monuments historiques reconstruits à l'identique	24
autres édifices signalés sur le plan archéologique de Raymond Cornon	145
- dont édifices sauvegardés de ce plan	48
- dont édifices abandonnés à la démolition	97

Tableau 1 – Inventaire archéologique de la cité historique de Saint-Malo faite en 1945 par R. Cornon

(a) d'après nos recherches

(b) dont les ruines de l'hôtel André Désilles, devenu propriété communale après 1944.

En fait, les Monuments historiques suivant leur rôle traditionnel ont donc plus contribué à sauvegarder qu'à reconstruire dans la cité historique. Ils l'ont fait soit de façon directe en reconstruisant eux-mêmes à l'identique un nombre limité de façades, soit en imposant par la législation existante des périmètres de protection, des servitudes à respecter concernant l'ensemble de la cité historique placée de cette manière sous leur contrôle.

Les éléments d'architecture des immeubles protégés sinistrés furent numérotés pierre par pierre, mais contrairement à ce qui est souvent dit, les pierres numérotées ne furent pas toutes réutilisées, car les matériaux avaient trop rougi ou trop noirci pour être incorporés aux parties qu'il fallait entièrement reconstruire. Les façades reconstruites de cette manière (fig. 8) durent d'ailleurs être vieillies artificiellement.

Enfin, il ne faut pas oublier que la reconstruction concerne, sous la direction d'André Murat, architecte adjoint de la reconstruction, en l'édification, au début des années 1950, de quelques groupes d'immeubles « H.L.M. » d'assez belle facture avec façades en granit dans l'*extra muros* et qui ont de peu précédé la réalisation, sur d'anciens marécages, du nouveau quartier de La Découverte (1455 logements sociaux) au début des années 1960 dont les plans d'aménagement furent conçus par L. Arretche¹⁹.

¹⁹ AMOUROUX, Dominique, *Louis Arretche...*, *op. cit.*, p. 168.



Figure 8 – Façades des anciens hôtels d’armateurs de l’entrée de la rue Saint-Vincent en cours de reconstruction « à l’identique » en 1950, Raymond Cornon, architecte en chef des Monuments historiques, la tour de la cathédrale avant la reconstruction de la flèche (cl. Dan Lailler, Musée de Saint-Malo)

Il fallut bien en effet reloger une partie de la population qui, pour des raisons diverses mais aussi une simple question de moyens, ne vint jamais reloger *intra muros* après avoir quitté les cités provisoires de la reconstruction.

Un bilan en voie de réhabilitation

L’hémorragie de la population de la cité historique que l’on peut estimer à 4464 habitants en 1962 a été très forte à partir des années 1965-1970. Avec moins de 2000 habitants aujourd’hui, l’*intra muros* n’a donc jamais retrouvé la population qui était la sienne en 1936 et qui était de 5967 habitants²⁰.

²⁰ La densité tant à l’hectare qu’au mètre carré a diminué. BLANCHOT, Yvon, *La cité malouine...*, *op. cit.*, commente le bilan démographique par les deux explications qui lui furent données lors de son enquête, selon les sensibilités politiques du moment : l’une estimant que la reconstruction avait permis un rééquilibrage de la composition de la population active, entre catégories « employés, ouvriers » et « cadres supérieurs », l’autre s’en tenant à ne retenir que la forte diminution de la première. Une note de l’office public d’HLM., citée par l’auteur, précise en 1965 que, sur un total de 388 familles habitant une HLM de Saint-Malo, plus de la moitié résidait *intra muros* avant la guerre.

Cette hémorragie a d'ailleurs contredit le souhait initial des habitants qui dans leur grande majorité avait manifesté le souhait, au début de la reconstruction, d'être relogés *intra muros*. Le nombre d'étages des constructions nouvelles fut d'ailleurs augmenté afin d'accueillir le plus grand nombre d'habitants possible : 2074 appartements ont finalement été reconstruits. Toutefois le nombre de logements reste inférieur à ce qu'il était avant la guerre. L'une des raisons données pour expliquer l'exode des habitants tiendrait en l'inconfort des logements reconstruits²¹.

Ce bilan négatif est à mettre au compte de ce qu'est par nature la reconstruction. La reconstruction ne consistait pas en effet à construire des logements neufs en fonction de l'application de normes théoriques. Son objectif était avant tout d'indemniser et de reconstruire suivant les possibilités financières évaluées d'après l'état ancien.

L'association syndicale était seulement tenue en effet de reconstruire des logements avec un état d'habitabilité réduit à deux couches de peinture intérieure, un lavabo, un appareil de chauffage non posé, avec une cage d'ascenseur mais sans l'appareil. Comparé à l'état ancien, le bilan de la reconstruction reste cependant nettement positif. Le confort des appartements a été notamment porté à un niveau qu'il n'atteignait pas avant le sinistre.

La reconstruction permit même d'augmenter sensiblement le nombre des résidences principales grâce à une généralisation de la copropriété qui dans un premier temps permit de diminuer le nombre de logements locatifs alors que l'on constate aujourd'hui une majorité de logements occupés en résidence secondaire. Cette diminution de la population *intra muros*²² s'est accompagnée dans le même temps d'une poussée urbaine de plus en plus forte vers l'*extra muros* et la périphérie, forçant en 1967 l'inéluctable fusion administrative des villes de Saint-Malo, Saint-Servan-sur-Mer et de Paramé et faisant du nouveau « grand Saint-Malo » la seconde agglomération du département.

La reconstruction de la cité historique malouine se situe donc bien à la charnière d'une forme en puissance contre une forme imitée. Elle fut un débat, un sujet d'étude passionnant et controversé qui monopolisa sans doute trop l'attention au détriment du reste d'une agglomération complexe aux fonctions parfois antagonistes : port, quartiers balnéaires résidentiels, quartiers industriels, etc.

²¹ BLANCHOT, Yvon, *La cité malouine...*, *op. cit.*, p. 225, retient une diminution de 243 logements dans la ville reconstruite par rapport à celle d'avant-guerre. En ce qui concerne les logements reconstruits, il précise que 68,4 % de ces derniers ont été équipés d'une baignoire ou d'une douche ; 7,05 % d'un chauffage collectif ; 32,7 % d'une installation de chauffage central individuel. On a aussi reproché l'absence d'ascenseurs dans des immeubles qui dépassent souvent cinq étages.

²² M. Gabriel Foligné, adjoint au député-maire de Saint-Malo, a rappelé lors de la réception du lendemain soir à La Briantais que la municipalité tente d'enrayer le processus en faisant transformer les bâtiments disponibles en résidences principales comme cela a été fait pour l'ancien collège public de la rue Saint-Sauveur et doit l'être prochainement pour l'hôtel de la Poste.

La reconstruction de Saint-Malo s'achève au moment où en France, on commence à se préoccuper de l'état préoccupant des centres urbains anciens. Les menaces de démolition, dans les années 1970, d'un quartier ancien à Saint-Servan, firent réagir comme ailleurs les défenseurs du patrimoine, mais les comparaisons entre les destructions subies par faits de guerre et les démolitions programmées ne sont pas de même nature, car dans le second cas, il est possible de documenter les édifices avant qu'ils ne disparaissent. Avec la guerre, ce sont des témoignages archéologiques du bâti ancien qui s'évanouissent et c'est l'urgence qui s'impose ensuite pour sécuriser, trier, rebâtir, reloger, relancer l'économie.

La reconstruction malouine, après avoir été dès son achèvement citée en exemple, puis critiquée comme un pastiche coûteux, mérite bien aujourd'hui d'être reconsidérée. L'opération fut même d'une certaine manière rentable et a redynamisé comme partout le secteur du bâtiment ; elle démontre aussi que la reconstruction à l'identique est rarement possible et en tout cas inadaptée aux infrastructures qui ne la nécessitent pas, comme les installations industrielles ou portuaires.

Les comptes positifs de l'association syndicale de reconstruction de Saint-Malo permirent de mettre un dernier îlot en chantier, dans le haut de la vieille ville, rue Saint-Benoît, près des anciens réservoirs qui furent ainsi abattus au début des années 1960. Cet îlot, confié à R. Cornon, intègre des constructions neuves qui s'insèrent de façon presque neutre dans le patrimoine ancien.

Du premier îlot de 1947 au dernier en îlot de 1960, ne s'est déroulée qu'une dizaine d'années, c'est un temps très bref dans l'histoire d'une ville ancienne et, déjà entre ces deux dates, quelques nuances discrètes dans les conceptions de la reconstruction de la cité historique peuvent s'appréhender, au travers de ses soixante-cinq îlots qui semblent à la manière des impressionnistes autant de touches apportées par leurs intervenants à ce débat ouvert entre la forme nouvelle à lui donner, par nécessité, et la force inoubliable du modèle ancien qui lui servait de cadre²³. La silhouette de la ville reconstruite répond donc bien à la reconstitution illusionniste qui en a fait son originalité et son succès.

Du régionalisme assagi d'un Y. Hémar, à la reconstitution d'un nouveau pittoresque malouin par L. Arretche, en passant par les réalisations plus affranchies comme celles d'H. Auffret, les reconstitutions d'un R. Cornon, il existe ainsi, à l'intérieur d'un même cadre urbain, d'une même discipline d'ensemble, toute une gamme de tons qui participent aussi à la réussite de cette reconstruction et qui témoignent, à l'abri des remparts vaubaniens des courants divers et contradictoires parfois de l'architecture française au milieu du xx^e siècle (fig. 9).

²³ Même détruite, Saint-Malo dégageait encore une impression très forte et les photographes ne se sont pas privés de montrer la beauté poignante de ses ruines. Ce n'était pourtant pas une raison suffisante pour les conserver.



Figure 9 – Vue aérienne prise en 1954 au-dessus de la cité reconstruite : au premier plan à droite l’hôtel des finances qui devait être initialement le nouvel hôtel de ville et les nouveaux îlots du cœur de la ville (cl. Roger Henrard, coll. du Musée de Saint-Malo).

Ni plagiat du passé, ni création complètement affranchie de celui-ci, la reconstruction de Saint-Malo, s’est ainsi intégrée à la place forte et au site maritime avec un tel respect qu’elle en arrive à faire oublier la tragédie longtemps annoncée²⁴ dont elle fut aussi un peu la cause²⁵.

Philippe PETOUT
conservateur du Musée de Saint-Malo
docteur de 3^e cycle en histoire de l’art

²⁴ Vauban avait prédit en effet à la fin du XVII^e siècle que Saint-Malo serait presque entièrement détruit par le feu.

²⁵ On a supposé que l’une des raisons de la destruction de Saint-Malo par l’artillerie américaine serait due à une confusion de cible entre le fort de la Cité de Saint-Servan qui concentrait l’essentiel de la force militaire allemande et la cité historique malouine dans laquelle s’abritaient encore 1 500 civils. Il ne semble pas faire de doute que l’impression produite par la vue de cette incroyable ville forteresse qui avait conservé intactes ses fortifications de Vauban a eu un impact certain, même si les historiens s’accordent à considérer aujourd’hui que la destruction de la cité historique malouine est la conséquence d’un fâcheux concours de circonstances.