

L'urbanisme Napoléonien à Pontivy

Projet politique, l'extension de Pontivy sous l'Empire a quelque chose d'assez exceptionnel, dans le contexte français, pour avoir attiré l'intérêt des historiens : avec La Roche-sur-Yon, c'est le seul projet urbanistique abouti du régime impérial — il est vrai que la courte durée de celui-ci justifie en partie une telle rareté... C'est aussi l'un de ceux où se lisent le mieux les volontés, les choix, l'idéologie en un mot, du système néoclassique à son apogée. En tant que tel, il méritait une attention soutenue qui — à côté du récit des événements dont a été jalonnée l'histoire de sa création — donne une place à l'analyse de la conception urbanistique et architecturale. C'est le but de cette étude, qui se veut le complément des récentes publications érudites (1) consacrées à l'histoire de la ville impériale.

(1) L'article de Roger Kain, « First Empire urbanism in the french provinces : a breton « Napoléonville » : military expediency and monumental elegance », paru dans la *Gazette des Beaux-Arts*, février 1979, pages 81 à 94, est la synthèse la plus récente et aussi la plus solide qu'on puisse trouver sur le projet napoléonien à Pontivy. On consultera également Bruno Foucart et Véronique Noël-Bouton, « Les projets d'églises pour Napoléonville (1802-1809) de Gilbert de Chabrol et de Guy de Gisors », in *B.S.H.A.F.*, 1971-72, pages 235 à 252. Roger Kain donne à la note 2 de son article la bibliographie des rares publications existantes par ailleurs sur ce problème. Enfin, un ouvrage est actuellement en préparation sous la direction de Paolo Morachiello et Georges Teyssot (dans le cadre du C.E.R.A. à Paris et du C.N.R. italien). Cette étude a déjà donné lieu à diverses publications dont la plus ancienne est *Notes et Recherches sur les Bâtiments Civils* (Paris, I.E.R.A.U./D.G.R.S.T., 1975). Le travail en cours, qui porte plus spécifiquement sur la politique urbaine de l'Empire, a été résumé dans un article fondamental, « Città di Statto. La colonizzazione del territorio nel primo Impero », in *Lotus International*, n° 24, 1979/III, pages 24 à 39 (avec traduction anglaise). La documentation complète celle de Roger Kain, en la précisant avantageusement sur de nombreux points.

DU PROJET A LA VILLE

Éliminons d'abord un malentendu : la concrétisation du projet de l'Empire s'est fait longtemps attendre, de telle sorte que le Napoléonville de 1809 n'avait pas grand-chose à voir avec celui que nous connaissons aujourd'hui. C'est dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, seulement, que les grands tracés impériaux prendront leur consistance, en se couvrant d'édifices.

La comparaison du cadastre levé en 1814 avec celui de 1846 montre le faible avancement du remplissage urbain, durant la première moitié du siècle. En 1814 sont en place tous les grands tracés : le vide principal de la Plaine, la trame des rues de la ville nouvelle et la demi-lune de son extrémité. Mais, sur ce schéma, ne se situent que quelques édifices publics : la caserne et la sous-préfecture — construites l'une et l'autre dès le début des travaux — ainsi que la prison et le tribunal, ce dernier inachevé.

En 1846, l'occupation du site n'a guère progressé : la densification s'est faite aux abords immédiats de la vieille ville, sur la rive Nord de la Plaine — de part et d'autre du nouveau tribunal (rues Carnot et de Rivoli) — ou bien dans le prolongement de la rue Nationale, dont l'alignement ordonnancé est terminé sur tout le côté Est de la place. Dans le quartier neuf proprement dit, on ne note qu'un magasin à fourrages (2), quai d'Arcole, et une brasserie dans l'îlot voisin de la sous-préfecture (entre la rue d'Austerlitz et la rue Nationale). Hormis les militaires de la caserne toute proche, qui vient dans ce lotissement quasi fantomatique ?

Il faudra attendre le troisième quart du siècle pour que l'expansion urbaine naturelle de la ville vienne conquérir ce secteur — avec la création de l'église Saint-Joseph, sous le Second Empire, puis celles de la gare et de l'École Normale aux beaux jours de la Troisième République. Ce remplissage tardif a donné à la ville neuve l'aspect d'un lotissement bourgeois, résidentiel et aéré, qui nous rapprocherait plutôt des types

(2) Le magasin à fourrages du quai d'Arcole est daté de 1842 (sur sa façade postérieure, au 34, rue Marengo). Occupant la profondeur d'un îlot, c'est une belle construction formée de deux hangars parallèles en charpente de bois, de part et d'autre d'une cour-passage pavée.

suburbains de l'haussmannisme : il est vrai que la belle église néogothique de Saint-Joseph et le square qui l'entoure avec tant d'élégance n'y sont pas étrangers. Cette différence de qualité dans l'ambiance des espaces urbains entre vieille et nouvelle ville a fini par les rendre profondément complémentaires l'une de l'autre — les soudant de chaque côté du grand vide ordonnateur de la Plaine.

UNE GRANDE PLACE IMPÉRIALE

Tel était le parti qu'avaient voulu les ingénieurs de l'Empire : l'immense esplanade, lieu des parades militaires du régime, a été dès le début conçue comme le centre de l'espace urbain nouveau. Elle n'est pas une quelconque place d'armes ou un champ de foire en bordure de la ville (même si elle a pu l'être un demi-siècle durant, avant le remplissage de la ville neuve). Le regroupement qu'on y a fait des principales instances politiques et administratives lui donne, dès le départ, fonction de cœur de ville — appelé à remplacer le noyau existant de la place du Martray, dès que la densification du site l'aura permis.

La conception éminemment prospective de cette grande place monumentale (qu'on retrouverait tout autant à La Roche-sur-Yon) a de nombreux précédents classiques, depuis Richelieu ou les villes militaires de Vauban jusqu'à la place de la Concorde — nœud de l'expansion parisienne vers les pentes des Champs-Élysées. On ne peut ignorer non plus la réalisation de la place Stanislas et de la Carrière — situées à la jonction des deux villes de Nancy. De l'interprétation de ces modèles est née une réalisation beaucoup plus réussie que celle de son homologue rochois.

ESPLANADE OU PLAN CENTRAL ?

Le vide urbain n'y est pas traité de la même façon : alors qu'à La Roche on respecte la géométrie militaire d'un plan central dont les axes se coupent au centre d'une gigantesque place enveloppée de façades ordonnancées dont l'uniformité est pénible, la place de Pontivy tire parti d'un site il est vrai plus animé. Le canal du Blavet occupe le fond de la scène vers l'Ouest, sous les hauteurs de Pen-er-Lann. A l'autre extrémité, la remontée est plus douce vers les coteaux de l'Est qui dominent en terrasse

le fond de la vallée. En occupant toute la largeur du site, parallèlement à la rivière, la place centrale organise un grand vide, qu'équilibrent symétriquement les surfaces identiques des deux villes — la vieille et la nouvelle.

Mais le plus important est sans doute que les axes ne sont pas d'égale valeur (et qu'ils ne se croisent pas, non plus, au centre). Le modèle retenu a été celui de la place des Vosges : la place est le plateau d'une scène architecturale permanente, dont l'effet est visible depuis l'extrémité Est. En descendant l'avenue Napoléon-I^{er}, le regard plonge, en vue cavalière, sur l'ensemble de la place ; et surtout, quand on suit la rue Nationale, on se trouve en surplomb dans le haut de la place : celle-ci est en pente vers la rivière, fermée à son extrémité par la caserne et les hauteurs qui la surplombent. Ce dispositif en *couloir* rappelle celui de la rue des Francs-Bourgeois, se déroulant au fond de la place des Vosges. Il rappelle aussi, mélangé avec cette première référence, la disposition de la Concorde : l'écran de la rivière et du palais qui la ferment à son extrémité, les frondaisons de l'enveloppement végétal de ses faces latérales.

Le désaxement de la rue Nationale en bordure de la place dégage et unifie le centre de celle-ci. Les deux axes centraux existants sont purement visuels — du tribunal à la sous-préfecture dans un sens, du pont du Quartier à l'avenue Napoléon-I^{er} dans l'autre (la circulation sur cet axe étant déportée autour de la place, sur les voies périphériques). Exploitant les contraintes de son site, la place n'est d'ailleurs pas le centre, mais le milieu de l'espace urbain — longue bande parallèle au cours de la rivière. L'expansion se fait sur l'axe Nord-Sud. Elle est bloquée physiquement et architecturalement vers l'Ouest, où rivière, pont et caserne constituent une rotule de fermeture de la composition ; elle l'est d'une autre manière vers l'Est, par l'étagement de la pente en plateaux successifs et parallèles — dont le premier est la rue Nationale, le dernier étant le mail du boulevard d'Alsace-Lorraine, promenade d'agrément, sorte de terrasse au-dessus de la ville qu'elle contemple.

SCÉNOGRAPHIE PERSPECTIVE

L'aménagement ordonnancé de l'enveloppe architecturale de la Plaine tire parti de cette situation particulière en jouant sur la

gradation du statut urbain de l'espace. Organiser une place sur un vide n'est ni courant, ni facile. Il eût été plus simple de concevoir en son centre une quelconque statue cavalière et, tout autour, le rythme régulier de façades identiques. Ce thème, qui est celui de la place royale traditionnelle, ne convient toutefois pas aux grands espaces : il faut que la masse de la statue ait assez d'ampleur pour organiser le vide autour d'elle et donner à la répétitivité des façades une rythmique un peu vertigineuse et en tout cas savante — une sorte de « pur bloc de vide » dans le plein urbain. Pour y parvenir, il faut que la longueur des côtés de la place ne soit pas trop supérieure à leur hauteur ; sinon, avec l'éloignement, les façades n'ont plus assez de puissance pour délimiter le vide et leur répétition à l'identique n'apparaît que monotonie. L'idéal classique serait que le vide fût cubique. Quand on sait que les hauteurs tendent à se rapetisser par la déformation perspective et les longueurs à s'approfondir, on comprend toute la difficulté qu'il y a à concevoir une vaste place.

Le parti inauguré à la Concorde aura été de ne pas contrarier l'expansion horizontale de l'espace, mais au contraire de le souligner et de le guider par une articulation rythmique accentuée des plans en profondeur. C'est, avec moins d'ampleur monumentale, mais au moins autant de subtilité, le schéma que reprend la place de Pontivy. Le déplacement de l'axe de circulation sur la bordure Est favorise une démultiplication des axes secondaires, parallèles au premier : ils scandent la profondeur de la place, sur l'axe Est-Ouest qui est celui de la plus grande longueur, par une multitude de recoupements formant autant d'écrans successifs.

On s'est efforcé que, sur ce trajet monumental qui va de l'avenue Napoléon-I^{er} à la caserne Clisson, les points multiples d'intérêt s'organisent en une succession hiérarchique comparable à l'aménagement paysager du parc classique. L'autre axe — celui de la rue Nationale, qui est aussi l'axe majeur — a pour caractéristique, de par sa situation cavalière, d'être synthétique et non analytique : en quelque point que ce soit de son parcours entre les deux rives de la place, il donne une vue globale, immédiate, de l'ensemble. C'est tout le contraire du déroulement temporel de l'espace, tel qu'il est agencé dans le plan de la profondeur.

L'URBANITÉ

La hiérarchie, selon laquelle s'organise cette disposition, est celle de l'*urbanité* : entendons par là le caractère de centre, dans tous ses composants architecturaux ou paysagers. Au haut de la gamme se situe la rue Nationale, voie commerçante animée qui fait le raccord avec le tissu de l'ancienne ville. Pour en affirmer le caractère, on l'a soumise, sur la portion correspondante à la place, à une élévation uniforme de deux étages sur rez-de-chaussée, c'est-à-dire une hauteur de façade égale à la largeur de la voie.

Plusieurs points font que c'est une voie majeure : parce que c'est une voie rectiligne, elle s'oppose au tracé irrégulier des rues de la ville ancienne ; parce que la plus belle maison ancienne de Pontivy, l'hôtel de Rohan, se situe à son alignement, sa perspective prend de l'intérêt en découpant sur sa rive Nord la silhouette pittoresque d'une tourelle d'angle (le procédé est résolument identique à celui retenu à Rennes par Robelin pour la mise en valeur de l'hôtel de Robien). Enfin, l'alignement continu des façades — qui indique bien qu'il s'agit d'une voie entièrement constituée — se régularise brusquement aux approches de la place : le gabarit inégal — de deux à quatre niveaux selon le cas — se stabilise, tandis que les lignes de bandeau, de corniche et de faite règnent avec rigueur d'une maison sur l'autre.

Ce passage d'un ordonnancement faible à un ordonnancement fort est d'une parfaite netteté : sitôt passés les angles de la place, le désordre urbain reprend ses droits, les lignes de corniche se cassent, les façades s'autonomisent. Et s'il n'y avait la rythmique générale des travées verticales pour coordonner la perspective, la désintégration de l'alignement serait totale.

En ce sens, les maisons ordonnancées de la place apparaissent comme une sorte de superlatif dans la hiérarchie de l'unification : si simples soient-elles, elles sont composées sur une même travéation verticale, un rythme égal de pleins et de vides (là où, ailleurs, la régularité tend à s'altérer) ; leur masse est identique, profilée au même gabarit ; leurs niveaux se correspondent avec exactitude. Certes, le procédé n'a rien d'original — il est l'obsession des ingénieurs depuis l'époque classique — mais son efficacité reste toujours aussi grande. Car cette régularité, imposant des rythmes calmes, horizontaux — qui sont à l'opposé du

foisonnement de l'écriture verticale traditionnelle — donne à des ensembles élémentaires un caractère de monumentalité incontestable : elle regroupe la forme, elle en amplifie l'impact.

L'ALIGNEMENT INTERROMPU

D'Est en Ouest, dans le sens de la profondeur, le langage est totalement différent : tout en rappelant de place en place l'écriture ordonnancée de la rue Nationale, l'alignement est interrompu par des vides successifs. Le système utilisé — évoquant dans une certaine mesure les projets de De Wailly pour la place de la Concorde (3) — consiste à implanter des plots isolés, dont la masse cubique est à l'échelle du vide de la place. Le gabarit est le même que celui des maisons de la rue Nationale : deux étages sur rez-de-chaussée. Dans la maison à l'angle de la rue du Tribunal, la plus ancienne (et peut-être le modèle d'ordonnancement projeté ?), les étages sont hiérarchisés — rez-de-chaussée à arcades, étage noble et petit étage — mais ni la rythmique des percées (quatre travées), ni la toiture (deux versants entre mitoyens-pignons) ne sont encore individualisées. C'est dans la maison suivante, à l'angle de la rue de Rivoli, que naît la formule : le volume construit est cubique, avec un toit pyramidal, chaque façade percée de trois travées identiques (4). Ce volume de villa palladienne se retrouvera symétriquement de l'autre côté du tribunal qu'il encadre. En face, sur la rue de la Mairie, les deux belles maisons construites sous le règne de Louis-Philippe reprendront ce parti de masse, en l'amplifiant par une volumétrie plus imposante ainsi qu'un riche décor de surface. Enfin, dans le bas de la place, la Troisième République verra se construire deux immeubles dont la couverture s'anime de cheminées, de lucarnes

(3) A une échelle bien plus modeste, naturellement — mais le type de composition utilisé se retrouverait aussi dans le projet pour un théâtre des Arts, du même auteur (cf. Daniel Rabreau, « L'urbaniste », in *Charles De Wailly, 1730-1798*, catalogue de l'exposition de la C.N.M.H.S., Paris, Hôtel de Sully, 1979, pages 64 à 81).

(4) La maison à l'angle de la rue de Rivoli présente un défaut de composition qui se marque par la situation asymétrique du refend transversal : deux travées de fenêtres vont à une pièce, la troisième à une autre. Ce défaut se remarque dans d'autres pavillons, révélant les difficultés des entrepreneurs locaux à associer volume néo-classique et plan régulier : le plan palladien aurait été beaucoup mieux adapté à ce type d'enveloppe. La gêne est surtout sensible au niveau des couvertures, que coupent d'énormes souches de cheminées.

et d'un avant-corps traité en pavillon coiffé d'une terrasse. Cet effet monumental, à la Mansart, rachète la situation encaissée des pavillons, il termine dignement la perspective descendant vers la rivière. Seul l'immeuble construit au début de ce siècle, à l'angle de la rue de Marengo, ne respecte pas fidèlement ce système de masses : le pan coupé sur l'angle et la toiture en comble brisé n'ont pas la netteté volumétrique des grands pavillons cubiques qui scandent le reste de la perspective (encore qu'il s'agisse, là aussi, d'une construction isolée et que son gabarit soit comparable).

DU MINÉRAL AU VÉGÉTAL

L'alignement interrompu, qui forme le principe des deux rives de la place, dégage des percées vers des arrière-plans paysagers. La végétation y joue un grand rôle : la masse des frondaisons, qui sont celles des jardins intérieurs, transparait dans les failles de l'alignement, soulignant l'isolement des pavillons. L'échelle de ces derniers est d'ailleurs supérieure à la taille des plantations d'alignement dont la crête ne dépasse pas le sommet du premier étage : ainsi le couronnement des constructions déborde-t-il nettement au-dessus de la cime des arbres, permettant leur perception en vue lointaine.

Au niveau du piéton, en vision rapprochée, deux systèmes de clôture différents ont été adoptés : l'un, dans le haut de la place, consiste en un mur plein, dont l'alignement défile la perspective vers les jardins intérieurs et contribue ainsi au maintien d'une ambiance minérale typiquement urbaine ; dans le bas de la place, ce sont des grilles sur socle qui ont été ménagées, trouant l'opacité du mur et révélant le contenu végétal des intérieurs d'îlots. Il est certes difficile de savoir si l'effet a été volontaire — les constructions s'étagent sur trois quarts de siècle, ce qui rend hypothétique le maintien d'une volonté cohérente sur un tel laps de temps — mais le résultat est troublant par son efficacité : le passage de l'alignement continu à l'alignement qu'on pourrait dire « pointillé » s'accorde parfaitement avec ce jeu subtil du vu et du non-vu que provoque le dialogue du mur ou de la grille (5). C'est le

(5) Ce genre de nuance est bien connu de l'écriture classique qui manie alternativement le mur, la grille ou le saut-de-loup, sinon le « Ahah » — cette grille inscrite dans un mur pour dégager un point de vue (telle qu'on peut la voir à Rennes, au fond du jardin de l'hôtel de Blossac, rue de Montfort).

contrepoint discret d'un *decrecendo* dans l'ambiance urbaine, depuis les espaces minéraux et clos de la rue principale jusqu'aux grands espaces ouverts, naturels, de la rivière et du paysage au-delà.

LE FOND DE SCÈNE

La mise en scène de la place va, en effet, se refermer sur l'alignement de la caserne : celui-ci ne fait que reprendre à l'identique l'ordonnancement du haut de la place. Mais, cette fois, il constitue un tout fortement axialisé : projection de deux blocs de caserne en avant-corps, aux extrémités ; rythmes groupés des percements ; domination impérative de la monumentale porte centrale, avec ses puissants bossages à la Vignole. Il est seulement dommage que le nivellement, mal étudié, du canal du Blavet ait amené à construire un pont dont le dos d'âne excessivement élevé masque en partie le trou du grand porche situé dans son prolongement — alors que ce vide est d'une telle importance plastique pour la suggestion d'un espace *au-delà* de l'écran de la caserne.

Les deux réponses du bas et du haut de la place sont, en effet, à la fois identiques et contradictoires : la caserne est un objet artificiel — une longue ligne blanche posée entre la pierre et l'eau, entre les collines et la rivière ; les maisons de la rue Nationale, elles, appartiennent effectivement au monde minéral du centre, dont elles sont le prolongement. Entre vraie et fausse réponse, entre ces deux mondes que symbolisent l'une et l'autre (le commerce du quotidien et l'institution militaire), l'étendue de la place n'est rien d'autre qu'un vaste parc urbain, une esplanade aux vocations multiples : on est désormais très loin du thème de la place royale et de son *vide compact*.

L'OUVERTURE LATÉRALE

Développant cette idée d'un monde de la vacuité, les façades des deux grands édifices qui marquent l'axe transversal de la place — la mairie/sous-préfecture et le tribunal — se reculent fortement par rapport à l'alignement des bordures. Une simple grille basse, posée au sol (et non sur un socle), sépare le vide de leur jardin de celui de l'esplanade — avec lequel il se confond

en l'approfondissant. La mairie adopte d'ailleurs un plan en « u » qui tient plus du château que du monument urbain. Et, comme dans le château, deux pavillons de rappel en très petite échelle précèdent les ailes, accentuant l'approfondissement perspectif. La façade du tribunal est plus sévère : plus plate et plus monumentale à la fois, avec son portique ionique à deux colonnes in antis, elle donne néanmoins sur un square baigné de verdure. Et l'on n'a pas manqué, sur la rue Carnot, de placer l'indispensable rappel du pavillon d'avant-plan — sous la forme d'une jolie maison à fronton, ouvrant l'alignement régulier des façades hautes d'un étage (pour deux, rue Nationale). Temps faible de l'espace urbain, l'axe secondaire de la place joue sur le contraste maximum entre l'architecture savante des deux monuments et la faible urbanité du site — jardins, maisons basses...

LA MISE EN SCÈNE DU VIDE URBAIN

L'axe majeur de cette longue esplanade apparaît ainsi comme une succession d'espaces modulés, formant un *récit* architectural extrêmement animé qui retire toute morosité à son étendue (là où l'identité rigoureuse et l'alignement ininterrompu des façades n'aurait pu qu'engendrer l'ennui). Ce *récit* commencé en haut du versant Est de la vallée, par la vue plongeante qu'on a depuis l'avenue Napoléon-I^{er}, se concentre au carrefour de cette « façade urbaine » que constitue la rue Nationale ; après cette première séquence, on trouve un espace de verdure, carré, enveloppé d'arbres d'alignement que dominent les masses de quatre grands pavillons ; puis l'alignement se dissout, le contraste s'accroît entre les deux extrêmes du monumental et du végétal, à leur rencontre : on est ici au centre de la place, au carrefour de ses axes générateurs ; on retrouvera ensuite, par inversion, une autre séquence de verdure, puis le canal — équivalent de la rue — et, enfin, la caserne... Les deux circulations transversales que constituent la rivière et la rue s'organisent donc en répondant — mettant en valeur la disposition du site et contribuant à l'animation de la place, par la variété des réponses symétriques. On ne pouvait faire plus vivant ni plus régulier.

L'originalité de cette place, qui est à la fois un centre de ville, une esplanade et une sorte de parc ou de promenade, lui a fait donner, à côté de sa qualification officielle (place Aristide-

Briand), le nom tout à fait révélateur de « la Plaine ». C'est un cas presque unique de « centre vide » — ce que sont les champs de foire, les lices ou les places d'armes à la périphérie des villes anciennes. Cette disposition est révélatrice de la présence majeure de l'institution militaire dans le projet pontivyen. Mais elle rappelle aussi, en parallèle avec la place de la Concorde, le rôle qu'ont pu jouer les grands vides urbains dans la scène révolutionnaire ou impériale — en un temps qui a attribué une telle importance aux fêtes et aux cérémonies publiques (depuis les Fêtes de la Fédération jusqu'aux parades napoléoniennes).

TRAME ET PAYSAGE

Pour le reste, la ville neuve de Pontivy n'a rien que de très ordinaire : la trame hippodamienne, formée d'îlots rectangulaires parallèles au cours du Blavet, s'étend sur une profondeur égale à celle de la place ; elle était prévue pour être deux fois plus étendue (jusqu'à la rue du Caire), mais deux des six îlots du projet ont été supprimés par l'implantation de la gare. Dans le sens Nord-Sud, ce sont quatre îlots qui se succèdent, le deuxième très largement entamé par le square Langlier et son église.

La dominante de verdure est d'ailleurs très marquée, la demi-lune de l'extrémité Sud étant traitée elle aussi en parc ; enfin, la rue du Caire est surplombée par le mail du boulevard d'Alsace-Lorraine — cette promenade dont tout l'intérêt est de dominer le site de la ville (on en a une vue panoramique, rappelant un peu celle des « points de vue » depuis les promenades sur les remparts, dans les grandes places de guerre). Pour simple que soit le parti de découpage des îlots, l'exploitation du site et l'importance attribuée aux jardins définissaient dès l'origine une vocation résidentielle qui s'est confirmée à travers le temps — donnant tout son charme aussi bien à ce jardin pittoresque qu'est le square Langlier qu'à la demi-lune dont l'ambiance est si délicieusement fin de siècle.

LE RATTACHEMENT A LA VILLE ANCIENNE

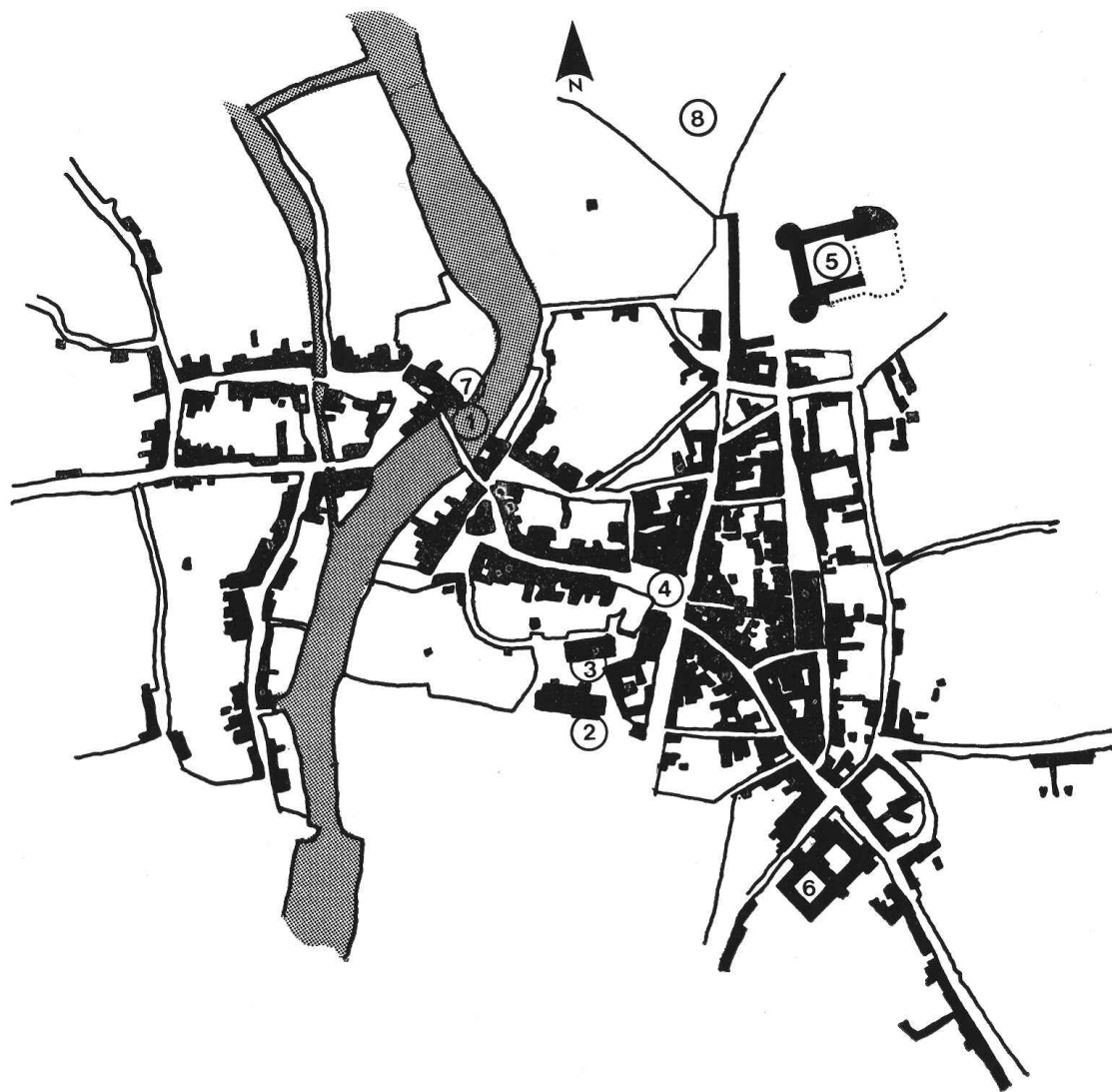
Plus délicat était le raccord de la trame nouvelle avec l'ancienne. On a déjà souligné l'habileté avec laquelle l'hôtel de Rohan avait été pris pour point de mire, dans la perspective

de la rue Nationale. Une idée identique préside à l'aménagement de la place Bourdonnay-du-Clézio, devant l'église Notre-Dame-de-Joie : son clocher forme l'axe de la Plaine (dans le sens Nord-Sud) et le transept ferme la perspective de la rue de Rivoli (on établira plus tard, de la même manière, la façade de Saint-Joseph dans le prolongement de la rue d'Austerlitz, de l'autre côté de la Plaine).

L'axe du clocher prolongé par celui de la place — que marquent visuellement la mairie et le tribunal — est surtout théorique (et symbolique) : la masse du tribunal défile, en effet, nécessairement à la vue la silhouette de l'église. Le point de vue réel est celui qui a été réservé sur le transept et sur le chœur — d'une façon très comparable avec le dégagement de la façade de Saint-Sauveur, en arrière-plan de la mairie, par Robelin pour la reconstruction de Rennes, près d'un siècle plus tôt. On s'est efforcé, à la fin du XIX^e siècle, d'émphatiser cette approche très discrète en surélevant de façon incongrue la flèche de l'église (1886) : celle-ci se superpose aujourd'hui, en vision moyenne, à la façade du tribunal — rien n'est plus déconcertant qu'une flèche à crochets, en tuffeau, coiffant un fronton et des colonnes de granit.

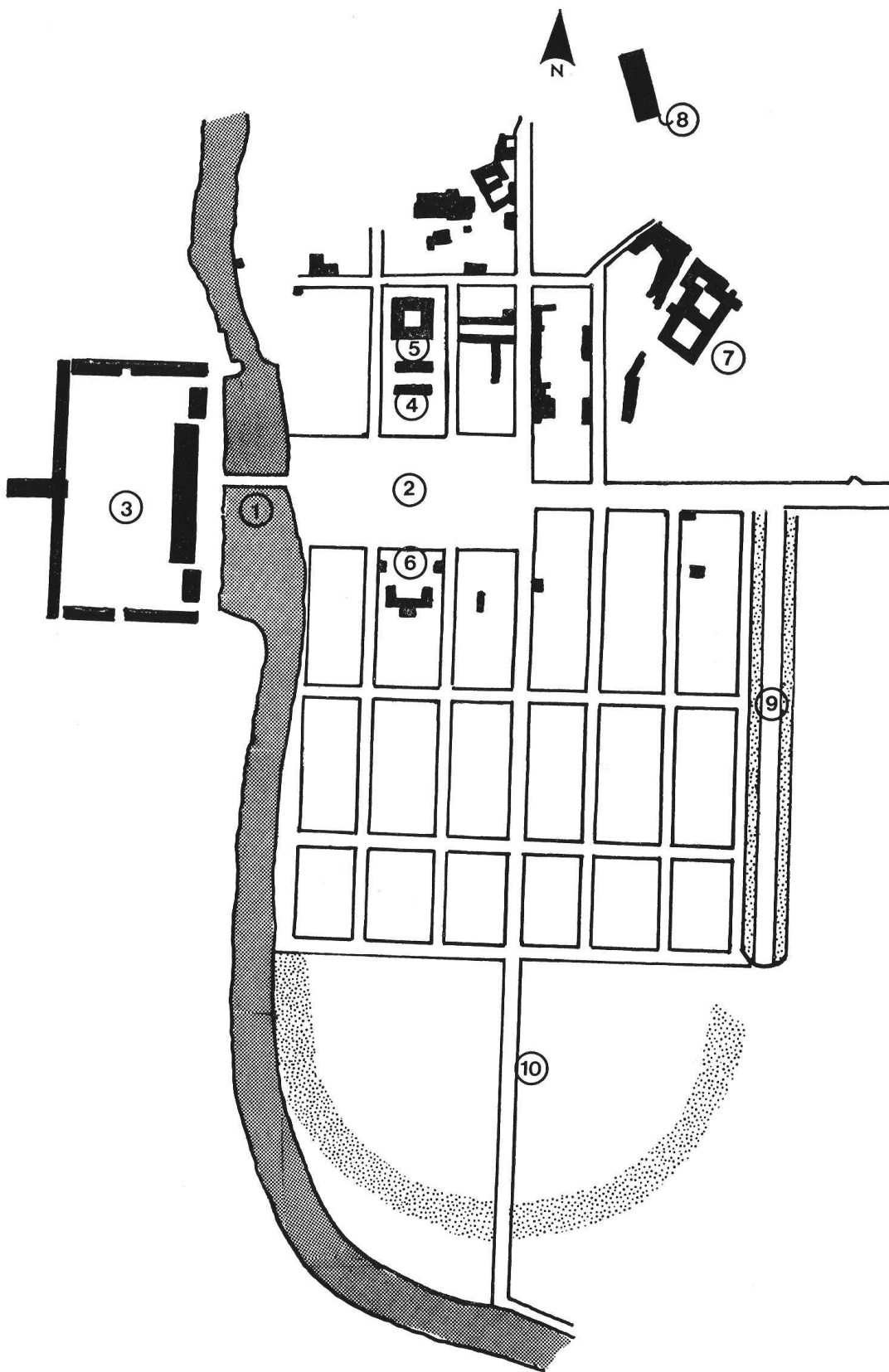
Le traitement de la place Bourdonnay-du-Clézio pourrait être l'œuvre de Robelin : le principe même des petites places d'articulation, à la jonction du vieux et du nouveau tissu, est décrit par l'ingénieur comme essentiel dans son projet rennais. Et le rattrapage de l'irrégularité de la bordure Nord de la place se fait avec une parfaite souplesse : la façade Ouest se retourne sur l'angle Nord, afin de fermer la perspective de la rue Carnot, laissant plus loin l'église isolée par les petites places qui constituent son ancien placître (place de Bretagne, carrefour des rues Souvestre et Saint-Ivy).

Le passage de l'échelle resserrée de la ville ancienne se fait ainsi par dilatation successive des espaces et des gabarits de construction — depuis l'architecture miniature qui est celle de la chapelle Saint-Ivy (avec le carrefour qui l'accompagne) jusqu'au tribunal et à la Plaine en transitant par l'église Notre-Dame-de-Joie et la place Bourdonnay-du-Clézio. L'importance de cette transition était essentielle pour le passage d'un organisme à l'autre : elle a permis une intégration immédiate de la partie nouvelle et facilité,



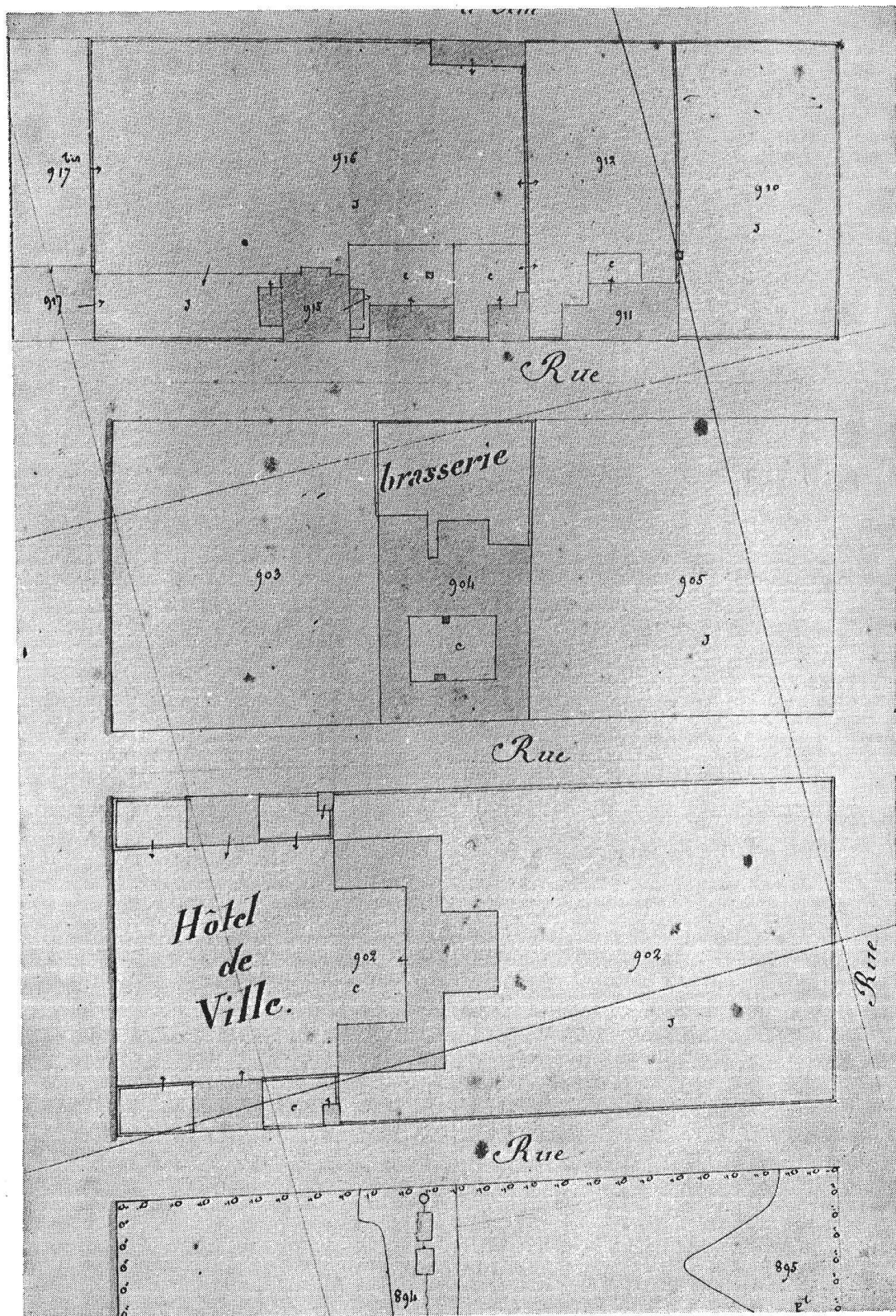
Pontivy avant l'Empire : la structure de la ville est d'origine médiévale, marquée par le passage de la rivière qui lui a donné son nom ; elle s'organise sur un réseau de rues et de places extrêmement resserré, ponctué de quelques points forts (1. le pont Ivy / 2. Notre-Dame-de-Joie / 3. halle au blé / 4. place du Martray / 5. château des Rohan / 6. couvent des Ursulines / 7. hôpital / 8. champ de foire).

H. Guéné (d'après le cadastre de 1814)



Napoléonville, la structure impériale : la taille de l'agglomération est triplée, sur une longue bande prise entre le Blavet et le mail, que termine une demi-lune formant promenade. A la jonction de l'ancienne et de la nouvelle ville, la trame hippodamienne s'évide pour laisser place à « La Plaine », le centre ordonnateur de la ville, autour de quoi gravitent les principaux équipements (1. nouveau pont / 2. la Plaine / 3. caserne / 4. tribunal / 5. prison / 6. mairie/sous-préfecture / 7. lycée / 8. halles/salle de spectacle / 9. mail (boulevard du Blavet) / 10. demi-lune (course Touléahine))

H. Guéné (d'après le cadastre de 1814)



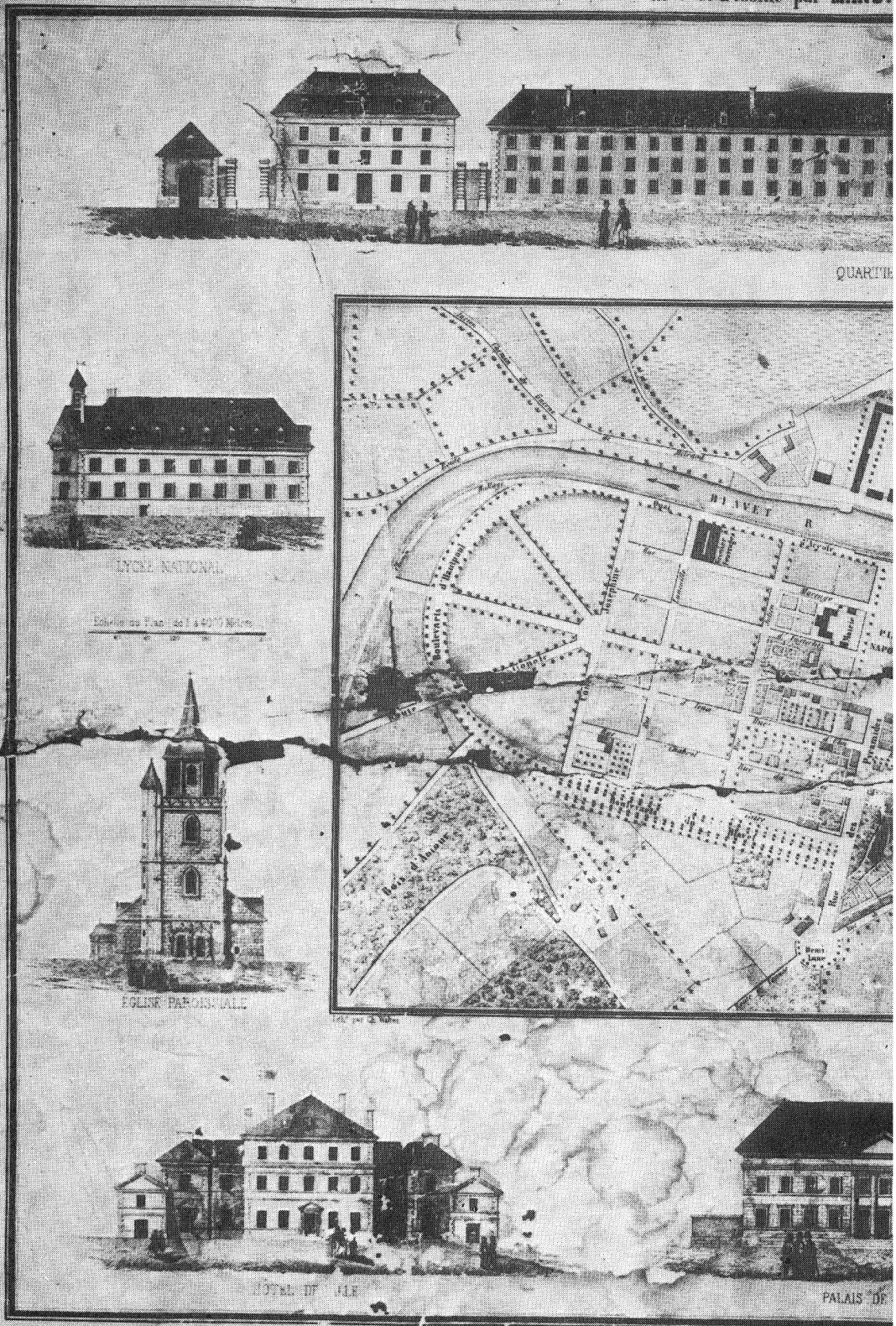
Détail du cadastre de 1846 : le remplissage de la ville neuve est encore bien faible puisque, hormis cinq à six maisons sur la rue Nationale, il se réduit à l'hôtel de ville et à une brasserie de l'îlot voisin.

Eric Bonnet (A.O.A. Morbihan)

PLAN DE LA VILLE DE PONTIVY

(Aujourd'hui Napoléonville, comme sous l'enture.)

Levé et Dessiné par MARSIS

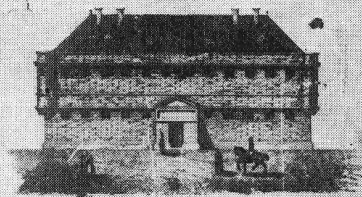
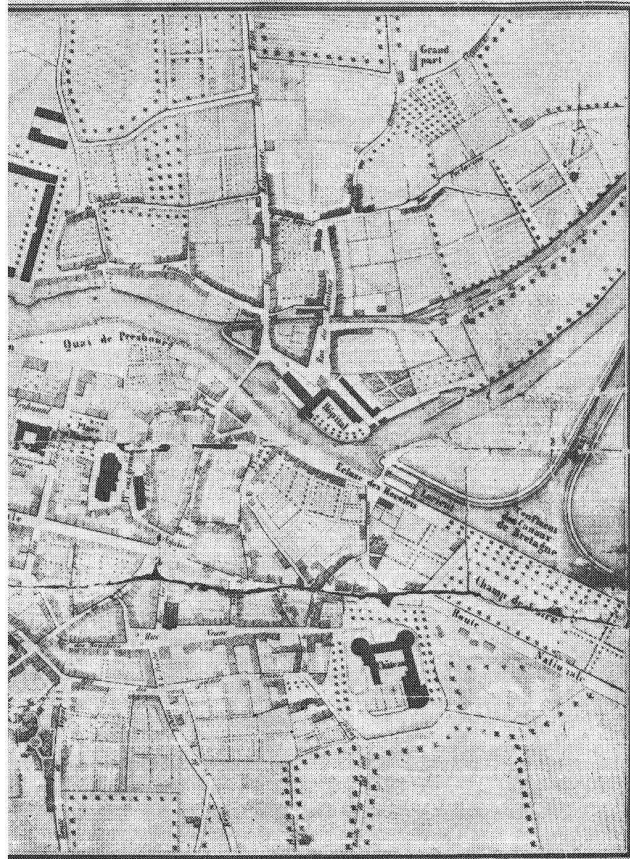
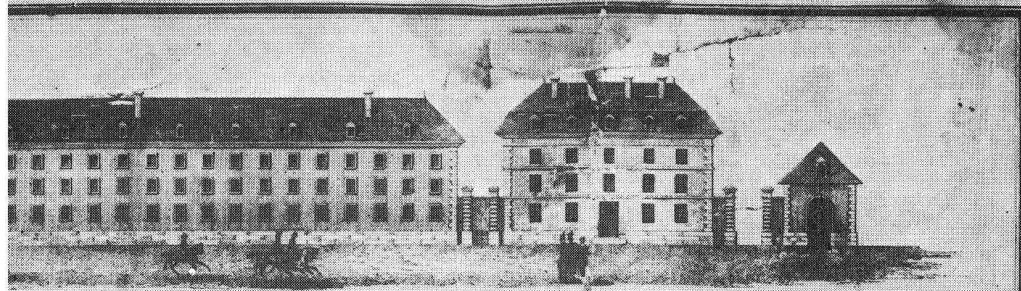


Pontivy (Napoléonville sous l'Empire) / *horribilis* sur le Blavet 5700 âmes Chef-lieu de sous-Préfecture. Hôtel de Ville. Palais de Justice
Commerce en grains. Bestiaux. Toiles. Neure. Tanneries. Brasseries. Chapelleries. Librairies. Imprimerie

Plan de la ville de Pontivy et de ses principaux monumens, Levé et Dessiné par Marsis. Le plan se révèle la brillante réussite de la greffe impériale sur le bourg des Rohan. Côte à droite, la frise de la caserne qui ferme l'avenue.

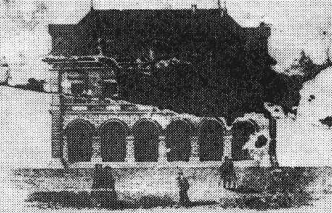
DE SES PRINCIPAUX MONUMENS.

TECTE-VOYER de la Ville, 1850.

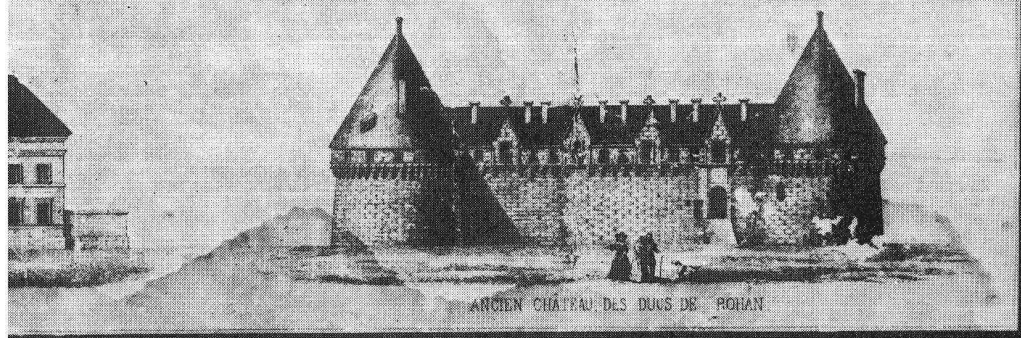


PRISON MILITAIRE

Echelle des Monumens de 1 à 500 Mètres



HALLS ET SALLE DE SPECTACLE

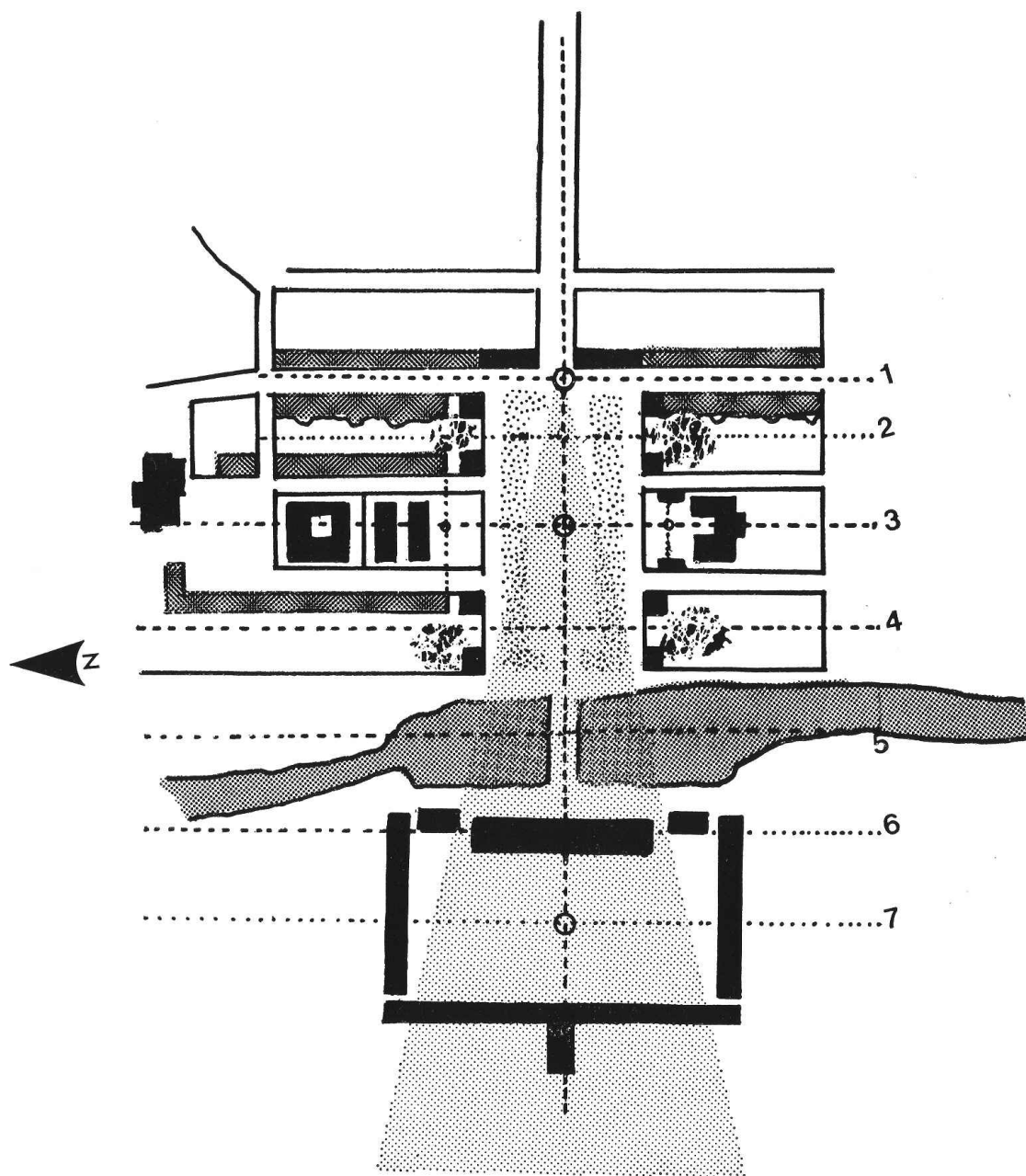


ANCIEN CHATEAU DES DUCS DE ROHAN

rne de Cavalerie, belle Prison civile et militaire, ancien Chateau des Rohan, Lycee National et Penseur, A. 2, 001 et de filles, a
graphies, foires tous les 15 jours et trois grandes foires foraines, trois Canaux navigables et dix 6^{me} Riv.

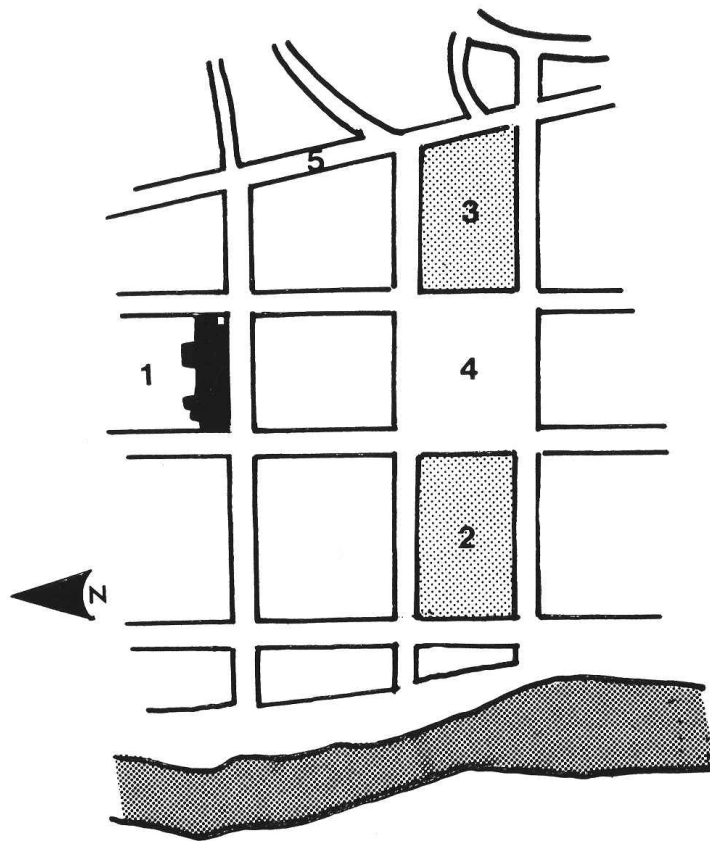
ville Architecte-Voyer de la Ville, 1850 : dans ce document, tout à fait délicieux,
monuments anciens et modernes cohabitent avec aisance, dominés par la longue
age monumental de la Plaine.

Archives Départementales Morbihan



La « Plaine », centre du nouveau Pontivy : sur l'axe Est-Ouest qui est celui de la perspective plongeante vers la rivière, une succession de recouvrements visuels crée des axes secondaires qui ordonnent une sorte de « plan central démultiplié », typique de la composition ouverte héritée du XVIII^e siècle (1. rue Nationale / 2. verdure, entre les pavillons-plots / 3. monuments publics (hôtel de ville, tribunal, prison, église Notre-Dame-de-Joie) / 4. verdure / 5. rivière le Blavet / 6. couloir central de la caserne / 7. cour de la caserne).

H. Guéné



Le plan Pichot (1802) : de proportion modeste, il prend l'église Notre-Dame-de-Joie pour module — traçant une trame élémentaire dont la case centrale, vide, polarise les équipements (1. Notre-Dame-de-Joie / 2. tribunal / 3. mairie/sous-préfecture / 4. grande place / 5. rue Nationale (non rectifiée).

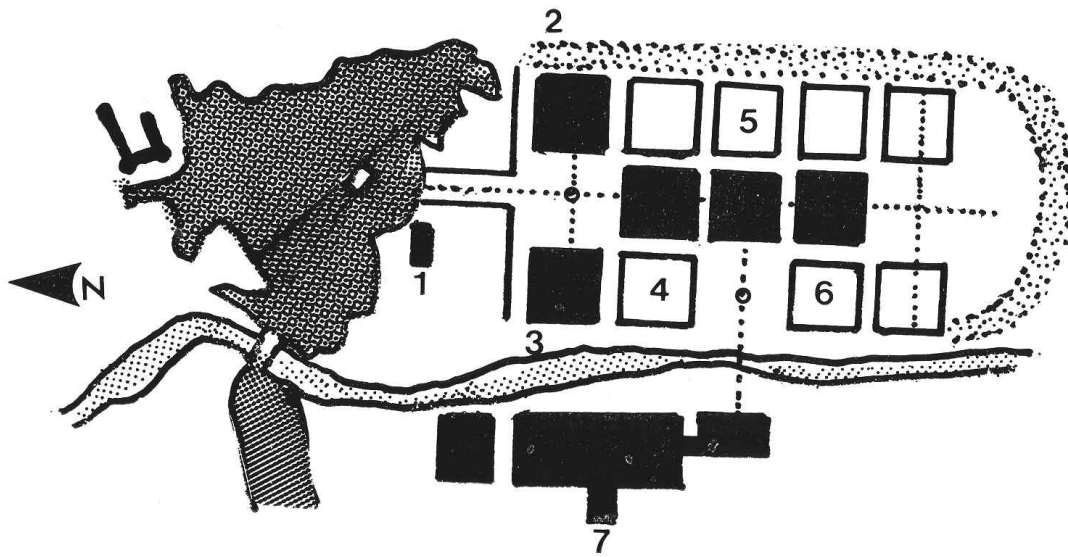
H. Guéné (d'après Roger Kain)



Principes de trames : la solution de la case vide (1) — déjà expérimentée lors de la reconstruction de Rennes, en 1720 — détermine des plateaux libres qu'environne une circulation périphérique. Un plan central rigoureux détermine au contraire une place-carrefour (2), où des voies axiales viennent se recouper sur l'axe-pivot.

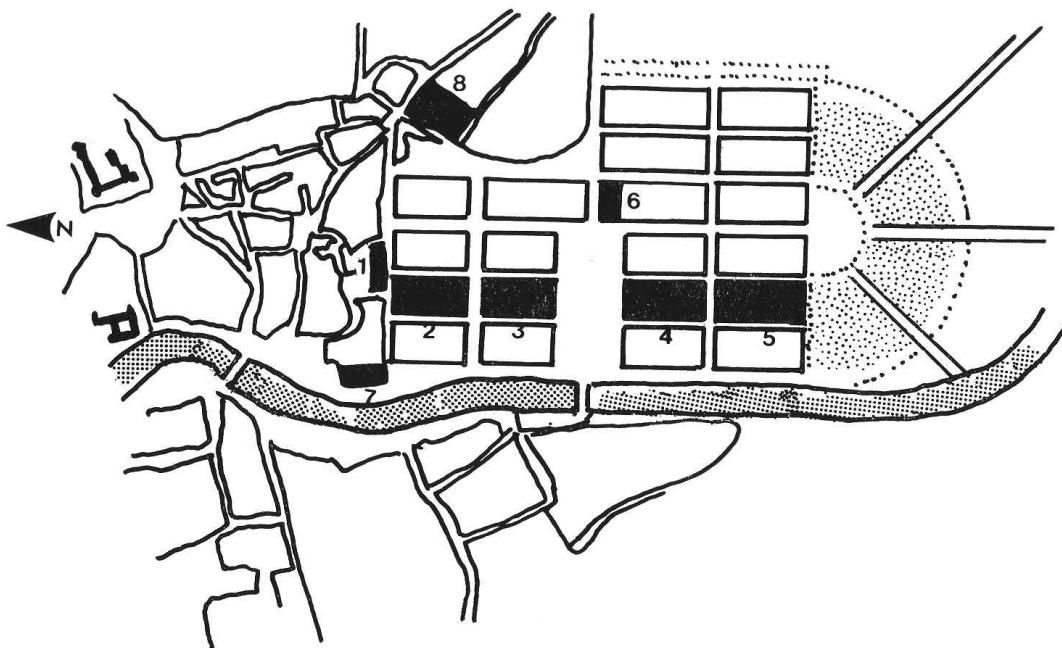
La forme est régulière, mais l'espace-plateau détruit.

H. Guéné



Le plan Besnard (1804) : sur un beaucoup plus vaste site (équivalent à l'actuel), trois vides urbains distincts articulent les fonctions différenciées de la ville (1. Notre-Dame-de-Joie / 2. tribunal et hôtel de ville / 3. sous-préfecture / 4. postes et auberge / 5. Etat-major / 6. magasins militaires / 7. caserne).

H. Guéné (d'après Roger Kain)



Le plan de Chabrol (1805) : reprenant le périmètre du projet Besnard, il l'unifie sur une vaste esplanade centrale que recoupe un axe monumental puissant (1. Notre-Dame-de-Joie / 2. halles / 3. tribunal et prison / 4. mairie/sous-préfecture / 5. église / 6. hôtel du gouverneur / 7. théâtre / 8. lycée impérial).

C'est (avec un peu plus d'ampleur) ce qui sera finalement réalisé.

H. Guéné (d'après Roger Kain)

plus tard, le passage au-delà de la Plaine (quand tant de quartiers neufs restent définitivement étrangers aux villes auxquelles ils se juxtaposent !).

*

**

UNE RELECTURE DES PROJETS

L'analyse de la forme urbaine, telle que nous l'avons menée jusqu'ici, ne fait que peu de cas de l'histoire : elle suppose que le parti urbain a été, non seulement conscient, mais cohérent — dans le projet comme dans l'exécution. Or, les remarques que nous avons pu faire sur la lenteur du remplissage de la trame urbaine obligent à penser, au contraire, que le projet a donné lieu à bien des discussions lors de sa création. C'est ici que les sources archivistiques viennent à notre secours, en nous fournissant un riche dossier de débats et de projets, dossier déjà largement débrouillé par l'érudition moderne : il nous aidera à resituer la forme urbaine actuelle comme le produit d'une problématique. Cette dernière est particulièrement intéressante, car elle révèle l'esthétique néoclassique dans ses conflits idéologiques tant avec la tradition issue du XVIII^e siècle qu'avec la mentalité moderne — qui est celle de la programmation politique, économique ou sociale.

Chacun sait les raisons qui ont fait retenir le site de Pontivy pour une opération dont l'intérêt était surtout politique et stratégique : les sentiments républicains des habitants dans une région hostile, la situation géographique exceptionnelle de la ville, au centre de la Bretagne, et les espoirs qu'on fondait dans la création du canal de Nantes à Brest se sont conjugués pour faire de cette petite ville le siège d'une forte implantation militaire et administrative. Les deux décrets consulaires du 17 septembre 1802 visent l'un à la création d'un casernement pour une demi-brigade et d'un hôpital de trois cents lits, l'autre à la canalisation du Blavet et à la création d'une sous-préfecture (avec hôtel de ville, tribunal et prison) (6).

(6) Par décret du 24 septembre 1803, Pontivy fut également nanti d'un lycée. Mais, par économie, celui-ci fut logé dans l'ancien couvent des Ursulines, datant du règne de Louis XIII. Le bâtiment actuel, sur le même emplacement, a été réédifié en 1885. Sur ce couvent des Ursulines, Emile Gilles, « Autour de Toulboulou. Les Ursulines à Pontivy », in *La Chronique de Pontivy*, n° 9, avril-mai 1977, pages 26 à 28.

LE PROJET DE L'INGÉNIEUR ORDINAIRE

C'est le corps des Ponts-et-Chaussées, seule structure administrative solide en milieu provincial, qui prend l'affaire en mains : la nomination de Jean-Baptiste Pichot de la Mabilais (1752-1810), ingénieur ordinaire du département, est effective dès le 20 octobre. Comme l'a signalé Roger Kain (7), c'est lui qui décide la création d'une ville nouvelle rattachée à l'ancienne par une place monumentale ; il en choisit l'emplacement, à la limite Sud de l'ancienne agglomération, et il détermine le parti d'articulation avec l'église Notre-Dame-de-Joie — selon un schéma en grille qui restera toujours celui des projets postérieurs.

Pichot se montre toutefois très traditionnel dans sa lecture des pouvoirs dans l'espace urbain, lorsqu'il implante les futures casernes au Nord-Est de la ville (à proximité de gare d'eau du canal, ainsi que du château des Rohan) : le pouvoir militaire n'est que le prolongement de l'ancien pouvoir féodal. Quant à l'extension civile, elle se situe à l'opposé de la ville, sans lien avec l'implantation militaire — pourtant si importante économiquement et socialement dans cette petite cité à peine sortie de ses limites médiévales. Le choix d'une séparation radicale entre les deux types d'intervention, civile et militaire, a pour lui la clarté ; mais il ne permet pas le développement d'un grand parti et il donne par ailleurs peu de chance à l'expansion de ce centre rapporté, dont on ne voit pas très bien sur quelles bases économiques il pourrait prospérer.

Il est vrai que les ambitions sont modestes : Pichot ne prévoit que douze îlots et sa place principale n'est pas beaucoup plus grande que l'actuel square Bourdonnay-du-Clézio. L'articulation avec la rivière est pratiquement nulle : tout le nouveau centre tient dans le double coude du canal (qui constitue aujourd'hui le quai Niemen). La disposition est également assez différente dans le détail : les deux rues centrales s'alignent de part et d'autre de l'église — dont la largeur détermine celle de la place ; la rue Nationale ne leur est pas parallèle, mais fuit obliquement vers le

(7) Roger Kain, *op. cit.*, page 82 : « Although neither Pichot's ground plan, nor the building designs that he produced were accepted, his basic concept set a pattern for subsequent plans. From the beginning, Pichot decided to set the new buildings in what was in effect a « new town » south of the existing built-up area of Pontivy ».

Sud-Est, par simple régularisation de la voie existante. Enfin, mairie et tribunal se disposent sur l'axe perpendiculaire à celui de l'église, au lieu de la prolonger vers le Sud. D'esplanade, il n'est pas question. Pourtant, amplifié, transformé, c'est ce schéma qui prévaudra dans la réalisation actuelle : on en retrouve aujourd'hui l'organisation monumentale, avec les deux édifices publics vis-à-vis, les façades ordonnancées sur les autres rives de la place, l'idée d'une liaison avec l'église, l'importance attribuée à la rue Nationale.

LE PROJET DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL

Soumis à approbation en juin 1804, le projet ne paraît pas avoir rencontré beaucoup d'estime dans l'administration puisque, dès le mois d'août, l'inspecteur général Pierre Besnard (8) soumet un contre-projet qui, aux dires mêmes de Pichot, est « beaucoup plus ambitieux ». Le nouveau projet s'étend, en effet, sur une superficie autrement plus considérable que l'ancien : une quinzaine d'hectares construits (300 × 500 mètres environ) pour moins de cinq hectares dans le projet initial (9). Son parti est beaucoup plus imposant : prenant la place du Martray comme point d'articulation, il trace une voie magistrale en direction du Sud — aboutissant, comme dans le projet Pichot, à une place carrée sur laquelle donnent mairie et tribunal. Mais cette nouvelle place est plus éloignée de la ville ancienne, dont l'isolent des jardins cernés par des constructions basses (le principe dérive de l'articulation entre place Stanislas et place Carrière à Nancy). Le quatrième côté de la place — refermée sur elle-même — est une auberge associée à la poste : le centre administratif est aussi ce

(8) Pierre Besnard (1741-1808) est bien connu comme ingénieur des Ponts-et-Chaussées en résidence à Morlaix sous le règne de Louis XVI : il en fait le plan d'alignement et divers projets d'architecture (cf. Alekos Tsolakis, *Un siècle notoire pour le Bonhomme Morlaix*, maîtrise d'histoire de l'art, Université de Haute-Bretagne, Rennes, 1979). Il est aussi l'auteur de bâtiments civils, dont l'un des plus importants est le château de Monbouan à Moulins, près de Louvigné-de-Bais (I.-et-V.), édifié de 1769 à 1771.

(9) En 1806, l'Etat se portera acquéreur, pour la somme de 180 000 francs, des trente hectares nécessaires à l'exécution du projet définitif de Gilbert de Chabrol. Dans cette surface, le projet de ville occupe un peu plus de la moitié, le reste des acquisitions correspondant aux espaces libres (demi-lune, mail) ou à des réserves foncières. Les cinq hectares du projet de Pichot étaient décidément bien modestes !

que nous appellerions une gare routière — le point d'aboutissement des messageries, dont les diligences quotidiennes assurent les échanges de la ville avec l'extérieur (10).

CASES PLEINES ET CASES VIDES

Le quadrillage de Besnard — 5×3 îlots au lieu des 3×3 du projet Pichot (sur un même plan carré, mais porté de 42 à 100 mètres) — comporte dès le départ un principe remarquable (dérivé, d'ailleurs, du plan Pichot) : la grille marque les rues, définissant les îlots identiques ; mais certains de ces îlots peuvent n'être pas construits, ils forment alors une place. L'explication peut paraître évidente, elle est en réalité de grande conséquence. En effet, si la place était déterminée par le carrefour de deux rues, elle serait nécessairement à cheval sur les carreaux de la grille — empiétant sur quatre îlots différents ; et, dans ce cas, les rues tomberaient dans l'axe des places. Or, quand la place est obtenue par simple réserve d'une case de la grille, les rues ne peuvent aboutir que sur les angles — l'axe de la place est fermé par un plein. Espace-carrefour ou espace-plateau, on a là deux systèmes radicalement différents dans leurs effets plastiques comme dans leurs possibilités d'utilisation.

En faisant aboutir la rue Nationale dans l'axe de la place, le projet Besnard montre une certaine ambiguïté — sans doute est-ce dans l'idée de renforcer la communication visuelle avec la ville ancienne, le long de ce trait d'union qu'est la rue nouvelle. Car, pour le reste, il reprend le principe de cases pleines ou vides du schéma de Pichot. Sa distribution fonctionnelle est d'ailleurs étrange, car elle compartimente les équipements sur des places fortement autonomisées.

UNE IMAGE MULTIPLE

La première tranche est celle des équipements civils, autour de la case vide de la grande place. Les trois îlots de la seconde

(10) Mettre la poste aux messageries sur la place de la Mairie se conçoit d'autant plus que c'était le cas à Rennes, dans la capitale régionale : le café « Les Messageries », en bas de la place, conserve le souvenir du passage de la diligence, avant le chemin de fer. Et c'est tout naturellement que les transports urbains ont installé leur gare centrale à cet emplacement, lors de la création du réseau de tramways.

tranche sont construits, refermant l'espace. Dans la troisième tranche, c'est l'îlot Ouest, en bordure du Blavet, qui est évidé : il forme, devant le bâtiment de l'Etat-Major, une place tournée vers la rivière — un pont la franchit pour rejoindre les corps de caserne situés (comme actuellement) sur l'autre rive. La quatrième tranche, comme la seconde, est entièrement occupée, jouant un même rôle d'isolement. Dans la cinquième tranche, Besnard évide à nouveau la case centrale, ouvrant vers elle les magasins militaires.

On a ainsi une succession de trois places qui expriment les rôles du pouvoir civil, du pouvoir militaire et de la subsistance (militaire) comme des entités de valeur égale. L'articulation monumentale regroupe les deux pouvoirs civils de part et d'autre de la première place — traçant d'autre part, à la perpendiculaire, un second axe qui unit l'auberge, l'Etat-Major et les magasins militaires — comme une trilogie sans doute complémentaire...

Comparé au plan de Pichot, le projet de Besnard a le mérite d'amplifier le parti, en coordonnant les pouvoirs institutionnels. Il établit aussi un boulevard large de quarante mètres, longeant la ville à flanc de coteau, sur la rive Est, et il termine ce boulevard par une demi-lune qu'on retrouvera désormais dans tous les projets. Ses insuffisances tiennent à la faiblesse de l'articulation avec la ville ancienne — dont il se contente de s'éloigner par une zone-tampon — ainsi qu'à la dispersion des monuments et des fonctions le long de trois places faiblement reliées (et sans aucune coordination avec la caserne sur l'autre rive !). Mais il est indiscutable qu'il tire un meilleur parti que son prédécesseur du site dans lequel il s'inscrit.

L'URBANISME DES INGÉNIEURS

Pichot et Besnard sont tous deux membres du corps des ingénieurs des Ponts-et-Chaussées. Dans l'histoire de la Bretagne à l'époque classique, le rôle des ingénieurs — d'abord militaires, puis civils — a été essentiel. Le plan de Brest, les accroissements de Saint-Malo ou la reconstruction de Rennes ont été, au tournant du XVIII^e siècle, des expériences majeures qui ont marqué de façon décisive les mentalités. Il n'est nullement étonnant que les références pontivyennes, petites ou grandes, soient si fréquentes au plan Robelin pour la reconstruction de Rennes en 1720 : c'est

que ce dernier continue d'être le modèle de la composition urbaine. Ainsi, le schéma de la grille à cases pleines ou vides a-t-il été expérimenté à Rennes, dans l'articulation des places du Palais et de la Mairie — articulation dont Besnard ne peut que s'inspirer lorsqu'il décale en quinconce ses trois places. Ne parlons pas ici d'urbanisme néoclassique, mais plutôt d'urbanisme des lumières, où les sources sont essentiellement XVIII^e siècle : Rennes, Nancy, sinon Versailles — plutôt que Bordeaux ou Lisbonne...

Le plan de Guy Bouessel, l'ingénieur chargé de la construction du canal (11), appartient à la même famille que les précédents. Il adopte d'ailleurs une trame serrée proche de celle de Pichot : ceci montre combien les ingénieurs de la province étaient habitués à travailler dans des conditions économiques difficiles, en choisissant des échelles adaptées aux moyens — fort modestes — de leur clientèle. La rupture est totale, entre les ambitions mégalomanes de l'Empire naissant et le comportement pragmatique de ces hommes du terrain. On comprend que leurs propositions n'aient guère dépassé le niveau local : elles pouvaient convenir à une Communauté de ville ou à des Etats provinciaux, pas au prestige d'un nouvel Auguste !

*

**

LE CONTRE-PROJET DU SOUS-PRÉFET

C'est donc un autre intervenant qui aura la charge de faire aboutir le projet. Celui-ci est un nouveau venu dans tous les sens du terme : non seulement Gilbert de Chabrol (1773-1843) n'a pas trente ans quand il est nommé sous-préfet de Pontivy, en 1803, mais il représente un tout récent pouvoir — celui d'une administration civile autrement plus active et plus puissante que l'Intendance de l'Ancien Régime. Le personnage n'est pas de mince importance : membre de la commission scientifique lors de l'expédition de Bonaparte en Egypte, il quittera Pontivy pour aller de 1809 à 1811 assurer comme préfet de Montenotte la

(11) Pichot, dans son *Mémoire historique...* du 6 novembre 1809 (Arch. Nat. F 13/217), signale que nombre d'autres projets que celui de Besnard ont été proposés. Roger Kain ne fait qu'une allusion assez rapide à celui de Guy Bouessel, en rappelant l'analyse qui en a été faite par Bruno Foucart et Véronique Noël-Bouton.

garde de Pie VII en résidence surveillée à Savone. A partir de 1812, ses compétences en urbanisme et en politique en feront le puissant préfet de la Seine qui régnera sur la ville de Paris jusqu'en 1830.

Aidé ou pas par des amis architectes (12), il paraît avoir eu de réelles compétences comme urbaniste. Il fait adopter, en effet, par décret impérial du 10 mai 1805, un projet dont il est l'auteur. Les principes ont été fort bien analysés par Roger Kain, qui montre que l'hypothèse retenue prioritairement est une hypothèse de circulation (13) : il s'agit de la déviation de la route de Lorient le long du canal du Blavet et de son carrefour avec l'axe Vannes-Rennes sur la grande place centrale. Ainsi est assurée la vitalité de la ville neuve, qui profitera de l'animation donnée par le passage de la circulation.

Seconde hypothèse : l'importance attribuée aux équipements. Chabrol ajoute, en effet, au programme initial une église et un marché, ainsi qu'un théâtre qui viendront compléter la mairie/sous-préfecture et le tribunal/prison prévus dès l'origine. Il n'aura certes pas gain de cause : c'est le programme minimum qu'approuvera le Décret de Milan, en 1805. Mais le fait même qu'il se soit attaché à préciser les fonctions économiques et sociales d'échange que constituent l'église ou la halle, montre son souci de projeter un ensemble complet, disposant de toutes les qualités d'animation d'un centre — et pas seulement d'un recoupement entre paysage monumental et fonction institutionnelle, quitte à négliger la réalité quotidienne de la vie de quartier.

(12) Roger Kain fait un sort aussi rapide que cruel aux spéculations de Pierre Lavedan sur une éventuelle participation de Claude-Nicolas Ledoux aux projets de Pontivy (in *B.S.H.A.F.*, 1950, pages 187-188) : « ...Lavedan speculates whether that architect might have been Ledoux himself. Identifying lines of influence is always difficult et often dangerous in architectural history ». Ces sages paroles mériteraient d'être méditées. Pontivy, d'ailleurs, ne gagnerait guère à cette étiquette purement formelle d'un grand nom parisien — tant qu'à faire, Chabrol aurait au moins autant de lustre... Et une meilleure connaissance de l'œuvre des ingénieurs provinciaux mettrait encore mieux les choses à leur place.

(13) Roger Kain, *op. cit.*, page 85 : « The sheet anchor of his plan was the diversion of the road from Lorient in the South along the quays of a canalised Blavet river so that it would intersect the road from Vannes and Rennes to the East at right angles ».

NAISSANCE DE LA PROGRAMMATION

Gilbert de Chabrol a été, plus tard, l'instigateur de la réorganisation des marchés de Paris (14). Cette importance vitale qu'il attribue à la fonction de distribution dans la structure urbaine semble avoir déterminé une pratique que nous connaissons bien dans le Paris préhaussmannien et haussmannien : la constitution des centres de quartier, regroupant autour des mairies d'arrondissement un square, une école, un marché, une église, un dispensaire... Aucune étude n'a été faite jusqu'ici sur l'élaboration de ce schéma du « centre de quartier » (15), mais nous pensons qu'il faut en rapporter la paternité à Gilbert de Chabrol et à ce laboratoire d'un urbanisme rationnel qu'a été Pontivy sous l'Empire.

Car c'est bien de cela qu'il s'agit désormais : la préoccupation de Chabrol ne se limite pas à la grande composition classique, si élaborée et si raffinée soit-elle. Il pose en termes modernes des problèmes d'organisme urbain qui ne sont pas d'ordre purement plastique ou symbolique, mais qui appartiennent au domaine débutant des sciences de l'homme. Sans faire du futur préfet de Paris un positiviste avant la lettre, on doit considérer combien ce regard est nouveau par rapport à celui des siècles classiques, car il pose l'organisme urbain en termes de complémentarité fonctionnelle, incluant l'ensemble des équipements publics (y compris le lycée ou le jardin botanique qu'il projetait dans la demi-lune) dans une totalité d'ordre économique et social. Une analyse plus attentive du *Mémoire explicatif des projets de Bâtiments Civils à construire à Napoléonville ci-devant Pontivy* qui accompagne son

(14) Sur ce point, voir Jean-Marc Léry, « Aspect administratif de la construction des marchés de la Ville de Paris (1800-1850) », in *Bulletin de la Société de l'Histoire de Paris et de l'Île-de-France*, 1976-1977, pages 170 à 190.

(15) La seule étude existante est le diplôme de l'architecte Dominique Perrault, *Les vingt mairies de Paris* (Paris, U.P. 6, 1978 — une brève synthèse en a été publiée dans *Architecture d'Aujourd'hui* la même année). Ayant participé à ce travail et effectuant par ailleurs un recensement des immeubles parisiens du XIX^e siècle, nous avons été amené à cerner d'un peu plus près cette notion de « centre de quartier » dans un rapport d'étude (non publié) pour l'Atelier parisien d'Urbanisme et une communication au colloque sur « La reconstruction de la ville européenne » (Bruxelles, novembre 1978 — actes rédigés par André Barrey, à paraître aux Archives d'Architecture Moderne).

projet (16), permettrait sans doute de mieux cerner la naissance de ces préoccupations nouvelles ; elle jetterait une autre lumière sur l'activité du préfet de la Seine durant la Restauration, en donnant à la pratique de l'haussmannisme sa véritable origine.

L'émergence des sciences de l'homme dans la projection architecturale ou urbaine avait pour elle le précédent de la célèbre étude de Lavoisier sur les prisons — celle qui est à l'origine du système panoptique et de ses préoccupations hygiénistes. Le nouveau pouvoir, que constitue désormais l'administration impériale, reprend ces préoccupations scientifiques en tendant tout naturellement à les étendre à l'ensemble du projet urbain — ce qu'il finira par faire à la fin du XIX^e siècle. Il est important de souligner combien, à côté des contraintes objectives traditionnelles que constituait l'argument financier, la programmation économique et sociale prend de plus en plus de place — transformant l'attitude purement esthétique, qui avait été celle des siècles précédents, en une démarche nettement plus pragmatique.

La démarche de Pichot ou de Besnard pouvait elle aussi être qualifiée de pragmatique : en fait, à travers une sensibilité esthétique plus ou moins sophistiquée (plus fine chez le second que chez le premier), leur seule visée était d'adapter la forme plastique aux moyens matériels — ils y avaient acquis une grande efficacité, par une expérience plus que centenaire du projet urbain chez les ingénieurs. Mais aucun ne songeait à contester le contenu purement politique du projet lui-même : que le centre de ville se réduise à l'expression des trois pouvoirs — politique, militaire et juridique — leur paraissait suffisant ; le reste, c'est-à-dire les lieux d'échange que sont l'église, le théâtre, la promenade ou le marché, ne trouvait place qu'accidentellement dans leur projet — en tout cas, il ne pouvait y jouer un rôle formel important. C'est en cela que le projet de Chabrol reflète des préoccupations originales — et fondamentalement prospectives.

(16) Arch. Nat. F 13/1757 B. L'importance du commentaire de son plan par le sous-préfet de Pontivy révèle l'originalité de sa démarche et nous autorise à y insister longuement — bien que, dans le cadre de cette étude, nous nous attachions prioritairement à l'étude plastique du projet. Mais le *Mémoire explicatif*... mériterait à lui seul toute une analyse.

LA COMPOSITION DU PROJET PRÉFECTORAL

Cela ne retire rien aux qualités purement esthétiques d'un dessin baigné dans la tradition académique. Le dessin de Chabrol a même plus d'ampleur, plus de cohérence que ceux des deux ingénieurs. C'est à lui que revient l'idée d'un regroupement des institutions sur une grande place centrale unique — la Plaine. Il retourne à l'équerre la trilogie église/mairie/tribunal en créant une « bande institutionnelle » qui, dans le grand projet, renvoie les halles du côté de l'église existante et crée, pour le nouveau quartier, une seconde paroisse derrière la mairie.

C'est également à lui que reviennent plusieurs idées-forces, comme le déplacement de l'axe de circulation de la rue Nationale en bordure haute de la place (faisant de cette dernière rue l'axe d'un tracé urbain global qui amplifie largement la demi-lune). Dans l'autre sens, il crée le dispositif spatial du pont et de la caserne-écran (17) en arrière-plan du paysage (alors que, précédemment, l'articulation de la caserne avec la ville restait faible). Enfin, il prend le parti de reculer les deux édifices monumentaux de la mairie et du tribunal, en plaçant à l'avant-plan un espace de dégagement qui approfondisse latéralement les vides. L'articulation avec l'église Notre-Dame-de-Joie devient explicite et sera conservée. C'est donc l'ensemble du schéma urbain actuel qui se met en place. Pichot, dans son projet final de 1807, ne fera qu'appliquer scrupuleusement les grandes lignes du projet préfectoral en les matérialisant sous la forme d'un projet de cadastre.

Aux dispositions éminemment pratiques des projets des ingénieurs, Chabrol ajoute le sens d'un grand parti : unitaire et

(17) Construite dès 1805, la caserne est un des points forts du projet officiel. Son architecture a malheureusement été altérée par le changement d'affectation moderne (qui a vu les gendarmes prendre la place d'une caserne de cavalerie), comme par les déprédations dues à l'occupation allemande de la seconde guerre mondiale. Il est vrai qu'un casernement traditionnel se prête fort mal à l'habitation familiale qui est celle d'un corps de gendarmerie : les transformations apportées pour y parvenir ont été désastreuses, sans améliorer le confort des occupants. Mais la destruction, projetée par le Ministre de la Défense, de cet ensemble architectural porterait un coup fatal à la composition urbaine de la grande place. Le maintien du volume construit (et la restitution d'une distribution régulière des volumes bâtis autour de la cour intérieure) est une condition indispensable, qui ne retire rien aux multiples possibilités de réaménagement interne qu'offre une telle structure. La reconstruction totale serait ici une solution de paresse — mais une solution lourde de conséquence pour le patrimoine pontivyen.

majestueux. La scénographie adoptée, jouant sur la démultiplication des axes transversaux et la gradation structurée du rapport végétal/minéral, dépasse ce que les projets précédents avaient d'excessivement modeste ou de trop analytique.

UNE ARCHITECTURE DU « CARACTÈRE »

Son intervention ne se limite d'ailleurs pas au plan urbanistique : bousculant les projets antérieurs de Pichot, il propose des modèles d'édifices radicalement différents de ceux de l'ingénieur ordinaire.

Pichot, en effet, avait conçu ses deux façades de monument comme rigoureusement identiques, ce qui valorisait le vide de la place. Avec ses pilastres sans soubassement ni piédestal, son rythme ternaire et son grand fronton central, l'image proposée se rattachait étroitement à la grande tradition du XVIII^e siècle — quelque part entre Marly et la Senate House de Cambridge. Ces façades uniquement tournées vers le décor urbain, Chabrol en détruira l'autonomie, en s'efforçant de les rendre expressives de leur fonction interne.

D'où, avec une implantation identique, l'étonnant contraste de leur plan et de leur volumétrie. Chabrol puise (consciemment ou non ?) dans un catalogue de projets d'architecture. Sa mairie/sous-préfecture, avec son étonnant système de glissement en tiroir et la distortion excessive des échelles, est un résumé de l'architecture du château adaptée à l'échelle d'une petite ville. Quant au tribunal, tel qu'il l'avait conçu (18) — sous forme d'une vaste basilique posée à cheval sur deux ailes parallèles de bureaux et accessible par un immense escalier droit devant la façade — c'était le temple romain qui lui servait de modèle. Cette qualification, si typiquement néoclassique, de la forme par le programme justifie les aspects castelés de la prison — chemin de ronde et poivrières — dans la recherche d'un *caractère* adapté à la fonction carcérale (19).

(18) La réalisation actuelle est très différente, puisque le chantier, abandonné en 1808, ne fut repris qu'en 1837 — sur un autre plan.

(19) C'est ce qui explique le maintien — si surprenant — d'un même poncif dans les projets successifs (R. Kain, *op. cit.*, fig. 12 à 14, pages 90-91). Le projet de Pichot, très différent de ceux pour le tribunal et la mairie,

On peut voir, dans l'intervention de Gilbert de Chabrol, la marque d'une rupture : la cohérence logique y gagne, la mise en forme urbaine garde toute sa subtilité dans le maniement des hiérarchies exprimées par les gradations formelles ; mais l'architecture souffre d'une curieuse incohérence formelle, comme si le grand souffle unitaire du XVIII^e siècle tendait à retomber. En fait, un nouveau système d'écriture se met insidieusement en place : la recherche de l'affirmation du caractère rompra de plus en plus les liens unitaires de la forme, constituera les éléments en systèmes partiels, contradictoires et fermés (dont la rivalité fera tout l'éclectisme qui est celui de la seconde moitié du siècle). Ainsi le projet de Chabrol s'inscrit-il à la fois très profondément dans la tradition classique du début du XVIII^e siècle et s'y oppose-t-il vigoureusement par sa tendance marquée à l'analyse, à la distinction et au contraste des éléments architecturaux.

LES ALÉAS DE L'ENTREPRISE

Roger Kain a fait, beaucoup mieux que moi, l'histoire des péripéties (20) d'une réalisation qui, commencée solennellement le 12 août 1807 par la pose de la première pierre, se finira dans la confusion sous le règne de Louis-Philippe : le canal n'est achevé qu'entre 1824 et 1832, la sous-préfecture en 1830, le tribunal de 1837 à 1846 et sur un autre plan. Quant à l'église (21), elle ne verra le jour qu'après 1860 ! Même l'épisode de la nomination de Guy de Gisors comme architecte, en 1808, n'y changera pas grand-chose : Gisors se contente de critiquer les incompétences techniques de Pichot comme hydraulicien dans la canalisation du

montre l'influence grandissante des standards — de cette « architecture de modèles » que le XIX^e siècle s'ingéniera à répandre par de multiples publications. Cette observation rend l'attribution de Pierre Lavedan encore plus problématique.

(20) R. Kain, *op. cit.*, pages 87 et ss.

(21) Construite à partir de 1860 sur les plans de l'architecte parisien Emmanuel Varcollier, l'église Saint-Joseph de Pontivy mériterait une étude tant architecturale qu'historique (dossier : Arch. Nat. F 19/4700). C'est l'une des meilleures églises néogothiques de Bretagne, par l'extraordinaire transparence de ses façades et la finesse de sa structure. Cette étude serait d'autant mieux venue que des désordres dans les fondations de l'édifice rendent sa survie incertaine (de plus, elle est désaffectée depuis bientôt vingt ans).

Blavet, ou les défauts d'architecture des monuments dressés par l'architecte-autodidacte qu'était Chabrol, ou bien encore les insuffisances d'un projet officiel auquel manque la plupart des équipements indispensables au développement de la ville. Mais ses critiques ne changeront rien, ni au manque d'argent (22), ni à la présence d'un parti désormais clair et parfaitement appliqué dans la réalité. Il est vrai que l'ingénieur J.-F. Piou (1777-1853), qui succède à Pichot à partir de 1811, était lui aussi un membre de la corporation des ingénieurs des Ponts-et-Chaussées, nourri de la même culture et des mêmes références.

VOIR OU PENSER L'URBANISME ?

C'est ce qui fait du projet de Pontivy un moment important dans l'histoire de l'urbanisme moderne, à la rencontre des traditions de la composition urbaine qui étaient celles de l'époque classique et des nouvelles préoccupations programmatiques d'une civilisation industrielle naissante. Anciens et nouveaux acteurs — en l'occurrence, deux ingénieurs et un préfet — se trouvent confrontés autour d'un projet, où leur réponse n'a pas moins d'importance que leur démarche elle-même !

Il nous a semblé utile, dans le cadre de cette étude, de mettre l'accent sur les préoccupations plastiques qui ont présidé à la mise en place de la composition urbaine — parce que des recherches récentes en urbanisme (23) ont démontré toute l'importance que

(22) Les crédits prévus par le décret de Milan, en 1805, étaient de 500 000 francs pour la caserne et de 380 000 francs seulement pour la ville. L'argent pour l'achat des terrains a été immédiatement engagé, mais les crédits manquèrent par la suite pour les constructions publiques — il est vrai que c'était bien peu d'argent pour se lancer dans de grands projets : l'exécution correcte du projet officiel aurait demandé au moins un million de francs ; celle du projet complet de Chabrol le double. Il est manifeste qu'on s'est attaché prioritairement à la sécurité de l'Etat, en ne construisant que la caserne et la prison...

(23) Les études de réaménagement urbain de l'A.R.A.U. à La Cambre, à Bruxelles, sous la direction de Maurice Culot, ou celles des étudiants de Léon Krier à l'A.A. School de Londres, vont dans ce sens d'un nouvel intérêt pour la composition urbaine, comme mode d'appropriation de l'espace. L'impact de ces projets a d'ailleurs été considérable auprès de l'opinion, quand elle a été amenée à les connaître : cette approche plastique apparaît aujourd'hui comme un correctif important aux démarches purement technocratiques du pouvoir (divers groupes d'opposition l'ont déjà utilisée comme argument de lutte dans les problèmes urbains). C'est dire que, loin d'être purement esthétique, elle a une forte signification politique et sociale.

cette approche visuelle de l'espace pouvait avoir dans la conception de la ville. Mais c'est pour simultanément mettre l'accent sur la critique implicite de cette démarche que constitue l'intervention de Gilbert de Chabrol — étroitement liée, non seulement au milieu architectural des dernières années du XVIII^e siècle, mais aussi au développement d'une pensée scientifique alors en pleine expansion. On pourrait rire de cet effort maladroit de l'architecte-préfet pour définir des fonctions et leur donner un vêtement architectural : en réalité, c'est un indice probant de la naissance d'une approche purement intellectuelle des problèmes de la forme. En tant que telle, elle exprime une autre mentalité — celle que le XIX^e siècle finira par privilégier.

FRANÇOIS LOYER