

Patrick Dieudonné

RECONSTRUIRE LES LIMITES

REMPARTS, FRANGES ET EXTENSIONS DES VILLES RECONSTRUITES

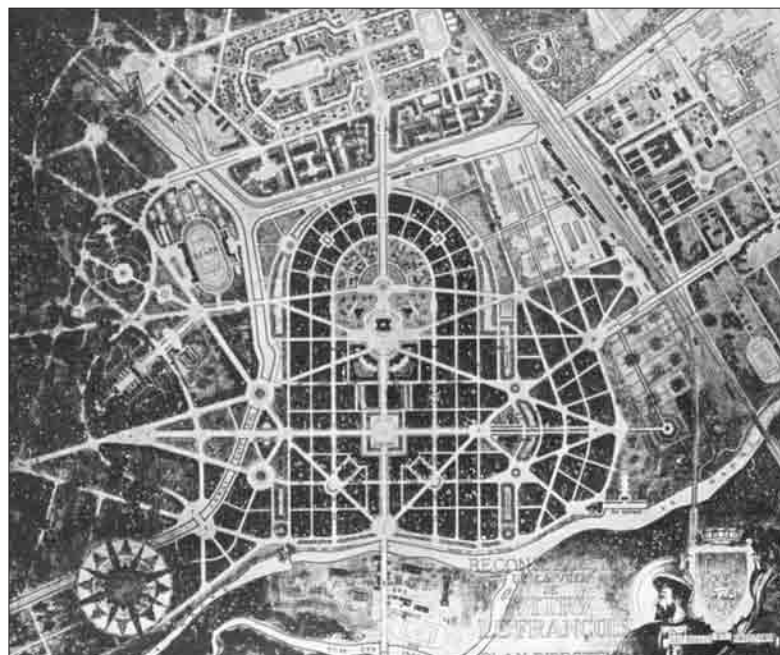
L'analyse des villes détruites lors de la Seconde guerre mondiale ressemble à celle d'objets de laboratoire. Leur aménagement a été parfois l'expression d'une doctrine, mais sa netteté même simplifie l'analyse de leur évolution récente. Si leurs reconstruc-teurs n'eurent pas le souci de justifier de leur existence¹, ils ont dû se tenir à distance égale de deux injonctions qui s'exprimaient alors avec la même force. D'une part, il leur fallait respecter les structures des villes d'avant-guerre, auxquelles une population inconsolable voulait d'autant moins renoncer que, parfois, des valeurs autres que sentimentales s'y attachaient. D'autre part, leur environnement professionnel et leur nouvelle autorité de tutelle avaient à cœur de saisir cette occasion, si tragique fût-elle, pour renouveler les tissus anciens, moderniser les réseaux viaires ou faire aboutir d'ambitieux projets que les édiles espéraient depuis plusieurs décennies. Loin d'être improvisées, les reconstructions ont en effet souvent repris les grands traits de projets antérieurs, confirmant l'inscription dans la longue durée de ces transformations qui nous semblent aujourd'hui avoir été aussi soudaines que les catastrophes qui les avaient provoquées.

Le changement d'échelle auquel les villes furent conviées n'a pas été suscité par les bombardements. L'idée de s'affranchir de limites communales parfois étouffantes avait déjà été émise, notamment lorsque la Commission supérieure des Plans de Villes avait eu à se prononcer sur la laborieuse gestation des Plans d'Aménagement, d'Embellissement et d'Extension (PAEE). Pour autant, si le passage à l'acte en 1945 permit à plusieurs villes d'ouvrir leur horizon, la persistance de limites antérieures se superposa parfois à la concrétisation, par des ruptures physiques, de frontières nouvelles produites par les premiers effets du zonage.

Vitry-le-François : le rempart et la composition

À Vitry-le-François, les contraintes liées aux traces du rempart, encore récentes puisque celui-ci n'avait été démantelé qu'en 1895, se sont ajoutées à celles que portait la géométrie d'une ville idéale, car les principes de composition élaborés au XVI^e siècle

n'avaient guère été contestés par le développement de la ville. C'est à peine si la disparition des murs avait libéré l'expansion de maigres faubourgs que leur parcellaire devait pour longtemps exclure de la forme urbaine². Les bombardements de 1940 et, dans une moindre mesure, ceux de 1944³, n'avaient pratiquement rien laissé de la ville. La reconstruction de 1945 a été confiée à l'architecte Maurice Clauzier, mais elle fut précédée d'un épisode révélateur du débat doctrinal qui se fixait alors sur la croissance des villes. Un



Plan directeur de reconstruction de Vitry-le-François par MM. Maigrot et Allègre, L'illustration, 24 mai 1941.

1. Ils eurent, en revanche, à défendre l'idée d'une reconstruction sur place, certains responsables du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme estimant déraisonnable de reconstruire des villes si près des installations militaires qui les désignait de nouveau comme cibles.
2. Ce parcellaire ne fut même pas contesté lors du remembrement de 1945, sans doute faute d'une pression foncière suffisante.
3. L'état de Vitry ne justifiait plus guère d'intérêt militaire ; ce second bombardement s'est surtout concentré sur la gare et les secteurs d'entrepôts aux limites de la ville. cf. Maheut G., 1994, p. 105-119.

Les Annales de la Recherche Urbaine n° 82, 0180-930-III-99/83/p. 109-115 © METL.



Autre plan par M. Georges Besse, *L'illustration*, 24 mai 1941.

numéro spécial de *L'Illustration*, daté du 24 mai 1941, a exposé les différents arguments échangés autour du concours de Vitry. Les quatre réponses publiées envisageaient la question de l'extension sous l'angle exclusif de la composition, mais nourrissaient néanmoins en filigrane une réflexion sur l'échelle des aménagements, et leurs conséquences en retour sur les centres eux-mêmes. Dans cette rhétorique, l'échelle se confondait encore avec le caractère : il fallait « conserver dans son intégralité la majestueuse place d'Armes quadrangulaire avec les quatre larges voies qui y [aboutissaient ; il fallait] surtout ne pas élargir ces rues principales, sous peine de détruire immédiatement toute l'intime structure du plan François Ier »⁴. Mesuré à cette aune, le projet lauréat de Maigrot et Allègre, qui portait à 20 mètres le gabarit des rues principales, était sérieusement mis à mal par l'auteur de l'article, au bénéfice des indications plus floues et plus pittoresques de leur concurrent Georges Besse.

Lorient : enclos et bassin

S'il n'est guère étonnant qu'une doctrine tendue vers la reconstruction à l'identique ait conforté le splendide isolement des centres, et la clarté des limites héritées de l'histoire, des reconstructeurs plus ambitieux ont tenté, en modifiant ou en déplaçant ces limites, d'intervenir sur l'échelle du centre-ville avec des fortunes diverses.

À Lorient, dès les premières esquisses, le noyau problématique du projet de reconstruction préparé par Georges Tourry était constitué par une zone verte, dite « d'isolement », au périmètre de l'ensemble des activités portuaires. Il remplaçait ainsi par une distance ce qui était autrefois un mur : depuis sa création et l'installation de la Compagnie des Indes en 1666, suivie un siècle plus tard par la mise en place de l'arsenal, la ville

était adossée physiquement à son activité industrielle cantonnée dans un « Enclos ». Le premier projet appliquait en fait les dispositions de la Charte de l'Urbanisme instituée par la loi du 15 juin 1943, et s'appuyait sur une argumentation invoquant alternativement des raisons de sécurité et d'hygiène. Plus probablement, il répondait à la volonté des acteurs du port militaire et civil d'imposer des limites franches à l'urbanisation afin de ne pas contrarier l'essor portuaire. Le malaise qu'il provoqua trouva sa principale expression dans le mécontentement des commerçants, qui seuls pouvaient faire état d'un préjudice identifiable, avec la disparition d'un important linéaire de façades commerciales. C'est pourquoi dès 1948, jouant de son influence au conseil municipal, l'association des commerçants corrigea d'abord les proportions de la zone de verdure, rétablissant à son emplacement une série d'îlots et consentant, dans une première phase, à réserver aux jardins leur côté jouxtant la zone portuaire. Deux ans plus tard, aux abords de l'arsenal, l'ensemble de la zone verte était abandonnée : voirie et bâti reprenaient leur place.

Cette victoire apparente des tenants du *statu quo ante* ne dura que le temps d'une reconstruction. Les deux décennies qui suivirent furent marquées par un important accroissement démographique⁵, transposé presque immédiatement dans une extension de la ville. En répondant à cette demande par d'importantes opérations à l'arrière du front portuaire, la municipalité allait contribuer à l'éclatement de la cohésion urbaine. Fondée sur la réalisation d'un grand parc social de logements locatifs, cette politique conduite sans plan d'ensemble devait morceler durablement le tissu urbain.

Au début des années 1980, les élus se trouvèrent confrontés à la difficile gestion de cet espace urbain dilaté, doublée d'une crise d'identité commune à la plupart des villes reconstruites de cette génération. La rupture d'échelle agissait à un double niveau. D'une part, la concentration « classique » des services centraux n'existait plus, remplacée par la spécialisation d'un secteur administratif (tribunal, hôtel de ville, gendarmerie, groupe scolaire...) et d'une fonction commerciale reportée à plusieurs centaines de mètres de là. D'autre part, la notion de centre géographique se trouvait elle-même dénaturée. Ceinturant le centre ville, l'arsenal, le parc du Moustoir, le jardin Jules-Ferry et le bassin à flot constituaient autant d'obstacles à la lisibilité des relations, entre des quartiers à la morphologie elle-même disparate. La reconquête du bassin à flot, trans-

4. Lécuyer R. « Entre Somme et Champagne », *L'illustration*, n° 5124 du 24 mai 1941, Paris, s.n.e., n. pag.

5. La ville est passée de 45 000 à 75 000 habitants en vingt ans.

formé en jardin, devait combler une rupture héritée du siècle précédent, entre le centre historique et la Nouvelle-Ville – un toponyme qui désigne, aujourd'hui encore, une extension de grande ampleur réalisée dans la seconde moitié du XIX^e siècle à l'emplacement d'une ancienne vasière. La composition rigoureuse de Georges Tourry prévoyait que cet axe central, par sa position dans la ville, aurait une fonction structurante. Miné par un aménagement peu expressif et par les traversées routières, il ne put constituer ni un lieu de passage identifié, ni un élément d'impulsion de la terre vers la mer. La construction, sur l'un des côtés du bassin à flot, d'opérations HLM dominées par les trois barres du quai de Rohan acheva de transcrire, dans le registre formel, l'impossible suture du centre « ancien » reconstruit et de ses extensions.

Le renversement de cette tendance n'est intervenu qu'au début des années 1990, lorsque fut entreprise une réhabilitation des rives de l'ultime fragment du bassin à flot⁶. Retrouvant sa fonction d'accès privilégié à la mer, il devenait le point de convergence symbolique de la restructuration du bâti. L'échelle de l'aménagement pouvait de nouveau coïncider avec l'ambition territoriale du projet. D'un côté, une promenade au bord des quais affirmait le caractère historique de l'installation, par d'innombrables références à la Compagnie des Indes. Du côté de la Nouvelle-Ville, l'opération rétablissait un linéaire bâti conforme à la construction en îlot, majoritairement employée lors de la reconstruction⁷. Les limites du bassin étaient ainsi visuellement restaurées, ouvrant la possibilité d'une continuité retrouvée avec les barres du quai de Rohan, elles-mêmes réhabilitées. Outre le caractère éminemment social de l'opération⁸, il était en effet nécessaire

Lorient, vue aérienne du bassin à flot.



d'en finir, autant avec la rupture d'échelle qu'avec l'image socialement dévalorisée d'un ensemble physiquement très proche du centre. Cette réhabilitation très lourde vise à un renouvellement du patrimoine immobilier, en l'intégrant au quartier environnant :

diminution des hauteurs par un aménagement en gradins des niveaux supérieurs des immeubles, nouvelles constructions accueillant des logements et des structures d'accompagnement social, tout en recréant des

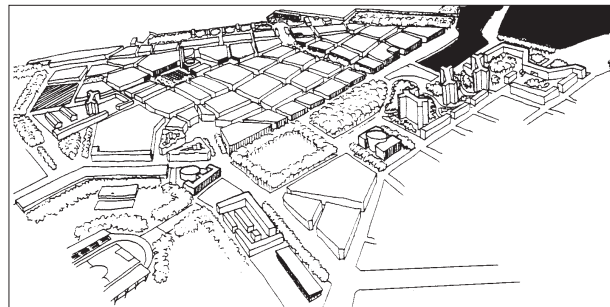


Lorient : quai de Rohan, avant et après (Roland Castro et Sophie Denissot, architectes).

îlots fermés et, plus spectaculaire encore, démolition d'une partie centrale de la barre la plus longue, ouvrant le passage à une rue transversale et rétablissant la continuité du réseau viaire en direction du port de commerce.

En désamorçant une logique de fragmentation à l'œuvre dans un espace pourtant resserré, les opérations lorientaises ont parié sur la capacité du centre à condenser dans ses hiérarchies propres les relations spatiales qui structurent l'ensemble urbain. Elles ont par-

Restitution perspective du Plan de reconstruction de Georges Tourry, 1950. Dessin D. Richard.



6. Ce travail était confié à Jean-François Revert. Cf Revert J.-F., *Le port et la ville, mise en valeur du bassin à flot, du port de pêche et de la base sous marine, diagnostic et esquisses de propositions*, DGAU, janvier 1992, 17 p.

7. Les îlots reconstruits de Lorient, malgré leur apparence traditionnelle, ont longtemps été caractérisés par un statut foncier original, avec des cœurs d'îlot d'accès public et fréquemment possédés en copropriété par les riverains.

8. Trente ans après leur construction, 30 % des logements avaient une qualité inférieure aux normes en vigueur et de nombreuses données révélaient les difficultés sociales de la population résidente.

doxalement pu prendre appui sur la diversité, morphologique autant que fonctionnelle, du territoire communal.

Saint-Nazaire : le port comme limite

La reconstruction de Saint-Nazaire avait débuté sous des auspices semblables, mais s'était poursuivie par des options plus radicales. Dès avant la guerre, le PAEE dressé par l'ingénieur municipal Chauvet tentait de



Vue aérienne du centre-ville de Saint-Nazaire, « Paquebot » de Vasconi.

remédier au dysfonctionnement du réseau viaire, qui subissait la superposition de multiples trafics locaux et régionaux. Une nouvelle entrée de ville associée à un boulevard extérieur permettait de s'affranchir de ces contraintes, mais cette rationalisation des flux posait les prémices d'un zonage qui serait systématiquement

appliqué lors de la reconstruction. En effet, par son emprise, ce boulevard hémi-circulaire donnait une cohésion au centre urbain qu'il délimitait tandis qu'à l'ouest, la dilution de l'espace résidentiel – plus subie que contrôlée – était amorcée⁹. Par ailleurs, en 1929, en dépit d'un rapport favorable, Henri Prost avait attiré l'attention de la municipalité sur la nécessité de déterminer des zones exclusivement réservées à l'industrie afin de préserver un cadre de vie agréable dans les secteurs d'habitat, et notamment sur le front de mer¹⁰. Cette nouvelle donne renforçait l'insertion de la commune voisine de Trignac dans le périmètre d'agglomération avec la constitution, sur son territoire, d'une zone industrielle située sur des prairies inondables. À proximité d'une usine métallurgique, ce nouveau secteur d'activités préfigurait, au nord, la constitution d'un pôle économique fédérateur, dans le prolongement du port et des chantiers navals.

Au moment de reconstruire, il était impossible de contraindre un essor portuaire qui était considéré, en 1945, comme la condition *sine qua non* de la résurrection de la ville, mais aussi du pays puisque Saint-Nazaire était avec Brest le port d'accueil des *liberty ships*. On reporta donc le centre-ville de 500 mètres à l'intérieur des terres, en réorganisant le territoire en bandes fonctionnelles. Perpendiculaire avant guerre à la darse où arrivaient les transatlantiques, l'axe commerçant était dorénavant parallèle aux quais. Comme pour pallier la rupture arbitraire avec l'histoire des lieux et, peut-être, avec les valeurs foncières qui s'y rattachaient, la transformation s'accompagnait d'une composition d'esprit néoclassique, dont l'axe principal reliait deux éléments repères : la gare, déplacée elle aussi, qui marquait la nouvelle entrée de ville et symbolisait l'ouverture vers l'arrière-pays; l'hôtel de ville, mis en valeur par une place monumentale, qui venait fermer la composition ordonnancée. Ainsi placé à égale distance du port et du front de mer, le centre s'éloignait du premier sans atteindre la seconde, se repliant sur lui-même sans attache visuelle avec l'élément marin. Un obstacle de taille s'ajoutait à cette dissociation : l'organisation Todt avait construit à l'emplacement de l'ancienne darse une base destinée à abriter et à entretenir les sous-marins. Rescapée des bombardements, indestructible à un coût raisonnable, cette base a orienté jusqu'à nos jours tous les projets d'aménagement.

9. Cette impression est notamment renforcée par l'existence de l'obstacle naturel du Grand marais. L'extension urbaine devait le contourner à l'ouest et au sud.

10. « Une magnifique promenade a été créée pour les touristes qui se rendent à La Baule. Elle se garnit de belles villas; aussi serait-il souhaitable que rien ne vint la déparer. On peut en effet craindre que directement en arrière de ces belles propriétés, il ne s'installe quelques usines, même de peu d'importance, mais bruyantes et gênantes, qui porteraient un grand préjudice à ce quartier. » Rapport Prost à la Commission supérieure des plans de villes, 5 mai 1929, Archives nationales, Fontainebleau, cote A.F.U. 5058.

Dans le projet de reconstruction, on s'était surtout attaché à libérer des terrains à l'arrière de quais déjà saturés. Ce parti pris conjugué à une conjoncture défavorable a incontestablement entraîné des renoncements successifs qui ont suscité la désorganisation de la morphologie urbaine à la charnière de la ville et du port. La zone sanitaire avait le mérite d'instaurer des limites franches entre les marges du centre-ville et le front du port. En revanche, la réintégration à la ville de cet espace défonctionnalisé risquait de le vider de toute référence portuaire autant qu'urbaine. À l'échelle de l'agglomération, cette séparation a été accentuée par l'étalement de la ville d'ouest en est. Par la délimitation d'un nouvel espace à urbaniser, la voie de contournement et les boulevards intérieurs ont été une invite à l'extension résidentielle vers la mer. En dépit de ce tropisme, le développement touristique sur la façade maritime n'a pas été spontanément au rendez-vous, car la définition industrielle de Saint-Nazaire a trop fortement limité son émancipation balnéaire, apanage des proches communes de la presqu'île de Guérande (La Baule, Pornichet).

Ainsi désolidarisée de son port, la ville figurait un ensemble homogène fonctionnant sur le plan horizontal tandis que le port contrastait par ses lignes de fuite le long des quais et des entrepôts. Entre ces deux univers, une zone déqualifiée et mitée marquait la transition, mais signifiait surtout spatialement le point de rupture entre le port et la ville, dérive pressentie dès 1946 par les premiers critiques du plan de Le Maresquier. Malmené lors de la Reconstruction, défonctionnalisé par les transformations radicales des années 1970, l'espace hérité de la « zone d'isolement » ne constituait guère un quartier mais l'arrière du port ou l'arrière de la ville. Sa qualité de limite perméable de la ville et de l'eau lui conférait en principe une fonction primordiale de trait d'union, mais en raison de la désaffectation des bassins, les conditions d'attractivité, préalables nécessaires à la mise en place de liaisons visuelles ou fonctionnelles, s'avéraient nulles.

Dans les années 1970, l'extension urbaine fut dominée par l'habitat individuel, l'ouest de la ville peu à peu colonisé par la création de lotissements. À l'image de la ville-champignon qui avait constitué le Saint-Nazaire du XIXe siècle, cette extension qui échappait au cadre défini par le plan de reconstruction résultait davantage des opportunités foncières et des incitations nationales que d'une stratégie locale et planifiée de développement. Ce phénomène qui se propageait vers La Baule et Pornichet était en revanche porté par une tradition nazairienne, mais il avait pour corollaire la désaffectation de la zone urbaine située à l'est – le quartier de Méan-Penhoët au voisinage des chantiers –, et l'affaiblissement du centre reconstruit qui n'avait pas eu le temps de jouer de nouveau son rôle fédérateur. En 1986, sur la commune voisine de Trignac, la conception d'une ZAC de cinquante hectares (hyper-

marché et zone commerciale) marquait l'apogée du mouvement centrifuge. Comme, par ailleurs, la linéarité du centre lui-même avait contribué au dépérissement des secteurs les plus excentrés du territoire communal, l'ensemble de ces phénomènes conduisit les élus à une politique interventionniste axée sur le recentrage commercial, considéré en la circonstance comme l'armature du nouveau « cœur de ville ».

Inauguré en 1988, l'immeuble dit du « paquebot » permit de recentrer symboliquement la ville sur elle-même. En référence à la mémoire des lieux (constructions navales et aéronavales), tel un grand vaisseau de verre et de métal dans une forme de radoub, ce bâtiment s'organisait de part et d'autre du carrefour des avenues principales. Pour donner de l'épaisseur à un centre réduit à une voie et amorcer une liaison entre ville et port, les années suivantes virent le traitement de certains axes transversaux.

Brest : du centre reconstruit au pays

À Lorient comme à Saint-Nazaire, les limites urbaines se subordonnaient au nouveau tracé du port. Le PAEE lorientais avait été, à cet égard, un précurseur. À Brest, l'architecte en chef Jean-Baptiste Mathon, comme son prédécesseur l'architecte municipal Georges Milineau, nourrissait à Brest une circonspection certaine à l'égard de l'avenir hasardeux du port de commerce. En dépit de l'indéfectible rémanence du mythe transatlantique chez certains, le plan de reconstruction qu'il exécuta se contentait d'un grisé pour délimiter vaguement d'hypothétiques extensions portuaires et militaires. Malgré l'abandon d'un cœur sur rade que de nombreux Brestoïens appelaient de leurs vœux depuis le milieu du XIXe siècle, l'ambition se portait exclusivement sur l'établissement d'une centralité terrienne dont le plan d'aménagement avait déjà explicitement jeté les bases.

La configuration topographique particulière de Brest représentait la première contrainte avec laquelle l'architecte en chef Jean-Baptiste Mathon dut composer. D'abord installé autour de la Penfeld, fleuve côtier choisi par la Marine pour son installation première, le centre-ville avait subi un premier déplacement lorsque les autorités de la Royale avaient choisi de s'approprier pleinement les rives. L'errance du centre de Brest et l'inconsistance rémanente de ses limites s'expliquent peut-être par cette première perte, que la destruction de la ville allait confirmer et renforcer. Il était aussi question du rempart, aussi inutile que contraignant depuis plusieurs décennies. En dépit de la lutte constante contre l'armée de terre qui le possédait, les édiles brestoïens, impatients de se débarrasser d'une limite qui excluait vers les faubourgs plus de la moitié de la population, n'avaient pu concrétiser leur action

avant la guerre. Dans son PAEE de 1935, Georges Milineau continuait d'en envisager le déclassement, au bénéfice d'une zone verte qui ceinturerait déjà bon nombre d'autres agglomérations. Ce Ring brestois ne devait advenir qu'après la catastrophe, au terme d'une lutte d'influence dont le détail chronologique mériterait d'être élucidé¹¹.

Par le rehaussement du centre-ville sur un plateau artificiel et une grande composition axée sur la représentation du pouvoir civil, la reconstruction confirmait en partie le dessein de Milineau d'abroger le passé et de se démarquer de l'image antérieure d'une cité inféodée au port militaire. Mais cette distance, traduite sur le plan topographique, créait une nouvelle rupture d'échelle : elle entérinait la fracture, géographique autant qu'historique, entre la raison d'être du port de Brest – la Penfeld – et son centre urbain. Comme une ultime reddition face à une spoliation de fait, le parti d'urbanisme défini par Mathon paracheva l'entreprise des militaires qui, au cours des deux siècles précédents, avaient accaparé non seulement le site portuaire, mais aussi ses abords.

Saluée par la presse de l'époque, « Brest-la-Blanche » empruntait ostensiblement à l'arsenal les attributs architecturaux qui en faisaient la renommée, faite de



La rue de Siam et la mer vues de la mairie de Brest.

rigueur et d'ordonnance. Entre oubli et référence au passé, autonomie et subordination, l'urbanisme de la reconstruction portait les germes d'une interrogation identitaire traduite dans les formes. L'ancien centre-ville, devenu simple quartier, restait confiné dans son glacis ancestral devenu jardin public. Sa composition classique, pourvue d'un *cardo* et d'un *decumanus* en bonne et due forme, renforçait cette conception d'une ville d'autant plus close qu'elle se déployait au pied de son nouveau « château » : l'hôtel de ville, contrepoint civil de son devancier conservé par la Marine. L'articu-

lation de la ville reconstruite avec son ancien faubourg, rescapé du désastre, devait rester problématique.

Pourtant, une décision d'importance avait été prise, confirmant dans le registre de l'administration municipale la recommandation faite par la Commission supérieure des Plans de Villes avant la guerre, d'intégrer une réflexion à l'échelle de l'agglomération et non plus seulement communale. Brest annexa donc, à l'occasion de la reconstruction, trois communes limitrophes, incluant ainsi toute son agglomération du moment. Comme pour marquer cette conquête, les immeubles sans affectation immédiate¹² de la place de Strasbourg étaient dressés en pleine campagne, en guise de point final à la longue route de Paris, épine dorsale du faubourg oriental sur près de deux kilomètres.

Mais à l'échelle de ce qui devenait le Grand-Brest, le Plan de reconstruction dérogeait aux orientations du PAEE en abandonnant une des forces principales du projet. Le plan radioconcentrique de Milineau, qui devait guider le développement urbain et servir la cause portuaire et civile de Brest, était délaissé au profit d'un périmètre d'urbanisation limité aux contours existants de l'agglomération, qui mettait en avant la primauté de l'arsenal. À l'échelle des quartiers centraux, la modification notoire de l'aménagement de l'ex *intra-muros* faisait l'impasse sur l'intégration au contexte urbain et à l'environnement au sens large (mer, faubourg, port, Penfeld). *A fortiori*, cette particularité renforçait les coupures spatiales préexistantes dues à l'histoire du lieu. Les différentes tentatives d'expansion alternatives ou complémentaires, comme l'aménagement de la plage Saint-Marc en station balnéaire ou, moins réaliste, la réalisation d'un port transatlantique d'hydravions, devaient être rapidement évacuées lors de l'étude du plan Mathon, semblant désormais tenir d'un folklore local venant ponctuer chaque étape historique du développement de Brest.

La reconstruction à peine achevée, la ville s'orienta dans les années 1960 vers un autre front : l'ambition n'était plus seulement dans les limites de l'agglomération, mais dans la conquête d'un arrière-pays que Brest avait jusqu'alors négligé. Il s'agissait pour la ville d'atteindre la masse critique qui l'arracherait au statut de ville moyenne : on parlait alors de 400 000 habitants

11. Il n'est pas exclu, en effet, que la décision d'araser et de remblayer ait été improvisée dans les premiers jours par l'ingénieur en chef nommé par le ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, Georges Piquemal, qui n'en référa au ministre qu'après le fait accompli, ou du moins largement amorcé.

12. La procédure des ISAI utilisait les indemnités inutilisées par les propriétaires (notamment lorsqu'elles étaient trop faibles pour envisager une reconstruction sur place) pour la réalisation d'immeubles pris en charge par l'État. Cette première politique du logement fut un outil privilégié de réduction de la densité des centres, et préfigure par certains aspects celle des grands ensembles.

13. L'agglomération atteignit à peine 250 000 habitants. Mais Brest n'a pas eu, à cette époque, le monopole du volontarisme en la matière.

14. Sous la direction d'Henry Auffret, 1960.

pour les années 1980¹³, alors que s'ouvrait le chantier d'une ZUP¹⁴ baptisée Brest II. Pareille appellation laissait pressentir que cette nouvelle conquête, franchissant une autre limite historique de la ville – un vallon profondément encaissé – transposait une fois encore dans les formes urbaines l'échelle territoriale des ambitions métropolitaines de Brest. La présence dans cette extension d'équipements de rang communal ou communautaire, et celle de l'université, achevaient de convaincre que la ville avait définitivement rompu avec son centre traditionnel. Un dernier vallon céda devant cette poussée expansionniste en 1966, avec le quartier de la Cavale-Blanche, projet d'abord prévu pour 6000 logements avant de revenir à de petits hameaux, plus conformes aux attentes pavillonnaires du moment. Son achèvement fut, en fait, celui du PAEE de 1935 : les contours de l'urbanisation du « centre » coïncidèrent avec le réseau de boulevards extérieurs qui étaient pressentis avant guerre. Parallèlement, prenant acte d'un développement urbain qui de nouveau dépassait les limites de la commune, le maire de Brest proposait la création d'une communauté urbaine étendue à sept communes environnantes.

Cet intérêt pour les marges ne pouvait durablement faire oublier l'aménagement du centre, à commencer par l'image de la place de la Liberté. Parvis de l'hôtel de ville mais surtout élément fondamental de la composition de Mathon, elle était le résultat d'une esthétique et d'un académisme auxquels adhéraient les maîtres d'ouvrage d'alors. Elle avait été dessinée sans autre affectation que sa fonction symbolique qui n'avait, au demeurant, jamais opéré puisque la mairie d'avant-guerre s'était cantonnée dans les murs d'un hôtel particulier, à l'échelle des pouvoirs mesurés de la municipalité. La place articulait difficilement deux voies – les rues de Siam et Jean-Jaurès – cofondatrices depuis la reconstruction d'un insaisissable « centre-ville ». Ce long couloir avait pour horizon la rade mais butait sur le port militaire. Ainsi, la

ville dédaignait la mer d'un côté et s'interdisait la Penfeld de l'autre. Pour résoudre ce paradoxe, l'un des objectifs de l'aménagement mis au concours suggérait de casser cette « linéarité du centre » en ouvrant le quartier vers le sud, en direction de la rade. Outre le réaménagement de la place qui consolidait résolument le parti architectural néoclassique de Mathon, quelques projets d'architectures pariétales montèrent à l'assaut de la falaise, ultime frontière d'un développement désormais inquiet de la reconquête des friches portuaires.

La gestion du patrimoine prend la relève de l'activisme urbanistique

L'occupation d'un territoire croissant ne peut suffire à changer l'échelle de la ville. Le risque d'émiettement est réel, qui a sans doute trouvé sa meilleure expression dans les divers aménagements de quartiers, auxquels on a prêté des vertus thérapeutiques face au désenchantement dont les villes reconstruites étaient victimes. L'expérience barcelonaise ayant montré la voie, on s'est par exemple préoccupé de ponctuer l'espace public des agglomérations d'aménagements dont certains étaient confiés à des artistes prestigieux. Contrastant avec tant d'images neuves, les anciens centres qui commençaient de grisonner imposaient un retour sur les cœurs de villes, qui ne fût pas seulement une restauration. Ce retour s'est donc conjugué à la prise en considération de nouvelles échelles territoriales. C'est ainsi que l'intégration des espaces portuaires a pu relayer la redécouverte du « grand paysage », nouveau motif d'élargissement du champ d'investigation, sinon d'urbanisation. Peut-être faut-il voir là l'indice que la gestion du patrimoine et de l'environnement tend à remplacer l'activisme urbanistique comme cadres de l'ajustement de la ville à l'échelle du territoire, devenu « pays ».

Patrick Dieudonné

BIBLIOGRAPHIE

Le Gallo Y. *et al.*, *Brest alias Brest : trois siècles d'urbanisme*, Liège, Mardaga, 1992.

Marrière D., *Brest, Lorient, Saint-Nazaire : trois villes de la mer en deuil de leur port*, rapport de recherche, Plan Construction et Architecture, Brest, Institut de géoarchitecture, 1996.

Maheut G. *et al.*, *Vitry-le-François*, v. de Vitry-le-François, 1994.

L'Illustration, numéro spécial 5124, « Construire », Paris, 24 mai 1941, 99^e année.

Dieudonné P. (dir.), *Du dessin au destin : colloque international des villes reconstruites*, Paris, L'Harmattan, 1993.

Dumas C., *Le bassin à flot, porte de l'incommensurable*, Brest, Institut de géoarchitecture, 1992.

Patrick Dieudonné est maître de conférences à l'Institut de Géoarchitecture (Université de Bretagne Occidentale) à Brest. Il s'intéresse aux villes reconstruites et aux villes nouvelles. Il a dirigé la publication de *Brest alias Brest* (Brest, 1992) et celle de *Marne La Vallée : le temps des héritiers* (Paris, 1992), ainsi que le *colloque international sur les villes reconstruites* (Lorient, 1993).