

Villes reconstruites

Nouveaux laboratoires de la rénovation urbaine ?

PATRICK DIEUDONNÉ

En dépit de leur courte histoire, les villes reconstruites après la Seconde Guerre mondiale ont déjà connu plusieurs phases de transformations, même si aucune démolition ou substitution d'immeuble n'a encore été mise en œuvre. Leurs histoires parallèles ont été marquées par de nombreux points communs, mais peut-être le temps de distinguer les parcours est-il venu. Un bref aperçu de quelques villes bretonnes, particulièrement atteintes en raison de leur position péninsulaire et parfois de leurs caractéristiques militaires, permet de dresser un bilan de leurs questionnements et des modalités de leur transformation. Par-delà les différences architecturales et urbaines, leur chronologie comporte trois phases semblables.

Acte 1. Le chantier de reconstruction

Cette phase couvre la première décennie qui suit le conflit. Essentiellement visées par les Alliés à la fin de la guerre parce qu'elles servaient de refuge aux derniers combattants allemands, de nombreuses villes bretonnes ont été marquées par des taux de destruction qui ont pu dépasser 90 %. C'est ainsi qu'à Brest, sept immeubles seulement du centre-ville étaient en état d'être réparés. Des chantiers de cette ampleur impliquaient un financement et une logistique hors de portée des acteurs privés, d'autant que s'étaient succédé la Première Guerre mondiale, la crise financière de 1929 et l'atonie des années du Front populaire, ce qui n'avait guère permis aux entreprises du bâtiment d'être à la dimension des opérations qui s'annonçaient.

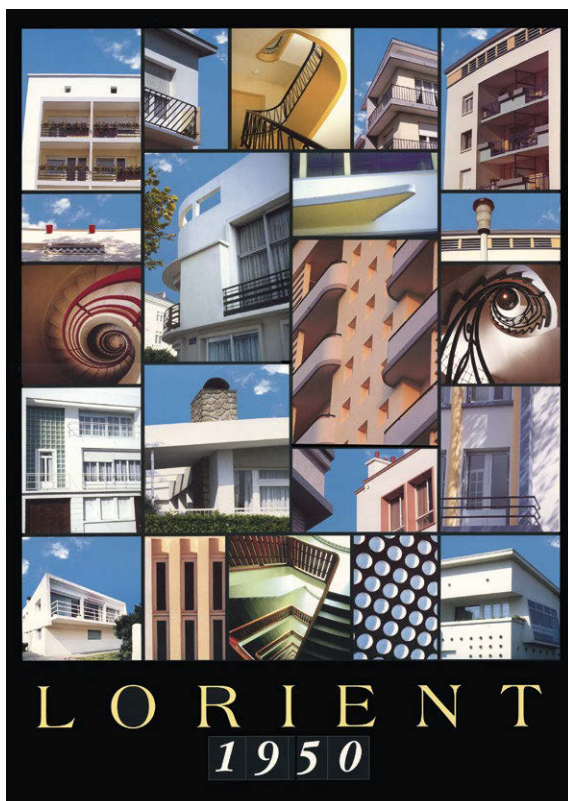
En installant dès 1941 une administration spécifique pour la reconstruction, l'État avait mis en place un encadrement formel de l'acte de construire avec un permis qui rassemblait, pour toutes les communes, les différentes autorisations. Après la fin du conflit, l'organisation de la reconstruction allait confirmer et structurer le processus : aux côtés de

l'architecte en chef, un représentant du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (MRU) était chargé de l'allocation des ressources et de la main-d'œuvre, de la gestion concrète des travaux, et de l'essentiel des relations avec les propriétaires.

Les « dommages de guerre » alloués pour la seconde fois en France par « l'État-assureur » devaient désormais être dédiés à la seule reconstruction. Aucun transfert direct n'était effectué à destination des propriétaires, mais les fonds devaient transiter par une association syndicale, de remembrement si nécessaire puis de reconstruction.

Ici est apparue une première forme de différenciation. À Brest par exemple, le plan général de la ville a été amendé mais a préservé la localisation de la plupart des propriétés. À Saint-Nazaire au contraire, les opérations immobilières ont été précédées d'une vaste opération foncière de remembrement. Celle-ci devait pallier le morcellement du parcellaire d'avant-guerre, mais surtout permettre de dégager le foncier potentiellement nécessaire au développement futur du port. Ce déplacement de toute la ville vers l'ouest fut source de contestations : les nouveaux terrains auraient eu, selon les propriétaires, une valeur foncière moindre que celle des emplacements d'avant-guerre. Enfin, il faut signaler le cas particulier de Saint-Malo : la légende, tenace, prétend qu'elle a été reconstruite « à l'identique ». En réalité, en dépit de la préservation de la silhouette générale et des matériaux, le plan de la ville et la forme des immeubles de 1950 avaient peu de points communs avec ceux de la ville détruite.

Enfin, les architectes en chef ont encadré leurs confrères de manière plus ou moins dirigiste. Outre Saint-Malo, le cas le plus extrême n'est pas en Bretagne : au Havre, la notoriété d'Auguste Perret et la présence massive de ses élèves de



Composition de détails architecturaux de la reconstruction, illustration du travail photographique mené pour donner à voir la qualité de ce patrimoine urbain.

L'École spéciale d'architecture ont produit une unité d'écriture caractéristique. À l'inverse, les immeubles de Brest ou Lorient témoignent d'une certaine indépendance des architectes et des propriétaires. Ils avaient en commun l'air du temps des années 1950, mais seuls certains hauts lieux de la ville ont fait l'objet d'une composition ordonnancée.

Dès les dernières années de reconstruction, les préoccupations immobilières se sont tournées vers d'autres urgences. Les « villes neuves » sont revenues à la gestion courante, et l'immense crise du logement du milieu de la décennie 1950 (en lien avec le baby boom) a orienté l'État et les collectivités vers les extensions urbaines et les logements collectifs, assez vite relayés par la périurbanisation.

Acte 2. Spleen et action publique

C'est en abordant les années 1980 que s'est ouverte la seconde phase de cette chronologie. À peine trentenaires, les immeubles reconstruits souffraient d'une double crise. Leur distribution interne avait reproduit des organisations déjà désuètes et ne correspondait plus aux attentes du confort contemporain. Techniquement, leur isolation thermique et surtout phonique méritait une sérieuse révision, les réseaux – notamment électriques – étaient désormais loin des normes de leur temps et l'apparence désolante des enduits peints généralisés, peu ou mal entretenus, renforçait la désaffection. Les propriétaires eux-mêmes avaient trop longtemps

cru aux apparences d'une ville neuve et n'avaient pas provisionné son entretien. En 1983 et 1993, deux colloques internationaux¹ confirment ce malaise commun, pour lequel plusieurs types de réponses sont alors imaginées.

Lorient choisit de privilégier une approche culturelle, puis matérielle. Pour convaincre les propriétaires d'investir à nouveau un immobilier déqualifié, la réalisation d'ouvrages de photographes, de cartes postales, d'affiches, d'expositions restaure peu à peu l'image de la ville, avant le lancement d'une opération de ravalement accompagnée d'une documentation destinée aux entreprises du bâtiment. Celles-ci peuvent notamment s'appuyer sur des guides méthodologiques et sur une étude de coloration, qui suggère des options d'actualisation de la palette d'origine. À Brest, l'opération « un cœur pour ma ville », amorcée dès 1979, s'en remet plutôt aux artistes pour réenchanter l'espace public d'une ville considérée comme « grise, froide, sans âme² ». Parallèlement, suivant une voie tracée à Royan, la collectivité lance les études posant les bases d'une ZPPAUP³. La seconde phase est donc caractérisée, sous diverses formes opérationnelles, par un « soutien public à l'urbanité » dont les effets sur le bâti ne sont pas négligeables mais attendent d'être relayés par des interventions plus structurelles. Enfin, une amorce de coordination des villes reconstruites tente, sans succès, d'être éligible aux opérations programmées d'amélioration de l'habitat, réservées par principe aux centres « historiques ». Il est en effet nécessaire de susciter une intervention sur un bâti peu dégradé dans son ensemble – mais dont les failles étaient très bien identifiées – et surtout d'engager les copropriétés dans le processus.

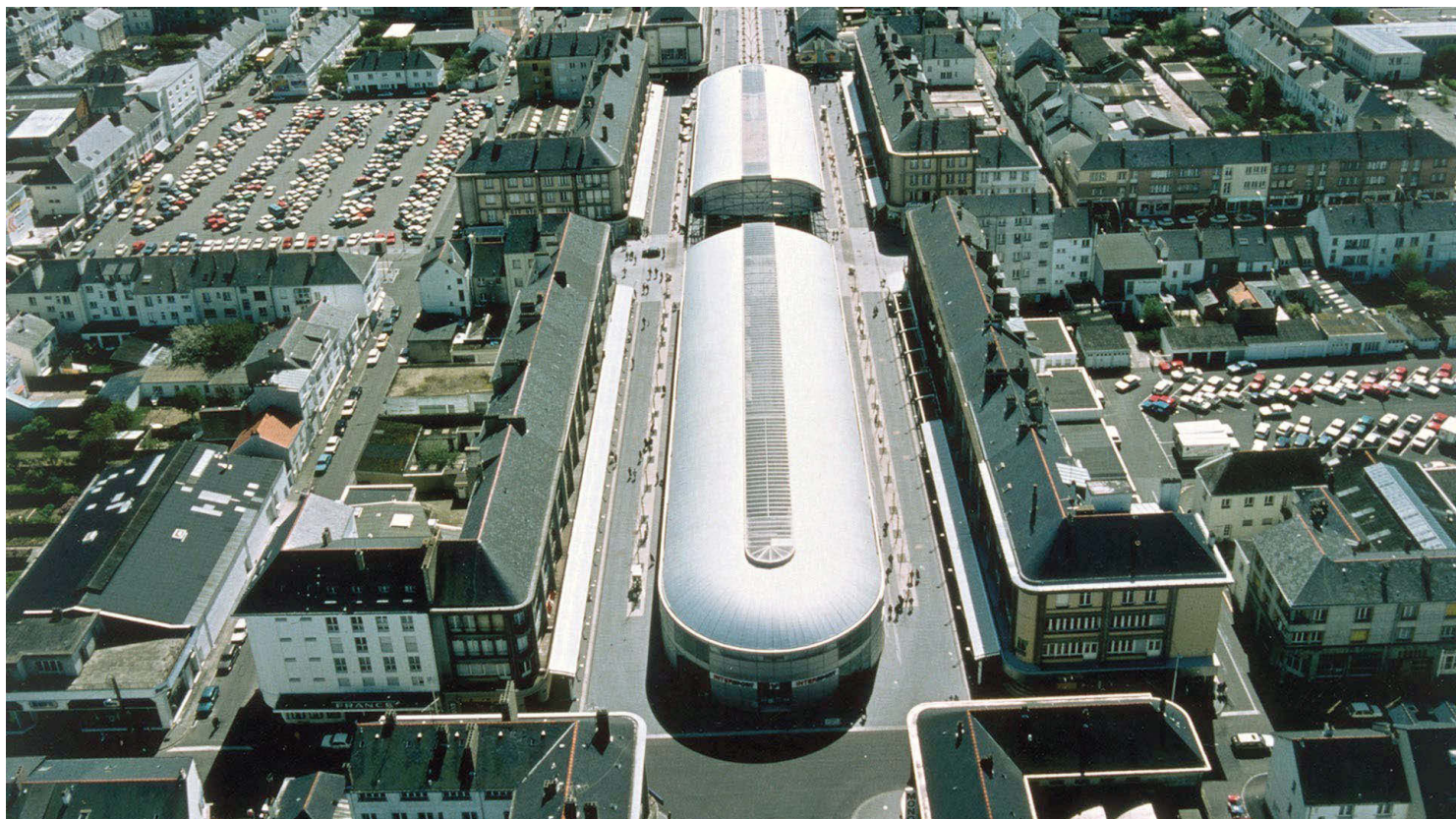
En effet, un glissement progressif s'est opéré au fil des héritages et des cessions. L'unité d'action initiale qui associait un propriétaire, une parcelle et un immeuble est désormais fragmentée et a évolué vers la formule de la copropriété, très rare en 1945, dont le cadre juridique a seulement été structuré en 1965⁴. Ce cadre sera un déterminant de la troisième phase de la chronologie des villes reconstruites, depuis les années 1995.

1 | Deux colloques internationaux des villes reconstruites se sont tenus dans cette période, respectivement à Brest (27-29 janvier 1983) et Lorient (20-22 janvier 1993).

2 | Selon les termes recueillis par une enquête menée dans le cadre d'un mémoire de Maîtrise par Sylvie David et Françoise Mougeat, *Perception de la ville*, 1978.

3 | Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager. Approuvée en 2000 par le Conseil municipal, elle évoluera avec l'encadrement des systèmes de protection (AVAP, etc.).

4 | Loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis.



Le Paquebot, Saint-Nazaire, vue aérienne du bâtiment conçu par Claude Vasconi en 1987, dont la silhouette de navire s'inscrit au cœur du tissu urbain issu de la reconstruction d'après-guerre : un geste architectural fort, porté par la ville pour relancer l'attractivité de son centre dans les années 1980.

Acte 3. Copropriétés et cœurs d'îlot

L'éphémère Association internationale des villes reconstruites fondée en 1993 n'a rencontré qu'un succès d'estime auprès des collectivités. Il faut attendre 2013 et la création du club Prisme¹ pour que les échanges informels menés entre elles acquièrent une forme de pérennité. Les opérations d'amélioration de l'habitat étant enfin devenues possibles, Saint-Nazaire lance plusieurs études et expérimentations dont les points communs sont restés d'actualité jusqu'à aujourd'hui : des copropriétaires âgés aux revenus souvent modestes, des copropriétés peu structurées autour de syndic bénévoles, un entretien déficient des cours communes et cœurs d'îlots². Un projet urbain de redynamisation du centre-ville est progressivement construit pour pallier la perte d'attractivité du centre-ville et l'état vieillissant des immeubles.

Le volet opérationnel prend forme au début des années 2010 par la mise en œuvre d'un appel à projets destiné aux copropriétés, puis par le lancement d'un Programme opérationnel de prévention d'accompagnement des copropriétés (POPAC). Dans le cadre de son appel à projets, la Carene (la communauté d'agglomération de Saint-Nazaire) s'engage à un accompagnement des copropriétaires lauréats, prenant en charge l'aide au montage juridique et

financier, un diagnostic technique, une partie du coût des travaux sur les parties communes et l'accompagnement dans les différentes étapes du projet. Ces outils seront confortés par la mise en œuvre du programme national Action cœur de ville, et par le portage expérimental d'immeubles acquis par la collectivité.

Lancé en 2020, le projet brestois « Siamorphose³ » organise l'intervention publique autour de l'amélioration de la qualité de l'habitat, mais aussi de la reconquête d'espaces de nature en cœurs d'îlot. Le projet comporte notamment la conception d'un modèle juridique et économique destiné aux copropriétés, y compris pour les parties communes les moins investies jusqu'alors. Un premier temps d'incubation du projet comporte des analyses et diagnostics du périmètre des 96 îlots retenus (soit environ 660 logements et 8 700 habitants). Une étude approfondie sur 10 îlots identifiés dans ce périmètre a désigné les deux ensembles susceptibles d'intégrer la phase de chantier qui vient de s'ouvrir.

Peu à peu, les villes reconstruites du club Prisme expérimentent aujourd'hui des formes d'intervention diversifiées qui tirent parti des opportunités juridiques et financières qui s'offrent à elles, mais sur la base de questionnements et de problématiques qui restent étroitement adossés à leur histoire commune, qui a légué un bâti édifié dans la même décennie et à l'échelle de centres-villes entiers. _

1 | Constitué autour de neuf villes ou intercommunalités fondatrices (Brest, Caen, Dunkerque, Saint-Dié...), le club « se veut force de proposition auprès du législateur pour que les caractéristiques propres des centres-villes reconstruits soient mieux prises en compte », Rencontres 2019, Caen-Métropole.

2 | Cette partie de l'histoire nazairienne est documentée dans un rapport de recherche à paraître [É. Roy et al., *Copropriétés à l'œuvre dans les centres-villes*, PUCA, 2024]. Cahiers de la Métropole Bordelaise | a urba

3 | La rue de Siam est la rue principale du centre reconstruit, couramment appelé « quartier Siam ».