

## Qui fait la ville ? Acteurs et enjeux de la reconstruction de Brest.

La destruction et la reconstruction d'une ville provoquent un traumatisme que n'efface pas sa reconstruction, quand même les conditions de cette dernière ne viennent pas le redoubler. Cependant, les années passant, la reconstruction d'une ville peut devenir objet d'histoire. Ce n'est pas oublier la souffrance de ses acteurs que de tenter de déchiffrer leurs jeux.

Les opérations de reconstruction d'une ville massivement sinistrée sont le lieu d'une cristallisation inédite des initiatives et des circuits de décisions. Passé, présent et avenir se mêlent en un temps très court. Les propriétaires de l'ancien bâti, dont les façades privées créent la majeure partie de l'espace public, rencontrent les concepteurs d'une ville nouvelle. Ceux-ci exposent leurs vues aux élus municipaux, voués quant à eux à la gestion des services quotidiens d'un espace qui ne leur appartient pas. L'État tient les rênes budgétaires : il est maître du temps. Quand de surcroît la ville détruite est un port militaire, tributaire d'une institution, la Marine nationale, qui sait fort bien délimiter son territoire, un jeu complexe se noue entre quatre partenaires inégaux – auquel participent parfois, sans pouvoir de décision mais non sans moyens de pression, les ouvriers du bâtiment ou de la construction navale, les trop petits propriétaires évincés, les locataires...

L'inventaire aura permis de reconnaître la ville et le port de Brest, choisis ici comme cas exemplaire de réformation urbaine, permettant d'une part d'évaluer les limites imposées par le jeu de forces hétérogènes à un conseil municipal qui est loin d'être le principal acteur de la Cité, d'autre part, peut-être, de mieux comprendre la désaffection qui s'est manifestée à l'égard de la ville reconstruite quelques années après son achèvement.

### I – Ville détruite, ville nouvelle

Brest ne fut pas seulement occupée : elle fut, pour l'armée allemande, une importante base navale. Elle subit plusieurs vagues de bombardements de la part des forces anglaises puis anglo-américaines. Dès les premières

destructions, Maurice Piquemal, ingénieur des Ponts et Chaussées responsable du port de commerce, s'était porté volontaire pour gérer les dossiers de dommages de guerre. Le 19 janvier 1943 Jean-Baptiste Mathon, architecte, grand prix de Rome et président de l'Association des architectes anciens combattants, fut chargé de préparer un plan d'aménagement de la ville. A cette date, 211 immeubles ont été détruits, 1 124 endommagés. La sous-commission départementale de la Reconstruction avait demandé le classement de Brest parmi les villes sinistrées le 15 décembre 1942. Le classement fut arrêté le 11 janvier 1943<sup>1</sup>.

Jean-Baptiste Mathon remplaçait un urbaniste local, Georges Milineau, qui avait conçu avant la guerre un plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension rendu obligatoire pour toutes les agglomérations de plus de 10 000 habitants par la loi dite «Cornudet», du nom du député qui en avait déposé le projet, votée le 14 mars 1919. Ce plan, qui prévoyait le dérasement des fortifications déclassées et une extension de la ville aux communes voisines, allait être soumis à enquête d'utilité publique quand le conflit éclata. Jean-Baptiste Mathon prend dans un premier temps la suite de ce projet. Un arrêté interministériel en date du 3 juin 1943 constitue le groupement d'urbanisme de Brest, comprenant les communes de Brest, Bohars, Gouesnou, Guilers, Guipavas, Le Relecq-Kerhuon, Lambezellec, Saint-Marc, Saint-Pierre-Quilbignon<sup>2</sup>. Une ordonnance en date du 27 avril 1945 consacre la fusion des trois dernières agglomérations au sein de la commune de Brest.

Entre ces deux dates, l'impensable s'était produit : avant d'être libérée, le 18 septembre 1944, la cité intra-muros et quelques quartiers hors-murs avaient été non plus partiellement sinistrés, mais écrasés sous les bombes alliées et dans les incendies provoqués par les parachutistes fanatiques du général Ramcke. 2 894 immeubles sont alors totalement détruits, 1 039 partiellement touchés<sup>3</sup>. Plus de 2 000 propriétaires sont sinistrés, pour la plupart réfugiés : seuls étaient restés dans la ville assiégée les fonctionnaires, les élus, les services sanitaires, les volontaires de la défense passive, les religieux, et quelques irréductibles.

La vie reprend à une vitesse stupéfiante : cependant que des milliers de réfugiés entreprennent une reconstruction spontanée – occupation d'im-

<sup>1</sup> L'essentiel du dossier administratif de la reconstruction de Brest, dont des éléments se trouvent aux Archives départementales du Finistère et aux Archives municipales de Brest, est conservé aux Archives nationales, Centre des archives contemporaines à Fontainebleau, désormais dénommé par l'abréviation Arch. nat., CAC. L'arrêté de classement est interministériel : secrétariat d'État aux Communications, commissariat à la Reconstruction immobilière, le commissaire à la Reconstruction. Arch. nat., CAC, 770744 AFU 4431.

<sup>2</sup> Préfiguration de l'actuelle Communauté urbaine.

<sup>3</sup> Arch. nat., CAC, 770744 AFU 4431.

meubles ruinés, cabanes précaires – Jean-Baptiste Mathon est en mesure, dès février 1945, de dessiner un plan de nivellement et de réaménagement de la ville détruite<sup>4</sup>, dont les grandes lignes seront pérennisées dans l'ensemble mais profondément modifiées dans le détail par le jeu des intérêts contradictoires des propriétaires, des autorités municipales, de la Marine.

Le plan de reconstruction et d'aménagement de la ville de Brest – communément appelé «plan Mathon» – était construit selon deux options simples<sup>5</sup> : d'une part l'établissement d'un zonage dit rationnel des quartiers, d'autre part la facilitation de la circulation automobile par la construction d'un pont fixe sur la Penfeld<sup>6</sup> et le comblement du vallon très profond qu'empruntait la rue Louis-Pasteur. Avant la destruction finale, ce vallon permettait de passer du niveau du plateau à celui de la mer suivant une dénivellation d'environ 40 mètres, mais opposait un obstacle considérable aux liaisons transversales. Ce comblement d'une rue aussi chère avant-guerre au cœur des Brestois que la rue de Siam était célèbre à l'extérieur est l'un des principaux griefs aujourd'hui exprimés à l'encontre de Jean-Baptiste Mathon. L'image de l'ancienne rue, enterrée en quelque sorte vivante sous les déblais qui supportent la nouvelle, est l'un des points de fixation du malaise toujours ressenti dans cette ville envers un sous-sol lourd de souvenirs et de fantasmes<sup>7</sup>. La construction d'un plateau uni, parfois comparé à la piste d'envol d'un porte-avion, là où s'enchevêtraient ruelles, escaliers, voûtes, ruptures du relief qui correspondaient à des distances sociales, a engendré une nostalgie inégalement partagée, que les écrits des décideurs contemporains des événements ne laissent d'ailleurs jamais paraître.

En fait, Jean-Baptiste Mathon avait prévu ce nivellement dès le stade des études préliminaires, présentées devant la section d'urbanisme du Comité national de la Reconstruction le 17 décembre 1943<sup>8</sup>, alors que les immeubles sinistrés de l'*intra muros* étaient encore susceptibles d'être reconstruits à l'identique :

<sup>4</sup> Arch. nat., CAC, 770744 AFU 4432 ; à notre connaissance, le plus ancien fond de plan signé par Mathon ; il s'agit d'une utilisation ultérieure : surcharges au crayon concernant des terrains acquis par la Compagnie des Transports du Finistère.

<sup>5</sup> Pour le reste, le «plan Mathon» se bornait à définir un nombre restreint de règles concernant la hauteur des immeubles reconstruits, la décoration des pas-de-porte ou la couleur des enduits : tout ce qui pouvait concourir à la création d'un spectacle urbain ordonné.

<sup>6</sup> La rivière ne pouvait être franchie que par un pont tournant soumis aux besoins de la Marine nationale, et qui n'offrait qu'une chaussée de 5 mètres : impossible de doubler les obstacles que représentaient le tramway, notoirement poussif, et les voitures à bras ou hippomobiles.

<sup>7</sup> Ce malaise n'est pas sans rapport avec le ralentissement actuel de l'opération de réaménagement de la place de la Liberté, qui impliquait d'importantes excavations.

<sup>8</sup> Arch. nat., CAC, 790744 AFU 4431.

«L'ossature générale de circulation et de zonage proposée reste valable mais les dispositions prévues sont à reprendre entièrement<sup>9</sup> [...]. Une esquisse nouvelle a été présentée il y a un mois et demi aux autorités municipales par l'urbaniste et a reçu un accueil favorable [...]. Les deux opérations essentielles du projet sont : 1/ remblaiement du quartier bas entre la rue Keravel et la rue Pasteur<sup>10</sup>, 2/ doublement de la rue de Siam par une déviation de la route nationale empruntant un pont de 600 mètres environ sur la Penfeld.»

La destruction programmée par Georges Milineau des remparts déclassés garantissait alors l'abondance nécessaire des matériaux de remblai. Le Parisien Jean-Baptiste Mathon, rarement présent sur place, avait probablement suivi en l'occurrence les conseils éclairés de Maurice Piquemal, que sa formation Ponts et Chaussées rendait passionnellement sensible au retard que le relief excessivement accidenté de la ville risquait d'apporter à son futur développement dans le cadre d'une civilisation de l'automobile. L'accord donné dès 1943 par les autorités municipales à un plan qui sera plus tard critiqué, et dont la responsabilité sera rejetée sur la guerre, sur Jean-Baptiste Mathon et Maurice Piquemal<sup>11</sup>, ne doit pas être oublié.

Les deux hommes se trouvent, en 1944, dans une situation inattendue. Leur terrain d'exercice est brutalement devenu vierge, la guerre a fait le sale travail, épargnant à l'urbaniste un long travail de conviction : rien ne sera plus comme avant. Ils ne sont pour autant pas maîtres du jeu : leur projet impliquait un remembrement radical du parcellaire, qui mit en jeu tous les acteurs de la ville : propriétaires, Marine nationale, élus municipaux, représentants de l'État. Les milieux dits «technocratiques» de Vichy avaient élaboré, notamment par les lois du 11 octobre 1940 et du 15 juin 1943, une législation contraignante de l'indemnisation des dommages de guerre et de la reconstruction. Le but était d'éviter de reconduire le caractère individualiste – anarchique, selon ces urbanistes – de la reconstruction des années 20. A la reconstruction à l'identique, sur place, au gré des propriétaires, fut substituée en zone urbaine une reconstruction groupée en îlots cohérents, encadrée par l'État. Cette législation, qui se trouvait être par ailleurs conforme à l'esprit planiste du C.N.R., fut à peu près reconduite à la Libération – de même que le furent la plupart des hommes chargés de la mettre en oeuvre. Or elle eut un effet inattendu : faite pour encadrer les propriétaires, elle les contraignait à entrer dans des structures qui leur don-

<sup>9</sup> Il s'agit du «plan Milineau».

<sup>10</sup> Pour les lecteurs qui ne connaissent pas Brest, cette opération impliquait au moins la disparition de la moitié basse de la rue Pasteur.

<sup>11</sup> L'existence du premier est rappelée par une plaque à demi enfouie au pied d'un muret ; le décès du deuxième, véritable refondateur de la ville, est scandaleusement passé inaperçu. Le nom de Maurice Piquemal n'a été donné à une rue de Brest que par délibération du 15 mai 1998.

nèrent une force considérable de négociation, voire un pouvoir non négligeable de décision.

La loi du 16 mai 1946 définissait les compétences des associations syndicales de remembrement, «*collectivité des propriétaires d'immeubles réunis dans les conditions déterminées par cette loi dans un périmètre délimité par le ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme*<sup>12</sup>». Les propriétaires des parcelles incluses dans le périmètre de remembrement devaient remettre leurs titres à l'Association, qui recomposait un nouveau parcellaire et rétrocédait aux propriétaires une parcelle retaillée, éventuellement déplacée. Par ailleurs, la loi du 28 octobre 1946 fixait les conditions d'attribution des dommages de guerre, gérés pour l'essentiel par des associations syndicales de reconstruction ou des coopératives de reconstruction, ces dernières au statut un peu plus libéral<sup>13</sup>. Enfin, le plan de reconstruction et d'aménagement était soumis à de multiples enquêtes d'utilité publique, lesquelles sont d'ailleurs autant d'occasions de retrouver archivées les observations des rares Brestois suffisamment au fait de ces procédures administratives pour y avoir participé<sup>14</sup>.

Un champ juridique complexe allait ainsi à la fois susciter et encadrer des rapports de force aux résultats parfois imprévus. Le plan d'aménagement fut plusieurs fois modifié, non tant dans sa partie architecturale qui pour l'essentiel indifférait ou séduisait<sup>15</sup>, mais dans ses répercussions foncières qui s'avèrent constituer le cœur du problème. En effet, le plateau

<sup>12</sup> Journal Officiel, Archives municipales de Brest, série O, 401 1. Les Archives municipales de Brest seront désormais dénommées Arch. mun. Brest.

<sup>13</sup> Les unes et les autres étaient néanmoins tenues de présenter leur budget à l'autorité préfectorale.

<sup>14</sup> La première enquête à avoir suscité des réactions notables fut annoncée par *Le Télégramme de Brest* le 26 juillet 1946, ouverte du 29 juillet au 18 août 1946 ; exposition des plans en mairie ; réception des observations du 19 au 24 août par le commissaire-enquêteur, M. Le Morvan : 12 déclarations sur les dispositions générales, 29 sur l'intra-muros, 10 sur l'Annexion (quartiers dits de Saint-Martin et de Saint-Michel), 19 sur Lambézellec, 14 sur Saint-Marc, 11 sur Saint-Pierre : nombres à mettre en rapport avec un total approximatif de 2 500 propriétaires totalement sinistrés dans la nouvelle commune du «Grand Brest».

<sup>15</sup> La nouvelle place de la Liberté, que Jean-Baptiste Mathon a conçue mais dont il a dû réduire la superficie à la suite des enquêtes d'utilité publique, et qui s'est fait une réputation de sévérité, voire de proximité regrettable avec un style «stalinien», a très vite rencontré des acheteurs et non des moindres : la mère du futur maire Alfred Chupin a acquis un bon tiers de l'îlot ouest. Manifestement, le style Mathon a plu, ce que tout bon Brestois croit devoir oublier. Quand, le 5 janvier 1946, l'urbaniste en chef Joseph Marrast fait délibérer le conseil municipal sur le plan de reconstruction et d'aménagement, en séance non publique, la seule objection présentée par un conseiller concerne la couleur autorisée pour les tuiles – remarque d'autant plus surprenante que les immeubles reconstruits sont pour l'essentiel couverts de zinc ou d'ardoises. Les autres contraintes architecturales, pourtant drastiques, ne soulèvent aucune difficulté.

rasé dont les photographies mettent en valeur l'apparente nudité<sup>16</sup> était composé de parcelles invisibles mais dépendant toutes de propriétaires privés, à la seule exception des espaces publics, de la voirie et des terrains possédés par la Marine nationale qui se conduisit systématiquement comme un ordinaire domanier jaloux de ses prérogatives. Redessiner les limites de ces parcelles<sup>17</sup> n'était rien moins que configurer la ville nouvelle, tant sur le papier qu'à travers des conflits qui susciterent de durables identités sociales.

## II – Les enjeux du remembrement

Lors de la séance du conseil municipal du 26 mars 1947<sup>18</sup>, le maire, Jules Lullien<sup>19</sup> rappelle que la Ville est le principal propriétaire foncier et immobilier de Brest<sup>20</sup>. A ce titre, elle devrait être représentée au bureau de l'Association syndicale de remembrement. Jules Lullien a donc présenté sa candidature à ce bureau en sa qualité de maire. Refus de l'équipe fondatrice de l'A.S.R. : le président de l'Association, Maurice Caradec<sup>21</sup> consulte même un avocat qui lui conseille d'exiger du maire qu'il présente une candidature nominative, en tant que simple propriétaire – il possédait effectivement une parcelle non négligeable dans le quartier des halles – et courre donc le risque de ne pas être élu. C'était aller un peu loin, et l'incident se termine par un compromis : maître de la liste des candidats, le bureau de l'Association presse un candidat de se retirer pour faire une place au maire. Son successeur Alfred Chupin, élu le 26 octobre 1947, propriétaire par ailleurs d'importantes parcelles, fera également partie du bureau de l'Association.

<sup>16</sup> Notamment le panorama réalisé par M. Chalois, Arch. mun. Brest, et la collection privée du regretté Charles Peslin.

<sup>17</sup> Au sens propre : un énorme travail de cartographie est associé à la reconstruction. Des plans levés par M. Hazan, jugés par Maurice Piquemal en 1954 comme « établis sur des bases fausses et fixant trop souvent des tracés irrationnels » (Arch. nat., CAC, 790744 AFU 4431) servent de fond au plan d'ensemble ; jusqu'à une campagne de photographies aériennes permettant l'établissement de plans au 1/2000 et même au 1/500, ce dernier permettant d'inscrire le nom des propriétaires des parcelles et non, bien évidemment, celui des propriétaires d'appartements (Arch. mun. Brest).

<sup>18</sup> Registre des délibérations, Arch. mun. Brest, 1 D 2 48.

<sup>19</sup> Radical, élu sur une liste « d'Union républicaine et antifasciste » issue de la Résistance.

<sup>20</sup> Établissements scolaires, abattoirs, etc... de petits terrains nus sont également loués à des particuliers pour l'installation de garages, resserres à outils, voire petits commerces.

<sup>21</sup> Courtier maritime, il avait constitué, lors des élections municipales, une liste de sinistres opposée à la liste d'Union. Cela explique évidemment en partie l'animosité du bureau de l'Association syndicale envers la municipalité.

L'anecdote n'est pas indifférente : quand son patrimoine n'est pas en jeu, le conseil municipal paraît bien démuni devant le processus de reconstitution de la ville. L'essentiel des négociations se passe entre les propriétaires, éventuellement entre ces derniers et le délégué départemental du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (M.R.U), relais de Jean-Baptiste Mathon qui accepte généralement et sans se froisser les modifications proposées<sup>22</sup>. Le bureau de l'Association de remembrement détient des pouvoirs considérables : en relation avec le comité départemental de Reconstruction et le délégué départemental, il contribue à déterminer les coefficients de revalorisation des nouvelles parcelles par rapport à leur valeur de 1939, donc à établir les nouvelles valeurs foncières. En effet, les propriétaires qui se voient affecter les parcelles fortement coefficientées doivent verser une soulte positive. Une fois libéré, le marché tiendra évidemment compte de ces évaluations préalables à la reconstruction. Le bureau de l'A.S.R développe ici une stratégie de valorisation ou de dévalorisation par secteurs de la ville à venir. Il tient compte d'ailleurs au plus près des données du plan de reconstruction, escomptant de toute évidence que ses lignes de force, tant critiquées par la suite, seraient productrices de plus-value<sup>23</sup>.

Même quand ils ne sont pas membres du bureau, les plus avertis des propriétaires jouent avec efficacité de leur capital culturel<sup>24</sup> et des performances informationnelles des réseaux qu'ils ont constitués – outre les bureaux des Associations syndicales de remembrement et de reconstruction, l'Association des sinistrés, l'Association des propriétaires du Finistère, le Rotary Club, le Lyon's Club, le Touring Club, l'Automobile Club, le Club nautique – pour contrôler la situation. La rapidité de constitution de leurs dossiers est un indice de leur compétence<sup>25</sup>. Alors que les petits propriétaires sont refoulés par souci de dédensification dans les ISAI (Immeubles sans affectation individuelle) de la périphérie, les plus fortunés maîtrisent les données du plan de reconstruction. Ils savent que le meilleur moyen d'obtenir les parcelles qu'ils guignent est de faire preuve de bonne volonté : soit en présentant à l'Association de remembrement des accords amiables déjà bouclés, soit en sacrifiant une partie de leurs terrains

<sup>22</sup> Arch. nat., CAC : une magnifique collection de plans au 1/5000 et au 1/2000, surchargés de papillons collés d'un seul côté pour pouvoir être soulevés et reposés, conserve la trace de toutes les retombes acceptées par l'urbaniste.

<sup>23</sup> Plan des coefficients dans LE GOIC, Pierre, «Brest entre la pierre et la mer : hésitations et ambiguïtés de la reconstruction», dans Actes du colloque *La ville maritime, temps, espaces et représentations*, U.B.O. 1996.

<sup>24</sup> Essentiellement juridique.

<sup>25</sup> Le registre des délibérations du bureau de l'A.S. de remembrement, conservé aux Archives départementales du Finistère, annexe de Brest, 211 W 8 et 9, permet de reconstituer ces tracés.

de l'ancien intra-muros pour obtenir d'intéressantes parcelles de compensation. Les premiers transferts anticipent sur les effets escomptés du plan. Celui-ci prévoyait l'extension de l'arsenal vers l'ouest, projetant un développement de la rive droite de la Penfeld et une urbanisation continue reliant le quartier de Recouvrance à l'ancien bourg de Saint-Pierre-Quilbignon. Dans l'esprit du plan, qui établissait un zonage très simple basé sur la seule fonction militaire de la nouvelle agglomération, ces quartiers étaient destinés au logement des ouvriers de l'arsenal, les retraités étant repoussés à l'autre périphérie, entre l'ancien bourg de Lambézellec et la route de Paris. Des propriétaires importants de l'intra-muros opèrent dès lors des transferts spéculatifs, visant à construire sur la rive droite des immeubles de rapport, des cinémas, des pharmacies – tout en conservant leur propre habitat dans ce que l'on appelle le «bas de la ville» et qui en est l'ancien centre. Autre innovation, le remplacement des glacis par une place monumentale, la place de la Liberté, reliée à la gare par un boulevard : immédiatement, des hôteliers de l'ancien intra-muros se disputent le terrain, et les îlots de la place qui est destinée à devenir celle de l'hôtel de ville s'enlèvent en vastes lots.

En revanche, l'aménagement de l'ancien intra-muros soulève de nombreuses objections : c'est qu'on y est entre soi, dès lors qu'en ont été expulsés les petits propriétaires et les habitants des arrières-cours. Sur le plateau, on ne laisse pas les mains libres à Jean-Baptiste Mathon, et des groupes de pression se forment qui sont probablement pour l'essentiel à l'origine de la future mauvaise réputation du plan Mathon<sup>26</sup>.

Ces groupes de pression, formés autour des clubs et bureaux des associations cités plus haut, représentent en fait peu de monde : les noms se recourent, on devine l'existence de réseaux étroits de sociabilité. Mais leur efficacité, y compris sur la formation à long terme d'une opinion dominante sur le plan Mathon, a été remarquable. Leurs moyens d'action : observations et surtout pétitions, déposées lors des enquêtes d'utilité publique, ou, comme la grande pétition organisée par le Touring Club et l'Automobile Club à partir du 6 septembre 1946<sup>27</sup>, directement adressées à Jean-Baptiste Mathon.

<sup>26</sup> Il ne faut cependant pas oublier le sentiment d'éviction qui put être éprouvé par les moins fortunés.

<sup>27</sup> Arch. nat., CAC, 790744 AFU 4429 ; la première signature, détachée, est celle de Georges Lombard, père du futur maire, et président de la chambre de commerce. Dès la première page, on reconnaît les noms de l'un des commissaires-enquêteurs des enquêtes d'utilité publique, de trois membres du bureau de l'Association syndicale de Reconstruction, dont l'un, avocat, était familialement lié à une signataire, hôtelière, mère du futur président de l'Association syndicale de reconstruction. Les feuillets conservés au CAC portent 186 signatures, dont 120 correspondent à des commerçants identifiés et 12 à des propriétaires sans profession signalée : cette pétition est véritablement socialement typée.

Les observations émises pendant la première enquête, reçues par le commissaire-enquêteur du 19 au 24 août 1946, émettent à propos de l'ancien intra-muros des arguments récurrents qui semblent bien être issus de l'Association des propriétaires du Finistère. Il ne s'agit jamais d'architecture mais bien d'urbanisme : on reproche en des termes parfois vifs au plan Mathon de prévoir un excessif élargissement des voies, qui soumettrait le bas de la ville aux vents dominants, représentation qui est resté un invariant de la mémoire brestoise. Les plans exposés dans la salle d'enquête portaient, en bas à droite, une rose des vents dominants, qui semble avoir donné des idées aux propriétaires associés : les vents les plus fréquents proviennent effectivement du sud-ouest, direction qui est approximativement celle des principales rues prévues par l'urbaniste en direction de la mer. Mais c'était déjà le cas avant la guerre des rues les plus bourgeoises, notamment de la rue Voltaire et de la rue du Château. Seule la rue de Siam formait un coude à son extrémité.

L'Association des propriétaires n'en anathémise pas moins vigoureusement le projet : «En tant que vieux Brestois, nous estimons que la largeur des rues secondaires, leur orientation et leur caractère rectiligne les exposent directement à l'action des vents régnants, ce qui serait de nature à nuire à la santé de la population»<sup>28</sup>. Un propriétaire renchérit à titre individuel : «Brest est une ville presque continuellement battue par les vents marins qui rendront bien souvent impraticables certains de ces grands boulevards et jardins». La pétition du 6 septembre 1946 reprend ces arguments, que le conseil municipal, bien absent du débat jusqu'au 4 septembre où il fut appelé à formuler un avis, avait lui aussi opposé au plan de reconstruction : «Il est inutile et dangereux de donner à ces rues une largeur excessive, car elles sont exposées aux vents venant de l'ouest et du sud-ouest». Un propriétaire que l'on retrouvera au bureau de l'Association syndicale de reconstruction, avocat, donne sans doute la clef de cette opération réussie de pression sur l'urbaniste par la formation d'une opinion publique<sup>29</sup>. Enchérisant sur la protestation classique contre l'élargissement des rues, il réclame de surcroît l'abandon d'un projet de plantation d'arbres sur les trottoirs qui aurait imposé l'élargissement de ces derniers. Il poursuit en dénonçant «l'élargissement démesuré des sections des rues sus-indiquées, ayant pour conséquence l'expropriation d'une fraction du sol, rendant très difficile le remembrement, au plus grand désavantage des propriétaires riverains [...]». En résumé, réduit en surface, réduit en hauteur, notre quartier que l'on a nommé le quartier résidentiel, deviendra un quel-

<sup>28</sup> Arch. nat., CAC, 790 744 AFU 4428 ; de même pour les citations suivantes.

<sup>29</sup> Les urbanistes n'étaient pas en reste : le compte rendu d'une réunion d'inspecteurs généraux de l'Urbanisme, tenue le 7 mai 1945, conseille aux urbanistes de créer des comités officiels (syndicats ouvriers, associations de sinistrés...) et de «faire un travail de propagande capable de créer un climat favorable» : Arch. nat., CAC, 777 82 AT 274.

conque quartier, étriqué, rapetissé». Ainsi passe-t-on de la crainte d'une réduction des parcelles par l'élargissement de la voirie à la construction d'une représentation météorologique et architecturale qui, au demeurant, desservait la ville : commerçants et professionnels du tourisme s'en aperçurent un peu tard, et durent alors produire d'autres discours.

Les propriétaires eurent en partie gain de cause : Jean-Baptiste Mathon abandonna ses arbres et, le 3 mai 1947, devant le Comité national d'Urbanisme, l'urbaniste en chef Joseph Marrast, qui rapportait sur le plan de reconstruction et d'aménagement, proposa la réduction de la largeur de la rue de Siam et des rues adjacentes, ainsi que de la superficie de la place de la Liberté<sup>30</sup>.

On est bien loin du mythe d'un plan autoritairement imposé par un urbaniste hautain à une ville rétive, bien loin aussi des véritables conflits qui agitèrent des villes comme Lorient ou Saint-Dié, lesquelles rejetèrent radicalement les avant-projets, voire l'urbaniste lui-même. Dans ce jeu négocié entre public et privé, dans ce concours de la voirie et des façades privées à la formation de l'espace public, on ne peut manquer d'être surpris par la faiblesse du rôle dévolu au conseil municipal par la procédure ; seul le maire, parfois accompagné de quelques adjoints, se rend régulièrement au ministère. On croirait que les autorités municipales voient leur propre espace leur échapper. En fait, on va les voir au contraire agir vigoureusement, et avec un certain succès, dans deux domaines qui étaient de leur compétence : les rapports avec la Marine nationale, et les rudes négociations budgétaires permettant d'accélérer ou risquant de retarder la construction des ponts sur la Penfeld.

### III – Le conseil municipal intervient

La position de la Marine était complexe : d'une part, elle venait de transférer la plus grande part de ses forces à Toulon, laissant les Brestois amers et inquiets pour l'avenir de l'arsenal. On parlait déjà, alors, de reconversion. D'autre part, elle ne voulait pas lâcher un pouce de son emprise foncière. Tout en conservant la Penfeld dont la chute du pont National avait pourtant montré à quel point elle était facile à bloquer, elle voulait étendre ses installations vers l'ouest et même vers l'est, où elle voulait installer un petit chantier naval à l'emplacement d'une poudrerie désaffectée. Jean-Baptiste Mathon, qui ne voyait pas d'autre avenir à Brest que le maintien d'activités dépendant de la Marine, avait accédé à ces demandes.

<sup>30</sup> Arch. nat., CAC, 790744 AFU 4429.

Le plan d'aménagement prévoyait tout d'abord l'abandon par la Marine de la plupart des terrains qu'elle possédait dans l'intra-muros, en échange de terrains de compensation destinés au logement des officiers ou des ouvriers de l'arsenal, et surtout d'une gigantesque bande de plusieurs kilomètres de long et d'une profondeur de 500 mètres vers l'ouest, destinée à l'extension des installations de constructions navales. Cette zone enserrait des quartiers habités et peu sinistrés, qu'il allait falloir raser, et comportait d'importantes servitudes *non aedificandi*. Enfin, la Marine se réservait le plateau du château pour y installer la nouvelle préfecture maritime, le terre-plein bordant la mer au pied du château, propice à des activités nautiques de plaisance, l'hôpital maritime et le plateau de Keroriou, tous deux situés dans la ville reconstruite ; je passe sur des parcelles de moindre importance.

Ce fut un tollé, qui raviva la vieille opposition entre les deux populations de Brest, la civile et la militaire<sup>31</sup>. Les acteurs étant déjà connus, je ne les présenterai plus, non plus que les cotes d'archives déjà référencées (dossiers des enquêtes d'utilité publique, délibérations du conseil municipal). Un premier terrain d'affrontement est celui de l'emprise nouvelle à l'ouest : le 26 juillet 1946, la chambre de commerce s'inquiète du sort des commerçants expropriés ; lors de l'enquête de l'été 1946, l'Association des propriétaires proteste «énergiquement contre l'importance excessive de la zone que la Marine s'est fait réserver le long du littoral». Une pétition des propriétaires de la rive droite – rive plus populaire que la rive gauche – est déposée lors de l'enquête. Le commissaire-enquêteur lui-même, dans ses conclusions, propose «une intervention énergique auprès des pouvoirs publics pour obtenir la réduction considérable et l'abandon en certains points des zones revendiquées pour la Défense nationale pour la Marine.» La pétition du Touring Club et de l'Automobile Club enfonce le clou : «Expansion exagérée de la Marine nationale qui, s'étendant sur la totalité du rivage de la ville, ne laisse plus à celle-ci d'accès libre à la mer, ce qui constitue un comble pour un port situé sur une rade aussi attractive et touristique que la rade de Brest.» – et en profite pour demander le libre accès du public aux grèves ou plages qui risquent de se trouver encloses dans l'enceinte de l'arsenal.

Dans sa délibération pour avis du 4 septembre 1946, le conseil municipal inclut le problème dans les réserves émises quant au plan de reconstruction, à ce stade de rédaction<sup>32</sup> : les échanges de terrains doivent être

<sup>31</sup> L'armée de terre, présente jusque là, a décidé de se désengager. Les transactions sont donc aisées en ce qui la concerne, et permettent d'ailleurs de trouver une partie des terrains de compensation.

<sup>32</sup> A cette occasion, il reprend les arguments des propriétaires concernant la voirie et les vents, en se trompant d'orientation : les vents d'O-SO rendraient «impraticables» des rues qui sont en fait orientées au sud-sud-est !

strictement limités aux besoins de la Marine ; la bande des 500 mètres doit tenir compte des immeubles déjà construits et qui abritent de nombreuses familles, le terre-plein du château doit revenir à la Ville.

Impavide, l'ingénieur en chef des Travaux maritimes répond, le 7 novembre 1946, qu'il faudrait encore prolonger la bande des 500 mètres, restituer à la Marine un îlot du centre, situé au-dessus d'un souterrain, lui attribuer un nouveau terrain de sport, et lui conserver le terre-plein du château. Un plan émanant du Comité de reconstruction immobilière, rattaché aux services de la Marine, révèle par un travail aux crayons de couleurs des propositions systématiques d'empiètement sur la nouvelle voirie urbaine surplombant la Penfeld<sup>33</sup>. C'est la guerre foncière, dont les péripéties ne peuvent être rapportées ici tant elles occupent de place y compris dans les archives des services centraux. Le problème, dissocié par le Comité national d'urbanisme en raison de son caractère sensible (séance du 3 mai 1947, en présence de Jules Lullien), est à l'origine de nombreuses retombes. Pour finir, le conseil municipal, qui cette fois est le fer de lance du conflit<sup>34</sup> obtient d'importants aménagements sur la zone des 500 mètres, et quelques autres, mais en quelque sorte par défaut : une lettre du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme au ministère de l'Intérieur, datée du 12 février 1949, portant sur la zone ouest et le chantier naval prévu à l'est, au Moulin Blanc, porte une mention manuscrite révélatrice : «La Marine n'a pas les crédits pour l'opération Ouest Penfeld»<sup>35</sup>. Le 29 octobre 1949, autre lettre du M.R.U (signée par Pierre Randet, directeur à l'Aménagement du Territoire) au secrétariat d'État à la Marine : l'abandon faute de crédits de trois zones à l'ouest de la Penfeld est une bonne chose, mais le problème de la compénétration des deux domaines reste posée. De manière générale, le M.R.U incline à appuyer la Ville face à la Marine ; lors de ces transactions, le maire, le délégué départemental et les services centraux du M.R.U forment un triangle de poids. Différent des réseaux de propriétaires, dont la compétence juridique est ici nulle, c'est un réseau administratif qui fonctionne dans les règles. Mais toute règle engendre sa transgression, et le conseil municipal se sent parfois bien faible.

Fin 1946 en effet, la Marine, pressée de loger les travailleurs dont elle a besoin pour faire fonctionner l'arsenal, prend possession avant la fin des procédures d'expropriation de terrains privés qui lui avaient été attribués sur le papier comme terrains de compensation : nouveau tollé au conseil

<sup>33</sup> Arch. nat., CAC, 790744 AFU 4429.

<sup>34</sup> Le Touring Club fait tout de même intervenir son président national dès le 11 avril 1945 pour que le château ne soit pas confisqué par la Marine, et que le projet d'avant-guerre d'un musée maritime y soit réalisé : Arch. nat., CAC, 770744 AFU 4432.

<sup>35</sup> Arch. nat., CAC, 790744 AFU 4432, de même que la lettre suivante.

municipal du 8 août 1947, invité à donner un avis en vue de la procédure d'utilité publique et d'urgence des acquisitions nécessaires à la Marine..., acquisitions déjà effectuées de façon sauvage, et dont la régularisation est demandée alors que les fondations des futurs immeubles sont déjà finies ! Exclamations, propositions de refus... Un conseiller accuse la Marine de «manquer de déférence vis à vis du Maire». Fait exceptionnel, l'avis est défavorable «pour le principe». Le 12 septembre 1947, nouveau voeu : «Nous votons contre en raison du fait que le conseil municipal n'a pas été convoqué à temps et que les travaux ont commencé trop tôt». Le 26 octobre, le conseil récemment renouvelé entend la lecture d'un échange de lettres dans lesquelles Marine et M.R.U se renvoient la balle, la Marine accusant le M.R.U d'avoir pris du retard dans les procédures, en conséquence de quoi «mes services ont procédé eux-mêmes aux formalités d'expropriation», ce que Maurice Piquemal considère comme une violation de la légalité. La crise cette fois s'éteint d'elle-même, des accords ont été trouvés avec les propriétaires, mais confirme et amplifie encore une atmosphère de défiance et, de la part du conseil municipal, une rancœur due à une attitude de son partenaire qui est ressentie comme de l'arrogance. Ces attitudes tendent à transformer chaque problème d'aménagement en un bras de fer entre les deux autorités, ce que confirme encore le dossier de la construction des ponts sur la Penfeld.

La Marine, ayant conservé la Penfeld dans son domaine, avait logiquement des exigences techniques lourdes envers la conception des nouveaux ponts : ils devaient soit avoir un tirant d'air très élevé, soit être mobiles sans pour autant risquer d'obstruer l'embouchure. Ce cahier des charges augmentait évidemment les coûts, majoritairement à la charge de l'État. C'est alors non plus un triangle, mais un quadrilatère qui est en jeu, le ministère des Finances étant fondé à dicter ses choix : soit faire moins, soit retarder la réalisation.

Le projet de financement est présenté au Comité technique du M.R.U le 15 mars 1946 par Joseph Marrast ; il conditionne l'avis du Comité sur l'ensemble du plan de reconstruction. Le pont fixe, principal axe de dégagement du nouveau Grand Brest, est prioritaire ; il sera financé sur les dommages de guerre de l'ancien pont mobile, le complément étant couvert par le ministère des Travaux publics au titre de déviation d'une route nationale ; mais Joseph Marrast ne s'attend pas à ce que le ministère des Finances facilite l'opération. Le pont mobile devra être financé par la Ville, la Marine contribuant à hauteur des excédents liés aux sujétions spéciales qu'elle demande<sup>36</sup>. Le projet semble équitable.

Mais le 29 novembre 1946, les choses se gâtent : la Marine réclame un rehaussement du pont, de 40 à 46 mètres de tirant d'air, et veut entamer

<sup>36</sup> Arch. nat., CAC, 790744 AFU 4427 ; même cote pour la suite des transactions.

la falaise pour créer une nouvelle rue en contre-bas, le long de la Penfeld, ce qui obligerait à allonger le pont dont la portée, viaduc d'accès compris, est déjà considérable. En conséquence, le ministère des Travaux publics ne veut plus financer une chaussée de 9 mètres, mais de 7 mètres seulement. Cela ne permettrait pas aux véhicules de se doubler, et créerait des ralentissements sur une portion non négligeable de ce qui devait devenir la principale voie de dégagement du Grand Brest. Le conseil municipal s'enflamme : «La Marine veut absolument noyer Brest !... J'estime, tout de même, qu'il est temps que la Marine cesse de brimer Brest... La Marine nous crée toutes sortes de difficultés. A chaque instant elle fait surgir de nouvelles prétentions, atermoie». C'est le début d'une longue bataille pour obtenir le maintien d'une chaussée automobile de 9 mètres et de trottoirs de 3 mètres. La solution est à Paris : Jules Lullien intervient auprès du M.R.U, du ministère de l'Intérieur, par lettres ou par audiences.

Le 26 mars 1947, Jules Lullien rend compte d'une réunion à Paris au M.R.U : ce dernier prendra à sa charge une largeur de 8,25 mètres si les Travaux publics financent le reste ; le 19 mars, une délégation des parlementaires membres du conseil municipal (compte tenu du mode de scrutin à ce moment en vigueur, ils sont quatre) avait été reçue par le directeur des routes, qui ne comprenait pas bien cette lutte pour des centimètres. Jules Lullien insiste : «Ce n'est pas un pont uniquement urbain ; tout le trafic vers l'ouest et le nord-ouest passera par cette voie». Le 12 septembre 1947, lors du dernier conseil qu'il préside, Jules Lullien, juste rentré de Paris, annonce qu'il a reçu de très bonnes nouvelles. La Marine a payé sa quote part ; les deux ponts pourraient même être construits simultanément.

Le dossier n'était pas clos, la négociation suscita encore un abondant courrier, mais la chaussée de 9 mètres fut effectivement réalisée. Le contraire aurait été catastrophique pour le temps présent : le pont de l'Harteloire, malgré ses trois voies est aujourd'hui fréquemment embouteillé. Ce n'est pas d'un bras de fer qu'il s'agit ici : la Marine s'est contentée de poser ses conditions et de s'y tenir, en quelque sorte, passivement. C'est la négociation entre le conseil municipal – en fait, la municipalité et les élus nationaux présents au conseil – et les services de l'État qui a permis de débloquer la situation.

La reconstruction de Brest n'a pas été une entreprise monolithique : à travers trois études de cas, on a vu des propriétaires tisser leurs réseaux et faire preuve d'initiative dans le cadre d'une législation d'apparence contraignante, une ville désespérant de modérer les appétits de son maître tutélaire, mais parvenant parfois à en desserrer l'étreinte, une municipalité se montrant capable de défendre par une négociation tenace avec l'État un projet dont elle jugeait la réalisation indispensable, et qui était sorti bien avant la fin de la guerre de l'imagination de deux aménageurs qui furent

eux aussi d'efficaces négociateurs. Le plan de reconstruction et d'aménagement n'était pas intangible : il offrait un champ au jeu des acteurs qui savaient s'en emparer – quitte à récriminer contre son caractère autoritaire dans le cadre de négociations difficiles, afin de fragiliser leurs adversaires-partenaires. Il reste en tous cas le lieu de production d'archives qui permettent de lire autrement le parcellaire, la voirie et les façades – voire les multiples personnalités – de la cité reconstruite.

Pierre LE GOÏC

## RÉSUMÉ

La reconstruction d'une ville sinistrée permet l'observation dans la courte durée de phénomènes habituellement séculaires. Jeux et enjeux de la ville brillent alors d'un éclat exceptionnellement vif mais éphémère : plus que dans une mémoire oublieuse de ces temps trop brefs, c'est dans les archives que l'on en trouve la trace.

Brest passe pour avoir été reconstruite de façon autoritaire, sans qu'il fût tenu compte des désirs de ses habitants. L'examen des archives produites pendant cette période fait apparaître au contraire la relative souplesse des directives de l'État et de ses services d'urbanisme, et le foisonnement des initiatives issues de milieux aux intérêts contradictoires vigoureusement défendus : propriétaires sinistrés, municipalité, Marine nationale, délégation départementale du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme. La ville reconstruite et ses diverses personnalités furent pour une grande part la résultante de ces forces affrontées.