

chefs devant des cours de justice ou des tribunaux militaires et ils s'en tirent par des non-lieux (Rivière, affaire Harnay en 1950). Seul Yves Redier³⁹, devenu responsable du Parti républicain de la liberté (PRL, droite) en région parisienne, est condamné le 19 décembre 1946 (deux ans de prison, vingt ans d'indignité nationale) malgré de nombreux appuis (Brunerie, le général Masnou, chef régional de l'ORA, Bourgoïn, le chef des *Special Air Service* [SAS] de Saint-Marcel). La vindicte de Claude de Neuville, responsable du ravitaillement à Quimper et frère du chef de l'ORA tué par les Allemands lors de l'attaque du maquis, a pesé lourd. Il a accumulé contre Redier les plaintes de paysans obligés de livrer leurs denrées aux FFI. Assurément, *Hôtel de Bretagne* est un livre qui se lit bien. La démarche de micro-histoire permet d'éclairer, sans complaisance, les diverses facettes d'une période qui a marqué la mémoire locale.

Christian BOUGEARD

Noël GUETNY, Bernard BILLON, *Saint-Nazaire : la reconstruction (1945-1965)*, Le Faouët, Liv'Éditions, 2018, 280 p.

Cet ouvrage est dû à deux auteurs : Noël Guetny a été directeur général des services de la ville de Saint-Nazaire ; Bernard Billon, cadre de santé publique, a réuni la documentation et l'abondante iconographie pour cette évocation de la ville où ils ont tous deux conduit leur carrière. Dernière ville libérée en 1945, trois jours après l'armistice, Saint-Nazaire a connu le sort de nombreuses villes de la façade atlantique. Retrouvant une ville en ruines, les Nazairiens ont entrepris une tâche de reconstruction qui va s'étendre sur deux décennies. L'ouvrage, préfacé par Joël Batteux, maire de 1983 à 2014, livre la chronique de ces vingt années, sous la forme de vingt-trois chapitres thématiques qui reconstituent, au travers de l'évocation du bâti, autant de séquences de la vie nazairienne.

L'introduction pose les premiers jalons historiques d'une reconstruction qui débuta officiellement, comme bien d'autres, avant la fin du conflit. Outre les statistiques tristement parlantes du nombre de bâtiments détruits ou endommagés – il en restait 100 considérés comme intacts –, ces premières pages restituent les principales étapes de la reconstruction. Les choix qui orientèrent très tôt la future organisation spatiale sont fixés par Noël Le Maresquier, architecte en chef dès sa nomination. Le plus spectaculaire est sans doute la mise en place d'une zone sans constructions qui décale l'implantation de la ville de 500 mètres vers l'ouest. La reconstruction éloigne ainsi la ville de son activité portuaire, en laissant à celle-ci une confortable marge d'extension. Cette transformation se double d'une réorientation : l'axe principal, désormais nord-sud, allait désormais relier la nouvelle gare à l'hôtel de ville. L'emprise totale de

39. Yves Redier était le beau-frère du futur général Pâris de Bollardière, grand résistant.

l'urbanisation prévoit une extension vers l'ouest, avec l'objectif d'accueillir 80 000 habitants, soit près du double de la population recensée en 1936.

Le désir légitime de se projeter vers l'avenir n'excluait pas de garder la trace des années de guerre. Sous le titre « Devoir de mémoire », le premier chapitre revient sur l'opération Chariot de 1942, menée par un commando britannique et destinée à mettre hors-service la forme-écluse Joubert. Le résultat militaire ne fut obtenu qu'au prix d'un très lourd bilan humain, que rappelle la stèle installée dès le début de la reconstruction, le 2 août 1947.

Comme dans la plupart des reconstructions, une première phase de quelques années est faite de déblaiements, de déminage et de baraquements. C'est ensuite un centre commercial provisoire qui offre un abri aux soixante-quinze premiers commerces, et donne surtout le signal concret du début du travail des bâtisseurs. Le texte restitue l'euphorie et le soulagement qui marquent l'atmosphère de cette inauguration en septembre 1947. Destiné à être rapidement supplanté par la « vraie » avenue commerciale (l'avenue de la République), ce centre accueillera progressivement d'autres activités, scolaires et associatives, avant d'être abandonné en 1974. Dès 1948, cet équipement est complété par une criée qui permet à l'espace portuaire de retrouver son animation.

L'évocation de la reconstruction des écoles restitue clairement le rythme soutenu des chantiers, qui se traduisent par la livraison de groupes scolaires entiers à chaque rentrée. Il est vrai que la démographie de l'époque était particulièrement porteuse, et que le nombre d'élèves attendus en 1960 avoisinait les 10 000 enfants d'âge scolaire. Après des débuts marqués par les occupations provisoires des rares locaux encore en état, le défilé des inaugurations s'enchant de la modernité des nouvelles structures. Pour autant, sous le poids du nombre, la standardisation s'imposera rapidement, au prix peut-être d'une moindre qualité. L'enseignement secondaire, pour sa part, fait l'objet d'un exposé où transparaissent les débats du moment autour des politiques publiques – et privées – de l'enseignement : laïcité, mixité, orientation et programmes, dans un contexte de transformation profonde de la société. On relève, par exemple, que l'Institution Sainte-Anne, d'abord orientée vers la formation des « maîtresses de maisons », ouvre rapidement des sections dédiées à la formation professionnelle de ses élèves.

L'hôtel de ville, inauguré en 1960, marque le terme de la composition urbaine mais aussi, symboliquement, celui de la reconstruction. Œuvre de Michel Roux-Spitz, il forme avec la gare de Le Maresquier les deux pôles des « Champs-Élysées » nazairiens, l'avenue de la République, principale dorsale de la ville sur plus d'un kilomètre réalisée après un vaste remembrement. Elle ne représente pourtant qu'un centième du réseau viaire, considérablement élargi et étendu par la reconstruction. Parmi les équipements, la reconstruction du centre hospitalier n'a pas été négligée par les deux auteurs, qui ont commencé leur carrière comme cadres de santé dans cet hôpital considéré à l'époque comme « le plus moderne de France ».

En revanche, même distinguées par les labels patrimoniaux du ^{xx}^e siècle, les églises n'ont guère structuré le paysage urbain. Les auteurs rappellent que la partie agglomérée de la ville n'en comptait que deux avant-guerre, ce qui explique la relative modestie de leur présence dans la ville reconstruite, en dépit de nombreuses œuvres d'art sacrées caractéristiques de son renouveau dans les années 1950. Il reviendra à d'autres constructions de frapper par leur dimension, au point que seule l'appellation de « buildings » semblera appropriée à leurs dix étages. Enfin, une place toujours à part est faite à l'encombrant cadeau de l'organisation Todt – la base de sous-marins –, et aux nombreux débats que suscita son éventuelle intégration au plan de reconstruction. Pour autant, elle traversera la période quasi intacte, et ne fera l'objet d'une véritable transformation qu'à la toute fin du ^{xx}^e siècle.

Une ville est faite d'habitations, assez peu évoquées dans le livre, sans doute parce qu'elles sont moins présentes dans la presse, les manifestations publiques ou même les cartes postales. De plus, l'État-assureur a volontiers considéré qu'elles relevaient essentiellement des propriétaires privés. Pour autant, les transformations induites par la reconstruction portent aussi sur des infrastructures dont la remise en état nécessite d'importants moyens. Les seize ponts en sont la partie la plus spectaculaire, mais les auteurs évoquent nombre d'ouvrages tout aussi nécessaires, de l'adduction d'eau à l'assainissement, de la construction des voiries jusqu'à l'aéroport.

Les nombreuses cartes postales qui illustrent l'ouvrage rendent compte des innombrables constructions caractéristiques de cette période. Mais elles témoignent également, à l'instar des coupures de presse qui les accompagnent, des activités qui ont formé le quotidien de la vie nazairienne.

À Saint-Nazaire, la ville ne pouvait renaître sans une reprise de son activité portuaire, et au premier chef celle de son activité de construction navale. Elle s'ouvre par deux chantiers de paquebots, reconstruits eux aussi : l'*Île-de-France*, lancé en 1926, et l'*Europa* de 1928 qui avaient été transformés en transport de troupes. Les chantiers nazairiens vont être chargés de les reconvertir en authentiques paquebots (le second rebaptisé *Liberté*), en reprenant en partie des éléments de décoration du défunt *Normandie*. Le chapitre se conclut par une évocation du mythique paquebot *France*, depuis les trois années de négociations précédant la décision de 1956, jusqu'à son désarmement en 1974. La reprise de l'activité des chantiers ne remise pas l'activité syndicale, qui se manifeste par des débrayages dès 1948 et, surtout, par les grandes grèves de 1955. Par ailleurs, la reconstruction sera aussi celle du tissu mutualiste, toujours très vivant, et de sa Maison de la mutualité en 1953.

Bâtie à partir de la fin du ^{xix}^e siècle, une autre ville se déploie vers le littoral atlantique. Le boulevard de l'Océan, fait d'hôtels particuliers et d'immeubles « de caractère », n'est à la Libération plus que son fantôme, au point que son premier usage est celui d'une zone de relégation : gravats de chantier, *blockhaus*, et jusqu'aux émissaires d'eaux usées de la ville en cours de reconstruction. Il faudra trois années,

de 1954 à 1957, pour que la façade balnéaire de Saint-Nazaire puisse de nouveau apparaître comme « une vraie plage civilisée ».

Les distractions, d'abord rares, suivront les installations progressives de cinémas, théâtres, salles et terrains de sport. L'actualité culturelle sera aussi marquée, en 1951, par le tournage des *Vacances de M. Hulot*. Mais l'une des grandes infrastructures restera le parc des sports du Grand-Marais, qui devait être parachevé avec la construction plus tardive, en 1970, de la « soucoupe » conçue par Gustave Joly, Louis Longuet, René Rivière et Roger Vissuzaine. Plus inattendue, la place revendiquée par Saint-Nazaire dans le développement d'une activité encore considérée comme sportive : le camping.

En forme de postface, la dernière partie est dédiée au maire qui aura œuvré à la plus grande partie de cette reconstruction : François Blancho (1893-1972), à la tête de la municipalité de 1945 à 1968, dont l'ouvrage restitue une des rares déclarations écrites.

Parfois emportés par l'enthousiasme devant le travail accompli, les auteurs ne font qu'incidemment place aux débats ou aux contradicteurs qui ont pu se manifester au cours de la période. Mais ce livre foisonnant et très détaillé est un nécessaire témoignage de l'œuvre collective d'une génération de Nazairiens. Loin de n'être qu'un hommage – mérité – aux reconstruteurs de la ville matérielle, architectes et bâtisseurs, entreprises et administrations, l'ouvrage présente toutes les facettes des deux décennies pendant lesquelles tous les aspects de la vie urbaine se sont réinventés. Plus qu'une reconstruction, une renaissance.

Patrick DIEUDONNÉ

Annie-Claude BALLINI (coord.), *Beauport. L'abbaye prémontrée de Bretagne. Histoires et vie quotidienne*, Paimpol, Association des amis de l'abbaye de Beauport, 2018, 336 p.

Le présent ouvrage composé dans la suite, la forme et l'esprit de *Beauport. Huit siècles d'histoire en Goëlo*, paru en 2002, est le quatrième proposé par l'Association des amis de l'abbaye de Beauport qui publie par ailleurs la revue *Les Cahiers de Beauport* dont quelques articles ont ici été repris. De format carré dans une mise en page aérée, il est agréablement illustré de dessins, pastels, photos, reproductions de documents originaux judicieusement distribués. Dix-sept auteurs y présentent pas moins de vingt-neuf articles de longueur variée – 3 à 26 pages – et d'intérêt historiographique inégal.

La distribution de l'ouvrage en cinq parties : « Origine et fondation » ; « Territoire et société » ; « Spiritualité » ; « L'abbaye sous l'Ancien Régime, ^{xvii}^e et ^{xviii}^e siècles » ; « Clichés d'abbaye », manifeste la volonté d'échapper au canevas stéréotypé qui