

La reconstruction des villes françaises après 1945

En 1945, la France détruite et appauvrie devait faire face à des dégâts matériels immenses, accumulés depuis la campagne de France de mai 1940. Si les destructions avaient touché presque tout le territoire, les villes avaient payé un tribut beaucoup plus lourd que les campagnes aux opérations militaires. Les combats d'infanterie avaient été relativement circonscrits, alors que la guerre aérienne avait avant tout visé les entreprises industrielles, les installations portuaires et les voies de communication. En 1945, 1 800 communes furent déclarées sinistrées, c'est-à-dire détruites à 75 %. Parmi elles, on comptait la majorité des villes de plus de 100 000 habitants (quinze sur dix-sept) et la plupart des ports, à l'ouest comme au sud. Deux millions et demi d'immeubles avaient été détruits, ce qui laissait près de cinq millions d'habitants, soit un huitième de la population, sinistrés. Autant que la restauration de la légitimité républicaine, la reconstruction immobilière était une nécessité urgente, une cause nationale. Contrairement à ce qui s'était passé en 1918 pour la réparation des ruines des treize départements du Nord et de l'Est ravagés par la guerre de tranchées, la reconstruction de 1945 fut fermement dirigée par l'État. Celui-ci fit de l'indemnisation et de la réparation des dommages une mesure de justice et le prélude à la modernisation du pays.

Une reconstruction dirigée par l'État

La reconstruction des lieux ravagés par les opérations militaires de la Seconde Guerre mondiale a commencé dès l'automne 1940¹. À cette date le gouvernement de Vichy a mis en place des structures administratives qui perdureraient après la guerre. En dépit de l'armistice de juin 1940, le pays continuait de subir les bombardements et les effets de la guerre entre l'Allemagne et les Alliés. Pourtant des équipes d'architectes

¹ VOLDMAN, Danièle, *La reconstruction des villes françaises de 1940 à 1954. Histoire d'une politique*, Paris, L'Harmattan, 1997.

et d'urbanistes commencèrent, sous la direction de ces nouvelles instances gouvernementales, à tracer des plans pour les cités détruites. Remis en question à chaque nouveau raid aérien, impossibles à réaliser à cause des pénuries et des exigences des autorités d'occupation, ces plans étaient néanmoins une préparation pour le futur temps de paix. Dès la Libération, le Gouvernement provisoire se servit de ces expériences. Sa première mesure fut, le 16 novembre 1944, de créer le ministère de la Reconstruction et de l'urbanisme (MRU), pour diriger les opérations. Tous ceux qui, architectes, urbanistes, géomètres, ingénieurs et techniciens, avaient œuvré « sous les bombes » entre 1940 et 1944, formèrent l'armature de cette nouvelle administration, fer de lance de la réparation des ruines.

Sa première tâche a été de s'assurer les moyens financiers d'opérations complexes où étaient imbriqués les intérêts des citoyens sinistrés et ceux des communes. La loi sur les dommages de guerre votée par le Parlement en octobre 1946 permettait à tous les sinistrés, particuliers et collectivités mêlées, de déclarer les dommages subis du fait de la guerre. Mais tout dommage n'était pas indemnisable. Les demandeurs devaient faire la preuve que la reconstitution de leur bien détruit n'était pas seulement une nécessité individuelle. Elle devait aussi être utile au « bien commun ». Autrement dit, les immeubles d'habitation, commerciaux ou industriels passaient avant les villégiatures et les biens immobiliers personnels étaient peu ou pas indemnisés. En contrepartie des sommes allouées, les futurs indemnisés (collectivités ou individus) devaient se soumettre à des règles contraignantes. Tout d'abord, les villages et les villes devaient obtenir leur qualité de « sinistrés », c'est-à-dire faire évaluer le taux de destruction au delà duquel les indemnités étaient accordées. Ensuite, ils ne pouvaient commencer à reconstruire avant d'avoir présenté au MRU un plan de reconstruction. Celui-ci était passé au crible par les techniciens du ministère qui ne l'approuvaient que s'il était conforme aux directives gouvernementales. La durée d'accomplissement de toutes ces démarches fut mise à profit pour débayer les quantités énormes de gravats qui encombraient les quartiers détruits et déminer les zones dangereuses². Pour bénéficier des indemnités, les particuliers, après avoir déclaré les pertes subies, devaient se grouper en associations, dites associations syndicales de reconstruction, accepter les localisations des nouvelles constructions, consentir aux normes de surface et de confort dictées par le MRU. Les chantiers étaient confiés à des urbanistes, des architectes et des entreprises, imposés depuis Paris et agréés par l'État.

Formes urbaines et architecturales

Ces contraintes administratives et financières étaient complétées par l'obligation de respecter quelques grands principes d'urbanisme. Tout d'abord, les urbanistes

² VOLDMAN, Danièle, *Le déminage de la France après 1945*, Paris, Éd. Odile Jacob, 1998.

voulaient que la reconstruction soit l'occasion d'adapter les villes aux temps nouveaux, synonymes de développement de l'automobile et d'une nouvelle répartition des secteurs productifs. Ce qui revenait à transformer une organisation spatiale héritée de l'âge classique et de l'industrialisation désordonnée du XIX^e siècle. À leurs yeux, il fallait supprimer les ruelles tortueuses bordées de taudis et assainir les quartiers où petits ateliers, usines polluantes et habitations populaires étaient enchevêtrés, source de maladies et d'insalubrité. C'est pourquoi tous les plans de reconstruction furent dessinés selon le principe de séparation des grandes fonctions urbaines, appelé zonage. Les entreprises sinistrées furent obligées de reconstruire leurs locaux dans les périphéries urbaines. L'espace libéré par ces relocalisations était destiné à la construction d'habitations plus spacieuses et moins denses. Les fonctions commerciales et administratives furent, elles aussi, regroupées dans des centres construits à cet effet, qui furent la grande nouveauté des villes des années 1950.

Pour obtenir ce desserrement spatial, il fut procédé à une recomposition des parcellaires. Ceux-ci, fruit d'une longue histoire urbaine, étaient fragmentés en une quantité de petites parcelles intriquées les unes dans les autres. Une vaste opération de remembrement fut entreprise. Elle était longue et complexe car il fallait obtenir l'accord des propriétaires et calculer les équivalences de surface, de situation et d'orientation. Un commerçant du centre ville, propriétaire d'une petite échoppe dans une fructueuse zone de chalandise, pouvait-il facilement accepter d'être relogé à plusieurs centaines de mètres de son ancien magasin où les clients risquaient de se raréfier ? Des négociations, parfois ardues, furent nécessaires pour aboutir à des solutions acceptables autant par les autorités que par les sinistrés. La recherche du consensus et de solutions amiables, les seules acceptables dans le contexte du retour à la démocratie, rendit les résultats du remembrement sans doute moins radicaux que ne l'avaient souhaité les urbanistes. Cette recomposition des parcellaires a permis un agrandissement et une régularisation générale des parcelles. Souvent, les sinistrés ont trouvé la physionomie de leur ville bien changée. Mais, avec le recul, et mis à part quelques exceptions dans les quartiers les plus détruits, cette opération complexe a respecté l'esprit d'avant destruction. Les villes du Val de Loire comme Blois, Orléans et à Tours en donnent de bons exemples.

Enfin, les urbanistes voulaient régulariser les voiries, nouvelle occasion de tractations complexes avec les riverains qui perdaient de précieux mètres carrés au profit de ce « bien commun » pas toujours facile à percevoir par des citoyens encore sous le choc de la guerre, de l'Occupation et de la perte de leurs biens. Partout, il y eut quelques grandes innovations, comme les larges avenues allant de la gare au centre à Caen ou à Saint-Nazaire, ou encore les percées joignant les portes à la cathédrale de Saint-Malo. Mais, de même que pour le remembrement, les urbanistes n'ont pas réussi à imposer partout des bouleversements majeurs et le tracé des nouvelles voies a subi des rectifications, qui, même importantes, se sont elles aussi coulées dans l'esprit des tracés anciens

Une fois ces principes affirmés auxquels il était difficile pour les cités détruites d'échapper, le MRU fit preuve, pour le choix des formes architecturales et urbaines, d'un pragmatisme plus consensuel. Même si chacun des ministres qui se sont succédé à sa tête avait des préférences artistiques connues, les reconstructions furent confiées autant aux partisans du Mouvement moderne en architecture qu'aux tenants de l'architecture classique enseignée à l'École des beaux-arts. On peut distinguer schématiquement quatre types de reconstruction.

Quelques cités furent choisies pour le symbole que leur destruction représentait. Ainsi, à Oradour-sur-Glane, village du Limousin incendié lors de la retraite des armées allemandes en juin 1944, il fut décidé que les ruines seraient conservées pour témoigner du drame vécu par ses habitants et qu'un nouveau bourg serait édifié à quelques centaines de mètres de son ancien emplacement, transformé en mémorial à ciel ouvert. Cette conservation des ruines portant témoignage des horreurs de la guerre fut exceptionnelle. De même la tentation de ne pas reconstruire certaines cités très détruites sur leur ancien emplacement, comme Dugny et Lorient, fut écartée devant la levée de bouclier que cette perspective souleva parmi les habitants. En définitive, les reconstruteurs préférèrent partout regarder vers l'avenir et bâtir pour effacer les ruines.

Autre radicalité, celle des architectes du Mouvement moderne prêts à profiter de la table rase engendrée par les bombes pour rebâtir entièrement selon leurs principes fonctionnalistes. Ils eurent satisfaction au Havre reconstruit par Auguste Perret, introducteur du béton dans les bâtiments civils. De même Royan, qui avait perdu nombre de ses édifices rococos construits la fin du XIX^e siècle quand la station balnéaire s'était développée, fut confié à l'architecte bordelais Claude Ferret³. Quant à Sotteville-lès-Rouen, la ville fut reconstruite par Marcel Lods, architecte adepte de l'industrialisation du bâtiment depuis les années 1930.

À l'opposé, certains architectes, en accord avec la majorité des sinistrés, auraient voulu ressusciter les paysages d'avant la destruction. Ils plaidaient pour des reconstructions dites à l'identique qui s'appliquèrent à Gien, Saint-Malo, Saint-Dié ou Blois. À Saint-Dié, ce type de reconstruction fut le résultat de l'opposition des habitants au projet moderniste de Le Corbusier. Ils obtinrent gain de cause après une lutte entre le conseil municipal et le MRU. À Gien, Saint-Malo et Blois, l'attachement des communes aux formes anciennes fut relayé par les arguments économiques de ceux qui mirent en avant l'attrait touristique de leur ville.

Pourtant, dans l'ensemble, les reconstructions n'ont été ni totalement modernistes, ni totalement à l'identique. On peut parler de reconstructions « moyennes », c'est-à-dire d'opérations qui se sont efforcées de ne pas rompre trop brutalement avec l'histoire. Là, architectes et urbanistes ont recousu les tissus urbains dévastés et

³ RAGOT, Gilles, *Royan, l'invention d'une ville*, Paris, Monum/Éditions du patrimoine, 2003.

assuré la transition entre les bâtiments anciens réparés et consolidés et les quartiers totalement reconstruits. Marseille et Caen sont de bons exemples de ces reconstructions où l'équilibre entre l'avant destruction et l'après a été le mieux atteint⁴.

Il est vrai que pour arriver à ces solutions, il a fallu bien des débats entre architectes, urbanistes, représentants du MRU et élus. Ces derniers ont souvent été en désaccord avec les projets présentés par des praticiens étrangers à la ville ou à la région, peu au fait des traditions et des souhaits des habitants. Ceux-ci ont fait savoir à leurs représentants que les directives parisiennes, celles du MRU comme celle des « hommes de l'art », ne tenaient pas compte de leur situation spécifique et de leur volonté.

Relations entre local et national

L'histoire de la reconstruction peut ainsi être lue comme celle des rapports conflictuels entre le pouvoir central, qui établissait des règles générales strictes, et les municipalités, plus proches des désirs des sinistrés. Les habitants des villes détruites étaient peu au fait des débats entre écoles architecturales. Les immeubles de grande hauteur qui avaient la faveur des architectes du Mouvement moderne leur semblaient une importation « américaine », loin des traditions françaises auxquelles ils étaient habitués. Si quelques « gratte-ciel » avaient été édifiés dans les années 1930, comme ceux de Villeurbanne, fierté des promoteurs du logement social dans la banlieue lyonnaise, ils connaissaient surtout les immeubles de rapport du XIX^e siècle. Par ailleurs, les règles d'urbanisme élaborées depuis le début du siècle prônant la destruction des taudis, l'élargissement des ruelles et la disparition des petites industries dans les quartiers d'habitation, ne correspondaient nullement à leur vie quotidienne. Depuis le début du siècle, la cherté des loyers et l'étroitesse du marché du logement populaire les avaient cantonnés dans les immeubles mal entretenus et sans confort des quartiers aux rues étroites sans tout-à-l'égout.

Ce que les sinistrés voulaient avant tout, c'était retrouver, le plus rapidement possible, l'état antérieur de leur environnement familial, la réparation de leur toit, une indemnisation satisfaisante ou un relogement pas trop éloigné de leur ancienne maison. Les commerçants s'opposaient aux trop grands bouleversements des voiries ; ceux qui avaient rouvert leur négoce dans les baraques provisoires construites à partir de 1946, attendaient leur réinstallation dans leurs locaux primitifs. Ils n'appréciaient pas le béton et les toits en terrasse, ce que déploraient Le Corbusier et son ami Eugène Claudius-Petit. Cet actif ministre de la Reconstruction entre 1948 et 1953 regretta à plusieurs reprises le choix des Français, rétifs aux formes modernistes, allant jusqu'à les traiter de passéistes.

⁴ BONILLO, Jean-Lucien, « La reconstruction à Marseille. La bataille du Vieux-Port », dans Institut français d'architecture-Atelier du patrimoine de la ville de Marseille, *Marseille, la passion des contrastes*, Liège, Mardaga, 1991, p. 342-353.

Ce type d'architecture avait les faveurs d'une large partie du personnel du MRU, conquise par le slogan des corbuséens, « air, soleil, lumière », qui impliquait la destruction des îlots et la fin des alignements sur les rues, au profit d'immeubles perpendiculaires, bâtis dans des espaces verts. Le ministère voyait la reconstruction comme un tout auquel les mêmes solutions s'appliquaient. Les municipalités, elles, connaissaient leurs situations particulières. À Lorient par exemple, le premier plan de reconstruction prévoyait une vaste zone verte qui aurait isolé l'arsenal du reste de la ville, solution contraire au vœu du conseil municipal. Il fallut beaucoup de diplomatie et de négociations pour aboutir à un consensus. Ce fut également le cas à Marseille. Pas moins de trois grands projets furent élaborés avant que les immeubles du Vieux-Port ne soient reconstruits sans gratte-ciel et le long des anciens quais. À Dunkerque, c'est le remembrement qui opposa les associations de sinistrés à l'urbaniste en chef.

Malgré ces difficultés, peu à peu, tous les chantiers démarrèrent à partir de 1947, rendus plus urgents par la reprise démographique et économique. La fin de la reconstruction, au milieu des années 1950, a coïncidé avec les débuts de la construction de masse industrialisée et l'aménagement du territoire, directement issus des politiques de reconstruction.

Danièle VOLDMAN
CNRS-CHS Paris 1-Panthéon-Sorbonne