

LE " NOUVEAU BREST "

GRAND CENTRE MODERNE

par R. QUENTEL

L'ancienne Ville de Brest a pratiquement été anéantie au cours de la Seconde Guerre mondiale : 480 bombardements aériens effectifs, des combats terribles durant les six longues semaines du siège de 1944 sont venus à bout du grand port de guerre et de la vieille Cité.

Le bilan chiffré est significatif :

— 7.000 bâtiments anéantis, soit 53,8 % de destruction totale ;

— 4.000 très gravement sinistrés, soit 30,7 % ;

— 2.700 endommagés, soit 10,2 %.

En fait, seule une très faible surface du périmètre bâti (environ 5 à 6 % de l'étendue totale) a été épargnée par la guerre.

Les conditions d'une reprise de l'activité urbaine et professionnelle de l'agglomération apparaissaient si difficiles que des dispositions avaient été envisagées pour transférer vers d'autres centres ses services administratifs et économiques. Ces projets furent abandonnés à cause de la volonté affirmée de nombreux Brestois de rentrer malgré tout dans la ville, au cours de l'hiver 1944-45. Et la Reconstruction, du même coup, fut entreprise.

Elle est maintenant en grande partie réalisée ; elle a fait surgir du sol les immeubles d'une ville presque entièrement nouvelle qui, de même que la Base navale actuelle, n'a plus grands rapports avec le paysage urbain de 1939.

Quel est donc l'aspect du « nouveau Brest ? » En quoi se différencie-t-il de l'ancien ? et surtout, le nouvel aménagement urbain permet-il à la ville, mieux que l'ancien, d'exercer ce rôle de Grand Centre, que paraît impliquer le développement récent de ses fonctions locales et régionales ?

C'est ce qu'on peut rechercher en étudiant les transformations qu'apporte le Plan d'Aménagement de l'ancienne Ville de Brest.

LES DEFAUTS ORGANIQUES DE L'ANCIEN BREST

Telle qu'elle se présentait en 1939, l'agglomération brestoise prise au sens large du mot, c'est-à-dire la vieille ville intra-muros, ses faubourgs immédiats et ses trois digitations lancées vers les anciens bourgs ruraux de Saint-Marc, Lambézellec et Saint-

Pierre, souffrait de deux graves défauts : importance du morcellement, d'une part, avec mauvaises liaisons entre les quartiers ; très inégale répartition de la population, d'autre part. Les conditions géographiques rendent compte du premier défaut, cependant que le second s'explique surtout par l'histoire urbaine (voir figure 1).

1. — LE SITE

L'agglomération brestoise est établie face à la rade qu'elle domine, sur un plateau d'altitude moyenne de 100 m., morcelé en trois secteurs importants par les vallées encaissées de la Penfeld et des ses affluents notamment le ruisseau du Moulin-à-Poudre.

Il s'agit là d'un site d'autant plus mouvementé que les surfaces résiduelles du plateau donnent naissance à de multiples ruisseaux qui vont à la Penfeld ou directement à la rade par des vallons rapprochés aux versants raides. La Ville de Brest et ses annexes, enracinées dans cette topographie accidentée, se partage donc en plusieurs secteurs :

— En premier lieu, sur la rive droite, de la cote d'altitude + 7,00 et la cote + 95,00, s'étagent le vieux quartier de Recouvrance et son long faubourg qui s'étire dans l'ancienne commune de Saint-Pierre, aujourd'hui rattachée.

— Ensuite, le secteur de la rive gauche, très étendu du Nord au Sud et vers le Sud-Est, se partage lui-même en deux éléments de part et d'autre du thalweg très enfoncé du ruisseau du Moulin-à-Poudre : au Sud, s'étalent de la rive de la Penfeld et du rivage de la rade (cote + 5,00) à la surface supérieure du plateau (cote + 102,00), la vieille ville *intra muros* et « l'Annexion » jusqu'au « Petit-Paris » ; cet ensemble se prolonge au Sud-Est et à l'Est jusqu'au thalweg du « Vallon » par l'ancienne commune de Saint-Marc et l'écart du Pont-Neuf aujourd'hui rattachés. Au Nord, le long faubourg de Kérinou à Lambézellec s'étire jusqu'à la cote + 80,00 dans l'ancienne commune de Lambézellec, également rattachée aujourd'hui.

Cette disposition engendre déjà, en 1939, maintes difficultés d'autant plus que les voies de liaison urbaines de l'époque ne corrigent qu'imparfaitement ces inconvénients naturels : c'est ainsi qu'un seul pont important franchit la Penfeld et assure la liaison entre les deux secteurs de la ville *intra muros* ; encore est-il ouvrant afin que l'accès de la partie amont de la rivière soit possible pour les gros navires de guerre. Aucune communication importante n'existe entre les communes de Saint-Pierre et de Lambézellec, sinon par l'écart lointain de « Penfeld », à plusieurs kilomètres de Brest, ou par un petit pont de l'arsenal, d'accès difficile, au niveau de Kervallon. De même, la ville ne communique avec Lambézellec que par une voie passant à Kérinou et se divisant ensuite en deux embranchements vers la cité *intra muros* et la Place des Glacis. Les remparts entre quartiers ne sont donc pas commodes.

Mais le caractère accidenté du site engendre également des solutions de continuité dans la zone urbaine et particulièrement sur la rive gauche, au Sud, là où la ville atteint son maximum d'extension :

— Ainsi, la ville *intra muros*, rive gauche, est divisée en deux ensembles par un vallon débouchant dans la Penfeld et

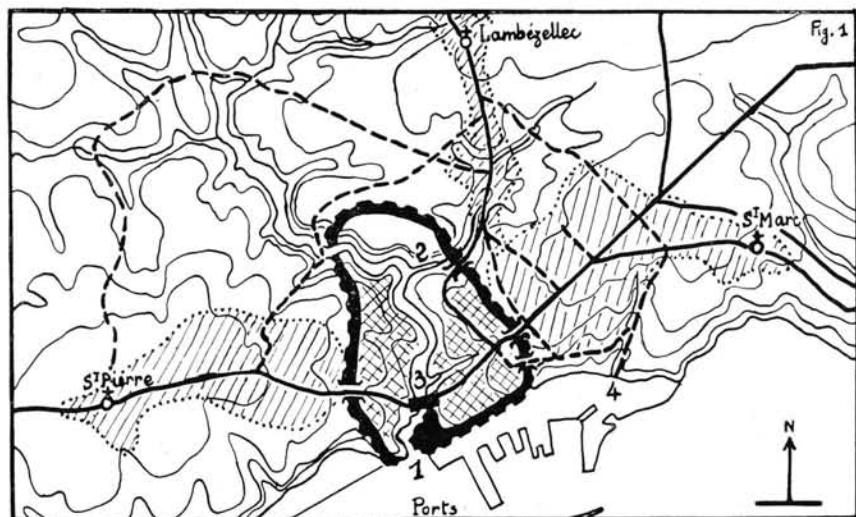


FIGURE 1. L'Ancien Brest. — Remarquer l'enceinte fortifiée et ses rares percées ; en quadrillage, la ville *intra muros* ; en hachures, la zone urbaine *extra muros* ; traits continus et pointillés : voies urbaines ; principaux obstacles : 1 la Penfeld, 2 le vallon du Moulin-à-Poudre, 3 la rue Pasteur, 4 la rue du Gaz.

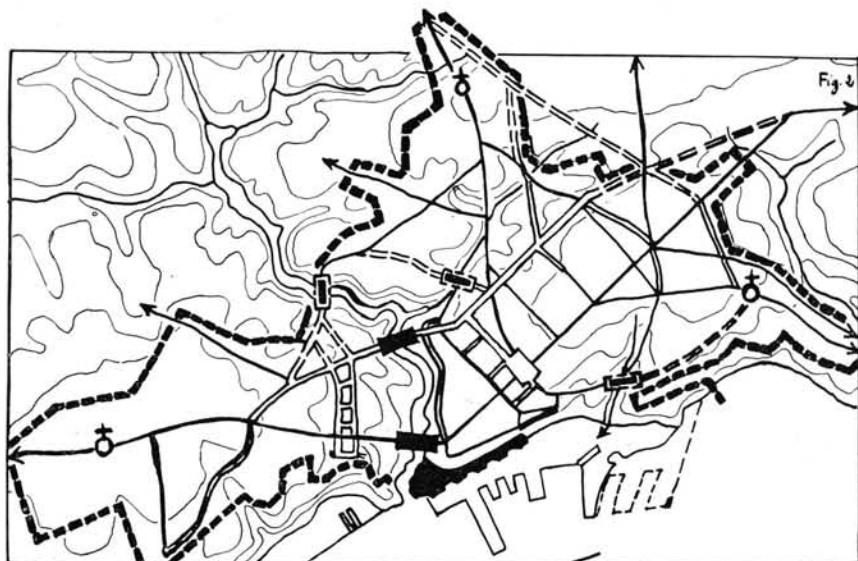


FIGURE 2. Le Nouveau Brest. — En gros pointillé, le nouveau périmètre officiel de l'agglomération ; remarquer les deux ponts sur la Penfeld et les autres ouvrages prévus, en pointillé ; les voies urbaines nouvelles sont figurées par un double trait.

Pour les deux figures. Equidistance des courbes : 20 mètres. Echelle : 1/40.000°.

occupé par la rue Louis-Pasteur ; pour passer de l'un à l'autre, il faut dès lors, dans la partie basse, emprunter d'interminables escaliers raides, glissants et sombres, ou contourner la dépression par le Nord-Est.

- Un vallon semblable, axé Nord-Sud, sépare les quartiers de « l'Annexion » au quartier Sud de Saint-Marc, de telle sorte que la seule voie de liaison avec cette commune doit passer au Nord de la dépression en s'articulant sur la rue Jean-Jaurès, à bonne distance du centre de la Ville.

Il faut mentionner enfin le rôle d'obstacle naturel joué par la ceinture de fortifications qui enserrait depuis le XVII^e siècle, la vieille ville. Ces remparts ont bien été déclassés en 1921 ; ils n'en constituent pas moins avec leurs puissants talus, leurs fossés profonds, leurs larges glacis externes, une barrière qui bloque la cité, l'isole du reste de l'agglomération. Seules quelques rares ouvertures y sont ménagées, par où passent des voies de liaison sinueuses. Un projet d'aménagement d'avant 1939 (Plan MÉLINAND) envisageait bien l'utilisation des remparts comme zone de verdure et la création de lotissements sur les glacis du Bouguen et de Recouvrance notamment. Cependant, cet obstacle difficilement réductible demeure encore en 1939 une gêne sérieuse au développement de l'agglomération.

En résumé, le « Grand Brest » de 1939, très étendu dans l'espace, manque nettement de cohésion du fait des multiples coupures naturelles qui le fragmentent et de l'insuffisance des moyens de liaison urbains. C'est là un grave problème que complique la persistance de frontières administratives entre les communes sur lesquelles s'étend l'agglomération.

2. — LA POPULATION URBAINE

Un autre problème important se posait en 1939, celui de l'inégale répartition de la population urbaine brestoïse.

Les chiffres du recensement de 1936 révèlent à ce propos un contraste très net entre la partie centrale de l'agglomération peu étendue et littéralement surpeuplée, et la vaste périphérie où les fortes densités n'apparaissent plus que par petits noyaux.

C'est la vieille ville *intra muros* qui forme ce centre si massivement habité ; il est évident que la population brestoïse s'y est entassée durant plusieurs siècles, à l'abri des puissantes fortifications. Pas un espace libre ! Les édifices administratifs, les casernes sont étroitement enserrés par les immeubles. Certains îlots, véritables chaos où les cours sont à peu près inexistantes, présentent des caractéristiques nettement insalubres, comme à Recouvrance et dans le quartier Keravel. Une telle structure explique les densités moyennes de 460 et 489 habitants à l'hectare ; ces mêmes densités, ramenées à la population municipale proprement dite, sont encore de 274 et 433.

Le problème du décongestionnement de ce centre surpeuplé avait déjà été étudié avant 1939, la solution envisagée par le Plan MÉLINAND consistant en l'utilisation des glacis de la ceinture fortifiée. Outre l'aération des quartiers *intra muros*, elle aurait assuré plus de cohésion à la zone agglomérée.

En effet, au-delà des fortifications, « l'Annexion » et les faubourgs immédiats du Pilier-Rouge, Kérinou, les « Quatre-Moulins » sont encore des secteurs urbains bien peuplés. A la

périphérie, la zone habitée se prolonge par des digitations étroites, de part et d'autre des voies d'accès aux bourgs de Saint-Marc, Saint-Pierre et Lambézellec. Entre ces prolongements urbains, c'est la campagne encore libre, proche de la ville, ouverte à elle.

Voilà sommairement définie la grande agglomération brestoïse de 1939, peu cohérente, mal organisée, poussée à la diable durant ses premiers siècles d'existence, vieille cité dont les problèmes ne pouvaient être résolus que lentement et partiellement, les mesures draconiennes ne se concevant pas en période normale.

La guerre est survenue qui a détruit une bonne partie de la ville et donné, en conséquence, aux urbanistes un libre et vaste champ d'opérations.

LES GRANDES LIGNES DU PLAN D'AMENAGEMENT DU NOUVEAU BREST

Le Plan d'Aménagement du « Nouveau Brest », ébauché dès 1941 et plusieurs fois remanié ensuite à mesure que s'amplifiaient les destructions, soumis enfin aux nombreuses formalités réglementaires, a été définitivement approuvé en Avril 1948, soit près de quatre ans après la libération de la Ville. Quelles en sont les idées directrices ?

Il n'est pas étonnant que la préoccupation essentielle de l'auteur de ce plan ait été de « réunir à la cité brestoïse tous les éléments épars qui constituent l'agglomération... » (d'après J. B. MATHON : « Note descriptive et justificative du Plan d'Aménagement de Brest ». Rapport dactylographié).

C'est donc avant tout un grand problème de circulation que l'on a cherché à résoudre, cependant qu'on prenait par ailleurs toute une série de dispositions concernant l'extension de l'agglomération, etc...

Sur la figure 2 apparaissent les principales améliorations que le Plan apporte aux communications, de manière que soit atténuée la gêne des obstacles naturels :

— Tout d'abord, la dépression de la rue Louis-Pasteur qui coupait en deux la vieille ville, disparaît par comblement à l'arrière d'un énorme mur de soutènement établi en bordure de la Penfeld. Sur la surface unie du plateau ainsi restituée, il a été possible de prolonger vers le Nord-Ouest le système de voies Sud-Est-Nord-Ouest qui existait au Sud-Est de la ville *intra-muros*. D'autre part un boulevard ceinture maintenant ce secteur sans aucune interruption.

Ainsi, il est désormais possible d'aller d'un point quelconque à l'autre de cet important quartier central en empruntant des voies directes et parfaitement adaptées à la circulation automobile, ce qui n'était pas le cas avant-guerre.

— Par ailleurs, une autre opération d'envergure a été réalisée : la puissante ceinture fortifiée est dérasée et son emplacement prévu pour l'aménagement d'une zone verte. Cette opération permet en outre, et c'est là le réel avantage qui en résulte pour les liaisons urbaines, de raccorder directement et à niveau toutes les grandes voies de l'ancien centre à celles des quartiers périphériques. Ainsi, huit rues larges et d'accès facile, au lieu de quatre étroites précédemment, rattachent

maintenant « l'Annexion » au centre, rive gauche ; cependant que sur la rive droite, Recouvrance et Saint-Pierre communiquent par sept voies au lieu d'une seule avant-guerre. Etant donné ces nouvelles conditions, si l'ancienne discontinuité de la zone urbaine doit subsister du fait de l'établissement de la ceinture verte prévue, l'isolement du centre de Brest est désormais rompu grâce à ces larges percées.

— Ensuite, c'est tout un réseau nouveau de voies de circulation entre les différentes parties éloignées de l'agglomération que prévoit le Plan.

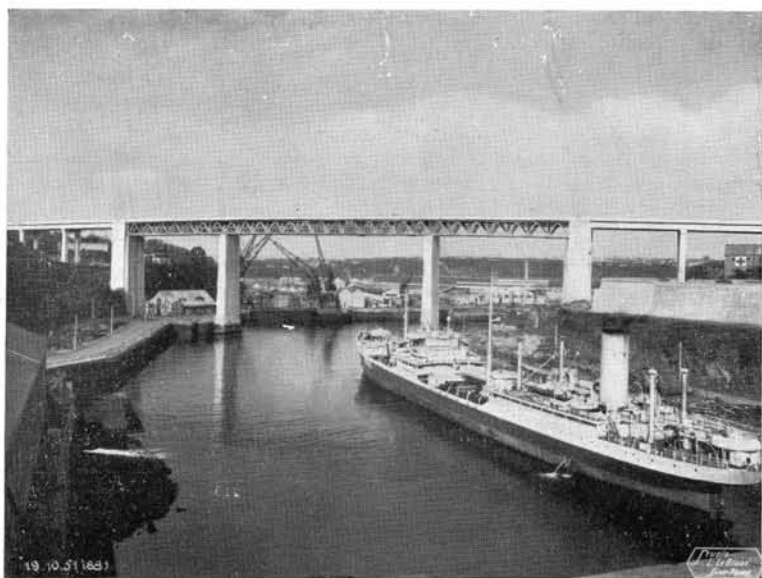


FIGURE 3. — Le Pont de l'Harteloire
nouveau trait d'union entre l'Est et l'Ouest de la ville

Photo L. Le Bigot, Saint-Pierre

Ce réseau s'articule sur un grand rond-point, celui du Petit-Paris au Nord-Est de la Ville et sur une vaste place centrale établie au carrefour des rues de Siam et Jean-Jaurès et des voies d'accès aux gares routières et des chemins de fer ainsi qu'au Port de Commerce. Il comporte essentiellement deux grands axes de circulation (au lieu d'un avant-guerre) orientés Nord-Est-Sud-Ouest, convergeants aux extrémités Ouest et Est de la Cité, parallèles durant sa traversée et fréquemment reliés l'un à l'autre par des voies transversales. Ils franchissent ainsi l'obstacle naturel de la Penfeld par deux grands ponts bien dégagés. Pour faciliter les relations entre les quartiers de la périphérie, le dispositif prévoit encore d'autres ouvrages d'art : entre Saint-Pierre et Lambézellec par Kervallon ; entre le Bouguen et l'Annexion ; entre le Centre et Saint-Marc par le Sud. Ces constructions doivent peu à peu vaincre les obstacles naturels qui morcellent l'agglomération. Enfin, les points extrêmes de la ville, c'est-à-dire les trois anciens bourgs, doivent être directement reliés entre eux par des voies extérieures évitant le centre de l'agglomération.

Plus de cohésion dans l'organisme urbain, portant plus de possibilités quant aux communications avec l'extérieur, voilà ce qu'apporte progressivement la réalisation de ces travaux.

Mais il est un autre problème qu'aborde aussi le Plan : problème tout aussi important : celui de la population urbaine. Le chiffre de 200.000 habitants — calculé en tenant compte de la possibilité d'une augmentation du chiffre actuel de la population — a été retenu pour l'étude et la délimitation du périmètre d'agglomération. Celui-ci se divise en trois secteurs :

- Périmètre Ouest : St-Pierre et Recouvrance (385 hectares).
- Périmètre Centre : ancienne ville *intra muros*, rive gauche (57 hectares).
- Périmètre Nord et Est : « Annexion », « Pilier-Rouge », Lambézellec et Saint-Marc (843 hectares).

En tout, la zone urbaine agglomérée, ainsi délimitée, s'étend sur 1.285 hectares environ.

Dans ces limites, la répartition de la population brestoise est bien différente de celle qui caractérisait l'avant-guerre. En effet, l'extension de la base navale vers l'Ouest, en bordure de la rade, pose le problème de la création de nouveaux îlots d'habitation à l'Ouest, au Sud de Saint-Pierre. Mais c'est surtout le décongestionnement du Centre qui paraît le fait le plus lourd de conséquences : dans l'ancien Centre fortifié de 1939, le Plan affecte à la nouvelle viabilité, aux espaces libres et aux édifices publics, une place bien plus importante : perte sensible pour les îlots d'habitation que ne compense pas la cession par la Marine à la Ville de ses terrains de la rive gauche. Une telle situation et une politique du logement plus conforme aux exigences de l'hygiène moderne ont imposé une émigration vers d'autres zones de plus de la moitié de la population résidant auparavant *intra muros*, soit environ 30.000 personnes. Cette population est ainsi relogée dans des quartiers nouveaux, dits de compensation, construits sur les espaces demeurés libres en bordure des anciens périmètres bâtis, particulièrement entre les digitations de Lambézellec, Saint-Marc et Saint-Pierre. De plus, autour de ces quartiers des Quatre-Moulins, du Stiffélou, du Petit-Paris, du Guelmeur, viennent peu à peu s'agglomérer de nouveaux groupes d'immeubles neufs construits en fonction des besoins toujours accrus en logements modernes.

Progressivement, dans le cadre du Plan d'Aménagement, les vides du périmètre bâti se combrent, la population urbaine s'étale sur un plus grand espace.

*
**

La réalisation déjà bien avancée du Plan d'Aménagement a donc fait naître une ville nouvelle où se fondent en une seule et même agglomération les éléments longtemps distincts et hétérogènes de la cité, en permettant au nouvel organisme urbain de vivre et éventuellement de se développer dans les conditions les mieux adaptées à la vie moderne. Ces caractéristiques jointes au fait que les relations avec la région se trouvent grandement facilitées et multipliées, font de Brest — également doté d'un équipement fonctionnel modernisé et perfectionné — un centre urbain profondément rajeuni, incontestablement plus apte à diriger la vie régionale.