

Deux Métropoles meurtries :

BREST et ESSEN

par André MEYNIER

Il peut paraître bizarre d'associer sous le même titre deux villes d'apparence si dissemblable : un grand port, à la pointe occidentale de l'Europe ; une métropole houillère, dans la plus gigantesque agglomération de villes, la Ruhr, en Allemagne de l'Ouest. L'échelle même des phénomènes géographiques n'est pas comparable : l'agglomération brestoïse, avec 110.000 habitants au dernier recensement officiel, groupe à peine le sixième des habitants de la ville d'Essen (698.000 habitants). Cette dernière se classe au cinquième rang des villes allemandes, Brest au 21^e seulement des villes françaises. Essen enfin est entourée de toute une auréole d'autres grandes villes — seize dépassent 100.000 âmes ! — et, de ce fait, apparaît comme la capitale prestigieuse d'une énorme conurbation ; Brest rayonne seule sur l'Ouest du Finistère : il faut aller à 230 kilomètres pour trouver une autre ville de 100.000 habitants (Rennes), à 80 encore pour en trouver une d'à peu près 50.000 (Quimper), à 60 pour en trouver une de 15.000 (Morlaix). C'est donc à une région presque uniquement rurale que commande Brest. Et cependant, que de points communs : villes relativement récentes dans l'histoire, et presque contemporaines : le château de Brest, noyau de la future ville, est pour la première fois cité dans un texte en 856. Essen a été créée vers 852. Restées longtemps petites, elles ont grandi rapidement à partir du moment où elles se sont spécialisées dans une activité : arsenal maritime à Brest, industrie lourde, charbon et fer à Essen. Les deux phénomènes ne sont pas simultanés : Brest devient capitale maritime en 1631, Essen n'extraie sa première tonne de houille que deux siècles plus tard (1832). Mais l'une et l'autre deviennent au XIX^e et au XX^e siècle des villes d'une entreprise. Brest vit de la marine qui, en 1921, emploie, directement ou indirectement, 25.000 personnes (37 % de sa population). Essen est la ville de l'industriel KRUPP, premier payeur de salaire, premier constructeur d'usines et de maisons ouvrières, et qui employait, en 1939, 61.000 ouvriers en ville même. Cette prépondérance d'une activité se traduit, dans le plan même de l'agglomération, par l'énorme superficie qu'elle occupe. KRUPP possède à lui seul 2.035 hectares sur 18.000 que compte la ville, et ses terrains sur la carte dessinent des taches massives. A Brest, l'arsenal occupe une superficie moins grande, mais s'allongeant au long de la Penfeld, coupe en deux la ville dans toute sa largeur.

L'une et l'autre ont gravement souffert de la guerre, au point d'en sortir pratiquement détruites sur de grands espaces. Et, au moment où la guerre finie, l'on pouvait espérer une rapide renaissance, un nouveau coup leur était porté, à Brest par l'explosion d'un navire chargé de nitrate, à Essen par le démontage des machines-outils, à titre de réparation. Une comparaison des problèmes des deux villes n'est donc nullement artificielle. Ajoutons qu'ils sont bien connus grâce à deux ouvrages, l'un sur Essen, par M. Erich HEYN, publié par l'Université de Bonn (1), l'autre sur Brest, malheureusement inédit, par M. QUENTEL (2).

★ ★

La destruction avait été sévère dans les deux cas. Brest a subi plus de bombardements aériens : 480 contre 272. Mais sur une surface plus restreinte. En outre, elle ne fut libérée, en 1944, qu'après un siège de 43 jours au cours duquel elle reçut 100.000 obus (Essen n'avait reçu que 8.000 bombes), de sorte que, au total, la proportion des destructions fut plus forte à Brest :

	Proportion des bâtiments détruits	Proportion des bâtiments endommagés
BREST	53 %	40 %
ESSEN	30 %	29 %

En revanche, les pertes humaines furent infiniment plus lourdes à Essen. A Brest, on peut évaluer à 260 tués les victimes des attaques aériennes, et à 476 celles du siège, soit moins de 0,6 % de la population de 1939 (outre 60 résistants fusillés). A Essen, on ne dénombre pas moins de 6.000 civils tués, soit plus de 1 % de la population, et sans compter 26.000 militaires. La différence doit être cherchée dans la proportion plus grande d'évacués volontaires. La plupart des Brestois, après les premiers bombardements, cessaient de résider en ville la nuit et se répandaient dans les campagnes environnantes. En outre, dès 1941, les écoles avaient été fermées : on avait même organisé, dès le mois de Mai de cette année, des examens anticipés (3) de sorte que Brest fut pendant 4 ans une ville sans enfants. Essen n'offrait pas les mêmes possibilités : au centre d'une agglomération urbaine, où tous les points étaient aussi menacés, où pouvait-on trouver un refuge sûr ? Aussi la population résidente ne s'abaissa jamais au-dessous de 320.000 habitants. Si l'on déduit 40.000 travailleurs étrangers, volontaires ou non, on voit que, par rapport au 664.000 habitants de 1939, la ville garda toujours au minimum 43 % de sa population initiale.

★ ★

Dans les deux cas, les villes se trouvaient, en 1945, devant un centre détruit, des maisons effondrées sur des rues chaotiques, des moyens de travail diminués ou même anéantis, un réseau de

(1) Erich HEYN. « Zerstörung und Aufbau der Grosstadt Essen. Arbeiten zur Rheinischen Landeskunde », 1955, 149 p.

(2) Raymond QUENTEL. « Le nouveau Brest ». Mémoire manuscrit déposé au Laboratoire de Géographie de l'Université de Rennes. Des extraits ont été publiés par « Penn ar Bed » (1956, fascicules 1 et 2 ; 1957, fascicule 3 ; 1959, fascicule 2).

(3) Par précaution, les épreuves se déroulaient exclusivement de 10 heures à 14 heures afin de permettre le repli quotidien des candidats.

tramways désorganisé, pratiquement anéanti à Brest, coupé en tronçons sans raccords entre eux à Essen.

Dans les deux cas, déblaiements et retours des habitants furent les premiers soucis des pouvoirs publics. Le plus simple aurait été d'empêcher tout retour avant l'achèvement au moins partiel de la reconstruction. Des mesures d'interdiction furent prises ; on alla même, à Essen, jusqu'à imposer de nouvelles évacuations, après l'armistice, pour décongestionner la ville. Décisions vaines : tout citoyen aspire à rentrer chez lui, fût-ce dans des ruines, le plus tôt possible. Dès la fin de 1945, Essen avait retrouvé 478.000 habitants (64 % d'avant guerre) ; au recensement de 1946, l'agglomération brestoise avait retrouvé 75.000 habitants (65 % d'avant guerre). En 1954, Essen dépassait sa population de 1939, Brest l'atteignait à 3 % près. L'une et l'autre l'ont largement dépassée aujourd'hui.

Il fallut donc déblayer alors que les habitants revenaient. A Brest, des files ininterrompues de camions emportèrent pendant des mois les matériaux inutilisables. A Essen, on employa même le réseau de tramways reconstitué. Les déblais servirent souvent à combler des vallons tel, à Brest, celui de la rue Pasteur. Le relief des villes est, de plus en plus, une création humaine, où disparaissent les inégalités naturelles.

La reconstruction ne démarra pas immédiatement. Déblaiements et travaux préparatoires durèrent des années. Ce n'est guère qu'en 1950-51 que l'on se mit à l'œuvre. Il avait fallu, entre temps, trouver des moyens de fortune pour héberger les habitants. A Brest, 3.100 baraques reçurent 12.000 personnes. La construction neuve, dans la périphérie des villes — et d'initiative souvent individuelle — précéda la reconstruction des quartiers centraux détruits. Il fallut, avant de procéder à celle-ci, prendre de graves décisions. Allait-on reconstruire les villes sur l'ancien plan ou profiter des événements pour les améliorer ? Dans les deux cas, l'on résolut de supprimer les quartiers les plus insalubres, les rues les plus étroites (quartier Kéravel à Brest, de Legeroth à Essen). A Essen, on octupla la superficie de la gare centrale, ce qui diminua d'autant la surface à rebâtir en logements. Mais, la réalisation diffère du tout au tout dans les deux villes. Sauf quelques détails, à Essen le plan général ancien a été respecté ; quelques axes de rues ont été déplacés, des places agrandies, des artères nouvelles percées à travers les décombres ; mais, en gros, un plan de la ville dressé en 1939, reste valable aujourd'hui. A Brest, au contraire, c'est à un remodelage total du centre auquel on s'est livré. Non seulement l'enceinte de Vauban a été complètement rasée, laissant place à une zone verte, mais encore toute la partie intra-muros a été redessinée sur un plan en damier, à artères rectilignes. L'ancien axe commercial, la pittoresque rue de Siam, large de 8 mètres à peine, n'a gardé que son nom : une rue de 20 mètres de largeur traverse la ville en ligne droite et a commandé tout le dessin nouveau. En outre, une possibilité nouvelle de circulation a été créée par la construction de l'imposant viaduc de l'Harteloire, qui enjambe la Penfeld à 800 mètres en amont du grand pont, jadis seul moyen de passer des quartiers de la rive droite à ceux de la rive gauche.

Enfin le style même de l'architecture oppose les deux villes : à Essen, l'on usa certes du ciment, comme dans toutes les cités détruites d'Europe ; mais de nombreuses rues, surtout dans le Centre, ont été rebâties en pierre, et dans un style proche du style rhénan traditionnel. A Brest, le ciment règne en maître, et,

contrairement à Saint-Malo, aucun essai de couleur locale n'y a été tenté. Brest est belle et neuve, mais n'a rien de breton.

Cette amélioration des centres urbains nécessita, en contrepartie, le desserrement de la population. Les centres n'ont pas retrouvé, et de loin, leur population d'avant guerre. A Essen, le noyau central a perdu les trois quarts de ses habitants (1939 : 7.000 h. ; 1956 : 1.609 h.). A Brest, l'évolution est moins avancée ; mais on ne peut plus compter que 17.000 habitants dans l'ancienne agglomération intra-muros (contre 41.000 avant guerre) ; et là-dessus seulement 8.600 sur la rive gauche de la Penfeld, c'est-à-dire la partie commerciale, la « City », au sens anglais du mot et 8.000 à Recouvrance, sur la rive gauche, quartier resté plus résidentiel.

Autre différence, entre les deux villes, dans l'aspect de la circulation urbaine. Elle sont bien, à ce point de vue, l'une ville de France et l'autre ville d'Allemagne ; car l'on sait que l'automobile, moyen de transport public ou privé, s'est plus développée en France qu'en Allemagne. Brest a complètement renoncé à reconstituer son réseau de tramways électriques, d'ailleurs maigre et archaïque et l'a remplacé par trolleybus et autobus. Essen, au contraire, a retrouvé la quasi-totalité de ses rails (106 kilomètres de voies, 360 de lignes) sur lesquels circulent 110 millions de voyageurs par an, tandis que les autobus n'en transportent que 20. Son réseau est d'ailleurs jumelé avec celui des autres villes de la Rhénanie dans un vaste organisme de gestion, la Gemeinschaft-Noheverkehr-Ruhr-Wupper-Niedderrhein (G.N.R.). Le chemin de fer lui-même n'assure aucune relation propre à la ville qui ne compte qu'une gare de voyageurs et une de marchandises, alors que, à Essen, s'élèvent 43 gares de voyageurs dans un rayon de 10 kilomètres autour du Centre. Chaque jour le train amène 12.000 travailleurs de banlieue à Essen, en transporte 17.000 de Essen vers la banlieue. A Brest, une seule ligne, celle de Landerneau, voit passer chaque matin deux modestes trains permettant aux travailleurs d'être à Brest avant 8 heures.

En revanche, l'intensité de la circulation automobile est deux fois plus grande à Brest. Essen compte, pour 1.000 habitants, 23 autos touristes et 11 camions, Brest, 58 autos touristes et 26 camions.

★ ★

Brest et Essen ont retrouvé leurs habitants. Il faut d'abord les occuper. La reconstruction elle-même employa un grand nombre de bras : en 1950-54, en pleine renaissance de la ville, le bâtiment employait 6.000 personnes à Brest (27 % de la population active masculine, 16 % de la population active totale), Essen 24.000 (9 % seulement de la population active). Même à ce moment l'industrie en employait davantage : à Brest 46 % (30 pour les seules usines de transformation des métaux), à Essen 54 % (dont 25 dans les mines, 18 % dans la métallurgie). On saisit aussitôt la différence : Brest, dans une bien plus grande mesure qu'Essen, vit de sa propre reconstruction. Si l'on ajoute que 6.000 Brestois appartiennent à l'Administration et à l'armée, tandis qu'à Essen, 6 fois plus peuplée, ce chiffre ne monte qu'à 14.000, on voit combien la structure de la population brestoise reste plus fragile. Vers 1935, cependant, un point commun : les deux villes travaillaient surtout pour les besoins militaires de la nation, l'une pour l'armée, l'autre pour la marine. Prospères en périodes d'armement,

elles craignaient le chômage dès que les relations internationales s'humanisaient. C'est ce qui explique l'essor de la population brestoise de 1876 à 1911 (passée de 68.000 à 90.000), son déclin entre les recensements de 1911 et 1931 (69.000) et la reprise de 10.000 habitants entre 1931 et 1936, alors que recommence la course aux armements. Mais un nouveau facteur intervient aujourd'hui. Avec la révolution dans l'armement qu'imposent les techniques modernes, ne peut-on craindre le ralentissement des activités proprement militaires ? Et, alors, que deviendra la population une fois la reconstruction achevée ?

Le problème se pose de façon bien différente dans les deux villes. Essen l'a senti et a entrepris de le résoudre dès 1930. Menacée par la grave crise de chômage, sans illusion sur les possibilités d'aide de l'Etat, les grandes familles dirigeantes de l'industrie entreprirent de faire d'Essen une métropole commerciale. La création de grands magasins et de commerce en gros a obtenu les résultats souhaités. Essen est devenu à la fois un grand centre de répartition en gros des marchandises et un centre de grands magasins de détail, réputés les plus vastes et les mieux fournis de toute l'Allemagne fédérale. Le rayon d'influence des premiers s'étend jusqu'en Hollande ; les seconds attirent la clientèle de Westphalie et Rhénanie. Aussi 20 % de la population active sont-ils employés dans le commerce. Brest n'a pas négligé cette fonction. Son rôle de port de commerce lui facilitait l'organisation commerciale, et la faible densité du réseau urbain pouvait lui épargner les concurrences. Aussi est-elle devenue centre de distribution de l'épicerie en gros, du vin d'Algérie (le N.-O. de la Bretagne ne produit pas de cidre), des fruits et légumes, de quincaillerie : encore noterons-nous, après R. QUENTEL, que certains de ces commerces sont fort dispersés : pour le vin, par exemple, la ville ne compte que 20 marchands en gros dans l'agglomération, contre 18 dans le reste de l'arrondissement. De même, l'une des sociétés coopératives de consommation qui dessert à elle seule un cinquième des adhérents de la région, a son siège non à Brest, mais en pleine campagne, à Plabennec. Enfin le niveau de vie relativement faible de la Bretagne réduit les possibilités d'achat de la clientèle rurale : alors que le Finistère vient au 9^e rang des départements français pour la population active, il ne se classe qu'au 31^e rang pour le chiffre d'affaires, au 67^e pour les communications téléphoniques par tête, au 80^e pour la consommation d'essence par tête. Tous ces facteurs expliquent que la population commerciale de Brest ne se monte qu'à 14 % de la population active.

Essen, d'autre part, cherche à ne pas rester la ville d'une unique industrie. Certes, les velléités de transformation sociale sont restées à l'état de bonnes intentions. KRUPP reste le principal industriel, et, sous des formes variées, contrôle un grand nombre d'industries. Lorsqu'on a voulu vendre une partie de ses usines, l'on n'a pas trouvé d'acheteur ! Mais il n'est pas le seul. L'industrie chimique, repliée en partie de Berlin, l'électronique (8.000 ouvriers), le textile, l'habillement (6.000 personnes) occupent une part croissante de la population : en tout une soixantaine de milliers d'ouvriers travaillent en dehors du bâtiment, des mines et de la métallurgie. A Brest, ce nombre n'atteint pas 3.500. Là réside la différence majeure entre les deux cités.

Cette comparaison peut servir également de leçon. Le drame n'est pas à prévoir dans l'immédiat à Brest. Le bâtiment n'a pas encore enregistré de ralentissement dans l'emploi. Mais celui-ci

peut se produire rapidement. C'est dans la voie du développement des organismes commerciaux, des rapports avec le pays rural et de la création d'industries nouvelles que Brest peut et doit chercher son avenir. Cela n'exclut naturellement pas d'autres activités : l'érection récente de Brest au rang de ville universitaire ne peut qu'être bénéfique, malgré l'augmentation fatale qui en découlera, dans ses statistiques, du poste « Administration ». Mais le choix des industries à créer reste délicat. Contrairement à Essen, bien située au centre d'une région peuplée, Brest est mal placée pour vendre, en France, des produits manufacturés. Dès lors, sa vocation ne doit-elle pas redevenir maritime, mais cette fois commercialisée ? Avec sa rade qui pourra recevoir les plus grands pétroliers, sise à proximité d'une des mers les plus fréquentées du globe, Brest peut chercher à jouer un rôle nouveau lié à ces facilités. Ce dont on peut être sûr, c'est que, à l'égal d'Essen, elle ne restera une grande ville que si elle sait trouver, plus diversifiée que l'ancienne, une nouvelle orientation (4).



BREST. — La rue de Siam en Septembre 1944

(4) Outre les deux ouvrages cités ci-dessus, nous avons utilisé les recueils statistiques publiés par l'I.N.S.E.E., l'article de M^{lle} CASTEL (Brest, étude géographique urbaine, Travaux du Laboratoire de Géographie de Rennes, n° 8 bis) et le très précieux Inventaire des possibilités d'implantations industrielles en Bretagne par M. PHILIPPONNEAU (C.E.L.I.B., 1956), auquel notamment nous empruntons les idées au dernier paragraphe.

Note additionnelle. — Depuis la rédaction de cet article, la situation s'est aggravée. On considère que 2.200 ouvriers du bâtiment ont dû quitter la ville, dont 800 n'ont pu être reclassés. En Février 1960, le bâtiment brestois enregistre 530 demandes d'emploi non satisfaites (Cf. CARO, Bulletin de Conjoncture régionale, Janvier-Mars 1960).