

## La reconstruction de Saint-Nazaire

La ville de Saint-Nazaire a la particularité dans son histoire d'avoir été une ville construite deux fois sur une période d'un siècle.

### La ville champignon du XIX<sup>e</sup> siècle

Saint-Nazaire était une simple bourgade rurale et maritime au début du XIX<sup>e</sup> siècle. Le village était planté sur un isthme en granit à l'entrée de l'estuaire de la Loire. En 1835, il était composé de 200 maisons avec 635 habitants, principalement des propriétaires terriens, des pilotes de navires, des marins, des artisans et commerçants. Le reste de la commune, totalement rurale et englobant alors la commune actuelle de Pornichet, créée seulement en 1900, vivait de l'exploitation des terres, de l'élevage et des marais salants.

Cette configuration fut radicalement bouleversée à partir du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle avec la création d'un port artificiel, à proximité du village d'origine et dans une anse naturelle de l'estuaire de la Loire composée d'une vasière. En effet, l'ensablement progressif d'une partie de l'estuaire créait des difficultés pour les navires remontant la Loire vers Nantes. Le port de Paimbœuf, situé plus en amont et jouant le rôle d'avant-port de Nantes depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle ne semblait pas régler cette difficulté pour les armateurs nantais. Suite à la visite à Nantes et dans l'estuaire de l'empereur Napoléon 1<sup>er</sup> en 1808, l'idée de créer un autre avant-port nantais à Saint-Nazaire, site vierge et naturel, se concrétisa avec des projets de bassins à flot nazairiens. Ceux-ci aboutirent seulement sous le Second Empire avec l'édification d'un premier bassin à flot ouvert à la navigation en 1856. À partir des quais de celui-ci, une ville capitaliste allait prendre forme progressivement. Les débuts furent anarchiques dans l'aménagement de cet espace urbain : de nombreux baraquements provisoires logèrent dans un premier temps les nouveaux arrivants venus construire un port, puis une ville. Le plan d'alignement officialisé en 1858 réalisé par l'ingénieur des Ponts et Chaussées Paul Leferme, normalisa progressivement cette situation jusqu'en 1870. Le tracé de cette ville moderne du XIX<sup>e</sup> siècle était

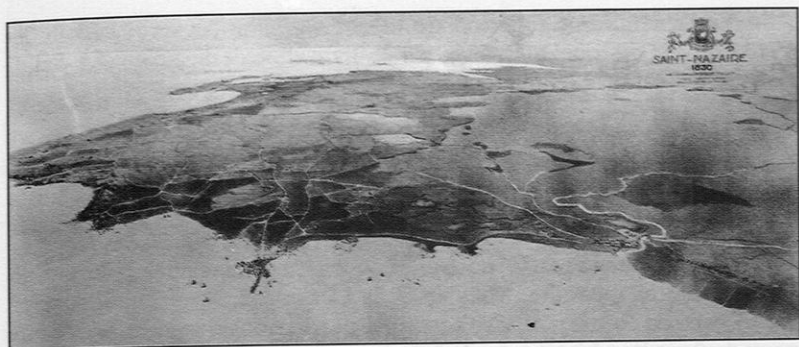
orthogonal avec des rues tracées en angles droits dont les principales avenues débouchaient vers ce premier bassin à flot. La ville était «collée» à ce port artificiel. L'axe urbain principal était composé des rues Amiral Courbet et de la Paix, d'est en ouest, et perpendiculaire au bassin. Un véritable décollage démographique urbain se poursuivit puisque cette «ville nouvelle» avoisinait les 20 000 habitants en 1870. Un phénomène sans pareil en Europe, évoquant plutôt l'Amérique du Nord du temps : un journaliste de la *Revue des deux mondes*, Emile Forcade, surnomma dans un article de septembre 1858 ce fait urbain nazairien de «petite Californie bretonne».

Le développement urbain se prolongea pendant toute la période de la III<sup>e</sup> République, mais à un rythme moins soutenu, tout en étant lié à l'extension de l'économie et des infrastructures portuaires.

Un second bassin à flot vint compléter le premier, saturé dès 1860. Le trafic portuaire était basé sur l'importation de charbon commercialisé par une compagnie de chemin de fer et par les lignes transatlantiques avec l'Amérique centrale. Le second bassin, dit de Penhoët, et dans le prolongement du premier, fut ouvert à la navigation en 1881.

Si le Saint-Nazaire moderne est bien né du fait de l'activité croissante de son port, une nouvelle donne va apparaître avec ce bassin de Penhoët dont une partie des quais et des terre-pleins seront dévolus à la construction navale. Cette greffe de la métallurgie avec ses deux chantiers navals Loire et Penhoët commença à se développer véritablement à partir de 1881 pour devenir prédominant sur le bassin de l'emploi au lendemain de la Seconde guerre mondiale avec les chantiers de l'Atlantique.

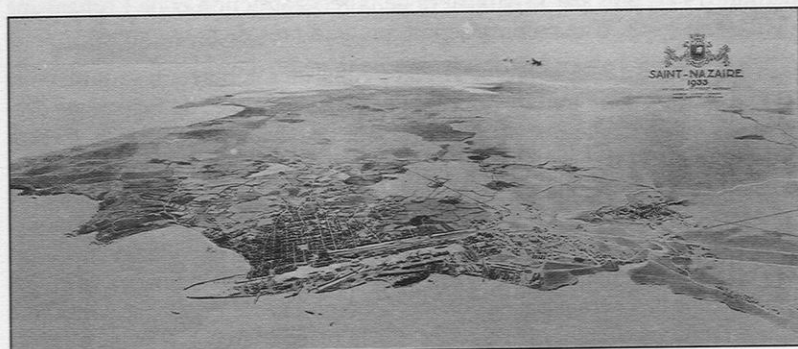
La ville d'avant-guerre avait des «faubourgs» ouvriers à Méan, Penhoët et Herbins, un quartier résidentiel sur le front de mer orienté plein sud et un hyper centre homogène. En 1939, la population agglomérée intra-muros de Saint-Nazaire était de 36 000 habitants. Cette ville issue du Second Empire se trouva rayée de la carte pendant la Seconde guerre mondiale. L'occupation allemande en juin 1940 fut le déclencheur de cet anéantissement avec la présence d'une base sous-marine construite à partir des quais du premier bassin à flot d'origine. Près de 50 bombardements aériens des Alliés entre 1940 et 1943 vont détruire à près de 85 % l'espace urbain. Les habitants durent totalement évacuer la ville le 1<sup>er</sup> mars 1943. La guerre se prolongea de neuf mois supplémentaires avec le phénomène de la poche de Saint-Nazaire. À la libération de cette poche, le 11 mai 1945, la ville n'était plus qu'un vaste champ de ruines. Il ne restait qu'une centaine de maisons intactes. Les réseaux d'éclairage, d'égouts, d'eau, d'électricité étaient éventrés. Tous les édifices et équipements publics étaient détruits. Au milieu des ruines du quartier portuaire, seule émergeait intacte la volumineuse base sous-marine, cause de la destruction de la



Vue panoramique de Saint-Nazaire en 1830.



Vue panoramique de Saint-Nazaire en 1886.



Vue panoramique de Saint-Nazaire en 1933.

Lavis dressés en 1933 par G. Dommée et ses fils d'après les données de l'ingénieur Jarmiou et «sur l'initiative de M. Joubert, président [alors de la chambre de commerce].»

(Coll. : Écomusée de Saint-Nazaire - Fonds Dommée. Photographe : Jean-Claude Lemée).

ville. Le Général de Gaulle lors de sa venue à Saint-Nazaire le 23 juillet 1945 écrivait ces quelques mots sur le livre d'or de la ville : «À Saint-Nazaire qui est un exemple et qui est un espoir !».

## La ville reconstruite

Dès la destruction massive de la ville sous les bombardements en 1943, l'architecte nantais André Guillou avait été missionné pour concevoir la ville reconstruite. Mais après la Libération, Noël Lemaresquier, grand prix de Rome, fut en fait choisi par le gouvernement provisoire pour devenir l'architecte en chef de la reconstruction de Saint-Nazaire. Le postulat de départ de la reconstruction proposé par Noël Lemaresquier était de créer une ville nouvelle plus étendue vers l'ouest et à l'intérieur des terres, mais une ville coupée de son port d'origine par une zone «tampon», que devait garnir une «coulée verte» (composée de plantations d'espèces végétales) jamais réalisée, délimitant bien les zones d'habitat et celles dévolues aux activités industrialo-portuaires. Pour cela, il reprit le tracé urbain d'avant-guerre en élargissant certaines rues et avenues pour tenir compte de la future circulation automobile en ville et des nouvelles normes d'hygiénisme urbain. La décision majeure de ce nouveau tracé urbain consistera en fait à déplacer la ville de 300 mètres en retrait des bassins portuaires et de faire pivoter l'axe initial est/ouest de 90 degrés avec la création d'une avenue «monumentale», l'avenue de la République.

Le plan de la reconstruction fut approuvé par la municipalité en octobre 1947, puis par le Ministère de la reconstruction et de l'urbanisme (MRU) en 1948. Une reconstruction qui dura près de trente années !

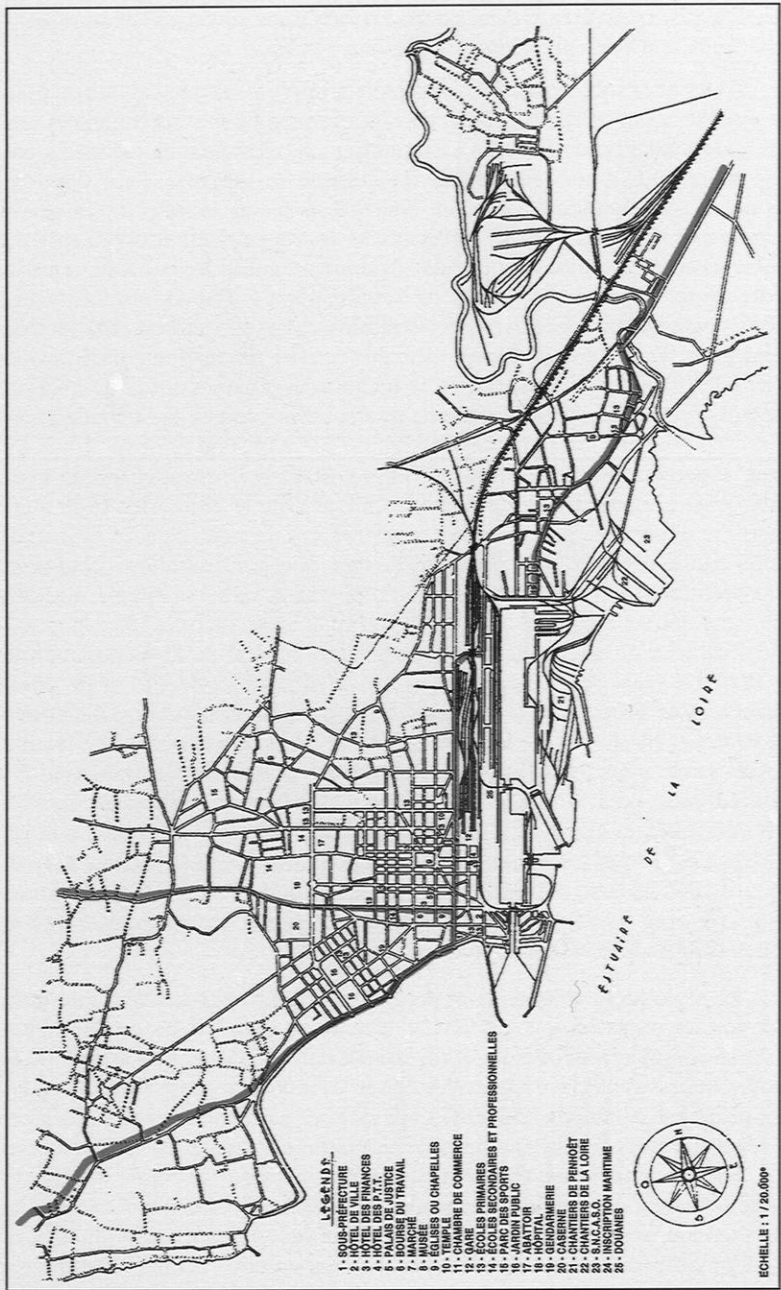
De 1945 à 1948, la première étape consista à déblayer les ruines de la ville d'avant-guerre tout en installant des zones entières de logements provisoires pour accueillir progressivement les habitants dont la plupart avaient le statut de «sinistrés totaux». Ainsi, une véritable «ville en bois» constituée de groupements de «bungalows» s'installa le long du front de mer jusqu'à Kerlédé et près du port, pendant qu'une véritable fourmilière humaine de 12 000 personnes effectuait les travaux de déblaiement avec des prisonniers allemands. Les administrations publiques furent également logées dans des baraquements ou sur la commune de Pornichet. Un centre commercial provisoire est regroupé sur la place Marceau (l'espace public le plus important de la ville d'avant-guerre et édifiée en 1870).

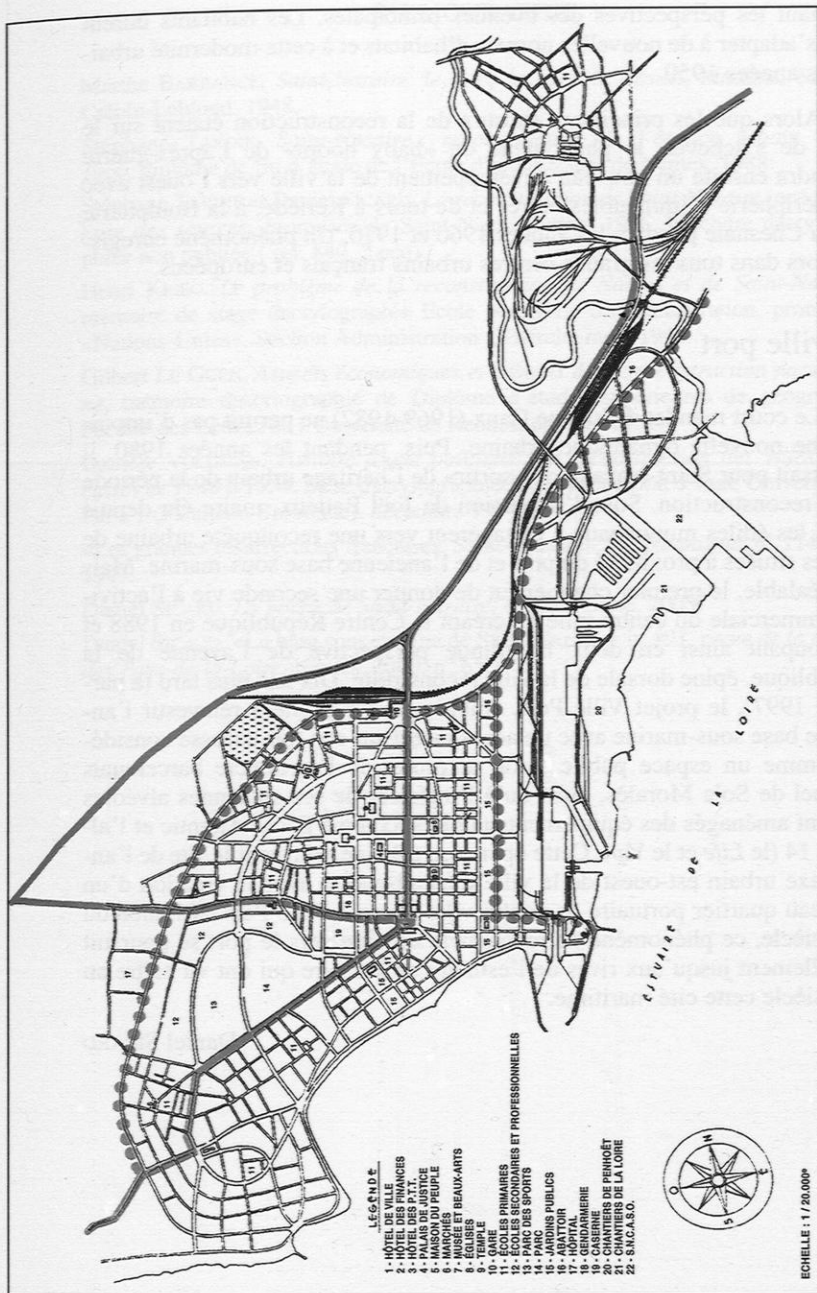
L'économie locale allait également évoluer pendant les années 50 avec un phénomène de «mono industrie» de la construction navale, le principal employeur : 10 000 salariés sur une population de 60 000 habitants.

Les activités portuaires avaient décliné pendant les années 30 et ne reprendront plus la même importance pour Saint-Nazaire.

Alors que Noël Lemaesquier tentait d'imposer les phases de son plan de reconstruction avec 42 architectes d'opérations pour «recommencer une ville nouvelle, grande et belle, aux quartiers équilibrés, bien desservis par des artères aux tracés harmonieux», comme le rapporte Jean Guillon, député et maire-adjoint de Saint-Nazaire, dans un article de la revue *Urbanisme* d'avril 1947, les habitants se regroupent en coopératives de reconstruction constituées de sinistrés pour défendre leurs droits dans le cadre du remembrement foncier de la ville, sujet à d'âpres discussions et à des contentieux avec les administrations. L'artisan et principal acteur local pour régler ces situations délicates sera le maire François Blanche (1893-1972). Ce personnage aura eu une longue carrière politique à Saint-Nazaire entre 1925 et 1969 avec une interruption pendant la Seconde guerre mondiale. Pour lui, la reconstruction devait avoir une priorité : l'habitat et le logement social, puis les groupes scolaires, ensuite les édifices publics. L'inauguration du nouvel hôtel de ville le 28 février 1960 marquait l'achèvement officiel de la reconstruction. À cette date, la ville était reconstruite sur près des 2/3 et présentait une configuration urbaine et architecturale tout à fait nouvelle. L'entrée de la ville, se situant au nord avec une nouvelle gare de chemin de fer mise en service en 1954, permettait d'accéder directement dans cet axe monumental de la reconstruction qu'était l'avenue de la République, lieu d'habitats collectifs et de commerces, pour aboutir sur l'immeuble barre du nouvel hôtel de ville conçu en 1956 par Michel Roux-Spitz (1888-1957). Les autres parties de la ville étaient structurées par la présence de groupes scolaires, d'administrations et d'édifices publics (halles couvertes des marchés, palais de justice, bibliothèque municipale...). Le développement urbain vers l'ouest avec un nouveau boulevard coïncidant avec celui du périmètre de la reconstruction, aboutissait à un parc paysager (à l'emplacement de l'ancien Grand Marais remblayé avec les déblais de la ville détruite), des infrastructures sportives et des établissements scolaires du secondaire.

Le style architectural de la reconstruction correspondait d'une part, aux normes imposées par le MRU et, d'autre part, aux choix de l'architecte Lemaesquier, un classique tardivement converti à certains signes de la modernité issus de la Charte d'Athènes. L'ordonnancement des façades des principaux habitats collectifs était rythmé par les ouvertures linéaires et répétitives dégageant une certaine monotonie visuelle, facteur commun des villes reconstruites. Par contre, contrairement à l'exemple du Havre, les toits étaient essentiellement pentus avec des ardoises. Mais cette ville, très étendue, était composée essentiellement de logements individuels. Cet aspect était occulté visuellement par les alignements d'immeubles barres





Projet de plan de reconstruction de Saint-Nazaire.  
(Urbanisme n° 114, avril 1947).

rythmant les perspectives des avenues principales. Les habitants durent alors s'adapter à de nouvelles normes d'habitats et à cette modernité urbaine des années 1950.

Alors que les principaux travaux de la reconstruction étaient sur le point de s'achever, le phénomène de «baby boom» de l'après-guerre engendra ensuite un nouveau développement de la ville vers l'ouest avec une périphérie d'immeubles barres et de tours à Kerlédé, à la Bouletterie et à la Chesnaie pendant les années 1960 et 1970. Un phénomène enregistré alors dans tous les grands centres urbains français et européens.

### La ville port

Le court mandat d'Etienne Caux (1969-1982) ne permit pas d'impulser une nouvelle dynamique urbaine. Puis, pendant les années 1980, il s'agissait pour Saint-Nazaire de «sortir» de l'héritage urbain de la période de la reconstruction. Sous l'impulsion de Joël Batteux, maire élu depuis 1983, les édiles municipaux s'engagèrent vers une reconquête urbaine de friches situées à proximité du port et de l'ancienne base sous-marine. Mais au préalable, le premier chantier fut de donner une seconde vie à l'activité commerciale du centre ville en créant le Centre République en 1988 et en coupant ainsi en deux la grande perspective de l'avenue de la République, épine dorsale de la ville reconstruite. Dix ans plus tard (à partir de 1997), le projet Ville Port, ambitieux, a consisté à réinvestir l'ancienne base sous-marine avec un accès direct sur son toit terrasse considéré comme un espace public selon le projet de l'architecte barcelonais Manuel de Sola Moralès, ainsi qu'à l'intérieur de ses anciennes alvéoles où sont aménagés des équipements publics, comme Escal'Atlantic et l'alvéole 14 (le *Life* et le *Vip*). Cette opération urbaine réinvestit le site de l'ancien axe urbain est-ouest de la ville d'avant-guerre avec la création d'un nouveau quartier portuaire de centre ville nommé Ville Port. À l'aube du XXI<sup>e</sup> siècle, ce phénomène de reconquête urbaine vers le port se poursuit actuellement jusqu'aux rives de l'estuaire de la Loire qui ont vu naître au XIX<sup>e</sup> siècle cette cité maritime.

Daniel SICARD



## BIBLIOGRAPHIE

Marthe BARBANCE, *Saint-Nazaire, le port, la ville, le travail*, Moulins, éditions Crépin-Leblond, 1948.

Stéphane TARDIF, *Saint-Nazaire : reconstruction de l'espace urbain 1943/1960*, diplôme de fin d'étude de l'École d'architecture de Nantes, 1988.

Stéphane TARDIF et Daniel SICARD, *La reconstruction de Saint-Nazaire, pré-inventaire des sources*, écomusée de Saint-Nazaire, mars 1986, brochure dactylographiée non publiée (ref. 840. 2 eco).

Henri KRIEG, *Le problème de la reconstruction de Nantes et de Saint-Nazaire*, mémoire de stage dactylographié Ecole Nationale d'Administration, promotion «Nations-Unies», Section Administration Générale, mars 1948.

Gilbert LE GUEN, *Aspects économiques et urbains de la reconstruction nazairienne*, mémoire dactylographié de Diplôme d'études supérieures de géographie, Faculté des Lettres de l'Université de Rennes, octobre 1951.

Danièle VOLDMAN, *Histoire d'une politique : la reconstruction des villes françaises de 1940 à 1954*, thèse dactylographiée pour le doctorat d'Etat, Université de Paris 1 (Panthéon-Sorbonne), décembre 1994.

«Les grandes résurrections françaises, Saint-Nazaire», in *Urbanisme*, n° 114, avril 1947.

Daniel SICARD, *La poche de Saint-Nazaire*, éditions Siloë, 2005.

Daniel SICARD, «La base sous-marine de Saint-Nazaire» in 303, *revue de la région des Pays-de-la-Loire*, Nantes, 2000, n° 65.