

VILLES RECONSTRUITES

FAIRE D'UN PASSÉ COMMUN UNE FORCE POUR L'AVENIR

QU'EN SAVONS-NOUS ?



Le 75^e anniversaire du Débarquement met en lumière un fait majeur dans l'histoire urbaine d'un grand nombre de villes, centres-bourgs et villages de l'ouest et du nord de la France. En 1944, les bombardements et autres opérations militaires ont laissé exsangues ces espaces. Une quinzaine d'années sont alors nécessaires pour tout reconstruire, avec les standards urbains et architecturaux de la modernité. De nouveaux quartiers s'érigent, transformant radicalement ces villes et villages, en leur conférant une nouvelle identité commune.

Aujourd'hui, les quartiers de la Reconstruction présentent de nombreuses problématiques, mais aussi de grands atouts. L'enjeu principal est de faire revenir les habitants dans les centres-villes, où se concentrent activités, emplois, commerces et services, et répondre ainsi aux enjeux du développement durable. Le regard porté à ces quartiers doit changer pour y parvenir. Il faut sensibiliser les acteurs et les populations à l'aspect patrimonial de l'architecture et de l'urbanisme tout en y apportant des pratiques et usages actuels.

VILLES DÉTRUITES, VILLES RECONSTRUITES

Les villes de l'ouest et du nord de la France ont payé un lourd tribut à la Libération du pays. Afin d'anéantir l'armée allemande, les Alliés ont lancé une vaste offensive, de 1943 jusqu'à la fin de l'été 1944. Le bombardement des villes côtières, des ports et des sites stratégiques en était le mode opératoire.

Localement, le jour du Débarquement approchant, les Alliés ont intensifié leurs frappes dans l'ouest de la Normandie afin d'empêcher tout repli des soldats allemands et d'entraver l'arrivée de renforts ennemis. La bataille de Normandie a détruit un grand nombre de villes et de villages de la région, dont Le Havre et Caen, mais aussi des plus petits pôles comme Saint-Lô, Falaise, Coutances, Flers, ...

Un quart des bombes alliées de la Seconde Guerre mondiale a touché la France, tuant près de 60 000 civils et détruisant 20 % du patrimoine immobilier du pays. Tout est à reconstruire.

De 1945 au milieu des années 1960, la France engage un vaste chantier de reconstruction qui changera profondément l'image de ces villes détruites.

C'est le temps de la Reconstruction. Les villes se sont engagées dans d'importants travaux, dès 1945, sous l'égide de l'État, via le ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme

(MRU), qui donne l'agrément à chaque projet et organise le financement des constructions. C'est également lui qui désigne l'architecte-urbaniste en chef. La Reconstruction marque durablement l'histoire architecturale de ces villes mais aussi leur identité et la mémoire de leurs habitants. Si les architectes et les urbanistes ont reconstruit en tentant (le plus souvent) de créer un lien avec la ville du passé, le changement est radical. Des villes nouvelles s'élèvent de terre à mesure que la Reconstruction avance, avec une architecture et un urbanisme modernes.

La destruction des villes a laissé un lourd traumatisme dans la société : ici, à Caen.



Photo : Caen - ©DR

Cette modernité se caractérise par l'application de principes innovants avec de nouvelles armatures vaires et de nouveaux matériaux. Pour les architectes et urbanistes de l'époque, la ville se doit d'être un cadre de vie adapté au présent, mais également au futur, en prévoyant les extensions et les évolutions à venir. Ces quartiers doivent répondre aux attentes et aux besoins de la population d'après-guerre : voiries larges, logements spacieux et pourvus d'équipements modernes (séchoirs, garde-manger, ...).

Si, pendant longtemps, ces quartiers ont été mal considérés par les habitants, ils font partie de notre patrimoine. Ils racontent une époque, tout en faisant partie du futur. Il convient de les préparer aux enjeux de la ville de demain.

Des villes presque entièrement détruites :

Brest, Caen, Calais, Dunkerque, Évreux, Le Havre, Lorient, Saint-Lô, Saint-Malo, Rouen, Royan, Saint-Nazaire, Maubeuge ou Vire.

1 838 communes ont été déclarées sinistrées en 1946, avec la destruction de plus de **30 %** de leur bâti.

Parmi elles, on comptait :

- **15** des **17** villes de plus de **100 000** habitants

- **29** des **39** villes ayant entre **50 000** et **100 000** habitants.

- **Près du quart** des communes sinistrées étaient des bourgs ruraux de **200 à 2 000** habitants.

On estime à **18 %** la destruction du parc immobilier de France.

Source :
www.chemindelavictoire.gouv.fr

* * *

14 villes lauréates de l'appel à projet « Villes reconstruites » de la Région Normandie dans le cadre d'un vaste programme pour **60 millions** d'euros :

- 1^{er} appel : Avranches, Caen, Le Havre, Lisieux, Louviers, Saint-Lô et Vire-Normandie.

- 2^{ème} appel : Argentan, Coutances, Évreux, Falaise, Flers, Rouen et Yvetot.

L'IMPORTANCE URBAINE DES CENTRES RECONSTRUITS

Les quartiers de la Reconstruction sont présents, à des degrés divers, dans la plupart des villes de l'ouest normand. Ils sont reconnaissables par une homogénéité architecturale (gabarits, matériaux, coloris...). Ces quartiers sont des éléments constitutifs de la ville :

- les parcs immobiliers des centres-villes reconstruits concentrent les fonctions urbaines de la centralité essentielles à l'ensemble de la ville et aux espaces périurbains qui en dépendent ;
- leur charge symbolique est majeure car constitutive de l'identité et de l'image contemporaines de la ville ;
- ces quartiers constituent également le premier pôle commercial des villes où les magasins en pied d'immeuble offrent une expérience d'achat proprement urbaine ;
- les espaces publics et la voirie, largement dimensionnés, ont permis à ces villes de s'adapter facilement au développement de la mobilité automobile.

La Reconstruction a profondément modifié la trame viaire des villes. Les voies sont élargies, les tracés sont rectilignes.



Photo : quartier Saint-Jean, Caen - ©DR

VILLE-MOYENNE ET CENTRE-BOURG, UN CONTEXTE PÉNALISANT

Les quartiers reconstruits des villes constituent bien souvent tout ou partie du centre d'une ville en proie à la décroissance démographique et parfois économique. Les experts parlent même d'une crise du centre-ville et non de l'ensemble de la ville. Les stores fermés des commerces et les volets clos des appartements sont les signes très voyants d'une crise qui touche, à des degrés variables, les petites et moyennes villes françaises. Si le phénomène n'est pas nouveau, les regards et actions vers ces espaces sont plus récents.

À l'origine de ce déclin, un cumul de processus formant un système complexe et différents selon les villes. Premier facteur, le dynamisme global du territoire : les villes moyennes des façades littorales comme l'Atlantique ou la Méditerranée se portent plutôt bien, à l'inverse des communes du centre de la France. Deuxièmement, la proximité d'une

métropole : cette dernière peut concentrer les emplois et les activités, au détriment des plus petites villes voisines... Mais ces villes peuvent en tirer des bénéfices par synergie. Enfin, à plus petite échelle trois processus interagissent :

- **Le déclin démographique** : les familles quittent le centre pour les lotissements neufs du périurbain, par manque de moyens financiers mais aussi par inadéquation du parc de logements (trop petits, sans jardin, etc.).
- **La vacance commerciale** : le déplacement d'une partie de l'activité commerciale en périphérie et les modifications des modes de consommation (achat sur internet, par exemple) entraînent une baisse, parfois forte, de l'activité dans les centres.
- **Les services publics** ont été en partie fermés ou déplacés, impliquant une diminution du nombre d'emplois en centre-ville et ainsi une perte de chaland de proximité et de consommateurs potentiels.

DES ENJEUX BIEN IDENTIFIÉS

Le parc immobilier

Le principal enjeu des quartiers reconstruits réside dans le parc de logements. Ce parc n'est pas dénué d'atouts : les logements clairs et vastes, leur localisation centrale et leur prix abordable attirent les nouveaux habitants, notamment les jeunes.

Pourtant, de nombreux problèmes sont à relever. La nature même des prestations techniques offertes par ce parc apparaît aujourd'hui inadaptée : mauvaise qualité thermique et phonique, réseaux d'eau et d'électricité obsolètes, difficulté d'accès (absence d'ascenseur et contre-marche), etc. Construits rapidement, avec des matériaux parfois de qualité médiocre, ces bâtiments présentent des défauts constructifs et/ou structurels qu'il convient de détecter. Jusqu'à une date récente, ce parc immobilier n'a pas fait l'objet d'intervention de la part des pouvoirs publics.

Selon des degrés d'intensité variable, ce parc immobilier subit aujourd'hui de lents processus de déqualification :

- les logements locatifs privés n'ont fait l'objet que de peu d'investissements de la part de leurs propriétaires ;
- ce parc immobilier montre aujourd'hui une faible capacité à retenir les ménages en situation de choix, en particulier les familles ;
- il abrite une forte proportion de petits ménages âgés, de jeunes actifs et d'étudiants, ce qui conduit à une diminution sensible de la population des centres-villes ;
- dès qu'apparaît une offre locative concurrente de logements neufs, ce parc immobilier s'avère nettement moins attractif.

Dans les villes moyennes (haut) ou dans les centres-bourgs (bas), la vacance du logement est un enjeu majeur dont la visibilité peut être importante.



Le parc immobilier se situe au croisement de l'obsolescence technique, de la hausse du coût de l'énergie et de la baisse des valeurs immobilières, au moment même où s'impose la nécessité d'effectuer des travaux lourds sur le bâti. Les bâtiments atteignent la fin d'un cycle technique mais également la fin d'un cycle démographique et pourraient subir une « double peine » : dégradation technique et déqualification sociale. Un tel scénario serait catastrophique au vu du rôle que jouent ces parcs en matière d'habitat, mais également en raison de leur place dans le fonctionnement et l'image des centres-villes.

L'enjeu particulier du stationnement

L'automobile a pris une place croissante au cœur des villes reconstruites, là où les villes épargnées par les destructions ont conservé des espaces où les piétons trouvent plus facilement leur place que les voitures. Si la possibilité d'assurer une circulation fluide et une offre de stationnement importante constitue un atout, la prégnance des véhicules dans le paysage pose un problème d'animation urbaine. En effet, en consommant de l'espace de façon prioritaire, les véhicules motorisés restreignent le confort des autres usagers (piétons, cyclistes) et limitent les espaces d'interaction qui construisent la ville comme lieux de rencontre (trottoirs étroits, espaces verts limités, espaces publics ouverts peu nombreux).



Par ailleurs, la présence de la voiture au cœur de la ville, encouragée par une large offre de stationnement, aboutit à des pollutions et à une insécurité qui n'encouragent pas les usagers (résidents mais aussi touristes) à déambuler dans le centre-ville, à découvrir son patrimoine, ses commerces, ses habitants.

L'enjeu urbain et commercial

La qualité urbaine des quartiers s'est fortement dégradée, handicapée notamment par l'omniprésence des espaces de stationnement : cœurs d'îlots transformés en parkings ou garages, disparition des espaces verts, faiblesse ou absence d'espaces collectifs... Les habitants du quartier comme les chalandes semblent peu s'approprier les espaces publics. Adaptés à l'automobile, la voirie large et les espaces publics amples sont difficiles à réaffecter à un autre usage que celui des déplacements motorisés.

Les cellules commerciales, dimensionnées pour le commerce des années 50, ne sont plus forcément adaptées aux magasins et pratiques de consommation d'aujourd'hui.

D'une manière générale, les quartiers reconstruits souffrent d'un déficit d'image : ternes, associés à des éléments très minéraux, au « béton », ils rappellent aux plus anciens un traumatisme fort. De fait, ils sont souvent peu appropriés et peu regardés. Leur richesse patrimoniale et architecturale est méconnue.

La vacance commerciale est aussi très visible. Elle constitue un enjeu économique autant qu'un enjeu d'attractivité résidentielle.



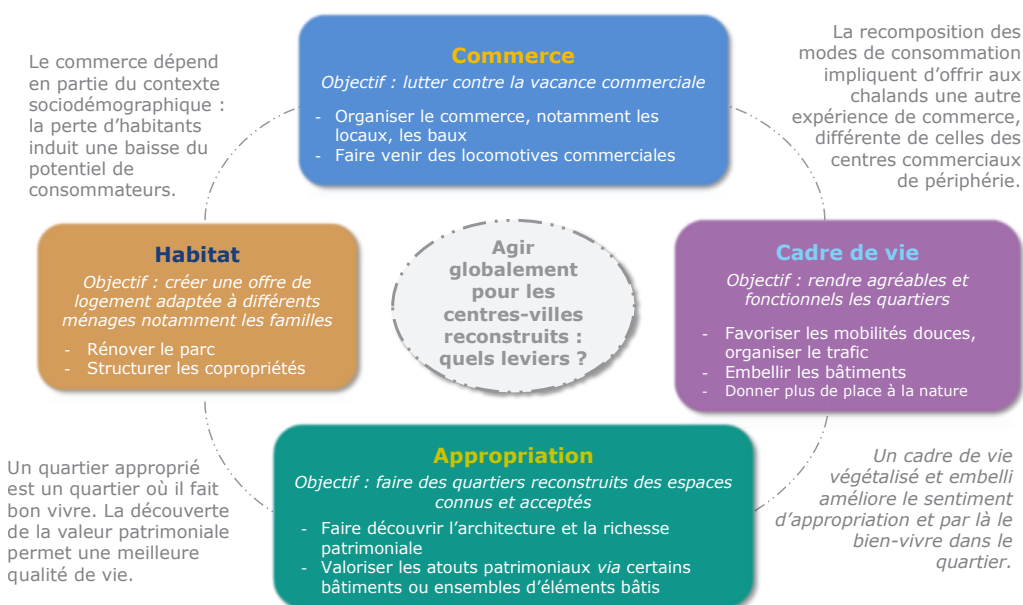
La place dévolue au stationnement empêche souvent un autre usage, même lorsque la voiture n'y est pas. Ces espaces sont vides ou inoccupés.

UNE NÉCESSITÉ : METTRE EN PLACE UNE STRATÉGIE GLOBALE D'INTERVENTION

La définition d'une stratégie globale est nécessaire pour répondre efficacement aux enjeux des quartiers reconstruits. Les liens entre les processus de déqualification urbaine supposent en effet de travailler la question dans sa transversalité. (cf schéma)

La requalification des centres reconstruits vise à (re)développer l'attractivité générale pour différents publics : nouveaux habitants, chaland, passants, etc.

Pour y parvenir, les collectivités disposent d'outils réglementaires ou opérationnels, plus ou moins coûteux et plus ou moins complexes à mettre en œuvre. Avant tout, il faut que chaque acteur prenne conscience de ces enjeux et de leur forte interdépendance. Il s'agit aussi de réfléchir aux particularités locales : dynamisme socio-économique spécifique, contexte historique singulier ou encore présence ou non d'acteurs partenaires potentiels.



Action Cœur de Ville, un plan national en faveur des villes moyennes

En 2018, l'État a lancé un vaste plan à destination des villes-moyennes et en particulier de leur centre. Le plan a deux ambitions : améliorer les conditions de vie des habitants des villes moyennes et conforter leur rôle de moteur de développement du territoire. 222 villes ont été sélectionnées, dont douze normandes. Chaque convention repose sur cinq axes : réhabilitation de l'habitat, développement économique et commercial, accessibilité, mise en valeur du patrimoine, accès aux services et équipement publics. Si les enjeux particuliers des villes reconstruites ne sont pas spécifiquement ciblés, ce plan répond à beaucoup de leurs problématiques.

Les acteurs de l'urbanisme et de l'aménagement sont de plus en plus sensibles à la question spécifique de centres reconstruits, question couplée à la problématique des villes moyennes et des centres-bourgs. Afin de répondre au mieux aux enjeux soulevés, il est nécessaire que tous s'approprient pleinement les tenants et aboutissants de cette problématique et développent une vision transversale quant à la manière d'agir. Des outils, des dispositifs, des actions existent à ce jour et ont pour une grande partie fait leurs preuves. Il manque encore des solutions ad hoc, c'est-à-dire appliquées à la question de la reconstruction et des villes moyennes et des centres-bourgs.

- Act'Urba n°7, « Le centre-ville de Caen : un enjeu métropolitain », 15 p. - Aucame, 2012
- « L'architecture et l'urbanisme de la Reconstruction dans le Calvados : du projet à la réalisation », 154 p. - CAUE, 2015
- « (Re)construire la ville sur mesure » : colloque dans le cadre de in-

situ, biennale d'architecture à Caen – Club prisme, 2018

- « Parc privé des années 50-70 – L'urgence du renouveau », *La Revue Urbanisme*, hors-série, 75 p. - 2014
- « Villes détruites, villes reconstruites » - Hors-série *Ouest-France*, 112 p. - 2015

Directeur de la publication : Patrice DUNY
Réalisation et mise en page : AUCAME 2018
Illustrations : AUCAME, sauf mention contraire
Contact : ludivine.collette@aucame.fr

DÉPÔT LÉGAL : 4^e TRIMESTRE 2018
ISSN : 1964-5155



Agence d'urbanisme de Caen Normandie
21 rue de la Miséricorde - 14000 CAEN
Tel : 02 31 86 94 00
contact@aucame.fr
www.aucame.fr



LICENCE OUVERTE
OPEN LICENCE

Retrouvez nos publications en flashant ce QR Code

