

File Name: 1181.pdf

UNESCO Region: EUROPE AND NORTH AMERICA

SITE NAME: Le Havre, the city rebuilt by Auguste Perret

DATE OF INSCRIPTION: 15th July 2005

STATE PARTY: FRANCE

CRITERIA: C (ii)(iv)

DECISION OF THE WORLD HERITAGE COMMITTEE:

Excerpt from the Decisions of the 29th Session of the World Heritage Committee

Criterion (ii): The post-war reconstruction plan of Le Havre is an outstanding example and a landmark of the integration of urban planning traditions and a pioneer implementation of modern developments in architecture, technology, and town planning.

Criterion (iv): Le Havre is an outstanding post-war example of urban planning and architecture based on the unity of methodology and system of prefabrication, the systematic use of a modular grid and the innovative exploitation of the potential of concrete.

BRIEF DESCRIPTIONS

The city of Le Havre, on the English Channel in Normandy, was severely bombed during the Second World War. The destroyed area was rebuilt according to the plan of a team headed by Auguste Perret, from 1945 to 1964. The site forms the administrative, commercial and cultural centre of Le Havre. Amongst many reconstructed cities, Le Havre is exceptional for its unity and integrity. It combines a reflection of the earlier pattern of the town and its extant historic structures with the new ideas of town planning and construction technology. It is an outstanding post-war example of urban planning and architecture based on the unity of methodology and the use of prefabrication, the systematic utilization of a modular grid, and the innovative exploitation of the potential of concrete.

1.b State, Province or Region: Seine-Maritime Département, Region of Haute-Normandie

1.d Exact location: N49 29 20.6 E0 06 54.8

LE



HAVRE

la ville **RECONSTRUITE**



par Auguste

PERRET

proposition d'inscription
du CENTRE RECONSTRUIT du HAVRE
sur la liste du patrimoine mondial

LE

HAVRE

LA VILLE RECONSTRUITE

PAR

AUGUSTE

PERRET

proposition d'inscription
du CENTRE RECONSTRUIT du HAVRE
sur la liste du patrimoine mondial



1-1. Le Havre en ruine, 1944

SOMMAIRE

1. Identification	.7
a. Pays	.7
b. Etat, province ou région	.7
c. Nom du bien	.7
d. Localisation du bien	.7
e. Photos aériennes, cartes et plans	.9
f. Surface de la zone proposée pour inscription	.9
2. Justification de l'inscription	.11
a. Déclaration de valeur	.11
b. Analyse comparative	.13
c. Authenticité / intégrité	.15
d. Critères selon lesquels l'inscription est proposée	.19
3. Description	.25
a. Description du bien	.25
b. Historique et développement	.61
c. Forme et date des documents les plus récents	.87
d. Etat actuel de conservation	.89
e. Politique et programme de mise en valeur et de promotion	.93
4. Gestion	.103
a. Droit de propriété	.103
b. Statut juridique	.103
c. Mesures de protection et moyens de mise en œuvre	.105
d. Organismes chargés de la gestion	.113
e. Echelon auquel s'effectue la gestion, nom et adresse du responsable	.115
f. Plans adoptés concernant le bien	.117
g. Sources et niveaux de financement	.121
h. Sources de compétence et de formation en matière de techniques de conservation et de gestion	.123
i. Aménagements pour les visiteurs et statistiques les concernant	.125
j. Plan de gestion du bien et exposé des objectifs	.137
k. Nombre d'employés	.139
5. Facteurs affectant le bien	.141
a. Pressions dues au développement	.141
b. Contraintes liées à l'environnement	.141
c. Catastrophes naturelles et planification préalable	.143
d. Contraintes dues aux flux de visiteurs / au tourisme	.145
e. Nombre d'habitants à l'intérieur du bien et dans la zone tampon	.145



6. Suivi .....	.147
a. Indicateurs clés permettant de mesurer l'état de conservation .....	.147
b. Dispositions administratives concernant le suivi du bien .....	.147
c. Résultats des précédents exercices de soumission de rapports .....	.149
7. Documentation .....	.151
a. Bibliographie .....	.151
b. Adresses où sont conservés l'inventaire, les dossiers et les archives .....	.159
c. Liste des annexes .....	.159
d. Crédits photographiques .....	.161
8. Signature au nom de la France .....	.163



Carte 1 Photo satellite du Monde NOAA © NASA 1996



Carte 2
Photo satellite
de la France
TERRA-MODIS © NASA 2002



Carte 3
Photo satellite
de la Normandie
TERRA-MODIS © NASA 2002

1. IDENTIFICATION

a. Pays

France

b. Région

Région : Haute-Normandie
Département : Seine-Maritime

c. Nom du bien

Le Havre, la ville reconstruite par Auguste Perret

d. Localisation du bien

ZONE PROPOSÉE POUR INSCRIPTION

Le bien proposé pour inscription sur la Liste du patrimoine mondial se situe en bordure de l'océan Atlantique, à l'Ouest du continent européen, sur le vaste estuaire par lequel la Seine se jette dans la Manche. Grand port de commerce et de voyageurs, Le Havre est établi au Nord-Ouest de la France, dans la Région de Haute-Normandie. La ville est une Sous-Préfecture du département de la Seine-Maritime (cf. cartes 1 à 4).

La zone urbaine concernée par la demande d'inscription correspond à la partie de la ville du Havre détruite pendant la Seconde Guerre Mondiale et reconstruite de 1945 à 1964 par l'atelier d'architecture et d'urbanisme dirigé par Auguste Perret. Elle se situe au Sud-Ouest d'une agglomération de 250 000 habitants, dont elle constitue le centre culturel, commercial et administratif (cf. cartes 5 à 8). L'aire proposée pour inscription est délimitée, à l'Est, par la rue du Général Archinard et la chaussée d'Angoulême, au Sud et à l'Ouest, par les bassins portuaires, c'est-à-dire par le quai Casimir Delavigne, le quai de l'île et le quai de Southampton, par la chaussée Kennedy, par le boulevard Clémenceau et la Porte Océane, au Nord, par les rues Béranger, Louis Philippe, Frédéric Bellanger, par les rues Georges Braque et Henry Génestal, par la place Pierre Naze, par le parvis Saint-Michel, par la rue Casimir Perier et par le boulevard de Strasbourg (cf. cartes 9 et 10).

ZONE TAMPON

Afin de protéger les abords de cette aire, il est défini une zone tampon. Celle-ci forme autour du centre reconstruit une couronne incluant, au Sud et à l'Ouest, une bande côtière constituée du bassin de la Barre, du bassin de la Manche et de l'Avant-Port, c'est-à-dire l'anse Frascati, l'anse de Joinville et l'anse des Régates, au Nord et à l'Est, une bande bâtie limitée par la rue Frédéric Bellanger, par la rue Louis Philippe, par la place des Gobelins, par les rues d'Eprèmesnil, Gustave Flaubert, du Maréchal Gallieni, Jules Lecesne, par la rue du 129e RI et par l'avenue Vauban (cf. cartes 9 et 10).



Carte no. 4
 Photographie aérienne
 de l'Estuaire de la Seine
 SPOT-VIEW ©
 DISTRIBUTION
 SPOTIMAGE © CNES 1999



Carte no. 7
 Photographie aérienne
 de l'agglomération
 du Havre
 BD ORTHO © IGN 1999

COORDONNÉES GÉOGRAPHIQUES (WGS 84)

Les coordonnées suivantes sont données à partir d'un point central de la zone proposée pour inscription représenté par le centre Oscar Niemeyer.

Latitude : 49° 26' 26" Nord

Longitude : 0° 6' 25" Est

e. Photos aériennes, cartes et plans

IDENTIFICATION

Photo satellite du monde (n°1) .....	.6
Photo satellite de la France (n°2) .....	.6
Photo satellite de la Normandie (n°3) .....	.6
Photo satellite de l'estuaire de la Seine (n°4) .....	.8
Carte IGN de l'estuaire de la Seine (n°5) .....	.8/9
Carte IGN de l'agglomération du Havre (n°6) .....	.8/9
Photo aérienne de l'agglomération du Havre (n°7) .....	.8
Photo aérienne de la ville reconstruite (n°8) .....	.8/9
Plan de la zone proposée pour inscription (n°9) .....	.8/9

DESCRIPTION

Plan de la ville reconstruite (n°10) .....	.8/9
Plan de repérage des îlots (n°11) .....	.26
Plan de composition urbaine (n°12) .....	.26
Photo aérienne de la ville en 1939 (n°13) .....	.70
Photo aérienne de la ville en 1944 (n°14) .....	.70
Photo aérienne de la ville en 1949 (n°15) .....	.84
Photo aérienne de la ville en 1969 (n°16) .....	.84
Plan de la ville reconstruite en 1961 (n°17) .....	.98
Plan de superposition des îlots avant/après guerre (n°18) .....	.98
Plan de phasage de la reconstruction (n°19) .....	.100

GESTION

Photo aérienne de la ZPPAUP (n°20) .....	.8/9
Plan de domanialité Ville et Port (n°21) .....	.102
Plan de droit de propriété des immeubles (n°22) .....	.104
Plan des syndics de copropriété (n°23) .....	.104
Plan des travaux illégaux contrôlés par la Ville, année 2002 (n°24) .....	.146
Plan de l'ensemble des chantiers, année 2002 (n°25) .....	.146

f. Surface de la zone proposée pour inscription

Zone proposée pour inscription :	133 hectares
Zone tampon :	114 hectares
Surface totale :	247 hectares

**LE HAVRE
LA VILLE RECONSTRUITE
PAR AUGUSTE PERRET**

PROPOSITION D'INSCRIPTION
SUR LA LISTE DU PATRIMOINE
MONDIAL

CARTE 5

**CARTE IGN DE
L' ESTUAIRE DE
LA SEINE**



D.E.U.P.
Direction Urbanisme et Prospective - JMS
Le: 26/09/2003

0 5000 10000 m

Source: Carte IGN régionale 1/250000
© IGN 2003 Droits de reproduction réservés



**LE HAVRE
LA VILLE RECONSTRUITE
PAR AUGUSTE PERRET**

PROPOSITION D'INSCRIPTION
SUR LA LISTE DU PATRIMOINE
MONDIAL

CARTE 6

**CARTE IGN DE
L'AGGLOMERATION
DU HAVRE**



DEUP
Direction Urbanisme et Prospective - JMS
Le 26/06/2003

0 500 1000 m

source: Carte série bleue 1/25000
© IGN 2001 Droits de reproduction réservés



**LE HAVRE
LA VILLE RECONSTRUITE
PAR AUGUSTE PERRET**

PROPOSITION D'INSCRIPTION
SUR LA LISTE DU PATRIMOINE
MONDIAL

CARTE 8

**PHOTO AERIENNE
DE LA VILLE
RECONSTRUITE**



DEUP
Direction Urbaine et Prospective - MS
Le 26/09/2003

Source: ORTO PHOTOPLAN - Ville du Havre
- 1997

Droits de reproduction réservés





LE HAVRE
LA VILLE RECONSTRUITE
PAR AUGUSTE PERRET

PROPOSITION D'INSCRIPTION
SUR LA LISTE DU PATRIMOINE
MONDIAL

CARTE 9

PLAN DE LA ZONE
PROPOSEE POUR
INSCRIPTION

-  Zone proposée pour inscription
-  Zone tampon



DEUR
Direction Urbanisme et Prospective -UMS
Le 26/09/2003

0 100 200m

Source - Plan cadastral - DGI
Droits de l'Etat réservés



**LE HAVRE
LA VILLE RECONSTRUITE
PAR AUGUSTE PERRET**

PROPOSITION D'INSCRIPTION
SUR LA LISTE DU PATRIMOINE
MONDIAL

CARTE 10

**PLAN DE LA VILLE
RECONSTRUITE**

PATRIMOINE PUBLIC APRES GUERRE

- ①- Hôtel de Ville
- ②- Théâtre de l'Hôtel de ville
- ③- Eglise St Joseph
- ④- Espace Oscar Niemeyer
- ⑤- Musée Maitaux
- ⑥- Collège Raoul Dufy
- ⑦- Clinique François 1er
- ⑧- Halles Centrales
- ⑨- Passerelle du bassin du Commerce
- ⑩- Chambre de Commerce et de l'Industrie
- ⑪- Port Autonome du Havre
- ⑫- Bibliothèque Municipale
- ⑬- Eglise St Michel
- ⑭- Halle aux poissons
- ⑮- Ecole Supérieur de Commerce
- ⑯- Lycée Porte Océane
- ⑰- Groupe scolaire Edouard Herriot
- ⑱- Centre de Commerce International
- ⑲- Office du Tourisme

PATRIMOINE PUBLIC AVANT GUERRE

- ⑳- Sous Préfecture
- ㉑- Palais de Justice
- ㉒- Cathédrale Notre-Dame
- ㉓- Muséum d'histoire Naturelle
- ㉔- Eglise Saint François
- ㉕- Poste Centrale

PATRIMOINE PRIVE APRES GUERRE

- ㉖- ISAJ de l'Hôtel de Ville
- ㉗- Casse d'épargne
- ㉘- Nouvelles Galeries
- ㉙- Hôtel de Normandie
- ㉚- Franklin Building
- ㉛- Grand magasin le Printemps
- ㉜- Résidence de France
- ㉝- Espace Coty

DEUR
Direction Urbanisme et Prospective JMS / VD
Le 26/09/2003

0 100 200m

Source : Plan cadastral - DGI
Droits de l'Etat réservés






**LE HAVRE
LA VILLE RECONSTRUITE
PAR AUGUSTE PERRET**

PROPOSITION D'INSCRIPTION
SUR LA LISTE DU PATRIMOINE
MONDIAL

CARTE 20

**PHOTO AERIENNE
DE LA ZPPAUP**

-  Périmètre de la ZPPAUP
-  Limite zone 1 / zone 2
-  Site périphérique de la ZPPAUP



D.E.U.P.
Direction Urbaine et Prospective - DMS
Le 26/09/2003

Source : ORTD PHOTOPLAN - Ville du Havre - 1927
Droits de reproduction réservés



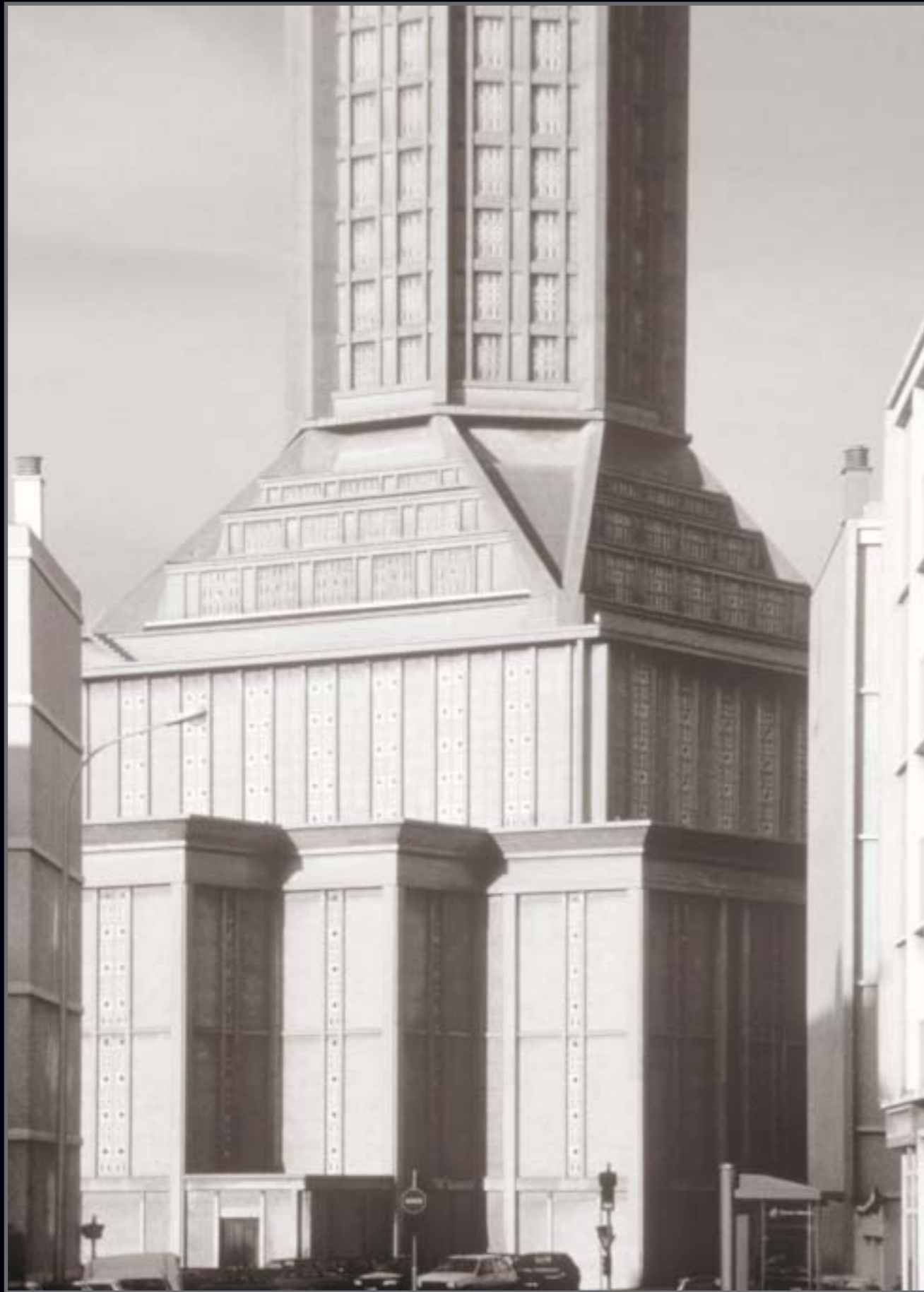
2. JUSTIFICATION DE L'INSCRIPTION

a. Déclaration de valeur

Fondée en 1517 par François 1er à proximité du port qu'il avait créé pour "tenir en sûreté" ses vaisseaux et ceux de ses sujets "navigant sur la mer océane", la ville du Havre s'est formée autour d'un noyau initial constitué du quartier Notre-Dame et du bassin du Roy. Elle s'est développée, dès le XVIème siècle, selon le plan établi en 1541 pour le quartier Saint-François par l'architecte siennois Jérôme Bellarmato, puis, au XVIIIème siècle, grâce à l'ouverture de son port au commerce avec l'Afrique et les Antilles, avec la création de la "Neuve-Ville" suivant les plans de l'ingénieur Lamandé (1787). L'identité urbaine et l'identité portuaire du Havre furent dès lors étroitement liées. La cité connut ensuite, avec la révolution industrielle, une expansion rapide. La destruction des remparts à partir de 1852 permit l'établissement des grands axes (avenue Foch, boulevard de Strasbourg, boulevard François 1er) au delà desquels se développèrent les nouveaux quartiers, à l'Ouest, celui du Perrey, au Nord, ceux de Saint-Vincent, d'Ingouville, de Sanvic et de Graille. En 1939 la population du Havre atteignait 160 000 habitants.

Durement bombardée pendant la Deuxième Guerre mondiale, la ville du Havre était, à la Libération, l'une des villes les plus sinistrées d'Europe (5 000 morts, 10 000 immeubles détruits, 80 000 sans-abri). Le territoire central, anéanti lors des raids alliés de septembre 1944, avait l'aspect d'une table rase. Ce bilan très lourd incita le Gouvernement français à prendre des mesures spectaculaires pour reconstruire la cité portuaire. Le projet fut confié à Auguste Perret, architecte de renommée mondiale, et à une importante équipe constituée de ses anciens élèves. Le Havre fit l'objet d'une expérience unique en matière de reconstruction. L'échelle de la zone à reconstruire d'un seul tenant, la cohérence théorique de l'équipe Perret, les procédures urbanistiques et les techniques de préfabrication mises en œuvre en firent un formidable chantier d'expérimentation. Abondamment commentée dans les revues de l'époque, cette expérience fut prise en compte par l'Histoire de l'architecture et de l'urbanisme, comme l'une des réalisations les plus significatives du XXème siècle. Exemple unique, cette reconstruction a engendré un patrimoine remarquable, tant par la qualité de ses édifices, que par la nouveauté de son espace urbain.

Composé d'immeubles d'habitation, d'équipements publics, de commerces et de bureaux organisés en un tissu régulier d'îlots, de rues et de places, le centre reconstruit du Havre offre un exemple éminent d'ensemble architectural caractéristique de la période de la reconstruction qui a suivi la Deuxième Guerre Mondiale. Sa valeur universelle est exceptionnelle, à la fois sur le plan historique, en tant que témoignage de cette phase de modernisation intense des villes et des réseaux (sans précédent dans l'histoire de l'Humanité), et artistique, en tant qu'œuvre majeure de l'architecture et de l'urbanisme du XXème siècle. Le Havre compte plusieurs chef-d'œuvres représentatifs de *l'ordre du béton armé* inventé par Auguste Perret (l'église Saint-Joseph et l'Hôtel de Ville), un musée des beaux-arts innovant (le musée Malraux) qui témoigne d'une prise en compte originale de la lumière et du paysage dans une cité portuaire marquée par la naissance de l'impressionnisme et par la présence d'une tradition picturale de premier ordre (Eugène Boudin, Claude Monet, Georges Braque, Raoul Dufy, Othon Friesz, Jean Dubuffet), une Maison de la Culture emblématique des recherches plastiques de l'architecte brésilien Oscar Niemeyer et de très nombreux bâtiments en béton apparent (immeubles d'habitation et édifices publics) d'une qualité architecturale remarquable.



2-1 Eglise
Saint-Joseph



2-2. Hôtel de ville

b. Analyse comparative

La Liste du patrimoine mondial ne comporte aucun site reconstruit (entendu comme création moderne, et non comme restitution à l'identique d'un bien ancien). La reconstruction du centre historique de Varsovie, inscrite sur la Liste du Patrimoine Mondial en 1980, s'est appuyée sur la volonté de recréer un patrimoine détruit. Certaines villes, comme Dresde ou Berlin, ont connu à la fin de la Seconde Guerre mondiale, des destructions considérables. A Dresde, on estime à quatre cent mille le nombre des victimes des bombardements. Mais la reconstruction de la cité ne répond pas, comme au Havre, à un projet culturel cohérent. La comparaison de la ville du Havre avec les autres agglomérations marquées par la reconstruction qui a suivi la Deuxième Guerre Mondiale confirme la valeur universelle exceptionnelle de ce bien culturel. Aucun des autres sites reconstruits qui pourrait prétendre représenter ce groupe patrimonial, qu'il s'agisse de Caen, de Dunkerque, de Royan ou de Maubeuge en France, de Coventry en Angleterre, de Rotterdam aux Pays-Bas ou de Düren en Allemagne, ne cumule, comme Le Havre, la nouveauté des dispositifs urbanistiques employés, la cohérence du tissu urbain produit et la qualité exceptionnelle de l'architecture. Le projet de Le Corbusier pour Saint-Dié n'a pas été réalisé. Certains sites, comme Rotterdam, ont été profondément transformés lors des dernières décennies, si bien qu'ils n'offrent plus la garantie d'authenticité et d'intégrité.

Si l'on compare le centre reconstruit du Havre aux autres manifestations de l'architecture et de l'urbanisme du XXème siècle déjà prises en compte sur la Liste du patrimoine mondial, on constate que les raisons qui militent en faveur de l'inscription du Havre diffèrent profondément de celles qui ont conduit au classement de ces sites modernes, qu'il s'agisse de Brasilia ou du Bauhaus. L'inscription de Brasilia en 1987 a introduit un bien culturel postérieur à 1945. Mais la situation historique du Havre n'a que peu de rapport avec celle d'une capitale créée ex nihilo, qui n'implique ni la mémoire des tissus disparus, ni le drame humain que représente la guerre. Après les bombardements, les habitants sinistrés ont été d'abord relogés dans des habitations éphémères, en périphérie ou dans le centre à reconstruire. Ces modes d'habitation transitoire, dans des baraquements, particulièrement éprouvants pendant les hivers rigoureux, comme le fut celui de 1944-1945, ont perduré pendant une dizaine d'années. Par ailleurs, les principes urbanistiques mis en œuvre au Havre ne renvoient pas directement, comme à Brasilia, aux théories des CIAM et à la Charte d'Athènes. La reconstruction du Havre tente de concilier l'urbanisme moderne et les traditions séculaires de l'urbanité. La production du nouveau tissu se fait ici en référence au territoire virtuel qui s'est constitué, quartier après quartier, au cours des quatre siècles qui ont précédé la destruction du centre de la ville en septembre 1944.

Ces considérations liées à la mémoire urbaine valent aussi pour établir la comparaison avec une autre ville créée de toutes pièces par l'un des grands architectes du XXème siècle, la ville de Chandigarh, capitale administrative du Penjab (Inde). Chandigarh, conçue par Le Corbusier, ne figure pas encore sur la Liste du patrimoine mondial et pourrait faire l'objet, à juste titre, d'une demande d'inscription auprès de l'UNESCO. L'analyse de la spécificité de cette ville montre cependant que les critères auxquels pourrait se référer une telle demande pour établir la valeur universelle de ce bien culturel seraient nécessairement très différents de ceux retenus pour Le Havre. C'est en tant que création représentative des théories de la Charte d'Athènes, mais aussi en tant qu'œuvre décisive de Le Corbusier s'inscrivant dans une filière créative exceptionnelle (qui débute, durant les années 1920, avec les villas La Roche, Stein et Savoye, pour se déployer ensuite, après la guerre, avec les maisons Jaoul, la chapelle de Ronchamp, le couvent de la Tourette, le palais des filateurs et les maisons Shodan et Sarabaï à Ahmedabad, et les cinq unités d'habitation de Marseille, Rézé, Berlin, Firminy et Briey), que la ville de Chandigarh pourrait solliciter une telle inscription. La valeur universelle exceptionnelle de la reconstruction du Havre renvoie à un tout autre univers historique,



2-3. Immeuble de la Porte Océane

qui implique, comme nous l'avons vu, d'autres théories architecturales, mais aussi la mémoire urbaine et la tragédie de la guerre.

L'inscription du Bauhaus en 1996 a confirmé le caractère emblématique des sites de Weimar et de Dessau par rapport au Mouvement Moderne. Au-delà de la question de l'échelle, qui invite à ne pas considérer de la même manière des bâtiments pionniers consacrés à la pédagogie (Bauhaus) et l'ensemble des immeubles et des équipements qui constitue les rues et les places d'un important morceau de ville (Le Havre), il est évident que le centre reconstruit se distingue nettement par son architecture des thématiques typologiques et esthétiques mises en place par Henry Van de Velde au début du XX^{ème} siècle, puis par Walter Gropius au cours des années 1920. Le *Classicisme structurel* développé par Auguste Perret et son équipe, théorie et langage qui trouvent leurs origines dans les rationalismes néogothiques et néoclassiques du XIX^{ème} siècle, représente une voie originale de la modernité, très différente des diverses tendances du fonctionnalisme international. Ce qui fonde aussi l'intérêt patrimonial exceptionnel du Havre, c'est la formulation par Auguste Perret d'un ordre spécifique au béton armé et la capacité de cet ordre à être décliné sous diverses formes à l'échelle d'un vaste territoire urbain.

Parce qu'il répond à plusieurs des critères énoncés par l'UNESCO, le centre reconstruit du Havre apparaît comme un candidat solide pour témoigner à la fois du drame de la Deuxième Guerre Mondiale et de l'immense effort qu'a représenté, au plan international, la reconstruction qui l'a suivie. L'inscription d'un tel site sur la Liste du patrimoine mondial pourrait contribuer à un changement radical d'attitude envers l'une des fractions les plus dévalorisées de l'héritage moderne, celle qui a été produite en Europe dans la seconde moitié du siècle dernier. Le classement d'un tissu urbain issu de l'épopée de la Reconstruction retentirait favorablement sur l'ensemble de ce groupe patrimonial et rendrait, de ce fait, un service considérable à toutes les institutions culturelles et associations qui luttent pour la sauvegarde du patrimoine du XX^{ème} siècle à l'échelle internationale.

c. Authenticité/intégrité

Le Centre reconstruit du Havre a conservé son authenticité et son intégrité non seulement en ce qui concerne la conception urbaine initiale mise au point par l'équipe Perret, qui a été respectée dans son ensemble, mais aussi pour tout ce qui touche aux édifices particuliers, publics et privés, à leurs matériaux et à leur apparence. Le tissu de la reconstruction n'a pas été dégradé comme cela a été le cas dans de nombreuses autres villes européennes et ce, en raison de sa croissance urbaine modérée.

Le tissu légué par la reconstruction n'a pas été détérioré par des ajouts désordonnés ou par des transformations maladroites. Il a été complété, de manière ponctuelle, sans altération globale des qualités de l'espace urbain. La passerelle sur le bassin du Commerce (construite en 1969 par l'architecte Guillaume Gillet) et la maison de la culture (réalisée de 1978 à 1982 par Oscar Niemeyer) offrent de bons exemples d'intégration au paysage urbain façonné par l'atelier de reconstruction. Bien qu'étrangère à l'esthétique du *Classicisme Structurel* et aux typologies d'édifices mises en place au lendemain de la guerre, l'œuvre d'Oscar Niemeyer a créé une authentique dialectique sémantique par rapport à l'architecture de l'Ecole Perret. Elle a enrichi, grâce à ses métaphores maritimes, le paysage du bassin du Commerce.

Les chantiers Augustin Normand (qui avaient été reconstruits en 1951 sur le front de mer Ouest par l'architecte François Vitale) ont été détruits en 1967 pour céder la place à une importante opération de logements, la résidence de France (réalisée de 1967 à 1985 par Georges Candilis et Jacques Lamy). François Vitale, qui avait édifié une halle classique en



2-4. Tour de
l'Hôtel de ville

béton armé (130 m de long par 25 m de large et 18 m de haut), avait opté pour un type d'architecture industrielle qui s'accordait avec les immeubles de l'équipe Perret, tant par son gabarit que par les rythmes et le traitement de son ossature. La résidence de France, qui s'est substituée à ce puissant bâtiment industriel, a créé une rupture. Avec ses douze niveaux de logements, elle a introduit un obstacle visuel qui nuit à la perception du rapport recherché par l'équipe Perret entre le centre reconstruit et la côte. Son architecture présente cependant une valeur historique intrinsèque, non seulement comme œuvre de Georges Candilis (qui incarne au plan international les tendances nouvelles de l'après-guerre), mais aussi en tant que modèle réussi de "l'architecture proliférante" des années 1960.

Peu d'interventions nouvelles ont transformé le centre reconstruit du Havre : l'extension de la polyclinique François 1er est architecturalement discutable. Il en est de même pour celle de l'Hôtel de Ville (Pierre Colboc, 1985-1987) qui n'a pas la qualité que l'on pouvait espérer à proximité d'une œuvre majeure d'Auguste Perret. Mais sa situation (à l'arrière du bâtiment originel) et le respect des gabarits existants limitent l'impact visuel de cette extension, de sorte qu'elle ne nuit pas à l'intégrité de l'espace environnant. Elle améliore, de façon non négligeable, l'usage public de l'édifice. Les pergolas, qui ont été installées en 1987 sur la place de l'Hôtel de Ville, ont modifié la perception de ce grand espace urbain, mais ces structures en bois (sur lesquelles pousse très inégalement la végétation) sont démontables. La situation est donc réversible.

D'une manière générale, l'excellente qualité constructive des immeubles et des équipements édifiés par l'atelier Perret a garanti leur bonne conservation et ce malgré l'environnement agressif du bord de mer. L'Hôtel de Ville a été ravalé. Des études ont été menées pour la restauration de l'église Saint-Joseph. Si, au cours des années 1980, plusieurs immeubles d'habitation ont vu leurs bétons disparaître sous des peintures exécutées par des entreprises peu compétentes, il est important de noter que la quasi totalité du centre reconstruit a été ravalée dans de bonnes conditions. Ces premiers dérapages ont alerté la municipalité sur les dangers de travaux menés trop librement par les copropriétés. Une politique de sensibilisation des habitants a été mise en place. Les récents ravalements se sont déroulés dans le cadre d'une concertation entre les services municipaux, les copropriétés et les entreprises. Le Havre retrouve peu à peu son éclat des années cinquante.

Le centre reconstruit du Havre bénéficie, depuis 1995, avec la Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP), d'une protection adaptée. Le territoire global (zone proposée pour inscription sur la Liste du patrimoine mondial + zone tampon) correspond à celui de la ZPPAUP (cf. cartes 9 et 20). Le climat de concertation créé au cours des années 1990 entre la municipalité, les administrations publiques et les propriétaires privés permet d'envisager une gestion innovante du patrimoine. Le centre reconstruit n'est pas considéré par les autorités locales comme un simple cadre bâti disponible pour tous les usages contemporains. Il est pris en compte comme une œuvre architecturale et urbanistique à part entière, ainsi que le montrent les efforts constants de la municipalité en matière de conservation des archives de l'équipe Perret. Cette politique conduite en collaboration avec l'Institut Français d'Architecture et les Archives Nationales permet d'imaginer à terme la création au Havre d'une maison de la Reconstruction et d'un observatoire des techniques de restauration des bétons. La politique de sensibilisation du public s'est traduite récemment par la présentation au Havre, au musée des beaux-arts, d'une importante exposition monographique intitulée "Perret, la poésie du béton". D'autres expositions consacrées à la reconstruction ont accompagné cette manifestation coproduite par la Municipalité du Havre, l'Institut Français d'Architecture et la Galerie d'Art Moderne de Turin.



CRITERE I

2-5. Le Havre en ruine, 1944

d. Critères selon lesquels l'inscription est proposée

Le centre reconstruit du Havre correspond à la catégorie des ensembles définis à l'article 1 de la Convention du patrimoine mondial : "groupes de constructions isolées ou réunies, qui, en raison de leur architecture, de leur unité, ou de leur intégration dans le paysage, ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue de l'histoire, de l'art ou de la science". Le centre reconstruit du Havre forme un tout. Bien qu'il s'agisse d'un bien culturel récent, il convient de tenir compte des recommandations du Comité intergouvernemental relatives aux centres historiques anciens dont la densité et la qualité monumentales révèlent un ensemble d'intérêt majeur. Le Comité déconseille les "propositions ponctuelles portant sur des monuments isolés". C'est bien l'ensemble de la reconstruction du Havre, et non tel ou tel édifice isolé, qui a suscité l'attention des spécialistes et des historiens de l'architecture et de l'urbanisme. Conformément aux indications du Comité, qui privilégie les petites et moyennes agglomérations par rapport aux métropoles (qui ont des difficultés à contrôler leur croissance), Le Havre bénéficie de son échelle de ville moyenne (195 000 habitants pour la cité / 250 000 pour l'agglomération) pour maîtriser l'évolution de son patrimoine architectural et urbain.

La valeur universelle exceptionnelle de la ville du Havre reconstruite par Auguste Perret peut être établie au regard de trois des six critères énoncés au paragraphe 24 des *Orientations devant guider la mise en œuvre de la Convention du patrimoine mondial*, non seulement en tant qu'exemple éminent "d'ensemble architectural illustrant une période significative de l'histoire humaine" (critère IV), mais également en tant que "témoignage d'un échange d'influences considérable pendant une période donnée ou dans une aire culturelle déterminée, sur le développement de l'architecture ou de la technologie, des arts monumentaux, de la planification des villes ou de la création de paysages" (critère II) et aussi comme "chef d'œuvre du génie créateur humain" (critère I).

Œuvre d'Auguste Perret et de ses élèves, le centre reconstruit du Havre constitue l'un des aboutissements les plus remarquables de l'architecture du béton armé. Auteur de l'immeuble de la rue Franklin à Paris (1903), de l'église du Raincy (1923), de la salle Cortot (1929), du Mobilier National (1936) et du musée des Travaux Publics (1939, actuel siège du Conseil Economique et Social), Auguste Perret est considéré par les historiens de l'architecture comme l'héritier de la tradition rationaliste française (Jean Nicolas Louis Durand, Henri Labrouste, Eugène Viollet-le-Duc, Anatole de Baudot, Auguste Choisy, Julien Guadet). Attaché à la connaissance des techniques et porteur d'une vision pionnière, il s'est appuyé aussi sur la part vivante de l'Ecole des beaux-arts. Il a participé à l'essor international du béton armé. Il a contribué à en faire un matériau digne d'architecture. Perret a inventé un nouvel ordre classique, comparable en termes culturels aux ordres antiques, mais fondé sur les techniques modernes de construction. Professeur de renom, il a engendré une école architecturale brillante, l'Ecole du Classicisme structurel, dont la reconstruction du Havre constitue le chef d'œuvre. Perret y a bâti deux édifices majeurs, l'église Saint-Joseph (1951-1957) et l'Hôtel de Ville (1952-1958), œuvres qui concluent de façon magistrale cinquante années de recherche sur le béton armé. De très nombreux bâtiments publics du Havre - la tour de l'Hôtel de Ville (Auguste Perret, Jacques Tournant), les groupes scolaires (Pierre-Edouard Lambert, André Le Donné, André Hermant), l'école de commerce (Robert Royon), la Caisse d'Epargne (Alexandre Franche, Noël Boucher, Henri Vernot), le grand magasin "Les Nouvelles Galeries" (Charles Fabre et Jean Le Soudier), la bibliothèque municipale (Jacques Lamy et Jacques Tournant), le palais de la Bourse (Otello Zavaroni, René Déchénaud, Louvet), et aussi un grand nombre d'immeubles d'habitation, parmi lesquels l'ancien l'hôtel de Normandie (Jacques Poirrier) sont d'une qualité architecturale exceptionnelle. La rue de



CRITERE II

Paris résume bien les caractéristiques de l'architecture du Havre : les bâtiments, de même hauteur, limités par une corniche, développent différentes variations sur le thème de la colonne (cylindrique, polygonale, tronconique, à facette, rainurée, à chapiteau), sur la trame d'ossature (parfois affirmée, parfois effacée), sur les cadres de fenêtres, sur les parpaings de remplissage et sur les ouvrages de ferronnerie. Cette architecture dégage dans l'espace public une urbanité raffinée. Certaines œuvres, comme le musée des beaux-arts (Guy Lagneau, Michel Weill, Jean Dimitrijevic) inaugurent, au plan international, un nouveau type d'espace muséal et un nouveau rapport à l'œuvre d'art. Le développement de la ville a complété le travail de l'équipe Perret : la Maison de la Culture d'Oscar Niemeyer apporte une contribution originale au paysage portuaire, achevant par un élément poétique, la perspective du bassin du Commerce que ponctue la belle passerelle métallique de Guillaume Gillet. La conjonction unique de ces architectures issues de pôles opposés de la modernité internationale offre une bonne image de la richesse sémantique du patrimoine havrais.

Le tissu particulier produit au Havre établit un équilibre subtil entre les exigences de l'urbanisme moderne des CIAM (densité, ensoleillement) et la culture urbaine traditionnelle (respect de l'îlot, hiérarchie des rues). Bien que débouchant sur des typologies d'immeubles et sur une morphologie spécifiques au Havre, cette reconstruction témoigne de la mise en pratique du savoir architectural et urbain accumulé en Europe durant l'entre-deux-guerres. Cette opération réalise, à une échelle inespérée, les idéaux de la modernité. L'équipe Perret, dont les membres jouent un rôle éminent dans la presse professionnelle de l'époque (*L'Architecture d'aujourd'hui*, *Techniques et Architecture*, *Urbanisme*) connaissent la Charte d'Athènes, les débats des CIAM et les expériences étrangères en matière de logement. La reconstruction du Havre met en œuvre des éléments culturels issus du fonds commun de l'avant-garde européenne, tant en matière d'urbanisme que dans la conception des logements. Elle cristallise aussi, devant l'ampleur des tâches urbaines qui s'annoncent sur le plan international, la thématique technique de la fabrication industrielle. Le Havre est un foyer actif de la modernité. Ce caractère se confirme au delà de la reconstruction, avec la maison de la culture d'Oscar Niemeyer, projet innovant visité par des ingénieurs en provenance de nombreux pays, et avec la résidence de France réalisée par Georges Candilis selon les nouvelles conceptions de l'architecture proliférante issues de Team X (Georges Candilis, Alison et Peter Smithson, Aldo Van Eyck, Jaap Bakema, Robert Gutmann, William Howell, John Voelcker).

CRITERE IV

Le Havre est un ensemble architectural typique de la période qui a suivi la Deuxième Guerre mondiale. Aucun des ouvrages consacrés à l'histoire mondiale de l'architecture et de l'urbanisme du XX^e siècle n'omet de mentionner cette réalisation qui a cristallisé tous les espoirs de l'après-guerre. Par la situation initiale de la table rase et par la souffrance qui lui est attachée (5 000 morts, 80 000 sans-abri), dans une région elle-même durement touchée par les bombardements (52 000 morts en Normandie, dont 20 000 ensevelis sous les décombres), Le Havre représente, dans la mémoire collective, la tragédie de la guerre. Le drame humain de septembre 1944 est à l'origine de la volonté de l'État de faire de cette ville martyre l'une des plus belles cités d'Europe. La décision du Gouvernement de confier à Auguste Perret cette opération (à lui et à ses élèves, c'est-à-dire à un groupe d'architectes unis par des principes théoriques) revêt, en elle-même, un caractère exceptionnel, et témoigne de l'audience qu'avait Perret sur la scène architecturale française. C'est cette spécificité qui a autorisé l'Atelier de reconstruction du Havre à expérimenter des procédures urbanistiques qui jusque là n'avaient jamais été employées à une telle échelle. Le remembrement de la zone détruite a permis le remodelage complet des îlots, le rééquilibrage des densités de population et la répartition rai-

2-6. Auguste Perret et son atelier



sonnée des équipements collectifs. Le centre reconstruit a été pensé comme un tout. Une grande attention a été portée au réseau urbain. Réalisé à partir de deux trames principales inspirées de certains tracés de la ville détruite, le tissu havrais forme des espaces cohérents, extrêmement lisibles, abritant des immeubles d'habitation et des édifices publics en béton apparent. La grande composition du "Triangle monumental", qui relie au moyen de trois axes, trois ensembles remarquables -la place de l'Hôtel de Ville, la Porte Océane, et le Front de mer Sud- renforce cette lisibilité. La conception des logements, leur distribution, la production du bâti à travers des méthodes nouvelles de préfabrication, la maîtrise complète de l'espace public, ont contribué à faire de la reconstruction du Havre un véritable laboratoire urbain. Peu de villes reconstruites après la Deuxième Guerre mondiale cumulent autant d'innovations urbanistiques et techniques, tout en offrant une telle qualité architecturale. Le Havre témoigne bien des aspirations sociales et urbaines d'une société industrialisée au début de la période de prospérité économique des "Trente Glorieuses".

*2-7. Plans historiques
de la ville du Havre :
1778, 1787, 1939,
1946*

3. DESCRIPTION

a. Description du bien

Le bien proposé pour inscription représente 133 hectares de territoire urbain situés au Sud-Ouest de l'agglomération havraise, dont il constitue le centre administratif, commercial et culturel. Il se compose de l'avenue Foch, du square Saint-Roch, de la place de l'Hôtel de Ville, du bassin du Commerce, de l'île Saint-François, du Front de mer Sud, du quartier du Perrey et de la Porte Océane. Il comprend tous les espaces bâtis et non bâtis formant ce périmètre et tous ceux situés en son sein (cf. carte 9).

L'aire définie en partie 1-d (localisation) représente un ensemble architectural et urbain homogène. Elle comprend les espaces majeurs (grands axes, places, édifices et groupes d'édifices significatifs de l'École du Classicisme Structurel), mais aussi le tissu résidentiel ordinaire (rues, passages, intérieurs d'îlots) réalisé de 1945 à 1964 dans le cadre de la reconstruction. Elle intègre l'île Saint-François (reconstruite à la même période par des architectes régionaux extérieurs à l'atelier Perret), des fragments de tissu ancien et des édifices isolés ayant échappé aux bombardements (autour desquels s'est reconstituée la texture de la ville) et des bâtiments postérieurs à 1964 dont la présence apparaît indissociable du tissu reconstruit (Maison de la Culture, résidence de France, extension de l'Hôtel de Ville, etc.).

Autour de cette aire caractéristique de la reconstruction d'après-guerre est proposée une zone tampon de 114 hectares (cf. carte 9). Cette zone concerne les franges bâties et non bâties du centre reconstruit. Elle se compose d'une bande côtière formée par les bassins de la Barre, de la Manche et par l'Avant-Port et d'une bande urbaine constituée de tissus anciens ou de bâtis non représentatifs de l'École du Classicisme structurel.

3-1. Vue du Havre en direction de l'église Saint-Joseph



TRAMES URBAINES ET TRAME DIMENSIONNELLE

Le centre reconstruit du Havre est régi par deux trames urbaines. La première, parallèle au bassin du Commerce, forme les mailles carrées et rectangulaires dans lesquelles s'inscrivent les îlots de la majeure partie du centre-ville (102 îlots). La seconde trame, parallèle au boulevard François 1er, organise le quartier du Perrey, le Front de mer sud et les abords du bassin du Roy (29 îlots). A ces deux trames principales, vient s'ajouter le maillage spécifique du quartier Saint François (12 îlots) qui reprend le plan d'avant-guerre pour se conformer à la morphologie de l'île (en épousant le tracé des quais en bordure des bassins) et pour suivre la continuité des alignements anciens (induits par la présence des bâtiments préservés).

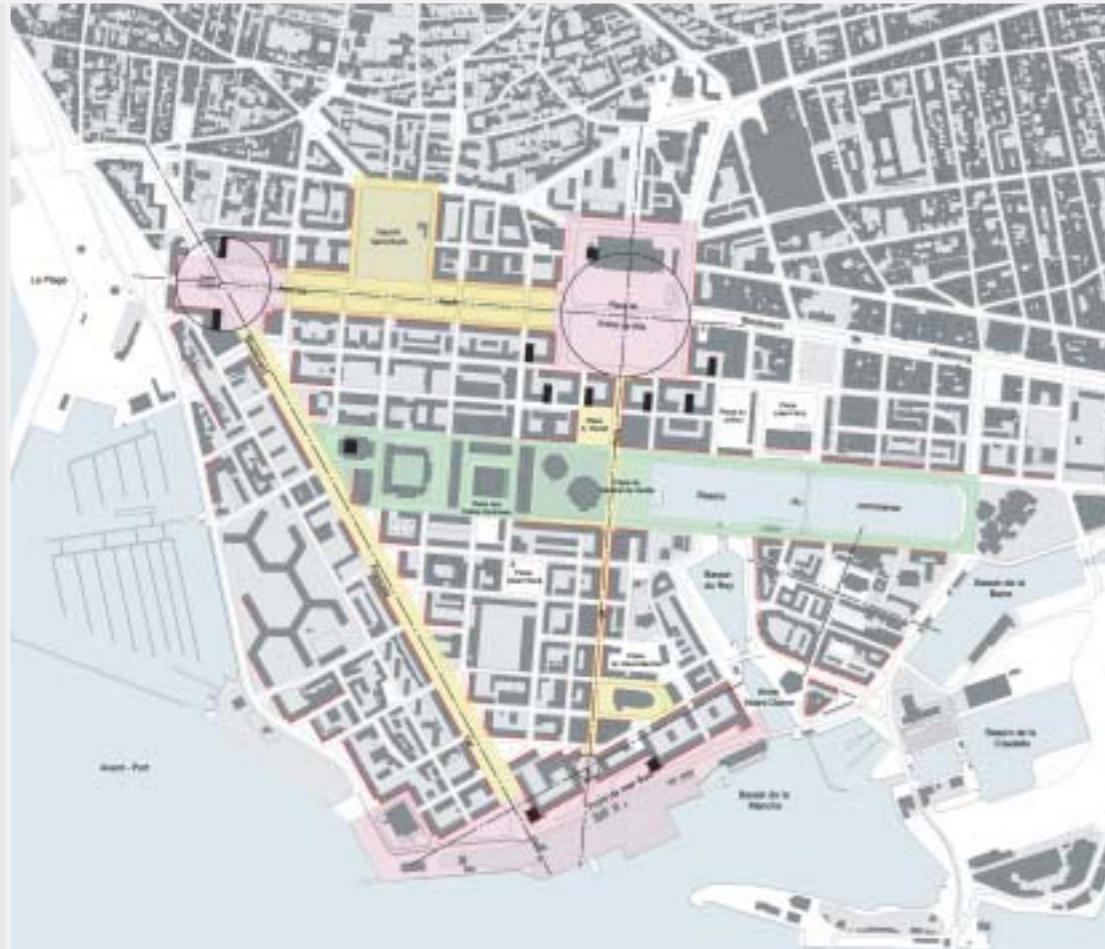
Les immeubles d'habitation et les équipements urbains conçus par l'équipe Perret ont été déterminés à partir d'une trame dimensionnelle à module carré (6,24 m de côté). Cette trame a été appliquée à la construction des bâtiments pour en favoriser la standardisation et pour générer d'importantes économies. Elle a été appliquée aussi au dimensionnement des espaces urbains (place de l'Hôtel de Ville, rue de Paris, etc.) pour dégager une commune mesure entre les vides et les pleins, entre le bâti et le non bâti. Il s'agissait, selon les mots d'Auguste Perret, "d'inscrire la ville en mesure, telle une harmonie musicale".

LE TISSU RECONSTRUIT

Les nouveaux processus de production mis en œuvre (remembrement, rééquilibrage des densités, préfabrication, etc.) ont eu un impact déterminant sur la qualité du tissu reconstruit et ont fait de la ville du Havre l'une des cités les plus modernes d'Europe. Avant la guerre, cer-



Carte 11
Plan de repérage
des îlots
URBANISME ET
PROSPECTIVE -
VILLE DU HAVRE 2003



Carte 12
Plan de composition
urbaine
URBANISME ET
PROSPECTIVE -
VILLE DU HAVRE 2003

- PLACES MAJEURES
- TRIANGLE MONUMENTALE
- PERSPECTIVE DU BASSIN DE COMMERCE
- AXES DE COMPOSITION
- TOURS
- ALIGNEMENTS

taines parties du centre-ville atteignaient une densité de 2 600 habitants à l'hectare. Avec la reconstruction, la densité moyenne à l'hectare est de 800 habitants, condition d'une qualité résidentielle optimale. L'îlot havrais concilie les exigences de l'urbanisme fonctionnaliste et les traditions séculaires de la culture urbaine. Il constitue une réinterprétation de l'îlot historique au moyen des typologies modernes de la "tour" et de la "barre". Le bâti y est très aéré. On trouve fréquemment associées, de part et d'autre d'un espace central assez ouvert, deux barres de quatre étages (orientées Est-Ouest) et deux bandes plus basses destinées aux commerces (orientées Nord-Sud). Lorsque, pour des raisons de rééquilibrage des densités, des tours d'habitation ont été implantées (près de la place de l'Hôtel de Ville, le long du Front de mer Sud), celles-ci sont parfaitement intégrées à la structure urbaine. Elles sont indissociables des îlots où elles prennent corps, mais aussi des espaces publics adjacents (places, rues, passages, galeries...).

Les "immeubles-tours" et les "immeubles-barres" reprennent à leur compte le poids symbolique de l'îlot traditionnel fermé. Mais ce transfert ne se traduit pas par une perte de sens. Les cours intérieures, même ouvertes, sont identifiables comme de véritables "cours". Les rues restent de vraies "rues". Les squares restent de vrais "squares" et non des espaces verts indifférenciés. Les bâtiments s'articulent les uns aux autres par des opérations de composition simple (par disposition, par juxtaposition). Ce mode de fabrication des tissus, qui élimine toute anecdote et tout pittoresque, laisse à l'usage un rôle déterminant dans la diversification de l'espace urbain. Les îlots se différencient de tous côtés, non par la forme, mais par les relations qu'ils entretiennent avec les divers équipements dans la texture de la ville. La présence d'une école, d'une église, d'un musée, d'un marché, qualifie l'espace public alentour. Les rues se distinguent les unes des autres, les boulevards des avenues, les places des esplanades, les passages des galeries. Le dedans semi-privatif des îlots se démarque du dehors. L'avant se distingue de l'arrière, le transversal du latéral. La ville fabrique ainsi, de proche en proche, sa complexité.

SYSTEME CONSTRUCTIF ET LANGAGE ARCHITECTURAL

Le système constructif adopté par l'équipe Perret au Havre est du type "poteau dalle" avec ossature exprimée en façade. A l'intérieur de l'ossature primaire en béton apparent, s'insère une ossature secondaire faite des remplissages et des cadres de fenêtres. Les toitures-terrasses présentent des saillies, traitées en corniches, pour assurer la protection des façades.

Ce système est employé, au Havre, selon les principes du Classicisme structurel, dont Auguste Perret a mis au point l'esthétique avant la guerre. Cette esthétique, qui établit une correspondance étroite entre la structure en béton armé et le langage classique, affirme le caractère porteur de l'ossature comme base de l'expression architecturale. L'ossature, rythmée, équilibrée, symétrique, contient tous les organes exigés par le programme. Elle assure le rapport de l'édifice au sol et au ciel et constitue, en référence aux théories rationalistes de Viollet-le-Duc et de Guadet, *l'abri souverain*. Elle se distingue nettement du remplissage, dont les éléments s'affirment comme "clôture" et comme "paroi". Aucun revêtement ne doit masquer l'ossature. Tous les éléments constitutifs de l'édifice (colonnes, nervures, fenêtres en hauteur, etc.), clairement identifiés, sont articulés et hiérarchisés comme dans un grand jeu de construction : on passe de la travée verticale d'ossature au panneau horizontal d'étage (entre deux dalles), puis au cadre de la fenêtre et au remplissage. Celui-ci, souvent réalisé au moyen de parpaings de béton bouchardé (avec agrégats choisis pour leur couleur et leur texture), est mis en œuvre avec le plus grand soin. Tout bâtiment conçu et exécuté selon les principes du Classicisme structurel vise à rendre lisibles les actes successifs de l'édification. Il révèle, à travers une volonté de transparence conceptuelle, le matériau et la technique dont il est né.



3-2. Place de l'Hôtel-de-Ville

Pour les membres de l'atelier de reconstruction de la ville du Havre, le Classicisme structurel représente une langue, dont le vocabulaire et la syntaxe constituent un bien commun. S'appuyant sur des normes dimensionnelles admises par tous (la trame de 6,24 m), sur une connaissance des techniques et sur des règles de composition partagées (acquises avant la guerre lors de leurs études auprès d'Auguste Perret), ils sauront mettre en œuvre, de manière inventive, les ressources de cette langue architecturale raffinée. L'esthétique du Classicisme structurel, qui fait l'unité du centre reconstruit du Havre, se différencie de manière subtile en fonction des programmes et des thèmes traités, qu'il s'agisse d'exprimer le caractère sacré d'une église, celui administratif de l'espace de travail, la fonctionnalité d'une école ou d'un équipement. On observe au Havre toutes les gradations expressives, de la monumentalité représentative de l'Hôtel de Ville à la sobriété quotidienne des habitations.

LES GRANDS ESPACES PUBLICS : LE TRIANGLE MONUMENTAL

Une grande composition urbaine en triangle confère au centre reconstruit sa lisibilité. Ce "Triangle monumental" reprend, en les simplifiant, les principaux tracés historiques de la ville détruite. Il est formé de trois ensembles architecturaux, la place de l'Hôtel de Ville, la Porte Océane et le Front de mer Sud, reliés entre eux par trois grands axes, l'avenue Foch, le boulevard François Ier et la rue de Paris (cf. cartes 10 et 12).

LA PLACE DE L'HÔTEL DE VILLE

La place de l'Hôtel de Ville occupe son emplacement d'avant-guerre. Réalisée de 1947 à 1953, elle constitue une charnière solide entre la ville reconstruite et les tissus anciens. Elle met en relation le boulevard de Strasbourg qui a survécu aux bombardements et l'avenue Foch, typique de l'urbanisme nouveau. Elle relie aussi, par les boutiques qui la bordent, l'avenue René Coty et la rue de Paris. Vaste rectangle monumental, elle exprime bien par ses dimensions spectaculaires (250m x 280m) la générosité de l'espace public havrais. Elle est porteuse de significations urbaines multiples, mêlant le caractère administratif et culturel de ses équipements (Mairie, théâtre) à l'aspect plus quotidien de ses fonctions commerciales et résidentielles. Elle est minérale dans sa partie Nord (traitée en parvis aux abords de l'Hôtel de Ville) et végétale dans sa partie Sud (traitée en jardin et bordée de grands arbres à l'approche des immeubles d'habitation). Espace à forte identité urbaine, elle apparaît comme le point d'ancrage du triangle monumental du Havre et de l'ensemble de la reconstruction. Elle présente un front d'immeubles de cinq niveaux jalonné, côté Sud, de six tours de dix étages.

Ces immeubles appelés "ISAI" (Immeubles Sans Affectation Individuelle) ont été commandés par l'Etat dès 1945. Objet d'études minutieuses menées par l'atelier Perret (sous la direction d'André Le Donné, de Pierre-Edouard Lambert, de Jacques Poirrier et de Paul Branche), ces immeubles (350 logements) ont servi de laboratoire pour l'ensemble de la ville. Ils ont permis la mise au point des typologies et des groupements d'appartements, ainsi que la définition de la volumétrie des corps d'immeubles et leur articulation. Outre les membres de l'atelier déjà cités, une douzaine d'architectes a participé à la réalisation de la place (André Hermant, André Houdaille, José Imbert, Guy Lagneau, Maurice Lalouette, Gustave Letellier, Henri Loisel, Alexandre Persitz, Rey, Henri Tougart, Fernand Denis, Charles Duparc, Feuillebois). Quatorze îlots forment la place : huit sont situés au Sud de l'Hôtel de Ville (les îlots V6, V7, V36, V37, V40, V41, S55, S85), six sont situés au Nord (S50b, S57, S59, S62, S82, S83) (cf. carte 11). A l'Ouest, on trouve la Caisse d'Epargne (Alexandre Franche, Henri Vernot et Noël Boucher), à l'Est et au Sud, des commerces répartis de façon continue au rez-de-chaussée des immeubles.



3-3. Place de l'Hôtel-de-Ville : les tours des ISAI



L'AVENUE FOCH

3-4. Avenue Foch

L'Hôtel de Ville représente un quinzième îlot (S60). Il est positionné sur la place, en limite Nord, hors de toute mitoyenneté. Son corps horizontal (conçu par Auguste Perret) a été doublé en 1987 d'un hall longitudinal (réalisé par Pierre Colboc). Ce hall s'appuie à l'arrière sur le avenue du Général Leclerc, qu'il contribue à définir de son volume monumental. La lisibilité des différentes parties constitutives de l'espace urbain s'en trouve renforcée. La tour de l'Hôtel de Ville (Jacques Tournant) constitue un signal à l'échelle de la place, mais aussi à l'échelle de la ville tout entière, à laquelle elle offre une sorte de beffroi moderne. Des équipements légers (pergolas, restaurant, jeux d'enfants...) ont été disposés sur la place pour en renforcer l'usage et l'animation. Ces interventions (qui datent de la fin des années 1980) ont été réalisées en bois et en métal et sont donc, comme cela a déjà été précisé, démontables.

Avant les bombardements de 1944, le boulevard Foch prolongeait le boulevard de Strasbourg au delà de la place de l'Hôtel de Ville sans changement de gabarit. Cet axe transversal reliait de façon continue, d'Est en Ouest, la gare à la mer. Dans Le Havre nouveau, l'avenue Foch, élargie, fait partie d'une composition monumentale qui s'étend sur 700 m de long entre la place de l'Hôtel de Ville et la Porte Océane. D'une largeur de 80 m (voulue par Auguste Perret en référence à l'avenue des Champs Élysées), elle comporte des voies centrales et des contre-allées.

Cette avenue résidentielle plantée d'arbres évoque un mail. Elle communique avec le square Saint-Roch et forme avec lui un immense espace vert. Elle est bordée de cinq îlots au Nord des voies (S25, S29, S53, S54, S55) et de six îlots au Sud (V1, V2, V3, V4, V5, V6) (cf. carte 11). Les immeubles ont sept niveaux et abritent des logements d'un standing supérieur à celui des ISAI. Les îlots S55 et V6 forment les angles avec la place de l'Hôtel de Ville. Les architectes en chef (Raymond Audigier, André Blanc, André Lenoble, Robert Loisel, Henri Vallin) et les architectes d'opération (Cazeneuve, Combe, Gaston Delaune, Gérard Dupasquier, Alexandre Franche, Henri Gastaldi, Pierre-André Jouan, Lainé, Jacques Lamy, Lehmans, Lerambert, Jacques Neuville, Peray, Maurice Eugène Platel, Schmitz), bien qu'extérieurs à l'atelier Perret, ont su mettre en œuvre, avec une certaine rigueur, les principes du Classicisme structurel. Ils ont employé, pour unifier l'avenue, qui présente une architecture assez variée, des colonnes caractéristiques de *l'ordre du béton armé*. Ces colonnes polygonales élancées règnent sur les deux premiers niveaux des bâtiments (rez de chaussée et premier étage) et forment avec les balcons filants un "socle-portique". Ce dispositif architectural consolide la présence urbaine des immeubles et donne une certaine dignité à l'espace piétonnier.

Les halls d'entrée, souvent remarquables par leur porte monumentale en serrurerie, sont ornés de bas-reliefs relatant l'histoire de la ville. A chaque immeuble a été attribué un thème particulier et le nom d'une maison : "Maison des fondateurs", "des combattants", "des écrivains", "des sciences", "des beaux-arts", "de l'industrie". L'immeuble des fondateurs a été doté de bas-reliefs de Paul Devin représentant les créateurs de la ville, l'amiral du Chillou et Jacques d'Estimauville, le constructeur du port, Michel Ferré, et l'architecte de l'île Saint-François, Jérôme Bellamarto. Les sculpteurs Marcel Adam, Pierre Colombo et Méréelle ont exécuté respectivement les bas-reliefs de la maison de l'industrie, de la maison des sciences et de la maison des lettres.

LA PORTE OCEANE

L'avenue Foch vient s'achever sur les masses imposantes de la Porte Océane. Inspirée du projet d'Auguste Perret pour le concours de la Porte Maillot (Paris, 1931), cette porte constitue le pendant monumental de la place de l'Hôtel de Ville. Elle ferme l'espace urbain vers la mer

3-5. *Porte Océane*

comme une chicane géante destinée à protéger la ville des vents du large, tout en conservant une perspective pincée vers la mer. Elle articule symétriquement des immeubles bas et des tours en forme de plaques pour créer une vaste place rectangulaire. Au fond, elle abrite une seconde place plus fermée. Ce double système permet de clore l'axe monumental à l'Ouest, tout en articulant l'avenue Foch, au Sud, au boulevard François 1er. La Porte Océane développe un discours volumétrique grandiose qui symbolise, à l'échelle continentale, (à l'usage des voyageurs qui descendent des paquebots et ferries) la fonction d'embarcadère et de débarcadère du Havre.

Cette opération de 256 logements (avec garages et hôtel) ne s'éloigne pas, malgré sa symbolique maritime, de l'expression simple qui convient à l'habitation. Menée par un groupe de dix architectes (Gaston Delaune, Gérard Dupasquier, Droit, Charles Fabre, Pierre Groené, Jacques Lamy, Lerambert, Leroy, Mlle Prieur, Robert Royon) sous la direction de Jacques Poirrier (pour la partie Nord) et d'André Hermant (pour la partie Sud), elle fut un laboratoire des techniques de construction.

Deux types de mise en œuvre furent appliquées afin d'en comparer les performances respectives : au Nord (îlot S24), les éléments de la structure (poteaux, poutres, planchers) ont été préfabriqués dans une usine proche du Havre (entreprise Monod, procédé "Portique") et assemblés sur place par coulage des nœuds sur les armatures laissées en attente. Au Sud (îlot V75), l'ossature fut réalisée in situ dans des coffrages en bois ou en métal. Pour l'ensemble de l'opération (Nord et Sud), les trumeaux de remplissage ont été préfabriqués sur le chantier, sur les planchers bruts (entreprise SETPI), à proximité de leurs emplacements définitifs. Deux types de trumeaux furent mis au point (un large et un étroit) sur un module de 0,69 m. La combinaison de ces deux panneaux monolithes a permis d'obtenir plusieurs dispositions de fenêtres. Les éléments en béton armé avec agrégats spéciaux ont été grésés en usine pour la partie Nord, sur place (au moyen de ponçuses électriques) pour la partie Sud.

LE BOULEVARD FRANÇOIS 1ER

Le boulevard François 1er relie la Porte Océane au Front de mer Sud. Il est bordé, d'un côté, par les immeubles d'habitation du quartier du Perrey (organisés en façade rectiligne) et de l'autre par une série de places triangulaires (qui dessinent un front en accordéon). Ce curieux dispositif résulte d'un compromis entre le premier plan Perret (1946) et les exigences de la municipalité du Havre. Auguste Perret, qui avait d'abord adopté une trame unique pour l'ensemble du centre-ville, avait prévu le passage oblique du boulevard François 1er à travers une enfilade de places carrées (comme à travers dix îlots vides). Il avait imaginé ces places plantées d'arbres, ce qui aurait engendré une coulée verte en diagonale. Opposé à ce projet (qui aurait produit un effet urbain très original) le conseil municipal a imposé le rétablissement du tracé ancien du boulevard avec respect de l'alignement des immeubles à l'Ouest. Un nouveau plan fut établi en fonction de ces données : l'alignement, du côté du Perrey, a abouti à la suppression de la moitié de l'enfilade, tandis qu'étaient maintenues, de l'autre côté, des demies places carrées.

Côté Ouest (îlots V74b, V70, V69, V68, V62, N16, N22a, N22b, N23), ce sont les logements qui dominent avec une proportion importante de logements sociaux (architectes : Robert Royon, Robert Gas, Henri Vernot, Noël Boucher, Gérard Dupasquier, Charles Fabre, Jean Le Soudier, Jacques Poirrier, André Blanc, Fernand Denis, Daniel Rouquette, Antoine George, Verdoña, Pierre-Edouard Lambert, Raymond Audigier, Jacques Tournant) (cf. carte 11). Côté Est (V1, V49, V50, V51, V52, V61, N1, N14, N15, N5, N24) les habitations (Alexandre Franche, Henri Vernot, Noël Boucher, Louvet, René Dechenaud, Charles Fabre, Jean Le Soudier, André Lenoble, Lerambert, Sapin, Leroy, Pierre Groené, Léon Rochin, Combe,



LE FRONT DE MER SUD

Daniel Rouquette, Henri Turet, Steinhauser, Pierre-Edouard Lambert) sont mêlées aux équipements. On y trouve notamment l'école supérieure de commerce (Robert Royon), le lycée Raoul Dufy (Pierre-Edouard Lambert), le groupe scolaire Edouard Herriot (Poirrier), la polyclinique François 1er (Paul Nelson, R. Gibert, M. Mersier et C. Sébillote). Sur l'une des places triangulaires s'élève l'église Saint-Joseph (Auguste Perret) dont la flèche, qui évoque l'architecture d'un phare, apparaît comme un puissant signal visible depuis la mer.

Situé à l'articulation des deux trames de la reconstruction du Havre, le Front de mer Sud prolonge la trame secondaire (celle du quartier du Perrey) pour venir envelopper la trame principale (qui couvre la majeure partie du centre-ville). Cette disposition reprend la configuration du Havre ancien où le front de mer était perpendiculaire au boulevard François 1er et suivait le tracé de la côte. Presque entièrement dévolu au logement, cet ensemble s'étend sur une distance de 500 m le long des quais de Southampton et John Kennedy (ancien quai Clémenceau). Il suit au plus près le bord de mer (compte tenu des limites imposées par le port). Il développe un système d'immeubles à redents (quatre étages) ponctué de deux tours à base carrée (onze étages) réparties en symétrie de la rue de Paris. Ce système s'articule à l'arrière avec des bâtiments de même hauteur pour former des îlots ouverts (N23, N37, N40, N42, N43). Il est pourvu à certains endroits de liaisons basses (deux niveaux) qui permettent un marquage de l'espace public, notamment au débouché de la rue de Paris et à l'approche du Bassin du Roy. Les immeubles se répartissent autour de douze cours-jardins. Certains sont équipés de commerces en rez-de-chaussée.

3-6. Front de mer Sud



3-7 Front de mer Sud

Une trentaine d'architectes d'opération a travaillé sous la direction de l'architecte en chef, Pierre-Edouard Lambert, à cet important ensemble de 1127 logements : Raymond Audigier, Baillot, André Blanc, Paul Branche, Adrien Brelet, Cazaneuve, René Dechenaud, Gaston Delaune, Dubouillon, Gérard Dupasquier, Charles Fabre, Feuillebois, Pierre Groene, Jacques Lamy, Lehmann, Lelièvre, Leroy, Jean Le Soudier, Louvet, A. Mouchet, Peray, A. Remy, Léon Rochin, Steinhauser, Jacques Tournant, Vanoli, Guy Verdoña, André Zoppi. Pierre-Edouard Lambert a tiré parti des possibilités de la standardisation pour établir un vocabulaire architectural en correspondance avec les exigences de la production en série. L'ossature générale des immeubles se décompose en deux systèmes distincts, l'un à poteaux, l'autre à potelets. Cet ensemble, réalisé au titre des dommages de guerre pour la coopérative François 1er a été inclus dans le programme national du "secteur industrialisé" (loi du 24 mai 1951). Trois cabinets d'ingénierie (Alphe, Sogeti, André) et le Centre scientifique et technique du bâtiment (CSTB) ont contribué à cette gigantesque opération, qui comparée aux autres expériences de la reconstruction en France et en Europe, exprime bien le caractère novateur de la pensée technique mise en pratique au Havre.

LA RUE DE PARIS

Avant la guerre, la rue de Paris unissait la cité à son port. Elle était l'axe le plus animé du Havre, celui qui exprimait, dans l'esprit de ses habitants, l'idée même de centralité. Cette rue drainait le long de ses boutiques, de la place de l'Hôtel de Ville au quai Clémenceau, un flot continu de circulation piétonne. Outre l'intensité de son activité commerciale, elle bénéficiait de la densité excessive des îlots situés au Sud de la ville. La reconstruction (qui ne pouvait maintenir l'insalubrité liée à cette surdensité) devait nécessairement réduire l'animation populaire de la zone. Aux élus municipaux soucieux de conserver le caractère actif de cet axe commerçant, Auguste Perret avait promis une architecture "patricienne". Il s'inspira du modèle parisien de la rue de Rivoli, dont il reprit l'idée d'une circulation protégée et le principe de l'ordonnance.



3-8. Rue de Paris

La rue de Paris se compose de deux sections inégales disposées de part et d'autre de la place du Général de Gaulle (ancienne place Gambetta), l'une au Nord, contiguë à la place de l'Hôtel de Ville, l'autre au Sud, en direction du Front de mer Sud. La section Nord (flots V37, V38, V39, V40) a été réalisée par les architectes Paul Branche, Pierre-Edouard Lambert, André Le Donné, Jacques Poirrier, André Hermant, Guy Lagneau, Henri Tougard. Elle n'est bordée que de trois flots bâtis, car le quatrième (V39) correspond à la place Auguste Perret. La section Sud (flots V56, V57, N5, N6, N10, N11, N29, N30, N33, N35, N38, N39) a été réalisée par les architectes Bellet, Pierre Gas, Robert Royon, Baillet, Charles Fabre, Jean Le Soudier, Léon Rochin, Combe, Daniel Rouquette, Henri Turet, Steinhauser, Feuillebois, Brunel Cambre, André Zoppi, Serge Zoppi, René Dechenaud, Pierre-André Jouan, Lelièvre, Guy Verdoña, Henri Gastaldi, Maurice-Eugène Platel, Fernand Denis, Rey, Monmon, Gérard Dupasquier, Jacques Lamy, Gaston Delaune, Leroy, A. Rémy, Pierre Groené (cf. carte 11). Plus longue que la section Nord, elle se développe jusqu'à la mer, interrompue, côté Est, par le parvis de l'église Notre Dame (N33).

D'un gabarit relativement étroit par rapport aux autres voies du "Triangle monumental" (18m de façade à façade), la rue de Paris se différencie par son architecture. La typologie adoptée (rez-de-chaussée et entresol sous portique surmontés de trois étages d'appartements) propose une synthèse originale entre les exigences du commerce et celles de l'habitation. Un balcon-filant débordant sur la galerie du rez-de-chaussée qui protège les passants le long des boutiques d'un bout à l'autre de la rue. Bien que différents dans le traitement des détails (colonnes, remplissages, gardes corps...) les immeubles offrent une certaine homogénéité qui contribue à renforcer l'identité de cet axe. Les architectes ont su s'approprier, chacun à leur manière, le vocabulaire du Classicisme structurel. Tous les bâtiments sont de même hauteur, limités le plus souvent par une corniche et reposant sur le socle constitué par la galerie. On observe différentes variations sur le thème de la colonne, élément-clé de *l'ordre du béton armé*, sur le thème de la trame porteuse, verticalisée ou horizontalisée. Les colonnes sont, selon les flots, cylindriques (N11), tronconiques (N5), à facettes (N6), polygonales (V38), à section carrée (N38), lisses, rainurées ou cannelées, à chapiteaux géométriques (V37) ou à motifs végétaux (N10), sans chapiteau... Certains architectes, comme Fabre et Le Soudier pour "Les Nouvelles Galeries" (magasin aujourd'hui réinvesti par d'autres enseignes), ont affirmé la construction en superposant aux colonnes polygonales de la galerie, trois étages de colonnes cylindriques qui identifient les travées. D'autres concepteurs ont effacé la trame constructive au profit d'une horizontalisation des étages : les dalles émergent en façade et, entre elles, s'intercalent les encadrements des fenêtres en hauteur. Les poutres et les poteaux laissent apparaître des filets de béton qui marquent leurs arêtes. Les parpaings de remplissage, appareillés avec un grand soin, affichent la perfection de leurs joints creux et arborent la couleur rose des granulats de leur béton. D'autres architectes ont adopté pour certains immeubles (V37) un balcon-coursive qui, placé au troisième étage, transforme le couronnement en attique.

La rue de Paris apparaît comme un axe privilégié de la ville reconstruite où les concepteurs se sont essayés à décliner, à l'intérieur d'un cadre volontairement rigide, les infinies subtilités esthétiques du Classicisme Structurel. Une des qualités essentielles de cette rue bien composée est son étroitesse relative, qui permet aux immeubles d'interagir, face à face, dans l'espace public. Il en résulte une définition architecturale et urbaine remarquable, qui ne pourra cependant dégager toutes ses potentialités, qu'à l'issue de la reconquête systématique des travées commerciales et des galeries. Cette politique de revalorisation (engagée à la fin des années 1990 par la municipalité) a déjà porté ses fruits dans la section Nord de la rue de Paris. Elle ne trouvera son plein accomplissement qu'au prix d'une volonté constante qui implique le long terme.



3-9. Bassin du Commerce



3-10. Bassin du Commerce

AUTRES ESPACES PUBLICS

Outre les grands axes et les ensembles architecturaux du “Triangle monumental”, le centre reconstruit compte de nombreux espaces publics de qualité : ceux recréés autour des anciens bassins, ceux reconstitués autour des monuments qui ont survécu à la guerre (comme l'église Notre-Dame et le Muséum d'histoire naturelle), ceux formés autour d'équipements nouveaux (comme l'espace Niemeyer et la place des Halles Centrales), ceux enfin organisés en espace vert ou en square (square Saint-Roch, place du Chillou, place Léon Meyer).

LE BASSIN DU COMMERCE

Créé en même temps que la Ville Neuve (fondée en 1787), le bassin du Commerce est l'un des espaces les plus caractéristiques du paysage havrais. Il rappelle, par ses proportions majestueuses, la puissance du lien qui unissait jadis la cité à son port. Mis en service en 1820, en même temps que le bassin de la Barre, son activité déclina au cours du XX^{ème} siècle avec le développement du port vers le Sud-Est. Tous les îlots qui le bordaient ont été détruits en 1944. Ils ont été remplacés entre 1947 et 1964 par des immeubles d'habitation et par des édifices publics conçus dans le cadre de la reconstruction (soit par des membres de l'atelier Perret, soit par des architectes locaux ou extérieurs au Havre), et au cours des années 1970-1980 par des grands équipements tels que la Maison de la Culture et le Centre de Commerce International.

Il faut rappeler le rôle majeur du bassin du Commerce dans la définition de l'espace de la reconstruction. Sa largeur a servi de base à la définition de la trame urbaine et des îlots. La bande de 100m du bassin du Commerce contient d'Est en Ouest 6 gros équipements publics qui viennent drainer la zone reconstruite dans sa partie centrale (cf. carte 12).

Les îlots situés au Nord (V35, V34, V32, V31, V28, V27, V24) ont été reconstruits par Jacques Poirrier, Henri Daigue, Robert Royon, Cambre, Otello Zavaroni, Jean Louvet, René Dechenaud, André Lenoble, Jacques Neuville, Pierre Lebourgeois, Jacques Lamy, Cazaneuve, Boutet de Monzel). Il s'agit de bâtiments typiques de l'Ecole Perret (comme l'ancien hôtel de Normandie de Jacques Poirrier) ou représentatifs d'une certaine rationalité monumentale (comme la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Otello Zavaroni). Les îlots situés au Sud (V55, N61, N60, N57, N55) ont été réalisés par W. King Lee, Rapson van der Meulen, Pierre-André Jouan, Passini, Alexandre Franche, Noël Boucher, Henri Vernot, Pierre Le Bourgeois. Ce sont des immeubles caractéristiques du régionalisme dépouillé recherché par les architectes havrais pour l'île Saint-François. Ces fronts bâtis au Nord et au Sud du bassin contrastent avec les opérations postérieures à la reconstruction situées à l'Est et à l'Ouest. Malgré le caractère très diversifié des bâtiments qui le bordent, le bassin du Commerce constitue un espace urbain cohérent. Il offre à ces architectures disparates le cadre calme d'un grand rectangle d'eau, que les références maritimes de la Maison de la Culture d'Oscar Niemeyer et de l'élégante passerelle métallique de Guillaume Gillet, viennent opportunément renforcer.

LA PLACE DU GENERAL DE GAULLE

La place du général de Gaulle (ancienne place Gambetta) prolonge, vers l'Ouest, le grand rectangle du bassin du Commerce auquel elle est reliée, au delà de la rue de Paris (qui la traverse), par la plate-forme du quai Alexandre III (traitée aujourd'hui en parking). Sur ce quai, tournant le dos au bassin du Commerce, est posé (“comme un presse-papier” remarquait ironiquement Perret) l'ancien monument de la Victoire de Pierre-Marie Poisson (1924). Seul vestige resté intact après les bombardements de 1944, ce groupe sculpté en granit a vu son



3-11. Espace Oscar Niemeyer

socle en pierre de taille remanié afin que l'on puisse y ajouter le nom des morts de la guerre 1939-1945. Au Nord, la place communique avec la petite place Auguste Perret (V39), "îlot manquant" de la rue de Paris, qui s'ouvre ainsi en direction de l'hôtel de Bordeaux. Les îlots qui forment la place du général de Gaulle (V38, V42, V54, V58, V57, V56) ont été réalisés sous la direction d'André Le Donne par un groupe d'une dizaine d'architectes (Charles Fabre, Jean Le Soudier, André Lenoble, Acker, Lerambert, Henri Daigue, Steinhausser, Otello Zavaroni). Ils abritent, outre les logements (qui occupent l'essentiel des étages des immeubles) des commerces, des hôtels et des restaurants.

La place du Général de Gaulle sépare la rue de Paris en deux sections inégales et apparaît, à plus d'un titre, comme une rupture dans l'espace urbain. Destinée, à l'origine, à accueillir le théâtre du Havre, la place est marquée aujourd'hui par la présence de la Maison de la Culture réalisée par Oscar Niemeyer. Cette architecture en forme de paysage, à laquelle on accède par une place en décaissé, engendre un espace paradoxal, à la fois introverti et extraverti. Elle participe, par sa plastique libre, en tant que signe à l'échelle du bassin, au système de significations complexes de la ville du Havre, qu'elle enrichit de manière décisive. Mais son volume sculptural, son système de rampes et les espaces qui lui sont adjacents constituent un univers autonome qui représente un obstacle objectif à l'animation urbaine. L'espace Niemeyer est en soi un monde, une entité qui mériterait d'être repensée dans le réseau des usages actuels de la place. Comment faire vivre un espace urbain en décaissé ? Comment relier la plate-forme supérieure de la place à la partie inférieure qui introduit à la Maison de la Culture ? Transformer le statut de cet équipement moderne (aux fonctions codifiées) en un pôle actif de l'espace public suppose une prise en compte originale des potentialités de l'architecture d'Oscar Niemeyer. On touche ici à un domaine nouveau où des expérimentations patrimoniales pionnières pourraient être conduites au bénéfice d'autres ensembles urbains typiques de la seconde moitié du XX^{ème} siècle.

LE PARVIS NOTRE-DAME



3-12. Eglise Notre-Dame (rue de Paris)

Edifiée au cours des XVI^{ème} et XVII^{ème} siècles, l'église Notre-Dame, endommagée lors des bombardements de 1944, fut restaurée à partir de 1947. La destruction des îlots alentours incita l'équipe Perret à lui bâtir un écrin en forme de place. Cette volonté, présente dès les premiers dessins de 1945, a trouvé son aboutissement dans le projet définitif. Située à la jonction des deux grandes trames urbaines qui régissent la reconstruction du Havre, l'église est placée dans un espace polygonal, qui s'aligne, à l'Ouest, sur la rue de Paris et, à l'Est, sur l'arrière des îlots qui jouxtent le Front de mer Sud et le bassin du Roy. Elle bénéficie de l'interruption de l'axe commerçant, qui lui procure, au devant de sa façade occidentale et de sa puissante tour, un parvis. En fait, la rue de Paris se prolonge sur les côtés de l'église (îlots N30 et N39) et à l'arrière (îlot N44) comme pour s'élargir autour d'elle et l'intégrer dans son espace particulier. Les immeubles qui entourent Notre-Dame sont de même typologie que ceux de la rue de Paris (rez-de-chaussée commercial avec entresol et trois étages de logements au dessus d'un balcon-filant). Ils offrent la même galerie de protection des trottoirs. Les colonnes de section carrée et l'esthétique des façades (qui joue sur l'horizontalisation des étages et sur la répétition systématique de la fenêtre et du remplissage) renforcent cette thématique de l'élargissement de la rue. Les architectes Pierre-Edouard Lambert, Fernand Denis, Pierre-André Jouan, Pierre Groené, Monmon, Leroy, A. Rémy, Rey, ont participé à la réalisation de ces immeubles. La restauration principale de l'église Notre-Dame s'est achevée en 1974, date à laquelle elle est devenue la cathédrale du nouveau diocèse du Havre.

LA PLACE DU VIEUX MARCHÉ

L'ancien Palais de Justice édifié en 1760 par l'ingénieur Dubois, qui était devenu en 1876 le Muséum d'Histoire Naturelle, fut en partie détruit lors de la Seconde Guerre Mondiale. Seul le corps principal fut restauré. En raison de son orientation particulière (héritée de l'alignement des anciennes rues du Havre) le muséum échappe à la trame principale de la reconstruction (qui prend appui, on l'a vu, sur le bassin du Commerce). Afin d'intégrer, le plus harmonieusement possible, cet édifice dans l'espace du centre reconstruit, l'équipe Perret a défini un îlot très ouvert (N30) constitué d'un immeuble en L et d'une place intérieure plantée d'arbres. L'immeuble en L (Fernand Denis, Rey, Monmon) assure, côté Ouest, la continuité du front bâti de la rue de Paris, tout en autorisant par sa galerie (ouverte à la manière d'un pilotis) la communication entre la place et l'axe commerçant. Il clôt, au Sud, l'espace créé autour de Notre-Dame. La cohésion entre l'immeuble et la place qu'il protège suffit à la définition d'un espace public harmonieux. Le tissu engendre ainsi une succession de places et de rues qui s'enchaînent de manière subtile et diversifiée, et ceci malgré l'évidente simplicité des moyens mis en œuvre.

LA PLACE DES HALLES CENTRALES

Située entre l'espace Niemeyer et le collège Raoul Dufy (V53a), la place des Halles Centrales (V53b) occupe son emplacement d'avant-guerre. Son caractère spécifique lui vient de sa fonction de marché, qui mêle l'échelle d'un grand équipement moderne à celle, plus quotidienne, des commerces et des habitations qui forment son pourtour. La halle en béton armé, constituée de deux voûtes paraboliques intersectées, remplace les halles métalliques du XIX^{ème} siècle (1884) détruites lors des bombardements de 1944. Le nouveau bâtiment a été réalisé par Charles Fabre et Jean Le Soudier. Sa position centrale a permis de définir, de chaque côté, en partie grâce à des rangées d'arbres, des espaces bien différenciés. La récente extension en partie Est (Acaum architecte) a permis de resserrer le linéaire commercial de la rue Bernardin de St Pierre dans le prolongement des rues piétonnes.

3-13. Halles Centrales

LE SQUARE SAINT-ROCH

Le square Saint-Roch, réaménagé à l'emplacement d'un jardin anglais créé en 1868, reprend les grandes lignes de cet ancien parc public auquel étaient très attachés les havrais. Il a servi de cimetière provisoire après les bombardements tragiques de septembre 1944 (qui l'avaient transformé en terrain vague). Il s'articule aujourd'hui à l'avenue Foch par des îlots d'angle bien définis (S29 et S53). Il est limité, à l'Ouest et à l'Est, par les rues Othon Friesz et Raoul Dufy, et à l'arrière (au Nord), par la rue Georges Braque. Une clôture en béton ajouré dessinée par A. Perret (identique à celle du jardin de l'Hôtel de Ville) sépare ce parc planté de grands arbres, de l'espace de la rue.

Une vingtaine d'architectes a travaillé aux îlots adjacents : Alexandre Franche, Lerambert, Jacques Neuville, Eugène Platel, Charles Fabre, Jean Le Soudier, Baillot, Bellet, Blanc, Delaune, Gérard Dupasquier, Cazaneuve, Feray, Fernand Denis, Maurice Lalouette, Léon Rochin, Henri Vernot, Henri Loisel, Henri Daigue, Wilfrid Baker, Noël Boucher, Henri Colboc, Robert Royon, Robert Gas.

Les immeubles situés sur les rues Othon Friesz et Raoul Dufy (S29, S30, S52, S53) prolongent le caractère résidentiel de l'avenue Foch. Ceux situés sur la rue Georges Braque (S31, S32, S38, S39) constituent le front bâti du quartier Saint-Vincent. Le Square Saint-Roch, qui ouvre au Nord la promenade de l'avenue Foch, forme une transition entre le centre reconstruit et les quartiers anciens.





L'ÎLE SAINT-FRANÇOIS

Créé en 1541 par Jérôme Bellarmato sur un terrain de forme triangulaire situé à l'Est du bassin du Roy, le quartier Saint-François a trouvé sa configuration insulaire à la fin du XVIII^e siècle avec le creusement des bassins de la Barre et du Commerce. Détruit en grande partie durant l'automne 1944, il conserve néanmoins plusieurs édifices importants, tels que l'église Saint-François (fondée en 1551), les pavillons d'entrée des Classes de la Miséricorde (1868) situés au n°27-33 de la rue de Percanville, l'ancien Foyer Transatlantique édifié au 1^{er} Empire, l'Hôtel Dubocage de Bléville (1739), aujourd'hui musée de l'Ancien Havre, situé au n°1 de la rue Bellarmato, l'hôtel de Brocques (1740), au n°11 de rue de la Crique, la Maison de l'Armateur (1795), au n°3 du quai de l'île, ainsi que quelques maisons anciennes dans la rue Dauphine et sur le quai de l'île. Ces vestiges, qui témoignent des modes de construction passés (pan de bois, pierre calcaire, brique, enduit, tuile plate, ardoise), ont été classés Monuments Historiques en 1946 grâce aux efforts de la Société des amis du Vieux Havre.

Lorsque fut envisagée, en 1945, la reconstruction de l'île Saint-François, ce quartier fut d'abord intégré, comme tout le centre-ville, dans la grande trame quadrangulaire proposée par Perret. Mais, après la remise en cause de ce premier projet par le conseil municipal, il fut décidé de rebâtir l'île selon des tracés spécifiques hérités du XVI^e siècle. L'équipe Perret accepta de confier cette partie de la reconstruction à des architectes de la région havraise. Les immeubles et les monuments rescapés (qu'il aurait été inconcevable de démolir pour des raisons d'homogénéité urbanistique) devaient être impérativement sauvegardés. Leur présence rendait difficile l'emploi d'une nouvelle trame. Il fallait donc s'en tenir aux tracés de Bellarmato, ce qui pouvait se justifier par la composition initiale déjà très rigoureuse de l'architecte siennois. Ceci n'empêcha pas les architectes reconstructeurs d'élargir les rues, d'agrandir les îlots et d'en ouvrir le cœur.

3-14. Quartier Saint-François (quai Lamblardie, bassin du Commerce)

3-15. Quartier Saint-François (quai Michel Féré, bassin du Roy)



Les îlots centraux (N48, N49, N50, N52, N53) ont été édifiés par Robert Royon, Robert Gas, Charles Labro, Noël Boucher, Henri Colboc, Alexandre Franche, Henri Vernot, Pierre-André Jouan, Passini. Les îlots périphériques (N46, N47, N54, N55, N57, N60, N61) ont été réalisés par Duveau, Boudier, Leroy, A. Rémy, Pierre Groené, Alexandre Franche, Noël Boucher, Henri Vernot, Pierre Le Bourgeois, Henri Gastaldi, Pierre-André Jouan, Passini, Léon Rochin (cf. carte 11). On trouve, au Sud, la halle aux poissons des architectes Charles Fabre et Jean Le Soudier.

Construits sur une ossature en béton armé, les immeubles d'habitation présentent des façades en brique rythmées horizontalement par les lignes de dalle. Ces bâtiments de quatre étages sont couverts de toitures à longs pans en ardoise avec combles éclairés de lucarnes à croupe ou en chien assis. Cette architecture sobre, empreinte d'un régionalisme minimal, laisse deviner son mode de construction. Elle emploie la fenêtre de dalle à plafond préconisée par Auguste Perret et ne s'écarte pas radicalement des principes généraux adoptés par l'atelier du Havre. Elle se plie aux contraintes de la forme de l'île (comme le montre l'immeuble en arc de cercle qui suit, sur le quai Michel Féré, le tracé du bassin du Roy) et au respect des vestiges de la ville passée (comme on l'observe aux abords de l'église Saint-François).

MONUMENTS ET EQUIPEMENTS

Le Havre reconstruit compte un grand nombre de monuments et d'équipements remarquables (cf. carte 10). Certains d'entre eux, comme l'Hôtel de Ville et l'église Saint-Joseph, sont des œuvres de la période de maturité d'Auguste Perret et bénéficient, à ce titre, d'une renommée architecturale mondiale. D'autres édifices, comme le collège Raoul Dufy, la Caisse d'Épargne, l'école de commerce, sont des œuvres moins connues au plan international, mais caractéris-



L'HÔTEL DE VILLE (1)

1. Les chiffres indiqués entre parenthèses correspondent au repérage des édifices sur la carte n.10.

tiques elles aussi, d'un point de vue constructif et stylistique, de l'Ecole du Classicisme structurel. D'autres bâtiments, qui appartiennent à la dernière phase de la reconstruction (ou qui lui sont postérieurs), ouvrent des voies originales : le musée des beaux-arts inaugure une conception nouvelle de l'espace d'exposition des œuvres peintes et sculptées. La Maison de la Culture introduit au concept inédit de "bâtiment paysage". D'autres monuments encore ont survécu à la guerre et nous rappellent, dans le tissu reconstruit, la dignité du Havre ancien. Tous ces édifices, prestigieux ou modestes, contribuent, par leur présence dans la substance urbaine, à la richesse sémantique de la ville contemporaine.

L'ancien Hôtel de Ville, disparu sous les bombardements de 1944, avait été bâti au XIX^{ème} siècle par les architectes Fortuné Brunet-Debaines et Louis Lemaître (1859). On le surnommait, pour des raisons de ressemblance, le "Petit Louvre". Certaines voix s'élevèrent à la Libération pour obtenir sa reconstruction à l'identique. Tel ne fut pas le parti retenu. Lorsqu'en 1948, on entrevit la possibilité de construire un nouvel édifice, un débat s'engagea quant à son implantation. L'enjeu de ce débat concernait la reconstitution du jardin situé au Sud, et la configuration de la grande place proposée à l'avant de l'Hôtel de Ville par Auguste Perret. Quant au bâtiment lui-même, c'est sa tour-beffroi qui suscita le plus de commentaires. De nombreux projets, qui mobilisèrent Georges Brochard (au sein de l'agence Perret) et Jacques Tournant, furent établis jusqu'à sa mise au point définitive.

Edifié de 1952 à 1958, l'Hôtel de Ville s'étend sur une longueur totale de 143 m. Son corps central (92 m) s'articule, à l'Est, avec le théâtre, à l'Ouest, avec une tour de 18 étages. Cette tour-signal, conçue sur plan carré, culmine à une hauteur de 70 m. Elle contient les bureaux de différents services municipaux. Le dernier niveau abrite une salle panoramique qui offre une vue exceptionnelle sur la cité et son port. Le corps horizontal de l'Hôtel de Ville présente un soubassement robuste qui supporte des colonnes tronconiques (avec chapiteaux géométriques évasés) inspirées du musée des Travaux publics (Auguste Perret, Paris, 1937-1939). A l'intérieur, on trouve le hall d'honneur avec son escalier majestueux, la salle des mariages, les salons, les bureaux du Maire et des adjoints au Maire. L'ossature est réalisée, comme partout au Havre, en béton apparent. Les éléments de remplissage ont été bouchardés. En raison de la faible qualité du sous-sol (constitué d'alluvions sablo-limoneuses), les fondations ont été exécutées sur pieux. En 1987, a été ajouté au Nord, longitudinalement, un nouveau hall réalisé par Pierre Colboc, assisté des architectes Bardon, Philippon, Mariette et Bruand.

L'Hôtel de Ville du Havre est l'édifice le plus monumental réalisé dans le cadre de la reconstruction française. Malgré les innombrables difficultés de conception dont il fut l'objet, il apparaît comme une totalité harmonieuse, bien proportionnée. On peut noter la subtile articulation de la tour et du corps horizontal par les jeux de volumes des corps latéraux : l'étage noble semble filer sous la colonnade posée élégamment sur son soubassement. La tour, qui s'évide à son sommet, laisse à l'ossature le rôle du couronnement. Il s'établit ainsi, entre l'abri souverain et la tour, une dialectique esthétique qui met à contribution les ressources multiples du Classicisme structurel. Placé au cœur du centre reconstruit, cet édifice offre aux citoyens un système de référence solide pour la perception de la ville tout entière. Il exprime, sur le plan architectural, la richesse de l'ordre du béton armé et annonce ses déclinaisons possibles dans l'espace urbain. Point d'appui de la place qui porte son nom, il rend lisible la reconstruction dans son ensemble. On découvre, sur cette place immense, l'ampleur du projet culturel moderne imaginé par Perret au Havre.

3-16. Hôtel de ville (détail)



L'ÉGLISE SAINT-JOSEPH (3)

L'ancienne église Saint-Joseph (1877) était un modeste sanctuaire de quartier, dont le clocher (faute de moyens financiers suffisants) était resté provisoirement en bois, jusqu'aux raids de septembre 1944. Entièrement détruite, elle fut reconstruite par Auguste Perret de 1951 à 1957 comme un symbole du renouveau du Havre. Dédiée à la mémoire des victimes des bombardements, cette église, dont la tour-lanterne s'élève à une hauteur de 110 m, domine l'ensemble des quartiers reconstruits. Elle se présente comme un phare visible la nuit à des dizaines de kilomètres au large. Perret a repris ici, en l'améliorant, son projet grandiose pour le concours de la basilique Sainte-Jeanne d'Arc (Paris, 1926). La partie basse de Saint-Joseph apparaît comme un socle robuste sur lequel prend appui la tour-lanterne. A l'intérieur, quatre pylônes supportent cette haute colonne de lumière.

L'édifice (étudié en collaboration avec Raymond Audigier et Georges Brochard) est conçu sur un plan carré (40,60 m x 40,60 m) avec deux saillies de moindre largeur, l'une destinée à l'entrée, l'autre à la chapelle et aux sacristies. Les pylônes (6,30 m x 6,30 m x 25 m), composés de quatre piliers carrés (1,30 m x 1,30 m) reliés par des croix de Saint-André, sont fondés sur des pieux enfoncés dans le sol à une profondeur de 12 m. Ils portent le tronc octogonal du clocher au moyen de quatre bracons en forme de "V" liaisonnés par des dalles triangulaires. Cette "pyramide de transition" est renforcée à sa base par des tirants en béton précontraint et à son sommet par une "poutre-ceinture" à partir de laquelle s'élève la flèche. Le système des pylônes et de la tour-lanterne constitue l'ordre principal de Saint-Joseph. Cet ordre est relayé par un ordre secondaire qui correspond, sur le plan constructif, à l'ossature de la partie basse de l'église. Celle-ci est limitée, en façade, par une corniche qui file sur le pourtour. A l'intérieur, ce deuxième ordre s'exprime par les colonnes cannelées (0,60 m de diamètre pour 15 m de haut) qui portent les planchers nervurés de la couverture.

3-17. *Eglise Saint-Joseph (intérieur)*

Les bétons sont laissés bruts de décoffrage, qu'il s'agisse de l'ossature (piliers, colonnes, nervures) ou des éléments du remplissage (parpaings, blocs des claustras). Ces bétons, mis en oeuvre avec le plus grand soin, sont inondés par la lumière colorée qui traverse les vitraux de Marguerite Huré. Cette église est tout entière un vitrail. Perret a soumis l'ensemble des effets architecturaux à la puissante ossature sur plan carré, renforçant ainsi la relation entre la nef et le clocher. La tour de section octogonale fait corps avec son socle carré grâce au tronc de pyramide qui assure la transition entre les deux parties. Au discours horizontal et classique de la base s'oppose celui, vertical et gothique, de la flèche. La composition est ici très savante : elle met à contribution le dessin des panneaux, le profil des corniches, la vigueur des nervures, le découpage des claustras, la rugosité calculée des bétons... Saint-Joseph est, non seulement, l'un des édifices les plus aboutis de la carrière d'Auguste Perret, mais aussi l'un des chefs-d'œuvre les plus représentatifs de l'histoire du béton armé. Sa construction est comparable, par sa puissance, à celle d'un ouvrage d'art, mais son architecture reste, en tout point, d'une finesse étonnante.

LA CAISSE D'ÉPARGNE (27)

La Caisse d'épargne construite par Alexandre Franche, Noël Boucher, Henri Vernot (1949-1953) sur le côté Ouest de la place de l'Hôtel de Ville (lot 56b) présente un ordre architectural conforme aux principes du Classicisme structurel. Les cinq niveaux du bâtiment (entre socle et corniche) sont rythmés, verticalement, par les nervures de l'ossature et, horizontalement, par les bandeaux saillants des dalles d'étages. C'est par un jeu de variations subtiles (sur l'échelle et la symétrie de la façade principale) que cet édifice se différencie des immeubles d'habitations voisins pour affirmer son caractère public. La simple suppression de la ligne de plancher du premier étage fait apparaître une double hauteur en rez-de-chaussée



3-19. Collège Raoul Dufy (rue Voltaire)

(confirmée par les grands cadres qui englobent les fenêtres de ces deux premiers niveaux et par une imposante grille en fer forgé). C'est autour de cette grille (de double hauteur et de double travée) que se construit la symétrie du projet. Au-dessus de l'entrée, se superposent des balcons étroits, qui valorisent les travées centrales pour former avec le portail une sous-composition à forte identité visuelle.

LE COLLEGE RAOUL DUFY (6)

Situé rue Dicquemare, à proximité de l'église Saint-Joseph, le collège Raoul Dufy (V53) s'insère dans la trame urbaine du centre reconstruit comme un îlot analogue (par sa taille) à ceux voisins destinés à l'habitation. Réalisé de 1950 à 1956 par Pierre-Edouard Lambert, il se compose de plusieurs ailes réparties autour d'une cour carrée. Cette cour est ceinturée sur trois côtés par des portiques-préaux. Le quatrième côté, qui ne comporte pas de préau, est occupé par le bâtiment des classes. En plan, les portiques semblent se prolonger à l'intérieur de ce corps principal sous la forme d'un couloir. Cette disposition confère à l'ensemble la structure d'un cloître, dont l'une des galeries pénétrerait à l'intérieur du bâtiment principal pour en former la circulation. Le plan adopté par Pierre-Edouard Lambert est simple et classique. Il absorbe de manière hiérarchique les différents éléments du programme : les ailes (qui abritent l'entrée, l'administration, le gymnase et les services) s'effacent devant le bâtiment principal (de quatre niveaux) qui contient les classes, les cuisines et les réfectoires (placés au dernier étage pour bénéficier d'une vue dégagée). Les salles de classe sont orientées vers l'Est pour échapper aux vents dominants (qui soufflent au Havre de l'Ouest et du Sud-Ouest). Pierre-Edouard Lambert s'est inspiré ici (pour le dessin des colonnes, des corniches et des claustras) du vocabulaire mis au point par Auguste Perret au musée des Travaux publics. Le collège Raoul Dufy a récemment fait l'objet d'une rénovation et d'une extension par le Conseil Général (l'aile Nord, sur la rue Brindeau, a été surélevée préservant l'ensoleillement de la cour).

L'ECOLE SUPERIEURE DE COMMERCE (15)

3-18. Ecole Supérieure de Commerce (boulevard François 1er)

L'Ecole supérieure de commerce (îlot N2) témoigne de l'accueil favorable que firent les praticiens havrais au langage architectural mis au point par Auguste Perret. Ils furent nombreux à tenter d'en comprendre les principes et à les appliquer avec une réelle pertinence. L'école construite par Robert Royon (1954-1957) à l'articulation de la rue Emile Zola et du boulevard François 1er présente une belle colonnade d'angle. Cette colonnade très effilée semble parfaitement adaptée à la situation urbaine de l'édifice (c'est-à-dire à sa position sur l'une des placettes triangulaires du boulevard François 1er), mais aussi à sa fonction universitaire, qui appelle une certaine mise en représentation. Force est de constater que la monumentalisation obtenue par Robert Royon est, à la fois, efficace et discrète. Le bâtiment est évidé sur l'angle. Sa façade en retrait, entièrement vitrée (ou plutôt revêtue d'un pan de verre à trame carrée plié sur l'angle), enveloppe une grande cage d'escalier. Les fines colonnes qui règnent sur toute la hauteur de l'édifice (cinq niveaux) prolongent les parois latérales. Elles soutiennent le discours volumétrique de l'école, qui s'affirme simultanément comme un édifice public, comme un bloc homogène et comme un îlot faisant partie d'un tout. Le dessin de la corniche et la composition des façades contribuent à cette mise en valeur du volume architectural comme partie intégrante de la ville.

LA POLYCLINIQUE FRANÇOIS 1ER (7)

Située au croisement de la rue Cazavan et de la rue Séry, la polyclinique François 1er (V52) forme avec l'église Saint-Joseph et le collège Raoul Dufy un des points forts du boulevard François 1er. Elle a été construite en 1950 par une équipe d'architectes (Roger Gilbert,





LA BIBLIOTHEQUE MUNICIPALE (12)

3-20. Bibliothèque municipale
(rue Casimir Perier)

Charles Sébillotte, Charles Fabre, Jean Le Soudier) dirigée par l'américain Paul Nelson (considéré par les historiens, au plan international, comme l'inventeur de l'hôpital moderne). Elle reprend, à une échelle modeste, les principes rationnels mis en œuvre à la même période à l'hôpital-mémorial "France-Etats-Unis" de Saint-Lô (Paul Nelson, Roger Gilbert, Marcel Mersier, Charles Sébillotte, 1946-1956). L'édifice présente sept travées identiques. Il est rythmé par de fines colonnes en béton apparent (qui unifient les deux premiers niveaux). La partie inférieure de la façade est traitée, selon les principes de Nelson, comme un pan quadrillé continu, alternativement rempli de dalles gravillonnées et de panneaux vitrés (fixes ou ouvrants). Les deux niveaux supérieurs de l'immeuble, en débord sur la rangée de colonnes, sont traités de façon homogène par la répétition systématique des nervures en béton armé et des baies. L'édifice a été agrandi au début des années 1990 par les architectes Jacques Lamy et Jean Amoyal. Cette extension, peu respectueuse de l'existant, a affaibli le pôle monumental constitué par la polyclinique, le collège Raoul Dufy et l'église Saint-Joseph.

Bâtie à l'angle de la rue Jules Lecesne et de la rue Casimir Perier, la bibliothèque Municipale Salacrou se situe aux franges du tissu reconstruit, dans un environnement urbain qui a survécu à la guerre. Réalisée en 1963 par Jacques Lamy et Jacques Tournant, elle est composée de deux bâtiments, l'un fermé et opaque pour les livres, l'autre ouvert et transparent pour la salle de lecture. Ces deux bâtiments, dont l'opposition exprime la dualité fonctionnelle de ce type d'équipement, sont articulés l'un à l'autre, perpendiculairement. Le volume réservé au public est aligné sur la rue principale et présente, à l'angle, sur la rue secondaire, son petit côté. Le bloc opaque des livres apparaît sur cette même rue, mais en retrait par rapport à la façade vitrée. Le redent ainsi formé sert de point d'appui pour gérer la situation d'angle de la bibliothèque. Afin d'assouplir cette solution un peu rigide, les architectes ont dessiné un auvent qui crée des redents supplémentaires et qui affine la volumétrie. Cet auvent débord sur la petite rue en une avancée soutenue par quatre colonnes. Au rez-de-chaussée du bâtiment public se trouvent la bibliothèque de prêt et la bibliothèque d'enfants qui s'ouvrent sur le jardin ménagé à l'arrière de la parcelle. On accède par un bel escalier hélicoïdal (Jean Prevost) au premier étage où sont groupés le hall des catalogues, la grande salle de lecture (180 places), les périodiques et la galerie d'exposition. Les magasins de livres, les ateliers de reliure et les bureaux sont placés dans l'autre bâtiment.

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE (10)

3-21. Polyclinique
(boulevard François 1er)

L'ancien palais de la Bourse (édifié au XIX^{ème} siècle par l'architecte Louis Lemaître) a été détruit pendant la Seconde Guerre Mondiale. Le bâtiment qui le remplace a été construit de 1953 à 1957 sur le quai George V (légèrement plus au Sud que le précédent) par les architectes Zavaroni, Déchénaud et Louvet. Ce palais de la Bourse, devenu Chambre de Commerce (et futur casino du Havre) bénéficie d'un environnement exceptionnel, entre le bassin du Commerce et la place Jules-Ferry (îlot V32). Posé sur un socle percé de baies horizontales, l'édifice se présente comme un grand parallélépipède rythmé, sur ses deux façades principales, par seize piliers revêtus de granit gris. Ces piliers, qui portent d'un seul jet la toiture-terrasse, définissent l'ordre primaire. Sous cette toiture se glisse un second bâtiment, dont les nervures verticales définissent l'ordre secondaire. Un étage (sorte d'attique vitrée) s'intercale entre la toiture du premier édifice et celle du second. A cet étage transparent (qui, sous la corniche, occupe le lieu de "l'entablement") répond un rez-de-chaussée à claustras (qui, sur le socle, occupe le lieu du "soubassement"). Ce classicisme ré-actualisé rejoint, à l'évidence, la problématique expressive de l'atelier de reconstruction du Havre. Mais alors que l'école Perret cherche à approfondir l'approche du langage classique par un travail sur le détail et l'ornement, les





LES NOUVELLES GALERIES (28)

architectes du palais de la Bourse préfèrent s'en tenir à une géométrisation stricte des éléments, sans aucune allusion décorative. Ils débouchent ainsi sur une monumentalité efficace, mais rhétorique.

“Les Nouvelles Galeries” remplacent “Les Galeries” d’avant-guerre. Construit de 1951 à 1954 par Charles Fabre et Jean Le Soudier, ce grand magasin forme l’angle de la rue de Paris et du quai George V (îlot V38). Il offre un bon exemple de l’architecture commerciale du Havre, disciplinée pour faire corps avec les îlots voisins consacrés à l’habitation. Ce magasin présente en rez-de-chaussée des colonnes tronconiques fasciculées. Celles-ci cèdent la place (aux niveaux supérieurs) à des colonnes cylindriques, dont la répétition contribue (avec les lignes horizontales des dalles des étages) à renforcer l’unité architecturale de l’îlot. Ce bâtiment, que couronne une belle corniche effilée, a fait l’objet d’un changement récent d’affectation. Le grand magasin a été réinvesti par des boutiques de luxe, dont les vitrines totalement remaniées confèrent à la rue de Paris un prestige à la hauteur de son architecture.

L’HÔTEL DE NORMANDIE (29)

3-22. Hôtel de Normandie, (quai George V)

Situé en bordure du bassin du Commerce, non loin de la place du Général de Gaulle, l’hôtel de Normandie a été construit de 1948 à 1951 par Jacques Poirrier, Henri Daigue et Robert Royon. Cet hôtel de 80 chambres (qui remplaçait un hôtel réputé de la rue de Paris) fut l’un des premiers équipements réalisés après la guerre au Havre. Il a perdu aujourd’hui sa fonction hôtelière. Reconverti en logements, en commerces et en bureaux, cet immeuble de sept niveaux, bâti sur le quai Georges V, se distingue par sa galerie supérieure en creux et par son dernier étage en retrait sur terrasse. Les autres immeubles constitutifs de l’îlot (V35) ont été réalisés par les mêmes architectes en collaboration avec Noël Boucher et Combe.

LE MUSÉE DES BEAUX-ARTS (5)

L’ancien musée des beaux-arts avait été édifié sur les plans de l’architecte Fortuné Brunet-Debaines (1843-1847) à l’emplacement du Logis du Roy, sur la vieille place Saint-François (non loin de l’actuel Front de mer Sud). Au XIX^{ème} siècle, ce musée abritait les collections les plus diverses (peinture, sculpture, arts décoratifs, histoire naturelle) et la bibliothèque Municipale. Ce n’est qu’au début du XX^{ème} siècle qu’il se spécialisa. La collection de peinture s’enrichit grâce à l’acquisition de toiles de Pissaro, de Sisley et de Monet. Il y eut aussi les legs Boudin (1900) et Marande (1932). Entièrement détruit pendant la guerre, le musée perdit la quasi totalité de ses sculptures, mais les peintures, transférées en lieu sûr, furent épargnées.

L’édifice n’a pas été reconstruit à son emplacement initial, mais plus à l’Ouest, à la demande de Reynold Arnould (conservateur) et de Georges Salle (directeur des musées nationaux), qui voulaient que le nouvel équipement bénéficie du paysage de la mer et du port. Il s’agissait de créer un musée-maison de culture répondant aux fonctions traditionnelles du musée tout en permettant l’organisation de conférences, de projections de films et de concerts. Réalisé de 1959 à 1961, par Guy Lagneau, Michel Weill, Jean Dimitrijevic et Raymond Audigier (avec les ingénieurs Jean Prouvé, Bernard Laffaille, René Sarger et André Salomon), le bâtiment se présente comme une élégante boîte de verre, d’aluminium, et d’acier, où la lumière pénètre de tous côtés. La façade Ouest, ouverte sur l’entrée du port et sur l’océan, est composée de deux parois de verre distantes de 0,80 m. Elle est ponctuée, à l’avant, par la sculpture monumentale de Henri-G. Adam intitulée le “signal”. Le toit en verre armé est protégé par un grand brise-soleil horizontal, le *paralum* conçu par Jean Prouvé (qui a réalisé aussi les panneaux des façade-



3-23. Chambre de Commerce et d'Industrie (quai George V)



3-24. Musée Malraux
(place Guynemer)

des et la grande porte de service de la façade Ouest). La lumière zénithale est diffusée par les plafonds suspendus. A l'intérieur, la flexibilité est totale.

Mis en service en 1961, cette première Maison de la Culture a été très bien accueillie par les Havrais. L'inauguration eu lieu en présence d'André Malraux. "Nous voulions montrer la souplesse du nouvel édifice. Le bâtiment fut transformé quatre fois en une seule journée. Lorsque Malraux est arrivé, le bâtiment était équipé en musée. Après le déjeuner, c'était une salle de concert pour 500 personnes. Deux heures plus tard, c'était à nouveau un musée qui ouvrait ses collections au grand public. A six heures, il se transformait encore en salle de cinéma, pour la projection du Napoléon d'Abel Gance". En 1967, l'édifice perdit sa fonction de Maison de la Culture et devint le musée Malraux, exclusivement consacré aux beaux-arts. La flexibilité totale n'était plus nécessaire. La collection permanente, augmentée du legs Dufy, se trouvait à l'étroit, alors que les expositions temporaires bénéficiaient d'espaces trop importants. Le musée a fait l'objet d'une rénovation complète à la fin des années 1990, à la suite d'un concours d'architecture remporté par Emmanuelle et Laurent Beaudouin.

LA MAISON DE LA CULTURE, ESPACE OSCAR NIEMEYER (4)

Dans les premiers plans de l'atelier Perret pour la reconstruction du Havre, le théâtre devait être reconstruit sur son emplacement d'origine, place Gambetta. Mais ce projet ne vit pas le jour et la place resta désespérément vide. La cité, il est vrai, possédait un théâtre de 500 places installé dans une aile de l'Hôtel de Ville. Il fallut attendre la séparation du musée et de la maison de la culture, en 1967, pour qu'un nouveau programme soit envisagé place Gambetta (actuelle place du Général de Gaulle). On décida donc de construire. Le projet fut confié à Oscar Niemeyer, architecte de renommée mondiale, qui en fit une œuvre exemplaire.

3-25. Maison de la Culture
(place du général De Gaulle)

La Maison de la Culture (1978-1982) abrite un théâtre de 1 200 places, un cinéma de 500 places, un vaste hall d'exposition, des salles de réunion et de répétition, des ateliers et des bureaux. Elle apparaît comme un "objet", ou plutôt comme un ensemble d'objets, dont les références sont aussi proches de la sculpture et du paysage que de l'architecture. Sa plasticité fait écho (avec ses surfaces courbes et blanches) à la mémoire des grands paquebots, dont la poésie nostalgique hante encore les quais du Havre. Dans l'axe majeur de la composition, celui du bassin du Commerce, elle représente une remarquable contribution au paysage havrais, achevant par un élément d'étrangeté la perspective tranquille du grand bassin. Considérée dans la continuité de la rue de Paris, elle ne résout pas la question du vide, et ce d'autant moins qu'elle l'exploite ingénieusement à ses propres fins pour y créer un espace plastique autonome. Une rénovation de cet équipement public et une nouvelle prise en compte de ses abords s'impose aujourd'hui. (cf. place du Général de Gaulle)

LES IMMEUBLES D'HABITATION

Le tissu reconstruit du Havre offre une grande diversité d'immeubles d'habitation. Des tours de la place de l'Hôtel de Ville à celles de la Porte océane et du Front de mer Sud, des îlots de la rue de Paris à ceux de l'avenue Foch et du square Saint-Roch, les architectes de l'équipe Perret et leurs collègues havrais ont décliné de nombreuses typologies d'immeubles et mis au point une multitude de plans et de groupements d'appartements. Le patrimoine immobilier issu de leurs recherches témoigne d'une prise en compte nouvelle de l'espace du logement et d'un réel souci quant à la qualité technique des immeubles.

La réduction de surface dictée par l'économie de la reconstruction est compensée par l'utilisation raisonnée des mètres carrés intérieurs, débouchant sur des plans inédits : entrée jouant le rôle de vestibule et de plate-forme distributive, salle de bains placée dans la bande centra-





3-26. Les tours
de la place de
l'Hôtel de Ville

le du plan, séjour remplaçant la salle à manger et le salon, cuisine-laboratoire avec coin-repas intégré, chambre des parents ouvrant sur le séjour, chambres des enfants avec placards encastrés. Toutes ces dispositions illustrent la vitalité des conceptions modernes dans l'immédiat après-guerre.

L'approche fonctionnaliste de l'espace habitable vise à améliorer le confort de la famille et à minimiser les "fatigues de la maîtresse de maison". Il s'agit de répondre aux standards contemporains en matière d'équipement domestique. La cuisine-coin-repas ouverte sur le séjour symbolise, par son dispositif pragmatique, le nouveau mode de vie proposé aux habitants. La voiture n'est pas encore un objet de consommation de masse, mais elle est prise en compte de façon volontariste, comme l'atteste le gabarit des voies, les parkings aériens et les garages souterrains. La qualité constructive des immeubles est remarquable. Les appartements à deux (voire trois) orientations, pourvus de larges fenêtres hautes (de plancher à plafond), sont bien ensoleillés et entretiennent un rapport généreux avec le paysage urbain aéré de la reconstruction.

De nombreuses innovations ont été introduites lors de l'opération des ISAI de la place de l'Hôtel de Ville. C'est là que fut expérimentée pour la première fois la trame de 6,24 m (étendue ensuite à tout le centre-ville). Tous les plans d'appartements s'insèrent dans cette trame constructive. On observe, dans les tours de dix étages, des groupements associant un trois-pièces et deux studios (autour d'un escalier et de deux ascenseurs) et, dans les immeubles de quatre étages, des groupes formés, soit d'un six-pièces et un quatre-pièces, soit de deux cinq-pièces, soit encore de deux quatre-pièces et d'un studio. La trame a été divisée, selon les besoins distributifs, en demi-modules, en tiers-de-modules, en quart-de-modules. Les chambres occupent un demi-module amputé de quelques mètres carrés réservés aux toilettes, placards et circulations). Certains trois-pièces présentent un séjour-salle-à-manger d'un module, une cuisine-coin-repas d'environ 10 m², une chambre de 18 m² avec accès direct à la salle de bain et une chambre de 12 m².

L'opération de la Porte Océane offre seize types de logements (du studio au sept-pièces) selon des schémas d'organisation analogues à ceux de la place de l'Hôtel de Ville, mais avec des surfaces plus grandes. Les cinq-pièces ont des séjours avec deux chambres attenantes qui communiquent par des portes doubles. La salle à manger est contiguë à la cuisine, mais séparée du séjour qui atteint une surface de 36 m². Une attention particulière a été portée au confort thermique et phonique des logements. Les remplissages des façades sont réalisés au moyen de trois parois (dalles de béton, parpaings de machefer, carreaux de plâtre) séparées par deux vides. Les fenêtres sont à double vitrage. L'isolation des planchers est obtenue au moyen d'un lit de sable sur dalle de béton et par un parquet aux lambourdes posées sur bain de bitume. Les cloisons et les huisseries sont isolées des dalles de béton.

Les immeubles du Front de mer Sud ont une épaisseur de deux travées (2 x 6,24 m). Ils se répartissent autour de douze cours jardins formant autant d'îlots équipés en rez-de-chaussée de commerces. Chacun de ces îlots a une entrée principale sur la rue (les entrées des immeubles étant placées à l'intérieur des cours). Les logements standards (du studio au cinq-pièces) sont rassemblés selon des groupements types qui prennent en compte l'orientation : deux cinq-pièces orientés Nord-Sud, deux quatre-pièces et un studio orientés Est-Ouest, un cinq-pièces, un quatre-pièces et un trois-pièces orientés Est-Ouest. Le groupement des salles d'eau à l'intérieur des immeubles a permis de gagner une chambre tous les 200 m² de plancher. Les cuisines sont munies de vide ordures (dans certains cas les colonnes d'évacuation des ordures ménagères se situent sur les demi paliers des étages). Le chauffage central a été installé dans deux tiers des immeubles de l'opération, l'autre tiers étant équipé d'appareils



3-27. Immeubles
d'angle place de
l'Hôtel de Ville,
avenue Foch

3-28. Immeubles
rue de Paris



individuels à gaz. Tous les logements (sauf les deux-pièces) bénéficient d'une double orientation.

D'une manière générale, Le Havre reconstruit offre un parc immobilier de très grande qualité. Les appartements sont spacieux, même si les cuisines de certains immeubles paraissent petites aujourd'hui. Les entrées traitées sous forme de hall ainsi que les cages d'escalier sont éclairées naturellement et largement dimensionnées. Il faut souligner l'atmosphère particulière qui règne dans les parties communes où générosité de l'espace se conjugue avec un soin particulier apporté à la richesse et à la mise en œuvre des matériaux (béton bouchardé, béton poli, serrurerie d'art, doublage en chêne massif...). En général les habitants du centre reconstruit se disent satisfaits de leur logement que ce soit pour leurs qualités spatiales ou la pertinence fonctionnelle de leurs plans.

En 1950, en marge de la reconstruction menée par l'atelier Perret, a été conduite, dans le quartier du Perrey (N17), à proximité des Chantiers Augustin Normand une opération de logements mettant en œuvre, pour la première fois, le système "Camus" (Gérard Dupasquier, Jacques Lamy, Gaston Delaune). Ce système industrialisé, qui connaîtra une expansion internationale considérable au cours des décennies 1950-1960, a donné lieu ici à la constitution de petits immeubles d'habitation réalisés à partir de panneaux préfabriqués. Ce sont ces petits immeubles qui, visités par Jean Dubuisson, sont à l'origine des modifications du système constructif proposées par l'architecte à l'industriel : les "façades porteuses" furent abandonnées au profit du "refend-porteur" (employé par Jean Dubuisson au "Shape Village" à Saint-Germain-en-Laye, 1951). Cette innovation, suivie par les experts du MRU, débouchera sur le procédé révolutionnaire du "coffrage-tunnel", qui jouera un rôle déterminant dans l'abaissement des coûts de construction. Les immeubles "Camus" du Havre ont une valeur patrimoniale particulière dans l'histoire de l'industrialisation du bâtiment.

Réalisée en six tranches de 1967 à 1985, à l'emplacement des Chantiers Augustin Normand (détruits en 1967), la Résidence de France est un grand immeuble à gradins, dont les branches (variant de douze à quatre niveaux) prolifèrent selon les larges mailles d'une trame hexagonale. Cet ensemble de logements, qui a été conçu par Georges Candilis, architecte de renommée mondiale (assisté de Jacques Lamy), représente l'un des exemples les plus aboutis de "l'architecture proliférante" typique de la période. Ce modèle (qui a vu le jour dans la mouvance des débats et des expérimentations du groupe "Team X") a été adapté ici à la situation particulière d'une résidence de bord de mer. L'immeuble, entièrement vitré, offre une grande qualité d'usage. Il s'ouvre par d'immenses baies sur la ville et sur l'océan.

b. Historique et développement

S'agissant d'une reconstruction urbaine, l'historique du bien proposé pour inscription sur la Liste du patrimoine mondial est indissociable des événements qui ont abouti à la disparition du bien antérieur. Mais ce bien antérieur, c'est-à-dire Le Havre tel qu'il existait avant sa destruction, a lui-même laissé des vestiges (monuments, fragments d'îlots, immeubles), qui ont été intégrés dans la reconstruction et qui contribuent, à ce titre, à l'identité de la ville actuelle. On compte, parmi ces vestiges, des édifices importants qui remontent à la Ville Royale, comme l'église Notre-Dame avec sa tour-clocher, ou l'église Saint-François située au cœur du quartier créé par Bellarmato. Ces églises jouent un rôle essentiel dans la perception du Havre contemporain. Elles cristallisent l'historicité. On peut citer, dans le même ordre d'idée, le Muséum d'Histoire Naturelle construit par l'ingénieur Dubois (1760), les pavillons de l'école de la Miséricorde (1868), le Monument aux Morts de Pierre-Marie Poisson (1924). Il s'agit également de quelques rares hôtels particuliers construits au XVIII^e siècle, tels que l'hôtel Dubocage de Bléville, l'hôtel de Brocques, l'hôtel Thibault (maison de l'Armateur), mais



3-29. *Le Havre, plan de 1778*
Archives municipales du Havre

aussi d'immeubles plus modestes situés aux franges du centre reconstruit. Ces immeubles rescapés, avec lesquels les reconstructeurs ont dû composer, assurent une transition entre le nouveau tissu et les quartiers épargnés situés à sa périphérie.

Hormis ces vestiges du Havre ancien, qui subsistent au sein du Havre neuf et dans ses marges, la ville d'avant-guerre persiste dans la ville reconstruite par le biais de son territoire. Elle persiste, sur un mode physique, par la présence géographique de la côte Atlantique et par celle, historique, des bassins du Roy, de la Barre et du Commerce. Ces bassins ont joué un rôle décisif dans la création de la ville du Havre, dans son organisation initiale et dans son développement. Ils ont conditionné aussi sa reconstruction. La régularité des fronts bâtis le long de leurs quais, l'ouverture de la place du Général De Gaulle vers l'eau, la configuration particulière de l'île Saint-François, résultent de la présence des bassins. Ces puissants défoncés dans le sol de la ville et les étendues d'eau qui s'y logent, constituent un fil conducteur physique entre la cité présente et son histoire. Le Havre d'avant-guerre continue d'exister aussi, sur un mode virtuel, par la dénomination même de ses quartiers, par leur identification et par leurs limites. La mémoire de ce territoire perdu a été prise en compte de façon explicite par l'équipe Perret dans l'élaboration des grands tracés de la reconstruction. Les axes majeurs, tels que l'avenue Foch, le boulevard François 1er et la rue de Paris contribuent, par leur positionnement (même approximatif) sur les axes dominants du Havre d'avant-guerre, à la structuration de l'imaginaire urbain. La ville reconstruite se superpose donc à la ville détruite selon deux modes simultanés, virtuel et concret, qui construisent, par-delà la table rase, sa réelle profondeur historique. Le Havre neuf recouvre également Le Havre ancien (d'une manière très émouvante) sur un remblai d'un mètre d'épaisseur constitué des décombres nivelés des bâtiments bombardés.

Afin de répondre aux recommandations du Comité intergouvernemental concernant l'historique du bien proposé pour inscription, historique qui doit rendre compte de "la manière dont le bien est parvenu à sa forme et à son état présents et les changements significatifs qu'il a subis", nous avons adopté un plan en trois parties. Il s'agit, dans un premier temps, de retracer les principales étapes qui ont conduit à la constitution du territoire urbain du Havre et à sa configuration spécifique à la veille de la Seconde Guerre Mondiale (1517-1939). Sont restitués ensuite les épisodes tragiques qui ont abouti à la destruction de la ville et à sa reconstruction par l'équipe Perret (1940-1964). On décrit, enfin, les évolutions qui ont touché Le Havre, de la fin de la reconstruction à la période actuelle (1965-2003).

LA CONSTITUTION DU TERRITOIRE URBAIN

Le destin de la ville du Havre est lié à celui de son port et à sa situation stratégique sur l'estuaire de la Seine. Cet estuaire, qui permet l'accès vers l'intérieur du pays, a été habité depuis l'époque gallo-romaine. On y trouve des traces des ports antiques de Caracotinum (ancêtre d'Harfleur) et de Juliobona (Lillebonne). Au Moyen Age, la remontée du fleuve vers Rouen (qui était alors le grand port de la Seine) oblige les navires de haute-mer à s'alléger en aval. Le port de Honfleur est créé à cet effet sur la rive Sud, dès le XIème siècle. On utilise ensuite, successivement, les sites de Sainte-Adresse, de Harfleur et de Leure. Mais, vers la fin du XVème siècle, tous ces ports s'ensablent ou sont envahis par les galets. Dès 1478, le roi Louis XI fait explorer la côte, à la recherche d'un site plus favorable. En 1513, une mission identique est confiée par Louis XII au sieur du Chillou. La ville de Rouen réclame l'aménagement d'un nouvel avant-port au moment où se dessine, grâce à la découverte de l'Amérique, un important axe commercial vers l'Ouest.



3-30. *Le Havre, plan d'extension de la ville par Lamandé, 1787*
Archives municipales du Havre



1517 : LA FONDATION DE LA CITE : LE QUARTIER NOTRE-DAME

3-31. *Le Havre, plan général d'agrandissement de la ville, 1845*
Archives municipales du Havre

Au début du XVI^{ème} siècle, les villes du Nord de l'Europe bénéficient du déplacement du commerce de la Méditerranée vers l'Atlantique. La royauté française veut participer à ce mouvement, qui annonce un important afflux de richesses en provenance du nouveau monde. Le jeune François 1^{er} qui, comme ses prédécesseurs, désire pallier l'ensablement des ports avoisinants (Harfleur et Honfleur), veut un port bien protégé, à l'abri de la flotte anglaise, pour assurer la défense du royaume. Le 7 février 1517, il charge l'amiral Bonnivet de faire construire "le dit Havre" en pays de Caux. L'amiral transmet la mission au seigneur du Chillou, capitaine du port de Honfleur, qui choisit les criques dénommées "Lieu de Grâce". Le premier coup de pioche est donné, le 16 avril 1517, dans les amoncellements de galets du Perrey et un chenal est creusé vers le futur bassin du Roi. Le 8 octobre 1517, François 1^{er} signe l'acte de naissance de la ville. Il effectuera sa première visite au Havre de Grâce, le 6 août 1520, alors que quelques maisons sont bâties à l'Ouest du bassin du Roy (noyau du quartier Notre-Dame). En 1523, s'achève la construction du port, qui entretient déjà des relations commerciales avec le Maroc et le Brésil. La cité ne compte alors que 600 habitants à l'intérieur de l'enceinte fortifiée. Elle se peuplera au cours des décennies suivantes, mais de façon plutôt anarchique. Sa population approchera des 5 000 habitants vers 1540.

1541 : L'EXTENSION DE LA VILLE : LE QUARTIER SAINT-FRANÇOIS

La situation du Havre est stratégique sur le plan commercial, comme sur le plan militaire, mais les terrains, très marécageux, sont peu propices au développement d'une ville. François 1^{er} voit dans cette difficulté l'opportunité de mettre en œuvre les réflexions urbanistiques issues de la Renaissance italienne. En janvier 1541, (après sa quatrième visite au Havre, le 29 juillet 1540), il confie à l'architecte siennois Jérôme Bellarmato la restructuration du quartier Notre-Dame et l'édification d'une extension, à l'Est du bassin du Roy. "Il s'agit de faire la Terre à la façon de Venise mais avec moins de canaux". Bellarmato établit, pour le nouveau quartier Saint-François, une grille orthogonale (avec des rues doublées de ruelles destinées à l'évacuation des eaux usées). La nouvelle enceinte est achevée en 1551. La ville, ouverte à toutes les influences, est perméable à la Réforme. Sous l'égide de Coligny, Grand Amiral de France, de nombreux convois de protestants partent du port pour fonder des colonies en Amérique (Floride et Fondation de Rio en 1555). Le Havre devient un enjeu des guerres de religions. Le 20 septembre 1562, le traité de Hampton-Court, signé entre la reine Elisabeth d'Angleterre et les protestants français, ouvre Le Havre à une garnison anglaise de 3 000 hommes commandée par Warwick. Après un siège catastrophique, la ville est reprise, en juillet 1563, par les armées de Charles IX. La peste règne. Le port tombe en ruine. Lors de sa visite au Havre, en septembre 1603, Henri IV prend des mesures pour remettre le port en état et pour relancer le commerce maritime.

1626-1786 : UN TERRITOIRE PARTAGE ENTRE LES ACTIVITES COMMERCIALES ET MILITAIRES

En 1626, Richelieu, ministre de Louis XIII, devient gouverneur du Havre. Il ordonne le renforcement des fortifications, la construction d'une porte monumentale et d'une citadelle, fixant ainsi, pour deux siècles, le caractère militaire de la ville et du port. Colbert fait bâtir un arsenal autour du bassin du Roi (1669), obligeant les chantiers navals à s'installer sur le Perrey, en bordure de mer. La marine de guerre occupant le bassin, les bateaux de commerce s'entassent dans l'avant-port et le long du Grand-Quai (futur quai de Southampton). Dans le même temps, le gouvernement incite les négociants à devenir armateurs et à s'engager dans des entreprises coloniales. Le port vit des produits exotiques (café, sucre, épices, coton), qu'il accumule dans ses entrepôts et qu'il redistribue dans toute l'Europe. La compagnie du Sénégal et la Compagnie des Indes s'établissent au Havre. Le commerce avec les Amériques

3-32. *Le Havre en ballon, lithographie, vers 1850*
Musées du Havre





3-33. *Le Havre, plan d'agrandissement de la ville par Brunet Debaines, vers 1853*
Archives municipales du Havre

(Brésil, Pérou) et les Antilles procure du travail à une population nombreuse. C'est du Havre que part Lafayette, le 27 août 1779, pour aller combattre en Amérique. Le premier navire battant pavillon des Etats-Unis arrive au Havre en juillet 1783. Un an plus tard s'ouvre une ligne régulière vers New York. Les constructions navales se développent sur les chantiers du Perrey. Une manufacture de tabacs s'implante dans le quartier Saint-François. Cette prospérité se traduit par des constructions nouvelles. On édifie un Palais de Justice (actuel Muséum) et une Bourse de commerce. La ville se couvre d'hôtels particuliers. Mais elle est surpeuplée. On surélève les maisons, on bâtit dans les cours. Enfermée dans ses remparts, la cité devient malsaine, exposée aux épidémies. A la veille de la Révolution, la population atteint 20 000 habitants. Les gens les plus pauvres vivent dans des cabanes à l'extérieur de la ville, au Perrey ou dans la plaine de Gravelle. Les riches négociants se font construire des pavillons sur la Côte.

1787 : LA CREATION DE LA NEUVE-VILLE : LE BASSIN DU COMMERCE

Devenu l'entrepôt de Paris et de Rouen, puis l'un des quatre grands ports coloniaux français, Le Havre doit pouvoir s'agrandir pour répondre à l'accroissement du trafic maritime et de sa population. Plusieurs projets d'extension sont étudiés. Lors de sa visite au Havre, le 27 juin 1786, Louis XVI approuve le plan de l'ingénieur François-Laurent Lamandé, qui reporte vers le Nord, à une distance de 500 m, l'enceinte de la cité. Ce projet, qui prévoit le creusement des bassins du Commerce et de la Barre, double la surface du port. Il quadruple la surface de la cité. Les travaux de la Neuve-Ville débutent en 1787. Une trame orthogonale organise les îlots parallèlement au bassin du Commerce. Retardée par la Révolution, puis par le blocus anglais, la réalisation du plan Lamandé ne s'achèvera que vers 1830. Le commerce du coton, le transport des émigrants, la pêche à la baleine, sont les principales activités du Havre, qui perd officiellement sa fonction de port militaire en 1829 (au profit de Cherbourg). Les Chantiers de construction Augustin Normand quittent Honfleur pour s'installer dans le quartier du Perrey (1818). Dans la plaine de Gravelle, le long du canal Vauban, s'implantent des usines métallurgiques, des raffineries de sucre, des briquetteries. La ligne de chemin de fer Paris-Rouen-Le Havre est inaugurée en 1847. Cette prospérité économique, qui attire une population très nombreuse, pose à la ville, une fois encore, la question de son extension.

1852 : LE GRAND HAVRE DE L'EXPANSION INDUSTRIELLE

En 1852, la cité obtient, par décret impérial, l'autorisation de détruire ses fortifications et d'annexer les communes voisines de Bas-Sanvic et d'Ingouville ainsi qu'une partie de Gravelle-L'Eure. Sa surface est multipliée par neuf, sa population est doublée (60 000 habitants). La ville peut s'étendre au Nord jusqu'à la falaise. La suppression des fortifications (1854-1864) va permettre la création des artères qui structurent encore Le Havre aujourd'hui. Lors de la visite de Napoléon III, le 5 août 1857, la réalisation du boulevard de Strasbourg, sur les fossés Nord, est déjà bien engagée. Tous les équipements importants, publics ou privés, s'y transportent : l'Hôtel de Ville (1855), le Tribunal (1876), la Sous-Préfecture (1878), la Bourse de commerce (1878), la Caisse d'Epargne (1883), les compagnies maritimes, les comptoirs d'escompte... Le boulevard François 1er, tracé en 1868, accueille les hôtels des négociants et les hôtels de voyageurs. Il rejoint le boulevard maritime bordé du casino Marie-Christine (1882) et de riches villas tournées vers l'océan. Le port, en pleine expansion, s'éloigne de la cité. Les vestiges, tels que la tour François 1er et la citadelle, sont détruits. La généralisation de la navigation à vapeur, l'augmentation du gabarit des navires (à coque métallique) et du tonnage des marchandises exigent de nouveaux bassins (les bassins Vauban, de l'Eure, des Docks et Bellot sont creusés). La création des grandes compagnies maritimes (les Docks et Entrepôts en 1854, la Compagnie Générale Transatlantique en 1864, les Chargeurs Réunis en 1872), l'ouverture du canal de Tancarville (1887), les escales des



3-34. *Le Havre, vue en ballon, gravure, vers 1890*
Bibliothèque municipale de Rouen



3-35. Photographie aérienne de la ville en 1933 : le quartier Notre-Dame et l'île Saint-François
Archives municipales du Havre



3-36. Photographie aérienne de la ville et du port en 1939
Musée du Vieux Havre

paquebots étrangers renforcent le dynamisme du port. L'industrie se développe à Gravelle et dans le quartier de L'Eure (constructions navales, fabrication de machines marines et d'engins de levage, huileries, raffinerie de pétrole, tréfileries et laminoirs, ateliers d'électromécanique, etc.). L'agglomération part à la conquête du plateau. Sa population, de 100 000 habitants en 1880, atteint 170 000 habitants en 1914.

1939 : LE HAVRE A LA VEILLE DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE

Durant la guerre 1914-1918, Le Havre sert de base aux armées alliées. Les troupes britanniques s'y installent en août 1914, suivies, en 1917, des troupes américaines. Après 1918, le port retrouve sa vocation commerciale. Les lignes transatlantiques vers New York et les Antilles se développent. C'est l'épopée des grands paquebots (Paris, Ile-de-France, Lafayette, Champlain, Normandie). Le blocage de l'émigration vers les Etats-Unis et la crise de 1929 compromettent l'avenir des compagnies. Le Havre continue de participer au grand marché mondial du café, du coton, du cacao et du bois. Aux industries d'avant-guerre, viennent s'ajouter la construction aéronautique et une importante raffinerie de pétrole à Confreville l'Orcher. La ville s'agrandit en annexant le reste de Gravelle. L'urbanisation se poursuit sur le plateau, entraînant un déplacement du centre de gravité de l'agglomération toute entière vers le Nord-Est. La gare de chemin de fer est agrandie. La municipalité tente d'assainir la ville basse. On aménage des jardins. Un plan d'urbanisme drastique prévoit la destruction des quartiers insalubres. De ce plan, seul le boulevard Clémenceau, prolongement du boulevard maritime, verra le jour.

A la veille de la Seconde Guerre mondiale, la population de l'agglomération havraise est de 190 000 habitants. Celle de la cité proprement dite est de 160 000 habitants. Le Havre apparaît alors comme une ville trépidante, aux quartiers contrastés. Le port, renforcé par une vaste zone industrielle, s'est séparé de la cité, qui a conservé son noyau d'origine. Dans cette partie ancienne de Notre-Dame et de Saint-François, vétuste et surpeuplée, mais aussi commerçante et animée, vit une population tournée vers le port. On y trouve des halles et des marchés, et surtout, alignés le long des quais, des cafés, des restaurants et des bars. Entre le bassin du Commerce et le boulevard de Strasbourg se répand, autour de la Bourse, l'aire réservée au négoce. C'est le quartier des affaires, du marché du coton et du café, des sièges des sociétés. Entre l'Hôtel de Ville et la falaise, s'étend au Nord une zone de maisons individuelles. Les communes voisines, qui forment la périphérie du Havre, sont tout aussi diversifiées : Sainte Adresse a des allures de station balnéaire, Harfleur a gardé son caractère de vieille cité, Sanvic est une banlieue anarchique, Bléville et Aplemont sont encore semi-rurales. Malgré tous ces contrastes et le déséquilibre engendré par l'urbanisation vers le Nord, la ville du Havre fonctionne comme un tout. Les trois boulevards tracés au XIX^{ème} siècle (boulevards de Strasbourg, Foch et François 1^{er}) unifient en une totalité lisible le centre ancien (Notre-Dame, Saint-François, la Neuve-Ville) et les quartiers issus de l'expansion industrielle (Le Perrey, Saint-Vincent, Saint-Michel). En 1939, Le Havre apparaît donc comme une métropole très active des temps modernes, résultant d'un processus de formation continu, et conservant les témoignages de toutes les étapes de sa jeune histoire : l'église Saint-François et les tissus anciens autour du bassin du Roy (XVI^{ème} siècle), l'église Notre-Dame (XVI^{ème} et XVII^{ème} siècle), et tous les monuments représentatifs, par leur ampleur, de sa réussite économique : l'Hôtel de Ville, le Grand Théâtre, la Poste, le Palais de Justice, l'hôtel Frascati, la Bourse de commerce ou les grands magasins (XIX^{ème} et XX^{ème} siècle).

LES DESTRUCTIONS DE LA GUERRE ET LA RECONSTRUCTION

Au début de la Seconde Guerre mondiale, le port du Havre sert de base à l'armée britannique pour l'approvisionnement des troupes en vivres et en matériels. La ville est bombardée lors de



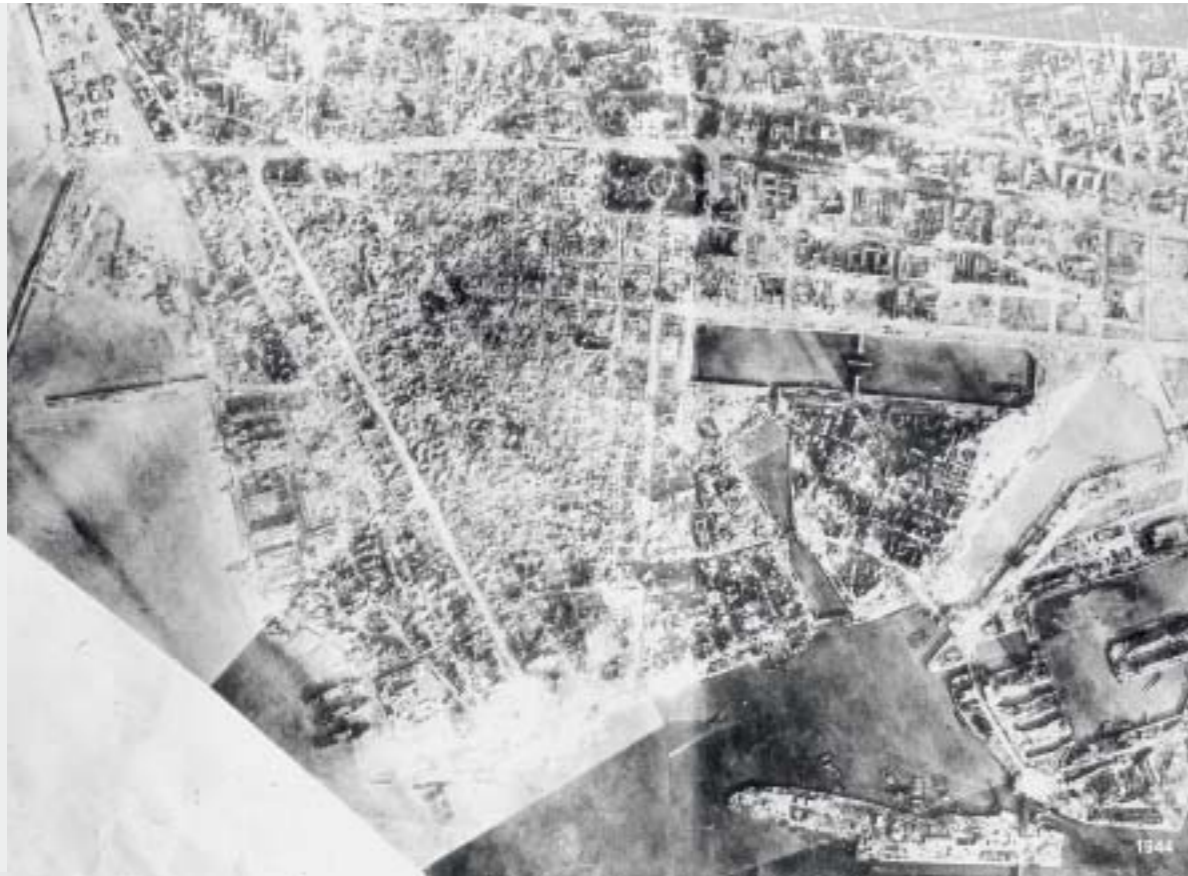
Carte 13
Photo aérienne de la ville en 1939
IGN

l'offensive allemande de mai 1940, alors qu'affluent des réfugiés venant de Belgique et des départements du Nord de la France. Les Anglais quittent Le Havre à partir du 21 mai. Le 9 juin 1940, devant l'avancée ennemie, l'ordre est donné de saboter les raffineries de pétrole. 500 000 tonnes brûleront ainsi, assombrissant le ciel jusqu'à Paris. La population fuit les 11 et 12 juin, juste avant l'arrivée des divisions allemandes, qui pénètrent dans la ville le 13 juin 1940. 26 000 soldats français et 11 000 britanniques ont pu quitter Le Havre par la mer. Durant l'exode, les réfugiés s'entassent sur les gros bateaux qui se trouvent encore à quai. Il en est ainsi du Niobé. Chargé de 800 tonnes de munitions, le navire est attaqué le 11 juin au large du cap de la Hève par un avion allemand : 1 200 personnes disparaissent dans l'explosion. Après l'armistice du 22 juin 1940, des milliers de Havrais rentrent d'exode. Les forces d'occupation s'installent dans la ville et tentent de faire du port une base en vue de l'invasion de l'Angleterre. Des moyens très importants sont déployés pour assurer un débarquement sur les côtes britanniques. La concentration de navires allemands attire la Royal Air Force, qui bombarde le port à partir du 18 septembre et durant tout l'automne 1940. Les chantiers Augustin-Normand sont détruits. Le projet d'invasion de l'Angleterre est ajourné au cours de l'hiver.

Au début de l'année 1941, le Havre compte 135 000 habitants. Le port autonome distribue des parcelles à ses ouvriers sur les terrains réservés à son extension. 4 000 jardins potagers sont créés. Les bombardements se poursuivent au cours de l'année 1941. Depuis le début de la guerre 316 immeubles ont été détruits, 1425 ont été endommagés. Pierre Courant est nommé Maire du Havre en septembre 1941. Il occupera ces fonctions jusqu'à la Libération (puis à nouveau de 1947 à 1954). Les bombardements s'intensifient à partir du mois de mars 1942. Le 20 juin, des torpilles sont lancées depuis des sous-marins en direction de la gare faisant de nombreux dégâts. Au cours de l'année 1942, 354 Havrais sont morts, 561 ont été blessés. Les Allemands installent des batteries antiaériennes dans les casernements français. A partir de 1943, ils transforment Le Havre en forteresse pour en faire une pièce maîtresse du mur de l'Atlantique. L'organisation Todt prévoit la construction de 750 blockhaus répartis entre Le Havre, la région d'Etretat-Fécamp et celle de Saint-Valéry-en-Caux. La forteresse du Havre doit disposer de 266 bunkers. Le volume de béton coulé passe de 48 200 m³ en avril 1942 à 644 800 m³ en avril 1943. L'année 1943 est celle de la Résistance, qui s'organise en réseaux locaux, et qui multiplie les actions : sabotage de pylônes électriques et de chantiers industriels, attaques de lieux urbains réservés aux occupants. A cette période, les bombardements alliés diminuent, car les assauts se concentrent sur les régions industrielles allemandes dans le but d'enrayer la production militaire. Le 6 juin 1944 a lieu le débarquement allié à Arromanches. Malgré la proximité des combats, à 57 km du Havre, la ville ne sera libérée qu'en septembre. 1 800 tonnes de bombes sont larguées dans la nuit du 14 au 15 juin afin de détruire les installations portuaires et la base de vedettes lance-torpilles. La ville est atteinte : 700 immeubles sont touchés. 2 600 personnes sont sans abri. On déplore 76 morts. D'autres raids ont lieu en août, mais c'est au début du mois de septembre, alors que la libération du Havre est à l'ordre du jour, que se déclenche le mécanisme apocalyptique qui réduira la ville en cendres.

LA CATASTROPHE DES 5 ET 6 SEPTEMBRE 1944

Les premiers combats entre les troupes britanniques et allemandes pour la libération du Havre se livrent le 2 septembre 1944. Le colonel Wildermuth, qui dirige les forces d'occupation, certain de l'attaque imminente de la ville (où sont restés 60 000 Havrais) convoque le Maire et le Sous-Préfet pour exiger l'évacuation de la population avant le 3 septembre à 16h00. Des affiches sont apposées, mais voyant approcher la libération, beaucoup d'habitants refusent d'obéir. Dans l'après-midi du 3 septembre 1944, a lieu, au quartier général du commandant du First British Corps, une réunion cruciale pour fixer les actions à entreprendre. Le



Carte 14
Photo aérienne de la ville détruite en septembre 1944
IEA / IGN

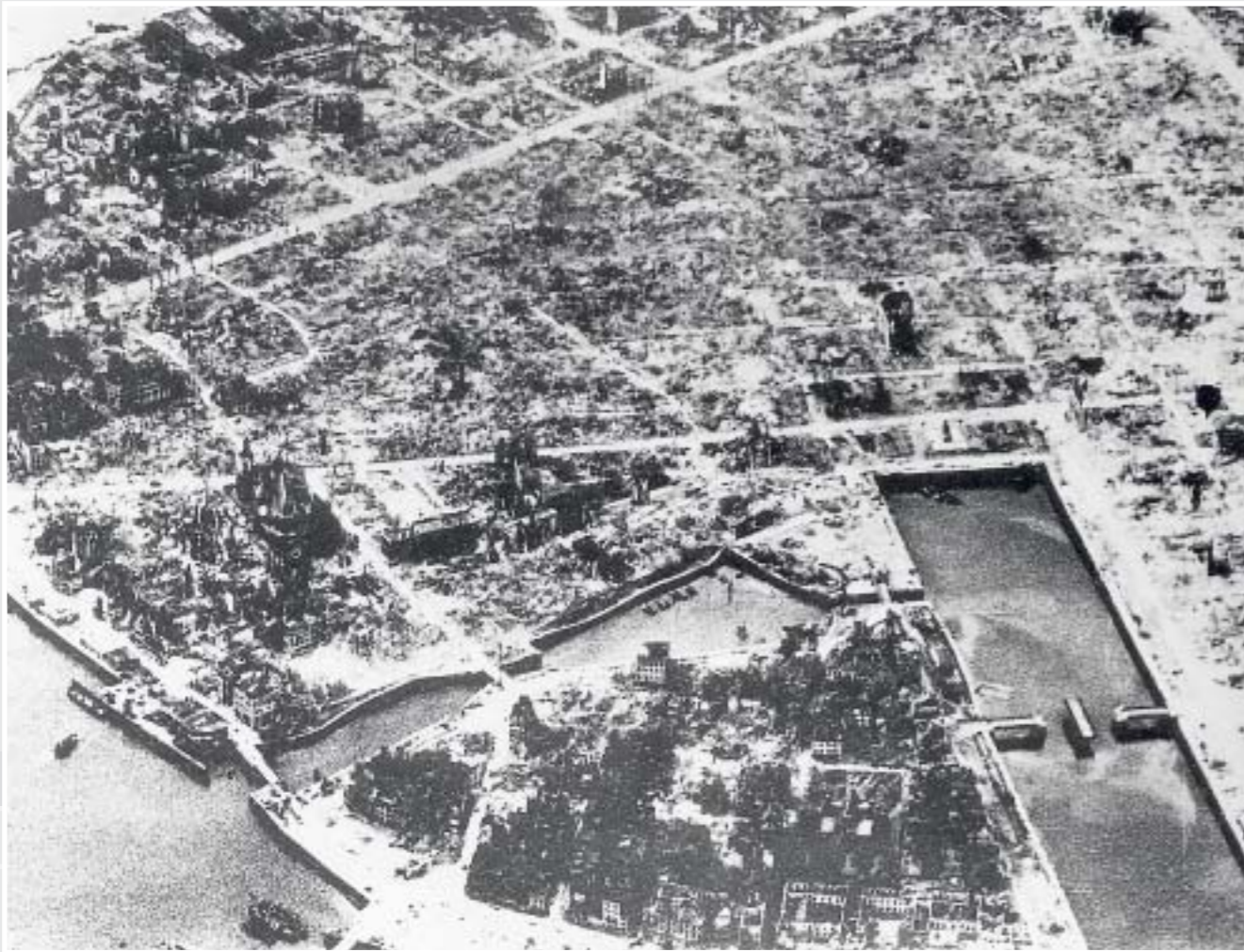


3-37. Le Havre
en janvier 1945

général Crocker, qui compte sur la reddition du colonel Wildermuth, décide de préparer un raid de grande envergure, avec l'idée de l'annuler en cas de capitulation allemande. Faire céder le bastion du Havre est une urgence pour l'état-major allié, car, trois mois après le débarquement, les troupes de Montgomery sont en Belgique et celles de Patton sont proches de Reims. Les unités, qui ont trente jours d'avance sur le plan d'offensive, sont à 400 km de leurs sources de ravitaillement et manquent de carburant, ce qui risque de retarder le passage des frontières du Reich et de permettre à l'armée allemande de se ressaisir. Il faut dégager à tout prix le port du Havre pour commencer à approvisionner en essence la zone Nord. Pendant que se déroule la réunion au quartier du First British Corps, chargé de libérer Le Havre, les troupes anglaises, qui ont lancé un assaut limité à Gainneville, rencontrent une forte résistance allemande. Elles répliquent, mais leurs tirs d'artilleries atteignent la population en cours d'évacuation. Pierre Courant demande alors à Wildermuth de stopper l'évacuation. Dans la soirée un ultimatum est lancé à la garnison allemande, qui le rejette le 4 septembre au matin. L'artillerie britannique entre en action dans l'après-midi.

Mardi 5 septembre : "La ville est calme, dans les rues ne circulent que quelques personnes qui se rendent chez les rares commerçants ouverts ou aux organismes municipaux d'entraide ou de renseignements. Les Havrais et leurs voisins des communes limitrophes savent maintenant que le camp retranché est fermé et qu'ils sont enserrés à l'intérieur. Dans la matinée, des tirs d'artillerie de gros calibre sont entendus. Une étrange atmosphère règne, faite d'espérance mêlée de crainte. Certains commencent à regretter de ne pas être partis. Quelques minutes avant dix-huit heures, des avions marqueurs lancent leurs fusées repères. Ils sont suivis des premiers bombardiers. Pendant deux heures, le sifflement incessant des bombes, leur éclatement suivi du déchirement de l'air qu'il provoque, le fracas des immeubles qui s'effondrent vont se succéder, interrompus par de courtes accalmies entre les six vagues de bombardiers. Tout ce qui peut servir de refuge, les caves, les abris sont secoués par des explosions ; les personnes qui s'y terrent sont paralysées par l'affolement, la peur, l'angoisse. Dans le centre ville, peu de ces refuges peuvent résister au pilonnage, ensevelissant leurs occupants sous les décombres. Ceux qui réussissent à s'en extraire, et les personnes qui essaient de fuir hors de cette zone d'apocalypse le font par les rues défoncées, sous la menace des bombes, d'immeubles qui s'effondrent, des chutes de débris enflammés, dans un air irrespirable. Combien sauveront leur vie ? Les bombes incendiaires enflamment les immeubles puis ceux-ci communiquent le feu aux habitations voisines, les quartiers bombardés deviennent un immense brasier. Attisé par un vent d'Ouest qui devient tempête en fin de soirée, le feu franchit la rue Thiers (actuelle avenue René Coty) et attaque l'extrémité des rues Jules Lecegne, Lord Kitchener, Anatole France, Madame Lafayette. Plus au Sud, il a déjà atteint les places Carnot (actuelle place Léon Meyer) et Jules Ferry (actuel emplacement de la Chambre de Commerce et d'Industrie). Il risque encore de s'étendre vers l'Est. Lorsque la tourmente le permet entre deux vagues d'avions puis après le bombardement, les secouristes de toutes les organisations se précipitent pour essayer, quand l'accès est possible, de sauver des personnes, de délivrer celles enfermées dans les caves et qui appellent, de transporter des blessés à l'Hospice général ainsi qu'aux postes de secours, dont certains devront d'ailleurs être évacués devant l'avance de l'incendie". (J.-P. et J.-C. Duboscq, *Le Havre 1940-1944*).

Mercredi 6 septembre : "Pour combattre l'incendie consécutif au bombardement du 5, poussé vers l'Est de la ville par le vent, les pompiers l'attaquent à partir de la rue Maréchal Galliéni. Ils s'alimentent en eau dans le bassin du Commerce à l'aide de fourgons pompes et de fourgons relais, mais ne peuvent la puiser à marée basse. Avec acharnement, ils combattent toute la nuit ; épuisés, ils réussissent néanmoins dans la matinée à arrêter la progression des flammes. Leur tâche n'est pas finie, pendant plusieurs jours encore, ils devront éteindre des foyers qui reprennent et noyer des décombres. Les services municipaux installés provisoirement au lycée de Garçons rue Ancelot (actuel lycée François Ier), dans le grand dénuement en maté-



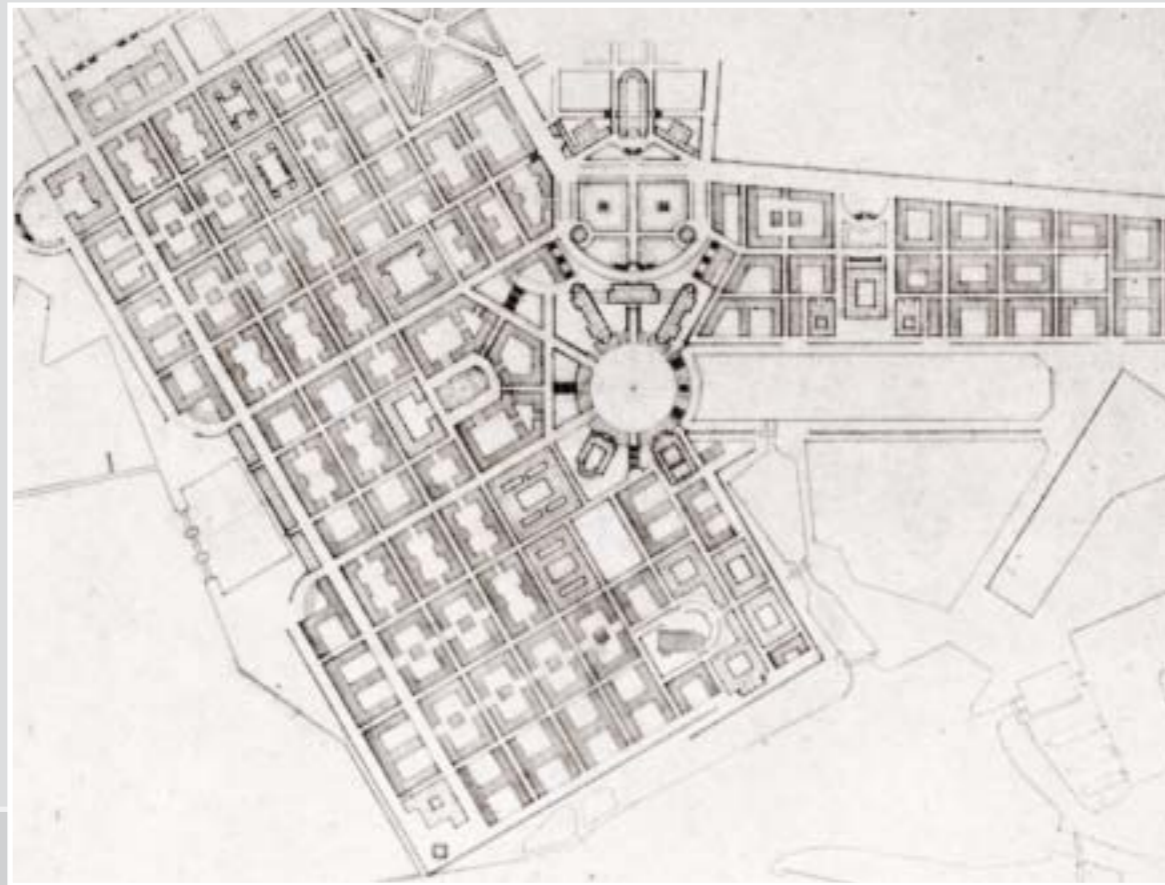
3-38. *Vue aérienne sur le Havre en ruine, Septembre 1944*



3-39. *Le Havre en ruine, Septembre 1944*

riel, tentent de subvenir aux besoins urgents des sinistrés : formalités administratives, recherche de logement, établissement de listes permettant aux familles de retrouver des personnes disparues. Sous l'émotion du bombardement, écrit P. Courant dans son livre, les prêtres catholiques et pasteurs protestants sont allés trouver le commandant de la forteresse pour lui demander de conclure une trêve permettant l'évacuation de la population. A la fin de la matinée, la réponse est donnée. Le commandant rejette la responsabilité de la situation sur l'armée assaillante et déclare qu'il ne peut autoriser la sortie du Havre. En ville, où règne une odeur de plâtre, de fumée, de bois consumé, des maisons achèvent de brûler, ailleurs le feu couve sous l'amoncellement des décombres. Dans les ruines, notamment celles du Grand Théâtre où sont ensevelis de nombreux résistants, des sauveteurs espèrent trouver des survivants qu'ils transporteront par des rues défoncées vers les postes de secours. Il en est de même à l'emplacement du café Guillaume Tell (21 place de l'Hôtel de Ville) où dix Equipiers Nationaux sont sous les décombres. Les corps des victimes, les débris humains sont enterrés au plus près, soit au square J.-Jaurès (actuel square Saint-Roch), place Gambetta (actuelle place du Général de Gaulle), ou sous les pelouses de l'hôpital Pasteur (actuel centre P. Janet). D'autres personnes cherchent également dans les ruines : les sinistrés savent qu'ils ne retrouveront aucun vestige de leur logis, mais ils essaient quand même d'en situer l'emplacement. Sinistrés total, il ne leur reste rien, sauf la vie... A dix-huit heures, les avions marqueurs arrivent sur la ville et lâchent leurs fusées repères. C'est le deuxième bombardement de terreur qui commence. La cible comprend une partie de la forêt de Montgeon, les quartiers de Frileuse, Aplemont, Caucriauville. Pendant une heure trente, les bombes vont s'abattre sur cette zone, et bien au-delà. Dans les caves de leurs maisons ou les abris construits dans leurs jardins, à l'abri chirurgical du Bois Cody, aux grottes du cimetière de Graville, les habitants voient leur fin arriver. C'est à leur tour de subir le sifflement sinistre des bombes, les terribles secousses de leurs explosions, d'entendre maisons et pavillons s'effondrer, respirer l'odeur des gravats et de l'incendie. Et un drame va se produire au tunnel Jenner lorsqu'une bombe tombe sur l'entrée de la galerie Ouest, en construction, sans issue, où des personnes affolées se sont réfugiées malgré l'interdiction d'y entrer. Dès la fin du bombardement des ouvriers travaillant à ce chantier et des bénévoles vont tenter d'accéder à cette galerie en creusant un puits pour atteindre son sommet". (J.-P. et J.-C. Duboscq, *Le Havre 1940-1944*)

Le témoignage de Pierre Courant : "Mardi 5 septembre, 13h00 : un intense bombardement commence et, tout de suite, de grosses bombes tombent près de nous. Sous mes yeux, un projectile frappe un immeuble de six étages qui se trouve en face de nous. Un nuage de poussière le cache quelques instants et quand le nuage a disparu il ne reste plus rien, absolument rien, de cette grande maison construite en blocs de pierre ... Peu après, le corps central de l'Hôtel de Ville est fendu jusqu'au sol... D'autres bombes tombent encore et la terre, sans cesse, tremble. D'épaisses masses de poussière s'élèvent maintenant partout au-dessus des immeubles écrasés. Ces masses se rejoignent et la nuit devient complète autour de nous". "19h00 : le bombardement reprend et un flot de projectiles incendiaires tombe sous nos yeux ... Nous vivons, seconde après seconde, dans l'attente de l'évènement prochain qui sera sans doute mortel et chacun de nous a l'impression que tout va bientôt être fini pour lui ... Mais au contraire, le bruit se ralentit, puis cesse vers 20h00. L'agonie a duré exactement deux heures, aucun bruit d'avions ne subsiste plus ...". "Mercredi 6 septembre : L'aube se lève sur la ville en ruines. Sous un pâle ciel de septembre, nous pouvons mieux mesurer l'étendue du désastre. Les incendies continuent et la fumée sort des maisons effondrées. Des hauteurs qui dominent Le Havre, on aperçoit, à l'endroit où était la ville, des terres retournées, des tas de pierres, les troncs nus des arbres sur les squares et les boulevards. C'est une grande, une très grande pitié...". (Pierre Courant, *Au Havre pendant le siège*).



LA TABLE RASE DE 1944

Les bombardements et les tirs d'artilleries se poursuivent les jours suivants sur Sainte-Adresse, Sanvic, Bléville et Octeville. Les avions pilonnent la forteresse et les chars avancent vers les lignes allemandes. L'infanterie britannique, appuyée par les blindés, pénètre dans la ville le mardi 12 septembre. Le Havre est libéré, mais la cité offre un spectacle inimaginable. Le bilan est très lourd. Régulièrement bombardée de 1940 à 1944, en raison du caractère stratégique de son port, la ville a subi en quelques jours des pertes terribles, qui en ont fait une ville martyre. Tout le centre et les quartiers du port ont été anéantis. Au cours du conflit, 11 000 tonnes de bombes se sont abattues sur Le Havre, détruisant plus de 10 000 immeubles. 80 000 personnes sont sinistrées. 5 000 Havrais ont été tués, c'est à dire près d'un dixième de la population restée sur place. Sur les 150 hectares de la zone dévastée, il ne reste, en dehors de deux églises, presque aucun immeuble susceptible d'être restauré. Le port est ravagé. 300 épaves l'encombrent. 17,5 km de quais et leurs installations sont hors d'usage. Sur 277 grues, une seule est rescapée. C'est la gravité extrême de cette situation qui conduisit le Ministre de la Reconstruction Raoul Dautry, à faire appel à Auguste Perret pour rebâtir Le Havre. La *porte océane* par laquelle les étrangers découvraient la France, était devenue l'une des villes les plus sinistrées d'Europe. Et paradoxalement, du fait même de l'ampleur des destructions, tout allait redevenir possible au Havre. L'histoire fit donc coïncider la volonté démonstrative de l'équipe Perret, qui depuis quelques mois déjà commençait à s'organiser, et cette table rase tragique que présentait Le Havre. La ville comptait à la veille de la Seconde Guerre Mondiale 160 000 habitants. Elle était structurée par trois grands axes établis à l'emplacement des anciens remparts, qui séparaient le centre ancien des nouveaux quartiers issus de l'expansion industrielle. Cette urbanisation récente avait entraîné un déplacement du centre de gravité de l'agglomération vers le Nord, créant un déséquilibre néfaste pour la rue de Paris, qui commençait à voir son activité commerciale décliner. La table rase de 1944 ouvrait des possibilités nouvelles.

3-40. José Imbert :
esquisse pour le centre
reconstruit, 1945

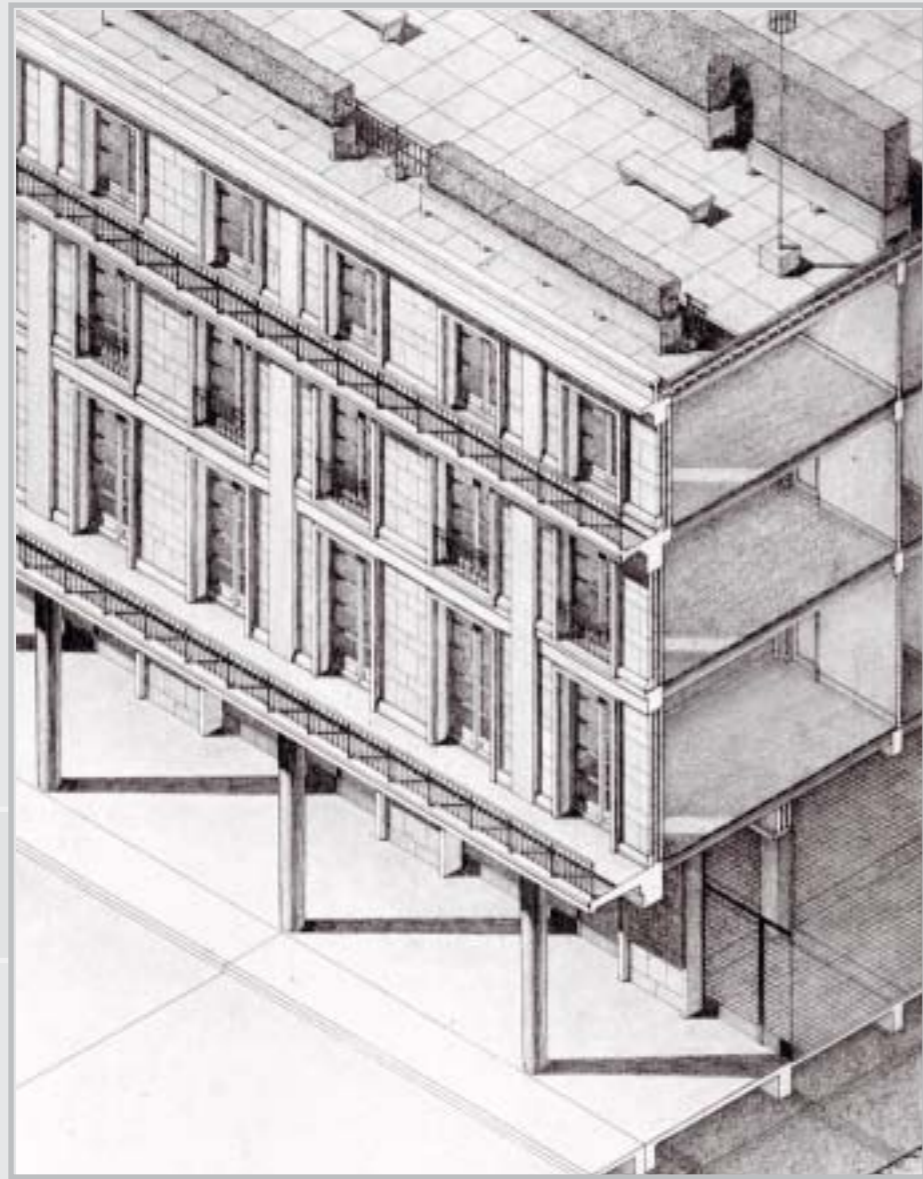


LA CREATION DE L'ATELIER DE RECONSTRUCTION "PERRET"

L'idée d'un "atelier de reconstruction Perret" n'est pas directement liée à la ville du Havre. Son origine est antérieure aux bombardements qui s'abattirent en septembre 1944 sur le port normand. On en trouve les linéaments dans une lettre adressée par Jacques Guilbert à Auguste Perret, le 11 mars 1943, pour le féliciter de son entrée à l'Institut. Guilbert y retrace la carrière de son professeur et évoque l'existence d'une "école". Il propose à Perret d'agir pour préparer les temps nouveaux en s'appuyant sur les architectes qu'il a formés. Ceux-ci sauront perpétuer son enseignement "en le multipliant dans le temps et dans l'espace". Une seconde lettre signée de Jacques Guilbert et de Pierre-Edouard Lambert (datée du 4 mai 1944) formule clairement le projet d'un groupe de reconstruction : "La France compte aujourd'hui plusieurs villes entièrement détruites, qui ne peuvent être reconstruites avec bonheur que par le groupement d'architectes animés d'un esprit commun, coordonnant leurs efforts suivant les directives d'un Maître responsable et ordonnateur de l'ensemble." "Nous réclamons la constitution d'un vaste atelier de reconstruction (...) pour entreprendre une œuvre de très grand intérêt. Nous pourrions, par ce moyen seulement, apporter à la reconstruction de nos villes, l'Esprit et la Foi qui animaient les bâtisseurs de Cathédrales".

3-41. Pierre-Edouard
Lambert : esquisse
pour le centre
reconstruit, 1945

Dès l'été 1944 est rédigé un manifeste destiné à préciser les orientations du groupe. Ce texte reprend les aphorismes d'Auguste Perret publiés dans la revue *Techniques et architecture*, et en développe la dimension universelle. Le groupe se veut l'héritier d'une grande tradition constructive. "La doctrine que nous voulons définir est une doctrine construite". "Elle existe toute entière dans l'espace et dans la matière, transmise jusqu'à nous par les œuvres cruciales". "Pressentie ou formulée par les Viollet-le-Duc, les Choisy, les De Baudot, annoncée par



L'ELABORATION DU PLAN

les constructions en acier des grands ingénieurs du XIX^{ème} siècle, elle a trouvé son expression la plus récente et la plus complète dans les œuvres d'architecture en béton armé de Perret et ses disciples". (...) Le manifeste établit, par un parallèle entre la langue écrite et la langue parlée, les fondements de l'œuvre collective : "Les lettres de l'alphabet, l'orthographe des mots, leur signification, leur prononciation et les principes de leurs combinaisons sont normalisés et les mêmes pour tous - mais l'expression de la pensée de chaque individu reste cependant parfaitement libre et toujours neuve". "De même, il existe des normes de dimensions et de qualité pour les matériaux et les éléments de la construction et de ses équipements, des règles de mise en œuvre et même de composition : à chaque réalisation l'architecte n'a pas à réinventer l'architecture et découvrir un style. Et c'est parce qu'il parlera avec pureté une langue commune, sans poncifs ni lieux communs (...) qu'il pourra dégager clairement et librement sa véritable personnalité". Forte de sa cohésion théorique, l'équipe Perret va chercher à valider sa crédibilité auprès du gouvernement. Il s'agit de convaincre le Ministre de la Reconstruction de lui confier un terrain pour une expérimentation. Des contacts sont pris au ministère dès novembre 1944 et, le 1er février 1945, Jacques Guilbert peut annoncer à ses amis, la décision de Raoul Dautry, de nommer Auguste Perret Architecte en chef de la reconstruction du Havre.

3-42. Auguste Perret : système constructif des immeubles du Havre, 1945.

AN-IFA (Fonds Perret).

C'est durant l'été 1945 que l'équipe Perret se met au travail, déployant un processus collectif pour élaborer le plan de la ville. Une sorte de concours interne est organisé entre les membres de l'atelier pour déterminer le parti d'ensemble. Comme en témoignent les documents d'archives conservés à Paris et au Havre, l'équipe fit preuve d'une grande capacité de proposition. Certaines esquisses assimilent le territoire urbain à un parc pour y expérimenter le modèle corbuséen de l'immeuble à redent (André Hermant), tandis que d'autres cherchent à prolonger la mémoire du Havre disparu (Jacques Guilbert). D'autres encore (André Le Donné, Pierre-Edouard Lambert) font appel aux outils urbanistiques élaborés par Auguste Perret dans ses grands projets des années 1930 (axes, trame large, îlots aérés...). Toutes ces propositions feront l'objet d'une première synthèse (conduite par André Le Donné, André Hermant, José Imbert et Guy Lagneau) qui permettra de dégager les grands principes du plan définitif : mise en place d'une trame de grands îlots, monumentalisation de la place de l'Hôtel de Ville, ouverture triomphale à l'Ouest, vers l'océan, par l'avenue Foch et la Porte Océane, création d'un axe d'équipements en prolongement du bassin du Commerce, maintien de la rue de Paris comme lieu d'animation commerciale, ébauche d'un front de mer au Sud... C'est sur la base de cette synthèse, qu'Auguste Perret mettra au point le plan général qu'il présentera au conseil municipal le 26 septembre 1945.

Ce plan présente les caractéristiques suivantes : une trame quadrangulaire calée sur les bords du bassin du commerce s'étend sur toute la ville formant des mailles de 100 m par 100 m. Certaines de ces mailles sont réunies pour former des grands îlots rectangulaires. Une seconde trame (à 45 degrés) organise le quartier Notre-Dame parallèlement au bassin du Roy (l'île Saint-François restant autonome). Cette seconde trame n'a pas encore trouvé sa position définitive. Mal raccordée à la première, elle engendre des espaces résiduels autour de Notre-Dame. La place de l'Hôtel de Ville, l'avenue Foch, la Porte Océane reprennent les dispositions de l'étude synthétique. Par contre, la rue de Paris voit son gabarit rétrécir, au point de se confondre avec celui d'une rue ordinaire. Le boulevard François 1er est rétabli, mais il traverse la trame en diagonale, ce qui produit, de part et d'autre, des redents. Le Front de mer Sud s'affirme par une nouvelle configuration. D'une manière générale, le plan Perret respecte les grands tracés historiques du Havre. Il sera modifié pour satisfaire les demandes du Conseil Municipal concernant l'élargissement de la rue de Paris et l'orientation des îlots



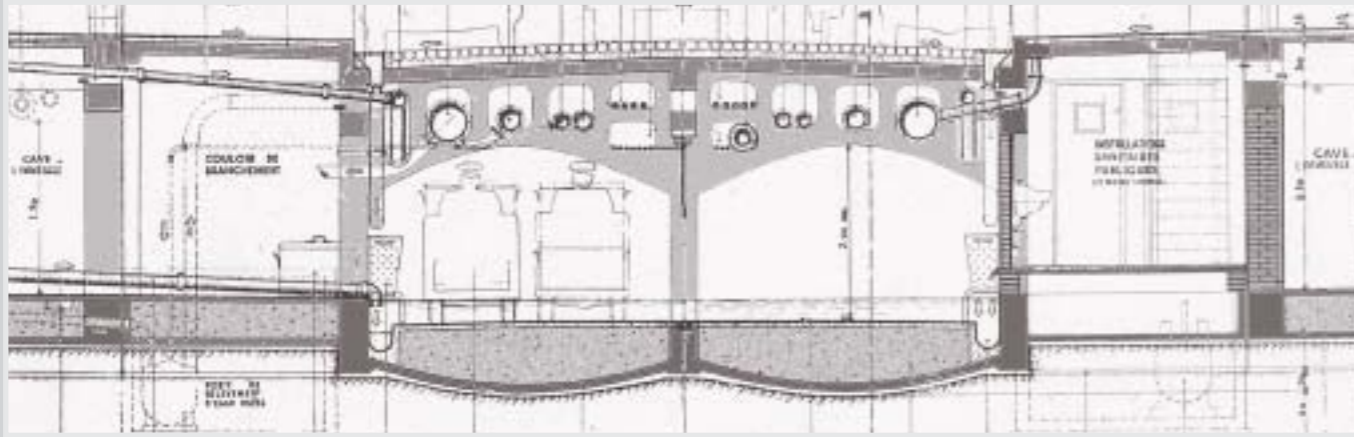
3-43. André Le Donné, Pierre-Edouard Lambert, Guy Lagneau : plan de synthèse, 1945



3-44. Auguste Perret : plan 1946



3-45. Atelier Perret : plan définitif, 1946



3-46. Atelier Perret : études pour la surélévation des voies



3-47. Maquette d'étude des immeubles de la place de l'Hôtel de Ville.
Archives Municipales du Havre



3-48. Maquette d'étude des îlots en bordure du bassin du Commerce.
Archives Municipales du Havre



3-49. Atelier Perret : la trame constructive du Havre

du quartier du Perrey le long du boulevard François 1er. C'est lors de la présentation de son plan, lors de cette même séance du 26 Septembre 1945, qu'Auguste Perret tentera d'imposer le principe de la reconstruction de la ville sur une dalle placée à 3,50 m du sol naturel.

LA VILLE SUR UNE DALLE

Cette solution novatrice, induite par la proximité de la nappe phréatique, offrait, selon Auguste Perret, un système de fonctionnement parfait. Elle permettait non seulement la réalisation aisée des canalisations urbaines (facilitant aussi leur accès en cas de réparation), mais également la possibilité de placer, sous la dalle, les circulations automobiles, les entrepôts et les parkings, afin de laisser l'usage du sol aux piétons. Il s'agissait, de la part de l'équipe Perret, d'une vision prospective, car la voiture n'était pas encore, à l'époque, un moyen de transport populaire. Cette solution ne sera pas expérimentée en raison de la pénurie générale de béton et d'acier, qui obligeait le ministère à fixer, pour chaque ville, des quotas. Elle semblait luxueuse dans le contexte économique de la reconstruction, car elle nécessitait un énorme volume de béton. Cette idée trouvera un écho favorable auprès des critiques. Waldemar George la défendra dans un article publié le 22 octobre 1945 dans *La voix de Paris* sous le titre : "Le Havre sera reconstruit par Auguste Perret sur une plate-forme": "Toutes les villes de l'avenir seront construites sur plateau de béton. Quand on procédera à des réparations, on ne sera pas contraint d'éventrer les rues et de détourner une partie de la circulation. Tel est le plan de reconstruction du Havre. Conçu par un grand bâtisseur, il sera réalisé, il montrera au monde ce que peuvent la France et le génie français, si l'on met à la disposition du premier architecte d'aujourd'hui une quantité suffisante de béton et si le conseil municipal du Havre se rend à ses raisons." Perret revint au conseil municipal le 30 novembre 1945, mais il n'obtint pas gain de cause. Cet échec entraînera une profonde déception dans son équipe.

LA TRAME DE 6,24 M

Le concept de la plate-forme fut relayé par une autre initiative technique, consistant à tramer toute la ville sur un module carré de 6,24 m de côté. Cette "trame invisible" qui laisse aux architectes "une liberté totale" est génératrice de rigueur et d'économie puisqu'elle "favorise la standardisation". Auguste Perret voulait souder entre elles les différentes parties de la ville reconstruite. C'est ce que confirme un article publié en 1948 dans *Techniques et architecture* : "L'architecte de cette reconstruction, Auguste Perret, a voulu que la future ville s'inscrive en mesure, telle une harmonie musicale, sur une trame générale uniforme, canevas à mailles carrées de 6,24 m orienté suivant les axes dominants Nord-Sud et Est-Ouest, seuls conservés. Faisant table rase de l'ancien et complexe réseau disparu, le nouveau plan du Havre inscrit rigoureusement ses voies sur ce tracé neuf, et les constructions nouvelles sont également modulées suivant la même mesure. Ainsi, bien que construite sur les données biologiques de l'ancienne ville : grands axes de circulation, bassins, port, orientation et vents dominants, situation des centres administratifs, densité de population, zonages commercial et industriel, etc., le nouveau Havre sera un exemple très pur de création totale". En réalité, la reconstruction du Havre ne sera pas aussi "totale" que l'espérait la revue. Le tissu produit sera, parfois, le résultat de compromis. Le plan général conçu par l'équipe sera le point de départ d'un processus contradictoire auquel participeront les élus locaux, les associations de sinistrés, les représentants du Ministère, la presse et les architectes havrais.

LA FABRICATION DES TISSUS

Le tissu élaboré au Havre ne se réduit pas au schéma abstrait défini par le plan de 1945. Ce plan constitue l'un des moyens de production de la substance urbaine, au même titre que les règlements et les normes en vigueur dans le domaine du logement et des équipements ou les



3-50. Jacques Tournant et la maquette



3-51. La maquette

références spécifiques des architectes face à tel ou tel programme (habitations, bâtiments industriels, équipements scolaires, etc.). Jacques Tournant assura, en tant qu'urbaniste, le passage difficile entre le schéma d'ensemble mis au point par l'équipe Perret et la réalité tangible de la ville avec ses espaces publics et ses édifices concrets. Il coordonna les différentes opérations au moyen d'une grande maquette qui, partant de la place de l'Hôtel de Ville, engloba de proche en proche l'ensemble du périmètre à reconstruire. Par les techniques du remembrement, qu'il maîtrisait parfaitement (et à travers un procès de décision impliquant la municipalité, les coopératives de sinistrés, les représentants du ministère, les responsables des grands services publics), il réussit à rééquilibrer les densités, îlot par îlot, et à rationaliser l'utilisation du sol pour l'implantation des équipements. Pour obtenir ce résultat, l'équipe décida de reconstruire d'abord les îlots dont la densité ancienne était inférieure à la moyenne proposée (750 habitants à l'hectare). On offrit aux habitants des quartiers surpeuplés d'avant-guerre la priorité en leur permettant de déplacer leurs droits de propriété vers ces îlots neufs. Grâce à la souplesse de ces méthodes, l'atelier de reconstruction parvint à remodeler les quartiers en égalisant leurs densités par un système de vases communicants. Jacques Tournant réalisa ainsi concrètement les ambitions urbanistiques de l'équipe Perret.

L'atelier engagea en 1945 les premières études concernant les immeubles collectifs de la place de l'Hôtel de Ville : les ISAI (immeubles sans affectation individuelle) financés sur crédit d'Etat. Auguste Perret désigna quatre adjoints (Branche, Lambert, Le Donné, Poirrier) pour diriger cette opération d'envergure. Dix-neuf architectes y participèrent. La question essentielle qui se posait à eux était la réinterprétation de l'îlot traditionnel au moyen des typologies radicales de la "tour" et de la "barre". Il s'agissait de concilier, dans le contexte de l'après-guerre, les exigences de l'hygiène et de l'urbanité. La reconduction de l'îlot traditionnel était inacceptable pour ces jeunes architectes qui s'inscrivaient dans le droit fil des conceptions modernes. Il s'agissait, pour eux, de bannir les "cours tristes" et les îlots fermés. Considérant ces structures urbaines comme périmées, ils adoptèrent un principe d'organisation du bâti très aéré. Les îlots carrés furent réalisés de manière à laisser entrer le soleil : deux barres de quatre étages (maximum admissible sans ascenseur) orientées Est-Ouest, et deux bandes basses Nord-Sud destinées aux commerces. Afin de satisfaire la densité plus élevée exigée dans ce secteur central (900 habitants à l'hectare), l'atelier retint le principe d'une série de tours de dix étages (minimum pour rentabiliser les ascenseurs). Il admit aussi pour cette opération, comme pour toute la reconstruction, le système "poteaux-dalles" (exprimé en façade selon les principes de Perret), avec cadres de fenêtres en hauteur (intercalés de plancher à plafond), et toits terrasses (pourvus de corniches afin d'assurer la protection des façades). Des études furent menées pour déterminer la configuration interne des logements. On vit apparaître ici les distributions types ("cuisine-coin-repas", "salon-séjour", etc.) qui allaient devenir, par la suite, les solutions classiques du logement social. "Notre effort, précise l'équipe Perret, a principalement tendu à créer (...) des logis dans lesquels une vie familiale normale puisse se développer. Nous sommes arrivés ainsi à des surfaces et des volumes au dessous desquels il nous paraît souhaitable de ne pas descendre, et qui ne sont admissibles aujourd'hui que parce qu'il s'agit de créer d'urgence des logis dignes pour le plus grand nombre, dans des conditions économiques très difficiles".

LES CHANTIERS ET LES DEBATS

L'opération des ISAI de la place de l'Hôtel de Ville fut d'abord mal accueillie par les Havrais. Ceux-ci déplorèrent l'étroitesse des logements, mais aussi l'esthétique architecturale, dont ils ne savaient trop s'il fallait la condamner pour l'aspect moderne "sinistre et industriel de ses tours américaines", ou, au contraire, pour leur "caractère archaïque et imposant". Le Maire, Pierre Courant, protesta contre le coût jugé "prohibitif" des immeubles. Dans *Le Havre Libre* du 12 septembre 1949, il dénonça violemment l'expérience. "Les ISAI, qui ne seront terminés



Carte 15
Photo aérienne de
la ville en 1949
IGN



Carte 16
Photo aérienne de
la ville en 1969
IGN

qu'en 1950, sont mal agencés et d'un prix de revient bien trop élevé... L'architecte en chef et ses disciples veulent faire du Havre un exemple de la puissance architecturale de la nouvelle école française. Or les lourds buildings projetés, très longs à construire, comportent une énorme infrastructure que bien certainement l'Etat ne couvrira pas en totalité. On conçoit évidemment qu'il en soit construit sur le boulevard Foch, la place de l'Hôtel de Ville et la place Gambetta, mais la généralisation du système est impossible et notre vœu doit tendre à ce qu'on ne mette en chantier que des immeubles pouvant être rapidement construits et à un prix de revient réduit : 18 à 20 000 F le m², au lieu de 43 000 F". D'autres quotidiens parlent d'un "scandale des I.S.A.I.". "L'expérience de l'architecte en chef, de ses gens, de son école, a fait faillite". *Le Havre Libre* cite les "cruelles précisions" apportées par le Maire : "La nature du sol havrais se prête très peu à l'édification de gros buildings, et les fondations de ces immeubles absorbent une quantité considérable de dommages de guerre. Il s'en suit que le coût de ces immeubles représente environ trois fois le sinistre réel, ce qui veut dire qu'il faudra réunir trois fois plus de dommages pour avoir un appartement, ou encore, qu'une personne sinistrée sur trois trouvera à se loger !" Les conseillers, rapporte le journal, "s'élèvent avec force contre l'expérience Perret, qu'ils qualifient de démentielle". Ils demandent "que l'on mette l'architecte en chef à la retraite vu son grand âge et pour le plus grand bien de notre ville".

En fait, les retards et les surcoûts constatés par les élus locaux et les associations de sinistrés s'expliquent, en grande partie, par les méthodes industrielles mises en œuvre au Havre, qui nécessitent d'importantes études préalables. Les ISAI, dont le chantier n'a été ouvert qu'en avril 1947, sont des "prototypes" qui ont exigé un investissement intellectuel et technique énorme par rapport aux immeubles réalisés dans les autres villes françaises. Mais le domaine d'application de ces prototypes dépasse très largement les quatre îlots (V36, V37, V40, V41) qui bordent le côté Sud de la place de l'Hôtel de Ville. Dès 1948, quinze chantiers sont en cours pour un total de 1 000 logements et, au printemps 1949, alors que se développent les premières polémiques sur les ISAI, vingt-trois îlots sont déjà en cours de construction. Les procédures inhérentes à la préfabrication, longues à mettre en place, s'accroissent ensuite très rapidement jusqu'à produire des résultats spectaculaires en termes de coûts et de délais. En 1950 démarre le chantier des îlots du Perrey (N17, N21, et V73), puis, en 1951, celui des huit îlots de la rue de Paris (N4, N5, N6, N10, N11, N12, N28 et N29). En 1953, c'est l'immense opération du Front de mer Sud qui commence à sortir de terre. On engage, cette même année, la construction de l'Hôtel de Ville et de l'église Saint Joseph. Les grands chantiers de logements (Porte Océane, Front de mer Sud) s'achèveront en 1956. L'Hôtel de Ville, la Bourse et l'École de commerce seront inaugurés en 1957. L'église Saint-Joseph, consacrée en 1964, marquera la fin de la reconstruction.

L'EVOLUTION DU HAVRE APRÈS LA RECONSTRUCTION

Le Havre, dont l'urbanisation a commencé au niveau de l'océan, pour se poursuivre ensuite sur le plateau, déborde aujourd'hui par les vallées. En 1990, la ville comptait 197 000 habitants (253 600 pour l'agglomération). Sa reconstruction l'a dotée d'un centre très aéré, qui a pu, progressivement, se remplir et s'animer. Les chantiers Augustin Normand, qui avaient été reconstruits par l'architecte François Vitale sur leur emplacement d'origine ont été détruits en 1967 pour céder la place à une importante opération de logements. Vitale avait édifié une belle halle classique en béton brut (130 m de long par 25 m de large et 18 m de haut) qui s'accordait parfaitement avec les immeubles de l'école Perret, tant par son gabarit que par les rythmes de son ossature. La résidence de France (qui remplace cet édifice industriel) a introduit une rupture par rapport au centre reconstruit. Si son architecture (due à Georges Candilis et Jacques Lamy, 1965-1969) présente en elle-même une valeur historique indéniable (en tant que modèle de l'architecture proliférante des années soixante), son caractère massif (douze niveaux, 300 m de long) et sa grande liberté par rapport à la trame Perret, la placent en



3-52. ISAI en chantier
(vue générale)



3-53. Ilot des ISAI
en chantier

marge du centre reconstruit. La construction de la Maison de la culture par Oscar Niemeyer (1978-1982), bien que fondamentalement étrangère au Classicisme structurel, a créé une dialectique esthétique et sémantique par rapport à l'architecture de l'équipe Perret. Elle a enrichi le paysage urbain autour du bassin du Commerce. Il en est de même de la passerelle piétonne de Guillaume Gillet (1973). Peu d'interventions nouvelles ont transformé le centre reconstruit : l'Hôtel de Ville a été agrandi au Nord (Pierre Colboc, 1985-1987) d'une manière architecturalement discutable, mais en respectant les gabarits existants. Quelques opérations de logements ont vu le jour au cours des vingt dernières années. Ces opérations posent la question de leur insertion formelle dans un tissu urbain très cohérent sur le plan architectural.

L'évolution de la ville dépend aujourd'hui, comme par le passé, du dynamisme de son port. Cinquième port européen et deuxième port français en tonnage global, Le Havre détient la première place nationale pour le commerce extérieur, la seconde pour l'activité pétrolière (il assure 40% des importations de pétrole brut). Au Nord, le terminal d'Antifer accueille des navires de 550 000 tonnes. Le trafic transmanche représente près d'un million de passagers (1994). La zone industrielle du port comprend 1 500 hectares aménagés le long du canal avec accès maritime. De grandes entreprises y sont installées (construction automobile, pétrochimie, chimie, cimenterie). Les paysages uniques fabriqués par ce tissu industriel ne manquent pas d'intérêt esthétique de jour comme de nuit. Inauguré en janvier 1995, le pont de Normandie, remarquable pour sa technologie (pont à haubans d'une portée centrale de 856 m) déleste le pont de Tancarville. Il constitue un atout important dans la compétition qui oppose Le Havre aux autres grands ports européens.

c. Forme et date des documents les plus récents

OUVRAGES REALISES PAR LA VILLE DU HAVRE :

- J.B. Cremnitzer/Ville du Havre, *Architectures au Havre*, Le Havre, 1988.
- Atelier 86/Ville du Havre, *Rapport de présentation de la ZPPAUP du Havre*, Le Havre, 1995.
- Ville du Havre, *Les Bâisseurs, l'album de la reconstruction du Havre*, Editions Point de vues, Musée Malraux, Le Havre, 2002.

OUVRAGES REALISES PAR LA DRAC DE HAUTE NORMANDIE, SERVICES DE L'INVENTAIRE :

- DRAC de Haute Normandie : Sylvie Barot, Claire Etienne, *Le Havre, Auguste Perret, le centre reconstruit*, collection "Itinéraires du Patrimoine", Editions Connaissance du Patrimoine de Haute Normandie, Rouen, 1994.
- DRAC Haute-Normandie : Claire Etienne, *Le Havre ville, port et agglomération*, collection "Indicateurs du Patrimoine", Editions du Patrimoine, Rouen, 1999.
- DRAC Haute-Normandie : Claire Etienne, *Le Havre, Auguste Perret et la Reconstruction*, collection "Image du Patrimoine", Editions Connaissance du Patrimoine de Haute Normandie, Rouen, 1999.

AUTRES OUVRAGES :

- Martine Liotard, *1940-1965 : La Renaissance du Havre* - Thèse de 3ème cycle à l'université Paris la Sorbonne, 1987.
- Joseph Abram, *L'équipe Perret au Havre : utopie et compromis d'une reconstruction*, Ecole d'architecture de Nancy, 1989.



3-54. *La Porte Océane en chantier*

- Collectif de quarante-quatre auteurs sous la direction de Gilles de la Porte, en collaboration avec Denis Chambrelan et Véronique Fayon, *Le Havre, Volonté et Modernité*, Editions La Galerne, Le Havre, 1992.
- Joseph Abram, "Le Havre : un patrimoine architectural et urbain exceptionnel", "Le traitement contemporain du patrimoine Perret", "Les bétons du Havre, entretien avec René Lahousse", (dossier sur Le Havre dans le numéro spécial de la revue sur la sauvegarde du moderne), *Faces*, Genève, n° 42-43, automne-hiver 1997.
- Jean Legoy, *Hier, Le Havre*, Editions de L'Estuaire, tomes 1 et 2, Le Havre, 1997.
- Jean-Claude et Jean-Paul Dubosq, *Le Havre 1940-1944, cinq années d'occupation en images*, tome 1 : 1940-1942, tome 2 : 1943-1944, Le Havre, 2002 et 1998.
- Danièle Knapp, *Auguste Perret / Marguerite Huré : jusqu'à la sereine délectation*, Editions Petit à Petit, Damétal, 2002.
- Collectif de huit auteurs (Sylvie Barot, Thierry Baudouin, Marie Le Cieux, Michèle Collin, Jean Gauny, Arnaud Le Marchand, Bernard Ramé, Frédéric Saunier), *Le Havre 1900-2000, un siècle de vie*, Editions des Falaises, Fécamp, 2001.
- Max Bengtsson, *Saint-François, port d'attache*, Editions de L'Estuaire, Le Havre, 2002.

d. Etat actuel de conservation

Hormis quelques rares édifices anciens, comme la cathédrale Notre-Dame, l'église Saint-François ou le muséum, la plupart des bâtiments situés dans la zone proposée pour l'inscription sur la Liste du patrimoine mondial, datent des deux décennies de la reconstruction. Malgré le caractère relativement récent de leur construction (entre 1945 et 1964), la question de l'évolution de tous ces édifices se pose aujourd'hui. Plusieurs types de facteurs ont influé sur l'état actuel de leur conservation.

FACTEUR HUMAIN

La ville reconstruite a souffert, pendant de longues années, d'une image négative auprès de ses habitants. Traumatisés par la disparition brutale de leur cité ancienne, et par la perte de tous leurs repères, les survivants ont vu dans cette reconstruction un espace sans âme, opposé au charme et à la diversité du Havre d'avant-guerre. Directement associée à la terreur des bombardements (et à la table rase où ont été ensevelis quatre siècles d'histoire), la ville reconstruite par Perret était d'autant plus difficile à accepter qu'elle leur rappelait, par son étendue même, l'ampleur des destructions. Elle leur paraissait étrangère, car ils la percevaient (dans son unité) comme l'œuvre d'un architecte imposé par le pouvoir central. Les qualités d'usage des logements conçus par l'équipe Perret et la générosité de l'espace public du Havre, viendront à bout de ces ressentiments et réconcilieront progressivement les habitants avec leur ville. Mais il faudra encore deux décennies, pour que s'esquisse un véritable rapport culturel à la reconstruction. Au cours des années 1980, au moment où se posait la question de l'entretien des immeubles, le centre reconstruit est devenu l'objet d'une approche plus "esthétique". Les premières opérations de ravalement ne visaient pas la préservation de la valeur historique des bâtiments. Il s'agissait d'une simple mise en peinture des façades en béton, pour les protéger. Mais cette protection se faisait au détriment de l'expression originelle du matériau, telle que l'avait voulue l'équipe Perret. Cacher le béton, le dissimuler sous une couche de peinture, posait problème dans une ville où le matériau est l'un des éléments majeurs de l'expression architecturale. Alertée, en 1986, par la mise en peinture d'une façade du quai George V, la municipalité s'est orientée vers une politique pragmatique en direction des copropriétés (qui constituent la majeure partie du centre reconstruit). L'option retenue fut de privilégier la concertation, de responsabiliser les propriétaires et de mener parallèlement un travail culturel de fond pour expliquer les spécificités de l'architecture de l'école du Classicisme Structurel. Cette politique de terrain a porté ses fruits. De nombreux



3-55. *Chantier immeuble des ISAI de Gravelle*



3-56. *L'hôtel de ville en construction*

FACTEUR NATUREL

immeubles ont été ravalés dans de bonnes conditions. Un certain nombre de principes simples ont été mis en œuvre pour éviter le remplacement anarchique des fenêtres en chêne et des garde-corps en acier par des produits performants mais grossiers. Un travail se fait en direction des commerçants pour obtenir le respect des travées d'ossature et une discipline dans l'accrochage des enseignes. L'instauration d'une Zone de Protection du Patrimoine Architectural et Urbain (ZPPAUP) en 1995 a donné un cadre juridique à tous ces travaux de ravalement et de restauration. La mise en peinture des façades est définitivement proscrite, et l'on procède aujourd'hui au décapage des façades peintes pour retrouver les qualités des bétons d'origine. La ZPPAUP a transcrit de manière réaliste des pratiques concrètes qui étaient déjà à l'œuvre au Havre depuis une dizaine d'années. Le travail pédagogique en direction des habitants a produit une prise de conscience. La qualité des restaurations incite à un plus grand respect de l'architecture de Perret.

En 1986, la Ville du Havre a commandé au CEBTP (Centre Expérimental de recherche et d'études du Bâtiment et des Travaux Publics) une étude sur l'état de conservation des bétons. Trois édifices représentatifs ont été étudiés : l'église Saint-Joseph, l'Hôtel de Ville, le collège Raoul Dufy. Le CEBTP a procédé selon différents modes opératoires : l'observation des dégradations apparentes du matériau, le sondage pour évaluer les dégradations non apparentes, l'analyse des prélèvements pour connaître la composition exacte des bétons et pour définir leur réparation. Les conclusions de cette étude font valoir la bonne composition chimique des bétons du Havre, mais une qualité plus hétérogène dans leur mise en œuvre (vibrage inégal, phénomènes de ségrégation des composants). D'une manière générale, il a été constaté un bon recouvrement des armatures d'acier par le béton. Ces observations ayant été faites sur la base des techniques de 1986, on peut conclure à une très bonne qualité des bétons du Havre compte tenu de la période de leur exécution. Cette qualité technique est à mettre au compte de l'expérience acquise par Auguste Perret au cours de sa carrière (expérience fondée en partie sur l'analyse des désordres survenus dans ses premières réalisations). D'après le CEBTP, les éclats de béton dus au mauvais recouvrement des fers, peu nombreux, sont intervenus juste après leur mise en œuvre. Ils ne devraient plus se reproduire. Les observations régulières conduites par les services municipaux confirment ces hypothèses. Les dégradations mineures observées depuis 1986 sont dues, soit à des reprises mal exécutées, soit au phénomène de carbonatation (dégradation du béton liée à la migration du CO₂ dans la matière) qui opère de façon plus lente. Le climat marin et la pollution (il existe une zone industrielle très importante au Havre) sont susceptibles d'accélérer la carbonatation. Les bétons du Havre sont aujourd'hui dans un bon état de conservation, mais ceci ne doit pas occulter le nécessaire travail de prévention qui doit être engagé aujourd'hui pour préserver le patrimoine havrais des dégradations liées au vieillissement du matériau. La qualité des matériaux employés pour le second œuvre doit être soulignée. Le remplacement des menuiseries d'origine (en chêne) par des menuiseries contemporaines (en aluminium laqué, en PVC) résulte davantage d'un problème de confort thermique ou acoustique que d'une dégradation du matériau. Les ouvrages de ferronnerie, qui ne bénéficiaient pas à l'époque de traitements anti-corrosion, sont dégradés, particulièrement au niveau de leur point d'ancrage dans le béton. Le remplacement de ces éléments par des produits en aluminium a appauvri certaines façades au cours des années 1980. Des solutions plus respectueuses de la qualité d'origine sont exigées aujourd'hui à travers le règlement de la ZPPAUP.



3-57. *Hôtel de ville (détail)*



3-58. Chantier
immeuble
rue de Paris



3-59. Rue de Paris
(angle avec la place
de l'Hôtel de Ville)

e. Politique et programme de mise en valeur et de promotion

Le traumatisme de la guerre a été si violent au Havre, qu'il a enrayé, pour toute une génération, les mécanismes d'appropriation de la ville reconstruite. Ceci s'est traduit, dans un premier temps, par un rejet pur et simple de l'espace urbain. Puis, au fil du temps, les qualités objectives de la reconstruction ont fini par faire surface ; pour les générations plus jeunes, qui n'ont bien entendu pas connu l'ancien Havre, mais aussi pour leurs aînés, qui ont commencé, après un long travail de deuil, à percevoir la valeur culturelle de leur cadre de vie. Depuis une vingtaine d'années, les pouvoirs publics, conscients de la valeur patrimoniale exceptionnelle de la reconstruction du Havre, se sont employés à aider les habitants à transformer leur regard sur leur ville. Au niveau local différentes actions ont permis d'amorcer ce processus de ré-appropriation.

PROTECTION ET VALORISATION DU PATRIMOINE

LA ZPPAUP

La protection réglementaire du centre reconstruit est assurée, depuis 1995, à travers une ZPPAUP. La définition de règles précisant les modes d'intervention possibles sur les immeubles, a conduit les habitants, les entreprises et les commerçants, à reconsidérer leurs biens immobiliers dans une optique plus patrimoniale. Les règles ont pour objet la mise en valeur des caractéristiques architecturales de la reconstruction (ordonnancement des façades, lisibilité de la structure porteuse, diversité des traitements du béton, détails architectoniques, etc.). La municipalité développe une pédagogie architecturale en direction des habitants. Un emploi "d'agent de développement du patrimoine" a été créé par la Ville, en 1999, pour sensibiliser les commerçants, les entreprises et les copropriétaires à la protection architecturale des immeubles. Tous les chantiers menés dans le centre-ville (quelle que soit leur taille) font l'objet d'un contrôle quotidien. Des procédures sont engagées, avec l'Architecte des Bâtiments de France, pour sanctionner les travaux illicites. Les services de la Ville travaillent en amont pour faire émerger une famille de solutions techniques permettant de répondre, dans de bonnes conditions, aux règles édictées par la ZPPAUP. Des contacts avec des entreprises de bâtiment, des fournisseurs, des bureaux d'études, des centres de recherche ont permis la promotion de techniques (souvent innovantes) respectueuses du patrimoine "Perret" (cf. chapitre 4. Gestion).

LES PROJETS URBAINS

Les projets urbains mis en œuvre par la municipalité constituent des outils décisifs pour la valorisation du patrimoine de la reconstruction. Le centre du Havre est un lieu d'identification pour les citadins et un lieu de vitrine pour les personnes de passage. Il joue un rôle stratégique dans la politique de dynamisation de la cité, qui doit prendre en compte le traumatisme collectif consécutif à la destruction, toujours présent aujourd'hui. Les projets de la Ville visent à renforcer les fonctions (culturelles, institutionnelles, commerciales, touristiques, résidentielles) du centre d'une agglomération de 250 000 habitants. La rénovation du musée Malraux, l'ouverture de l'Espace Coty (centre commercial de 20 000 m²), la construction diffuse de 300 logements, contribuent à la revalorisation architecturale et urbaine du centre reconstruit. La Bourse construite par Otello Zavaroni en bordure du bassin du Commerce, désaffectée, va retrouver une nouvelle fonction : un casino et un hôtel y seront installés, avec un restaurant, une salle de spectacle et un centre d'art contemporain. Il s'agit de renforcer l'attractivité du centre-ville, tout en redonnant vie à un bâtiment majeur de la reconstruction dans le respect des règles de la ZPPAUP.



3-60. Rue Victor Hugo

La municipalité étudie actuellement une procédure de ravalement obligatoire pour revaloriser certains parties du centre reconstruit. Laissés à l'initiative des seuls propriétaires, les ravalements restent ponctuels et leurs effets peu visibles. Entrepris de façon organisée, ils contribueront à la transformation radicale de la perception d'une place ou d'un axe majeur. La Ville a initié une demande auprès de la Préfecture pour obtenir l'autorisation d'utiliser cet outil juridique. La première campagne de ravalement obligatoire est prévue en 2006 sur un grand axe du centre ville (rue de Paris par exemple).

La politique de valorisation du patrimoine passe aussi par le réinvestissement des espaces publics de la reconstruction ; longtemps délaissés, ces espaces font désormais partie des préoccupations prioritaires de la Ville. Il s'agit de redécouvrir les qualités spatiales et paysagères du centre reconstruit. L'aménagement de la promenade de la plage par Alexandre Chemetoff (1995) ainsi que celui des abords du musée Malraux (2000) ont permis la réappropriation de ces lieux stratégiques par les habitants. Un projet de requalification des espaces publics autour du bassin du Commerce est en cours d'étude. La municipalité revoit actuellement son "règlement local de publicité" pour le mettre en conformité avec ses objectifs de valorisation du paysage de la reconstruction. Les panneaux publicitaires encore présents en centre-ville vont être supprimés en 2005 grâce à la mise en place d'une "zone de publicité restreinte". Cette procédure prévoit leur interdiction au centre et sur les axes d'entrée de ville. Elle reprendra par ailleurs les prescriptions de la ZPPAUP sur les enseignes afin de mettre en parfaite cohérence les différents documents réglementaires qui s'appliquent sur la zone. Une coopération a été lancée en septembre 2003, entre la Ville et DOCOMOMO France, afin d'étudier, d'une part, les évolutions possibles des usages urbains sur le site du Volcan et, d'autre part, des propositions de valorisation urbaine concernant les axes majeurs du centre reconstruit.

Une action de dynamisation de la vision nocturne du Havre a été entreprise en 1996 à travers un "schéma directeur lumière" étudié par Louis Clair. Ce schéma s'est concrétisé par l'éclairage des éléments structurants de la zone reconstruite : l'Hôtel de Ville (1997), l'église Saint-Joseph (1997), le Monument aux morts (1997), la passerelle du bassin du Commerce (1998), le Muséum d'histoire naturelle (1999), la rue de Paris (2000) et le square Saint-Roch (2001). L'harmonisation progressive des éléments d'éclairage public a été initiée en 2000 à travers une "charte d'éclairage public". De nouvelles études de mise en lumière, l'une relative au patrimoine ancien (2003), l'autre relative à l'avenue Foch (2004) contribueront à la transformation de la vision nocturne du Havre.

Afin d'augmenter sa zone d'influence au-delà de son agglomération, Le Havre envisage d'étendre son centre ville grâce à un vaste projet urbain dans le secteur des Docks Vauban. Il s'agit de réinvestir des friches portuaires, riches d'un patrimoine unique. Dans cette optique, l'aménagement d'un salon des expositions dans un ancien dock à café (par Pierre Colboc, 1998) et la construction d'une salle de spectacles de 5 000 places (par Jean Gervilly, 2000) ont déjà préfiguré la réappropriation du quartier. Un projet de restructuration des Docks Vauban (construits de 1844 à 1884) est à l'étude (par Reichen et Robert), afin d'accueillir un centre de loisir et de tourisme de portée régionale (cinémas multiplexes, jardinerie ludique, serre tropicale, commerces, piscine balnéothérapie, centre de la mer). Ce projet s'accompagne d'un traitement des espaces publics et notamment des bords à quais (étude lancée en 2002). A plus long terme, les quartiers Sud feront l'objet d'une restructuration profonde dans le cadre de la procédure européenne "Pic Urban". Le quartier Saint-Nicolas, proche des Docks Vauban (à 1 500m de l'Hôtel de Ville), sera le premier à bénéficier d'un réinvestissement résidentiel.



3-61. Rue de Paris
(angle avec la place
de l'Hôtel de Ville)



3-62. Immeuble de
la Porte Océane

COMMUNICATION ET PROMOTION

LES PUBLICATIONS

La promotion du patrimoine de la reconstruction s'accompagne d'une importante action de communication en direction de la population havraise et des visiteurs. Cette action s'appuie en premier lieu sur des publications qui ont su intégrer les résultats des recherches historiques sur Perret et son Ecole en les rendant accessibles au grand public. Avec la présentation, en 1984, à l'Institut Français d'Architecture, de l'exposition "Les premiers élèves de Perret", et avec la publication, en 1985, d'une recherche sur *Perret et l'Ecole du Classicisme structurel* (cf. bibliographie), ont été jetées les bases d'une nouvelle approche de l'héritage de cette tendance rationaliste et en particulier de la reconstruction du Havre. La cité portuaire, que l'on se plaisait à présenter comme le produit d'une vision nostalgique, est apparue, au contraire, comme une ville contemporaine vivante issue d'une formidable entreprise de modernisation, une cité où avait été expérimentés des idées et des processus urbanistiques inédits. Les travaux de recherche sur *La Renaissance du Havre* (1987) et sur *L'équipe Perret au Havre* (1989) ont eu un authentique écho dans le milieu local. La publication par la Ville, en 1988, du guide intitulé *Architectures au Havre*, marque le point de départ de l'action de promotion du patrimoine havrais en direction des habitants. Les Editions La Galerne ont publié, en 1992, un ouvrage intitulé *Le Havre, Volonté et Modernité*. La parution de cet ouvrage, dans lequel quarante quatre auteurs (érudits locaux, personnalités du monde social et politique, intellectuels et artistes) ont esquissé le portrait de leur ville, constitue un moment important dans la prise de conscience collective des spécificités du Havre. Les services de la DRAC de Haute-Normandie ont édité, entre 1994 et 1999, dans le cadre des collections du Ministère de la Culture (Itinéraires du patrimoine, Indicateurs du patrimoine et images du Patrimoine) trois ouvrages remarquables traitant de la reconstruction du Havre. Ces guides, fondés sur des travaux d'une grande rigueur scientifique, ont joué, et jouent encore, un rôle décisif dans la promotion du patrimoine havrais auprès d'un public large constitué de spécialistes (architectes, historiens, professeurs, etc.) mais aussi d'amateurs d'architecture issus des milieux les plus divers. Le catalogue de l'exposition *Les Bâisseurs*, édité par la Ville en 2002, est venu compléter ces parutions en s'attachant plus spécifiquement à la présentation des intérieurs d'immeubles, étayé par une iconographie abondante provenant des différents fonds d'archives privés reçus aux archives municipales.

UNE PEDAGOGIE DU PATRIMOINE

Comme pour toute œuvre artistique, la pédagogie autour de l'architecture d'Auguste Perret est essentielle pour permettre l'accès à sa valeur culturelle exceptionnelle. Dans le cadre des missions de contrôle de la ZPPAUP, une grande part du travail de terrain consiste à communiquer et à expliquer les caractéristiques du patrimoine reconstruit aux habitants. Ce travail de longue haleine porte aujourd'hui ses fruits en terme d'appropriation. Une action de communication originale a été engagée en 1997, sous la forme d'une campagne d'affichage intitulée "Ma ville aujourd'hui". Des affiches présentaient des vues du Havre évocatrices d'autres villes du monde connues pour la qualité de leur patrimoine architectural (Paris, Vienne, New York...).

VILLE D'ART ET D'HISTOIRE

Le label "Ville d'art et d'histoire" a été décerné au Havre en 2001 par le Ministère de la Culture, pour la richesse et la qualité de son patrimoine d'après-guerre. Cet événement constitue une étape importante dans la reconsidération du Havre au plan national. Le label se présente sous la forme d'une convention entre l'Etat et la Ville, appuyée par un réseau de 80 sites français. Un projet d'élargissement à l'échelle européenne est en cours d'étude. Créé en

Carte 17
Plan de la ville
reconstruite en 1961
PLAN MICAUX
VILLE DU HAVRE



Carte 18
Plan de superposition
des îlots avant et après
la guerre
SIG de la ville du Havre



décembre 2001, le service Ville d'Art et d'Histoire (intégré à la structure municipale) a pour mission de sensibiliser les divers publics au patrimoine havrais. Les visites-conférences, assurées depuis juin 2002, ont permis d'accueillir plus de 2 000 visiteurs (individuels) pendant la première année et environ 3 000 en 2003. Des ateliers animés par un plasticien, des ateliers de découverte sensorielle ou des visites avec animations in situ sont organisés pour les enfants. Ces activités permettent d'accueillir 200 enfants (individuels) dans le cadre de "l'été des 6-12 ans" et 500 autres enfants (en groupes : écoles, salles d'animations municipales, centres aérés). Dans le cadre de ses actions de communication, Ville d'Art et d'Histoire a réalisé une exposition (en collaboration avec le service de l'Urbanisme) sur les actions de protection et de valorisation du patrimoine local, présentée à l'Office de Tourisme pendant "l'année Perret", une campagne d'affichage ("Laissez-vous conter Le Havre") ainsi qu'un fascicule-plan gratuit sur la ville moderne qui sera disponible à l'Office de Tourisme pour l'été 2004. Le service accueille aussi des groupes spécialisés, DOCOMOMO, Amis des Monuments français, Ecoles d'architecture (1 200 visiteurs en 2002). Il s'est associé en 2002 au Centre Georges Pompidou pour une "balade urbaine". Ville d'Art et d'Histoire est chargée, dans la convention, de réaliser pour 2005 un Centre d'Interprétation de l'Architecture et du Patrimoine (au second étage de l'Office de Tourisme). Un appartement témoin (dont l'achat par la Ville est prévu pour 2004) permettra de présenter les conceptions de l'équipe Perret en matière d'habitat et d'exposer un mobilier d'époque, typique de la révolution des modes de vie au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale.

LES FONDS D'ARCHIVES

Le service des Archives accueille, outre les fonds proprement municipaux, dix fonds privés d'architectes ayant œuvré à la reconstruction du Havre, dont ceux de cinq adjoints d'Auguste Perret (Tournant, Hermant, Lambert, Poirrier et le Donné). Cette collecte volontariste menée depuis 20 ans permet à la fois l'accueil des chercheurs et la documentation et l'illustration de publications et expositions. A titre d'exemple, le Rapport de Présentation de la ZPPAUP, le travail du Service Régional de l'Inventaire Général ainsi que les manifestations de "l'année Perret", y ont eu recours.

"L'ANNEE PERRET"

L'année 2002, baptisée localement "année Perret", représente un moment clé dans le processus de ré-appropriation du Havre reconstruit par ses habitants. Une mobilisation sans précédent des services de la Ville a permis le déploiement d'une vaste opération de communication sur Perret, le centre reconstruit et la période de la reconstruction. Six expositions ont été organisées en différents lieux, autour d'une idée force "Le Havre, ville réinventée". Inaugurée en septembre 2002, l'exposition "Perret : la poétique du béton" a offert aux Havrais une vision très riche de l'itinéraire intellectuel et artistique du créateur de leur ville. Conçue par l'Institut Français d'Architecture (IFA) associé à la Ville du Havre, elle est l'exposition la plus complète réalisée sur Auguste Perret. Son catalogue, L'Encyclopédie Perret a mobilisé une cinquantaine de chercheurs issus d'une dizaine de pays. Cinq autres expositions locales ont été présentées par la Ville à l'automne 2002 sur les thèmes "Le Havre, ville provisoire", "Reconstruire le quartier St François", "Images de Ville", "Félix Bruneau" et "ZPPAUP et Ville d'Art et d'Histoire". L'ensemble des six expositions a totalisé environ 70 000 entrées. La mobilisation de la presse locale, municipale (parution du magazine "Océane" à 110 000 exemplaires) et nationale, donne la mesure de l'évènement qu'a représenté cette opération pour la Ville du Havre. Au delà des actions municipales, "L'année Perret" a été relayée par de nombreux partenaires locaux (associations, professionnels, commerçants) qui ont su percevoir son enjeu culturel pour l'avenir du Havre.

Carte 19
Plan de phasage de
la reconstruction
DRAC HAUTE-NORMANDIE



LE PROGRAMME D'ACTIONS 2003-2005

Des actions spécifiques ont été menées en 2003. Ainsi, à l'automne, une fête organisée à l'occasion des journées du patrimoine a rassemblé des habitants qui avaient été relogés dans les baraquements éphémères de la forêt de Montgeon. Cet événement a montré que le souvenir des années de la reconstruction était toujours vivant dans la mémoire collective. L'effort consenti par la Ville à travers "L'année Perret" se prolonge avec l'exposition "Le Havre, nouvelles images. Sur les traces de Lucien Hervé" organisée par le musée Malraux du 24 octobre 2003 au 2 février 2004. Cette manifestation présente une sélection de photographies inédites de Lucien Hervé prises au Havre en juillet 1956, à la demande de Jacques Tournant. Aux côtés de ce grand photographe d'architecture, des travaux de dix jeunes artistes français et étrangers sur Le Havre sont exposés. La réalisation d'un film de 30 minutes et d'une exposition itinérante sur la reconstruction du Havre sont prévues pour l'été 2004. Ces projets, conduits avec une grande rigueur scientifique et artistique, sont conçus pour voyager à travers le monde afin de combler le déficit de notoriété de la ville. Ils permettront de relayer le travail de communication entrepris au niveau national par un travail à l'échelon international.

Depuis plusieurs années, la ville reconstruite par Perret fait l'objet de recherches universitaires. Etudiants en histoire de l'art, en architecture, en aménagement urbain ou paysager trouvent au Havre un champ d'investigation très riche. Les échanges réguliers des services de la Ville avec le milieu universitaire, qui n'étaient jusqu'ici que peu formalisés, se traduiront, à moyen terme, par la signature de conventions avec des écoles d'architecture et les instituts universitaires à l'échelle internationale. L'association DOCOMOMO France projette d'organiser en 2005, avec le parrainage de la Ville du Havre, une conférence internationale consacrée à trois villes construites après la Seconde Guerre mondiale : Brasilia, Chandigarh, Le Havre. Cette conférence, qui serait préparée au sein du réseau scientifique de DOCOMOMO, se doublerait d'une initiative politique d'échanges culturels et de jumelage au niveau des villes.



3-63. *Ilôt V35 le long
du bassin du Commerce*

Carte 21.
Plan de domanialité
Ville et Port

URBANISME ET
PROSPECTIVE -
VILLE DU HAVRE 2003



4. GESTION

a. Droit de propriété

La ville du Havre est divisée en deux entités territoriales : l'une portuaire et l'autre urbaine. La gestion de ces deux espaces s'opère de façon indépendante. La limite de la zone portuaire touche les îlots de la reconstruction situés au Sud et à l'Ouest (cf. carte 21). Pour les zones portuaires affectées à des utilisations urbaines, le Port Autonome accorde la jouissance des terrains à la Ville sous forme de concession ou de transfert de gestion. Les terrains n'ayant plus aujourd'hui de vocation portuaire ont été cédés à la Ville pour qu'elle puisse les réhabiliter à des fins touristiques ou résidentielles. La municipalité a acquis récemment les bassins du Roy et du Commerce et l'anse Notre-Dame situés en plein cœur du centre reconstruit, ainsi que la presqu'île Frissard pour la mise en œuvre du grand projet urbain des Docks Vauban.

La plupart des immeubles du centre reconstruit sont, depuis l'origine, en copropriété (cf. carte 22). Ce statut, aujourd'hui très répandu, était, à l'époque, révolutionnaire. Ceci peut expliquer certaines difficultés d'appropriation de la ville reconstruite par les Havrais. Comme en témoigne la presse locale de l'après-guerre, il n'était pas évident pour les anciens propriétaires, d'accepter la propriété abstraite de "millièmes" d'une "tour" ou d'une "barre" sur un terrain remembré. C'est à la conception moderne de la ville selon l'équipe Perret que l'on doit cette généralisation de la copropriété au Havre. Le centre reconstruit comporte une part importante d'immeubles gérés par des administrations ou des bailleurs sociaux (en raison de la concentration d'équipements publics en centre ville). Peu d'immeubles restent en propriétés privées. Il s'agit le plus souvent d'immeubles ayant échappé aux bombardements situés principalement dans les franges de la zone reconstruite.

b. Statut juridique

Le territoire communal du Havre se partage en un Domaine Public et un Domaine privé ; répartis selon un Plan de Cadastre tenu à jour par les services des Impôts. Le Domaine Public comprend le Domaine Public Maritime qui dépend du Ministère de l'Équipement, le Domaine Public Communal géré par la Ville du Havre et les voies nationales et départementales qui dépendent des services déconcentrés de l'État. Dans la zone reconstruite, seules trois voies publiques ont le statut de voies départementales : il s'agit du boulevard Albert 1er et des rues du Président Wilson et Louis Philippe (cf. carte 10). Sous la responsabilité de la Direction Départementale des Infrastructures, la gestion de ces voies est confiée à la Ville du Havre par souci de simplicité et de cohérence avec le reste du Domaine Public. Le Domaine privé est constitué des parcelles de terrain référencées dans le Plan de Cadastre. La législation qui régit la vie des propriétés privées et des copropriétés est regroupée au sein du Code de l'habitation. Dans la zone reconstruite, les copropriétaires doivent se réunir en assemblée générale au moins une fois par an, et peuvent à tout moment organiser une assemblée extraordinaire pour toute décision urgente. Un conseil syndical est élu par l'assemblée et doit représenter les copropriétaires pour les décisions d'ordre quotidien. Le conseil syndical élit un président, représentant officiel de la copropriété. La grande majorité des copropriétés est gérée par des syndicats, missionnés par contrat pour la gestion des comptes, l'organisation des travaux et la préparation des assemblées. La zone reconstruite est couverte par quelques syndicats importants qui sont des interlocuteurs privilégiés pour la Ville dans sa politique de valorisation du patrimoine reconstruit (cf. carte 23).



4-1. Vue vers
l'Avant Port

Carte 22
Plan de droit
de propriété
des immeubles

URBANISME ET
PROSPECTIVE -
VILLE DU HAVRE 2003



	PERIMETRE DE LA ZPPAUP
	ORGANISMES PUBLICS OU PARAPUBLICS
	PROPRIETES PRIVEES
	COPROPRIETES

Carte 23
Plan des syndics
de copropriété

URBANISME ET
PROSPECTIVE -
VILLE DU HAVRE 2003



	PERIMETRE DE LA ZPPAUP
	ORGANISMES PUBLICS OU PARAPUBLICS (ETAT, REGION, VILLE, PAH, CCI)
	OFFICE PUBLIC HLM
	CABINET UFFI
	CABINET GUILLOTTE
	CABINET PRAT
	CABINET POULET
	CABINET HEUZE
	CABINET BINARD
	CABINET JULIEN ET ALIX
	AUTRES

c. Mesures de protection et moyens de mise en œuvre

Jusqu'en 1995, la Ville du Havre ne bénéficiait d'aucune mesure législative spécifique pour préserver son patrimoine reconstruit. La protection relevait des Monuments Historiques et de leurs abords, concentrés pour l'essentiel dans le centre, et portant sur des édifices anciens ayant échappé aux bombardements : cathédrale Notre-Dame, Muséum d'Histoire Naturelle, hôtel de Brocques, maison de l'Armateur, hôtel du quai Casimir Delavigne, ainsi que des séries d'immeubles de la rue de Bretagne et de la rue Dauphine. Certaines de ces protections ont été mises en place au lendemain de la guerre par le Service des Monuments Historiques, dans le but de préserver ces témoignages du Havre ancien d'éventuelles menaces de démolition.

LES MONUMENTS HISTORIQUES

La loi du 31 décembre 1913 et les textes qui lui sont rattachés définissent précisément la gestion des Monuments Historiques en France, et celle de leur environnement. Les deux degrés différents de protection, Classement et Inscription à l'inventaire supplémentaire, n'ont de conséquence qu'en matière d'autorisation de travaux et de maîtrise d'œuvre sur les monuments eux-mêmes, mais n'influent pas sur le contrôle des abords. La notion d'abords est définie par la loi comme un périmètre de 500 m de rayon ayant pour centre le monument protégé, à l'intérieur duquel l'Architecte des Bâtiments de France doit donner un avis sur tout projet de construction neuve, démolition ou transformation d'un bâtiment existant. Cet avis est réputé "conforme", c'est-à-dire qu'il s'impose à l'autorité (Maire ou Préfet) qui délivre les différentes autorisations, quand il y a interférence visuelle entre le lieu où se situe le projet, et le monument protégé. Si cette condition n'est pas remplie, l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France devient alors un avis "simple", pouvant être suivi ou non par cette même autorité. Les abords des Monuments Historiques du centre de la ville du Havre, avant 1995, ne recouvraient pas la totalité des quartiers reconstruits. Ils étaient inadaptés à la protection de cet ensemble bâti, parfaitement cohérent en lui-même. La lenteur de la prise de conscience de l'intérêt patrimonial de cet ensemble n'a pas facilité sa gestion à l'achèvement de la Reconstruction, et n'a pas permis d'éviter certaines erreurs, comme la peinture d'éléments de structure ou de remplissage en béton destinés à rester apparents, ou l'encombrement des devantures et enseignes commerciales. Ces erreurs, réversibles, commencent depuis quelques années, à s'effacer, grâce à la surveillance des opérations de ravalement par les services de la Ville.

LES INSTANCES DE CONTRÔLE

Un premier événement important est intervenu en 1965, avec la protection au titre de l'Inventaire Supplémentaire des Monuments Historiques de l'église Saint-Joseph. Ce fut l'un des tout premiers édifices du vingtième siècle à être protégé à ce titre, preuve d'un début d'évolution des mentalités. Avec la création à Rouen en 1974 de l'Agence des Bâtiments de France (devenue en 1979 le Service Départemental de l'Architecture) les Architectes des Bâtiments de France ont exercé un contrôle architectural sur les quartiers reconstruits du Havre, touchés par le périmètre de protection des Monuments Historiques, au nom de l'Etat. Cette action s'est tout d'abord exercée en collaboration avec les services de la Direction Départementale de l'Équipement, puis avec le service de l'aménagement et de l'urbanisme de la Ville du Havre, dès que celui-ci a pris en charge l'instruction de l'ensemble des autorisations d'utilisation des sols en 1996.



LA ZPPAUP

La loi de décentralisation (7 janvier 1983) a introduit une innovation majeure en matière de gestion du patrimoine non monumental, l'institution des zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP). Ces documents, juridiquement opposables aux tiers, permettent aux communes de mettre en œuvre un outil de gestion et de mise en valeur d'ensembles bâtis à la valeur reconnue, quelle qu'en soit l'époque de construction, ainsi que celles des espaces végétalisés ou non qui participent à leur qualité. Il s'agit, à l'issue d'une étude approfondie confiée à un maître d'œuvre extérieur à l'administration (architecte, urbaniste...), de déterminer un périmètre se substituant aux abords des Monuments Historiques, et prenant en compte les spécificités du patrimoine local. Le document final, enrichi par les réflexions du groupe de travail formé par les diverses administrations concernées et les élus municipaux, se compose d'un rapport de présentation et de dispositions réglementaires, tant graphiques qu'écrites. Cette procédure, basée sur une collaboration étroite entre les services de l'Etat (notamment les Architectes des Bâtiments de France) et les villes concernées, a montré depuis sa mise en application dans des situations très diversifiées (de la grande ville au hameau de montagne) sa pertinence et son efficacité en matière de gestion de l'évolution d'un patrimoine bâti, mais aussi en matière de pédagogie vis-à-vis du grand public. La mise en place d'une ZPPAUP sur un territoire, donne lieu à des expositions et à des débats publics. Elle peut aussi servir de référence à des actions engagées par les municipalités, comme des campagnes de ravalement ou de restauration immobilière. Enfin, le contrôle architectural est mieux compris : le contenu des ZPPAUP peut être consulté par toute personne désireuse d'entreprendre des travaux, et l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France, chargé d'examiner la conformité des projets par rapport aux dispositions de la ZPPAUP, s'écarte davantage du risque de l'arbitraire. A la fin de l'année 2000 en France, 1 000 ZPPAUP étaient soit approuvées, soit à l'étude. Ce chiffre assez faible par rapport aux 40 000 monuments historiques existants, peut s'expliquer par la relative longueur des procédures et le coût des études.

La ZPPAUP du Havre qui s'applique sur le centre reconstruit par Auguste Perret est issue d'une forte volonté municipale. Elle a fait l'objet d'une étude réalisée par l'Atelier 86 (Alain Brocard et Jean-Alain Patry, architectes-urbanistes). Elle a été officiellement approuvée par arrêté préfectoral du 19 juillet 1995. Ce fut la première en date, en France, à traiter de l'avenir d'un patrimoine moderne. L'objectif de la ZPPAUP du Havre est double : il s'agit à la fois de préserver l'héritage de l'équipe Perret dans son authenticité mais aussi de l'intégrer dans une dynamique de développement urbain. La délimitation de la ZPPAUP comprend, bien entendu, la totalité du périmètre de reconstruction du centre de la ville, mais aussi des sites périphériques ponctuels caractéristiques du Classicisme Structurel (immeubles Jenner, à la sortie Nord du tunnel du même nom, ISAI de Graille, îlot des Abattoirs), ainsi que des quartiers du XIXème et du début du XXème siècles, limitrophes de la zone reconstruite, comme le boulevard de Strasbourg (cf. carte 20). Elle inclut le port de plaisance et ses jetées, une partie de la plage, et la totalité des anciens bassins centraux, y compris le bassin de la Barre. Elle donne ainsi pleinement son sens à l'aspect paysager des ZPPAUP, du fait de l'importance de l'eau comme élément fondateur de l'histoire de la ville, et de sa perpétuelle transformation. Deux zones ont été définies à l'intérieur de la ZPPAUP : une zone 1 comprenant le patrimoine représentatif du Classicisme Structurel et les espaces majeurs de la reconstruction, et une zone 2 regroupant des espaces périphériques. Comme dans toutes les ZPPAUP, un plan définit les immeubles ou parties d'immeubles dont la démolition est interdite, et dont les restaurations doivent se faire dans un esprit de restitution de l'aspect initial. Une deuxième catégorie de bâtiments doit être préservée dans le respect de la typologie architecturale, sans exclure des transformations, si celles-ci sont prévues dans le cadre d'un projet d'ensemble. Les immeubles restants peuvent être, soit conservés, soit démolis. Certains espaces libres structurant les îlots intérieurs les plus représentatifs doivent être préservés de toute construction nouvelle. Une partie essentielle du règlement a pour but de préserver les caractéristiques

6-1. Eglise
Saint-Joseph



4-2. Rue des Drapiers

architecturales du patrimoine conçu par Auguste Perret et ses élèves : lisibilité du système poteaux/poutre, traitement en surface des bétons de structure et des panneaux de remplissage, dégagement des bétons de qualité masqués par des peintures ou le débordement des devantures commerciales. Une attention particulière est également portée au remplacement des fenêtres, dont le nombre de carreaux et les sections doivent être respectés, à la réfection des persiennes et des garde-corps, et de manière générale au traitement des détails et de la mise en œuvre, qui fait toute la qualité de cette architecture. Des règles simples sont prévues pour l'insertion des constructions neuves, en ce qui concerne le gabarit des constructions, qui doit faire référence aux flots voisins, et le respect de la hiérarchisation entre soubassement, étages courants et attique ou couronnement. L'expression d'une architecture contemporaine est privilégiée, pour prolonger la modernité de la ville reconstruite et permettre la constitution de strates historiques. Enfin, un cahier de recommandations, sans valeur contraignante, est joint au document comme outil de conseil et de proposition pour les futurs constructeurs ou aménageurs. La gestion quotidienne de la ZPPAUP est prise en charge par le service Urbanisme et Prospective de la Ville du Havre et ses architectes, qui assurent également le contact indispensable avec les propriétaires, syndics d'immeubles, commerçants et entreprises de bâtiment. Des réunions mensuelles ont lieu avec l'Architecte des Bâtiments de France pour l'examen en commun des projets, des rendez-vous avec les propriétaires ou les maîtres d'œuvre, ainsi que des visites sur place. Les services de la Ville et ceux de l'Etat parlent ici le même langage, issu d'une culture commune, et défendent les mêmes objectifs. Ce dispositif est complété par un travail de terrain auprès des usagers de la ZPPAUP qui comprend à la fois des actions de sensibilisation et de communication sur les règles de protection ainsi que des actions de répression auprès des contrevenants.

LE COMITE TECHNIQUE ET LE COMITE DE PILOTAGE

Consciente de la valeur exceptionnelle de son patrimoine architectural et urbain, la Municipalité du Havre a envisagé, dès 1994, l'éventualité d'une demande de classement du Centre reconstruit sur la Liste du patrimoine mondial. Ce projet a pris consistance en 1995 lorsque la Ville a décidé de lancer une étude méthodologique pour mesurer, au regard des problématiques spécifiques de l'UNESCO et des critères rigoureux du Patrimoine mondial, la pertinence réelle d'une candidature du Havre. Les conclusions de cette étude et le travail pionnier mené par les services de la Ville dans le cadre de la ZPPAUP (qui montrait les effets positifs de son engagement sur le terrain) ont conduit aux étapes suivantes : la constitution de l'information relative au patrimoine reconstruit et à son histoire, la première ébauche du dossier de candidature, la demande d'inscription sur la Liste indicative française et l'élaboration du dossier définitif.

En 2002, ont été mis en place deux comités pour assurer le suivi du dossier de candidature et pour contribuer à sa mise en forme :

- un comité technique composé de 10 membres :
 - Le Directeur Général Adjoint Etudes Urbaines et Prospective
 - Le Chef du service Urbanisme et Prospective
 - Un architecte chargé d'études au service Urbanisme et Prospective
 - La Conservatrice des Archives Municipales de la Ville
 - La Conservatrice du Musée Malraux
 - La responsable du label "Ville d'Art et d'Histoire"
 - Une chargée de mission du Service Culture, Grands Evénements et Animation
 - L'Architecte des Bâtiments de France (Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine de Seine-Maritime)



4-3. Place de l'Hôtel de Ville



4-4. Intérieur d'îlot
(ISAI de la place de
l'Hôtel de Ville)

- Une historienne chargée d'études à l'Inventaire (Direction Régionale des Affaires Culturelles de Haute-Normandie)
- Un architecte historien spécialiste de la Reconstruction du Havre et de l'œuvre de Perret.

• un comité de pilotage composé de 19 membres :

- Le Maire de la Ville du Havre
- L'Adjoint au Maire en charge de l'Urbanisme
- L'Adjointe au Maire en charge de la Culture
- L'Adjointe au Maire en charge de l'Environnement et de la Santé
- L'Adjoint au Maire en charge de l'Economie du Tourisme et du Commerce
- L'Adjoint au Maire en charge des Bâtiments
- L'Adjoint au Maire en charge de la Voirie
- L'Adjointe au Maire en charge de la Vie des quartiers
- Le conseiller Municipal délégué au Centre Ville
- La Directrice de Cabinet du Maire
- Le Directeur de la Communication de la Ville
- Le Directeur Général Adjoint Etudes Urbaines et Prospective
- Le Directeur Général Adjoint Culture, Grands Evènements et Animation de la Ville
- Le Directeur Etudes Urbaines et Prospective
- Un architecte Chargé d'études au service Urbanisme et Prospective
- Un architecte historien spécialiste de la Reconstruction du Havre et de l'œuvre de Perret.
- Un Conservateur Général des Monuments Historique (Direction de l'Architecture et du Patrimoine du Ministère de la Culture)
- La Directrice Régionale des Affaires Culturelles de Haute-Normandie
- La Présidente de DOCOMOMO France

Ces deux comités se sont réunis régulièrement au cours des années 2002 et 2003, à raison d'une réunion mensuelle pour le Comité Technique et d'une réunion trimestrielle pour le Comité de Pilotage. La contribution de ces comités a été importante dans la mise au point définitive du dossier de candidature de la Ville du Havre. La complémentarité des cultures et des fonctions des membres de ces comités s'est révélée d'une grande efficacité quant à l'approche globale des questions relatives au patrimoine architectural et urbain de la reconstruction du Havre. Ces comités, qui ont rempli leurs fonctions dans l'élaboration du dossier de candidature, cesseront leurs activités en janvier 2004 pour céder la place à un autre comité.

LE COMITE DE GESTION ET DE SUIVI

Afin d'assurer, dans les meilleurs conditions, la gestion du bien proposé à l'inscription sur la Liste du patrimoine mondial et le suivi des actions relatives à sa conservation et à sa promotion, la Ville du Havre a décidé de créer un Comité de Gestion et de Suivi du Patrimoine de la Reconstruction. Ce comité se composera de 17 membres :

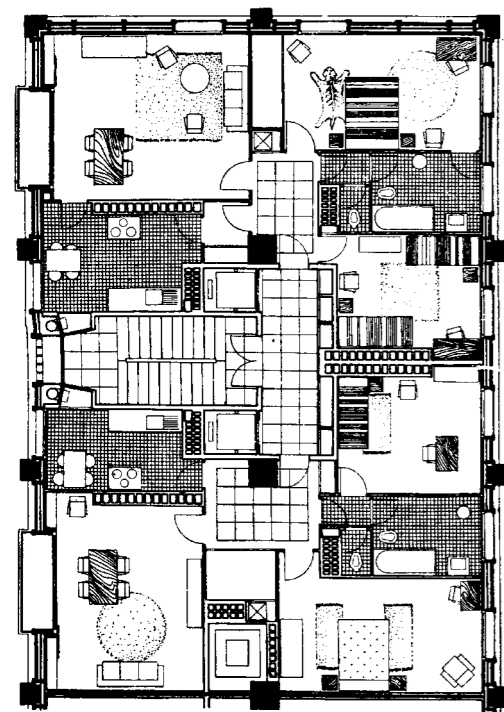
- Le Maire de la Ville du Havre
- L'Adjoint au Maire en charge de l'Urbanisme
- L'Adjointe au Maire en charge de la Culture
- La Directrice de Cabinet du Maire
- Le Directeur Général Adjoint Etudes Urbaines et Prospective
- Le Directeur Général Adjoint Culture, Grands Evènements et Animation de la Ville
- Le Chef du service Urbanisme et Prospective



4-5. Immeuble du
Front de mer Sud
(détail)



4-6. Porte Océane (projet)
Archives Municipales du Havre



4-7. Atelier Perret : groupement
d'appartements à la Porte Océane



4-8. La Porte Océane

- Un architecte chargé d'études au service Urbanisme et Prospective
- La Conservatrice des Archives Municipales de la Ville
- La Conservatrice du Musée Malraux
- La responsable du label "Ville d'Art et d'Histoire"
- Un architecte historien spécialiste de la Reconstruction du Havre et de l'œuvre de Perret.
- Un Conservateur Général des Monuments Historique (Direction de l'Architecture et du Patrimoine du Ministère de la Culture)
- L'Architecte des Bâtiments de France (Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine de Seine-Maritime)
- Une historienne chargée d'études à l'Inventaire (Direction Régionale des Affaires Culturelles de Haute-Normandie)
- La Directrice Régionale des Affaires Culturelles de Haute-Normandie
- La Présidente de DOCOMOMO France

Ce comité se réunira tous les deux mois. Il assurera, en relation étroite avec le service "Urbanisme et Prospectives" (renforcé par un nouveau poste spécifiquement créé à cet effet), un suivi culturel et technique de la zone proposée à l'inscription sur la Liste du patrimoine mondial. Le comité coordonnera les différents moyens de protection, de contrôle, de restauration et de valorisation du patrimoine architectural et urbain de la reconstruction. Il se prononcera sur les demandes de travaux les plus importantes, qui concernent l'évolution de la zone reconstruite. Il suivra les études conduites par les services de la Ville du Havre en collaboration avec l'association DOCOMOMO France et en garantira la mise en œuvre dans le cadre d'une politique innovante du patrimoine. Il consultera régulièrement des experts choisis avec DOCOMOMO France dans les domaines de la restauration architecturale, de la mise en valeur des espaces publics, du paysage, du design, de la signalétique et de la lumière urbaine. Il supervisera les événements culturels liés à la promotion du patrimoine architectural et urbain auprès de la population havraise. Il créera et développera les liens avec les universités, les écoles d'architecture, les centres de recherche et les laboratoires afin de mettre en place une véritable coopération scientifique et technique en matière de protection et de promotion du patrimoine postérieur à la Seconde Guerre mondiale. Il assurera, en relation avec DOCOMOMO France la coordination des événements scientifiques et universitaires et des conférences internationales (comme par exemple celle sur "Le Havre, Brasilia, Chandigarh").

d. Organismes chargés de la gestion

Ville du Havre

Département Grands Projets, Aménagement Urbain et Prospective
Direction Etudes Urbaines et Prospective & Direction Foncier Géomatique et Droit des Sols
Comité de Gestion et de Suivi du Patrimoine de la Reconstruction du Havre
BP 51
76084 LE HAVRE CEDEX
02 35 19 45 45

Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine

104, rue Jeanne d'Arc
76000 ROUEN
02 32 76 27 40

e. Echelon auquel s'effectue la gestion



4-9. Avenue Foch

Organismes	Missions
Ville du Havre Direction Foncier Géomatique et Droit des Sols Service Permis de Construire M. le Chef de service Mme la Responsable Adjointe	Demandes d'autorisations d'occupation du sol : - Réception des demandes - Instruction réglementaire des demandes - Consultation des services extérieurs - Délivrance des autorisations Mise en œuvre des procédures coercitives : - Procès Verbaux - Transmission au Procureur de la République
Ville du Havre Direction Etudes Urbaines et Prospective Service Urbanisme et Prospective M. le Chef de service M. le Chargé d'études M. l'Assistant d'études	Demandes d'autorisations d'occupation du sol : - Instruction du volet paysager Surveillance de la zone reconstruite : - Vérification de la conformité des travaux - Information sur les règles de la ZPPAUP - Etablissement des fiches travaux - Etablissement de statistiques annuelles Mise en œuvre des procédures coercitives : - Engagement de procédures à l'amiable - Saisine du service permis de construire et de l'Architecte des Bâtiments de France
Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine M. le chef du SDAP de Seine Maritime M. l'Architecte des Bâtiments de France	Demandes d'autorisations d'occupation du sol : Instruction du volet paysager Avis conforme sur les demandes Mise en œuvre des procédures coercitives : Procès Verbaux Transmission au Procureur de la République Application d'astreintes



4-10. Magasin Le Printemps



4-11. Caisse d'Epargne

f. Plans adoptés concernant le bien

Le centre reconstruit du Havre est concerné par un vaste dispositif législatif, qui contribue à préserver et à mettre en valeur le patrimoine “Perret” et ses abords. Chacun de ces textes est cité dans le respect de la hiérarchie des normes législatives, mais n’a pas le même impact sur le secteur reconstruit.

L'ARCHITECTURE

L'article premier de la loi du 3 janvier 1977 décrète l'architecture d'intérêt public : “L'architecture est une expression de la culture. La création architecturale, la qualité des constructions, leur insertion harmonieuse dans le milieu environnant, le respect des paysages naturels ou urbains ainsi que du patrimoine, sont d'intérêt public. Les autorités habilitées à délivrer le permis de construire ainsi que les autorisations de lotir s'assurent, au cours de l'instruction des demandes, du respect de cet intérêt”.

LA LOI LITTORAL

Cette Loi du 3 Janvier 1986, relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral, a permis de préserver efficacement le front de mer du Havre et les zones les plus proches du rivage. Le centre reconstruit, en lien direct avec l'espace maritime ouvert sur la Manche, a pu bénéficier des mesures de protection prescrites par la Loi Littoral. La dimension très restrictive de la Loi sur les possibilités de construire en bord de mer a en effet permis de conserver la lisibilité des limites entre l'espace reconstruit et l'espace maritime. Le maintien des perspectives monumentales depuis le front de mer reste un élément fort et durable du centre reconstruit.

LA LOI PAYSAGE

La Loi du 8 janvier 1993 sur la protection et la mise en valeur des paysages marque une étape importante dans la constitution d'un droit du paysage reconnu désormais comme un patrimoine à part entière. C'est à ce titre qu'elle a étendu l'objet des ZPPAU à la protection du patrimoine paysager. Enfin, le contrôle paysager lors de la délivrance du permis de construire a été renforcé. Le dossier de demande doit maintenant comporter des documents graphiques ou photographiques précisant “l'insertion dans l'environnement et l'impact visuel des bâtiments ainsi que le traitement de leurs accès et de leur abords”. Cette prescription a permis une meilleure évaluation de l'impact d'une construction nouvelle dans le paysage urbain du Havre reconstruit.

LA LOI SOLIDARITE ET RENOUVELLEMENT URBAIN (SRU)

La Loi SRU du 13 décembre 2000 révisé en profondeur le contenu des documents d'urbanisme réglementaire avec le remplacement des plans d'occupation des sols par les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU). En 2002, la Ville du Havre a entamé la transformation de son Plan d'Occupation des Sols (POS) en PLU qui sera approuvé en juin 2004. Ce nouveau document doit présenter un Projet d'Aménagement et de Développement Durable pour la commune (PADD). Il exprimera un projet global en matière de politique d'urbanisme et d'aménagement. Il précisera les orientations visant, notamment, à favoriser le renouvellement urbain et préserver l'environnement et la qualité architecturale. Au sein du PADD, la reconstruction du Havre est intégrée au cœur d'agglomération dont il faut développer l'attractivité touristique et économique en s'appuyant notamment sur la valorisation du patrimoine affirmée par la ZPPAUP (annexée au PLU) et par le label “Ville d'Art et d'Histoire”. Le règlement et le zonage du PLU



4-12. Intérieur d'îlot
(rue d'Estimaerville)

tiennent également compte de la spécificité architecturale de la reconstruction classée en zone UA, secteur UAa (règlement joint en annexe). Toute nouvelle construction doit obligatoirement s'intégrer à l'environnement bâti pré-existant tant en terme de volumétrie générale que d'aspect extérieur. La hauteur maximum des constructions ne doit pas excéder R+6, afin de ne pas perturber la volumétrie de la ville reconstruite et notamment les points émergents. Le règlement de ce secteur est ainsi particulièrement attentif au respect des règles de composition urbaine de l'architecture Perret, notamment sur les îlots les plus caractéristiques situés le long de l'avenue Foch, de la Porte Océane, de la place de l'Hôtel de Ville, de la rue de Paris, du bassin du Commerce et du Front de mer Sud. La perspective de la Porte Océane a été identifiée et protégée sur les documents graphiques du PLU. A l'intérieur d'un cône de vue qui part de la Porte Océane et qui s'ouvre sur la mer, toute nouvelle construction est interdite.

LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS (PDU) ISSU DE LA LOI SUR L'AIR

La Loi sur l'Air du 30 décembre 1996 a prolongé les réflexions concernant l'organisation des transports au niveau des agglomérations au travers des Plans de Déplacements Urbains (PDU) mis en place dès 1982. Ces plans définissent les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre de transports urbains. Une démarche Plan de Déplacements Urbains a été engagée, tout d'abord sur le territoire de la ville du Havre, puis, à partir de 2001, sur l'ensemble du territoire de la Communauté de l'agglomération havraise (CODAH), soit 17 communes. Le projet de PDU de l'agglomération havraise a été arrêté en février 2002. Il va être approuvé en 2003. Les orientations principales du PDU auront des conséquences importantes sur la qualité de vie en centre-ville, notamment à travers : la réduction du trafic automobile au profit des transports en commun, l'organisation du stationnement pour éviter l'envahissement anarchique des espaces publics, préjudiciable au cadre de vie urbain, la promotion des modes doux (piétons, cyclistes, cavaliers) à travers l'agglomération, le centre-ville. Cette promotion des modes doux passe notamment par la réalisation d'aménagements à l'usage des vélos (pistes cyclables, locaux de stationnement vélos, etc.) permettant d'inciter à la pratique cycliste, et aussi par la réalisation d'aménagements visant à sécuriser les déplacements piétons, notamment pour les personnes à mobilité réduite.

LA ZONE DE PROTECTION DU PATRIMOINE ARCHITECTURAL URBAIN ET PAYSAGER (ZPPAUP)

Loi du 7 janvier 1983 complétée par la loi du 8 janvier 1993 dite "Loi Paysages", a institué les ZPPAUP. Servitude d'utilité publique, la ZPPAUP est une réponse globale aux multiples questions de protection et de mise en valeur du patrimoine. Elle permet d'établir un nouveau partage des rôles entre la commune et l'Etat, par une définition conjointe du périmètre et des règles de protection. Elle se matérialise par un document contractuel, qui ne peut s'élaborer qu'avec la volonté expresse des municipalités et qui est arrêté par le Préfet de Région, sous les conseils d'une instance juridique et scientifique : la Commission Régionale du Patrimoine et des Sites (COREPS). La ZPPAUP s'impose aux particuliers mais également à l'Etat puisque dès sa création, l'Architecte des Bâtiments de France a pour mission de vérifier que les demandes d'autorisation de travaux sont conformes aux dispositions de la ZPPAUP. Elle suspend les effets des Sites Inscrits compris dans son périmètre ainsi que la servitude de protection des abords des Monuments Historiques situés à l'intérieur de son périmètre. C'est une servitude d'utilité publique et, à ce titre, les dispositions de la zone de protection sont annexées au PLU. La teneur plus précise de la ZPPAUP du Havre est exposée dans les parties 4.c (mesures de protection et moyens de mise en œuvre) et 4.j (plan de gestion du bien et exposé des objectifs).



4-13. Ecole
Mailleraye
(rue Victor Hugo)



LE SCHEMA DIRECTEUR TOURISME

4-14. Halle aux poissons

Depuis 1995, le développement du tourisme au Havre fait partie des priorités de la municipalité, car il constitue un vecteur du changement d'image, du rayonnement de la ville et du renforcement de son activité économique. Le Schéma Directeur Tourisme arrêté en 1998 se fonde sur les spécificités du Havre pour développer la fréquentation de la ville par un public extérieur. En France, rares sont les villes de 200 000 habitants offrant un attrait touristique aussi varié. Le Havre dispose en effet d'un centre reconstruit par un architecte de renommée mondiale, d'un des plus grands ports de commerce d'Europe, d'un patrimoine portuaire superbe et d'une plage de près de deux kilomètres en bordure du centre. La Convention d'Objectif passée pour 2002-2005 entre la Ville et l'Office du Tourisme reprend, en les actualisant, les objectifs du Schéma Directeur. Quatre thèmes sont privilégiés : Le Havre ville d'accueil, Le Havre ville de la mer, le Havre ville d'Art et d'Histoire, Le Havre ville de l'Impressionnisme. L'Office du Tourisme, soutenu financièrement par la Ville (grâce à une subvention de fonctionnement), met en œuvre une politique touristique axée sur ces thèmes.

g. Sources et niveaux de financement

FINANCEMENTS LIES A LA ZPPAUP

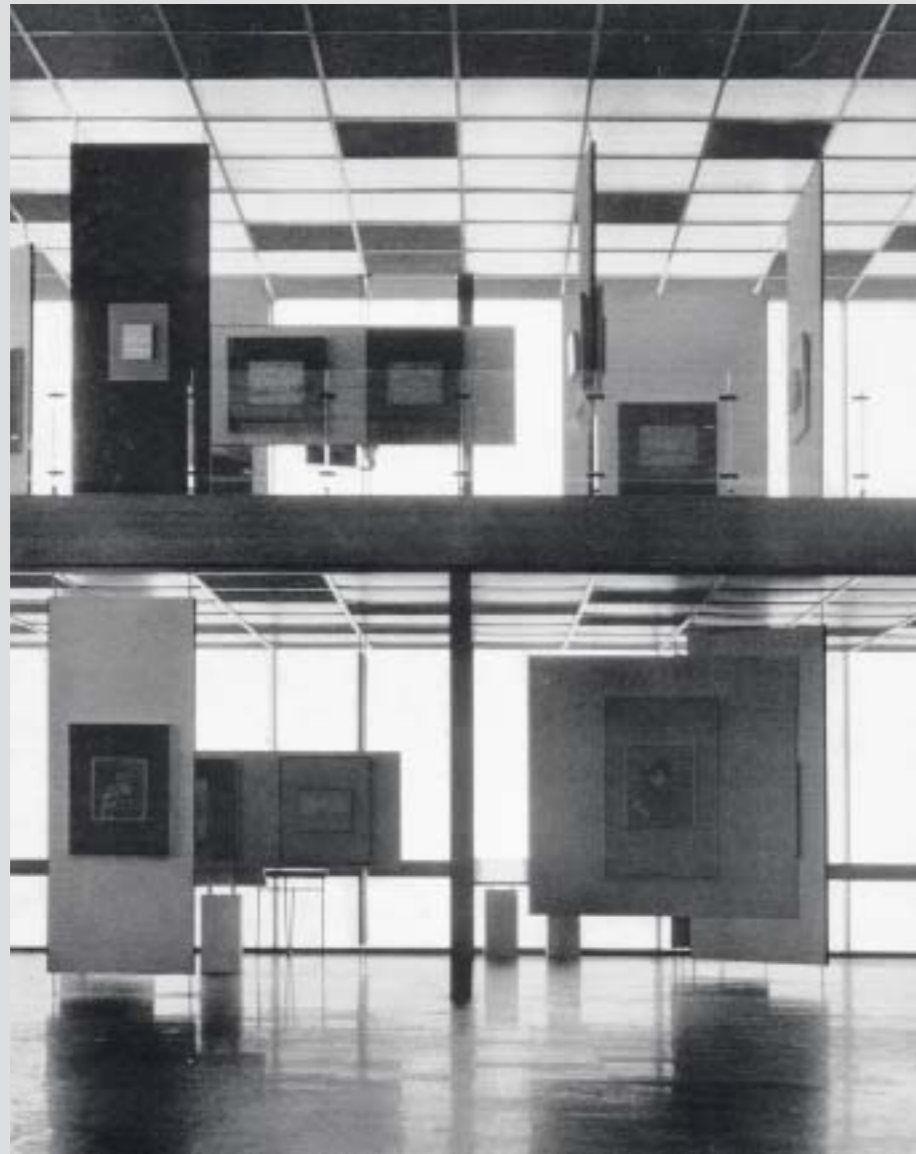
La mise en place de la ZPPAUP a ouvert un droit, pour les propriétaires privés comme pour les collectivités locales, à des subventions du Ministère de la Culture, représenté par la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC). Ces aides sont destinées à des opérations de réhabilitation de l'enveloppe extérieure des bâtiments (façades notamment), à l'exclusion des travaux d'entretien ponctuels. Elles peuvent s'élever jusqu'à 20% du total des devis subventionnables, complétées par une aide équivalente délivrée par le Conseil Général de la Seine-Maritime. La réhabilitation des façades de l'îlot S27 près du Square Saint-Roch, a pu ainsi être aidée au cours de l'année 2001, en cumulant les deux sources de subventions (réfection à l'identique des bandeaux en béton bouchardé). Compte tenu de la faiblesse des crédits alloués par le Ministère de la Culture, et du grand nombre de demandes en instance sur les édifices non protégés, les abords de Monuments Historiques, les Secteurs Sauvegardés et les ZPPAUP, il semble délicat, pour le moment, d'envisager la généralisation de ce type de financement sur l'ensemble de la ville reconstruite. En outre, la démarche engagée par le Gouvernement pour transférer certaines compétences de l'Etat vers les Régions ou les Départements, peut entraîner un certain nombre de changements à court terme.



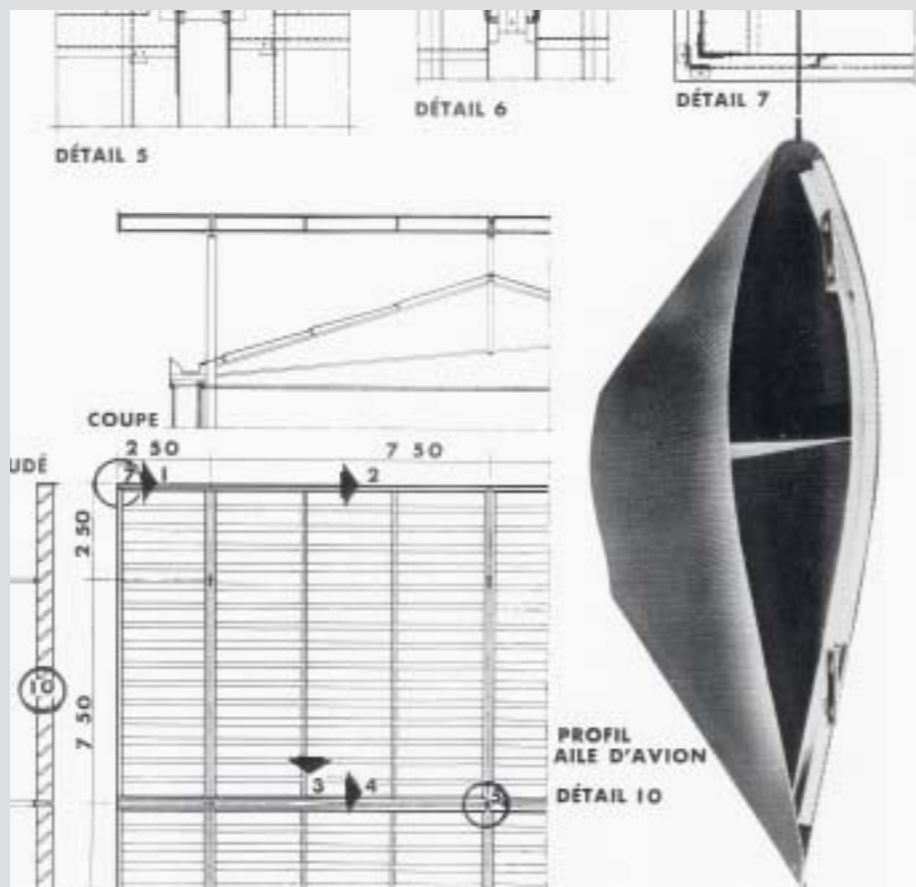
4-15. Halle aux poissons (intérieur)

LES AIDES A LA REHABILITATION IMMOBILIERE

L'Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat (ANAH) a pour vocation d'aider les propriétaires occupants ou bailleurs d'un logement achevé depuis plus de quinze ans, à effectuer des travaux d'amélioration en matière de confort, de salubrité, d'adaptabilité aux personnes handicapées physiques, d'économies d'énergie ou d'isolation acoustique. Ces travaux peuvent aussi concerner les parties communes des immeubles. Les subventions allouées sont subordonnées à des conditions de ressources pour les propriétaires occupants, et dans tous les cas, à l'intervention de professionnels compétents. Les aides apportées sont de l'ordre de 20% du montant des travaux subventionnables, et peuvent être majorées dans le cas du respect d'un plafonnement des loyers pour les propriétaires bailleurs, ou si le logement est situé dans le périmètre d'une Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat (OPAH). Ce dispositif, particulièrement bien adapté au bâti ancien dégradé, n'a pas encore été utilisé dans les quartiers reconstruits du Havre. Les logements qui, par définition sont munis des éléments de confort nécessaires, ne sont pas concernés par ce type de subventions. Néanmoins, celles-ci pourraient s'avérer utiles pour des travaux d'isolation acoustique tels que la pose de fenêtres



4-16. Musée Malraux
(intérieur)



4-17. Musée Malraux
(détails constructifs)
Archives Atelier LWD

à double vitrage, sous réserve, bien entendu, du respect des dispositions de la ZPPAUP, et du traitement des façades dans leur globalité. Les OPAH mises en place au Havre ne concernent aujourd'hui que des quartiers anciens dégradés dont la structure bâtie est antérieure à 1914 : Danton, Sainte-Marie, Saint-Léon, Saint-Vincent, quartier de l'Eure. Il n'est pas exclu, dans les décennies à venir, que de telles opérations puissent être mises en place sur certains îlots de la reconstruction, dans le cas de restructurations lourdes portant sur l'intérieur de logements ou de regroupements de logements.

Le Code de l'Urbanisme, dans son article L.313-4-1, permet en outre à la puissance publique de mettre en place des Périmètres de Restauration Immobilière, dans lesquels les propriétaires ont pour obligation de procéder à la restauration complète de leur immeuble bâti. A l'intérieur de la ZPPAUP, des avantages fiscaux seraient accordés aux propriétaires soumis à cette lourde obligation, en application de l'article 40 de la Loi de Finances rectificative du 29 décembre 1994. Enfin, les taux de subvention délivrés par l'ANAH à l'intérieur de la ZPPAUP pour la réhabilitation d'un immeuble inclus ou non dans le périmètre d'une OPAH, peuvent être majorés pour des Travaux d'Intérêt Architectural faisant appel à des techniques spécifiques. Ces dispositions pourraient concerner des réparations lourdes de béton en façade, sur les immeubles repérés comme les plus intéressants par le règlement graphique de la ZPPAUP, sous réserve que ces interventions soient liées à des travaux d'amélioration du confort intérieur, définies suivant les critères de l'ANAH.

h. Sources de compétence et de formation en matière de techniques de conservation et de gestion

ARCHITECTES

Des établissements d'études primaires et secondaires ont développé localement des spécialisations liées à leur présence dans la ville reconstruite par Perret. On peut citer par exemple le lycée Auguste Perret qui développe sept filières "métiers du bâtiment" dont un brevet d'étude professionnelle, un baccalauréat professionnel et un brevet de technicien supérieur "Agencement de l'environnement architectural" créé en 2002 et qui intègre dans son cursus l'intervention de l'architecte de la Ville du Havre chargé de la ZPPAUP.

Concernant l'enseignement de l'architecture, l'établissement le plus proche du Havre est l'École d'architecture de Normandie, située à Darnétal, dans l'agglomération de Rouen. Cette école accueille 450 étudiants. L'une de ses spécificités est la délivrance, conjointement avec l'Université du Havre, d'un Diplôme d'études supérieures spécialisées (DESS), intitulé "diagnostic et réhabilitation des architectures du quotidien". Axée sur l'analyse des bâtiments contemporains et sur le projet de réhabilitation architecturale et technique, cette spécialisation est réservée aux titulaires d'un diplôme d'architecte ou d'ingénieur, ou d'une maîtrise scientifique. Plusieurs des sujets étudiés par les étudiants de ce DESS, ont eu pour cadre la ville du Havre et pour lieu de travail les Archives Municipales. De nombreux chercheurs se succèdent aux Archives depuis 1985, du débutant au doctorant, pour consulter les sources rassemblées. Ils y viennent aussi en groupe (TD du DESS précité, séminaire international d'été de Gérard Monnier, élèves guides conférenciers "Ville d'Art et d'Histoire", enseignants stagiaires).

Le Centre des Hautes Etudes de Chaillot, à Paris, propose à des architectes déjà expérimentés un cycle d'études spécialisées traitant de la conservation, de la restauration, de la transformation et de la réutilisation des édifices anciens. Principalement axées, à l'origine, sur le patrimoine historique, ces études commencent à s'ouvrir au patrimoine contemporain. Le



4-18. Musée Malraux

champ de la gestion technique et réglementaire du patrimoine architectural et urbain est intégralement pris en compte dans le cadre de cet enseignement, qui prépare au concours d'architecte-urbaniste de l'Etat, option patrimoine, donnant accès à la fonction d'Architecte des Bâtiments de France. Il prépare également au concours d'architecte en chef des Monuments Historiques, nommé par le Ministère de la Culture dans une circonscription pour assurer la maîtrise d'œuvre des grosses restaurations sur les Monuments Historiques classés. A l'issue des études d'une durée de deux ans, le centre délivre un diplôme qui permet d'accéder au domaine de la réhabilitation et de la mise en valeur des édifices et ensembles urbains entrant dans le champ patrimonial, tant dans l'exercice libéral qu'au sein d'une collectivité publique. Les architectes ayant obtenu ce diplôme portent le titre "d'architectes du patrimoine". Nombreux en région parisienne, ils le sont moins en province : ils sont six actuellement en Haute-Normandie, en dehors des Architectes des Bâtiments de France, intégrés au Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine. Le Centre de Chaillot assure également, conjointement avec l'école nationale des Ponts-et-Chaussées, la formation post-concours des architectes-urbanistes de l'Etat.

ENTREPRISES

La qualification "Qualibat" consiste à attester des capacités techniques d'une entreprise dans une activité donnée. Elle est matérialisée par un numéro à quatre chiffres correspondant à un domaine de compétence bien défini. S'il existe des rubriques particulières pour la mise en œuvre du béton et la restauration des maçonneries et pierres de taille du patrimoine ancien, il n'en existe pas, pour le moment, sur la restauration des ouvrages en béton, et le traitement des pathologies que l'on peut observer dans les ensembles urbains reconstruits comme celui du Havre. Néanmoins, un certain nombre d'entreprises dans les deux régions normandes commencent à se spécialiser dans ce domaine. Au niveau national, des sociétés comme Lafarge ou Sika ont mis au point des procédés de restauration spécifiques, mis en œuvre, par exemple, sur des chantiers de restauration d'immeubles d'habitation et de l'église St Joseph au Havre ou sur le Théâtre des Arts de Rouen. Des colloques ont été organisés, notamment celui du 7 juin 2002 à Caen, réunissant entrepreneurs, chercheurs, architectes et techniciens, au sujet du traitement des bétons dans le patrimoine de la Reconstruction. Enfin, le laboratoire de recherche des Monuments Historiques situé à Champs-sur-Marne près de Paris, a engagé depuis 1997 une série de recherches sur les pathologies du béton et les techniques de restauration. Trois cahiers techniques ont été publiés à ce sujet par le Cercle des Partenaires du Patrimoine.

i. Aménagements pour les visiteurs et statistiques les concernant

Depuis la fin de la période florissante des grands transatlantiques, la ville du Havre cherche à renouer avec sa vocation de lieu de destination et de passage. La disparition de la ville historique a d'abord été perçue comme un frein au développement touristique. Aujourd'hui, la ville reconstruite apparaît comme un atout culturel pour Le Havre. Si la ville ne bénéficie pas encore d'un tourisme de masse au même titre que des cités voisines comme Rouen (Seine-Maritime), Etretat (Seine-Maritime), Honfleur (Calvados) ou Deauville (Calvados), elle peut aujourd'hui afficher des résultats de développement touristique extrêmement positifs. Les atouts que représentent la ville reconstruite par Auguste Perret, ainsi que la proximité directe de la mer et la présence d'un des plus grands ports européens, sont aujourd'hui bien mesurés par les décideurs.



4-19. Musée Malraux

AMÉNAGEMENTS URBAINS

LES INFRASTRUCTURES ROUTIERES

Depuis une dizaine d'années, des aménagements à différentes échelles ont permis de réunir les conditions nécessaires à un développement touristique du Havre. La réalisation du pont de Normandie en 1995 - plus grand pont à haubans du monde à sa date de construction - et de l'autoroute A29 ont permis de désenclaver la cité grâce à un nouvel axe Nord/Sud, aujourd'hui autoroute des estuaires, qui relie le Nord de l'Europe à l'Espagne sans passer par Paris. Dans le sens Est/Ouest, l'autoroute A13 met la capitale à deux heures du Havre. La bretelle A131 permet d'accéder à la ville en passant par le pont de Tancarville, le nœud routier de la Brèque, puis par une voie rapide urbaine jusqu'à la limite Est de la zone reconstruite. Les 28 km de ce parcours concentrent la majeure partie des échanges du Havre vers l'extérieur. La réalisation de l'A29 et du pont de Normandie a confirmé le rôle majeur de l'A131 dans sa partie Ouest. En 1992, l'Etat, le Conseil Régional, le Conseil Général, la Chambre de Commerce et d'Industrie, le Port Autonome et les neuf communes traversées par cet axe se sont associés pour arrêter un schéma directeur général de revalorisation de l'entrée de l'agglomération, d'un point de vue fonctionnel et environnemental. Sur la base de ce schéma, un programme d'actions a été engagé. En 1996, la Ville du Havre a été lauréate du palmarès national des entrées de ville organisé par les Ministères de l'Environnement et de l'Équipement.

4-20. Ecole
de commerce
et immeuble
(rue Emile Zola)

LES ESPACES PUBLICS URBAINS

Lauréate du Prix de l'Aménagement Urbain en 1995 pour son projet de requalification de la plage entre Sainte-Adresse et la Porte Océane, la ville du Havre se restructure autour d'une identité renforcée de ville balnéaire. Sur la large bande de galets qui séparait le boulevard du plan d'eau, le projet d'Alexandre Chemetoff reconstitue une série de trois promenades linéaires de nature différentes qui marquent une progression vers l'espace maritime. Un travail en coupe a permis de maîtriser les vues sur la mer au travers de filtres de végétation et une animation assurées par des commerces saisonniers et des activités ludiques et sportives. Afin de mettre en cohérence les aménagements projetés le long des plans d'eau depuis Sainte-Adresse jusqu'aux bassins historiques, la Ville a arrêté un Schéma directeur littoral. Ce schéma prévoit pour la zone de la plage une valorisation des commerces saisonniers par une exigence accrue de la qualité des constructions et des produits proposés (2005), une mise en cohérence des différentes promenades dans le secteur du Ponant pour une plus grande fluidité piétonne le long de la plage (2006) et la recomposition du secteur de l'esplanade Océane, véritable articulation entre l'axe de l'avenue Foch et la promenade de la plage (2007). La Ville du Havre s'est également vue décerner les labels "Pavillon Bleu" et "Station Balnéaire", qui accompagnent le processus d'aménagement du littoral en un lieu de loisir à l'échelle de l'agglomération.

OFFICE DE TOURISME DU HAVRE ET DE LA POINTE DE CAUX (19)

L'Office du tourisme du Havre et de la pointe de Caux, autrefois syndicat d'initiative, a été créé au début du XX^{ème} siècle. Il occupe, depuis 1998, l'îlot Lenoble (réhabilitation par les architectes O. et F. Duflo, 1998), situé à proximité de la Porte Océane et de la plage. Structuré en association loi 1901, son périmètre d'action, hormis la ville du Havre, s'étend aux communes avoisinantes dans une zone délimitée par l'estuaire de la Seine au Sud, la Manche à l'Ouest et une oblique joignant le cap Antifer au pont de Tancarville. Dans le respect de sa classification "quatre étoiles", l'Office du Tourisme ouvre ses portes 7 jours sur 7 sauf le 1er janvier et le 25 décembre. Le nombre de touristes entrés dans l'office en 2001 représentait 119 925 personnes. Par rapport aux premières données de 1994 on observe une nette progression des entrées dans



LES INFRASTRUCTURES D'ACCUEIL

l'établissement avec un doublement de la fréquentation. Les chiffres relevés en 2002 ayant été obtenus après changement du mode de calcul, il est plus délicat de dégager une tendance, même si les observations de terrain laissent supposer une nouvelle augmentation. A titre d'exemple, durant l'année 2000, le parc hôtelier havrais a totalisé 371 600 nuitées ; ce chiffre est passé en 2002 à 478 300 nuitées, soit une augmentation de près de 30%. 27 704 contacts ont été établis auprès des hôtes d'accueil de l'Office du Tourisme en 2002. Au regard des statistiques, le public français est majoritaire (80 %) avec une prédominance de la population locale (57%), régionale (8%) puis nationale (8%). Les publics étrangers se sont renforcés ces dernières années, atteignant une proportion de 20% en 2002. Drainés par la ligne de ferries britannique P&O, ils sont originaires de Grande-Bretagne, d'Allemagne et des Pays Bas en majorité. Il faut noter une fréquentation touristique ponctuelle liée à la venue des paquebots de croisière dont le trafic a repris depuis 1995. On estime à environ 25 000 le nombre de croisiéristes qui fréquentent chaque année les sites normands à partir de leur escale au Havre. En 2001 et 2002, plus de 27 000 passagers et membres d'équipage se sont rendus dans le local de l'Office du Tourisme installé sur le site d'accostage des paquebots (chiffre non comptabilisé dans les 27 704 contacts précités). La période estivale (de juin à septembre inclus) est la plus dynamique en terme de tourisme.

En matière d'hébergement, le Havre bénéficie d'une offre hôtelière plutôt orientée vers une clientèle d'affaires de gamme moyenne. Elle représente aujourd'hui environ 1 500 chambres toutes gammes confondues, pour le Havre et les communes limitrophes. La fréquentation du parc hôtelier havrais initialement plus importante en semaine, tend à s'équilibrer entre clientèle d'affaire et clientèle touristique. Les taux d'occupation des hôtels havrais (62% en 2002) sont bien supérieurs à ceux du département (56% en 2002) et à la moyenne nationale (60% en 2002) et tendent à se conforter. Afin d'étendre cette offre vers une clientèle touristique et une clientèle d'affaire haut de gamme, la construction de deux nouveaux établissements est prévue à court terme. Un premier hôtel de 125 chambres va être construit pour 2005 entre la gare SNCF et le Bassin Vauban. Un second hôtel est prévu dans le cadre du projet d'installation d'un Casino dans l'ancien Palais de la Bourse pour 2006-2007. Il comportera environ 50 chambres haut de gamme en plein cœur de la zone reconstruite, avec vue sur le bassin du Commerce. Le Club hôtelier havrais regroupe les établissements de l'agglomération et préconise des actions d'intérêt général : hôtels de garde, promotion d'une charte de qualité, enquête annuelle de satisfaction, promotion commune dans différents salons professionnels.

La conjoncture commerciale du centre ville du Havre a connu de grandes mutations pendant la période de reconstruction de la Ville. Les fluctuations de la centralité commerciale au gré des cités commerciales provisoires ont laissé des traces dans les pratiques commerciales actuelles en centre ville. On observe aujourd'hui une tri-polarité entre le secteur Thiers/Coty dont l'activité commerciale est héritée de la période de la reconstruction et les secteurs des Halles centrales et de Saint-François historiquement dynamiques. Le commerce de centre ville a traversé une crise liée aux changements des pratiques de consommation vers la grande distribution pendant les années 1980. Il a connu récemment un regain d'activité avec l'ouverture de l'Espace Coty (centre commercial de 20 000 m²) positionné au Nord-Est du périmètre reconstruit (33). Ce centre commercial a pour vocation de répondre aux attentes en matière de "shopping" de la population et des touristes français et étrangers. Les Halles centrales, réhabilitées et agrandies en 2002, proposent des produits alimentaires régionaux (8). Elles drainent des établissements de restauration ainsi que des boutiques de prêt-à-porter dans une gamme moyenne et haute, comme l'ensemble des Galeries du Havre récemment réaménagé à proximité directe de l'Hôtel de Ville (28). Le quartier Saint-François situé entre la gare des ferries pour l'Angleterre et le centre ville, concentre une offre de restauration/bar importante, sur des créneaux très variables. Il profite principalement d'une activité nocturne.

4-21. Passerelle du bassin du Commerce, François le Chevallier



4-22. Sémaphore de la Capitainerie du Port

AMENAGEMENTS MARITIMES ET PORTUAIRES

Le Havre, qui s'est vu attribuer le label "Station France Nautique", est équipé d'un port de plaisance de 1 100 anneaux sur pontons à flot, accessible 24h/24 sans porte ni sas. Ces caractéristiques placent Le Havre dans la catégorie nationale de "Grand Port", au dessus de la concurrence régionale de Caen-Ouistreham, Deauville, Honfleur, Fécamp et Dieppe. Le port de plaisance se développe sur le linéaire de front maritime qui va de la Porte Océane au Musée Malraux. La politique de renforcement de ce pôle nautique se fonde sur des objectifs qui croisent plusieurs domaines d'activités : la dimension touristique et économique qui consiste à développer la filière "nautisme" en proposant et en organisant les services nécessaires, afin d'offrir aux plaisanciers de la Baie de Seine une plate forme complète ; la dimension sportive, puisqu'il s'agit de prendre place parmi les grands centres d'entraînement et de compétition de voile de la Manche-Est ; la dimension éducative et culturelle, en initiant chaque année les enfants scolarisés à la pratique des activités nautiques ; la dimension urbaine, la proximité directe de la ville reconstruite avec les bassins historiques devant permettre de resserrer les liens entre la ville et son port.

On peut citer parmi les projets planifiés dans le schéma directeur qui concernent la partie portuaire du littoral : sur le terre-plein Nord, réorganisation des clubs (2005) ; sur le terre-plein Sud, aménagement d'un pôle de services au nautisme et à la plaisance (2007) ; le long du boulevard Clémenceau entre les terre-pleins Sud et Nord, création d'une digue promenade permettant l'élargissement de la promenade piétonne et l'augmentation du nombre d'anneaux du port de plaisance (2004) ; sur le bassin de la Citadelle et ses abords, création d'un port intérieur (200 anneaux) et de terre-pleins pour les professionnels (2005) ; enfin sur le bassin du Commerce, réaménagement des quais en promenade piétonne et animation commerciale du plan d'eau (2007). Concernant le trafic transmanche passager, le port du Havre offre une liaison avec le port anglais de Portsmouth trois fois par jour. La fréquentation annuelle s'élève pour l'année 2002 à environ 850 000 passagers avec un pic de juin à septembre et un creux pendant les mois d'hiver. Afin de cultiver l'identité de ville portuaire du Havre, les décideurs souhaitent développer et aménager les lieux d'accostage des paquebots de croisière en bordure du centre ville. L'objectif est de renforcer le positionnement du Havre comme port d'escale (en 2002, 33 escales essentiellement de gros navires, la capacité des paquebots se situant en moyenne à 1 500 passagers et environ 700 membres d'équipage). Les différents partenaires de la place portuaire ont engagé une politique commune dont la première phase vise à améliorer les infrastructures d'accueil (pointe de Floride) et les liaisons avec le centre ville.

EQUIPEMENTS ET PROGRAMMATION CULTURELS

Les établissements culturels mis à disposition des Havrais et des visiteurs se concentrent en grande partie dans le secteur du centre reconstruit. Le Musée Malraux, le réseau "Ville d'Art et d'Histoire" ainsi que la scène nationale du Volcan constituent une offre culturelle de portée nationale, complétée par des équipements culturels de premier plan.

VILLE D'ART ET D'HISTOIRE (19)

La Ville du Havre a rejoint en 2001 le réseau des "Villes et Pays d'Art et d'Histoire". (cf. partie 3.e - politique et programme de mise en valeur et de promotion). La mission principale de cette structure est de contribuer à la reconnaissance et à l'appréciation par le public de la qualité architecturale de l'œuvre de Perret. Un Centre d'Interprétation de l'Architecture et du Patrimoine (dont le chantier débutera à la fin de l'année 2003) constituera le point de départ de la découverte des richesses patrimoniales du Havre. Situé dans les locaux de l'Office de



4-23. Front de mer Sud

Tourisme, il permettra aux visiteurs (habitants, touristes, public scolaire et groupes de spécialistes) de comprendre la genèse du Havre et son évolution urbaine et architecturale. Placé à proximité de la salle d'ateliers pédagogiques, le CIAP portera un regard didactique sur le patrimoine existant. Son emplacement favorisera le développement des visites-conférences lancées en juin 2003. Le projet d'acquisition d'un appartement témoin dans un immeuble de la reconstruction en 2004 viendra compléter ce dispositif pédagogique.

LE MUSÉE MALRAUX (5)

Inauguré en 1961 par le Ministre de la Culture, André Malraux, le musée-maison de la culture réalisé par l'atelier Lagneau, Weill et Dimitrijevic constitue l'un des éléments clés de la reconstruction du Havre. La restructuration entreprise en 1997 sous la maîtrise d'œuvre de l'Atelier Beaudoin, visait à adapter le musée aux conditions contemporaines de conservation et de présentation des œuvres tout en gardant intact l'esprit initial de ce bâtiment innovant, axé sur la flexibilité de l'espace, sur la maîtrise de la lumière naturelle et sur l'ouverture vers la mer.

Depuis sa réouverture en 1999, le Musée Malraux organise quatre expositions par an, dont une exposition phare, le plus souvent dans le cadre de partenariats avec d'autres musées, français ou étrangers :

1 Ce chiffre inclut l'ensemble des expositions organisées par la Ville autour de la reconstruction du Havre en 2002 : *Le Havre, ville étonnante* dans le hall de l'Hôtel de Ville, *Images de Ville* à la Bibliothèque Salacrou, *Le Havre, ville provisoire* au musée du prieuré de Gravelle et *Reconstruire le quartier Saint François* au musée de l'Ancien Havre.

• 1999 : <i>Georges Braque : l'espace</i>	(40 000 visiteurs)
• 2000 : <i>Turner et la Seine</i>	(42 000 visiteurs)
• 2001 : <i>Le Théâtre de Jean Dubuffet</i>	(15 000 visiteurs)
• 2002 : <i>Perret : la Poétique du béton</i>	(70 000 visiteurs ¹)
• 2003 : <i>Dufy, du motif à la couleur</i>	(29 000 visiteurs)

Les collections permanentes du musée présentent un large panorama de la peinture du XVII^e au XX^e siècle : impressionnisme, post-impressionnisme, fauvisme, art moderne. Le Musée Malraux possède notamment un ensemble exceptionnel de 220 peintures d'Eugène Boudin, la plus importante concentration d'œuvres de l'artiste en un seul lieu, ainsi que des œuvres de Pissaro, Sisley, Monet et Dufy. Le service culturel du Musée Malraux organise aussi des ateliers pédagogiques et des visites à destination du jeune public et des adultes. Pour l'année 2002, la fréquentation du musée par des visiteurs étrangers a été estimée à près de 15%. Ce chiffre s'est élevé au cours de l'été 2003 à 34% du public reçu au musée.

L'ESPACE OSCAR NIEMEYER (4)

L'Espace Oscar Niemeyer, réalisé de 1978 à 1982 par l'architecte de la ville de Brasilia, accueille trois lieux importants de la vie culturelle havraise : le Volcan, l'Eden et l'Agora.

Le Volcan. En 1982, le nouvel Espace Oscar Niemeyer a accueilli la Maison de la Culture du Havre créée vingt ans plus tôt dans les locaux du Musée Malraux. Première "Scène Nationale" de France, lieu de création et de diffusion, le Volcan propose des spectacles de théâtre, de danse et des concerts. Il accueille, dans sa salle de 1 200 places, les grands orchestres symphoniques du festival international "Octobre en Normandie". La programmation 2002-2003 comprend des spectacles de cirque contemporain. Par ses liens privilégiés avec la Compagnie "Royal de Luxe", le Volcan a produit, en collaboration avec la Ville, des spectacles de rue. Depuis 2001, la "Scène Nationale" développe des projets internationaux. Des conventions de partenariats ont notamment été signées avec le Théâtre Drama de Saratov et l'Atelier Fomenko de Moscou, la Troppa de Santiago du Chili et la compagnie italienne de Pippo Delbono. En 2002, le Volcan a accueilli 96 000 spectateurs.



4-24. Bassin de la Manche



4-25. Résidence de France

L'Eden. Le cinéma l'Eden, rendez-vous des cinéphiles avertis, reçoit chaque année, dans sa salle de 350 places, 60 000 spectateurs.

L'Agora. Inauguré en 1999, le café-musiques L'Agora est le lieu havrais des musiques contemporaines. Il s'inscrit dans un plan d'ensemble visant à assurer l'accueil, la diffusion et la promotion des musiques nouvelles en direction de tous les publics, et en particulier des jeunes. L'Agora, qui bénéficie d'une reconnaissance nationale, est l'un des relais du Pôle Régional des Musiques Actuelles. En 2002, le café-musiques a accueilli près de 30 000 spectateurs.

LES DOCKS CAFÉ / DOCKS OCÉANE

Inaugurée en avril 2000, la salle des Docks Océane a une capacité de 2 500 à 4 500 places. Elle propose des manifestations culturelles et sportives susceptibles d'accueillir de nombreux visiteurs extérieurs. Charles Aznavour, Jean-Jacques Goldman, Patricia Kaas se sont produits sur cette scène. En 2002, les Docks Océane ont accueilli une cinquantaine de manifestations totalisant près de 120 000 spectateurs.

Les Docks Café, ancien entrepôt portuaire d'une superficie de 17 000 m², ont été réaménagés par la Ville (1998) en halls d'exposition. Cet espace, dédié à des grands rassemblements et à l'accueil d'événements en tout genre (foire-exposition, salons, départ de la "Transat Jacques Vabre", etc.). Une salle de conférences peut y accueillir 300 personnes. En 2002, les Docks Café ont accueilli 38 manifestations pour une fréquentation totale de 140 000 visiteurs.

LE THÉÂTRE DE L'HÔTEL DE VILLE (2)

Situé dans l'aile Est de l'Hôtel de Ville, ce théâtre fait partie intégrante du patrimoine Perret. C'est un lieu privilégié de la programmation municipale. Il accueille des pièces dites "parisiennes" jouées par des acteurs célèbres, tels que Michel Piccoli ou Fabrice Lucchini, Jacques Weber...

LES MUSEES HISTORIQUES

Les Musées historiques du Havre forment une entité à facettes multiples, dont l'ambition est de faire connaître l'histoire de la ville à travers les différentes phases de son développement et de ses restructurations. Ces musées permettent une mise en perspective du patrimoine de la cité, dans ses dimensions industrielles, portuaires, maritimes, urbaines, sociales et spirituelles. Il s'agit du musée de l'Ancien Havre, du musée du Prieuré de Graville, de l'Espace Maritime et Portuaire et de la Maison de l'Armateur. Celle-ci, fermée pour travaux, réouvrira ses portes au public au cours de l'année 2003.

LES ARCHIVES MUNICIPALES

Déjà citées précédemment, situées en dehors de la ville reconstruite dans un ancien fort militaire en brique à l'architecture intérieure remarquable, les Archives accueillent les fonds municipaux et une série de fonds privés, qui présentent, pour les chercheurs, un très grand intérêt, non seulement par rapport à l'histoire de la reconstruction du Havre, mais aussi par rapport à l'histoire de l'architecture du XX^{ème} siècle en France (cf. les fonds Tournant, Hermant, Lambert, Poirrier, Le Donné).



4-26. Office de Tourisme



4-27. La ville avant le ravalement des immeubles



4-28. Le musée Malraux avant la restauration des façades

4-29. Vitrines rue de Paris (avant intervention)



4-30. Vitrines rue de Paris (après intervention)



j. Plan de gestion du bien et exposé des objectifs

La thématique de la protection et de la valorisation du patrimoine prend au Havre une dimension toute particulière en raison des événements historiques de septembre 1944 qui ont privé les Havrais de leurs racines historiques, aussi subitement que violemment. La volonté de préserver le patrimoine historique subsistant est donc une constante naturelle qui a guidé l'ensemble des élus locaux depuis 1945 dans leurs politiques urbaines. Protections au titre des Monuments Historiques, repérages au titre du POS et du PLU, projets de réinvestissement d'éléments patrimoniaux, projets de valorisation patrimoniale se succèdent sur les quartiers de la ville épargnés par les bombardements, mais aussi sur cette nouvelle strate du patrimoine architectural et urbain que représente le centre reconstruit.

La ZPPAUP, adoptée par arrêté préfectoral le 15 juillet 1995, a été élaborée dans le cadre d'une procédure qui a duré 5 ans et à laquelle a été associée la Ville, l'Architecte des Bâtiments de France, la DRAC (services de l'Inventaire), la COREPS et le cabinet d'architecture Atelier 86 (Alain Brocard et Jean-Alain Patry). Les objectifs de cette ZPPAUP, exposés en introduction du Rapport de présentation, concernent la protection du patrimoine légué par l'équipe Perret afin de le transmettre aux générations futures dans son intégrité et dans son authenticité. Il s'agit aussi de ne pas figer la zone reconstruite, mais de l'intégrer dans une dynamique de régénération et de valorisation de la ville (cf 3-e : politique et programme de mise en valeur et de promotion).

La ZPPAUP du Havre se compose des pièces suivantes :

Un Rapport de présentation : ce rapport explique en quoi la ZPPAUP constitue un outil pour le développement du centre-ville havrais. Dans la 2^{ème} partie, est retracée la reconstruction de la cité dans sa dimension urbaine et architecturale. Les annexes du rapport de présentation complètent la vision de la zone reconstruite par des données ponctuelles historiques, sociales et urbaines, ainsi que par quelques éléments d'analyse du patrimoine. Un document cartographique "Analyse des matériaux" annexé précise, pour l'ensemble des constructions de la ZPPAUP, les matériaux de façade à la date de 1995.

Un Règlement : après avoir rappelé le contexte législatif de la ZPPAUP, ainsi que les grands principes de la reconstruction du Havre, cette partie expose les règles à respecter dans le cadre d'une intervention sur le patrimoine existant. Sont exposées les prescriptions relatives aux ravalements, à la modification éventuelles des éléments de façades, aux vitrines commerciales ou aux constructions neuves.

Un document graphique "Protection et Evolution" est annexé au règlement. Il divise le secteur reconstruit en deux zones ; la zone 1, la plus représentative de l'Atelier Perret et la zone 2, qui regroupe les secteurs d'une valeur architecturale secondaire et les abords de la reconstruction. Le document graphique classe les bâtiments en quatre catégories de protection différentes selon leur représentativité et leur valeur architecturale. Les articles du règlement sont appliqués graduellement selon le niveau de protection de l'immeuble et sa situation en zone 1 ou 2.

Un Cahier de recommandations : destiné à compléter le règlement sur des thèmes moins "objectifs", ce cahier définit l'état d'esprit dans lequel la ville reconstruite par Perret doit évoluer pour se régénérer tout en conservant ses spécificités.

4-31. Colonne du Collège Raoul Dufy
(avant intervention)



4-32. 4-31. Colonne du Collège Raoul Dufy
(après intervention)



k. Nombre d'employés (secteur professionnel, technique, d'entretien)

3 personnes sont impliquées directement dans la gestion de la zone reconstruite.

- 1 architecte DPLG chargé d'études sur le centre reconstruit,
- 1 technicien (BTS Travaux Publics, BAC Génie Civil, BEP maçonnerie gros œuvre) chargé du contrôle de la zone et du conseil aux entreprises,
- 1 Architecte des Bâtiments de France, Architecte-Urbaniste de l'Etat.

6 autres personnes sont aussi partie prenante mais dans un degré moindre d'implication :

- 1 urbaniste responsable du service Urbanisme et Prospective,
- 1 technicien chef responsable du service des Permis de Construire,
- 4 techniciens chargés de l'instruction des demandes d'occupation du sol sur l'ensemble du territoire havrais.
- 3 techniciens chargés des autorisations d'occupation du Domaine Public (terrasses commerciales) au service Commerce.

Il est prévu à l'échéance 2004 de renforcer le personnel du service Urbanisme et Prospective par un poste de technicien chargé de la surveillance de la zone reconstruite.

4-33. Béton dégradé



4-34. Béton restauré





5-1. Eglise Notre-Dame



5-2. Tour-clocher de Notre-Dame

5. FACTEURS AFFECTANT LE BIEN

a. Pressions dues au développement

La zone reconstruite ne subit pas de pression importante liée au développement de la ville. Les mesures de protection mises en place en 1995 ainsi que la volonté municipale de préserver ce secteur de tout projet lourd de restructuration limitent les risques de dégradation majeure. Toutefois la position du patrimoine reconstruit en centre ville maintient une pression immobilière qu'il ne faut pas négliger. Avec des coûts de l'ordre de 1 500 à 2 000 euros au m², les prix des appartements de la Reconstruction sont parmi les plus élevés du Havre, juste derrière ceux du front de mer. Des statistiques sur les Permis de Construire et les Permis de Démolir ont été établies depuis 1999. Elles permettent d'évaluer la pression immobilière qui s'exerce sur le centre ville. S'agissant des Permis de Démolir, 8 ont été délivrés en 4 ans. La majeure partie d'entre eux n'affecte pas le patrimoine de l'équipe Perret. Un cas doit cependant être souligné : la démolition de l'école de la Mailleraye située en Zone 2 de la ZPPAUP et non protégée dans le document graphique, qui a été suivie d'une opération de logements de standing. Un cahier des charges architectural et urbain très strict (hauteur, rapport entre le bâti et la cour) a permis de préserver la composition urbaine d'origine. Pour les Permis de Construire, il faut distinguer ceux délivrés au titre d'une transformation de commerce en logement, et ceux destinés à la création de nouveaux immeubles de logements. Dans le premier cas, on dénombre vingt-deux Permis de Construire en 3 ans. Ce phénomène traduit la relative désaffectation commerciale de certaines rues, mais dénote également un regain d'intérêt pour du logement en centre-ville. Ce mouvement s'amplifie au regard des nouvelles opérations immobilières (quatorze en 3 ans) représentant environ 260 logements. Qu'il s'agisse de transformation ou de création, toute opération est soumise à la procédure d'instruction des autorisations de construire spécifique à la ZPPAUP. Ses prescriptions en matière de hauteur et de densité ont permis de faire face à certaines dérives, contrairement à d'autres quartiers de la ville moins encadrés d'un point de vue réglementaire.

Une autre forme de pression doit être soulignée, qui s'exerce au niveau des rez-de-chaussée. Sur les voies les plus dynamiques, les mutations régulières des commerces font peser sur le patrimoine reconstruit un risque de dégradation important. Afin d'augmenter la visibilité de leurs enseignes, les commerçants ont tendance à les surdimensionner, à adopter des supports divers et des systèmes d'éclairage multiples, et à empiéter sur le domaine public. La Ville traite ces cas à travers la réglementation de la ZPPAUP. Il faut noter la persistance de travaux sans autorisation (cf. chapitre 6, Gestion). La mauvaise connaissance de la réglementation souligne la nécessité d'un travail de communication accru et d'une présence régulière sur le terrain.

b. Contraintes liées à l'environnement

L'environnement du Havre est lié à la géographie spécifique de l'Estuaire de la Seine. Le débouché du fleuve vers la Manche, la configuration du territoire urbain sur deux niveaux (ville basse/ville haute) et sa vocation industrielle et portuaire fabriquent un environnement très particulier.

LES DONNEES CLIMATIQUES

La climatologie havraise, sous influence océanique, se caractérise par une grande variabilité (à l'échelle de la journée), une forte nébulosité, une pluviosité moyenne, et des températures sans grandes amplitudes. L'insolation moyenne varie entre 100 heures par mois en hiver et



5-3. Muséum
d'Histoire Naturelle



5-4. Boulevard
de Strasbourg



5-5. Quai de l'Île

plus de 200 heures par mois en été. Les fortes chaleurs et le gel sont rares. La ville basse, abritée par le plateau, jouit de conditions plus favorables que le reste du territoire communal (avec une différence de 2° à 3° C en moyenne). On y observe un vent d'Ouest dominant. Le facteur salin est une source possible d'agression du patrimoine bâti, notamment sur le front de mer. Les faibles amplitudes thermiques constituent un élément plutôt favorable à la préservation des bétons.

LES RISQUES TECHNOLOGIQUES

Le Havre se situe en bordure d'une des plus grandes zones industrielles de France. Certains établissements industriels situés sur le territoire havrais ou sur celui des communes voisines sont classés au titre de la directive "Seveso", et engendrent des périmètres de danger pouvant entraîner des effets thermiques, toxiques, ou des effets de souffle, lors d'éventuels accidents majeurs. Trois zones sont définies par la réglementation, en fonction de leur éloignement des établissements concernés. Le secteur Sud de la zone reconstruite (entre la résidence de France, la cathédrale Notre-Dame et le Front de Mer Sud) est en zone 3, en raison de la présence des réservoirs d'hydrocarbures de la Compagnie Industrielle Maritime sur la digue Sud. Il s'agit d'une zone "boil over", susceptible d'être affectée par des phénomènes à cinétique lente, ne nécessitant pas de dispositions contraignantes pour les développements résidentiels, et la protection des biens.

LA POLLUTION ET LA QUALITE DE L'AIR

La qualité de l'air au Havre s'est nettement améliorée depuis le début des années 1970. Elle est aujourd'hui comparable à celle des grandes villes françaises, bien que certains sites présentent ponctuellement des valeurs élevées. Les éléments polluants les plus importants sont le dioxyde de soufre, issu de la production industrielle, et les oxydes d'azote, provenant de la circulation automobile. L'acide chlorhydrique et le monoxyde de carbone sont présents dans une moindre mesure. Un réseau complet de mesure de la pollution atmosphérique couvre Le Havre et sa zone industrielle, et permet aux autorités (Sous-Préfecture) d'ordonner aux entreprises la réduction de l'émission de certains polluants lors de dépassements des seuils limites. L'impact de la zone industrielle sur la qualité de l'air dans la cité reconstruite est à relativiser compte tenu des vents marins dominants qui poussent les rejets industriels au-delà de la ville, vers l'intérieur des terres.

c. Catastrophes naturelles et planification préalable

Le Havre est soumis à des risques de catastrophes naturelles réels, mais de faible importance. Plusieurs phénomènes plus ou moins contraignants pour le centre-ville doivent être soulignés.

LES INONDATIONS ET RUISSELLEMENTS

La moitié de la ville du Havre appelée "ville basse" est bâtie sur d'anciens marais de l'Estuaire de la Seine potentiellement inondables. L'état de Catastrophe Naturelle due aux inondations ou aux ruissellements a été constaté par arrêtés ministériels à plusieurs reprises en 1983 et 2000 et 2003. Ces phénomènes liés à des orages violents ou à des fortes marées conjugués à des vents d'Ouest très forts ont parfois touché la ville reconstruite. La Municipalité a pris des mesures pour limiter les risques de débordement du réseau d'assainissement (réduction de l'imperméabilisation des sols, construction de bassins d'orage, agrandissement de la capacité des canalisations). Les risques d'inondation par la mer sont limités. Un muret a été construit le long de l'île Saint François, pour la protéger d'inondations (comme



5-6. Gare SNCF

celle de 1985) jusqu'à une hauteur d'eau maximale de 9,50 m NGF. Par ailleurs, la ville ayant été reconstruite sur les gravas de la ville historique, le niveau de référence du sol a été surélevé d'environ 1,50m, ce qui constitue un élément favorable à la préservation contre les inondations.

LES CAVITES SOUTERRAINES

Il s'agit essentiellement d'anciennes marnières. Lors de l'étude réalisée par la Ville en 1995, une cinquantaine de cavités ont été recensées sur l'ensemble du territoire communal. Seules quelques unes viennent tangenter la partie Nord de la zone reconstruite en pied de falaise. Pour prévenir les risques liés aux cavités souterraines, un périmètre d'inconstructibilité est défini autour de chaque site recensé et vient se surimposer aux zonages du PLU. En l'absence de connaissance précise du périmètre de risque, on définit un périmètre de 60 m de rayon d'inconstructibilité. Aucun permis de construire ne peut être accordé dans ce périmètre sauf à produire une étude de sol spécifique garantissant une réelle constructibilité du terrain.

LES FALAISES

Les risques de mouvements de terrain sont dus à la présence de falaises crayeuses sur le littoral et l'estuaire. Ils peuvent consister en glissements de terrains ou éboulements de masses rocheuses. Situé en pied de falaise, le centre reconstruit n'est que très peu concerné par ce risque. Des actions de sensibilisation de la population doivent être entreprises afin d'inciter les riverains à maintenir les murets de soutènement, à entretenir la végétation et à réguler l'écoulement des eaux.

d. Contraintes dues aux flux de visiteurs / au tourisme

La fréquentation touristique captée par la Ville du Havre n'a jusqu'à présent entraîné aucune contrainte particulière à l'exception des trafics de véhicules densifiés au rythme des escales des ferries avec l'Angleterre. Les efforts de la municipalité qui tendent à faire du Havre un lieu de destination commencent à engendrer quelques contraintes. En terme de stationnement, en particulier sur le front de mer, l'offre ne parvient plus à satisfaire la demande les jours de beau temps. Le développement de la fréquentation des cars et campings-cars, l'été, commence aussi à poser des problèmes d'offre. Il faut préciser que le dimensionnement généreux des espaces publics de la ville reconstruite laisse une marge de manœuvre assez grande en matière de circulation et de stationnement.

e. Nombre d'habitant à l'intérieur du bien, dans la zone tampon

Périmètre proposé pour l'inscription :	16 500 habitants (source INSEE 1999)
Périmètre de la zone tampon :	3 400 habitants (source INSEE 1999)

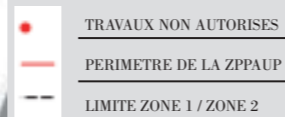


5-7. Franklin Building

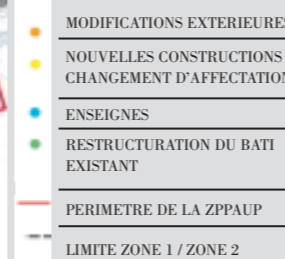
5-8. Eglise Saint-Michel



Carte 24
Plan des travaux
illégaux contrôlés
par la ville
année 2002
URBANISME ET
PROSPECTIVE -
VILLE DU HAVRE 2003



Carte 25
Plan de l'ensemble des
chantiers année 2002
URBANISME ET
PROSPECTIVE -
VILLE DU HAVRE 2003



6. SUIVI

a. Indicateurs permettant de mesurer l'état de conservation

Afin de mesurer l'état de conservation de la zone reconstruite de façon objective, la Ville a développé depuis 1999 des outils de contrôle, de gestion et de suivi du site. Avant cette date, le contrôle de la ZPPAUP se faisait au même titre que pour les autres quartiers de la ville, sans procédure particulière de suivi. Un contrôle informel de la zone par un employé jeune "Agent de Développement du Patrimoine" recruté en 1999 a d'abord permis de mesurer le décalage entre les travaux autorisés par l'Administration et la réalité du terrain. Ont ainsi été observées des transgressions aux règles d'urbanisme concernant, il est vrai, exclusivement, les enseignes, les vitrines, et des ravalements partiels. Ces écarts dévalorisent les immeubles et donnent aux habitants l'impression d'un désintérêt de la Ville pour son patrimoine reconstruit. Le service Urbanisme et Prospective a donc établi une procédure de contrôle systématique de la zone, fondée sur une surveillance quotidienne et sur la mise en place de "Fiches Travaux" instruites pour chaque chantier observé n'ayant pas fait l'objet d'autorisation préalable. Elles précisent la nature et la situation des travaux, le nom du financeur et de l'entreprise. Ces fiches permettent de gérer la mise en conformité des travaux relevés, mais aussi, de façon globale, de mesurer l'importance des transgressions et d'organiser une politique de prévention efficace.

Parallèlement, la Ville s'est dotée de nouveaux outils permettant de clarifier l'état actuel de la zone reconstruite et de mesurer son évolution. Une banque de données urbaines est en cours de constitution. Celle-ci réunira, pour chaque parcelle, des informations (sur l'activité et les constructions implantées) sous forme d'un Système d'Information Géographique. Déjà saisie pour la zone reconstruite et le quartier des Docks, cette information servira à une réflexion prospective sur le développement urbain du Havre. Ce travail a permis de confirmer la fonction résidentielle, commerciale et d'affaire du centre-ville. Cette mixité servira de fondement à la politique de développement économique et touristique de la ville. Une déclinaison plus détaillée des données est envisagée pour les quartiers reconstruits. Des "atlas d'îlots" ont été élaborés, à titre expérimental, sur plusieurs îlots du centre. Ces "atlas" offrent un état des lieux exhaustif des constructions (sur le plan historique, urbain et architectural). Cette carte d'identité, qui retracera l'évolution d'un îlot depuis sa création, permettra de faire un point précis sur son état de conservation, mais aussi de gérer l'instruction des demandes de travaux. En clarifiant l'état d'origine de l'immeuble, l'atlas d'îlot autorisera une optimisation de la politique définie par la ZPPAUP et assurera la cohérence des prescriptions dans le temps. Une fois mise en place sur l'ensemble du centre-ville, cette base de données informatisée permettra de mesurer l'état de conservation du patrimoine reconstruit et son évolution au cours des dernières décennies. Des requêtes informatiques diverses pourront être formulées et retranscrites sous forme cartographique ; immeubles ravalés sur une période donnée, immeubles dont les bétons sont dégradés, etc..

b. Dispositions administratives concernant le suivi du bien

Contrôle, communication et répression sont les trois axes de travail qui garantissent un suivi efficace de la zone reconstruite. Les "Fiches Travaux" décrites au paragraphe précédent sont exploitées annuellement, de façon à analyser la quantité et la nature des travaux non autorisés. Ces données sont ensuite croisées avec l'ensemble des travaux autorisés entrepris sur la ZPPAUP, afin d'établir des statistiques périodiques sur l'activité de la zone protégée. Les informations recueillies sont ensuite cartographiées par thème afin de visualiser les zones d'activité à surveiller en priorité (cf. cartes 24 et 25). Les conclusions tirées de ces éléments



6-2. Avenue Foch

servent à définir la politique de prévention à mettre en œuvre. Des actions ponctuelles de communication sur les règles de protection ont été menées auprès des commerçants, des entreprises de bâtiment et des syndicats, dès l'année 2000, afin de limiter les nouvelles infractions. Un travail de sensibilisation se fait de manière plus informelle, mais très efficace, sur le terrain par l'agent chargé du contrôle. Ce contact permet aussi de mesurer, auprès des habitants, la nécessité d'actions de communication spécifiques, comme des expositions ou des visites thématiques. Après avoir développé une politique de communication et de négociation, afin de faire adhérer la population à la stratégie de protection, la Ville complète son intervention par une action de répression des infractions les plus graves. Les négociations à l'amiable s'avérant parfois infructueuses, la Ville doit adopter une position coercitive pour conserver sa crédibilité. La poursuite des contrevenants a un effet immédiat sur la baisse des travaux sans autorisation pendant plusieurs mois.

c. Résultats des précédents exercices de soumission de rapport

Un rapport annuel sur les travaux entrepris en ZPPAUP est édité depuis 1999. Il est exploité par la Direction des Etudes Urbaines et diffusé auprès du service des Permis de Construire, de l'Architecte des Bâtiments de France et des Adjointes au Maire concernés. Les deux premiers rapports (1999, 2000) ont fait émerger la nécessité d'un suivi plus étroit de la zone protégée. Ils ont révélé le besoin d'une communication plus énergique auprès des commerçants et des entreprises de bâtiment. Les rapports récents (2001, 2002) ont montré la nouvelle efficacité de la politique de protection du patrimoine reconstruit, tout en mettant en lumière la nécessité de prolonger la communication par des actions plus formalisées et plus officielles, ainsi que par une action de répression (face à la récurrence des contrevenants). Les données cartographiques ont permis d'optimiser le travail de contrôle sur des secteurs dits "sensibles" (où se concentrent le plus de travaux non autorisés). Elles ont débouché sur la localisation des "îlots à risques", susceptibles de faire évoluer l'image de la ville reconstruite. Ces îlots nécessitent une application rigoureuse du règlement de protection afin d'éviter les dégradations successives du patrimoine.



7-1. Plage du Havre



7-2. Boulevard Albert 1er



7-3. Immeuble Braque



7-4. Cabines de plage

7. DOCUMENTATION

a. Bibliographie

RECONSTRUCTION DU HAVRE, 1945

George (Waldemar), "Le Havre sera reconstruit par Auguste Perret sur une plate-forme", *La Voix de Paris*, 22 octobre 1945.

"L'Association des amis du Vieux Havre s'élève contre les projets de reconstruction établis par M. Auguste Perret", *Havre Eclair*, 15 novembre 1945.

"Une ville terrasse", *Techniques et Architecture*, V, n° 3-4, 1945, p. 99.

Branche (P), "L'organisation du sous-sol des villes : le cas du Havre", *Reconstruction. Revue mensuelle internationale*, n° 6, 1946, pp. 5 à 8.

Le Donné (A.), "L'atelier de reconstruction du Havre", *Art présent*, n° 1, 1946, pp. 30 à 37.

Townroe (B.S.), "The rebuilding of Le Havre", *Builder*, CLXXI, 27 décembre 1946, p. 670.

"La reconstruction du Havre. Architecte en chef : Auguste Perret", *Techniques et Architecture*, VI, n° 7-8, 1946, pp. 332 à 343.

Gille-Delaforon (S.), "Les immeubles d'Etat et la reconstruction française", *Art et Décoration*, n° 7, 1947.

"Organisation du sous-sol des villes. Cas du Havre, Thèse soutenue par M. P Branche, architecte DPLG", *Le Bâtiment*, 6 août 1947.

"Le Havre. Immeubles d'Etat", *Techniques et Architecture*, VIII, n° 7-8, 1948, pp. 44 à 46.

Foursin (R.) et Hermant (A.), "Immeubles de la place de l'Hôtel de Ville. Le Havre", *Techniques et Architecture*, n° 7-8, 1949, pp. 78 et 79.

Dalloz (Pierre), "Le Havre", *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 32, octobre-novembre 1950, pp. 24 à 29.

"Immeubles de la place de l'Hôtel de Ville. Le Havre", *Techniques et Architecture*, IX, n° 5-6, 1950, pp. 78 et 79.

"Dans la cité anéantie, table rase et tracé nouveau. La reconstruction du Havre", *Techniques et Architecture*, IX, n° 11-12, 1950.

Esdras-Gosse (B), Alors, les Havrais rebâtirent leur ville, *Le Havre*, 1951.

Tournant (J.E.), "La création d'une ville neuve dans le cadre des lois de remembrement. L'exemple du Havre", *Techniques et Architecture*, X, n° 1-2, 1951, pp. 34 à 38.

"Le Havre. La diversité dans l'unité", *Paris Normandie*, X, n° 5-6, 1951.

Bret (P.-L.), "Une histoire sur les ruines", *Rapports France-Etats-Unis*, n° 65, 1952.

Cornière (P.) et Lentaigne (B.), "Essai sur l'état du logement au Havre", *Le Havre*, 1952.

George (Waldemar), "Auguste Perret et la reconstruction du Havre", *Revue française*, n° 32, 1952, pp. 48 à 51.

"Le Havre. Front de mer sud. Pierre-Edouard Lambert, architecte en chef-adjoint coordinateur", *Techniques et Architecture*, XI, n° 3-4, 1952, pp. 46 et 47.



7-5. Vue générale de la ville et des bassins

“Le Havre. La Porte Océane. Architectes chefs de groupe : partie nord : Jacques Poirrier, partie sud : André Hermant”, *Techniques et Architecture*, XI, n° 9 – 10, 1952, pp. 56 à 59.

Chastel (A.), “Un grand chantier “classique” : Le Havre, le plus noble épisode de la reconstruction”, *Le Monde*, X, n° 2649, 1er août 1953, p. 6.

Esdras-Gosse (B.), “La reconstruction du Havre et l’industrialisation du bâtiment”, *Etudes normandes*, VII, n° 11-12, 2ème trimestre 1953, pp. 46 et 51.

“Reconstruction du Havre”, supplément aux *Annales de l’Institut technique du bâtiment et des travaux publics*, VI, n° 65, mai 1953, pp. 438 à 468.

Tournant (J.E.), “La reconstruction du Havre”, *Etudes normandes*, Rouen, n° 26, 4ème trimestre 1953.

Le Havre, ville neuve, *Le Havre*, s. d. (1954).

Brocard (René), “La reconstruction de la ville du Havre”, *La Technique des travaux*, XXXI, n° 1-2, janvier-février 1955, pp. 2 à 19.

Valmont (R.), “Le Havre Porte Océane”, *L’Entreprise et l’Usine modernes*, n° 46, 1955, pp. 15 à 18.

Dalloz (Pierre), “La reconstruction de la ville du Havre”, *Techniques et Architecture*, XVI, n° 3, septembre 1956, pp. 59 à 74.

Olivier (A.-M.), “La reconstruction du Havre”, thèse, Paris, 1956.

Dalloz (Pierre), “Auguste Perret et le recostruzione di Le Havre”, *Casabella-Continuità*, n° 215, 1957, pp. 51 à 53.

“Le Havre. Auguste Perret urbaniste”, *Urbanisme*, XXVII, n° 59, 1958, pp. 32 à 38.

Dalloz (Pierre), “La reconstruction du Havre”, *Techniques et Architecture*, n° 6, 1960, pp. 70 à 77.

Polesello (G.U.), Rossi (A.) et Tentori (F.), “Il problema della periferia nella città moderna, Le Havre”, *Casabella-Continuità*, n° 241, 1960, pp. 45 et 46.

Damais (J.-P.), *La Nouvelle Ville du Havre, reconstruction et population*, Paris, 1963.

Soucy (C.), *Reconstruction et développement. Les centres de Caen et du Havre*, Paris, 1969.

Monuments, monuments... Le Havre et sa reconstruction, cat. exp., Le Havre, musée des beaux-arts André Malraux, 15 février – 12 mars 1984, Le Havre, 1984.

Remonet (A.), “Perret, Remonet au Havre”. *La Construction Moderne*, n° 44, décembre 1985.

Dulaurier (H.), Legoy (J.), Levilly (E.), Liotard (M.) et Manneville (P.), *Le Havre 1517-1986, du Havre d’autrefois à la métropole de la mer*, Rouen, 1987.

Liotard (M.), “1940 – 1965 : la renaissance du Havre”, doctorat, université de la Sorbonne, 1987.

Mamoli (Marcello) et Trebbi (Gorgio), *Storia dell’urbanistica. L’Europa del secondo dopoguerra. Rome-Bari, Laterza, 1988, (“Con Perret a Le Havre”, pp. 206 à 214).*

Le Havre vu d’avion. Collection Roger-Henrard, cat. exp., Le Havre, musée de l’Ancien Havre, 4 mai – 12 juin 1988, Le Havre, 1988.

Cremnitzer (J.B.), *Architectures au Havre*, Ville du Havre, Le Havre, 1988.



7-7. Espace Niemeyer



7-8. Vue générale vers l'Espace Niemeyer et le port

Abram (Joseph), "L'équipe Perret au Havre. Utopie et compromis d'une reconstruction", rapport de recherche, Ecole d'architecture de Nancy, 1989.

Abram (Joseph), "Auguste Perret e Le Havre. Utopie e compromessi di una ricostruzione", *Lotus international*, n° 64, juillet 1990, pp. 109 à 127.

Abram (Joseph), "Le musée des beaux-arts du Havre, oeuvre majeure des années 1950" - *Le Moniteur-Architecture-AMC*, octobre 1990, pp 50 à 53.

Gravagnuolo (B), *La progettazione urbana in Europa. 1750-1960*, Rome-Bari, 1991, ("Perret e la rifondazione di Le Havre", pp. 229 à 234.

Reconstructions et modernisation. La France après les ruines 1918.. 1945..., cat. exp., Paris, hôtel de Rohan, janvier-mai 1991, Paris, 1991.

Collectif, de la Porte (Gilles, dir.), en collaboration avec Chambrelan (Denis) et Fayon (Véronique), Le Havre, *Volonté et Modernité*, Editions La Galerie, Le Havre, 1992.

Abram (Joseph), "Aux origines de l'atelier du Havre", in Dieudonné (Patrick), dir., *Villes reconstruites. Du dessin au destin*, actes du deuxième colloque international des villes reconstruites, tenu du 20 au 23 janvier 1993 à Lorient, vol. I, Paris, L'Harmattan, 1994, pp. 95 à 107.

Barot (Sylvie) et Etienne (Claire), *Le Havre. Auguste Perret. Le centre reconstruit*, Rouen, direction régionale des Affaires Culturelles de Haute-Normandie, Connaissance du patrimoine de Haute-Normandie, 1994, coll. "Itinéraires du patrimoine".

Abram (Joseph), "Auguste Perret et la Ville", *La ville : art et architecture en Europe 1870-1993*, Centre George Pompidou, Paris, février 1994, pp. 321-323.

Brocard (Alain) et Patry (Jean-Alain), *Rapport de présentation de la ZPPAUP du Havre*, Atelier 86/Ville du Havre, Le Havre, 1995.

Abram (Joseph), "Auguste Perret et l'Ordre du béton armé. De la colline de Chaillot à la reconstruction du Havre", *Bulletin de l'Icomos-France*, Paris, n° 38-39, Décembre 1996.

Abram (Joseph), "Universalisme et territorialité : Auguste Perret et la question de la tradition dans la France des années 1940", *Theorie und Praxis des kritischen Regionalismus in der europäischen Architekturentwicklung*, Prag, Juli 1996, pp. 41-58.

Abram (Joseph), "The Reconstruction of Le Havre : An Exceptional Architectural and Urban Heritage", *Docomomo, Conference Proceedings*, Fourth International Conference, Bratislava, 1997, pp. 141-144.

Legoy, (Jean) *Hier, Le Havre*, Editions de L'Estuaire, tomes 1 et 2, Le Havre, 1997.

Abram (Joseph), "Un patrimoine architectural et urbain exceptionnel. Les grandes opérations de la reconstruction du Havre", *Faces*, Genève, n° 42-43, automne-hiver 1997-1998, pp. 10 à 15.

"Les bétons du Havre : une gestion réaliste et cultivée", entretien de Joseph Abram avec René Lahousse, architecte-urbaniste, chargé d'études à la Direction de l'Urbanisme du Havre, *Faces*, Genève, n° 42-43, automne-hiver 1997-1998, pp. 16 à 18.

Dubosq (Jean-Claude) et Dubosq (Jean-Paul), *Le Havre 1940-1944, cinq années d'occupation en images*, tome 1 : 1940-1942, tome 2 : 1943-1944, Le Havre, 2002 et 1998.

Etienne-Steiner (Claire), *Le Havre : Auguste Perret et la reconstruction*, Rouen, direction régionale des Affaires Culturelles de Haute-Normandie, Connaissance du patrimoine de Haute-Normandie, 1999, coll. "Images du patrimoine".



Etienne-Steiner (Claire), *Le Havre, ville, port et agglomération*, Paris, Editions du patrimoine, 1999.

Collectif (Sylvie Barot, Thierry Baudouin, Marie Le Cieux, Michèle Collin, Jean Gauny, Arnaud Le Marchand, Bernard Ramé, Frédéric Saunier), *Le Havre 1900-2000, un siècle de vie*, Editions des Falaises, Fécamp, 2001.

Max Bengtsson, *Saint-François, port d'attache*, Editions de L'Estuaire, Le Havre, 2002.

Collectif, *Les Bâisseurs, l'album de la reconstruction du Havre*, Editions Point de vues, Musée Malraux, Ville du Havre, Le Havre, 2002.

Delemontey (Yvan), *Perret et la trame au Havre : du chantier à la forme urbaine*, mémoire de DEA, Université de Paris VIII, juin 2003.

HÔTEL DE VILLE, LE HAVRE, 1945-1958

“L'hôtel de ville du Havre”, *La Construction moderne*, LXXXIV, n° 6, 1958, pp. 210 à 215.

Monuments, monuments... Le Havre et sa reconstruction, cat. exp., Le Havre, musée des beaux-arts André Malraux, 15 février – 12 mars 1984, Le Havre, 1984.

Reynald (E), “Auguste Perret transformé. L'extension de l'hôtel de ville du Havre”, *AMC Architecture Mouvement Continuité*, n° 4, 1984, pp. 46 et 47.

Abram (Joseph), “La conception dans la durée : la tour de l'hôtel de ville du Havre, A. Perret et J. Tourmant architectes”, in Monnier (Gérard, dir.), *Le temps de l'œuvre. Approches chronologiques de l'édification des bâtiments*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2000.

EGLISE SAINT-JOSEPH, LE HAVRE, 1951-1956

Esdras-Gosse (B.), “Eglise pilote pour la reconstruction de tous les édifices religieux sinistrés de France. L'église Saint-Joseph du Havre”, *Paris Normandie*, 23 février 1951.

Première pierre de l'église Saint-Joseph, 21 octobre 1951, *Le Havre*, s.d.

“Le Havre, Eglise Saint-Joseph”, *Techniques et Architecture*, XVI, n° 3, septembre 1956, p. 68.

“La couleur à Saint-Joseph du Havre”, *l'Avenir du quartier Saint-Joseph. Vie paroissiale de Saint-Joseph*, février 1957, pp. 1 et 2.

“Au Havre : la nouvelle église Saint-Joseph. Architecte : Auguste Perret et Raymond Audigier”, *La Construction moderne*, LXXIV, n° 2, 1958, pp. 52 à 58.

“Tower of church in reconstructed Le Havre”, *Architectural Review*, CXXIII, avril 1958, p. 245.

“Perret's Last church”, *Progressive Architecture*, XLIV, n° 11, 1963, pp. 144 à 147.

Knapp (Danièle), *Auguste Perret / Marguerite Huré : jusqu'à la sereine délectation*, Editions Petit à Petit, Darnétal, 2002.

7-9. Vue générale vers les silos

7-10. Le port : réservoirs et bassins



b. Adresse où sont conservés l'inventaire, les dossiers et les archives

INSTITUT FRANÇAIS DE L'ARCHITECTURE

Centre d'Archives d'Architecture
127, rue de Tolbiac
75 013 PARIS
01 45 85 12 00

DIRECTION REGIONALE DES AFFAIRES CULTURELLES DE HAUTE NORMANDIE

Services de l'Inventaire Général	Centre de Documentation du Patrimoine
2, rue Maladrerie	29, rue Verte
76 000 ROUEN	76 000 Rouen
02 32 08 19 80	

VILLE DU HAVRE

Direction des Archives Municipales
55, rue du 329ème
76 620 LE HAVRE
02 35 54 02 70

c. Liste des annexes

- Un film sur la reconstruction du Havre
- 20 diapositives (droits cédés à l'UNESCO)
- Un double de la ZPPAUP
- Un double du PLU, zone UAa
- Une bibliographie complémentaire
- Un cahier A3 des 25 cartes du dossier
- Les ouvrages suivants :

Institut Français d'Architecture, *Les frères Perret. L'œuvre complète*, Editions NORMA, Paris, 2000.

Jean-Louis Cohen, Joseph Abram et Guy Lambert, *Encyclopédie Perret*, Editions du Patrimoine, Paris, 2002.

Claire Etienne-Steiner, *Le Havre ville, port et agglomération*, DRAC de Haute Normandie, Indicateurs du Patrimoine, Editions du Patrimoine, Rouen, 1999.

Claire Etienne-Steiner, *Le Havre, Auguste Perret et la Reconstruction*, DRAC de Haute Normandie, Images du Patrimoine, Editions Connaissance du Patrimoine de Haute Normandie, Rouen, 1999.

Sylvie Barot, Claire Etienne-Steiner, *Le Havre, Auguste Perret, le centre reconstruit*, DRAC de Haute Normandie, Itinéraires du Patrimoine, Editions Connaissance du Patrimoine de Haute Normandie, Rouen, 1994.

Collectif (Gilles Delaporte Dir.), *Le Havre, Volonté et Modernité*, Editions de la Galerne, Le Havre, 1992.

Ville du Havre, *Les Bâisseurs, l'album de la reconstruction du Havre*, Editions Point de vues, Musée Malraux, Le Havre, 2002

Collectif (Sylvie Barot, Thierry Baudouin, Marie Le Cieux, Michèle Collin, Jean Gauny, Arnaud Le Marchand, Bernard Ramé, Frédéric Saunier), *Le Havre 1900-2000, un siècle de vie*, Editions des Falaises, Fécamp, 2001.

Jean-Paul Dubosq, Jean-Claude Dubosq, *Le Havre, 1940 1944*, Tome 1, Edition SNAG, Le Havre, 2002, Tome 2, Edition Bertout, Luneray, 1998.

Ville du Havre, *Atlas 2002, Le Havre et sa région*, Ville du Havre, 2002.

7-11. Installations portuaires

7-12. Containers



CREDITS PHOTOGRAPHIQUES

Droits réservés : pp. 2, 18, 20, 31, 32, 42, 54h, 60b, 68b, 86h, 88b, 90h, 120b, 162h, 162m.
Francis Fernez : pp. 4, 28b, 30, 34h, 60h, 72, 88h, 90h. **Joseph Abram** : pp. 10, 12, 14, 24, 38h, 38b, 40h, 40b, 44h, 44b, 48, 50h, 50b, 52h, 54b, 56h, 56b, 90b, 92b, 94h, 94b, 96, 100b, 106, 1008h, 108b, 110h, 110b, 112b, 114, 118h, 118b, 120h, 124h, 124b, 126, 128, 130, 132h, 132b, 134h, 134b, 136hg, 136hd, 140h, 140b, 142h, 142m, 142b, 144h, 144m, 144b, 148, 150mh, 150mb, 150b, 152, 154b, 156h, 156b, 158b, 160h, 160b. **Studio Chevojon** : pp. 16, 28h, 58h, 86b. **Roger Henrard** : 34b. **Georges Godefroy** : pp. 36, 52b, 116b. **H. Broveto** : p. 46. **Marcel Bovis** : 82h, 82b. CAF : 68h, 68b. **Gilbert Fernez** : pp. 72h, 72b. **Lecesne** : 74b. **Port autonome du Havre** : 74h. **Vincent Duteurtre / Cyril Jamet** : 102b, 136m, 136b, 138hg, 138hd, 138bg, 138bd, 150h, 154h. **André Thierry** : 116h. **Studio Almasy** : 122h. **Romuald Beugnon** : 158h. **Inventaire de Seine-Maritime (D. Couchaux)** : 162b.

7-13. *Avant Port*

7-14. *Terrasse vers l'océan*

8. SIGNATURE AU NOM DE LA FRANCE



8-1. *Auguste Perret*



8-2. *Le Corbusier /
Mallet-Stevens / Perret*



8-3. *Paul Devin, bas-relief
représentant Bellamarto*

REMERCIEMENTS

AUX MEMBRES DU COMITÉ DE PILOTAGE :

M. Antoine RUFENACHT, M. Patrice GELARD, Mme Chantal ERNOULT, Mme Francine VALETOUX, M. Jean LEVALLOIS, M. Yves MARTRET, Mme Jacqueline MARAIS, M. Olivier JOUGLA, Mme Claude MENDRAS, M. Jean-René MARTEL, M. Dominique DHERVILLEZ, M. Jean-Pierre NIOT, M. Hervé COLLETTE, M. Vincent DUTEURTRE, M. Joseph ABRAM, M. Olivier POISSON, Mme Véronique CHATENAY DOLTO, Mme Fabienne CHEVALLIER.

AUX MEMBRES DU COMITÉ TECHNIQUE :

Mme Sylvie BAROT, M. Laurent BORNET, Mme Anne-Sophie BROUSSEAU, Mme Elisabeth CHAUVIN, Mme Claire ETIENNE, Mme Annette HAUDIQUET, M. Patrice PUSATERI, Mme Séverine ROUTEL.

AU SERVICE URBANISME ET PROSPECTIVE DE LA VILLE DU HAVRE :

M. Rachid CHATI, Mme Catherine CHICOT, M. Yannick COLLOC, Mme Laurette DAUGUET, Mme Muriel GUEANT, Mme Armelle ECOLAN GUILLIER, M. Cyril JAMET, M. Thierry LOCHARD, Mme Claudine PRUD'HOMME, M. Patrick ROBERT, M. Jean-Marc SEMENT.

AU SERVICE SIGU DE LA VILLE DU HAVRE :

M. Olivier BANASZAK, M. Olivier BLOT, Mme Françoise FAUQUE, M. Anthony GUEROU, M. Nicolas de SOYRES, Mme Halina ZAWODNIAK.

A BIEN D'AUTRES COMPÉTENCES DE LA VILLE DU HAVRE :

Mme Christine d'ABOVILLE, M. Franck-Emmanuel BAUDE, Mme Françoise CHAMPCLOS, M. Pierre GENCEY, M. Claude GOSSET, M. Emmanuel GRANDJEAN, Mme Jacqueline HEBERT, Mme Martine LAINE, Mme Josiane LALOUETTE, M. Joël LAMBERT, M. Patrick LAURET, Mme Marie-Claire LOISEL, Mme Pascale MALKA, Mme Danielle MINNECKEER, Mme Charline MONDOLO, Mme Annie PICAN, M. Joël PICOT, Mme Alexandra RUIZ, M. David VANDENHELSEN, M. Marc VANDYCKE, Mme Edith VAURE.

AUX PARTENAIRES EXTÉRIEURS :

Mme Hélène ABRAM, M. Emmanuel AGNERAY, M. Alexandro BALSAMO, M. Romuald BEUGNON, M. Jérôme BLEITRACH, M. Gérard BOUIN, Mme Vanina CHARLES ALFRED, M. Denis COUCHARD, M. Eric DENIS, M. Jean-François FLOC'H, M. José GARCIA, M. Christophe KOLLMAN, M. Yvon MIOSSEC, M. Stephane POLINSKY, M. Kenneth RABIN, Mme Mechtild ROSSLER, Mme Marie-Noëlle TOURNOUX.

SANS OUBLIER BIEN SÛR :

M. Marc BOUDIER, M. Bernard CHEVOJON, Mme Charlotte DUTEURTRE, M. Philippe DUTEURTRE, M. Francis FERNEZ, M. Alain GUILLOTTE, M. Roger HENRARD, M. Lucien HERVE, M. René LAHOUSSE, M. Alain LEGROS, M. Guillaume MARCHAND, Mme Céline MAZURIER, M. Gérard MONNIER, M. David PEYCERE, M. Daniel SAGORIN, Mme TISSOT, M. Jacques TOURNANT, M. Jérôme VUYLSTECKE.

Remerciements particuliers à M. Joseph ABRAM.



FRANCE



HAUTE-NORMANDIE



VILLE DU HAVRE



proposition d'inscription

du CENTRE RECONSTRUIT du HAVRE

sur la liste du patrimoine mondial

SOMMAIRE

TITRE I^{er} - DISPOSITIONS GENERALES	3
TITRE II - DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES URBAINES	15
Chapitre 1 - Dispositions applicables à la zone UA.....	17
Chapitre 2 - Dispositions applicables à la zone UB.....	33
Chapitre 3 - Dispositions applicables à la zone UC.....	51
Chapitre 4 - Dispositions applicables à la zone UD.....	67
Chapitre 5 - Dispositions applicables à la zone UE.....	85
Chapitre 6 - Dispositions applicables à la zone UF.....	103
Chapitre 7 - Dispositions applicables à la zone UG.....	113
Chapitre 8 - Dispositions applicables à la zone UJ.....	127
Chapitre 9 - Dispositions applicables à la zone UL.....	137
Chapitre 10 - Dispositions applicables à la zone UX.....	147
Chapitre 11 - Dispositions applicables à la zone UY.....	157
Chapitre 12 - Dispositions applicables à la zone UZ.....	169
TITRE III - DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES A URBANISER, AGRICOLES OU NATURELLES	183
Chapitre 13 - Dispositions applicables à la zone AU.....	185
Chapitre 14 - Dispositions applicables à la zone A.....	195
Chapitre 15 - Dispositions applicables à la zone NA.....	203
Chapitre 16 - Dispositions applicables à la zone NB.....	213
Chapitre 17 - Dispositions applicables à la zone NC.....	225
ANNEXE – ESSENCES VEGETALES RECOMMANDEES	235
LEXIQUE	

TITRE I^{er}

DISPOSITIONS GENERALES

Ce règlement est établi conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, et notamment de l'article R. 123-9.

ARTICLE 1^{er} - CHAMP D'APPLICATION TERRITORIAL DU PLAN LOCAL D'URBANISME

Le présent règlement de Plan Local d'Urbanisme s'applique au territoire de la commune du Havre dans son ensemble (y compris la commune-associée de Rouelles).

ARTICLE 2 - PORTEE RESPECTIVE DU REGLEMENT A L'EGARD D'AUTRES LEGISLATIONS RELATIVES A L'OCCUPATION DES SOLS

- 1 - Les règles de ce Plan Local d'Urbanisme se substituent aux « Règles Générales de l'Urbanisme » faisant l'objet des articles R. 111-1 à R. 111-27 du Code de l'Urbanisme, à l'exception des articles suivants qui sont et demeurent applicables :
R. 111-2, R. 111-3-2, R. 111-4, R. 111-14-2, R. 111-15 et R. 111-21.
- 2 - Les articles L. 111-10, L. 111-11 et L. 421-4 du Code de l'Urbanisme, introduits par la loi n° 76-1285 du 31 décembre 1976, concernant les « constructions, installations ou opérations susceptibles de compromettre ou de rendre plus onéreuse l'exécution de travaux publics, ou qui peuvent être refusées pour des travaux ou des constructions à réaliser sur des terrains devant être compris dans des opérations déclarées d'utilité publique... » restent applicables nonobstant les dispositions de ce Plan Local d'Urbanisme.
- 3 - Sont et demeurent applicables au territoire communal :
 - la loi n° 86-2 du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral, et notamment les dispositions particulières au littoral du Code de l'Urbanisme définies aux articles L. 146-1 à L. 146-9 et figurant en annexe au présent Plan Local d'Urbanisme ;
 - la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes, et notamment les dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes du Code de l'Urbanisme définies aux articles L. 147-1 à L. 147-6 figurant en annexe au présent Plan Local d'Urbanisme.
- 4 - Se superposent aux règles propres de ce Plan Local d'Urbanisme les prescriptions prises au titre de législations spécifiques concernant :
 - les Servitudes d'Utilité Publique affectant l'utilisation du sol, soumises aux dispositions de l'article L. 126-1 du Code de l'Urbanisme, dont la liste et la localisation figurent en annexe au présent Plan Local d'Urbanisme.
 - les articles du Code de l'Urbanisme ou d'autres législations concernant le Droit de Prémption Urbain (D.P.U.) et les Zones d'Aménagement Différé (Z.A.D.) :
 - le D.P.U. s'applique sur toutes les zones U et NA telles que délimitées aux documents graphiques du présent Plan Local d'Urbanisme ;
 - les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 et textes subséquents) ;
 - les Espaces Boisés Classés au Plan Local d'Urbanisme ;

- les règles d'urbanisme contenues dans les documents approuvés des lotissements autorisés depuis moins de 10 ans, ou dans les lotissements autorisés depuis plus de 10 ans lorsqu'il y a eu application des dispositions de l'article L. 315-2-1 du Code de l'Urbanisme pour assurer le maintien des règles d'urbanisme d'origine.

5 - A titre d'information, sont reportés sur les documents graphiques :

- les périmètres de Z.A.C. ;
- les périmètres de Z.A.D. visés à l'alinéa 4.

Toutefois, font l'objet de plans annexés :

- les périmètres à l'intérieur desquels s'applique le droit de préemption urbain ;
- les périmètres des secteurs situés au voisinage des infrastructures de transports terrestres qui sont affectés par le bruit, et dans lesquels existent des prescriptions d'isolement acoustique.

6 - Conformément aux porters à connaissance successifs de Monsieur le Préfet en date du 12 mars 1996, modifié les 22 août 1997 et 30 mars 1998, et en date du 4 mars 2003, il est institué des périmètres de protection autour de 13 sites d'activités présentant des risques technologiques localisés sur la commune du Havre ou à proximité immédiate (Gonfreville l'Orcher).

Les dispositions réglementaires relatives aux articles 1 (occupations et utilisations du sols interdites) **et 2** (occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières) des différents chapitres du présent règlement, attachées aux zones du P.L.U. **comprises à l'intérieur des périmètres d'isolement Z1 et Z2 et des zones « boil over » (Z.B.O.)** tels que figurés aux documents graphiques, **doivent être complétées des stipulations suivantes :**

- **A l'intérieur de Z1 :**

ZONE Z1 : Cette zone ne doit pas avoir vocation à la construction ou à l'installation d'autres locaux nouveaux habités ou occupés par des tiers ou de voies de circulation nouvelles autres que ceux ou celles nécessaires à la desserte ou à l'exploitation des installations industrielles. Au sein de cette zone il convient de **ne pas augmenter le nombre de personnes présentes** par de nouvelles implantations, hors de l'activité engendrant cette zone, des activités connexes, des industries mettant en oeuvre des produits ou procédés de nature voisine et à faible densité d'emploi.

1 - Occupations et utilisations du sol interdites :

- les constructions de toute nature à l'exception de celles admises au paragraphe 2.
- les Etablissements Recevant du Public.
- les nouvelles voies à grande circulation dont le débit est supérieur à 2 000 véhicules / jour et les nouvelles voies ferrées ouvertes au transport des voyageurs.

2 - Occupations et utilisations du sol admises sous conditions et sous réserve des interdictions prévues à l'article 1 du règlement pour chacune des zones concernées :

- les extensions des constructions existantes à usage d'activités autorisées par la zone n'entraînant pas soit la présence simultanée de plus de 20 personnes à l'hectare en moyenne par unité foncière, soit une augmentation de plus de 10% du nombre de personnes présentes.
- les activités connexes à l'activité engendrant le périmètre, et les industries mettant en oeuvre des produits ou procédés de nature voisine sont autorisées si elles n'entraînent pas la présence simultanée de plus de 20 personnes à l'hectare en moyenne par unité foncière.
- les constructions à usages de bureaux et de services dont la présence est indispensable au fonctionnement de l'entreprise, à condition que ceux-ci ne constituent pas l'essentiel de l'activité et qu'ils n'entraînent pas soit la présence simultanée de plus

de 20 personnes à l'hectare en moyenne par unité foncière, soit une augmentation de plus de 10% du nombre de personnes présentes.

- le logement des personnes dont la présence continue est nécessaire à proximité des industries ou des installations existantes (gardiennage).
- les agrandissements ayant pour but d'améliorer les habitations existantes sans accroître le nombre de résidents (chambres, etc.), sous réserve que la surface totale de plancher hors œuvre nette (surface existante + agrandissement) ne dépasse pas 120 m².
- la reconstruction après sinistre avec des droits à bâtir identiques.

• **A l'intérieur de Z2 :**

ZONE Z2 : Cette zone ne doit pas avoir vocation à la construction ou à l'installation de nouveaux Etablissements Recevant du Public (E.R.P.), Immeubles de Grande Hauteur (I.G.H.), aires de sport ou d'accueil du public sans structures, terrains de camping ou de stationnement de caravanes, ou de nouvelles voies à grande circulation dont le débit est supérieur à 2 000 véhicules/jour ou de voies ferrées ouvertes au transport des voyageurs. Au sein de cette zone il convient de **limiter l'augmentation du nombre de personnes** générées par de nouvelles implantations.

1 - Occupations et utilisations du sol interdites :

- les constructions autres que celles visées au paragraphe 2.
- les Etablissements Recevant du Public à l'exception de ceux visés au paragraphe 1.
- les Immeubles de Grande Hauteur.
- les aires de sport ou de plein air autorisées par la zone si elles ne sont pas accompagnées de structures destinées à l'accueil du public.
- les nouvelles voies à grande circulation dont le débit est supérieur à 2 000 véhicules/jour et les nouvelles voies ferrées ouvertes au transport des voyageurs.

2 - Occupations et utilisations du sol admises sous conditions et sous réserve des interdictions prévues à l'article 1 du règlement pour chacune des zones concernées :

- les constructions à usage d'activités autorisées par la zone n'entraînant pas la présence simultanée de plus de 25 personnes à l'hectare en moyenne par unité foncière et les extensions des constructions existantes n'entraînant pas soit la présence simultanée de plus de 25 personnes à l'hectare en moyenne par unité foncière, soit une augmentation de plus de 10% du nombre de personnes présentes.
- sont toutefois autorisés sans condition les types d'activités et d'établissements recevant du public qui sont directement liés à l'activité portuaire, définis ci-dessous :
 - . *Accueil navires et services annexes* : pilotage, remorquage, avitaillement, lamanage, soutage, armement du navire, service-plongeurs, etc.
 - . *Manutention*, y compris les services ateliers.
 - . *Stockage et distribution* : dépotage, empotage, conditionnement, étiquetage, expédition, à l'exclusion d'activités de transformation lourde et de la vente directe.
 - . *Transport terrestre fluvial, ferroviaire, routier* : activité principale de tractionnaire à l'exclusion de l'activité messagerie et des sièges sociaux.
 - . *Gare maritime de passagers* : implantation limitée à la zone UX.
 - . *Construction et réparations navales*.
 - . *Services liés au passage portuaire de la marchandise* correspondant à des services dont le fonctionnement nécessite une implantation en zone portuaire : agence maritime, transitaire et commissionnaire en douane, courtage, etc.
 - . *Services de l'établissement public Port Autonome du Havre, et les services publics* nécessaires aux activités portuaires : Police Air Frontière, Armée, Balisage, Ecluse, Service vétérinaire, etc.
 - . *Services annexes aux conteneurs et aux remorques* (dépôt, réparation, vente, location, etc.).
- les constructions à usage de bureaux ou de services dont la présence est indispensable au fonctionnement de l'entreprise, à condition que ceux-ci ne constituent pas l'essentiel de l'activité et qu'ils n'entraînent pas soit la présence simultanée de plus

de 25 personnes à l'hectare en moyenne par unité foncière, soit une augmentation de plus de 10% du nombre de personnes présentes.

- le logement des personnes dont la présence continue est nécessaire à proximité des industries ou des installations existantes (gardiennage).
- les agrandissements ayant pour but d'améliorer les habitations existantes, sous réserve que la surface totale de plancher hors oeuvre nette (surface existante + agrandissement) ne dépasse pas 120 m².
- la reconstruction après sinistre avec des droits à bâtir identiques.

• **A l'intérieur des zones « Boil Over » (Z.B.O.) :**

ZONE « Boil Over » : cette zone ne doit pas avoir vocation à la construction de bâtiments difficilement évacuables (par exemple : établissements de soins hospitaliers, résidences personnes âgées, établissements pénitentiaires, etc.).

1 - Occupations et utilisations du sol interdites :

- les bâtiments difficilement évacuables (établissements de soins hospitaliers, résidences personnes âgées, établissements pénitentiaires, etc.).

2 - Occupations et utilisations du sol admises sous conditions et sous réserve des interdictions prévues à l'article 1 du règlement pour chacune des zones concernées :

- aucune disposition particulière n'est imposée en sus des stipulations prévues par le règlement de chacune des zones concernées.

ARTICLE 3 - DIVISION DU TERRITOIRE EN ZONES

1 - Le Plan Local d'Urbanisme divise le territoire visé à l'article 1 en zones urbaines (*indicatif U*) et en zones naturelles, non équipées ou spécialisées (*indicatif N, AU ou A*).

1.1. Les zones urbaines auxquelles s'appliquent les dispositions des chapitres du titre II, sont :

1) la zone UA

C'est une zone caractérisée par une pluralité de fonctions voisines ou superposées (habitat, équipements, services, commerces, activités légères) et une forte densité, dont il convient de renforcer la vocation de centre urbain.

Elle doit permettre le confortement de la fonction résidentielle en préservant les objectifs de diversités fonctionnelle et d'habitat.

La zone UA couvrant l'ensemble du centre ville, du littoral jusqu'aux quartiers anciens centraux (Temple, Sainte-Anne, Danton, Douanes, Sainte-Marie), comprend quatre secteurs :

- **UAa**, correspondant au centre reconstruit ;
- **UAb**, correspondant au quartier Saint-François ;
- **UAc**, correspondant au site ferroviaire en reconversion à vocation d'accueil d'équipements publics ;
- **UAd**, correspondant au secteur situé à proximité du pôle d'échange des Nouvelles Gares.

2) la zone UB

Elle correspond à la périphérie immédiate du centre-ville où il convient d'affirmer la vie de quartier. C'est une zone de moins forte densité que la zone UA mais qui présente également un caractère central et doit répondre aux objectifs de développement de l'habitat et de diversité fonctionnelle.

La zone UB est divisée en six secteurs :

- **UBa**, correspondant aux centres des quartiers Saint-Vincent, Saint-Nicolas et Brindeau ;

- **UBb**, correspondant au Nord et à l'Est du quartier de l'Eure, aux quartiers Brindeau et Soquence ainsi qu'au Nord de la halte de Graville ;
- **UBc**, correspondant à la mi-côte ouest (Gobelins, Saint-Michel, Ormeaux) ;
- **UBd**, correspondant aux quartiers Saint-Léon et Graville ;
- **UBe**, correspondant à la partie Est du territoire des docks ;
- **UBp**, correspondant aux îlots de la mi-côte ouest repérés comme « îlots caractéristiques » dont la morphologie est à préserver en tant que patrimoine spécifique de la Côte.

3) la zone UC

C'est une zone intermédiaire à dominante d'habitat, dont la densité est moyenne et où il convient de préserver la qualité paysagère en évitant une trop forte urbanisation. Elle abrite des fonctions d'accompagnement de l'habitat (équipements, services, commerces) et des activités compatibles avec la vocation de la zone.

La zone UC, couvrant la frange littorale nord de Saint-Vincent, les espaces compris entre la côte et la Cavée Verte (y compris les forts de Sainte-Adresse et de Tourneville, le cimetière Sainte-Marie et l'hôpital Calmette).

Elle comprend deux secteurs :

- **UCa**, correspondant au quartier des Champs-Barets ;
- **UCb**, correspondant au site paysager du Fort de Sainte-Adresse.

4) la zone UD

C'est une zone à vocation principale d'habitat mixte, comprenant des tissus pavillonnaires diversifiés et des ensembles d'habitat collectif. Elle autorise également l'accueil des fonctions d'accompagnement (équipements, services, commerces) et des activités compatibles avec son caractère résidentiel.

L'objectif est de ne pas y favoriser une trop forte densification tout en permettant l'évolution des ensembles d'habitat collectif.

La zone UD, couvrant la majeure partie de la ville haute et concernant également la mi-côte Est et le quartier Vallée-Béreult, comprend en son sein deux secteurs :

- **UDa**, correspondant aux cœurs des quartiers de Bléville, Sanvic, Sainte-Cécile et Rouelles ;
- **UDb**, correspondant au site Clatot, rue Jules Delamare, réservé à l'accueil des gens du voyage.

5) la zone UE

C'est une zone à dominante d'habitat recouvrant principalement des tissus pavillonnaires aérés dont la densification n'est pas souhaitée et dont la qualité résidentielle doit être préservée. Les fonctions d'accompagnement et les activités compatibles y sont autorisées.

La zone UE, couvrant des ensembles pavillonnaires de faible densité situés sur la ville haute en périphérie de la zone UD (Dollemard, Nord de Bléville, Renaissance, hameau des Corneilles, secteur compris entre le Mont-Gaillard et le Bois de Bléville, Hêtraie, Acacias, Est d'Aplemont) ainsi que sur la côte et le quartier des Neiges, comprend en son sein quatre secteurs :

- **UEa**, correspondant à la Z.A.C. du Parc Stendhal ;
- **UEb**, correspondant aux franges pavillonnaires de Rouelles ;
- **UEc**, correspondant à la côte, dont la qualité paysagère est à préserver ;
- **UEd**, correspondant à l'ouest de Dollemard, soumis à des restrictions d'urbanisation dues au P.E.B.

6) la zone UF

C'est une zone de très faible densité dans laquelle existent des constructions regroupées en hameaux. Les caractéristiques paysagères de la zone lui confère un attrait ; il convient donc de les préserver.

La zone UF correspond à des espaces faiblement desservis en équipements et réseaux. Elle s'inscrit au sein d'un secteur de développement urbain futur. Les possibilités d'urbanisation de ce secteur sont donc restreintes, dans l'attente de l'urbanisation des franges urbaines actuelles : l'affectation dominante de cette zone est l'habitat, sans en favoriser un développement trop important.

La zone UF couvre le hameau du Quesné.

Elle comprend un seul secteur :

- **UFa**, correspondant à l'ouest de Dollemard, soumis au Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport, à proximité des falaises.

7) la zone UG

Cette concerne des secteurs réalisés sous forme de Zone à Urbaniser en Priorité (ZUP) dont la conception urbaine d'ensemble garantit une diversité des fonctions. C'est une zone qui se caractérise par une prédominance de l'habitat collectif et la présence d'équipements collectifs d'intérêt général.

L'objectif sur ces quartiers est d'organiser les possibilités d'un renouvellement urbain équilibré associant développement économique, diversification de l'habitat et requalification du cadre de vie.

La zone UG, couvre des les grands ensembles du Havre, situé en ville haute, en périphérie des quartiers pavillonnaires.

Elle ne comprend pas de secteurs particuliers.

8) la zone UJ

Il s'agit d'une zone affectée prioritairement aux installations propres au fonctionnement du service public ferroviaire ainsi qu'aux activités qui lui sont liées.

La zone UJ comprend quatre secteurs :

- **UJa**, correspondant à la gare de triage de Soquence et à la cité des Cheminots ;
- **UJb**, correspondant à l'angle des rues Labédoyère et Demidoff ;
- **UJc**, correspondant à l'ancienne halte de Graville.

9) la zone UL

C'est une zone correspondant au littoral aménagé (frange littorale de la ville et bassins centraux). Ces espaces contribuent à la valorisation du cadre et de la qualité de vie du centre. Cette zone a une vocation principale de tourisme et de loisirs, le secteur ULb conservant pour sa part, et en priorité, sa vocation maritime et portuaire.

La zone UL est divisée en quatre secteurs :

- **ULa**, correspondant au port de plaisance ainsi qu'aux bassins du Commerce et du Roy et à l'anse Notre-Dame ;
- **ULb**, correspondant au nord du bassin de la Manche ;
- **ULc**, correspondant à l'esplanade Océane ;
- **ULd**, correspondant à l'espace face à la plage compris entre la digue promenade et le boulevard Albert I^{er}.

10) la zone UX

C'est une zone urbaine spécialisée à dominante d'activités industrielles et portuaires lourdes, susceptible d'accueillir certaines installations classées pour la protection de l'environnement ou nuisantes. La nature des activités autorisées justifie que cette fonction soit exclusive : aussi, seuls l'habitat, les équipements ou les activités indispensables au fonctionnement des installations autorisées peuvent être admis en sus.

La zone UX concerne le secteur portuaires des grands bassins. Elle est divisée en deux secteurs :

- **UXa**, correspondant aux établissements Dresser ;
- **UXb**, d'une part situé à l'Est du pont VII et au Sud du boulevard Jules Durand et, d'autre part, correspondant à l'Europe-Atlantique terminal au Sud du quartier des Neiges.

11) la zone UY

C'est une zone urbaine spécialisée à dominante d'activités industrialo-portuaires intermédiaires en frange des quartiers Sud. Les restrictions concernant les activités nuisantes y sont plus importantes qu'en zone UX et les activités à risques interdites.

La zone UY s'étend, en périphérie Sud des quartiers d'habitat, du bassin de la Manche (port de pêche) jusqu'au pont VII et correspond également à l'extrémité Nord-Est du boulevard Jules Durand et au secteur situé au Nord et à l'Ouest du quartier des Neiges.

La zone UY comprend un secteur **UYa** correspondant au terminal transmanche du site Manche-Citadelle.

12) la zone UZ

Il s'agit d'une zone à dominante d'activités économiques légères en contact direct avec l'habitat. Elle est ouverte à tous types d'activités (tertiaires, artisanales, commerciales, etc.) compatibles avec l'habitat et de manière hiérarchisée de façon à ménager une transition progressive entre les secteurs d'habitat et ceux ouverts aux occupations du sol nuisantes.

Cette zone a pour objectif de permettre une meilleure gestion de la mixité habitat-activités dans les quartiers Sud et, à ce titre, n'a pas une vocation d'habitat mais doit participer à la valorisation des quartiers résidentiels (interface urbano-portuaire). Elle affirme les secteurs dédiés à l'activité dans le secteur nord-ouest, à proximité de l'aéroport.

La zone UZ comprend quatre secteurs :

- **UZa**, correspondant à la zone d'activités du Mont-Gaillard et au lotissement de la Bigne à Fosse, plateau nord-ouest, développant le concept d'activités « au vert » ;
- **UZb**, correspondant au nord du boulevard de Leningrad, dans le prolongement est de Dresser Rand ;
- **UZc**, correspondant au bassin de la Barre et son terre-plein Sud, ainsi qu'à la partie Ouest de la presqu'île Frissard et du quartier Saint Nicolas à la charnière avec le quartier Saint-Nicolas où il convient de développer un tissu mixte habitat / activités ;
- **UZd**, correspondant au site des Magasins Généraux.

1.2. Les zones naturelles auxquelles s'appliquent les dispositions des chapitres du titre III, sont :

13) la zone AU

La zone AU correspond à des espaces situés au Nord-Ouest de la Ville, qui ne sont pas, ou sont insuffisamment, équipés et qui sont destinés à recevoir une urbanisation future. Ces parties du territoire ne pourront être ouvertes à l'urbanisation qu'à l'occasion d'une modification du P.L.U. Dans l'attente, tout mode d'occupation et d'utilisation des sols nouveau est interdit à l'exception des usages autorisés dans les conditions définies par le présent chapitre.

La zone AU comprend un secteur :

- **AUa**, correspondant au périmètre d'extension du cimetière de Bléville.

14) la zone A

La zone A correspond à la zone agricole située à l'extrême nord-est de la commune, sur le territoire de la commune-associée de Rouelles. Il s'agit du plateau d'Eprèmesnil, qui se situe à l'interface des communes du Havre (Rouelles), Fontaine-la-Mallet et Montivilliers.

Ce secteur est strictement réservé aux activités agricoles.

Cette zone ne comprend pas de secteurs.

15) la zone NA

La zone NA correspond à des espaces naturels protégés :

- au titre de la loi littoral (« bande des 100 mètres », espaces remarquables et espaces proches),
- au titre des mesures compensatoires de Port 2000.

Ces parties du territoire sont inconstructibles, afin de protéger leur caractère naturel. Seuls quelques aménagements et constructions spécifiques peuvent y être autorisés.

La zone NA comprend quatre secteurs :

- **NAa**, correspondant au littoral (plage) ;
- **NAb**, correspondant au bord de falaises de Dollemard ;

- **NAc**, correspondant à l'Espace Préservé délimité comme zone tampon entre la zone portuaire et la Réserve Naturelle de l'Estuaire de la Seine au titre des mesures compensatoires de Port 2000 ;
- **NAd**, correspondant à l'estuaire (Réserve Naturelle).

16) la zone NB

La zone NB correspond à des espaces aménagés ou urbanisés, à protéger de l'urbanisation en raison de la qualité des paysages ou des nuisances.

Ces parties du territoire sont inconstructibles, afin de protéger leur caractère naturel. Seuls quelques aménagements et constructions spécifiques peuvent y être autorisés.

La zone NB comprend six secteurs :

- **NBa**, correspondant à la zone aéroportuaire du Havre / Octeville-sur-Mer, soumis aux nuisances liées à l'aéroport ;
- **NBb**, correspondant à la forêt de Montgeon, au Parc de Rouelles et à la ferme du Mont Le Comte, à protéger pour la qualité des sites et des milieux végétalisés ;
- **NBc**, correspondant au parc du Château d'Eprèmesnil et à la Maison d'Accueil Spécialisé qu'il abrite ;
- **NBd**, correspondant aux espaces paysagés urbanisés répartis sur la Côte (sud Caucriauville, abords de l'Abbaye de Gravelle, Bois Cody, belvédère d'Ingouville) à protéger pour la qualité des paysages ;
- **NBe**, correspondant à la partie ouest du Bois Cody à préserver pour la qualité de ses paysages ;
- **NBf**, correspondant au Grand Hameau.

17) la zone NC

La zone NC correspond à des espaces d'accompagnement de voirie, aménagés ou urbanisés, à protéger de l'urbanisation en des nuisances liées aux circulations notamment.

Ces parties du territoire sont inconstructibles, afin de protéger leur caractère naturel. Seuls quelques aménagements et constructions spécifiques peuvent y être autorisés.

La zone NC comprend trois secteurs :

- **NCa**, correspondant à l'ancienne entrée de ville du Havre (traversée de Soquence) à protéger pour permettre des aménagements paysagers ;
- **NCb**, correspondant à l'entrée de ville vers Caucriauville et Soquence depuis la Brèque et au débouché sud du tunnel Jenner, soumis aux nuisances liées aux voies de circulation ;
- **NCc**, correspondant à la Brèque, soumis aux nuisances de bruit multiples (voies de circulations routières et ferroviaires).

2 - Ces zones incluent le cas échéant, tels que figurant sur les documents graphiques conformément à la légende :

- les emplacements réservés aux voies et ouvrages publics, aux installations d'intérêt général et aux espaces verts, soumis aux dispositions des articles L. 123-1 8°, L. 123-2 b), L. 123-17, R. 123-10 3°, R. 123-11 d), R. 123-12 c) du Code de l'Urbanisme, repérés aux documents graphiques par un quadrillage à trame serrée et un numéro d'ordre.
- les Espaces Boisés Classés soumis aux dispositions des articles L. 130-1 à L. 130-6 et R. 130-1 à R. 130-23 du Code de l'Urbanisme, repérés aux documents graphiques conformément à la légende.
- les éléments à protéger ou à mettre en valeur pour des motifs d'ordre esthétique, historique ou écologique définis aux articles L. 123-1 7° et R. 123-11 h) du Code de l'Urbanisme, repérés aux documents graphiques et pour lesquels les prescriptions de nature à assurer leur protection sont définies aux articles 1, 11 et 13 des différents chapitres du présent règlement.

- les secteurs situés au voisinage des infrastructures de transports terrestres qui sont affectés par le bruit, repérés sur un plan annexé, et dans lesquels existent des prescriptions d'isolement acoustique dont les conditions d'application figurent en annexe.
- les périmètres de protection autour des installations industrielles à risques tels que communiqués par les porteurs à connaissance successifs du Préfet en date du 12 mars 1996, modifié les 22 août 1997 et 30 mars 1998, et en date du 4 mars 2003, et pour lesquels des dispositions réglementaires sont édictées à l'article 2 ci-dessus.
- les périmètres de précaution définis autour des présomptions de cavités souterraines, résultats d'études de sol et pour lesquelles des dispositions réglementaires sont édictées à l'article 2 de chacune des zones.

ARTICLE 4 - ADAPTATIONS MINEURES

- 1** - Conformément à l'article L. 123-1, ante pénultième alinéa du Code de l'Urbanisme, « les règles et servitudes définies par un plan local d'urbanisme ne peuvent faire l'objet d'aucune dérogation, à l'exception des adaptations mineures rendues nécessaires par la nature du sol, la configuration des parcelles ou la caractère des constructions avoisinantes ».

Ces adaptations mineures ne peuvent concerner que les articles 3 à 13 des différents chapitres du présent règlement.

- 2** - Lorsqu'un immeuble bâti existant n'est pas conforme aux dispositions édictées par le règlement applicable à la zone, le permis de construire ne peut être accordé que pour les travaux qui ont pour objet d'améliorer la conformité de l'immeuble avec lesdites règles ou qui sont sans effet à leur égard.

TITRE II

**DISPOSITIONS APPLICABLES
AUX ZONES URBAINES**

CHAPITRE 1

DISPOSITIONS APPLICABLES

A LA ZONE UA

C'est une zone caractérisée par une pluralité de fonctions voisines ou superposées (habitat, équipements, services, commerces, activités légères) et une forte densité, dont il convient de renforcer la vocation de centre urbain.

Elle doit permettre le confortement de la fonction résidentielle en préservant les objectifs de diversités fonctionnelle et d'habitat.

La zone UA couvrant l'ensemble du centre ville, du littoral jusqu'aux quartiers anciens centraux (Temple, Sainte-Anne, Danton, Douanes, Sainte-Marie), comprend quatre secteurs :

- **UAa**, correspondant au centre reconstruit,
- **UAb**, correspondant au quartier Saint-François,
- **UAc**, correspondant au site ferroviaire en reconversion à vocation d'accueil d'équipements publics.
- **UAd**, correspondant au secteur situé à proximité du pôle d'échange des Nouvelles Gares.

La zone UA est, au regard du porter à connaissance du 12 mars 1996, modifié les 22 août 1997 et 30 mars 1998, concernée par un périmètre d'isolement défini autour d'une activité à risques :

- zone « boil over » (Z.B.O.), sur le secteur UAa.

La zone UA peut, au regard des recensements en cours, être concernée par des périmètres inconstructibles liés aux risques naturels.

La zone UA et ses secteurs UAa et UAb sont pour partie couverts par la Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager instituée par arrêté préfectoral du 19 juillet 1995.

SECTION 1 - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL**ARTICLE UA1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES****1 - Rappel :**

Les demandes d'autorisation de défrichement sont irrecevables dans les Espaces Boisés Classés au titre de l'article L. 130-1 du Code de l'Urbanisme et figurant comme tels aux documents graphiques.

2 - Les occupations et utilisations du sol suivantes sont interdites :

- 2.1 - Les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement définies à l'article 1 de la loi n°76-663 du 19 juillet 1976, sauf celles visées à l'article UA2, alinéas 2.2, 2.3, 2.4 et 2.5.
- 2.2 - Les terrains aménagés pour l'accueil des campeurs et des caravanes, le stationnement des caravanes, sauf celui visé à l'article UA2, alinéa 4.
- 2.3 - Les abris fixes ou mobiles utilisés à des fins d'habitation.
- 2.4 - L'ouverture et l'exploitation de carrières.
- 2.5 - Les batteries de garages, sauf celles visées à l'article UA2, alinéa 2.4.

3 - Disposition particulière au secteur UAa :

Dans le secteur de protection de champ de vue de la porte Océane tel que figuré aux documents graphiques, toute nouvelle construction à l'intérieur du cône de protection est interdite.

4 - Disposition particulière aux secteurs UAa et UAb :

Dans le secteur de protection de champ de vue sur le bassin du Roy tel que figuré aux documents graphiques, toute nouvelle construction en dehors de l'enveloppe de volume correspondant aux constructions existantes à l'intérieur du cône de protection est interdite.

5 - Disposition particulière au secteur UAc :

Dans le secteur UAc, tous travaux ou construction autres que celles définies à l'article UA2, alinéa 4 sont interdits.

ARTICLE UA2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES**1 - Rappels :**

- 1.1 - Les constructions sont soumises à autorisation conformément à l'article L. 421-1 du Code de l'Urbanisme.
- 1.2 - Les installations et travaux divers définis aux articles L. 442-2 et R. 442-2 du Code de l'Urbanisme sont soumis à autorisation préalable.
- 1.3 - L'édification des clôtures est soumise à déclaration préalable conformément à l'article L. 441-2 du Code de l'Urbanisme.

- 1.4 - Les travaux, ouvrages et installations définis à l'article R. 422-2 du Code de l'Urbanisme sont soumis à déclaration préalable (ex : ravalement, modification de vitrine, modification d'aspect de façade).
- 1.5 - La reconstruction à l'identique d'un bâtiment détruit par un sinistre est autorisée, dès lors qu'il a été régulièrement édifié, conformément à l'article L. 111-3 du Code de l'Urbanisme.
- 1.6 - Les coupes ou abattages d'arbres sont soumis à autorisation préalable dans les Espaces Boisés Classés au titre de l'article L. 130-1 du Code de l'Urbanisme et figurant comme tels aux documents graphiques.
- 1.7 - Les démolitions en tout ou partie d'un bâtiment sont soumises au permis de démolir, conformément à l'article L. 430-2 du Code de l'Urbanisme.
- 1.8 - Toute destruction partielle ou totale d'éléments bâtis identifiés au titre de l'article L. 123-1.7° du Code de l'Urbanisme et localisés aux documents graphiques, est soumise à une autorisation préalable conformément à l'article L. 430-1 d) du Code de l'Urbanisme.
- 1.9 - Tous travaux ayant pour effet de détruire un élément de paysage identifié en application de l'article L. 123-1.7° du Code de l'Urbanisme et non soumis à un régime d'autorisation, doivent faire l'objet d'une autorisation préalable au titre des installations et travaux divers conformément à l'article L. 442-2 du Code de l'Urbanisme.
- 1.10 - Dans les secteurs situés au voisinage des infrastructures de transports terrestres et affectés par le bruit (tels que repérés au document graphique annexé), les constructions à usage d'habitation doivent respecter des normes d'isolement acoustique conformément aux dispositions définies en annexe.
- 1.11 - Dans le périmètre de Zone « Boil Over » (Z.B.O.) défini autour d'une activité présentant des risques et reporté sur les documents graphiques, les occupations et utilisations du sol sont soumises avant tout aux dispositions particulières fixées à l'article 2, alinéa 6, du titre I^{er} du présent règlement.

2 - Dispositions communes pour l'ensemble de la zone UA sous conditions :

- 2.1 - Les constructions de quelque nature que ce soit, sauf celles visées à l'article UA1 et sous réserve du respect des dispositions prévues au présent article.
- 2.2 - La reconstruction à l'identique d'un bâtiment détruit par un sinistre est autorisée, dès lors qu'il a été régulièrement édifié
- 2.3 - Les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement *si elles sont nécessaires au service de la zone* (ex : laveries, charcuteries, chaufferies, parking, déchetteries, etc.), *au fonctionnement d'un service public ou d'une activité autorisée.*
- 2.4 - Les postes de peinture et d'hydrocarbures à *condition que ces installations soient liées à des garages-ateliers et que des dispositions particulières soient prises pour limiter les risques d'incendie et en éviter la propagation.*
- 2.5 - Les batteries de garages sur un seul niveau non liées à un projet de construction, à *condition que le terrain d'assiette soit inférieur à 500 m², ou destinées à compléter l'équipement en stationnement d'un ensemble immobilier déjà réalisé.*
- 2.6 - Les ouvrages et constructions techniques nécessaires au fonctionnement des services publics *sous réserve d'une intégration satisfaisante* (bassin de rétention, transformateur E.D.F., etc.).
- 2.7 - Les installations destinées à des activités sportives et culturelles et comportant éventuellement des abris fixes ou mobiles *si elles sont compatibles avec le caractère des lieux.*

- 2.8 - Les nouvelles constructions à usage d'habitation collective *si elles intègrent des locaux d'une surface suffisante pour le stockage des conteneurs d'ordures ménagères.*
- 2.9 - Les travaux d'extension ou d'aménagement sur les bâtiments faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L. 123-1 7° du Code de l'Urbanisme peuvent être autorisés *s'ils sont conçus dans le sens d'une préservation des caractéristiques esthétiques ou historiques desdits bâtiments, ou lorsqu'ils sont nécessaires pour assurer la sécurité des usagers ou la salubrité des locaux.*
- 2.10 - Au sein des périmètres de précaution inconstructibles identifiés aux documents graphiques à proximité des secteurs de présomption d'existence de cavités souterraines, *toute demande de permis de construire est subordonnée aux conclusions d'une étude de sol, réalisée par le pétitionnaire et jointe à la demande, permettant de lever l'inconstructibilité sur le terrain concerné par la demande de permis de construire.*

3 - Dispositions particulières au secteur UAc :

- Le stationnement des caravanes et l'installation de chapiteaux liés à une manifestation publique temporaire.
- Les équipements publics quelle que soit leur nature.
- Les constructions et dépôts nécessaires au fonctionnement du service public et commercial ferroviaire ou aux besoins du personnel S.N.C.F. (restauration de l'entreprise, salles de réunions, etc.).
- Les logements nouveaux pour les personnes dont la présence continue est nécessaire à proximité des installations admises.

SECTION 2 - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL**ARTICLE UA3 - DESSERTE ET ACCES AUX VOIES PUBLIQUES****1 - Dispositions concernant les accès :**

- 1.1 - Pour être constructible, un terrain doit avoir un accès pour véhicule automobile à une voie publique ou privée soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur terrain voisin ou éventuellement obtenu par application de l'article 682 du Code Civil.
- 1.2 - Chaque terrain ne peut disposer que d'un seul accès charretier. Cependant, un accès supplémentaire est autorisé lorsque le total des places de stationnement à établir sur ledit terrain est supérieur à 50. Des accès complémentaires peuvent être autorisés si la nature ou l'importance du programme le justifie, sous réserve de ne pas apporter de gêne particulière sur la voie publique.
- 1.3 - La disposition et l'aménagement des accès doivent assurer la sécurité des usagers conformément à l'article R. 111-4 du Code de l'Urbanisme.

2 - Dispositions concernant la voirie :

- 2.1 - Les caractéristiques des voies doivent permettre de satisfaire aux règles minimales de desserte, notamment pour la défense contre l'incendie, la protection civile et le brancardage.
- 2.2 - La longueur des voies en impasse, hormis celles existantes, ne peut pas excéder 80 m pour une largeur inférieure ou égale à 6 m et 150 m pour une largeur supérieure.
- 2.3 - Lorsque la nature ou l'importance du projet l'exige, les voies en impasse doivent comporter une ou plusieurs surlargeurs (principalement dans leur partie terminale) pour permettre aux véhicules de faire aisément demi-tour.

ARTICLE UA4 - DESSERTE PAR LES RESEAUX**1 - Alimentation en eau :**

Toute construction ou installation nouvelle est tenue d'être raccordée au réseau public de distribution d'eau dans les conditions imposées par le règlement du service des eaux et, le cas échéant, celui du service de prévention contre l'incendie.

2 Assainissement :

Majoritairement, cette zone est desservie en système unitaire. Toutefois, quelques îlots situés aux abords du milieu maritime et portuaire sont en système Séparatif : la Résidence de France, le Volcan (espace Oscar Niemeyer), le Centre de Commerce International.

- 2.1 - Secteur Unitaire :
Les eaux usées et pluviales devront être raccordées par des canalisations souterraines au réseau collectif d'assainissement, conformément au règlement d'assainissement.
- 2.2 - Secteurs situés aux abords du milieu maritime et portuaire :
Dans certain cas et après avis des services chargés de la police des eaux les eaux pluviales pourront après traitement être déversées dans le milieu naturel.
- 2.3 - Eaux usées industrielles : ces eaux sont renvoyées au réseau public, sous réserve que les caractéristiques de l'effluent rejeté et les conditions techniques du raccordement respectent la réglementation concernant ce type d'installation.

3 - Réseaux divers :

Les constructions sont raccordées en tant que de besoin aux réseaux de distribution d'électricité, de gaz, de télécommunications, de télédiffusion et de fluides divers, dans les conditions fixées par les services concernés. Ces branchements sont exigés en souterrain, ou masqués en façade sans survol du domaine public ou du domaine privé.

ARTICLE UA5 - CARACTERISTIQUE DES TERRAINS

Aucune disposition particulière n'est imposée.

ARTICLE UA6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

- 1 - Les constructions doivent être édifiées en ordre continu ou discontinu à l'alignement des voies existantes, à modifier ou à créer.
- 2 - Des implantations autres que celles prévues à l'alinéa ci-dessus peuvent être autorisées :
 - pour satisfaire à des exigences de requalification du paysage urbain,
 - en cas de discipline architecturale ou de composition urbaine particulière.

ARTICLE UA7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

- 1 - **Les constructions doivent être implantées sur une profondeur maximale de 17 m à partir de la limite constituant l'alignement.**
A l'intérieur de cette profondeur de 17 m, si la construction ne jouxte pas les limites latérales, elle doit respecter par rapport à celles-ci une distance minimale de 3 m.
- 2 - **Nonobstant les stipulations prévues à l'alinéa 1 ci-dessus :**
 - Dans le cas de façade pignon, des dispositions autres peuvent être autorisées.
 - Au-delà de cette profondeur de 17 m à partir de la limite constituant l'alignement, les constructions d'une hauteur inférieure ou égale à 4 m, ou à 6 m pour le résidentiel, sont admises, soit le long des limites séparatives, soit à une distance minimale de 3 m par rapport à celles-ci.
 - Pour les terrains supérieurs à 1 500 m², des constructions de même hauteur que celles définies ci-dessus peuvent être autorisées, au-delà de cette profondeur de 17 m à partir de la limite constituant l'alignement, si elles observent par rapport aux limites séparatives une distance minimale au moins égale à la moitié de leur hauteur et jamais inférieure à 3 m.
 - Les constructions qui ne s'implantent pas à l'alignement conformément aux dispositions de l'article UA6, alinéa 2 peuvent être édifiées soit en limite séparative, soit en respectant par rapport à celles-ci une distance minimale de 3 m.
- 3 - **Lorsque des constructions sont déjà implantées en limites séparatives sur les terrains limitrophes, les constructions projetées peuvent s'y adosser dans le profil existant.**
- 4 - **Dans le cas de constructions destinées à améliorer les bâtiments existants ou d'extensions, des dispositions autres peuvent être adoptées.**

ARTICLE UA8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MÊME PROPRIÉTÉ

Dans le cas de constructions non contiguës, les baies de pièces d'habitation ou d'activité de ces constructions doivent être séparées d'une distance au moins égale à 4 m.

ARTICLE UA9 - EMPRISE AU SOL

1 - Disposition commune à la zone UA et aux secteurs UAa et UAb : l'ensemble des projections au sol des divers niveaux des constructions ne doit pas excéder les pourcentages cumulés ci-après de la superficie du terrain :

- en-dessous de 1 000 m² : 100%
- entre 1 000 et 3 000 m² : 75%
- au-dessus de 3 000 m² : 60%

2 - Disposition particulière au secteur UAc : aucune disposition particulière n'est imposée.

3 - La superficie des constructions enterrées ou semi-enterrées n'est pas prise en compte pour l'application de présent article, à condition que la hauteur desdites constructions ne dépasse pas 3 m au-dessus du niveau de référence des terrains et que leur dalle de couverture soit aménagée en espace vert ou de détente.

4 - Il n'est pas prévu de prescription particulière concernant l'emprise au sol pour les équipements publics voués exclusivement au stationnement.

ARTICLE UA10 - HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

1 - Dispositions communes pour l'ensemble de la zone UA :

1.1 - Hauteur absolue :

- **Pour la zone UA et les secteurs UAa, UAb et UAc**, la hauteur de toute construction ne doit pas excéder 25 m.
- **Pour le secteur UA d**, la hauteur de toute construction ne doit pas excéder 27 m.
- Au-dessus de cette limite, seuls peuvent être édifiés des ouvrages indispensables ou de faible emprise tels que souche de cheminée et de ventilation, locaux techniques d'ascenseurs, garde-corps, cages d'escaliers, etc.

1.2 - Hauteur relative :

- La hauteur de toute construction, mesurée au niveau de l'acrotère ou de l'égout de toiture, non compris la hauteur du garde-corps dans le cas d'un étage en retrait, ne doit pas excéder 1,5 fois la plus petite distance horizontale séparant cette construction des alignements opposés.
- Dans le cas d'immeubles à toiture terrasse, la réalisation d'un étage en retrait respectant le prospect peut être autorisée.
- Dans le cas d'immeubles à toiture en pente, il n'est possible de construire au-dessus de l'égout du toit qu'un seul niveau aménagé.
- Pour l'îlot compris entre la place Jules Ferry et la rue Duplex, des adjonctions de dimension mesurée peuvent être édifiées sans respect de la présente règle à condition qu'elles soient destinées à un usage commun (exemple : cages d'escaliers et d'ascenseurs).

1.3 - Pour les voies dont la largeur est inférieure ou égale à 6 m :

- La hauteur de toute construction ne doit pas excéder 2 niveaux ou peut reconstituer la hauteur existante si une construction existe préalablement sur le terrain,
- Dans le cas d'immeubles à toiture terrasse, la réalisation d'un étage en retrait respectant le prospect peut être autorisée,

- Dans le cas d'immeubles à toiture en pente, il n'est possible de construire au-dessus de l'éégout du toit qu'un seul niveau aménagé.

1.4 - Lorsque la construction est éédifiée à l'angle de deux voies d'inégales largeurs, il est admis que, sur une longueur qui n'excède pas 25 m, le bâtiment éédifié sur la voie la plus étroite puisse avoir la même hauteur que celui situé sur la voie la plus large.

1.5 - Les hauteurs des constructions éédifiées à l'intérieur des îlots sont définies à l'article UA7.

1.6 - Lorsque le projet intéresse les voies (rues Duroc et Masséna) ou tronçons de voies (rues Lesueur et Michelet) ceinturant la prison, la hauteur des constructions présentant leur façade principale le long de ces voies ou tronçons de voies ne peut pas excéder R+2.

2 - Dispositions particulières au secteur UAa :

2.1 - La hauteur des constructions ne doit pas excéder 7 niveaux à partir du niveau de la voie.

2.2 - Afin de tenir compte des spécificités architecturales du centre reconstruit, des dispositions autres peuvent être appliquées.

2.3 - Sur la totalité de l'alignement nord de la rue Henry Génestal, la hauteur uniforme des immeubles à construire doit être de 20 m.

3 - Disposition particulière au secteur UAb :

La hauteur des constructions ne doit pas excéder 5 niveaux + combles à partir du niveau de la voie.

ARTICLE UA11 - ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS

Conformément à l'article R. 111-21 du code de l'urbanisme, la situation des constructions, leur architecture, leurs dimensions, leur aspect extérieur doivent être adaptés « au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales ».

Toute intervention sur le bâti et ses abords, dans les parties de la zone UA incluses dans le périmètre de la Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager instituée par arrêté préfectoral du 19 juillet 1995, doit avant tout respecter les dispositions de celle-ci.

1 - Architecture et intégration à l'environnement :

1.1 - Dispositions communes pour l'ensemble de la zone UA :

- D'une façon générale, les constructions doivent être conçues afin de permettre la meilleure intégration dans le site d'accueil et dans leur environnement bâti.
- Pour bien maîtriser l'impact de la future construction dans son environnement, le maître d'œuvre doit s'appuyer sur une analyse des architectures avoisinantes, de la structuration de la rue, etc., afin d'établir les règles minimales d'insertion du futur bâtiment, le choix d'une expression architecturale pouvant être ensuite varié.
- L'autorisation de construire peut être refusée pour des constructions ou installations ne présentant pas de cohérence dans la composition volumétrique, dans le jeu des volumes, dans l'emploi des matériaux, le rythme et les proportions des percements, la modénature ou la coloration des parements de façades et, si la composition de ces façades ne tient pas compte des modules du bâti existant et de leurs proportions.

1.2 - Dispositions particulières au secteur UAa :

- Les façades des bâtiments doivent présenter une unité de composition architecturale.
- En ce qui concerne les îlots définis de la façon suivante :
 - . îlots bordant de part et d'autre la rue de Paris,

- . îlots bordant de part et d'autre l'avenue Foch,
- . îlots bordant la place Charles de Gaulle, l'espace Oscar Niemeyer et la place Auguste Perret,
- . îlots dits de l'Hôtel de Ville,
- . îlots dits de la porte Océane,
- . îlots du front de mer sud,

les façades des bâtiments accompagnant les voies et places précitées doivent respecter entre elles une harmonie de composition, de structure et de tonalité.

Les autres bâtiments principaux inclus dans les îlots ci-dessus énumérés, doivent être étudiés en fonction d'une composition de plan masse et d'une volumétrie compatibles avec la composition Perret.

2 - Façades :

2.1 - Dans le cas d'un bâtiment présentant un linéaire de façade particulièrement important par rapport aux rythmes dominants de la rue, la composition de la façade doit reconstituer des séquences qui ne nuisent pas à l'organisation du bâti et à sa perception depuis l'espace public.

2.2 - Les murs pignons, mitoyens ou non, laissés à découvert ou à édifier, doivent être traités en harmonie avec les façades principales lorsqu'ils sont visibles d'une voie.

2.3 - *Modification de façades existantes :*

- ♦ Les constructions en brique de tradition havraise sont dans la mesure du possible conservées dans leur aspect d'origine.
- ♦ A l'occasion de la réhabilitation ou du ravalement d'une façade d'un immeuble ancien, la suppression des éléments décoratifs (moultures, corniches, bandeaux, pilastres, etc.) est interdite, sauf conditions particulières de dégradation.

Cas des percements :

- ♦ Les nouveaux percements doivent s'intégrer dans la composition de la façade existante. De même, la suppression de percements doit préserver la composition et l'harmonie de l'ensemble de la façade.
- ♦ Le remplacement de menuiseries traditionnelles par des menuiseries à dimensions normalisées, ou l'utilisation de celles-ci dans les nouveaux percements, doivent faire l'objet d'une étude particulière d'intégration.

2.4 - *Façades commerciales :*

- ♦ L'ouverture ou l'aménagement d'une vitrine en rez-de-chaussée doit être étudié en rapport avec l'ensemble de la façade.
- ♦ La création d'une vitrine d'un seul tenant, qui dépasse les limites séparatives d'immeubles, est interdite.
- ♦ En cas de changement d'usage, les nouvelles ouvertures doivent s'intégrer dans la composition d'ensemble de la façade existante.
- ♦ Les dimensions des enseignes doivent rester en rapport d'échelle avec le bâti qui les reçoit.

2.5 - *Traitement des angles de rues :*

Il peut être imposé que l'angle des immeubles à édifier au croisement de rues fasse l'objet d'une étude particulière.

3 - Toitures :

3.1 - Pour les toitures à deux versants, la pente du toit ne peut pas être supérieure à 60°. Dans le cas de toiture à la Mansard, la pente du brisis ne doit pas être inférieure à 70°.

3.2 - Les éléments fonctionnels de superstructure ainsi que les surfaces des terrasses doivent faire l'objet d'un traitement architectural ou végétalisé de qualité.

4 - Antennes :

Les antennes doivent être, dans la mesure du possible, communes pour un même bâtiment et placées à l'intérieur des constructions ou de façon à ne pas faire saillie du volume bâti.

Le cas échéant, elles doivent être intégrées par tous moyens adaptés de manière à en réduire l'impact, notamment lorsqu'elles sont vues depuis les voies ou les espaces publics, par exemple en observant un recul par rapport aux bords des toitures et des balcons.

5 - Encastrement des coffrets :

Dans le cas d'une nouvelle construction ou d'un ravalement de façade, les coffrets et câbles extérieurs nécessaires à la distribution et au fonctionnement des réseaux doivent être soit encastrés, soit intégrés en harmonie avec la façade du bâtiment ou du mur de clôture.

6 - Dispositions particulières aux édifices protégés :

- Tous les travaux exécutés sur un bâtiment faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L. 123-1.7° du Code de l'Urbanisme doivent être conçus en évitant toute dénaturation des caractéristiques constituant son intérêt esthétique ou historique.

- En outre, les projets situés à proximité immédiate de bâtiments ainsi protégés doivent être élaborés dans la perspective d'une mise en valeur de ce patrimoine.

ARTICLE UA12 - STATIONNEMENT

1 - Le stationnement doit être assuré en dehors des voies publiques.

2 - Il est exigé :

2.1 - **Pour l'habitat collectif**, 1,2 place de stationnement par logement construit.

Pour les logements locatifs financés par un prêt aidé de l'Etat, 1 place par logement maximum.

En cas de transformation ou d'amélioration de bâtiments affectés à des logements locatifs financés par un prêt aidé de l'Etat, y compris dans le cas où ces travaux s'accompagnent de la création de surface hors œuvre nette inférieure à 50% de la surface hors œuvre nette existante, aucune disposition particulière n'est imposée.

2.2 - **Pour les constructions à usage d'habitations individuelles**, 2 places de stationnement par logement, l'aire d'accès pouvant être considérée comme aire de stationnement si elle est de taille suffisante.

Pour les constructions à usage d'habitations individuelles de type « maisons de ville », 1 place par logement.

2.3 - **Pour les constructions à usage commercial** (y compris les restaurants) ou leurs extensions de plus de 100 m² de surface de vente, une place de stationnement par 25 m² de surface de vente (S.V.) suivant la formule :

$$\frac{(S.V. - 100)}{25} = \text{nombre de places.}$$

25

Cette norme est réduite de 50% dans un cercle de 500 mètres de rayon entre et à l'aplomb de la porte d'accès du bâtiment des Nouvelles Gares et de la surface de vente des constructions à usage commercial dans une partie de la zone UA et des secteurs UAa, UAc, conformément aux orientations du PDU.

2.4 - **Pour les constructions à usage de bureaux**, une place de stationnement pour 50 m² de surface de plancher hors œuvre nette.

2.5 - **Pour les établissements industriels ou artisanaux**, une place de stationnement pour 80 m² de surface hors œuvre nette de la construction.

Toutefois, dans le secteur UAc, le nombre d'emplacements pour le stationnement de véhicules peut être réduit sans être inférieur à une place pour 200 m² de surface hors œuvre nette si la densité d'occupation des locaux d'activité à construire doit être inférieure à un emploi par 25 m². A ces espaces à aménager pour le stationnement des véhicules de transport des personnes s'ajoutent les espaces à réserver pour le stationnement des camions et divers véhicules utilitaires.

- 2.6 - **Pour les constructions à usage d'hôtel**, une place de stationnement pour 2 chambres.
- 2.7 - **Pour les établissements hospitaliers et les cliniques**, une place de stationnement pour 50 m² de surface de plancher hors œuvre nette avec un minimum, en cas de création de lits, de une place pour 2 lits.
- 2.8 - **Pour les établissements d'enseignement**,
- établissement du 1^{er} degré : 1 place de stationnement par classe,
 - établissement du 2^{ème} degré : 2 places de stationnement par classe,
 - université : 1 place de stationnement pour 20 personnes (étudiants + personnel).
- 2.9 - **Pour les résidences personnes âgées**, une place de stationnement pour 5 lits.
- 2.10 - **Pour les équipements publics ou privés autres que ceux listés ci-dessus**, la norme applicable qui tient compte de la capacité d'accueil du public est la suivante :

Capacité d'accueil	Pour 100 m ² de S.H.O.N.
plus de 1 500 personnes	10 places
de 701 à 1 500 personnes	5 places
de 301 à 700 personnes	4 places
jusqu'à 300 personnes	3 places

La réduction de la norme de stationnement peut être admise, à titre exceptionnel, si le pétitionnaire fait preuve, compte tenu notamment de la nature des activités exercées, que ses besoins sont inférieurs à ceux qui résulteraient de l'application de la règle générale.

Cette norme est réduite de 50% dans un cercle de 500 mètres de rayon entre et à l'aplomb de la porte d'accès au bâtiment des Nouvelles Gares et la surface accessible au public des équipements, conformément aux orientations du PDU.

- 2.11 - **Pour les résidences étudiantes et les foyers de jeunes travailleurs, et l'habitat communautaire en général**, une place pour 4 logements.

3 - Il est exigé pour le stationnement des deux roues :

- 3.1 - Pour les immeubles collectifs d'habitation, 1 m² par logement sous forme de local commun accessible (pouvant aussi servir au rangement des poussettes et jouets d'enfants), sauf pour les logements disposant de garages individuels fermés.
- 3.2 - Pour les établissements recevant du public, les constructions à usage de bureaux et les locaux professionnels ou de service dépassant 300 m² de surface de plancher hors œuvre nette, un emplacement matérialisé par 50 m² de surface de plancher hors œuvre nette au-delà des 300 premiers m², et ce jusqu'à 1 000 m² de surface hors œuvre nette au-delà des 1 000 premiers m² de surface hors œuvre nette.
50% de ces places doivent être intégrées dans une aire équipée sous abri.
- 3.3 - Pour les établissements d'enseignement :
- 1^{er} degré : 1 place pour 10 élèves ;
 - 2^{ème} degré : 1 place pour 5 élèves ;
 - université : 1 place pour 15 élèves.

3.4 - Les normes définies au présent alinéa sont réduites de 50% dans un cercle de 500 mètres de rayon entre et à l'aplomb de la porte d'accès au bâtiment des Nouvelles Gares et la surface accessible au public des équipements, conformément aux orientations du PDU.

4 - Dans le cas de réaffectations :

- d'un logement en local commercial de moins de 100 m² de surface de vente dans les secteurs suivants repérés au sein du P.A.D.D. :
 - . hypercentre et centre élargi,
 - . centres de quartiers ;
- d'un local commercial en logement de moins de 100 m² de surface de vente en dehors de secteurs suivants repérés au sein du P.A.D.D. :
 - . hypercentre et centre élargi,
 - . centres de quartiers ;
- d'un local commercial en services de moins de 100 m² de surface de vente sur l'ensemble de la zone UA ;
il n'est pas exigé de place de stationnement.

5 - Dans le cas de transformations de combles en logement et de réhabilitation d'éléments de paysage identifiés au titre de l'article L. 123-1 7° du Code de l'Urbanisme, il n'est pas exigé de nouvelles places de stationnement.

Cette disposition n'est pas applicable aux surfaces commerciales.

6 - Le nombre de places de stationnement (véhicules motorisés et deux roues) peut éventuellement être réduit en fonction des complémentarités observées entre les différentes fonctions. Une étude particulière doit alors être faite préalablement à l'implantation de ces établissements.

Toutefois, la réduction du nombre de places de stationnement ne peut être supérieure à 20% du nombre de places découlant des règles précédentes.

7 - Dans le cas de changement d'affectation, le nombre d'emplacements exigé est obtenu en déduisant le nombre d'emplacements exigibles pour le précédent mode d'occupation (qu'ils aient été réalisés ou non) du nombre exigible pour les nouveaux locaux.

8 - Au-delà de 20 places de stationnement, au moins 50% des places de stationnement doivent être intégrées dans le volume de la construction ou d'une construction annexe, ou enterrées, ou semi-enterrées et couvertes, sauf pour les établissements à fréquentation périodique (stade, salle de concert, lieux de culte, etc.), ou pour les aires de stationnement publiques ou nécessaires au stationnement des véhicules de transport public, selon la formule suivante :

$$\text{nombre de places intégrées ou enterrées} = \frac{\text{nombres de places totales} - 20}{2}$$

ou semi-enterrées

9 - Dans le cas d'une impossibilité technique d'aménager sur le terrain de l'opération ou sur un terrain situé dans l'environnement immédiat du terrain d'assiette du projet le nombre de places nécessaires au stationnement, le constructeur peut s'affranchir de ces obligations :

- par l'acquisition de ces places dans un parc privé existant ou en cours de réalisation,
- par l'obtention d'une concession à long terme dans un parc public de stationnement, existant ou en cours de réalisation,
- ou par le versement d'une participation compensatrice dans les conditions prévues à l'article L. 421-3 du Code de l'Urbanisme.

ARTICLE UA13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS, ESPACES BOISES CLASSES

1 - Sur les terrains de plus de 2 000 m², les surfaces libres, y compris les délaissés des aires de stationnement, doivent représenter au moins 10% de la surface de plancher hors œuvre nette et être aménagées en espaces verts ou aires de détente.

Les surfaces des dalles de couverture des constructions aménagées en espaces verts ou aires de détente sont prises en compte dans le calcul des surfaces libres *sous réserve* que la couche de terre végétale soit d'au moins 60 cm d'épaisseur et qu'elles soient directement accessibles.

- 2 - Pour les terrains :**
- compris entre les rues Dicquemare, Louis Brindeau, Bernardin de Saint-Pierre et Voltaire,
 - bordant la rue Jules Siegfried entre le rue Fontenelle et la place Léon Meyer,
- il n'est pas prévu de prescription particulière concernant les espaces libres.
- 2 - Autour des aires de stationnement de plus de 500 m², qu'elles soient publiques ou privées, doivent être aménagés des écrans végétaux plantés d'arbres. Elles doivent être divisées par des rangées d'arbres ou de haies vives afin tout à la fois d'en améliorer l'aspect et d'en réduire les nuisances.**
- 3 - Lorsque des haies végétales ou arborées sont plantées, elles le sont de préférence avec des essences feuillues (ex : charmillie, cornouillers, saules, sorbaria, spirées, tamaris, viornes, etc.) en évitant les végétaux à feuillage pourpre ou panaché et les conifères (sauf l'if).
Dans les secteurs UAa et UAb particulièrement, la plantation de végétaux à connotation maritime et d'arbres à effet de feuillages marquants (ex : chênes des marais, frênes, saules blancs, tulipiers de Virginie, etc.) est encouragée.**
- 4 - Pour les éléments de paysage à protéger ou à mettre en valeur au titre de l'article L. 123-1 7° du Code de l'Urbanisme et repérés aux documents graphiques, les travaux ne doivent pas compromettre le caractère ou l'entretien de ces espaces.
S'ils sont plantés, la suppression partielle de ces espaces ou des plantations doit être compensée par des plantations de qualité équivalente.**
- 5 - Les Espaces Boisés Classés à conserver, à protéger ou à créer, inscrits aux documents graphiques, sont soumis aux dispositions des articles L. 130-1 et suivants et R. 130-1 et suivants du Code de l'Urbanisme.**

SECTION 3 - POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL**ARTICLE UA14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL**

1 - Disposition particulière à la zone UA et au secteur UA_c, le COS est fixé à 2,5.

1.1- Lorsque l'application des articles UA6 à UA10 rend possible l'édification d'une surface hors œuvre nette supérieure à celle obtenue par le C.O.S., le C.O.S. est autorisé jusqu'à 3,5 pour les constructions à édifier :

- sur des terrains de moins de 2 000 m² à l'angle de deux voies,
- entre deux voies distantes de moins de 15 m,
- sur des terrains situés entre deux terrains déjà bâtis, et à condition que les constructions à édifier soient implantées à l'alignement en vertu des articles UA6 et UA7,
- pour permettre le respect d'une discipline architecturale.

1.2- Nonobstant les dispositions de l'alinéa 1.1, sur des terrains situés entre deux terrains déjà bâtis, et à condition que les constructions soient implantées à l'alignement en vertu des articles UA6 et UA7 et afin de respecter une discipline architecturale, le dépassement du C.O.S. fixé au présent article est autorisé pour atteindre l'épannelage du bâti avoisinant dans la limite des règles fixées à l'article UA10.

2 - Disposition particulière aux secteurs UA_a et UA_b, le coefficient d'occupation du sol applicable à ces secteurs est fixé à 3,5.

3 - Le C.O.S. ne s'applique pas pour les constructions édifiées sur les îlots suivants :

- îlot compris entre la rue Dicquemare et la place des Halles Centrales,
- îlot compris entre la rue Louis Brindeau et la place des Halles Centrales,
- îlot compris entre la place du Chillou et la place Jules Ferry,
- îlot compris entre la place Jules Ferry et la rue Duplex.

4 - Le C.O.S. ne s'applique pas aux équipements publics ou privés à usage scolaire, sanitaire ou social préexistants.

LE HAVRE

Z.P.P.A.U.P. CENTRE RECONSTRUIT

1

RAPPORT DE PRESENTATION

VILLE DU HAVRE
DIVISION AMENAGEMENT ET URBANISME

ALAIN BROCARD ET JEAN-ALAIN PATRY
ARCHITECTES - URBANISTES

ATELIER 86 - 37, RUE LINNE - 75005 PARIS
TEL. (1) 47.07.83.24 - FAX. (1) 47.07.24.38

Ce document constitue le premier volet de l'étude de Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et du Paysage du Centre Reconstitué du Havre. Il est accompagné du règlement et du cahier de recommandations.

Ce présent rapport de présentation comprend une introduction suivie de quatre parties :

PREAMBULE

A - LA Z.P.P.A.U.P., COMPOSANTE DU PROJET URBAIN DE LA VILLE

- 1 • RECONSTRUCTION ET CENTRALITE COMMERCIALE.
- 2 • RECONSTRUCTION ET FONCTION RESIDENTIELLE.
- 3 • RECONSTRUCTION ET QUALITE ENVIRONNEMENTALE.
- 4 • RECONSTRUCTION ET IDENTITE CULTURELLE.

B - ORIGINES ET REALISATION DE LA RECONSTRUCTION

- 1 • LES ORIGINES DE L'ECOLE PERRET.
- 2 • LES ETAPES DE LA RECONSTRUCTION.

C - ESPACE ET BATI DE LA VILLE RECONSTRUITE

- 1 • LES GRANDS AXES ET LES ESPACES MAJEURS.
- 2 • LES PRINCIPES DU CLASSICISME STRUCTUREL.

D - ANNEXES

- 1 • LE HAVRE DEPUIS SA FONDATION.
- 2 • LE PLAN PERRET : LES HUIT PRINCIPES.
- 3 • HISTORIQUE DE LA RECONSTRUCTION.
- 4 • TYPOLOGIE DES ILOTS.
- 5 • PERIMETRE Z.P.P.A.U.P.
- 6 • LOCALISATION DES SITES PERIPHERIQUES.
- 7 • PLAN DES HAUTEURS.
- 8 • SOURCES

PREAMBULE

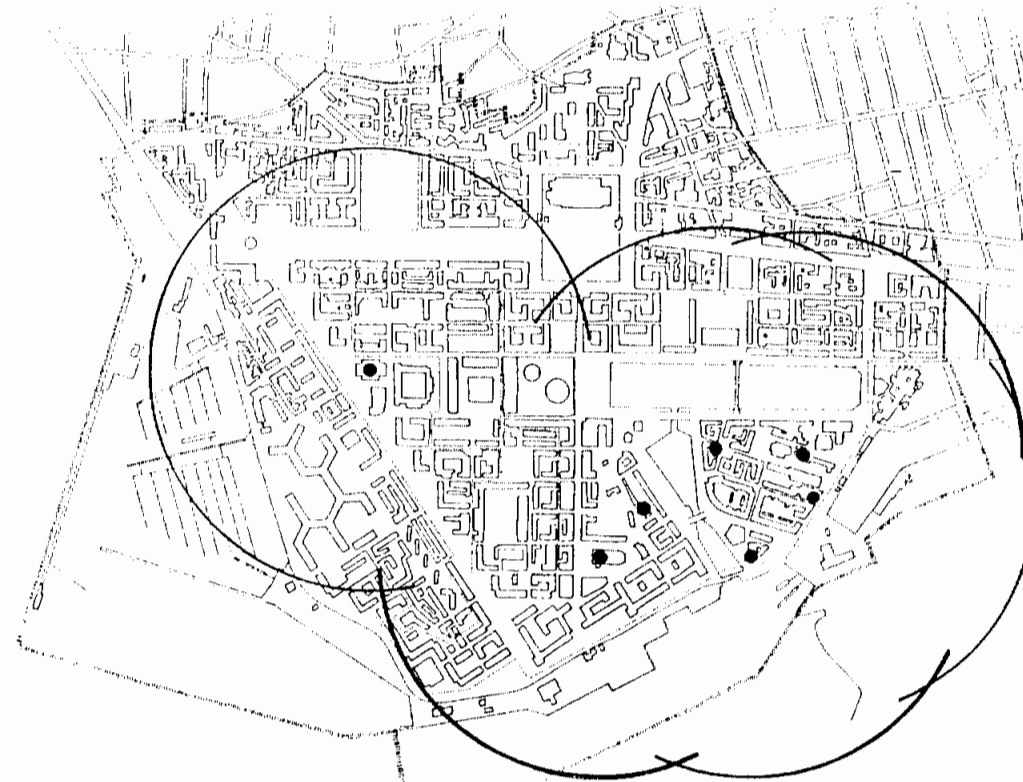
1 - QU'EST-CE QU'UNE ZONE DE PROTECTION DU PATRIMOINE ARCHITECTURAL, URBAIN ET DU PAYSAGE ?

Information extraites du "Guide de la Protection des espaces naturels et urbains". La documentation française - Avril 1991.

Il s'agit de documents contractuels entre l'Etat et les communes concernées. Les ZPPAUP sont une création de la loi du 7 Janvier 1983.

La ZPPAUP est censée aborder et apporter une solution à l'ensemble des questions de protection et de mise en valeur urbaines du patrimoine. En conséquence, cette procédure remplace les anciennes zones de protection instituées par la loi du 2 Mai 1930 et l'institution d'une ZPPAU suspend sur son son périmètre les effets des "abords" des monuments historiques ainsi que des sites inscrits. Pour le Havre, ces cercles de 500 mètres sont représentés sur la carte ci-annexée.

PLAN DE LOCALISATION DES EDIFICES CLASSES ET DES PERIMETRES DE PROTECTION INSTAURES PAR LA LOI DU 2 MAI 1930, REMPLACES PAR LE PERIMETRE DE ZPPAUP.



LEGENDE :

- Édifices classés.
- Périmètre de 500 m.
- ⋯ Périmètre de la Z.P.P.A.U.P.

La ZPPAUP vient en complément des outils réglementaires de planification et de gestion des espaces de droit commun : cartes communales et Plans d'Occupation des Sols.

Elle permet d'identifier le patrimoine architectural et, plus largement, urbain de la commune, c'est-à-dire les espaces publics et les espaces paysagers liés à un ensemble bâti ou fortement architecturés.

La ZPPAUP déterminant un périmètre de protection peut comporter sur l'ensemble du territoire de la Commune plusieurs zones géographiquement distinctes.

Le dossier de la ZPPAUP qui fait l'objet de l'arrêté d'approbation comprend un rapport de présentation, un règlement et un cahier de recommandations.

Aucune modification de l'aspect extérieur des immeubles nus ou bâtis situés à l'intérieur d'une ZPPAUP : transformation, construction nouvelle, démolition, déboisement ... ne peut être effectuée sans l'accord de l'architecte des Bâtiments de France qui vérifie la conformité du projet avec les dispositions de la ZPPAUP à l'occasion de l'instruction des Déclarations de travaux et des Permis de Construire par la Ville du Havre.

2 • OBJECTIFS DE LA CREATION D'UNE ZPPAUP AU HAVRE

Le périmètre

Le Centre Reconstitué du Havre et les quartiers concernés par le périmètre de la ZPPAUP représentent 150 ha de rues et bâtiments. Une zone de protection élargie inclue les surfaces maritimes et portuaires dans un souci de cohérence et de protection visuelle pour d'éventuelles constructions portuaires utilitaires ou de loisir.

La Reconstruction à proprement parler est localisée dans le grand triangle central et autour des grands axes qui le dessinent, Avenue Foch, Boulevard François 1er, quais du Front de Mer Sud et de Saint-François.

Il est facile de distinguer les immeubles de l'Après-Guerre ou les bâtiments antérieurs à la Reconstruction et de qualité architecturale mais dans un souci de protection visuelle, le périmètre a été élargi à quelques franges significatives du fait qu'elles intègrent quelques immeubles d'intérêt, récents ou anciens, et parce qu'elles constituent la transition visuelle d'avec les autres quartiers.

C'est ainsi que les alentours du Boulevard de Strasbourg, depuis le quai Georges V et le quai Colbert au Sud jusqu'à la rue Jules Levesne au Nord, ont été inclus dans le périmètre. C'est dans ce quartier qu'on trouve le plus d'immeubles du 19e et 20e siècle tels que le Palais de Justice ou la Poste dont la conservation à l'identique est proposée.

Le périmètre s'écarte au Nord (rue du Maréchal Gallieni) pour intégrer le début de l'Avenue René Coty, le quartier Saint-Michel, le bas du talus de la côte des Gobelins, les immeubles en brique au Nord du Square Saint-Roch, prenant comme limite Nord-Ouest la rue Frédérique Lemaître et les bâtiments qui la bordent.

Qui prescrire, que recommander ?

Dans les pages qui suivent, on verra comment la Reconstruction a été dirigée, quelles en sont les caractéristiques et l'histoire. Le recensement des édifices, la considération de leur typologie, l'évocation de leur différences, le succès des principes mis en œuvre, leurs avatars, se sont dégagés au cours de l'étude et ont renforcé la conviction des membres du Groupe de travail confortés par le Groupe de pilotage qu'il fallait certes préserver le Patrimoine du Centre du Havre, mais qu'on ne pouvait appliquer la règle de protection avec la même rigueur sur l'ensemble du périmètre. C'est ainsi qu'ont été distinguées deux zones.

Zone 1 : Elle recouvre les espaces majeurs, les grands axes et les ensembles de bâtiments significatifs du classicisme structurel. Dans les espaces ainsi délimités on verra que le règlement et les recommandations sont stricts et visent à sauvegarder l'esprit et la matérialisation de l'architecture d'Auguste Perret. Les modifications seront soumises à un contrôle rigoureux et encore ne seront-elles acceptées que si elles sont formulées dans la concertation et dans le cadre d'un projet global. Plus concrètement, selon ce qui est figuré sur le "plan de Protection et d'Evolution", on ne pourra en rien modifier certains bâtiments et si des extensions, surélévations et modifications de façades sont proposées, elles devront concerner soit un îlot complet, soit les deux rives d'une rue et seront jugées selon la perception d'un ensemble urbain.

Zone 2 : Elle concerne les franges du Centre Reconstitué, situées en interface avec les tissus urbains contigus, ainsi que les parties centrales intégrées au dispositif urbain voulu par Perret mais dont l'intérêt architectural ne nécessite pas la préservation intégrale. Il s'agit aussi de l'espace intermédiaire situé autour des Halles Centrales et du Lycée Porte Océane. Les règles y sont moins strictes, mais les recommandations sont toujours valables ; et en tout cas, la préservation des édifices classés ou recensés demeure la règle.

D'une façon générale, la ZPPAUP, créée sur le Centre Reconstitué du Havre, poursuit un double objectif :

- codifier et donner un support réglementaire aux pratiques des prescriptions architecturales déjà appliquées dans le cadre de l'instruction des Permis de Construire et Déclarations de travaux (ravalements, implantations commerciales, changement d'affectation de rez-de-chaussée),
- préfigurer et maîtriser les évolutions possibles de certains éléments du Patrimoine (greffes, densification, restructurations), ainsi que des espaces publics du Centre Reconstitué pour répondre aux orientations du projet urbain de la Ville.

**A - LA Z.P.P.A.U.P.,
COMPOSANTE DU PROJET
URBAIN DE LA VILLE :**

Faire connaître et reconnaître le **patrimoine Perret**, le protéger et le valoriser tout en préfigurant son évolution, prolonger sa modernité pour transformer ce qui demeure encore trop souvent perçu comme un handicap en un atout de développement pour la Ville, tels sont les enjeux de la Z.P.P.A.U.P. mise en œuvre sur le centre reconstruit du Havre.

Ces enjeux sont également ceux du Projet urbain, tant il est vrai que c'est bien sur ce secteur de la Ville, qui en focalise l'image référente, qu'il convient de renforcer l'attractivité de la ville-centre à l'échelle du territoire du Grand Havre, tant sur le plan économique, qu'environnemental et culturel.

Cet objectif correspond en outre à l'opportunité de fédérer une stratégie globale de réintervention sur la ville basse, puisque ce centre-ville reconstruit constitue, du fait même de sa position paradoxalement excentrée, la plaque tournante des grands projets de métropolisation de l'agglomération :

- La recomposition de la façade maritime de la ville comme support d'un redéploiement de sa fonction touristique, tant au niveau des loisirs balnéaires que de la plaisance,
- Le réinvestissement de l'ancien site portuaire, avec notamment la création d'un pôle économique tertiaire à vocation internationale, en relation avec le futur Centre d'Echanges d'Agglomération,
- La redynamisation des quartiers anciens centraux, secteur d'opportunité pour le confortement de la fonction résidentielle en ville basse, en prise sur le développement universitaire,
- La réalisation d'un Centre Commercial d'Agglomération, offrant un niveau de services en rapport avec les attentes du territoire Grand-Havre.

On voit donc comment le secteur de la reconstruction constitue, de par l'image forte qu'il imprime à la Ville, et à travers ce rôle d'articulation de l'ensemble du projet urbain, un territoire d'enjeu particulièrement déterminant dans la mise en œuvre du concept **Ville Maritime Internationale**, développé dans le rapport de présentation du nouveau Plan d'Occupation des Sols.

1 • RECONSTRUCTION ET CENTRALITE COMMERCIALE.

Le classicisme structurel de la reconstruction compose au Havre le support urbain des fonctions centrales de la Ville, et notamment de sa centralité commerciale.

Celle-ci se concentre autour de deux pôles, Halles Centrales au Sud et Thiers / René Coty, site de la prochaine implantation du CCA au Nord, définissant l'axe de l'hypercentre susceptible d'accroître l'attractivité de ce centre-ville commerçant au niveau métropolitain ; la nécessaire dynamisation de ce secteur est donc indissociable de la valorisation du patrimoine Perret.

Sur le plan commercial proprement dit, la diversification des activités ainsi que l'arrivée, dans le cadre de l'opération du CCA, d'enseignes nationales incontournables pour une agglomération telle que celle du Havre, vont permettre de désigner cet hypercentre comme un lieu privilégié pour la consommation à l'échelle du Territoire du Grand Havre.

Cet enjeu est d'autant plus important qu'il s'agit également de rééquilibrer ainsi le fonctionnement du centre-ville avec les pôles commerciaux périphériques existants (Mont-Gaillard, Lézarde) ou en voie de réalisation (Gonfreville-l'Orcher). Il est donc essentiel que le cadre urbain de la reconstruction apparaisse clairement comme la valeur ajoutée à cette pratique commerciale renouvelée.

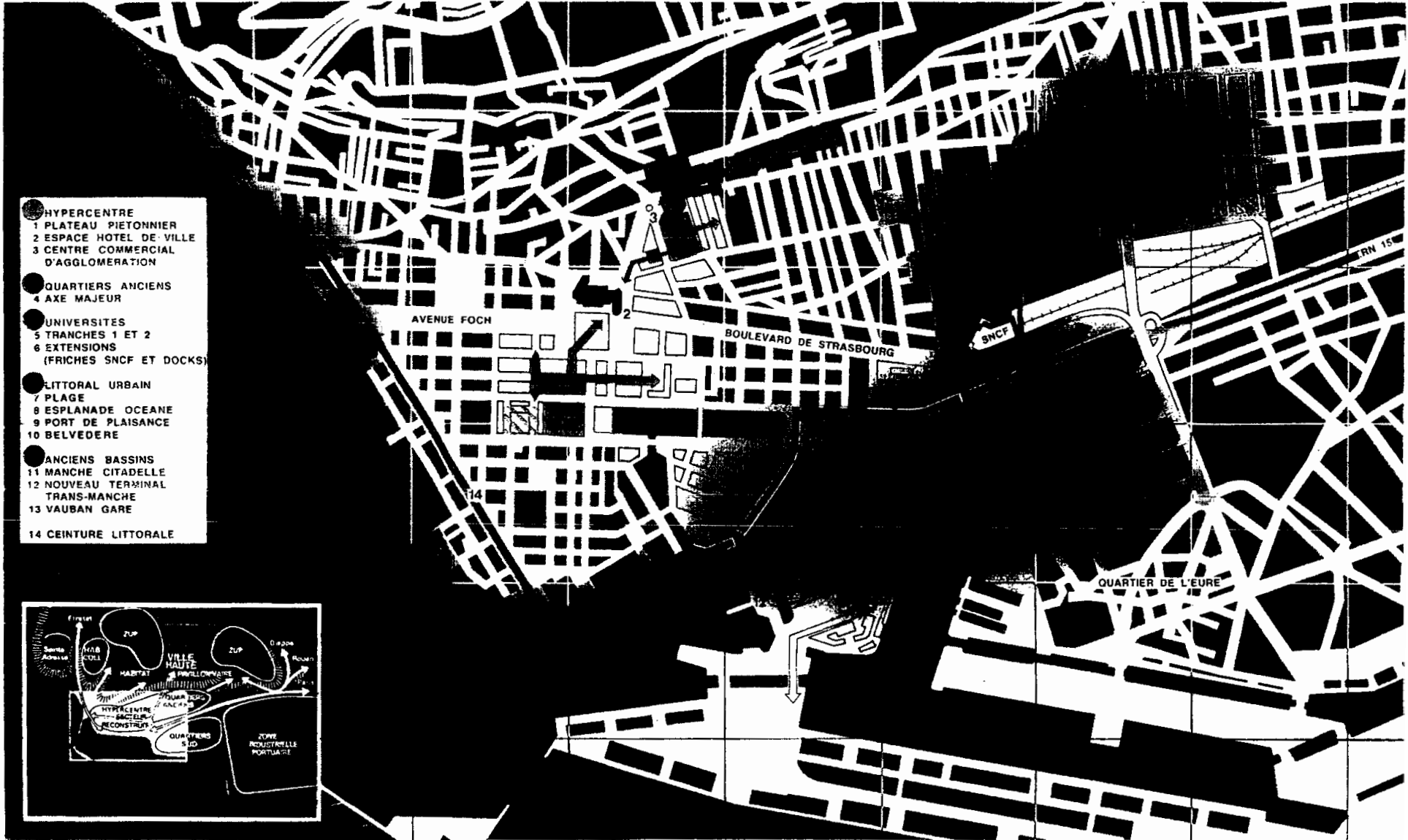
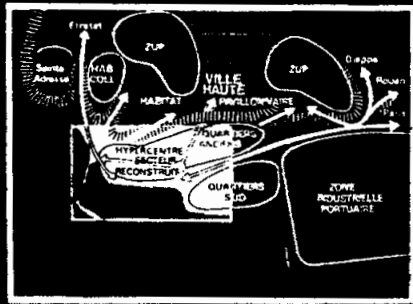
La qualité architecturale et la forte cohérence du patrimoine reconstruit, les possibilités de parcours et de mises en scène urbaines, les opportunités d'adaptations d'usages qu'offrent ses espaces, sont autant d'éléments susceptibles de favoriser le développement de la fonction commerciale autour de l'axe Halles / René Coty.

Son centre de gravité, la place de l'Hôtel de Ville, lieu de connexion des futurs transports en commun, constitue également le point d'orgue de la composition urbaine du centre-ville ; l'équipement qui achève le réaménagement de sa partie Est assure notamment la continuité du parcours commercial d'hypercentre en direction du CCA.

Le maillage hippodamien de la reconstruction, qui répond fonctionnellement aux exigences circulatoires d'une ville moderne, peut également permettre de conforter l'usage piétonnier afin de fédérer les différents sous-ensembles du centre-ville, et constituer à terme un circuit commercial intégré.

C'est ainsi que le périmètre du plateau piétonnier, dont l'expérience a démontré toutes les potentialités d'évolution de l'espace Perret, est appelé à s'étendre au secteur des Halles et à la partie Est de la rue Victor Hugo, franchissant la rue de Paris jusqu'à la Place du Chillou (cette dernière extension impliquant la réflexion sur l'opportunité du quatrième parking du centre-ville, avec le réaménagement de la place Jules Ferry).

- HYPERCENTRE
 - 1 PLATEAU PIETONNIER
 - 2 ESPACE HOTEL DE VILLE
 - 3 CENTRE COMMERCIAL D'AGGLOMERATION
- QUARTIERS ANCIENS
 - 4 AXE MAJEUR
- UNIVERSITES
 - 5 TRANCHES 1 ET 2
 - 6 EXTENSIONS (FRICHES SNCF ET DOCKS)
- LITTORAL URBAIN
 - 7 PLAGE
 - 8 ESPLANADE OCEANE
 - 9 PORT DE PLAISANCE
 - 10 BELVEDERE
- ANCIENS BASSINS
 - 11 MANCHE CITADELLE
 - 12 NOUVEAU TERMINAL TRANS-MANCHE
 - 13 VAUBAN GARE
- 14 CEINTURE LITTORALE



L'objectif est ensuite de diffuser cette dynamique commerciale à l'ensemble des quartiers périphériques de l'hypercentre, afin de prolonger par réinterventions successives, les effets en retour de cette nouvelle fréquentation du centre-ville :

- Au Sud, la revitalisation de la rue de Paris implique le retraitement de la traversée de la place du Général De Gaulle et de l'Espace Niemeyer, ainsi que la requalification attractive de son débouché maritime (réaménagement de la place Notre Dame et du front de mer Sud),
- Au Nord, le remodelage de l'axe Coty limitant le transit circulaire au profit de l'usage piétonnier et du transport en commun, viendra renforcer la relation avec les quartiers anciens et le pôle commercial du Rond-Point.

La valorisation et la maîtrise de l'évolution de la ville reconstruite constituent donc bien deux enjeux complémentaires essentiels au cœur de la problématique du développement commercial de l'agglomération.

2. RECONSTRUCTION ET FONCTION RESIDENTIELLE.

A l'origine, cette reconstruction, par sa qualité même, a provoqué une forte différenciation de la valeur locative du parc résidentiel de l'époque, et contribué pour une part à l'éviction de certaines couches de population du Centre Ville.

Le développement démographique s'est effectué ailleurs, et notamment sur la Ville Haute, où a été réalisé l'essentiel de l'habitat social qui a pris dès les années 60 le relais de la Reconstruction.

Pendant ce temps, le Centre Reconstitué voyait sa population vieillir et sa sous-occupation s'accroître jusqu'à une période récente, en même temps qu'il perdait aux yeux de bon nombre de Havrais sa valeur d'espace résidentiel.

Situation d'autant plus paradoxale que ses qualités d'habitabilité n'ont rien à envier au patrimoine plus récent, et que de surcroît, cette architecture de structure offre des possibilités de recomposition interne peu fréquentes dans les réalisations immobilières actuelles.

De plus, des possibilités de densification nombreuses existent soit par greffes, surélévations, ou constructions nouvelles sur des espaces dès à présent disponibles ou libérales à moyen terme.

Enfin, la trame viaire offre des possibilités de développement des usages qui permettraient, dans une conception de macro-îlots regroupant deux, trois ou quatre îlots de base de la Reconstruction, d'attribuer aux espaces publics inclus dans ces macro-îlots des fonctions nouvelles confortant la qualité résidentielle des espaces de prolongements de l'habitat : dessertes internes, espaces verts plantés, cours urbaines.

Toutes ces potentialités doivent contribuer au renouveau de la fonction résidentielle de ce secteur de la ville et pour une part non négligeable à la politique de rééquilibrage démographique Ville Haute / Ville Basse.

3 • RECONSTRUCTION ET QUALITE ENVIRONNEMENTALE.

Si "la Ville d'Art Monumental", annoncée par la Presse au début de la Reconstruction a bien été réalisée mais n'a pas conquis d'emblée ses habitants, on peut légitimement penser qu'aujourd'hui, la nécessaire période d'assimilation d'une aussi radicale métamorphose du cadre de vie des Havrais arrive à son terme, et qu'une ère nouvelle s'ouvre ; celle d'une renaissance faisant converger les ambitions affichées pour le devenir du HAVRE - "Ville Maritime Internationale" - "Métropole de l'Estuaire" - "Porte de l'Europe" - avec la reconnaissance et la valorisation d'un patrimoine architectural et urbain à leur mesure.

L'espace public et privé de ce Centre Reconstituit, largement dimensionné, permet à la fois de répondre aux évolutions des fonctions urbaines d'une ville moderne, et au-delà, de participer à la mise en œuvre d'un des principaux composants environnementaux du projet urbain : **"le Plan Vert"**.

C'est ainsi qu'un certain nombre d'espaces majeurs préfigurent déjà cette armature paysagère dans la ville reconstruite :

- Il s'agit tout d'abord de l'axe Gare / Porte Océane / Saint-Adresse, mettant en relation
 - le Boulevard de Strasbourg où le végétal d'accompagnement peut se développer sur quelques espaces adjacents comme la place du Général Archinard,
 - l'ensemble Place de l'Hôtel de Ville, Avenue Foch, Square Saint-Roch, qui peut évoluer vers un concept de grand parc de centre-ville (dans l'esprit d'un Central-Park), en réduisant le transit automobile au profit d'un transport en commun en site propre compatible avec le caractère de ce parc,
 - l'espace vert réalisé dans le cadre du réaménagement du littoral urbain.
- Il s'agit ensuite du Boulevard François 1er, dont le nouveau dispositif circulatoire offre la possibilité de constituer, sur sa rive Est, un mail végétal continu se prolongeant jusqu'au pied des immeubles.
- Il s'agit enfin du front de mer Sud et des espaces d'accompagnement des bassins anciens centraux, dont l'aménagement comportera la création d'espaces verts diversifiés.

L'organisation hiérarchisée de la trame viaire, tout en favorisant un écoulement plus fluide de la circulation automobile, peut par ailleurs permettre d'ouvrir certaines voies secondaires à des différents usages venant prolonger le fonctionnement des espaces internes des îlots.

Ces voies secondaires seraient plantées et considérées comme réseau de desserte interne, ou cours urbaines de macro-îlots, définies précédemment.

Il convient d'ajouter à ce second réseau de composition du Plan Vert, différentes places, cours d'écoles et espaces d'accompagnement, actuellement trop minéraux, qui pourraient être partiellement végétalisés afin de participer à cette requalification paysagère du Centre Reconstituit.

4 • RECONSTRUCTION ET IDENTITE CULTURELLE.

L'existence d'une identité culturelle, reposant sur la reconnaissance et le sentiment d'appartenance à une entité urbaine, n'est pas encore aujourd'hui une réalité clairement établie pour l'ensemble de la communauté havraise.

On doit en revanche constater que le positionnement des Havrais "de souche" aussi bien que des "horsains" par rapport à l'image référente de leur ville, est une réalité forte qui traverse les différentes identités culturelles de la Société.

Il est donc évident que toute politique visant à favoriser l'appropriation du patrimoine urbain à travers sa protection et sa valorisation, contribue dans le même temps à faire émerger cette identité culturelle commune.

Différentes actions telles que le repérage de parcours architecturaux balisés, la mise en scène nocturne de l'architecture de la Reconstruction dans le cadre d'un **Schéma Directeur Lumière**, participent directement à cette redécouverte du patrimoine.

Il s'agit également d'affirmer la permanence de la modernité de la ville, symbole de l'esprit pionnier ayant présidé à sa création, modernité renouvelée au fil de son histoire, modernité aujourd'hui révélée dans l'imbrication spatiale des deux villes-neuves, celle de la Renaissance et celle de la Reconstruction.

Ce concept doit notamment orienter l'aménagement des anciens bassins centraux, espace de référence historique à l'interface des deux premiers quartiers de la fondation du Havre, Notre-Dame et Saint-François.

Point de rencontre entre le centre-ville et le pôle maritime et touristique du bassin de la Manche, cette interface doit devenir point de rencontre des Havrais avec leur histoire.

C'est ainsi que l'aménagement du nouveau Terminal Ferries et la revitalisation de l'activité de la pêche autour du bassin de la Manche, sont à mettre en relation avec la perspective d'une réaffectation des anciens bassins dans le fonctionnement du centre-ville.

La prochaine réalisation d'une porte de marée, qui offrira de nouvelles possibilités d'animation telles que regroupement de vieux gréments, stationnement de bateaux à usages commerciaux (cafés, restaurants, marchés ...), accueil d'unités historiques, exposition de sculptures flottantes, correspond à cet objectif.

Il s'agit de mettre en place, sur le plus long terme, les éléments constitutifs d'un **"Plan Bleu"**, permettant d'affirmer la spécificité maritime et portuaire de la ville depuis le littoral urbain jusqu'aux bassins d'entrée de ville.

CONCLUSION :

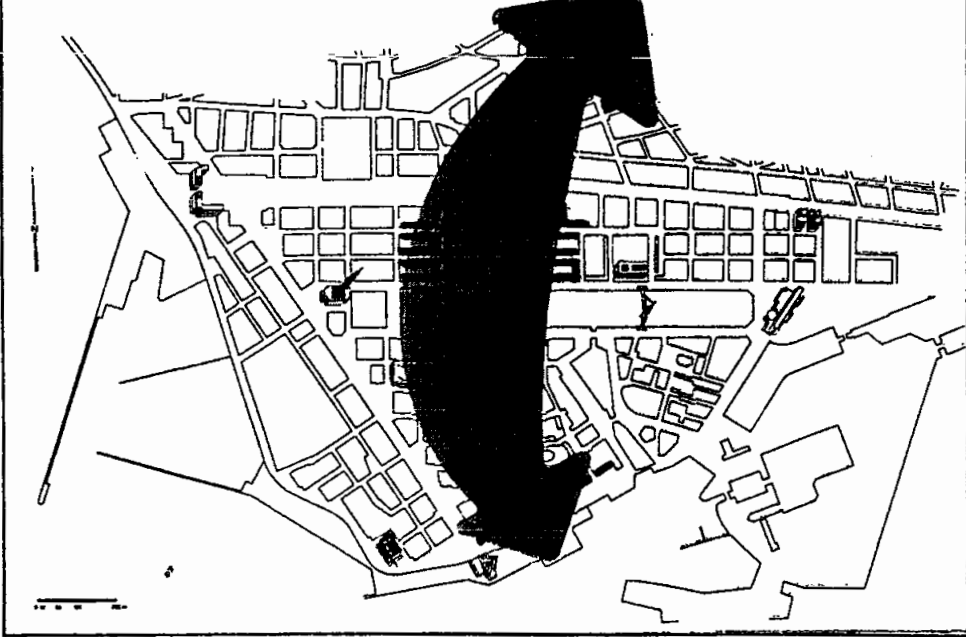
Par-delà certaines approches réductrices renvoyant l'image figée d'un morceau de ville monolithique et achevé, l'architecture et les espaces de la Reconstruction offrent, tant sur le plan économique qu'environnemental et culturel, de réelles opportunités de confortement des fonctions de centralité de la ville.

La ZPPAUP doit permettre de développer ces atouts pour réconcilier définitivement les Havrais avec leur ville, et porter sa notoriété au niveau de son rayonnement portuaire, en relation avec sa stratégie de Ville Maritime Internationale.

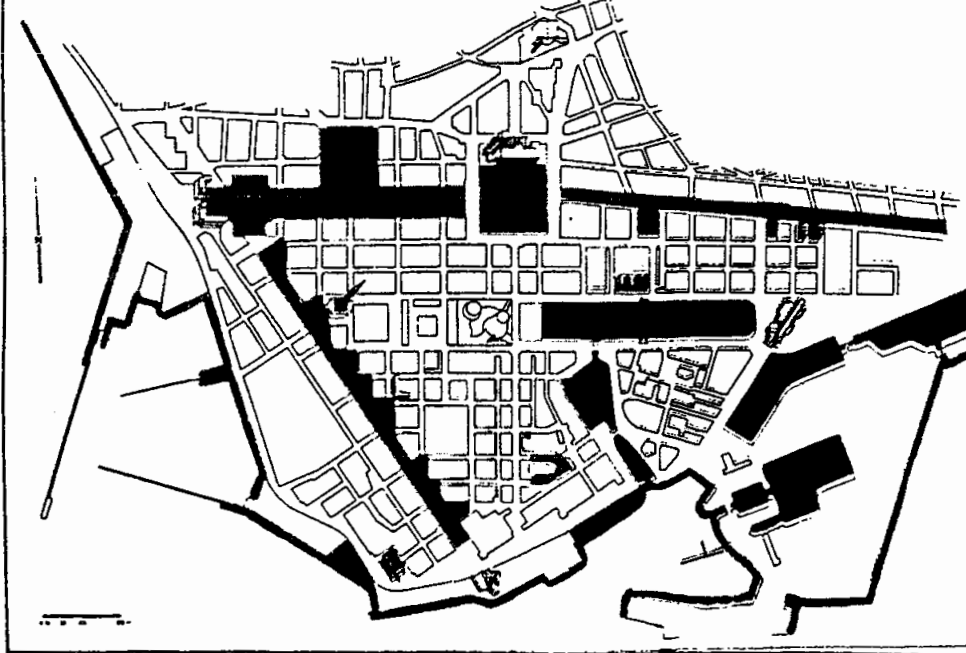
Texte établi par la Division Aménagement et Urbanisme

Avril 1994.

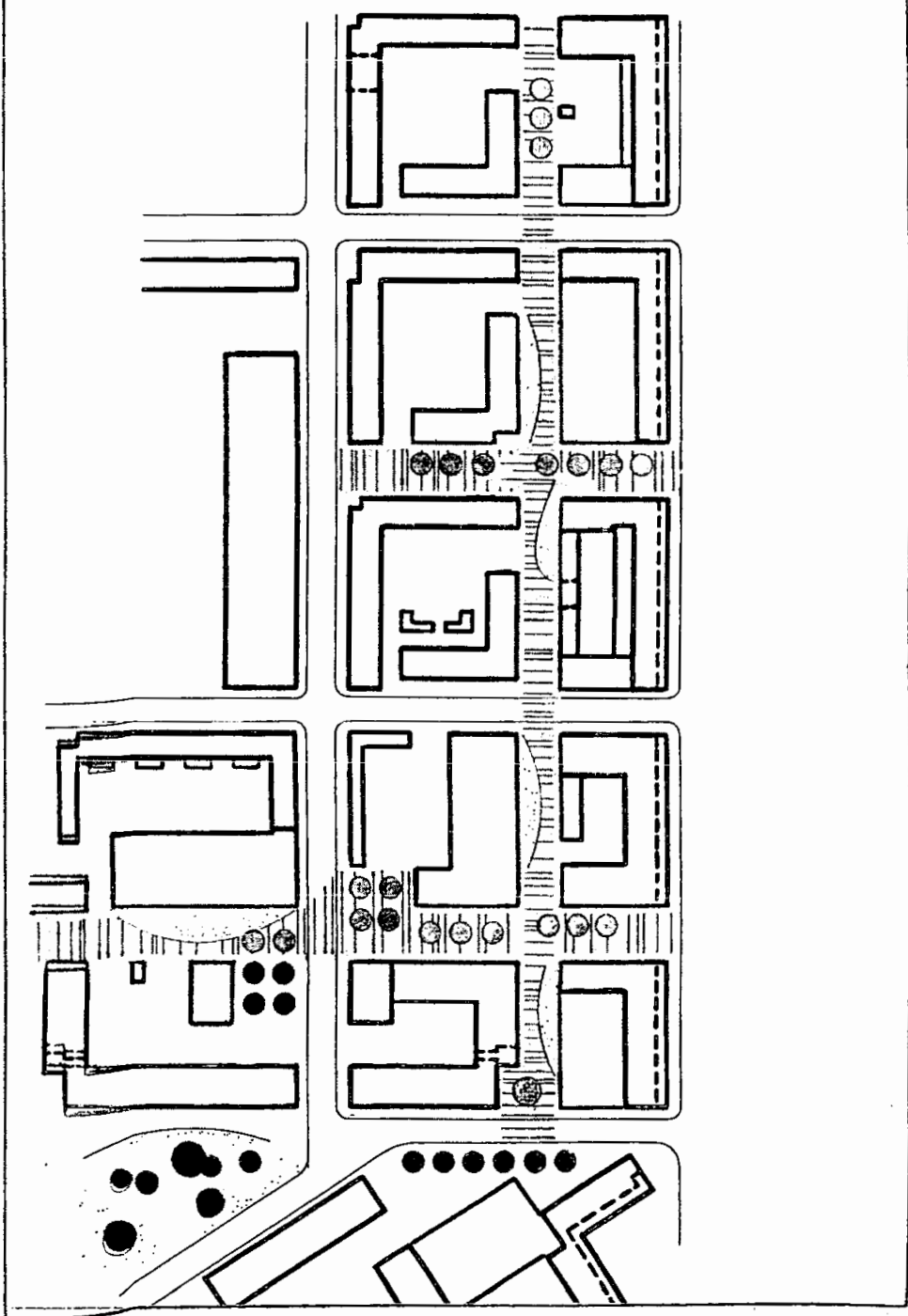
RECONSTRUCTION ET CENTRALITE COMMERCIALE



RECONSTRUCTION QUALITE ENVIRONNEMENTALE ET IDENTITE CULTURELLE



RECONSTRUCTION ET FONCTION RESIDENTIELLE



B - ORIGINES ET REALISATION DE LA RECONSTRUCTION :

Auguste Perret



Bien que la raison d'être de cette ZPPAUP soit le patrimoine de la Reconstruction initiée en 1945, il faut évoquer la genèse de la Ville à partir de 1517. Les premiers établissements dessinés autour des plans d'eau, bassins et fleuve ont en effet engendré le centre-ville actuel, non seulement parce que les quais ou les rares édifices anciens sont toujours présents, mais parce que la volonté de renouer avec la structure initiale dans le respect de la mémoire des havrais a inspiré le plan de masse de Perret.

Cette histoire récente et riche de décisions d'ordre spatial fait l'objet de l'annexe 1. Sa lecture enrichira la compréhension de la ZPPAUP. Dans un premier temps, il faut rappeler les origines de l'école Perret.

1 • LES ORIGINES DE L'ECOLE PERRET.

Le maître est à la tête d'une équipe homogène dotée d'une **cohérence doctrinale immanente** forgée dans l'enseignement et la pratique. Il faut essayer d'en dégager les caractéristiques. Elles permettront d'asseoir les prescriptions et les conseils sur des repères incontestables .

Auguste Perret, fils d'un tailleur de pierres, travaille avec ses deux frères. L'un est architecte, l'autre entrepreneur. Il a une conception très complète du métier d'architecte. **L'esthétique** doit être avant tout **l'expression de la vérité** des matériaux utilisés sans fard et dans la révélation sans artifice de leur mise en oeuvre. Ainsi en était-il de **l'Architecture de l'Antiquité** , notamment dorique des origines, avec la simplicité des éléments, colonne, chapiteau, entablement, corniche et de **l'Art gothique** où les forces de pesanteur sont reprises par des dispositifs de construction élaborés : voûtes, arêtes, colonnettes, contreforts, toujours révélés.

La brève théorisation élaborée par Perret peut se résumer en quelques aphorismes ¹.
L'application en est faite avec le béton que le Maître soumet à toutes les expérimentations et auquel il va donner ses lettres de noblesse après Hennebique ² et en même temps que Freyssinet³ : minceur des voûtes des entrepôts de Casablanca, hardiesse des portées des ateliers Esders, élancement du Raincy, préfabrication de la rue Raynouard .

Perret accomplit également une recherche **d'expression** de parement du béton : brut de décoffrage, bouchardé, révélation des agrégats, coloration des liants. Plus tard, il s'essaiera à quelque décoration en livrant des colonnes cannelées et des chapiteaux d'inspiration égyptienne.

Il faut replacer la Reconstruction du Havre dans le contexte architectural de l'époque. Le style Perret s'inscrit dans **la durée et la fidélité** ; entre Le Raincy (1923) et l'église Saint-Joseph, il y a trente cinq ans de vie professionnelle. Perret n'est pas un chercheur versatile : les deux édifices pourraient avoir été conçus et bâtis en même temps. A une autre échelle, les principes qui régissent le plan d'urbanisme, symétrie, angles droits, monumentalisme, ont déjà été mis en dessin, par exemple dans le concours de la Porte Maillot (1931) ...

1 • *"Celui qui dissimule une partie quelconque de la charpente se prive du seul, légitime, et plus bel ornement de l'architecture. Celui qui dissimule un poteau commet une faute. Celui qui fait un faux poteau commet un crime"*

"L'édifice, c'est la charpente munie des éléments et des formes imposés par les conditions permanentes qui, le soumettant à la nature, le rattachent au passé et lui confèrent la durée".

"Les conditions passagères et les conditions permanentes satisfaites, l'édifice, ainsi soumis à l'homme et à la nature, aura du caractère ; il aura du style, il sera harmonieux. Caractère, style, harmonie, jalonnent le chemin qui, par la vérité, conduit à la beauté".

"C'est par la splendeur du vrai que l'édifice atteint à la beauté".

"Le vrai est dans tout ce qui a l'honneur et la peine de porter ou de protéger".

"Ce vrai, c'est la proportion qui le fera resplendir, et la proportion c'est l'homme même".

2 • *Hennebique François (1842-1921) fut un pionnier de la construction en ciment armé, procédé pour lequel il prit un brevet dès 1892. Ses principales œuvres qui mêlent curieusement le nouveau matériau à l'esthétique 1900 sont l'immeuble du 1, rue Danton (1900) et celui de Félix-Potin, 140 rue de Rennes, tous deux à Paris, et sa propre villa à Bourg-la-Reine (1904).*

3 • *Freyssinet Eugène (1879-1962), ingénieur, l'un des pionniers du béton se consacre surtout aux travaux publics et notamment aux ponts. Entre les deux guerres, Eugène Freyssinet mit au point le béton précontraint, qui trouva en architecture de nombreuses applications. L'une des plus spectaculaires fut la basilique souterraine de Lourdes.*

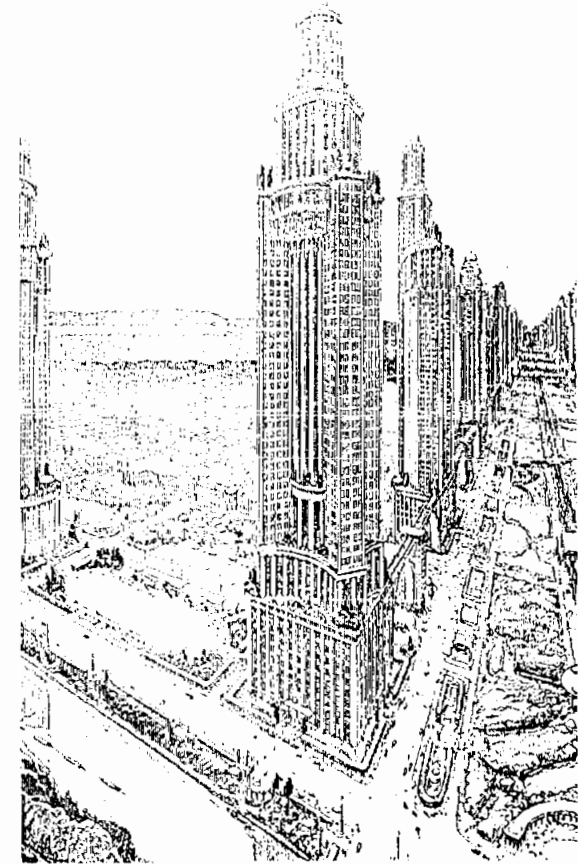
Quand les bâtiments du Havre sortent de terre dans les années cinquante, leur classicisme intemporel et leur rigueur constructiviste ne les situent peut-être pas dans le Mouvement Moderne stricto sensu tel qu'il sera appliqué par Le Corbusier dans sa Cité Radieuse, par Van Den Broek et Bakema à Rotterdam ou tout simplement ... au Havre dans le Musée de Lagneau-Weill et Dimitrievic, mais il faut y reconnaître une synthèse urbaine exceptionnelle. En effet, cette Reconstruction émeut par ses qualités : clarté des principes, simplicité de mise en œuvre sur le thème de l'industrialisation, harmonie des proportions, lisibilité des espaces. Certes, les disciples de Perret se maintiennent dans la ferveur très respectueuse du Maître : unité de pensée à laquelle ils tiennent, débouchant sur une uniformité de style dont la plupart s'accommoderont au point qu'après la mort de Perret continueront de régner sur les façades non seulement le dessin de l'ossature et des matériaux de remplissage, mais encore, la proportion des fenêtres, les cannelures des colonnes ou les chapiteaux, comme dans le lycée de filles Raoul Dufy. On retrouve cette esthétique rémanente en d'autres lieux, comme dans les immeubles de Malakoff ou de l'Avenue Daumesnil à Paris.

D'autre part, cette mise en œuvre ne s'opère pas sans que l'échelle domestique soit parfois sacrifiée au monumentalisme. Et bien que l'impression dominante soit celle de la répétition du même thème architectural, nous nous efforcerons de révéler la richesse d'interprétation à laquelle invite le classicisme structurel. C'est sans doute ce conformisme non dénué de grandeur et de qualités techniques qui nous vaut sur une ampleur inégalée, cent cinquante hectares, l'expression homogène d'une doctrine et d'un style suffisamment forts pour structurer un centre ville. Cette morphologie stricte, jugulant les événements secondaires, fertile en ouvertures et perspectives, cette mise en scène de l'espace urbain, sont bien la caractéristique du Havre.

Il faut également situer ce "morceau choisi d'urbanisme" dans les recherches de l'après-guerre. Perret, déjà dans les années vingt, avait imaginé une ville constituée d'immeubles-tours au-dessus de jardins. Cette idée réapparaît périodiquement chez les urbanistes : le "plan Voisin" de Le Corbusier, les projets issus de la charte d'Athènes en témoignent.

Cependant au Havre, et les premières esquisses en font foi, il y a la volonté de renouer avec une certaine conception traditionnelle de la Ville : tracé en damier avec des îlots offrant une continuité bâtie, le long des voies elles-mêmes hiérarchisées en avenues, rues, rues de desserte. Mais en même temps, les notions d'ensoleillement, de protection contre le vent vont diversifier le strict ordonnancement de l'îlot. Depuis la rue, on verra l'intérieur des cours et une modulation des hauteurs d'immeubles va régler les volumes. Une certaine variété du bâti se mettra ainsi en place même si l'on n'échappe pas à une certaine modélisation engendrant, mais de façon contrôlée, la répétition des effets. En tout cas au Havre, on a évité l'éclatement du tissu urbain auquel sont confrontées d'autres villes reconstruites et la stricte logique des tours et des barres qui affecte l'urbanisation des années cinquante.

On doit d'autre part rappeler le projet de Perret, idée moderne par excellence, qui consiste à créer un sol artificiel établi à 3,5 m au-dessus du niveau ancien de la ville. Ce socle qui aurait abrité les réseaux, les voies de service, les parkings, a du être abandonné pour des raisons de coût et de carence de matériaux. Son étude a néanmoins engendré le maillage des rues et la perpétuation de la trame dans les espaces vides dont elle détermine les dimensions.



*L'avenue des Maisons-Tours - 1922
Perspective par J. Lambert d'après
A. Perret.*

2 • LES ETAPES DE LA RECONSTRUCTION

Dès 1941, après les premiers bombardements (Septembre, Octobre, Novembre 1941 jusqu'en Décembre 1942), Félix Brunau, architecte des Bâtiments Civils et Palais Nationaux, est nommé par le Gouvernement pour un schéma directeur concernant l'ensemble de l'agglomération. Il propose un plan qui inclue les communes périphériques mais ne remet pas en cause la structure du centre ville peu touchée par les destructions.

Avec la table rase de Septembre 1944, Brunau se remet au travail avec l'aide du Prix de Rome Colboc. Le maire Voisin veut aboutir car il pressent que le Ministère est sur le point de proposer une autre équipe.

Effectivement, le Ministre Dautry impose Perret comme architecte en chef au cours de l'été 1945, ce qui aboutit à cette situation ambiguë d'un urbaniste désormais admis par les Havrais, Brunau, présentant son plan au Conseil Municipal le 26 Septembre 1945, alors même que Perret vient y exposer les grandes lignes de son projet.

Comment Perret a-t-il obtenu cette commande ?

On l'a vu précédemment, Perret qui a beaucoup construit, a développé une éthique du **rationalisme constructif** fondée sur le béton. Il est professeur d'Architecture, depuis 1923 dans l'atelier du Palais de Bois, dissident de l'Ecole des Beaux Arts, il est passé par l'Ecole Spéciale en 1930, pour revenir aux Beaux Arts de 1942 à sa mort.

Ses élèves ou admirateurs ont donc de 20 à 50 ans. Ils ne se connaissent pas forcément mais sont réunis par la même ferveur autour du maître. Dès Février 1944, certains d'entre eux comme Guilbert et Lambert, s'adressent à Perret : "Tous ceux de vos élèves que nous avons pu consulter sont unanimement d'accord pour constituer sous votre direction un atelier de reconstruction comparable aux ateliers d'autrefois. Ces ateliers ne peuvent exister qu'à la faveur d'un Maître et d'une Doctrine. Nous avons le Maître et la Doctrine ...".

Les disciples de Perret constitueront une association dont le nombre des membres variera. D'abord, le groupe des sept, Brelet, Le Donné, Bourdet, Guilbert, Luyckx, Nitzchké, Sardnal, auxquels se joindront Lambert, Vago, Lagneau et Hermant, avec une première hiérarchie de membres adhérents, associés, actifs ... étayée par un recrutement de disciples authentiques. Le manifeste du 1er Septembre 1944 se réfère à une doctrine **construite**¹ et condamne le "fonctionnalisme, écorché exposant ses viscères au grand jour, les formalismes (modernisme, nudisme, régionalisme)" ...

¹ • "Art d'organiser l'espace, c'est par la construction qu'il s'exprime ... L'Architecture s'empare de l'espace, le limite, le clôt, l'enferme, elle crée des lieux magiques tout entier œuvre de l'Esprit".

Remarquons que ce manifeste est rédigé quelques jours avant les bombardements du Havre. On ne sait pas encore quelle ville pourrait être affectée au Maître et à son équipe. C'est pour cela que très vite l'organisation embryonnaire et théorique va pouvoir céder la place à une association dite "Atelier de Reconstruction" avec trente quatre noms sur les soixante architectes pressentis, puis seulement vingt quatre noms dans un "Atelier de Reconstruction du Havre ".

En Septembre 1945, Raoul Dautry, Ministre de la Reconstruction, présente donc Perret aux élus du Havre. Brunau bientôt marginalisé cèdera la place à Bahrmann. C'est en fait "l'Atelier de Reconstruction" qui va déployer une intense activité puisque un an plus tard le plan de masse est adopté. Au cours de cette année, les architectes fonctionnent réellement comme les élèves d'un Atelier : esquisses de plans de masse, perspectives et plans partiels des îlots, maquettes, simulations diverses, dans une intense discussion sur les principes et la définition des typologies d'Architecture.

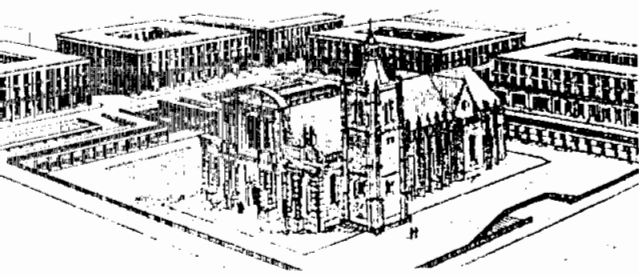
On trouvera les principales étapes de cette Reconstruction dans l'annexe N°2.

Perret confirmera de sa main les grandes orientations du parti d'urbanisme mais surtout interviendra lui même toujours en association avec l'un ou l'autre de ses disciples ¹, comme auteur des bâtiments publics tels que l'Hotel de Ville ou l'Eglise Saint Joseph.

La mort d'A. Perret marque le début d'une autre période : émancipation d'une partie des architectes, sans doute ceux qui, étant les moins "disciples", s'autorisent une certaine liberté par rapport aux principes de Perret.

1 • Les adjoints directs : Lambert - Le Donné - Hermant - Poirier.

C - ESPACE ET BATI DE LA VILLE RECONSTRUITE :



L'Eglise Notre-Dame ceinturée par une surélévation du sol, projet non réalisé, 1946

Nous rappelons en annexe de ce rapport les huit principes qui régissent le plan d'Urbanisme de Perret. Ils ne seront mis en œuvre que partiellement. Nous développerons ici plus particulièrement **la trame constructive et les ensembles architecturaux majeurs.**

La trame de 6.24 m qui détermine les largeurs d'immeubles, leur gabarit, les distances qui les séparent et la taille des îlots, règle aussi la dimension des espaces publics, places, jardins, rues et avenues. Elle dépasse ainsi son rôle de maillage constructif. On se rappellera l'intention de départ qui était d'établir un socle de 3.50 m, étage technique destiné à mettre l'ensemble de la ville hors d'eau. Son abandon révèle en négatif cette trame que les urbanistes ont maintenue pour des raisons de facilité de dessin et qui permet de déterminer une échelle de voirie cohérente avec l'épannelage des immeubles.

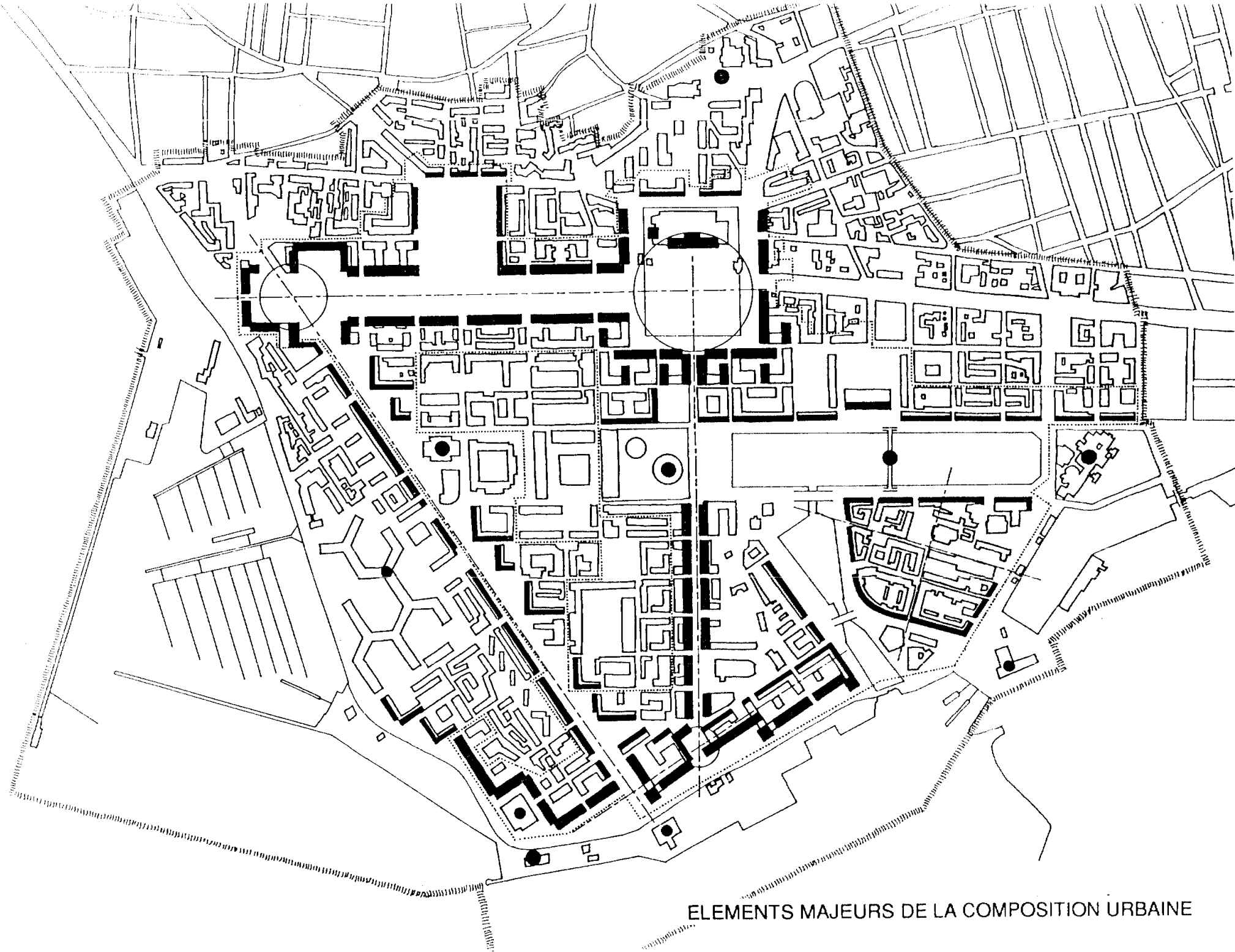
La **composition** est marquée par le classicisme : ampleur des espaces, marquage symbolique par un ordonnancement monumental de l'entourage des édifices publics tels que la Mairie et le Palais de la Bourse, emphase des axes de composition qui relient les places et monuments. Cette composition reprend les grands tracés préexistants en gommant la confusion et le détail. S'il était difficile de ne pas composer avec des bassins portuaires, il n'était en revanche pas exclu, compte tenu de la table rase, de créer une nouvelle géométrie avec des points de repères et des axes inédits, certaines esquisses de l'équipe Perret en témoignent. C'est bien une volonté d'urbaniste, étayée par le souhait ardent des Havrais, qui a guidé le respect global du dessin issu de la Renaissance.

L'exemple le plus remarquable est sans conteste l'île Saint-François pour laquelle le plan de Bellarmato, composé autour de l'église, sera repris. On remarquera que cette attitude respectueuse du passé a facilité la reconduction des noms anciens "Rue des Remparts" ou "Boulevard François 1er" en passant par la "Rue de la Mailleraye".

Mais le respect de l'Histoire s'arrête là. Les grands principes constructifs et le "classicisme structurel" ¹ engendrant un modèle urbain d'édifices monumentaux jusque dans les habitations, il fallait abandonner l'ancien parcellaire. On verra comment le remembrement ² opéré sur les fonds anciens substituant la copropriété verticale à l'extrême complexité du cadastre d'avant-guerre a permis l'émergence de ce "centre-ville".

1 • *Benevolo et Abram.*

2 • *Dont Jacques Tournant fut l'initiateur.*



ELEMENTS MAJEURS DE LA COMPOSITION URBAINE

1 • LES GRANDS AXES ET LES ESPACES MAJEURS : Avenue Foch, Rue de Paris, Boulevard François 1er, Place Hôtel de Ville, Porte Océane, Front de Mer Sud, Place Gambetta (Espace Niemeyer, Place Charles De Gaulle) :

Perret utilise le site en structurant la composition sur les axes préexistants et sur les grandes dominantes du paysage : Front de Mer, bassins. Il met en place autour du Bassin du Commerce le puissant dispositif de bâtiments avec la Bourse et le Théâtre que viendront compléter le WTC¹ et la passerelle du Commerce tandis que s'ouvre dans la clarté miroitante du Bassin du Roy la perspective sur le port. L'équipe d'architectes regroupée autour du Maître met en œuvre **une composition forte** destinée à exprimer la symbolique d'un lieu : ce grand mouvement stratifié donne au Havre son **caractère** avec l'équilibre mesuré de **la Place de l'Hôtel de Ville**, l'ouverture de **la Porte Océane** et la rigueur du **Front de Mer Sud**.

La composition s'articule sur trois axes formant un triangle :

L'Avenue Foch qui prolonge vers l'Ouest le Boulevard de Strasbourg jusqu'à la mer.

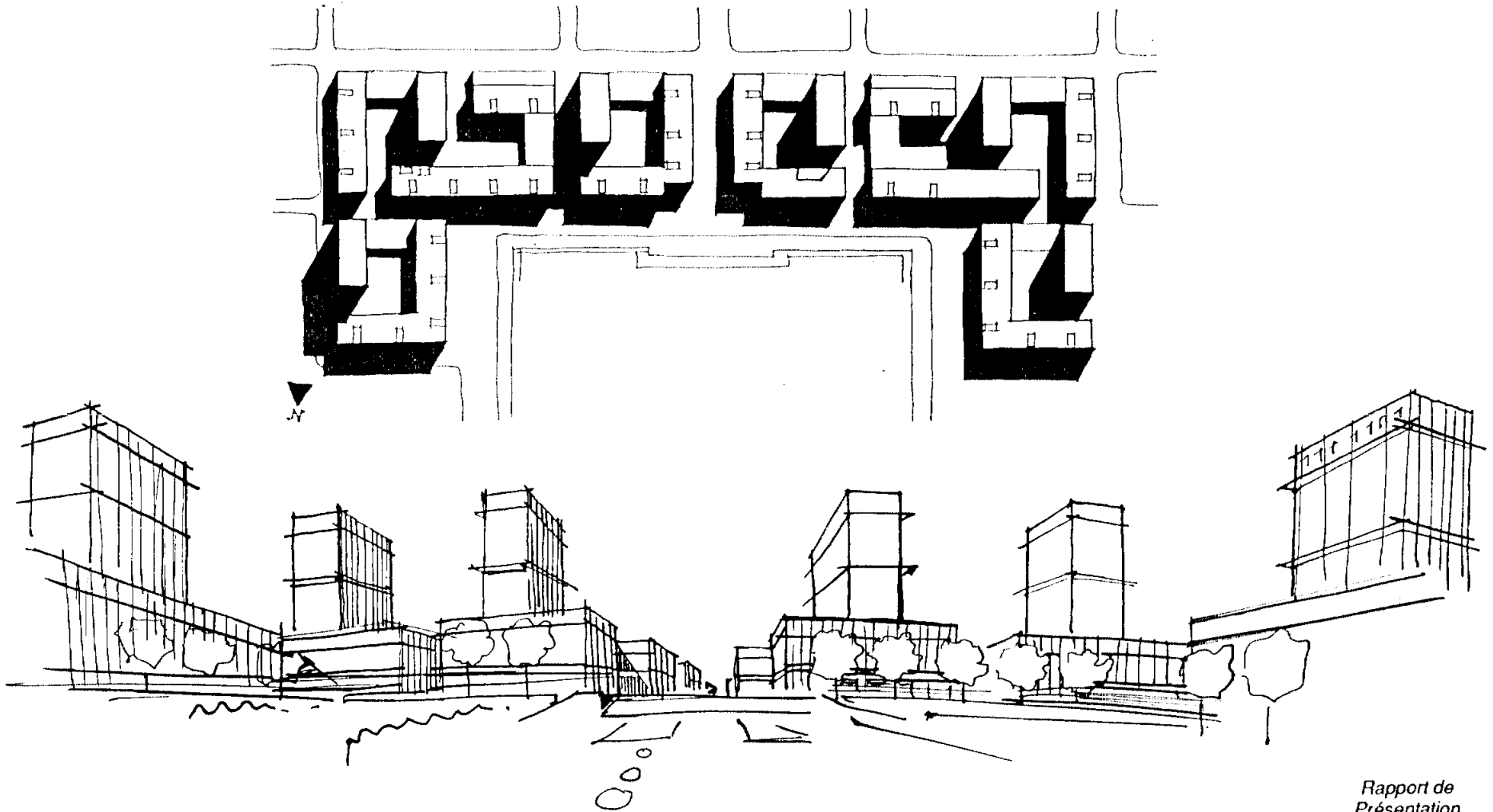
La Rue de Paris qui détermine par un ordonnancement d'arcades le cheminement Nord-Sud entre l'Hôtel de Ville et le Port avec une interruption au niveau de la Place Charles De Gaulle et l'élargissement au niveau de la Cathédrale et du Musée..

La diagonale du Boulevard François 1er avec d'un côté les redents de la trame hippodamienne déterminant des espaces libres triangulaires, et de l'autre côté, un mur presque continu d'immeubles formant la frange d'une trame rectangulaire réglée sur le rivage de l'entrée du port , opérant ce basculement lisible en plan et abrupt en volume.

Ces **axes** n'aboutissent pas sans transition sur les espaces qu'ils lient. Une série de stratagèmes architecturaux scandent le parcours et annoncent la mise en scène imminente d'un espace majeur; quelquefois de façon préconçue comme les immeubles à redents marquant la Rue de Paris au Sud de la Place Gambetta ou la place diagonale qui assure sa transition d'avec le Front de Mer Sud, d'autre fois de façon impromptue comme la Place "Auguste Perret" précisément imaginée tardivement par le Maître qui voulait dégager la perspective sur les ISA.

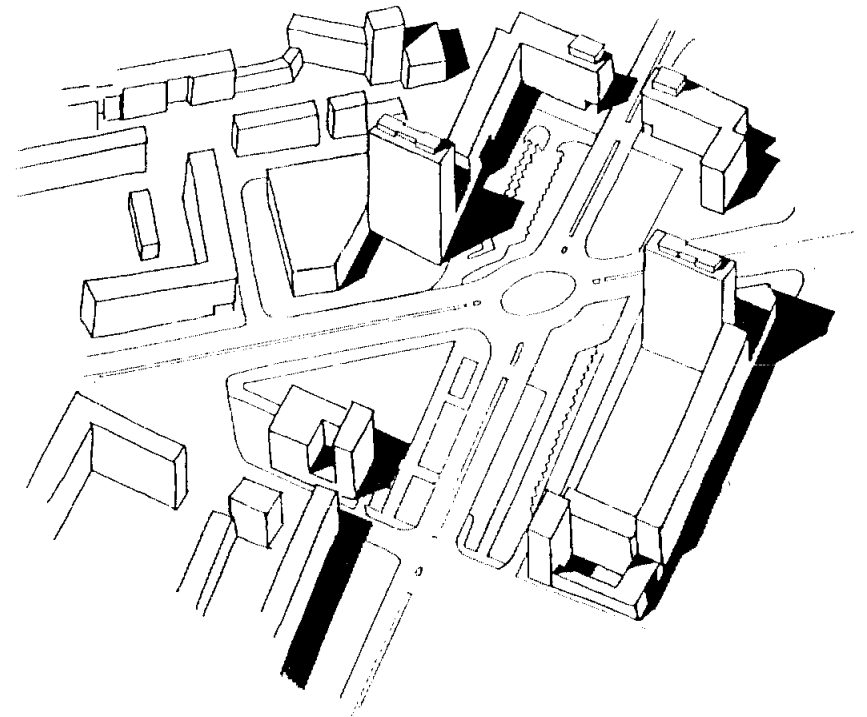
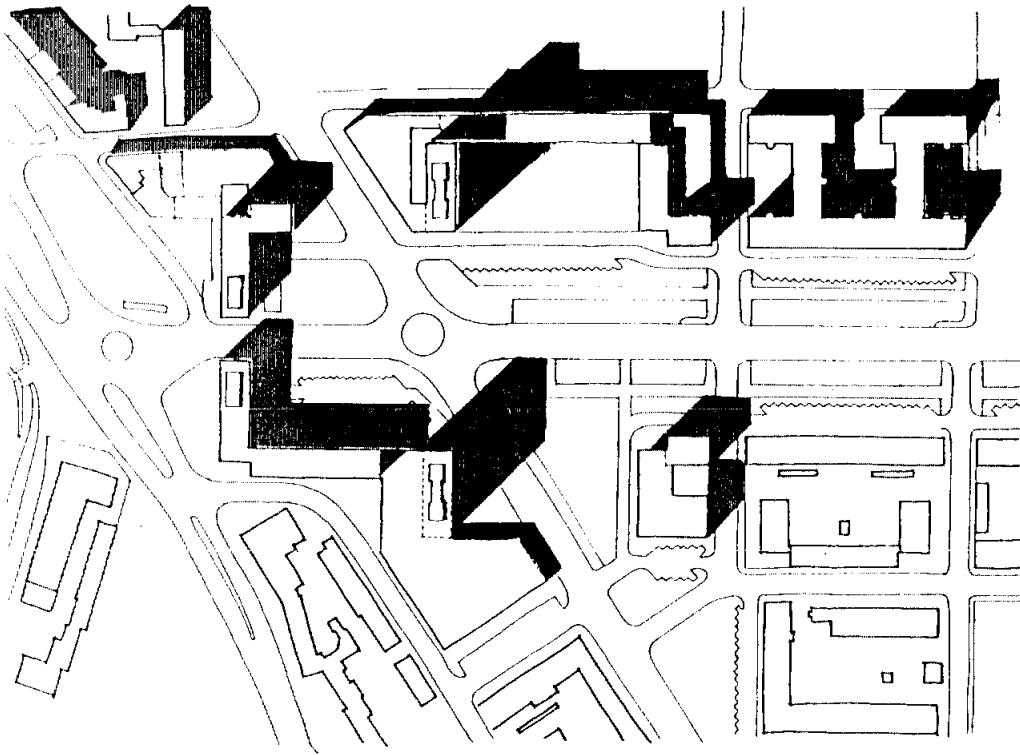
1 • World Trade Center ou Centre de Commerce International du Havre.

Ainsi en est-il de la **Place de l'Hôtel de Ville** : l'Avenue Foch, la Rue de Paris et le Boulevard de Strasbourg, avec des immeubles un peu plus "élaborés" se raccordent à cet **espace** élevé à la dignité de **symbole de la centralité**, par l'Hôtel de Ville et sa tour adroitement désaxée et le front d'immeubles plus bas constituant le socle de six tours orientées Nord-Sud.

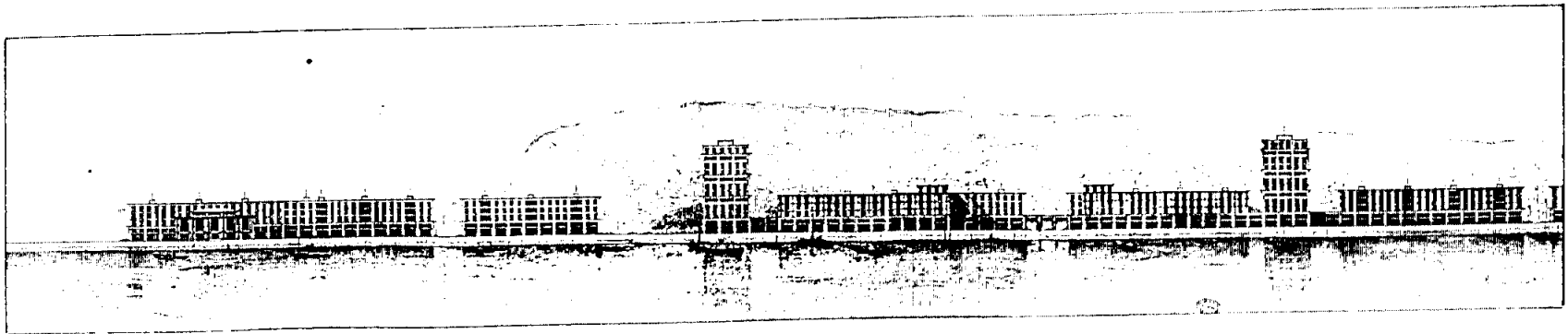
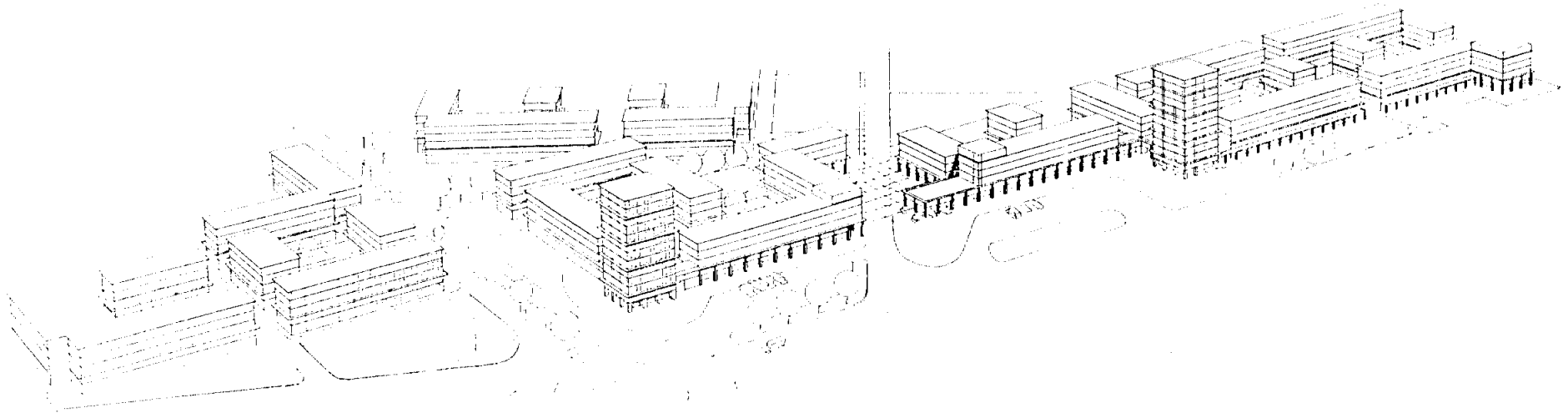


La Porte Océane, espace libre colossal, constituant un temps de respiration ample et retenu, annonce la démesure prochaine de l'océan.

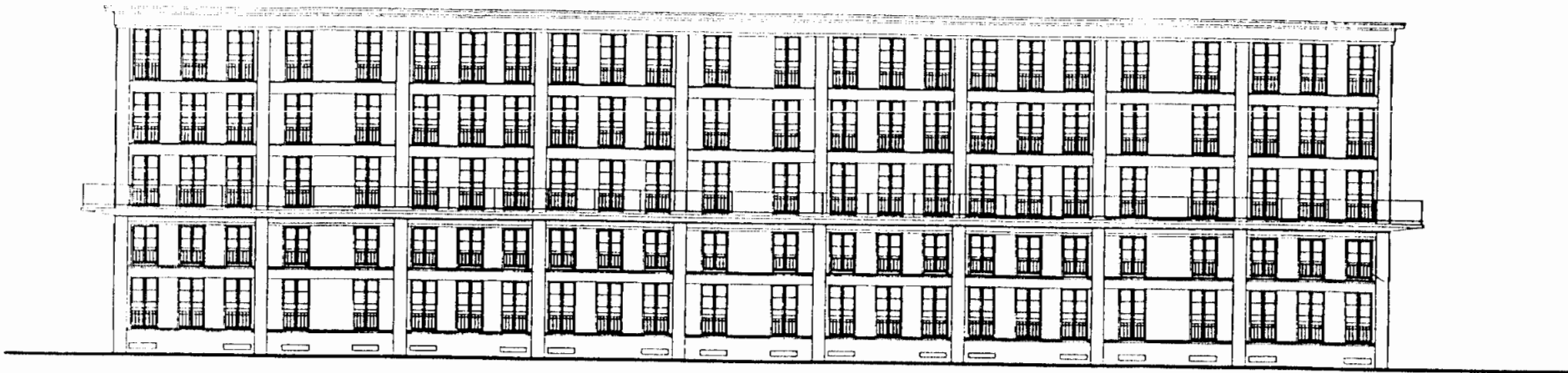
Selon la volonté des urbanistes, il s'agit d'ouverture maritime habilement resserrée par deux immeubles plus délicatement ouvragés que les tours qu'ils encadrent. L'articulation avec le Boulevard François 1er provoque la béance de l'espace dans lequel tiendrait à l'aise le Square Saint-Roch.



Le **Front de Mer Sud** développe sur 600 m un ordonnancement très régulier de colonnes ou d'ossature apparente rythmées sur l'entraxe de 6.24 m révélant lorsqu'on le longe en élévation les trouées profondes du Boulevard François 1er avec en point d'orgue l'Eglise Saint-Joseph et le relief de la "côte" au-delà de la Porte Océane, ou l'axe sensible de la Rue de Paris révélant l'Hôtel de Ville étonnamment rapproché par le dispositif perspectif. Le surplomb de deux tours sur plan carré vient renforcer la composition qu'on pourrait imaginer complétée par d'autres émergences mais dont le dispositif fonctionne très bien comme limite de la ville face à son port ... Faut-il voir dans cette rigueur l'expression voulue d'un rempart ? Doit-elle être maintenue, renforcée, n'est-ce pas l'occasion d'adoucir ce front de mer par des éléments plus festifs, plus accueillants, propres à générer l'image d'une "ville maritime internationale" ?



*Front de Mer Sud
esquisse par J. Lambert*



2 - LES PRINCIPES DU CLASSICISME STRUCTUREL

Ils se manifestent avant tout dans la forme des îlots en général rectangulaires et dont les dimensions peuvent varier de 50 m x 28 m pour les plus petits, le long de la Rue de Paris par exemple, aux grands îlots de 100 m x 58 m autour de la Place Gambetta avec toute une gamme de dimensions intermédiaires.

Nous avons choisi un certain nombre d'entre eux afin d'en révéler la variété et les traits dominants. Quelques exemples sont destinés à faire comprendre les particularités pour lesquelles il a fallu trouver des réponses simples : l'îlot courbe de Saint-François, les îlots trapézoïdaux sur les marges. En général, la forme des îlots respecte les alignements sur rue ou les renforce par des bâtiments bas. Les interruptions de l'alignement sont destinées à faire respirer le tissu en l'aérant et en permettant aux logements de recevoir le maximum de soleil. D'où la relative rareté d'éléments tours réservés au marquage des espaces nobles comme l'entourage de l'Hôtel-de-Ville, la Porte Océane ou le Front de Mer Sud. La tolérance de ne pas mettre d'ascenseurs pour les bâtiments R + 3, "assouplie" avec la création d'un entresol, rencontre le souhait des urbanistes de faire régner un plafond assez bas d'immeubles courants. Néanmoins, une série d'immeubles classiques R + 6 vient accompagner les grands axes comme l'Avenue Foch.

Les cœurs d'îlots sont inégalement traités : lorsque des garages enterrés limitent l'intrusion des véhicules en surface, ils bénéficient d'assez beaux jardins. Plus souvent, les espaces verts sont grignotés par la voiture. La lecture du plan de masse révèle des ensembles plus vastes suggérant le regroupement d'îlots : la limitation de l'emprise des chaussées et donc le déclassement des rues permettrait de créer des îlots plus vastes, mieux structurés en espaces de jeux ou plantés.

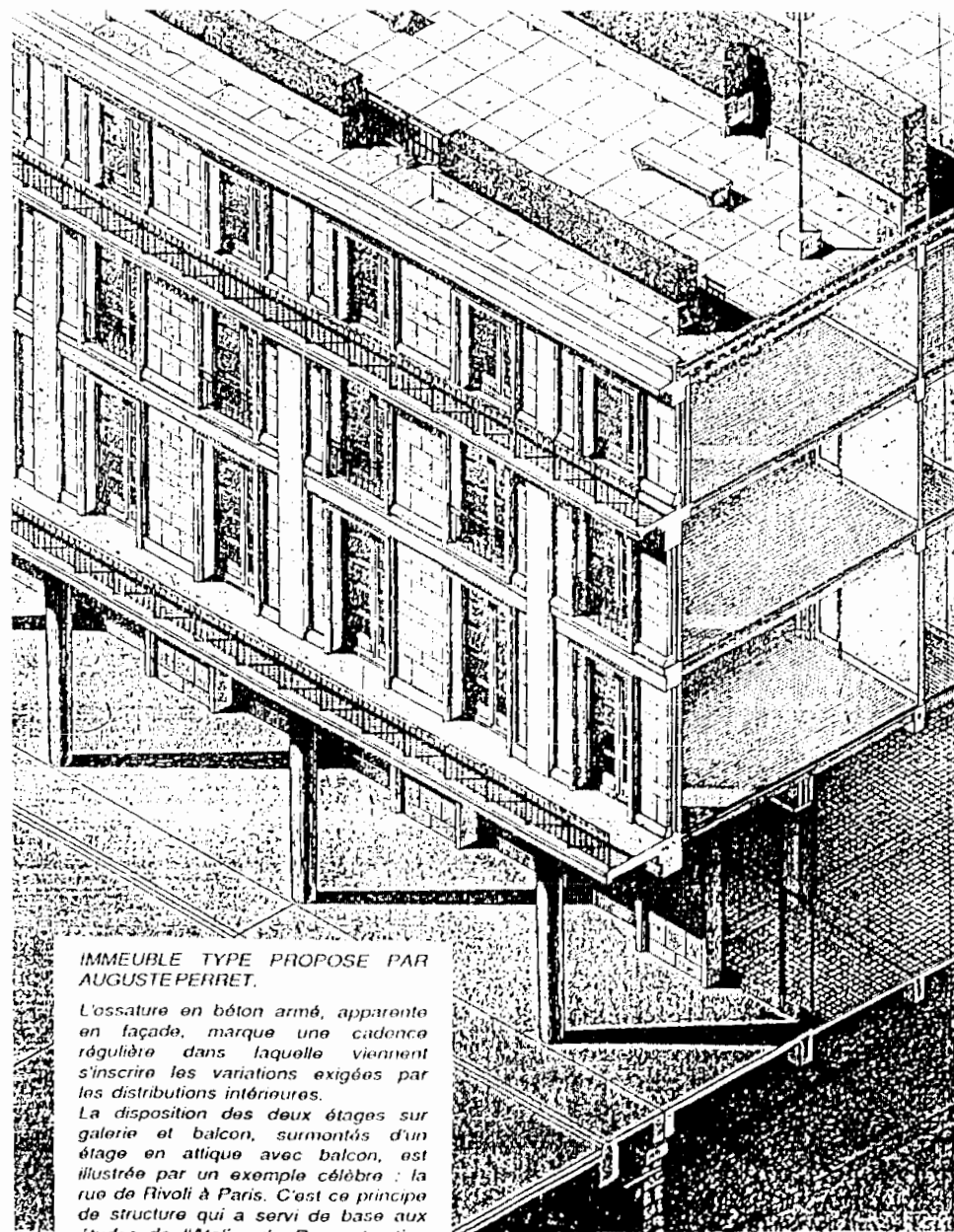
Voici quelques dessins montrant les immeubles les plus caractéristiques dans leur variété.

Immeuble constitutif du socle

au pied de Tsai.

Remarquable par
les loggias d'attique
et le balcon
haut perché

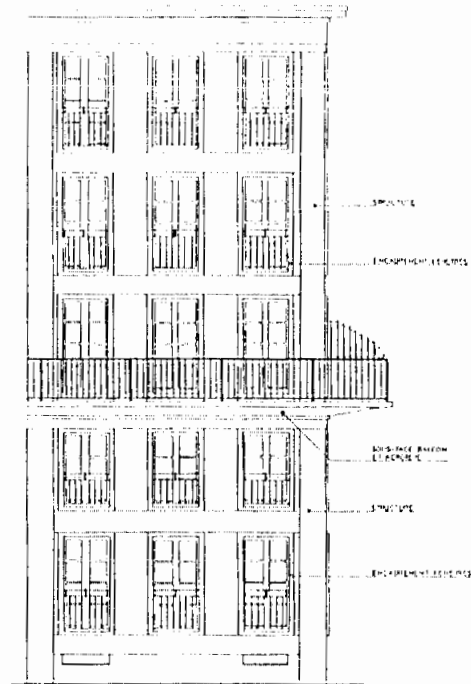
Tou



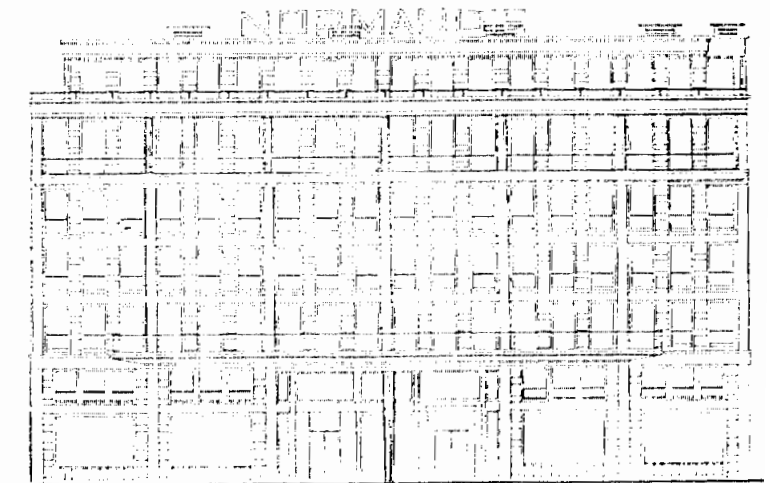
IMMEUBLE TYPE PROPOSE PAR
AUGUSTE PERRET.

L'ossature en béton armé, apparente
en façade, marque une cadence
régulière dans laquelle viennent
s'inscrire les variations exigées par
les distributions intérieures.

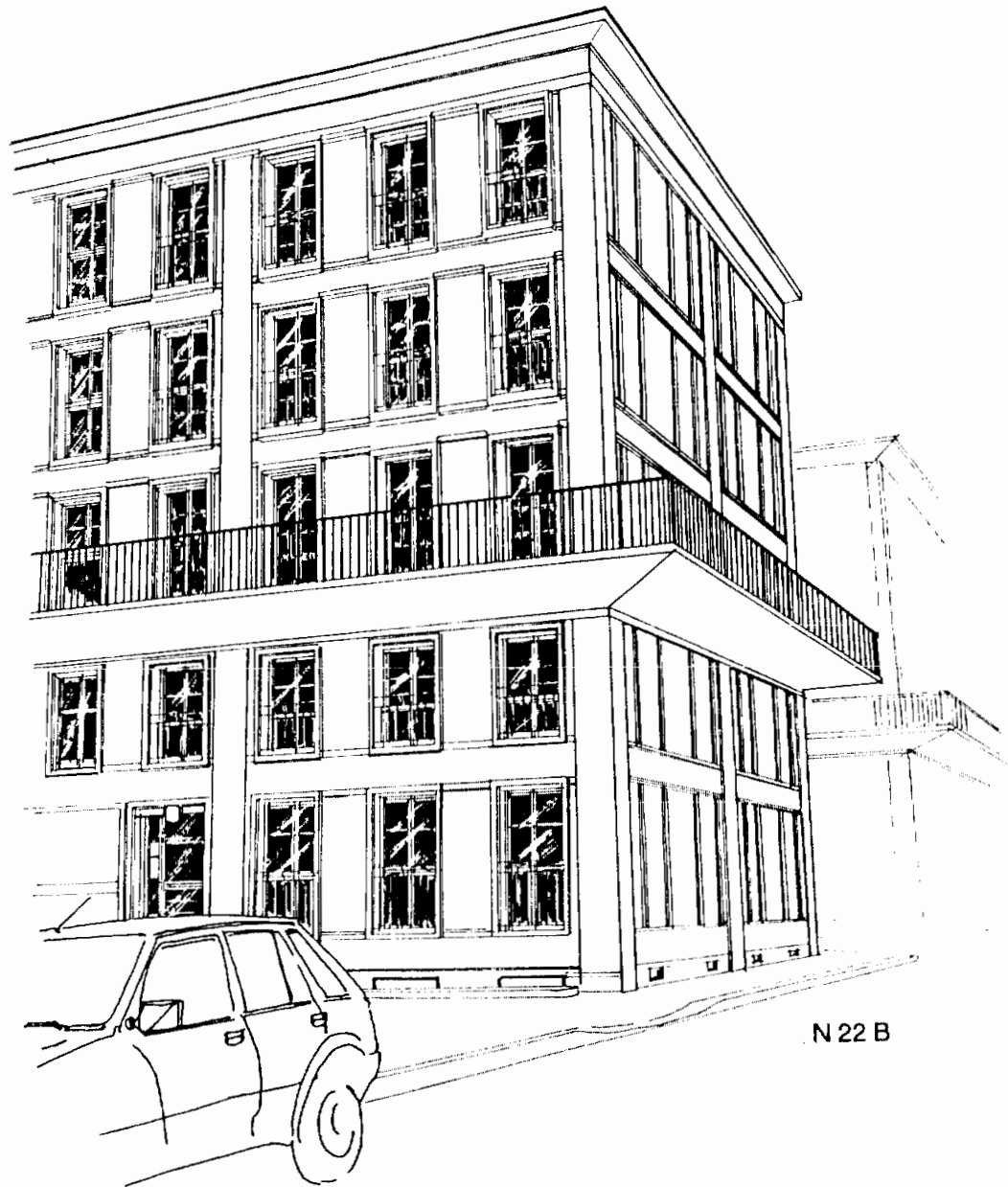
La disposition des deux étages sur
galerie et balcon, surmontés d'un
étage en attique avec balcon, est
illustrée par un exemple célèbre : la
rue de Rivoli à Paris. C'est ce principe
de structure qui a servi de base aux
études de l'Atelier de Reconstruction
de la Ville du Havre, pour les
bâtiments bas de la place de l'Hôtel-
de-Ville.



N 23



V 35



N 22 B

D • ANNEXES

Rapport de Présentation

ANNEXE 1

LE HAVRE DEPUIS SA FONDATION

1517 :

Création par François 1er d'un port autour d'un havre à l'Ouest du port souverain de Harfleur dont le clos aux galées est devenu inutilisable du fait de l'envasement de l'estuaire.

Presqu'immédiatement est prise la décision de créer une ville autour de ce port pour "loger les marchands".

Construction de la tour François 1er, des remparts et du quartier Notre-Dame. Le Maître d'Œuvre est Guyon le Roy, sieur du Chillou, missionné par l'Amiral de Bonnivet.

1541 :

François 1er charge l'ingénieur Siennois Jérôme Bellarmato de faire du Havre de grâce une véritable ville. Il régularise le quartier Notre-Dame et crée selon un plan orthogonal le quartier Saint-François avec un système de rues et de ruelles de desserte.

1571 :

Création de la citadelle de Charles IX par l'ingénieur Jules César Spinelli, à l'Est de la retenue de la Barre, sur la réserve que constituait le quartier des Barres, quartier non bâti, bien que ceint de murs.

1628-1635 :

Construction sur ordre de Richelieu de la porte monumentale d'Ingouville et d'une nouvelle citadelle à l'emplacement de la première (1628). Les quais du Bassin du Roy sont maçonnés (1635).

1665-1669 :

Création du canal Vauban (1665-67) de l'arsenal dans les bâtiments de l'Hôtel-Dieu au Nord Est du bassin du roi (1669). L'Hôpital est transféré à Ingouville (emplacement actuel).

1787 :

Adoption du plan d'agrandissement de la ville et du port du Havre, du à l'ingénieur François Laurent Lamandé. Création d'un nouveau bassin au Nord du Bassin du Roy, d'un Bassin d'Ingouville qui deviendra le Bassin du Commerce, d'un nouveau quartier dit la nouvelle ville sur un plan orthogonal autour de ce bassin, des bassins de la Barre et de l'Eure, avec formes de radoub, de part et d'autre de la citadelle.

1793 (le 20 Novembre) :

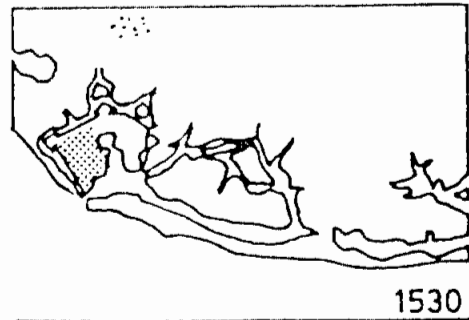
La Ville "Françoise et Havre de Grâce" devient Le Havre-Marat pendant deux ans.

1822 (le 1er Juin) :

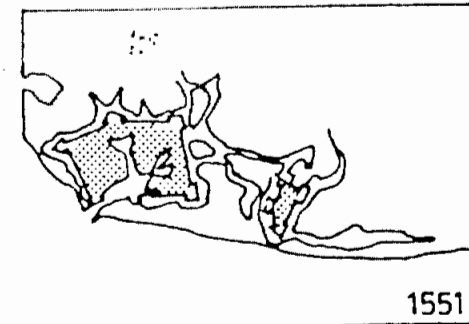
Le Conseil Municipal décide que les immeubles à édifier place Louis XVI (Gambetta) seront construits sur un type uniforme (arcades).

1823 :

Fermeture de l'Arsenal.



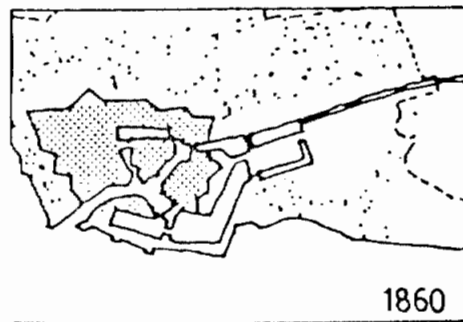
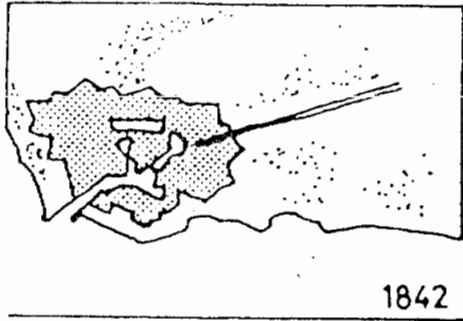
1530



1551



1780



1824-1829 :

Le Havre perd sa fonction de port de guerre au profit de Cherbourg, c'est ce qui permet l'essor du port de commerce et de la fonction d'entrepôtage ...

1830 :

Achèvement de la route Neuve (Cours de la République).

1836 :

Création du nouveau quartier industriel de Sainte-Marie au Nord Est de la Ville intra-muros, sur un plan orthogonal autour de l'église Sainte-Marie, par le promoteur Lefèvre.

1840-1850 :

Le port se dote de nouveaux bassins au Sud et à l'Est : bassins de Floride (1840-55), Vauban (1840-43), de l'Eure (1845-55), des Docks avec les docks Vauban (1841-1859).

1847 (le 20 Mars) :

Inauguration de la ligne de chemin de fer Le Havre-Rouen.

1849 :

Fondation de la nouvelle église Saint-Vincent de Paul au Nord-Ouest de la ville intra-muros, consacrant la transformation du quartier des tuileries du Bas-Sarvic en quartier urbain.

1852 :

Deuxième naissance du Havre. Napoléon III autorise la destruction des remparts et la création d'une ceinture de fort dont il reste les forts de Sainte-Adresse et de Tourneville, l'annexion de la commune d'Ingouville et d'une partie de celle de Graville l'Eure.

Une nouvelle ville peut se développer entre l'ancienne Ville intra-muros et la falaise. On trace de 1865 à 1870, sur le front Nord, le Boulevard de Strasbourg le long duquel se déplacent les édifices publics, puis, sur le front Sud, le Boulevard François 1er, et enfin en 1888, le Boulevard Maritime. Le Boulevard Clémenceau dans le prolongement n'est tracé qu'en 1930, le quartier du Perrey restant occupé par des chantiers navals.

1861-1880 :

Le port s'éloigne de la ville et se développe en gagnant sur l'estuaire au Sud et sur la plaine de l'Eure à l'Est, les vestiges de l'ancien port disparaissent, la tour François 1er (1861), la citadelle remplacée par un bassin (1866-71). Le canal de Tancarville (1880-1887), de nouveaux bassins, Bellot (1887), aux Pétroles (1895) sont creusés.

1865 (le 1er Octobre) :

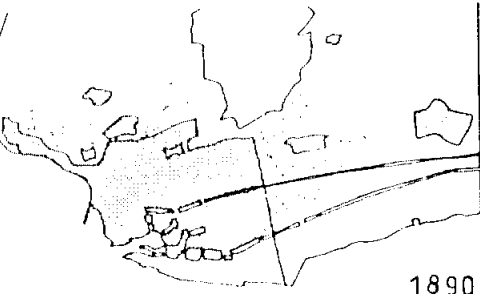
Inauguration du Nouveau Lycée.

1876 (le 22 Juin) :

Inauguration du Palais de Justice.

1878 à 1886 :

Réalisations sociales de Jules Siegfried, notable (la cité ouvrière 1871-76) et maire (cercle Franklin - écoles - bureau d'Hygiène).



1890

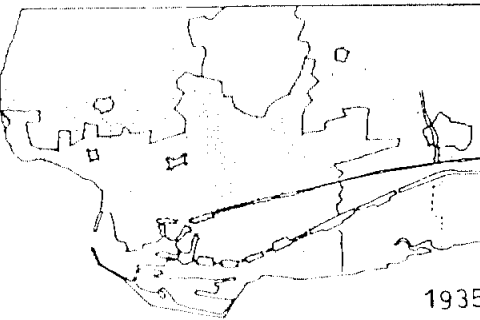
1910-1935 :

En 1910, construction de la Gare Maritime, transférée en 1935 bassin Théophile Ducros, confirmant le développement des transatlantiques.

1919 :

Annexion de Gravelle-Sainte Honorine.

La mise en application de la loi sur l'embellissement des villes révèle que la ville de François 1er est en très mauvais état, surpeuplée et insalubre et que la ville neuve du 19ème siècle a été mal construite, sans plan d'urbanisme. Des projets de rénovations sont mis en œuvre dans les années 1930.



1935

1925 (le 1er Janvier) :

Le Port du Havre est "autonome".

1928 (le 17 Mai) :

L'escalier mécanique (rue de Montmorency-rue de l'Abbaye) est ouvert au public. Il permet l'essor du plateau cités-jardins.

1940-1944 :

Destruction complète de la ville de François 1er, de la partie Sud-Ouest de la ville neuve du 19ème siècle et du Port.

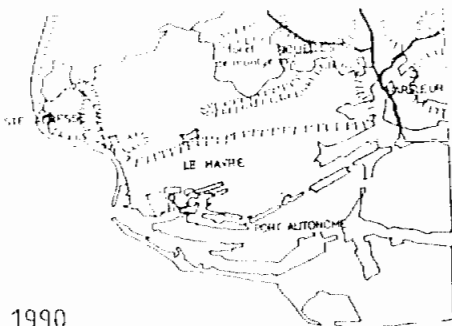
1945-1965 :

Reconstruction séparée de la ville et du Port.

La ville : Reconstruction par l'Atelier Perret, le plan retenu est conditionné par le choix de garder les vieux bassins, bien qu'inutiles pour le Port dont la reconstruction s'apparente plutôt à une restauration, les bassins et les structures sont réparés ou reconstruits sur le même emplacement.

1953-1973 :

Annexions successives des communes environnantes du plateau : Bléville (1953), Sanvic (1955), Caucriauville-Nord sur Rouelles (1963), Caucriauville-Sud sur Harfleur et le Mont-Gaillard sur Fontaine-La-Mallet (1971), Rouelles (1973). L'ensemble, urbanisé progressivement par la juxtaposition de lotissements pavillonnaires depuis la fin du 19ème siècle, puis la création des grands ensembles d'après-guerre, constitue la Ville-Haute. Sainte-Adresse, non annexée, mais enclavée, ancienne ville de villégiature et balnéaire (lotissement du Nice-Havrais, 1908) est le quartier résidentiel du Havre.



1990

1965-1990 :

Le Port se dote de nouvelles structures, nouveau bassin de marée et canal du Havre avec l'écluse François 1er (1965), création du Quai de l'Atlantique avec le terminal des conteneurs (1970), destruction de l'écluse des transatlantiques (1970), d'une partie de la gare maritime reconstruite pour l'établissement du dock flottant (1982), inauguration du terminal de l'Europe avec portique à conteneur (1989), du terminal de Grande-Bretagne (1989).

La ville entre dans la phase Post-Reconstruction. Avec le recul, cette Reconstruction prend valeur patrimoniale, l'étude pour la ZPPAUP constate ce nouvel état de fait.

EVOLUTION DU HAVRE DEPUIS SA FONDATION EN 1517

1520	600 hab.	15 ha	1953		3 815 ha
1541		50 ha	1954	139 810 hab.	
1601	10 275 hab.		1955		4 126 ha
1723	14 653 hab.		1962	184 133 hab.	
1787 à 1814		192 ha	1963		4 240 ha
1806	19 032 hab.		1968	200 940 hab.	
1852		881 ha	1971		4 331 ha (Caucriauville Sud)
1853	56 541 hab.				4 357 ha (Partie du Mont-Gaillard)
1901	130 196 hab.		1973		4 684 ha
1919		2 988 ha	1975	219 584 hab.	
1921	163 374 hab.		1982	200 411 hab.	
1936	164 083 hab.		1990	197 219 hab.	
1946	106 934 hab.				

Etabli par Mme Claire ETIENNE de la DRAC.

ANNEXE 2

LE PLAN PERRET : LES HUIT PRINCIPES

Par un code en huit points, l'équipe Perret définit les principes essentiels de la structure urbaine et de l'organisation spatiale. Ce cadre se veut à la fois rigoureux, déterminant pour l'avenir de la cité et assez souple pour admettre et intégrer dans le temps des variations de détail.

Le plan sera proposé à partir des principes suivants * :

1 • Les grandes voies subsistantes qui créent avec le Bassin du Commerce deux axes orthogonaux N.S. et E.O., doivent servir de base à la trame générale de la ville.

2 • Cette trame sera constituée par deux réseaux perpendiculaires de voies de circulation principale formant de larges mailles carrées de 100 m de côté environ. Cette trame ne coïncidera avec le réseau primitif que pour les quartiers avoisinant la place de l'Hôtel de Ville, la place Gambetta, le Sud du Boulevard de Strasbourg.

3 • Chacune de ces mailles pourra être recoupée par un réseau de circulation secondaire (rues intérieures) auquel il serait souhaitable que le trafic automobile de transit n'ait pas accès.

4 • Le canevas général des voies, leur largeur, ainsi que les dimensions des îlots, les longueurs et épaisseurs des bâtiments seront "modulés" et viendront s'inscrire sur une trame générale à mailles carrées, dont l'élément a été fixé à 6.24 m. Cette trame invisible qui laisse une liberté totale mais permet les disciplines les plus rigoureuses, agit à la manière de la mesure et de la cadence en musique et assure l'unité et le rythme. Appliquée à la construction elle-même, elle sera aussi génératrice d'économie puisqu'elle favorisera la standardisation.

5 • La disposition des volumes bâtis par rapport aux voies, devra assurer à tous les appartements un ensoleillement satisfaisant, des vues suffisamment étendues, une bonne pénétration de la lumière naturelle et une protection efficace contre les vents dominants. Au point de vue de l'orientation, les bâtiments étendus d'Est en Ouest ayant leur façade principale au midi et dont les appartements occupent toute la largeur de l'édifice, sont considérés comme préférables aux bâtiments offrant leurs façades à l'Est et à l'Ouest et organisés systématiquement.

6 • Pour les mêmes raisons, il sera souhaitable de maintenir un espace égal entre les façades des bâtiments dits "sur rue" et celle des bâtiments dits "sur cour". En réalité, il ne faut pas différencier les cours des rues, les voies de circulation venant s'insérer indépendamment et librement entre les ensembles de bâtiments modulés suivant la trame générale.

7 • La hauteur des bâtiments ne sera pas limitée par un gabarit dépendant simplement de la distance de prospect, mais pourra être définie localement en tenant compte des conditions particulières énoncées en 5 et 6. Il pourra en résulter des gabarits dissymétriques par rapport aux voies de circulation et des bâtiments de hauteur relativement élevée pourront voisiner, dans certains cas, avec des bâtiments de trois étages ou à rez-de-chaussée seulement, de manière à recevoir les surplus de densité sans nuire aux conditions de vue et de lumière.

8 • Compte tenu de la proximité de la nappe d'eau souterraine par rapport à la surface du sol (0.80 m), il serait souhaitable de surélever le réseau des voies de circulation. Cette surélévation aurait les principaux avantages suivants :

- Mise à sec des canalisations urbaines.
- Visite et entretien faciles de ces réseaux accessibles dans des galeries de circulation.
- Possibilité d'aménager un système de circulation inférieure au niveau du sol naturel pour le nettoyage.
- Utilisation de l'espace sous le niveau des voies publiques pour loger certains services publics, garages, parcs à voitures, etc ...
- Le rez-de-chaussée des immeubles ultérieurement construits le long de ces voies étant surélevé, un étage de caves peut être aménagé sous les immeubles.

Il faut remarquer que l'élaboration de ces principes correspond à une époque précise de l'évolution des idées de l'équipe Perret. Certains principes connaîtront un développement alors que d'autres seront modifiés ou abandonnés.

* Tiré de "Technique & Architecture" N° 7.8 - 6° année - 1946.

HISTORIQUE DE LA RECONSTRUCTION

Rapport de Présentation

Février 1941 : Félix Brunau est nommé urbaniste en chef de la Reconstruction du Havre. Il y a 316 immeubles détruits et 1.425 sont endommagés.

Printemps 1944 : Les anciens élèves et disciples d'A. Perret commencent à se regrouper pour obtenir la commande d'une ville à reconstruire autour de leur maître.

15 Juin 1944 : Un raid britannique rase une partie du centre et détruit 700 immeubles (quartier Notre-Dame, secteurs Halles, Thiers, Saint-Joseph, etc ...), faisant 2.600 sinistrés et 76 morts.

Septembre 1944 : Les bombardements des 5 et 6 Septembre achèvent la destruction des vieux quartiers Notre-Dame et Saint-François ainsi que celle du quartier de l'Hôtel de Ville. Le 12, à la libération, le bilan est le suivant pour toute la guerre :

4.500	immeubles en partie détruits
12.500	immeubles entièrement détruits
21.000	logements disparus sur 48.000
35.000	sinistrés totaux
65.000	sinistrés partiels
5.126	morts

Janvier-Février 1945 : Campagne d'opinion dans Le Havre-Libre pour ou contre le comblement des bassins du Roi et du Commerce.

Fin Janvier 1945 : A. Perret officiellement pressenti par le Ministre Dautry pour diriger la Reconstruction du Havre, à la tête de son Atelier. Les Havrais l'ignorent et ne l'apprendront qu'à l'Automne.

25 Mars 1945 : R. Dautry, Ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme du Havre.

Mai 1945 : A. Perret nommé architecte en chef par le M.R.U., son équipe se met au travail.

3 Juin 1945 : Inauguration de la première maison provisoire édifiée en matériaux récupérés.

7 Juillet 1945 : L'architecte havrais Henri Colboc, prix de Rome, présente à la population son plan de Reconstruction pour le centre, avec l'approbation de Brunau et du maire voisin.

20 Juillet 1945 : Le Conseil Municipal approuve les dispositions du plan directeur d'urbanisme et du programme d'aménagement Brunau.

26 Septembre 1945 : Le Conseil Municipal se réunit en comité secret ; il adopte définitivement la partie du plan Brunau qui ne concerne pas le centre. A. Perret présente son projet pour celui-ci, qui comprend l'édification d'une plate-forme à 3,50 m du sol naturel, un ordre de 6,50 m, des balcons-abris ... Les élus reportent leur décision.

Novembre 1945 : Arrivage des premières maisons préfabriquées.

30 Novembre 1945 : A. Perret présente au Conseil Municipal les premiers projets de plan-masse étudiés par ses collaborateurs. Les élus, inquiets de la surélévation proposée par l'Atelier Perret, demandent l'arbitrage du M.R.U.

18 Février 1946 : F. Billoux, nommé à la tête du M.R.U. le 26 Janvier, accepte le plan Brunau et tranche contre la surélévation qui nécessiterait trop d'argent et de ciment.

28 Février 1946 : Le Conseil Municipal approuve des modifications au plan Brunau pour permettre la réalisation des ensembles architecturaux prévus dans le plan Perret définitif.

31 Mars 1946 : F. Billoux pose la première pierre du premier immeuble définitif à l'angle de la place de l'Hôtel-de-Ville et de la Rue de Paris (Immeubles Sans Affectation Individuelle pris en charge et préfinancés par l'Etat sur dommages de guerre : V36, V37, V40 et V41).

Juillet 1946 : Bahrman remplace Brunau en tant qu'urbaniste en chef de la région havraise.

Août 1946 : Edification de la cité commerciale provisoire de la chaussée Thiers. Présentation à la population, dans le cadre de l'enquête d'utilité publique, du projet de Reconstruction et d'Aménagement.

7 Septembre 1946 : Le Conseil Municipal adopte le tracé du périmètre de la Reconstruction et le plan d'urbanisme dans ses grandes lignes.

Décembre 1946 : Le plan d'urbanisme est déclaré d'utilité publique.

1947 : Le Service Communal du logement aménage les anciens camps américains de la Forêt de Montgeon et du Boulevard François 1er pour les sinistrés.

Avril 1947 : Début effectif des chantiers avec le battage des pieux de fondation des ISAI.

Août 1947 : Les premiers murs des ISAI sortent de terre.

9 Février 1948 : René Coty, Ministre de la Reconstruction depuis le 24.11.1947, visite les chantiers et recueille les doléances des 40.000 sinistrés en attente d'un relogement décent.

10 Mars 1948 : Suite au classement des architectes effectué en 1947 par le M.R.U., réunion de répartition des îlots prioritaires où sont fixées les proportions suivantes : deux chefs de groupe membres de l'Atelier Perret sur trois chefs de groupe. Deux architectes havrais et un membre de l'Atelier Perret sur trois architectes intervenants sur les îlots (chefs de groupe et architectes d'opération confondus).

Septembre 1948 : Quinze Chantiers en cours qui concernent 1.000 logements.

3 Décembre 1948 : E. Claudius Petit, Ministre de la Reconstruction depuis le 11 Septembre, vient déclarer au Havre que l'effort français est insuffisant au regard de celui des autres pays européens.

Janvier 1949 : Création des sociétés coopératives de Reconstruction François 1er et Agir.

Printemps 1949 : 23 îlots en cours de construction.

Mars 1950 : Début des chantiers des trois premiers îlots du Perrey (N17, N21 et V73), ainsi que du premier îlot de la coopérative Agir (S39 dans le quartier Saint-Michel / Saint-Vincent).

31 Mai 1950 : Premiers terrassements de l'îlot S85, le 17e entrepris par la coopérative François 1er.

19 Juillet 1950 : Achèvement du gros-œuvre du V6, extension des premiers ISAI.

15 Octobre 1950 : Remise des clefs au propriétaire du premier appartement livré (V37 - ISAI).

22 Octobre 1950 : Cérémonie officielle marquant le début des premiers chantiers du quartier Saint-François (îlots N48, N49, N50 et Halle aux Poissons).

9 Novembre 1950 : Achèvement du gros-œuvre du premier îlot de l'avenue Foch (S29 angle Sud-Ouest du square Saint-Roch).

5 Décembre 1950 : Des habitants et commerçants réclament le comblement du bassin du Commerce.

1951 : Début des chantiers de huit îlots rue de Paris (N4 , N5, N6, N10, N11, N12, N28 et N29).

29 Janvier 1951 : Remise des clefs au propriétaire du N17, premier immeuble livré du Perrey (cf. paragraphe ci-dessous).

8 Février 1951 : Inauguration de la tranche C des ISAI de Gravelle-Centre, dont les appartements commencent à être occupés ; en fait, au contraire des deux premières tranches, il ne s'agit pas d'ISAI mais du premier programme pris en charge par l'Association syndicale de Reconstruction de Gravelle.

15 Mars 1951 : Achèvement du gros-œuvre du V49 sur le Boulevard François 1er, le plus avancé des îlots confiés à la coopérative François 1er.

6 Avril 1951 : Nouvelle visite du ministre Claudius Petit.

16 Mai 1951 : La coopérative Agir remet les clefs des premiers appartements achevés par elle (îlot S8).

Octobre 1951 : Avec huit immeubles en construction soit 141 logements, la Reconstruction du Perrey est en plein essor ; la moitié du Perrey Nord s'achève.

21 Octobre 1951 : Première pierre de l'Eglise Saint-Joseph.

24 Janvier 1952 : Achèvement du gros-œuvre du S85, à l'Est du futur Hôtel-de-Ville.

1er Mars 1952 : Début du chantier des fondations de l'Eglise Saint-Joseph.

23 Mai 1952 : Achèvement du premier gros-œuvre de la Rue de Paris, celui du N11.

10 Juin 1952 : Inauguration de la Halle aux Poissons.

1er Juillet 1952 : Inauguration du Franklin Building construit hors dommages de guerre Boulevard de Strasbourg à la place de la caserne Eblé, par les U.S. Lines et sur un plan d'avant-guerre.

14 Septembre 1952 : Premier coup de pioche du chantier de l'Hôtel-de-Ville.

27 Octobre - 5 Novembre 1952 : Quatre achèvements Rue de Paris, les îlots N4, N6, N12 et N28 seront bientôt habités.

23 Décembre 1952 : Un arrêté ministériel dispense l'ensemble des îlots du Front de Mer Sud de Permis de Construire.

8 Janvier 1953 : Le député-maire P. Courant est nommé ministre de la Reconstruction et du Logement, poste qu'il occupe jusqu'au 27 Juin 1953, attachant son nom à un plan en faveur de l'accession à la petite propriété.

15 Janvier 1953 : On enfonce les premiers pieux de l'Hôtel-de-Ville.

Janvier 1953 : Choix des architectes et du site du nouveau Musée des Beaux-Arts.

2 Mars 1953 : Installation de la Caisse d'Epargne dans ses nouveaux locaux, à l'Ouest de l'Hôtel-de-Ville.

Mai 1953 : Début des travaux des Abattoirs dont le permis ne sera délivré que le 19 Septembre 1955 ...

18 Mai - 20 Mai 1953 : Inauguration des gros-œuvres des N5, N10 et N29, Rue de Paris.

28 Septembre 1953 : L'institution Saint-Joseph, autrefois près du Boulevard François 1er, ouvre rue Félix Faure.

Novembre 1953 : Le Front de Mer Sud commence à sortir de terre.

21 Décembre 1953 : Double étape dans la Reconstruction havraise. L'îlot S51 Sud dont la première pierre est posée Rue J. Ancel, est le premier collectif havrais en accession à la propriété (loi Courant). L'aile Nord du N26, soit 40 logements dont le chantier démarre, constitue la première expérience française en matière d'HLM à normes réduites ; l'opération est menée par l'OPHLM de la Ville.

25 Février 1954 : Décès d'Auguste Perret, bientôt remplacé par son adjoint, Jacques Poirrier.

Mars 1954 : La Porte Océane Sud et Nord s'achèvent, sauf la tour Nord qui sort à peine de terre à cause de la mauvaise qualité du terrain et des difficultés de fondations.

26 Mars 1954 : Inauguration sur le Front de Mer Sud du gros-œuvre de l'îlot N43B.

26 Juin 1954 : Première pierre de la nouvelle Chambre de Commerce posée par R. Coty, Président de la République.

14 Octobre 1954 : Les Galeries rouvrent rue de Paris au même emplacement qu'avant-guerre.

1955 : Achèvement du Bureau d'Aide Sociale place Albert René.

L'OPHLM a six chantiers en cours dans le centre : le N26 dans le quartier Notre-Dame, les N16, N19 et N22 au Perrey, les V70 et V74 bis Place de la Bourse.

22 Janvier 1955 : Ouverture de la nouvelle agence de la Société Générale, place Léon Meyer.

Décembre 1955 : L'achèvement du V5 clôt la Reconstruction de l'avenue Foch, hors son débouché à l'Ouest.

1956 : Fin des travaux du Front de Mer Sud.

Février 1956 : Achèvement de la Porte Océane Nord (S25 - S26).

28 Avril 1956 : Ouverture du cinéma Alhambra (actuels Clubs) avenue Foch.

Juillet 1956 : Achèvement de la Porte Océane Sud (V74 - V75).

20 Juin 1957 : Visite de P. Sudreau, ministre de la Reconstruction ; la mairie lui présente le dossier des cités provisoires qui subsistent (Montgeon - François 1er- Quai Georges V - Place Massillon - Stade Deschaseaux ...).

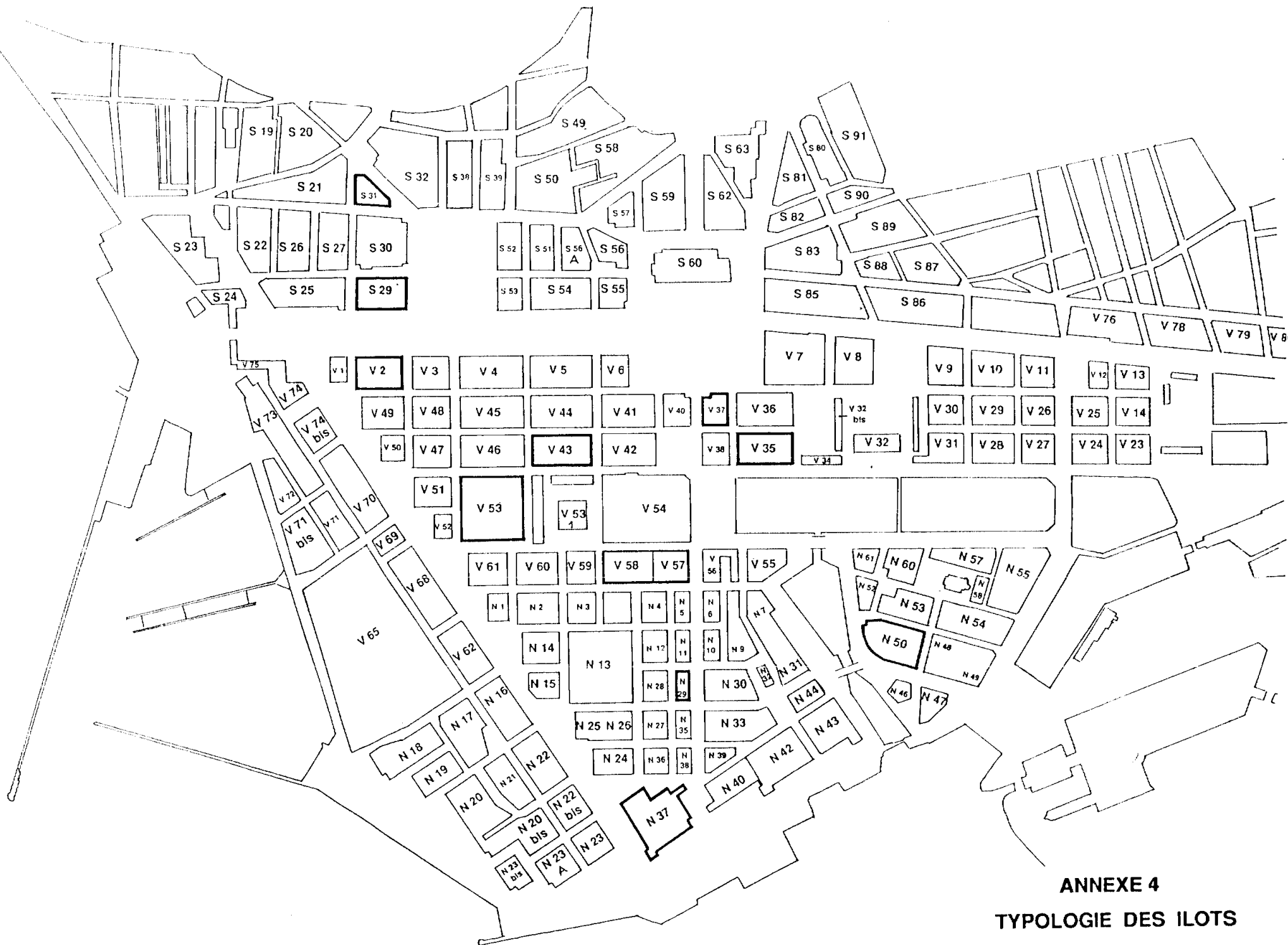
14 Juillet 1957 : Inauguration de l'Hôtel-de-Ville.

22 Juillet 1957 : Installation de la Chambre de Commerce dans la nouvelle Bourse.

6 Octobre 1957 : Bénédiction du gros-œuvre de l'Eglise Saint-Joseph.

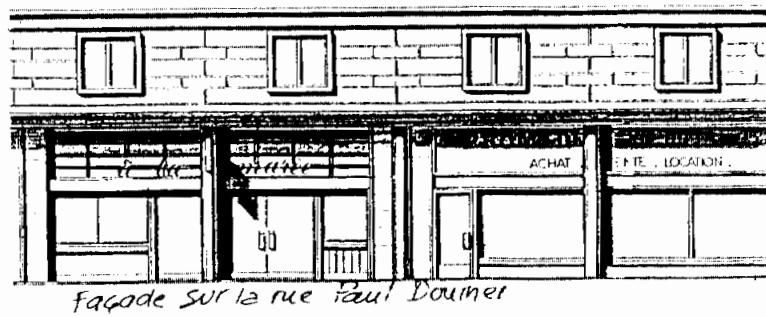
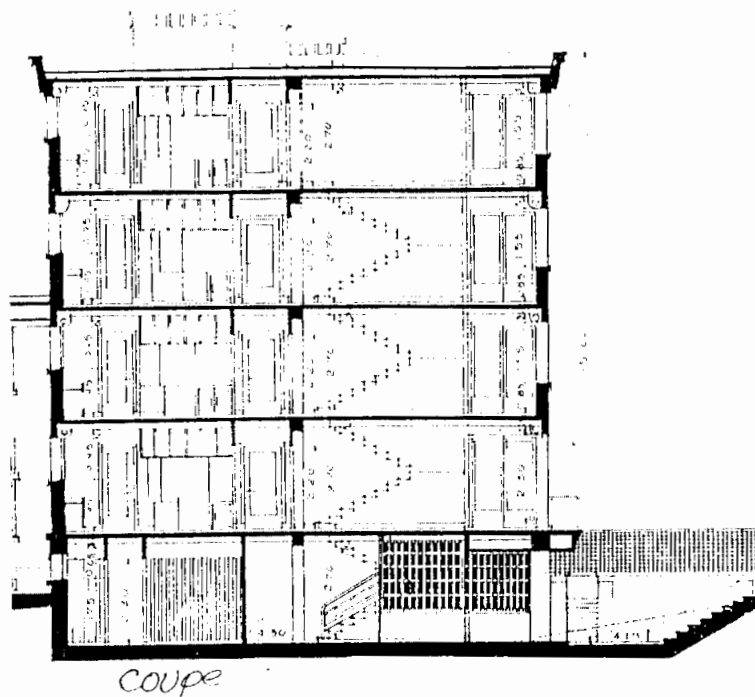
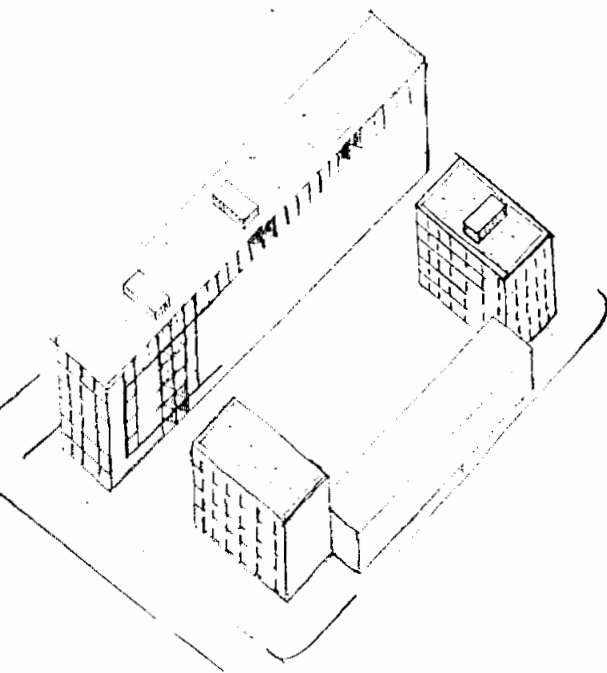
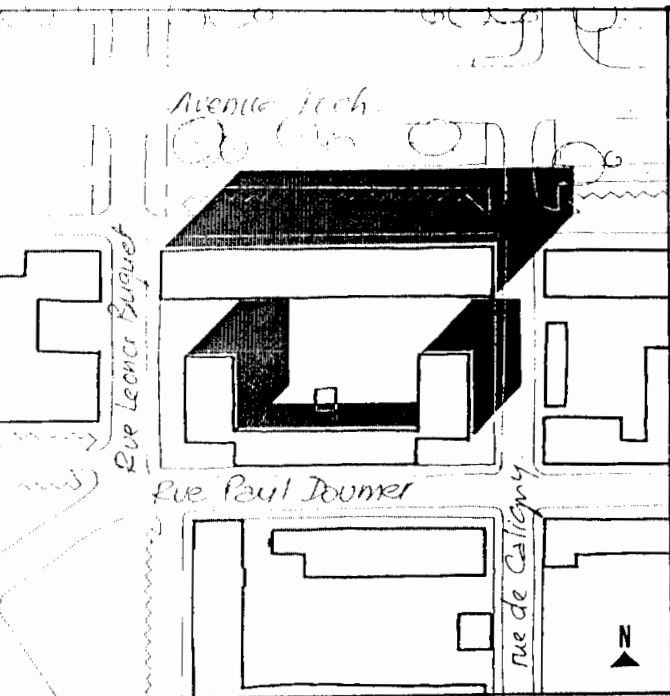
11 Octobre 1957 : Ouverture des bâtiments de l'Ecole Supérieure de Commerce Rue Emile Zola.

- 4 Juillet 1962 : L'achèvement du N5 clôt la Reconstruction de la rue de Paris.
- Début 1963 : Les dernières baraques du Perrey font place aux V68 et V69 sur le boulevard François 1er.
- 25 Juin 1963 : Démolition de la cité commerciale provisoire Thiers.
- Janvier 1964 : Ouverture de la Gendarmerie boulevard de Strasbourg à la place de la caserne Eblé.
- 1er Mai 1964 : Consécration de l'Eglise Saint-Joseph.
- Juin 1964 : Relogement des derniers habitants de la cité de Montgeon qui annonce le futur parc de loisirs.
- 3 Octobre 1964 : Ouverture de l'Eglise Saint-Michel commencée en 1957.
- Octobre 1965 : Disparition des chantiers Augustin-Normand dont les élus avaient souhaité la réinstallation périphérique en 1945.
- 31 Décembre 1965 : Dissolution de la coopérative François 1er.
- 21 Avril 1967 : Début du chantier de la première tranche de la Résidence de France.
- 21 Octobre 1967 : Inauguration de la Bibliothèque Municipale.
- 7 Janvier 1973 : Ouverture de la tour de la Sécurité Sociale boulevard de Strasbourg.
- 26 Janvier 1974 : Dissolution de la coopérative Agir.
- 15 Septembre 1978 : Trente quatre ans après la destruction du théâtre, ouverture du chantier de la Maison de la Culture.
- 16 Décembre 1978 : Achèvement des bureaux de l'Equipement boulevard de Strasbourg.
- 18 Novembre 1982 : Inauguration officielle de la Maison de la Culture par J. Lang.



ANNEXE 4

TYPLOGIE DES ILOTS



TYPOLOGIE

ILOT V 2

Avenue Foch

Rue de Caligny

Architectes : BLANC - CAZENAVE - PERAY - DELAUNE - DUPASQUIER - LAMY

Réalisation : 1950 - 1955

Matériaux :

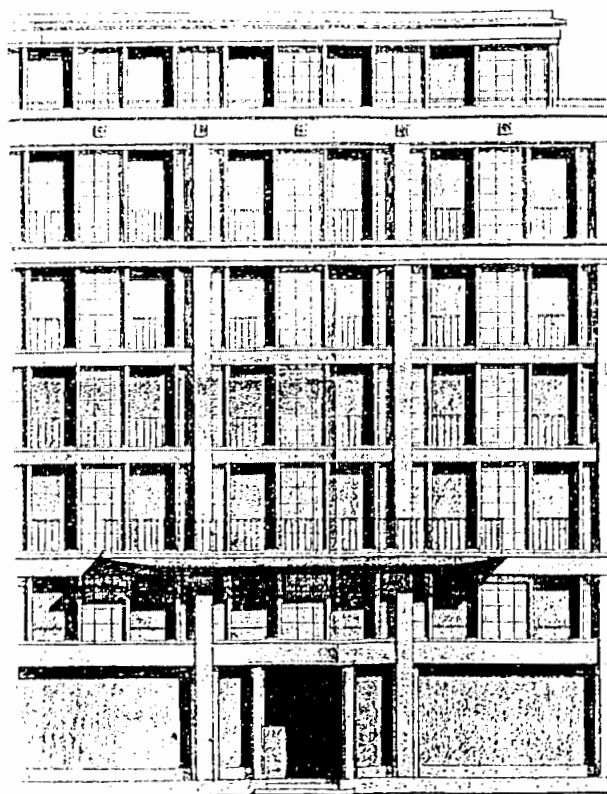
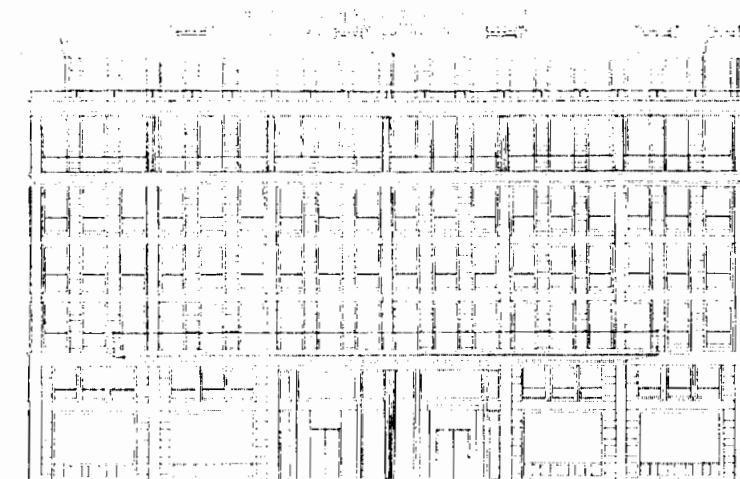
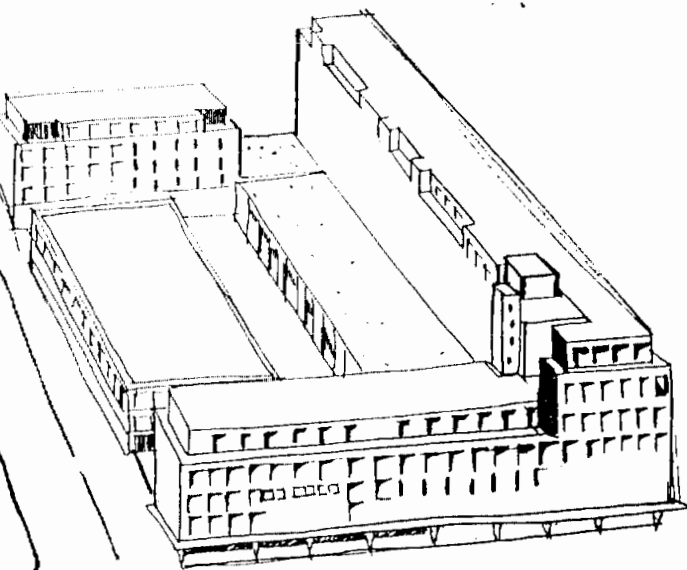
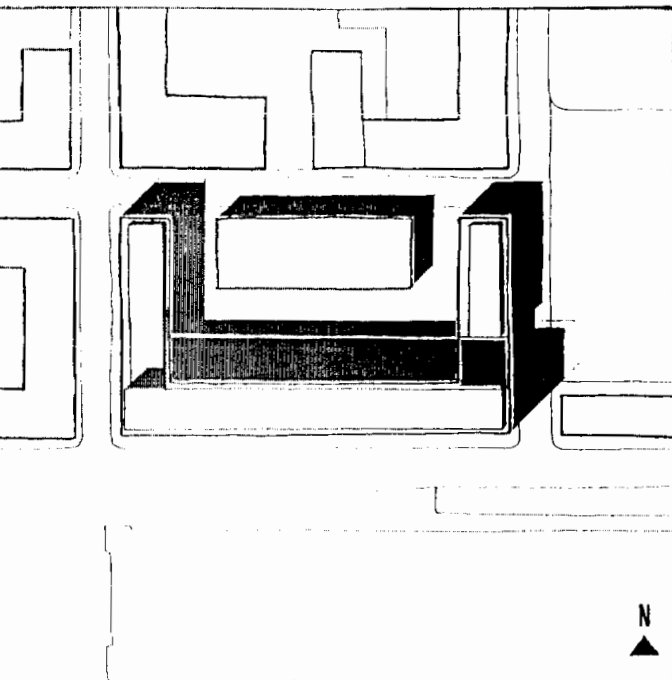
Structures : béton ouvré.

Panneaux : pierre.

Hauteur : R / R + 2 / R + 4

Commentaires :

ZPPAUP LE HAVRE
- ATELIER 86 -



TYPOLOGIE

ILOT V 35

Quai George V

Rue Victor Hugo

Architectes : DAIGUE -
POIRRIER - ROYON -
BOUCHER - CAMBRE

Réalisation : 1948 - 1951
1962 - 1965

Matériaux :

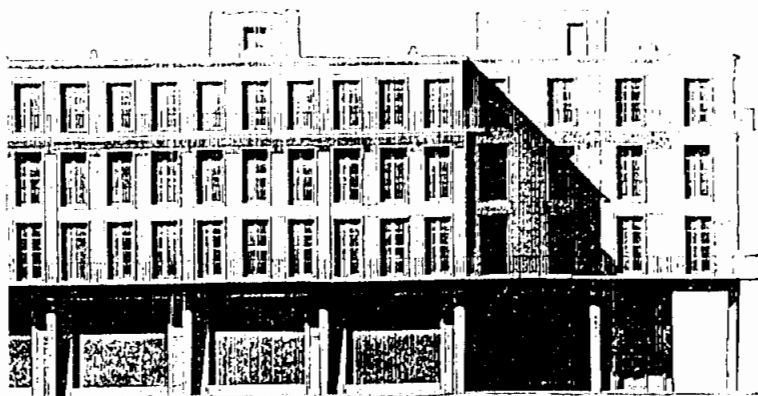
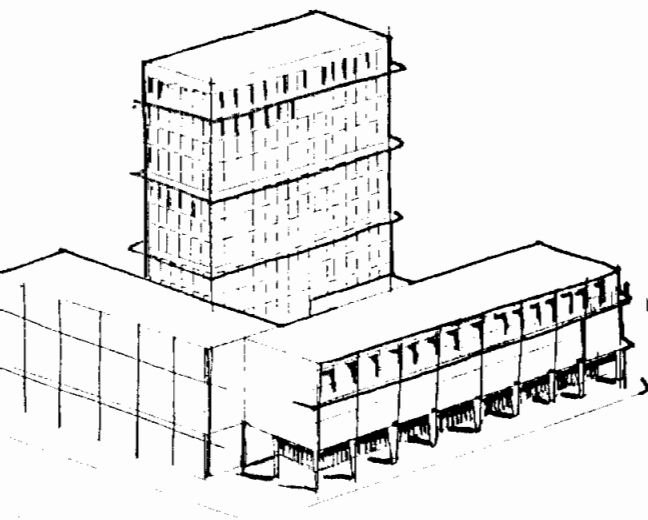
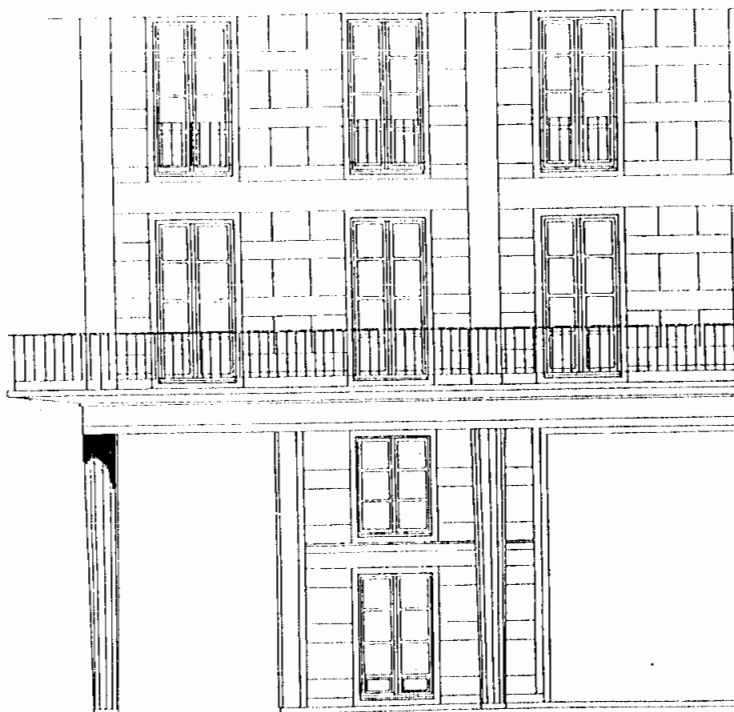
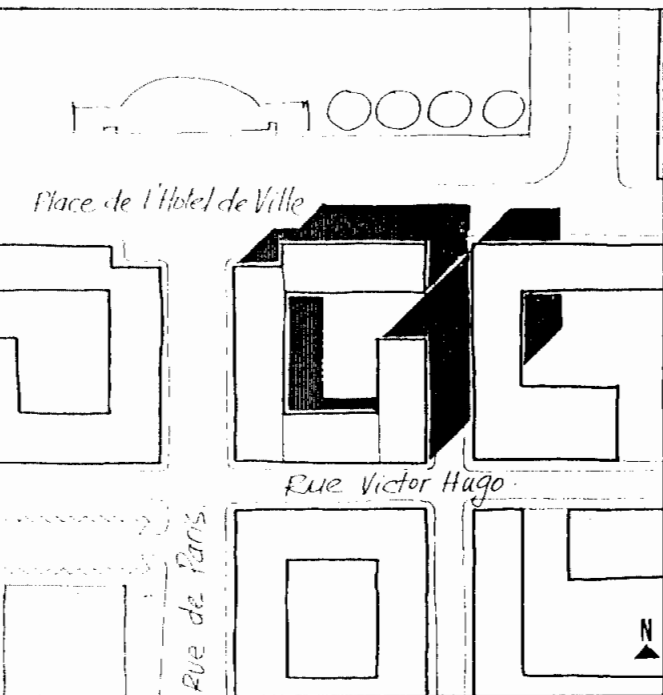
Structures : béton ouvragé.

Panneaux : béton peint ou enduit.
béton bouchardé.

Hauteur : R / R + 2
R + 4 (4 en retrait)
R+E+5 (5 en retrait)

Commentaires :

ZPPAUP LE HAVRE
- ATELIER 86 -



TYPOLOGIE

ILOT V 37

Place de l'Hôtel-de-Ville

Rue de Paris

Architectes : Groupe PERRET.

Réalisation : 1948 - 1955

Matériaux :

Structures : béton ouvragé.

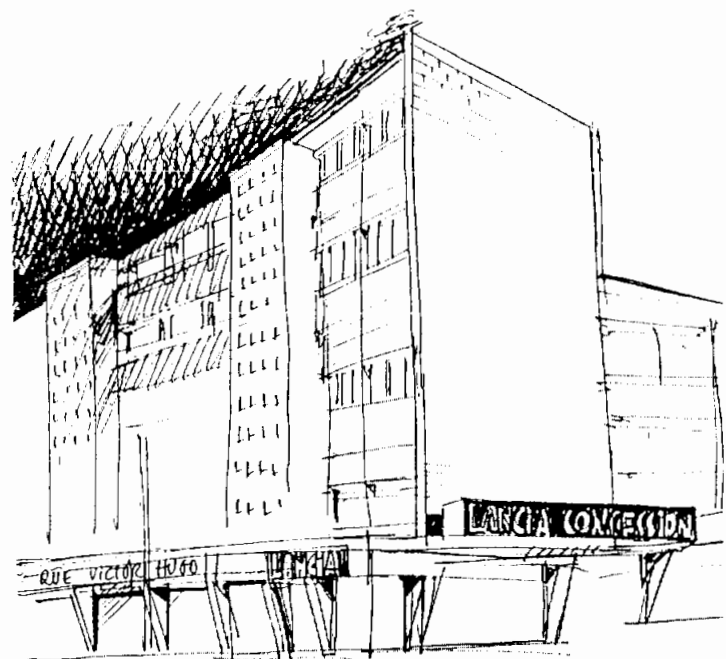
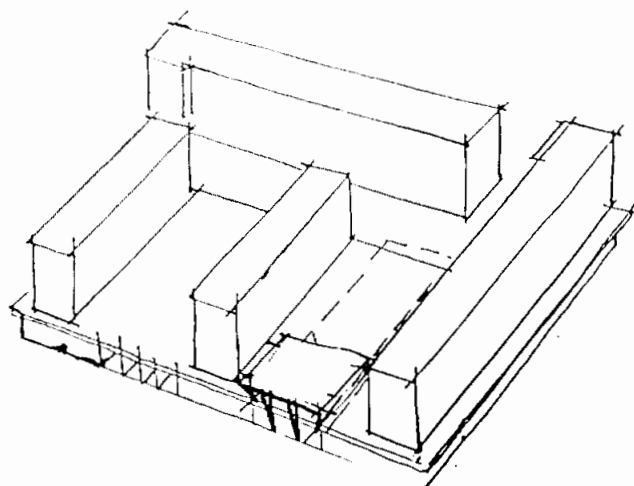
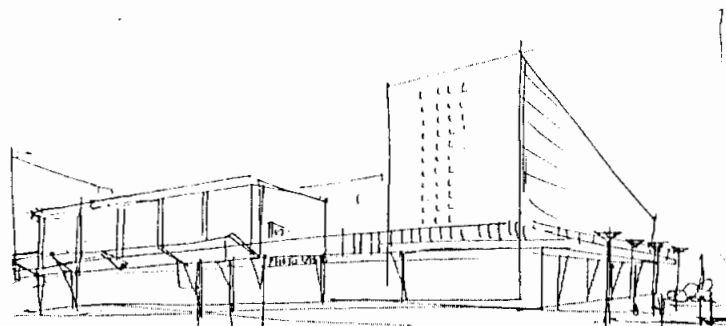
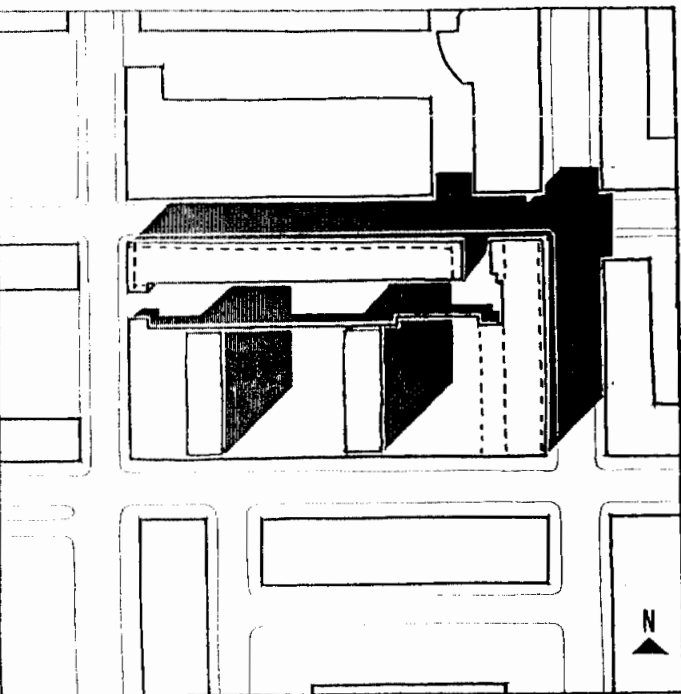
Panneaux : béton bouchardé.

Hauteur : R / R + E + 3
R + E + 10

Commentaires :

ZPPAUP LE HAVRE

- ATELIER 86 -



TYPOLOGIE

ILOT V 43

Rue Victor Hugo

Rue Louis Brindeau

Architectes : LESOUDIER -
FABRE - CAHARD - NEUVILLE -
VANOLI

Réalisation : 1953 / 1956 - 1961

Matériaux :

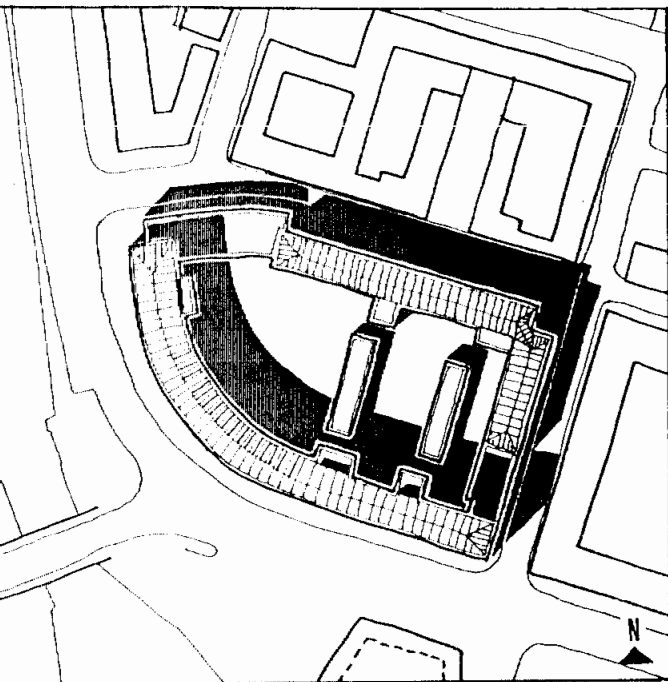
Structures : béton peint ou enduit.

Panneaux : béton peint ou enduit.

Hauteur : R / R + 4

Commentaires :

ZPPAUP LE HAVRE
- ATELIER 86 -



TYPOLOGIE

ILOTS N 50 - 51

Rue Général Faidherbe

Rue Dauphine

Architectes : VERNOT -
FRANCHE - BOUCHER -
COLBOC

Réalisation : 1950 - 1955

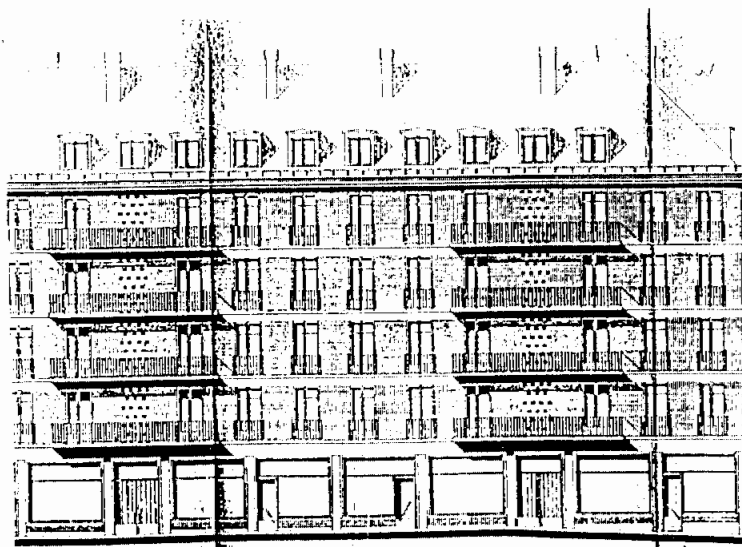
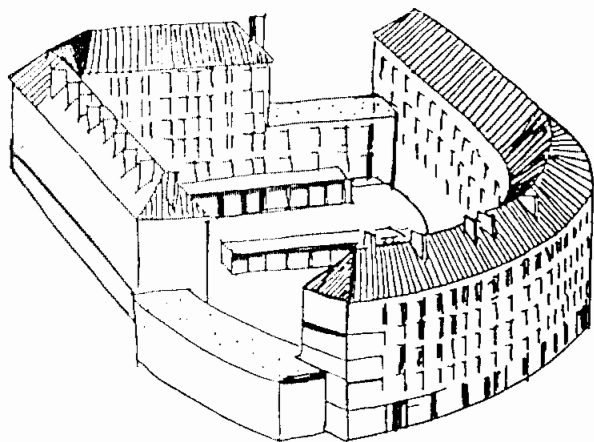
Matériaux :

Structures : béton lisse peint ou enduit.

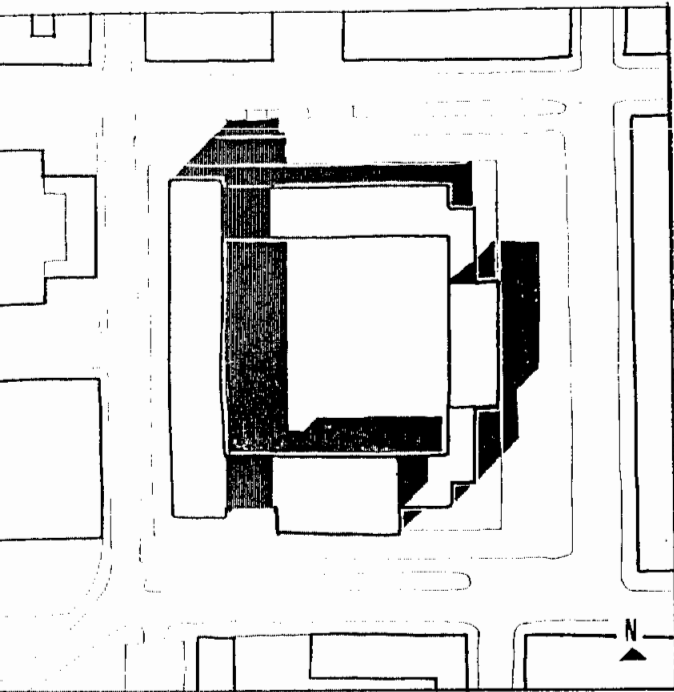
Panneaux : brique, béton peint.

Hauteur : R / R + 1 / R + 4

Commentaires :



ZPPAUP LE HAVRE
- ATELIER 86 -



TYPOLOGIE

ILOT V 53

Collège Raoul Dufy
25, Rue Dicquemare

Architecte : LAMBERT

Réalisation : 1956

Matériaux :

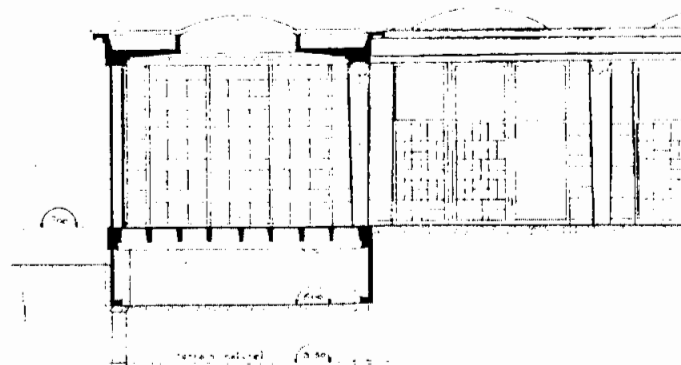
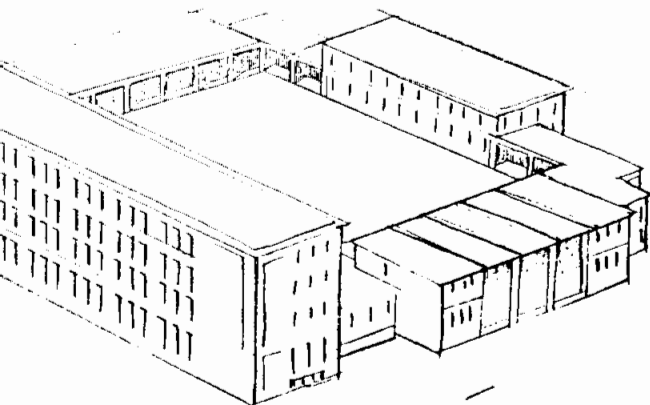
Structures : béton bouchardé.

Panneaux : béton ouvragé.

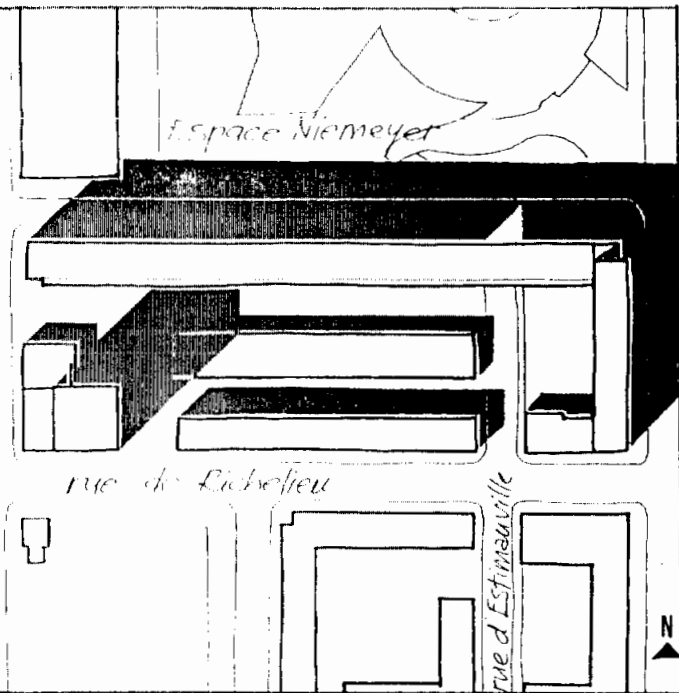
Hauteur : R / R + 3

Commentaires :

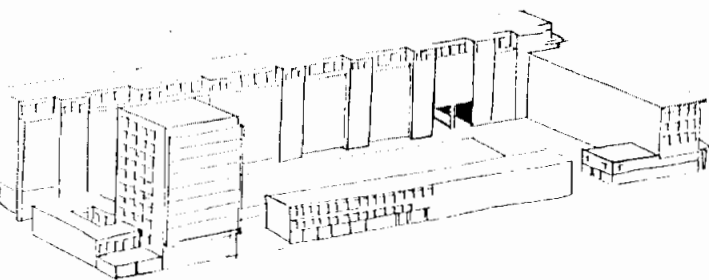
Bâtiment caractéristique de
l'Architecture d'Auguste Perret.



ZPPAUP LE HAVRE
- ATELIER 86 -



vue angle rue Voltaire, place des Halles



TYPOLOGIE

ILOTS V 57 - 58

Rue Voltaire

Rue Richelieu

Architecte : ZAVARONI

Réalisation : 1953 - 1956
1959 - 1961

Matériaux :

Structures : béton lisse peint ou
enduit.

Panneaux : pierre.
béton peint ou enduit.

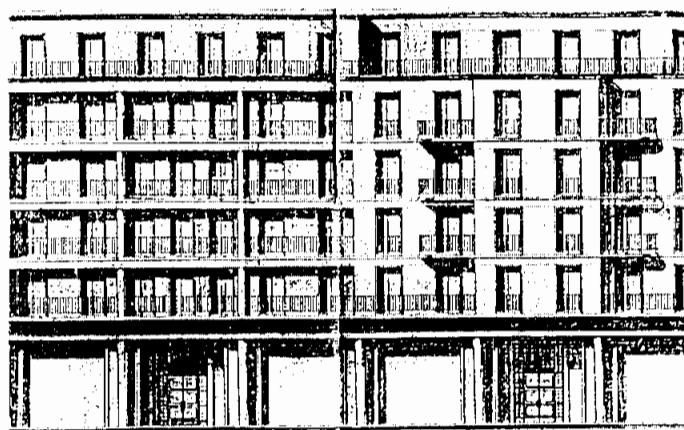
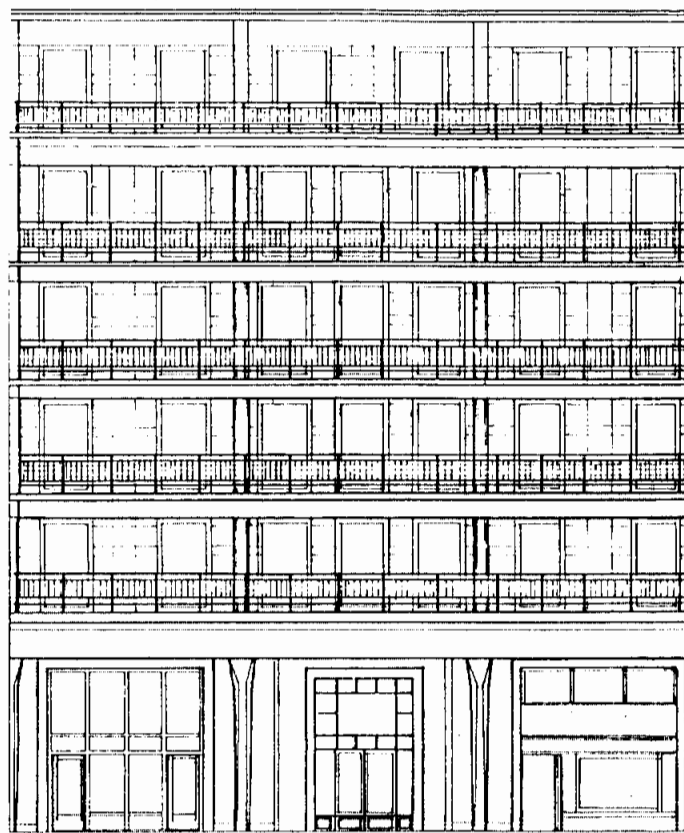
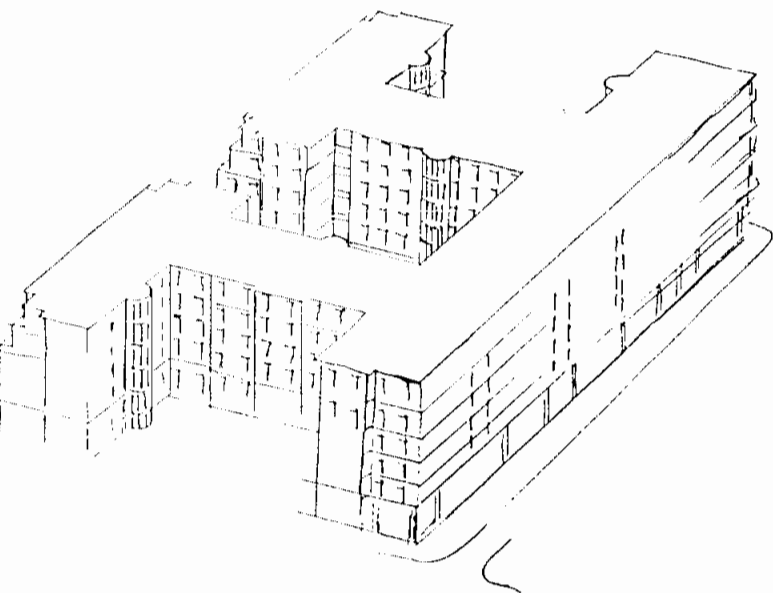
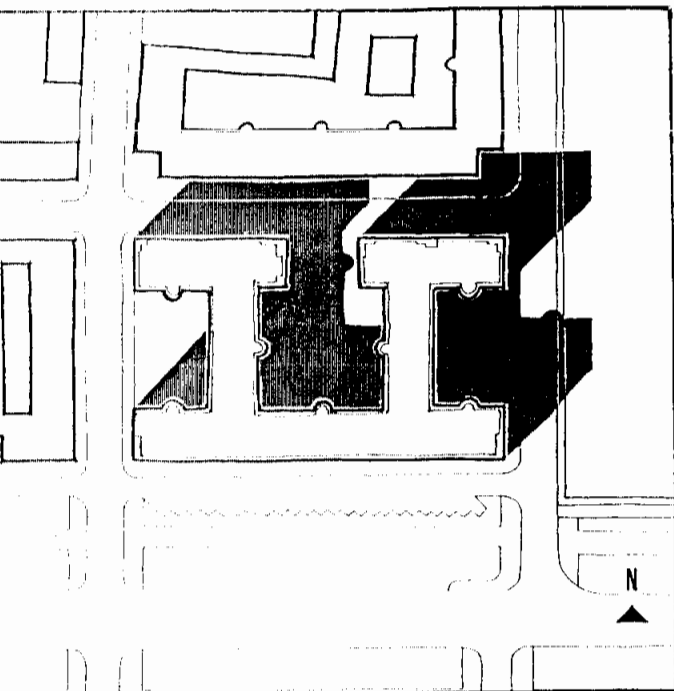
Hauteur : R + E / R + 9
R + 2

Commentaires :

Cet îlot offre sur l'Espace Niemeyer une façade longue simplement rythmée par l'alternance des fenêtres de séjour et des chambres. Une voûte permet à une rue de passer dans le socle monumental qui s'achève à l'Ouest sur un pignon magnifique avec embrase de colonnes en retrait, saillie de quatre étages droits, étages d'attique. Zavaroni s'est assez vite dégagé de l'esprit Perret pour créer une petite tour de R + 9 d'expression 1960. Le bâtiment Sud R + 2 mérite une surélévation. A l'Est, le rodent d'un étage annonce l'entrée de la rue de Paris.

ZPPAUP LE HAVRE

- ATELIER 86 -



TYPOLOGIE

ILOT S 29

Avenue Foch

Architectes : FRANCHE -
LERAMBERT - NEUVILLE -
PLATEL - LENOBLE

Réalisation : 1949 - 1954

Matériaux :

Structures : béton ouvragé.

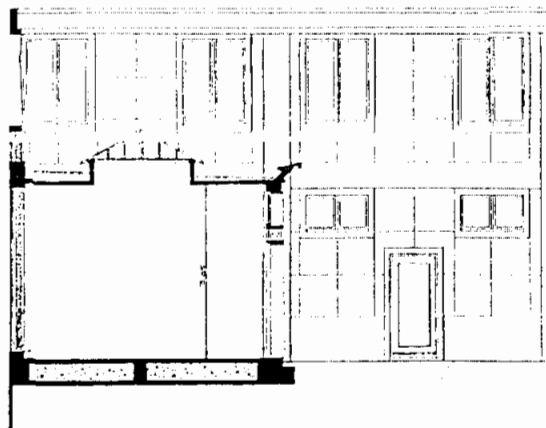
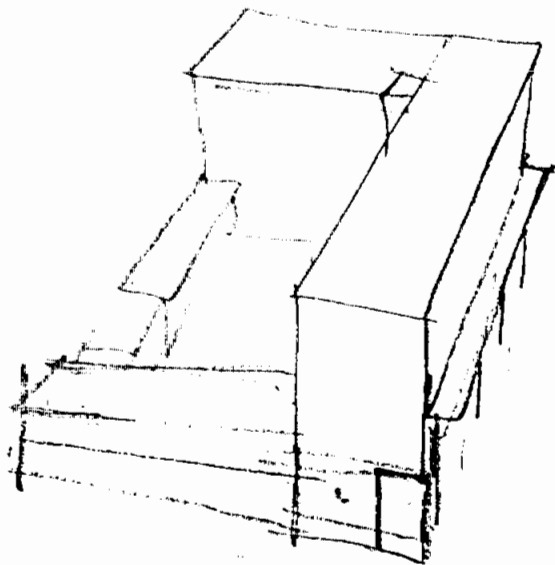
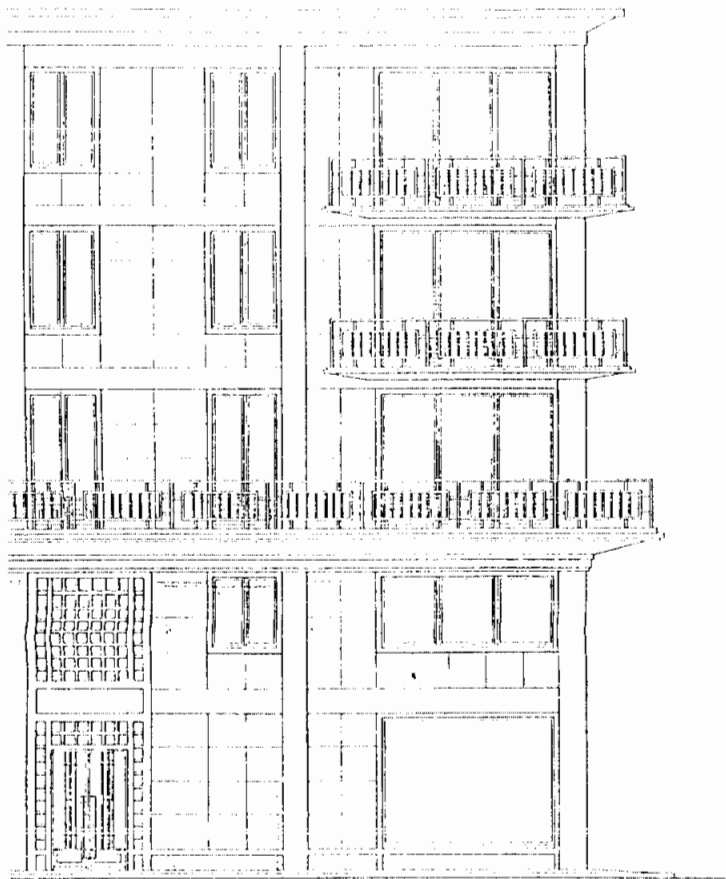
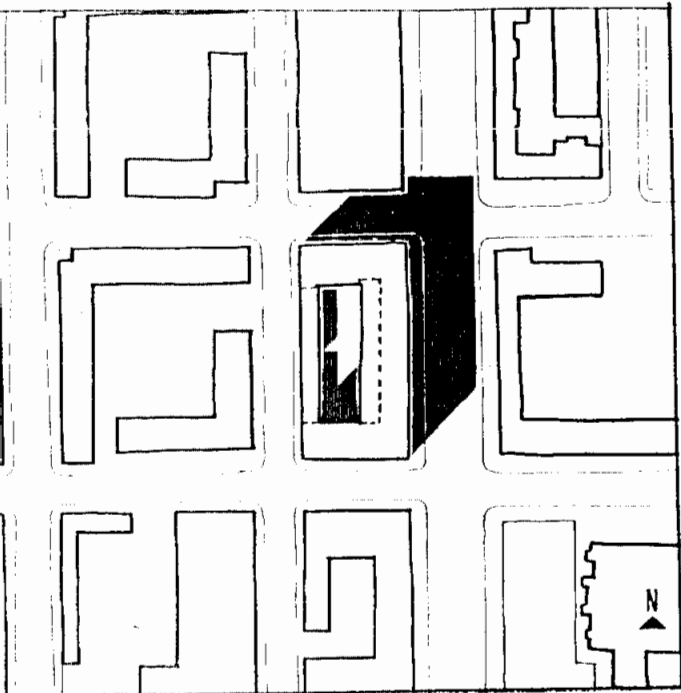
Panneaux : béton bouchardé.

Hauteur : R + E + 5.

Commentaires :

Piliers avec chapiteaux.

ZPPAUP LE HAVRE
- ATELIER 86 -



TYPOLOGIE

ILOT N 29

Rue de Paris

Rue de la Halle

Architectes : GASTALDI - CAHARD

Réalisation : 1951 - 1955

Matériaux :

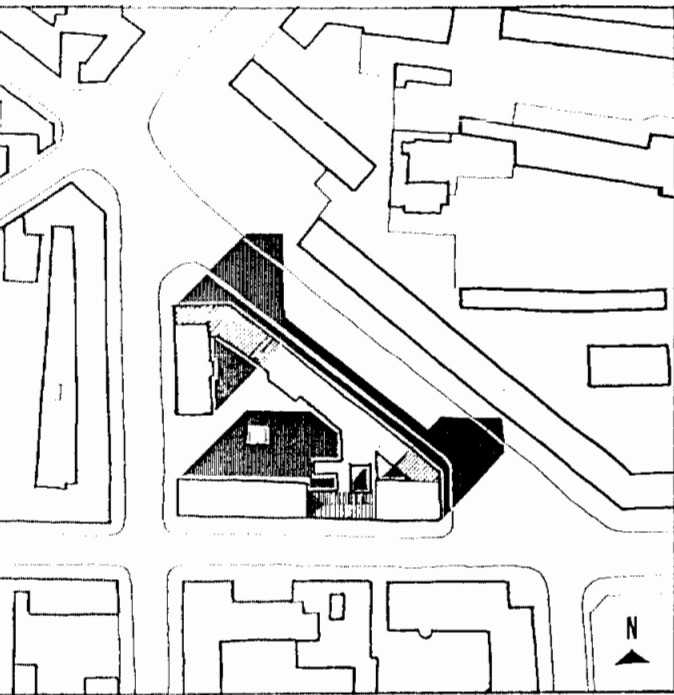
Structures : béton ouvragé peint ou enduit.

Panneaux : béton bouchardé.

Hauteur : R / R + 1 / R + 4

Commentaires :

ZPPAUP LE HAVRE
- ATELIER 86 -



TYPOLOGIE

ILOT S 31

Rue Président Wilson
Rue Frédéric Bellanger
Rue Louis Philippe

Architectes : LALOUETTE -
ROCHIN - VERNOT

Réalisation : 1950 - 1952

Matériaux :

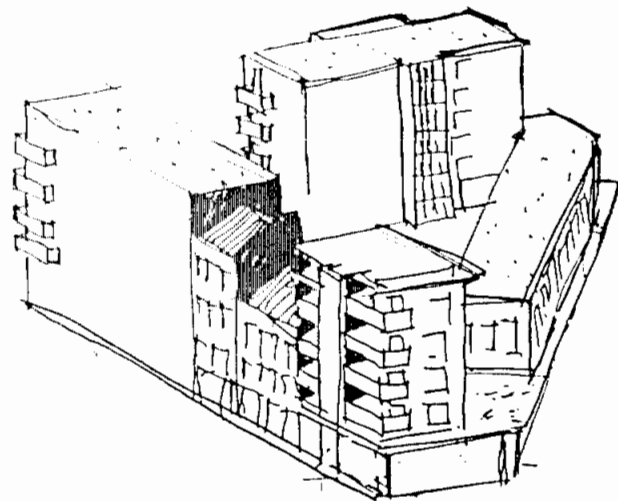
Structures : béton recouvert de
plaquettes.

Panneaux : brique.

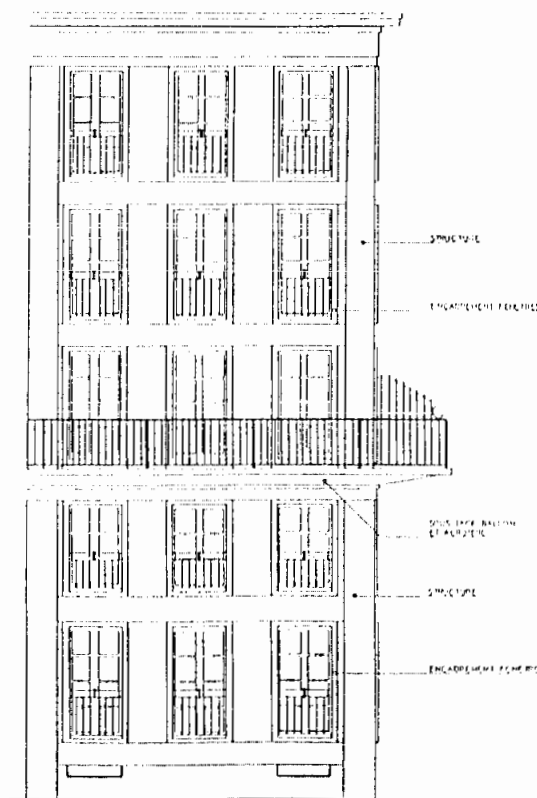
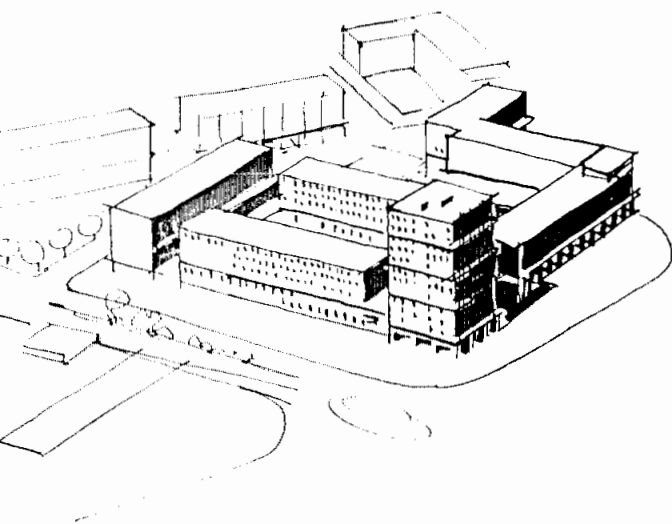
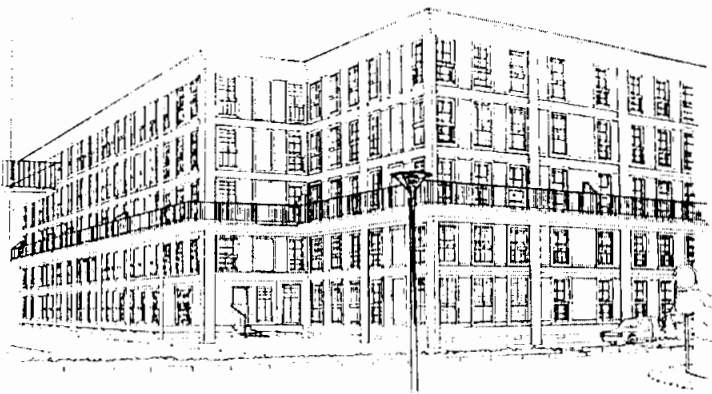
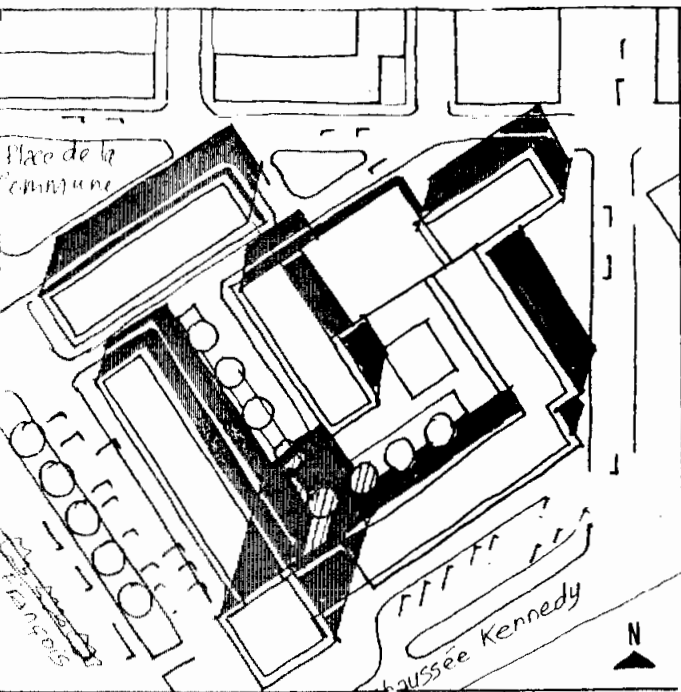
Balcons : béton.

Hauteur : R + 4 (moyen) / R /
Maisons d'avant-guerre insérées.

Commentaires :



ZPPAUP LE HAVRE
- ATELIER 86 -



TYPOLOGIE

ILOT N 37

Boulevard François 1er

Architecte : LAMBERT

Réalisation : 1956

Matériaux :

Structures : béton lisse.
béton lisse peint ou enduit.

Panneaux : béton gravillons lavés.

béton peint ou enduit.

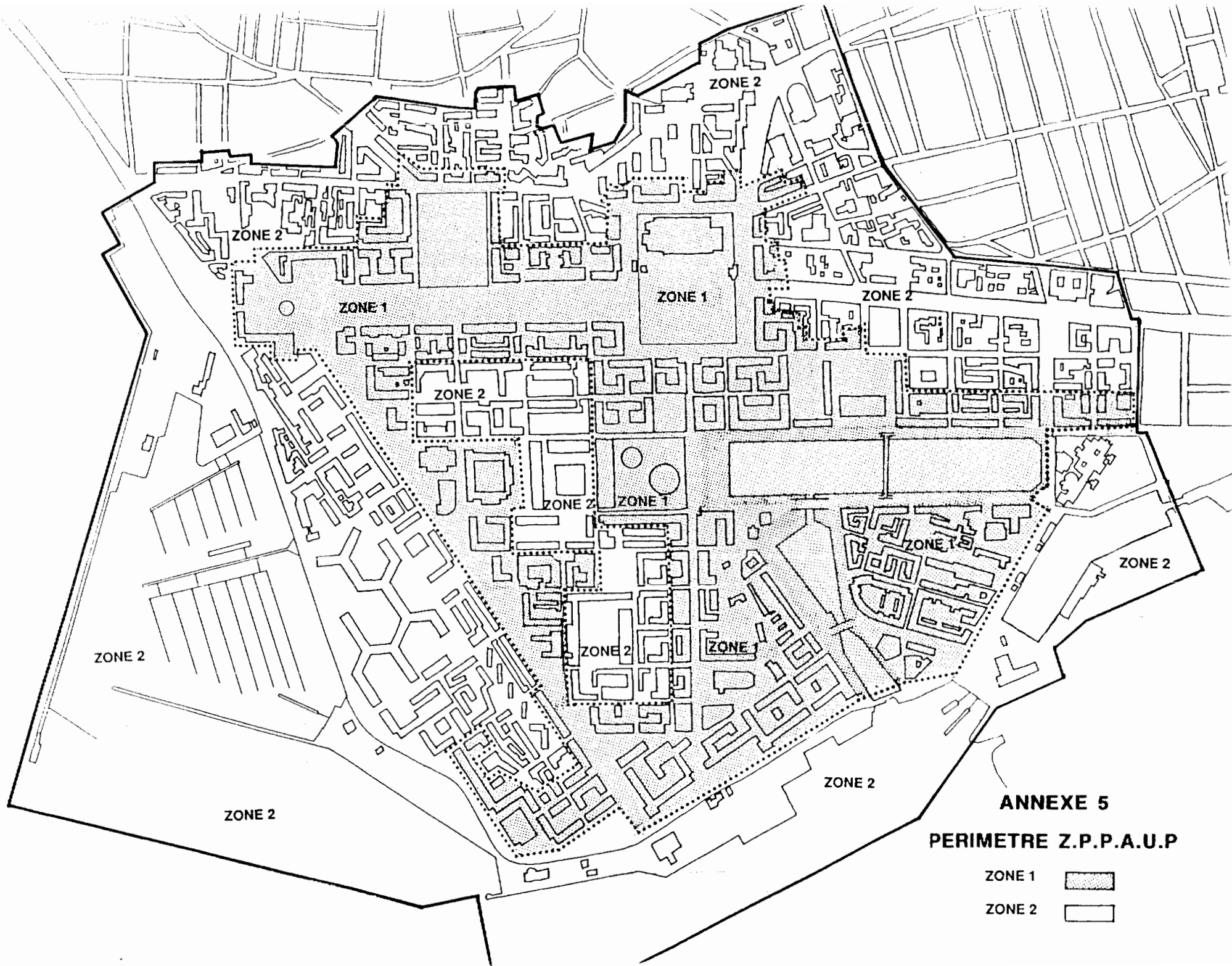
Hauteur : R + E / R + E + 3

Commentaires :

Ilot typique du Front de Mer.



ZPPAUP LE HAVRE

- ATELIER 86 -



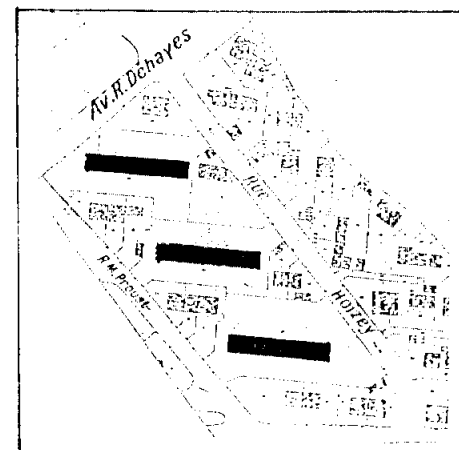
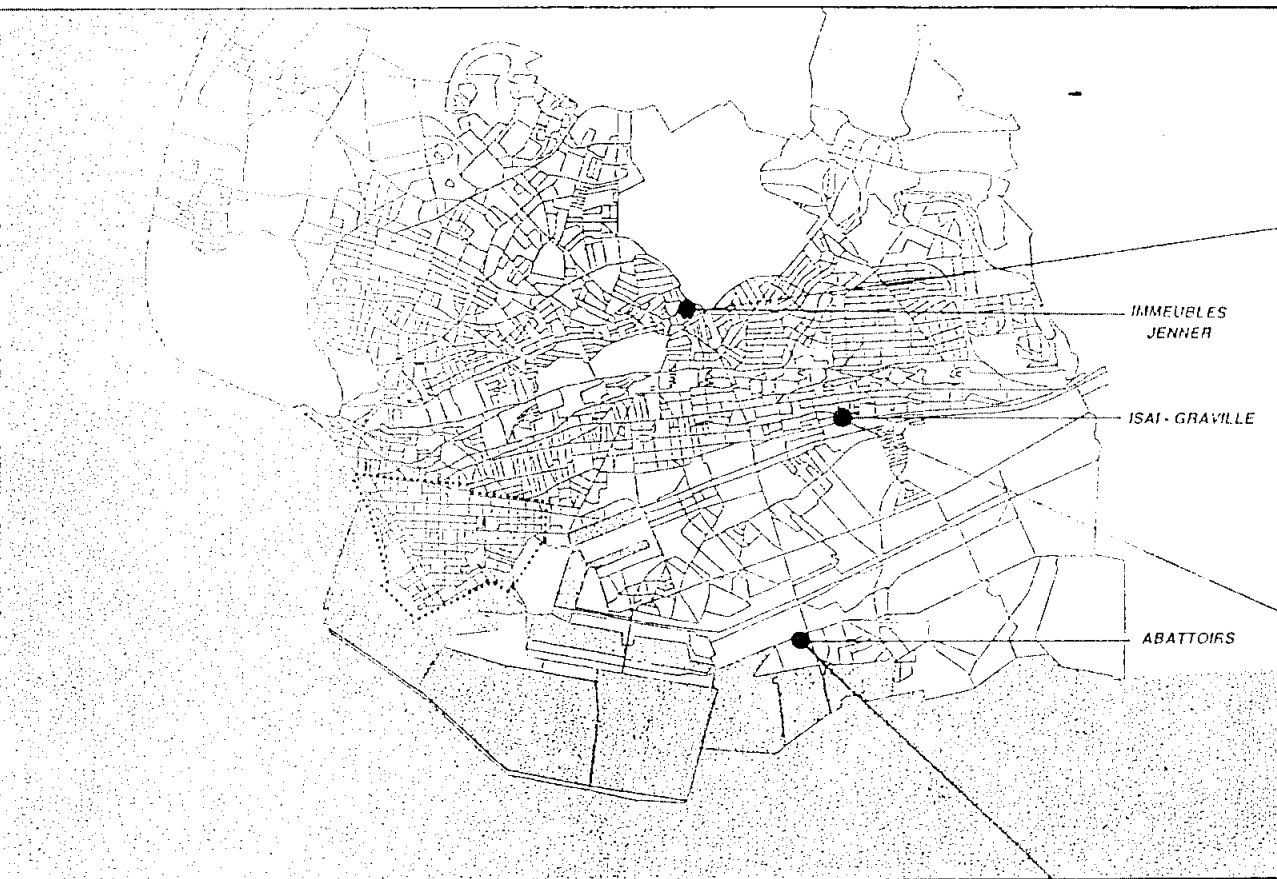
ANNEXE 5

PERIMETRE Z.P.P.A.U.P

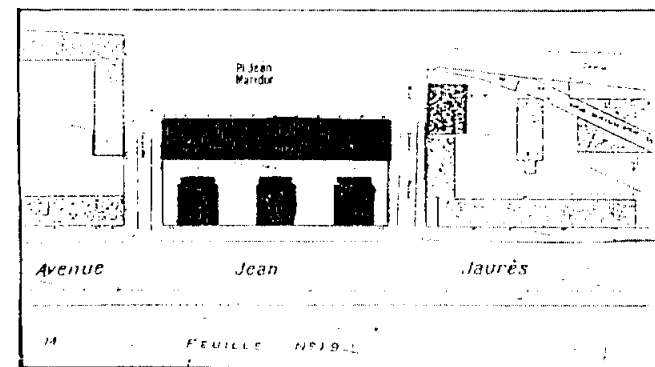
- ZONE 1 
- ZONE 2 

ANNEXE 6

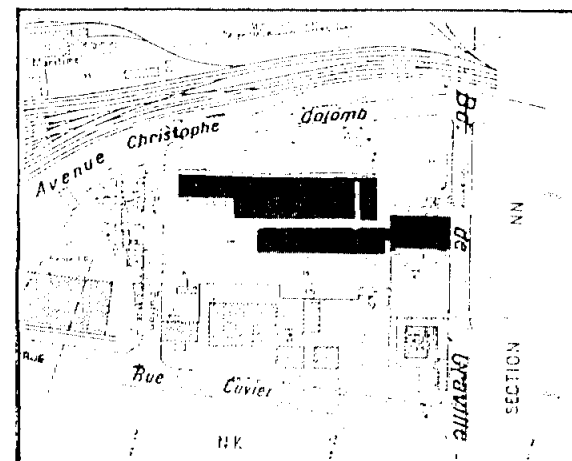
LOCALISATION DES SITES PERIPHERIQUES



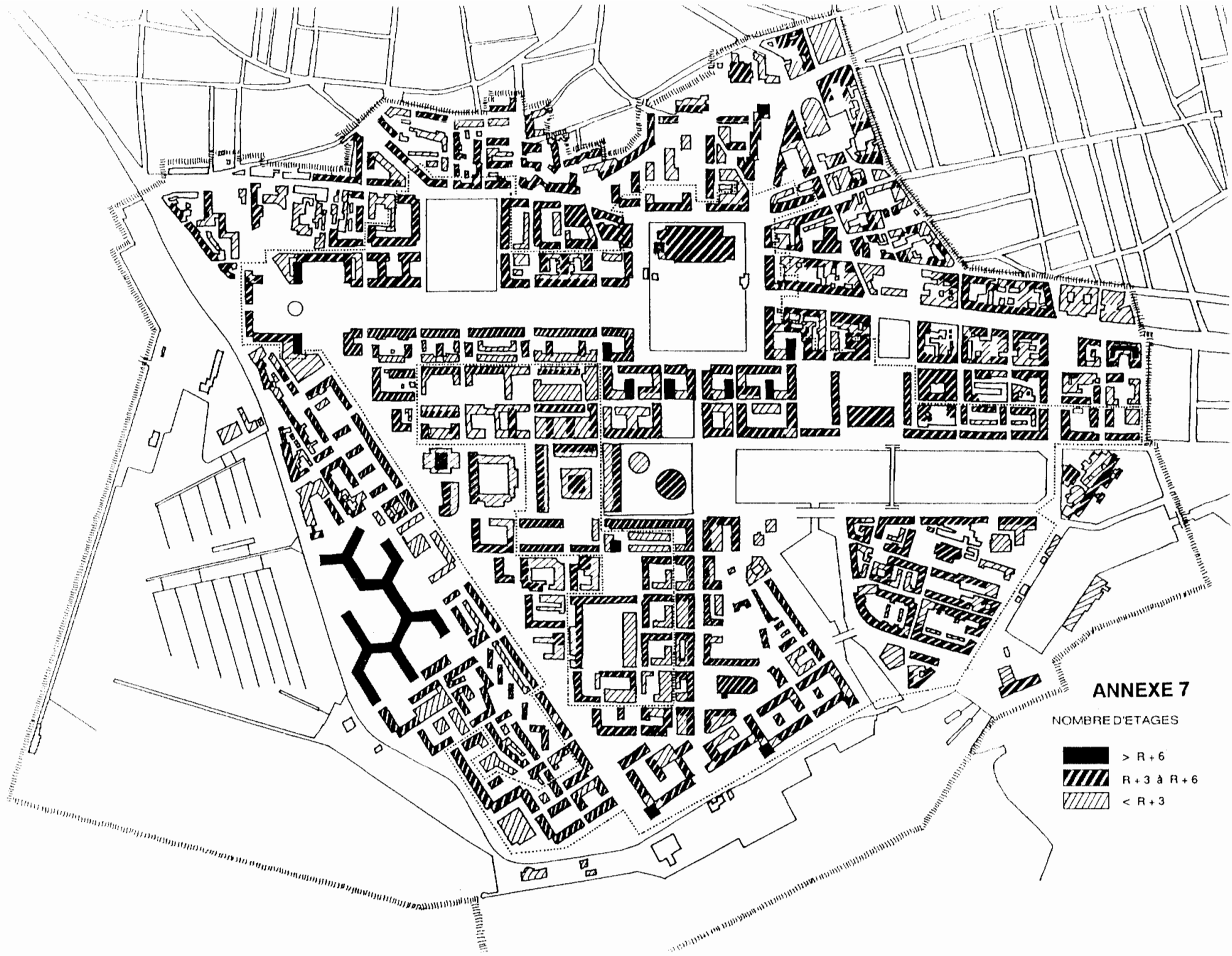
● IMMEUBLES - JENNER



● ISAI - GRAVILLE






● ABATTOIRS



ANNEXE 7

NOMBRE D'ETAGES

-  > R+6
-  R+3 à R+6
-  < R+3

ANNEXE 8

SOURCES - BIBLIOGRAPHIE

La D R A C,

par le Centre de Documentation du Patrimoine (Inventaire Général de Haute-Normandie) et la participation effective de Madame Claire ETIENNE.

La VILLE DU HAVRE,

par les documents regroupés au sein de la DAU ; les plans, articles, lettres et photographies mis à notre disposition par les Archives Municipales dont le Conservateur, Madame Sylvie BAROT a directement participé au groupe de travail.

Les études de l'A U R H, sur le Centre-Ville et les bassins.

Les revues d'Architecture ou les journaux d'Après-Guerre,

Technique et Architecture - La Vie Urbaine - Architecture d'Aujourd'hui - Annales de l'I T B T P

La thèse de Joseph ABRAM, l'Equipe Perret au Havre et son article de Lotus International 1er trimestre 1990.

La thèse de Martine LIOTARD, 1940 - 1945 - La Renaissance du Havre

Les articles, interviews, recommandations de Jacques TOURNANT, Guy LAGNEAU

Le Havre vu d'avion - Collection HENRARD

Le Havre, volonté et modernité - Editions LA GALERNE

Architectures au Havre, réalisé par la Ville du Havre et J.B. CREMNITZER.

Le diplôme d'Architecte de François COLLIARD, Le Havre Reconstitué ; des rues mortes.

S O M M A I R E

On se reportera ensuite aux règles des chapitres suivants :

A - RAPPEL DES GRANDS PRINCIPES.

B - LES RECOMMANDATIONS :

1 • Ravalements d'immeubles :

- 1•1 Matériaux naturels, *
- 1•2 Bétons, *
- 1•3 Revêtements, *
- 1•4 Toitures, ***
- 1•5 Terrasses. ***

2 • Eléments architecturaux :

- 2•1 Prescription générale, *
- 2•2 Halls, passages, *
- 2•3 Loggias, *
- 2•4 Accessoires, équipements techniques et motifs décoratifs. *

3 • Polychromie :

- 3•1 Structures primaires, *
- 3•2 Structures secondaires, *
- 3•3 Gardes-corps, *
- 3•4 Fermetures, *
- 3•5 Menuiseries. *

4 • Aménagement et extension des commerces :

- 4•1 Façades commerciales, *
 - 4•1•1 Immeubles de la Reconstruction,
 - 4•1•2 Immeubles antérieurs à la Reconstruction.
- 4•2 Terrasses commerciales fermées en rez-de-chaussée, *
- 4•3 Enseignes, accessoires techniques, ***
- 4•4 Fermetures. *

5 • Commerces transformés en logements ou en bureaux :

- 5•1 Remplissages, ***
- 5•2 Retraits ou saillies, *
- 5•3 Eléments caractéristiques de la façade commerciale. *

6 • Réintervention sur les bâtiments existants :

- 6•1 Greffes (balcons, oriels, saillies), **
- 6•2 Extension, **
- 6•3 Surélévation. **

7 • Recomposition partielle ou complète d'un îlot :

- 7•1 Morphologie urbaine. **
- 7•2 Typologie architecturale. **
- 7•3 Espaces libres. ***

Légende :

- * Thème traité dans le Règlement.
- ** Thème traité dans les Recommandations.
- *** Thème traité dans le Règlement et les Recommandations.

Ce document joint au **plan de protection et évolution** dont il est indissociable, constitue le deuxième volet de l'étude de Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et du Paysage du Centre Reconstitué du Havre. Il est accompagné du rapport de présentation, ainsi que du cahier de recommandations.

Ce présent règlement comprend trois parties :

A - Le rappel des **ANNEXES LEGISLATIVES ET REGLEMENTAIRES**.

B - Le rappel des **GRANDS PRINCIPES** de la Reconstruction du Havre.

Les règles établies ont pour objet la sauvegarde des bâtiments représentatifs du classicisme structurel et l'évolution des autres immeubles et îlots non caractéristiques de cette architecture. Dans le Périmètre Z.P.P.A.U.P., deux secteurs sont définis :

Zone 1 : Patrimoine caractéristique du classicisme structurel et espaces majeurs de la Reconstruction dont secteur périphérique ¹.








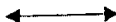
Zone 2 : Reconstruction non représentative du classicisme structurel et espaces périphériques d'accompagnement.

Ce règlement concerne également les immeubles antérieurs (ou postérieurs) à la période de la Reconstruction dans le but de protéger ceux qui présentent un intérêt architectural.

¹ Abattoirs 1958 - ISAI de Gravelle 1950/1951 - Jenner Rue M. Proust

C - Le **REGLEMENT** : il doit s'appliquer dans son intégralité, ainsi que le **plan de protection et évolution** dont il est indissociable.

On se référera d'abord au **plan de protection et évolution** dont la légende est ainsi définie :

	LIMITE DE LA Z.P.P.A.U.P.
	LIMITE DES SECTEURS A L'INTERIEUR DE LA Z.P.P.A.U.P.
	IMMEUBLE OU PARTIE D'IMMEUBLE PROTEGE (CLASSE OU INSCRIT) AU TITRE DE LA LOI SUR LES MONUMENTS HISTORIQUES.
	IMMEUBLE OU PARTIE D'IMMEUBLE DE GRAND INTERET ARCHITECTURAL A RESTITUER DANS LEUR ETAT INITIAL SAUF INDICATIONS CONTRAIRES PORTEES AU REGLEMENT
	PRESERVATION DE LA TYPOLOGIE ARCHITECTURALE AVEC POSSIBILITE DE REINTERVENTION DANS LE CADRE D'UN PROJET D'ENSEMBLE.
	AUTRES IMMEUBLES.
	ESPACE LIBRE STRUCTURANT A PRESERVER.
	PASSAGE COUVERT A PRESERVER.

**A - ANNEXES LEGISLATIVES et
REGLEMENTAIRES :**

1 • TEXTES DE REFERENCE SE RAPPORTANT AUX Z.P.P.A.U.P. :

- Loi 83-8 du 7 Janvier 1983, modifiée dite de "décentralisation".
- Décret N°84-304 du 25 Avril 1984 relatif aux Z.P.P.A.U.
- Décret N°84-305 relatif au Collège Régional du Patrimoine et des Sites.
- Circulaire N°85-45 du 1er Juillet 1985 relative aux Zones de Protection du Patrimoine Architectural et Urbain.
- Loi Paysage (8 Janvier 1993).

2 • RAPPEL DE TEXTES REGLEMENTAIRES EN VIGUEUR :

- Loi du 27 Septembre 1941, portant sur la réglementation des fouilles archéologiques.
- Décret du 5 Février 1986, relatif à la prise en compte de la protection du patrimoine archéologique dans certaines procédures d'urbanisme.
- Article R-111-3-2 du Code de l'Urbanisme : "Le Permis de Construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions sont de nature, par leur localisation, à compromettre la conservation ou la mise en valeur d'un site ou de vestiges archéologiques".
- Loi du 31 Décembre 1913 sur les Monuments Historiques.
- Loi du 9 Décembre 1979 sur la Publicité, les enseignes et les préenseignes.
- Circulaire du 1er Juillet 1985 sur la Publicité.
- Article R-443-9 du Code de l'Urbanisme sur le camping et le stationnement des caravanes.
- Le Plan d'Occupation des Sols en vigueur.
- Le Code de l'Urbanisme, dans toutes ses autres dispositions applicables aux communes assujetties aux Plans d'Occupation des Sols.

N.B. : Cette liste n'est pas limitative.

3 • RAPPEL DES PROCEDURES D'INSTRUCTION EN VIGUEUR :

A l'intérieur de la Zone de Protection, les autorisations sont délivrées par la Ville du Havre avec avis conforme de l'Architecte des Bâtiments de France.

Les travaux de construction, de démolition, de déboisement, de plantations, de transformation ou de modification de l'aspect des constructions incluses dans la Zone de Protection, sont soumis à autorisation spéciale, délivrée par la Ville du Havre. Cette autorisation ne peut être délivrée qu'après avis conforme de l'Architecte des Bâtiments de France. L'instruction de la demande consiste à vérifier la conformité des travaux projetés en regard des dispositions de la Zone de Protection.

Lorsque les travaux nécessitent la délivrance d'un Permis de Construire, le délai d'instruction est de trois mois maximum. Sur demande exceptionnelle motivée de l'Architecte des Bâtiments de France, ce délai peut être porté à cinq mois.

Lorsque les travaux nécessitent une déclaration (art. 1 du décret du 14.03.86 et R.422-2 du Code de l'Urbanisme), le délai d'instruction est de deux mois maximum. Faute de réponse à l'expiration de ce délai, l'avis est réputé favorable.

B - LES GRANDS PRINCIPES :

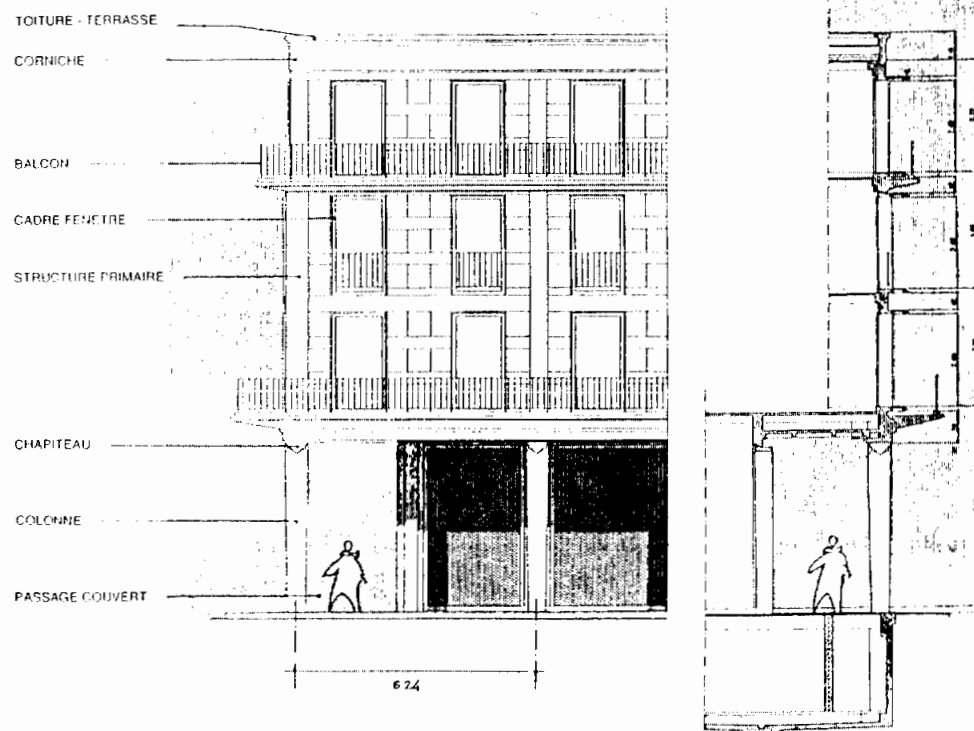
Leur respect génère le présent règlement.

1 • ARCHITECTURE REPRESENTATIVE DU CLASSICISME STRUCTUREL :

L'ordonnance d'Architecture comprend généralement :

- Une ossature en béton armé laissée apparente et bouchardée.
- Des cadres de baies en béton armé.
- Un remplissage en dalles de pierres ou en dalles d'agglomérés divers.
- Des balcons en fer formés par un barreaudage droit avec lisse haute et basse.

L'ossature est établie sur une trame carrée de 6,24 m de côté.

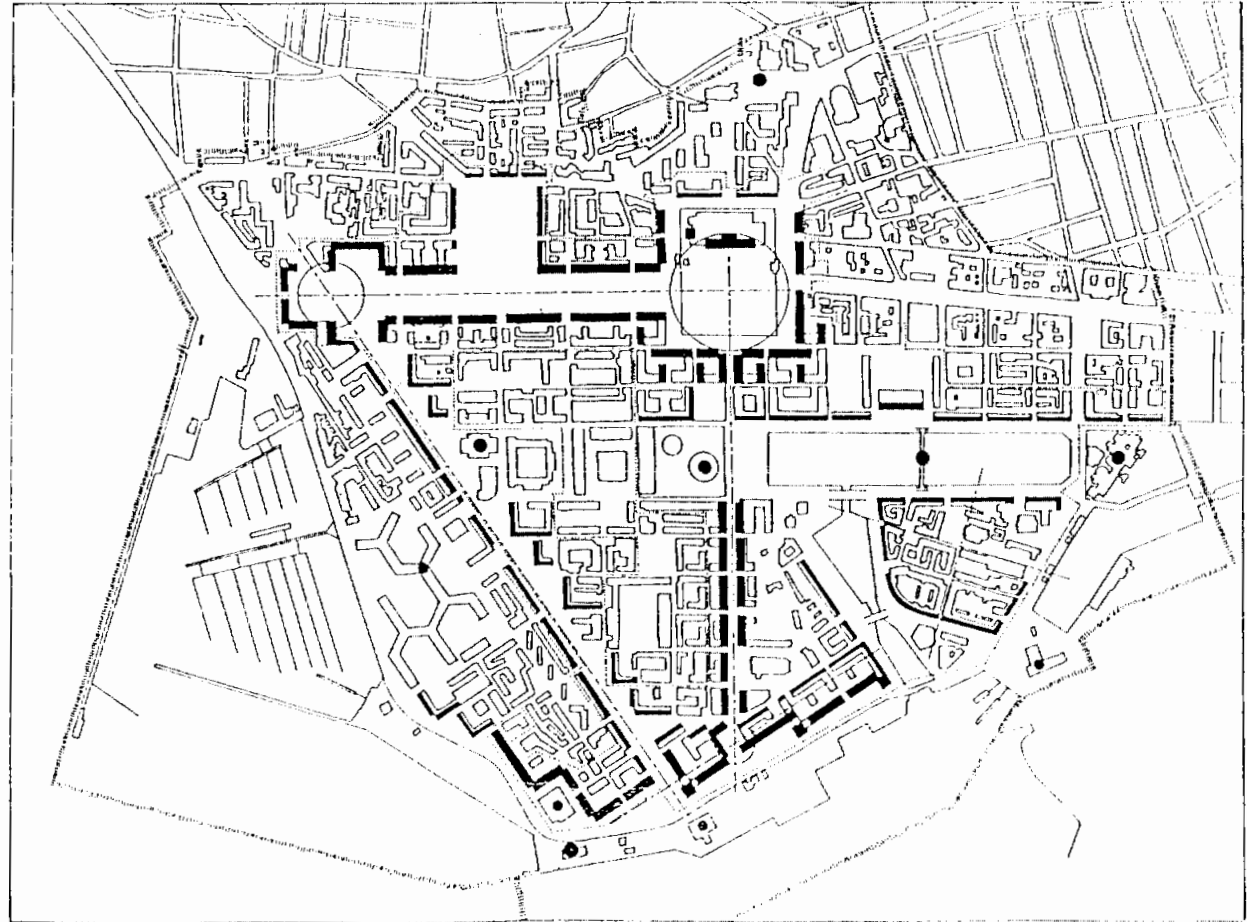


Exemple de l'ordonnement Rue de Paris

Règlement
2161/1994

2 • URBANISME DU CENTRE RECONSTRUIT :

- AXES DE COMPOSITION : Avenue Foch, Rue de Paris, Boulevard François 1er.
- ENSEMBLES ARCHITECTURAUX MAJEURS : Porte Océane, Place de l'Hôtel de Ville, Front de Mer Sud, Eglise Saint-Joseph.
- COMPOSITION DES ILOTS : Ensoleillement, prospects, épannelage, cours intérieures.



1 - RAVALEMENTS D'IMMEUBLES :

*La carte **Analyse des matériaux** qui accompagne le Rapport de Présentation indique l'état de surface des structures et des panneaux de remplissage des immeubles du Centre Reconstruit.*

Les projets présentés seront étudiés par entité architecturale et dans la cohérence du contexte urbain.

A l'occasion de leur ravalement, les immeubles seront restitués dans leur aspect d'origine. En cas d'impossibilité technique, ils pourront être peints.

L'ensemble de la structure d'un bâtiment, ainsi que les cadres béton qui appartiennent aux parties communes, seront traités de façon homogène et peints le cas échéant selon des teintes à définir en fonction du type de bâtiment et des ambiances urbaines en relation avec le Service d'Urbanisme de la Ville et l'ABF.

1-1 Matériaux naturels (pierres, briques) :

Nettoyage soigné. Les éventuels procédés d'imperméabilisation et traitements antigraffiti permettront la restitution de l'aspect d'origine.
Rejointoiement ne débordant pas sur le matériau.

1-2 Bétons :

Ils seront si possible révélés dans leur coloration initiale.

• Béton lisse :

Nettoyage et ragréage soignés. Les éléments de structure seront révélés dans leur coloration initiale, ou à défaut, peints selon des teintes à définir en fonction du type de bâtiment et des ambiances urbaines en relation avec le Service d'Urbanisme de la Ville et l'ABF.

• Béton ouvragé :

- *Structure de béton ouvragé :*

Nettoyage et ragréage soigné.

Dans le cas d'éléments de structure préalablement peints, le décapage et la restitution d'aspect du béton sont demandés. Par dérogation et au vu de l'état du béton après décapage, sa remise en peinture pourra être autorisée par le Service de l'Urbanisme de la Ville et l'ABF.

- *Panneaux de béton bouchardé* :

Nettoyage soigné, à l'exclusion de tout autre traitement.

- *Panneaux de gravillons lavés* :

Nettoyage soigné.

- *Panneaux enduit* :

Nettoyage soigné ou peinture selon des teintes à définir en fonction du type de bâtiment et des ambiances urbaines en relation avec le Service d'Urbanisme de la Ville et l'ABF.

1-3 Revêtements (céramiques, mosaïque, essentages) :

- Préservation du matériau en place ou à défaut, mise en œuvre d'un revêtement de substitution accepté par la Ville et l'ABF.

1-4 Toitures :

- L'ardoise et le zinc seront imposés pour toute toiture à l'exception de bâtiments notables dont la conception originale aurait mis en œuvre un autre matériau pour lesquels toute réfection ou extension sera faite à l'identique.

1-5 Terrasses :

- Les revêtements d'étanchéité horizontale seront en harmonie avec les teintes dominantes du paysage urbain vu de la hauteur de la Ville.
- Les superstructures (cheminée, machinerie, ascenseur, VMC, etc...) nécessiteront un traitement architectural pour leur bonne intégration au bâtiment dont elles dépendent. En cas de mise en place d'une étanchéité verticale sur ces édifices, un ravalement ou un bardage seront prescrits pour la cacher. Les produits d'étanchéité bruts sont interdits.

2 • ELEMENTS ARCHITECTURAUX :

2•1 Prescription générale :

Zone 1 : La démolition ou la modification des éléments de structure secondaire représentatifs du classicisme structurel (cadres, acrotères, corniches, balcons, sous-faces d'arcades) est interdite.

Zone 2 : Sans objet.

2•2 Halls d'immeubles, passages sous immeubles :

Zone 1 : Restitution de l'aspect initial. Certaines modifications mineures pourront être admises sous réserve d'une autorisation préalable du Service de l'Urbanisme de la Ville et l'ABF.

Zone 2 : Les modifications visant à apporter une amélioration de la qualité architecturale seront soumises à l'approbation préalable du Service de l'Urbanisme de la Ville et à l'Architecte des Bâtiments de France.

2•3 Loggias :

Eléments architecturaux qualifiants dont la fermeture est proscrite.

2•4 Accessoires, équipements techniques et motifs décoratifs :

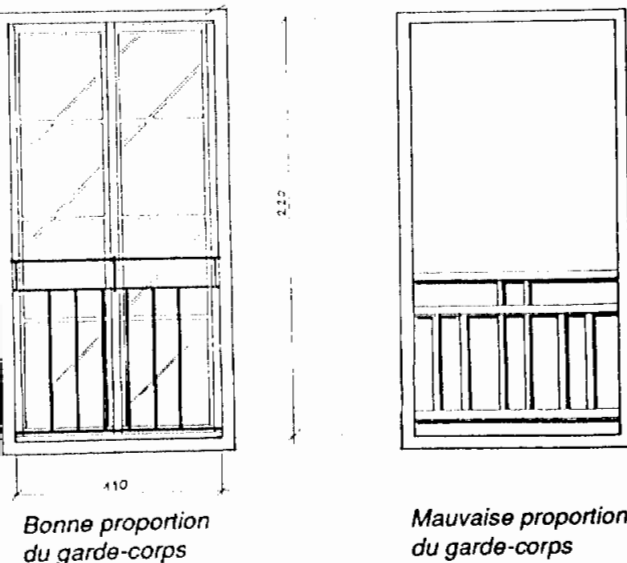
Remplacement respectant l'aspect initial.

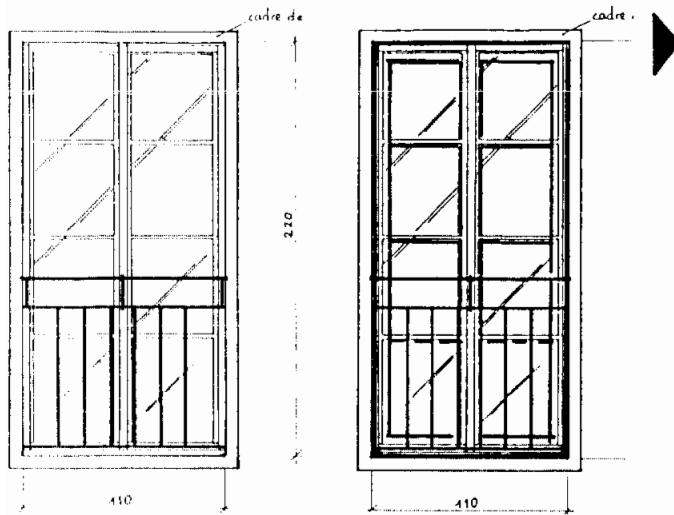
Les matériaux de substitution seront acceptés lorsque leur mise en œuvre restituera l'aspect et les proportions initiales de l'élément concerné :

• Gardes-corps :

Zone 1 : Remplacement selon l'aspect initial des éléments défectueux dans le respect des normes.

Zone 2 : Remplacement selon l'aspect initial sauf projet d'ensemble apportant une amélioration de la qualité architecturale.





Etat actuel

Exemple de non respect des proportions d'une fenêtre du fait d'une intervention dans les cadres dormants existants

• **Fermetures (volets et persiennes) :**

Zone 1 : Remplacement selon l'aspect initial (et dans le même plan) des éléments défectueux.

Zone 2 : Remplacement selon l'aspect initial (et dans le même plan) sauf projet d'aménagement d'ensemble apportant une amélioration de la qualité architecturale.

• **Menuiseries :**

Zone 1 : Remplacement selon l'aspect initial (couleurs, dimensions et proportions des bâtis).

Zone 2 : Remplacement selon l'aspect initial sauf projet d'aménagement d'ensemble apportant une amélioration de la qualité architecturale.

• **Vitrages :**

Remplacement selon l'aspect initial (verres clairs). Les verres de couleur ou réfléchissants ne sont pas autorisés.

• **Lutte anti-pigeon :**

Seules les grilles métalliques fines ou les pointes de même nature sont autorisées si elles ne dissimulent pas les éléments de structure primaires et secondaires.

• **Equipements techniques :**

Non apparents si possible (ex. : fileries) ou intégrés à la modénature de la façade (coffres PTT, luminaires, mobilier urbain). Cette règle s'applique également aux Equipements Publics.

• **Motifs décoratifs, bas-reliefs :**

Préservation dans leur intégralité.

3 • POLYCHROMIE :

Dans les différents cas énoncés précédemment autorisant les traitements de peinture, les dispositions suivantes sont appliquées :

3•1 Structures primaires :

Teintes à définir en fonction du type de bâtiment et des ambiances urbaines en relation avec le Service d'Urbanisme de la Ville et l'ABF.

3•2 Structures secondaires, sous-faces balcons, sous-faces acrotères :

Teintes à définir en fonction du type de bâtiment et des ambiances urbaines en relation avec le Service d'Urbanisme de la Ville et l'ABF.

3•3 Gardes-corps :

Teinte d'origine à respecter de manière uniforme sur la même façade.

3•4 Fermetures (volets et persiennes) :

Zone 1 : A l'identique des couleurs d'origine à l'exception de l'ensemble autour de la Place de l'Hôtel de Ville (fermetures initialement de couleur grise à peindre en blanc).

Zone 2 : A l'identique sauf projet d'ensemble apportant une amélioration de la qualité architecturale.

3•5 Menuiseries :

Zone 1 : A l'identique des couleurs d'origine.

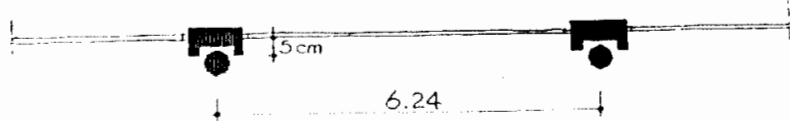
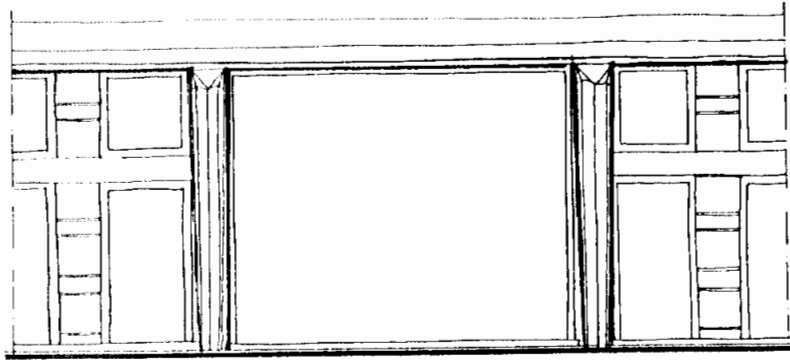
Zone 2 : A l'identique sauf projet d'ensemble apportant une amélioration de la qualité architecturale.

4 • AMENAGEMENT ET EXTENSION DES COMMERCES :

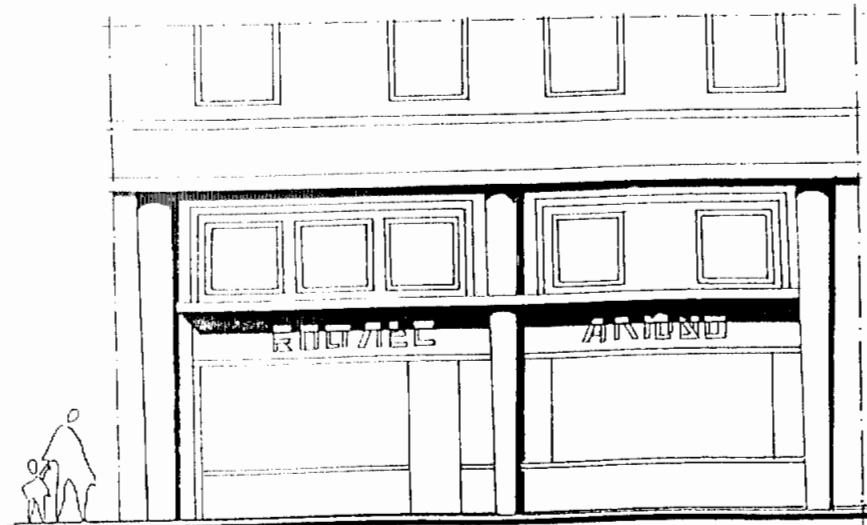
4-1 Façades commerciales :

4-1-1 Immeubles de la Reconstruction :

- L'ensemble de la structure verticale et horizontale du bâtiment sera apparente et uniforme de traitement. Par conséquent, aucun occupant de rez-de-chaussée ne sera fondé à peindre ou couvrir les poteaux, pilastres et bandeaux.

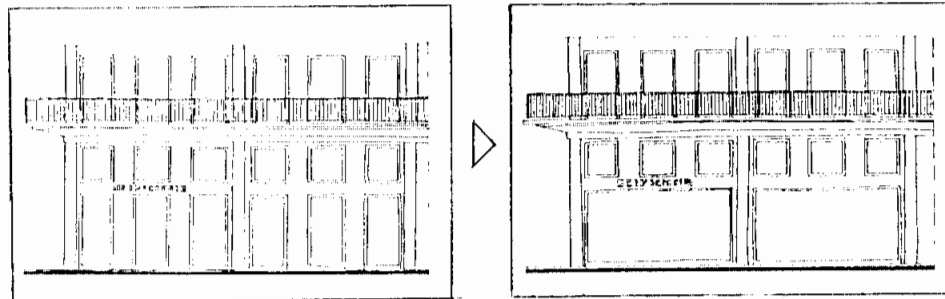
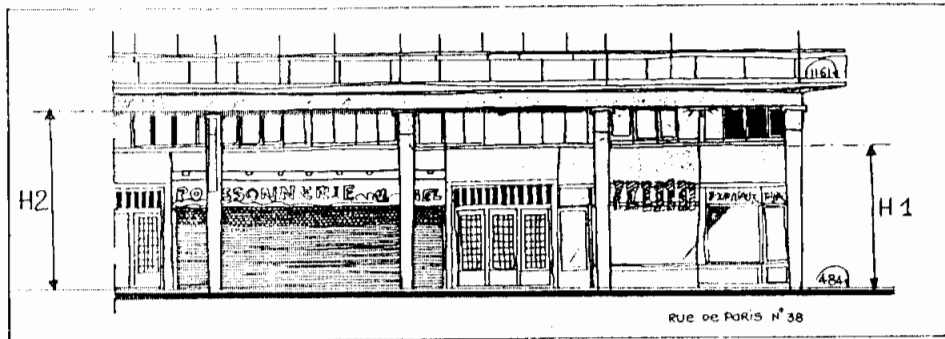


- Les façades commerciales seront limitées à l'espace inclus dans les cadres d'origine en béton. Elles observeront un retrait d'au moins 5cm par rapport au nu extérieur de ce cadre.



Le capot de protection du store ne dissimulera pas les piliers comme dans ce mauvais exemple à proscrire.

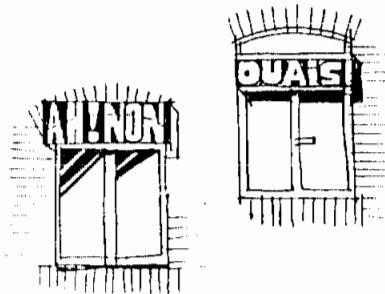
- La continuité entre un rez-de-chaussée commercial et le reste de l'immeuble sera si nécessaire recrée en supprimant les éléments qui formeraient un habillage opaque ou une coupure horizontale continue, tels que les stores, capotages et bandeaux, etc ...



- Dans le cas de façades commerciales sous arcade, et en l'absence de cadre béton apparent :
 - Le linéaire de vitrines n'est pas limité.
 - La hauteur autorisée de vitrine doit être, soit inscrite jusqu'à la sous-face de l'appui de fenêtre de l'entresol (H1), soit la sous-face du chaînage haut de l'entresol (H2).

- Dans le cas de cadres béton reproduisant à rez-de-chaussée la structure de façade à étage courant, il sera possible de les regrouper, entre deux poteaux, dans un cadre unique qui remplacera les entourages initiaux.

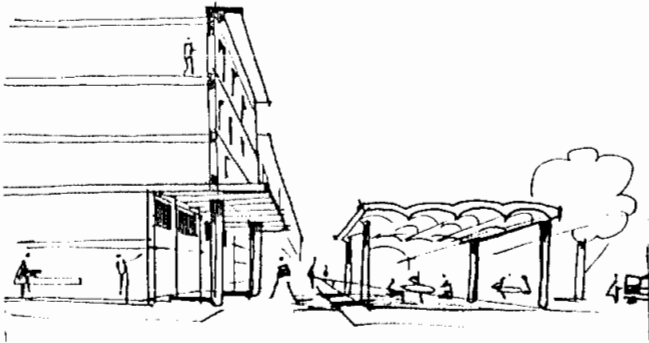
4-1-2 Immeubles antérieurs à la Reconstruction :



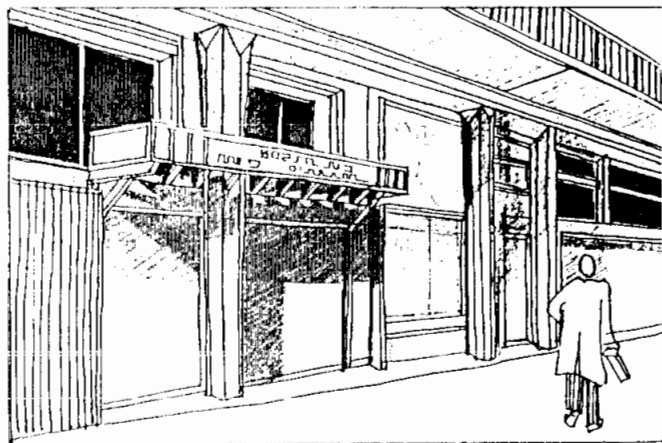
- Lorsque l'ossature est visible et accusée par des harpages de pierres ou de briques, on inscrira les devantures dans les ouvrages primaires ainsi définis.
- Lorsqu'existent des éléments décoratifs tels que arcades, pilastres, bas reliefs, les devantures en respecteront le dessin. La pose d'un élément parallélépipédique ne pourra se faire dans une baie cintrée qu'en dégageant intégralement l'intrados et ses naissances.

4-2 Terrasses commerciales fermées en rez-de-chaussée :

- Les terrasses commerciales sont soumises à autorisation d'utilisation du domaine public.
- Les terrasses couvertes attenantes aux commerces sont interdites Place de l'Hôtel de Ville, Avenue Foch, Rue de Paris, face au Bassin du Commerce, ainsi que dans les rues piétonnes en Front de Mer Sud et sur la Porte Océane.
- Les terrasses détachées du pied du bâtiment pourront être admises dans le cadre d'un projet d'aménagement d'ensemble.



Les piliers ne seront pas enveloppés



4-3 Enseignes, accessoires techniques :

- On se reportera à la Z.P.R. qui régit ce domaine et on respectera au titre de la ZPPAUP les prescriptions suivantes :

- Enseignes parallèles à la façade :

- Les éléments de structures primaires et secondaires ne seront pas dissimulés, sauf lorsque les enseignes sont constituées de lettres découpées laissant voir le parement de l'immeuble.
- Les stores-bannes sont autorisés entre colonnes (dans leur axe) ou à l'intérieur des cadres béton et laisseront une hauteur libre de 2.40 m.

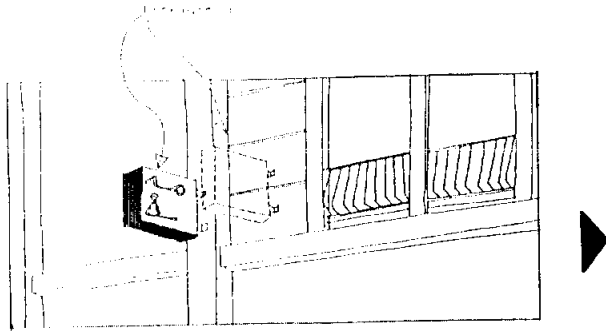


Enseigne à proscrire



Bon exemple d'enseigne en lettres découpées





- Enseignes perpendiculaires à la façade :

- Les fixations installées sur colonnes, pilastres, chaînages et en sous-face des balcons sont interdites.
- L'accroche des enseignes établies perpendiculairement à la façade sera réalisée sur un panneau de remplissage et non sur les structures verticales ou horizontales du bâtiment.

4-4 Fermetures (rideaux de fer) :

Les rideaux de fer utilisés pour la protection contre le vol seront ajourés (mailles, grilles). Les tôles jointives sont interdites..

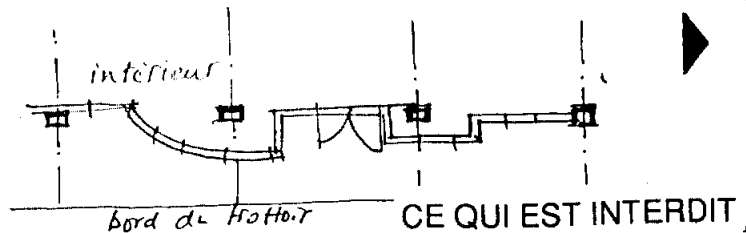
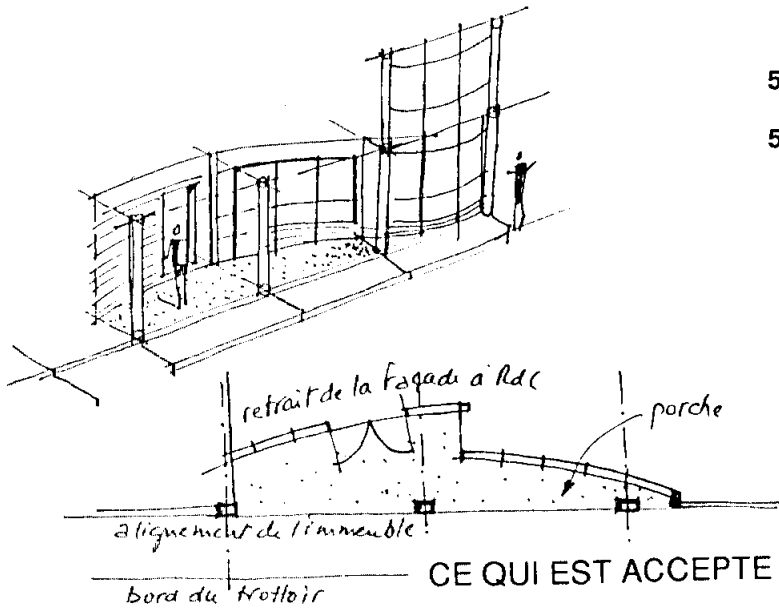
5 - COMMERCES TRANSFORMES EN LOGEMENTS OU EN BUREAUX :

5-1 Remplissages :

Les remplissages en maçonnerie sont interdits. La vitrine pourra être remplacée par des panneaux de remplissage (bois, verre, carrelage, etc...).

Lorsque sont utilisés ces matériaux, l'ossature secondaire qui les enserme respectera :

- soit l'ordonnancement préexistant des commerces,
- soit les règles de l'article 4 concernant l'aménagement et l'extension des commerces.



5-2 Retraits ou saillies :

Les façades pourront accuser un retrait par rapport à la structure du bâtiment.

5-3 Éléments caractéristiques de la façade commerciale (auvents, pergolas) :

A l'occasion de cette transformation, ces éléments seront supprimés. Les structures primaires et secondaires du bâtiment seront révélées au cas où elles auraient été préalablement dissimulées ou habillées.

6 • REINTERVENTION SUR LES BATIMENTS EXISTANTS :

Se reporter au Cahier de Recommandations.

7 • RECOMPOSITION PARTIELLE OU COMPLETE D'UN ILOT :**7-1 Morphologie urbaine :**

Se reporter au Cahier de Recommandations.

7-2 Typologie architecturale :

Se reporter au Cahier de Recommandations.

7-3 Espaces libres :

Les interventions à l'intérieur des espaces libres seront admises dès lors qu'elles respecteront l'esprit du rapport bâti-espace original de la Reconstruction.

SOMMAIRE

On se reportera ensuite aux règles des chapitres suivants :

A - RAPPEL DES GRANDS PRINCIPES.

B - LES RECOMMANDATIONS :

1 • Ravalements d'immeubles :

- 1•1 Matériaux naturels, *
- 1•2 Bétons, *
- 1•3 Revêtements, *
- 1•4 Toitures, ***
- 1•5 Terrasses. ***

2 • Eléments architecturaux :

- 2•1 Prescription générale, *
- 2•2 Halls, passages, *
- 2•3 Loggias, *
- 2•4 Accessoires, équipements techniques et motifs décoratifs. *

3 • Polychromie :

- 3•1 Structures primaires, *
- 3•2 Structures secondaires, *
- 3•3 Gardes-corps, *
- 3•4 Fermetures, *
- 3•5 Menuiseries. *

4 • Aménagement et extension des commerces :

- 4•1 Façades commerciales, *
 - 4•1•1 Immeubles de la Reconstruction,
 - 4•1•2 Immeubles antérieurs à la Reconstruction.
- 4•2 Terrasses commerciales fermées en rez-de-chaussée, *
- 4•3 Enseignes, accessoires techniques, ***
- 4•4 Fermetures. *

5 • Commerces transformés en logements ou en bureaux :

- 5•1 Remplissages, ***
- 5•2 Retraits ou saillies, *
- 5•3 Eléments caractéristiques de la façade commerciale. *

6 • Réintervention sur les bâtiments existants :

- 6•1 Greffes (balcons, oriels, saillies), **
- 6•2 Extension, **
- 6•3 Surélévation. **

7 • Recomposition partielle ou complète d'un îlot :

- 7•1 Morphologie urbaine. **
- 7•2 Typologie architecturale. **
- 7•3 Espaces libres. ***

Légende :

- * Thème traité dans le Règlement.
- ** Thème traité dans les Recommandations.
- *** Thème traité dans le Règlement et les Recommandations.

Ce document constitue le troisième volet de l'étude de Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et du Paysage du Centre Reconstitué du Havre. Il est accompagné du rapport de présentation et du règlement.

Ce présent cahier de recommandations comprend une introduction suivie de deux parties :

PREAMBULE.

A - Le rappel des **GRANDS PRINCIPES** de la Reconstruction du Havre.

Les recommandations établies ont pour objet la sauvegarde des bâtiments représentatifs du classicisme structurel et l'évolution des autres immeubles et îlots non caractéristiques de cette architecture. Dans le périmètre Z.P.P.A.U.P., deux secteurs sont définis :

Zone 1 : Patrimoine caractéristique du classicisme structurel et espaces majeurs de la Reconstruction dont secteur périphérique ¹.

Zone 2 : Reconstruction non représentative du classicisme structurel et espaces périphériques d'accompagnement.

Les recommandations concernent également les immeubles antérieurs (ou postérieurs) à la période de la Reconstruction dans le but de protéger ceux qui présentent un intérêt architectural.

B - Les **RECOMMANDATIONS** : elles ont pour but de compléter le règlement par des exemples ou de définir des orientations qui ne peuvent être suscitées par des règles. Par ailleurs, les recommandations révéleront la capacité d'évolution du Centre Reconstitué.

¹ Abattoirs 1958 - ISAI de Gravelle 1950/1951 - Jenner Rue M. Proust

A - LES GRANDS PRINCIPES :

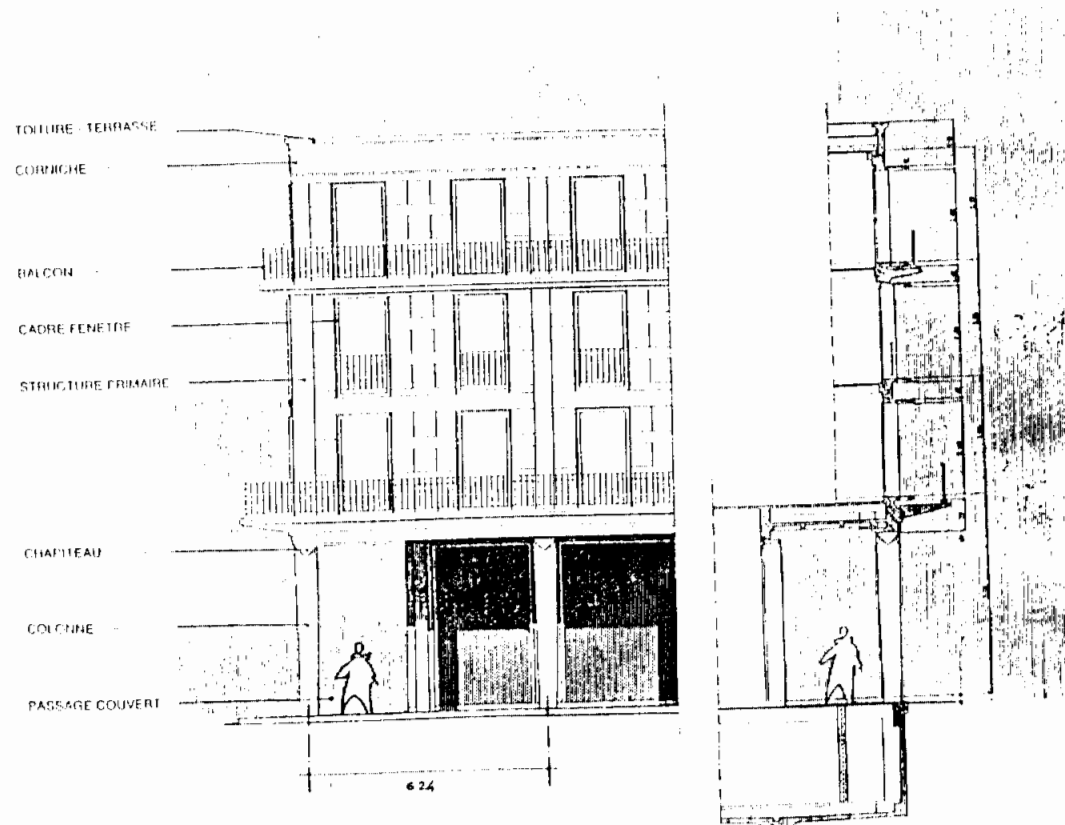
Leur respect génère les présentes recommandations.

1 - ARCHITECTURE REPRESENTATIVE DU CLASSICISME STRUCTUREL :

L'ordonnance d'Architecture comprend généralement :

- Une ossature en béton armé laissée apparente et bouchardée.
- Des cadres de baies en béton armé.
- Un remplissage en dalles de pierres ou en dalles d'agglomérés divers.
- Des balcons en fer formés par un barreaudage droit avec lisse haute et basse.

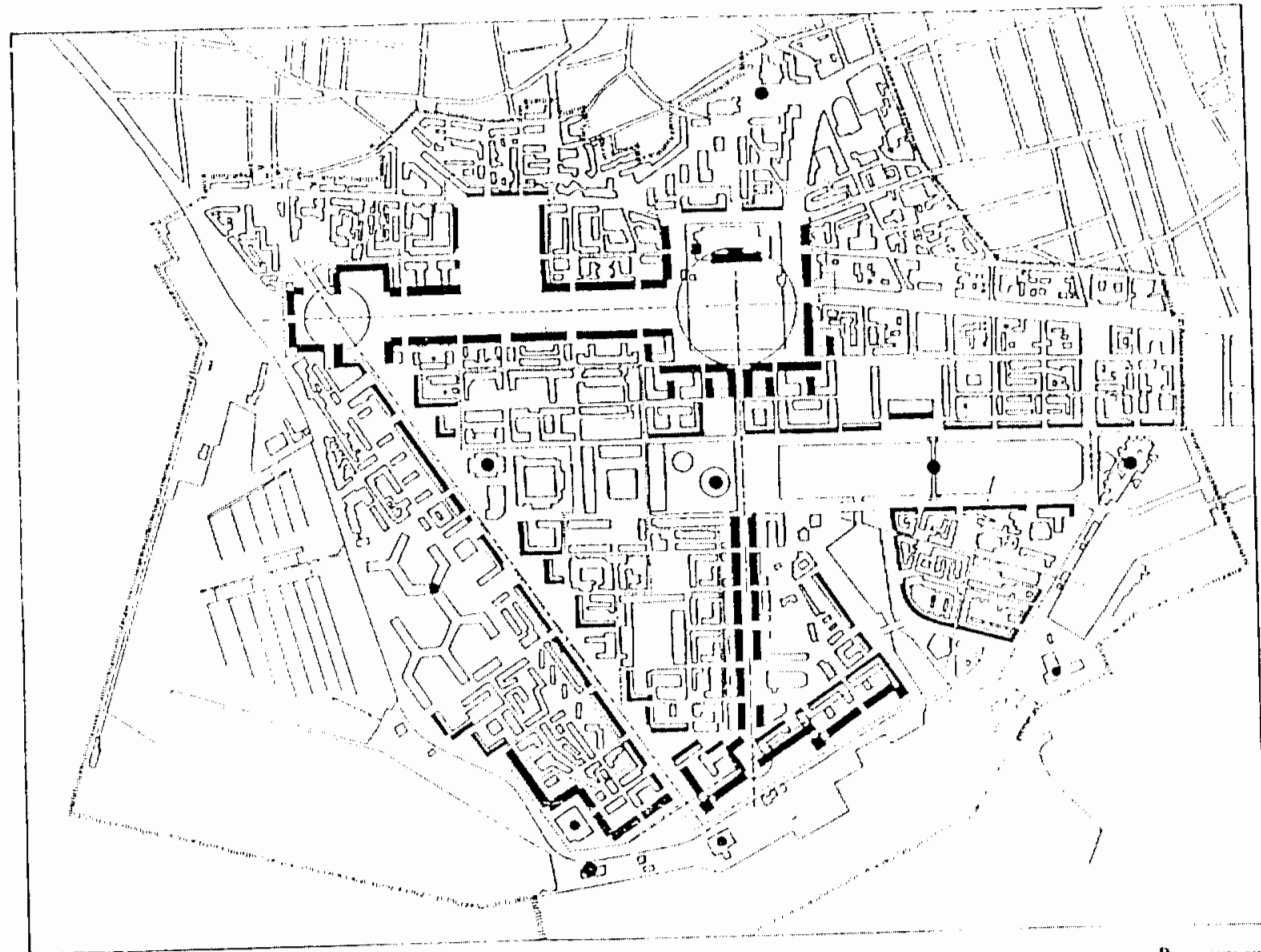
L'ossature est établie sur une trame carrée de 6,24 m de côté.



Exemple de l'ordonnement Rue de Paris

2 • URBANISME DU CENTRE RECONSTRUIT :

- AXES DE COMPOSITION : Avenue Foch, Rue de Paris, Place de l'Hôtel de Ville, diagonale de François 1er.
- ENSEMBLES ARCHITECTURAUX MAJEURS : Porte Océane, Hôtel de Ville, Front de Mer Sud, Eglise Saint-Joseph.
- COMPOSITION DES ILOTS : Ensoleillement, prospects, épannelage, cours intérieures.



B - LES RECOMMANDATIONS :

1 • RAVALEMENTS D'IMMEUBLE :

1-1 Matériaux naturels (pierres, briques) : *Se reporter au Règlement.*

1-2 Bétons : *Se reporter au Règlement.*

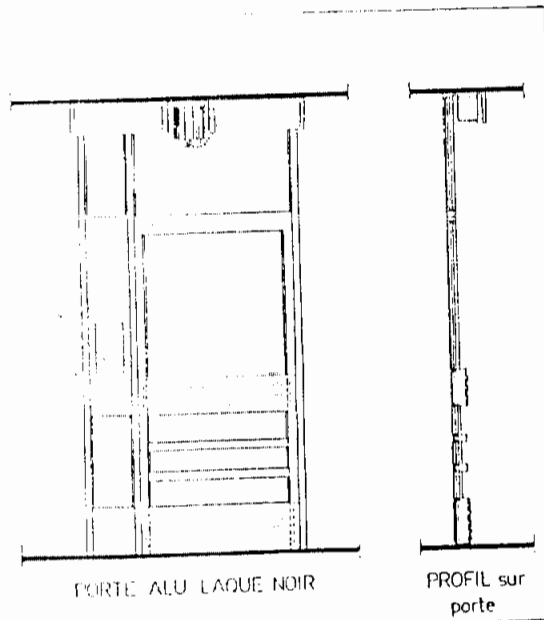
1-3 Revêtements : *Se reporter au Règlement.*

1-4 Toitures :

- Dans un toit, les ouvertures créées pourront être des châssis établis dans le plan de la toiture ou des verrières. On pourra modifier les lucarnes ou en créer de nouvelles en respectant le rythme et les proportions des ouvertures de la façade.

1-5 Terrasses :

- Sur les terrasses, les ouvrages d'accès pourront être remplacés par des lanterneaux.



2 • ELEMENTS ARCHITECTURAUX : *Se reporter au Règlement.*

3 • POLYCHROMIE : *Se reporter au Règlement.*

4 • AMENAGEMENT ET EXTENSION DES COMMERCES :

4-1 Façades commerciales :

Se reporter au Règlement.

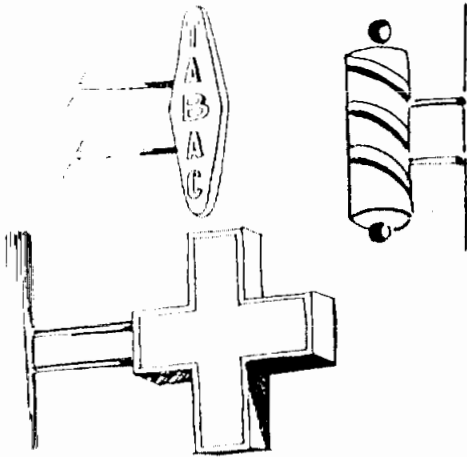
4-2 Terrasses commerciales fermées au rez-de-chaussée :

Se reporter au Règlement.

4-3 Enseignes, accessoires techniques :

- Enseignes parallèles à la façade : *Se reporter au Règlement.*

*Exemple du remplacement à l'identique
d'une porte de hall, avec nouveau dessin.*



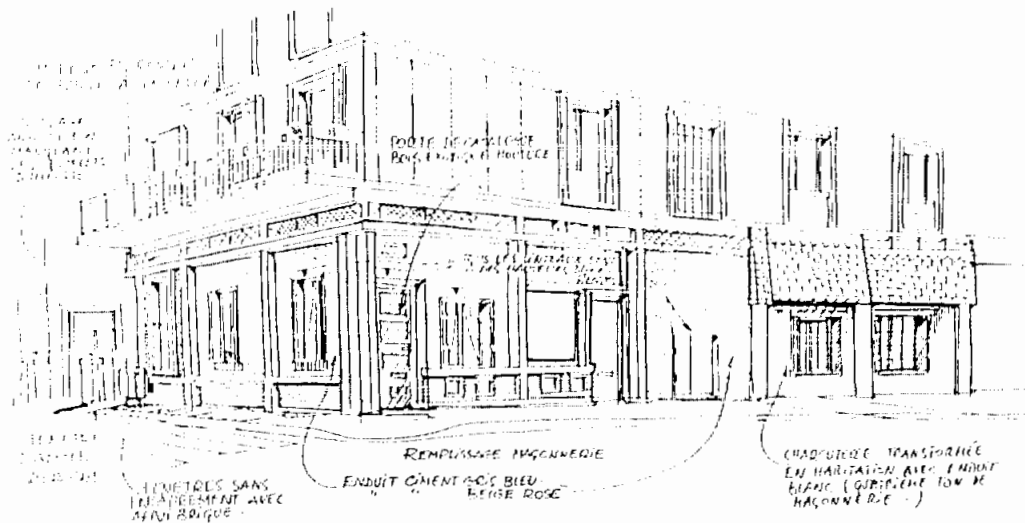
• Enseignes perpendiculaires à la façade :

- Les enseignes symboliques seront préférées aux enseignes constituées d'un texte.

4-4 Fermetures (rideaux de fer) : *Se reporter au Règlement.*

5 • COMMERCES TRANSFORMES EN LOGEMENTS OU EN BUREAUX :

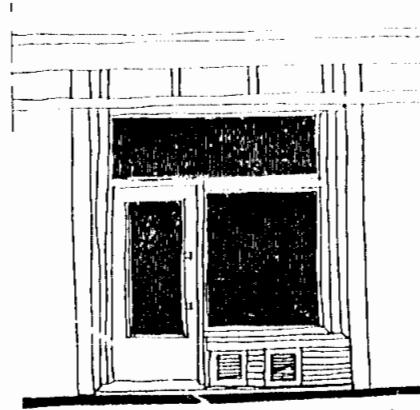
5-1 Remplissages :



Ce qui a été fait sans précautions

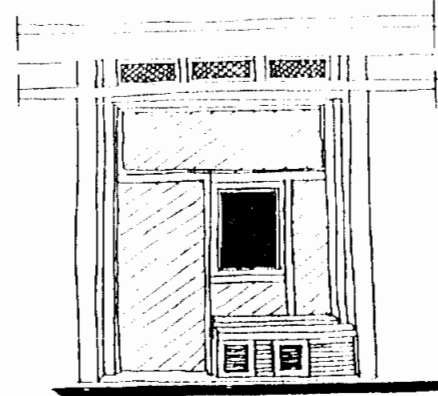


Ce qu'on peut proposer



état initial

La réduction des fenêtres doit être composée si possible dans l'ossature secondaire comme à l'origine.



évolution possible

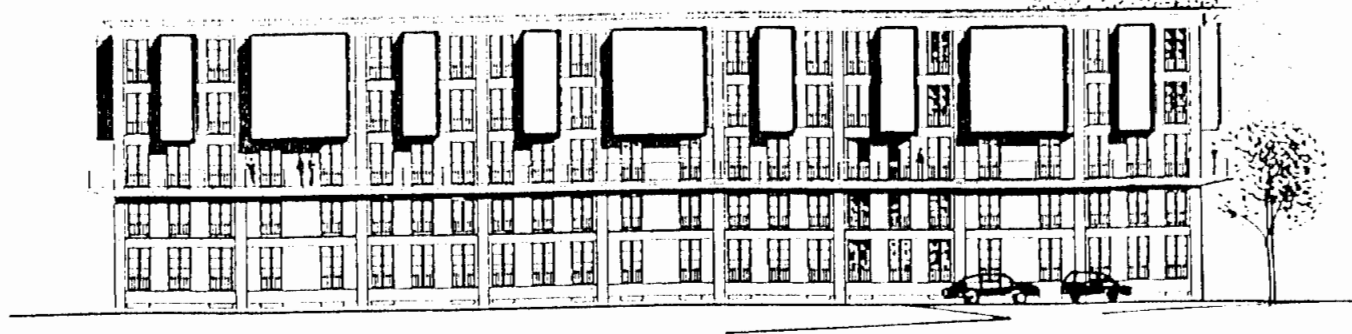
5-2 Retraits ou saillies : *Se reporter au Règlement.*

5-3 Eléments caractéristiques de la façade commerciale (auvents, appentis régionalistes) *Se reporter au Règlement.*

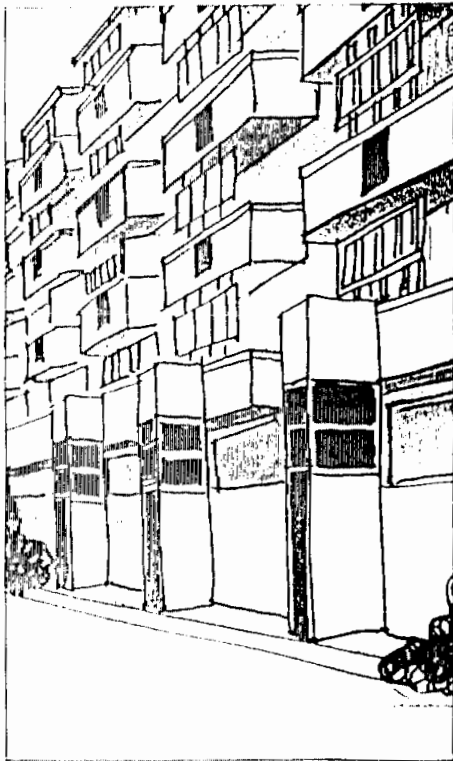
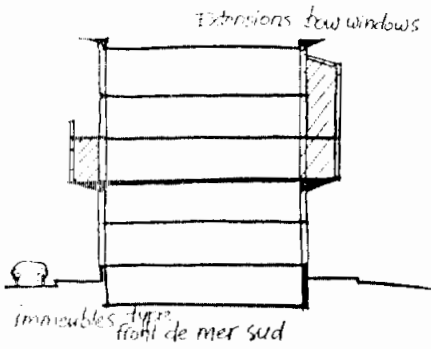
6 • REINTERVENTION SUR LES BATIMENTS EXISTANTS :

6-1 Greffes (balcons, oriels, saillies) :

Elles seront autorisées dans le cadre d'un projet d'ensemble.



évolution possible



état initial



Evolution possible



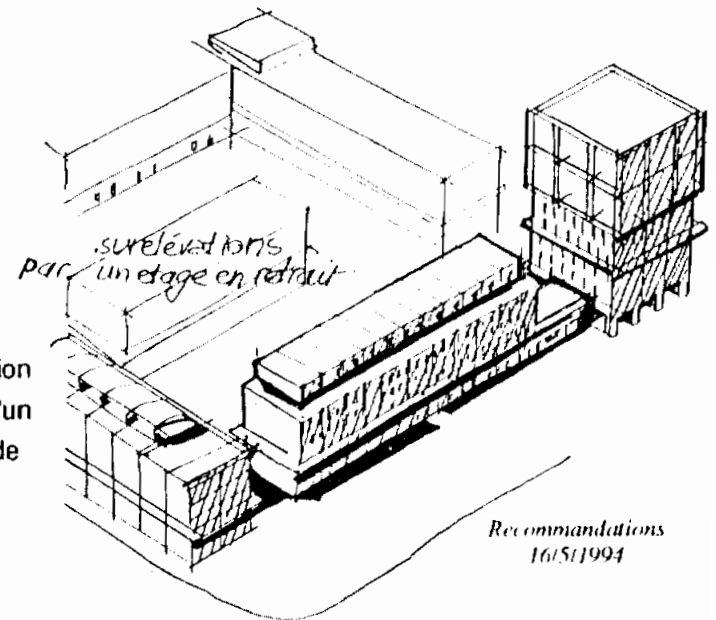
6-2 Extension :

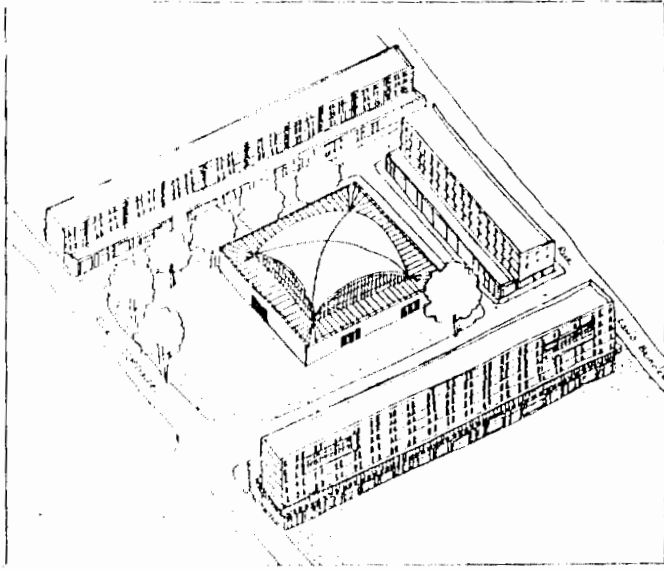
Zone 1 : Se reporter au Règlement.

Zone 2 : Possibilité de modifier les halls d'entrée sous forme d'adjonction à la façade.

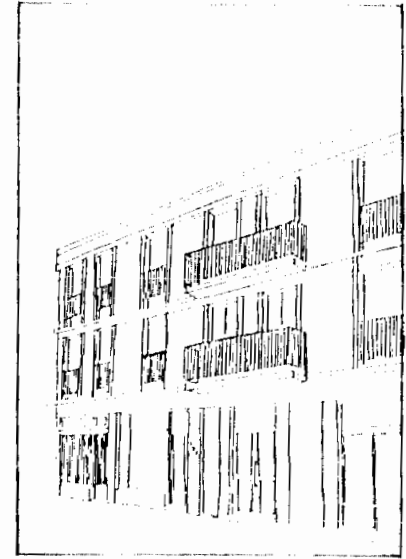
6-3 Surélévation :

En fonction des opportunités du tissu urbain et dans le respect du plan réglementaire "Protection et évolution", des surélévations seront autorisées. Dans le cas d'une surélévation d'un seul niveau, celui-ci privilégiera la forme d'un étage en attique, en retrait ou au nu de la façade existante.

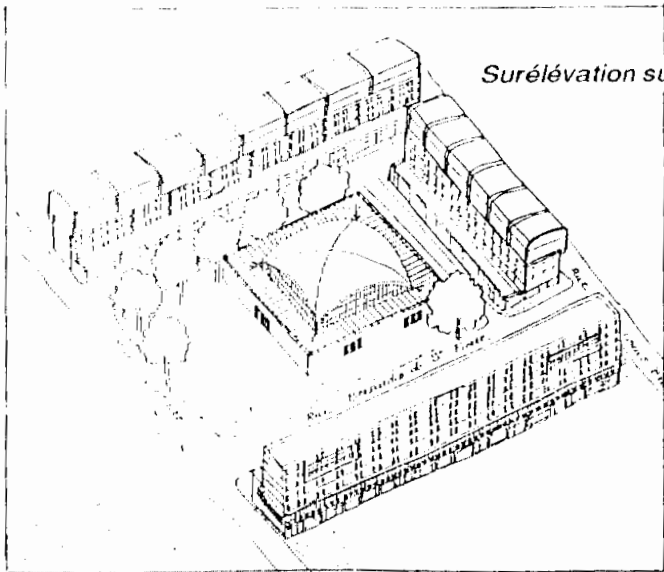




Etat actuel

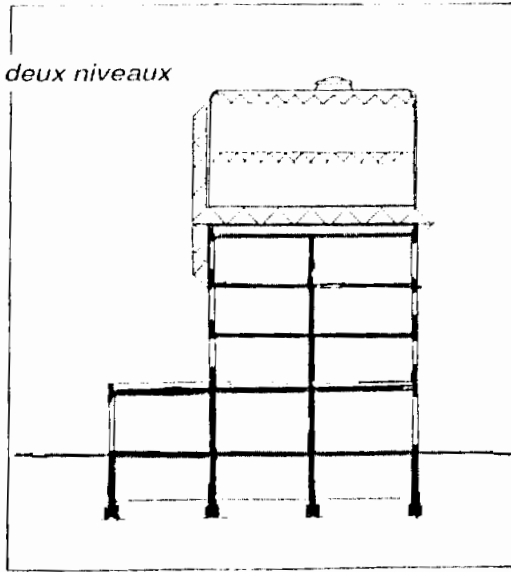


Etat actuel



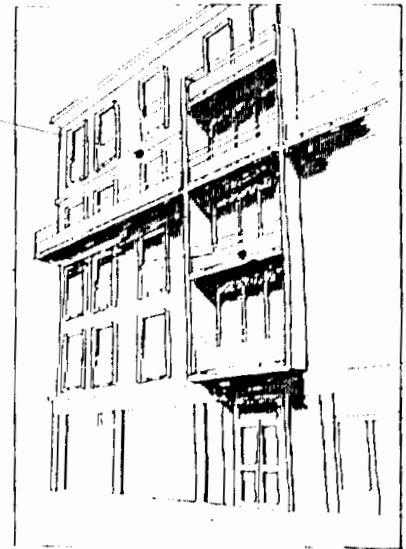
Evolution possible

Surélévation sur deux niveaux

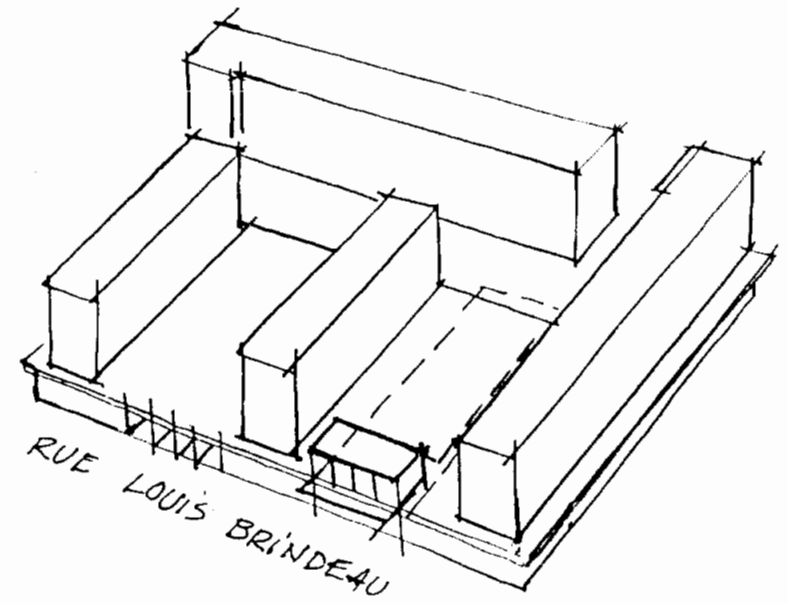
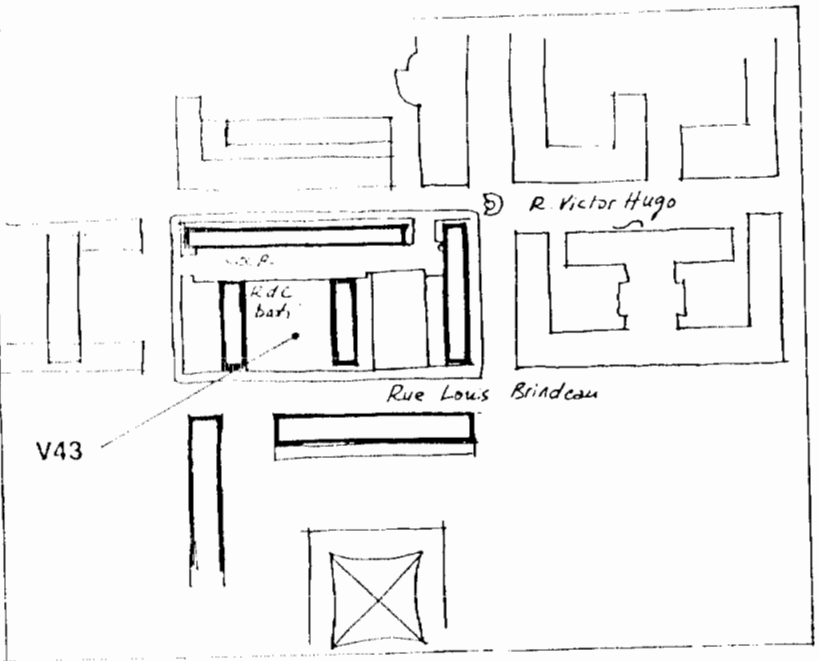


*Deux étages
droits*

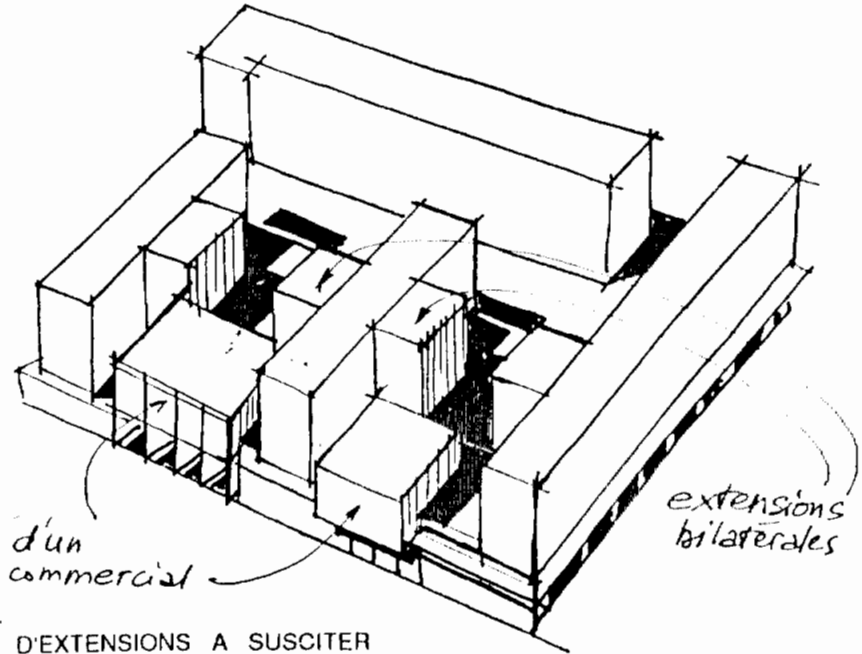
*Composition
des loggias*



Evolution possible



ETAT ACTUEL



création d'un étage commercial

extensions bilatérales

EXEMPLE D'EXTENSIONS A SUSCITER (densification de logements dans l'ilot, de commerces sur rue)

7 • RECOMPOSITION PARTIELLE OU COMPLETE D'UN ILOT :

7-1 Morphologie urbaine :

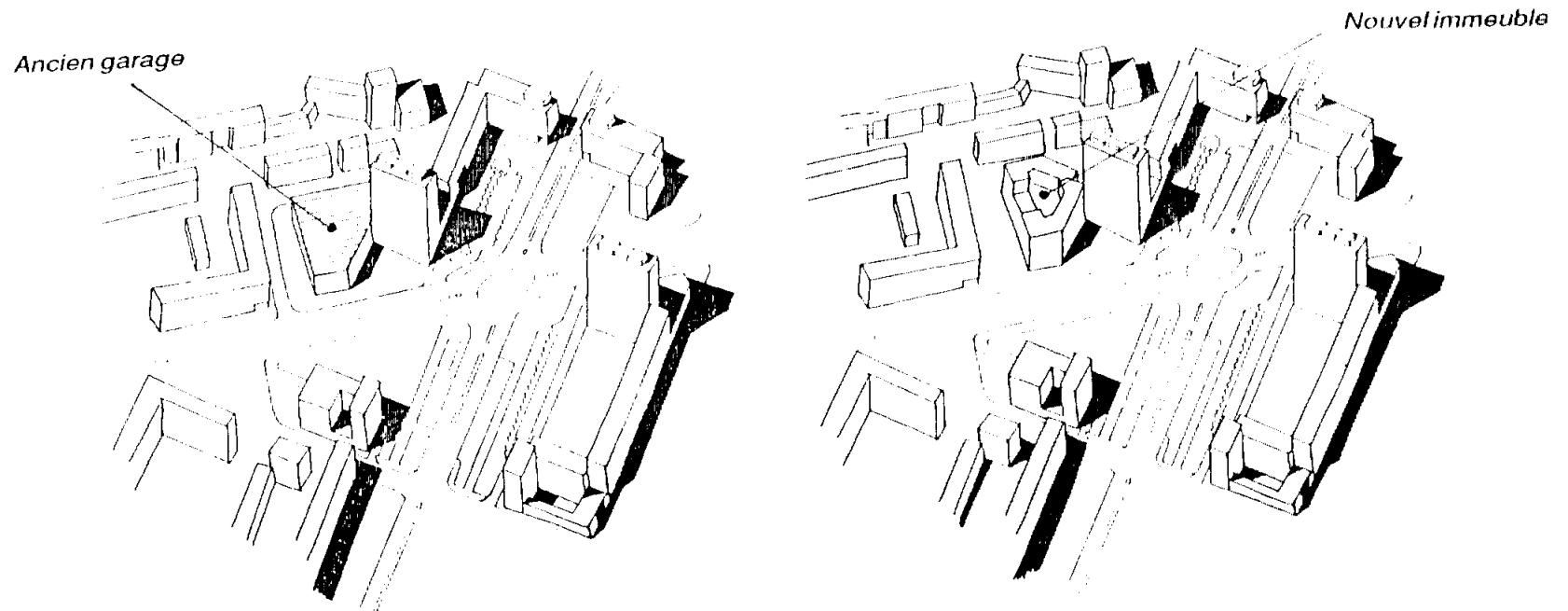
Dans le cadre d'une recomposition partielle ou complète d'îlots, l'implantation des bâtiments respectera le principe de la composition hippodamienne (en îlots orthogonaux). Les façades délimitant l'espace public respecteront un alignement en ordre continu ou discontinu.

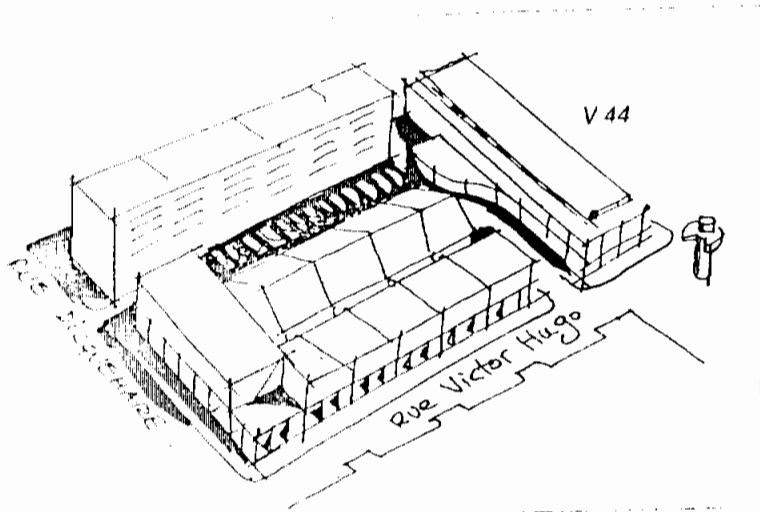
D'autres dispositions seront autorisées dans l'intérieur des îlots .

On veillera à ce que l'architecture soit apte à assurer une transition maîtrisée entre le classicisme structurel de la Reconstruction et les tissus anciens contigus.

La référence d'échelle, d'épaisseur et de hauteur se fera par rapport aux îlots voisins.

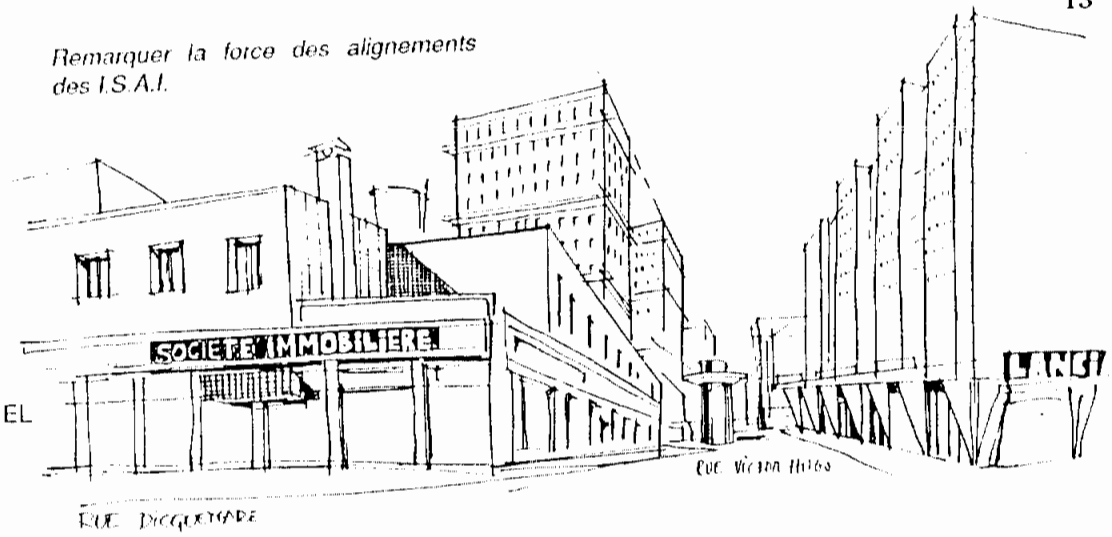
On pourra se référer aux exemples proposés ci-après :





Remarquer la force des alignements
des I.S.A.I.

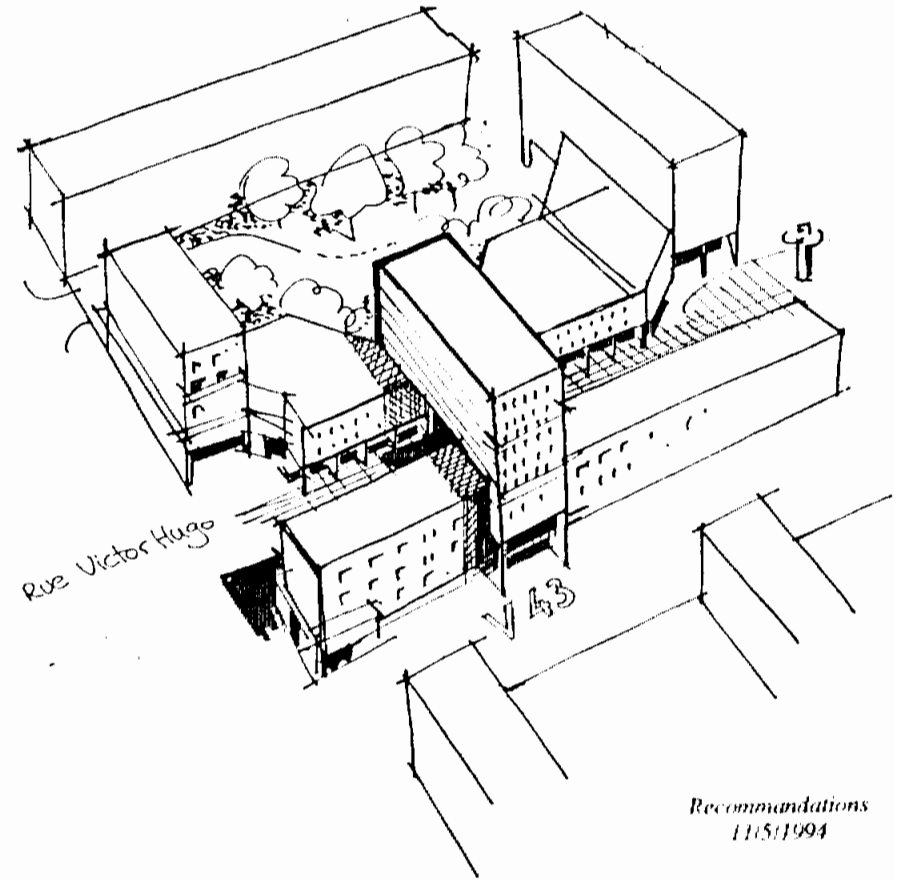
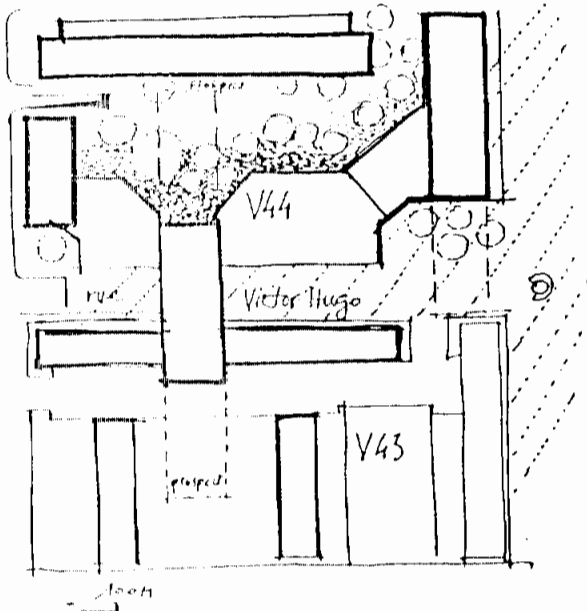
ETAT ACTUEL

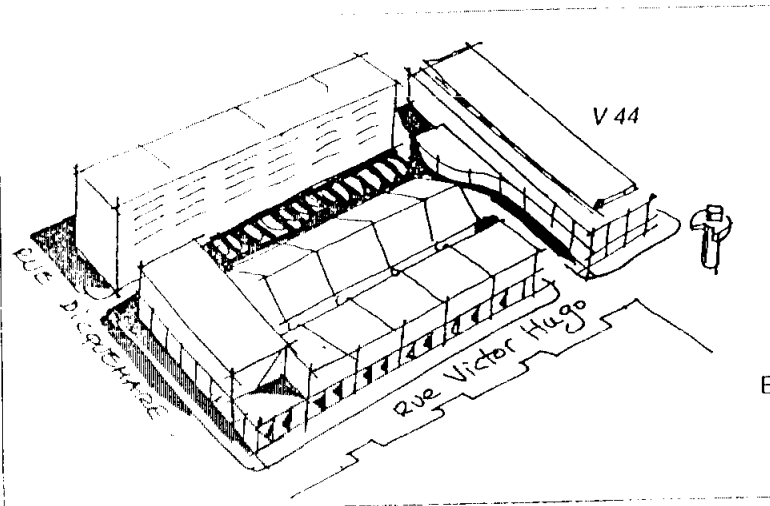


REINTERVENTION INADAPTEE AU CONTEXTE

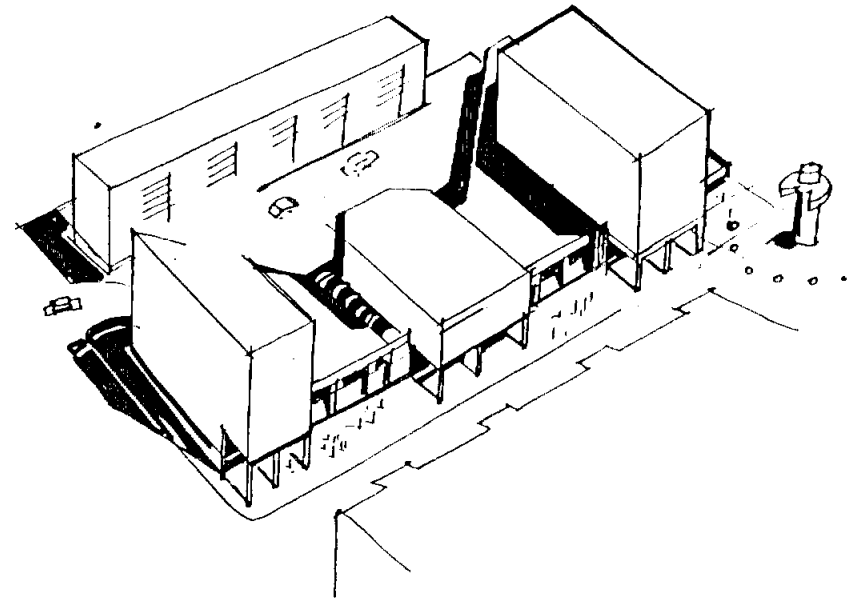
Petitesse des volumes, médiocrité des traitements, ce type d'îlot invite à une recomposition totale : à partir d'un îlot faiblement bâti, densifier en enjambant la rue, venir coiffer la barre établie sur l'îlot voisin Sud, libérer le cœur de l'îlot pour y créer un jardin sur garage souterrain.

Dans plusieurs secteurs de la Reconstruction, on peut admettre ce type d'intervention. Dans le cas présent, ce projet pourtant séduisant vient occulter et rompt le rythme des tours I.S.A.I. Il perturbe la lecture de l'Espace Perret. On lui préférera l'exemple de la page suivante.

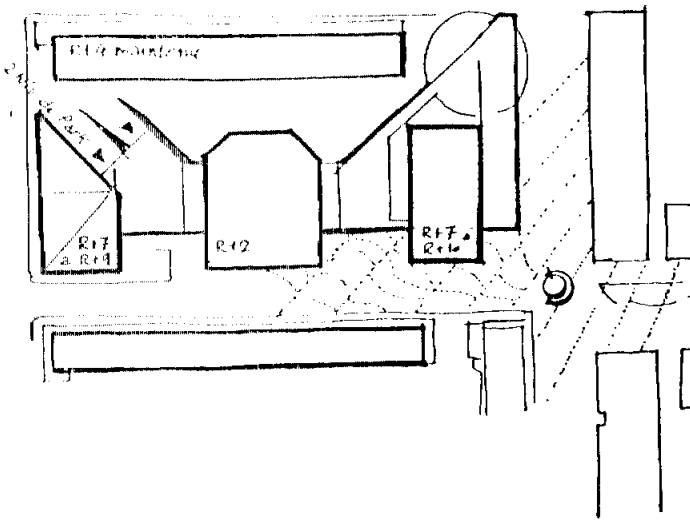




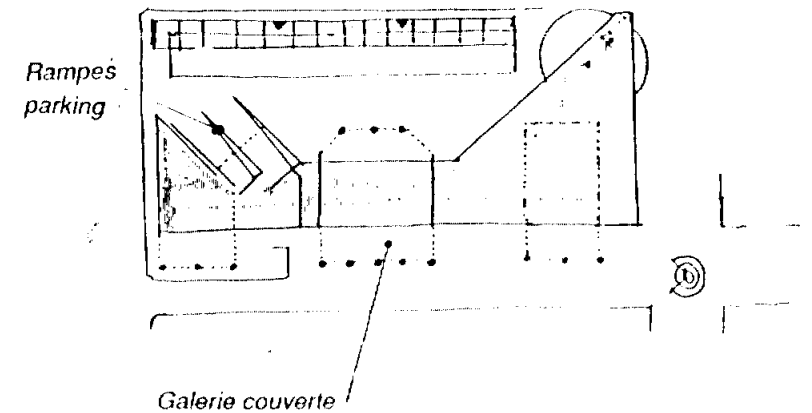
ETAT ACTUEL

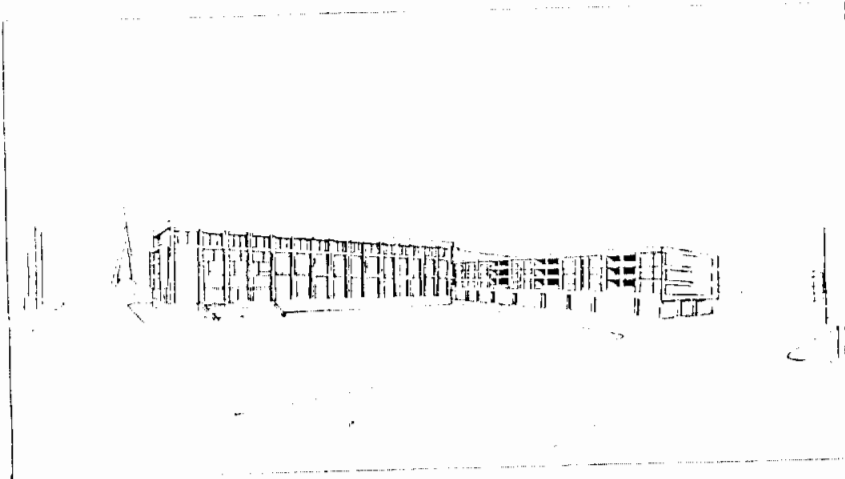


EXEMPLE DE RECOMPOSITION D'ILOT A SUSCITER

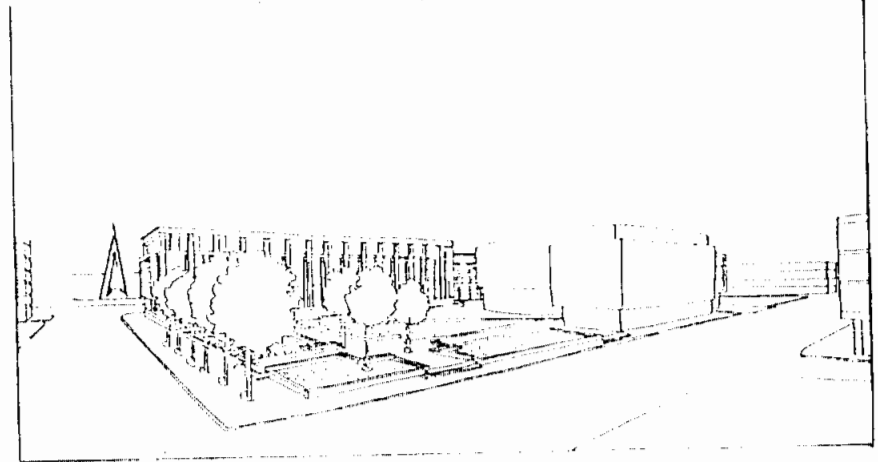


*Objectif : maintenir l'ensoleillement du R+4.
Densifier avec des tours dans le même axe
que les I.S.A.I. Maintenir l'alignement pour
les pilotis des immeubles hauts. Créer un
front commercial bas en retrait pour le
confortement de la rue piétonne. Front rigide
sur rue, intérieur de l'îlot plus libre
d'expression.
Dans le cas présent, on conforte le plateau
piétonnier en l'étendant vers l'Ouest.*





Etat actuel



Evolution possible

7-2 Typologie architecturale :

Les constructions nouvelles privilégieront l'expression d'une architecture résolument contemporaine afin de prolonger la modernité de la ville reconstruite et d'en stratifier l'histoire.

La hauteur des rez-de-chaussée et leur soubassement devront être environ une fois et demi égale à celle des étages courants.

Dans le cas d'une recomposition d'îlots, les angles de rue pourront faire l'objet d'un marquage soit par redent, soit par évidement des rez-de-chaussée, soit par interruption du front bâti. Ainsi, on respectera la hiérarchie des hauteurs suivantes : dominante du niveau bas, étages courants, expression des attiques.

On ne fera pas de cour intérieure surélevée du fait notamment de garage semi-enterré, à moins qu'une transition par palier ne soit effectuée entre la rue et la dalle jardin des garages. En bordure de rue, on retrouvera en façade des portes et des commerces ou activités de plain pied avec la chaussée.

7-3 Espaces libres :

Il est recommandé de ne pas clore les îlots et de maintenir l'ouverture et l'usage des passages couverts. Il est par ailleurs souhaitable que les cœurs d'îlots ne servent pas d'aires de stockage aux commerces ou d'atelier.

Le règlement précise que les interventions à l'intérieur des espaces libres seront admises dès lors qu'elles respecteront l'esprit du rapport bâti-espace original de la Reconstruction.

LE HAVRE

LA VILLE RECONSTRUITE

PAR

AUGUSTE PERRET

Proposition d'inscription sur la Liste du patrimoine mondial

COMMENTAIRES DES AUTORITES FRANÇAISES
SUR LA DELIMITATION DU BIEN PROPOSE POUR INSCRIPTION

Mars 2005



LA RESIDENCE DE FRANCE ET LA VILLE RECONSTRUITE PAR AUGUSTE PERRET

La zone proposée pour inscription comprend le tissu urbain créé de 1945 à 1964 dans le cadre de la reconstruction, mais aussi certains bâtiments antérieurs à 1945 ayant survécu aux bombardements, et plusieurs bâtiments postérieurs à 1964 dont la présence est apparue indissociable du tissu reconstruit. La résidence de France, vaste opération réalisée de 1967 à 1985 par Georges Candilis et Jacques Lamy, appartient à cette dernière catégorie de patrimoine. Elle s'est substituée aux Chantiers Augustin Normand, construits en 1951 par l'architecte François Vitale, mais détruits, dès 1963, en raison du remembrement des arsenaux français. Le bâtiment industriel de Vitale, qui s'accordait avec les immeubles de l'atelier Perret, tant par sa volumétrie que par le traitement de son ossature, a cédé la place à cet ensemble résidentiel qui a introduit un obstacle visuel et une rupture de gabarit entre le centre reconstruit et le bord de mer. Plusieurs considérations ont cependant conduit à la prise en compte de ce patrimoine singulier dans la zone proposée pour inscription.

Œuvre de Georges Candilis, architecte reconnu internationalement pour ses recherches novatrices en matière de logement, la résidence de France constitue un exemple réussi de structure proliférante des années 1960. Grand immeuble à ramifications, elle propose des appartements traversants, abondamment vitrés, offrant des vues panoramiques vers la mer et vers les quartiers reconstruits. C'est à l'issue d'une série d'expériences marquantes que Candilis fut invité au Havre. Il avait dirigé, pour Le Corbusier, le chantier de l'unité d'habitation de Marseille, et construit au Maroc, des immeubles collectifs à coursives. Après avoir participé aux débats des Congrès Internationaux d'Architecture Moderne, à travers les travaux de Team X (avec Alison et Peter Smithson, Aldo Van Eyck, Jaap Bakema, Robert Gutmann, William Howell, John Voelcker), il s'était illustré en remportant, avec Alexis Josic et Shadrach Woods, le concours pour Toulouse-le-Mirail (1961) et celui pour l'Université de Berlin (1963). La résidence de France s'inscrit dans la lignée de ces projets de renommée mondiale.

Malgré sa densité élevée et en dépit de la trame hexagonale de son plan masse, la résidence de France n'est pas indifférente à son contexte urbain. Elle s'intègre au quartier du Perrey et contribue à la constitution d'un front de mer diversifié. Ce résultat n'a pas été obtenu sans négociation. D'abord rejeté, le projet de Candilis a été modifié. Deux niveaux de logements ont été supprimés. La vigilance de Jacques Tournant, qui représentait l'atelier Perret au sein de la commission ministérielle chargée de statuer sur l'opération, a contribué à infléchir le projet initial. Jacques Lamy, architecte havrais, actif dès 1945 dans l'équipe de reconstruction, a joué un rôle appréciable dans la mise au point définitive de l'immeuble. La gradation des étages a été disciplinée pour assurer la transition avec les bâtiments voisins. La conservation, en bordure du terrain, du bâtiment administratif des Chantiers Augustin Normand, et la création d'un jardin, entre les segments de la structure proliférante, ont renforcé la définition de l'ensemble pour en faire une sorte de grand îlot ouvert. La résidence apparaît, dès lors, comme le résultat d'une hybridation entre les nouveaux modèles de l'architecture du logement et la morphologie urbaine issue de la reconstruction.

Si la résidence de France constitue objectivement un obstacle visuel entre le centre-ville et la mer, force est de constater que cet obstacle s'intègre dans un quartier qui représente lui-même une barrière. Le plan Perret, qui avait été approuvé dans ses grandes lignes par le conseil municipal en janvier 1946, a été modifié par l'atelier de reconstruction pour satisfaire les habitants qui souhaitaient voir renaître l'alignement sur le boulevard François I^{er}. Cette modification, qui a abouti au plan définitif du Havre, a eu pour effet de faire pivoter la trame du quartier du Perrey et de consolider cette partie de la ville en une entité autonome. C'est dans cette entité particulière, qui bloque les perspectives visuelles par rapport à la mer, que s'inscrit la résidence de France. Son intégration au quartier du Perrey résulte des processus urbanistiques qui ont permis à la ville de se reconstruire de façon complexe, puis d'être complétée, sans remise en cause fondamentale des options initiales.



9-2. La résidence de France dans le contexte du front de mer - vers le port.

La résidence de France trouve sa signification dans cette fraction du patrimoine récent qui est venue enrichir le tissu légué par la reconstruction. Cet enrichissement sémantique est annoncé, dès 1961, par le musée Malraux. Bien qu'appartenant à l'atelier Perret, les auteurs de ce musée (Guy Lagneau, Michel Weill et Jean Dimitrijevic) ont été choisis par Georges Salles et Reynold Arnoud parce qu'ils étaient susceptibles de créer une architecture transparente et légère, différente de celle adoptée pour l'ensemble de la reconstruction, et cependant capable de dialoguer avec elle. Cet enrichissement s'est poursuivi avec la passerelle de Guillaume Gillet (1969) et avec la maison de la culture d'Oscar Niemeyer (1982). Le Havre s'est affirmé, à travers sa reconstruction, comme un véritable laboratoire urbain. Son dynamisme architectural, qui en fit un foyer vivant de la modernité, s'est trouvé confirmé par l'apport spécifique des œuvres de Candilis, de Gillet et de Niemeyer.

9-3. La résidence de France dans le contexte du front de mer - vers la plage.

Ces différentes raisons ont contribué à la prise en compte de la résidence de France dans la zone proposée pour inscription. Naturellement, une autre hiérarchisation des critères d'appréciation de la valeur du bien proposé peut conduire à une conclusion différente. Le basculement de la résidence de France dans la zone tampon peut, dès lors, être envisagé. Ceci aura pour effet de renforcer l'identification du bien culturel comme œuvre de Perret et de son école et de permettre une meilleure appréhension de sa valeur architecturale intrinsèque (critère I). Par contre, cette modification atténuera légèrement le statut de ce bien culturel comme témoignage des échanges internationaux qui ont renouvelé l'architecture moderne après la Seconde Guerre mondiale (critère II).

9-4. Le bâtiment conservé des chantiers Augustin Normand (architecte Vitale)



9-5. La résidence de France depuis la rue Augustin Normand

**LE HAVRE
LA VILLE RECONSTRUITE
PAR AUGUSTE PERRET**

PROPOSITION D'INSCRIPTION
SUR LA LISTE DU PATRIMOINE
MONDIAL

**CARTE 9
(MODIFIEE SELON
SUGGESTION DE L'ICOMOS)**

**PLAN DE LA ZONE
PROPOSEE POUR
INSCRIPTION**

-  Zone proposée pour inscription
-  Zone tampon



D.E.U.P.
Direction Urbanisme et Prospective - JMS
Le : 09/03/2005

0 100 200m

Source : Plan cadastral - DGI
Droits de l'Etat réservés



Le Havre (France)

No 1181

1. BASIC DATA

<i>State Party:</i>	France
<i>Name of property:</i>	Le Havre, the city rebuilt by Auguste Perret
<i>Location:</i>	Haute-Normandie region; Seine-Martine department
<i>Date received:</i>	22 January 2004
<i>Category of property:</i>	

In terms of the categories of cultural property set out in Article 1 of the 1972 World Heritage Convention, this is a *group of buildings*. In terms of the *Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention*, this is a sector of a town that is inhabited.

Brief description:

The city of Le Havre, on the English Channel, in Normandy, was severely bombed during the Second World War. The destroyed area was rebuilt according to the plan by a team headed by Auguste Perret, from 1945 to 1964. Amongst the many reconstructed cities, Le Havre is exceptional for its unity and integrity, integrating a reflection of the earlier pattern of the town and its extant historic structures with the new ideas of town planning and construction technology.

2. THE PROPERTY

Description

The city of Le Havre is located in Normandy, northern France, on the English Channel at the mouth of the Seine river. The city was devastated in the Battle of Normandy during the Second World War, and it was rebuilt in modernist style following the project by a team led by Auguste Perret from 1945 to 1964. The proposed core zone consists of 133ha urban area, and forms the administrative, commercial and cultural centre of Le Havre. It includes *Avenue Foch*, *Saint-Roch square*, *place de l'Hôtel de Ville*, and the quarters of *Perrey*, of *Porte Océane*, and those along the sea. The project corresponds to the architect's ideal to create a homogenous ensemble, where all the details are designed to the same pattern, thus creating a kind of *Gesamtkunstwerk* in the urban scale. Perret reserved some of the most important public buildings as his personal design projects. A few buildings that had not been destroyed in the bombardment were retained as part of the new town scheme. Even though also the quarter of Saint-François was destroyed, several historic buildings remained standing, and were protected in 1946. As a result, the plan of this area was mainly based on the old street pattern.

The urban plan of the new design is based on two axes: the principal public axis is formed by the broad *Avenue Foch*,

which runs in west-east direction through the northern part of the area, taking the alignment of the earlier *Boulevard de Strasbourg*. It starts from *Porte Océane* on the seaside, and touches on *Square Saint-Roch* and *Place de l'Hôtel de Ville*, giving the general direction for the basic grid of the scheme. At the *Porte Océane*, the avenue is crossed at the angle of 45° by *Boulevard François 1er*, which forms the second axis. On the seaside of the boulevard, there is the *Quartier du Perrey*. In the triangle that is formed by the two axes there are various commercial and other functions, such as *Place des Halles Centrales*, *Bassin du Commerce*, the old market, and the old *Cathedral Notre-Dame* (16th to 17th cent.). The *Quartier St-François* in the south-east corner of the rebuilt area has retained the pattern of streets, dating from the 16th century, and some historic buildings.

The design of the buildings and open spaces was based on the module of a square, 6.24m each side, to facilitate the production, but also to introduce "musical harmony" into the city. The average density was reduced from the pre-war 2000 to 800 inhabitants to a hectare. The spirit of the town was conceived as "neo-classical", where the building blocks are closed and the streets remain streets. The essence of Perret's project is in structural design, which was based on an avant-garde use of reinforced concrete elements, a system called '*poteau dalle*'. The idea of the structure is to make it modular and completely transparent so that no structural elements remain hidden. This gives the dominating character and a certain uniformity to all architecture. However, the elements are used in skilful way so as to avoid boredom.

The *Porte Océane* is a monumental entrance to Avenue Foch and an entrance to the city from the sea, taking the idea of the ancient gate destroyed in the war. This building also became an experimental 'laboratory' for the development of the structural system and methods of construction for the project. The *square Saint-Roch* is located in the place of an earlier public park and cemetery, which has given some its orientations to the new design. The *Hôtel de Ville* (Town Hall) is the most monumental structure in the whole scheme; it has a length of 143m, and its central part is marked by a tower that has 18 stories is 70m high.

History

Being at the mouth of the river Seine, the site of Le Havre was always strategic for the access to the inland, to Rouen and Paris. Due to the estuary and the marshy lands, the decision to establish a seaport for Rouen was only taken in the early 16th century (1517). As a result of the discovery of America, the port gained in importance, and in 1541, King François I commissioned architect J. Bellarmato from Siena to plan an extension. This area was the quarter of Saint-François, and it was designed on the basis of a Renaissance grid-plan. In the 17th century, Le Havre (meaning 'harbour') continued developing its commercial links with America and Africa. Minister Colbert authorised the construction of an arsenal, transferring the naval docks to the area of Perrey. It was from here that Lafayette started his trip to go to fight America in 1779.

At the end of the 18th century, Le Havre was one of the four principal ports of France, and in 1786, a new plan was commissioned (engineer François-Laurent Lamandé),

though only completed in 1830 due to the Revolution. In 1847, a railway was built from Paris to Rouen and to Le Havre, further strengthening the role of the city. In 1852, the old fortifications were demolished and the city area was multiplied by nine. The population reached 60,000. Important companies for transatlantic traffic were established here, encouraging industrial development. At the beginning of the First World War, the population of the metropolitan area was 190,000.

At the start of the Second World War, the harbour of Le Havre was used by the British army for servicing its troops. The town was bombarded by the Germans in May 1940, and the British left it. After the peace treaty, it was occupied by the Germans, who were preparing an attack to Britain. Therefore, the harbour was bombed by the British and the shipyards were destroyed. In the following years until September 1944, the city was continuously under air attack by the Allied Forces, and finally the central area was entirely destroyed.

The idea to rebuild Le Havre was perceived during the war destruction. In summer 1944, with a group architect colleagues Auguste Perret (1874-1954), then 70 years old, took the lead in the project of reconstruction of the town. Perret had studied in the school of Beaux-Arts, though he never graduated as this would not have allowed him to act as a contractor entering his family enterprise. He was trained in the spirit of classicism and had the inheritance of the 19th-century technical developments. He obtained solid experience in the development of the techniques of reinforced concrete. Some of his early architectural designs, such as the flats in the Rue Franklin in Paris (1903) and the Notre-Dame of Le Raincy (1923) have been recognized as masterpieces of the early modernism.

Taking into account the soil conditions and high water table, it was proposed to construct the entire city on a reinforced concrete platform about 3.50m above the ground level. At the time, this was a revolutionary initiative, and would have facilitated the building of infrastructures. Due to the limits of cement and iron in the post-war period, it was not authorised however. The general master plan was however carried out. The project was based on the basic grid module of 6.24m square. The lots were planned in a 100m grid, though some of these were united to make larger lots. The construction lasted until 1964, when the church of Saint-Joseph was consecrated.

Management regime

Legal provision:

Most of the properties of the reconstructed area are either publicly owned or subject to 'co-ownership'. (This latter concept, revolutionary at the time, meant that an individual would own some thousandths of a particular structure.) There are few private properties, mainly in the margin of the area.

The first protection was mainly related to the law on historic monuments of 1913, which assigns of perimeter of 500m around each protected monument. The church of Saint-Joseph was the first modern building to be protected, in 1965.

The nominated zone coincides exactly with zone, established in 1995 for protection on the basis of the 1983 law of Z.P.P.A.U.P. (*Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager*). *La Loi Solidarité et Renouveau Urbain* (SRU) of 2000 produced the *Règlement de Plan Local d'Urbanisme* (PLU) which covers the whole Commune of Le Havre. It regulates densities, land use, building types, etc. The designated *Architecte des Bâtiments de France* has to verify that the applications for building permits comply with the requirements of Z.P.P.A.U.P.. Furthermore, *La Loi Littoral* of 1986 regulates the preservation of the seafront, *La Loi Paysage* of 1993 is important for the promotion and protection of the urban landscape, and *La Loi sur l'Air* of 1996 will affect the quality of life.

Management structure:

The principal management responsibility of the nominated area is with the Municipality of Le Havre.

The town of Le Havre is divided administratively in two distinct areas: the harbour and the urban area. The management of these two areas are independent. The areas of the harbour that involved in urban activities are given in concession to the City.

Regarding the reconstructed area, the Municipality of Le Havre established two committees in 1994; these are formed of representatives of the respective authorities and institutions. One is the Technical Committee with 10 members, and the other the *Comité de Pilotage* (guiding committee) with 19 members, including also the representative of the French DoCoMoMo. In addition, there is a special committee, consisting of 17 members, which is responsible for the management and monitoring of the site.

The protection and conservation of the nominated area is regulated by the plan of Z.P.P.A.U.P.. In addition there exists a tourism development plan established in 1998.

Resources:

Finances are received on the basis of Z.P.P.A.U.P., but also from other government funds as well as from the Municipality of Le Havre.

Justification by the State Party (summary)

The property has been nominated on the basis of criteria i, ii and iv.

Criterion i: The work of Auguste Perret and his students in the reconstruction of Le Havre represents one of the most remarkable achievements in reinforced concrete architecture. Author of the building in rue Franklin (1903) in Paris, the church of Raincy (1923), Corot Hall (1929), Mobilier National (1936) and the Museum of Public Works (1939), Auguste Perret is considered by architectural historians as the heir of the rationalist tradition in France. ... He has invented a new classicist order ... [The project of Le Havre has brought together different influences from tradition and modernism.] The integration of these architectures that represent opposite poles of the international modernism offers a good idea of the semantic richness of the architecture of Le Havre.

Criterion ii: The particular type of urban fabric of Le Havre establishes a subtle balance between the claims of CIAM's modern urbanism and the traditional urban culture. Even though Le Havre has its own specific typology, the reconstruction represents the practical implementation of the theoretical knowledge in architecture and urban planning obtained in Europe between the two world wars. This operation materialises on an unforeseen level the ideals of modernity. ...

Criterion iv: Le Havre is a typical ensemble of the period following the Second World War. None of the histories dealing with the architecture and urban planning of the 20th century ignore this experience that chrysalises all the hopes in the post-war period. ... The conception of the buildings, their planning, the construction using new methods of prefabrication, as well as the complete mastering of the public spaces, are elements that have contributed to make Le Havre a real urban laboratory. ...

3. ICOMOS EVALUATION

Actions by ICOMOS

An ICOMOS expert mission visited Le Havre in August 2004.

ICOMOS has also consulted its International Scientific Committee on Historic Towns and Villages.

Conservation

Conservation history:

After the completion of the works in 1964, the reconstructed area was not readily accepted by the population. There was too much sufferance associated with it. It took until the mid 1980s, when a new approach started developing particularly with the younger generation who had not experienced the town before the war. At this time, there were also some of the first changes that appeared, for example by painting some of the bare concrete elevations. As a result, in 1986, the Municipality decided to establish simple guidelines for the management of the properties. With the declaration of the Z.P.P.A.U.P. zone, in 1995, there were more concrete initiatives and regulations including the instruction of the population about maintenance and repair. In 1986, the Municipality also commissioned a study on the state of conservation of the concrete structures, involving C.E.B.T.P. (*Centre Expérimental de recherche et d'études du Bâtiment et des Travaux Publics*). The result of the study was that the concrete was generally in good condition. There had been some problems related to rusting iron, but these were considered resulting from mistakes in the early phase of the construction. Later the execution was improved based on experience. Solutions to repair eventual technical problems are being elaborated as part of the strategies of Z.P.P.A.U.P.

State of conservation:

It is possible to concur with the nomination dossier's claim that the concrete of the reconstructed city is today in a good state of conservation, but that this must not be made an excuse for failing to take the necessary preventive measures against the degradations resulting from the

ageing of the material in the marine climate and as a result of the air pollution from Le Havre's major industrial area. A considerable number of apartment blocks have been satisfactorily re-dressed, painting the concrete on the façades is emphatically proscribed and the paint which was applied to some of the façades in the belief that it would improve the appearance, is being removed and the concrete underneath restored. The City has requested the Prefecture for authorisation to re-dress, beginning in 2006, a major axis like the rue de Paris. Under the regulations of the Z.P.P.A.U.P. it has become possible to prevent the replacement of window frames and balustrades, originally made of oak and steel respectively, made of inferior and inappropriate materials. It has also become possible to persuade shopkeepers to respect the horizontal and vertical structural subdivisions and to accept a discipline in the design, placing and lighting of signs.

Management:

The Z.P.P.A.U.P, like the Conservation Area in the United Kingdom, is an indispensable instrument in France for the management of the non-monumental heritage. The yearly reports, produced since 1999, on the works undertaken within the Z.P.P.A.U.P, have revealed the need for stricter monitoring and a more effective dialogue with business people and building contractors. The reports have also identified blocks at risk ("îlots à risques"), where the most rigorous application of the regulations under the Z.P.P.A.U.P. is required. A Committee of Management and Monitoring has been established with all the stakeholders, meeting every two months and working in collaboration with the relevant departments of the municipality. Within the Z.P.P.A.U.P there are two zones with different degrees of control zone 1 containing architectural heritage characteristic of Perret's 'structural classicism' and the major spaces of the reconstruction; and zone 2 containing reconstruction not representative of 'structural classicism' and peripheral secondary spaces. Management is made easier by the fact that the reconstructed Le Havre is a city of apartment blocks with co-ownership, built by industrialised methods of prefabrication and standardisation, and run by syndics who are contracted to undertake the management of the finances and the organisation of maintenance and building works.

The municipality is developing tools which will make it possible to establish the state of conservation of the reconstructed city and to measure its evolution: an atlas of city blocks ("*atlas d'Ilots*"), providing information on the history and actual state of conservation of each block, as well as the means of managing the demands for changes and the resulting building works. Grant aid for co-owners is wholly inadequate. The demand is great but at the moment the lack of availability of resources allow only relatively few restoration projects to benefit from such aid.

Risk analysis:

Environment: due to the maritime air, the building materials of the reconstructed area of Le Havre are subject to weathering and corrosion, and requiring maintenance and repair, and sometimes replacement.

Development: The risks to the area include the changes made by the population. For example, some shopkeepers, ignorant of the regulations and wanting to make their signs

more visible, have tried to enlarge them excessively, give them inappropriate supports and lighting, and allow them to trespass on the public domain.

Natural catastrophes: being partly built on ancient marshes, Le Havre is potentially subject to inundation. The area has cavities in the ground, resulting from ancient quarrying of white clay. These risks are however relatively low in the centre city area.

Authenticity and integrity

The Z.P.P.A.U.P.'s primary objective is the conservation of Perret's reconstructed city in its full authenticity, while at the same time recognising that it is a live city undergoing change and development. The authenticity of the setting remains unimpaired and the construction of some new commercial and housing ensembles and a new theatre are unlikely to have any detrimental effect. The authenticity of design, of space and form remains high. There have been relatively few changes and they are not considered to cause concern. The only exception is the new block of the *Polyclinique François Ier*, which is harmful and regretted. Also the authenticity of materials and workmanship remain high. The principal material, concrete, is generally in a good state of repair. There have been some unsympathetic repairs and changes of fittings, but it is believed that the policies developed under the regulations of Z.P.P.A.U.P. it should be possible to find solutions which respect the quality of the original architecture.

Comparative evaluation

The comparative analysis presented with the nomination compares the property with several reconstructed cities, including: Warsaw, Berlin, Dresden, Rotterdam, Coventry - only to dismiss each one as not relevant in reference to Le Havre. Le Havre can also be compared with other post-war reconstructions in Europe, including Kassel, Freudenstadt, or Kiel, but it stands out for its particular qualities. In Russia urban planning of that period (e.g. Stalingrad, Novgorod Velikiy, Minsk, or Kiev) was governed by "neo-classicism" typical of the Stalinist époque, characterised by the principle of stylistic unity and architecture based on classical orders.

DoCoMoMo considers Le Havre the most important example of state intervention in the reconstruction of urban areas in France. At the same time, it is also fundamentally different for example from the plans that Le Corbusier prepared for Saint-Dié, another town completely destroyed by the war. Projects such as Brasilia (World Heritage List in 1987) and Chandigarh are new towns, and not post-war reconstructions.

Outstanding universal value

General statement:

The reconstructed city of Le Havre is distinguished in its combination of modernity with traditional concepts. It is modern because of its uncompromising and systematic use of raw concrete. The structural system is however classical in its conception. Perret called this "structural classicism",

and it consists essentially of a post and beam structure on a strict module which pervades the whole of the reconstructed city, buildings as well as spaces between buildings. It is modern due to its experimental nature and use of prefabrication and standardization. It is modern also because of its social experiment with co-ownership in apartment blocks, resulting in a communal sense of cultural identity. The traditional city block is re-interpreted by means of tower and slab apartment blocks combined to form inner courtyards, resulting in a much lower density of inhabitants per hectare than previously (800 instead of 2000).

The plan, on the other hand, takes over the historical patterns in the reconstruction of the streets and squares with buildings defining them. It preserves the historical axes of the destroyed city, the docks, and buildings that survived the bombardment, such as the 16th-century cathedral and 19th-century law courts. The reconstructed city, on account of its remarkable consistency and high quality of workmanship, achieves an outstanding degree of order and harmony from which the few unusual projects, like the Niemeyer structures and the Candilis housing, in no way detract.

The reconstruction of Le Havre is recognised by historians as an outstanding example of modern town planning in the post-war period, and at the same time one that synthesises lessons learnt from past traditions with modernity.

Evaluation of criteria:

Criterion i: The reconstructed city centre of Le Havre is characterised – more than by its aesthetics - by the large-scale use of innovative building techniques based on reinforced concrete and a systematic modular design. While recognising the importance of this, ICOMOS considers however that, in the case of Le Havre, these themes are more appropriately covered by the criterion ii and iv.

Criterion ii: The post-war reconstruction plan of Le Havre exhibits an important example of the integration of lessons in urban planning learnt from the 19th century and a pioneer implementation of developments in architecture, technology, and town-planning in the 20th century. Le Havre is an important landmark and a classic alternative to the open-plan concept adopted in most post-war reconstructions. It is distinguished as an example of modernist approach to city planning, based on the concept of a closed quarter, where it was possible to retain the historic structures and street patterns that survived from the war destruction.

Criterion iv: The post-war reconstruction of Le Havre is an outstanding example and a pioneer demonstration of urban planning and construction based on the unity of methodology and system of prefabrication. The overall character of the town results from the systematic use of a modular grid and the innovative exploitation of the potential of concrete. The master plan and the architecture of the town are an interpretation of the theory of architecture promoted by Perret, and where the project idea was brought into each detail.

4. ICOMOS RECOMMENDATIONS

Recommendation for the future

Taking note of the valuable experience in the construction using reinforced concrete and of the monitoring systems already adopted in Le Havre, ICOMOS recommends that these efforts be continued in a systematic manner within the programme of a specialised research centre for concrete.

Considering the need to maintain a high standard in the workmanship, repair and restoration of the structures of Le Havre, ICOMOS recommends that every effort be made to facilitate this process through effective sources of financial aid.

Recommendation with respect to inscription

ICOMOS recommends that the World Heritage Committee adopt the following draft decision:

The World Heritage Committee,

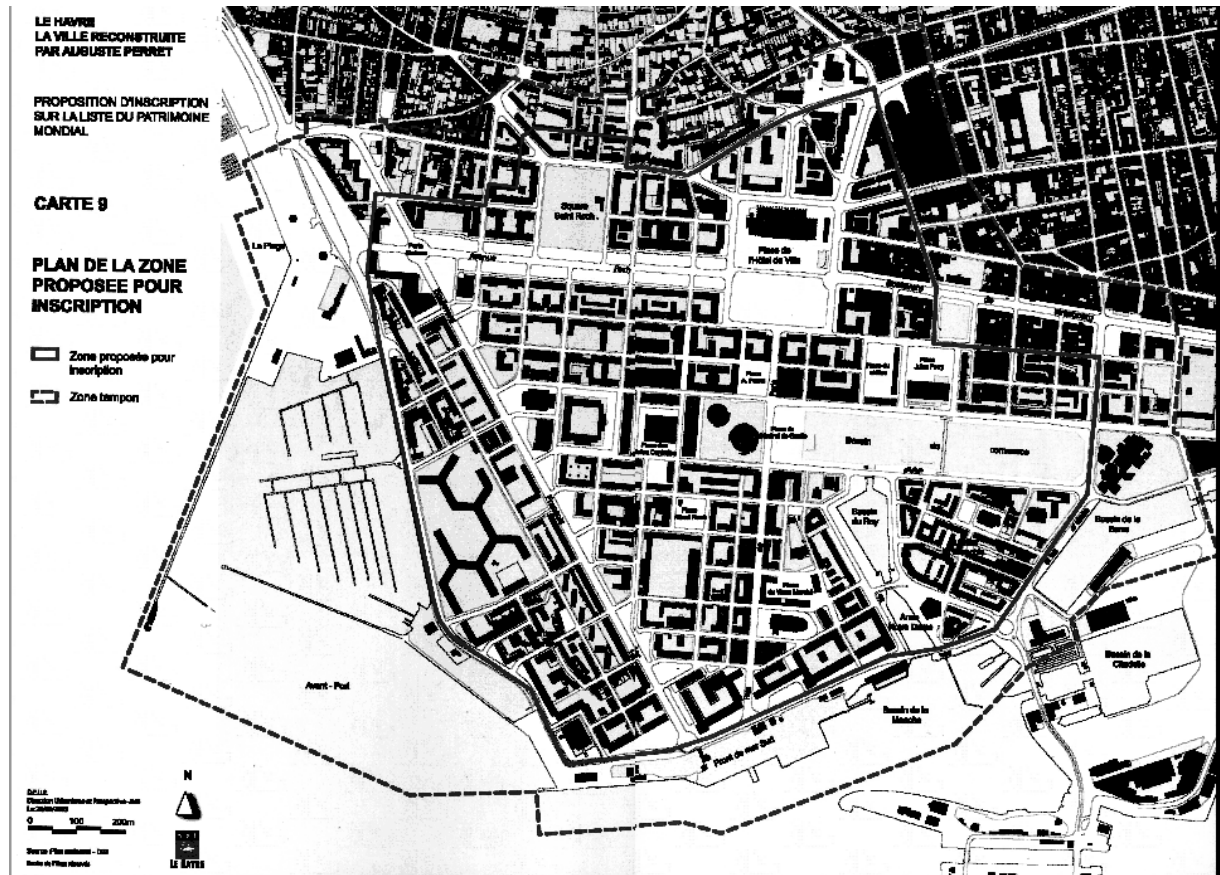
1. Having examined Document WHC-05/29.COM/8B,
2. Inscribes the property on the World Heritage List on the basis of ***criteria ii and iv***:

Criterion ii: The post-war reconstruction plan of Le Havre is an outstanding example and a landmark of the integration of urban planning traditions and a pioneer implementation of modern developments in architecture, technology, and town-planning.

Criterion iv: Le Havre is an outstanding post-war example of urban planning and architecture based on the unity of methodology and system of prefabrication, the systematic use of a modular grid and the innovative exploitation of the potential of concrete.

3. Recommends that, taking note of the valuable experience in the construction using reinforced concrete and of the monitoring systems already adopted in Le Havre, these efforts be continued in a systematic manner within the programme of a specialised research centre for concrete.
4. Further recommends that, considering the need to maintain a high standard in the workmanship, repair and restoration of the structures of Le Havre, every effort be made to facilitate this process through effective sources of financial aid.

ICOMOS, April 2005



Map showing the boundaries of the nominated property



Town Hall Square, rue de Paris, avenue Foch and Church of Saint-Joseph



Rue de Paris

Le Havre (France)

No 1181

1. IDENTIFICATION

<i>État partie :</i>	France
<i>Bien proposé :</i>	Le Havre, la ville reconstruite par Auguste Perret
<i>Lieu :</i>	Haute-Normandie, département de la Seine Maritime
<i>Date de réception :</i>	22 janvier 2004

Catégorie de bien :

En termes de catégories de biens culturels, telles qu'elles sont définies à l'article premier de la Convention du Patrimoine mondial de 1972, il s'agit d'un *ensemble*. Aux termes des *Orientations devant guider la mise en œuvre de la Convention sur le patrimoine mondial*, il s'agit d'un secteur d'une ville vivante.

Brève description :

La ville du Havre, au bord de la Manche, en Normandie, a été lourdement bombardée pendant la Seconde Guerre mondiale. La zone détruite a été reconstruite entre 1945 et 1964 sur le plan d'une équipe dirigée par Auguste Perret. Parmi de nombreuses villes reconstruites, le Havre est exceptionnelle pour son unité et son intégrité, associant un reflet du schéma antérieur de la ville et ses structures historiques encore existantes aux idées nouvelles en matière d'urbanisme et de technologie de construction.

2. LE BIEN

Description

La ville du Havre se trouve en Normandie, dans le nord de la France, au bord de la Manche et à l'embouchure de la Seine. La ville fut dévastée lors de la bataille de Normandie pendant la Seconde Guerre mondiale, et reconstruite de 1945 à 1964 dans un style moderniste, suivant le projet d'une équipe conduite par Auguste Perret. La zone proposée pour inscription comprend une zone urbaine de 133 ha, qui forme le centre administratif, commerçant et culturel du Havre. Il inclut l'*avenue Foch*, le *square Saint-Roch*, la *place de l'Hôtel de Ville* et les quartiers du *Perrey*, de la *Porte Océane* ainsi que les quartiers du bord de mer. Ce projet correspond à l'idéal de l'architecte, la création d'un ensemble homogène dont tous les détails seraient construits sur le même schéma, créant ainsi une sorte de *Gesamtkunstwerk* à l'échelle urbaine. Perret s'est réservé comme projets personnels certains des édifices publics les plus importants. On a conservé

quelques bâtiments épargnés par les bombardements dans le nouveau tissu urbain. Bien que le quartier Saint-François ait été détruit, plusieurs bâtiments historiques demeuraient et furent classés en 1946. De ce fait, le plan de ce quartier repose principalement sur l'ancien tracé des rues.

Le nouveau plan urbain suit deux axes : l'axe public principal est constitué par la large *avenue Foch*, qui traverse d'ouest en est la partie nord de la ville, sur l'alignement de l'ancien *boulevard de Strasbourg*. Il commence à la *Porte Océane* sur le front de mer et se poursuit jusqu'au *square Saint-Roch* et à la *place de l'Hôtel de Ville*, donnant l'orientation générale de la trame du plan. À la *Porte Océane*, le *boulevard François 1er*, qui forme le second axe, vient croiser à 45° l'avenue. Du côté bord de mer du boulevard se trouve le *quartier du Perrey*. Dans le triangle formé par les deux axes s'inscrivent les diverses fonctions de commerce et autres, comme la *place des Halles Centrales*, le *bassin du Commerce*, le vieux marché et l'ancienne *cathédrale Notre-Dame* (XVI^e au XVII^e siècle). Le *quartier Saint-François*, dans l'angle sud-est de la zone reconstruite, a conservé la trame des rues, datant du XVI^e siècle, et certains bâtiments historiques.

La conception des bâtiments et des espaces ouverts repose sur une trame dimensionnelle à module carré de 6,24 m de côté, pour faciliter la production, mais aussi pour introduire une « harmonie musicale » dans la ville. La densité moyenne est passée de 2000 habitants par hectare avant-guerre à 800 ensuite. La ville a été pensée dans un esprit « néo-classique », avec des bâtiments fermés et des rues qui restent de vraies rues. Le projet de Perret puise son essence dans le design structurel, basé sur une utilisation avant-gardiste d'éléments en béton armé, un système du type « *poteau dalle* ». L'idée de la structure est de la rendre modulaire et complètement transparente, de façon à ne cacher aucun élément structurel. Cela donne le ton dominant de l'architecture, et lui confère une certaine uniformité. Toutefois, les éléments sont utilisés avec habileté pour éviter la monotonie.

La Porte Océane est l'entrée monumentale de l'avenue Foch et la voie d'accès à la ville depuis la mer, reprenant l'idée de l'ancienne porte détruite pendant la guerre. Cet édifice est aussi devenu un « laboratoire » expérimental pour le développement du système et des méthodes structurels de construction du projet. Le *square Saint-Roch* s'élève en lieu et place d'un ancien parc public et d'un cimetière, dont il a hérité certaines des orientations. L'*Hôtel de Ville* est la structure la plus monumentale de l'ensemble ; long de 143 m, il comporte en son milieu une tour haute de 18 étages et de 70 m.

Histoire

De par sa situation, à l'embouchure de la Seine, le site du Havre a toujours été un site stratégique d'accès à l'intérieur des terres, à Rouen et à Paris. Du fait de l'estuaire et des terres marécageuses, il n'a été décidé d'établir un port maritime pour Rouen qu'au début du XVI^e siècle (1517). À la suite de la découverte de l'Amérique, le port a gagné en importance et, en 1541, le roi François 1^{er} a commandé son agrandissement à l'architecte siennois J. Bellarmato. Cette zone était le

quartier Saint-François, conçu sur la base de la grille orthogonale de la Renaissance. Au XVII^e siècle, le Havre (synonyme de « port ») continua de renforcer ses liens commerciaux avec l'Amérique et l'Afrique. Le ministre Colbert autorisa la construction d'un arsenal, transférant les chantiers navals au quartier du Perrey. C'est de là que partit Lafayette pour aller combattre en Amérique en 1779.

À la fin du XVIII^e siècle, le Havre était l'un des quatre plus grands ports de France et, en 1786, un nouveau plan fut commandé (à l'ingénieur François-Laurent Lamandé) ; cependant, la Révolution retarda son achèvement jusqu'en 1830. En 1847, un chemin de fer fut construit entre Paris, Rouen et Le Havre, renforçant encore le rôle de la ville. En 1852, les anciennes fortifications furent détruites et la superficie de la ville multipliée par neuf. La population atteignit 60 000 habitants. De grandes compagnies transatlantiques y furent établies, encourageant le développement industriel. Au début de la Première Guerre mondiale, la population de la zone métropolitaine s'élevait à 190 000 habitants.

Au début de la Seconde Guerre mondiale, l'armée britannique utilisait le port du Havre pour ravitailler ses troupes. Les Allemands bombardèrent la ville en mai 1940, et les Britanniques la quittèrent. Après le traité de paix, elle fut occupée par les Allemands, qui préparèrent une attaque contre la Grande-Bretagne. Les Britanniques bombardèrent donc à leur tour le port, détruisant les chantiers navals. Jusqu'en septembre 1944, la ville fut la proie d'incessantes attaques aériennes de la part des Alliés, tant et si bien que le centre ville fut entièrement détruit.

L'idée de reconstruire Le Havre se fit jour dès les destructions de la guerre. Durant l'été 1944, Auguste Perret (1874-1954), alors âgé de 70 ans, prit la tête d'un groupe d'architectes pour mener à bien un projet de reconstruction de la ville. Perret avait étudié à l'école des Beaux-Arts, bien qu'il n'en ait jamais été diplômé, ce qui lui aurait interdit de devenir maître d'œuvre au sein de l'entreprise familiale. Il était formé à l'esprit du classicisme, tout en ayant hérité des progrès techniques du XIX^e siècle. Il avait une solide expérience dans le développement des techniques propres au béton armé. Certaines de ses premières réalisations architecturales, comme les appartements de la rue Franklin à Paris (1903) ou Notre-Dame du Raincy (1923) ont depuis été reconnues comme des chefs d'œuvre des débuts du modernisme.

Tenant compte de l'état du sol et de la hauteur de la nappe phréatique, il a été proposé de construire toute la ville sur une plate-forme de béton armé à 3,50 m du sol. À l'époque, il s'agissait d'une initiative révolutionnaire, qui aurait facilité la construction des infrastructures. Du fait des restrictions sur le ciment et le fer en cette période d'après-guerre, elle ne fut pas autorisée. Le plan directeur général fut cependant suivi. Le projet reposait sur un module de base de 6,24 m sur 6,24 m. Les îlots étaient prévus sur une maille de 100 m, quoique certains furent réunis en parcelles plus grandes. La construction dura jusqu'en 1964 ; cette année-là, l'église Saint-Joseph fut consacrée.

Politique de gestion

Dispositions légales :

La plupart des biens dans la zone reconstruite sont soit des propriétés publiques soit des « copropriétés » (un concept révolutionnaire à l'époque, dans le cadre duquel une personne possède quelques tantièmes d'une structure donnée). Il n'y a que peu de propriétés privées, essentiellement à la périphérie de la zone.

La première protection était essentiellement associée à la loi sur les monuments historiques de 1913, qui assignait un périmètre de 500 m autour de chaque monument protégé. L'église Saint-Joseph fut le premier bâtiment moderne protégé, en 1965.

La zone proposée pour inscription coïncide exactement avec la zone définie en 1995 comme zone protégée sur la base de la loi de 1983 sur la ZPPAUP (*Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager*). La *Loi Solidarité et Renouveau Urbain* (SRU) de 2000 a engendré le *Règlement de Plan Local d'Urbanisme* (PLU), qui couvre toute la commune du Havre. Elle régit les densités, l'occupation des sols, les types de bâtiment, etc. L'Architecte des Bâtiments de France désigné doit vérifier que les demandes de permis de construire sont conformes aux prescriptions de la ZPPAUP. De plus, la Loi Littoral de 1986 régit la préservation du bord de mer, la Loi Paysage de 1993 est importante pour la promotion et la protection du paysage urbain, et la Loi sur l'Air de 1996 concerne la qualité de vie.

Structure de la gestion :

La responsabilité première de la gestion du bien proposé pour inscription incombe à la municipalité du Havre.

La ville du Havre se divise en deux zones administratives distinctes : le port et la zone urbaine. Ces deux zones sont gérées indépendamment l'une de l'autre. Les zones du port impliquées dans les activités urbaines sont confiées en concession à la ville.

En ce qui concerne la zone reconstruite, la municipalité du Havre a instauré en 1994 deux comités, formés des représentants des autorités et institutions respectives. L'un est le comité technique, qui compte 10 membres, et l'autre le comité de Pilotage, qui en compte 19, dont des représentants de la branche française de DOCOMOMO. Il y a également un comité spécial composé de 17 membres, responsable de la gestion et du suivi du site.

La protection et la conservation de la zone proposée pour inscription sont réglementées par le plan de la ZPPAUP. En outre, il existe un plan de développement touristique, créé en 1998.

Ressources :

Les financements sont liés à la ZPPAUP, mais aussi à d'autres fonds publics, ainsi qu'à la municipalité du Havre.

Justification émanant de l'État partie (résumé)

Le bien a été proposé pour inscription sur la base des critères i, ii et iv :

Critère i : L'œuvre d'Auguste Perret et de ses élèves dans la reconstruction du Havre représente l'une des plus remarquables réussites dans l'architecture du béton armé. Auteur de l'immeuble de la rue Franklin à Paris (1903), de l'église du Raincy (1923), de la salle Corot (1929), du Mobilier National (1936) et du musée des Travaux Publics (1939), Auguste Perret est considéré par les historiens de l'architecture comme l'héritier de la tradition rationaliste française. Il a inventé un nouvel ordre classique... [Le projet du Havre rassemblait différentes influences issues de la tradition et du modernisme.] L'intégration de ces architectures, représentant des pôles opposés de la modernité internationale, offre une bonne image de la richesse sémantique de l'architecture du Havre.

Critère ii : Le type particulier de tissu urbain du Havre instaure un équilibre subtil entre les exigences de l'urbanisme moderne du CIAM et la culture urbaine traditionnelle. Même si Le Havre a sa propre typologie, la reconstruction témoigne de la mise en pratique des connaissances théoriques en architecture et en urbanisme accumulées en Europe dans l'entre-deux guerres. Cette opération matérialise à un point imprévu les idéaux de la modernité. ...

Critère iv : Le Havre est un ensemble typique de la période qui a suivi la Seconde Guerre mondiale. Aucun des ouvrages traitant de l'architecture et de la planification urbaine du XXe siècle n'ignorent cette réalisation, qui a cristallisé tous les espoirs de l'après-guerre. ... La conception des bâtiments, l'urbanisme, la construction à l'aide de nouvelles méthodes de préfabrication, ainsi que la parfaite maîtrise des espaces publics, sont autant d'éléments qui ont contribué à faire du Havre un véritable laboratoire urbain. ...

3. ÉVALUATION DE L'ICOMOS

Actions de l'ICOMOS

Une mission d'expertise de l'ICOMOS s'est rendue au Havre en août 2004.

L'ICOMOS a également consulté son Comité scientifique international sur les villes et villages historiques.

Conservation

Historique de la conservation :

Après la fin des travaux en 1964, la population eut du mal à accepter la zone reconstruite, à laquelle trop de souffrance restait associée. Il fallut attendre le milieu des années 1980 pour observer le début d'une nouvelle approche, particulièrement au sein de la jeune génération qui n'avait pas connu la ville avant la guerre. À cette époque, certains premiers changements apparurent, par exemple avec la peinture de certaines élévations en béton. En conséquence, la municipalité décida en 1986 de mettre

en place des directives simples pour la gestion des biens. L'instauration de la ZPPAUP en 1995 entraîna des initiatives et des réglementations plus concrètes, notamment la sensibilisation de la population à l'entretien et à la réparation. En 1986, la municipalité commanda également une étude sur l'état de conservation des structures en béton, impliquant le CEBTP (*Centre Expérimental de recherche et d'études du Bâtiment et des Travaux Publics*). L'étude parvint à la conclusion que le béton était généralement en bon état. Il y avait quelques problèmes relatifs à l'oxydation du fer, mais ils furent considérés comme des erreurs dans les débuts de la construction. Des leçons furent tirées de l'expérience, et l'exécution améliorée. Des solutions à la réparation des éventuels problèmes techniques furent élaborées dans le cadre des stratégies de la ZPPAUP.

État de conservation :

Il est possible de convenir avec l'affirmation du dossier de proposition d'inscription selon laquelle le béton de la ville reconstruite est dans un bon état de conservation, mais ce ne doit pas être une excuse pour négliger de prendre les mesures préventives nécessaires contre les dégradations résultant du vieillissement du matériau dans le climat marin et de la pollution de l'air entraînée par la principale zone industrielle du Havre. Un nombre considérable d'immeubles ont été rénovés de façon satisfaisante ; il est formellement interdit de peindre le béton sur les façades et la peinture appliquée à certaines dans l'idée que cela en améliorerait l'aspect est actuellement éliminée et le béton sous la surface restauré. La ville a demandé à la Préfecture l'autorisation de rénover à partir de 2006 un axe majeur comme la rue de Paris. Aux termes des réglementations de la ZPPAUP, il est devenu possible d'empêcher le remplacement des châssis de fenêtre et des balustrades, respectivement faits de chêne et d'acier, par des matériaux inappropriés et de qualité inférieure. Il est également devenu possible de persuader les commerçants de respecter les subdivisions structurelles horizontales et verticales et d'accepter une certaine discipline dans le design, le placement et l'éclairage des enseignes.

Gestion :

La ZPPAUP, comme la zone de conservation au Royaume-Uni, est en France un instrument indispensable de gestion du patrimoine non monumental. Les rapports annuels produits depuis 1999 sur les travaux entrepris au sein de la ZPPAUP ont révélé la nécessité d'un suivi plus strict et d'un dialogue plus efficace avec les professionnels et les entrepreneurs. Ils ont également identifié des îlots à risques, où une application plus rigoureuse des réglementations de la ZPPAUP s'impose. Un comité de gestion et de suivi a été établi ; il rassemble toutes les parties prenantes, se réunit tous les deux mois et travaille en collaboration avec les services compétents de la municipalité. La ZPPAUP comporte deux zones avec différents degrés de contrôle, la zone 1 comprenant le patrimoine architectural caractéristique du « classicisme structurel » de Perret et les espaces majeurs de la reconstruction, et la zone 2 des zones reconstruites non représentatives du « classicisme structurel » et les espaces périphériques secondaires. La gestion est facilitée par le fait que la ville reconstruite du Havre est un ensemble d'immeubles en copropriété, construits suivant des

méthodes industrialisées de préfabrication et de standardisation, et administrés par des syndics qui sont engagés pour assurer la gestion des finances et l'organisation des travaux d'entretien et de construction.

La municipalité met au point des outils qui permettront d'établir l'état de conservation de la ville reconstruite et de mesurer son évolution : un atlas d'îlots fournissant des informations sur l'historique et l'état réel de la conservation de chaque îlot, ainsi que les moyens de gérer les demandes de changement et les travaux de construction en résultant. Les subventions accordées aux copropriétaires sont totalement insuffisantes. La demande est grande mais, pour l'instant, le manque de ressources ne permet qu'à relativement peu de projets de restauration de bénéficier de cette aide.

Analyse des risques :

Environnement : Du fait de l'air marin, les matériaux des bâtiments de la zone reconstruite du Havre sont soumis à l'usure du climat et à la corrosion, et nécessitent des travaux d'entretien et de réparation, parfois de remplacement.

Développement : Les risques pour la zone incluent les changements apportés par la population. Par exemple, certains commerçants, ignorants des réglementations et désirant rendre leurs enseignes plus visibles, ont essayé de les agrandir de façon excessive, de les placer sur des socles et avec un éclairage inapproprié, les faisant ainsi empiéter sur le domaine public.

Catastrophes naturelles : Étant partiellement bâti sur d'anciens marécages, Le Havre est potentiellement sujet aux inondations. Le terrain dans la zone est marqué par des cavités, engendrées par d'anciennes carrières d'argile blanche. Ces risques sont toutefois relativement faibles dans le centre ville.

Authenticité et intégrité

L'objectif premier de la ZPPAUP est la conservation de la ville reconstruite par Perret dans toute son authenticité, tout en reconnaissant qu'il s'agit d'une cité vivante, se modifiant et évoluant. L'authenticité de l'environnement reste inchangée et la construction de certains nouveaux ensembles de commerces et de logements et d'un nouveau théâtre ne risque pas d'avoir un effet préjudiciable. L'authenticité de la conception, de l'espace et de la forme est élevée. Les modifications ont été relativement rares, et ne sont pas considérées comme une cause de souci, exception faite de l'extension de la polyclinique François Ier, malencontreuse et regrettée. L'authenticité des matériaux et de la construction est elle aussi élevée. Le béton, principal matériau, est généralement en bon état. Il y a eu certaines réparations et modifications des aménagements peu respectueuses, mais on estime que les politiques élaborées dans le cadre des réglementations de la ZPPAUP devraient permettre de trouver des solutions respectant la qualité de l'architecture d'origine.

Évaluation comparative

L'analyse comparative présentée par le dossier de proposition d'inscription compare le bien avec plusieurs villes reconstruites comprenant Varsovie, Berlin, Dresde, Rotterdam et Coventry mais pour les rejeter l'une après l'autre comme des références inappropriées par rapport au Havre. Le Havre peut également être comparé à d'autres reconstructions d'après-guerre en Europe, parmi lesquelles Kassel, Freudenberg ou Kiel mais elle se distingue par ses qualités particulières. En Russie, l'urbanisme de cette période (Stalingrad, Novgorod Velikiy, Minsk ou Kiev) reposait sur le « néo-classicisme » typique de l'époque Stalinienne, caractérisée par le principe de l'unité stylistique et de l'architecture basée sur les ordres classiques.

Docomomo considère le Havre comme le plus important exemple d'intervention de l'État dans la reconstruction des zones urbaines en France. Dans le même temps, la ville est aussi fondamentalement différente par exemple des plans préparés par Le Corbusier pour Saint-Dié, une autre ville entièrement détruite pendant la guerre. Les projets comme Brasilia (bien inscrit sur la Liste du patrimoine mondial en 1987) et Chandigarh sont des villes nouvelles, et non des reconstructions d'après-guerre.

Valeur universelle exceptionnelle

Déclaration générale :

La ville reconstruite du Havre se distingue par son alliance de concepts modernes et traditionnels. Elle est moderne par l'utilisation sans compromis du béton brut. Le système structurel est cependant classique dans sa conception. Perret a nommé ce mariage « classicisme structurel », il s'agit essentiellement d'une structure à poteaux et à poutres sur un strict module qui s'étend à la totalité de la ville reconstruite, aux bâtiments comme aux espaces entre ces derniers. Elle est moderne de par sa nature expérimentale et l'utilisation de la préfabrication et de la standardisation. Elle est aussi moderne à cause de l'expérience sociale de la copropriété des immeubles, créant un sens de l'identité culturelle communal. L'îlot traditionnel de la ville est réinterprété grâce à des tours et des immeubles sur dalle, combinés pour former des cours intérieures, d'où une densité bien inférieure à jadis (800 habitants par hectare au lieu de 2000).

Le plan a par ailleurs utilisé la trame historique dans la reconstruction des rues et des places, avec des bâtiments qui les définissent. Il a préservé les axes historiques de la ville détruite, les docks et des édifices qui ont survécu aux bombardements, tels que la cathédrale du XVIe siècle et les tribunaux du XIXe siècle. La ville reconstruite, par sa remarquable cohérence et la grande qualité de sa construction, est un exemple exceptionnel d'ordre et d'harmonie, où les quelques rares projets inhabituels comme les structures de O. Niemeyer ou les logements de G. Candilis ne déparent absolument pas.

La reconstruction du Havre est reconnue par les historiens comme un exemple exceptionnel d'urbanisme moderne dans l'après-guerre et dans le même temps elle est la

synthèse des leçons tirées des traditions passées et de la modernité.

Évaluation des critères :

Critère i : Plus que par son esthétique, le centre ville reconstruit du Havre se caractérise par une utilisation à grande échelle de techniques de construction novatrices basées sur le béton armé et la conception basée sur un système modulaire. Bien que reconnaissant l'importance de cet aspect, l'ICOMOS considère cependant que dans le cas du Havre, ces thèmes sont pris en compte de façon plus appropriée par les critères ii et iv.

Critère ii : Le plan de reconstruction d'après-guerre du Havre est un exemple important de l'intégration des leçons tirées de l'urbanisme du XIXe siècle et d'une mise en œuvre pionnière des développements qui se sont produits dans l'architecture, la technologie et l'urbanisme au XXe siècle. Le Havre est une étape importante et une alternative classique au concept du plan ouvert adopté dans la plupart des reconstructions d'après-guerre. Elle se distingue comme exemple d'une approche moderniste de la planification urbaine, basée sur le concept du quartier fermé où il a été possible de préserver les structures historiques et le tracé des rues qui ont survécu aux destructions de la guerre.

Critère iv : La reconstruction d'après-guerre du Havre est un exemple exceptionnel et une démonstration pionnière de l'urbanisme et de la construction basée sur l'unité de la méthodologie et le système de la préfabrication. Le caractère général de la ville provient de l'utilisation systématique d'une trame à module et d'une exploitation novatrice des potentiels du béton. Le plan directeur et l'architecture de la ville sont une interprétation de la théorie de l'architecture promue par Perret, et où l'idée du projet a été appliquée à chaque détail.

4. RECOMMANDATIONS DE L'ICOMOS

Recommandations pour le futur

En considérant l'expérience de valeur dans l'utilisation du béton armé pour la construction et les systèmes de suivi déjà adoptés au Havre, l'ICOMOS recommande que ces efforts soient poursuivis de façon systématique dans le cadre d'un programme d'un centre de recherche spécialisé sur le béton.

Compte-tenu la nécessité de maintenir un niveau élevé de la qualité dans la fabrication, la réparation et la restauration des structures du Havre, l'ICOMOS recommande que tous les efforts soient faits pour faciliter ce processus grâce à des sources effectives de financement.

Recommandation concernant l'inscription

L'ICOMOS recommande que le Comité du patrimoine mondial adopte le projet de décision suivant :

Le Comité du patrimoine mondial,

1. Ayant examiné le document WHC-05/29.COM/8B,

2. Inscrit le bien sur la Liste du patrimoine mondial sur la base des *critères ii et iv* :

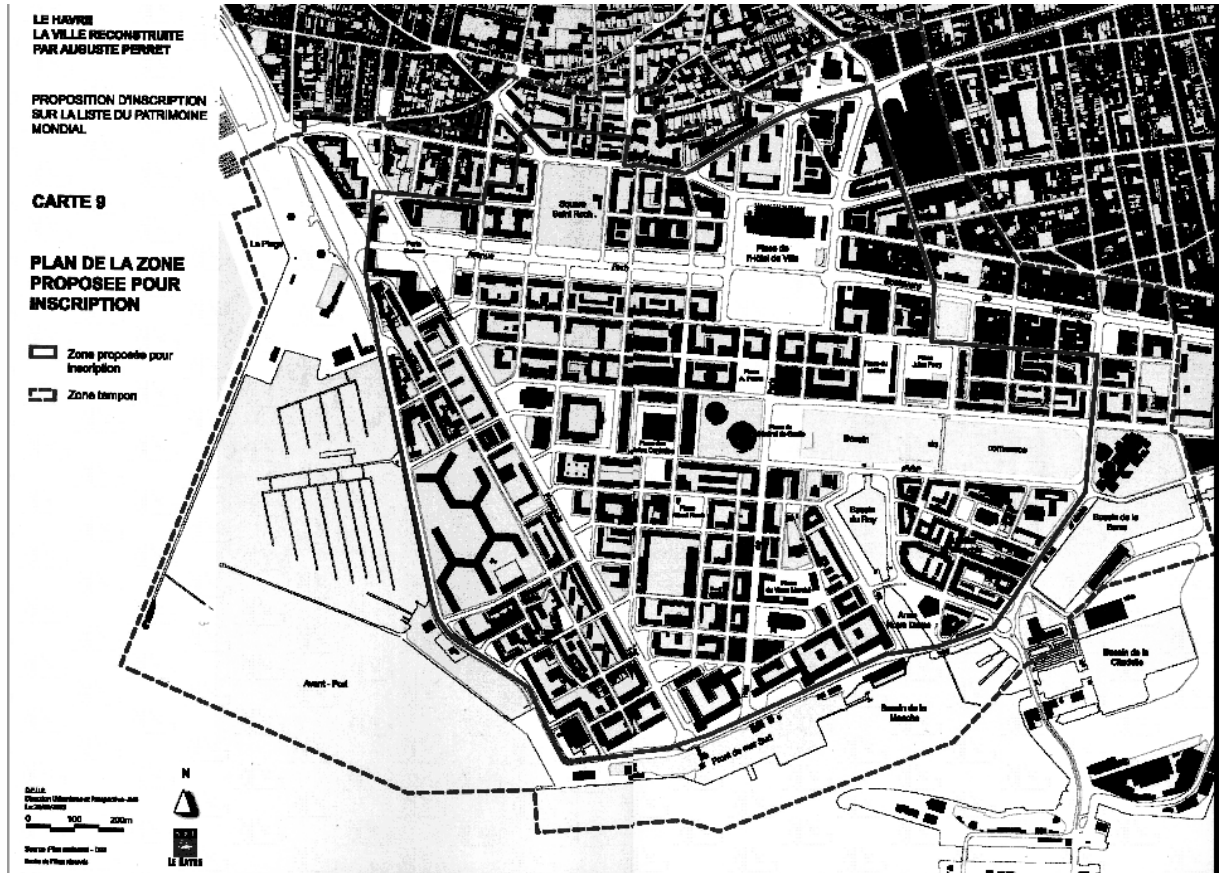
Critère ii : Le plan de reconstruction d'après-guerre du Havre est un exemple exceptionnel et une étape importante de l'intégration des traditions urbanistiques à une mise en œuvre pionnière des développements modernes qui se sont produits dans l'architecture, la technologie et l'urbanisme.

Critère iv : Le Havre est un exemple exceptionnel d'après-guerre de l'urbanisme et de l'architecture basé sur l'unité de la méthodologie et sur le système de la préfabrication, l'utilisation systématique d'une trame à module et l'exploitation novatrice des potentiels du béton.

3. Recommande que, considérant l'expérience de valeur dans l'utilisation du béton armé pour la construction et les systèmes de suivi déjà adoptés au Havre, ces efforts soient poursuivis de façon systématique dans le cadre d'un programme d'un centre de recherche spécialisé sur le béton.

4. Recommande également que, compte-tenu de la nécessité de maintenir un niveau élevé de qualité dans la fabrication, la réparation et la restauration des structures du Havre, tous les efforts soient faits pour faciliter ce processus grâce à des sources effectives de financement.

ICOMOS, avril 2005



Plan indiquant la délimitation du bien proposé pour inscription



Place de l'Hôtel de ville, rue de Paris, avenue Foch et Eglise Saint-Joseph



Rue de Paris

