Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 9 (1952)

Heft: 6

Artikel: La Reconstruction du Havre

Autor: Hautreux, J.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-783471

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 11.08.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Fig. 1. Vue panoramique de la ville du Havre après les destructions (hiver 1945-1946).

J. Hautreux

La Reconstruction du Havre

Le Havre est de fondation relativement récente; c'est en 1517 que François Ier, préoccupé «de la sûreté de ses vaisseaux et de ceux de ses sujets naviguant dans la mer océane», créa ce port de toutes pièces, dans une sorte de crique marécageuse, située au nord de l'estuaire de la Seine et qui n'abritait auparavant que quelques pêcheurs.

Le Havre ne cessa depuis lors, de connaître une extension rapide: les limites prévues au plan conçu en 1541 par l'ingénieur italien *Bellarmato*, puis au plan d'extension approuvé par le décret du 5 avril 1787, se révélèrent successivement insuffisantes. Au cours de la deuxième moitié du XIXe siècle, Le Havre dut annexer diverses communes limitrophes. La population passa de 15 000 habitants en 1750 à 30 000 en 1850 et 165 000 en 1939.

Par le creusement de nouveaux bassins, le Port se développait parallèlement, jusqu'à devenir le second de France. Le long de ses 22 km de quais, il recevait notamment la quasi totalité du coton et du café et la majeure partie des bois et produits pétroliers importés en France. En 1938, il était utilisé par 77 000 passagers au long-cours, tandis que la jauge nette des navires entrés et sortis s'élevait à 20 800 000 tonneaux.

Ce développement avait été clairement prévu par Napoléon, qui déclarait en 1802 que «Le Havre était appelé à rivaliser avec les Ports de l'Europe les plus renommés». C'est qu'il résulte en effet de la situation géographique privilégiée du Havre qui, d'une part constitue le débouché, sur les lignes de navigation maritime affluant dans la Manche, de la Région Parisienne et plus généralement de tout le Bassin de la Seine, auquel le relient d'excellentes communications par eau, fer et route, d'autre part, posséde des profondeurs et des facilités d'accès qui assurent aux navires de plus en plus grands et rapides, la sécurité et la rapidité des opérations qu'ils exigent.

A la veille de la seconde guerre mondiale, Le Havre était véritablement, ainsi que ses habitants se plaisent à l'appeler, la «Porte Océane», reliant la France et Paris au Monde Américain.

Les destructions

Le Havre possède sans doute le triste privilège d'être la ville la plus sinistrée de France et le port le plus endommagé du continent. Les 156 bombardements qui se sont succédés de 1940 à 1944 sur l'agglomération et dont les plus terribles furent ceux de septembre 1944, ont causé la mort de 5000 personnes. Près de 10 000 immeubles représentant environ 2 500 000 m^2 furent totalement détruits et autant partiellement endommagés. La partie centrale de la ville, la plus ancienne et la plus dense, l'Hôtel de Ville, la Bourse, le Théâtre, les principales églises, étaient anéantis. Les quartiers périphériques étaient relativement moins touchés, bien que certains d'entre eux fussent sévèrement atteints, tels le plateau d'Aplemont, lotissement récent d'environ 1100 maisons individuelles, toutes détruites. 80 000 sinistrés se trouvaient ainsi sans abri.

Quant au port, du fait surtout des démolitions systématiques opérées par les Allemands avant leur reddition, plus de 300 épaves encombraient les bassins, 17,5 km de quais étaient inutilisables, les 6/7 des hangars étaient détruits et tous les engins de radoub, les écluses, les ponts, les grues, étaient hors d'usage.

Le plan d'urbanisme

C'est sur cet aspect de la reconstruction qu'à l'intention des lecteurs de *Plan*, nous insisterons particulièrement.

L'élaboration et l'approbation du plan

Les dispositions essentielles du projet de reconstruction et d'aménagement de la ville du Havre, sont dûes à l'urbaniste *Brunau;* la mise au point en a été poursuivie, compte tenu des conceptions du Maître Auguste *Perret*, par les Services du Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme. Après l'instruction règlementaire, le projet a été approuvé le 9 décembre 1946.

L'étude des plans-masse d'ilots, les nécessités du remembrement, l'établissement des tracés et une analyse plus poussée des besoins des Services publics, ont conduit à apporter à ce projet divers compléments et modifications, qui ont fait l'objet d'un modificatif approuvé le 15 septembre 1951.

Celui-ci n'a d'ailleurs nullement la prétention de constituer un aboutissement définitif, l'expérience montrant qu'un plan d'urbanisme doit s'adapter constamment à l'évolution de la cité dont il entend ordonner le développement.

Le Site

L'agglomération havraise s'étend sur trois zones nettement distinctes qui, à partir de l'estuaire et du sud au nord, sont successivement une plaine alluviale d'une profondeur d'environ 3 km, une falaise ou plus exactement des escarpements et éboulis dont les pentes atteignent 30 à 60 % et qui constituent une dénivélation de l'ordre de 80 m, enfin un plateau légèrement vallonné, qui n'est autre que l'extrémité ouest de la région naturelle du «Pays de Caux».

Le zoning

Ces données géographiques ont dicté leur loi à l'extension de la cité; au fur et à mesure que se multipliaient les bassins, les établissements portuaires et industriels s'implantaient à l'Est de ceux-ci, non loin du rivage; quant aux quartiers d'habitation, ils se développaient tout d'abord dans la plaine alluviale, gagnant progressivement d'Ouest en Est, avant d'envahir les escarpements et le plateau.

Le zoning du plan d'urbanisme concrétise le résultat de cette évolution et le clarifie.

Sous réserve de quelques enclaves, héritages regrettables du passé, il comporte une zone portuaire comprise entre les eaux de l'estuaire et le canal de Tancarville, une zone industrielle, entre ce canal et le réseau ferroviaire qui pénètre jusqu'au centre de la ville, enfin, plus au nord encore, les quartiers résidentiels et commerçants se subdivisant en une zone d'habitation en ordre continu dans la partie basse et une zone d'habitation en ordre discontinu à flanc de côteau et sur les hauteurs.

Les espaces verts sont constitués par des squares fleuris dans le centre de la ville, et sur le plateau par la forêt de Montgeon de 220 ha.

Des servitudes de sites sont instituées d'une part pour sauvegarder les beaux points de vue sur la ville, le port et la mer, que l'on découvre du haut de la ligne de crête, d'autre part pour protéger les alentours de l'Abbaye médiévale de Graville.

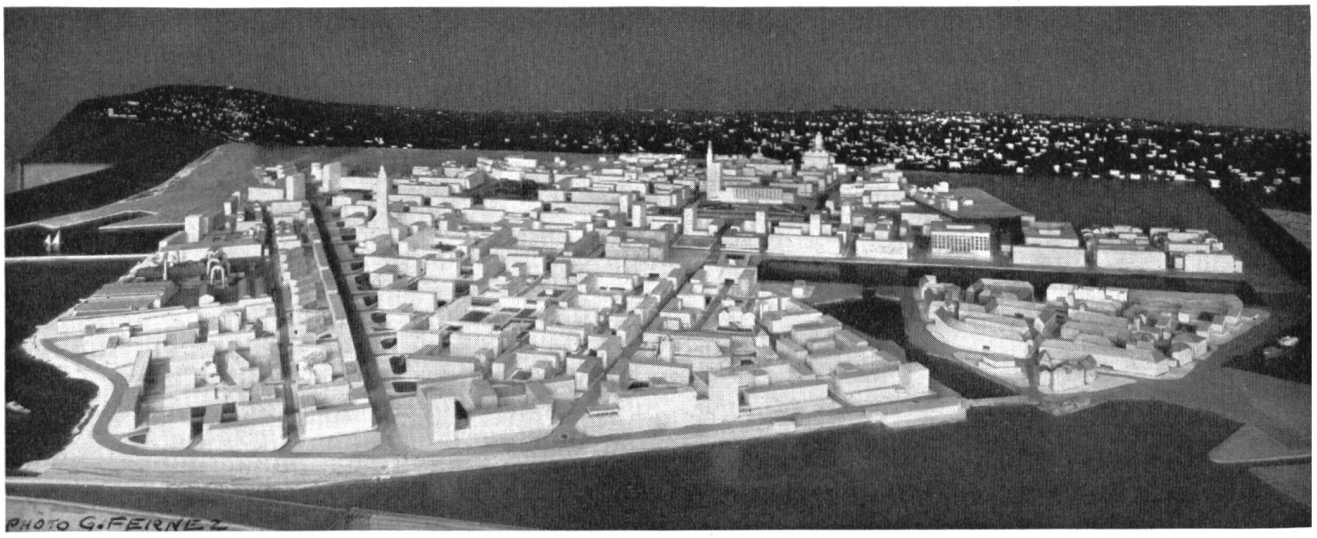

Fig. 2. Vue panoramique de la maquette de la reconstruction de la ville du Havre.

Les grandes circulations

La reconstruction de la ville aura été l'occasion de doter l'agglomération havraise d'un réseau de grandes voies de distribution bien ordonné, en grande partie nouveau:

A l'est du Havre, le carrefour de la Brèque concentre les principales voies d'accès routières: la route nationale de *Rouen* et *Paris* par le plateau de *Caux* et la rive droite de la Seine, la future route à grande circulation ou autoroute de Paris par la rive gauche du fleuve, enfin l'axe routier nouveau parallèle au littoral qui reliera Le Havre à la Basse-Normandie et au Sud-Ouest, en traversant l'estuaire de la Seine à 15 km en amont de la ville, par le grand pont suspendu de Tancarville, de 606 m de portée, dont la construction doit être entreprise prochainement.

C'est également le carrefour de la Brèque qui distribue en éventail les quatre principales voies de pénétration vers l'agglomération. La première est une voie nouvelle qui, montant à flanc de côteau, aboutit à la plaque tournante du plateau, la place Jenner et se poursuit à travers les communes suburbaines de Sanvic et de Bléville. L'actuelle route nationale est maintenue, mais sa largeur est insuffisante dans la traversée du quartier de Graville et les immeubles qui la bordent sont trop nombreux pour que son élargissement ait pu être envisagé. Plus au sud, le Boulevard d'Harfleur, porté à 30 m par le comblement d'un ancien canal, sera désormais l'accès principal de la ville. Quant aux zones industrielles et portuaires, elles seront desservies par le Boulevard Sadi-Carnot. Plusieurs de ces voies seront bordées de pistes cyclables.

Du fait de l'existence de la falaise, la liaison entre les parties basses et hautes de l'agglomération, constitue un problème particulièrement complexe. Il a été résolu par la création d'un tunnel routier, long de 600 m, composé de deux sections parallèles larges chacune de 9 m, qui relie par une pente régulière de 3 à 6 le Rond Point à la place Jenner. De part et d'autre de cette communication principale, deux voies nouvelles moins importantes sont prévues à flanc de coteau, dont celle de l'Ouest comportera un passage en viaduc.

Enfin, les liaisons entre la ville et le port, seront améliorées par l'élargissement de certaines voies urbaines.

Le réseau urbain

La place de l'Hôtel-de-Ville constitue le cœur de la cité.

Les quartiers du XIXe siècle, situés à l'Est de cette place, qui n'ont subi dans l'ensemble que des destructions isolées, restent desservis par un triangle de voies constitué par le Boulevard de Strasbourg, le Cours de la République et la rue Thiers. Celles-ci n'ont pas subi de modifications sensibles, non plus que le réseau secondaire qui s'y rattache.

Quant aux quartiers plus anciens, situés au sud et totalement rasés, leurs artères principales constituent également un triangle; mais leur caractère sera profondément transformé: la largeur du Boulevard Foch a été portée à 80 m; il comportera outre les voies de circulation automobile, deux boulingrins plantés d'arbres et de pelouses, ainsi que des allées pour piétons; à son issue vers la mer, l'ensemble architectural de la «porte Océane» formera écran, en vue d'atténuer la violence des vents dominants. La rive Nord-Est du Boulevard François-Ier sera plantée et pourvue de squares alternant avec des jardins particuliers. La rue de Paris, redressée perpendiculairement au Boulevard Foch, n'a pas été sensiblement élargie, de manière à conserver son aspect commerçant, accusé par la création de portiques sur toute sa longueur. A l'intérieur de ce triangle, les voies secondaires sont tracées selon un quadrillage orthogonal.

Outre la place de l'Hôtel-de-Ville déjà citée et qui mesurera 250 m dans la plus grande dimension, un autre espace libre important, que traversera la rue de Paris, séparera comme avant-guerre le théâtre du bassin qui lui fait face; une sorte de «piazetta» volontairement désaxée s'y accollera et constituera le lien entre les deux compositions.

Enfin, de larges quais et boulevards constituent la ceinture maritime de la ville.

Les Services publics

Les principaux édifices, l'Hôtel de Ville, les églises St-Joseph et St-Michel, la Bourse et le Théâtre doivent être rebâtis à leur emplacement d'avant-guerre; mais la reconstruction sera l'occasion d'une mise au point de l'ensemble de l'équipement administratif de la ville.

Les surfaces consacrées aux Etablissements d'enseignement primaire ont été doublées. Pour l'Enseignement secondaire, un Lycée de filles a été créé, s'ajoutant au Lycée de garçons qui subsiste.

Une Cité administrative située près de la gare, groupera les Services des douanes, de l'Inscription maritime, de la Gendarmerie, de la Police, des Ponts et Chaussées, du Travail, etc. Les Administrations financières seront concentrées dans un îlot proche de l'Hôtel de Ville.

Les deux stades existant avant guerre verront leur superficie doubler, tandis que des terrains de sport de dimensions appropriées sont prévus dans tous les groupes scolaires.

Les travaux préliminaires

Lorsque les incendies qui succédèrent aux bombardements furent éteints, plus de 3000 m^3 de décombres encombraient les anciens emplacements des maisons, les rues et les places. Entrepris dès octobre 1944, le déblaiement était pratiquement achevé un an plus tard.

Le relogement des 80 000 sans abri posait un problème urgent: il fut résolu de 1945 à 1947, d'une part par la réparation de 7000 logements effectuée d'office par l'Etat, d'autre part par l'édification de 4800 constructions provisoires en bois ou en matériaux de récupération.

La reconstruction ne pouvait s'envisager sans une redistribution de la propriété foncière. Les propriétaires, qui possédaient avant la guerre 8427 parcelles distinctes, furent obligatoirement groupés en six associations syndicales de remembrement. Au *Havre*, cette opération se caractérisera par un emploi très général de la formule de co-propriété, presque tous les îlots du centre de la ville, qui comportent en moyenne 80 à 100 logements ne constitueront juridiquement qu'un seul immeuble.

Des travaux de voirie considérables sont en cours; ils consistent d'une part dans la réfection complète des rues et places des zones totalement détruites et de tous leurs réseaux, d'autre part dans la création ou l'élargissement des nouvelles voies de grande circulation, dont les principales ont été citées dans l'étude du plan d'urbanisme; rappelons particulièrement l'important ouvrage du tunnel routier qui sera livré à la circulation en 1954. La reconstruction aura été également l'occasion d'une extension et d'une réorganisation complète du réseau d'assainissement.

Signalons enfin que le sous-sol du centre du *Havre* est particulièrement mauvais et hétérogène, ce qui rend nécessaire de prévoir sous les immeubles, des fondations profondes constituées généralement par des pieux battus ou forés de 10 à 20 m de longueur; leur longueur totale représentera environ 220 km.

Les réalisations

La reconstruction définitive n'a pratiquement commencé qu'en 1947. C'est l'Etat qui en a assuré le démarrage, en mettant en chantier les premiers îlots.

Quelques propriétaires d'immeubles isolés les reconstruisent individuellement; mais ce sont des Coopératives et Associations syndicales, auxquelles doivent obligatoirement adhérer les sinistrés des zones de destruction totale, qui ont la charge de la majeure partie des travaux. Ces groupements sont les mandataires des propriétaires pour toutes les tâches incombant au maître de l'œuvre, notamment le choix des architectes et des entrepreneurs, l'encaissement de l'indemnité de dommages de guerre versée par l'Etat, le règlement financier des opérations.

Selon ces diverses formes, 120 logements ont été terminés et livrés à l'habitation en 1948, 130 en 1949, 560 en 1950, 815 en 1951 et 864 au cours du premier semestre de 1952.

La responsabilité esthétique de la reconstruction a été confiée au maître *Auguste Perret*, qui sans brider la personnalité et le talent propre des différents hommes de l'art, a su néanmoins leur fixer des lignes générales grâce auxquelles la reconstruction du Havre présente un caractère très affirmé d'unité architecturale.

Pour chaque îlot, les études sont précédées de la mise au point du plan-masse. La généralisation de la co-propriété, en permettant des conceptions d'en-

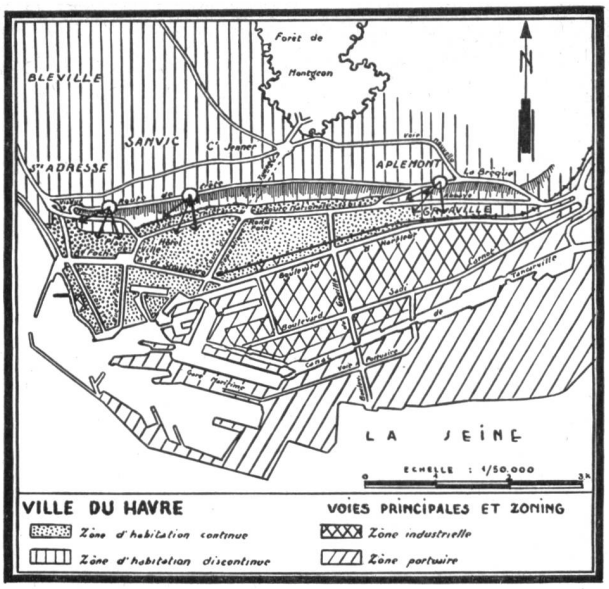

Fig. 3. Plan du projet d'aménagement des voies principales et du zoning.

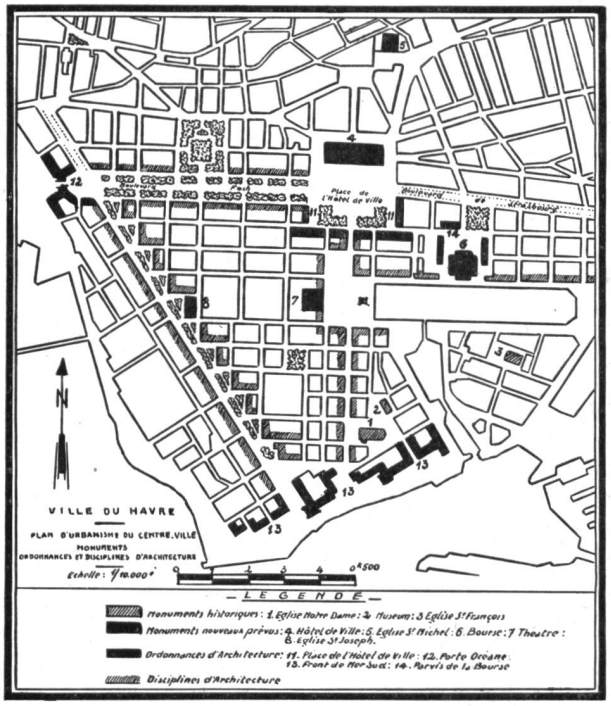

Fig. 4. Plan d'urbanisme du centre, de la ville du Havre concernant les monuments, ordonnances et disciples d'architecture.

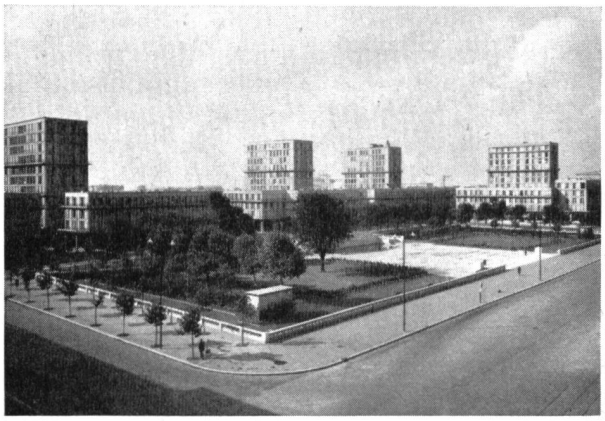

Fig. 5. Vue de l'ensemble architectural de la place de l'Hôtel de la ville.

semble, a facilité le remplacement des anciens immeubles, avec leurs cours et courettes insalubres, par des volumes assurant une aération et un ensoleillement satisfaisants à tous les logements.

Quant aux techniques de construction, elles sont extrêmement variés et vont depuis l'emploi traditionnel de la pierre de taille et de la brique en murs porteurs, jusqu'à l'utilisation de méthodes de préfabrication tout-à-fait nouvelles.

Nous nous bornerons sur ce point à deux exemples:

L'architecture et la technique du maître Auguste Perret, sont basées sur l'emploi intégral du béton traité comme un matériau noble, qu'il apparaisse brut de décoffrage ou bouchardé.

L'ossature des immeubles est en béton armé monolitique; elle constitue en plan une trame carrée de 6 m 24 de côté, module dont A. Perret a su tirer d'indiscutables effets de grandeur: elle s'affirme intégralement en façade sous forme de pylastres et de bandeaux; la même franchise de construction se retrouve en plan, les points d'appui restant apparents et servant de motifs décoratifs dans les pièces que parfois ils traversent. Les rez-de-chaussées et entre-sols, généralement à usage commercial, sont accusés par des colonnes tronçoniques, plus étroites à la base qu'au sommet. Un rythme de balcons ceinture les immeubles élevés, tous les trois ou quatre étages.

Les encadrements en béton des baies, qui reçoivent toutes des porte-fenêtres à la française, jouent un rôle constructif en servant de support aux dalles extérieures; celles-ci sont également en béton, les mélanges d'agrégats choisis utilisés pour leur fabrication permettant d'obtenir des effets de couleurs discrets et variés.

Les bâtiments sont épais d'au moins deux travées, ce qui implique des salles d'eau et des W. C. ventilés par gaines.

Les murs extérieurs comportent trois parois, entre lesquelles s'intercalent deux vides d'air. Les constructions sont couvertes par des terrasses.

Les principes essentiels de cette architecture ont été très largement appliqués au Havre, mais ils apparaissent avec une particulière pureté dans les grands immeubles de la place de l'Hôtel de Ville, actuellement terminés et qui comportent 546 logements. Ils se composent de six bâtiments de dix étages sur rez-de-chaussée et entre-sol, reliés entre eux par des bâtiments de trois étages et des portiques.

La tenue, la noblesse et la sûreté de proportion de cet ensemble architectural en font déjà une œuvre classique.

Le procédé Camus est basé sur le principe d'une préfabrication intégrale en usine de panneaux dont la plus grande dimension peut atteindre 6 m et dont chacun constitue une des faces verticales ou horizontales d'une pièce.

Ces panneaux sont coulés horizontalement sur des aires planes en béton; y sont incorporés au stade de la fabrication les plâtres, carrelages, enduits et autres revêtements intérieurs et extérieurs, les huisseries, les balcons, les volets roulants, les tubes d'électricité, les supports de canalisation, etc. Ils sont transportés jusqu'au chantier sur des remorques surbaissées. La construction proprement dite se ramène à leur mise en place, à l'aide d'engins de levage appropriés, et à leur assemblage.

Ce procédé a l'avantage d'une grande rapidité d'exécution et d'un prix de revient assez faible qui s'explique notamment par l'inutilité des coffrages des échaffaudages et par la suppression complète de tous déchets et gravois. Il ne nécessite qu'une main-d'œuvre réduite et non qualifiée. Il a vu le jour au Havre en 1950 et y a déjà été utilisé pour la construction de 177 logements en immeubles collectifs ou individuels.

Quant à la reconstruction du port, elle est effectuée dans la proportion d'environ 70 %. Trois paquebots transatlantiques de la plus grande dimension peuvent d'ores et déjà accoster simultanément et le trafic dépasse de près de moitié celui d'avant guerre. On concevra cependant sans peine, la totalité des moyens n'ayant pas été rétablie, que ce résultat n'est obtenu qu'au prix de difficultés et de sujétions multiples.

Tous ceux qui ont concouru dans un esprit de parfaite collaboration à l'œuvre que nous venons de décrire: sinistrés, urbanistes, architectes, dirigeants des coopératives et associations syndicales, municipalité, sous la conduite active de son député-maire M. *Pierre Courant*, pouvoirs publics, se sont efforcés de faire du Havre une cité bien adaptée à son rôle portuaire, aux quartiers judicieusement répartis, aux circulations claires et rapides, aux Services publics rationnellement distribués. L'avenir seul dira s'ils y ont réussi.

Du moins nous semble-t-il que le visiteur ne pourra manquer d'être frappé par la concentration sur un espace relativement restreint, d'importantes créations architecturales, ce qui nous apparait comme le trait dominant de la reconstruction de cette ville: Hôtel de Ville, Eglises Saint-Joseph et Saint-Michel, Bourse, Théâtre, grands groupes d'habitation monumentaux que nous avons cités au passage tels les immeubles de la place de l'Hôtel de Ville, le «Front de Mer Sud», la «Porte Océane».

Ces ensembles, dont nul ne déniera le caractère grandiose, constitueront un témoignage exceptionnel de l'architecture de notre époque.