









AVANT-PROPOS

Le visage du port évolue au gré des grands programmes d'investissements : des mutations s'opèrent, l'histoire se poursuit, tout en veillant à conserver certains fondements. C'est dans ce cadre que nous avons lancé un vaste projet de gestion de notre patrimoine culturel, afin de le sauvegarder et de le valoriser. Le respect de notre histoire nous incite en effet à nous pencher attentivement sur les différents éléments artistiques et culturels (peintures, sculptures, éléments architecturaux...), qui, assemblés au fil du temps, constituent ce patrimoine et une certaine identité portuaire.

La gare maritime, symbole de la rapide reprise d'activités du port du Havre, souhaitée par nos prédécesseurs dès le lendemain de la Seconde Guerre mondiale, a connu mille vies en à peine sept décennies. Elle laisse désormais la place à une nouvelle activité, dans le cadre de l'évolution nécessaire à notre développement et en réponse aux grands enjeux industriels mondiaux.

Ce livre est né de notre volonté de conserver une mémoire de ce site à l'activité si riche ; la valeur patrimoniale de cette gare porte notamment sur les « esprits du lieu », fruits des multiples vies de la gare. Cet ouvrage souhaite faire écho aux quelque deux millions de passagers des Transatlantiques qui ont arpenté la grandissime salle des pas perdus, mais aussi, et peut-être surtout, à tous ces Havrais, salariés ou non du Port du Havre, qui ont partagé des événements festifs en ce lieu et en conservent de beaux souvenirs.

Je remercie chaleureusement tous les auteurs qui ont contribué à cet ouvrage ; nous les avons souhaités pluriels, représentatifs de toutes ces vies de la gare maritime et de l'histoire du port.

Conserver une mémoire, c'est aussi conjuguer au futur notre héritage. Une nouvelle vie naît désormais sur le quai Joannès-Couvert ; je la souhaite aussi riche en Histoire !

Baptiste Maurand
*Directeur Général
du Grand Port Maritime du Havre*

Les auteurs

Patrick Bertrand, ingénieur retraité du GPMH, est l’auteur de livres et de conférences sur l’histoire du port du Havre.

Marie-Anne de Boullay, historienne d’art, est directrice de l’EPCC French Lines & Compagnies depuis sa création.

Filippo Cimitan est président de Siemens Gamesa Renewable Energy France. Il est passionné et engagé pour des ENRs compétitives et durables.

Valérie Conan, directrice du département Croisière pour Le Havre Étretat Normandie Tourisme, est havraise et croisiériste passionnée.

Jean-François Driant est directeur du Volcan au Havre.

Marie Gaimard est historienne, maître de conférences à l’École nationale supérieure d’architecture de Paris Val de Seine.

SOMMAIRE

Avant-propos	7
La gare, dans son époque PATRICK BERTRAND	13
La gare, sa vie maritime PATRICK BERTRAND	27
Architecture et décors MARIE GAIMARD	39
Le Havre, trait d’union entre l’Europe et les Amériques MARIE-ANNE DU BOULLAY	59
La gare, sa vie mondaine PATRICK BERTRAND	73
Esprits des lieux PATRICK BERTRAND	95
De l’ancienne gare maritime au Volcan Maritime et retour JEAN-FRANÇOIS DRIANT	111
Les croisiéristes au Havre en 2020 VALÉRIE CONAN	125
Projet industriel de Siemens Gamesa INTERVIEW DE FILIPPO CIMITAN	135



SORTIE



La gare, dans son époque

PATRICK BERTRAND

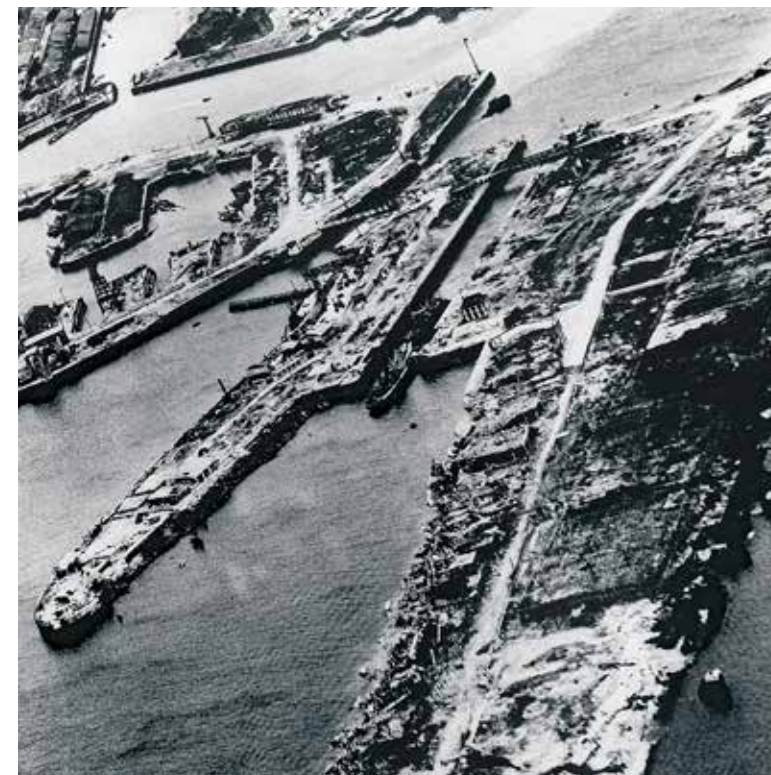
La gare maritime de la
Compagnie industrielle et
maritime, sur le quai de Floride.

12 septembre 1944. Pierre Callet, directeur du Port Autonome du Havre depuis le 15 août 1944 et fraîchement nommé préfet délégué le 10 septembre 1944 par le Conseil de la Résistance, revient dans sa ville avec les troupes anglaises. Du haut de la rue d'Ingouville, il contemple le centre-ville et le port. Un grand silence règne sur cet immense désert de ruines. Il ne reste rien. Seuls quelques pans de murs calcinés laissent deviner une habitation. Dans les bassins, émergent les superstructures de navires coulés. Les quais retournés sont hérissés de longues chevelures d'acier. Georges Lebaillif, agent du service des Dragages du Port Autonome du Havre, écrit : « *Il y avait un énorme travail à accomplir pour relever cette ville détruite, avec son port, qui n'était plus qu'un champ crevassé par les entonnoirs de bombes, avec les ferrailles tordues des grues trempant leur long cou dans l'eau des bassins sans quais. Des quais, des grues, des écluses, des ponts et des formes de radoub rien ne subsiste. Des cinq gares maritimes, seule celle exploitée pour le trafic avec l'Angleterre, quai de Southampton peut encore être utilisée. Toutes les autres ne sont qu'amas de pierres et acier tordu. Ces gares, centres de la vie portuaire à l'arrivée ou au départ d'un paquebot, ne sont plus.* »



Le port en ruine en septembre 1944.

La plus ancienne, celle du quai d'Escale (quai Roger-Meunier, aujourd'hui), construite par la Chambre de commerce du Havre, est inaugurée le 9 juillet 1910, avec le paquebot *La Lorraine*. Cette gare dans le style Art nouveau, de briques et d'acier, s'étire sur 180 mètres. Elle accueille principalement les passagers des paquebots de la Compagnie Générale Transatlantique. Cet édifice, sur deux niveaux, est innovant à plus d'un titre. Les trains sont accueillis au rez-de-chaussée, puis les passagers gagnent le premier étage qui leur est réservé. Un salon cossu les reçoit. Les formalités sont simplifiées grâce à la disposition très fonctionnelle des comptoirs d'embarquement. De ce premier étage, des passerelles rejoignent le navire. Cette conception est reprise pour les trois gares maritimes du port du Havre.



Le quai d'Escale et le quai de Floride en ruine, à la Libération.



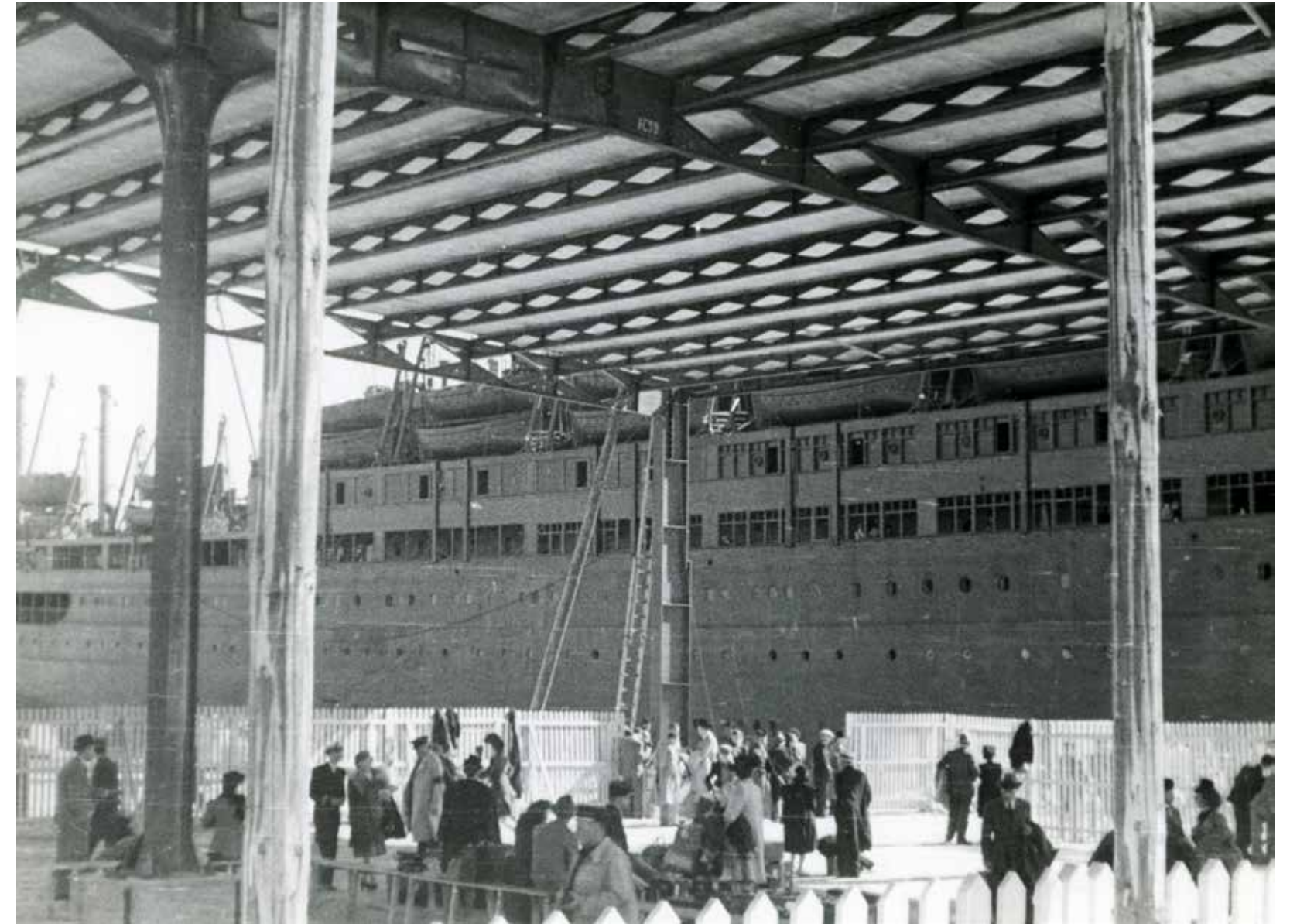
Le quai d'Escale et la carcasse de la gare maritime.

Concessionnaire de la partie nord du bassin de marée, la Compagnie Industrielle et Maritime la destine au trafic des passagers. Elle construit le quai de Floride sur lequel elle érige une gare maritime dont les principes sont les mêmes que ceux de la gare du quai d'Escale. Une passerelle enjambe la route qui sépare les deux gares et permet une liaison rapide à l'abri des intempéries. Elle est mise en service le 12 janvier 1929. Puis, toujours dans la concession nord, la Compagnie Industrielle et Maritime entreprend la construction du Môle Oblique sur lequel elle bâtit, là aussi, une gare maritime aux conceptions identiques aux deux gares déjà construites. Le 6 mars 1935, avec l'escale du paquebot *Manhattan*, la gare est inaugurée.

Dans le même temps, la Compagnie Générale Transatlantique voit grand et ce développement s'accompagne du lancement du paquebot *Normandie*, aux superlatifs élogieux. Pour le recevoir au quai Joannès-Couvert, la compagnie rêve d'une gare à l'image du paquebot : la plus longue (588 mètres), la plus haute (trois niveaux), surmontée d'une tour marémètre culminant à 80 mètres. C'est la gare maritime la plus grande du monde, dans le plus pur style Art déco. Conçue par l'architecte Urbain Cassan, elle comprend un grand hall en béton armé, couronné d'une immense verrière. Le rez-de-chaussée est réservé aux marchandises à l'arrivée, le premier étage aux passagers et le second étage aux marchandises au départ. Elle est inaugurée le 23 mai 1935 par le président de la République, Albert Lebrun. Avec ces équipements, le port du Havre accueille 95 932 passagers en 1937. C'est l'âge d'or des traversées entre l'Ancien et le Nouveau Monde. Chaque escale dans le port normand est un événement. Chacun se presse pour assister à l'arrivée du paquebot. Certains rêvent d'accompagner les passagers qui partent au-delà de l'horizon. Les uns participent aux joies des retrouvailles et d'autres essuient une larme avec ceux qui s'éloignent.

La gare, sa renaissance

Après les joies ternes de la libération, il faut songer à reconstruire le port. Les priorités sont partout tant les destructions sont colossales. Aussi, Pierre Callet entreprend tout de suite la remise en état du quai Joannès-Couvert qui doit permettre l'amarrage des plus gros cargos et des navires de voyageurs. Car, quoique l'avenir du transport des passagers entre les deux rives de l'océan Atlantique par les paquebots soit incertain, en raison du développement prévisible du transport aérien, il entrevoit que la concentration des lignes régulières de paquebots pourrait se faire au Havre. Ainsi, pense-t-il, le mouvement des voyageurs pourrait s'établir au niveau qu'il avait avant la guerre.



Sur le quai Joannès-Couvert, l'ossature du hangar 17, qui abritera la gare maritime, sort de terre.



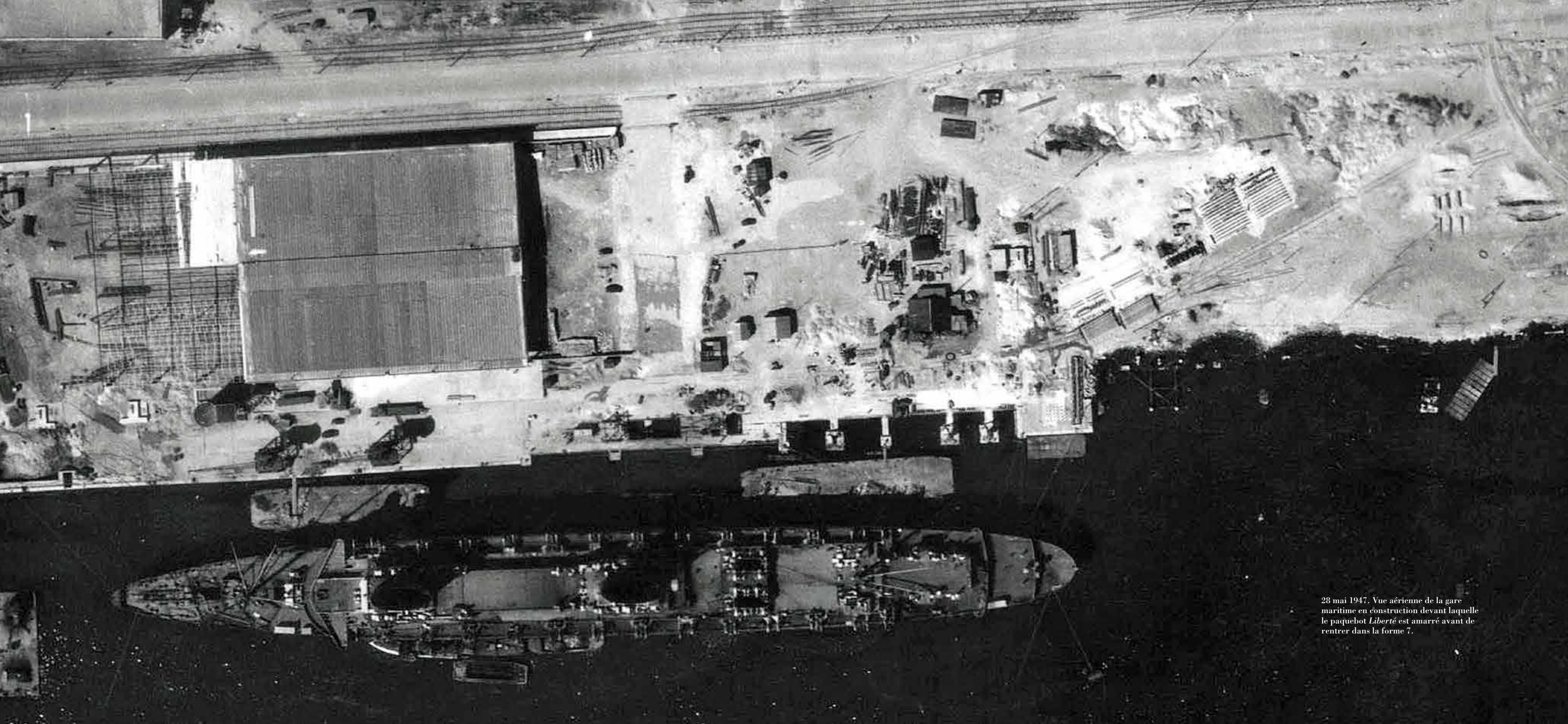
18 juillet 1949, le président de la République, Vincent Auriol, de passage dans la gare maritime.

INAUGURATION DE LA GARE

En vérité, la gare n'a jamais été inaugurée comme on l'entend. Aucun ruban n'a été coupé et aucun discours n'a été prononcé ce jour-là. En visite au Havre, Vincent Auriol, président de la République a un programme très chargé. Arrivé par le train et après un passage au Monument aux morts, à l'Hôtel de ville, à la Chambre de Commerce, avec à chaque fois des discours, c'est en fin de matinée et en coup de vent qu'il passe à la gare maritime du Port Autonome du Havre. Il félicite les ingénieurs présents, par une poignée de main chaleureuse et il embarque sur le paquebot *Île de France*, qu'il doit inaugurer et où l'attend un déjeuner. Après cet intermède, le président de la République part pour Rouen où une visite aux édiles de la ville est organisée. Ainsi est née une légende.



18 juillet 1949, passage du convoi présidentiel, avenue Lucien-Corbeaux.



28 mai 1947. Vue aérienne de la gare maritime en construction devant laquelle le paquebot *Liberté* est amarré avant de rentrer dans la forme 7.

Il faut donc une gare susceptible d'accueillir ces passagers. La compagnie Générale Transatlantique tout occupée qu'elle est à reconstituer sa flotte, n'a guère d'entrain à reconstruire tout de suite sa gare maritime. La Compagnie Industrielle et Maritime abandonne la concession nord et son activité associée : elle se recentre sur le trafic pétrolier. Aussi le Port Autonome du Havre met très vite à l'ordre du jour la construction d'un édifice spécialisé dans la réception des voyageurs.

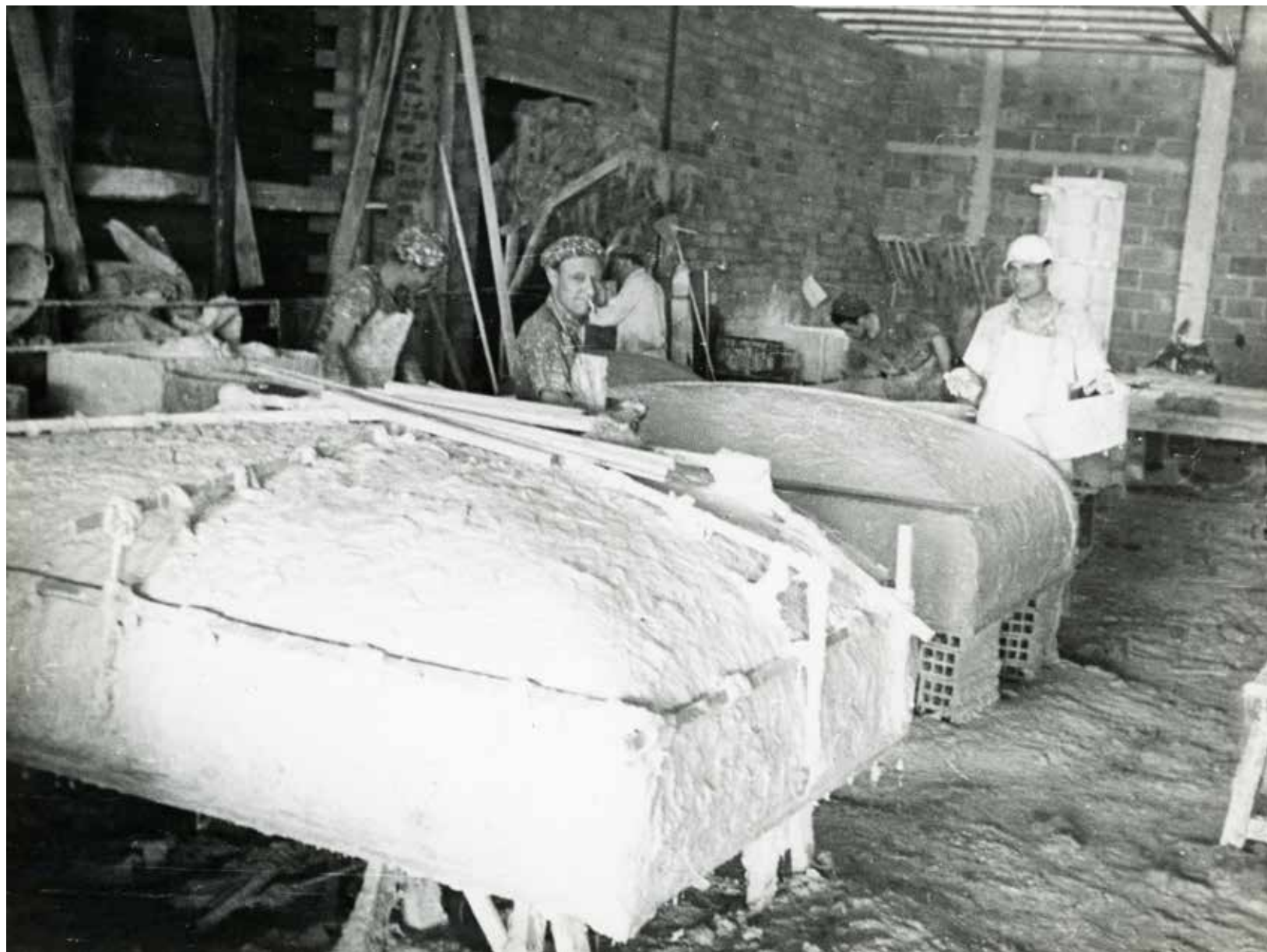
Alors que la ville n'est qu'un grand champ de ruines et que de très nombreux Havrais vivent dans des baraquements sans confort, il serait mal venu de lancer des travaux d'édification d'une gare maritime à l'image de celle de la Compagnie Générale Transatlantique de 1935. Aussi Pierre Callet demande au bureau d'études du Port Autonome du Havre de concevoir un bâtiment sobre, fonctionnel, chaleureux, sans ostentation et qui montre l'art de vivre français.

Sur la partie du quai Joannès-Couvert en cours de travaux (les 500 mètres les plus à l'ouest du quai) s'établissait le hangar 17. Les ruines déblayées, est entreprise la reconstruction de ce hangar dans lequel sera enchâssée la nouvelle gare maritime. De l'extérieur, un hangar ; à l'intérieur, une gare maritime. Et comme l'avenir du trafic des passagers est incertain, on prévoit que les éléments puissent être démontés : la gare sera alors suspendue à l'ossature du hangar. Cette disposition sera reprise pour les autres gares maritimes construites par le Port Autonome du Havre (dans le hangar 2 pour la gare du quai d'Escale ; dans l'ouest du hangar 17 pour la deuxième gare du quai Joannès-Couvert).

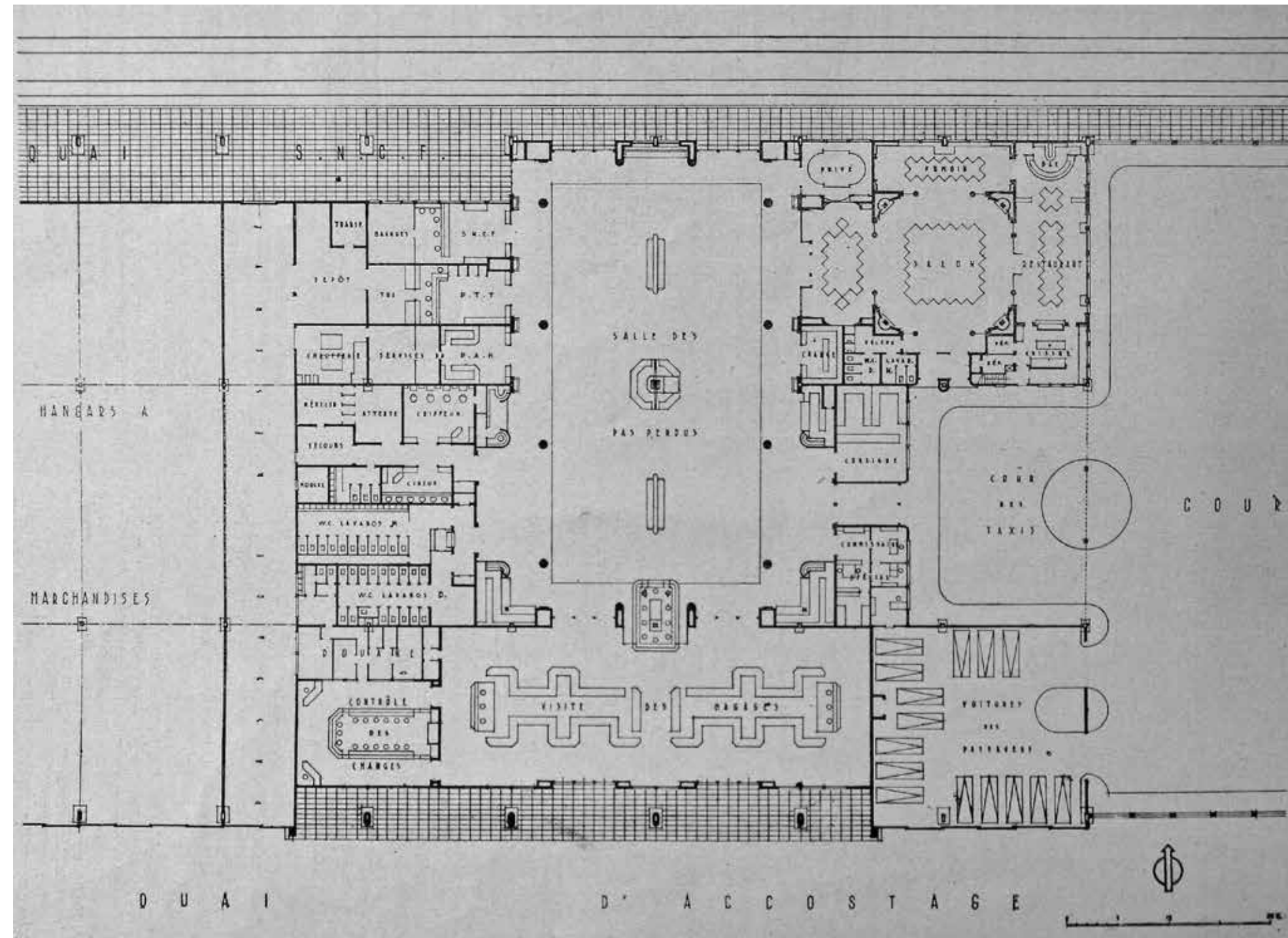
Dès le 23 février 1946, le marché de reconstruction du hangar est attribué à la Société de Sablière et de Travaux Publics pour un montant de 23 millions de francs. En juin, 30 % du hangar sont déjà hors d'eau.



La gare maritime du PAH en construction, quai Joannès-Couvert en 1947.



Construction des dômes de
plafond en juin 1947.



Plan de la gare maritime du PAH.



La gare, sa vie maritime

PATRICK BERTRAND

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, les compagnies maritimes voient leur avenir incertain. Beaucoup ont subi la disparition de nombre de leurs navires ou doivent faire oublier que leurs paquebots ont servi à des transports de troupes ou ont été des navires-hôpitaux. De plus, comme l'entrevoit Pierre Callet, directeur du Port Autonome, l'avion est promis à une belle destinée, même si la traversée de l'Atlantique dure encore vingt heures.

Le 26 septembre 1945, le navire *Indochinois*, de la Compagnie Générale Transatlantique, est le premier paquebot à s'amarrer au Havre. Il repart le 8 octobre avec 25 passagers. Le quai Joannès-Couvert ayant subi d'importantes destructions, ce n'est que le 17 janvier 1946, qu'un paquebot américain, le navire *John Ericson*, accoste sur la partie ouest du quai, au droit du hangar 17.

En 1946, sur les 50 escales de paquebots, seules 19 se réalisent au quai Joannès-Couvert. À l'exception de *Colombie*, de la Compagnie Générale Transatlantique, ils sont tous des paquebots américains (*Marine Flasher*, *Ernie Pyle* ou *America*). Les travaux de remise en état du quai se poursuivent et les conditions nautiques d'accueil des navires à ce quai s'améliorent. Les passagers sont reçus sous le hangar 17 en reconstruction. Ainsi, le quai Joannès-Couvert retrouve lentement son activité d'antan. Les paquebots s'y accostant sont au nombre de 44 en 1947 et de 115 en 1948.

La compagnie renoue ses relations avec les Antilles grâce au paquebot *Colombie* en novembre 1946. En 1947, la Compagnie Générale Transatlantique remet sur la ligne Le Havre – New York un paquebot d’avant-guerre, c’est le navire *De Grasse*. En 1952, en plus de ce navire, la Transat (autre nom de la compagnie havraise) propose des traversées vers New York sur les paquebots *Liberté* et *Île-de-France*.

Dès janvier 1949, la gare est utilisée. Jusqu’en juillet 1952, date de la mise en service de celle de la Compagnie Générale Transatlantique, une moyenne annuelle de 100 000 passagers fréquente la gare du Port Autonome pour un nombre moyen annuel de 250 escales. Ainsi, à chaque escale, c’est environ 400 passagers qui embarquent et débarquent du paquebot, ce qui donne lieu à une activité intense. À l’arrivée du navire, il faut installer la passerelle pour les passagers (27 mètres de longueur pour 8,5 tonnes d’aluminium) et celle pour les bagages (aussi 27 mètres de longueur pour un peu moins de 6 tonnes d’acier). C’est ensuite la noria des chariots pour conduire les bagages dans la salle de visite où les passagers accomplissent les formalités douanières. Dans la salle des pas perdus, certains en profitent pour téléphoner, acheter un journal ou se restaurer en attendant des amis venus les chercher. D’autres suivent les panneaux indicateurs qui les conduisent au train stationné le long de la gare et qui les mène à Paris en moins de deux heures. Et d’autres, enfin, s’engouffrent dans les taxis. Et puis, il y a le ballet des curieux et des promeneurs venus goûter, dans l’air iodé du bord à quai, un parfum de luxe et de voyages. L’agitation est à son comble quand plusieurs paquebots accostent le même jour. C’est le cas le 25 août 1953 où huit paquebots s’amarrèrent au quai Joannès-Couvert : la gare maritime du Port Autonome n’a pas désempli durant ces vingt-quatre heures.



Escale du SS *United States* en juin 1966.

L'ESCALE DE *UNITED STATES*

Le 19 septembre 1956, le paquebot de la compagnie USL, *United States*, arrive sur rade à 3 heures du matin, avec 1 558 passagers, en provenance de New York. Il accoste à 4 heures du matin, au poste 3 du quai Joannès-Couvert (devant la gare maritime du PAH). Les gros bagages et les voitures débarquent à 5 heures et 802 passagers à 6 heures 30. Les trains spéciaux partent pour Paris à 8 heures 10 et 8 heures 57. Le paquebot repart à 9 heures 30 pour Southampton.



10 juillet 1954, effervescence les jours d'escale.

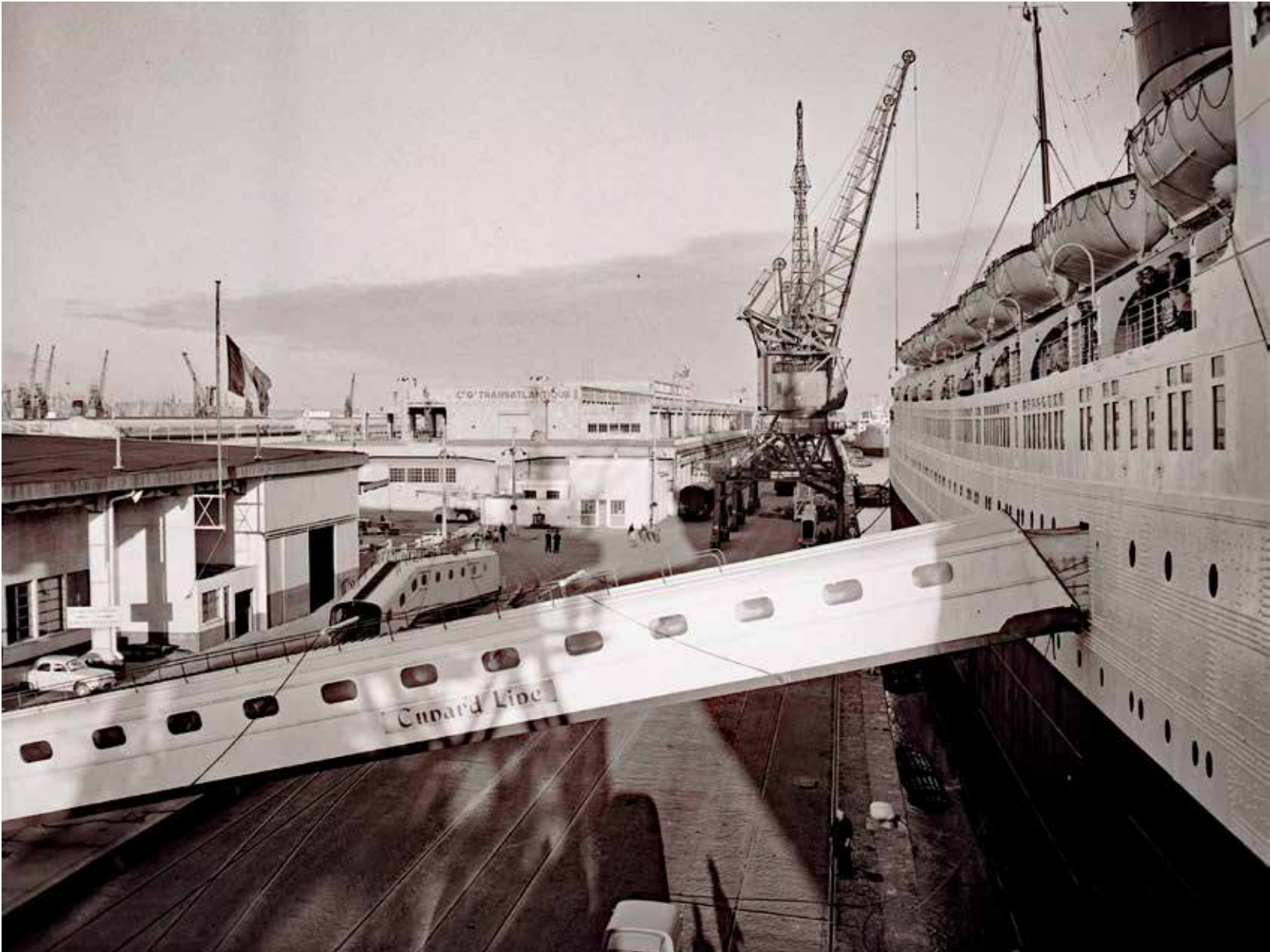


Les passagers en attente
d'embarquement
le 7 septembre 1960.



Jusqu’en 1957, le trafic des paquebots augmente tous les ans. Cette année-là, le port du Havre accueille 504 paquebots, dont les passagers de 450 d’entre eux sont accueillis dans la gare maritime du Port Autonome. Le nombre de voyageurs au long cours s’élève à 162 000. À elle seule, la gare du Port Autonome assure le transit de quelque 130 000 passagers. De nombreuses compagnies se disputent le quai Joannès-Couvert. Citons Arosa Line avec le navire *Arosa Sun*, la compagnie américaine USL avec *America* et *United States*, la Cunard avec *Ivernia* et *Mauretania*, la Holland America Line avec *Nieuw Amsterdam*, *Ryndam* et *Maasdam*, et bien d’autres encore. Les escales des navires de passage sont très courtes, tout au plus trois heures. Pour les navires de la compagnie havraise, le temps à quai est de l’ordre de deux à quatre jours. Pour alléger le service à la gare maritime, le PAH inaugure une nouvelle gare en mai 1951, à l’ouest de celle existante. Malgré une refonte en 1962, cette gare est fermée puis démolie en octobre 1970.

LA JOURNÉE DU 25 AOÛT 1953					
Nom du navire	En provenance	Heure d'arrivée	Destination	Heure de départ	Nombre de passagers
CARONIA	New York	5h30	Southampton	8h	59
ATLANTIC	Southampton	9h	Québec	15h	400
NIEUW AMSTERDAM	New York	14h	Rotterdam	15h30	66
AMERICA	Brême	16h	New York	24h	234
FLANDRE	New York	23h30			272



Escale du paquebot *Mauretania* de la Compagnie Cunard Line le 8 septembre 1962.

Pour les compagnies maritimes, 1957 marque la fin des années d’or. En effet, cette année-là, il y a plus de passagers transportés sur l’Atlantique nord par avion que par bateau. Puis, inexorablement, comme le prévoyait Pierre Callet, l’avion devient le moyen le plus rapide pour traverser l’océan. La compagnie aérienne TWA, avec le Boeing 707, propose des vols de dix heures entre les deux continents. Le nombre de passagers baisse, il atteint 123 000 en 1961. La mise en service du paquebot *France* semble faire illusion : le trafic augmente de nouveau, puis fléchit. Très vite, hélas, les lignes régulières cessent leurs activités havraises. La compagnie Holland America Line est la dernière compagnie étrangère à quitter définitivement Le Havre en août 1973. C’est la mort dans l’âme que les Havrais voient partir pour la dernière fois le paquebot *Statendam* qui venait dans le port normand depuis 1957. Seule la Compagnie Générale Transatlantique avec le paquebot *France* assure encore des liaisons régulières avec les États-Unis. Plus pour longtemps. Le 9 octobre 1974, le paquebot passe les digues et s’amarré au quai Joannès-Couvert. Il n’en partira plus avec des passagers. Pour les Havrais, c’est un déchirement. Une page se tourne. Déjà, depuis 1963, une nouvelle activité vient redonner vie au quai Joannès-Couvert : l’accueil des paquebots de croisière. Pour la première fois depuis la guerre, les amateurs de vacances à la mer et sur la mer, à partir du littoral de la Manche, n’ont que l’embarras du choix. En avril 1963, *Colombie* vogue vers le large pour une croisière de quatorze jours à la découverte des îles de l’Atlantique. Il récidive en juillet de la même année pour une croisière de treize jours vers le Cap Nord, pour le plus grand plaisir des 270 passagers. Au total, *Colombie* propose quatre croisières. Tout au long de l’année, à bord de *Lakonia*, la compagnie grecque Greek Line propose, au départ du Havre, des croisières vers l’Espagne, le Portugal et les îles de l’Atlantique. Cette année-là, une vingtaine de paquebots de croisière s’amarrent au quai Joannès-Couvert.

À ces navires s’ajoutent les paquebots de la compagnie P and O Line qui font régulièrement escale au port du Havre ; sa clientèle de vacanciers aisés se laisse vivre durant des semaines et, sur *Oriana*, *Canberra* ou *Orsova*, passe de l’Australie aux îles Fidji et de la Californie vers l’Europe par le canal de Panama. Des compagnies russes et aussi françaises, comme la Compagnie Française de Navigation qui arme le paquebot *Renaissance* pour des croisières vers l’Europe du Nord, choisissent Le Havre pour faire escale avec leurs navires. Ainsi l’année 1972 totalise 27 escales de paquebots de croisière, toutes exploitées depuis la gare maritime du Port Autonome. Cet engouement ne dure pas, même si *France* propose, en 1973, une croisière de Noël et du Nouvel An pour une navigation vers Dakar. En 1979, 7 escales seulement. En 1980, une seule. Le quai Joannès-Couvert s’endort et, avec lui, la gare maritime du Port Autonome. En 1984, un soubresaut. Parce qu’il est prévu 8 escales de paquebots de croisière cette année-là, le conseil d’administration adopte une nouvelle politique en ce qui concerne l’avenir de la gare maritime et autorise d’importants travaux de remise en état. Mais rien n’y fait. De plus, depuis 1982, les abords de la gare et son bord à quai sont devenus un nouveau centre de réparation navale avec l’amarrage, le 2 novembre 1981, d’un dock flottant de 50 000 tonnes de force de levage. La proximité d’une activité industrielle n’est guère propice au développement d’une activité touristique. Jusqu’en 1992, chaque année, seuls deux à trois paquebots viennent s’amarrer au quai mythique et refont vivre quelques instants la gare maritime. Après cette date, les navires accostent au quai Pierre-Callet et au quai Roger-Meunier. Au total, durant sa vie maritime, la salle des pas perdus a été arpentée par environ deux millions de passagers.



Des passagers en transit, salle des
pas perdus le 19 avril 1961.



Architecture et décors

MARIE GAIMARD

L'écho sourd des cornes de brume des majestueux paquebots est encore perceptible le long des quais et au bout des jetées du port du Havre. La nostalgie de cette période, où les tours de la Porte océane s'annonçaient comme un avant-goût de la *skyline* new-yorkaise, reste entretenue par la mémoire des uns et l'imaginaire des autres. Au fil du temps, les traces de cette époque peu à peu s'effacent, inexorablement. Pragmatique par nature, le port tourne son regard vers l'avenir. Dans quelques mois, la gare maritime du Port Autonome laissera la place à la fabrication d'éoliennes, ces immenses moulins à vent du XXI^e siècle. Autres priorités, autres imaginaires... Détruits, les vestiges d'un temps révolu se voient ravivés sur le papier.

Parmi les gares maritimes transatlantiques construites au Havre, celle du Port Autonome fut la dernière restée debout. Projetée dès le lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, elle a été aménagée rapidement dans le hangar 17 quai Joannès-Couvert, entre ruines et épaves. À une période encore marquée par la pénurie matérielle et des difficultés économiques, le Port Autonome du Havre doit parer à l'urgence. L'idée première n'est pas de construire un terminal prestigieux et suréquipé, mais de reprendre au plus vite l'exploitation de la ligne commerciale Le Havre-New York, dans un environnement encore dévasté.

La gare maritime PAH ne serait donc – et surtout en comparaison avec celles construites par Urbain Cassan pour la Compagnie Générale Transatlantique, en 1935 puis en 1952 – qu’un témoignage relativement modeste de cette histoire de la “Transat” au Havre. Ainsi, aux yeux des Havrais, il y a fort à parier que la valeur patrimoniale de ce hangar aménagé relèverait davantage d’un “esprit des lieux” plutôt que de ses qualités proprement architecturales et artistiques. Pour autant, nous assistons à la disparition de l’une des dernières traces du patrimoine transatlantique havrais. Il semble donc important de revenir sur l’histoire de ce bâtiment qui fut le point de départ vers l’Amérique, le point de passage de nombreux voyageurs, un lieu de fêtes et de cérémonies et enfin, sous la poétique appellation de “Volcan maritime”, le théâtre de belles soirées programmées par la Maison de la culture du Havre pendant quelques saisons. La simplicité structurelle et architecturale de la gare PAH n’a pas non plus fait obstacle à un agencement confortable, dont quelques pièces remarquables sont arrivées jusqu’à nous comme le reflet d’une époque. Il s’agira donc ici d’en dresser un inventaire et d’en souligner la valeur patrimoniale et/ou mémorielle.

1947 : parer à l’urgence. La gare provisoire lance la reconstruction du port

Au milieu des années 1940, le port du Havre sort exsangue de la Deuxième Guerre mondiale. Bombardés à plusieurs reprises au cours du conflit, ses bassins, ses hangars, ses usines doivent être reconstruits, réparés, rénovés. La reconstruction rapide du port est une condition *sine qua non* pour relancer l’économie du pays. C’est dans cette perspective que le Port Autonome du Havre souhaite ouvrir très vite une gare maritime qui se substituerait à celles détruites de la Compagnie Générale Transatlantique, de la Compagnie Industrielle et Maritime et du quai d’escale.

Le lieu choisi est le quai Joannès-Couvert, le long duquel accostaient avant 1939 les paquebots, dont *Normandie*. Cette partie se trouve être dans un bon état relatif si on le compare au quai de Floride, à l’ouest, complètement détruit.



Aménagé à la fin des années 1920, le bassin Théophile Ducrocq présente toujours la plus grande capacité d'accueil. Mais c'est un paysage de désolation qui s'offre à la vue : débris, navires échoués, restes de chemins de fer et de routes. Les paquebots *Paris* et *Liberté*, échoués respectivement en 1939 et 1946, renforcent cette impression.

Directement issue de l'économie de guerre, la construction légère et préfabriquée apparaît immédiatement comme la solution et joue un rôle prépondérant dans tous les domaines de la construction. Assemblées en quelques heures, les cabanes préfabriquées venant de Suède ou des États-Unis deviennent des logements de fortune pour les sinistrés. Elles répondent à l'économie de moyens également adoptée par le Port Autonome du Havre, qui demande à l'architecte Pierre Barrère (1893-1972) d'aménager le hangar n°17. Le bâtiment initial est une simple charpente métallique légère de fabrication américaine, enveloppée de briques. C'est ce type d'édifice qui se répète sur deux kilomètres de long, entre le bassin à marée au sud et la voie ferrée au nord, de l'autre côté de l'avenue Lucien-Corbeaux. Aucun signe ne distingue le hangar 17 de ses voisins. Au premier coup d'œil, la différence entre l'extérieur et l'intérieur, saisissante, fait illusion : les façades peintes, l'absence d'ornement lorsque l'on fait le tour du bâtiment ne laissent pas présager l'impression raffinée des intérieurs. On a parfois interprété ce contraste comme une volonté, de la part de l'architecte et du Port Autonome, de ne pas donner de signe d'ostentation à une population havraise manquant de presque tout.

En fait, tout l'enjeu était, avec un budget que l'on suppose réduit, de donner une impression confortable à un bâtiment plutôt prévu pour le stockage des marchandises : il faut alors habiller la structure de métal vert, dissimuler les palissades de bois qui font office de murs, réchauffer les chapes de béton au sol par la pose de mosaïques. Initialement, cette gare n'est pas prévue pour durer ; on évoque dans la presse une durée d'usage de cinq ou six ans – le temps pour la Compagnie Générale Transatlantique de faire reconstruire sa propre gare par Urbain Cassan.

Dans ces conditions, l'architecte Pierre Barrère crée un véritable décor de théâtre, éphémère et léger sur un seul niveau. La principale ingéniosité se révèle à travers la conception de la salle des pas perdus. L'espace à aménager est immense et dépourvu de murs porteurs, mais ses proportions posent

problème. Longue de 48 mètres et large de 28, cette grande nef présente une hauteur sous plafond de 8 mètres seulement. Barrère corrige alors la sensation d'écrasement par des moyens simples. Il sépare le vaisseau en trois, créant une sorte de grande nef flanquée de bas-côtés, matérialisés par de grosses colonnes. L'espace central est recouvert d'un plafond légèrement convexe, percé de caissons. Peints en blanc, ces caissons dissimulent un système d'éclairage indirect qui crée une ambiance lumineuse douce, complémentaire à la lumière naturelle qui vient des entrées nord et sud.

Cette salle des pas perdus est le point névralgique de la gare puisqu'elle accueille les passagers en partance et à l'arrivée. Des boutiques et des services (coiffeur, cireur, médecin, change, consigne...) bordent cette grande place couverte. À l'est de cette salle des pas perdus, un salon, un fumoir et un restaurant proposent détente, rafraîchissements et repas froids. Les contrôles de douane et la salle de visite des bagages se situent au sud, juste avant l'embarquement effectif sur le navire. Un garage prévu pour les voitures des passagers est aménagé au sud-est du bâtiment. Au nord-ouest, des pièces techniques et administratives sont réservées à la SNCF, aux PTT, aux services du PAH ou encore aux chaufferies.

PIERRE BARRÈRE

Né à Paris, Pierre Barrère (1893-1972) entame une carrière d'architecte au tournant des années 1910-1920. Il participe à la première reconstruction et, seul ou en collaboration, mène plusieurs types de projets, allant de la construction d'église à l'aménagement de stations de métro en passant par la construction d'immeubles collectifs. En 1930, Pierre Barrère est nommé directeur artistique des établissements Doré. Ses missions concernent essentiellement la décoration de magasins, banques et navires. Au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, il conçoit les gares maritimes du Havre et de Cherbourg et participe à la reconstruction d'Aunay-sur-Odon et de Caen. Une partie de son fonds d'agence a été déposée aux archives de Paris.