



Sommaire

■ Une ville écrasée sous « un tapis de bombes »	4
■ Une reconstruction commencée en pleine guerre	10
■ Vingt ans pour construire une nouvelle ville	16
■ Auguste Perret : une voie entre classiques et modernes	27
■ Saint-Joseph, le testament d'Auguste Perret	30
■ Dix-sept esquisses pour un hôtel de ville et sa tour	34
■ Le MuMa : du verre et de l'aluminium au pays du béton	38
■ Les Volcans de Niemeyer pour adoucir les angles de Perret	42
■ La nostalgie de la ville disparue	48
■ Le béton de Perret au patrimoine mondial de l'humanité	52
■ Un appartement témoin de l'art de vivre des années 1950	56
■ A la recherche d'une nouvelle cohérence après Perret	61
■ Voyage dans l'Europe des villes reconstruites	66
Orientation bibliographique	95

Chez Perret, la colonne prend différentes formes, selon son chapiteau, son ornement et son utilité pour le bâtiment qu'elle supporte. Ici : avenue Foch.

UNE VILLE ÉCRASÉE SOUS « UN TAPIS DE BOMBES »

Au Havre, le passé n'existe que sur les photos sépia, les anciennes gravures, dans le souvenir des anciens et l'imaginaire des plus jeunes. Le 5 septembre 1944, l'aviation britannique a fait table rase du cœur de la jeune cité portuaire. Le drame se noue peu avant 18h00 avec l'apparition, dans un ciel parfaitement dégagé, de chasseurs Mosquitos qui larguent des fusées éclairantes délimitant soigneusement les cibles. Quelques minutes plus tard, se souvient un rescapé, « le ciel devient noir d'avions ». En deux heures, par vagues successives, les lourds Lancaster de la Royal Air Force (RAF) déversent plus de 1 820 tonnes de bombes à déflagration et 60 tonnes de bombes incendiaires. L'opération fondée sur la tactique du « tapis de bombes » utilisée contre les villes allemandes est « techniquement » un succès selon un aviateur britannique. Depuis la gare, rare édifice épargné par les bombes, les survivants peuvent voir la mer, pourtant située à plus de deux km. Entre les deux, ce ne sont que ruines et désolation. A mi-route, sur la droite, le jardin Saint-Roch avec ses arbres calcinés a retrouvé sa vocation d'origine : l'enterrement des défunts.

« Nous vous accueillons dans le deuil »

Les bombardements se poursuivront les journées suivantes en particulier les 6 et 8 sur le nord-est de la ville, les quartiers de Fri-leuse, Gravelle, Caucriauville, Aplemont, La Mare-au-clerc, et Soquence. Le 10, les Britanniques lancent l'opération Astonia. La RAF appuyée par les tirs de navires de la Royal Navy vise à nouveau les quartiers Est mais aussi sur les hauteurs, Dondeneville, la commune de Bléville et celle de Fontaine-la-Mallet qui sera entièrement détruite. Pour ces raids d'une ampleur inégalée, elle mobilise 900 bombardiers qui déverseront 4720 tonnes de bombes cette fois sur les positions allemandes. Les explosions sont si violentes que les ondes de choc se font sentir jusqu'à Norwich, 200 km au nord de Londres. A la suite, les troupes au sol lancent l'assaut. Désorientés par les derniers bombardements, particulièrement intenses, les Allemands capitulent le 12. L'opération Astonia est un succès enseigné depuis dans les écoles de guerre. Elle a coûté la vie à 2 000 civils dont 320 qui s'étaient réfugiés dans un tunnel en construction entre la ville haute et la ville basse. « Nous vous attendions dans la joie nous vous accueillons dans le deuil », écrit le 13 dans l'éphémère *Havre Matin* le journaliste Bernard Esdras-Gosse.



Ruines de la cathédrale Notre-Dame (1946) reconnaissable à sa tour et sa façade. Le bâtiment pourra être sauvé. Au premier plan, des tas de briques et cailloux de récupération qui serviront à construire des baraquements provisoires.



En deux heures, le 5 septembre 1944, l'aviation britannique a réduit le centre du Havre à l'état de ruines. Sur cette vue apocalyptique, on distingue avec peine les arbres calcinés du jardin Saint-Roch (à droite), le clocher de Notre-Dame (au fond) et les rues Raoul Dufy, Georges Braque et Raymond Guénot (au premier plan). La vue a été prise sous la neige, lors de l'hiver 1944-1945.

Pourquoi avoir détruit le centre

du Havre ? Dans la population, les bombardements dévastateurs du 5 cristallisent les interrogations durant les décennies d'après-guerre. Pourquoi avoir détruit le centre du Havre alors que les troupes allemandes étaient plutôt localisées sur les hauteurs de la ville ? Volonté britannique d'éliminer un port concurrent ? Cette thèse est aujourd'hui unanimement rejetée. Pour au moins une raison : les Alliés avaient besoin de ports pour leur logistique. Mauvais renseignements fournis par la Résistance ? « Surtout ne bombardez pas ce secteur, c'est bourré de civils » avait pourtant dit au commandement britannique, l'un des chefs locaux des FTP. Ordre des américains pour lesquels une démolition du Havre puis sa reconstruction se seraient inscrites dans un schéma de « redistribution économique » en leur faveur ? Cette thèse portée par les communistes au temps de la guerre froide n'était étayée par aucun élément tangible. Raid de terreur destiné à faire fléchir le commandant de la garnison allemande un réserviste qu'on présumait sensible aux souffrances des civils ? Bien que n'appartenant pas au parti nazi, Eberhard Wildermuth est un officier resté fidèle jusqu'au bout aux ordres d'Hitler. Toutes ces hypothèses, avancées faute d'explication convaincante côté britannique, sont balayées par les historiens¹. Alors ? A défaut, peut-être faut-il incriminer des erreurs de jugement ou des incompréhensions dans la chaîne de commandement britannique, alors que la guerre n'est pas terminée et que les Alliés cherchent à préserver leurs troupes.

Libérée le 12 septembre, la ville a connu au total quelque 132 bombardements entre mai 1940 et septembre 1944 imputés aux Allemands pour les premiers et aux Britanniques à partir de septembre 1940. Le bilan de ces cinq années de guerre s'avère particulièrement lourd pour Le Havre : 5 126 morts ou disparus, 35 000 sinistrés, 12 500 immeubles détruits sur 19 500. La ville ne compte plus que 107 000 habitants alors qu'elle en comptait 164 000 avant-guerre. Les sources se contredisent sur ce bilan² mais une chose est sûre la ville du Havre figure parmi les villes les plus sinistrées d'Europe, à l'issue de la Seconde guerre mondiale. Quant au port, objectif des Alliés, il a été saboté par les Allemands, ses quais sont anéantis et quelque 350 épaves encombrant ses bassins et ses passes. Après un tel drame, l'urgence est au relogement des sinistrés. Comme des champignons, des baraques sortent de terre dès que des ruines sont déblayées pour peu que ce provisoire ne gêne pas la reconstruction définitive.

1. Sur ce sujet, lire : Andrew Knapp, « Des bombardements sur les champs de bataille normands du débarquement au siège du Havre », in John Barzman, Corinne Bouillot, Andrew Knapp (sous la direction de), *Bombardements 1944 Le Havre, Normandie, France, Europe*, Rouen, 2016.

2. Sur le bilan, lire : Stéphane Lobruto, « Une opération complexe : le dénombrement des victimes civiles havraises », in Collectif, *Le Havre 44 nouveaux regards*, Le Havre, 2022 et Claire Etienne-Steiner, *Le Havre, un port, des villes neuves*, Paris, 2005, p. 222.

Le temps des baraquements

provisoires La France n'ayant pas de traditions dans ce domaine, il est fait appel à des fabricants aux Etats-Unis, au Canada, en Suisse, en Suède et en Autriche. En 1946, les autorités françaises vont bénéficier d'une opportunité : l'abandon par les Américains des camps cigarettes qui servaient au transit et au repos de leurs troupes en Europe. Ces véritables petites villes disposaient de leurs propres hôpitaux, magasins, temples, chapelles, bureaux de poste, théâtres, cinémas et terrains de sport. Le camp Herbert Tareyton implanté dans la forêt de Montgeon pouvait abriter un total de 16 000 GI's. Après leur départ, il comptera jusqu'à 6 000 réfugiés et subsistera jusqu'en 1964. Dans les dernières années, les gens hébergés ne sont plus des sinistrés mais des victimes de la crise du logement. Plus grand encore, le camp Philip Morris à Gonfreville l'Orcher avait une capacité de 35 000 places et comptait un espace dédié aux épouses européennes de GI's en instance de départ pour les Etats-Unis. Il sera réquisitionné par le Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (MRU) pour abriter principalement des sinistrés havrais pauvres relégués ainsi loin du centre-ville même si une ligne de bus sera ouverte à leur intention. Le ministère constituera trois cités pouvant accueillir 4 000 réfugiés répartis en 570 baraquements. Un troisième camp, plus petit, le camp Weed, avait été construit en centre-ville. Devenu camp François I^{er}, il comptait 2 000 réfugiés en 1949 répartis en 140 baraquements. Il sera démantelé au fur et à mesure de la livraison des logements définitifs du boulevard François I^{er} achevée en 1963.

Fin 1947, quelque 30 000 sinistrés havrais avaient pu être relogés provisoirement dans quelque 4 800 constructions en bois ou en matériaux de récupération³. L'activité économique s'est inscrite elle-aussi dans le provisoire. Malgré les destructions, un premier navire de commerce est accueilli dès le 9 décembre 1944 mais la priorité reste au trafic militaire. Au printemps 1945, pour relancer les affaires, une bourse provisoire sera édiflée, en deux mois, avec des matériaux de récupération devant les ruines de l'ancienne. Très vite vont se dessiner deux villes parallèles, la ville provisoire qui se réduit de jour en jour et la ville en reconstruction qui prend peu à peu sa place.

3. Claire Etienne-Steiner, *Le Havre, un port, des villes neuves*, Paris, 2005, p. 251

UNE RECONSTRUCTION COMMENCÉE EN PLEINE GUERRE

Le processus de reconstruction des villes françaises commence en réalité dès 1941 peu de temps après les destructions allemandes de 1940. Le gouvernement de Vichy met en place un Commissariat technique à la reconstruction immobilière (CTRI) doté des pouvoirs de l'État en matière de plan d'urbanisme. Les élites locales n'ont que très peu leur mot à dire comme la municipalité havraise a pu en faire rapidement l'expérience. Ainsi, le maire (républicain indépendant) Pierre Courant croit pouvoir rejeter la nomination d'un urbaniste désigné par le CTRI en estimant que la ville n'a pas à « subir ses honoraires » alors qu'elle dispose « de techniciens compétents ». Il ne sera pas écouté. Début 1941, envoyé par Vichy, l'architecte Félix Brunau connu pour avoir réalisé en 1924 le monument à la gloire de Simon Bolivar à Quito (Equateur), prend ses fonctions comme urbaniste en chef du Havre. Alors que les destructions sont encore limitées ce résistant gaulliste dont le poste sert de couverture aux activités de son réseau met l'accent sur la desserte de la ville et de l'agglomération.

A la recherche d'une ville à reconstruire

pour Perret Mais la poursuite de la guerre empêchera toute réalisation. Au printemps 1944, les disciples et les élèves de l'architecte Auguste Perret, principal représentant du classicisme structurel se constituent en atelier pour demander que leur « maître » reçoive « une ville à reconstruire » digne de son talent. Les destructions de septembre vont faire du Havre la ville idéale et dès janvier 1945, Auguste Perret est pressenti pour diriger ce vaste chantier. Il est officieusement retenu en mai. Mais sa nomination restera confidentielle. Elle ne sera connue des Havrais qu'à la fin août, sans doute pour mettre la municipalité devant le fait accompli. Pendant ce laps de temps, ignorant de la nomination d'Auguste Perret, deux architectes havrais présentent leur vision de la ville du futur. Henri Colboc limite sa réflexion au centre-ville et préconise, comme Perret un peu plus tard, des immeubles en béton avec terrasses. Plus traditionnel, Henri Daigue qui agit au nom de l'association des sinistrés bannit les terrasses et prévoit de recouvrir le béton d'un revêtement. N'engageant que leurs auteurs, ces projets seront



Pendant plusieurs années, vont cohabiter les baraquements provisoires et les immeubles de la ville définitive. Vue prise en mai 1951 par Henri Salesse, alors que les premiers appartements ont été livrés six mois plus tôt.



Derrière un imposant tas de gravats, les ruines de la bourse de commerce qui sera arasée et reconstruite à proximité par l'architecte Otello Zavaroni dans un style proche de celui de Perret. Photo prise le 27 juin 1946.



Près de deux ans après la destruction de la ville, la reconstruction n'a pas encore commencé. Au fond à gauche, on distingue les ruines de Saint-François, le quartier des marins. Photo prise le 27 juin 1946.

écartés par le Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (MRU) qui a pris la suite du CTRI de Vichy.

De son côté, dès l'été, Brunau reprend son plan-masse de 1943 en tenant compte des nouvelles destructions. Dans le même temps, les architectes de l'atelier Perret se mettent aussi au travail. Ils organisent un concours interne pour déterminer les différentes hypothèses de reconstruction du centre. Le 26 septembre 1945, Brunau et Perret se retrouvent ensemble devant le conseil municipal réuni « en comité secret » à la demande du MRU pour faire le point sur le dossier du Havre. Les divergences entre les deux hommes apparaîtront au grand jour. Perret juge « bien petits » certains des îlots dessinés par Brunau dans son plan-masse. Pour Perret il faut s'affranchir de la trame des rues d'avant-guerre en n'excluant pas l'hypothèse « d'une expropriation totale » de la zone à reconstruire. Brunau répliquera en indiquant qu'il avait conservé aux quartiers « leur ancien aspect » et qu'il avait repris des îlots que connaissaient parfaitement les Havrais.

Surélever la ville de 3,50 mètres au-dessus

du sol naturel A cette réunion, Perret exposera son dessein de reconstruire le centre-ville sur une plate-forme située à 3,50 mètres au-dessus-du sol naturel. « Puisque nous en sommes à zéro, il faut en profiter pour repartir sur des bases nouvelles », explique alors l'architecte. Le ministre Raoul Dautry l'encourage déjà depuis plusieurs mois dans cette voie : « Faites cela : nous allons enfin montrer aux Américains ce qu'est une ville moderne », dira-t-il, avec grandiloquence. Cette solution complètement novatrice pour l'époque aurait permis de régler les problèmes d'inondation et de loger dans ce sous-sol, les réseaux, le ramassage des ordures, la circulation automobile, les parkings, les entrepôts, laissant ainsi la ville aux piétons. Mais elle aurait coupé littéralement la ville de ses racines et nécessité la démolition de la plupart des monuments anciens endommagés. Cela aurait été le cas de la Maison de l'armateur, du muséum, de l'hôtel Dubocage de Bléville, du foyer de la Transat, de l'hôtel de Brocques.

Le conseil municipal rejette cette perspective. « Nous voudrions que les Havrais retrouvent un peu de leur ancienne ville et nous aimerions surtout garder le caractère ancien de l'ancien hôtel de ville et de la rue de Paris », résume le maire radical Pierre Voisin qui a succédé à Pierre Courant destitué pour avoir été nommé par Vichy. A un élu qui lui demande si on retrouvera, à certains endroits, une « note Renaissance » dans une ville fondée justement à la Renaissance, Perret répondra : « Vous aurez quelque chose d'équivalent, je l'espère, et qui sera de notre temps ! » mais l'architecte en chef s'emploie à dissiper toute illusion : « Le passé est bien détruit, nous ne pouvons le refaire ».

« Un Monsieur qui passe pour un maître dans l'art »

Les élus demandent l'arbitrage du ministre, François Billoux (PCF). Celui-ci leur donne raison et abandonne l'hypothèse de la surélévation qui aurait nécessité de trop grandes quantités de ciment, un produit rare à l'époque.

Mais pour le reste, le représentant du ministère Joseph Marrast souligne avec insistance l'enjeu : « Monsieur Perret peut faire une œuvre moderne (...) d'un grand caractère » mais à condition d'avoir « le champs libre ». Et il rappelle : Le conseil municipal devra motiver son choix s'il rejette « les propositions d'un Monsieur qui passe pour un maître dans l'art »⁴. Autant dire que les élus n'ont guère le choix. De guerre lasse et pour ne pas retarder plus la reconstruction, le conseil municipal donne son accord pour le Plan de Reconstruction et d'Aménagement (PRA) de Brunau préalable au lancement du plan Perret. A l'automne 1945, Brunau quitte Le Havre pour s'occuper des cérémonies du 11 novembre à Paris, les premières depuis la Libération. Il est remplacé par Henri Bahrmann. Mais il est clair pour tous que c'est Perret et son atelier qui ont pris la main au moins pour la reconstruction du centre-ville.

4. Claire Etienne-Steiner, *Le Havre, un port, des villes neuves*, Paris, 2005, p. 245 et Guillaume Jacono et Paul Arnould, «Le Havre, paysage urbain et patrimoine entre béton discours et images. De la reconstruction physique à la (re)construction mentale (1945-1995) », in *Cahiers de la Méditerranée*, Nice, 2000, p. 117.



La tour de l'hôtel de ville culmine à 72 mètres, une hauteur sensiblement inférieure à celle de l'église Saint-Joseph qui atteint les 107 mètres.



Il existe bien une esthétique du container. Sur le Grand Quai, l'artiste Vincent Ganivet a installé en 2017 cette Catène de containers pour marquer les 500 ans du Havre. Depuis, cette double arche monumentale est devenue l'un des emblèmes du Havre.



Débouché de la rue de Paris sur le Grand Quai.



Perret a imposé que chaque côté des constructions mesure 6,24m, soit la portée optimale d'une poutre de béton armé, à l'époque.

Les immeubles de la rue Othon Friesz, comme celui-ci, forment comme un prolongement, par leur niveau de qualité, à ceux de l'avenue Foch.





Angle de la rue Othon Friesz
et de l'avenue Foch.



Immeuble, rue Othon Friesz.