

Le Havre

Au Moyen Age, l'estuaire de la Seine est placé sous l'influence des ports d'Honfleur et d'Arfleur, Le Havre n'existe pas. Les ports s'ensavent, le commerce se développe, il faut un plus grand port pour assurer le développement du commerce et du trafic mais aussi la défense du royaume dont des Anglais. Rouen, deuxième ville du royaume est à protéger avec 60 000 habitants. Le Havre sera une ville qui servira au commerce et à la défense.

LE DEVELOPPEMENT

Le port devient une **ville de fondation** au 16^e siècle (la fondation d'une ville est l'action de bâtir le premier une ville et de la peupler) ; François 1^{er} y viendra quatre fois. Il confie l'urbanisme à l'architecte siennois Girolamo Bellarmato. Il fait plusieurs bassins, des remparts avec des bastions aux formes triangulaires ; il s'inspire de Venise en consolidant les sols pour se protéger des inondations.

La ville est bien structurée avec deux artères principales ; celle qui va d'une porte à l'autre deviendra la rue de la Paris (actuellement au centre ville, quartier Notre-Dame). A droite sur le plan, un quartier se développe à l'est du bassin du roi : c'est le quartier Saint-François (existe encore aujourd'hui). Bellarmato établit une grille orthogonale avec des rues principales doublées de petites ruelles destinées à évacuer les eaux usées. L'hygiène s'invite dans la vie de la cité.



En 1626, Richelieu, ministre de Louis XIII, devient Gouverneur du Havre. En 1628, il fait construire des remparts côté terre : la ville est ainsi entièrement protégée.

Le plan dessiné par Hantier au XVII^e siècle montre le développement de la ville qui atteint les 10 000 habitants. Au centre, le quartier originel Notre-Dame est traversé par une grande diagonale qui part du port ; à droite, le quartier Saint-François plus petit. La mer et la ville s'interpénètrent : les navires entrent dans la ville par le système des bassins, comme à Venise. Au-delà des remparts, on est à la campagne, il n'y a que quelques moulins en activité. A gauche, le quartier Sainte-Adresse accueillera des villas balnéaires.

Plan
du Havre
par
Hantier
1672-
1673



➤ L'essor de la ville

La ville connaît un essor spectaculaire économiquement grâce au commerce des produits exotiques (café, sucre, épices, coton) et à l'installation d'armateurs dans le port.

Au 18^e siècle, le gouverneur a incité les négociants à être armateurs et à s'engager dans les entreprises coloniales. Les entrepôts fleurissent et les produits sont redistribués dans toute l'Europe. La Compagnie du Sénégal et la Compagnie des Indes s'établissent au Havre avant de s'installer à Lorient. Le Havre est une ville qui offre du travail.

**Vue perspective
du bassin
et parc
de la Marine
du Havre**

Jacques Chereau,
Paris,
rue Saint-Jacques

1727



Le Havre au début du XVIIIe siècle



Cette prospérité économique se traduit par la construction de bâtiments, souvent très beaux ; le Palais de Justice (actuel Muséum) et la Bourse de Commerce sont construits ; le port ne cesse de se développer.

La ville se couvre d'hôtels particuliers dans le quartier Saint-François qui a eu la préférence des riches familles aux 17^e et 18^e siècles. Il en reste plusieurs dont **l'hôtel Dubocage** (briques, ardoises, pierre), du nom de son propriétaire, navigateur et négociant mais pas mal pirate. Le fils est aussi historien naturaliste.

**Hôtel
Dubocage
de Bléville
Fin XVIIe -
début
du XVIIIe
siècle**



Le revers de cette croissance, c'est le surpeuplement. On surélève des bâtiments, on bâtit dans les cours. La ville est enfermée dans ses remparts, ce qui la rend malsaine et exposée aux épidémies. A la veille de la Révolution française, il y a 20 000 habitants qui vivent dans les remparts.

La construction d'une ville neuve au-delà des remparts commence au nord avec le percement de nouveaux bassins destinés au négoce à partir de 1787, peu avant la Révolution.

**Plan
du Havre
en 1790**



On voit bien l'interférence entre la mer et la ville avec les bassins

Au XIXe siècle, Le Havre connaît son âge d'or porté par la révolution industrielle et le trafic des matières premières et des produits exotiques.

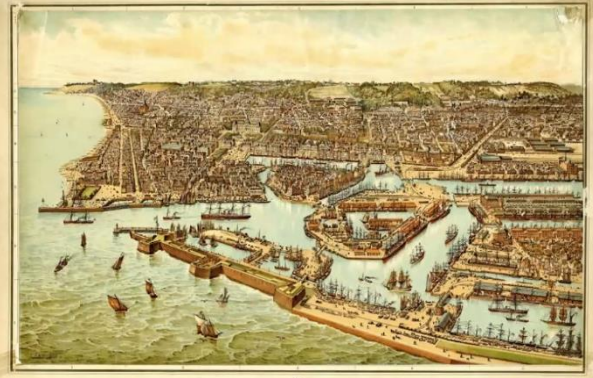
En 1815, c'est le premier port de commerce et de négoce pour toutes les denrées tropicales ; la ville est une place cotonnière d'importance avec de nombreux entrepôts.

La ville garde son aspect de ville fortifiée jusqu'au Second empire : les remparts seront démolis et remplacés par de grands boulevards, ce qui permettra à la ville de s'étendre et au trafic de se faire facilement. Seule une petite ceinture gardera le port. Au XIXe, la superficie de la ville est multipliée par 5.

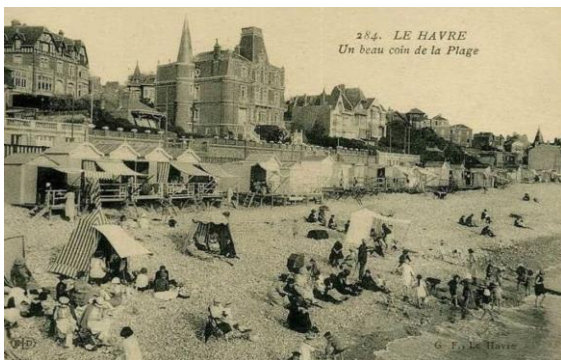
Vue cavalière du Havre

Friedrich Hugo d'Alesi

1888



L'accroissement économique et le développement du chemin de fer sous Napoléon 3 conduisent au développement touristique de la ville qui devient une **station touristique et balnéaire**, le lieu de départ de croisières transatlantiques. Le front de mer s'urbanise avec des villas et des hôtels de luxe. La haute société dont des têtes couronnées et les artistes ont aimé y venir et peindre.



Les Bains Frascati

Le Havre

Années 1840'



William Turner

Coucher de soleil dans le port du Havre

Tate Gallery



Claude Monet

Impression Soleil levant

1872

Musée Marmottan Monet, Paris



Le quai de Southampton se dévoue essentiellement à l'**activité portuaire** jusqu'à la création d'un port moderne. Les départs transatlantiques se développent : la première ligne de paquebots a été ouverte en 1831 : la ville est rythmée par le départ et l'arrivée des grands paquebots.

Quai de Southampton, Le Havre, vers 1860



Affiche Albert Sébille 1938



En 1904, les importations de cacao représentaient 77 % des importations françaises ; c'est le premier port français d'importation de cacao.

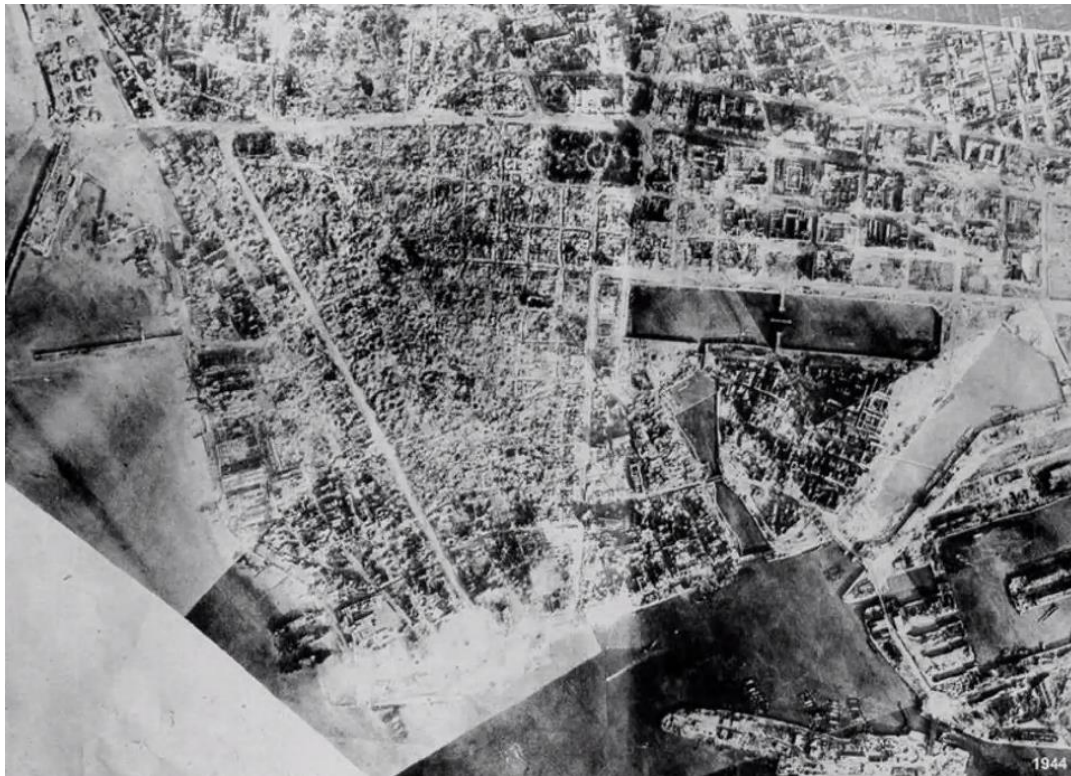
En 1937, l'importation de café vert dépasse les 100 000 tonnes par an, soit 80 % des importations françaises ! Le Havre est le premier port importateur de café avec 60 % du trafic des ports français. C'est aussi une place de commerce importante à l'échelle internationale car il y a une bourse de commerce qui est la plus importante d'Europe, la seule à pouvoir rivaliser avec New-York.

LA GUERRE

Le point d'arrêt au développement de la ville est la Seconde Guerre mondiale. Sa position stratégique, sa vitalité économique font que la ville est devenue une cible importante. Elle a été intensément bombardée : c'est une des villes les plus sinistrées d'Europe. La résistance allemande après le débarquement force les alliés à agir et ce sont des bombardements alliés qui, du **5 au 11 septembre 1944**, vont anéantir totalement la ville. 348 avions britanniques déversent 1 820 tonnes de bombes explosives et quelques 30 000 bombes incendiaires le premier jour ; il y a 1 500 tonnes explosives et plus de 12 000 bombes incendiaires qui sont lâchées les jours suivants. 20 000 habitations sont détruites, 2053 morts sont à déplorer, 80 000 Havrais sont sinistrés soit la moitié de la population. Le centre-ville est rasé, l'on voit la gare de la mer alors que quelques kilomètres les séparent ; les installations portuaires sont détruites à 85 % : il faudra deux décennies pour reconstruire complètement la ville.

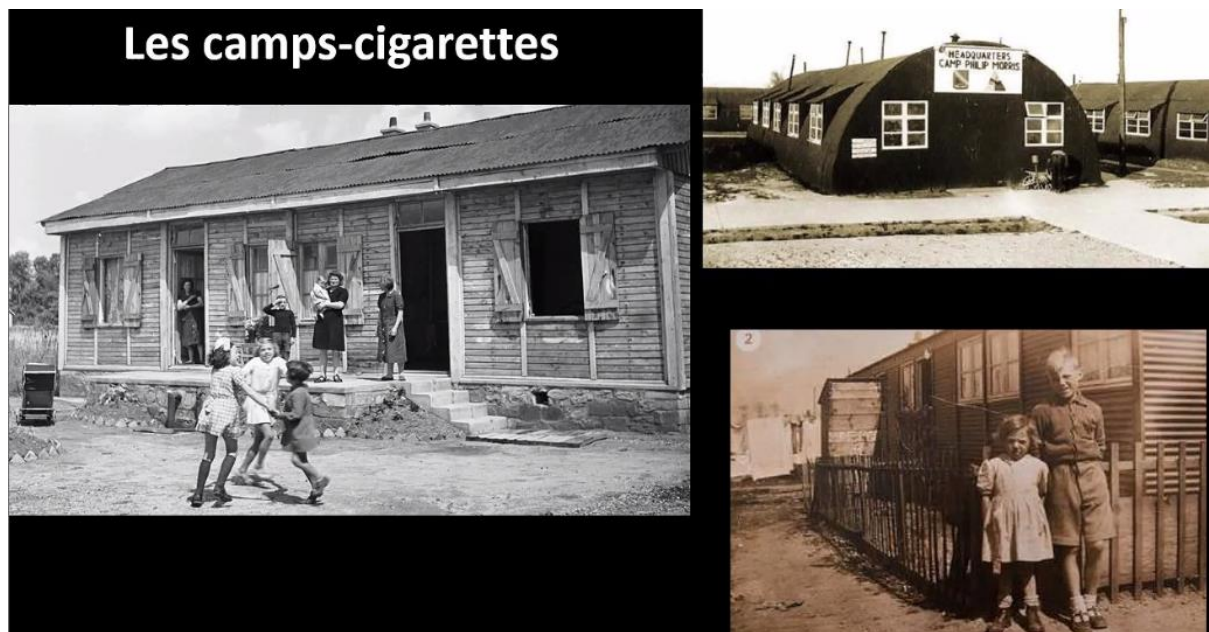


La ville en 1939



La ville après les bombardements de 1944 (IFA/IGN)

Les sinistrés étaient relogés dans des camps appelés *Camps cigarettes* car ils étaient financés par les cigarettiers américains dont Philip Morris.



LA RECONSTRUCTION

Tout est à reconstruire : logements, bâtiments publics, infrastructures...

C'est l'architecte Auguste Perret qui est chargé de reconstruire la ville sur commande du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme.

Perret a dès le début de la guerre pensé à la reconstruction après la guerre ; avec ses équipes, il a réfléchi et monté des projets. Lorsque le projet de reconstruction du Havre a été rendu public, Perret et ses équipes ont puisé dans leurs réflexions et ont remis des

plans en 6 mois. Le Corbusier, qui a candidaté sur plusieurs projets, n'en a remporté aucun.

La reconstruction du Havre est un cas d'école qui conduira au **classement mondial de l'UNESCO** en 2005 : « *Le plan de reconstruction du Havre est un exemple exceptionnel et une étape importante de l'intégration des traditions urbanistiques, une mise en œuvre pionnière des développements modernes qui se sont produits dans l'architecture, la technologie et l'urbanisme. [...] Le Havre est un exemple d'après-guerre exceptionnel 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 modules et l'exploitation novatrice des potentiels du béton* ».

La qualité des matériaux et du travail est telle qu'il n'y a pas eu de restauration importante depuis la reconstruction.

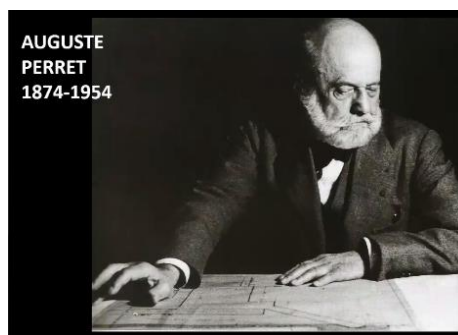
C'est une ville phénix qui porte bien la devise donnée par son créateur François 1^{er} : « *nourrir le bon feu et éteindre le mauvais* ». La reconstruction est certes liée au génie de Perret mais aussi le résultat de l'énergie des humains pour reconstruire.

➤ Auguste Perret

Il est le fils d'un tailleur de pierres. Il a 71 ans quand il se lance dans la reconstruction du Havre. Il est attaché à la connaissance des techniques ; il est ingénieur et architecte issu des Beaux-Arts, il a participé à l'histoire internationale du béton armé et en a fait un matériau noble : « *la pierre que l'Homme peut fabriquer* ».

C'est un homme qui a déjà une belle carrière derrière lui, qui a déjà bâti plusieurs monuments dans Paris : un immeuble rue Franklin, le Théâtre des Champs Elysées, l'église du Raincy, la salle Cortot, le Mobilier national des Gobelins, le musée des Travaux publics (actuel siège du Conseil économique et social)... Le Havre est son premier projet urbanistique complet ; il avait déjà travaillé sur des projets de quartiers.

Il travaille à la reconstruction du Havre jusqu'à sa mort en 1954 et ne verra pas la ville achevée (les derniers immeubles sont construits en 1960).



**Œuvres
d'Auguste Perret
entre 1903 et 1939**

➤ L'atelier de Perret

Perret est très entouré : il a un atelier qui regroupe un très grand nombre d'architectes ; il va appliquer le principe du classicisme structurel qui allie le béton à un vocabulaire classique.

L'atelier n'a pas été créé pour la reconstruction de la ville, il existait déjà. Dès 1943, Perret pense qu'il faut préparer les temps nouveaux, penser à l'avenir en s'appuyant sur les jeunes architectes qu'il a formés en tant que professeur. Dès 1944, il contribue à la rédaction d'un manifeste destiné à donner les orientations de son atelier : appliquer la continuité de la tradition classique française tout en introduisant des innovations techniques, de la modernité.

Perret va essayer de conserver l'esprit de la ville du Havre avant sa destruction. Tout en favorisant le confort, la lumière et la circulation des personnes, Le Havre devient un laboratoire urbain unique en son genre tant par l'étendue exceptionnelle du chantier que par les procédés urbanistiques d'avant-garde (matériaux, préfabrication). Il y a une cohérence constructive inédite.

➤ Un projet avant-gardiste

Il faut reconstruire 40 000 logements dans le centre-ville qui a été entièrement détruit. Un principe : un schéma standardisé en jouant sur les lignes horizontales et verticales, en appliquant un traitement original au béton dont l'aspect varie en fonction de la lumière.

Les principes architecturaux qui régissent l'atelier de Perret trouvent leur influence dans diverses époques : c'est ce que l'on appelle le **classicisme structurel**. Il y a des références dans le rationalisme du Moyen Age et dans le rationalisme gothique et néo-classique du 19^e siècle. Perret veut rester dans un esprit français avec des références de l'histoire de l'architecture française : il ne fait pas table rase des influences anciennes, il s'en inspire. Exemple de références classiques : les colonnes, les corniches, les entablements.

En associant béton et classicisme, Perret crée un nouvel ordre et montre que cela est faisable à l'échelle d'une ville. Au fil des rues, il y a du béton brut, teinté, bouchardé, lavé, poncé, ajouré... La multitude des combinaisons apporte de la diversité, il suffit de poser son regard sur les bâtiments pour constater que tout n'est pas pareil : il y a une **unité architecturale mais pas une uniformisation**.



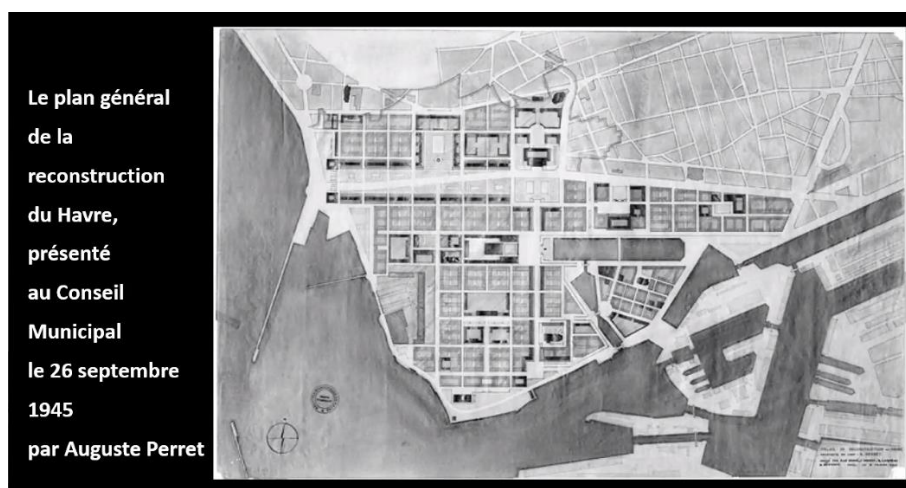
Un fait très avant-gardiste : **Perret a étroitement associé les habitants** au projet de reconstruction. C'est ainsi que le quartier Saint-François (à droite de la photo suivante), détruit, a été reconstruit à l'identique, avec de la brique et non du béton, des toits d'ardoises à double pente et non des toits en terrasse. Il se distingue du reste de la ville

reconstruite par son plan pas vraiment orthogonal. Il a gardé son allure du XVI^e siècle (Cf. le 1^{er} plan).



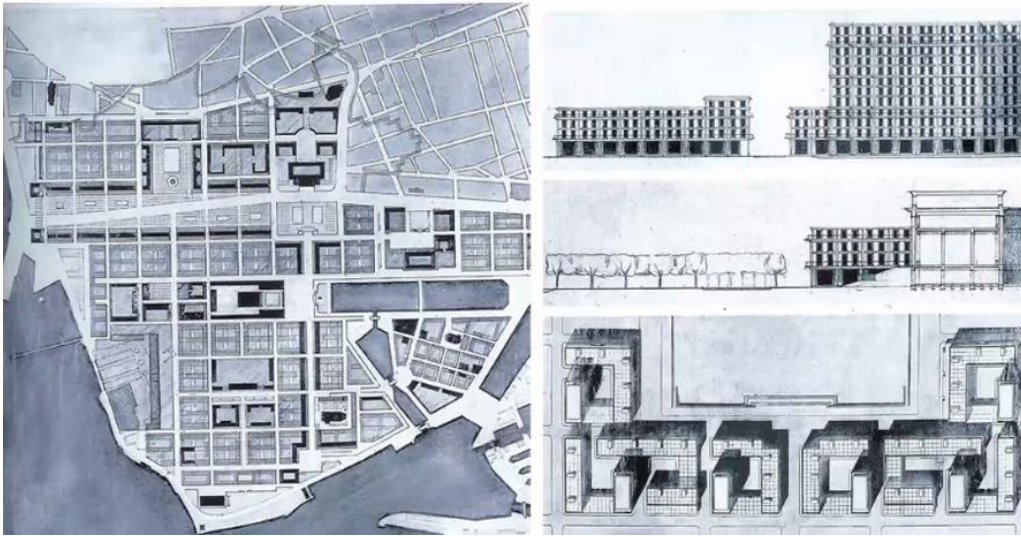
➤ **Reconstruire sur une trame existante**

Il y a 130 hectares à reconstruire, 40 000 habitants à reloger. L'atelier se met au travail dès l'été 1945, un plan est présenté au conseil municipal en septembre. Le projet est conçu dans son ensemble, et non pas quartier par quartier. **Perret conserve l'orientation et le tracé des rues, l'emplacement des quartiers et des grands bâtiments.** Son souhait ? Que les habitants ne soient pas complètement perdus, qu'ils se réorientent facilement. Perret va à contre-courant des autres projets de reconstruction (Caen, Saint-Lô) où l'on rebâtit en pastichant les formules anciennes. Au Havre, pas de reconstruction à l'identique (sauf le quartier Saint-François) mais une architecture innovante.



Le projet définitif est retenu en mars 1946, la reconstruction se termine dans les années 1960. Le plan proposé est calibré sur trois échelles : l'échelle urbaine (130 hectares), l'échelle des îlots d'habitation, l'échelle des logements.

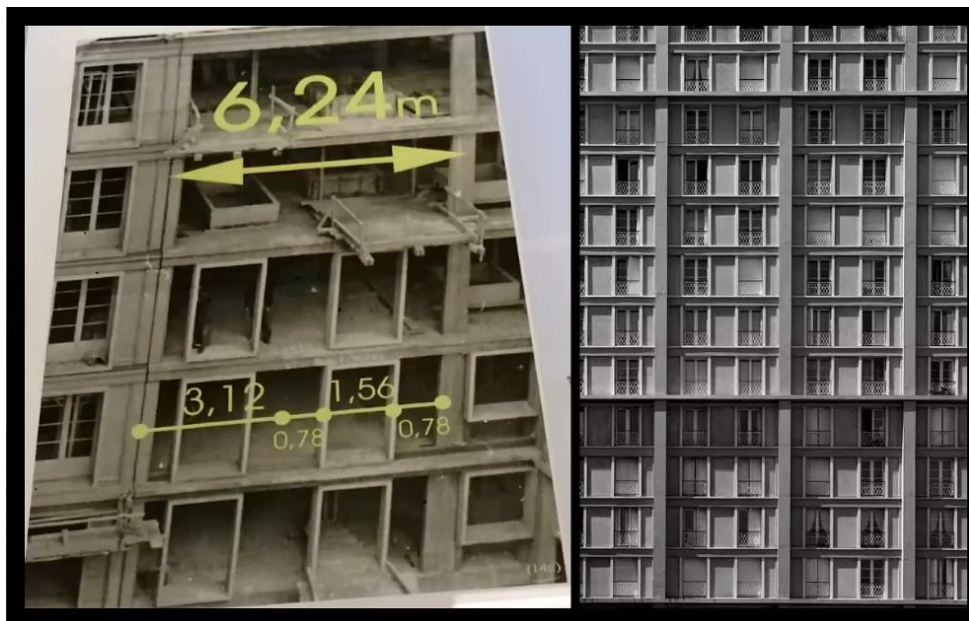
Projet définitif de Perret retenu en mars 1946



➤ Une trame de construction unique

Pour les bâtiments, Perret a conçu une trame régulière. Il a opté pour un module carré de 6,24 mètres de côté. Cette cote détermine toutes les hauteurs, toutes les largeurs. Pourquoi 6,24 mètres ? Parce que c'est la distance maximum de la portée d'une poutre en béton !

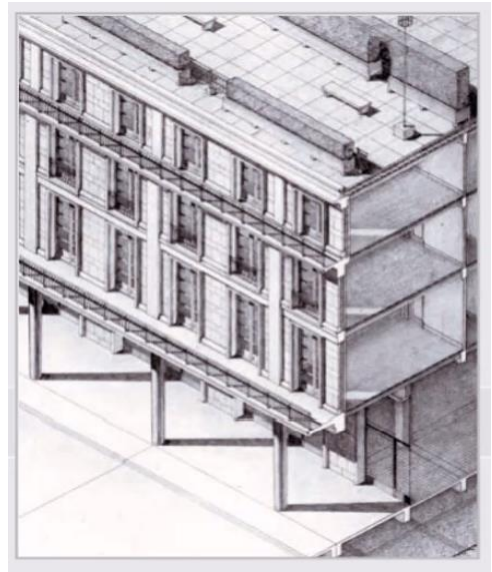
Avec une trame unique, on peut tout interchanger, déplacer ; en multipliant, en démultipliant, on peut tout créer sans ajouter de difficultés majeures. Cette standardisation va générer des économies importantes, ce qui d'autant plus appréciable que les matériaux manquent après-guerre. Perret souhaitait reconstruire la ville sur une dalle de béton avec des voies de circulation dessous mais le manque de matériaux l'en a empêché (il faudra attendre la construction de La Défense pour voir une construction sur dalle).



Le mode de construction ressemble à un jeu de construction de type « **poteau-dalle** » : on monte des poteaux et on pose une dalle et cela autant de fois que l'on veut. Et on remplit l'ossature qui reste apparente.

Les toits sont en terrasse avec des saillies traitées corniches.

Dans certains cas, des rotondes apportent de la douceur à l'architecture rationaliste et contrastent avec la rigueur souhaitée. Là encore, Perret s'inspire de formats classiques.

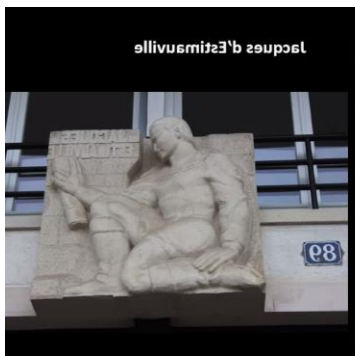
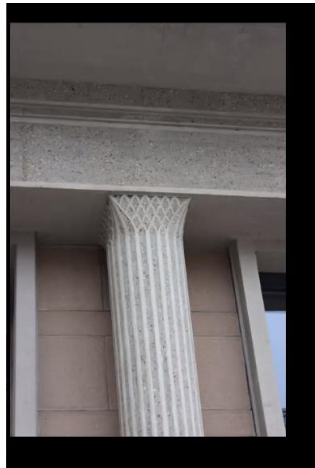


@ OTHA - Ronde, trame

Sur les photos, l'on voit bien l'ossature, le rythme architectural donné tous les 6,24 mètres mais aussi par le jeu de la verticalité des fenêtres, des balcons filants, des toits terrasses, la diversité dans le travail du béton.

Les touches classiques voulues par Perret sont bien visibles à qui sait regarder : il y a des colonnes cannelées, un travail varié du béton (lisse, grumeleux, travaillé en pointe de diamant...), des bas-reliefs au-dessus des portes qui représentent des hommes qui ont compté dans l'histoire du Havre (ce qui va à contre-courant de la tendance du moment dont celle de Le Corbusier).

Toutes ces variations accrochent l'œil et la lumière, évitent la monotonie.



❖ L'échelle urbaine

Les 130 hectares sont divisés en 150 îlots orthogonaux positionnés selon deux trames urbaines qui longent les anciens quais. Certains quartiers périphériques détruits font

partie du programme central (la périphérie a été peu détruite, les petites villas sont restées en place).

En jaune : les trois grands axes qui forment le “**Triangle monumental**” et abritent le centre-ville : l’avenue Foch entre l’Hôtel de ville et la Porte Océane ; l’avenue François 1^{er} (sur le tracé des anciens remparts) qui descend jusqu’à la zone d’activité marchande ; la rue de Paris qui rejoint l’Hôtel de Ville.

En rose : l’Hôtel de Ville à droite ; à gauche, la Porte Océane face à la mer ; la zone d’activité marchande au sud.

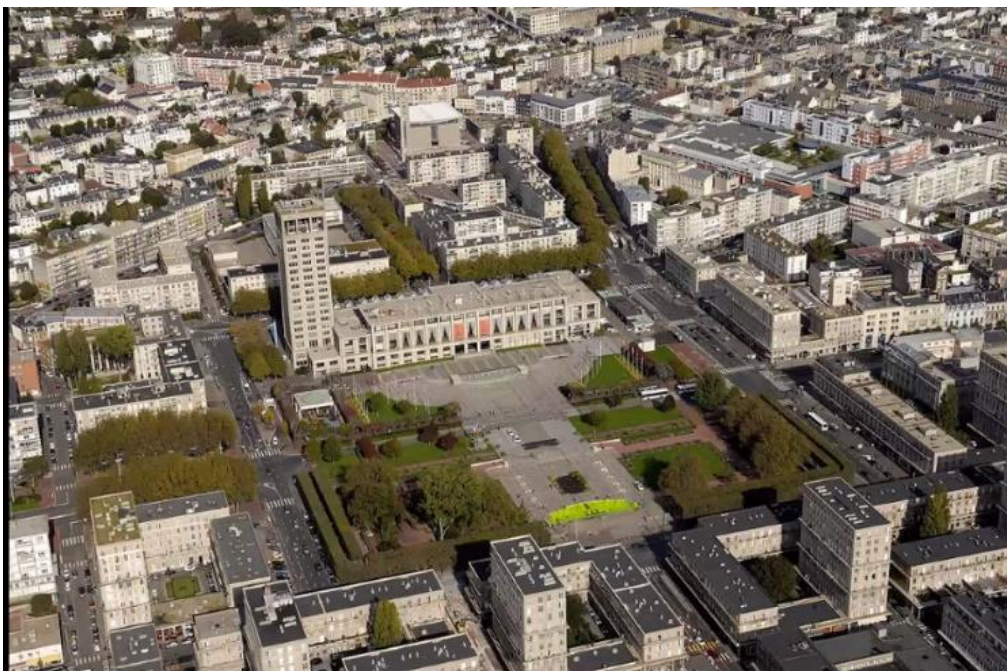
Les anciennes centres névralgiques sont maintenus à leur place.



→ La place de l’Hôtel de Ville et l’Hôtel de Ville

C’est une des plus grandes places d’Europe : elle fait 250 x 280 mètres.

Elle est un des points du Triangle monumental, le départ et/ou l’arrivée de deux grands axes : l’avenue Foch et la rue de Paris. Cette place traduit bien la générosité des espaces urbains souhaités par Perret ; elle est aujourd’hui moins minérale que du temps de Perret. Elle est bordée d’immeubles d’habitation.



L'Hôtel de Ville est quasiment à la même place que celui qui a été bombardé. L'ancien Hôtel, appelé Le Petit Louvre, a été détruit : Perret décide de ne pas le reconstruire à l'identique malgré quelques voix qui se sont élevées pour ; il choisit une architecture qui s'inscrit dans son projet global.



Plan de Perret. L'Hôtel est divisé en deux parties : une tour de 70 mètres de haut (18 étages) pour les bureaux et un bâtiment horizontal qui s'étire sur 92 mètres et abrite les grands salons et un théâtre. La trame de construction de l'Hôtel de Ville est la même que celle de tous les bâtiments de la ville. Tout le monde est à la même enseigne, ce que perçoivent les Havrais. Ce bâtiment est pour Perret un point d'appui pour expliquer son architecture.



Le langage architectural de Perret apparaît clairement : une composante classique (un bâtiment horizontal, une colonnade et des chapiteaux) avec une tour moderne qui ressemble à un beffroi comme on en trouve dans le nord de la France ; l'architecte a repris ce qu'il a fait au Palais d'Iéna à Paris (le Conseil économique et social).





En face de l'Hôtel de Ville, de l'autre côté de la place, il y a un front d'immeubles de 5 ou 6 étages qui borde la place. Bâtiment public, place, habitations cohabitent.



Perret meurt avant l'achèvement du bâtiment et c'est Jacques Tournant, un ancien élève, qui prend sa suite en s'installant au Havre en 1947 ; il y restera toute sa vie. Il a beaucoup parlé avec les Havrais tout au long du projet, respectant le souhait de Perret d'associer les habitants à la reconstruction.

→ L'avenue Foch

Elle va de l'Hôtel de Ville à la mer, à l'emplacement des remparts de François 1er. L'artère est large de 80 mètres, elle est longue de 700 mètres ; elle est bordée d'immeubles. Elle a été conçue sur le modèle des Champs-Élysées (Perret souhaitait d'ailleurs en faire les Champs du Havre) avec un espace pour les voitures au centre et de larges contre-allées pour les piétons.



Le square Saint-Roch

Un square borde l'avenue Foch entre la plage et centre-ville. Il existait avant le bombardement : au XVI^e siècle, c'était un lazaret (établissement maritime de mise en quarantaine des passagers, équipages et marchandises en provenance de ports où sévissait la peste), il était alors à l'extérieur des remparts ; puis ce fut un cimetière. Les remparts sont tombés et l'espace s'est intégré dans la ville.

Au XIX^e siècle, c'était un jardin à l'anglaise avec des bassins, des grottes.

En 1944, le jardin a servi de cimetière provisoire avant d'être réhabilité par Perret en tant que jardin public ; une clôture de béton inspirée de l'architecture de l'Afrique du Nord borde le jardin.



→ La Porte Océane

L'avenue Foch se termine par la Porte Océane dont l'ensemble des bâtiments bloque l'accès visuel de la ville. Cette porte s'impose à tout marin qui arrive au Havre.

L'ensemble est composé d'immeubles de 6 niveaux avec deux tours de 13 étages ; il symbolise l'entrée dans la ville en venant de la mer. Perret a composé cette porte en s'inspirant d'un projet qu'il avait fait pour la Porte Maillot à Paris en 1931 (projet non retenu). Les verticales et les horizontales de cette porte est le pendant de l'Hôtel de Ville.



Avenue
Foch
et
Porte
Océane



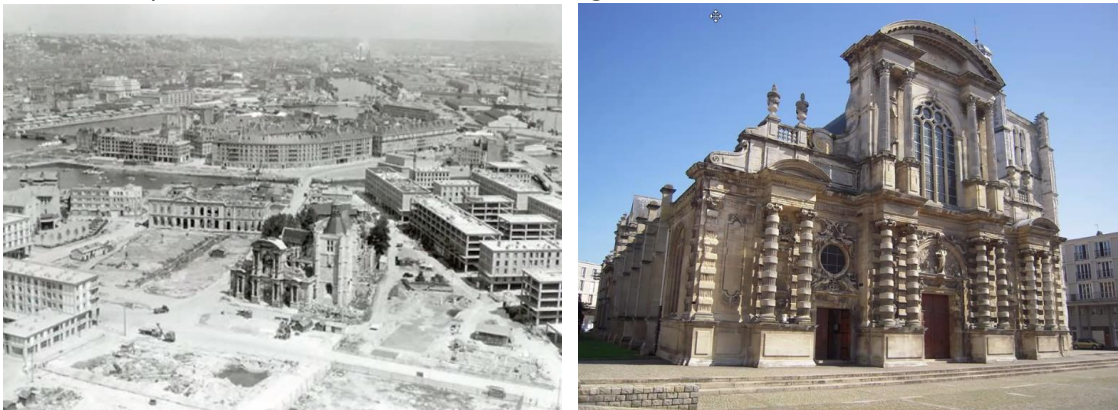
→ La rue de Paris

Elle va de l'Hôtel de Ville au front de mer. Les habitants ont demandé qu'elle soit conservée.

Elle a été reconstruite sur le modèle de la rue de Rivoli à Paris avec une galerie ouverte sur des commerces. Il y a des arcades d'architecture moderniste et des balcons courant au premier étage. Les immeubles ont la même hauteur.

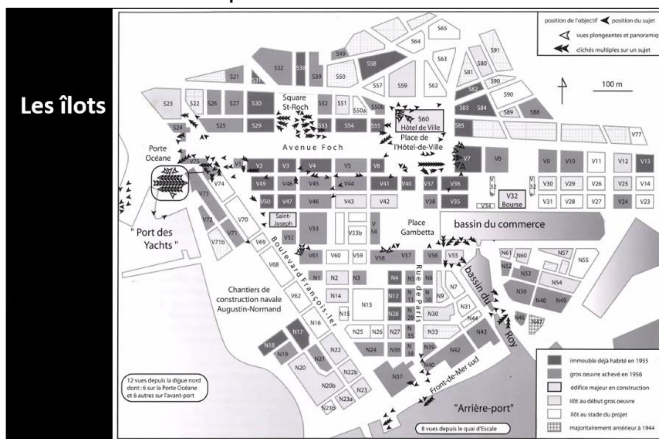


La reconstruction de cette rue a dû prendre en compte **l'église Notre-Dame** mal traitée par les bombardements mais toujours debout. Elle a été construite aux 16 et 17^e siècles. Son architecture baroque est telle une anomalie dans cette reconstruction moderne mais elle y trouve sa place ; elle a été élevée au rang de cathédrale en 1974.



❖ L'échelle des îlots

La ville est composée d'îlots. . .



Perret a choisi de ne pas trop densifier la ville : avant la guerre, il y avait une densité de 2 600 habitants à l'hectare, avec Perret, il y en aura 800. Il prône l'espace pour vivre, tant dehors que dans les logements. Il y a des barres et des tours pour créer un rythme, aérer

et laisser entrer le soleil et la lumière. Cette organisation représente la ville reconstruite et donne l'image d'une ville aérée, lumineuse, harmonieuse.



@ Patrice Lebris, OTAH

Les immeubles qui composent les îlots sont des **ISAI, immeuble sans affectation individuelle**, ils ont été commandés par l'Etat en 1945 et vont servir de modèle pour la reconstruction de toute la ville. Les logements sont achetés par les propriétaires qui ont perdu leur logement dans les bombardements ; l'achat se fait avec les dommages de guerre qui leurs sont donnés. Les surfaces sont adaptées aux besoins des familles.

Ce sont les premiers exemples de copropriété au Havre.

Les personnes qui n'ont pas perdu leur logement dans le bombardement sont poussées vers l'extérieur de la ville.

Les îlots ont une cour centrale qui laisse passer la lumière et l'air, ce qui contraste avec les petites cours des immeubles du XIXe siècle.

Immeubles
Sans
Affectation
Individuelle
(I.S.A.I.)



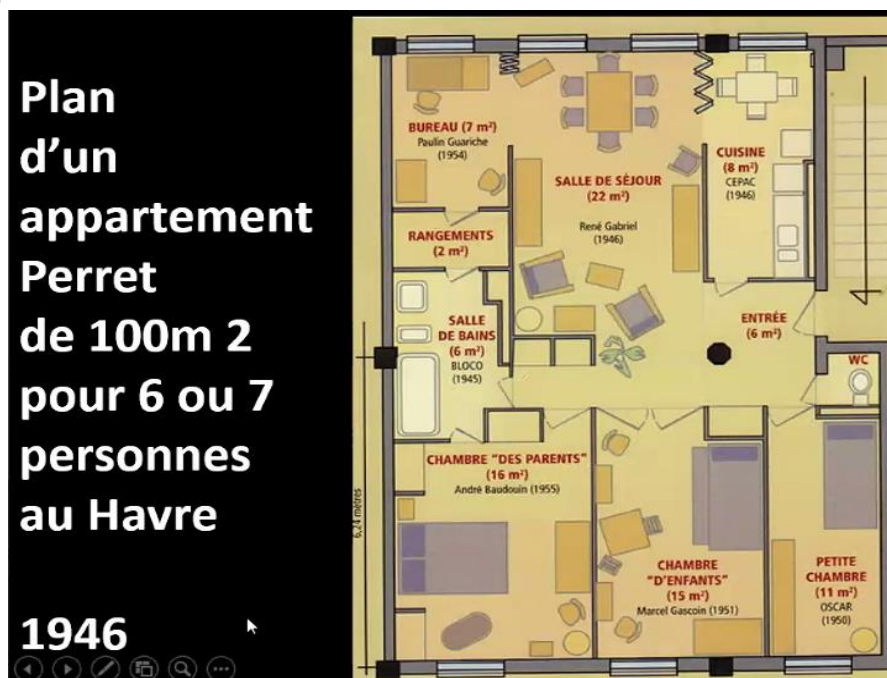
Ilot des ISAI
en chantier

❖ L'échelle des logements

Perret et ses équipes travaillent dans une optique d'adaptation à la vie moderne, à une société qui aspire à du confort. Beaucoup de logements sont traversants, certains avec trois orientations mais tous sont lumineux, confortables, fonctionnels. La partie nuit est séparée de la partie jour, ce qui est très novateur.

Les surfaces vont de 30 à 120 m² ; tous les logements s'insèrent dans la trame de 6,24 mètres de côté. Un grand soin a été apporté à l'organisation et à la finition des intérieurs d'immeubles.

- Un appartement témoin est toujours visitable, les photos suivantes en sont issues.



Les parois des logements sont doublées pour isoler thermiquement et phoniquement les appartements. Il y a quelques fenêtres à double-vitrage. Le chauffage est à air pulsé dans les gaines dans faux-plafonds, il n'y a pas de radiateurs, ce qui permet de récupérer de l'espace. Les fenêtres verticales, à la française (à contre-courant de Le Corbusier) laissent entrer généreusement la lumière.



Du mobilier dessiné aux mesures des logements est proposé aux occupants, l'achète qui veut. Ce mobilier est fabriqué par les entreprises havraises qui savent travailler pour les petits espaces des paquebots.

L'armoire de Marcel Gascoin est dessinée sur le modèle des armoires de bateaux : penderie, tiroirs layette, petites étagères à l'intérieur de la porte : elle offre une grande capacité de rangement.



Beaucoup d'Havrais n'avaient pas ce confort avant la guerre, tous l'ont apprécié.

La **cuisine** aménagée en partie intégrée avec son meuble-évier CEPAC et son coin repas ; l'eau courante ; un vide-ordures ; un système d'étendage intégré dans la cuisine ; une petite niche à côté de la gazinière pour faire sécher les torchons ; des plafonniers ; des plinthes incurvées assorties au sol permettent de passer la serpillière sans salir le bas des murs ; une salle de bain équipée et carrelée : tout est pensé pour améliorer la vie de la femme et le confort de la famille.

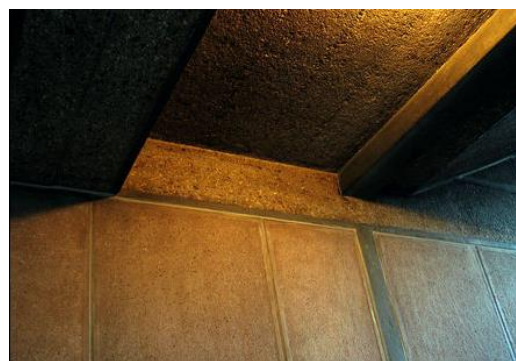
Le **coin repas** est séparé du salon par une cloison coulissante en accordéon qui permet d'agrandir l'espace ou de le resserrer ; c'est le principe de la cuisine à l'américaine.



La **salle de bain** carrelée, très équipée (douche, baignoire, bidet, tablette, porte-savon...) n'a pas de fenêtre mais a deux ouvertures : on y passe pour aller vers une chambre et un dressing (Cf. 1er plan ci-dessus). En 1940, 5% des Français avaient les toilettes à l'intérieur.



Un soin particulier est également apporté aux **cages d'escaliers** : textures du béton (bouchardé, lissé, décoffré), placage de bois (hêtre, chêne et contreplaqué), ferronnerie. Les portes d'entrée sont en chêne massif avec un coloris chaud ; une serrurerie d'art les habille ; les lettrages qui ornent les paliers sont en laiton. Dans le hall, l'ossature des poutres, coffrages et plafonds est traité comme élément de décor.





RECONSTRUCTION D'INFRASTRUCTURES

Deux exemples.

➤ Le collège Raoul Dufy

La cour carrée abrite des vents. Le bâtiment a été construit après le décès de Perret entre 1950-1956 par un membre de chez Perret. Trois côtés accueillent les préaux, le quatrième accueille les salles de classe.

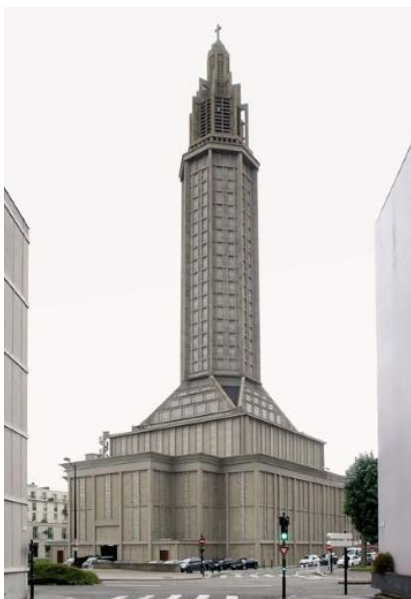


Une percée zénithale laisse passer la lumière dans les préaux et dans les classes quand des claustras laissent passer la lumière dans des intérieurs → L'esprit de Perret est présent et maintenu.



➤ L'église Saint-Joseph

Cette église marque la fin de la reconstruction de la ville ; elle est le symbole de la renaissance du Havre. Elle a été construite entre 1951 et 1957. Elle est dédiée à la mémoire des victimes des bombardements. Elle a été reconnue comme un chef-d'œuvre d'architecture moderne ; elle a été consacrée en 1964 et déclarée monument historique la même année, soit un an après sa construction.



Perret s'est inspiré d'un plan qu'il avait dessiné pour le concours de la basilique Sainte-Jeanne-d'Arc à Paris dans le 18^e arrondissement (pour concurrencer le Sacré-Cœur); il a adapté son dessin à l'architecture du Havre.

Il a proposé le plan au curé de la paroisse du quartier Perrey dont l'église a été détruite (quartier de carrières le long du littoral où les pierriers étaient chahutés par la mer au XVI^e). Ce quartier abritait des chantiers navals, des pêcheurs, des artisans.

A. et G. Perret
1926

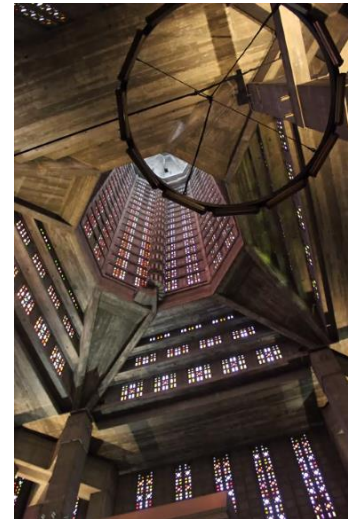
Concours pour la
basilique Sainte-Jeanne-
d'Arc, rue de la Chapelle,
Paris 18^e

Élévation
Pierre noire rehaussée
de blanc sur calque
monté sur papier
cartonné



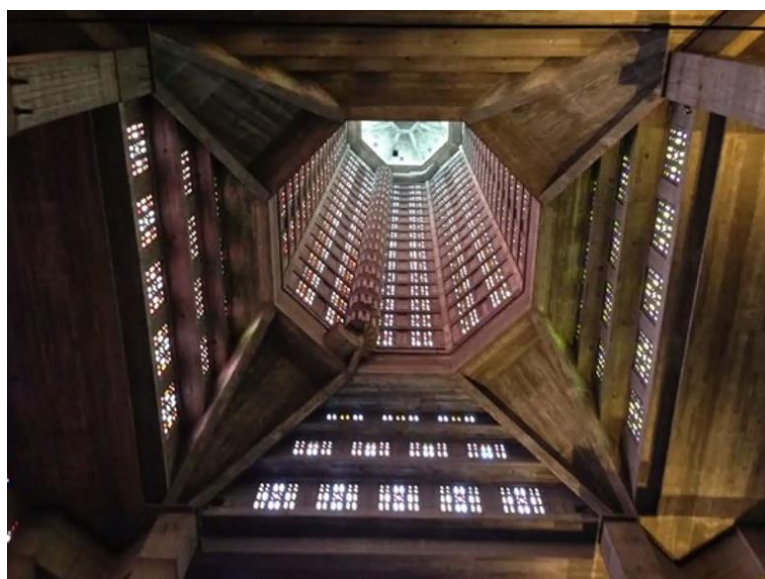
C'est un **plan centré** (et non en croix) avec une base robuste sur laquelle repose la tour lanterne de 107 mètres. A l'intérieur, l'on voit les poteaux sur lesquels s'appuie la tour lanterne, véritable colonne de lumière. C'est un plan carré de 40,60 mètres.

La **tour** très lumineuse appelle à la spiritualité, conduit vers la lumière, vers le spirituel.

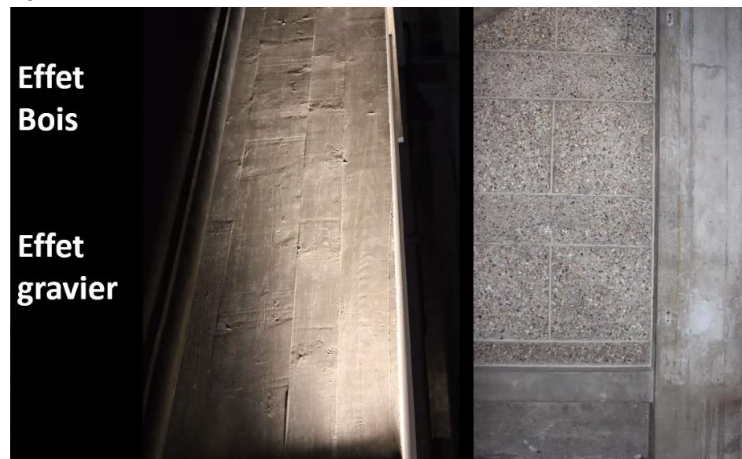


Les pylônes sont composés de quatre piliers carrés reliés par des croix de Saint-André et qui sont ancrés au sol à 12 mètres. Des colonnes cannelées de 60 cm de diamètre et de 15 mètres de haut sont associées aux piliers et portent les planchers.

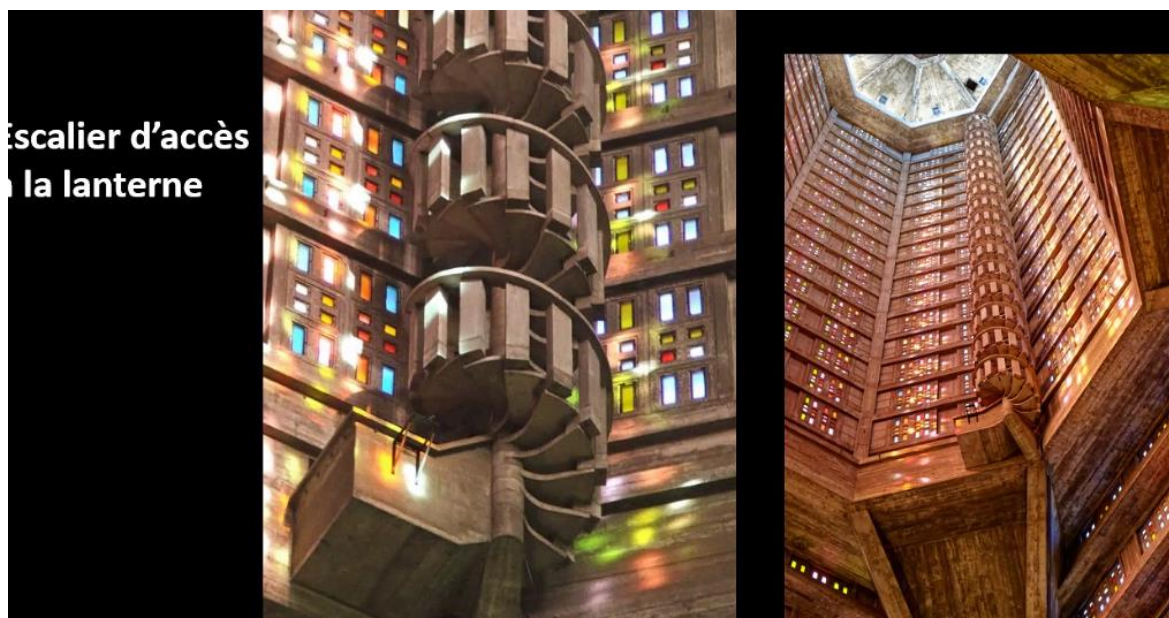
Il y a une verticalité toute gothique, des claustras pour faire entrer la lumière qui éclaire le béton ; le béton a été travaillé différemment selon les endroits (comme en ville) : le rendu de la lumière n'est pas le même selon la façon dont il a été traité.



A gauche, un béton brut de décoffrage qui lui donne un aspect de bois ; à droite, le gravier est apparent.



L'**escalier** d'accès à la lanterne est étroit et difficile d'accès (il faut des harnais de sécurité !). Mais il symbolise l'appel à la spiritualité, la vie sans fin.



Les **vitraux** (378 m²) sont de Marguerite Huré qui travaillait avec Perret ; elle a participé au renouvellement de l'art sacré dans les années 1930. Il y a 12 768 verres colorés dès 1919.

Le verre utilisé est un verre antique soufflé à la bouche avec des épaisseurs différentes, ce qui laisse passer la lumière de façon très nuancée. Ils sont à double paroi : à l'extérieur, le verre est blanc ; à l'intérieur, le verre est coloré. L'aspect est donc très différent selon que l'on regarde les vitraux dehors ou dedans.

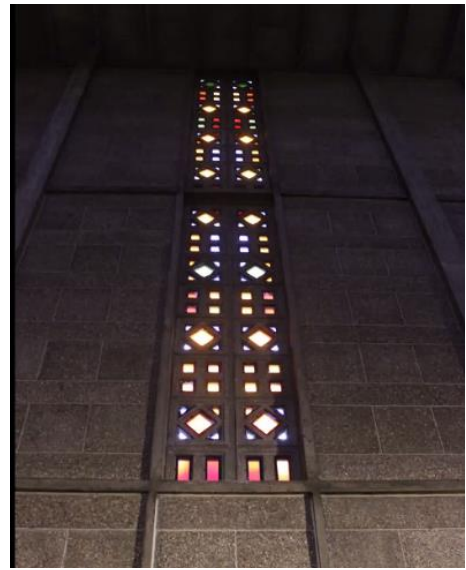
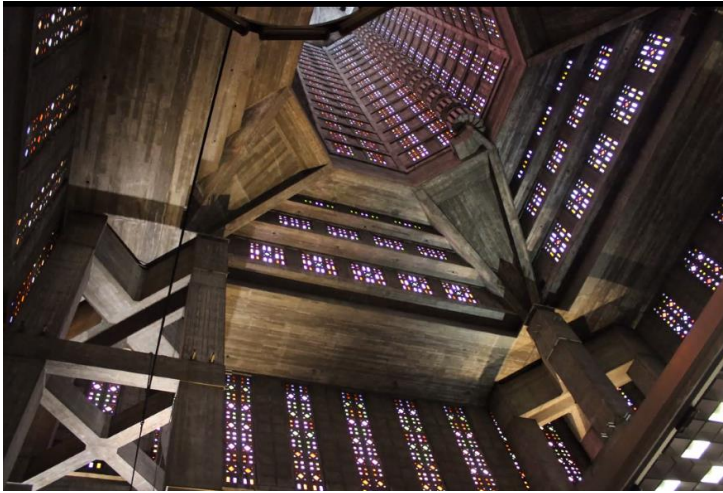
Les couleurs sont réparties selon les quatre points cardinaux :

- au nord, les couleurs froides (symbolique de l'immatériel et de profond : le bleu du ciel et de Marie) ;
- au sud, les couleurs chaudes oranger et jaune d'or qui symbolisent la puissance de l'esprit, de la splendeur, de la gloire de Dieu ;
- à l'est il y a des variantes de rose et de lilas qui symbolisent la nativité ;
- à l'ouest, un rose profond et généreux accompagné de rouge symbolise le sang des martyres.

Il y a des formes différentes :

- le triangle, symbole de l'ascension spirituelle ;

- le carré symbolise la Terre, la stabilité ;
- le rectangle vertical symbolise l'aspiration de l'Homme au spirituel.



L'autel n'a pas été conçu par Perret déjà décédé. Les fidèles sont répartis autour de l'autel central ce qui change les habitudes liturgiques. Cette construction s'est faite avant Vatican 2 qui souhaitait que les prêtres et les fidèles soient plus proches les uns des autres. Ce schéma permet de bien entendre la parole de Dieu de partout. Il y a un arrondi autour de l'autel alors que tout est carré. Les sièges en cuir sont comme au cinéma : il se replient.

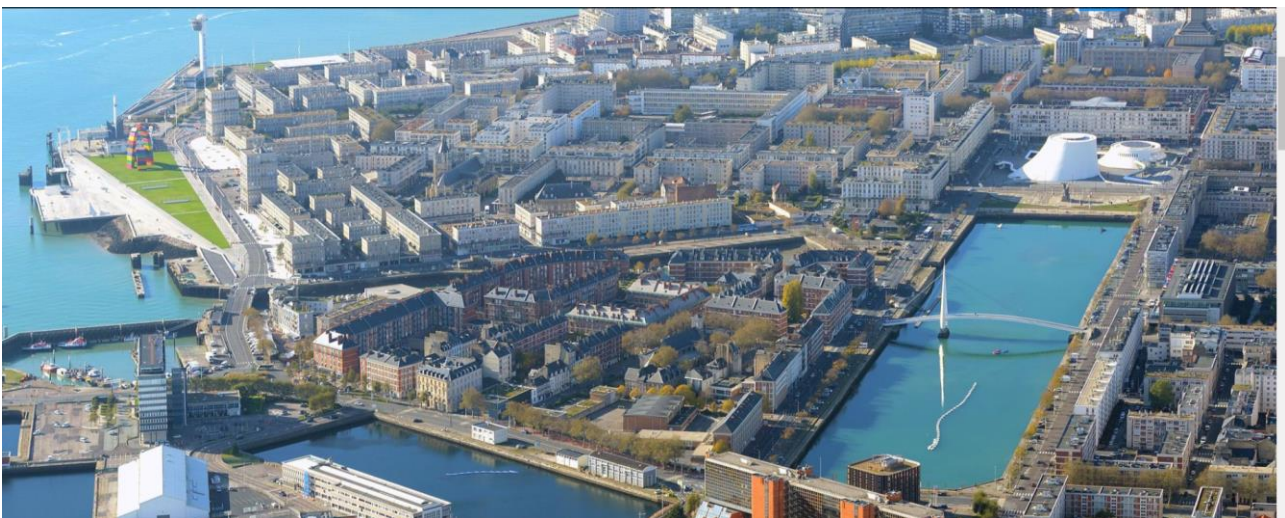


Pêle-mêle de photos du Havre aujourd'hui

Le Havre a été un laboratoire. Le classement par l'UNESCO complique les changements, les ajouts. Mais la ville continue d'évoluer. L'espace culturel de Niemeyer, *Le Volcan*, est en rupture avec l'architecture orthogonale de Perret. Le bâtiment est tel un sein maternel (le rond, symbole cher à Niemeyer), une voile.



@ des photos suivantes : <https://www.lehavre.fr/ma-ville>



On voit bien la particularité du quartier Saint-Joseph reconstruit à l'identique à la demande de ses habitants : briques, toits à double pente...





La porte Océane - @ www.lehavreseine-patrimoine.fr