Le Havre (France)

No 1181

1. IDENTIFICATION

État partie : France

Bien proposé : Le Havre, la ville reconstruite par Auguste Perret

Lieu : Haute-Normandie, département de la Seine Maritime

Date de réception : 22 janvier 2004

Catégorie de bien :

En termes de catégories de biens culturels, telles qu'elles sont définies à l'article premier de la Convention du Patrimoine mondial de 1972, il s'agit d'un *ensemble*. Aux termes des *Orientations devant guider la mise en œuvre de la Convention sur le patrimoine mondial*, il s'agit d'un secteur d'une ville vivante.

Brève description :

La ville du Havre, au bord de la Manche, en Normandie, a été lourdement bombardée pendant la Seconde Guerre mondiale. La zone détruite a été reconstruite entre 1945 et 1964 sur le plan d'une équipe dirigée par Auguste Perret. Parmi de nombreuses villes reconstruites, le Havre est exceptionnelle pour son unité et son intégrité, associant un reflet du schéma antérieur de la ville et ses structures historiques encore existantes aux idées nouvelles en matière d'urbanisme et de technologie de construction.

2. LE BIEN

Description

La ville du Havre se trouve en Normandie, dans le nord de la France, au bord de la Manche et à l'embouchure de la Seine. La ville fut dévastée lors de la bataille de Normandie pendant la Seconde Guerre mondiale, et reconstruite de 1945 à 1964 dans un style moderniste, suivant le projet d'une équipe conduite par Auguste Perret. La zone proposée pour inscription comprend une zone urbaine de 133 ha, qui forme le centre administratif, commerçant et culturel du Havre. Il inclut l'*avenue Foch*, le *square Saint-Roch*, la *place de l'Hôtel de Ville* et les quartiers du *Perrey*, de la *Porte Océane* ainsi que les quartiers du bord de mer. Ce projet correspond à l'idéal de l'architecte, la création d'un ensemble homogène dont tous les détails seraient construits sur le même schéma, créant ainsi une sorte de *Gesamtkunstwerk* à l'échelle urbaine. Perret s'est réservé comme projets personnels certains des édifices publics les plus importants. On a conservé quelques bâtiments épargnés par les bombardements dans le nouveau tissu urbain. Bien que le quartier Saint-François ait été détruit, plusieurs bâtiments historiques demeuraient et furent classés en 1946. De ce fait, le plan de ce quartier repose principalement sur l'ancien tracé des rues.

Le nouveau plan urbain suit deux axes : l'axe public principal est constitué par la large *avenue Foch*, qui traverse d'ouest en est la partie nord de la ville, sur l'alignement de l'ancien *boulevard de Strasbourg*. Il commence à la *Porte Océane* sur le front de mer et se poursuit jusqu'au *square Saint-Roch* et à la *place de l'Hôtel de Ville*, donnant l'orientation générale de la trame du plan. À la *Porte Océane*, le *boulevard François Ier*, qui forme le second axe, vient croiser à 45° l'avenue. Du côté bord de mer du boulevard se trouve le *quartier du Perrey*. Dans le triangle formé par les deux axes s'inscrivent les diverses fonctions de commerce et autres, comme la *place des Halles Centrales*, le *bassin du Commerce*, le vieux marché et l'ancienne *cathédrale Notre-Dame* (XVIe au XVIIe siècle). Le *quartier Saint-François*, dans l'angle sud-est de la zone reconstruite, a conservé la trame des rues, datant du XVIe siècle, et certains bâtiments historiques.

La conception des bâtiments et des espaces ouverts repose sur une trame dimensionnelle à module carré de 6,24 m de côté, pour faciliter la production, mais aussi pour introduire une « harmonie musicale » dans la ville. La densité moyenne est passée de 2000 habitants par hectare avant-guerre à 800 ensuite. La ville a été pensée dans un esprit « néo-classique », avec des bâtiments fermés et des rues qui restent de vraies rues. Le projet de Perret puise son essence dans le design structurel, basé sur une utilisation avant-gardiste d'éléments en béton armé, un système du type « *poteau dalle* ». L'idée de la structure est de la rendre modulaire et complètement transparente, de façon à ne cacher aucun élément structurel. Cela donne le ton dominant de l'architecture, et lui confère une certaine uniformité. Toutefois, les éléments sont utilisés avec habilité pour éviter la monotonie.

La Porte Océane est l'entrée monumentale de l'avenue Foch et la voie d'accès à la ville depuis la mer, reprenant l'idée de l'ancienne porte détruite pendant la guerre. Cet édifice est aussi devenu un « laboratoire » expérimental pour le développement du système et des méthodes structurels de construction du projet. Le *square Saint-Roch* s'élève en lieu et place d'un ancien parc public et d'un cimetière, dont il a hérité certaines des orientations. L'*Hôtel de Ville* est la structure la plus monumentale de l'ensemble ; long de 143 m, il comporte en son milieu une tour haute de 18 étages et de 70 m.

Histoire

De par sa situation, à l'embouchure de la Seine, le site du Havre a toujours été un site stratégique d'accès à l'intérieur des terres, à Rouen et à Paris. Du fait de l'estuaire et des terres marécageuses, il n'a été décidé d'établir un port maritime pour Rouen qu'au début du XVIe siècle (1517). À la suite de la découverte de l'Amérique, le port a gagné en importance et, en 1541, le roi François Ier a commandé son agrandissement à l'architecte siennois J. Bellarmato. Cette zone était le

quartier Saint-François, conçu sur la base de la grille orthogonale de la Renaissance. Au XVIIe siècle, le Havre (synonyme de « port ») continua de renforcer ses liens commerciaux avec l'Amérique et l'Afrique. Le ministre Colbert autorisa la construction d'un arsenal, transférant les chantiers navals au quartier du Perrey. C'est de là que partit Lafayette pour aller combattre en Amérique en 1779.

À la fin du XVIIIe siècle, le Havre était l'un des quatre plus grands ports de France et, en 1786, un nouveau plan fut commandé (à l'ingénieur François-Laurent Lamandé) ; cependant, la Révolution retarda son achèvement jusqu'en 1830. En 1847, un chemin de fer fut construit entre Paris, Rouen et Le Havre, renforçant encore le rôle de la ville. En 1852, les anciennes fortifications furent détruites et la superficie de la ville multipliée par neuf. La population atteignit 60 000 habitants. De grandes compagnies transatlantiques y furent établies, encourageant le développement industriel. Au début de la Première Guerre mondiale, la population de la zone métropolitaine s'élevait à 190 000 habitants.

Au début de la Seconde Guerre mondiale, l'armée britannique utilisait le port du Havre pour ravitailler ses troupes. Les Allemands bombardèrent la ville en mai 1940, et les Britanniques la quittèrent. Après le traité de paix, elle fut occupée par les Allemands, qui préparèrent une attaque contre la Grande-Bretagne. Les Britanniques bombardèrent donc à leur tour le port, détruisant les chantiers navals. Jusqu'en septembre 1944, la ville fut la proie d'incessantes attaques aériennes de la part des Alliés, tant et si bien que le centre ville fut entièrement détruit.

L'idée de reconstruire Le Havre se fit jour dès les destructions de la guerre. Durant l'été 1944, Auguste Perret (1874-1954), alors âgé de 70 ans, prit la tête d'un groupe d'architectes pour mener à bien un projet de reconstruction de la ville. Perret avait étudié à l'école des Beaux-Arts, bien qu'il n'en ait jamais été diplômé, ce qui lui aurait interdit de devenir maître d'œuvre au sein de l'entreprise familiale. Il était formé à l'esprit du classicisme, tout en ayant hérité des progrès techniques du XIXe siècle. Il avait une solide expérience dans le développement des techniques propres au béton armé. Certaines de ses premières réalisations architecturales, comme les appartements de la rue Franklin à Paris (1903) ou Notre-Dame du Raincy (1923) ont depuis été reconnues comme des chefs d'œuvre des débuts du modernisme.

Tenant compte de l'état du sol et de la hauteur de la nappe phréatique, il a été proposé de construire toute la ville sur une plate-forme de béton armé à 3,50 m du sol. À l'époque, il s'agissait d'une initiative révolutionnaire, qui aurait facilité la construction des infrastructures. Du fait des restrictions sur le ciment et le fer en cette période d'après-guerre, elle ne fut pas autorisée. Le plan directeur général fut cependant suivi. Le projet reposait sur un module de base de 6,24 m sur 6,24 m. Les îlots étaient prévus sur une maille de 100 m, quoique certains furent réunis en parcelles plus grandes. La construction dura jusqu'en 1964 ; cette année-là, l'église Saint-Joseph fut consacrée.

Politique de gestion

Dispositions légales :

La plupart des biens dans la zone reconstruite sont soit des propriétés publiques soit des « copropriétés » (un concept révolutionnaire à l'époque, dans le cadre duquel une personne possède quelques tantièmes d'une structure donnée). Il n'y a que peu de propriétés privées, essentiellement à la périphérie de la zone.

La première protection était essentiellement associée à la loi sur les monuments historiques de 1913, qui assignait un périmètre de 500 m autour de chaque monument protégé. L'église Saint-Joseph fut le premier bâtiment moderne protégé, en 1965.

La zone proposée pour inscription coïncide exactement avec la zone définie en 1995 comme zone protégée sur la base de la loi de 1983 sur la ZPPAUP (*Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager*). *La Loi Solidarité et Renouvellement Urbain* (SRU) de 2000 a engendré le *Règlement de Plan Local d'Urbanisme* (PLU), qui couvre toute la commune du Havre. Elle réglemente les densités, l'occupation des sols, les types de bâtiment, etc. L'Architecte des Bâtiments de France désigné doit vérifier que les demandes de permis de construire sont conformes aux prescriptions de la ZPPAUP. De plus, la Loi Littoral de 1986 régule la préservation du bord de mer, la Loi Paysage de 1993 est importante pour la promotion et la protection du paysage urbain, et la Loi sur l'Air de 1996 concerne la qualité de vie.

Structure de la gestion :

La responsabilité première de la gestion du bien proposé pour inscription incombe à la municipalité du Havre.

La ville du Havre se divise en deux zones administratives distinctes : le port et la zone urbaine. Ces deux zones sont gérées indépendamment l'une de l'autre. Les zones du port impliquées dans les activités urbaines sont confiées en concession à la ville.

En ce qui concerne la zone reconstruite, la municipalité du Havre a instauré en 1994 deux comités, formés des représentants des autorités et institutions respectives. L'un est le comité technique, qui compte 10 membres, et l'autre le comité de Pilotage, qui en compte 19, dont des représentants de la branche française de DOCOMOMO. Il y a également un comité spécial composé de 17 membres, responsable de la gestion et du suivi du site.

La protection et la conservation de la zone proposée pour inscription sont réglementées par le plan de la ZPPAUP. En outre, il existe un plan de développement touristique, créé en 1998.

Ressources :

Les financements sont liés à la ZPPAUP, mais aussi à d'autres fonds publics, ainsi qu'à la municipalité du Havre.

Justification émanant de l'État partie (résumé)

Le bien a été proposé pour inscription sur la base des critères i, ii et iv :

Critère i : L'œuvre d'Auguste Perret et de ses élèves dans la reconstruction du Havre représente l'une des plus remarquables réussites dans l'architecture du béton armé. Auteur de l'immeuble de la rue Franklin à Paris (1903), de l'église du Raincy (1923), de la salle Corot (1929), du Mobilier National (1936) et du musée des Travaux Publics (1939), Auguste Perret est considéré par les historiens de l'architecture comme l'héritier de la tradition rationaliste française. Il a inventé un nouvel ordre classique… [Le projet du Havre rassemblait différentes influences issues de la tradition et du modernisme.] L'intégration de ces architectures, représentant des pôles opposés de la modernité internationale, offre une bonne image de la richesse sémantique de l'architecture du Havre.

Critère ii : Le type particulier de tissu urbain du Havre instaure un équilibre subtil entre les exigences de l'urbanisme moderne du CIAM et la culture urbaine traditionnelle. Même si Le Havre a sa propre typologie, la reconstruction témoigne de la mise en pratique des connaissances théoriques en architecture et en urbanisme accumulées en Europe dans l'entre-deux guerres. Cette opération matérialise à un point imprévu les idéaux de la modernité. …

Critère iv : Le Havre est un ensemble typique de la période qui a suivi la Seconde Guerre mondiale. Aucun des ouvrages traitant de l'architecture et de la planification urbaine du XXe siècle n'ignorent cette réalisation, qui a cristallisé tous les espoirs de l'après-guerre. … La conception des bâtiments, l'urbanisme, la construction à l'aide de nouvelles méthodes de préfabrication, ainsi que la parfaite maîtrise des espaces publics, sont autant d'éléments qui ont contribué à faire du Havre un véritable laboratoire urbain. …

3. ÉVALUATION DE L'ICOMOS

Actions de l'ICOMOS

Une mission d'expertise de l'ICOMOS s'est rendue au Havre en août 2004.

L'ICOMOS a également consulté son Comité scientifique international sur les villes et villages historiques.

Conservation

Historique de la conservation :

Après la fin des travaux en 1964, la population eut du mal à accepter la zone reconstruite, à laquelle trop de souffrance restait associée. Il fallut attendre le milieu des années 1980 pour observer le début d'une nouvelle approche, particulièrement au sein de la jeune génération qui n'avait pas connu la ville avant la guerre. À cette époque, certains premiers changements apparurent, par exemple avec la peinture de certaines élévations en béton. En conséquence, la municipalité décida en 1986 de mettre en place des directives simples pour la gestion des biens. L'instauration de la ZPPAUP en 1995 entraîna des initiatives et des réglementations plus concrètes, notamment la sensibilisation de la population à l'entretien et à la réparation. En 1986, la municipalité commanda également une étude sur l'état de conservation des structures en béton, impliquant le CEBTP (*Centre Expérimental de recherche et d'études du Bâtiment et des Travaux Publics*). L'étude parvint à la conclusion que le béton était généralement en bon état. Il y avait quelques problèmes relatifs à l'oxydation du fer, mais ils furent considérés comme des erreurs dans les débuts de la construction. Des leçons furent tirées de l'expérience, et l'exécution améliorée. Des solutions à la réparation des éventuels problèmes techniques furent élaborées dans le cadre des stratégies de la ZPPAUP.

État de conservation :

Il est possible de convenir avec l'affirmation du dossier de proposition d'inscription selon laquelle le béton de la ville reconstruite est dans un bon état de conservation, mais ce ne doit pas être une excuse pour négliger de prendre les mesures préventives nécessaires contre les dégradations résultant du vieillissement du matériau dans le climat marin et de la pollution de l'air entraînée par la principale zone industrielle du Havre. Un nombre considérable d'immeubles ont été rénovés de façon satisfaisante ; il est formellement interdit de peindre le béton sur les façades et la peinture appliquée à certaines dans l'idée que cela en améliorerait l'aspect est actuellement éliminée et le béton sous la surface restauré. La ville a demandé à la Préfecture l'autorisation de rénover à partir de 2006 un axe majeur comme la rue de Paris. Aux termes des réglementations de la ZPPAUP, il est devenu possible d'empêcher le remplacement des châssis de fenêtre et des balustrades, respectivement faits de chêne et d'acier, par des matériaux inappropriés et de qualité inférieure. Il est également devenu possible de persuader les commerçants de respecter les subdivisions structurelles horizontales et verticales et d'accepter une certaine discipline dans le design, le placement et l'éclairage des enseignes.

Gestion :

La ZPPAUP, comme la zone de conservation au Royaume-Uni, est en France un instrument indispensable de gestion du patrimoine non monumental. Les rapports annuels produits depuis 1999 sur les travaux entrepris au sein de la ZPPAUP ont révélé la nécessité d'un suivi plus strict et d'un dialogue plus efficace avec les professionnels et les entrepreneurs. Ils ont également identifié des îlots à risques, où une application plus rigoureuse des réglementations de la ZPPAUP s'impose. Un comité de gestion et de suivi a été établi ; il rassemble toutes les parties prenantes, se réunit tous les deux mois et travaille en collaboration avec les services compétents de la municipalité. La ZPPAUP comporte deux zones avec différents degrés de contrôle, la zone 1 comprenant le patrimoine architectural caractéristique du « classicisme structurel » de Perret et les espaces majeurs de la reconstruction, et la zone 2 des zones reconstruites non représentatives du « classicisme structurel » et les espaces périphériques secondaires. La gestion est facilitée par le fait que la ville reconstruite du Havre est un ensemble d'immeubles en copropriété, construits suivant des

méthodes industrialisées de préfabrication et de standardisation, et administrés par des syndics qui sont engagés pour assurer la gestion des finances et l'organisation des travaux d'entretien et de construction.

La municipalité met au point des outils qui permettront d'établir l'état de conservation de la ville reconstruite et de mesurer son évolution : un atlas d'îlots fournissant des informations sur l'historique et l'état réel de la conservation de chaque îlot, ainsi que les moyens de gérer les demandes de changement et les travaux de construction en résultant. Les subventions accordées aux copropriétaires sont totalement insuffisantes. La demande est grande mais, pour l'instant, le manque de ressources ne permet qu'à relativement peu de projets de restauration de bénéficier de cette aide.

Analyse des risques :

Environnement : Du fait de l'air marin, les matériaux des bâtiments de la zone reconstruite du Havre sont soumis à l'usure du climat et à la corrosion, et nécessitent des travaux d'entretien et de réparation, parfois de remplacement.

Développement : Les risques pour la zone incluent les changements apportés par la population. Par exemple, certains commerçants, ignorants des réglementations et désirant rendre leurs enseignes plus visibles, ont essayé de les agrandir de façon excessive, de les placer sur des socles et avec un éclairage inapproprié, les faisant ainsi empiéter sur le domaine public.

Catastrophes naturelles : Étant partiellement bâti sur d'anciens marécages, Le Havre est potentiellement sujet aux inondations. Le terrain dans la zone est marqué par des cavités, engendrées par d'anciennes carrières d'argile blanche. Ces risques sont toutefois relativement faibles dans le centre ville.

Authenticité et intégrité

L'objectif premier de la ZPPAUP est la conservation de la ville reconstruite par Perret dans toute son authenticité, tout en reconnaissant qu'il s'agit d'une cité vivante, se modifiant et évoluant. L'authenticité de l'environnement reste inchangée et la construction de certains nouveaux ensembles de commerces et de logements et d'un nouveau théâtre ne risque pas d'avoir un effet préjudiciable. L'authenticité de la conception, de l'espace et de la forme est élevée. Les modifications ont été relativement rares, et ne sont pas considérées comme une cause de souci, exception faite de l'extension de la polyclinique François Ier, malencontreuse et regrettée. L'authenticité des matériaux et de la construction est elle aussi élevée. Le béton, principal matériau, est généralement en bon état. Il y a eu certaines réparations et modifications des aménagements peu respectueuses, mais on estime que les politiques élaborées dans le cadre des réglementations de la ZPPAUP devraient permettre de trouver des solutions respectant la qualité de l'architecture d'origine.

Évaluation comparative

L'analyse comparative présentée par le dossier de proposition d'inscription compare le bien avec plusieurs villes reconstruites comprenant Varsovie, Berlin, Dresde, Rotterdam et Coventry mais pour les rejeter l'une après l'autre comme des références inappropriées par rapport au Havre. Le Havre peut également être comparé à d'autres reconstructions d'après-guerre en Europe, parmi lesquelles Kassel, Freudenstadt ou Kiel mais elle se distingue pour ses qualités particulières. En Russie, l'urbanisme de cette période (Stalingrad, Novgorod Velikyi, Minsk ou Kiev) reposait sur le « néo-classicisme » typique de l'époque Stalinienne, caractérisée par le principe de l'unité stylistique et de l'architecture basée sur les ordres classiques.

Docomomo considère le Havre comme le plus important exemple d'intervention de l'État dans la reconstruction des zones urbaines en France. Dans le même temps, la ville est aussi fondamentalement différente par exemple des plans préparés par Le Corbusier pour Saint-Dié, une autre ville entièrement détruite pendant la guerre. Les projets comme Brasilia (bien inscrit sur la Liste du patrimoine mondial en 1987) et Chandigarh sont des villes nouvelles, et non des reconstructions d'après-guerre.

Valeur universelle exceptionnelle

Déclaration générale :

La ville reconstruite du Havre se distingue par son alliance de concepts modernes et traditionnels. Elle est moderne par l'utilisation sans compromis du béton brut. Le système structurel est cependant classique dans sa conception. Perret a nommé ce mariage « classicisme structurel », il s'agit essentiellement d'une structure à poteaux et à poutres sur un strict module qui s'étend à la totalité de la ville reconstruite, aux bâtiments comme aux espaces entre ces derniers. Elle est moderne de par sa nature expérimentale et l'utilisation de la préfabrication et de la standardisation. Elle est aussi moderne à cause de l'expérience sociale de la copropriété des immeubles, créant un sens de l'identité culturelle communal. L'îlot traditionnel de la ville est réinterprété grâce à des tours et des immeubles sur dalle, combinés pour former des cours intérieures, d'où une densité bien inférieure à jadis (800 habitants par hectare au lieu de 2000).

Le plan a par ailleurs utilisé la trame historique dans la reconstruction des rues et des places, avec des bâtiments qui les définissent. Il a préservé les axes historiques de la ville détruite, les docks et des édifices qui ont survécu aux bombardements, tels que la cathédrale du XVIe siècle et les tribunaux du XIXe siècle. La ville reconstruite, par sa remarquable cohérence et la grande qualité de sa construction, est un exemple exceptionnel d'ordre et d'harmonie, où les quelques rares projets inhabituels comme les structures de O. Niemeyer ou les logements de G. Candilis ne déparent absolument pas.

La reconstruction du Havre est reconnue par les historiens comme un exemple exceptionnel d'urbanisme moderne dans l'après-guerre et dans le même temps elle est la

synthèse des leçons tirées des traditions passées et de la modernité.

Évaluation des critères :

Critère i : Plus que par son esthétique, le centre ville reconstruit du Havre se caractérise par une utilisation à grande échelle de techniques de construction novatrices basées sur le béton armé et la conception basée sur un système modulaire. Bien que reconnaissant l'importance de cet aspect, l'ICOMOS considère cependant que dans le cas du Havre, ces thèmes sont pris en compte de façon plus appropriée par les critères ii et iv.

Critère ii : Le plan de reconstruction d'après-guerre du Havre est un exemple important de l'intégration des leçons tirées de l'urbanisme du XIXe siècle et d'une mise en œuvre pionnière des développements qui se sont produits dans l'architecture, la technologie et l'urbanisme au XXe siècle. Le Havre est une étape importante et une alternative classique au concept du plan ouvert adopté dans la plupart des reconstructions d'après-guerre. Elle se distingue comme exemple d'une approche moderniste de la planification urbaine, basée sur le concept du quartier fermé où il a été possible de préserver les structures historiques et le tracé des rues qui ont survécu aux destructions de la guerre.

Critère iv : La reconstruction d'après-guerre du Havre est un exemple exceptionnel et une démonstration pionnière de l'urbanisme et de la construction basée sur l'unité de la méthodologie et le système de la préfabrication. Le caractère général de la ville provient de l'utilisation systématique d'une trame à module et d'une exploitation novatrice des potentiels du béton. Le plan directeur et l'architecture de la ville sont une interprétation de la théorie de l'architecture promue par Perret, et où l'idée du projet a été appliquée à chaque détail.

4. RECOMMANDATIONS DE L'ICOMOS

Recommandations pour le futur

En considérant l'expérience de valeur dans l'utilisation du béton armé pour la construction et les systèmes de suivi déjà adoptés au Havre, l'ICOMOS recommande que ces efforts soient poursuivis de façon systématique dans le cadre d'un programme d'un centre de recherche spécialisé sur le béton.

Compte-tenu la nécessité de maintenir un niveau élevé de la qualité dans la fabrication, la réparation et la restauration des structures du Havre, l'ICOMOS recommande que tous les efforts soient faits pour faciliter ce processus grâce à des sources effectives de financement.

Recommandation concernant l'inscription

L'ICOMOS recommande que le Comité du patrimoine mondial adopte le projet de décision suivant :

Le Comité du patrimoine mondial,

1. Ayant examiné le document WHC-05/29.COM/8B,

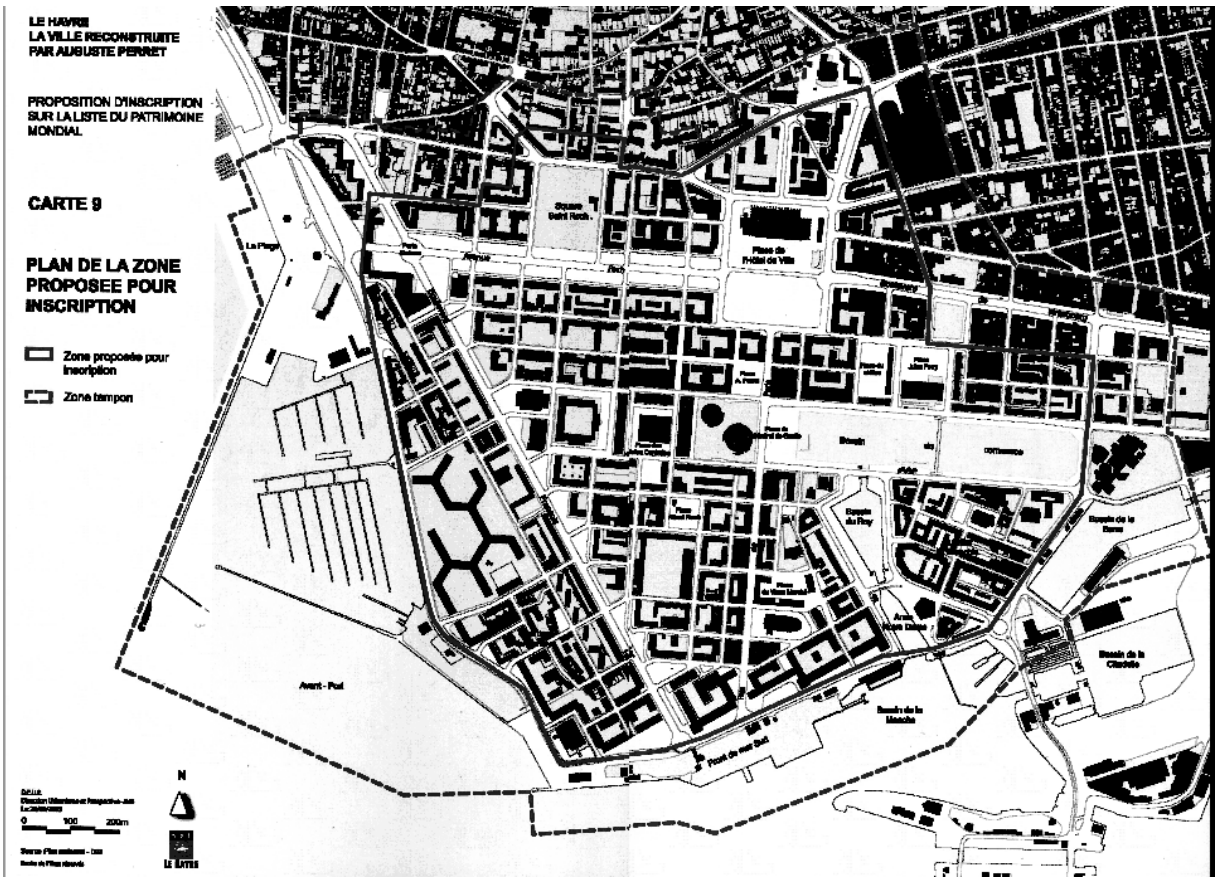
2. Inscrit le bien sur la Liste du patrimoine mondial sur la base des ***critères ii et iv*** :

> ***Critère ii*** : Le plan de reconstruction d'après-guerre du Havre est un exemple exceptionnel et une étape importante de l'intégration des traditions urbanistiques à une mise en œuvre pionnière des développements modernes qui se sont produits dans l'architecture, la technologie et l'urbanisme.
>
> ***Critère iv*** : Le Havre est un exemple exceptionnel d'après-guerre de l'urbanisme et de l'architecture basé sur l'unité de la méthodologie et sur le système de la préfabrication, l'utilisation systématique d'une trame à module et l'exploitation novatrice des potentiels du béton.

3. Recommande que, considérant l'expérience de valeur dans l'utilisation du béton armé pour la construction et les systèmes de suivi déjà adoptés au Havre, ces efforts soient poursuivis de façon systématique dans le cadre d'un programme d'un centre de recherche spécialisé sur le béton.

4. Recommande également que, compte-tenu de la nécessité de maintenir un niveau élevé de qualité dans la fabrication, la réparation et la restauration des structures du Havre, tous les efforts soient faits pour faciliter ce processus grâce à des sources effectives de financement.

ICOMOS, avril 2005



Plan indiquant la délimitation du bien proposé pour inscription

Place de l'Hôtel de ville, rue de Paris, avenue Foch et Eglise Saint-Joseph

Rue de Paris