

## LE HAVRE : RÉOUVRIR LE PORT À LA VILLE PAR LA REDÉCOUVERTE DE SON PATRIMOINE ET LE DÉVELOPPEMENT DU TOURISME CULTUREL

Ville Portuaire, Infrastructures industrielles, Tourisme, Reconversion, Patrimoine

L'estuaire de la Seine en Normandie, est une zone d'échange entre eaux douces et eaux salées prenant forme sur de vastes espaces de vasières, de prairie humide et de roselières, faisant l'objet d'aménagements portuaires depuis les siècles.

Au début du Moyen Âge était occupé par plusieurs petits ports: le port de l'Eure sur la rive Nord, abritant les navires attendant la marée pour atteindre Harfleur en amont.

Paris devenant la capitale au 11<sup>ème</sup> siècle, le ravitaillement par la Seine prend de l'ampleur et mène à la construction du port d'Honfleur situé sur la rive sud. L'estuaire, à ce moment-là, est peuplé par quelques hameaux de pêcheurs et d'agriculteurs.

En 1517, le Havre fut fondé par François 1<sup>er</sup> pour pallier l'envasement des ports de Honfleur et d'Harfleur, offrir un accès maritime à la ville de Rouen et d'établir des relations commerciales avec le Nouveau monde.

Le trafic maritime s'intensifie avec l'essor du trafic transatlantique à la fin du 18<sup>ème</sup> siècle. Le port bénéficiant alors d'un rapide développement, s'étendant vers le sud et l'est, gagnant du terrain sur la mer. Initialement militaire, il perd ce statut en 1824 voyant ses activités se diversifier. Par les bassins, canaux et écluses formant le port au début du 19<sup>ème</sup> siècle, Le Havre gagne sa dénomination de « Venise industrielle ».

La Seconde Guerre mondiale marque une grande étape. Le Havre sous occupation allemande subit de nombreux bombardements par l'aviation alliée en 1944, menant à la destruction de 82 % de sa surface. La reconstruction du centre-ville fut confiée à Auguste Perret et son atelier, choisissant de faire table rase de l'ancien Havre au profit d'une ville future aux dimensions utopiques, avec un vocabulaire architectural précis. La reconstruction du port, quant à lui, fut basée sur le plan masse de 1939.

Dé 1966 l'évolution du port est favorisée par son développement industriel, les hydrocarbures devenant la majorité de son trafic. L'essor du transport par conteneurs entraîne de nouvelles mutations menant à une course au gigantisme des navires et des infrastructures portuaires, Port 2000 étant le dernier grand aménagement en date. Par cette mutation, le port semble s'éloigner de sa ville. Les bassins dédiés autrefois au commerce ne sont aujourd'hui plus à son contact. Ayant besoin de plus d'espace pour accueillir les gros porteurs le port s'est étendu sur l'estuaire, délaissant ces anciens emplacements moins adaptés, au profit d'industries et d'entreprises privées. Ces entreprises recolonisent l'espace de manière sporadique, encadré par un tissu routier et ferroviaire, sans identité architecturale et paysagère précise.

Suite à la loi de réforme portuaire de 2008, consistant à adapter les ports aux directives européennes, les installations du Havre se privatisent. Cette réforme marque la fin du Port autonome du Havre pour devenir un secteur indépendant sous gestion de l'État.

Aujourd'hui, on peut donc identifier deux entités : la ville et ses quartiers adjacents mêlant habitations et activités tertiaires, de l'autre le port ayant sa propre organisation, évoluant et se densifiant.

On distingue également les terminaux de tourisme, ces derniers forment à la fois une porte d'entrée maritime sur la France et sur la ville. Le Ferry provenant de Portsmouth et autres paquebots débarquent à la pointe de Floride, d'où les touristes prennent les cars et les trains accédant à la France ou directement au cœur de la ville, l'essentiel des activités touristiques étant concentré autour du quartier historique allant jusqu'aux bassins Vauban. La mobilité vers le port, quant à elle, y est très limitée. Pour les non-travailleurs, seules certaines lignes de transport y mènent avec restriction.

Le Havre n'est pas juste le quartier Perret, ce n'est pas juste un port, c'est une entité complexe dont les composants communiquent difficilement. C'est avec ce constat que je me suis concentré sur ce qui, selon moi, représentait Le Havre en tant que havrais. Naturellement, l'aspect architectural s'impose, via les constructions d'Auguste Perret telles que l'église Saint Joseph ou l'Hôtel de Ville... Mais ayant vécu en ville haute et non au contact du quartier historique, d'autres structures plus remarquables me viennent naturellement. Celle de l'industrie, des infrastructures se démarquant du paysage, de par leur gigantisme et leurs singularités, on peut citer les torchères, symbole de l'industrie pétrochimique brûlant jours et nuit, l'ancienne centrale thermique et ses deux cheminées de 260 mètres créant une rupture verticale dans un paysage linéaire, une démesure qui en fait la plus grande structure du paysage havrais à ce jour. Dans le même ordre, il y a également les anciens silos à sucre, structure de béton massif de plusieurs dizaines mètres de haut au milieu d'une large étendue de vide, avec plus en amont, les grands bâtiments d'assemblage éolien, structure tout en longueur se démarquant au lointain.

Ces infrastructures font pour moi tout autant partie du paysage havrais, au même titre que le centre-ville historique reconnu comme patrimoine mondial par l'Unesco. Telles les ponts de Tancarville et de Normandie, elles font partie des grandes formes héritées rythmant la Seine jusqu'à l'estuaire.

Quel lien peut-on construire dans les années à venir entre industrie, commerce et activités touristiques : pourquoi peut-on imaginer rouvrir les espaces hérités du port aux quartiers d'habitation adjacents ? Est-il possible d'offrir une alternative touristique au centre historique du Havre à travers ces espaces ? L'enjeu semble double, étant à la fois de faire redécouvrir le port pour les havrais vivant à proximité, mais aussi de faire découvrir Le Havre pour ceux arrivant au port.

Est-il possible de valoriser ce patrimoine industriel hérité, qu'il soit d'ordre historique ou iconique par le tourisme culturel ? Faut-il accompagner et non combattre la mutation constante du port, en développant des liens avec les futurs aménagements ? Comment faire évoluer les dynamiques de mobilités entre les quartiers d'habitation et le port ? Comment inciter les Havrais à (re)découvrir leurs ports ?