

## 1. IDENTITÉ DU BÂTIMENT

<b>nom usuel :</b>	<b>Passerelle François Le Chevalier</b>
<b>variante :</b>	Passerelle du Commerce ou de la Bourse
<b>numéro et nom de la rue :</b>	Bassin du Commerce, quai Georges V et quai Lamblardie
<b>ville :</b>	Le Havre <b>code : 76600</b>
<b>pays :</b>	France

---

## PROPRIÉTAIRE ACTUEL

<b>nom :</b>	Ville du Havre
<b>adresse :</b>	15-17, place de l'Hôtel de Ville, CS 40051 - 76084 Le Havre Cedex
<b>téléphone :</b>	02 35 19 45 45

---

## ÉTAT DE LA PROTECTION

<b>type :</b>	Périmètre du centre reconstruit inscrit sur la liste du Patrimoine mondial de l'Unesco.
<b>date :</b>	2005
<b>type :</b>	Site Patrimonial Remarquable (SPR), catégorie 7 (bâti d'intérêt architectural postérieur à la Reconstruction).
<b>date :</b>	2016

---

## ORGANISME RESPONSABLE DE LA PROTECTION

<b>nom :</b>	Mairie du Havre
<b>adresse :</b>	15-17, place de l'Hôtel de Ville, CS 40051 - 76084 Le Havre Cedex
<b>téléphone :</b>	02 35 19 45 45

---

## 2. HISTOIRE DU BÂTIMENT

### **commande :**

En 1887, une passerelle métallique avait été construite à l'occasion de l'Exposition maritime internationale. Elle a été remplacée en 1899 par un pont avec tablier de métal. En 1945 et 1950, des habitants et des commerçants ont réclamé le comblement du bassin du Commerce, qui appartient au Port Autonome du Havre, afin d'établir une liaison entre le quartier Saint-François et le reste de la ville. Mais il fut décidé de le conserver pour maintenir l'identité maritime de la cité havraise.

L'ancien pont, qui avait survécu aux bombardements mais qui était devenu dangereux, est détruit en 1963, malgré le mécontentement d'un collectif d'habitants de Saint-François qui voient dans cet acte une atteinte à la mémoire de la ville du XIX<sup>ème</sup> siècle. Mais la municipalité désire accentuer l'image dynamique nouvelle du Bassin réservé à la navigation de plaisance. En 1965, le Président du Comité de Défense des Intérêts du Quartier Saint-François demande au maire, André Duromea, l'accélération du projet et exige de voir les esquisses. En juillet de la même année, le Port Autonome fournit à Jean Balladur, alors Architecte Conseil de la Construction, les éléments d'une étude architecturale. Dans le programme il est établi que la passerelle piétonne s'élèverait en forme d'arc et franchirait le bassin à une cote suffisante pour laisser le passage de petits bateaux. En 1966, une étude est confiée aux services du Port Autonome. Le 30 septembre 1966, une passerelle provisoire type Bailey est ouverte à la circulation.

En décembre 1966, l'architecte Guillaume Gillet reçoit une lettre du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées de la Seine Maritime pour le compte du Ministère de l'Équipement (secrétariat d'État au

logement) l'avertissant du lancement d'un concours pour la construction de cette passerelle. Gillet travaille alors au projet de théâtre sur la place Gambetta, à l'extrémité du Bassin du Commerce. Il se trouve donc au cœur des préoccupations havraises. Mais c'est Oscar Niemeyer qui sera choisi quelques années plus tard pour accomplir ce vaste programme.

Au cours de l'été 1968, une maquette réalisée au 1/200<sup>e</sup> (par M. Guiol, ingénieur ETP à la Direction Départementale de l'Équipement et M. Roulland de la SFTR) est exposée dans les vitrines de l'agence American Express, quai Georges V.

Les travaux sont dirigés par la Direction Départementale de l'Équipement (arrondissement du Havre) avec l'aide des services techniques du Port Autonome.

**architecte :** Guillaume Gillet (1912-1987)

**autres architectes et intervenants :** Gérard Du Pasquier (1913-1998), architecte d'opération

**ingénieurs :** Henry Lefranc

**contractants :** Société Baudin-Châteauneuf (Châteauneuf-sur-Loire)

---

## CHRONOLOGIE

**date du concours :** décembre 1966-6 mars 1967

**date de la commande :**

**période de conception :** 1967-1968

**durée du chantier :** **début :** septembre 1968 **fin :** 16 juin 1969

**inauguration :** inauguration officielle le 16 août 1969

---

## ÉTAT ACTUEL DU BÂTIMENT

**usage :** Passerelle piétonne.

**état :** Bon état général.

### résumé des restaurations et travaux avec les dates :

- Entretien et révision tous les ans par l'entreprise Baudin-Châteauneuf à partir de 1974.
- 5 avril - juin 1993 : réfection par la PNIH (Peinture Navale et Industrielle du Havre) et l'agence Eiffel du Havre pour la partie métallique et Havrisol (Gravenchon) pour les échafaudages ; remplacement des pièces d'appui en néoprène, équilibrage de la bonne tension des huit haubans, contrôle de l'état des structures métalliques, remplacement du joint de 40 cm reliant la passerelle au quai Georges V, entretien des bielles, décapage et renouvellement de la peinture dans la même teinte, révision de l'éclairage.
- 1998 : Mise en lumière par Louis Clair.
- 2002 : Réfection du revêtement de sol.
- 2016 : Sablage et remise en peinture de l'ouvrage, reprise de l'enrobé.
- 2017 : Nouvelle mise en lumière avec diodes RGB.

---

### 3. DOCUMENTATION / ARCHIVES

#### archives écrites, correspondance, dessins, photographies, etc. :

- Archives municipales de la ville du Havre :  
[http://avenio.lehavre.fr/4DCGI/Web\\_IndexLanceRech\\_EDIFICES\\_4111/ILUMP16759](http://avenio.lehavre.fr/4DCGI/Web_IndexLanceRech_EDIFICES_4111/ILUMP16759)  
Fonds Contemporain FCO2 C54 L3 (plans de 1967 et 1968, correspondances)  
731W71 : réfection de revêtement du tablier de la passerelle 2001  
Dossier documentaire 47/4.0 (Quartier Bourse Kléber)
- Centre d'archives d'architecture contemporaine de la Cité de l'architecture et du patrimoine :  
<https://archiwebture.citedelarchitecture.fr>  
Fonds Guillaume Gillet 152 Ifa : GILGU-F-67-02 (correspondance, programme, cahier des prescriptions des Ponts et Chaussées, dossiers des entreprises, devis, dessins d'élévations et coupes, calculs d'ingénieur, photographies du Bassin avant la construction, plans du Bassin)
- Base Mérimée : notice IA00130169

#### autres sources, films, vidéos, etc. :

#### principales publications (ordre chronologique) :

##### ouvrages généraux

- Seitz (Frédéric), *Architecture en métal en France 19<sup>ème</sup> et 20<sup>ème</sup> siècles*, Paris, Éditions des Hautes Études en Sciences sociales, 1994.
- Seitz (Frédéric), *L'Architecture métallique au 20<sup>ème</sup> siècle. Architecture et « savoir fer »*, Paris, Belin, 1995.
- Marrey (Bernard), *Les ponts modernes, 20<sup>e</sup> siècle*, Paris, Picard, 1995, p. 228 la passerelle du bassin du Commerce.
- Abram (Joseph), *L'architecture moderne en France*, tome 2 *Du chaos à la croissance, 1940-1966*, Paris, Picard, 1999.
- Étienne-Steiner (Claire), *Le Havre, Auguste Perret et la reconstruction*, collection Images du Patrimoine, Inventaire général/AGAP, Rouen, 1999.
- Montens (Serge), *Les plus beaux ponts de France*, Paris, Bonneton, 2001.
- Abram (Joseph), *Le Havre, la ville reconstruite par Auguste Perret*, dossier Unesco, proposition d'inscription du centre-ville sur la liste du patrimoine mondial, Le Havre, 2005.
- Duteurtre (Vincent), *Le Havre en pleine lumière*, Paris, Gallimard, 2006.
- Béliet (Corinne), Delorme (Franck), *Guillaume Gillet, architecte des Trente Glorieuses*, livret d'exposition, Cité de l'architecture et du patrimoine, 2009.
- Delorme (Franck), *Guillaume Gillet*, collection Carnets d'architectes, Paris, éditions du Patrimoine, 2013.

##### articles

- « Le pont de la Bourse », *Escale, revue de personnel du port autonome du Havre*, n°37, 3<sup>e</sup> trimestre 1963.
- « La reconstruction de la passerelle définitive du Bassin du Commerce débiterait à la fin de l'année », *Le Havre Libre*, 4 août 1967, p. 3.
- « La passerelle définitive de la Bourse sera érigée cette année », *Le Havre Libre*, 19 janvier 1968, p. 1.
- « La future passerelle du Bassin du Commerce », *Le Havre Libre*, 3 juillet 1968, p. 3.
- « Pose des premières poutres du tablier de la passerelle », *Le Havre Libre*, 10 septembre 1968, p. 3.
- « La passerelle de la Bourse sera éprouvée », *Le Havre Libre*, 27 mars 1969, p. 3.
- « Inauguration de la passerelle de la Bourse », *Le Havre Libre*, 18 août 1969.
- Jolin (J.L.), « Quelques réflexions sur l'esthétique des ouvrages d'art », *Revue générale des routes et aérodromes* n°557, octobre 1979.

- Lemoine (B.), « L'origine des ponts métalliques en France », *Annales des Ponts et Chaussées* n°19, 1981, p. 44-52.
- Larsonneur (Marie-Christine), « De l'ouvrage d'art à l'œuvre d'art », *Diagonal*, février 1987, p. 32-33.
- Picon (Antoine), « Les haubans et les fers. Une innovation de Poyet », *Amphion, études d'histoire des techniques* n°1, 1987, p. 11-122.
- « La passerelle du Commerce remise à neuf début juin », *Le Havre Libre*, 12 mai 1993, p. 2.
- Virlogeux (A. C.), « L'évolution des ponts à haubans », *L'Industrie nationale*, 2<sup>ème</sup> semestre 1995, p. 3-12.
- « Guillaume Gillet », *Colonnes* n°25, juin 2009, p. 40-62.
- 

#### 4. DESCRIPTION DU BÂTIMENT

La passerelle François Le Chevalier est un pont à haubans asymétriques d'une longueur de 100 mètres et d'une largeur utile de 5,50 mètres comprenant une chaussée centrale de 2,50 mètres et deux trottoirs latéraux de 1,50 mètres. L'architecte a utilisé la fondation de la pile sud de l'ancien pont pour y élever un pylône métallique en A de 39 mètres de hauteur supportant la passerelle. C'est à ce mât, décalé vers le sud, que sont suspendues deux travées métalliques de 31 et 73 mètres, par quatre groupes de deux haubans disposés en éventail (le hauban est un câble incliné permettant de soutenir le tablier, c'est-à-dire la partie horizontale du pont qui supporte la voie).

L'ossature métallique en acier est composée de deux éléments, analogue aux fléaux d'une balance (fléau : partie en console d'un pont en construction), constitués par deux poutres à âme pleine (âme : partie d'une poutre métallique qui relie les membrures inférieure et supérieure), espacées de 2,50 mètres, en forme de double T de hauteur variable, de 40 centimètres aux abouts à 1,25 mètres au milieu. Les profils des intrados, d'un rayon de 882 mètres, et des extrados, d'un rayon de 200 mètres, font varier la hauteur des âmes. Les poutres sont reliées par des entretoises en profilé reconstitué, soudées sur les raidisseurs verticaux des âmes. Aux abouts, les fléaux sont reliés entre eux par des suspentes (élément tendu vertical supportant un tablier) liaisonnant les extrémités des âmes entre elles. Ces suspentes permettent tous les mouvements de dilatation et de flexion des poutres. Les dalles préfabriquées posées sur la poutraison, sont en éléments de faible largeur de façon à permettre de suivre la courbure du platelage (plancher de la charpente sur lequel circulent les véhicules ou les gens). Les appareils d'appuis fixés sur pile sont en acier moulé.

La pente variable de la rampe est assez forte, avec une moyenne de 16 %, afin d'assurer un tirant d'air de six mètres au-dessus des plus hautes eaux, au centre du tablier, pour permettre la navigation des petits voiliers.

Les garde-corps permettent une visibilité totale et donnent une impression de légèreté. La passerelle est peinte en blanc.

#### 5. RAISONS JUSTIFIANT LA SÉLECTION EN TANT QUE BÂTIMENT DE VALEUR REMARQUABLE ET UNIVERSELLE

##### 1. appréciation technique :

Guillaume Gillet a travaillé sur quatre solutions de construction :

- poutres balanciers métalliques (entreprises Francis Bouygues, Quille, Morineau ou la Compagnie française d'entreprises métalliques)
- câbles (entreprise Baudin-Châteauneuf)
- béton (entreprise Joseph Hapel)
- bois (entreprise Quedreux)

Chaque entreprise consultée a fourni à Gillet des dossiers de calculs qu'il a étudiés avant de retenir la charpente métallique sur platelage de béton. La solution choisie, à double fléau, a permis l'amincissement de la passerelle dans l'axe du bassin, l'utilisation de fléaux préfabriqués en une seule pièce, et la réduction au strict minimum du montage sur place.

Le système de pont à haubans, différent des ponts à suspente de type pont route, est conçu selon le principe des mâts de navire pour la répartition des forces. Autostable, il répartit les charges, afin que, théoriquement, aucune force ne s'exerce à ses points d'appuis extrêmes. Il est capable de soutenir 450 kg/m<sup>2</sup>.

Après un sablage à blanc, les peintures sont constituées d'une couche de chromate de zinc contre la corrosion et de deux couches de glycérophtalique. Les garde-corps en inox comportent une lisse en tôle pliée contenant les appareils d'éclairage électriques.

## **2. appréciation sociale :**

Le bassin du Commerce, l'un des plus anciens du Havre (XVIII<sup>ème</sup> siècle), a été conservé après de nombreuses péripéties. Ce plan d'eau en plein centre de la ville symbolise la vocation maritime du Havre. La passerelle piétonne relie le quartier d'affaires à l'ancien quartier des marins. C'est un axe essentiel, tant pour les résidents du quartier un peu isolé de Saint-François qui veulent rejoindre le centre-ville, que pour les travailleurs du port autonome qui travaillaient en relation avec l'ancienne Chambre de Commerce et d'Industrie (actuel hôtel-casino). Guillaume Gillet a souligné le caractère maritime du site en évoquant, par le mât de la passerelle, les voiliers et les vaisseaux qui y mouillaient autrefois.

## **3. appréciation artistique et esthétique :**

La volonté de donner à la passerelle François Le Chevalier un aspect architectural, sinon sculptural, a présidé à sa conception. Par sa légèreté et sa hauteur, elle s'harmonise avec l'espace urbain et les bâtiments qui l'environnent et scande la vaste perspective du Bassin du Commerce. Construite une dizaine d'années plus tard, la Maison de la Culture d'Oscar Niemeyer (Le Volcan) s'accorde avec la passerelle par sa blancheur, son dynamisme asymétrique et ses courbes.

La passerelle n'aboutit pas directement sur le quai mais en hauteur sur la rampe qui mène à elle, ce qui renforce son allure aérienne. Son éclairage est linéaire pour éviter que des candélabres ne détruisent l'harmonie des lignes de l'ouvrage.

Elle remplit tous les critères esthétiques d'un pont : équilibre visuel, harmonie des proportions, ordre dans l'ordonnance des lignes et des arêtes des volumes constituant l'ouvrage (symétries, répétitions), qualité des parements (texture, couleur), soin et minutie des détails.

## **4. statut canonique (local, national, international) :**

La passerelle François Le Chevalier est l'une des dernières opérations importantes de la Reconstruction. Elle a obtenu en 1972 le Prix national de la meilleure réalisation métallique dans la catégorie ouvrage d'art.

Son créateur, Guillaume Gillet, est un architecte majeur des Trente Glorieuses. Il est notamment connu pour l'église Notre-Dame de Royan (1954-1958), le pavillon de la France à l'Exposition universelle de Bruxelles en 1958 avec sa toiture en câbles tendus ou le marché-château d'eau de la Guérinière à Caen (1958). Il a fréquemment utilisé des surfaces à double courbure en paraboloides hyperboliques.

## **5. évaluation du bâtiment en tant qu'édifice de référence dans l'histoire de l'architecture, en relation avec des édifices comparables :**

Entre la fin du XVIII<sup>ème</sup> et le début du XIX<sup>ème</sup> siècle le nombre de chantiers de construction de ponts encourage l'emploi de nouveaux matériaux tels le fer et la fonte (premier pont en fer par Thomas Farnolls Pritchard, Coalbrookdale, Angleterre, 1777). En France, au XIX<sup>ème</sup> siècle, Gustave Eiffel construit des ponts métalliques en poutres treillis (pont de chemin de fer de Bordeaux) – un système américain qui se répand à travers le monde. En 1918, le béton va se substituer au métal pour des raisons culturelles car en France, à cette époque, la construction métallique est souvent associée au provisoire. Le pont en béton apparaît alors comme l'héritier du pont en pierre traditionnel, notamment grâce à la précontrainte inventée en 1928 par Eugène Freyssinet. Le développement de ponts en béton précontraint dans les années 1950 est une véritable révolution esthétique qui s'affranchit de l'arche. Mais l'ouvrage d'art se renouvelle également grâce à certains ingénieurs et architectes qui se tournent à nouveau vers le métal : on construit des ponts suspendus à câbles (pont de Tancarville, 1959 ; pont de l'Aquitaine, 1960-1967) puis des ponts à haubans. Le premier pont haubané de France à tablier en béton date de 1952 dans la Drôme à Pierrelatte (ingénieur Albert Caquot, entreprise Monod). C'est le pont Masséna qui consacre cette technique avec un franchissement de 492 mètres et une portée centrale de 161 mètres (Lucien Carpentier et Hellmut Homberg, ingénieurs, entreprises Five-Lille-Cail, CFEM, Baudin, 1966-1969). Trente ans plus tard, la technique du pont haubané est toujours utilisée

avec le pont de Normandie (architecte Charles Lavigne avec l'ingénieur Michel Virlogeux, 1995), en béton précontraint et métal, dont les pylônes sont en forme de Y inversé.

## 6. PHOTOGRAPHIES ET ARCHIVES VISUELLES

### 1. archives visuelles originales :

Passerelle\_01\_Passerelle 001.jpg

Passerelle\_02\_Archives Municipales - Le Havre-31Fi1933.jpg

Passerelle\_03\_Archives Municipales - Le Havre-31Fi1934.jpg

Passerelle\_06\_IMG\_1429.jpg

Passerelle\_07\_IMG\_1882.jpg

### 2. photographies récentes :

Passerelle\_04\_IMG\_1156.jpg

Passerelle\_05\_P1130974.jpg

Passerelle\_08\_IMG\_1903.jpg

Passerelle\_09\_IMG\_1910.jpg

Passerelle\_10\_IMG\_1914.jpg

.....

**Rapporteur : Raphaëlle Saint-Pierre** (sous la direction scientifique de Fabienne Chevallier et Joseph Abram, juin 2004 ; actualisation décembre 2021).