

**L'évolution des structures intra-urbaines au Havre
des origines à nos jours :
Les faits et leur interprétation**

**The evolution of intra-urban structures in Le Havre
origins to today:
The facts and their interpretation**

J-A . Guieysse, Th. Rebour

Guieysse Jean-Albert

Maître de conférences à l'Université d'Orléans, Château de la Source, avenue du
Parc Floral, BP 6749, 45067 Orléans Cedex 2;
UMR 8504 Géographie-Cités, équipe CRIA,
<jaagui@sfr.fr> ;

Rebour Thierry

Maître de conférences à l'Université de Picardie-Jules Verne, Chemin du Thil, 80
000 Amiens;
UMR 8504 Géographie-Cités, équipe CRIA,
<rebourthierry@orange.fr> .

Résumé

Cet article se propose de montrer que les formes et les structures intra-urbaines de l'agglomération du Havre ont évolué selon les *trends* de la conjoncture économique longue; autrement dit, les mouvements longs du pouvoir d'achat.

Nous montrons que, du début du XVI^{ème} siècle jusqu'à nos jours, les morphologies internes de l'agglomération semblent bel et bien soumises à la dynamique du partage des richesses. Plus celui-ci est équitable, plus les villes ont une forme proche des modèles néo-classiques d'équilibre, à l'organisation circulaire. Au contraire, plus ce partage est inéquitable et favorise les revenus du capital aux dépens de ceux du travail, plus la forme de la ville s'éloigne de ces structures circulaires pour se rapprocher du modèle radial identifié par Hoyt dans les années trente à Chicago. Dans les années 2000, la Crise et le processus très ségrégatif de la métropolisation, activent vigoureusement cette dernière dynamique.

C'est donc la conjoncture économique qui modèle les villes, agissant sur un héritage doté cependant de l'inertie propre à tout établissement humain.

Abstract

This article aims to show that the forms and intra-urbans structures of Le Havre agglomeration has evolved according to the *trends* of the long economic conditions; i.e. the long movements of purchasing power. We show that from the early sixteenth century to the present, the internal morphology of the agglomeration seem indeed subject to the dynamics of wealth sharing. It is more equitable, more cities have a shape close neoclassical equilibrium models to the circular organization. Instead, most sharing is inequitable and favors capital income at the expense of labor, the more the shape of the city away from these circular structures to approach the radial pattern identified by Hoyt in the thirties in Chicago. In the 2000s, the Depression and the highly segregated process of metropolisation, vigorously activate it dynamic.

So the economy that shapes cities, acting on a legacy, however, with the inertia of any human settlement.

Mots-clés : Dynamiques urbaines, forme urbaine, morphologie urbaine, structure urbaine.

Keywords : Urban dynamics, urban form, urban morphology, urban structure.

Le Havre est aujourd'hui l'une des grandes agglomérations françaises, avec 240 000 habitants (177 000 pour la ville) (chiffres 2009) - les deux chiffres sont assez proches, car la ville-centre a peu à peu englobé l'essentiel des communes de banlieue -, et le second port du pays, pour un tonnage de 70,2 Mt. en 2009, après Marseille (86 Mt). Encore très industrialisé et conservant à la fois des industries lourdes et manufacturières, soit dans la ville, soit dans sa périphérie, Le Havre se divise en deux entités morphologiques bien distinctes séparées par la « Côte ». La ville basse d'une part, où se situent le port, le centre-ville, reconstruit par Perret après la Deuxième Guerre Mondiale, et les zones industrielles du sud-est (quartiers de L'Heure (ou Eure) et des Neiges); et la ville haute d'autre part, constituée d'habitats résidentiels pavillonnaires et de grands ensembles (Sanvic, Sainte-Adresse, Bléville et Caucriauville). Toutefois, cette division entre ville haute et ville basse, malgré son évidence géographique, n'est pas systématiquement recoupée par les valeurs foncières et la dynamique démographique.

Cet article se propose d'étudier l'évolution des structures intra-urbaines de la ville en les reliant aux *trends* de la conjoncture économique longue, afin de tester les hypothèses de la Théorie du Rachat; à savoir la concordance entre les mouvements longs du pouvoir d'achat et l'évolution des morphologies et des structures intra-urbaines (Th. Rebour, 2000). Selon ces hypothèses, les périodes de croissance des salaires réels - qui constituent l'essentiel de ce pouvoir d'achat - verraient une prédominance des formes circulaires, centrées autour d'un marché local attractif, qui structurerait l'agglomération selon une logique proche du modèle empirique de Burgess (1924) et des modèles néo-classiques qui prolongent celui de Von Thunen (1826); tandis que les périodes de baisse de ces mêmes salaires réels déboucheraient au contraire, sur la prédominance d'une logique axiale, similaire à celle du modèle de Hoyt (1939), où la prévalence des exportations découperait la ville en tranches radiales, valorisant certains de ses axes, (exportateurs) à cause d'un pouvoir d'achat local défaillant.

Nous montrerons que l'évolution des structures intra-urbaines du Havre depuis sa fondation, au début du XVI^{ème} siècle, jusqu'à nos jours, coïncide assez bien avec ces hypothèses théoriques - malgré le substrat physique contraignant précédemment décrit - aussi bien selon des indicateurs morphologiques et démographiques, que fonciers ou productifs; dans la mesure où ces indicateurs seront disponibles aux différentes périodes de la conjoncture économique longue analysée.

Origine et première expansion du Havre (1517/1850-1860)

Les origines (XVI^{ème} siècle)

Deux phases de croissance économique longue ont lieu en Europe, du XVI^{ème} siècle à 1850-1860: la première s'achève vers 1620/1640, et la seconde commence vers 1720/1730. Entre les deux, se place une période de crise qui

coincide, grosso-modo, avec le règne de Louis XIV. La croissance se manifeste par la hausse des prix, tandis que ceux-ci fléchissent durant la crise. Pour Le Havre, on dispose de données à partir du milieu du XVIII^{ème} siècle qui correspondent à ce modèle (graphique n°1, en fin de texte). Pour les périodes antérieures, on utilisera les chiffres de France du nord (Rebour, 2000).

Le port du Havre fut créé dans un contexte de forte croissance économique des littoraux ouest de la France, avec la substitution de la voie maritime Italie - Flandre à la voie terrestre des Foires de Champagne, grâce à la Reconquête chrétienne du Déroit de Gibraltar et à la neutralisation presque totale de la piraterie barbaresque (Braudel, 1979). Or, le port de Harfleur, devenant peu à peu impraticable pour cause d'envasement, la création du « Havre de Grâce », sur ordre de François I^{er} en 1517 répondait par conséquent à cette expansion et à la nécessité de créer un avant-port en eau profonde pour la ville de Rouen, seule métropole de Normandie à la même époque, et principal débouché maritime de la Capitale. Le site originel de la ville associée au port est le quartier Notre-Dame (carte n°1), qui avait déjà 600 habitants en 1524, auquel l'architecte Bellarmato juxtaposa le quartier St François, à l'est, à partir de 1541. Dès l'origine, la ville nouvelle montre une nette division est/ouest (carte n°1). Le contraste est clair entre un quartier Notre-Dame, à l'ouest, fief d'une bourgeoisie riche, avec ses vastes maisons construites en matériaux de bonne qualité et un quartier St- François, à l'est, plus pauvre et d'édification plus médiocre. C'est du moins ce que montre sans équivoque le plan de la ville d'après Hiéronymus (1563). Cette structure radiale recoupe le déséquilibre de superficie entre ces deux quartiers (3,5/1), et concorde avec la conjoncture longue de croissance du XVI^{ème} siècle et l'inflation qui l'accompagne. Celle-ci dessert les revenus rigides (notamment les salaires) au profit des revenus plus flexibles, tels certaines rentes et surtout les revenus du capital, et accentue de la sorte les inégalités entre les habitants (Rebour, 2000).

Dès lors, les exportations deviennent indispensables pour compenser un pouvoir d'achat local défaillant; d'où la valorisation des axes en relation avec ces exportations, ici en l'occurrence, la partie la plus maritime de la ville.

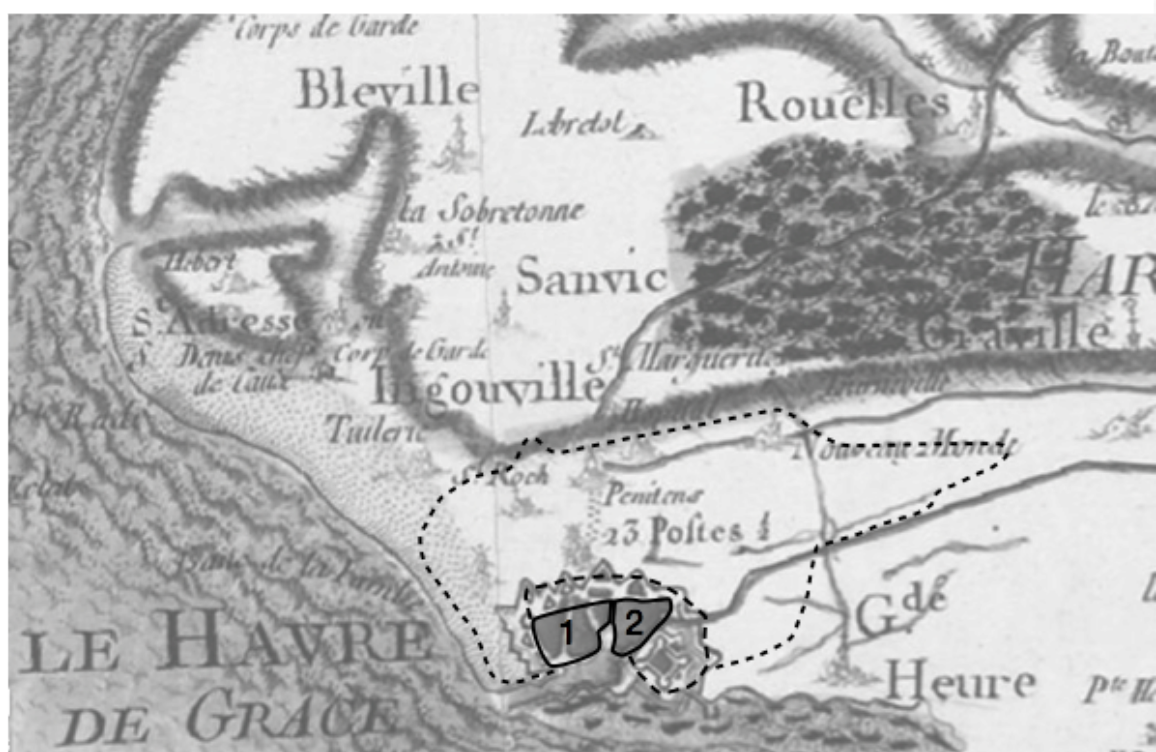
La fin de l'Ancien Régime (XVIII^{ème} siècle)

L'absence de données fiables au XVII^{ème} siècle nous oblige à «sauter» jusqu'au XVIII^{ème} siècle¹ pour poursuivre cette étude.

D'un point de vue purement morphologique, la ville croît essentiellement vers l'est, mais un plan de l'époque (Gallon, 1765) montre également qu'au-delà des fortifications de Vauban, trois faubourgs en doigts de gants s'esquissent alors le long des routes d'Ingouville (au nord), de Gravelle (à l'est) et de Ste Adresse (au nord-ouest). Ces faubourgs n'existaient pas encore sur le plan de Gomboust, un siècle auparavant (1656).

1 Les dénombremments de population des agglomérations au XVII^{ème} siècle laissent de côté les villes (J. Dupâquier, 1977).

L'agglomération du Havre, de la fin du XV^e siècle à 1860



0 1000 m

Légende

① Quartier Notre-Dame fin XVI^e siècle

② Quartier St François fin XVI^e siècle

--- Limite de l'agglomération fin XVIII^e siècle

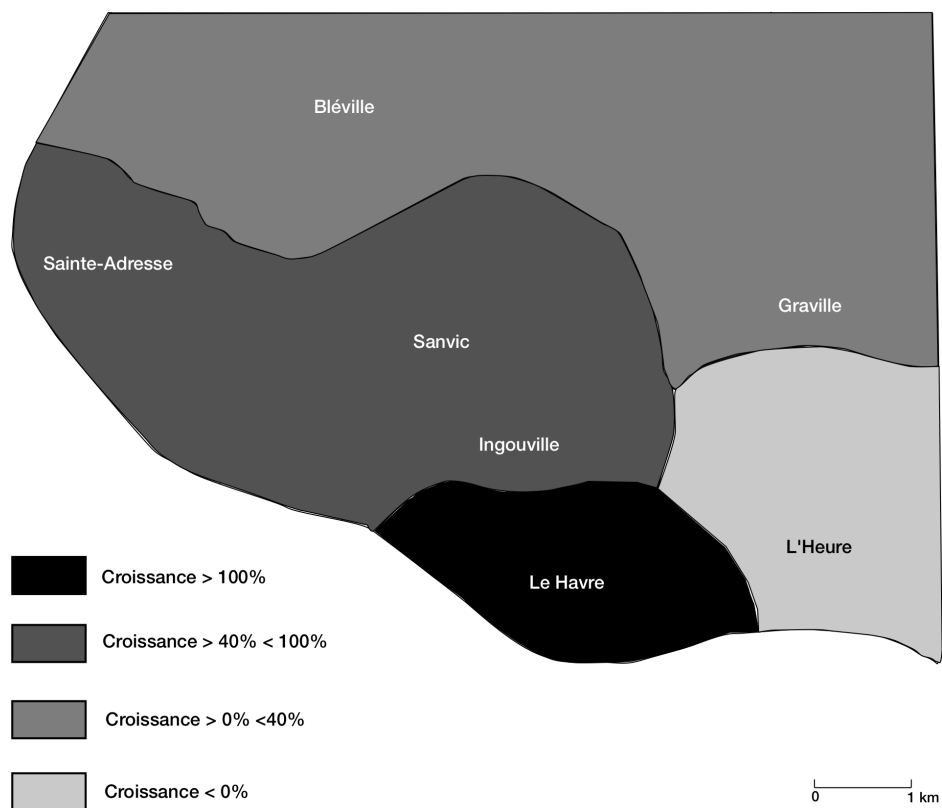
— Limite de l'agglomération en 1860

Toutefois, la croissance majeure de la ville se situe le long de la route de Paris, au nord-est de la vieille ville, avec le "quartier Louis XVI", lequel fut effectivement planifié durant le règne de ce souverain. Sa construction nécessita de déplacer les remparts afin d'inclure le quartier neuf *intra-muros* (Le Canu, 1968). Elle se poursuivit après la Révolution et ne s'acheva qu'en 1822.

Tout au long du XVIII^{ème} siècle, comme c'était le cas au XVI^{ème}, les structures intra-urbaines du Havre ont donc une forme radiale, proche du modèle de Hoyt (1939). Le même type d'évolution se retrouve au même moment dans bien d'autres grandes villes françaises (Rebour, 1996). C'est, semble-t-il, le fruit d'une économie en déséquilibre où la faiblesse du pouvoir d'achat local - les salaires réels baissent au Havre (comme dans le reste du pays) entre 1715 et 1789 (Legoy, 1980) - oblige les entreprises à exporter une grande part de leur production, vers Etretat, Fécamp, Rouen, Paris. Par ailleurs, le commerce est en pleine expansion, notamment grâce aux échanges avec les Colonies et à la Traite des Noirs (*ibid*). Comme au XVI^{ème} siècle, le résultat spatial de cette conjoncture longue de croissance avec augmentation des inégalités se traduit par une ville divisée selon une logique d'axe, au lieu de la logique circulaire des modèles néo-classiques d'équilibre (Alonso, 1964). Certes, on rétorquera que l'extension axiale de la ville, via le «Quartier Louis XVI», est le fruit d'une planification volontaire. Mais est-ce un hasard si cette planification lotit et urbanise une zone essentiellement à l'est de la ville, en direction de Paris et de Rouen - route qui deviendra l'axe le plus dynamique de l'agglomération au siècle suivant (carte n°3) - , principaux débouchés de la production et du commerce havrais en France et principaux fournisseurs de marchandises, qui s'ajoutent aux produits havrais, pour les exportations du port ? En somme, les structures intra-urbaines du Havre sont en parfaite adéquation avec la conjoncture économique longue. Le fait que les quartiers limitrophes de la Manche soient les plus dynamiques au XVIII^{ème} siècle, du point de vue démographique (carte n°2) indique l'importance de ces échanges maritimes: non seulement Traite des Noirs et commerce colonial, mais aussi pêche hauturière (Legoy, *ibid*). Cette logique axiale va perdurer dans la première moitié du XIX^{ème} siècle, même si les quartiers valorisés vont migrer vers l'est, à cause d'un développement économique favorable au marché parisien.

Carte n°2

Evolution démographique du Havre et des communes environnantes 1709 -1771



Source: J. Legoy

Le bâti au Havre en 1852



Légende

-  Limite de la commune à partir de 1852
 Surface bâtie en 1852

Sources: Damais, Nicollet, 1975; Legoy

La première moitié du XIX^{ème} siècle (1800-1860)

Alors que - mise à part la courte parenthèse révolutionnaire - les salaires réels continuent de baisser ou au minimum de stagner au Havre (Legoy, *ibid.*) dans la première moitié du XIX^{ème} siècle, la production poursuit, quant à elle, sa course ascendante en l'accélérant. Les tonnages annuels du port augmentent rapidement: de 1 Mt en 1825 à plusieurs millions au milieu du siècle (et 13 Mt en 1900). La superficie des infrastructures portuaires croît également de 7 hectares en 1800 à 63 hectares en 1855, signe d'un évident dynamisme des activités commerciales et productives (*ibid.*). Cette fois, plus que l'inflation qui, quoique non nulle (J.Fourastié, 1958/1962) reste mesurée², c'est la hausse de la productivité qui, n'étant pas accompagnée par la hausse des salaires, gonfle les profits. On peut évidemment supposer que les revenus du capital ont tiré parti de cet écart productivité/salaire; d'où la poursuite de la croissance des inégalités (Rebour, 1996).

Les effets spatiaux d'une conjoncture longue, somme toute proche de celle des XVI^{ème} et XVIII^{ème} siècles, bien qu'encore plus inégalitaire car encore plus dynamique, peuvent être mesurés par trois indicateurs pour lesquels on possède des renseignements: la morphologie urbaine, la localisation des industries dans la ville et ses faubourgs, et la croissance démographique .

- L'extension de la ville en 1852 (carte n°3), montre clairement un développement vers l'est, en arrière du port, mais aussi vers le nord-est, c'est à dire vers Gravelle, le long de la route de Paris, ainsi qu'à un degré moindre, le long de certaines routes menant vers le nord (Sanvic, Ste Adresse). Entre ces axes dynamiques, dans les angles morts, l'urbanisation fait défaut; ce que montre bien le développement de l'habitat essentiellement le long des axes routiers et ferrés (carte n°3), selon une logique qui prolonge celle du XVIII^{ème} siècle. En 1842, une carte de J. Mortent montrait une extension moindre, essentiellement le long des routes d'Ingouville (nord) et de Paris (nord-est). L'arrivée du chemin de fer en 1847 stimula donc fortement le développement est-ouest, le long de la route de Paris vers Gravelle, parallèlement à la voie ferrée. Sur la carte n°3, l'extension tentaculaire (dix ans après la carte de Mortent) s'est également étendue le long du cours de la République et des rues du Maréchal Joffre et Aristide Briand (anciennement route de Paris), avec l'achèvement du « Quartier Louis XVI », ainsi qu'à un degré moindre, le long d'autres rues menant vers le nord (en plus de la rue d'Ingouville), vers l'église St Michel et le long de la rue Fauve, vers Sanvic. Enfin, tout le quartier industriel de L'Heure/Les Neiges s'est développé derrière le port. En l'espace de dix ans, la croissance urbaine a progressé selon les mêmes modalités axiales que de 1790 à 1842, mais avec une intensité bien plus forte: le chemin de fer a par conséquent décuplé l'extension axiale du Havre

2 Les prix à la consommation augmentent jusqu'en 1870, contrairement aux prix à la production qui basculent vers le bas dès 1830/1840 (J.Fourastié, *ibid.*). On omet volontairement la période du blocus continental et ses mouvements de prix violents, car elle correspond à une logique de court terme, hors de propos dans le cadre de cette analyse (cf. Rebour, 2000).

en direction de la route de Paris.

- L'évolution démographique du Havre et des communes périphériques durant la première moitié du XIX^{ème} siècle montre, elle aussi, une structure nettement radiale. Toutefois, les quartiers dynamiques ont changé par rapport au siècle précédent. Au XVIII^{ème} siècle, c'étaient essentiellement les quartiers occidentaux proches de la mer, qui connaissaient la croissance la plus forte (carte n°2). De 1771 à 1856, ce sont les zones le long de la route de Paris (Ingouville, Gravelle) qui progressent le plus, conformément à l'évolution du bâti. Après la Révolution, Le Havre semble donc s'être réorientée à la fois vers les échanges internationaux, en direction de Rouen et Paris et vers des réexportations de Paris vers l'étranger, via Le Havre - d'où l'importance nouvelle de l'axe est-ouest Ingouville-Gravelle (carte n°4). Gravelle voit ainsi sa population multipliée par 18 (entre 1771 et 1856), celle d'Ingouville par 13 et celle de L'Heure par 9. Cette croissance de la première moitié du XIX^{ème} siècle est donc sans commune mesure avec celle du XVIII^{ème}.

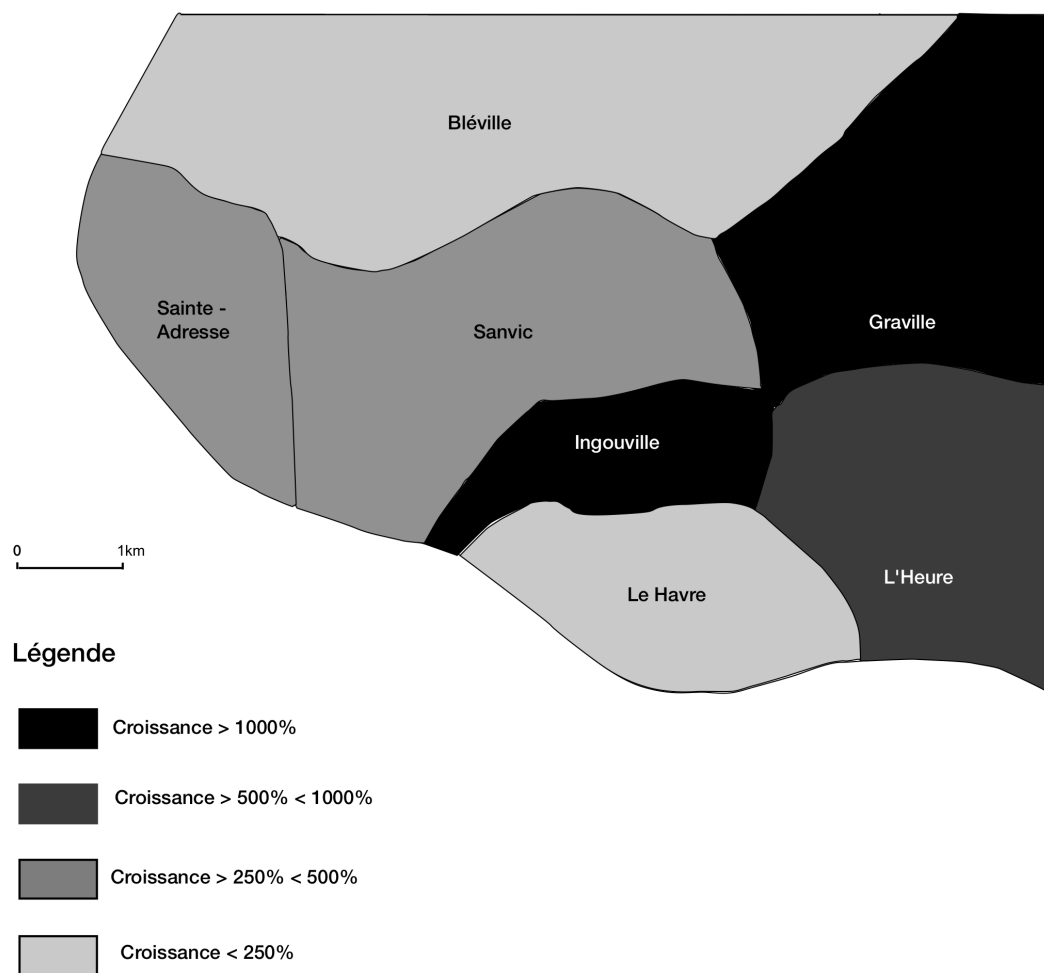
- L'évolution des implantations industrielles est connue pour l'ensemble du XIX^{ème} siècle. Toutefois, à cause de la grave crise économique de la fin de ce siècle, il est clair que l'essentiel de ces usines fut construit avant 1860/70. Aussi la carte n°5 peut-elle être utilisée sans dommage pour décrire la dynamique spatiale industrielle durant la période qui nous intéresse. Là encore, la structure radiale, plus précisément bi-axiale, est indiscutable et suit la logique démographique: partie est de l'agglomération dynamique, partie ouest atone. Cependant, c'est le quartier de L'Heure, traditionnel lieu des localisations industrielles, en arrière du port, qui est concerné au premier chef, plus que Gravelle et Ingouville où le secteur tertiaire (commerces) domine.

Ainsi tous les indicateurs montrent la même valorisation axiale de la moitié est de l'agglomération havraise dans la première moitié du XIX^{ème} siècle, conformément à nos hypothèses théoriques, qui relient cette dynamique spatiale (modèle de Hoyt, 1939) au retard du pouvoir d'achat local sur la forte hausse de la productivité. Comme aux XVI^{ème} et XVIII^{ème} siècles et pour les mêmes raisons, les structures intra-urbaines du Havre sont donc très déséquilibrées dans la première moitié du XIX^{ème} siècle. Le changement de valorisation spatiale des quartiers (quartiers est valorisés au XIX^{ème} siècle, quartiers ouest aux XVI/XVIII^{ème}) correspond en fait à une simple «substitution d'externalités», déplacement spatial de l'attractivité des terres (Rebour, 2000). Ainsi, à la fin du XIX^{ème} siècle (vers 1870), cette substitution d'externalités montre clairement que les échanges commerciaux ont changé d'échelle et que Le Havre est déjà devenu l'avant-port de Paris. Toutefois, la logique axiale ou radiale demeure, ce qui est en fin de compte, le plus important, au regard de notre problématique.

La fin du XIX^{ème} siècle, à partir des décennies 1860/1870 - surtout après 1870 - et la hausse des salaires réels, à cause d'une conjoncture déflationniste qui durera près de cinquante ans, vont toutefois modifier profondément les données du problème, et avec elles les structures spatiales de l'agglomération. Le graphique n°1 représente les indicateurs de cette conjoncture (1850 – 1900).

Carte n°4

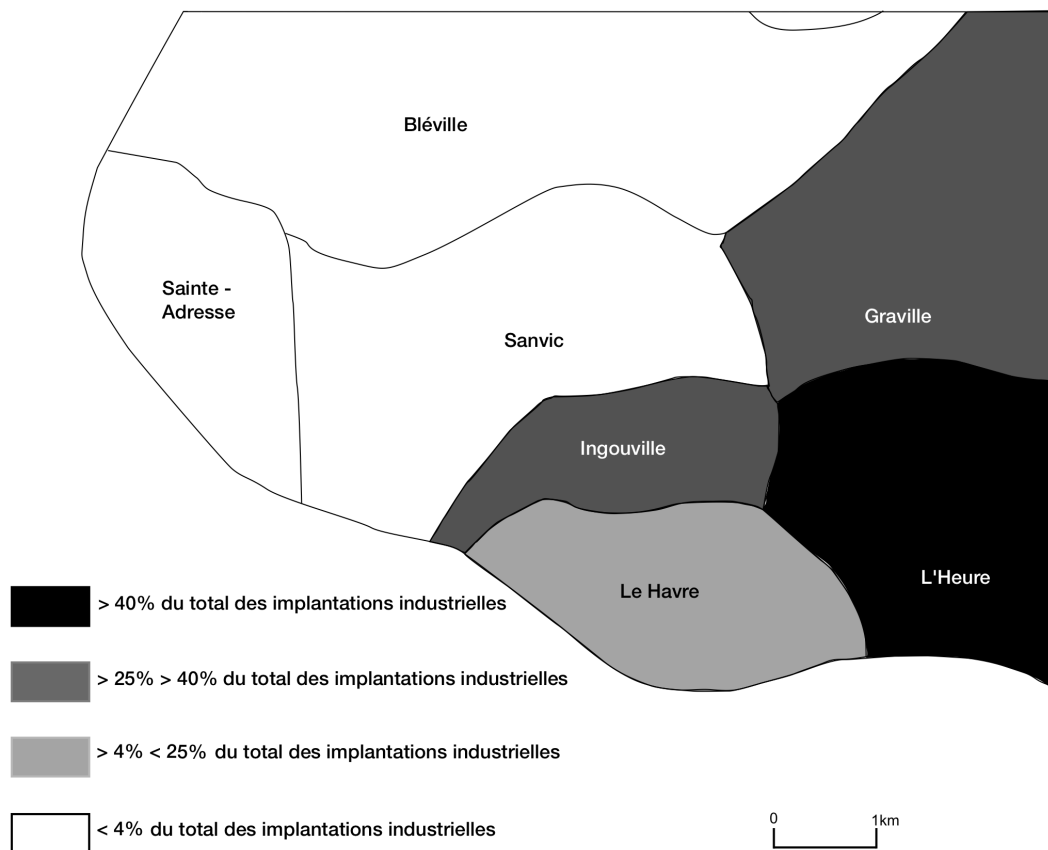
Evolution démographique du Havre et des communes environnantes 1771 - 1856



Sources: Dupâquier , Legoy

Carte n°5

Proportion d'établissements industriels au Havre et alentours (1800-1900)



Le recentrage du Havre (1860/1945)

La fin du XIX^{ème} siècle

A partir de 1860, pour certaines branches, mais surtout de 1870 pour l'essentiel des secteurs, la conjoncture longue va changer du tout au tout.

C'est, au sommet du trend de croissance, le basculement à la baisse des prix (graphique n°1) - alors que la production poursuit sa course ascendante - qui sonne le glas de la période « dorée » des profits, tandis que les salaires réels vont (par rapport aux prix qui baissent) progresser fortement et durablement (Rebour, 2000). Cette hausse ne s'est pas encore démentie à la fin du XIX^{ème} siècle et ne s'achèvera qu'un peu avant la Première Guerre Mondiale.

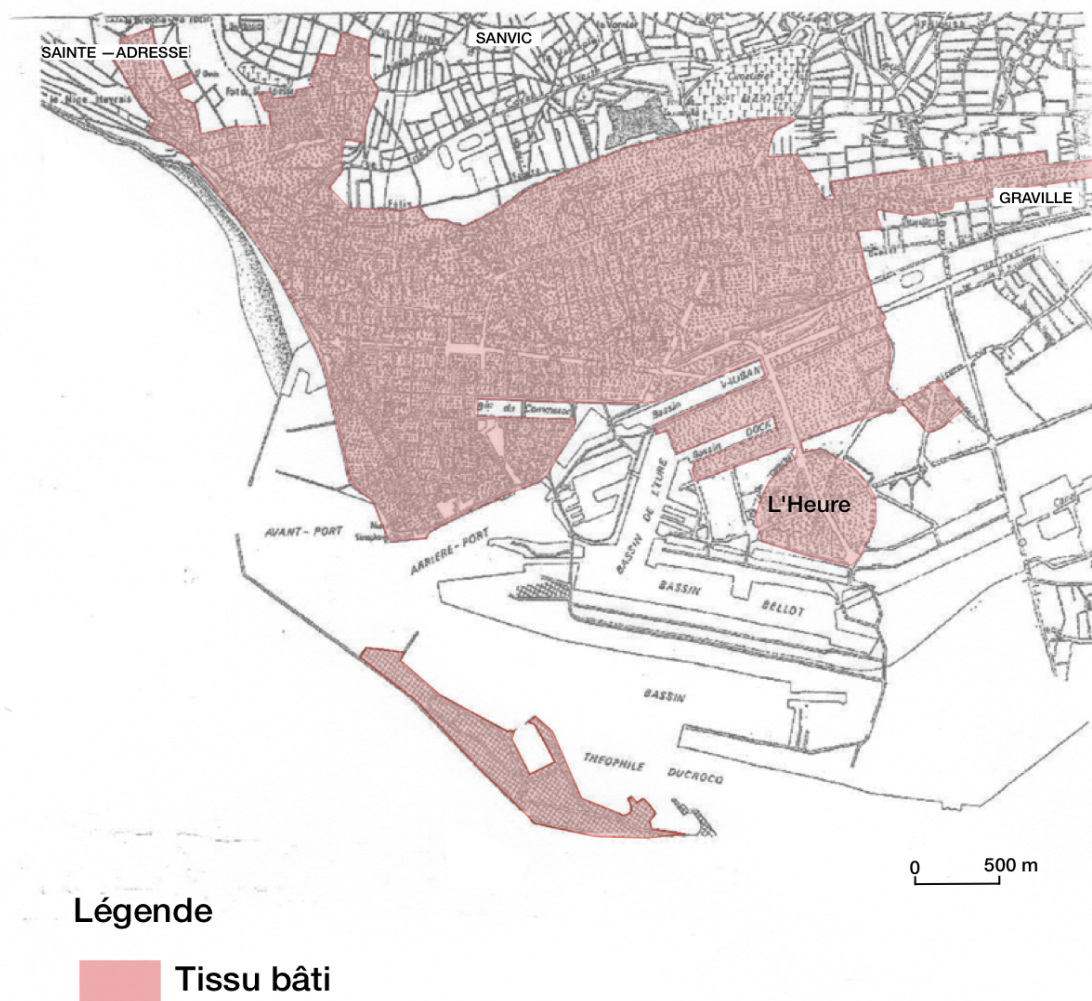
Ce changement de conjoncture a-t-il des effets spatiaux ? C'est ce que semble prouver l'observation de la carte n°6 qui montre qu'en 1900, l'espace bâti au Havre s'est densifié en périphérie dans les interstices entre les axes de communications, à tel point que la ville apparaît désormais comme un bloc compact qui s'étend du haut de la « Côte » à la mer, dans la direction nord-sud et de la mer à la rue François Mazeline³ (rue nord-sud à l'est de l'agglomération), dans la direction est-ouest. Hors ce bloc compact, les extensions sont rares. La route de Paris, grand axe parallèle à la voie ferrée, dessine un faubourg linéaire vers Graville qui existait déjà en 1852 (carte n°3) et qui s'est un peu épaissi en 1900, tandis que les faubourgs de Sainte - Adresse (jusqu'au fort) ont également vu les appendices linéaires, qui existaient depuis 1852 le long des axes routiers, devenir contigus. Ces quartiers sont donc désormais totalement bâtis, du trait de côte aux limites de Sanvic. Enfin, le village de L'Heure s'est transformé en un quartier remarquablement circulaire⁴. La carte n°6 ne montre donc plus un développement axial, comme en 1852, mais plutôt compact (voire circulaire à L'Heure); lequel souligne probablement le recul de l'importance des exportations au profit du commerce local, lié à la hausse des salaires réels dans la ville à la fin du XIX^{ème} siècle (J. Legoy, *ibid*). Cette croissance « centrée » de la ville a été facilitée par le comblement des fossés (1854) et la destruction des remparts (1865) - la défense de la ville étant assurée par les forts de Sainte - Adresse et Tournaville.

En 1891, la population de l'agglomération, dans ses limites de 1856, atteint 115 000 habitants; ce qui signifie une multiplication par deux entre ces deux dates. Une telle progression est, semble-t-il, apparemment la norme durant cette période (1856/1891), puisque Sainte - Adresse, Bléville, Graville et Ingouville (dans son ancien ressort territorial) ont crû de manière quasi identique (carte n°7). Seules les communes de Sanvic et de L'Heure ont connu une croissance nettement supérieure (population multipliée par 3 pour Sanvic et par 4,5 pour L'Heure). Ce dynamisme s'explique d'une part par la mode qui consiste pour les

3 Quartier de Sainte-Marie, à l'est de l'église éponyme.

4 A l'extrême sud-est de l'agglomération, au nord des bassins du port (carte n°6).

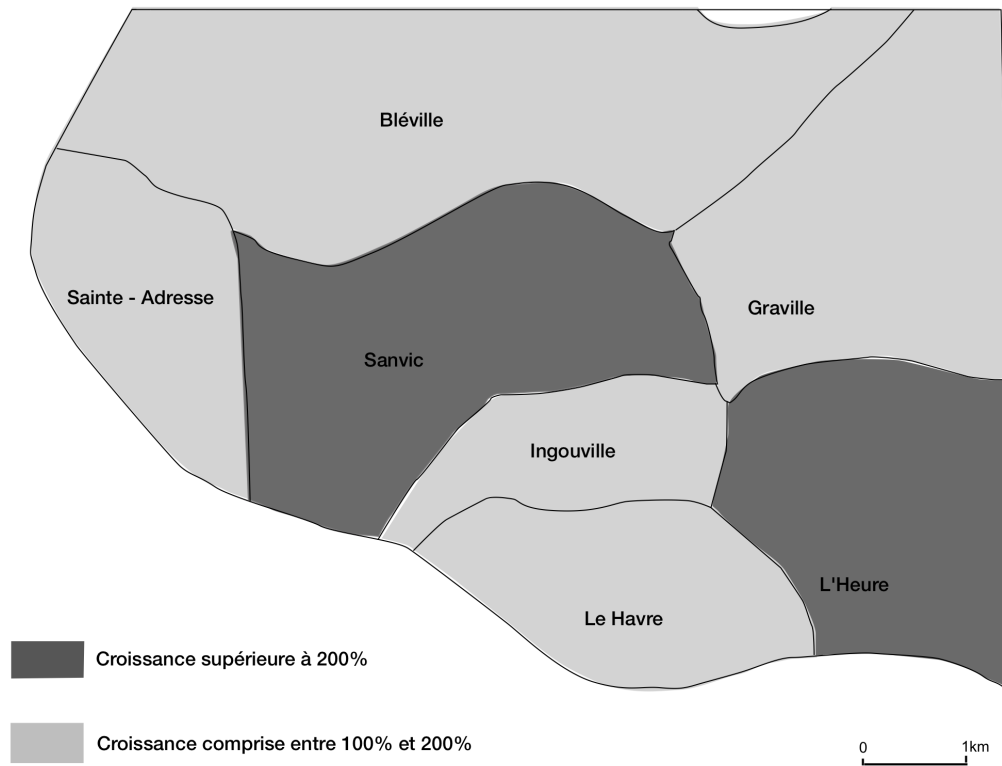
Le bâti au Havre en 1900



Source: Damais, Nicollet, 1975;
cartes topographiques de l'IGN

Carte n°7

Evolution démographique du Havre et des communes proches (1856 - 1891)



Source: Dupâquier, Legoy
Limites des communes antérieures à 1856

riches négociants à s'installer à Sanvic au sommet de la « Côte », d'où leur somptueuses demeures dominant toute la ville, « symbole de [leur] réussite » (Esdras-Gosse, 1962); et d'autre part par la modicité des prix fonciers et des loyers à L'Heure, qui permet aux ouvriers des usines voisines de s'installer à proximité de leur lieu de travail.

Quoiqu'il en soit, cette évolution dessine une structure démographique bien plus proche des modèles intra-urbains circulaires que celle du début du siècle, même si, dans ce cas précis, la zone la plus dynamique est la première périphérie (Sanvic et L'Heure) et non le centre dont la croissance est similaire à celle de la seconde périphérie (carte n°7); ce qui rapproche cette structure de certaines extensions du modèle de Burgess (1924), où la dynamique des différentes communes urbaines n'est pas systématiquement conditionnée par la proximité du centre, mais connaît tour à tour, tantôt un fort dynamisme périphérique, tantôt une croissance privilégiée du centre.

Comme par le passé, la densité est moins soumise aux aléas de la conjoncture que les indicateurs précédents (carte n°8). Aussi n'est-il guère étonnant de retrouver une légère dichotomie nord - est entre des quartiers relativement denses à l'est (malgré les emprises industrielles) et peu denses au nord à Sanvic et Ingouville (en relation avec des coûts fonciers vraisemblablement élevés⁵ qui accompagnent logiquement l'installation des gros négociants, le long ou à proximité de la « Côte »). Toutefois, la structure des densités intra-urbaines cesse d'être clairement radiale puisque les deux cantons centraux - qui sont plus vastes que les anciens quartiers Notre Dame et St François, d'où leur densité nettement moindre⁶ -, dont le peuplement restait très contrasté en 1828, ont désormais une densité très proche: 347 h./ha pour le canton est et 393 h./ha pour le canton ouest⁷. Même dans les anciennes limites des quartiers Notre Dame et St François, les densités se sont rapprochées en 1891: 1108 hab./ha (Notre Dame), 870 hab./ha (St François), contre 1026 et 661 en 1828. Ainsi c'est désormais tout le centre historique qui, vers 1900, est dans son ensemble le plus densément peuplé; presque quatre fois plus que les cantons périphériques, quels qu'ils soient.

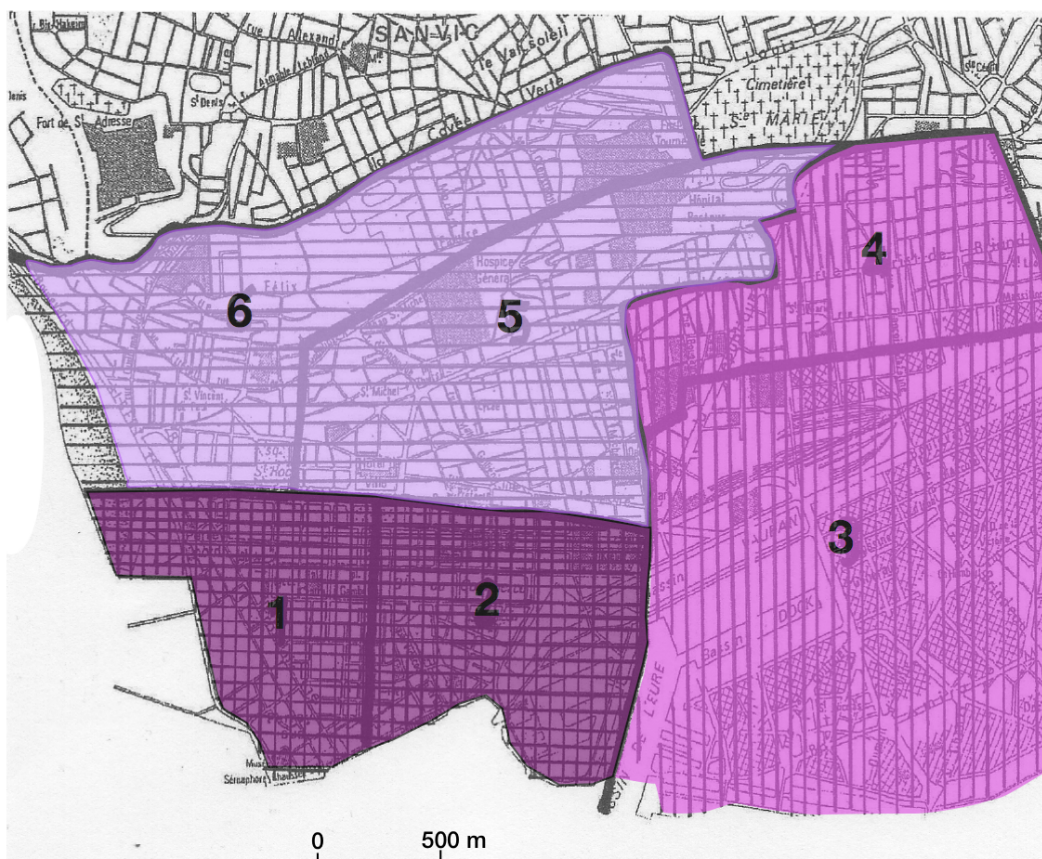
Il est donc clair qu'après le tournant des années 1860/1870, la structure spatiale du Havre s'est «recentrée». Les différents indicateurs montrent qu'à partir d'une structure radiale jusque vers 1860, c'est une structure quasi-concentrique qui se dessine en 1900, en relation avec la hausse des salaires réels à la fin du XIX^{ème} siècle (Rebour, 2000). Cette hausse du pouvoir d'achat local a permis une attractivité accrue du centre-ville (substitution d'externalités), laquelle a alors structuré la ville selon un modèle circulaire, proche du modèle de Burgess, non pas équilibré à la manière d'Alonso - l'équilibre étant une vue de l'esprit, une hypothèse théorique bien loin de la réalité (Rebour, 2000) mais plutôt lié à des salaires probablement trop élevés par rapport à la productivité du travail;

5 La « Côte » a toujours été une zone de prix fonciers particulièrement élevés.

6 Comparer les cartes n°8 et n°10.

7 Source : J. Legoy (1980).

Densité par canton au Havre en 1891



1 Numéro du canton au XIX^e siècle

 Densité > 200 < 300 hab / ha

 Densité > 300 habitants / ha

 Densité < 200 hab / ha

déséquilibre que nous avons appelé « parasite » dans la Théorie du Rachat, par opposition au déséquilibre « pervers » inverse lorsque les salaires sont inférieurs à la productivité, qui avait dominé l'économie havraise aux XVI^{ème} et XVIII^{ème} siècles et au début du XIX^{ème} (Rebour, 2000). Ces phases sont rappelées sur le graphique n°1.

La première moitié du XX^{ème} siècle

La période qui s'étend de 1900 à 1945 apparaît, à bien des égards, hétérogène (voir le graphique n°1), d'un point de vue économique, avec deux périodes distinctes: une conjoncture de croissance, qui s'étend approximativement de 1905 à 1929, également appelée Seconde Révolution Industrielle, et une période de dépression qui s'ouvre dans les années trente et qui, après un bref regain, se poursuit durant la Deuxième Guerre Mondiale.

Ainsi, les tonnages annuels du port du Havre doublent de 1900 à 1914, tandis que sa superficie s'accroît encore de 15 hectares supplémentaires au début du siècle et encore de 77 hectares juste avant la guerre. L'activité portuaire aurait ensuite poursuivi sa croissance pendant les hostilités (Le Canu, 1968). La Grande Guerre n'a donc apparemment pas interrompu ce cycle de croissance, lequel se poursuit probablement jusqu'au début des années trente. Malheureusement, la destruction de l'essentiel des archives de la ville pendant la Seconde Guerre Mondiale nous interdit de faire appel à des données concrètes, ni pour l'évolution de la production, ni même pour celle du bâti ou des structures intra-urbaines durant cette période. La Grande Dépression des années trente reste également dans l'ombre pour les mêmes raisons.

On sait que Le Havre continue d'annexer les communes limitrophes entre les deux guerres, comme Graville, qui lui est rattachée en 1919. On sait aussi que les faubourgs havrais, inclus ou non dans la commune, ont un habitat alors essentiellement pavillonnaire: Sanvic, Aplemont, Frileuse.

Quelques indications sur les prix fonciers et immobiliers avant 1914 montrent une domination écrasante de la ville du Havre, dont la valeur des propriétés est sept fois plus élevée que dans la commune voisine de Sainte - Adresse (laquelle est pourtant la plus chère des banlieues) et plus encore par rapport à Rouelles dont les prix sont ridiculement bas (Legoy, 1980). Mais les données sont trop peu nombreuses pour en tirer des conclusions définitives, car les prix des autres communes de banlieue restent dans l'ombre.

A cause de cette lacune des sources, il est donc impossible d'en savoir plus sur cette période de la première moitié du XX^{ème} siècle, d'autant que les bombardements de la Deuxième Guerre Mondiale n'ont pas seulement détruit les archives, mais aussi la ville elle-même dans sa presque totalité! Force est donc de « sauter » directement aux « Trente Glorieuses » où, pour le coup, les données abondent; notamment grâce aux travaux de J.P.Damais. Toutefois, la ville a radicalement changé: le centre-ville historique, que l'on pouvait comparer

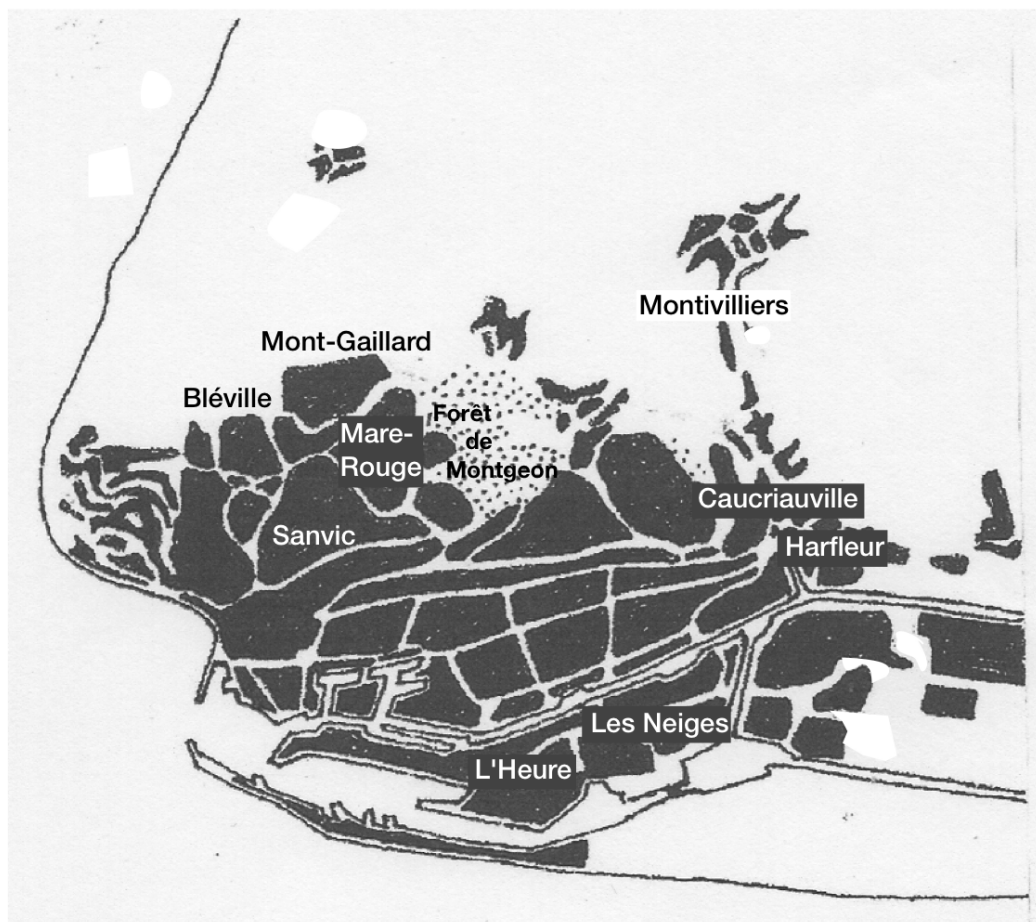
du point de vue de son architecture à la petite ville de Honfleur, mais sur une superficie beaucoup plus vaste, fut entièrement détruit, en particulier lors du bombardement de septembre 1944. La perte patrimoniale fut, on s'en doute, immense, mais plus encore - du point de vue du géographe, la structure de la ville en fut totalement bouleversée. Contrairement aux autres villes françaises - où les valeurs foncières sont liées, non seulement à leur proximité du centre, mais aussi à la valeur du patrimoine et des édifices historiques de ce centre -, Le Havre, à la manière des villes des pays neufs - en particulier des villes américaines -, ne possède plus de telles externalités. A l'exception de l'église Notre Dame (XVI^{ème} siècle), devenue cathédrale dans les années soixante, mais qui possède une valeur architecturale toute relative, voire de la nouvelle église Saint - Joseph, « curiosité » de style moderne à la tour élancée, le « vieux » Havre reconstruit rapidement par Perret, possède une architecture stéréotypée et est en réalité plus récent désormais que nombre de ses faubourgs. Ce nouveau centre, qui eut son heure de gloire lorsque la mode était à l'architecture moderne dans la lignée de Le Corbusier et du *Bauhaus*, est désormais considéré avec circonspection par les esthètes, et ses immeubles se dégradent rapidement (même si le centre-ville en question vient d'être « classé » au Patrimoine mondial, peut-être justement pour pouvoir réhabiliter les immeubles concernés). Le quartier Saint - François, épargné par les bombardements, n'a pas, quant à lui, une valeur patrimoniale immense et la qualité de ses immeubles est, de toute façon, (nous l'avons vu) assez médiocre. Au total, le centre du Havre est, cas rare en Europe, susceptible d'une dégradation de ses valeurs foncières, à la manière de certaines villes américaines, telles Détroit, Cleveland, etc... C'est une réalité qu'il faudra ne pas oublier lors de l'étude qui va suivre.

Croissance et crise : Le Havre à la fin du XX^{ème} siècle

Les Trente Glorieuses

Dans les années 1960 - 1970, l'agglomération s'est étendue au nord et à l'est, de manière relativement homogène, et elle s'est développée au sud, à Gravelle, de part et d'autre de la route de Paris et de la voie ferrée. Enfin, la langue de terre au sud des bassins portuaires est désormais totalement urbanisée (carte n°9). L'agglomération s'étend de plus en plus loin vers le nord – Sanvic - et vers le sud - L'Heure, Les Neiges - (carte n°9). Vers l'est et Harfleur, en revanche, le bâti a peu évolué, si ce n'est par la création de nouveaux quartiers à l'extrême sud-est, qui élargissent le tissu urbain dans cette direction (carte n°9), avec les grands ensembles de Caucriauville. C'est donc une morphologie en « tache d'huile » qui paraît prévaloir en 1975, à la fin des Trente Glorieuses. Le « cœur » urbain de 1900 (carte n°6) s'est accru de manière considérable (carte n°9). L'échelle moyenne de la carte (l'original est dessiné à 1/100 000 environ) permet la représentation du tentacule de Montivilliers, en formation au nord-est depuis le

Le bâti au Havre en 1975



Source: Damais, Nicollet

XIX^{ème} siècle, canalisé par la vallée de la Lézarde.

La commune du Havre a continué d'absorber ses voisines: Bléville (1953), le Haut-Sanvic (1955), Caucriauville-Rouelles (1964) et même Harfleur (1971). L'extension du bâti se réalise, durant cette période, via la construction de quelques grands ensembles (Mare- Rouge, Caucriauville, Mont-Gaillard), - édifiés dans les années 1960/70 alors que la ville haute croissait beaucoup plus vite que la ville basse - et d'un habitat pavillonnaire dominant. Ainsi, jusque dans les années soixante-dix, la logique de l'extension urbaine ne varie guère. Au contraire : sa morphologie en « tache d'huile » paraît se renforcer.

Mais qu'en est-il de la structure intra-urbaine ? En 1968, les densités urbaines par quartier (carte n°10) montrent clairement une structure circulaire avec un centre-ville hyperdense - par rapport au reste de l'agglomération-, une première couronne où la densité dépasse encore 100 h./ha (Sanvic, Bléville, L'Heure) et une deuxième couronne beaucoup plus aérée. Même s'il faut distinguer les quartiers pavillonnaires du nord de la Côte, des quartiers usiniers du sud, où les faibles densités résultent en partie des emprises industrielles dans les quartiers de L'Heure et des Neiges.

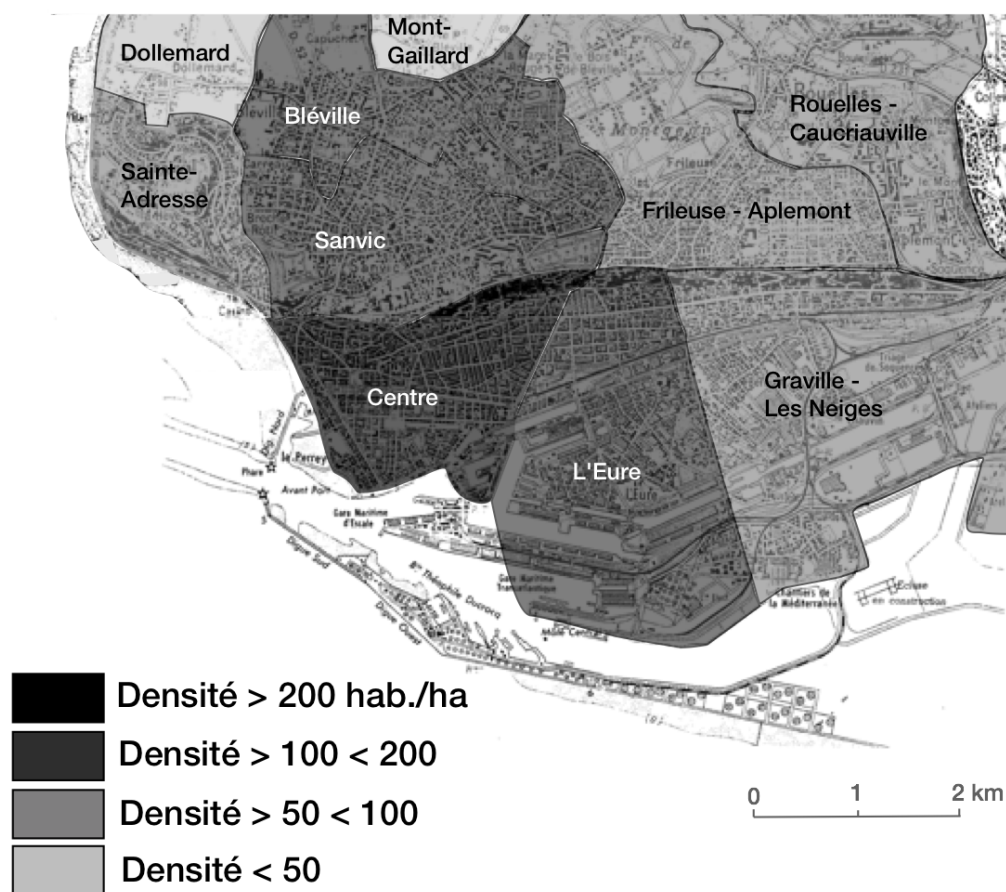
La localisation de ces industries, à la même époque (Annuaire Kompass, 1970⁸), montre une structure également circulaire, comme le montrent J.P. Damais et A.Nicollet (1975); mais le centre productif se situe à L'Heure et non au centre-ville. De la sorte, les communes limitrophes de ce «cœur industriel» légèrement décentré (Le Havre-centre, Gravelle, Frileuse - Aplemont) en formeraient la « couronne ».

La répartition des commerces importants dans la ville, à la même époque, favorise, quant à elle, les quartiers centraux qui comptent 14 grands magasins, dont 9 dans le centre-ville alors que la couronne périphérique n'en compte que 4 (Damais, Nicollet, 1975, Annuaire Kompass, 1970⁹). Ainsi, les structures intra-urbaines du Havre, pendant les Trente Glorieuses, montrent une opposition centre - périphérie assez nette et une organisation de l'espace circulaire et relativement homogène, en adéquation avec l'augmentation des salaires réels durant cette période, qui apparaît très nettement sur le graphique n°1. La ville se structure par rapport à la proximité du centre, selon une logique circulaire autour de l'externalité centrale dominante. Schématiquement, les plus riches sont au centre et les pauvres en périphérie, mais le plus près possible du centre selon leurs moyens, d'où la forme circulaire. J.P.Damais et A.Nicollet (1975) ne disent pas autre chose, lorsqu'ils décrivent un espace havrais ségrégué entre un centre habité par des «cols blancs» et une couronne périphérique majoritairement ouvrière.

8 Nous renvoyons le lecteur aux cartes de l'étude de J-P. Damais et A. Nicollet (1975), pour les implantations industrielles et commerciales en 1970, afin de ne pas trop alourdir cet article.

9 Cf. note précédente.

Densités urbaines par quartier au Havre en 1968



Source: Damais, Nicolle

La Crise

Le renversement de la conjoncture au début de la décennie soixante-dix va durablement modifier cette structure quasi-circulaire qui marquait l'espace havrais depuis près d'un siècle. Avec l'envol de l'inflation, stimulée par la hausse des prix du pétrole en 1973-1974, l'indexation des salaires sur les prix, instaurée après mai 1968, sera supprimée et la montée du chômage donnera le coup de grâce à la hausse longue des salaires réels (voir le graphique n°1), pour lui substituer, au mieux, une stagnation à partir des années quatre-vingt, voire une baisse si l'on calcule l'évolution médiane plutôt que l'évolution moyenne. La sous-estimation de l'inflation par l'INSEE donne à penser que la « part » du travail dans le revenu national s'est nettement érodée depuis la fin des Trente Glorieuses. Dès lors, l'affaiblissement des salaires réels, à partir des années 80/90, fait peu de doute, même si les chiffres officiels (évolution moyenne) continuent de prétendre le contraire¹⁰. Toutefois, ceux-ci montrent tout de même un formidable écart entre la valeur ajoutée par salarié et l'évolution de ces salaires réels. Ainsi pour la période de 1978 à 1991, l'inflation progresse de +138%, la valeur ajoutée par salarié de 58%, le PIB de + 86% et le revenu des ménages de + 4,4% seulement¹¹ (graphique n°1). Ces chiffres concernent évidemment la France dans son ensemble, or la situation économique du Havre est encore moins florissante que la moyenne nationale, vu sa spécialisation industrielle.

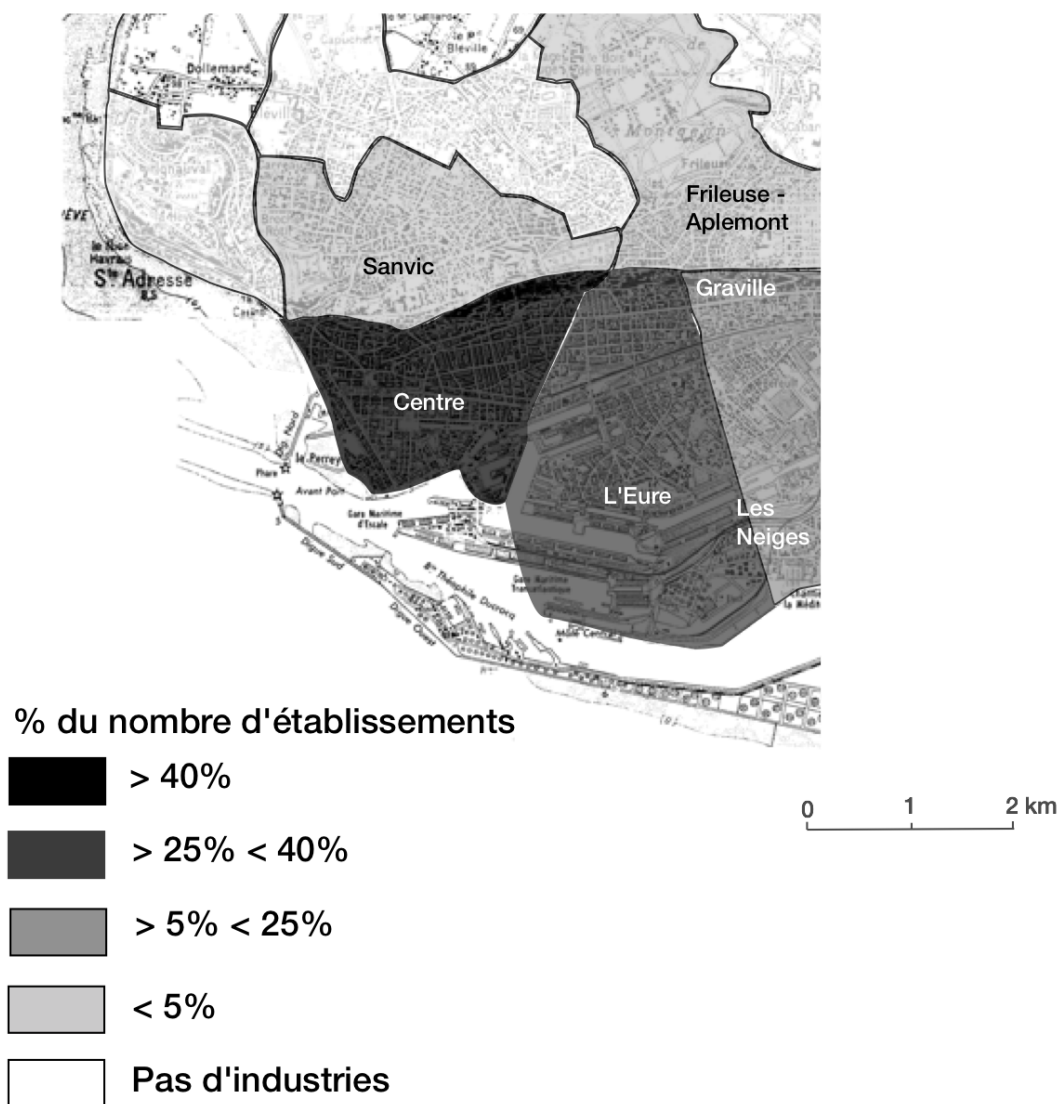
Logiquement, les structures intra-urbaines de l'agglomération devraient se modifier avec ce retournement de la conjoncture longue. De fait, la localisation des industries (carte n°11) montre une structure radio-concentrique en 1990. Les rares industries de la moitié nord de la ville, au-delà de la Côte, ont quasiment disparu pour se concentrer dans la moitié sud. En même temps, l'affaiblissement des industries lourdes et l'essor du « tertiaire industriel » ou des nouvelles branches à forte valeur ajoutée ont renforcé le secteur secondaire du centre-ville aux dépens de celui des quartiers de tradition industrielle du sud-est (L'Heure, Les Neiges). Désormais, un peu plus de 40% des industries se situent au centre-ville, 31% à L'Heure et 25% à Gravelle - Les Neiges. Malgré la prééminence du centre, un secteur sud-sud-est, longeant la rive droite de l'estuaire, se dessine clairement par opposition au nord-nord-est dépourvu d'industries. Ce secteur sud-sud-est est lié à la proximité du port, pour faciliter les exportations qui relayent les marchés antérieurement nationaux.

Du point de vue démographique, comme dans toutes les grandes villes françaises, la dynamique spatiale de long terme s'est inversée. Les flux migratoires centrifuges sont à présent dominants, non pas (ou peu) au profit des banlieues, mais à celui des campagnes proches et plus particulièrement de la

10 Pour une étude approfondie des modalités de la Crise en France depuis la décennie 1970 et pour une critique argumentée des données de l'INSEE : cf. Rebour, 2000, et Rebour, in Fischer-Malézieux, 1999.

11 Taux bruts en Francs constants.

Etablissements industriels au Havre en 1990



zone située à l'est et au nord-est de l'agglomération, vers Rouen et Paris. Le départ de l'autoroute, à l'est de l'agglomération, soutient cet axe des migrations centrifuges dirigé vers l'est et le nord-est.

Généralement, le départ d'une partie des habitants des villes vers les marges péri-urbaines est assez largement conditionné par le niveau élevé des prix fonciers et immobiliers dans les villes. Or, au Havre comme ailleurs, les prix fonciers - pour lesquels on possède des données fiables pour la première fois à partir de 1980¹² - fournissent, de surcroît un indicateur idéal pour appréhender l'évolution des structures intra-urbaines: ils reflètent en effet la qualité du bâti présent et anticipent même celle du bâti à venir, qui pour des questions de rentabilité, s'adapte à ces valeurs foncières. Les différences d'utilisation du sol et les discontinuités spatiales conséquentes reflètent donc celles de la valeur des terres (Rebour, 2000).

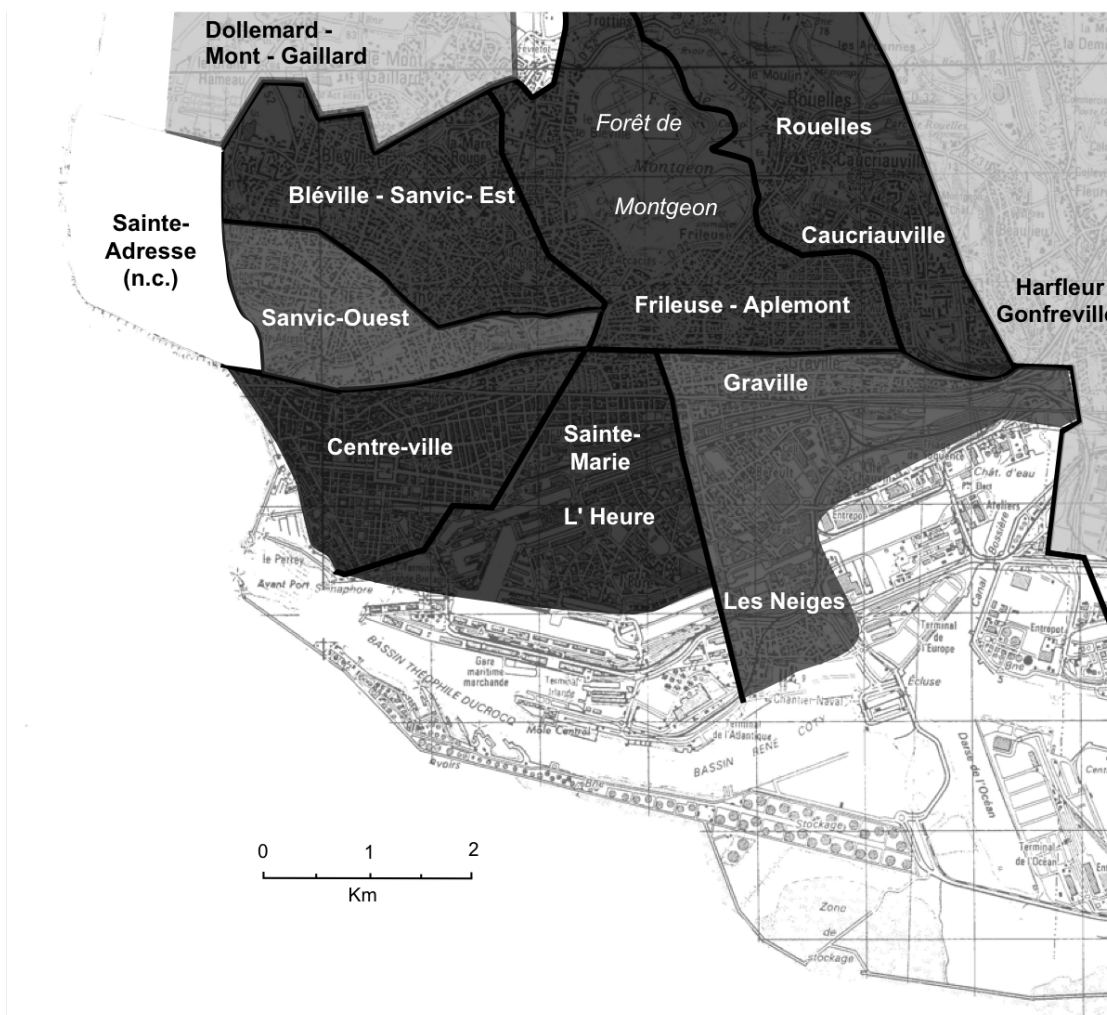
En 1980 (carte n°12) les prix du terrain nu au Havre étaient relativement homogènes. Rappelons qu'à cette date, la conjoncture venait à peine de basculer; d'où une structure encore marquée par la morphologie concentrique héritée des Trente Glorieuses. Toutefois on constate déjà quelques zones de faibles prix (inférieurs à 400 F/m²) dans les périphéries est et nord: quartiers de Sanvic, Dollemard-Montgaillard, Graville-Les Neiges, Harfleur-Gonfreville (carte n°12). La dévalorisation au nord et à l'est, qui anticipe les années suivantes, est marginale mais réelle. Pour des raisons déjà avancées plus haut (faiblesse du patrimoine architectural), les prix dans les quartiers du centre "historique" et de Sainte-Marie - L'Heure, restent relativement peu élevés, et il arrive même qu'ils soient inférieurs, par exemple, à des prix qui s'affichent à Frileuse et Aplemont. Il semble que le cadre relativement agréable de cette partie de l'agglomération (proximité de la Forêt de Montgeon), auquel s'ajoute une demande de plus en plus forte, liée à la nouvelle dynamique centrifuge, explique la valorisation de ces quartiers. Une discontinuité préexistante peut donc servir de point d'ancrage à l'évolution ségrégative qui s'appuie sur les coûts fonciers.

Ainsi, globalement, c'est essentiellement la périphérie nord, nord-est, qui paraît alors concernée par les prix élevés (outre l'hyper-centre, quartiers Bléville - Sanvic, Frileuse -Aplemont, Rouelles-Caucriauville, bien qu'accueillant le grand ensemble de Caucriauville), esquissant sur le territoire communal du Havre, l'ébauche d'un axe valorisé le long d'une diagonale sud-ouest/nord-est (Centre, Frileuse-Aplemont, Rouelles - Caucriauville) (carte n°12), laquelle se surimpose à la structure circulaire dominante antérieure. On pourrait ainsi dire que le Modèle de Hoyt commence discrètement à apparaître, en sous-dominante d'une morphologie de type Burgess qui organisait l'espace intra-urbain depuis 1945.

Une décennie plus tard (1990, carte n°13), la logique radiale s'est affirmée. En à peine dix années, la logique de Hoyt (1939) a totalement effacé celle de Burgess

12 Sources : Agence d'urbanisme de la région du Havre, et argus immobiliers (2000, 2001, 2002). A cause du changement de délimitation des quartiers en 1982, il a été procédé à des regroupements, afin d'harmoniser les données de part et d'autre de cette date. Ce sont des regroupements différents qui sont utilisés pour les cartes 10 et 11 d'une part, et 12, 13 et 15 d'autre part. Les calculs sont tirés d'un travail effectué en 1992 (T. Rebour, non publié).

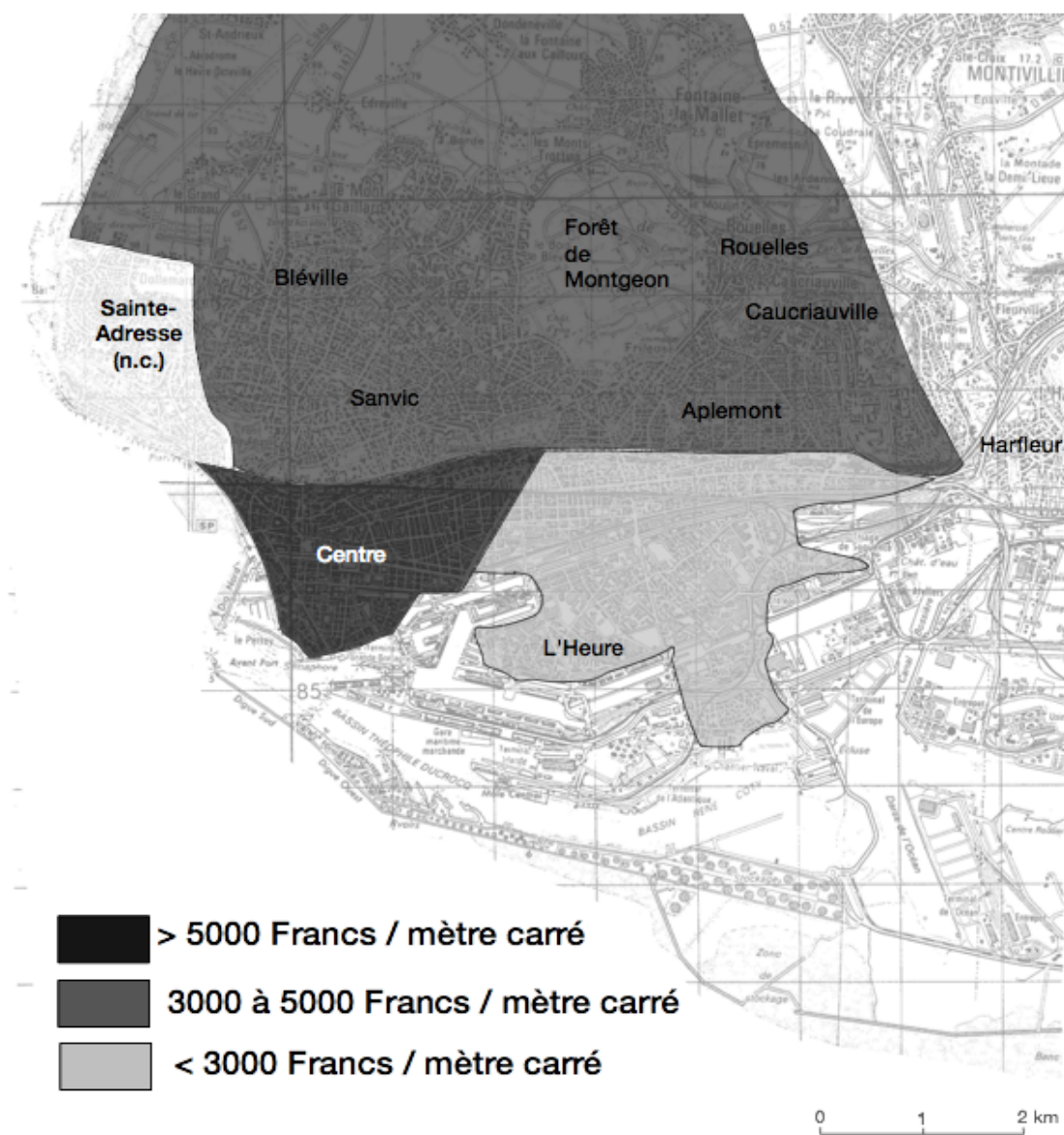
Prix fonciers au Havre en 1980



Légende

- Plus de 400 Francs par mètre carré
- De 300 à 400 Francs par mètre carré
- Moins de 300 Francs par mètre carré
- Limites des quartiers

Prix des immeubles au Havre en 1990



(1924) dans les structures intra-urbaines du Havre. Le prix des immeubles, pourtant plus rigide que celui du terrain nu, montre une claire dichotomie entre des quartiers nord valorisés et des quartiers sud très bon marché, apparemment dévalorisés par leurs paysages industriels. Le centre-ville a, quant à lui, retrouvé des valeurs immobilières supérieures au reste de l'agglomération: la *gentrification* des centres-villes en France étant favorisée par la « fuite » des classes moyennes et des ménages à faible revenu vers les zones péri-urbaines. Le Havre, malgré ses particularités, n'échappe pas à cette règle. Le tissu urbain de l'agglomération du Havre s'organise donc, dans les années 1990, selon l'héritage circulaire des Trente Glorieuses, sur lequel se surimpose une structure sectorielle émergente.

La carte n°14, qui fournit les prix de vente des pavillons « anciens »¹³ au même moment (1990), montre à peu près la même structure, mais nous renseigne incomplètement, à cause de l'absence de ce type de transaction dans certains quartiers, en particulier à Sainte - Adresse et dans les ZUP et les ZAC. Hors le centre-ville, toujours en tête des valeurs immobilières, ce sont encore les quartiers nord et ouest qui ont les prix les plus élevés, Rouelles compris, suivis de la mince bande de la Route de Paris (Graville, Aplemont), dont la valeur a peu augmenté depuis 1980, époque à laquelle ils étaient déjà les plus chers de la ville. Comme pour les valeurs immobilières, les quartiers sud ont de loin, les prix les plus bas.

En 2002, dernière date pour laquelle on possède des données, les structures intra-urbaines, révélées par le prix des immeubles (carte n°15), ont peu varié par rapport à 1990 (carte n°13), excepté un nouveau doublement des prix et une amplitude plus forte entre les plus élevés et les plus faibles: 10000 F/m² à Sainte-Adresse (au nord-ouest), 3000 F à Rouelles-Caucriauville (à l'est), et Fontaine-la-Mallet (au nord-est). Il est à noter que Sainte-Adresse a dépassé le centre-ville: 10 000 F/m² contre 9 710, et que Sanvic-ouest arrive en troisième position: 8 515 F/m². Autour du centre, la dichotomie nord-ouest/sud-est demeure donc inchangée, malgré une forte dévalorisation relative du quartier de Rouelles-Caucriauville, où la ZUP a joué un rôle d'*overspill* indiscutable, en relation avec la dégradation du bâti et des relations sociales dans ce type d'espace urbain. L'Heure et Graville sont très certainement dépréciés par la proximité des quartiers industrialo-portuaires du sud de l'agglomération.

Ainsi, après les Trente Glorieuses, où les structures intra-urbaines du Havre montraient une morphologie quasi-circulaire et relativement homogène (puisque les écarts de prix fonciers entre quartier étaient faibles, carte n°12), la période de crise qui leur succède - des années soixante-dix à nos jours - a radicalement transformé cette structure. En 2002, la logique radiale règne sans partage. En vingt ans, la logique de Hoyt a totalement effacé celle de Burgess dans les structures intra-urbaines du Havre.

Désormais, la ville se divise en trois zones radiales: les quartiers du centre et du

13 L'adjectif « ancien » est ici mal adapté, l'«ancienneté » du bâti au Havre étant très relative.

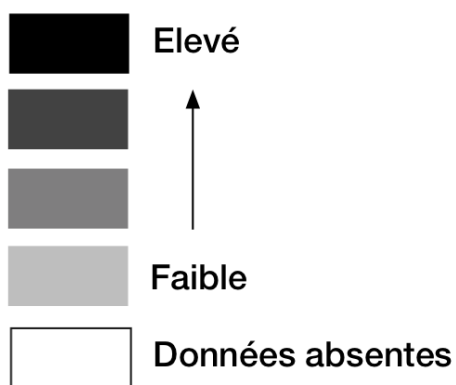
Carte n°14

Le marché du logement pavillonnaire ancien en 1990 au Havre et alentours

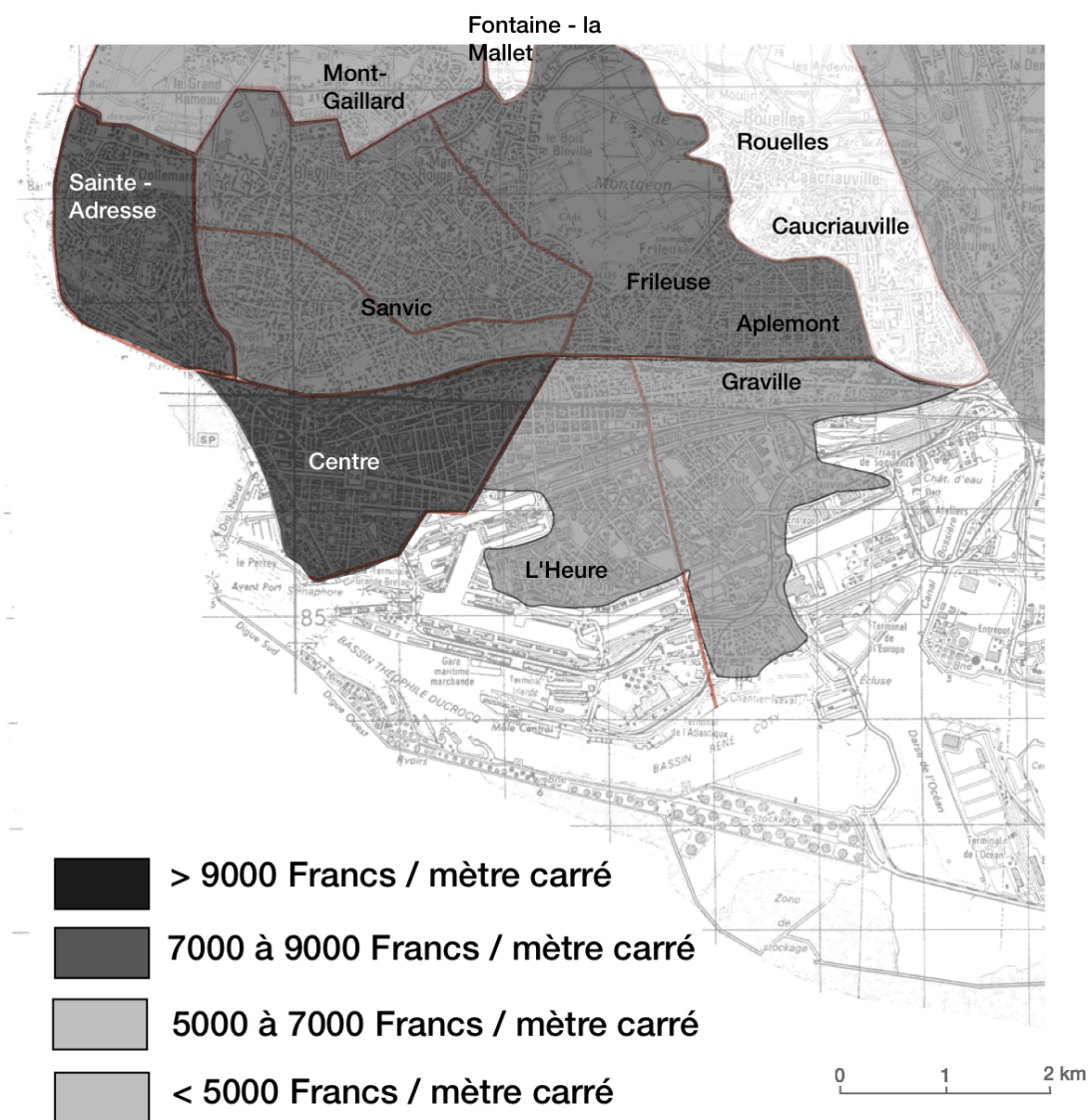


Légende

Cours moyen des transactions par quartiers au premier semestre 1990
Quatre classes de prix



Prix des immeubles au Havre en 2002



nord-ouest (Sainte-Adresse, carte n°15), très valorisés; ceux du nord aux prix médians et enfin, ceux du sud/sud-est, dont les valeurs sont très faibles. En outre, les écarts de prix entre quartiers, qui allaient du simple au double entre les extrêmes en 1980 - date à laquelle les structures intra-urbaines étaient encore marquées par l'héritage de la période précédente, et son pouvoir d'achat endogène relativement élevé - sont passés à plus du simple au triple en 2002. Parallèlement et logiquement, au regard de cette évolution spatiale, les salaires réels ont, au minimum, stagné et plus probablement diminué, tandis que les inégalités se sont accentuées, non seulement au Havre, mais également partout ailleurs dans le pays.

Cette structure urbaine radiale est représentée schématiquement sur la carte n°16, qui reprend la précédente (n°15). Si l'on se reporte à Mathias Boquet (2009), qui a cartographié une typologie des quartiers de l'agglomération du Havre, on peut établir une correspondance entre quartiers très valorisés et classes sociales supérieures, quartiers moyennement valorisés et classes sociales intermédiaires, et enfin, quartiers faiblement valorisés et classes populaires. La structure ségrégative en secteurs de la répartition géographique des classes sociales apparaît de cette façon sur la carte.

La valorisation du centre relève d'une structure concentrique héritée historiquement. Elle se trouve réactivée par le processus actuel, très ségrégatif, de la métropolisation, qui développe un secteur tertiaire "à forte valeur ajoutée", pour employer le vocabulaire de la comptabilité. Le centre bénéficie aussi d'une certaine "patrimonialisation", et s'est adjoint, vers le nord-ouest, une extension touristique et balnéaire. La crise industrielle offre de plus, la possibilité aux activités tertiaires et à l'habitat haut de gamme de se diffuser dans les anciens quartiers industrialo-portuaires et populaires, au sud, et vers le sud-est de l'agglomération. Cette dynamique de gentrification dont la presse s'est fait l'écho (Le Monde, 8 décembre 2014), s'appuie sur l'axe historique ouest-est, avec "le grand large" d'un côté, et Paris de l'autre.

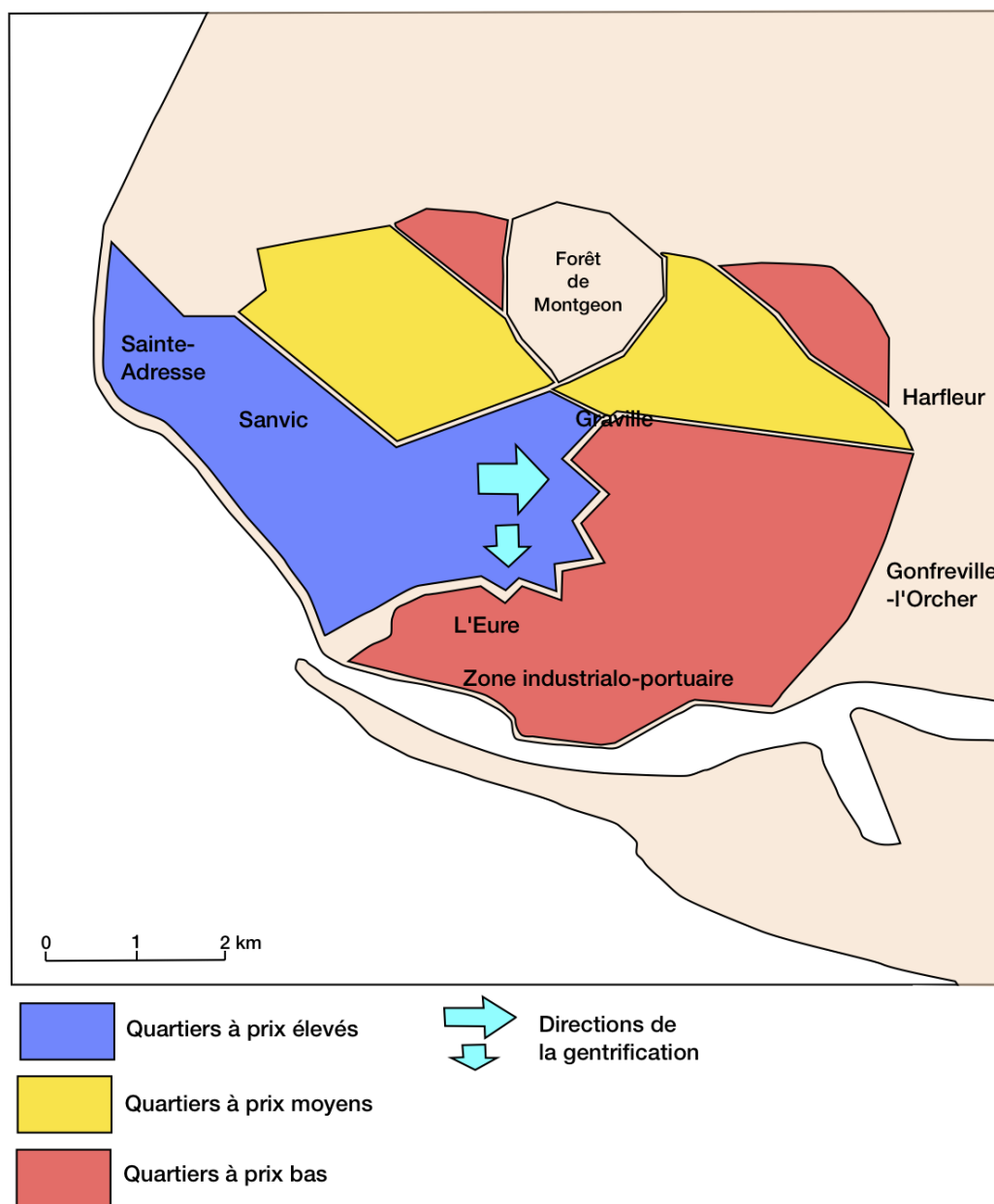
Les secteurs d'extensions urbaines vers le nord et le nord-est, pour leur part, concernent un échelon moyen ou inférieur de la société et des activités, tourné vers l'arrière-pays régional: les villes du Pays de Caux. L'extérieur de ce secteur de l'agglomération est prolongé par une bande de péri-urbanisation, nourrie des mouvements centrifuges d'activités et d'habitants issus du centre de l'agglomération.

Conclusion

Ainsi, la fin du XX^{ème} siècle ne fait pas exception à la règle que nous avons constatée tout au long de cette étude: à savoir la prévalence rythmée des formes circulaires/homogènes ou radiales/hétérogènes, en concordance avec les mouvements de long terme des salaires réels.

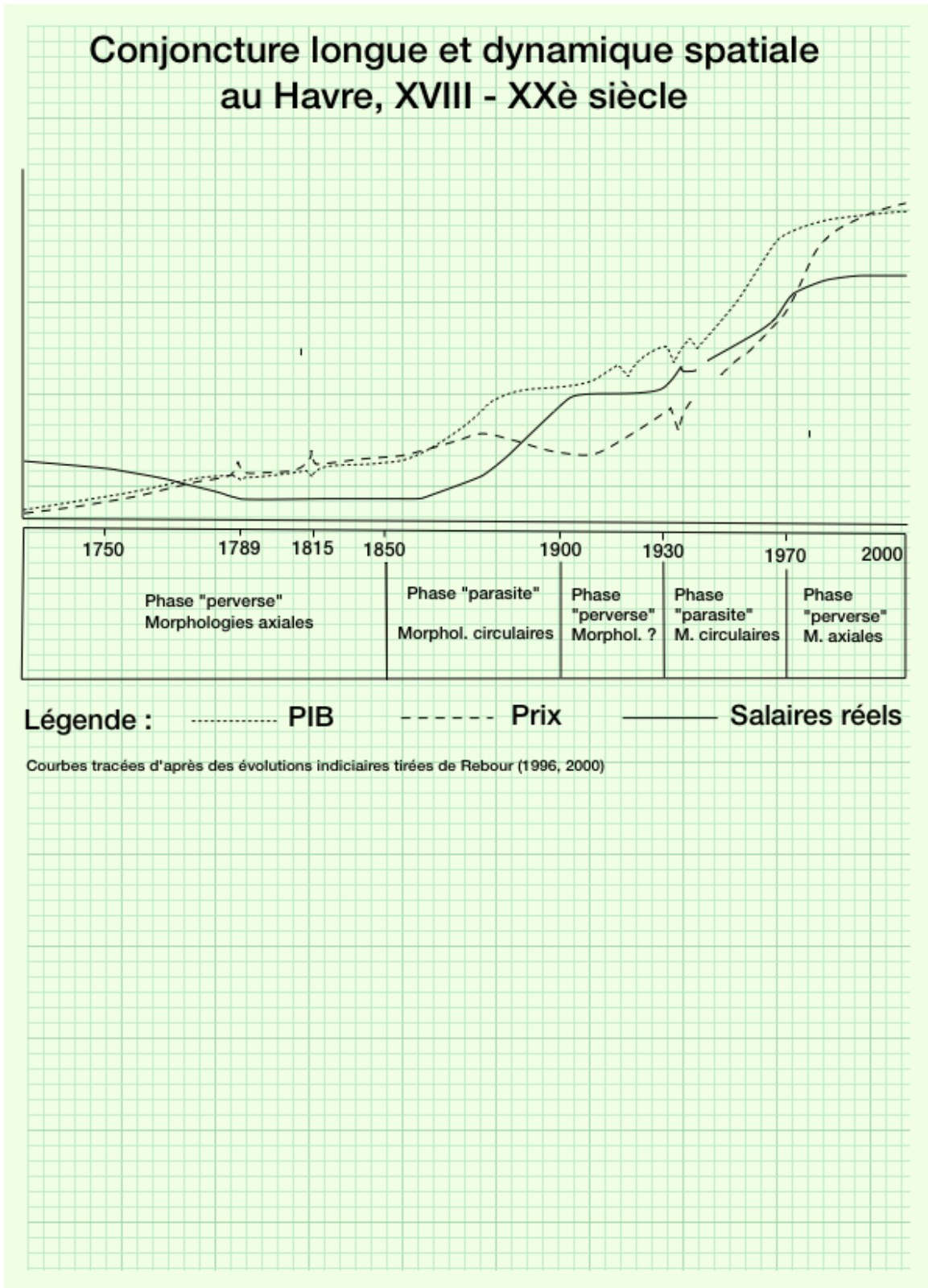
De tels résultats, en accord avec les hypothèses théoriques formulées plus haut et issues de la Théorie du Rachat (Rebour, 2000), avaient déjà été constatés

Structure socio-économique de l'agglomération du Havre



Source: Prix des immeubles en 2002 (cf. supra); Bocquet, 2002

Graphique n°1



dans d'autres grandes villes françaises: Paris, Lille, Caen, Rouen, Bayeux etc... (Rebour, 1996). Elles sont résumées pour le Havre sur le graphique n°1, qui montre les mouvements longs du PIB, des prix et des salaires réels rapportés aux morphologies intra-urbaines du grand port normand¹⁴.

Lorsque le pouvoir d'achat local diminue, les axes d'exportation se valorisent car la demande exogène se substitue à la demande endogène défaillante. Lorsqu'il s'élève, c'est le centre-ville qui devient attractif, car la demande endogène domine.

Dans le premier cas¹⁵, les valeurs foncières les plus élevées, mais aussi l'attractivité démographique, la localisation des commerces et des industries se règlent en fonction de la proximité relative de ces axes - au Havre, principalement l'axe tourné vers le littoral et celui de la route de Paris, dont l'un prend le pas sur l'autre selon l'époque et selon que les exportations se font plutôt vers la capitale ou plutôt vers le reste du Monde.

Dans le second cas¹⁶, les mêmes indicateurs se structurent en fonction de la proximité d'un centre-ville rendu attractif par le pouvoir d'achat local élevé. L'espace circulaire devient partiellement homogène pendant les Trente Glorieuses, car la forte hausse des salaires réels rapproche celui-ci de l'équilibre néo-classique. Quand les morphologies sont circulaires, les espaces les moins attractifs sont les périphéries.

Enfin, l'inertie du bâti fige une partie des habitats ou usines des époques antérieures; d'où une persistance de formes radioconcentriques à toutes les époques, d'après les indicateurs rigides: densité, type de bâti.

Quant à la ségrégation spatiale, elle existe quelle que soit la conjoncture – mais elle s'accroît en phase perverse, dans les morphologies à tendance sectorielle. Les phénomènes d'exclusion sociale se greffent sur, et amplifient, des différences préexistantes, ou émergentes, qui sont de manière générale expliquées par la conjoncture économique et ses fluctuations longues.

En somme, conformément aux hypothèses de la Théorie du Rachat, les morphologies internes des agglomérations semblent bel et bien soumises à la dynamique du partage des richesses. Plus celui-ci est équitable, plus les villes ont une forme proche des modèles néo-classiques d'équilibre - bien qu'il ne s'agisse pas alors d'une véritable situation d'équilibre, mais plutôt d'un déséquilibre favorable au pouvoir d'achat des travailleurs, dont les salaires réels s'élèvent au-dessus de la productivité marginale du travail (Rebour, 2000).

Au contraire, plus ce partage est inéquitable et favorise les revenus du capital aux dépens de ceux du travail¹⁷, plus la forme de la ville s'éloigne de ces

14 Sources du graphique 1 : cf. Rebour, 1996 et 2000. Les données ont été transformées en indices, selon plusieurs changements de base nécessités par la discontinuité des sources, ou existant dans les données elles-mêmes. Cette complexité explique l'absence de graduation en ordonnée, pour ne pas surcharger le graphique, qui reste fidèle aux mouvements relatifs des trois indicateurs.

15 Appelé « pervers » selon la terminologie de la Théorie du Rachat (Rebour, 2000).

16 Appelé « parasite » selon cette même terminologie (Rebour, 2000).

17 Dont les salaires descendent sous la productivité marginale du travail.

structures circulaires pour se rapprocher du modèle radial identifié par Hoyt (*ibid*) dans les années trente à Chicago.

Le revenu des facteurs de production (capital/travail) est donc, semble-t-il, la donnée fondamentale qui permet de rendre compte de la logique et de l'évolution des structures intra-urbaines dans le temps long historique. Le Havre en fournit un remarquable exemple.

==

Bibliographie

Alonso W. (1964) *Location and land use. Toward a general theory of land rent*, Cambridge, Harvard U.P.

Bois G. (1976) « Crise du féodalisme, économie rurale et démographie en Normandie du XIV^e au milieu du XVI^e siècle » in : *Cahiers de la fondation des sciences politiques*, n° 202.

Braudel F. (1979) *Civilisation matérielle, Economie et Capitalisme XV^e, XVIII^e siècles*, Paris, Armand Colin, 3 tomes.

Burgess E. (1924) *The growth of city : an introduction to a research project*, Pub of AmericanSGCsociety, vol.18.

Cochet Abbé (1975) réed, *Répertoire archéologique du département de Seine Inférieure*, Brionne, Montfort.

Damais J.P. (1968) *L'urbanisme au Havre, les grandes étapes de l'Histoire de l'urbanisme au Havre, 1517/1944*, Rouen, CRDP.

Damais J.P., Gay F. (1966) « Le Havre, Aspects géographiques et sociologiques de la croissance urbaine », in : *Urbanisme* n°93.

Damais J.P., Nicollet A. (1975) « L'urbanisme au Havre, éléments de différenciation en milieu urbain », Rouen, *Pédagogie et urbanisme*, CRDP.

Dupâquier J. (1977) *Statistiques démographiques du Bassin parisien, 1636/1720*, Paris, Gauthier-Villars.

Esdras-Gosse B. (1962) *C'était Le Havre*, Le Havre, La Vigie.

Fischer A., Malézieux J. (1999) *Industrie et aménagement*, Paris, L'Harmattan.

Fourastié J. (1958/1962) *Documents pour l'Histoire et la Théorie des prix*, Paris, A.Colin, 2 tomes.

Frémont A. (1997) *Les mémoires d'un port : Le Havre*, Le Havre Arlea.

Gay F., Nicollet A. (1996) « Dynamisme social et croissance urbaine, l'exemple du Havre » in : *Les cahiers de sociologie économique*, novembre.

Hoyt H. (1939) *the structure and growth of residential neighborhood in american cities*, Washington DC, US Feld H.Adm.

Legoy J. (1980) *Le peuple du Havre et son histoire*, St Etienne du Rouvray, ed.Ville du Havre, 3 tomes.

Le Canu M. (1968) *Historique du Havre et du port autonome*, Le Havre, Etaix.

Rebour Th. (1992) « La composante foncière de la mobilité des facteurs au

Havre entre 1980 et 1990 » *Mémoire* S.L.D. de Fischer A., Université de Paris I, Paris, non publié.

Rebour Th. (1996) « Conjoncture longue et dynamique spatiale : La Théorie du Rachat », *Thèse de Doctorat N.R.*, SLD de Malézieux J., Paris, Université de Paris I.

Rebour Th. (2000) *La Théorie du Rachat*, Paris, Publication de la Sorbonne.

Reneau S. (1993) « Espaces politiques et espaces culturels : Le Havre de 1944 à 1983 », in : *Etudes Normandes* 2, n° spécial.

Von Thunen J.H. (1826) *Der isoliert Stadt in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie*, Hambourg.

Sources (hors bibliographie)

- Plan de Hiéronimus (1563). Bibliothèque nationale.
- Plan de Gomboust (1656). Bibliothèque nationale.
- Plan de Gallon (1765). Bibliothèque nationale.
- Carte de Mortent J.(1842). Bibliothèque nationale.
- Cartes d'Etat-major et cartes aux 1/25 000^e, 1/50 000^e et 1/80 000^e de 1900 à nos jours (IGN).
- Shéma directeur de la ville du Havre (1970) cartes de Damais J.P. et Nicollet A.
- Annuaire Kompass (1970,1990).
- Agence d'urbanisme de la Région du Havre (2000).
- Argus immobilier (2000, 2001, 2002).