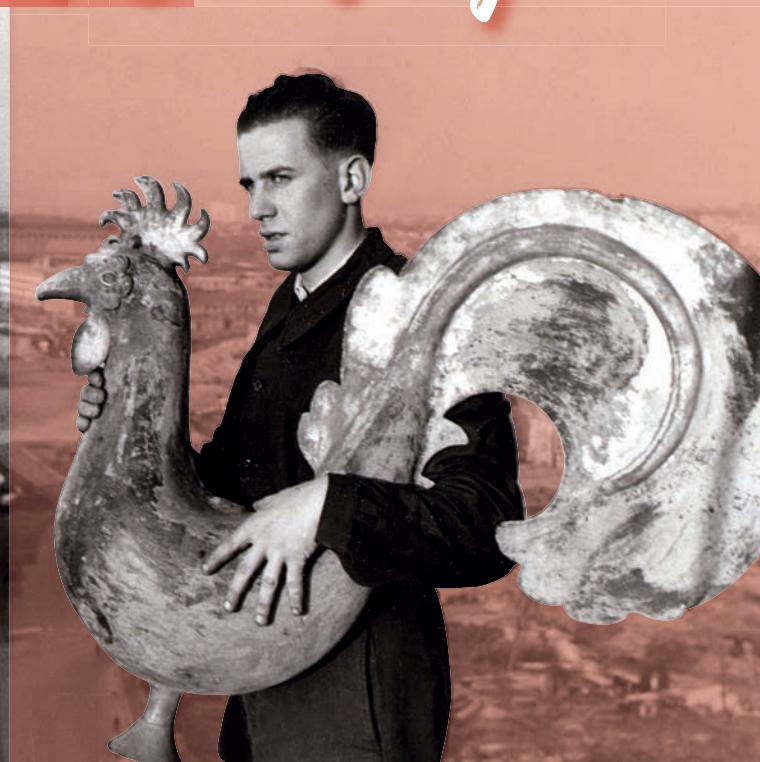




LA

RECONSTRUCTION

70 ans déjà !



DUNKERQUE-CENTRE
UN QUARTIER A VIVRE ENSEMBLE

Centre
de la Mémoire
Urbaine
d'Agglomération
Archives de Dunkerque



Textes et illustrations : Centre de la mémoire urbaine d'agglomération - Archives de Dunkerque et Ville de Dunkerque
Conception graphique, mise en page et couverture : Direction de la communication et de l'animation de la ville de Dunkerque

Aucune partie de cet ouvrage ne pourra être reproduite ni diffusée sous aucune forme ni aucun moyen électronique, mécanique ou d'autre nature sans l'autorisation écrite des propriétaires des droits et de l'éditeur.



© Édité par la ville de Dunkerque à 5 000 exemplaires
Impression Pacaud - Septembre 2019

Dunkerque
AU FIL DU TEMPS

LA
RECONSTRUCTION

70 ans déjà !



LA RECONSTRUCTION



Dunkerque avant la guerre. CMUA 13 Fi 4289



Dunkerque après sa résurrection. CMUA 13 Fi 4322

QUELQUES INSTANTS-CLÉS D'UNE PERPÉTUELLE MUTATION

1940 a marqué la fin d'un temps, d'une organisation du monde et d'une culture : la société qui vint après les idéologies exclusives et les destructions sauvages ne s'est plus projetée dans l'avenir de la même façon. Ce fut vrai de Dunkerque qui fit par la guerre une entrée contrainte dans la modernité, subissant d'emblée des armes capables de ravager un territoire en quelques heures puis une reconstruction métamorphose.

Faute d'alternative, les Dunkerquois firent le deuil des atours anciens de leur cité pour mieux permettre sa renaissance. L'État était à la manoeuvre, investissant massivement pour le redressement du port et de la ville et indemnisant les sinistrés pour réaliser un nouveau modèle urbain, rationaliste et social-démocrate, suivant les orientations du Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme.

Cette nouvelle entité architecturale, spatiale, sociale imaginée par urbaniste et architecte en chef fut décriée par la population : les styles expurgés des références locales, l'habitat collectif gommant les identités et la réussite personnelles... n'étaient pas le rêve des Dunkerquois et brouillaient les vieux codes sociaux.

Mais force est de reconnaître rétrospectivement le talent de l'urbaniste Théodore Leveau qui imposa une ville aérée, spacieuse et lumineuse, et de l'architecte Jean Niermans qui coordonna les travaux en veillant à la qualité des réalisations de ses confrères et dessina lui-même quelques-uns des plus beaux édifices.

À la fin des années 1950, la majeure partie des baraquements avait laissé place à des logements d'un confort inédit et Dunkerque faisait partie des grandes résurrections françaises avec un port réanimé, des projets d'extension, des liaisons suburbaines sans précédent... Dans cet espace reinventé, repeuplé émergeaient les idées nouvelles d'un « Grand Dunkerque », de fusions communales préludes au développement d'une grande agglomération.

Au XXI^e siècle, l'on a finalement reconnu les qualités particulières de cette « œuvre urbaine » et pris du recul sur sa nouveauté et son intelligence. Le temps de la déconstruction a même commencé : le grand lycée technique de la Reconstruction a disparu du centre-ville ; le théâtre a été redessiné et le bâtiment originel du musée remplit aujourd'hui de nouvelles fonctions. Et c'est aussi dans ces effets, dictés par la raison du temps, que se mesure – entre conservation et capacité de mutation - la qualité du travail de ses créateurs.

William Maufroy
Conservateur en chef des Archives de Dunkerque /
Centre de la mémoire urbaine d'agglomération



LA RECONSTRUCTION



Après la guerre, c'est un port et une ville en lambeaux qui subsistent sur le sol de Flandre maritime.
CMUA 13 Fi 4311



Pendant la reconstruction, les Dunkerquois sinistrés vivent dans des cités provisoires de baraquements et autres chalets américains. CMUA 13 Fi 4318

1945, UNE VILLE DÉTRUITE

Le lendemain de sa libération, Dunkerque est exsangue : l'enfer des années de guerre a déchiré son sol, bousculé ses rues et détruit ses maisons, ne laissant qu'un désert de pierres calcinées. Tout est à reconstruire. Sur 3 362 immeubles, 1 524 sont irrémédiablement détruits, 805 très endommagés et seulement 1 032 estimés réparables.



Des Dunkerquois sinistrés posent devant les ruines de leur cité martyre, rue des Bassins (actuelle rue de l'Amiral-Ronarc'h). CMUA 13 Fi 2812

Quand les Dunkerquois sinistrés font leur retour à partir de mai 1945, les canalisations d'eau potable sont inutilisables, l'eau des puits et des citerne est impropre à la consommation et il n'y a plus ni gaz, ni électricité. Immédiatement, ils doivent trouver abri dans des caves, des immeubles endommagés ou même des blockhaus avant que des cités de baraquements et de chalets américains UK 100 ne soient aménagées. Mais le confort qu'apportent ces cités provisoires connaît vite ses limites et s'efface au fur et à mesure de la reconstruction...

En 1940, une première mission pour la reconstruction de la ville avait été confiée aux architectes Bardet et Fenzy, remplacés en mai 1942 par les urbanistes Jean Canaux et Roger Puget. Fortement entravées par l'occupation allemande, ces premières études inspireront néanmoins l'urbaniste Théodore Leveau nommé en août 1944 pour superviser la renaissance urbaine de Dunkerque.



LA RECONSTRUCTION



Le centre-ville et son bâti d'avant-guerre avec des constructions jusqu'au cœur des îlots.
CMUA 13 Fi 4150



Avec la reconstruction, la densité du centre-ville décroît avec des coeurs d'îlots ouverts et des immeubles à plusieurs façades sur rue et sur cour. CMUA 13 Fi 4251

LA TUTELLE DU MINISTÈRE DE LA RECONSTRUCTION ET LES VICISSITUDES DES SINISTRÉS

Le Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (le MRU) est créé en octobre 1944. L'aménagement et la reconstruction des villes détruites sont placés sous le contrôle et l'approbation de son délégué départemental.

La loi du 28 octobre 1946 reconnaît aux sinistrés le droit à réparation intégrale sous forme de créances sur l'État, les « dommages de guerre », calculés selon la valeur du bien détruit en référence au cadastre ancien. Une fois établis, les droits sont transférés sur les nouvelles parcelles du plan d'urbanisme. Ces opérations constituent le remembrement... et contraindront beaucoup le travail des architectes.

L'urbaniste en chef, Théo Leveau, doit en tenir compte pour dresser le nouveau plan de ville qui projette davantage d'immeubles collectifs que d'habitats individuels. Les propriétaires sinistrés voient donc les dommages de guerre de leurs maisons détruites convertis en mètres carrés de plancher constructible, c'est-à-dire en appartements dans l'un ou l'autre des nouveaux immeubles à construire... sous un régime de copropriété !

En outre, ils verront les travaux du port, financés directement par l'État, avancer plus vite que leur logement du fait de la complexité du processus, et subiront même la violente tempête de février 1953 qui brise la digue de protection du canal exutoire et inonde certains quartiers...



À Dunkerque, les services du MRU se sont installés dans des baraquements sur le square Guynemer. CMUA 12 Fi 2382



Le pont de Rosendaël, déjà endommagé par la guerre, est submergé par l'inondation de février 1953.
CMUA 13 Fi 4376



LA RECONSTRUCTION



ARCHITECTES, URBANISTES ET SINISTRÉS : UN JEU D'ACTEURS

Le classement de Dunkerque parmi les communes sinistrées est confirmé le 15 mai 1945 alors que Théo Leveau a commencé dès l'automne 1944 à élaborer son Plan de Reconstruction et d'Aménagement de Dunkerque : le PRA.

L'urbaniste ne veut pas construire une ville nouvelle mais se réfère au plan de la ville ancienne pour sa redéfinition. Il tient compte des vents dominants lorsqu'il élargit les axes est-ouest et qu'il dispose les voies nord-sud avec des décalages successifs à leur débouché. Il s'inspire des projets d'avant-guerre, reléguant les industries à la périphérie de la ville et renforçant les liaisons avec les communes voisines.

Début 1946, est nommé un architecte en chef pour la reconstruction de Dunkerque, Jean Niermans qui, en décembre, se plaint auprès du délégué départemental du MRU de n'être toujours pas en possession du plan d'urbanisme de Leveau, ni même des plans côtés des terrains Sainte-Barbe et Pont-Carnot.

Jean Niermans, qui n'a pu participer à l'élaboration du plan d'urbanisme, aurait souhaité davantage d'audace en redessinant la ville sur une « *tabula rasa* », une page blanche... Il cosignera cependant le plan-masse des îlots de reconstruction en novembre 1949.

Sous l'égide du MRU, les négociations avec les associations syndicales de sinistrés sont menées îlot après îlot, sachant que le plan de remembrement ne peut être validé qu'avec leur assentiment.

- *Plan-masse des îlots de reconstruction*
- *dressé sous la direction de Théo Leveau,*
- *octobre 1949. CMUA 3 Z 183*





VILLE DE DUNKERQUE

Ce jour,

Quatre Septembre mil neuf cent quarante-neuf

sur l'Îlot 2 - Face Nord de la Place Jean Bart

a été posée la première pierre de la reconstruction
de la Ville

détruite au cours de la guerre 1939-1945

par les Allemands

EN PRÉSENCE DE :

MM. CL. DESHAYES, Sous-Préfet de Dunkerque,
BIED, Délégué Départemental à la Reconstruction
Emile DUBUISSON, Président de la Chambre de Commerce de Dunkerque.

L'Administration Municipale :

MM. G. ROBELET, Maire,
P. HAUW,
G. GENEVIÈVE,
L. BOUTOILLE,
P. ASSEMAN, Adjoints.

L'Association Syndicale de Remembrement :

MM. J. HOCQUET, Président,
M. PROVOOST, Vice-Président,
H. DENYS, Secrétaire,

L'Administration de la Reconstruction :

MM. SALMON, Délégué Départemental, Adjoint, Chef du Secteur Nord, Commissaire à la Reconstruction,
GUIMBERT, Commissaire au Remembrement,
ALLIOT, Commissaire à la Reconstruction,
SOLEILLANT, Délégué Départemental Adjoint aux Dommages de Guerre.

L'Association Syndicale de Reconstruction de l'Îlot Carnot : (Îlots 2 et 159)

MM. J. HOCQUET, Président,
G. ROBELET,
ALLEMÈS,
VANHILLE,
COLLET,
LACROIX,
GERREBOUT,
FAUSSE,
DUFLOS.

L'Association Syndicale de Reconstruction de l'Îlot 1 :

MM. G. GAMBLIN, Président,
M. PROVOOST, Vice-Président,
DARCHEZ
E. BOUTTEAU,
SCY,

MM. NIERMANS, Architecte en Chef,
T. LEVEAU, Architecte en Chef Urbaniste,
POUBEL, Inspecteur Départemental de l'Urbanisme,
MOREL, Architecte-Chef

L'Association Syndicale de Reconstruction de l'Îlot 13 :

MM. J. HOCQUET, Président,
TRESCA, Secrétaire,
RUSSE.

Mme MERVEILLE,
MM. REVEILLION,
JANSSEN.

de l'Îlot 2,
ROUSSEL,
VERLEYEN,
PAUWELS,

Architectes d'opération

de l'Îlot 2.

Entrepreneur :

ENTREPRISE GENIE CIVIL
à Lens.

Imp. Pierre LANDAIS - Dunkerque-Midi-les-Bains

Affiche de la pose de la première pierre de la reconstruction de Dunkerque, septembre 1949.
CMUA 3 Z 183

LES REVENDICATIONS DES SINISTRÉS

DU 13 AU 22 AVRIL 1947, LE PLAN DE RECONSTRUCTION ET D'AMÉNAGEMENT DE LEVEAU EST EXPOSÉ DANS LES LOCAUX PROVISOIRES DE LA Mairie AFIN DE RECUEILLIR L'AVIS DES HABITANTS.

LES PROPRIÉTAIRES SINISTRÉS ONT ÉTÉ RASSEMBLÉS EN ASSOCIATIONS SYNDICALES, EN VERTU DE LA LOI DU 16 JUIN 1948, AFIN D'ÊTRE PRÉSENTÉS LORS DES OPÉRATIONS DE REMEMBREMENT ET DE RECONSTRUCTION. LEURS PRÉSIDENTS COMME J. HOQUET, G. GAMBLIN... DEVIENTENT LES INTERLOCUTEURS PRIVILÉGIÉS DES POUVOIRS PUBLICS ET DES ARCHITECTES.

LES CONCEPTIONS DES UNS ET DES AUTRES DIFFÉRENT, LES ARCHITECTES DÉFENDANT DES PRINCIPES RELEVANT DE L'INTÉRÊT GÉNÉRAL TANDIS QUE LES PROPRIÉTAIRES REVENDIQUENT LOGIQUEMENT DES INTÉRÊTS PARTICULIERS. LES TRACTATIONS SONT SOUVENT LABORIEUSES ET DÉBOUCHENT SUR DES COMPROMIS. LES SINISTRÉS DÉCOUVENT PARFOIS AVEC ÉMOTION LA NOUVELLE LOCALISATION DE LEUR PROPRIÉTÉ SUITE AU REMEMBREMENT MENÉ PAR L'ADMINISTRATION.



L'ilot n° 2, dit de la place Jean-Bart, et ses façades sur la rue Poincaré. CMUA 3 Z 54.40



Un chantier de reconstruction sur le boulevard Sainte-Barbe en 1952.
CMUA 13 Fi 2938

S'y ajoutent les fréquentes critiques d'ordre esthétique qui transcrivent l'opposition entre une vision traditionnelle de l'habitat et des conceptions novatrices, voire avant-gardistes de jeunes architectes. Ainsi, en décembre 1947, un élu prétend : «*on nous impose des casernes !*»

Cependant, le 4 septembre 1949, la première pierre de l'ilot n°2, sur la partie nord de la place Jean-Bart, est posée en grande cérémonie.



LA RECONSTRUCTION



Les façades de l'îlot n°1 donnant sur la place Jean-Bart avec ses boutiques. CMUA 12 Fi 5019



Même lorsque les immeubles sont reconstruits individuellement, le traitement final des façades permet de leur donner une harmonie d'ensemble. CMUA 12 Fi 5029

LES PREMIERS ÎLOTS : LABORATOIRE DE LA RECONSTRUCTION

Les îlots n°1 et n°2 qui encadrent au nord et à l'ouest la place Jean-Bart sont particulièrement représentatifs des difficultés de la reconstruction. Ce sont les premiers îlots du centre-ville remaniés d'après les préceptes du plan d'urbanisme de Leveau qui leur assigne des fonctions résidentielle ou commerciale et impose des « disciplines architecturales » qui contraignent les architectes d'opération.

Ces spécifications sont d'ailleurs attaquées par les élus municipaux qui reprochent à l'urbaniste de leur avoir fait approuver un plan sans savoir qu'ils approuvaient par là même un règlement d'urbanisme. Le conseil municipal avait en effet validé à l'unanimité le plan masse de Leveau lors de sa séance du 27 mars 1948, le conseiller Paul Asseman s'étant même écrié : « *c'est la première fois que nous réalisons l'unanimité ici !* »



Les façades de la rue de la Marine, avec leur galerie couverte, en carte postale dès leur réalisation.
CMUA 12 Fi 2380

Quelques mois plus tard, les élus déchantent - certains comme G. Gamblin sont aussi propriétaires, notamment dans l'îlot n°1 - et déplorent que l'urbaniste impose des normes esthétiques : étages en porte-à-faux et galeries couvertes d'avants en « béton translucide ».

Ces « disciplines architecturales » menacent en outre d'alourdir les coûts de réalisation financés sur les dommages de guerre des propriétaires. On dénonce « *des dépenses somptuaires* ».



LA RECONSTRUCTION



La place Jean-Bart constitue bien le cœur de la ville où tout converge. CMUA 12 Fi 2327



Près du beffroi, la hauteur des immeubles a été abaissée afin que l'ilot n°1 ne le masque pas.
CMUA 12 Fi 5020

UN CENTRE-VILLE TOTALEMENT REMANIÉ

Autour de la place Jean-Bart, le parcellaire d'origine paraît respecté : les Dunkerquois retrouvent comme autrefois l'hôtel des Arcades, la banque de France reconstruite sur ses vestiges, le journal Le Nouveau Nord en lieu et place du Nord Maritime et les nombreux cafés qui, parfois, reprennent leur enseigne d'origine.

Mais le remembrement a bousculé la distribution des parcelles. De nombreux propriétaires ne retrouvent pas leur emplacement d'avant-guerre et sont contraints de changer de secteur, pour migrer par exemple vers le quartier résidentiel de compensation dit « de la Victoire » au nord des îlots Carnot, composé de maisons individuelles.



De larges voies irriguent le centre-ville où se concentrent les commerces. CMUA 12 Fi 5031

Le centre-ville est irrigué de nouvelles artères calibrées pour le déplacement automobile, avec des voies élargies à 25 mètres telles que les boulevards Alexandre III et Sainte-Barbe. Leveau conçoit également une « place nouvelle de stationnement des voitures » - qui deviendra la place Émile-Bollaert - appelée à desservir le secteur commercial des rues Clemenceau, de la Marine, les boulevards Saint-Barbe et Alexandre III, et la place Jean-Bart.

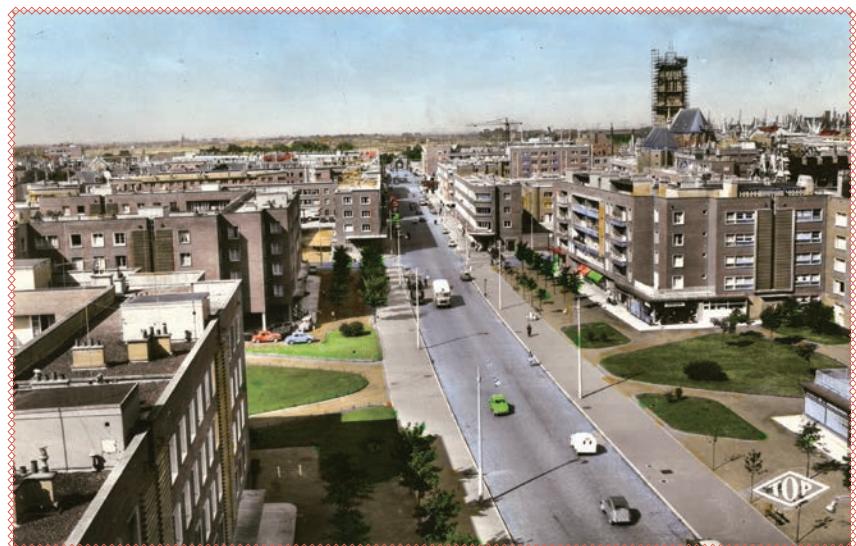
Aux angles de la rue de la Marine et de la place Jean-Bart, deux immeubles de quatre étages en vis-à-vis marquent un signal et prolongent la perspective du boulevard Sainte-Barbe, tandis que pour ne pas dénaturer les abords du beffroi et de l'église Saint-Éloi, monuments historiques qui ont traversé la guerre, un immeuble de deux étages, en décrochement par rapport à l'alignement de l'îlot, est construit à l'angle de la rue de l'Amiral-Ronarc'h et de la place Jean-Bart.



LA RECONSTRUCTION



Les ouvriers de la reconstruction travaillent devant les ISAI Sainte-Barbe. CMUA 3 Z 54_31



Les ISAI Sainte-Barbe de part et d'autre du boulevard qui forme la grande transversale est-ouest. CMUA 12 Fi 2388

LES ISAI SAINTE-BARBE ANNONCENT LA RUPTURE

Préfinancé par l'État, ce groupe de 194 logements est dessiné par les frères Niermans à partir de 1946 et mis en chantier en octobre 1948. Ces ISAI (Immeubles Sans Attribution Individuelle) permettent d'accélérer la reconstruction de logements avant même leur attribution et d'en favoriser la qualité esthétique par une plus grande liberté architecturale. Premiers logements à être livrés aux Dunkerquois, ils constituent une véritable « vitrine » de la reconstruction.

Par cette composition monumentale, Jean Niermans a souhaité créer une perspective vers Rosen-dael depuis le centre-ville, perspective affirmée par deux hautes tours qui ouvrent le boulevard et rappellent les portes d'une ville forte. Dans leur continuité, les deux grands ensembles de logements, symétriques et parallèles, cernent le boulevard en laissant une large place aux espaces de verdure et d'arbres. Voûtes et passages piétonniers marquent une volonté de dissocier les flux automobiles et piétons.



Les ISAI Sainte-Barbe actuellement.

Les immeubles sont relativement bas avec quatre étages sous des toits-terrasses. Il s'agit d'une rupture marquée avec la tradition, sans toiture pentue que les architectes modernes tiennent en symbole de conservatisme et de passéisme.

L'orientation des pièces à vivre vers le sud leur offre un ensoleillement que de spacieux balcons mettent encore à profit. Le recours à la préfabrication est manifeste dans l'usage démultiplié des claustras en béton, si caractéristiques de la reconstruction dunkerquoise, qui cachent des pièces de service comme des séchoirs à linge.





Bureau avec balcon dans un appartement-témoin des îlots Carnot. CMUA 3 Z 57



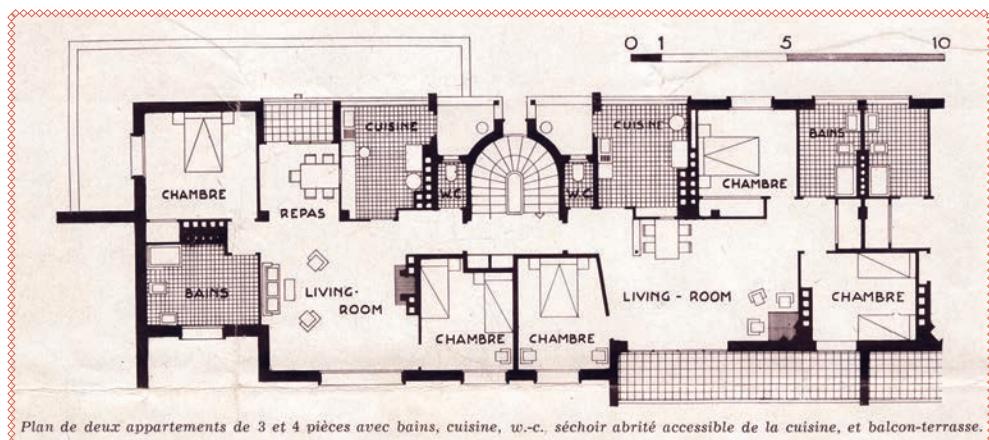
Reproduction d'un intérieur d'un appartement type de la Reconstruction. Collection particulière.



EN ROUTE VERS LA MODERNITÉ

Le 13 octobre 1950, on inaugure un appartement-témoin et Jean Niermans explique : « Reconstruire une ville, c'est avant tout donner à ses habitants une possibilité de vivre sainement et d'élever les enfants dans l'air pur, la lumière et le soleil. La ville repliée sur elle-même, avec de petites cours sans soleil, ni lumière, est périmée. »

Les visiteurs découvrent les nouvelles dimensions, disposition et orientation des pièces dont le plan traditionnel est entièrement revu : la cuisine migre vers l'entrée, proche du séjour et de la salle à manger. La lumière est privilégiée, tant le jour grâce aux larges baies que le soir grâce à l'éclairage au néon.



Plan de deux appartements de 3 et 4 pièces avec bains, cuisine, w.-c., séchoir abrité accessible de la cuisine, et balcon-terrasse.

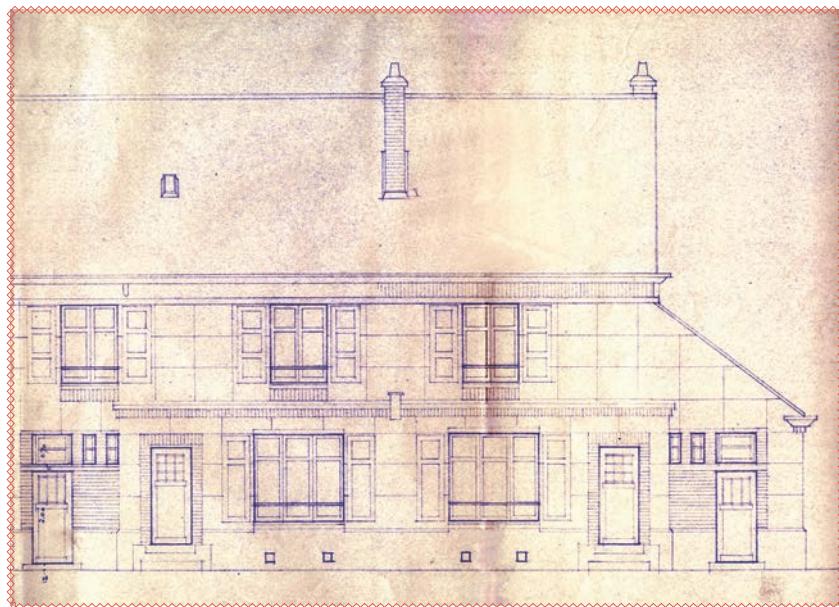
Plan-type d'appartements avec une nouvelle disposition des pièces et l'apparition de vastes living-rooms. CMUA 3 Z 116

Emménager dans un appartement de la reconstruction signifie l'accès au confort moderne, la conception des bâtiments intégrant la connexion à tous les réseaux (eau, gaz, électricité ou téléphone) et l'évacuation des eaux usées et des ordures ménagères.

C'est le début des expositions d'arts ménagers au mobilier conforme au nouveau style de vie. Les marchands de meubles dunkerquois y vantent leurs nouveautés aux formes et matériaux inédits. Le visiteur découvre l'équipement domestique « dernier cri » des gazinières, réfrigérateurs, robots...

Tout semble avoir été pensé dans le moindre détail pour ces villes alors futuristes. Mais certains habitants restent perplexes, comme on le lit dans la Voix du Nord d'octobre 1950 : « Parfois, les meubles ne cadrent pas toujours exactement avec les dimensions des logements. »





Détail d'un plan de façade d'une maison de la cité de la Victoire dessinée par Léon Schneider et Jean-Marie Morel en 1949. CMUA 3 Z 35



Les immeubles placés en « dents de peigne » le long du boulevard Carnot (actuel boulevard Paul-Verley). CMUA 12 Fi 2420

LES ÎLOTS CARNOT

Sur l'ancien tracé des fortifications, de part et d'autre du nouveau boulevard Carnot, ces ISAI constituent le second grand chantier de la Reconstruction. Comme pour les ISAI Sainte-Barbe, leurs plans sont signés des frères Niermans qui se sont adjoints Toumaniantz et Roussel, encore assistés de Bocage, Favier et Schmitt.



Les architectes Roussel et Toumaniantz sur le chantier des îlots Carnot au début des années 1950.

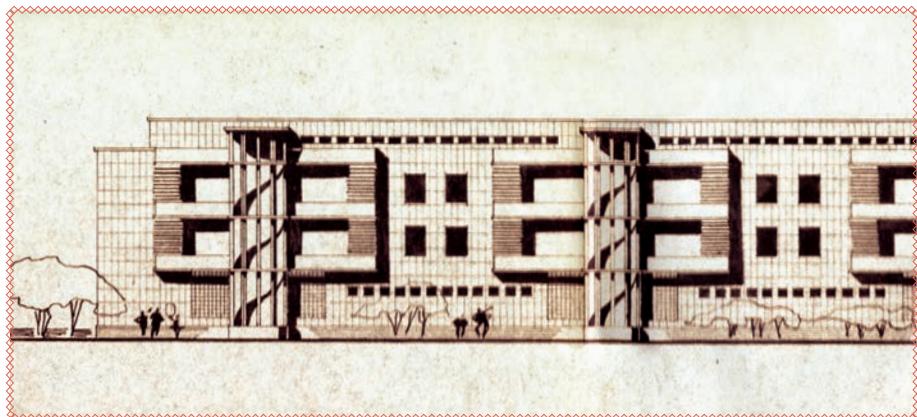
CMUA 3 Z 54_55

Les travaux s'échelonnent entre la fin 1948 et 1952 quand les 180 appartements et 14 magasins sont livrés. Les immeubles, implantés dans un cadre de verdure, sont disposés orthogonalement les uns par rapport aux autres, en « dents de peigne », générant voies de desserte, petites places et jardins ouverts.

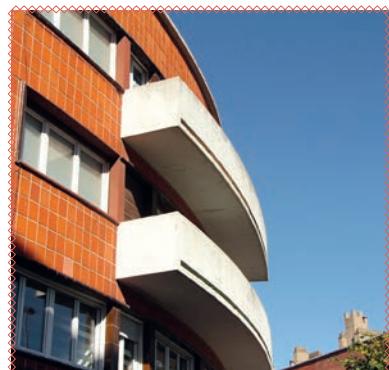
Dans les appartements, tout est prévu : l'emplacement du berceau dans la chambre des parents, le bac et la planche de lavage dans la salle d'eau, le nettoyage des chaussures sur le balcon... La salle de séjour rassemble salon et salle à manger, et permet d'installer des fauteuils devant la cheminée et la table devant une large fenêtre.

Au nord des îlots Carnot, la charmante « cité de la Victoire » illustre la variété de la reconstruction de Dunkerque : cette cité de compensation qui accueille des sinistrés du centre-ville ancien est une véritable cité-jardin tracée dans le PRA de Théo Leveau. Ses élégantes maisons individuelles sont l'œuvre des architectes Léon Schneider et Jean-Marie Morel.





Plan des façades sur jardin d'un immeuble des îlots rouges, rue Louis-Lemaire, dressé sous la direction de l'architecte chef de groupe, Jean Roussel en 1950. CMUA 3 Z 18



Les carreaux de parement en terre cuite rouge ont donné leur nom à ces îlots



LES ÎLOTS ROUGES

Composés de cinq ensembles, les îlots rouges - qui tirent leur nom des carreaux de terre cuite qui les parent - ont été conçus dans les années 1950 par des architectes travaillant dans un souci d'harmonie et d'œuvre collective : Elkouken, Roussel, Schneider et Toumaniantz, sous le contrôle de l'architecte en chef Jean Niermans.

Dans un secteur avant-guerre très dense, ils réalisent la volonté de Leveau d'aérer le centre-ville avec un urbanisme particulier, aux immeubles de faible hauteur, alignés sur la rue mais ouverts aux cheminements piétons.

Cela impose un traitement soigné des façades sur jardin, accessibles au passant. Les cœurs d'îlot se présentent ainsi comme des jardins intérieurs à l'ambiance intimiste, espaces privilégiés où les enfants sont à l'écart de la circulation automobile. Les 212 logements proposés vont du simple appartement à l'immeuble individuel avec jardin. 30 garages et 26 boutiques y sont d'emblée intégrés en harmonie avec leur environnement urbain.

Ouvrages très inspirés, ces immeubles présentent des angles arrondis tandis que des balcons soulignent des angles saillants. Des escaliers hélicoïdaux hors-œuvre, visibles depuis l'extérieur, desservent des coursives filant le long des façades intérieures à la manière de trottoirs suspendus.

On rencontre, selon les îlots, aussi bien des toitures à pentes que des toits-terrasses. Les pavés de verre omniprésents éclairent naturellement halls d'entrée, paliers, escaliers...



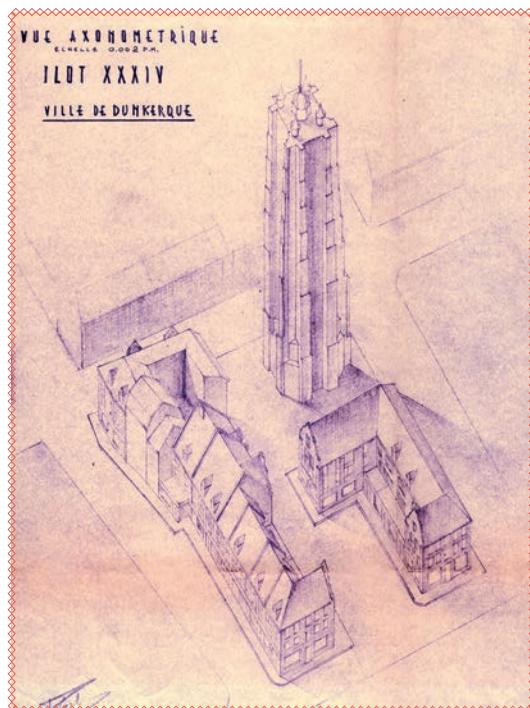
Plan des façades sur rue d'un des îlots rouges dressé par Léon Schneider en 1951. CMUA 3 Z 16



LA RECONSTRUCTION



Une élévation de façade de l'ilot n° 34, dressée par Paul Gélis, 1952. CMUA 11 Z 1



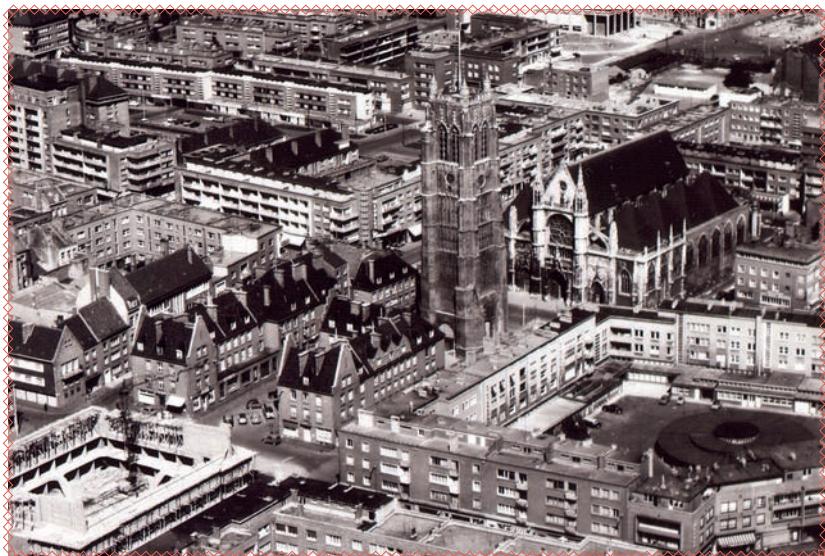
Vue axonométrique de l'ilot n° 34, dessinée par Paul Gélis, 1952. CMUA 11 Z 1

LES ÎLOTS GÉLIS DITS « DU BEFFROI »

Le PRA du nouveau Dunkerque incite à réaliser des immeubles collectifs, de trois ou quatre étages et qui trament une certaine horizontalité de la cité. La superficie communale ne permet pas à Leveau de multiplier les maisons individuelles à la manière des cités-jardins.

Cette rupture avec la tradition n'est pas toujours comprise, et les élus se font l'écho des populations lorsqu'ils déplorent devoir : « *passer par des architectes étrangers qui ne connaissent pas nos goûts.* »

La tutelle du MRU empêche en effet les velléités d'architectes d'opération qui rechercheraient un pittoresque à tendance régionaliste, tout autant qu'une prétentieuse originalité futuriste. L'une des seules entorses à la règle se rencontre dans le traitement de l'îlot n° 34, dit du Beffroi, confié aux architectes parisiens Paul et Jean Gélis, père et fils.



Vue aérienne de l'îlot n°34, dit du Beffroi, en 1963. CMUA 13 Fi 4256

Pour ne pas bouleverser l'environnement de la tour gothique et de l'église Saint-Éloi, Paul Gélis - qui travaille également à la reconstruction de Bergues et de son beffroi - dessine en 1952/1953 un ensemble inspiré de l'architecture flamande avec des toitures pentues, pourvues de lucarnes en chien-assis, de pignons en façade dont un à pas de moineaux, un agencement ornemental des briques et des travées brugeoises accentuant le régionalisme et la verticalité des édifices.



LA RECONSTRUCTION



Le long du canal de Bergues, l'ancienne huilerie Marchand s'apprête à être déplacée en 1946.

CMUA 13 Fi 4314



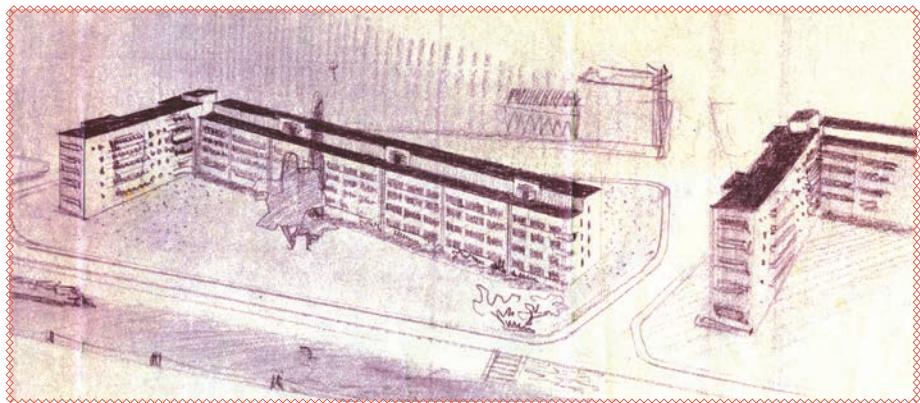
Le groupe Gustave Robelet entre le canal de Bergues et la rue de la Verrerie. CMUA 13 Fi 4189

UN HOMMAGE AU MAIRE DE LA RECONSTRUCTION : LE GROUPE GUSTAVE ROBELET EN BASSE-VILLE

En janvier 1947, le délégué départemental à la Reconstruction propose au conseil municipal l'édification de logements en Basse-Ville, entre le canal de Bergues et la rue de la Verrerie, sur des terrains libérés par le transfert de l'huilerie Marchand à Petite-Synthe.

L'office public des HBM (Habitations à Bon Marché) programme ainsi la construction d'environ 200 logements répartis dans une tour de neuf étages - elle en comptera douze - et dans trois immeubles de quatre étages placés en équerre pour tirer le meilleur parti du terrain.

En février 1949, la Ville qui participe à hauteur de 10 %, donne son accord au projet des architectes Jean-Marie Morel et Émile Sala, en demandant que le coût du groupe d'immeubles soit revu à la baisse. Mais lorsque les travaux démarrent en 1951, les architectes sont confrontés aux prix élevés des entreprises et doivent faire de nouvelles économies, notamment sur le traitement des façades.



Avant-projet de construction des Habitations à Bon Marché de la rue de la Verrerie. CMUA 609 W 40

Il s'agit des premiers logements HLM construits à Dunkerque - si l'on excepte l'HBM Saint-Charles au début des années 1930 - avec confort inédit, où la plupart des logements disposent de balcons bien orientés.

En août 1953, le conseil municipal décide à l'unanimité de baptiser cet ensemble «Gustave Robelet», du nom du maire de Dunkerque, acteur majeur de la reconstruction de la ville, décédé tragiquement en avril.





Acheminement du bois de charpente pour la construction de l'église Saint-Jean-Baptiste. CMUA 13 FI 089 27.



Le chœur de la nouvelle église Saint-Jean-Baptiste rappelle une proue de navire.

L'ÉGLISE SAINT-JEAN-BAPTISTE

Dans son plan d'urbanisme, Leveau a prévu l'implantation d'une église nouvelle en liaison avec le quartier de la zone nord et « *qui pourrait éventuellement commémorer le sacrifice de Dunkerque* ».

Le redécoupage paroissial dans la ville en pleine extension n'incite pas à conserver la vieille église Saint-Jean-Baptiste, voisine de Saint-Éloi. Les autorités religieuses décident de ne pas la restaurer, en dépit de sa faible dégradation !



L'ancienne église Saint-Jean-Baptiste après la guerre, le long de la rue de l'Amiral-Ronarc'h. CMUA 3 Z 54.45

C'est une nouvelle église qui naîtra dans la future paroisse Saint-Jean-Baptiste où la population est appelée à augmenter considérablement, là où depuis 1948, l'église provisoire Sainte-Jeanne-d'Arc dessert la cité toute aussi provisoire des Glacis. Quand, en 1958, le Cardinal Liénart crée la nouvelle paroisse Saint-Jean-Baptiste, la réflexion entre élus, ecclésiastiques et architectes est déjà bien avancée : la nouvelle église Saint-Jean-Baptiste est intégrée au plan masse du nouveau quartier des Glacis élaboré par Jean Niermans. C'est même une cité paroissiale qui sera construite avec centre pastoral et école primaire.

L'emplacement de Saint-Jean-Baptiste n'est définitivement arrêté qu'en mai 1959 sur l'avenue de la Libération, l'axe principal du quartier. L'église d'une nouvelle époque, de briques et de béton, est construite en 1961-1962 sur les plans de l'architecte Jean Roussel qui exploite dans ses formes la métaphore du navire.



LA RECONSTRUCTION



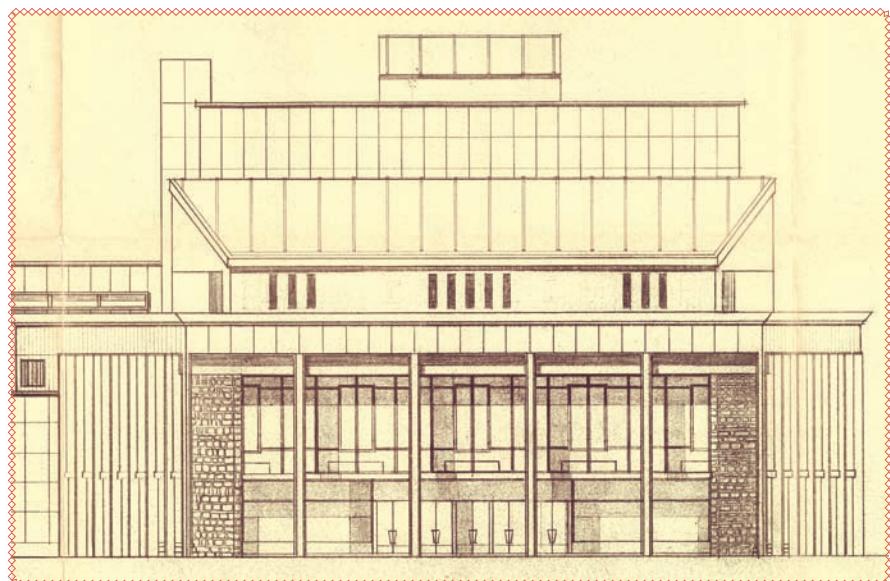
Le théâtre, tout juste terminé en 1963, et son petit jardin. CMUA 13 Fi 3923



La grande salle du nouveau théâtre au plafond orné d'une inscription célébrant sa reconstruction en 1963. CMUA 13 Fi 003 32

LE THÉÂTRE MUNICIPAL

La place du Général-de-Gaulle est confortée dans sa fonction de centre culturel avec le nouveau théâtre, construit légèrement au nord de son ancien emplacement, et le musée communal réédifié et agrandi sur les décombres du précédent. La place devait également accueillir un conservatoire face au musée. La possibilité d'établir une nouvelle sous-préfecture dans cet environnement culturel avait été retenue sans être réalisée.

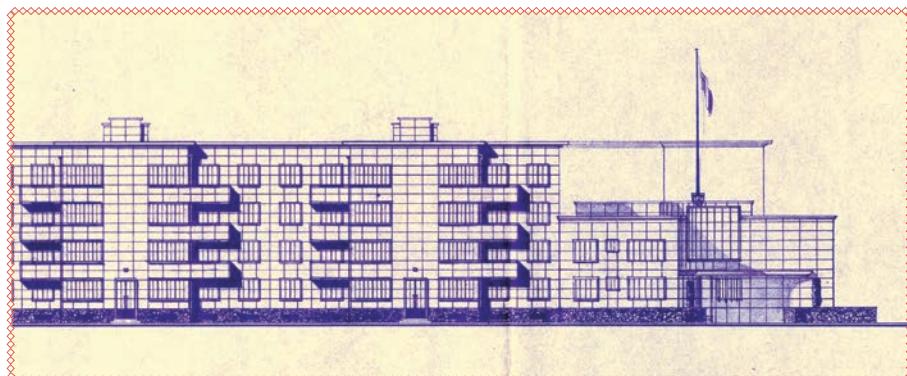


Avant-projet de façade principale pour le théâtre municipal, dressé en 1957 par Niermans. CMUA 3 Z 84

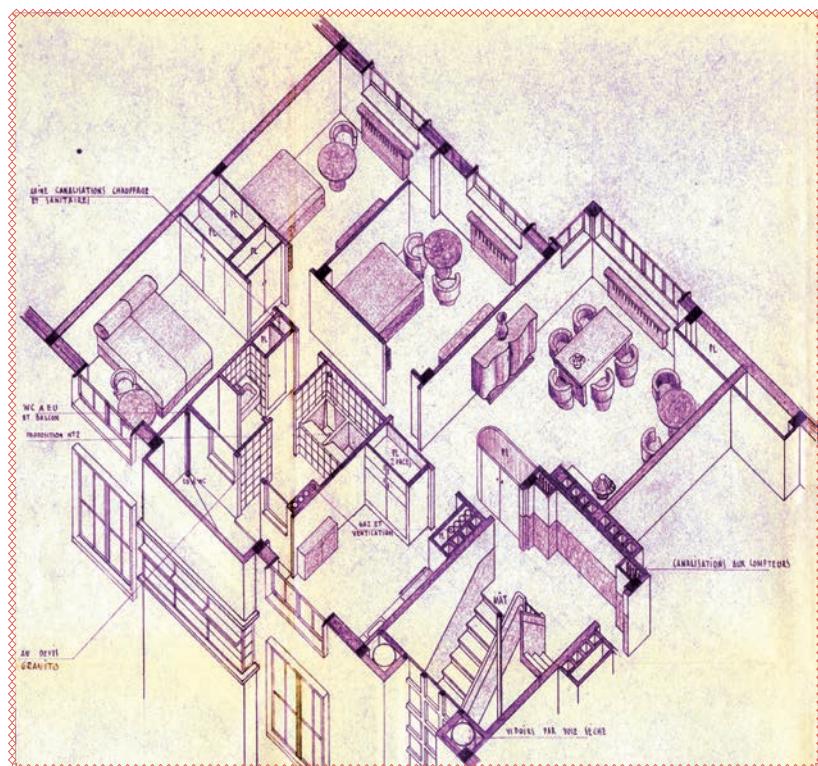
Placé dans un écrin de verdure par l'urbaniste Leveau, le théâtre est l'œuvre des architectes Jean et Édouard Niermans, associés au Dunkerquois Jean Roussel. En novembre 1957, l'avant-projet présenté en commission municipale, marque la volonté de créer un édifice aux lignes sobres et pures, alliant classicisme et modernité, avec un péristyle à colonnade de béton en façade ouverte au sud, et qui clôture la longue perspective depuis la rue Royer.

Par souci d'économie, la salle de spectacle est calibrée pour un nombre rentable de 1 000 spectateurs et peut aussi bien accueillir théâtre, opérettes et opéras que concerts, conférences ou même des manifestations sportives ou des bals de carnaval. Les travaux, débutés en 1961, sont rapidement achevés : le 26 avril 1963, on y donne une représentation inaugurale de L'Auberge du Cheval Blanc.





Plan de la façade de l'aile est de la caserne des pompiers dressé par Gabriel Schmitt en 1950. CMUA 3 Z 24



*Perspective axonométrique d'un appartement de la caserne des pompiers dressée en 1949
par Gabriel Schmitt, CMUA 3724*

UNE CASERNE DE POMPIERS À LA MESURE DU NOUVEAU DUNKERQUE

En décembre 1946, le ministère de l'Intérieur souhaite une caserne pour accueillir à Dunkerque les sapeurs-pompiers récemment professionnalisés. Le futur centre de secours est appelé à intervenir sur le port et dans les communes dans un rayon de 15 km.

C'est l'architecte Gabriel Schmitt qui est chargé d'en dresser les plans. Dans le même quartier, Schmitt dessine aussi le groupe scolaire de la Porte-d'Eau et le petit dispensaire qui le jouxte. Niermans valide le projet en décembre 1950 mais impose le parement des façades en terre cuite. La construction de la caserne débute en 1951 et les soldats du feu l'occupent au début de 1956. L'aile donnant sur le boulevard Sainte-Barbe ne sera jamais réalisée. Un immeuble HLM sera édifié à cet endroit.



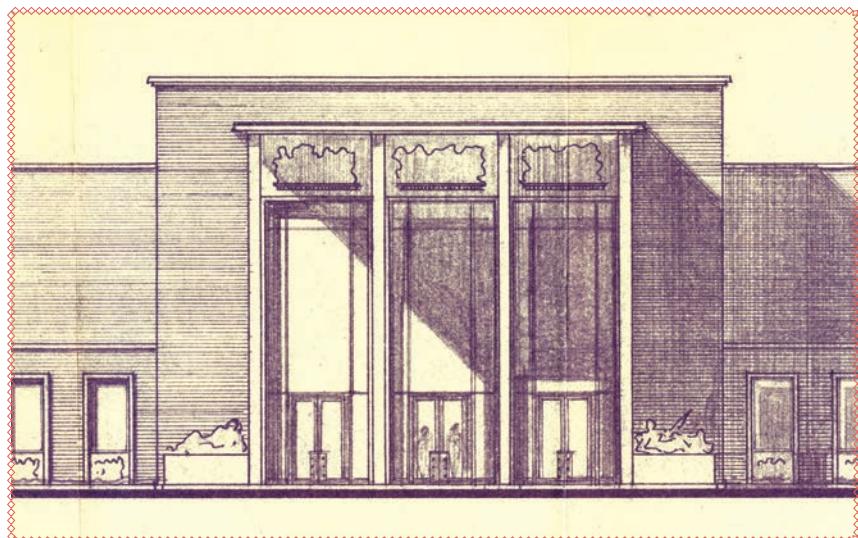
La caserne des pompiers implantée à l'entrée du boulevard Sainte-Barbe.

Construite sur une parcelle triangulaire et sur un plan en « V », la caserne épouse le style « Reconstruction de Dunkerque » avec ses briques rouges, ses baies à encadrement souligné de blanc, ses balcons qui rythment les façades sur rue et sa grande verrière qui laisse entrer la lumière dans les salons d'honneur. L'entrée monumentale fait l'articulation entre les deux ailes de bâtiments.

La conception des logements répond à un plan-type imposé par le ministère de l'Intérieur. Le confort pour tous est en marche... mais un conseiller municipal s'étonne de l'envergure des appartements de trois chambres, cuisine, salle de bains, toilettes, balcon-séchoir et placards !



LA RECONSTRUCTION



Façade du nouveau musée imaginée par A. Stevens en harmonie avec le théâtre voisin, projet refusé.
CMUA 602 W 26



Le chantier du musée des Beaux-Arts en 1971. CMUA 13 Fi 426

LE MUSÉE DES BEAUX-ARTS

L'ancien musée communal, jugé réparable par Théo Leveau, est d'emblée l'objet d'une proposition de restauration partielle de Georges Poulain. Mais en 1948, la municipalité abonde dans le sens de Jean Niermans et désigne Alphonse Stevens pour construire un musée totalement neuf. C'est le début d'un laborieux parcours !

En 1954 et en 1958 encore, les avant-projets de Stevens sont refusés par les tutelles centrales, et c'est une version totalement remaniée qui est finalement adoptée par le conseil municipal le 28 septembre 1961.

Le chantier est long : une première tranche en 1963 procède à la démolition des vestiges de l'ancien musée, avant qu'en septembre 1967 le directeur des Musées de France, Jean Chatelain, ne puisse enfin inaugurer un musée provisoire.

En novembre, le ministère des Affaires culturelles propose de confier la poursuite du projet aux architectes parisiens Jean-Jacques Roubeaud et François Debever. La municipalité accepte à condition que Roger Angot, architecte dunkerquois, leur soit adjoint.

Suivant leurs plans, le musée devient un volume unique et simple, aveugle sur trois faces, soit une structure de marbre, d'aluminium et de verre englobant le bâtiment en équerre déjà construit !

Le musée des Beaux-Arts n'est définitivement inauguré que le 15 octobre 1973, deux décennies après les premières esquisses...

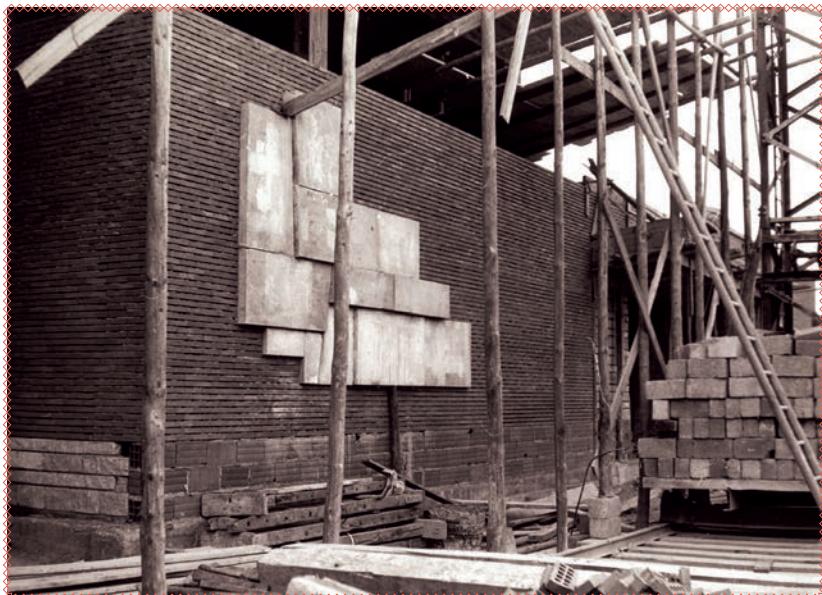
Entièrement rénové et réaménagé, cet édifice accueille depuis mai 2019 la B!B, la nouvelle bibliothèque de Dunkerque-Centre.



Le bâtiment du musée des Beaux-Arts a été rénové et transformé pour accueillir la nouvelle bibliothèque.



LA RECONSTRUCTION



L'achèvement de la façade de la gare avec les pierres de taille qui doivent recevoir le bas-relief de Gemignani. CMUA 3 Z 176



Les voyageurs sur le perron de la nouvelle gare dessinée par Jean Niermans. CMUA 12 Fi 5038

LA NOUVELLE GARE DES VOYAGEURS

La nouvelle gare des voyageurs de Dunkerque est inaugurée le 29 juillet 1962, à l'achèvement de la reconstruction de toutes les installations ferroviaires détruites au cours de la guerre. C'est aussi le jour où, pour la première fois, Dunkerque accueille un train remorqué électriquement.

Sobre et fonctionnelle, la gare porte un parement de brique sur une ossature béton. Ses grandes baies vitrées laissent généreusement entrer la lumière de chaque côté du hall, suivant un principe cher au Premier grand prix de Rome, Jean Niermans, qui en a dressé les plans à partir de 1955. Il lui apporte d'autant plus de soin que cette gare, dit-il, « est plus une gare terminus que de passage. »



La nouvelle gare des voyageurs du côté des quais. CMUA 3 Z 176

La couverture de béton embrasse en une seule envolée les deux auvents extérieurs et le grand hall au haut plafond de bois vernis qui abrite guichets, consigne et salle d'attente.

Le classique buffet, avec bar et restaurant, forme la base d'une tour de quatre étages de logements pour le personnel ferroviaire.

La façade principale porte un bas-relief de pierre dû à un autre Premier grand prix de Rome, Ulysse Gemignani, et une citation latine qui se traduit ainsi : « *Notre ville très puissante grâce à ses navires et ses voies ferrées te salue.* »





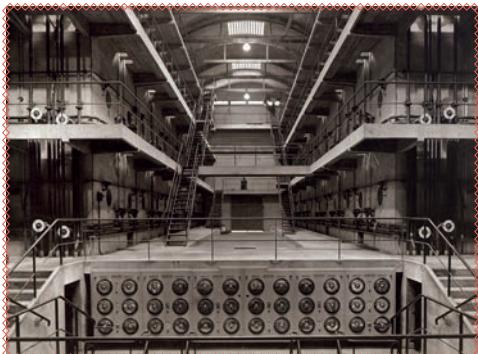
La reconstruction de l'écluse Watier, juin 1947. CMUA, 5 S 1427



Vue aérienne du port reconstitué au début des années 1960. CMUA, 13 Fi 4269

LA VOLONTÉ DE RECONSTRUIRE UN PORT DÉVASTÉ

Au sortir de la guerre, le port est en ruine et l'avenir est sombre. Pourtant reconstituer le port constitue une priorité pour les élus locaux et les milieux économiques. Pas moins de dix ans de travaux seront nécessaires pour remettre le port à flot. Un travail titanique est réalisé par les entreprises locales et leurs milliers d'ouvriers. Ainsi, l'écluse Watier est remise en état dès octobre 1947, tandis que l'écluse Trystram est rouverte en 1955. Le port retrouve alors son niveau d'équipement d'avant-guerre, avec des grues plus modernes et plus puissantes.



Intérieur du chai à vin implanté sur le môle 1, 1951.
CMUA 13 Fi 3323

La construction du hangar aux textiles « Léon Herbart », novembre 1950.
CMUA 9 S 12 012



Sur le môle 3, le hangar aux textiles « Léon-Herbart » est reconstruit en 1951 sur 50 000 m² couverts grâce à un ingénieux système de voûtes paraboliques en béton. En novembre 1951, le môle 4 est pourvu du tout nouveau hangar aux primeurs « Émile-Dubuisson ».

La Chambre de commerce, dont le siège a brûlé en 1940, inaugure son nouvel édifice le 25 avril 1963 en présence du Premier ministre Georges Pompidou, marquant ainsi la renaissance complète du port. L'extension à l'ouest s'opère avec l'ouverture en 1964 de la darse 6, mais surtout avec la construction d'un vaste complexe sidérurgique par la société Usinor.

Les hangars et entrepôts sont à réparer ou reconstruire. Nombre d'entre eux sont rebâties grâce à l'aide de l'Angleterre et des États-Unis qui fournissent notamment des hangars standardisés. Sur le môle 1, un des deux entrepôts des sucres est remis en état et devient en 1949 un vaste magasin général tandis qu'un chai à vin ultramoderne est mis en exploitation la même année.

■ THÉODORE LEVEAU (1896-1971)

Natif de l'Eure-et-Loir, architecte DPLG en 1927, il suit Forestier, son professeur, chargé du plan d'embellissement de La Havane ! Entre 1935 et 1942, le ministère l'envoie en Turquie où il réalise des bâtiments d'administration centrale et des parcs et jardins. À son retour en France, il est l'adjoint de l'inspecteur général de l'urbanisme pour le Nord, Jacques Greber, puis désigné urbaniste en chef des villes sinistrées du Nord. C'est à ce titre qu'il élabore le plan d'urbanisme et de reconstruction de Dunkerque, concevant, en tant que paysagiste et fort d'une expérience internationale, une ville réorientée, aérée et riche en espaces de verdure depuis les rives aménagées du canal exutoire jusqu'au cœur des îlots en cheminement piéton...

■ JEAN NIERMANS (1897-1989)

Né à Paris en 1897, il est le fils d'un architecte de renom, Édouard-Jean Niermans (1859-1928), qui a conçu l'hôtel Négresco à Nice. Jean Niermans est d'ailleurs admis en 1914 à l'école des Arts Décoratifs de Nice où sa famille réside. Diplômé d'architecture en 1925, il remporte le Premier Grand Prix de Rome en 1929 avec son projet de Palais de l'Institut à Paris. Nommé architecte en chef de la reconstruction pour le secteur de Dunkerque au tout début de 1946, il supervise l'action de l'ensemble des architectes qui œuvrent sur la cité de Jean Bart. Dunkerque lui doit les ISAI Sainte-Barbe et Carnot, ainsi que la gare, le lycée Jean-Bart ou encore le théâtre. À Paris, il dresse les plans de la Maison de la Radio.

■ GUSTAVE ROBELET (1892-1953)

Né à Dunkerque en 1892, il a travaillé aux Ateliers et Chantiers de France comme apprenti chauvonnier. Ce militant socialiste actif au sein de la SFIO est élu conseiller municipal en 1929 sous le majorat de Charles Valentin, puis adjoint au maire en 1935. Nommé maire de Dunkerque en avril 1945 par le préfet Roger Verlomme alors que Dunkerque est encore dans la main allemande, il est confirmé dans ses fonctions par les élections de septembre 1945. Cet autodidacte fait face aux immenses enjeux de la reconstruction de Dunkerque dont il est la cheville ouvrière. Il meurt tragiquement, blessé par une automobile en avril 1953, quelques jours après avoir animé un dernier conseil municipal exclusivement consacré au plan d'aménagement et de reconstruction de Dunkerque.

■ YERVANTE ZACCARA TOUMANIANTZ (1907-1969)

Yervante Toumaniantz est né à Marseille en 1907. Diplômé par le gouvernement en 1934, il est nommé par le MRU architecte en chef adjoint pour la reconstruction de Dunkerque et également urbaniste des communes environnantes. Il supervise les travaux de construction des îlots bleus sur la plage et participe en étroite collaboration avec Jean Niermans à la réalisation des immeubles face à l'hôtel de ville, de même qu'à celle des îlots Carnot ou des îlots rouges.

DE LA RECONSTRUCTION

■ JEAN ROUSSEL (1913-1991)

Né à Marcq-en-Baroeul, ce diplômé de l'école supérieure des Beaux-Arts de Paris s'installe à Dunkerque en juin 1945 après cinq années de captivité. Il entame sa carrière dunkerquoise par l'édification de cités de constructions provisoires. Jean Niermans l'associe rapidement à la réalisation des îlots bleus et des îlots rouges, puis le prend comme associé pour la conception du théâtre et du lycée Jean-Bart. Il a également travaillé sur les ISAI Carnot et Sainte-Barbe. On lui doit encore la nouvelle église Saint-Jean-Baptiste. Associé à Toumaniantz, il réalise dans les années 1960 les ensembles HLM des Glacis et la ZUP des Nouvelles-Synthes.

■ ROGER POULAIN (1903-2000)

Né en 1903 à Douai, il est le fils de l'architecte Georges Poulain (1875-1955) qui fut l'architecte de la ville de Dunkerque avant-guerre. Roger est élève à l'école supérieure des Beaux-Arts de Paris et diplômé en 1930. Nommé architecte en chef adjoint pour la reconstruction de Dunkerque, il a la responsabilité des secteurs est et ouest et participe à la construction de l'îlot I de la place Jean-Bart, des îlots Sainte-Barbe, du lycée Benjamin-Morel et de la caserne des Douanes de la rue Caumartin.

■ BRUNO ELKOUKEN (1893-1968)

Cet émigré polonais a construit à Paris dans le style « paquebot » alors en vogue puis passé la guerre aux États-Unis. À Dunkerque, il participe à la réalisation des îlots rouges dont il est l'un des architectes chef de groupe et dessine avec une préférence pour l'angle arrondi le bâtiment est de la place Jean-Bart, à l'entrée du boulevard Sainte-Barbe. Il est aussi l'auteur en 1954 du bureau d'affrètement de la batellerie, devenu en 2008 la Maison de la vie associative.

■ LOUIS LEYGUE (1905-1992)

Grand Prix de Rome de sculpture en 1931, à l'âge de 26 ans, il est professeur à l'école nationale des Beaux-Arts en 1945 et travaille pierre et métal. Auteur de grandes compositions comme la France renaissante pour l'ambassade de France à Tokyo, il intègre la sculpture dans l'architecture à l'image de son travail sur les ISAI Sainte-Barbe pour lesquels il conçoit les ornements des passages voûtés. Il est aussi l'un des grands sculpteurs animaliers de son siècle.

■ JEAN-MARIE MOREL (1892-1974)

Né à Dunkerque en 1892, il entre à l'école nationale des Beaux-Arts de Paris en 1911 et en sort diplômé en 1919. Architecte comme son père, il construit divers bâtiments dans le Dunkerquois. En 1937, avec Barbotin, il réalise le village flamand de l'exposition internationale de Paris. Lors de la Reconstruction, il est chargé de l'îlot n°1 et des plans de la cité de la Victoire.



LA RECONSTRUCTION



Réalisé à l'initiative de la mairie de quartier de Dunkerque-Centre, ce document a été élaboré par les Archives (CMUA) de la Communauté urbaine et la direction de la Communication et de l'Animation de la ville de Dunkerque.

Les documents anciens qui illustrent cette brochure proviennent, pour la plupart, des fonds et collections des Archives.