

propre à la construction d'une Ecole primaire supérieure de Garçons à raison de sa quasi contiguité avec les bâtiments de l'Ecole pratique de Jeunes Filles dont il n'est séparé que par une rue de 10 mètres de largeur. On en viendrait ainsi à délimiter autour de chaque Etablissement scolaire une zone interdite à tout autre Etablissement recevant des enfants d'un sexe différent.

Ce serait rendre singulièrement difficile le choix des emplacements scolaires. A noter qu'il ne s'agit dans la circonstance, que d'externats et nullement d'internats.

L'Administration fait plus de confiance à la moralité des jeunes gens et des jeunes filles qui fréquentent nos Ecoles primaires supérieures ou pratiques.

Nous avouons d'ailleurs ne pas saisir pourquoi M. l'Inspecteur primaire estime que la conception d'un groupe pour de nombreux jeunes gens et jeunes filles soulèvera *plus encore dans l'avenir* qu'aujourd'hui de sérieuses objections d'ordre moral.

Pour les motifs ci-dessus énumérés, l'Administration propose au Conseil de maintenir au terrain dont l'acquisition est envisagée l'affectation prévue à la reconstruction des deux Ecoles primaires supérieures de Garçons et de Filles. Nous sommes convaincus qu'après nouvel examen, l'autorité académique ne maintiendra pas les réserves formulées.

Il en est ainsi décidé.

M. LE MAIRE. — L'Administration a soumis à l'examen de la Commission de la Voirie et du Conseil municipal le plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension de la Ville, préparé par les Services techniques municipaux et spécialement par le Service de la Voirie, sur les directives de l'Administration.

Ce plan a été dressé pour se conformer aux prescriptions impératives de l'art. 1^{er} de la loi du 14 mars 1919, modifiée par la loi du 19 juillet 1924.

Il avait été examiné dès 1927 par une Commission spéciale du Conseil municipal et avait reçu son agrément. Dès cette époque, l'Administration l'avait également communiqué, à titre officieux, à divers groupements de notre Ville qui avaient donné leur assentiment aux dispositions envisagées.

Depuis lors, aucune suite n'avait été donnée au projet, celui-ci ne pouvant être définitivement établi que lorsque le plan cadastral de l'ancienne Commune de Gravelle, en cours d'exécution, aurait été achevé.

Lorsque cet achèvement est devenu incessant, l'Administration a soumis le plan d'aménagement successivement à la Commission de la Voirie et à la Commission plénière. Celles-ci en ont arrêté définitivement les dispositions sous la réserve de l'assentiment du Conseil qu'en leur nom l'Administration sollicite aujourd'hui.

Le projet a donné lieu à un exposé très détaillé de l'Administration municipale qu'il ne saurait être question de reprendre ici. Aussi bien, sera-t-il inséré *in extenso* dans le procès-verbal de la présente séance.

Je me bornerai seulement à rappeler quelles ont été les préoccupations de l'Administration dans l'établissement du plan.

Etant donné le tracé rectiligne de la plupart des voies de la Ville, il n'y avait pas lieu d'apporter de modification à ce tracé. Il suffisait d'élargir celles de

ces voies qui constituent, soit des voies de pénétration et de sortie, soit des voies de circulation intérieure importantes et de les porter à une largeur en rapport avec l'intensité, non seulement de la circulation actuelle, mais encore de celle de l'avenir.

En raison, d'autre part, de la direction prise par le développement de la Ville, l'Administration a considéré comme indispensable de créer quelques voies nouvelles vers le plateau Nord auquel on n'accède actuellement que par des voies trop peu nombreuses.

Le prolongement en souterrain du cours de la République d'une part et l'élargissement du boulevard d'Harfleur par la couverture du Canal Vauban d'autre part, sont parmi les dispositions du projet les plus importantes, les plus intéressantes et, peut-on dire, les plus urgentes pour la facilité des communications du centre du Havre avec les quartiers Nord et avec l'extérieur.

L'Administration n'a pas non plus négligé l'embellissement de la Ville où elle a prévu la création d'une Corniche havraise, de deux grands parcs, le déplacement de quais au charbon et le comblement du bassin Vauban, l'aménagement de l'emplacement occupé par la Caserne Kléber.

Certes, le plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension que nous vous soumettons n'est pas près d'être réalisé. A d'aucuns, il peut paraître trop ambitieux. Il suffira, pour ne pas le croire, de penser que lorsque nos aînés ont construit en 1856 l'Hôtel de Ville dans lequel nous siégeons, aménagé la place qui l'entoure et ouvert le boulevard de Strasbourg. Le Havre comptait seulement 62.000 habitants.

Ne craignons donc pas d'avoir des vues d'urbanisme aussi larges, si même elles le sont, que celles de nos prédécesseurs et ne soyons pas moins confiants qu'eux dans l'avenir du Havre.

PLAN D'AMÉNAGEMENT D'EMBELLISSEMENT ET D'EXTENSION DE LA VILLE DU HAVRE

EXPOSE

Aux termes de l'article 1^{er} de la loi du 14 mars 1919, modifiée par la loi du 19 juillet 1924 :

Toute ville de 10.000 habitants et au-dessus, sans préjudice du plan général d'alignement et de nivellement imposé à toutes les communes par l'article 136 13° de la loi du 5 avril 1884 est tenue d'avoir un projet d'aménagement, d'embellissement et d'extension.

Ce projet, qui devra être établi dans un délai maximum de trois ans à compter de la promulgation de la présente loi (le délai d'établissement expirait le 14 mars 1928 en vertu d'une loi du 11 juin 1926) comprend :

1° Un plan qui fixe la direction, la largeur et le caractère des voies à créer ou à modifier, détermine les emplacements, l'étendue et les dispositions des places, squares, jardins publics, terrains de jeux, parcs, espaces libres divers, et indique les réserves boisées ou non à constituer ainsi que les emplacements destinés à des monuments, édifices ou services publics.

2° Un programme déterminant les servitudes hygiéniques, archéologiques et esthétiques, ainsi que

toutes les autres conditions y relatives et, en particulier, les espaces libres à réserver, la hauteur des constructions, ainsi que les prévisions concernant la distribution d'eau potable, le réseau d'égouts, l'évacuation et la destination finale des matières usées et, s'il y a lieu, l'assainissement du sol.

3° Un projet d'arrêté du Maire, pris après avis du Conseil municipal et réglant les conditions d'application prévues au plan et au programme.

Dès que les plan, programme et arrêté dont il vient d'être question ont été établis, ils sont soumis, après avis du Bureau d'Hygiène et, à son défaut, de la Commission sanitaire de la circonscription :

1° A l'examen du Conseil municipal ;

2° A une enquête dans les conditions de l'ordonnance du 23 août 1835 ;

Et 3° à l'examen de la Commission départementale d'aménagement et d'extension des villes et villages.

Le Conseil municipal est ensuite appelé à donner son avis définitif.

Le Préfet transmet le dossier accompagné de son avis motivé au Ministre de l'Intérieur qui consulte, s'il le juge utile, la Commission supérieure et les travaux à exécuter par application du plan sont déclarés d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat.

Lorsque le projet est de nature à intéresser plusieurs communes (ce qui est le cas pour le projet du Havre) le Préfet provoque une étude d'ensemble de ce projet de la part des municipalités intéressées et institue, même d'office, des conférences intercommunales.

Il est utile d'appeler l'attention du Conseil sur les conséquences qu'entraîne l'adoption du plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension.

Aux termes de l'article 6 de la loi du 19 juillet 1924, à dater de la publication de l'acte portant déclaration d'utilité publique d'un projet d'aménagement, d'embellissement et d'extension, les propriétaires et locataires des immeubles atteints par l'exécution totale ou partielle du plan approuvé seront tenus, avant d'édifier de nouvelles constructions ou d'effectuer des travaux confortatifs aux bâtiments existants, de demander la permission de construire à l'autorité administrative compétente et ils devront se conformer aux alignements fixés par application dudit plan. Toutefois, lorsqu'il s'agira d'une construction à édifier en bordure de voies ou places non encore ouvertes ou simplement projetées dans le plan d'aménagement approuvé, la demande sera soumise au Conseil municipal qui décidera si la commune est en mesure d'effectuer dans le délai de quinze ans les travaux prévus ou la partie de ces travaux nécessaires pour que le tronçon de voie amorcé au droit de la construction à édifier soit relié au réseau des voies publiques environnantes.

Dans l'affirmative, le Conseil municipal votera les ressources qu'il entend affecter à ces travaux et le constructeur devra se conformer aux alignements approuvés.

Dans le cas où le Conseil municipal déciderait que la commune n'est pas en mesure d'effectuer lesdits travaux dans le délai de quinze ans, le Conseil général devra être appelé à décider s'il y a lieu pour le Département d'effectuer les travaux dans le même délai et de voter les crédits nécessaires.

Si la commune et le département ne sont pas en mesure d'effectuer lesdits travaux, l'autorité compétente devra délivrer aux intéressés les permissions demandées. Toutefois, le Conseil municipal ou, à son défaut, le Conseil général aura la faculté de voter les

ressources nécessaires à l'acquisition immédiate de l'immeuble, soit à l'amiable, soit par expropriation.

L'interdiction de construire s'exercera sans réserve pendant trente ans à dater de la publication de l'acte portant déclaration d'utilité publique du projet sur les parcelles ou parties de terrain non compris dans les alignements projetés et situé en dehors de l'agglomération lorsqu'il s'agira de parcelles n'ayant pas d'accès direct à une voie publique faisant partie du réseau des voies urbaines de la commune. La permission de construire sera accordée suivant l'alignement projeté.

La gravité des conséquences qu'entraîne au point de vue du droit de propriété, et éventuellement au point de vue des finances communales la déclaration d'utilité publique du plan d'aménagement a conduit le législateur à insérer dans l'article 1^{er} de la loi du 19 juillet 1924 la disposition ci-après : « Les communes tenues d'avoir un plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension, pourront être autorisées par le Préfet, après avis favorable de la Commission départementale d'aménagement et d'extension des villes et villages, à n'établir qu'un plan directeur pour les parties de l'extension et de l'aménagement non susceptibles d'être réalisées à brève échéance ».

La loi est malheureusement muette sur les effets spéciaux du plan directeur et n'indique nullement en quoi ils diffèrent de ceux du plan définitif. Aussi l'Administration a-t-elle jugé inutile de n'établir qu'un plan directeur. Aussi bien, le Conseil municipal demeure-t-il souverain au point de vue de l'application du plan d'aménagement grâce aux termes de l'art. 6 de la loi de 1924 reproduits ci-dessus et d'autre part, le plan d'aménagement peut être modifié à toute époque en suivant la même procédure que pour son établissement.

Il n'y a donc aucun avantage apparent à établir un plan simplement directeur, même pour une partie de la Ville.

On aperçoit l'importance considérable que présente le projet d'aménagement, d'embellissement et d'extension du Havre pour le développement rationnel de la Ville.

Tant pour se conformer à la loi que pour ne pas compromettre ce développement rationnel et au contraire le diriger pour le bien de la population future du Havre, l'Administration soumet au Conseil le plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension de la Ville, tel qu'il a été établi par le Service de la Voirie et corrigé par la Sous-Commission spéciale de la Voirie.

Pour bien juger ce plan, il faut se pénétrer de l'idée que sa réalisation sera échelonnée sur un siècle ou peut-être même davantage et qu'il convient donc de l'examiner comme les Havrais de 1856 pouvaient considérer le plan général d'alignements qui est encore loin d'être réalisé. Le plan soumis aujourd'hui au Conseil est celui d'une Ville qui compterait environ 500.000 habitants et un budget annuel supérieur à 100 millions.

Les auteurs du plan ont cherché à ne concevoir que des projets parfaitement réalisables et ont écarté toute disposition flatteuse à l'œil sur le plan, mais trop onéreuse à l'exécution.

Ils ont fait état de l'accroissement de la densité de la population provoqué par la substitution de maisons collectives aux maisons individuelles, ainsi que du développement certain et rapide de la circulation automobile et du réseau de tramways et d'autobus pour élargir et prolonger les voies existantes, de même que pour la création de voies nouvelles et de larges accès à la Ville. Ils ont également cherché à réserver

des emplacements suffisants pour les Services publics et les besoins généraux des quartiers dans lesquels se fera le développement futur de la Ville.

Enfin, ils ont pensé qu'une grande Ville comme Le Havre, qui sera, dans l'avenir, l'une des plus grandes cités françaises grâce au développement de son port, devait être embellie par la création de promenades, de jardins, de monuments publics.

Le Conseil appréciera si les vues des auteurs du plan qui lui est soumis ont été trop ambitieuses.

Les dispositions du plan d'aménagement et d'extension d'une Ville étant commandées par la configuration du terrain sur lequel elle est bâtie ou sur lequel elle est appelée à s'étendre, il faut, pour juger le projet soumis au Conseil, se rappeler quelle est cette configuration pour le territoire sur lequel sont bâties l'agglomération havraise et les agglomérations voisines.

Borné à l'Ouest et au Sud par la mer ou l'estuaire de la Seine, le territoire du Havre est nettement divisé en deux parties :

Une plaine d'alluvion rigoureusement plane et un plateau ou plus exactement deux plateaux que sépare une vallée assez encaissée dirigée d'abord de l'Ouest à l'Est, puis vers le Nord-Est. Le bord Sud de celui des deux plateaux qui est le plus méridional est constitué par une falaise abrupte.

Une telle configuration commandait le développement de la Ville fondée par François I^{er}. L'histoire de celle-ci la montre s'étendant progressivement dans la plaine puis bordant la crête de la falaise ; ce n'est qu'à une époque toute récente que l'agglomération havraise a gagné les plateaux situés au Nord de cette crête et qu'elle s'y est rapidement développée. Il a fallu pour cela que les moyens de communication devinssent plus rapides grâce à la traction mécanique.

On peut s'étonner que le développement des habitations ne se soit pas effectué davantage vers l'Est, au pied de la falaise, alors que cette partie du territoire urbain était la plus proche du Port, des établissements industriels et des entrepôts. On doit attribuer le mode de développement urbain que nous constatons et qui apparaît au premier abord comme anormal au désir des habitants de construire leur habitation dans une partie du territoire qui semble plus salubre que la plaine dont l'atmosphère est toujours plus ou moins troublée par les fumées des établissements industriels.

En outre, à une date récente, le développement des usines situées à l'Est du territoire aggloméré et particulièrement l'établissement d'une immense gare de triage constituent, avec les nouveaux bassins projetés, une barrière presque continue contre le développement des habitations vers l'Est de la plaine.

Celles-ci ne trouveront à s'étendre en plaine que dans la large vallée de la Lézarde, entre Harfleur et Montivilliers, comme elles se sont déjà étendues à l'Ouest jusqu'à l'extrémité du charmant vallon de Sainte-Adresse.

La partie de la plaine d'alluvion située à l'Est de la vallée de la Lézarde, partie d'ailleurs de faible largeur entre la falaise escarpée et le rivage de l'estuaire, doit être tout naturellement réservée au développement de l'établissement maritime, commercial et industriel, de chaque côté des rives du Canal de Tancarville et le long de la voie ferrée que nous devons toujours espérer voir construire au pied de la falaise pour relier Le Havre à la rive Sud de l'estuaire, en vue de l'établissement de relations plus directes et plus rapides vers les régions du Sud-Ouest et d'une nouvelle voie ferrée vers Paris.

Contrairement donc à ce qui paraît normal, le développement du Havre se fait actuellement du Sud vers

le Nord malgré les obstacles qu'oppose à ce développement la barrière de la falaise. Cet état de fait commande naturellement les grandes directives du plan d'aménagement. Il serait vain de le déplorer et de regretter un état de choses peut-être illogique, mais qui a pour lui d'exister ce qui lui donne une supériorité certaine sur toutes les conceptions théoriques.

L'Administration avait donc le devoir d'adapter son plan aux tendances certaines du développement de l'agglomération.

Ce développement lui-même, quelque espoir que l'on soit en droit de fonder sur la prospérité de la Ville, conséquence de celle du Port, doit être considéré comme limité par les distances à parcourir pour aller du lieu d'habitation au lieu du travail. Cette considération a d'autant plus de valeur que la densité moyenne de la population sur le territoire est très faible. Le plus grand nombre des maisons du Havre ne comporte pas plus d'un étage et des jardins plus ou moins grands les entourent. Il est donc certain qu'à partir du moment où la distance séparant le domicile du lieu de travail aura atteint une certaine limite, le développement de l'agglomération ne se fera plus en surface, mais en hauteur, par substitution de maisons à étages aux pavillons isolés et diminution de l'étendue des jardins. Cette substitution commence d'ailleurs à s'opérer dans le centre du Havre. Elle s'accroîtra au fur et à mesure que le terrain prendra plus de valeur.

Les limites du grand Havre de l'avenir, en comprenant dans celui-ci le territoire de certaines communes suburbaines, ont été déterminées en tenant compte de l'observation qui vient d'être présentée. Elles ont paru devoir être logiquement indiquées par la topographie elle-même du terrain. Ce sont les suivantes :

A l'Ouest et au Sud, la mer et l'estuaire, à l'Est, la vallée de la Lézarde, au Nord, la vallée de Rouelles et celle qui lui fait suite vers l'Ouest jusqu'à la Mare-Rouge. Ce sont là, à notre point de vue, les limites extrêmes susceptibles d'être atteintes avant plus d'un siècle par l'agglomération havraise. Dans l'état prévisible des moyens de communication, la distance à parcourir du point extrême de ces limites au centre de la vie urbaine, le Rond-Point, par exemple, ne pourrait être dépassée sans imposer aux habitants de la périphérie des délais excessifs pour se rendre à leurs occupations ou en revenir.

Les limites du grand Havre qui viennent d'être énoncées englobent des communes autres que Le Havre-même, puisque les territoires de Sainte-Adresse, Sanvic, Bléville, Fontaine-la-Mallet, Rouelles et Harfleur sont en totalité ou en partie en deçà de ces limites.

Nous croyons fatal que le territoire de ces communes soit annexé à celui du Havre, pendant le siècle à venir. Mais la question de cette annexion n'est nullement posée pour le moment. L'établissement du plan d'extension du Havre a nécessité uniquement l'étude de la question d'amélioration des voies d'accès au Havre qui traversent les dites communes, lesquelles se trouvent toutes placées sous l'empire des lois de 1919-1924.

Les directives adoptées par l'Administration municipale pour l'établissement du plan que la loi l'obligeait à dresser ont été les suivantes : ne rien prévoir que de réalisable sans dépenses excessives ; par suite, ne modifier qu'en cas d'absolue nécessité le plan existant ; n'ouvrir qu'aussi peu que possible de voies

nouvelles ; porter ses soins sur les facilités à donner à la circulation intérieure (prolongement et élargissement de voies existantes) et aussi aux accès à la Ville (tout particulièrement dans la direction de l'Est), car, si le développement interne de la Ville se fait du Sud au Nord, sa situation géographique place sans conteste au tout premier rang ses communications extérieures dans la direction de l'Est ; aménager une communication directe et facile entre le centre de l'agglomération (désormais Rond-Point-Gare), le plateau Nord et la voie transversale Est-Ouest située au delà du bourrelet de la falaise (Chemin de Grande Communication N° 32) ; ne pas toucher au plan des communes suburbaines autrement que pour les voies de pénétration en Ville.

En déterminant les limites du futur grand Havre et en établissant le plan d'aménagement, l'Administration a envisagé qu'une population de 500.000 habitants pourrait y trouver place dans le délai d'un siècle environ.

Nous examinerons successivement dans le présent rapport :

- 1° Les limites du grand Havre ;
- 2° Les grandes voies transversales :
Ouest-Est ;
Sud-Nord ;
- 3° Les prolongements et élargissements de voies existantes ;
- 4° Les embellissements envisagés ;
- 5° Les voies d'accès.

Le plan d'aménagement prévoit un boulevard circulaire ceinturant le territoire du grand Havre de l'avenir, territoire qui comporterait une superficie de 3.900 hectares contre 2.600 hectares aujourd'hui.

En partant du sémaphore de la Jetée Nord (angle Sud-Ouest du territoire de la Ville) ce boulevard serait constitué par :

1° Le boulevard Clemenceau, récemment construit en bordure de l'avant-port, le boulevard Albert-I^{er} ;

2° Un boulevard de 20 mètres de largeur, à établir entre le boulevard Albert-I^{er}, au droit de la rue Guy-de-Maupassant et le boulevard des Régates en longeant la mer ;

3° Le boulevard des Régates (20 mètres de largeur) ;

4° Une voie en corniche (de 10 mètres de largeur) reliant l'extrémité du boulevard des Régates au sommet de la falaise et passant devant la batterie de La Hève et la batterie de Dollemard, pour rejoindre ensuite la route de Sainte-Adresse à Etretat ;

5° Une voie à créer (de 18 mètres de largeur) bordant au Sud l'aérodrome de Bléville et aboutissant au Chemin de Grande Communication N° 52 ;

6° Le Chemin de Grande Communication N° 52 élargi à 18 mètres ;

7° Le Chemin de Grande Communication N° 51 (embranchement d'Harfleur) au Sud de la rivière de Rouelles ;

8° La route d'Harfleur à Montivilliers par la rive droite de la Lézarde.

Du point de rencontre de cette route avec la route Nationale N° 14, le retour vers le centre de la Ville pourrait se faire soit par la route Nationale, soit par le boulevard d'Harfleur élargi, soit par le boulevard Sadi-Carnot.

La voie circulaire dont nous venons d'énumérer les différents tronçons aurait 20 mètres de largeur jusqu'à la voie en corniche du Cap de La Hève, 10 mètres pour la partie en corniche, et ensuite 18 mètres.

On aura remarqué que, sauf sur une faible partie de son parcours, ce boulevard emprunte des voies existantes qu'il suffira d'élargir. Etant donné que ces voies ne comptent que très peu de constructions en bordure, l'achat des terrains nécessaires à leur élargissement pourrait se faire à très bon compte si on y procédait dans un court délai.

II

VOIES TRANSVERSALES OUEST-EST

Les considérations que nous avons exposées dans le préambule du présent exposé montrent que ce n'est pas dans le sens Ouest-Est que la création de nouvelles voies de circulation intérieure s'impose puisque le développement de la Ville se fait dans le sens Sud-Nord.

Par contre, c'est dans cette direction que se trouvent les principales voies de pénétration que nous examinerons ultérieurement.

Les grandes voies transversales Ouest-Est existant dans le plan d'aménagement qui vous est soumis sont les suivantes, en allant du Sud vers le Nord :

1° Le boulevard Amiral-Mouchez et le boulevard Sadi-Carnot qui lui fait suite (Chemin de Grande Communication N° 81) sans changement ;

2° Le boulevard d'Harfleur, notablement élargi et son prolongement jusqu'au boulevard de Strasbourg, par la couverture du bassin Vauban. Cette voie est destinée à être dans l'avenir la principale des voies d'accès au Havre ;

3° Les rues Thiers, Maréchal-Joffre, Aristide-Briand et la Route Nationale N° 14 (sans changement) ;

4° Les rues Félix-Faure et de l'Abbaye, constituant la voie en corniche de la falaise Nord, élargies à 18 mètres, 15 mètres et 12 mètres suivant parties et prolongées d'une part vers l'Ouest jusqu'à la rue Cochet par un viaduc au-dessus de la rue Clément-Marical, et d'autre part vers l'Est jusqu'à la Route Nationale au delà de la rue actuelle de la Côte-Verte.

Cette voie permettra d'aller directement de la plage Ouest à l'extrémité Est de la Ville en longeant constamment la crête de la falaise et en profitant des vues qui seront aménagées de place en place sur la Ville et l'estuaire ;

5° Chemin de Grande Communication N° 32 élargi à 20 mètres. Cette voie constitue aussi l'une des plus importantes voies d'accès au Havre.

Les voies publiques que nous venons d'énumérer constituent les principales transversales Ouest-Est.

Quelle que soit leur largeur, il est indispensable qu'elles soient doublées par des voies moins importantes susceptibles de leur servir de dégagement.

C'est pourquoi, dans le plan d'aménagement, l'Administration a « débouché » les voies secondaires Est-Ouest qui constituaient des sortes d'impasses. Les projets figurant au plan d'aménagement qui ont cet objet sont les suivants :

1° Voie de raccordement entre la rue d'Etretat et la rue de Montivilliers — à mi-falaise, en empruntant et en raccordant les unes aux autres la rue Félix-Santallier et la rue Géricault. Cette voie aurait sur toute sa longueur une largeur de 10 mètres.

2° Prolongement de la rue Lord-Kitchener jusqu'à la rue Du Guesclin, ce qui constituera une voie de communication directe et rectiligne entre la place de l'Hôtel-de-Ville et la partie médiane du Cours de la République.

3° Raccordement de la rue Anatole-France avec la rue Bonvoisin et prolongement de celle-ci par une voie nouvelle derrière la Caserne des Douanes jusqu'à la rue Bayard.

Celle-ci se prolongeant de l'autre côté du Cours de la République par la rue Demidoff, le projet envisagé procurerait une voie nouvelle de communication directe entre la rue Thiers, aux abords de l'Hôtel de Ville et le boulevard de Gravelle.

Elle constituerait avec la rue Ernest-Renan prolongée par la rue Massillon, un doublement de la rue Thiers et des rues Maréchal-Joffre et Aristide-Briand qu'elle contribuerait largement à dégager.

Les autres projets analogues, mais d'intérêt moindre ont trait au raccordement de la rue Jeanne-d'Arc avec la rue de Paris, au prolongement de la rue Gustave-Cazavan jusqu'au boulevard Albert-1^{er} prolongé, au prolongement de la rue Caplet jusqu'à la rue Lord-Kitchener, à l'élargissement du passage des Orphelines, au raccordement de la rue Duguay-Trouin avec la place du D^r-Fauvel, au raccordement de la rue Lefèvreville vers l'Ouest avec le Cours de la République et vers l'Est avec la rue Bourdaloue, au raccordement de la rue Sully avec la rue Washington, au prolongement de la rue Aviateur-Guérin jusqu'à la place Charles-Humbert, au prolongement vers l'Est, de la rue de Mieulle et de la rue des Prés-Colombel.

VOIES NORD-SUD

Si la direction prise par le développement de l'agglomération havraise ne nécessite pas la création de voies nouvelles de circulation intérieure vers l'Est, par contre, elle rend indispensable la création de voies nouvelles dans la direction du Nord, étant donné surtout que jusqu'ici ces voies, par suite de l'obstacle de la falaise, étaient peu nombreuses ; ce développement oblige aussi à élargir les voies existantes trop étroites déjà pour le nombre des voitures automobiles qui les empruntent et qui le seront encore bien davantage dans un avenir rapproché.

Les projets envisagés à cet égard dans le plan d'embellissement sont les suivants :

1° Elargissement à 15 mètres de la rue Claude-Monet ;

2° Elargissement à 18 mètres de la rue Clément-Marical ;

3° Elargissement à 18 mètres des rues Saint-Roch, Président-Wilson et Etretat (Chemin de Grande Communication N° 147) ;

4° Ouverture d'une voie nouvelle de 20 mètres de largeur entre la place de l'Hôtel-de-Ville (côté Nord-Ouest) et la rue des Gobelins (en partie par l'élargissement des rues du Lieutenant-Evelin et Auguste-Dollfus) ;

5° Elargissement à 20 mètres de la rue de Montivilliers après la Chapelle Saint-Michel.

Ces deux derniers projets permettront d'accéder directement de l'Hôtel de Ville à la crête de la falaise par une voie suffisamment large pour pouvoir être empruntée sur tout son parcours, par une double voie de tramways, ce qui améliorerait très notablement

les communications entre les quartiers du plateau et les quartiers Sud-Ouest de la Ville ;

6° Elargissement à 20 mètres de la rue de Cronstadt, faisant suite aux deux voies précédentes et prolongée avec la même largeur sur le territoire de Sanvic, cette voie conduira directement de l'Hôtel de Ville du Havre jusqu'à Sanvic et au delà, soit vers Octeville, soit vers l'Aérodrome, ainsi qu'il sera indiqué plus loin et aussi jusqu'aux quartiers de la Mare-au-Clerc et de la Mare-Rouge ;

7° Ouverture d'une voie nouvelle de 15 mètres de largeur entre la rue Thiers, à la hauteur de la rue Guillaume-le-Conquérant et la rue de l'Abbaye, à l'intersection de l'avenue de Frileuse.

Cette voie, d'où la vue sur la Ville et l'estuaire est fort belle, reliera directement deux grandes voies, la rue Thiers et l'avenue de Frileuse. Elle constituera aussi l'une des voies d'accès les plus intéressantes au plateau et comptera parmi les voies de sortie du Havre les plus importantes par son raccordement avec le Chemin de Grande Communication N° 32 ;

8° Création d'une voie de 20 mètres de largeur entre le Rond-Point et la rue Louis-Blanc (intersection de la rue du Bois-au-Coq) avec tunnel à partir de l'Hospice Desaint-Jean, jusqu'au delà du Cimetière.

La création de cette voie est, avec l'élargissement du boulevard d'Harfleur, le projet le plus important du plan d'aménagement et certainement l'un des plus urgents pour assurer le développement des quartiers Nord de la Ville.

Le tunnel envisagé aurait une largeur de 20 mètres. Très éclairé, il ne présenterait aucun inconvénient au point de vue de la circulation qui s'y effectuerait aisément en raison de sa direction rectiligne et de sa

faible pente. La voie nouvelle qui raccorderait ainsi le cours de la République avec la rue du Bois-au-Coq, élargie elle-même à 20 mètres, constituerait l'un des tronçons de la transversale Nord-Sud située au milieu même du territoire de la Ville et la principale voie de pénétration et de sortie dans la direction du Nord par son raccordement avec la route d'Etretat. Cette création constitue une partie capitale du plan d'aménagement ;

9° Elargissement à 20 mètres de la rue du Bois-au-Coq, entre la rue Louis-Blanc et le Chemin de Grande Communication N° 147 (route d'Etretat). Cet élargissement est indispensable car la rue du Bois-au-Coq, nous venons de le dire sera, dans l'avenir, à cause du tunnel du Rond-Point, la principale voie d'accès du Havre du côté du Nord.

Le cours de la République, la voie nouvelle dont il vient d'être parlé et la rue du Bois-au-Coq élargie et prolongée jusqu'au raccordement avec le Chemin de Grande Communication N° 147 forment les trois parties de la grande transversale médiane du Havre de l'avenir ;

10° Ouverture d'une voie allant de la route Nationale à la rue de la Seine-Maritime en contournant la carrière de Soquence. Cette voie est indispensable pour permettre aux voitures d'accéder de la route Nationale au plateau de Caucriauville à l'extrémité Est de la Ville, à l'endroit où la falaise Nord va s'abaisser au débouché de la vallée de la Lézarde sur la plaine d'alluvions. Cette voie encerclera le jardin public projeté dans la carrière de Soquence et dont il sera parlé plus loin ;

11° Ouverture d'une voie de 12 mètres entre la route Nationale (au débouché de la voie précédente)

et le Pont-VII, sur le Canal de Tancarville en traversant par un pont en ciment armé toute la Gare de Soquence.

Cette voie est indispensable pour relier le plateau Nord habité par la population ouvrière, aux Etablissements industriels et maritimes situés en bordure du boulevard Sadi-Carnot et du canal de Tancarville. Sur une longueur de 1.070 mètres, entre la rue des Chantiers à l'Ouest et la commune d'Harfleur à l'Est, il n'existe en effet aucune communication entre la Route Nationale au Nord d'une part et d'autre part, au Sud, le boulevard Sadi-Carnot, le canal de Tancarville et les terrains situés au Sud du canal, par suite de la création, déplorable à cet emplacement, de l'immense gare de triage de Soquence.

Or, cette partie du territoire du Havre est appelée à se développer beaucoup dans l'avenir puisque c'est la seule sur laquelle puissent s'établir de nouveaux établissements industriels et commerciaux.

Pour améliorer la circulation intérieure dans la direction Nord-Sud, quelques prolongements ou élargissements de voies existantes sont également prévues :

Prolongement de la rue de Valmy jusqu'au boulevard de Gravelle ;

Ouverture d'une voie nouvelle entre la rue de Lodi et le carrefour des boulevards de Gravelle et Amiral-Mouchez ;

Élargissement à 10 mètres de la rue Ludovic-Halévy et à 12 et 16 mètres de la rue Pierre-Loti ;

Raccordement de la rue de Montmirail avec la rue de l'Abbaye au débouché de l'avenue de Frileuse ;

Amélioration des chemins ruraux existant sur le versant Nord du plateau de Caucriauville et conduisant de la crête de ce plateau à la vallée de Rouelles.

SUPPRESSION DES PASSAGES A NIVEAU

L'un des obstacles les plus sérieux à l'établissement de communications faciles entre le Nord et le Sud de la Ville est constitué par la voie ferrée de Paris qui coupe le territoire de la Ville de l'Ouest à l'Est, sur les deux tiers environ de sa longueur.

Trois passages à niveau permettent actuellement de traverser la voie ferrée : ce sont ceux du boulevard de Gravelle, de la rue Armand-Barbès et de la rue Auguste-Blanqui.

Le plan d'aménagement prévoit la suppression de ces passages à niveau et leur remplacement par des passages supérieurs dont l'établissement ne présente aucune difficulté insurmontable.

MODIFICATION DU PLAN D'ALIGNEMENTS LOTISSEMENTS

Nous ne pouvons, dans le présent rapport, entrer dans le détail des modifications apportées au plan actuel d'alignements pour un certain nombre de voies publiques secondaires. Elles sont d'ailleurs peu nombreuses.

Ces voies sont les suivantes : rues de Grouchy, de la Fontaine, des Etoupières, Saint-Louis, Lamartine, de Montmorency, de la Volonté, Coquelin-Ainé, de la Forêt, des Hallates, de la Laiterie, des Chênes, du Val-aux-Corneilles, du Pont-Tinel, du Jardin-des-Plantes, Claude-Monnet et avenue Jules-Massenet.

Nous ne pouvons pas davantage citer ici les voies prévues dans les parties du territoire de la Ville encore susceptibles d'être loties. Ces voies, qui n'ont aucune dénomination, apparaissent nettement au plan d'aménagement.

Elles intéressent la partie de la plaine de l'Eure, située immédiatement à l'Est du boulevard de Graville et au Sud du Canal de Tancarville, les quartiers d'Aplemont, de la Mare-au-Clerc et de la Mare-Rouge, ainsi que l'important lotissement de la Société Havraise de Logements Economiques, dénommé Cité-Jardins de Frileuse.

Ces divers lotissements, qui sont d'ailleurs sur le point de s'achever, ont littéralement transformé certains quartiers ; nous devons à la vérité reconnaître que, bien que le plan d'aménagement n'ait pas encore été approuvé, les lotisseurs ont toujours conformé leurs plans aux vues de l'Administration ; grâce à leur bonne volonté, l'avenir du développement de la Ville a été entièrement sauvegardé.

III

EMBELLISSEMENT

Les voies que nous avons énumérées jusqu'ici — créées ou élargies — ont un intérêt presque exclusif de circulation générale et ne sont destinées qu'indirectement à contribuer à la beauté de la Ville.

Les projets que nous allons citer ont au contraire pour objet principal cet embellissement :

1° Raccordement de la rue de Paris avec le boulevard Clemenceau en face de l'entrée du Port par un boulevard de 30 mètres constitué par la rue de la Mailleraye élargie jusqu'à la limite Sud de la rue des Remparts.

Ce boulevard nouveau établira une communication directe au cœur même de la vieille Ville entre la place Gambetta et le boulevard Clemenceau. L'ouverture

de cette voie très large contribuera grandement à l'assainissement du vieux quartier Notre-Dame et à la transformation de cette partie de la Ville.

De beaux immeubles avec magasins continueront ceux de la rue Thiers et de la place de l'Hôtel-de-Ville jusqu'à la rencontre de ceux existant le long du boulevard François-I^{er} et de ceux qui ne manqueront pas de s'édifier en bordure du boulevard Clemenceau.

Aux passagers arrivant dans notre port, il ouvrira une magnifique perspective.

2° Rectification de l'alignement des quais Videcoq et Notre-Dame, élargissement du quai de Southampton par emprise sur l'avant-port.

Ces modifications ont pour objet d'élargir les chaussées de ces quais.

Certaines des vieilles maisons des quais Videcoq et Notre-Dame, sans intérêt, seraient condamnées à disparaître par le nouveau plan. Par contre, les maisons pittoresques du quai de Southampton, qui font une façade si caractéristique à l'avant-port, seraient conservées.

3° Dégagement des abords du Muséum d'Histoire Naturelle et agrandissement de cet Etablissement.

4° Création de la corniche havraise (de Frascati à la Batterie de Dollemard). Il s'agit là de la partie du boulevard circulaire qui longe la mer et dont il est parlé plus haut. Cette corniche maritime constituerait une promenade de plus de 6 kilomètres en bordure de la mer, qui serait l'un des principaux attraits de la Ville, pour ses habitants et pour les étrangers.

5° Aménagement d'un parc sur le glacis Ouest du Fort de Sainte-Adresse ; aménagement d'un parc dans la carrière de Soquence.

Tous les Havrais ont été frappés par la beauté du site des glacis Ouest du Fort de Sainte-Adresse. Il serait possible d'y aménager un parc d'où la vue sur la baie de la Seine et le vallon de Sainte-Adresse, ainsi qu'on le constate en montant au « Chapeau de Napoléon », serait admirable.

A l'autre extrémité de la Ville, du côté Est, l'ancienne carrière de Soquence se prêterait très bien à l'aménagement d'un parc pittoresque, tel que celui des Buttes-Chaumont à Paris, d'où la vue sur l'estuaire serait également fort belle. Ce parc servirait de lieu de promenade à la population de toute la partie Est du territoire de la Ville appelée à se développer sensiblement dans l'avenir.

6° Le Théâtre, le Musée, la Bibliothèque actuels ne sont déjà plus en rapport avec l'importance prise par la Ville. A une date qui n'est plus très éloignée, leur insuffisance sera telle que leur remplacement s'imposera. Ils ne sont d'ailleurs plus au centre du Havre actuel.

C'est pour ce double motif que l'Administration a prévu la construction d'un Théâtre, d'un Musée et d'une Bibliothèque, au milieu d'un vaste jardin public sur l'emplacement actuel de la Caserne Kléber, laquelle serait désaffectée.

Ces établissements seraient ainsi placés au cœur même de la Ville future, à l'intersection des deux principales voies transversales Ouest-Est (boulevard de Strasbourg prolongé par le boulevard d'Harfleur) et Nord-Sud (Cours de la République prolongé par la rue du Bois-au-Coq).

Quant aux troupes de la garnison, elles paraissent pouvoir être groupées dans le Fort de Tourneville et, en ce qui concerne la gendarmerie mobile dans une caserne à édifier en bordure du boulevard de Gravelle.

IV

ESPACES LIBRES

Conformément à la loi et à l'intérêt même du développement de la Ville, l'Administration a prévu dans le plan d'aménagement les espaces libres nécessaires à la vie urbaine.

1° Création à l'origine Ouest du boulevard d'Harfleur élargi, d'une vaste place par le comblement du bassin Vauban.

Il est inadmissible en effet que dans l'avenir continue à subsister au cœur même de la Ville un bassin aux charbons qui devrait, au contraire, en être éloigné le plus possible dans l'intérêt de la propreté des voies publiques.

La suppression du bassin Vauban procurerait une place rectangulaire de 135 mètres de largeur sur 750 mètres de longueur, qui servirait d'amorce à la magnifique voie d'accès au Havre que constituera le boulevard d'Harfleur élargi et sur laquelle pourraient avoir lieu les plus importantes manifestations de l'activité industrielle et commerciale de notre Ville.

2° Le développement rapide des deux quartiers de la Ville situés sur le plateau au Nord (Mare-au-Clerc, Hant-Gravelle, Mare-Rouge) et au Nord-Est (Frileuse, Aplemont, Caucriauville) rend indispensable la création de vastes places à peu près au centre de ces quartiers.

C'est pourquoi l'Administration a prévu trois places, l'une de 2 hectares de superficie, à l'intersection des rues du Bois-au-Coq et de Reims ; l'autre en bordure de l'avenue de Balzac, d'une superficie de 1 ha 9 et la troisième dans le quartier des Neiges, d'une superficie de 0 ha 32.

Sur ces places pourront se tenir les marchés d'approvisionnement, avoir lieu les fêtes du quartier. En bordure, pourront être placés des services publics (Postes de Police, de Pompiers, Services d'Hygiène sociale, etc.).

V

VOIES D'ACCES

La question des voies d'accès est très simplifiée par la situation géographique du Havre. On ne peut en effet aborder la Ville ou la quitter que dans la direction du Nord et de l'Est puisque la mer borde le territoire communal au Sud et à l'Ouest.

Les trois grandes directions d'entrée ou de sortie aboutissent au Nord, à Octeville (route d'Etretat), au Nord-Est, à Montivilliers (route de Fécamp), à l'Est, à Gainneville (Route Nationale de Rouen et Paris) et à Tancarville (route de Rouen par la vallée de la Seine) ou bien au Cap du Hode (route du bac du Hode et des régions situées au delà de l'estuaire).

Nous allons examiner successivement les dispositions proposées par l'Administration en vue d'améliorer les accès de la Ville qui sont appelés à devenir rapidement insuffisants par suite de l'augmentation considérable de la circulation automobile, sans même tenir compte de l'accroissement normal de la population de l'agglomération havraise.

Direction d'Octeville et d'Etretat

1° Elargissement à 15 mètres de la rue de la Reine-Elisabeth (sur le territoire de Sainte-Adresse) et redressement de cette rue au droit de la Mairie de Sainte-Adresse.

2° Elargissement à 18 mètres des rues Saint-Roch, d'Etretat et de Sainte-Adresse (sur le territoire du Havre), de la rue du Havre à Sainte-Adresse et du Chemin de Grande Communication 79 qui leur fait suite.

3° Elargissement à 18 mètres de la rue Clément-Marical.

4° Elargissement à 20 mètres de la rue Cochet.

5° Elargissement à 20 mètres de la rue de la République à Sanvic et redressement de cette voie au droit de l'Eglise de Sanvic.

6° Elargissement à 20 mètres du Chemin de Grande Communication N° 147 qui fait suite

7° Elargissement à 15 mètres des rues Félix-Faure et Lestorey-de-Boulongne au Havre et de la rue Sadi-Carnot à Sanvic.

8° Elargissement à 20 mètres de la rue de Cronstadt au Havre et de la rue Césaire-Oursel à Sanvic.

9° Elargissement à 20 mètres de la rue du Bois-au-Coq et création d'une voie en prolongement sur Sanvic et Bléville.

10° Ouverture d'une voie de raccordement partiellement en tunnel dans le prolongement de la rue du Bois-au-Coq entre cette voie et le Rond-Point.

Dans la direction d'Etretat, la circulation disposera donc pour sortir du Havre ou pour y entrer de cinq voies d'une largeur de 18 à 20 mètres reliées entre elles par quatre transversales : a) le boulevard de Strasbourg, la rue Thiers et la rue de Normandie, au cœur même de la Ville ; b) la rue Cochet et la rue Félix-Faure, sur la crête ; c) le Chemin de Grande Communication N° 32, dans la vallée intermédiaire ; et enfin d) le boulevard circulaire aux limites mêmes de la Ville.

Ces voies de pénétration et de sortie constitueront en même temps les artères principales de circulation intérieure du Havre agrandi du côté Nord, c'est-à-dire pour la partie de la Ville située à l'Ouest de la Forêt de Montgeon.

Direction de Montivilliers et de Fécamp

1° Elargissement à 20 mètres du Chemin de Grande Communication N° 32 jusqu'à la rencontre du Chemin Vicinal ordinaire N° 1 de Rouelles. Redressement de ce chemin dans l'agglomération de la commune de Rouelles.

2° Elargissement à 18 mètres du Chemin de Grande Communication N° 31. Embranchement et raccordement de ce chemin avec la Route Nationale N° 14 par une voie à ouvrir à l'Ouest du Chemin de Fer du Havre à Montivilliers.

Cette voie constitue une partie du boulevard circulaire.

3° Raccordement de la Route Nationale N° 14 avec le Chemin de Grande Communication N° 81.

Dans la direction de Montivilliers, la circulation disposera donc de trois voies permettant d'accéder directement au Rond-Point et à la Gare, soit par le tunnel du Rond-Point, soit par la rue de Normandie, soit par le boulevard d'Harfleur.

Direction de Rouen, de Paris

et de la rive Sud de l'estuaire

(Honfleur, Trouville — Eure, Calvados)

Si les voies d'accès qui viennent d'être énumérées dans les directions Nord et Nord-Est présentent un intérêt certain au point de vue des communications extérieures du Havre, elles ont aussi, nous l'avons montré, un intérêt évident pour le développement interne de la Ville.

Celles dont nous allons parler, si elles n'intéressent que de façon secondaire la circulation intérieure, présentent au contraire un intérêt capital pour le développement des communications du Havre avec l'extérieur. Elles concernent en effet les relations du Havre avec Rouen et Paris d'une part et avec la rive Sud de l'estuaire d'autre part.

Ces communications sont assurées par la Route Nationale N° 14 et par le Chemin de Grande Communication N° 81 qui, après s'être confondus à Harfleur (actuellement tout au moins), si un projet de l'Administration des Ponts et Chaussées prévoit leur séparation dans l'avenir, sur une partie de leur parcours se séparent à partir de cette Ville, l'une en montant sur le plateau de Gainneville, l'autre en longeant les falaises dans les plaines d'alluvions jusqu'à Tancarville.

Pour améliorer notablement ces voies de communications déjà si insuffisantes, le projet d'aménagement et d'extension du Havre présente les dispositions ci-après :

- 1° Comblement du Bassin Vauban ;
- 2° Couverture du Canal Vauban ;
- 3° Etablissement du boulevard d'Harfleur à une largeur de 90 mètres jusqu'à la rue des Chantiers et de 30 mètres à l'Est de ce point ;
- 4° Etablissement d'une voie nouvelle de 30 mètres reliant en droite ligne le boulevard d'Harfleur au Chemin N° 81 au delà d'Harfleur en traversant la Lézarde sur un pont à construire ;
- 5° Elargissement du Chemin de Grande Communication N° 81 à 30 mètres au delà d'Harfleur ;
- 6° Ouverture d'une voie de 30 mètres dans l'agglomération d'Harfleur raccordant le Chemin 81 à la Route Nationale dans le prolongement Nord-Sud de

la partie de cette route constituée par la côte de Gainneville.

Cette voie procurera un accès facile jusqu'au cœur de la Ville à une circulation intense, que l'on vienne de la direction de Fécamp ou de Montivilliers par la Route Nationale N° 25, de la direction de Paris et de Rouen par la Route Nationale N° 14, ou de la direction de Rouen, Caudebec, Tancarville, Pont-Audemer, Honfleur ou Trouville par Berville et le Chemin de Grande Communication N° 81.

A son extrémité Ouest, sur l'emplacement de l'ancien Bassin Vauban, le boulevard d'Harfleur prolongé se divisera en deux voies parallèles séparées par une large esplanade sur laquelle pourront facilement avoir lieu des Expositions.

Elle se raccordera directement avec le boulevard de Strasbourg, prolongé jusqu'à sa rencontre et avec la Chaussée de Rouen, prolongement elle-même du quai George-V.

A la Gare elle se rencontrera avec le Cours de la République, transversale Nord-Sud située au milieu de la Ville.

Dans l'avenir, la Gare des Voyageurs et non plus l'Hôtel de Ville sera vraiment le centre des communications urbaines et extra-urbaines.

Cette partie de la Ville devait faire l'objet d'un soin tout particulier dans le plan d'aménagement. Ce sera en effet la véritable entrée de la Ville. Aussi l'Administration a-t-elle prévu l'aménagement de jardins et l'installation de grands bâtiments à caractère monumental (Théâtre, Musée, Bibliothèque) qui feraient avec la nouvelle Gare un ensemble monumental tout à fait remarquable et vraiment digne de la très grande Ville que sera Le Havre de l'avenir.

VOIES DE COMMUNICATION D'ORDRE SECONDAIRE

Dans le présent exposé, il n'a pas été parlé de l'amélioration des voies qui, soit sur le versant Nord du Plateau de Caucriauville, soit sur le versant Est dudit plateau, permettront le développement de ces parties de la Ville et pourront servir d'amorce à leur lotissement éventuel.

PROGRAMME

Aux termes de l'art. 1^{er} de la loi de 1919-1924 le projet d'aménagement, d'embellissement et d'extension dont l'établissement est obligatoire pour toute ville de 10.000 habitants et au-dessus comprend, en outre du plan proprement dit :

« Un programme déterminant les servitudes hygiéniques, archéologiques et esthétiques ainsi que toutes les autres conditions y relatives et, en particulier, les espaces libres à réserver, la hauteur des constructions, ainsi que les prévisions concernant la distribution d'eau potable, le réseau d'égouts, l'évacuation et la destination finale des matières usées et, s'il y a lieu, l'assainissement du sol ».

Nous examinerons successivement chacun des points du programme énoncés ci-dessus :

1° *Servitudes hygiéniques.*

Ces servitudes hygiéniques ont tout d'abord pour objet de cantonner dans une partie du territoire communal, les établissements dont les fumées ou les odeurs sont contraires à l'hygiène publique.