

## Fichier international de DoCoMoMo

---



©Photographie RSP, DOCOMOMO France, VDH

### 1. IDENTITE DU BÂTIMENT OU DE L'ENSEMBLE

**nom usuel du bâtiment :** La Porte Océane  
**variante du nom:** îlots V74, V75, S24, S25, V1  
**numéro et nom de la rue :**  
**ville :** Le Havre **code :** 76600  
**pays :** France

#### PROPRIETAIRE ACTUEL

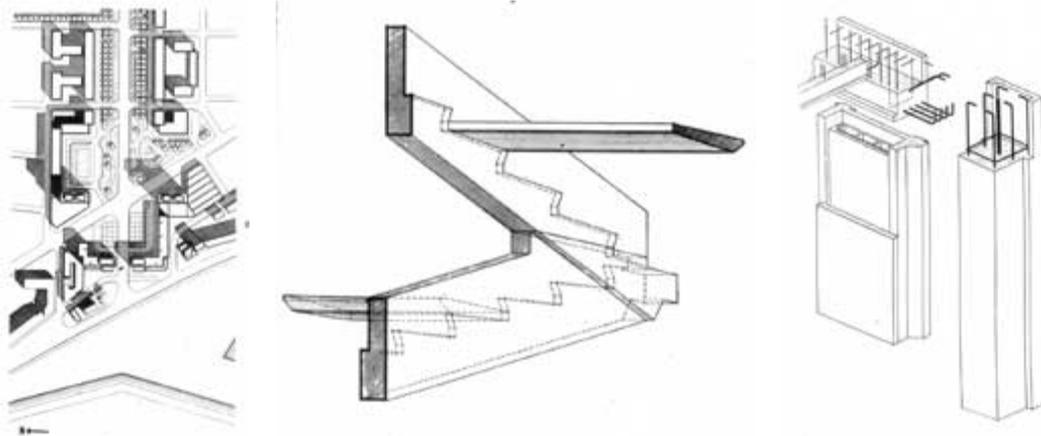
**nom :** copropriétés  
**adresse :**  
**téléphone :**  
**fax :**

#### ETAT DE LA PROTECTION

**type :** ZPPAUP (Zone de Protection du Patrimoine Architectural  
Urbain et Paysager)  
**date :** 1995

#### ORGANISME RESPONSABLE DE LA PROTECTION

**nom :** Mairie du Havre  
**adresse :** 57, place de l'Hôtel de Ville, 76600 Le Havre  
**téléphone :** 02 35 19 45 45  
**fax :** 02 35 19 46 15



Océane 001, 002 et 003 ©Photographie RSP, DOCOMOMO France, VDH

## 2. HISTOIRE DU BÂTIMENT

### **commande :**

L'ensemble monumental projeté par l'Atelier de Reconstruction du Havre a été baptisé « Porte Océane » en référence à l'ouvrage d'Edouard Herriot publié en 1932 (*La Porte Océane*) et en tant que symbole du passage entre la ville et la mer. Il se situe à l'extrémité de l'avenue Foch (très disparate avant sa destruction) dont il forme la jonction avec le front de mer ouest et le carrefour avec le boulevard François 1<sup>er</sup>.

Le chantier a été divisé en deux parties, nord et sud, l'une confiée à Jacques Poirrier et l'autre à André Hermant, tous deux architectes de l'Atelier d'Auguste Perret. En mars 1954, alors que la tour sud s'achevait, la tour nord sortait seulement de terre, victime d'importants problèmes de fondations entraînés par la composition du terrain marécageux.

Coût approximatif des îlots S25 et S28 réunis : 500 millions de Francs

### **architecte :**

Auguste Perret ; architectes chefs de groupe : Jacques Poirrier (partie nord, S24, S25, S28), André Hermant (partie sud, V74, V75, V1).

### **autres architectes et intervenants :**

Architectes d'opération : Partie nord : Gaston Delaune, Gérard du Pasquier, Charles Labro, Jacques Lamy et Robert Royon. Partie sud : Droit, Charles Fabre, Pierre Groené, Lerambert, Leroy, Jean Le Soudier, Antoinette Prieur, Robert Royon.

V1 par Alexandre France, Noël Boucher et Henri Vernot.

Collaborateurs : Alran, Chaperot, Nisanyan, Rafoni.

### **ingénieurs :**

Albert Caquot, M. de Saint-Font (béton armé), Foursin (chauffage), Salomon (électricité).

### **contractants:**

Porte nord : entreprise-pilote Monod ; huisseries et blocs-portes Adclo ; parquets Lemaître ; chauffage Société parisienne chauffage-tôlerie ; électricité Jean et Bouchon ; serrurerie et ferronnerie Ruhlmann ; plomberie Société d'entreprises de canalisations.

Porte sud : entreprise-pilote SETPI ; huisseries et blocs-portes Thireau-Morel ; parquets Promo, Tapha ; chauffage Payet et Pluchet, Brasseur, Marion ; électricité Hermel ; plomberie Binet ; revêtements Sovemat, Brillantec, Patrizio-Druart.

Menuiseries extérieures : Gilles et Quartier, Colboc et Le Petit.

Persiennes : Jégu, Catelan et Cie.

## CHRONOLOGIE

**date du concours:**

**date de la commande :**

**période de conception :** 1946-1950/1951

**durée du chantier :**                    **début :**                                    **fin :**

**inauguration :**

## ETAT ACTUEL DU BÂTIMENT

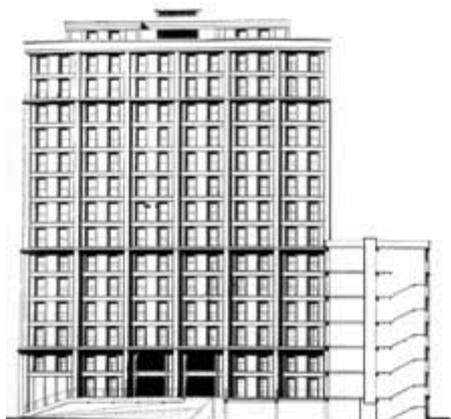
**Usage :**

256 appartements de une à sept pièces, garages privés et garages pour les logements.

**État du bâtiment :**

bon état des panneaux de remplissage mais l'ossature apparente et les cadres de baies, au lieu d'être nettoyés, ont été repeints en beige et en blanc, entraînant une certaine banalisation. L'état général des circulations est mauvais. Les menuiseries des rez-de-chaussée n'ont pas été changées à l'identique. Le hall de la tour nord est dénaturé.

**Résumé des restaurations et des autres travaux conduits, avec les dates correspondantes:**





Océane 004 et 005 ©Photographie RSP, DOCOMOMO France, VDH

### 3. DOCUMENTATION / ARCHIVES

**archives écrites, correspondance, etc :**

**dessins, photographies, etc :**

- Archives municipales de la ville du Havre :

Fonds Contemporain, demande de permis de construire :

V74 et V75 : PC 790/50, PC 39/51.

S25 : PC 111/51.

V1 PC 640/50.

Fonds André Hermant 55 W (voir notamment l'évolution des plans dans les chemises : 4 répartition des tâches, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 19, 23, 24, 36, 39 réunion coordination nord et sud, 45 répartition des missions, 48, 58, 59, 62, 64, 65, 71, 74, 75, 76, 77, 78, 84, 88 carnet de chantier, 106 photographies, 107, 108, 110 photographies, rouleau 135 plans d'exécution et plans des appartements de V75 et S24 et carton 137).

Fonds Jacques Tournant (projets pour la construction de la Porte Océane, ni datés, ni signés).

Fonds Jacques Poirrier.

Dossier documentaire 30/1.2 (Quartier Saint-Vincent).

- Centre de Documentation de l'Architecture et du Patrimoine (CDAP), DRAC de Haute-Normandie (Rouen) ou base Mérimée sur le site [www.culture.gouv.fr](http://www.culture.gouv.fr) : fiches signalétiques des dossiers étudiés par l'Inventaire. Numéro Mérimée IA00130241 (S24, S25, V74, V75).

**autres sources, films, video, etc :**

**principales publications (par ordre chronologique) :**

Abram (Joseph), *Perret et l'école du classicisme structurel, 1910-1960*, École d'Architecture de Nancy, Service de la Recherche Architecturale, 1985.

Abram (Joseph), *L'équipe Perret au Havre. Utopie et compromis d'une reconstruction*, École

d'Architecture de Nancy, Paris, Bureau de la recherche architecturale, 1989.

Abram (Joseph), *Auguste et Gustave Perret, une monographie, 1 ère partie : architecture, entreprise et expérimentation*, École d'architecture de Nancy, Paris, Bureau de la recherche architecturale, 1989.

Gargiani (Roberto), *Auguste Perret*, Paris, Gallimard/Electa, 1994.

Barot (Sylvie) et Etienne (Claire), *Le Havre, Auguste Perret, le centre reconstruit*, Itinéraire du Patrimoine n°78, Rouen, 1995.

Abram (Joseph), *L'architecture moderne en France, tome 2 Du chaos à la croissance, 1940-1966*, Paris, Picard, 1999.

Etienne-Steiner (Claire), *Le Havre, Auguste Perret et la reconstruction*, collection Images du Patrimoine, Inventaire général/AGAP, Rouen, 1999.

Culot (Maurice), Peycéré (David), Ragot (Gilles), *Les frères Perret. L'œuvre complète*, Paris, Institut français d'architecture/Norma, 2000.

Abram (Joseph), Cohen (Jean-Louis), Lambert (Guy), *L'Encyclopédie Perret*, Paris, Monum, Éditions du Patrimoine/Le Moniteur, 2002.

Collectif (Joseph Abram, Sylvie Barot, Elizabeth Chauvin), *Les Bâisseurs, l'album de la reconstruction du Havre*, Le Havre, édition Point de vues, musée Malraux, 2002.

## articles

« Voici comment on reconstruira le quartier de la rue de Paris et de la Porte Océane », *Le Havre Libre*, 8 novembre 1950, p. 1 et 4.

« Les dossiers sont déposés, on n'attend plus que les crédits pour réaliser la Porte Océane qui fermera à jamais le Boulevard Foch aux vents de mer », *Le Havre Libre*, 8 janvier 1951 p. 3.

Brest, René, « Au Havre s'édifie notre Porte Océane », *Science et vie* n°407, août 1951, p. 86-88.

« Le Havre : diversité dans l'unité », *Techniques et Architecture* n°5-6, 1951.

« Le Havre : la Porte Océane », *Techniques et Architecture* n°9-10, juillet 1952, p. 56-59.

« Le Havre, Porte Océane », *Techniques et Architecture* n°11-12, 1953, p. 46-51.

« La tour nord de la Porte Océane sort de terre », *Le Havre Libre*, 12 mars 1954, p. 3.

« Le vantail sud de la Porte Océane est en cours d'achèvement », *Le Havre Libre*, 31 mars 1954, p. 3.

« Du haut de la tour sud de la Porte Océane », *Le Havre Libre*, 27 mai 1954, p. 4.

Brocard (René), « La reconstruction de la ville du Havre », *La Technique des travaux* n°1-2, janvier-février 1955, p. 3-19.

*L'entreprise et l'usine modernes* n°46, 12 novembre 1955, p. 15-18.

*L'Architecture d'Aujourd'hui* n°63, 1955, « Europe », Le Havre p. 4-8.

*Techniques et Architecture* janvier 1956, spécial « Béton armé », André Hermant p. 78.

Dalloz (Pierre), « La Reconstruction de la ville du Havre », *Techniques et Architecture* n°3, 1956, p. 66-67.

« Du haut de la tour de l'Hôtel de Ville : la Porte Océane », *Le Havre Libre*, 29 août 1956, p. 3.

*Techniques et Architecture* septembre 1956 « Reconstruction » : Le Havre p. 59-74.

*Urbanisme* n°45-48, 1956, Bilan de la Reconstruction, Le Havre p. 234-235.

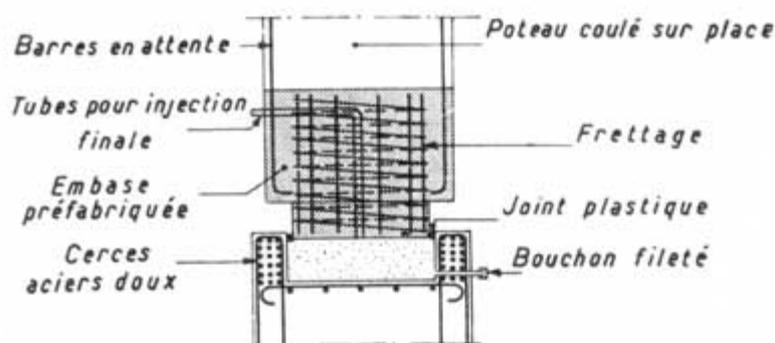
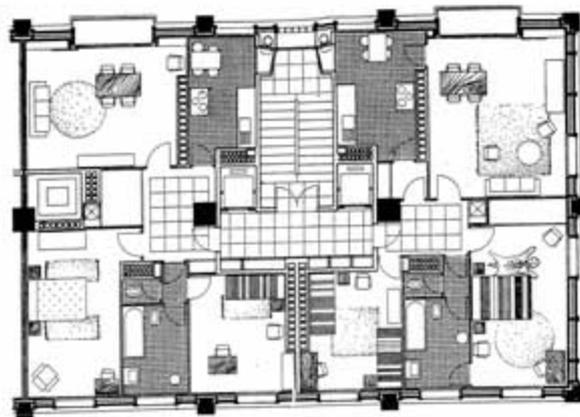
« Depuis cinq ans à la Porte Océane. Quand donc finira le scandale de ces logements inhabités ? », *Le Havre Libre*, 29 mars 1960, p. 3.

« Pour l'été la Porte Océane s'ouvrira enfin sur le large », *Le Havre*, 11 janvier 1961.

« Relogement des derniers habitants », *Le Havre Libre*, 5 mars 1961.

« La porte Océane est ouverte », *Le Havre Libre*, 18 mai 1961.

« Ouverte sur l'horizon marin, c'est la Porte Océane », *Le Havre Libre*, 24 octobre 1961. *L'Art Ménager*, Flammarion 1963, sous la direction de Paul Breton (commissaire général du Salon des Arts Ménagers).



Océane 010 et 012 ©Photographie RSP, DOCOMOMO France, VDH

#### 4. DESCRIPTION DU BÂTIMENT

Le plan d'urbanisme de la reconstruction du Havre a été dessiné par l'Atelier à l'intérieur du triangle ancien du centre-ville détruit dont les sommets ont été mis en valeur par des ensembles monumentaux : la Porte Océane à l'ouest, la place de l'Hôtel de Ville au nord et le Front de mer sud.

La Porte Océane forme un décor hautement symbolique avec ses tours, véritables monuments publics puisqu'elles sont censées représenter la porte de la cité. Ces volumes hauts ont été conçus pour terminer et encadrer l'axe principal du Havre (boulevard de Strasbourg, place de l'Hôtel de Ville, avenue Foch). L'unité de la Porte Océane paraissait

fondamentale pour « répondre » à celle de la place de l'Hôtel de Ville. Parallèles aux immeubles-bornes de 13 étages, les immeubles fermant à l'ouest l'esplanade de la Porte Océane s'élèvent sur six niveaux (R+5). Ces bâtiments horizontaux, qui devaient former un écran contre les vents, sont reliés aux tours par des bâtiments perpendiculaires de même hauteur de telle sorte que l'ensemble dessine une place carrée qui s'ouvre sur une vaste esplanade que l'avenue Foch traverse en son milieu avant de déboucher sur la plage, la jetée, le port de plaisance et les clubs nautiques.

Les deux parties (nord et sud) ont un aspect identique. Pour ce chantier, l'Atelier de Reconstruction a très légèrement réduit la trame uniforme de 6,24 mètres qu'il avait déterminée pour atteindre une normalisation optimale. Puis cette trame est divisée en demi-module, tiers de module et quart de module. La construction est à ossature de béton armé apparente dont l'entraxe des points d'appuis est donc de 6,21 mètres. La hauteur d'étage est fixée à 3,10 mètres de plancher à plancher. La face intérieure des poteaux d'ossature est d'aplomb et les changements de section sont apparents vers l'extérieur. La saillie des poteaux par rapport au nu de la façade est particulièrement accentuée aux étages inférieurs des immeubles hauts.

Pour l'ensemble des bâtiments, les remplissages sont constitués par deux types de trumeaux monolithes, un large et un étroit, conçus sur un module de 69 centimètres, c'est-à-dire un neuvième de la travée générale. Par leurs combinaisons, ces trumeaux ont permis de varier la disposition des fenêtres. Pour ne donner prise ni à l'eau de pluie ni à la poussière, le parement de ces immeubles exposés aux grands vents du large, est avivé mécaniquement par grésage et non bouchardé.

Les bâtiments en front de mer, hauts de 21 mètres, sont couronnés par un attique en retrait, à l'intérieur d'un gabarit formé par un arc de cercle de dix mètres de rayon. Des corniches marquent les deuxième et cinquième étages. Les cinq premiers étages abritent des appartements de une à six pièces, le sixième étage partiel des chambres indépendantes. Ils sont raccordés à la tour du V74 par une construction à un étage dont l'usage est réservé à des garages et des habitations (chambres indépendantes). Au nord, la diagonale du boulevard François 1<sup>er</sup> coupe la composition, si bien que la tour du S25 n'est pas directement liée aux immeubles intermédiaires. Les tours, hautes de 47,50 mètres mais larges de seulement 12 mètres, sont constituées de deux immeubles de 13 étages accolés et reliés tous les quatre étages. Des corniches soulignent les deuxième, sixième et douzième étages.

Les masses ont été conçues selon l'ensoleillement et les vues. Les 256 appartements sont disposés suivant seize types différents tenant compte de l'orientation, des vents et de la disposition des bâtiments. Par exemple, l'orientation est-ouest des immeubles en front de mer et des tours, ont conduit à placer face à la mer les salles de séjour ou « vivoirs », les cuisines et les escaliers et à l'est les chambres à coucher. La surface des baies d'éclairage ouvrantes est supérieure au sixième de la surface des pièces correspondantes.

La hauteur sous-plafond est de 2,75 mètres au rez-de-chaussée puis 2,60 mètres aux étages. Certains appartements sont assez spacieux : dans un cinq pièces, le séjour peut occuper un module complet de la trame tandis que les chambres font un demi module. Les

surfaces varient entre 21,80 m<sup>2</sup> et 36 m<sup>2</sup> pour le séjour, 13,80 m<sup>2</sup> et 14,50 m<sup>2</sup> pour les chambres, 14,50 m<sup>2</sup> pour le bureau, 8,60 m<sup>2</sup> et 10 m<sup>2</sup> pour la cuisine, 4,50 m<sup>2</sup> et 5,70 m<sup>2</sup> pour les salles de bains. Caractéristique du goût des années 1950 pour la flexibilité, des pièces regroupent différentes fonctions et les espaces sont communicants. Ainsi, la conception des plans permet souvent une large communication entre la salle de séjour et la pièce lui faisant vis à vis, une chambre ou un bureau et s'ouvrant sur la façade opposée. Cette disposition est adoptée en particulier pour les immeubles dont les façades principales sont orientées au nord et au sud. Des chambres indépendantes sont prévues pour tous les bâtiments à raison d'une chambre pour deux appartements. Chaque immeuble abrite un local de plain-pied avec la voie publique pour le garage de bicyclettes et de voitures d'enfants, des buanderies communes en sous-sol et une cave par appartement. Le vide-ordures est généralisé. Le chauffage à air pulsé est assuré par une chaufferie centrale. Des ascenseurs desservent les tours.

Quatre travées d'un immeuble de cinq étages devaient être affectées à un hôtel de 45 chambres. Il a aussi été envisagé de faire un restaurant à l'étage de couronnement d'une des tours mais face à l'avis négatif des sapeurs-pompiers, ce projet a été abandonné en octobre 1951. Certains rez-de-chaussée, prévus à usage commercial, sont occupés par des boutiques. L'îlot V1, qui termine la composition sud au-delà du boulevard François 1<sup>er</sup>, articule deux bâtiments contenant le magasin d'exposition de Renault et des habitations.



Océane 013 et 014 ©Photographie RSP, DOCOMOMO France, VDH

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

### **1. appréciation technique :**

Le sous-sol de la ville basse est constitué d'une masse hétérogène de tourbe, de glaise, de galets et de limon, qui retient sur une vaste étendue une nappe d'eau dont le niveau varie. Les architectes de la Porte Océane prévoyaient que, malgré toutes les précautions, les constructions s'enfonceraient un peu avec le temps. Ils ont donc pris pour leurs fondations des mesures aptes à permettre la correction de l'aplomb. Redoutant pour l'une des tours un tassement différentiel de 6 centimètres, ce qui se traduirait par un faux-aplomb de 22

centimètres, ils ont fait reposer chacun des énormes piliers supportant cet immeuble sur la substructure solidarissant les têtes des pieux, par l'intermédiaire d'une caisse à sable pourvue d'un orifice permettant, éventuellement, de retirer du sable, à l'aide d'une sorte de tarière. Ainsi, il est possible de rétablir l'aplomb d'un immeuble qui présenterait un enfoncement angulaire en réduisant l'épaisseur de sable sous les piliers qui ne se seraient pas enfoncés. Cette technique simple et originale est due à Albert Caquot, ingénieur, membre de l'Académie des Sciences.

Pour la porte sud, l'ossature en béton armé a été réalisée par les moyens habituels du coulage intégral sur place dans des coffrages en bois ou en métal. Les planchers sont à poutrelles de béton armé coulées sur place entre des hourdis creux ou préfabriqués, recevant une dalle de béton armé. Tous les planchers ayant la même portée (6,21 mètres d'axe en axe des poutres portantes), cela a permis d'unifier les types de coffrage et de poutrelles. Les panneaux de remplissage ont été fabriqués sur le chantier, à proximité de leurs emplacements définitifs, par l'entreprise SETPI.

Pour la porte nord, Jacques Poirrier a eu recours au procédé « Portique » mis au point par l'entreprise Monod. L'ossature (poteaux, poutres et planchers) et les remplissages ont été entièrement préfabriqués dans une usine proche du Havre puis transportés sur le chantier. Monod a coulé des portiques entiers, jusqu'aux piliers dont les tronçons de base, de section carrée, mesurent 90 centimètres de côté et 2,80 mètres de haut. Les différents éléments de la structure ont simplement été soudés sur place par coulage des nœuds sur les armatures laissées en attente. Les escaliers ont été préfabriqués.

L'ossature en béton armé avec agrégats spéciaux a été grésée en usine pour le nord et sur place avec des ponceuses électriques pour le sud.

Deux types de croisées ont été généralisés : une croisée à allège et une porte-croisée. Les portes ont été unifiées à deux types : 70 et 60 centimètres. L'ensemble cuisine-escalier et la disposition salle de bains-W.C. ont été unifiés à un seul type. Une dérogation a été accordée au chantier pour utiliser un système de ventilation par gaine. Les cloisons sont en briques et carreaux de plâtre. Une attention particulière a été portée à l'étanchéité et à l'insonorisation.

## **2. appréciation sociale :**

Un appartement-type, réalisé à l'occasion de la visite de l'Institut Technique du Bâtiment, a été présenté dans la Porte Océane nord en mai 1953. Le décorateur Marcel Gascoin, ancien élève de l'école des Beaux-Arts du Havre, en a dessiné le mobilier de série accessible aux foyers modestes. Ces meubles, adaptés aux conditions de l'habitat moderne, sont en harmonie avec le style des appartements. Une impression d'espace et de facilité découle de ces intérieurs flexibles. Dans le *living-room*, le coin salle à manger est composé d'une table à repas transformable en table à jeu. Chaque meuble est multi-usages : l'armoire et le bahut sont équipés d'éléments interchangeables, et le bar sert aussi de discothèque. C'est la maison d'ébénisterie havraise Loison qui a réalisé ces créations. Les photographies d'un appartement de la Porte Océane ont été publiées dans l'encyclopédie des Arts Ménagers, dirigée par le commissaire général du Salon des Arts Ménagers, Paul Breton.

Marcel Gascoin a également travaillé pour les nouveaux immeubles de Sotteville-lès-Rouen.

Plusieurs grands créateurs ont contribué à la définition d'un nouveau mobilier pour les sinistrés, comme par exemple Jacques Adnet à Brest.

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

La solution du bâtiment horizontal coupé en son milieu pour accéder à la mer a été préférée à celle consistant à réserver un passage couvert, au niveau du rez-de-chaussée. Le résultat est impressionnant car au -delà du grand vide ouvert dans la rangée d'immeubles, on n'aperçoit que l'horizon marin. André Hermant disait : « C'est de la porte océane que l'on découvre en un coup d'œil la mer libre vers l'ouest et le chenal suivi par les paquebots entrant au port. »

La Porte Océane ponctue majestueusement l'axe principal de la ville. La composition d'ensemble articule harmonieusement des volumes de différentes hauteurs mais dont l'architecture adopte un langage commun, le classicisme structurel d'Auguste Perret. Les agrégats du béton ont été choisis pour donner aux bâtiments une tonalité claire et gaie par tous les temps.

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

La Porte Océane est encore un lieu fortement identitaire pour les Havrais. La raréfaction des voyages en paquebots pendant une période avait quelque peu affaibli son statut de signal vis à vis des étrangers découvrant la France, mais le trafic des paquebots a repris depuis.

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

Au Havre, Auguste Perret pouvait enfin appliquer un nouvel ordre urbain. Il comparait l'avenue Foch reconstruite aux Champs Élysées : pour cette zone de la ville, Perret s'est franchement inspiré de son projet inabouti pour le concours de la Porte Maillot, à Paris en 1931, qui devait achever la perspective des Champs-Élysées et de l'Arc de Triomphe.





Océane 020, 021 et 022 ©Photographie RSP, DOCOMOMO France, VDH

## **6. PHOTOGRAPHIES ET ARCHIVES VISUELLES**

### **liste des documents assemblés dans le dossier**

#### **1. archives visuelles originales:**

Océane 001 : plan masse

Océane 002 : détail de l'escalier préfabriqué

Océane 003 : axonométrie schématique des éléments constitutifs de l'ossature et des éléments de remplissage de la partie nord

Océane 004 : élévation des tours côté mer

Océane 005 : élévation d'un bâtiment bas

Océane 006 : élévation S25

Océane 007 : élévation des tours côté ville

Océane 008 : élévation V1

Océane 009 : élévation d'un ensemble d'immeubles à cinq et à quatorze étages

Océane 010 : plan d'appartements de trois pièces dans une tour

Océane 011 : plan d'appartements (trois et cinq pièces)

Océane 012 : coupe de la caisse à sable de reprise d'aplomb de chaque point d'appui de la tour nord

#### **2. photographies et dessins récents:**

photographies numériques (Raphaëlle Saint-Pierre, 2004) :

Océane 013 : ouverture sur la ville

Océane 014 : ouverture de l'avenue sur le large

Océane 015 : S24

Océane 016 : S25

Océane 017 : tour nord

Océane 018 : tour nord

Océane 019 : V1

Océane 020 : tour sud

Océane 021 : tour sud

Océane 022 : vue d'ensemble depuis la plage

**Rapporteur** : Raphaëlle Saint-Pierre, juin 2004

Direction scientifique : Fabienne Chevallier et Joseph Abram