

## 1. IDENTITÉ DU GROUPE DE BÂTIMENTS

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

---

### PROPRIÉTAIRE ACTUEL

**nom :** Copropriétés.  
**adresse :**  
**téléphone :**

---

### ÉTAT DE LA PROTECTION

**type :** Périmètre du centre reconstruit inscrit sur la liste du Patrimoine mondial de l'Unesco.  
**date :** 2005  
**type :** Site patrimonial remarquable (SPR), catégorie 1 (bâti d'intérêt architectural majeur).  
**date :** 2016

---

### ORGANISME RESPONSABLE DE LA PROTECTION

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

---

## 2. HISTOIRE DU GROUPE DE BÂTIMENTS

### commande :

Symbole du passage entre la ville et la mer, l'ensemble monumental projeté par l'Atelier de Reconstruction du Havre est baptisé Porte Océane en référence à l'ouvrage de l'homme politique Édouard Herriot publié en 1932 (*La Porte Océane, sur les terres des abbayes, les foyers spirituels de Rouen*). Il se situe à l'extrémité de l'avenue Foch dont il forme la jonction avec le front de mer ouest et le carrefour avec le boulevard François 1<sup>er</sup>.

Le chantier est 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 est achevée, la tour nord sort seulement de terre, victime d'importants problèmes de fondations dus au terrain marécageux.

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

**architecte :** Auguste Perret (1874-1954) ; architectes chefs de groupe : Jacques Poirrier (1897-1967) partie nord, S24, S25, S28 ; André Hermant (1908-1978) partie sud, V74, V75, V1.

**autres architectes :** Architectes d'opération partie nord : Gaston Delaune (1917-1967), Gérard du Pasquier (1913-1998), Charles Labro, Jacques Lamy

(1917-2007) et Robert Royon. Architectes d'opération partie sud : M. Droit, Charles Fabre, Jean Le Soudier (1906-1980), Pierre Groené, Lerambert, F. Leroy, Antoinette Prieur, Robert Royon. V1 par Alexandre Franche (1883-1970), Noël Boucher (garage Renault) et Henri Vernot. Collaborateurs : Alran, Chaperot, Nisanyan, Rafoni.

**ingénieurs :** Albert Caquot, André 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 :** février 1956 Porte Océane nord (S25 et S24) ; juillet 1956 Porte Océane sud (V74 et V75).

**inauguration :**

---

## ÉTAT ACTUEL DU GROUPE DE BÂTIMENTS

**usage :** Résidentiel et commercial.

**état :** État très variable, restauration et ravalement nécessaire (de nombreux éléments saillants, encadrements et garde-corps sont en mauvais état). Détérioration des menuiseries liée à l'augmentation des phénomènes extrêmes météorologiques, notamment la puissance du vent.

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

- Années 1990 : transformation du V1bis (garage automobiles) en habitations.
- 2005 : Ravalement du V75.
- 2006 : Ravalement du S24.
- À partir de 2005 : changement progressif des garde-corps remplacés par un modèle en aluminium plein avec mise en forme et esthétique identiques aux originaux.
- Les menuiseries des rez-de-chaussée commerciaux sont progressivement renouvelées.
- 2018-2019 : Projet d'isolation thermique par l'extérieur (ITE) sur le S24 refusé avec mise à l'épreuve de l'aspect juridique du Site Patrimonial Remarquable (SPR).

---

### 3. DOCUMENTATION / ARCHIVES

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

- Archives municipales de la ville du Havre :

[http://avenio.lehavre.fr/4DCGI/Web\\_IndexLanceRech\\_EDIFICES\\_1335/ILUMP28746](http://avenio.lehavre.fr/4DCGI/Web_IndexLanceRech_EDIFICES_1335/ILUMP28746)

Fonds Contemporain, demande de permis de construire :

2T584-646 :

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

S25 : PC 111/51.

V1 PC 640/50.

Fonds André Hermant 55W (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 80W (projets pour la construction de la Porte Océane, ni datés, ni signés). 47Fi (photos consultables en ligne).

Dossier documentaire 46/4.1 (Quartier Saint-Vincent).

- Base Mérimée : notice IA00130241.

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

#### principales publications (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<sup>ère</sup> partie : architecture, entreprise et expérimentation*, École d'architecture de Nancy, Paris, Bureau de la recherche architecturale, 1989.

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

Barot (Sylvie) et Étienne (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.

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

Culot (Maurice), Peycéry (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, Élisabeth Chauvin), *Les Bâisseurs, l'album de la reconstruction du Havre*, Le Havre, éditions Point de vues, musée Malraux, 2002.

Étienne-Steiner (Claire), Saunier (Frédéric), *Le Havre : un port, des villes neuves*, Cahiers du Patrimoine, Paris, éditions du Patrimoine, 2005.

Le Soudier (Yvan), *Le Catalogue à peu près raisonnable de Jean Le Soudier, architecte*, Le Havre, autoédition, 2006.

Duteurtre (Vincent), *Le Havre en pleine lumière*, Paris, Gallimard, 2006.

Abram (Joseph), *Auguste Perret*, Paris, éditions du Patrimoine, 2013.

## 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).
- Saint-Pierre (Raphaëlle), « Porte Océane, Das Stadttor von Le Havre », *Baumwelt* n°45, novembre 2005.

---

## 4. DESCRIPTION DU GROUPE DE BÂTIMENTS

Les sommets du nouveau plan d'urbanisme du Havre, qui s'inscrit à l'intérieur du triangle ancien du centre-ville détruit, sont 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 au sud.

La Porte Océane forme un décor symbolique avec ses tours, véritables monuments publics puisqu'elles sont censées représenter la porte de la cité. Ces volumes hauts sont 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 répond 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 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) présentent un aspect identique. Pour ce chantier, l'Atelier de Reconstruction réduit très légèrement la trame de 6,24 mètres 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 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 permettent 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.

Hauts de 21 mètres, les bâtiments en front de mer 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 d'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 réservé à des garages et des 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 gabarits découlent de l'ensoleillement et des 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 séjours, les cuisines et les escaliers et, à l'est, les chambres à coucher. La surface des baies 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. Dans un cinq pièces, le séjour peut occuper un module complet de la trame tandis que les chambres occupent 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. Dans le goût des années 1950 pour la flexibilité, certaines 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 chambre ou le bureau lui faisant face et 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. Une chambre indépendante est prévue pour deux appartements. Chaque immeuble abrite un local de plain-pied avec la voie publique pour les bicyclettes et les poussettes, 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, au sommet desquelles sont aménagés des buanderies et séchoirs.

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 de l'une des tours mais, à la suite d'un 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 un garage/magasin d'exposition de Renault et des habitations.

## **5. RAISONS JUSTIFIANT LA SELECTION EN TANT QUE GROUPE DE BÂTIMENTS 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 est variable. Les architectes de la Porte Océane prévoient que, malgré toutes les précautions, les constructions s'enfonceraient un peu avec le temps. Ils prennent donc pour les fondations des mesures aptes à permettre la correction de l'aplomb. Redoutant pour la tour nord un tassement différentiel de 6 centimètres, ce qui se traduirait par un faux-aplomb de 22 centimètres, ils font reposer chacun des 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 tarière. Ainsi, il serait 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. Les plans mentionnent cette boîte à sable imaginée par l'ingénieur Albert Caquot mais la preuve de son existence n'aurait pas été apportée.

Pour la porte sud, l'ossature en béton armé est réalisée par 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 permet d'unifier les types de coffrages et de poutrelles. Les panneaux de remplissage sont fabriqués sur le chantier, à proximité de leurs emplacements définitifs.

Pour la porte nord, Jacques Poirrier a recours au procédé Portique mis au point par l'entreprise Monod. L'ossature (poteaux, poutres et planchers) et les remplissages sont entièrement préfabriqués dans une usine proche du Havre puis transportés sur le chantier. Monod coule 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 sont ensuite simplement soudés sur place par coulage des nœuds sur les armatures laissées en attente. Les escaliers sont préfabriqués.

L'ossature en béton armé avec agrégats spéciaux est grésée en usine pour la partie nord et sur place avec des ponceuses électriques pour la partie sud.

Deux types de croisées sont généralisés : une croisée à allège et une porte-croisée. Les portes sont unifiées à deux types : 70 et 60 centimètres. L'ensemble cuisine-escalier et la disposition salle de bains-sanitaires sont unifiés à un seul type. Une dérogation est accordée au chantier pour utiliser un système de ventilation par gaine. Les cloisons sont en briques et carreaux de plâtre.

## **2. appréciation sociale :**

Un appartement-type, réalisé à l'occasion de la visite de l'Institut Technique du Bâtiment, est présenté dans la Porte Océane nord en mai 1953. Le décorateur Marcel Gascoin, ancien élève de l'école des Beaux-Arts du Havre, en conçoit 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 réalise ces créations. Les photographies d'un appartement de la Porte Océane sont publiées dans l'encyclopédie des Arts Ménagers, dirigée par le commissaire général du Salon des Arts Ménagers, Paul Breton.

Après-guerre, plusieurs grands créateurs contribuent à la conception d'un nouveau mobilier pour les sinistrés, comme Jacques Adnet à Brest. Marcel Gascoin a également travaillé pour les nouveaux immeubles de Sotteville-lès-Rouen.

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

L'option du bâtiment coupé en son milieu pour accéder à la mer a été préférée au passage couvert. Le résultat est impressionnant car au-delà du grand vide ouvert dans la rangée d'immeubles, seul est visible 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. statut canonique (local, national, international) :**

La Porte Océane est encore un lieu fortement identitaire pour les Havrais mais la raréfaction des voyages en paquebots a quelque peu affaibli son statut de signal vis à vis des étrangers découvrant la France.

## **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. Dans 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.

## 6. PHOTOGRAPHIES ET ARCHIVES VISUELLES

### 1. archives visuelles originales :

POc\_01\_DSCF0001 (1).jpg  
POc\_02\_DSCF0002 (2).jpg  
POc\_03\_DSCF0099 (1).jpg  
POc\_04\_DSCF0100.jpg  
POc\_05\_DSCF0101 (1).jpg  
POc\_06\_DSCF0102 (1).jpg  
POc\_07\_DSCF0103 (1).jpg  
POc\_08\_Océane 001.jpg  
POc\_09\_Océane 002.jpg  
POc\_10\_Océane 003.jpg  
POc\_11\_Océane 004.jpg  
POc\_12\_Océane 005.jpg  
POc\_13\_Océane 006.jpg  
POc\_14\_Océane 007.jpg  
POc\_15\_Océane 008.jpg  
POc\_16\_Océane 009.jpg  
POc\_17\_Océane 010.jpg  
POc\_18\_Océane 012.jpg  
POc\_19\_Archives Municipales - Le Havre-47Fi369.jpg  
POc\_20\_Archives Municipales - Le Havre-47Fi1137.jpg  
POc\_21\_Archives Municipales - Le Havre-47Fi1166.jpg  
POc\_22\_Archives Municipales - Le Havre-47Fi1247.jpg  
POc\_23\_Archives Municipales - Le Havre-71Fi186.jpg  
POc\_28\_IMG\_1414.jpg

### 2. photographies récentes :

POc\_24\_IMG\_0164.jpg  
POc\_25\_IMG\_0391.jpg  
POc\_26\_P1120575.jpg  
POc\_27\_P1140016.jpg

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