

CONCOURS NATIONAL DES ENTRÉES DE VILLE
DOSSIER POUR LA REQUALIFICATION DES BOULEVARDS W. CHURCHILL ET DE LENINGRAD -
RD6015- ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE



11^{ème} CONCOURS NATIONAL DES ENTRÉES DE VILLE / DOSSIER ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE

Haute Normandie

Agence L'Anton & Associés (mandataire/paysagiste-urbanisme) / Infra Services (VRD/assainissement) / CDVia (circulation) / Ingédia (génie-civil/ouvrages d'art) / Franck Franjou (éclairageiste) / Agence Kagan (architecte ouvrage d'art)

leHavre

PRÉSENTATION DU DOSSIER

FICHE SYNTHÉTIQUE DU PROJET D'ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE p03

TEXTE SYNTHÉTIQUE DE PRESENTATION DU PROJET

I - LES LIMITES ADMINISTRATIVES:

I.1 Régime fiscal/limites administratives/Acquisitions foncières p08
I.2 Diagnostic de la situation antérieure/historique du projet p10

II - NOTICE DE PRÉSENTATION DU PROJET:

II.1 Objectifs de l'opération (enjeux et fonctionnements) p16
II.2 Présentation du projet p30
II.3 Maîtrise d'Ouvrage et Maîtrise d'OEuvre p56
II.4 Processus de concertation p58
II.5 Calendrier des opérations p64
II.6 Montage financier p66
II.7 Perspectives à terme p67

III - LA RÉALISATION:

III.1 Etat d'avancement p70
III.2 Difficultés rencontrées p70
III.3 Stratégie de suivi long terme p71

ENSEMBLE DE DOCUMENTS GRAPHIQUES UTILES À LA BONNE COMPRÉHENSION DU DOSSIER.

Document de projection, imprimable en A4 paysage recto-verso

FICHE SYNTHÉTIQUE

11^{ème} CONOURS NATIONAL DES ENTRÉES DE VILLE / DOSSIER ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE

Haute Normandie

Agence L'Anton & Associés (mandataire/paysagiste-urbanisme) / Infra Services (VRD/assainissement) / CDVia (circulation) / Ingédia (génie-civil/ouvrages d'art) / Franck Franjou (éclairageiste) / Agence Kagan (architecte ouvrage d'art)



ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE (SEINE MARITIME)

Ancienne RN15: boulevards Leningrad et Winston Churchill

Le projet de requalification des boulevards Churchill et de Leningrad représente un enjeu majeur pour la ville du Havre. Sur près de 2,5 km, cette voie (ancienne RN15) distribue toute la ville : le port, les quartiers Sud et le centre ville. La voie présente aujourd'hui une image très routière où les mini-souterrains créés sous les carrefours, autopont, et «échangeurs urbains» dénivelés se succèdent. La voie longe des secteurs mutables et dessert des pôles de développement structurants pour l'agglomération (pôle de Soquence, Cité de la Mer et du Développement durable, «Docks Vauban» pôle gare, Grand Stade). En 2005, la Ville et l'Etat ont donc lancé trois marchés d'études de définition simultanés afin de définir un projet de réaménagement de la voie et de redynamisation de ses rives. Lauréats de cette démarche à l'unanimité, la maîtrise d'oeuvre a été confiée à l'Agence L'Anton&Associés pour le compte de la Ville du Havre, seul maître d'ouvrage in finé.

Les boulevards Churchill et de Leningrad présentent un profil transversal relativement homogène avec contre-allée au Nord (desservant des îlots pour partie mutables) et contre-voie au Sud (desservant des franges en cours de reconquête). Entre cette contre-voie Sud et les boulevards, un terre-plein de près de 1 km de long et d'environ 50 mètres de large est occupé par deux stations essence, des parkings sous utilisés et quelques activités en déshérence.

Le projet propose de réaménager la voie en réemployant au maximum l'existant. Au Nord, les contre-allées sont requalifiées et replantées d'alignements. La plateforme de chaussée est ramenée à 2x2 voies en section courante. Une promenade piétonne et cycle est créée au Sud sur les emprises de chaussées récupérées. Les carrefours sont rétablis à niveau. Les mini souterrains et l'autopont sont supprimés. Un pont est démoli au carrefour d'entrée aux «Docks Vauban» pour valoriser l'accès au centre ville et la qualité des équipements créés ou en projet. Sur près d'1 km, un parc est créé entre la promenade Sud des boulevards et la contre-voie sur une largeur de 30 à 50 m. Ce parc a trois fonctions essentielles : mettre en valeur les projets urbains en cours et l'accès au centre ville, offrir plus de 2 ha d'espaces verts nouveaux pour les quartiers Sud du Havre (particulièrement défavorisés de ce point de vue) et mettre en oeuvre un système de stockage des eaux de pluie et de dépollution douce de la nappe phréatique «urbaine» affleurante.

La proposition amène à simplifier le fonctionnement de la voie tout en tirant partie de ses caractéristiques principales. Un véritable espace de nature en ville peut dès lors être mis en oeuvre par la création de promenades, d'un parc linéaire composé de petits squares à thème, d'un belvédère et d'un vaste Parc des Roseaux, véritable système de dépollution douce des eaux de la nappe urbaine.

Au Havre, ville maritime et fluviale, la présence de l'eau douce tend à disparaître au profit des flots marins (bassins du port, plage, etc.). Le projet vise à redonner en entrée de ville cette ambiance d'estuaire, espace de rencontre entre le fleuve, ses roseaux et l'espace urbain.



Maîtrise d'ouvrage: Ville du Havre

Equipe: Agence L'Anton & Associés, paysagistes-urbanistes (mandataire) / Infraservice, BET infrastructure CDVia, BET déplacements / Ingedia, BET génie civil / M. Kagan, architecte consultant / F. Franjou, éclairagiste

Programme: Requalification urbaine de la voie et de ses abords, création de 3 rampes automobiles, d'une rampe tous modes, d'un pont routier et restructuration d'une passerelle

Mission: Maîtrise d'oeuvre des aménagements urbains et ouvrages d'art mission témoin (AVP à AOR) avec OPC et EXE

Superficie: 2,5km x 40m / 2 ha de parcs et jardins

Coût des travaux: 37,3 M€ H.T. **Date:** 2005 à 2017

11^{ème} CONCOURS NATIONAL DES ENTRÉES DE VILLE / DOSSIER ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE

Haute Normandie

Agence L'Anton & Associés (mandataire/paysagiste-urbanisme) / Infra Services (VRD/assainissement) / CDVia (circulation) / Ingédia (génie-civil/ouvrages d'art) / Franck Franjou (éclairageiste) / Agence Kagan (architecte ouvrage d'art)



ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE (SEINE MARITIME)

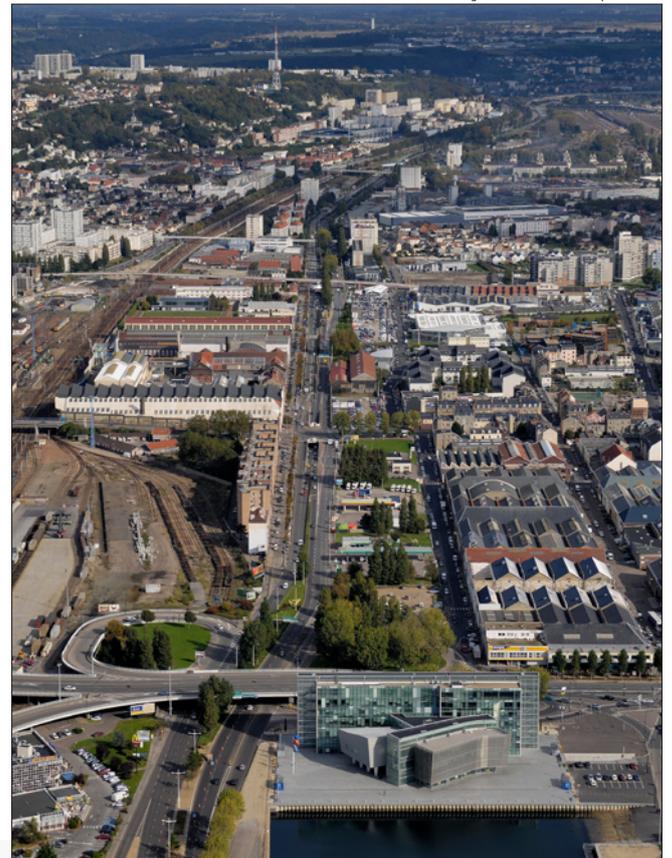
Ancienne RN15: boulevards Leningrad et Winston Churchill



Vue globale du projet depuis la CCI



Vue globale de l'existant depuis la CCI



11^{ème} CONOURS NATIONAL DES ENTRÉES DE VILLE / DOSSIER ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE

Haute Normandie

Agence L'Anton & Associés (mandataire/paysagiste-urbanisme) / Infra Services (VRD/assainissement) / CDVia (circulation) / Ingédia (génie-civil/ouvrages d'art) / Franck Franjou (éclairageiste) / Agence Kagan (architecte ouvrage d'art)

leHavre

TEXTE SYNTHÉTIQUE DE PRÉSENTATION DU PROJET

I. LIMITES ADMINISTRATIVES/HISTORIQUE DU PROJET

I.1 RÉGIME FISCAL/LIMITES ADMINISTRATIVES :

Le projet de requalification de l'Entrée de ville du Havre consiste à retraiter les boulevards Winston Churchill et de Leningrad constituant tous deux l'extrémité Est de l'actuelle route Départementale 6015.

Déclassement de la RD 6015 :

La Ville, au plus tard au moment du démarrage des travaux, est amenée à devenir propriétaire du tronçon de la RD6015 matérialisé sur la cartographie ci-contre.

Acquisitions foncières :

Le plan des acquisitions foncières présente l'ensemble des acquisitions foncières à réaliser pour mener à bien cette opération.

Un dossier de Déclaration d'Utilité Publique a été déposé auprès des services instructeurs début 2011 :

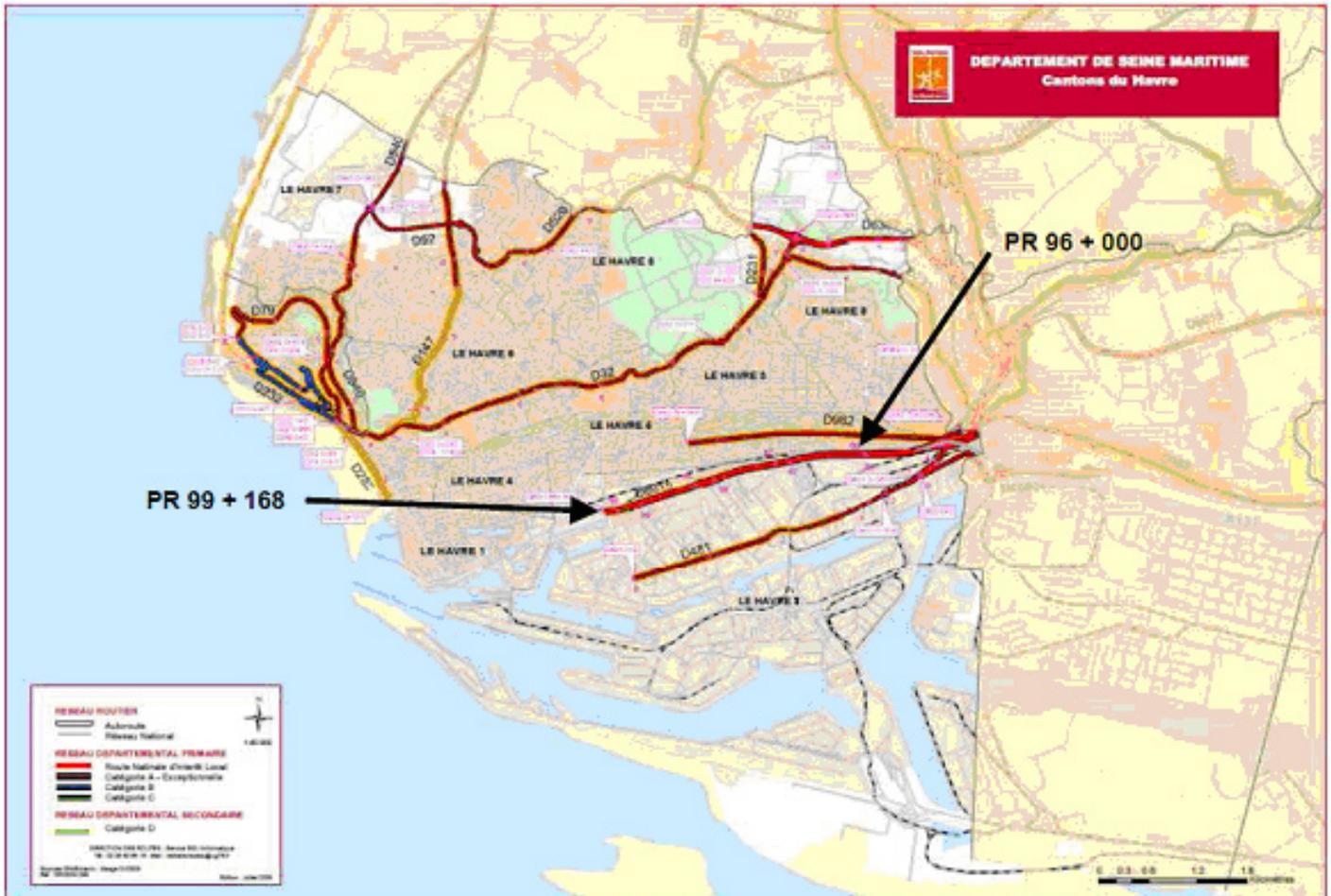
- la maîtrise foncière étant le préalable à la concrétisation de ce projet global, il convient donc de solliciter auprès de Monsieur Le Préfet l'établissement d'une Déclaration d'Utilité Publique, sur un périmètre d'environ 7,9 hectares.

Ce dossier ne sera nécessaire que pour les acquisitions à mener pour la réalisation des phases de travaux 2 et 3.

Concernant les acquisitions nécessaires à la phase 1, elles auront toutes fait l'objet de négociations amiables puisqu'il s'agit pour la plupart de régularisation foncière.

voir chapitre "Un enjeu urbain face aux mutations" (page 22-24) et chapitre "Montage financier".

Déclassement de la RD 6015 depuis le PR 96+000 (Est du carrefour grand stade) jusqu'au PR 99+168 (pont Marceau)



I.2 DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ANTÉRIEURE/HISTORIQUE DU PROJET :

Le projet de réaménagement des boulevards Winston Churchill et de Léninegrad est le vecteur principal de la requalification de l'Entrée de ville du Havre qui vise la reconquête d'un vaste territoire urbain.

Posés sur un ancien canal remblayé après guerre, les boulevards de Leningrad et Winston Churchill constituent le tronçon final de la RD 6015 (ex RN 15 depuis 2007). C'est à ce titre que ces boulevards constituent l'Entrée du Havre. Du fait de la géographie, cette voie constitue l'accès principal et presque obligatoire au centre Ville et aux Quartiers Sud.

Véritable épine dorsale d'un maillage routier structurant pour la desserte de la Ville du Havre, cette route à 2X2 voies est fréquentée par plus de 50 000 véhicules/jour.

Les caractéristiques autoroutières de la voie contribuent à renforcer les coupures entre les quartiers qui la bordent, notamment les Quartiers Sud et le centre ancien, secteurs majeurs de renouvellement urbain.

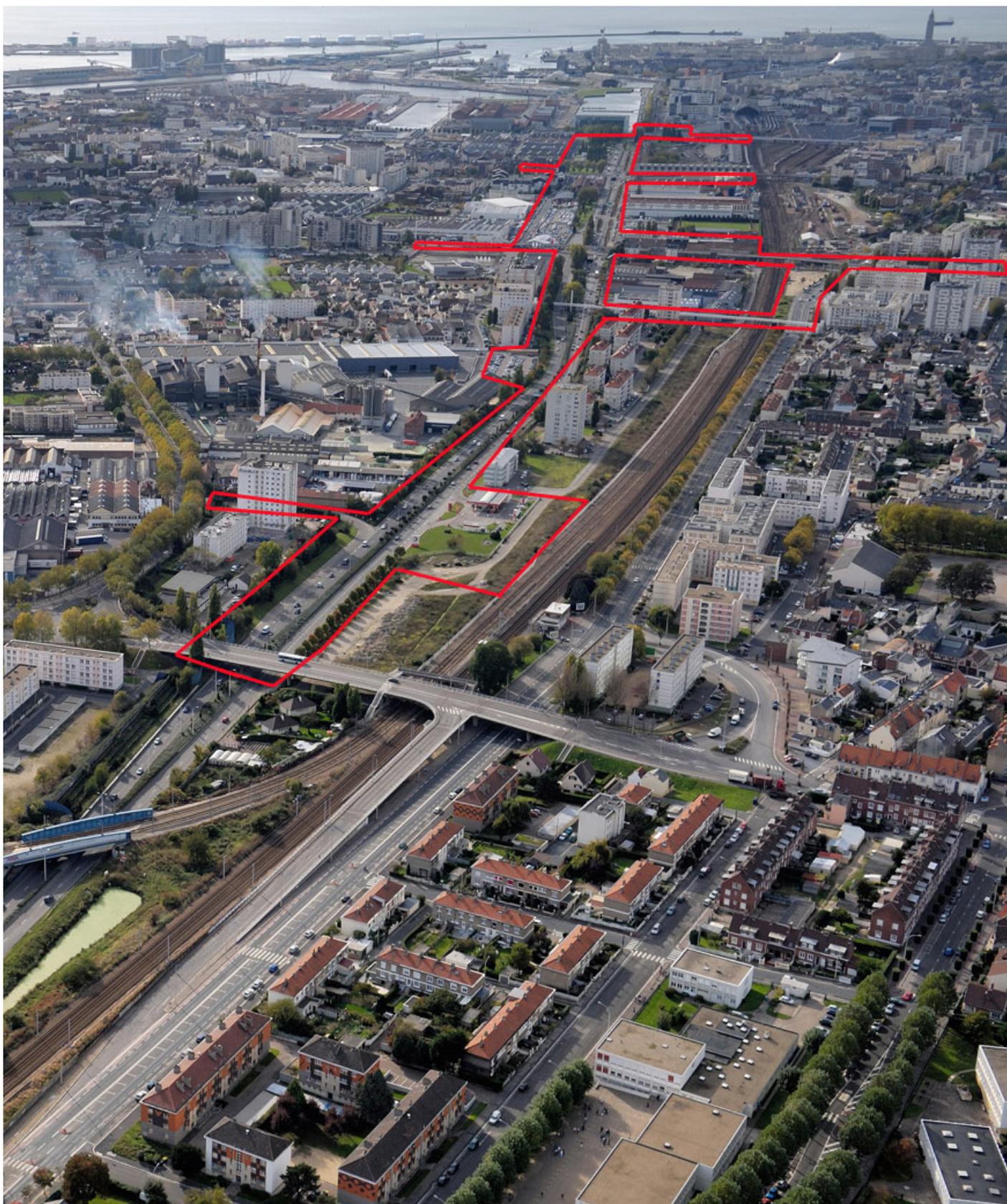
Les vitesses autorisées sur l'axe sont celles d'une voie rapide urbaine allant de 110 à 70km/h selon les sections. La voie est quasiment étanche (aucun accès riverain depuis la voie, impossibilité de traverser à pied hors carrefours, etc.) et les carrefours actuels, aménagés en dénivelés, ne facilitent pas les besoins d'échanges urbains et la perméabilité entre les quartiers.

En outre, peu accessibles et subissant des nuisances importantes dans un environnement très routier, les terrains bordant la RD 6015 sont peu valorisés et comportent des friches importantes ou des bâtiments dégradés.

Enfin, d'un point de vue routier, l'axe est régulièrement saturé malgré sa configuration autoroutière.

C'est pourquoi l'Etat a décidé en 2005, en partenariat avec la Ville du Havre et la Communauté D'Agglomération Havraise (CODAH) de lancer une étude pour la requalification de cette voie.

C'est cette étude qui a permis d'arrêter le programme de l'opération, programme concerté entre la ville, l'agglomération, le département et l'Etat dès 2007.



Emprise du projet d'Entrée de Ville-RD6015

11^{ème} CONCOURS NATIONAL DES ENTRÉES DE VILLE / DOSSIER ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE

Haute Normandie

Agence L'Anton & Associés (mandataire/paysagiste-urbanisme) / Infra Services (VRD/assainissement) / CDVia (circulation) / Ingédia (génie-civil/ouvrages d'art) / Franck Franjou (éclairageiste) / Agence Kagan (architecte ouvrage d'art)

Le lauréat des études de définitions et maître d'œuvre de l'opération écrivait alors :

« Ce territoire des boulevards a été tellement aménagé au profit de l'automobile, tellement artificialisé, tellement anthropisé, que paradoxalement l'homme n'y a plus sa place autrement qu'en engin motorisé. L'enjeu de la reconquête des boulevards est donc celui de la réintroduction de l'homme dans ces territoires. Mais engager cette reconquête c'est également engager un processus de réintroduction de la nature à cet endroit. Or cette nature c'est celle des franges du fleuve. Le Havre est la ville de la rencontre entre la mer et la Seine.

Si la mer est partout présente au Havre, avec les bassins maritimes, la plage, l'air marin, les mouettes, la réalisation de Port 2000 éloigne le Havre de son berceau fluvial. Pourtant, l'entrée de la ville était autrefois une berge d'estuaire.

Le sentiment de cette présence particulière de la Seine et de ses embouchures, ces vastes espaces incertains, ouverts entre les horizons salins et les eaux chargées d'un fleuve arrivé à son embouchure, ces images, ces ambiances sont en voie de disparition.

L'enjeu de cet aménagement nous paraît être celui de la reconquête d'un linéaire, ouvrant autrefois sur des horizons verdoyants au crépuscule d'un fleuve et débouchant enfin sur cette ville maritime et son bassin Vauban première des manifestations du port ouvert sur l'Océan.

Nous avons voulu ici restituer, dans cette nappe phréatique peu profonde, un certain nombre d'aménagements qui, parallèles au fleuve, rappellent cette origine saumâtre du Havre : une ville sur un fleuve, un estuaire, et l'océan. La présence de l'eau douce affleurante, dégagée des effets de la marée, est ici une source d'aménagement.

L'origine terrestre de cette infrastructure autrefois fluviale nous semble devoir être revivifiée. Cette volonté évocatrice d'une voie implantée à l'origine le long du fleuve a guidé l'ensemble de nos propositions. Changer significativement l'image de l'Entrée de ville principale du Havre, c'est retrouver de la place pour recréer cette ambiance. C'est donc limiter l'envahissement de l'univers automobile. C'est aussi et par la même, domestiquer les usages de la voie et diversifier ceux de l'axe (piétons, cyclistes, etc.). Or ce pari est rendu possible par les arbitrages des Maîtres d'Ouvrages qui ont réouvert le futur de ce vaste territoire.



Aménagements de parcs et promenades



Aménagements de la voie RD6015 et de ses rives

Le 1er janvier 2007, le Département de Seine Maritime est devenu propriétaire et gestionnaire de la voie (dénommée dès lors RD 6015). Il a donc été fortement associé aux études en partenariat avec la Ville et la CODAH. La Ville du Havre assure la Maîtrise d'Ouvrage et le pilotage de l'opération depuis l'origine du projet en 2005.

Le projet arrive à présent à maturation et le périmètre opérationnel est calé. Il s'agit de redonner à cet axe de type autoroutier un caractère de *boulevard urbain qualitatif* : réaménagement de carrefours à niveaux, suppression d'ouvrages dénivelés, création de promenades cyclables et piétonnes, aménagements paysagers, traitement des abords. Le programme de travaux s'échelonne de 2011 à 2016.

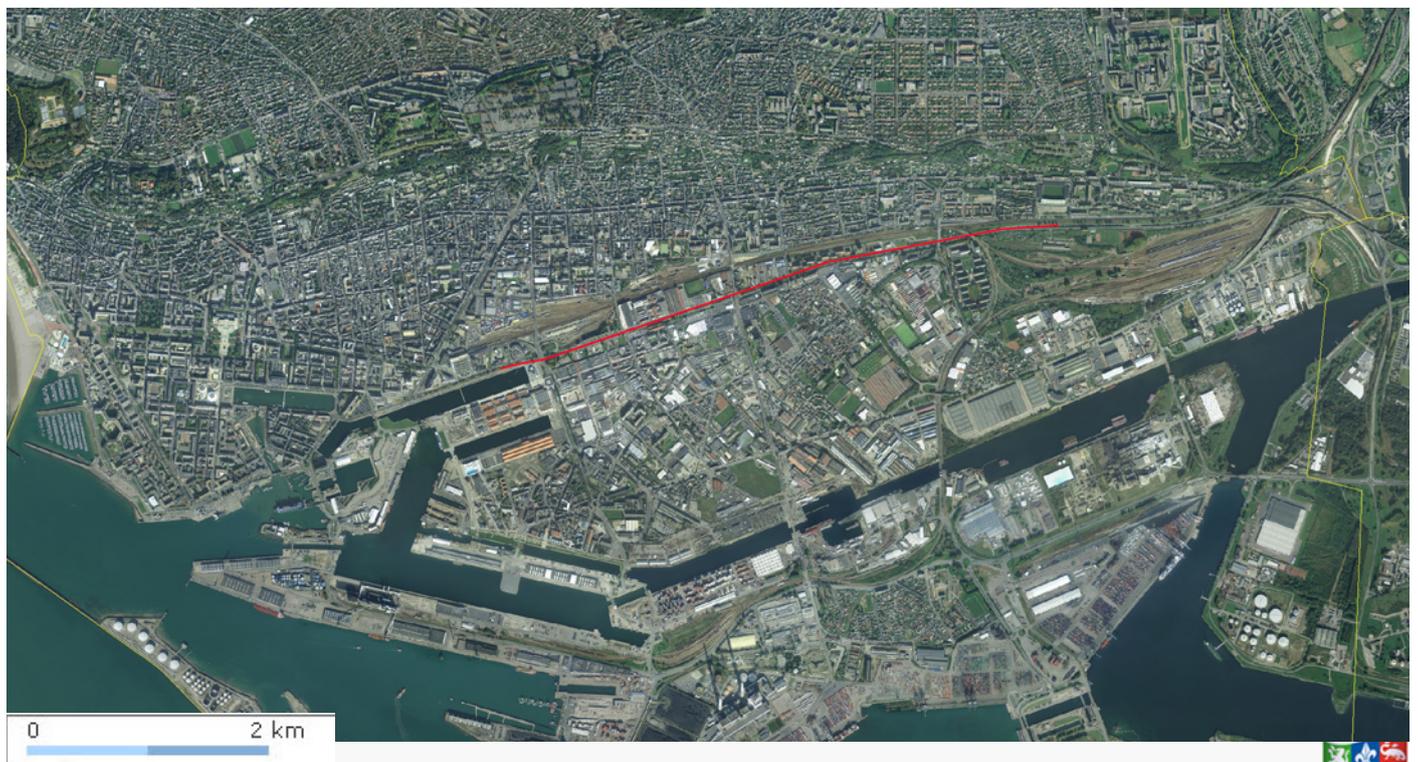
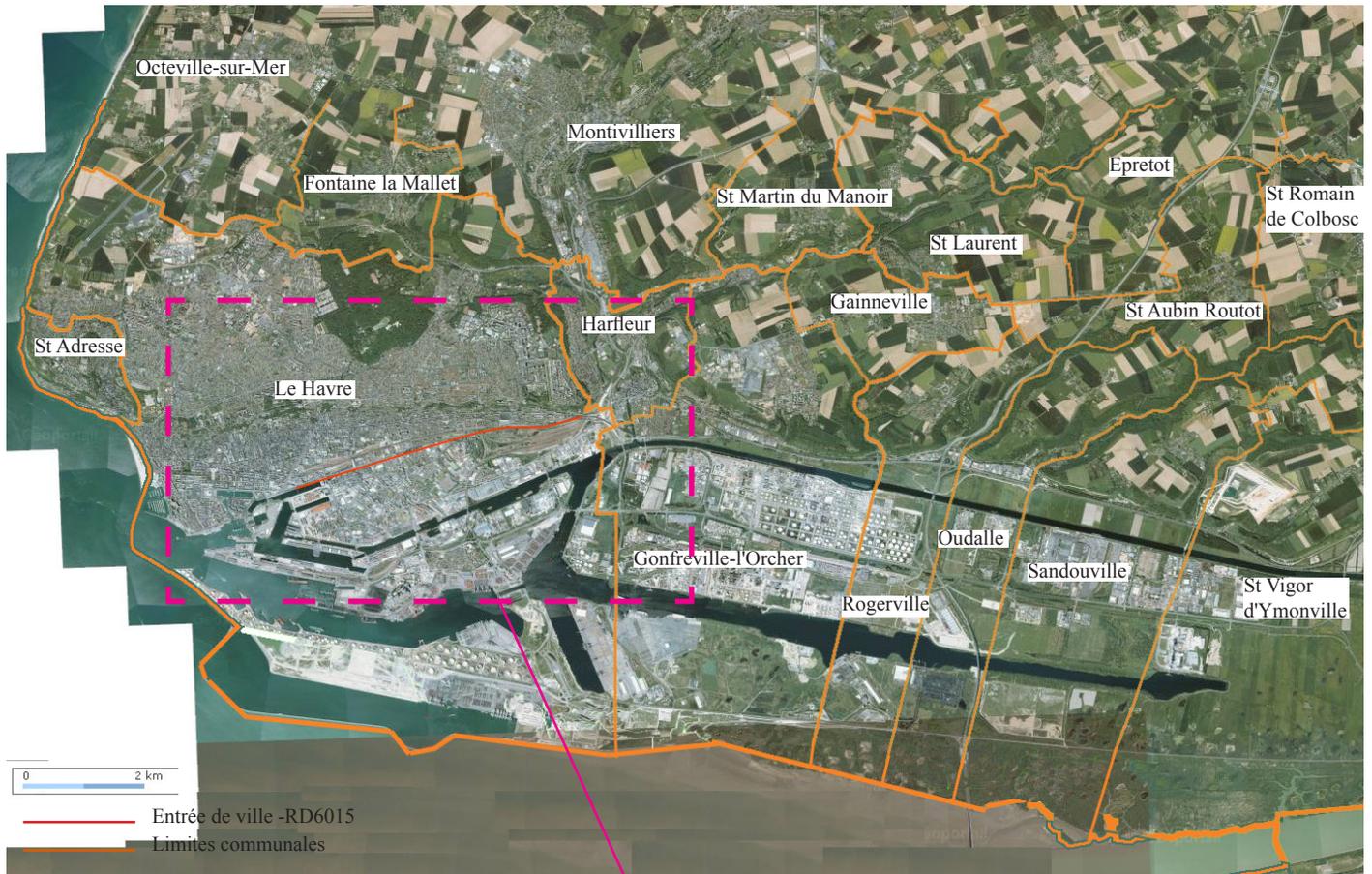
Une opération particulière et emblématique

Si au 1er janvier 2007, l'ex RN15 a été transférée dans le domaine départemental pour devenir la RD6015. La Ville du Havre a continué à assurer avec son maître d'œuvre le pilotage du projet. En concertation avec le Conseil Général, et la CODAH, le projet a évolué pour prendre en compte la desserte du futur stade au niveau du site de Soquence.

La Ville a obtenu fin 2010, l'accord de principe du Conseil Général de Seine-Maritime pour le déclassement de cette voie entre les points routiers 96+000 à l'Est et 99+168 à l'Ouest afin qu'elle devienne communale au plus tard avant le démarrage des premiers travaux. Ce déclassement permet en effet à la Ville d'avoir l'entière responsabilité du réaménagement de cette voie urbaine, telle qu'elle en assurait le pilotage depuis 2005 (avec l'Etat). Ainsi, c'est avec le même Maître d'Ouvrage et le même Maître d'Œuvre que cette opération a commencé et se terminera, bien que cette voie soit passée par trois gestionnaires en 4 ans...

ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE- RD6015 NOTICE DE PRÉSENTATION

Cartes des limites administratives avec indication de la RD6015-Entrée de ville



11 ème CONCOURS NATIONAL DES ENTRÉES DE VILLE / DOSSIER ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE

Haute Normandie

Agence L'Anton & Associés (mandataire/paysagiste-urbanisme) / Infra Services (VRD/assainissement) / CDVia (circulation) / Ingédia (génie-civil/ouvrages d'art) / Franck Franjou (éclairageiste) / Agence Kagan (architecte ouvrage d'art)



II. NOTICE DE PRÉSENTATION DU PROJET

II.1 OBJECTIFS DE L'OPÉRATION

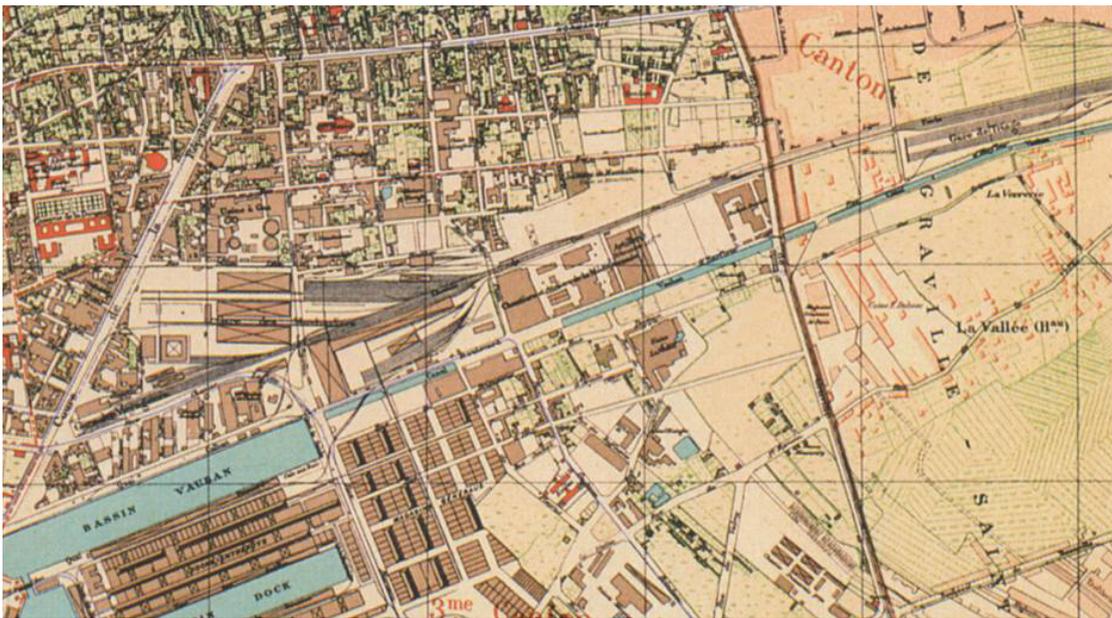
Un projet nécessaire pour l'Agglomération Havraise : aspects circulatoires et sécuritaires.

La RD 6015 a été progressivement aménagée en configuration voie rapide des années 60 aux années 80, l'objectif étant pour les automobilistes de ne rencontrer aucun feu tricolore entre Le Havre et Paris.

- 1961 : comblement du canal jusqu'à la Brèque et élargissement de la RN 182 (bd d'Harfleur),
- 1965 - 1975 : mise à 2x2 voies du boulevard de Léninegrad, aménagement à 2x3 voies du quai Colbert, construction du pont échangeur Marceau et de l'autopont métallique de Gravelle (ouvrage à l'origine provisoire),
- 1978 : construction du mini souterrain sous le carrefour Denis Papin,
- 1985 : construction du mini souterrain sous le carrefour de Gravelle.

ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE- RD6015 NOTICE DE PRÉSENTATION

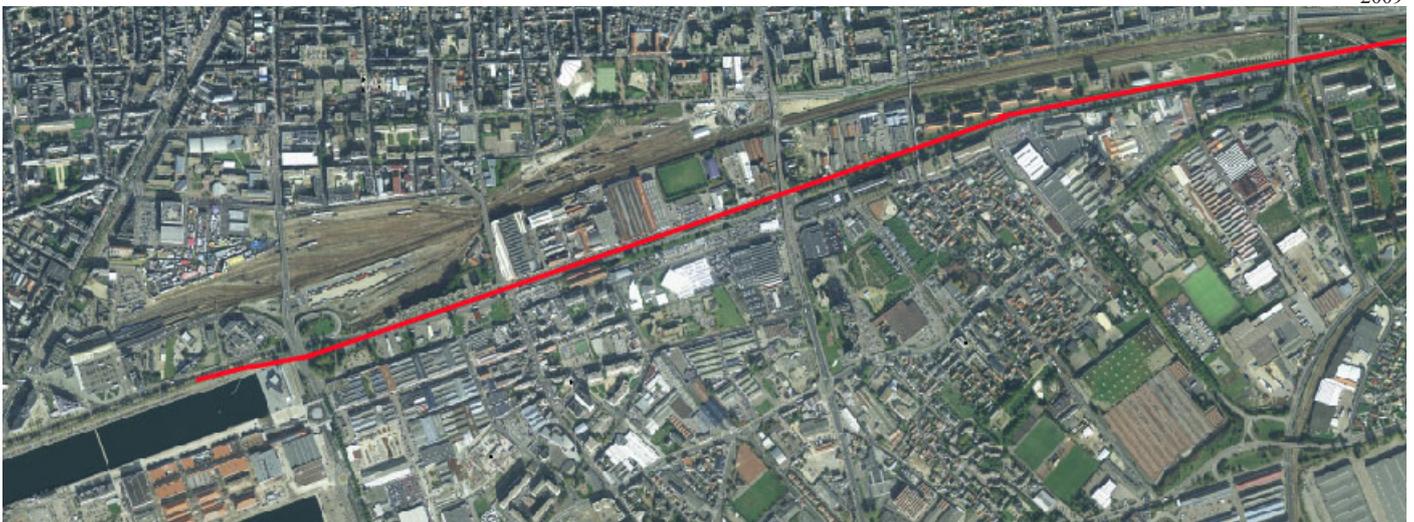
0 500m 1 km



1860



1969



2009

11^{ème} CONCOURS NATIONAL DES ENTRÉES DE VILLE / DOSSIER ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE

Haute Normandie

Agence L'Anton & Associés (mandataire/paysagiste-urbanisme) / Infra Services (VRD/assainissement) / CDVia (circulation) / Ingédia (génie-civil/ouvrages d'art) / Franck Franjou (éclairageiste) / Agence Kagan (architecte ouvrage d'art)



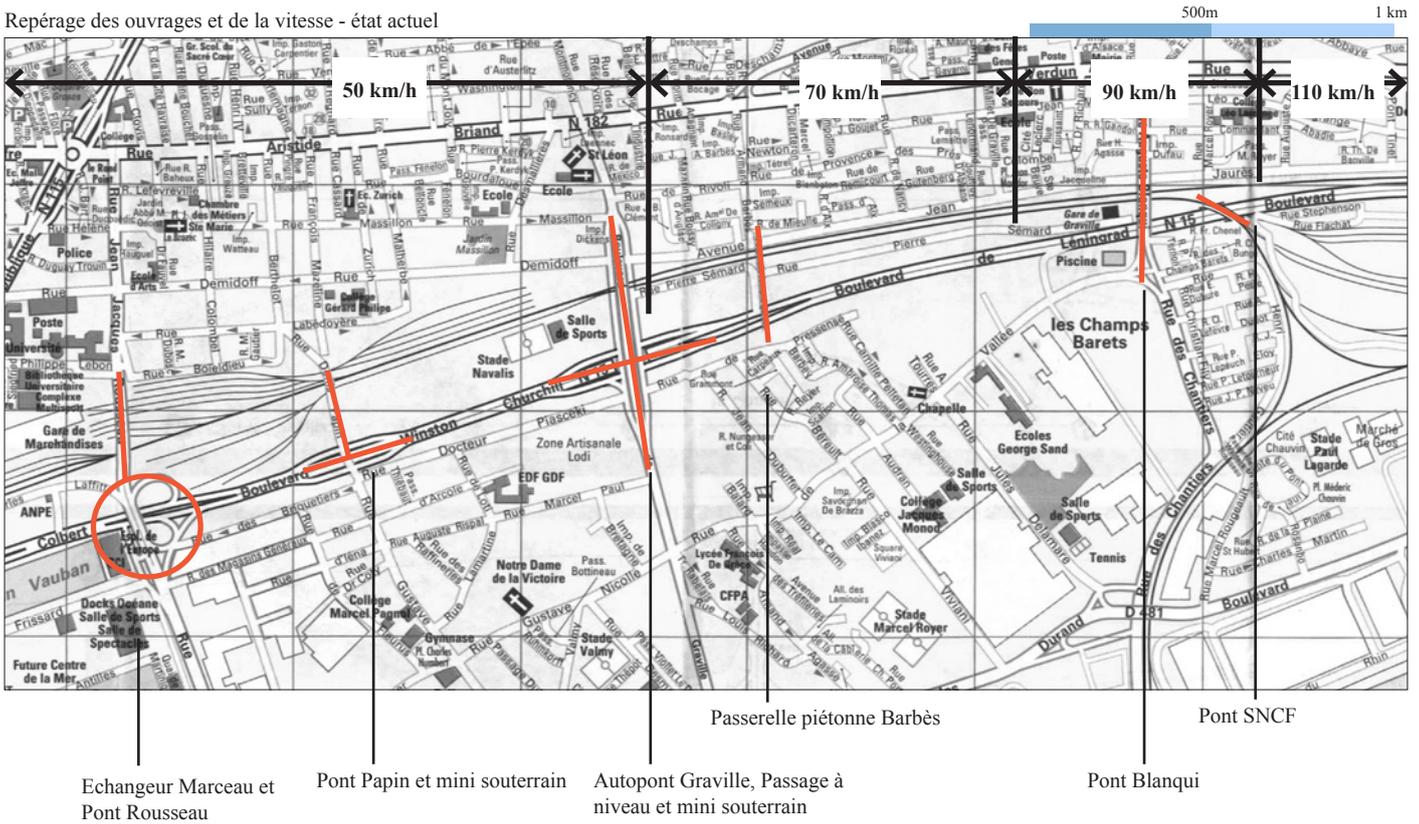
Fonctionnement de la circulation sur l'axe (est/ouest) :

Si globalement, le secteur offre une bonne accessibilité routière est-ouest aux heures creuses, aux heures de pointes, l'axe fonctionne à saturation dépassant largement ses réserves de capacités. En outre, l'axe peut être totalement paralysé en cas d'incident en surface ou dans les minis souterrains particulièrement vulnérables (éblouissement à l'aube et au couchant, voies très étroites, inondations, véhicules hors gabarit bloqués, etc.). En effet, tout incident survenant dans un de ces ouvrages peut bloquer la ville (entrée et/ou sortie) pendant plusieurs heures. Ces incidents ne sont pas rares.

Du fait des implantations industrielles du Havre, l'évacuation d'urgence la ville doit pouvoir être envisagée en cas d'incident grave. Une telle évacuation conduirait à orienter une circulation très importante sur la RD6015. En l'état actuel de son aménagement, la voie ne permettrait pas de garantir une évacuation d'urgence satisfaisante.

ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE- RD6015 NOTICE DE PRÉSENTATION

Repérage des ouvrages et de la vitesse - état actuel



Mini souterrain et autopont de Graville



Entrée du mini souterrain de Papin dans le sens sortie de ville



Mini souterrain et autopont de Graville

11 ème CONCOURS NATIONAL DES ENTRÉES DE VILLE / DOSSIER ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE

Haute Normandie

Agence L'Anton & Associés (mandataire/paysagiste-urbanisme) / Infra Services (VRD/assainissement) / CDVia (circulation) / Ingédia (génie-civil/ouvrages d'art) / Franck Franjou (éclairageiste)/ Agence Kagan (architecte ouvrage d'art)



Fonctionnement et échanges avec les axes nord/Sud :

Les échanges de ce maillage avec l'ancienne RN15 sont contraints par la géographie particulière et l'histoire du Havre :

- Au nord le coteau de la vallée de la Seine, et le faisceau ferré longeant le tracé de la voie,
- Au Sud les bassins portuaires.

Cet ensemble de contraintes entraîne une difficulté réelle pour les échanges Nord-Sud qui doivent presque à chaque fois franchir ces différents faisceaux viaires en ouvrages dénivelés. Or cette partie de la ville est située dans le lit majeur de la Seine, de ce fait, les passages en souterrain dans la nappe phréatique affleurante sont très difficiles.

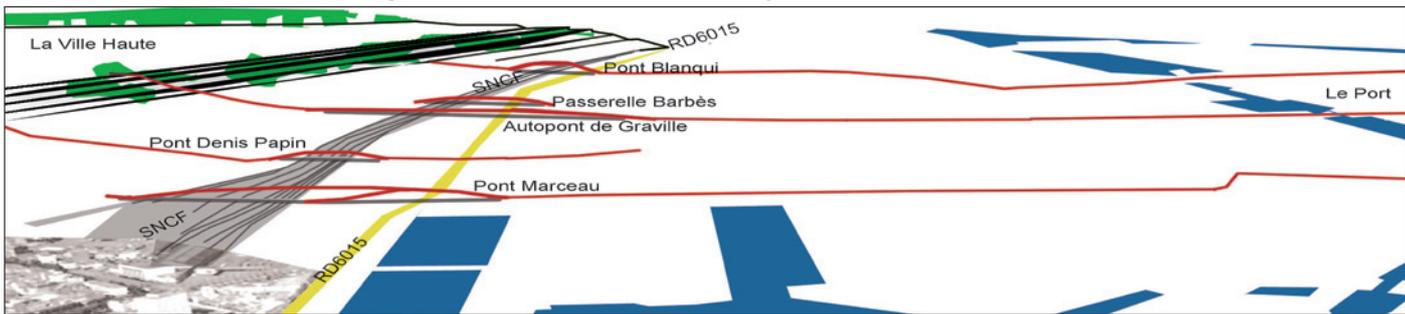
Pour ces différentes raisons, le maillage Nord-Sud est incomplet et peu fonctionnel. Il est donc aujourd'hui presque impossible de desservir le centre ville par des itinéraires de substitution en cas de blocage de la RD6015.

A l'entrée du centre ville, devant le bâtiment la Chambre de Commerces et d'Industrie du Havre (CCIH), et à proximité des Docks, de la gare, un échangeur dénivelé a été créé (1978). S'il présente une excellente capacité d'échanges pour quelques mouvements, il ne permet pas d'assurer la totalité des échanges (impossibilité d'aller du nord vers l'ouest et de l'ouest vers le nord), et il en assure certains autres de façon très peu lisible (nord vers est et est vers nord)...

Un autopont a été créé en 1975 au dessus du boulevard de Gravelle. Cet autopont frôle les façades de bâtiments d'habitations et ne permet pas de se dispenser du franchissement des voies SNCF par un passage à niveau...

ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE- RD6015 NOTICE DE PRÉSENTATION

Les liaisons Nord/ Sud : des liaisons "techniques", franchir le relief, les voies SNCF, les grands axes et les bassins



Les ouvrages existants

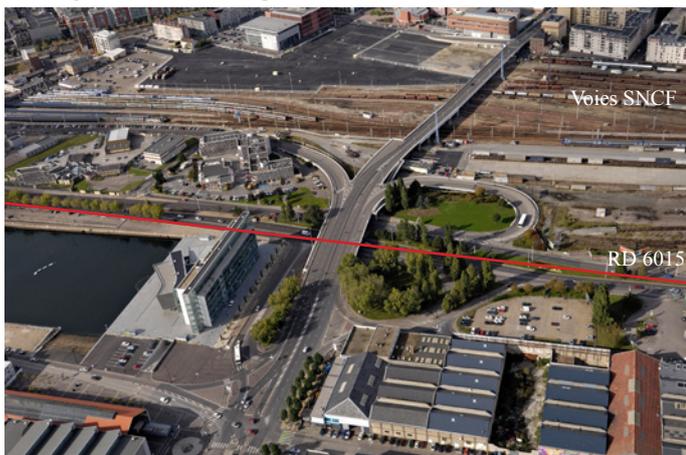
L'autopont de Gravelle



Voies SNCF

RD 6015

L'échangeur de Marceau et le pont Rousseau



Voies SNCF

RD 6015

La passerelle Barbès



Voies SNCF

RD 6015

Le pont et mini souterrain Denis Papin



Voies SNCF

RD 6015

Le mini souterrain de Gravelle



RD 6015

11^{ème} CONCOURS NATIONAL DES ENTRÉES DE VILLE / DOSSIER ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE

Haute Normandie

Agence L'Anton & Associés (mandataire/paysagiste-urbanisme) / Infra Services (VRD/assainissement) / CDVia (circulation) / Ingédia (génie-civil/ouvrages d'art) / Franck Franjou (éclairageiste)/ Agence Kagan (architecte ouvrage d'art)



Un enjeu urbain face aux mutations portuaires :

Le Havre est le grand port de l'embouchure de la Seine. Créé par François 1er au XIXème siècle, le Havre est historiquement, d'abord un port et accessoirement une ville.

Progressivement, le port s'est agrandi, et la ville, devenue attractive s'est développée. La taille des bassins et les besoins fonciers liés aux activités portuaires n'ont eu de cesse de croître au fil des siècles.

En même temps que cette croissance, les implantations portuaires se sont déplacées progressivement vers le Sud. La création de Port 2000 entérine une situation nouvelle où activités portuaires et ville sont désormais dissociées : le Port tout au Sud le long de l'embouchure de la Seine, la ville sur la façade maritime, sur les côteaux et le plateau.

Cette situation nouvelle laisse un vaste territoire autrefois dédié aux activités économiques liées au port face à un avenir incertain. Ce territoire très bien situé par sa proximité immédiate du centre-ville et de la gare, idéalement desservi par la RD6015, très visible par sa situation en Entrée de ville, change progressivement de vocation.

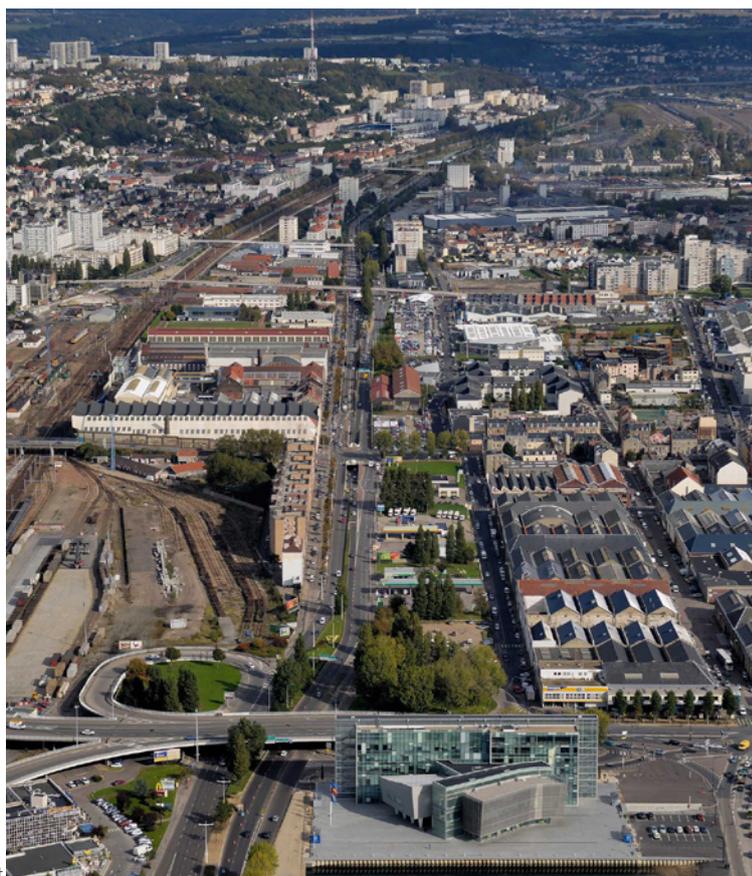
L'attractivité renouvelée de la ville, sa façade maritime, le classement du centre reconstruit au patrimoine mondial de l'Unesco font de ces vastes emprises un territoire d'enjeux urbains majeurs pour le développement de la ville.

Alors que désormais Le Havre est devenu une ville autant qu'un port,

ce secteur urbain a vocation à rester pour partie industriel, mais aussi à se diversifier en accueillant de nouveaux habitants et des activités tertiaires ou commerciales.

Aujourd'hui, à l'Est, le secteur de Soquence va se développer avec le futur grand stade du Havre réalisé sous Maîtrise d'Ouvrage de la d'Agglomération Havraise (CODAH). Cet aménagement sera accompagné d'autres implantations urbaines, et prévoit l'extension vers l'Est, de la requalification de la RD6015 par la CODAH, afin d'offrir des accès sécurisés et qualitatifs des futurs équipements.

A l'ouest, le Centre Commercial des Docks Vauban, la piscine des bains des docks ont été livrés récemment et la réalisation de la Cité de la Mer et du Développement Durable (Odyssey 21) est programmée. A proximité de la gare, les anciens terrains SNCF-RFF vont être libérés et laisseront place à un vaste secteur à urbaniser. Au Sud et attenant à l'opération, les magasins généraux vont faire l'objet d'une importante opération de rénovation. Plus à l'Est de nombreux terrains sont mutables et/ou déjà en cours de restructuration.



Existant



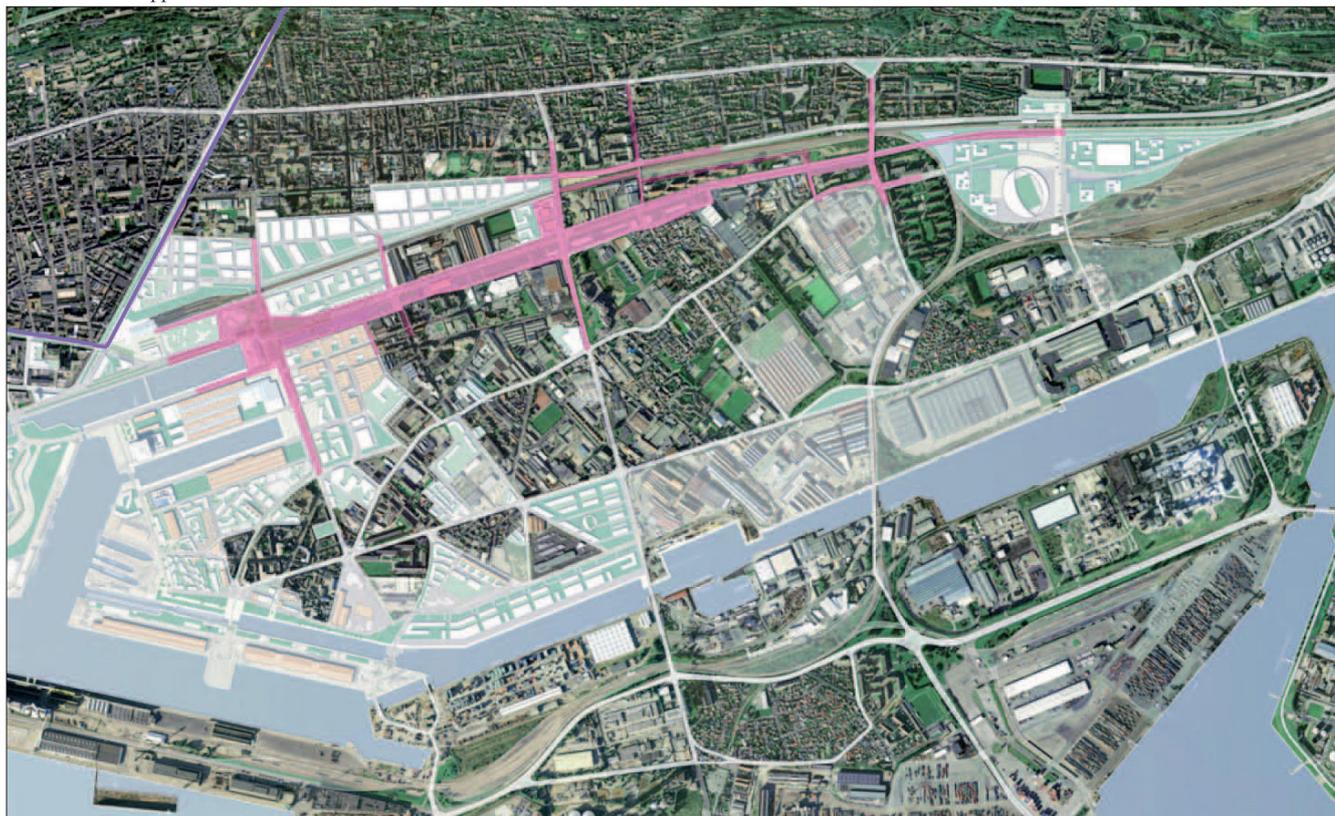
Projet

Le(s) territoire des Quartiers Sud connaît une mutation urbaine sans précédent. Outre les nouveaux quartiers résidentiels (Saint Nicolas, Courbet), la Ville du Havre a entamé un important programme de requalification des espaces et des équipements publics ainsi que la création d'un pôle tertiaire et universitaire. Les Magasins Généraux directement attenants au parc des Roseaux créé par le réaménagement de la RD6015, seront sans nul doute l'objet d'une redynamisation entraînée par tous ces projets. Au niveau du Bd de Graville, de vastes secteurs sont ou vont être libérés au profit d'un redéveloppement urbain entre l'ancienne RN et le faisceau ferré.

La RD6015 est également l'accès direct au quartier gare et ses développements à venir, au centre ancien, et son patrimoine bâti, son dynamisme commercial, ses équipements, et plus loin sa plage remarquable. Or aujourd'hui, non seulement on arrive au Havre jusqu'à la gare sans rencontrer de feux grâce aux mini souterrains, mais on y arrive à 70km/h si on est vigilant à respecter les vitesses (ce qui est rarement le cas en heures creuses).

La RD6015 est l'élément central pour la valorisation et la desserte de tous ces secteurs qui représentent un potentiel de 80ha d'urbanisation en cours ou future, directement desservis par la voie. Elle est donc le vecteur majeur du réaménagement de ce vaste territoire aux enjeux urbains déterminants pour le développement de la ville.

Plan du redéveloppement urbain

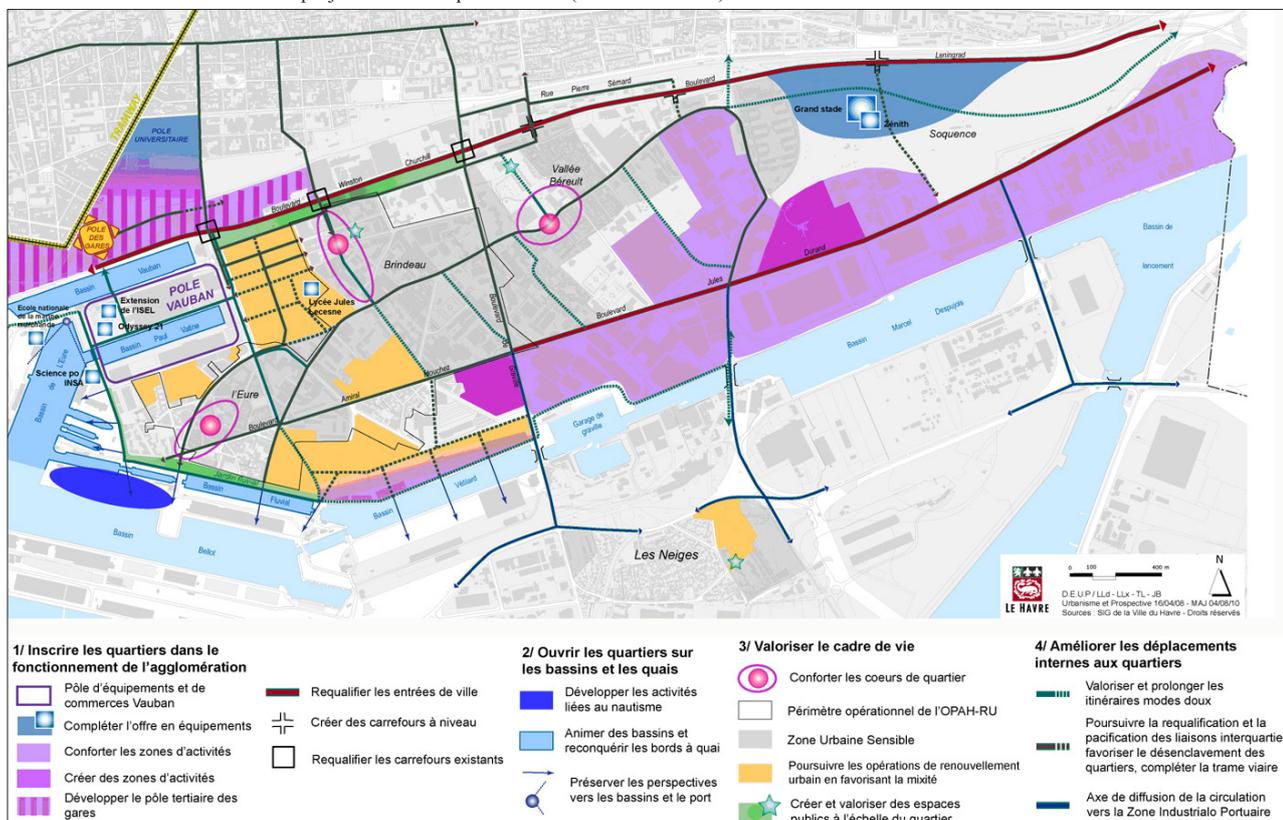


Projet de redéveloppement urbain



Emprise du projet Entrée de ville-RD6015

Au sud de l'axe d'Entrée de ville : projet urbain des quartiers Sud (extrait du P.L.U.)



11^{ème} CONCOURS NATIONAL DES ENTRÉES DE VILLE / DOSSIER ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE

Haute Normandie

Agence L'Anton & Associés (mandataire/paysagiste-urbanisme) / Infra Services (VRD/assainissement) / CDVia (circulation) / Ingédia (génie-civil/ouvrages d'art) / Franck Franjou (éclairage) / Agence Kagan (architecte ouvrage d'art)

leHavre

Un enjeu d'image :

La RD 6015 est un axe de circulation saturé avec un niveau de trafic de plus de 50 000 véhicules/jour. Les aménagements routiers « fonctionnels » réalisés depuis les années 60 sur cet axe lui ont donné une image très peu urbaine. Ces aménagements hérités de modes de pensées datés, ne laissent que très peu de place aux modes de circulation alternatifs à l'automobile : piétons et cycles ne peuvent que difficilement utiliser cet axe de circulation. De ce fait, la desserte pour les riverains de la voie est difficile voire périlleuse.

Pourtant les emprises sont généreuses puisque l'axe, de façade à façade, mesure près de 40m de largeur moyenne.

La voie ne subit par définition aucun trafic de transit puisqu'elle est à destination unique du centre-ville et des quartiers attenants. Les voies nord Sud traversant la RD assurent en particulier les mouvements domicile travail des Quartiers Sud aux quartiers nord, et de la périphérie vers le centre ville. Les transports en commun empruntent principalement les liaisons Nord/Sud.

Pour ces raisons, il est apparu tout à fait inopportun de dégrader le niveau de service de ces liaisons indispensables à la vie urbaine locale. Le réaménagement des carrefours a donc été accompagné d'un volet important sur les niveaux de trafics actuels et futurs gérés par l'opération. En particulier, le trafic supplémentaire généré par les opérations nouvelles a été pris en compte en particulier en ce qui concerne le nouveau centre commercial des Docks Vauban. Par ailleurs, le maintien d'un temps de parcours équivalent au temps de parcours actuel a été affiché comme un objectif important de l'opération, et ce pour les deux sens de circulation.

Dans la situation actuelle, trois types de sections peuvent être distinguées :

- Une section de voie de type interurbaine de l'Est jusqu'au pont SNCF des Champs Barets (voie express aménagée normalement pour une circulation à 110km/h),
- Deux sections de voie rapide urbaine (aménagée normalement pour une circulation à 90km/h), jusqu'à l'Est de la rue Pierre Sénard,
- Une section de voie urbaine à fort trafic (aménagée normalement pour une circulation à 70km/h), jusqu'à la rue Marceau.

Pour chacune de ces sections, la voie est aménagée pour une catégorie de vitesse supérieure à celle préconisée. Par exemple, à l'Ouest du carrefour Papin-Brindeau, les caractéristiques de la voie incitent à reprendre de la vitesse en entrée du centre-ville du Havre.

Le réaménagement urbain des boulevards Churchill et de Lénine comporte donc un enjeu majeur de sécurité routière. Le changement d'image de la voie servira autant la revalorisation des rives urbaines qu'à la pacification des comportements des usagers (automobilistes en particulier).

ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE- RD6015 NOTICE DE PRÉSENTATION

Boulevard et autopont de Graville



Sous l'échangeur de Marceau



Rue et ouvrage de Marceau



Mini souterrain de Graville en section courante



Section courante des boulevards Rd6015 au abords de la "Halle Dresser"



Carrefour sous autopont de Graville avec PL accédant au port



Un enjeu identitaire :

L'ambiance maritime plus valorisante pour la ville a été privilégiée dans les aménagements récents. Simultanément, le fleuve a disparu de la ville. Aujourd'hui, il ne reste de lui que les inconvénients : les sols meubles, la nappe phréatique affleurante, au loin, vers le Sud les implantations industrielles lourdes, et les territoires incertains traversés par les boulevards Churchill et de Léninegrad. Lorsque l'automobiliste pénètre dans la ville par l'incontournable RN15 aménagée de façon très routière, et débouche à une vitesse excessive sur le bassin Vauban, première manifestation maritime de la ville, il y a alors belle lurette qu'il a oublié qu'il longeait le lit majeur de la Seine.

Cette ancienne RN15 a par ailleurs un fonctionnement particulier si ce n'est original. Du fait du niveau de circulation et des vitesses pratiquées sur l'axe, il est impossible de desservir les riverains depuis la voie. Les franges Nord de la voie sont donc desservies par une contre-allée quasiment continue s'étendant de la rue Pierre Sémard au Carrefour Marceau. Ces franges sont actuellement occupées par des implantations industrielles (usine Dresser-Rand principalement), des activités commerciales (au niveau de la rue P. Sémard), des logements (à l'Est de P. Sémard, au droit du Boulevard de Graville et à l'ouest du pont D.Papin), une station essence (TOTAL à l'Est de Champs Baretts) et des terrains mutables (terrains SNCF à proximité de la gare et terrains en restructuration entre Dresser et la rue P. Sémard). La vocation de ce territoire partiellement mutable doit être mise en relation avec son attractivité et ses nuisances (situation en Entrée de ville, très bien desservi par la route voire le train).

Les franges Sud de l'ancienne RN ne sont pas desservies depuis la voie (sauf au niveau des stations essences face aux Magasins Généraux). Les riverains situés au Sud sont desservis par une contre-voie quasiment continue (rue des Briquetiers à l'Ouest, rue du Docteur Piasceki et rue de Préssensé au centre, rue de la Vallée à l'Est). La vocation des territoires situés entre la RD 6015 et ces contre-voies doit également être mise en perspective avec leur attractivité (très bonne lisibilité, bonne desserte par la route).

ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE- RD6015 NOTICE DE PRÉSENTATION

RD6015 infranchissable par les piétons (ici à l'approche de l'échangeur Marceau)



Trottoir Sud sur les bds RD6015



Le passage à niveau à Gravelle

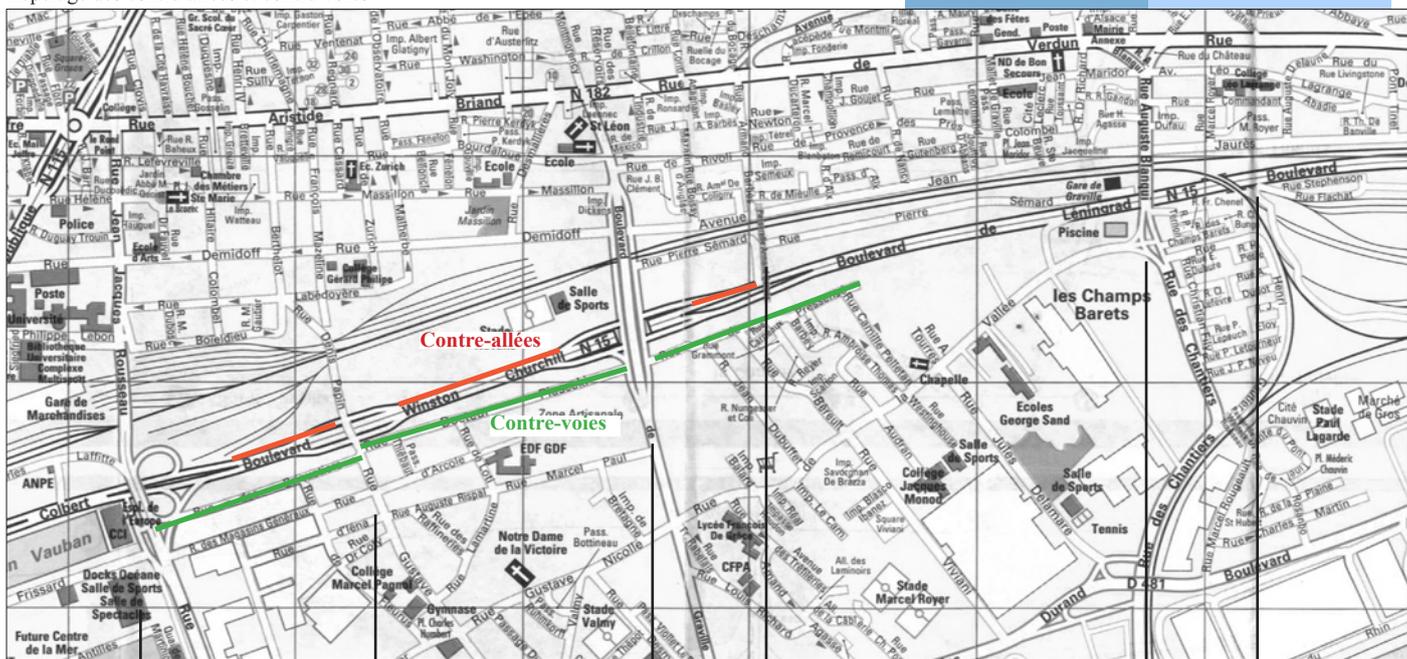


Au carrefour D.Papin-Brindeau



Repérage des contre-allées et contre-voies

0 500m 1 km



Echangeur Marceau et Pont Rousseau

Pont Papin et mini souterrain

Autopont Gravelle, Passerelle Barbès Passage à niveau et mini souterrain

Pont Blanqui Pont SNCF

11^{ème} CONCOURS NATIONAL DES ENTRÉES DE VILLE / DOSSIER ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE

Haute Normandie

Agence L'Anton & Associés (mandataire/paysagiste-urbanisme) / Infra Services (VRD/assainissement) / CDVia (circulation) / Ingédia (génie-civil/ouvrages d'art) / Franck Franjou (éclairageiste)/ Agence Kagan (architecte ouvrage d'art)



II.2 PRÉSENTATION DU PROJET

Le réaménagement de la RD 6015 est donc un enjeu majeur pour la Ville du Havre et son agglomération.

Cette requalification s'inscrit sur trois échelles différentes mais complémentaires :

- 1- Celle de la voie en redéfinissant son fonctionnement, en pacifiant le comportement des usagers, et plus largement en changeant radicalement son image de voie rapide urbaine.
- 2- Celle des rives en mettant en perspective le réaménagement de la voie avec leur potentiel de développement.
- 3- Celle de la ville enfin en renforçant l'attractivité du centre-ville du Havre et en valorisant l'interface ville-port.

Les échanges :

Pour des raisons de bon sens, d'efficacité, d'urbanisme, de lisibilité et de fonctionnement à saturation, il est prévu de restructurer les échanges dénivelés.

Au nord, la présence du fuseau SNCF a contraint les liaisons vers la ville haute. Le Pont Blanqui, la passerelle Barbès, l'autopont de Gravelle, le pont Papin, et enfin le pont Rousseau organisent les liaisons depuis la RD 6015 vers la ville haute et Gravelle. Comme souligné, si le franchissement dénivelé du fuseau SNCF ne pose pas problème, bien au contraire, les échanges automobiles dénivelés (de type échangeur comme à Marceau, par autopont comme à Gravelle, ou encore par souterrain comme à Gravelle et à Papin) sont incompatibles avec l'image et le bon fonctionnement de la voie. Les études techniques ont montré la nécessité de créer un maillage viaire le plus complet possible (carrefours assurant à chaque fois tous les échanges avec la voirie locale en tourne-à-gauche, comme en tourne à droite) afin de permettre une bonne irrigation de la ville, et de diffuser la circulation en cas de problèmes rencontrés sur l'axe. Ainsi :

- L'échangeur Marceau sera démoli pour laisser place à un carrefour plan reliant le pont Rousseau par une rampe.

Carrefour Marceau-Rousseau



Existant



Projet

Carrefour Papin-Brindeau



Existant



Projet

- Le carrefour Papin-Brindeau sera réaménagé en carrefour plan, le mini souterrain sera supprimé.
- L'autopont de Graville sera supprimé, ainsi que le mini souterrain. Le passage à niveau (PN72), au droit duquel chaque année au moins un accident important est dénombré, sera résorbé. L'ensemble sera remplacé par un carrefour plan relié à l'avenue Jean-Jaurès par un pont franchissant le fuseau SNCF,
- Un carrefour complet sera créé entre la rue Pierre Sénard et la rue de Préssensé.
- Un carrefour complet sera créé au niveau de la piscine vers la rue de la Vallée et le quartier des Champs Barets.
- Un carrefour complet sera créé pour desservir le territoire de Soquence et son futur stade (dans le cadre de l'opération « Grand Stade »).

Carrefour Graville



Existant



Projet

Carrefour Sémard-Préssensé



Existant

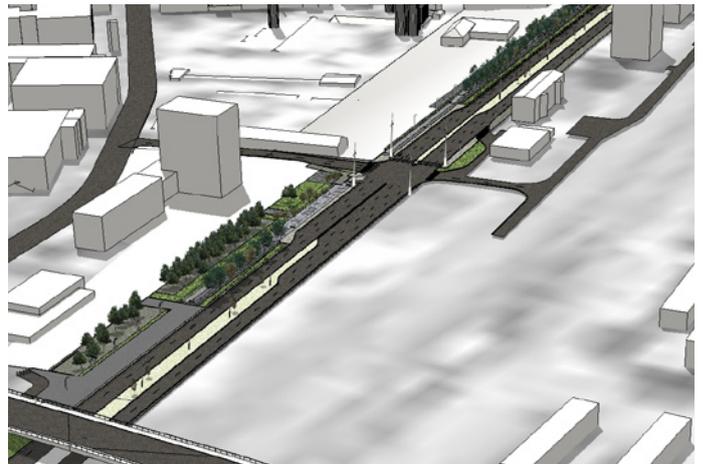


Projet

Carrefour Champs Baretz



Existant



Projet

L'ensemble de ces aménagements répondent à l'objectif de créer un maillage urbain permettant d'irriguer au mieux les quartiers avoisinants. Mais ces aménagements s'accompagnent également de la mise en place d'une politique de gestion des flux. Dans un tissu urbain où les circulations automobiles sont saturées, le système des échanges dénivelés (ou des giratoires) ne permet pas de réguler la circulation. Ainsi, les flux automobiles s'écoulent librement entre les différents maillons du système, et empruntent les axes les moins saturés. Cela génère souvent l'utilisation non désiré de voies secondaires ou d'axes résidentiels comme « raccourcis ou shunts » et qui se retrouvent ainsi envahis par une circulation de transit.

Le choix qui est fait pour la gestion de la circulation de la RD6015 est donc volontairement celui d'un système de carrefours à feux. Ces derniers sont réglables comme autant de vannes plus ou moins ouvertes vers tel ou tel « tuyau ». Ce système, outre les possibilités qu'il offre de réguler la circulation sur l'axe, peut donc également permettre d'éviter le développement de circulations indésirables sur certaines voies secondaires. La mise en place de ce nouveau système de circulation sera ponctuellement accompagnée de plans de circulations complémentaires sur des secteurs sensibles comme à Gravelle ou sur la rue de Préssensé. Enfin ce système permet d'organiser des traversées piétonnes et cyclables sécurisées.

La requalification de la RN15 permettra ainsi la multiplicité des usages (piétons, vélos, mais aussi transports en commun), sans dégrader la qualité fonctionnelle de la voie. Vis à vis des modes doux, le réaménagement de la RN sera coordonné avec le phasage des projets de requalification des voies urbaines attenantes.

Un objectif de réemploi optimum de l'existant

Si le projet va transformer très significativement l'image de la voie, les propositions ont été établies sur la base d'une réutilisation maximale des voiries existantes. Ainsi l'axe de la voie reste sensiblement le même afin de limiter les reprises de chaussée lourdes. Ces reprises sont en effet coûteuses et génèrent des périodes d'intervention longues perturbant d'autant la circulation pendant les périodes de travaux. La section courante actuelle est majoritairement à 2x2voies avec un terre-plein central large mais traité de façon autoroutière (glissières béton armé et espaces plantés très difficiles d'entretien). La nouvelle section courante est donc assez précisément calée sur l'existant en proposant une circulation à 2x2 voies avec un terre-plein central réaménagé de façon à le rendre franchissable à pied, et plus facile d'entretien.

Les aménagements sont évolutifs afin de pouvoir être adaptés aux besoins futurs qui ne manqueront pas de se faire jour compte tenu des développements urbains majeurs que connaîtra le secteur traversé. Cette notion de durabilité des aménagements est un des point importants de l'opération. En particulier, le projet va permettre de résorber les dysfonctionnement d'un système d'assainissement obsolète et d'améliorer la gestion des eaux de pluies aujourd'hui renvoyées dans un réseau unitaire saturé.

Existant



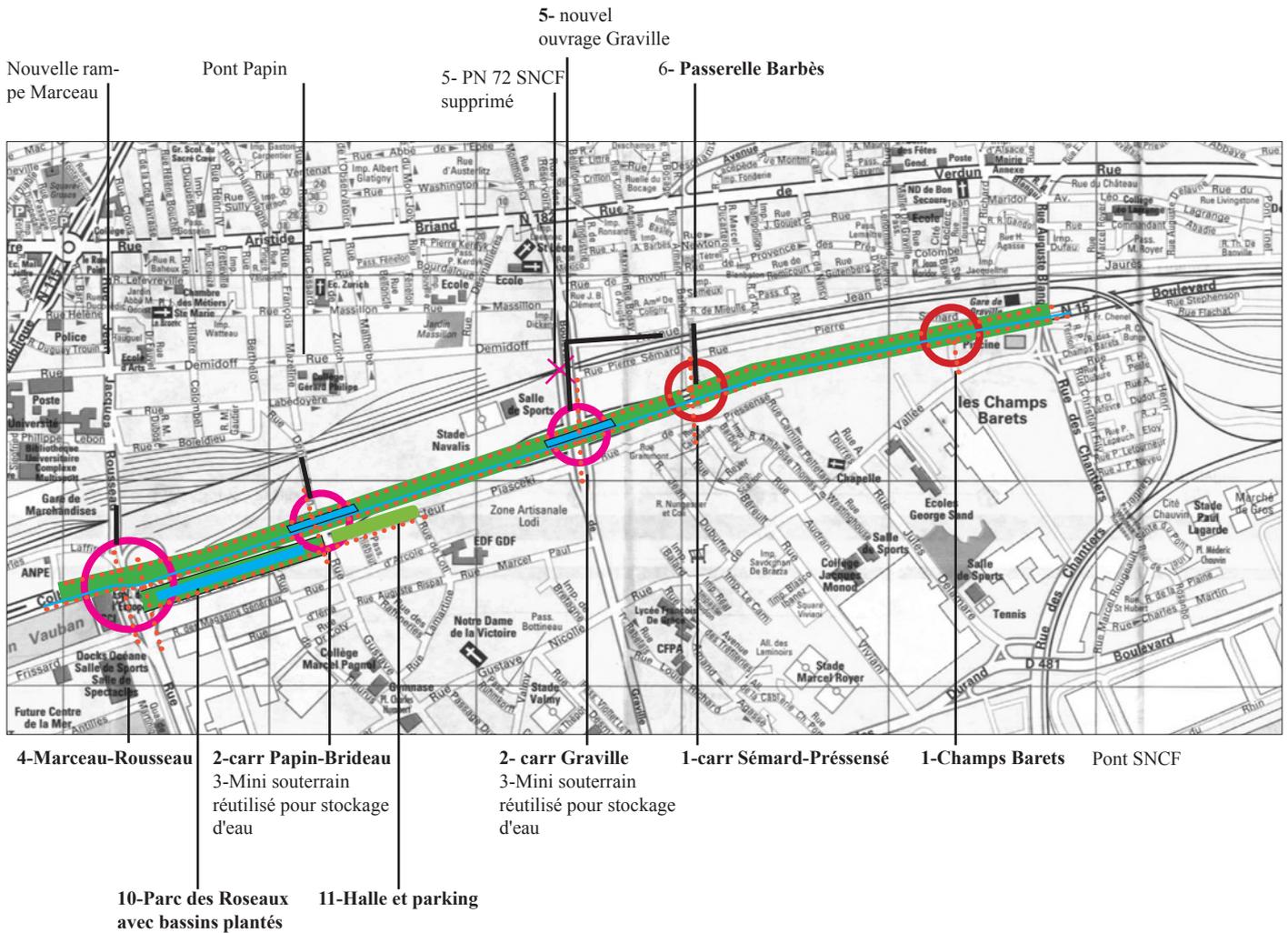
Projet



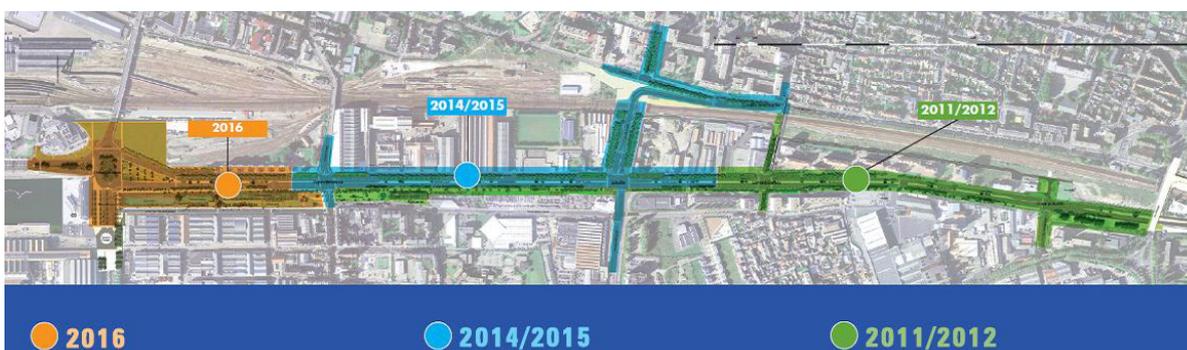
Les aménagements prévus sont les suivants :

-  1- Amélioration du maillage urbain par la création de deux nouveaux carrefours à feux en amont de l'axe : Sémard/Préssensé et Champs Barets
-  2- Transformation des carrefours dénivelés en carrefour à feux : Graville / Papin / Marceau,
-  3- Suppression des minis souterrains Graville et Papin-Brindeau tous deux réutilisés en ouvrage de stockage des eaux pluviales de voirie,
-  4- Démolition de l'échangeur Marceau au droit de la chambre de commerce. Le pont enjambant les voies ferrées est rendu accessible par une rampe en lien avec la RD 6015,
-  5- Suppression du passage à niveau SNCF(PN72), démolition de l'autopont de Graville et remplacement par un nouvel ouvrage tout modes (voitures, piétons vélos) ne franchissant que les voies ferrées et connecté directement sur le boulevard Jean Jaurès et la rue Barbès (accès à la Ville Haute)
-  6- Modification de la passerelle Barbès et des rampes des ponts Marceau et Denis Papin,
-  7- Aménagement de circulations douces sécurisées et distinctes sur l'ensemble de l'axe,
-  8- Réalisation d'une trame paysagère qualitative sur l'ensemble de l'axe et contribuant à améliorer l'image de l'Entrée de ville,
-  9- Réalisation d'un principe alternatif de gestion des eaux pluviales sur la totalité de l'axe,
-  10- Création d'un parc accueillant notamment trois bassins plantés : le jardin filtrant, la roselière et le miroir d'eau localisés en lieu et place des stations services,
- 11- Réaménagement d'une ancienne halle en square de proximité et d'un parking.

ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE- RD6015 NOTICE DE PRÉSENTATION



Phasage des travaux



11 ème CONCOURS NATIONAL DES ENTRÉES DE VILLE / DOSSIER ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE

Haute Normandie

Agence L'Anton & Associés (mandataire/paysagiste-urbanisme) / Infra Services (VRD/assainissement) / CDVia (circulation) / Ingédia (génie-civil/ouvrages d'art) / Franck Franjou (éclairageiste)/ Agence Kagan (architecte ouvrage d'art)



La section courante :

La voirie courante sera large de 17m avec deux chaussées de 2 voies de 6m chacune séparée par un terre plein central de 5m de large.

Au Nord, une contre allée, de 12m de large sera constituée d'un mail, un stationnement bilatéral, une voie partagée avec cycles et d'un trottoir de 3m. L'offre en stationnements est maintenue à un niveau équivalent au niveau actuel.

Au Sud, une promenade plantée, de 10m de largeur minimum, sera créée pour assurer une liaison vélo majeure reliant les Docks Vauban au Grand Stade. Cette promenade Sud tous modes pourra sur tout le linéaire s'élargir pour devenir un espace vert arboré surélevé et protégé par rapport aux boulevards.

Une avenue d'Entrée de ville :

L'axe de la voie est donc calé sur l'existant avec une précision qui mettra en valeur une grande avenue parfaitement linéaire sur 2 000m de long allant des usines Saverglass au Parc des Roseaux créé devant les magasins généraux. De par sa longueur et sa qualité cet axe constituera une Entrée de ville exceptionnelle. Ce grand axe existe de fait, mais n'est pas perceptible en tant que tel. Il sera souligné par la qualité de son traitement (lumière, nivellement, plantations, matériaux). L'aménagement permettra de prendre conscience de cette belle entrée en devenir, tout en pacifiant les usages routiers.

Les carrefours :

L'aménagement des carrefours est nécessairement différent de celui de la section courante. En effet, si la circulation n'était pas interrompue par des feux, la circulation pourrait s'écouler sur deux voies par sens de circulation dans chaque sens. C'est d'ailleurs ce principe qui a amené à créer les passages souterrains à Gravelle et à Papin. Notons que ces passages souterrains posent plus de problèmes qu'ils n'en règlent, parce qu'ils se bloquent régulièrement (accidents ou incidents), parce qu'ils ne permettent à la circulation directe de s'écouler que sur une seule voie (ce qui entraîne certains usagers à préférer passer par les carrefours à feux parfois plus rapides que les passages par souterrains), parce que les voies d'insertion en amont et en aval empêchent toute traversée piétonne, tout en posant de sérieux problèmes lors de l'insertion des véhicules sur cette voie, et enfin pour l'exploitation normale de ces ouvrages limitant alors très sérieusement les capacités d'écoulement de la voie. L'aménagement des carrefours à feux nécessite donc de créer des voies de stockage dans le temps de rouge afin d'optimiser l'écoulement des véhicules lors des temps de vert.

De ce fait, les carrefours sont aménagés avec une voie de stockage spécifique pour les tourne-à-gauche, une voie de stockage supplémentaire à droite pour les tourne-à-droite et pour le stockage supplémentaire de véhicules allant tout droit en sortie de carrefour. De même en sortie de carrefours, une voie de rabattement est créée afin de permettre aux véhicules circulant tout droit de se réinsérer dans la circulation générale. Le carrefour « type » comporte donc pour chaque sens de circulation 4 voies en amont des feux, et 3 voies en sortie de carrefour.

La voie de tourne-à-gauche de trois mètres de large est alors implantée sur les emprises du terre-plein central ramené de 5m en section courante à 2m de large au droit des carrefours.

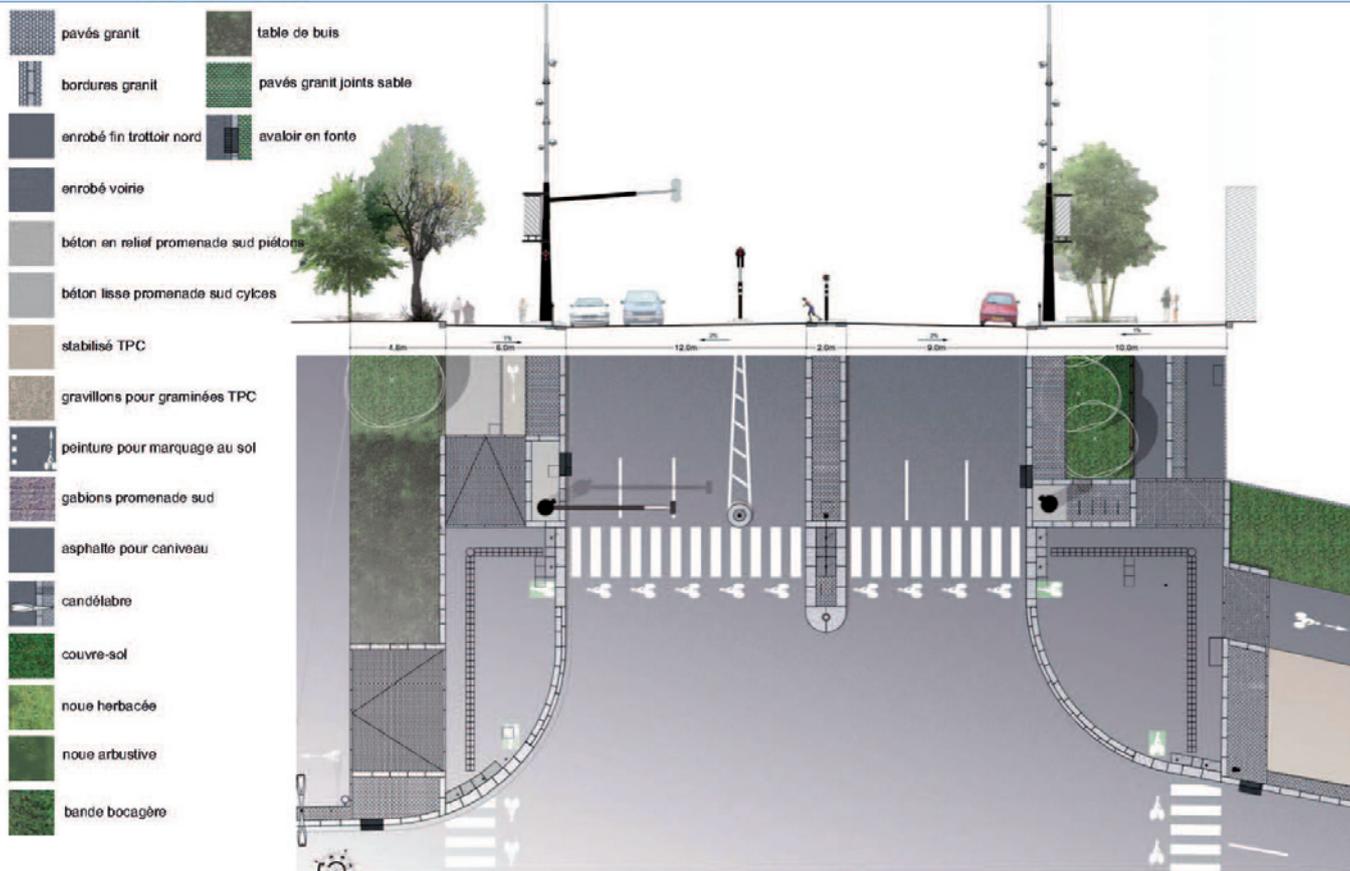
Cette largeur est un minimum afin d'assurer la protection des piétons au centre du carrefour. Dans le sens est-ouest, l'emprise de la voie supplémentaire créée à droite est prise sur la contre-allée nord raménée de 13m en section courante à 10m au droit des carrefours. Dans le sens ouest-est, cette emprise est créée sur la promenade raménée de 10m en section courante à 7m du droit du carrefour.

Au nord, la circulation de la contre-allée est rabattue dans la voie créée à droite, et son insertion en sortie de carrefour se fait en fin de section à trois voies. Ce dispositif a pour objectif de sécuriser la circulation dans les contre-allées en empêchant l'utilisation de voies secondaires comme « raccourcis » puisque inéluctablement il faudra passer par le carrefour. Au Sud, la promenade surélevée par rapport à la voie en section courante est ramenée au niveau du trottoir par des rampes douces (accessibilité PMR).

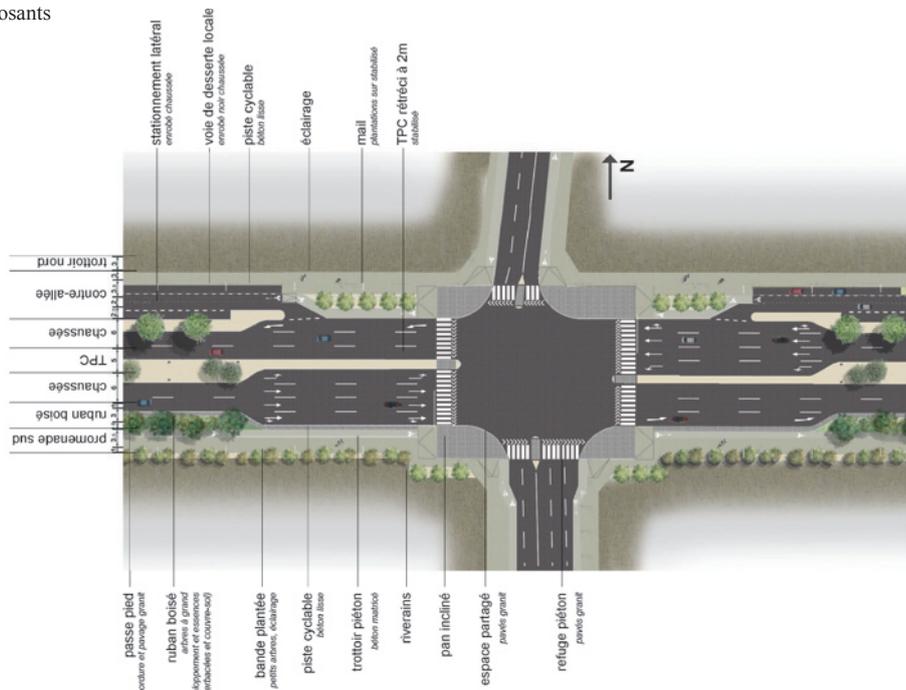
Deux carrefours ont un fonctionnement particulier, le carrefour Marceau en entrée de centre-ville et le

ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE- RD6015 NOTICE DE PRÉSENTATION

Coupe et plan types au carrefour : 4 voies dans le sens Sortie et 3 voies



Carrefour type avec ses composants



11^{ème} CONOURS NATIONAL DES ENTRÉES DE VILLE / DOSSIER ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE

Haute Normandie

Agence L'Anton & Associés (mandataire/paysagiste-urbanisme) / Infra Services (VRD/assainissement) / CDVia (circulation) / Ingédia (génie-civil/ouvrages d'art) / Franck Franjou (éclairageiste) / Agence Kagan (architecte ouvrage d'art)



carrefour Jean-Jaurès/Graville au nord du nouveau pont créé au dessus des voies SNCF.

Le carrefour Marceau est organisé en « place carrée ». Ce système de carrefour permet de garantir un fonctionnement optimum pour l'ensemble des mouvements de circulations qui sont ici très importants. Les traversées piétonnes qui sont impossibles aujourd'hui sauf à passer par dessus le pont Marceau avec des itinéraires très longs et très compliqués, seront rétablies au plus près des itinéraires naturels des piétons. De même, l'ensemble des mouvements seront possibles pour les piétons. Ce carrefour a été conçu en maintenant la possibilité d'un éventuel futur tracé du tramway afin de relier la gare aux Quartiers Sud. Ce carrefour, tel qu'il a été conçu, offre la possibilité d'être traversé par un TCSP type Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) qui pourra être amené à relier le pôle des gares au quartier Sud dans les années à venir.

L'autopont de Graville sera supprimé, ainsi que le mini souterrain, le passage à niveau sera résorbé. L'ensemble sera remplacé par un carrefour plan relié à l'avenue Jean-Jaurès par un pont franchissant le fuseau SNCF. L'îlot ancien existant au nord-est du carrefour sera préservé. La redescente vers l'avenue Jean-Jaurès se fera vers l'est pour rétablir le trafic au niveau de la rue Armand Barbès, reliant ainsi directement la ville haute par l'avenue Pablo Picasso.

Ce dispositif permet en outre de construire le nouvel ouvrage en laissant en fonctionnement l'actuel autopont, et de ne couper la circulation nord/Sud que très peu de temps sur cet axe. Enfin, la circulation empruntant actuellement la branche nord du boulevard de Graville sera déviée et cette branche du boulevard pacifiée car elle dessert notamment deux écoles à cet endroit.

Carrefour Marceau-Rousseau



Existant



Projet

Autopont et carrefour de Gravelle, vu depuis le sud du boulevard



Existant



Projet

Les circulations cyclables :

Aujourd'hui sur l'axe, il est très difficile voire impossible de cheminer à pied ou de circuler en vélo, c'est pourquoi des circulations cyclables sont aménagées tout le long de la voie.

Dans le sens est/ouest, ces circulations sont insérées au nord, dans la voie de circulation automobile de la contre-allée. La circulation se fait dans le même sens que la circulation automobile. Cette dernière est nécessairement apaisée du fait que cette circulation est limitée à la desserte locale. A l'approche des carrefours, les contre allées se transforment en larges trottoirs où une piste cyclable réservée est aménagée.

Dans le sens ouest/est, la circulation cyclable est aménagée sur un espace réservé de la promenade. A l'approche des carrefours, le même profil est conservé avec 1,5m de circulation cyclable aménagée sur trottoir le long des voies automobiles, longeant une promenade de 3,5m réservée aux piétons.

Le raccordement aux circulations cyclables existantes ou en projet est assuré aux extrémités du projet et sur les voies perpendiculaires.

La circulation des personnes à mobilité réduite :

Les personnes à mobilité réduite (PMR) et d'une manière générale les personnes à handicap doivent pouvoir user des nouveaux aménagements de façon libre. Pour les PMR, sur tout l'axe, et en particulier au niveau des carrefours, les normes d'accessibilité sont respectées avec des aménagements de bordures surbaissées en traversées de carrefours, des rampes à pente douce pour accéder aux promenades surélevées, des lignes de guidage et dispositifs sonores pour les feux etc. D'une manière générale, compte tenu de l'horizontalité du territoire traversé par la RD6015, le respect des règles et normes ne présente aucune difficulté. Tel n'est pas le cas, transversalement au projet, ainsi certains itinéraires sont déroga-toires pour les PMR.

Les transports exceptionnels :

L'accès en transports exceptionnels à l'entreprise Dresser est maintenu à son emplacement actuel (inter-ruption de terre-plein central et du terre-plein de la contre-allée nord).

Promenade à l'Est du nouveau carrefour Barbés



Existant



Projet

Promenade à l'approche du carrefour Barbés



Existant



Projet

Le Parc des Roseaux

Compte tenu du déficit d'espaces verts des Quartiers Sud du Havre, et des développements urbains attendus à moyen terme dans tout ce secteur, un ensemble de parcs et de squares doit pouvoir contribuer à résorber ce déficit dans le cadre du présent projet.

Les besoins en espaces verts conciliant espaces de détente et bassins récupérateurs d'eaux pluviales prendront la forme du Parc des Roseaux qui s'implantera sur l'actuelle emprise des trois stations services.

Il doit répondre aux objectifs suivants:

- de mise en valeur des façades des Magasins Généraux et de la CCIH,
- de traitement et de stockage des eaux avant rejet dans la nappe et le bassin Vauban,
- de biodiversité,
- d'offre d'un grand espace de loisir pour les Quartiers Sud.

Une véritable problématique d'assainissement :

11 ème CONCOURS NATIONAL DES ENTRÉES DE VILLE / DOSSIER ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE

Haute Normandie

Agence L'Anton & Associés (mandataire/paysagiste-urbanisme) / Infra Services (VRD/assainissement) / CDVia (circulation) / Ingédia (génie-civil/ouvrages d'art) / Franck Franjou (éclairagiste) / Agence Kagan (architecte ouvrage d'art)



Carte des espaces verts



Le projet traverse un territoire extrêmement plat. Cela s'explique par le fait que la RD6015 est implantée dans le lit majeur de la Seine. Cette situation a trois conséquences importantes pour le projet :

- La nappe phréatique est partout proche (entre 1 et 2m sous le niveau du sol), ce qui limite les possibilités d'enfouissement. Par exemple, les souterrains doivent être étanchés (cas des mini-souterrains), et les canalisations de collecte des eaux de pluies (souvent peu étanches) se remplissent plus facilement avec les eaux de la nappe qu'avec les eaux à collecter.
- Le territoire traversé intercepte les canalisations de collecte des eaux de la ville haute circulant du nord vers le Sud. On peut donc constater des dysfonctionnements dans la collecte des eaux pluviales les jours de fortes pluies, avec notamment des débordements au niveau de la RD6015.
- Si l'assainissement de la voie, était réalisé de façon traditionnelle, l'ensemble des eaux seraient collectées dans un tuyau enterré dont la pente serait de 5 à 10 mm par m. Pour les 2,5km de la voie, cela signifierait qu'un tuyau conduisant l'eau du Pont Blanc au bassin Vauban, avec une pente raisonnable y aboutirait entre 10 et 20m de profondeur (et raterait son exutoire naturel : la mer...). Un système de collecte des eaux traditionnel nécessite donc de réaliser soit des ouvrages de relèvements vulnérables et consommateurs en énergies (pompes électriques), soit des tuyaux dont la pente trop faible entraîne leur colmatage, soit comme le plus souvent les deux inconvénients en même temps.

A ces particularités viennent s'ajouter le fait que le réseau de collecte des eaux de pluies est unitaire. Ces eaux sont donc collectées en même temps que les eaux usées. Cela entraîne le fait que la station d'épuration située en aval doit épurer des eaux sales (eaux usées) diluées dans des eaux relativement propres (eaux de pluies).

Le projet prend en compte l'ensemble de ces contraintes en proposant une stratégie de collecte des eaux dite « alternative », c'est à dire issue directement de l'analyse des contraintes et potentialités du site.

Ainsi, de l'aval vers l'amont :

- Les eaux de pluies seront ramenées à débit régulé dans le bassin Vauban afin que la station d'épuration n'ait plus à traiter ces eaux relativement propres. Chaque année, c'est ainsi environ 140 000m³ d'eau qui n'auront plus à être épurées au niveau de la station des Quartiers Sud.
- Ces eaux de pluies auront été préalablement épurées par un système biologique naturel situé au niveau du parc des Roseaux (jardins filtrants).
- En cas de fortes pluies, les eaux doivent pouvoir être stockées dans les emprises du projet avant d'être progressivement reversées dans le bassin Vauban.

Ces eaux seront stockées à 3 niveaux différents : au niveau du parc des Roseaux pour environ la moitié du volume (2500m³), au niveau des anciens minis souterrains de Gravelle et de Papin reconvertis en bassins enterrés pour environ un quart du volume (1300m³), et au niveau des noues de collecte des eaux de pluies (ruban boisé de la promenade Sud) situées tout le long de l'axe entre la voie et la promenade créée au Sud de la voie, pour le dernier quart.

L'eau aura donc une forte présence dans les aménagements proposés par la création d'une noue généralement plantée d'arbres supportant bien l'humidité du sol (aulnes, saules, peupliers), située tout le long de la promenade créée au Sud de la voie, et par l'aménagement d'un parc en eau : « le Parc des Roseaux », situé en entrée du centre ville soulignant la qualité architecturale de la nouvelle Chambre de Commerce et d'Industrie, des Magasins Généraux, et du futur quartier à créer sur les délaissés SNCF au nord du secteur.

Enfin, l'eau de la nappe phréatique située au niveau du parc est de qualité médiocre du fait de l'histoire du site (anciennes implantations industrielles). Ces eaux seront puisées par des éoliennes et ramenées au niveau du filtre à roseau. Ce dispositif permettra progressivement d'épurer les eaux de la nappe, et d'en améliorer la qualité par un processus de dépollution douce.

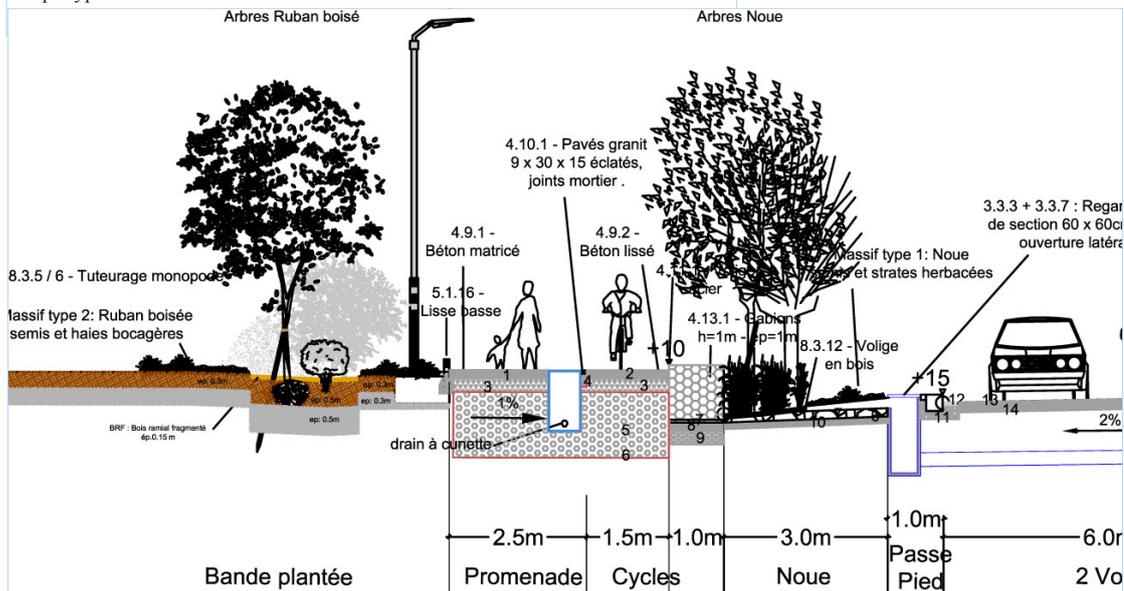
ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE- RD6015 NOTICE DE PRÉSENTATION

Carte du principe d'assainissement du pont Blanqui au bassin Vauban



- Noe + structure drainante
- ← Cheminement hydraulique
- Stockage et Pompe (Passage Souterrain à Gabarit Réduit)
- Jardin filtrant + roselière
- Bassin miroir

Coupe type sur la noe



Vues sur le Parc des Roseaux



11 ème CONCOURS NATIONAL DES ENTRÉES DE VILLE / DOSSIER ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE

Haute Normandie

Agence L'Anton & Associés (mandataire/paysagiste-urbanisme) / Infra Services (VRD/assainissement) / CDVia (circulation) / Ingédia (génie-civil/ouvrages d'art) / Franck Franjou (éclairageiste) / Agence Kagan (architecte ouvrage d'art)

leHavre

L'éclairage :

Le projet de mise en lumière de l'axe constitué par les boulevards Leningrad et Churchill s'inscrit dans une volonté de proposer de nouveaux usages en terme d'éclairage urbain visant à scénographier par la lumière artificielle ces espaces publics majeurs pour la Ville du Havre et d'affirmer une identité nocturne forte et propre à la Ville du Havre.

Il s'inscrit aussi dans la lecture générale du plan lumière de la Ville avec l'utilisation d'une lumière urbaine clairement hiérarchisée en fonction de l'usage des voies et de leur importance.

Lorsque l'on découvre un lieu de nuit pour la première fois, son identité est de facto définie par la lumière artificielle et l'atmosphère en est perçue bien avant les repères construits ou naturels du lieu. C'est pourquoi un soin particulier a été porté sur la conception de principes d'éclairage immédiatement identifiables permettant de créer une atmosphère spécifique à la Ville du Havre.

L'approche lumière intègre autant les notions d'éclairage esthétique et de sécurité que celles de développement durable et qui sera mis en place par l'utilisation d'une lumière artificielle maîtrisée et raisonnée. Lumière maîtrisée par l'utilisation de luminaires ne produisant pas de «pollution visuelle» et dont les sources lumineuses sont de longues durées de vie. Ces sources sont choisies dans une gamme où la notion de coût global intervient fortement : rapport durée de vie/consommation visant une économie globale d'énergie (entretien limité, durée de vie des supports et des sources, consommation électrique). Pour ces raisons, ce sont des matériels à Leds qui ont été retenus à l'issue des appels d'offres pour éclairer l'ensemble des nouveaux aménagements.

Le principe prédominant qui est mis en place consiste à limiter l'éclairage de la voirie au profit d'un éclairage très significatif des trottoirs et des contre allées visant à assurer une co-visibilité entre les automobilistes et les piétons et donner par conséquent la priorité au confort des modes doux. En effet les piétons et les cyclistes sont peu éclairés par eux mêmes alors que les automobilistes ont des phares. Les usagers des modes doux sont par ailleurs les plus soumis aux problèmes d'insécurité. Un éclairage doux, où les sources lumineuses ne sont pas visibles donne un sentiment de sécurité supérieur aux éclairages crus et violants.

En effet, le fait d'être ébloui par une source lumineuse crée une zone d'ombre à l'arrière dans laquelle il est difficile de percevoir le danger, d'où un sentiment d'insécurité. Un soir de pleine lune, par exemple, malgré un éclairage assez faible (ici l'éclairage sera plus fort), génère peu de sentiment d'insécurité par la bonne perception que l'on a de son environnement. Par ailleurs, la covisibilité est un principe important. Un piéton ou un cycliste agressé sur une voie, sera d'autant mieux perçu par un automobiliste en circulation qui pourra toujours utilement donner l'alerte. Réciproquement l'agresseur passe d'autant moins à l'acte dans une telle situation où il peut être repéré facilement.

Il s'agira donc d'amener l'automobiliste mais aussi le passant ou le visiteur à élargir son champ visuel nocturne par la prise en compte de l'éclairage des contre-allées et des promenades.

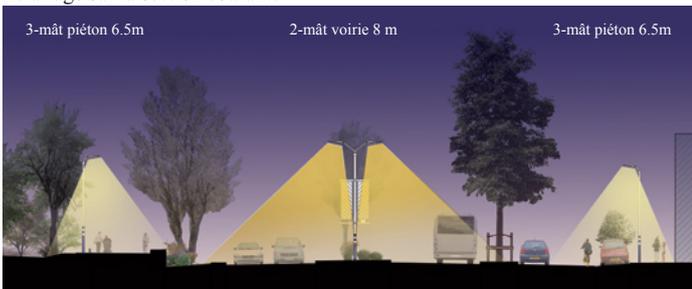
En section courante, les candélabres seront implantés tous les 25 mètres. Le pas régulier de cette implantation permet d'éclairer aussi bien les trottoirs que la chaussée avec une gamme de candélabres simple ou double crosses sur deux hauteurs différentes (éclairage piéton à 6m50, éclairage routier à 8m). L'éclairage des carrefours est quand-à-lui réalisé par de grands candélabres de 16m de hauteur compte tenu de la surface à éclairer. 4 candélabres marquants, mutualisant éclairage et signalisation tricolore, sécuriseront chaque carrefour.

ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE- RD6015 NOTICE DE PRÉSENTATION

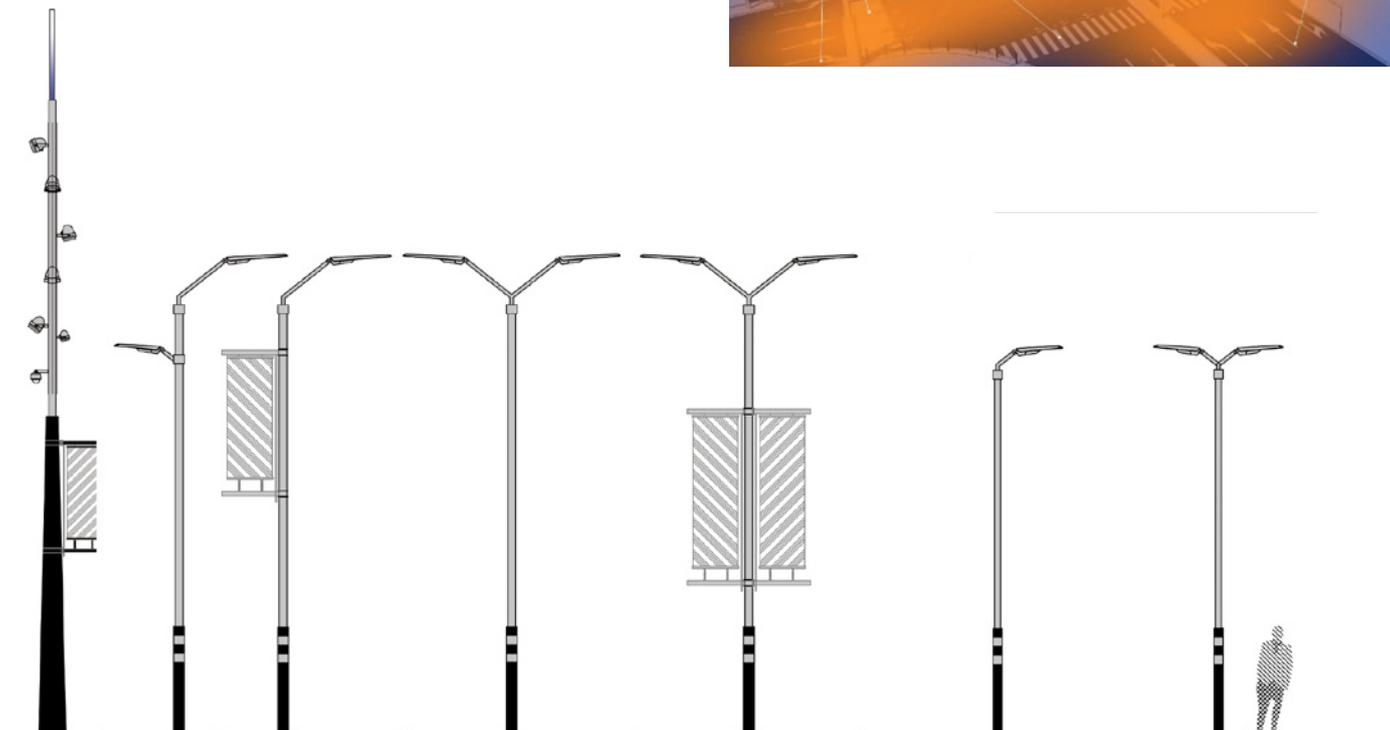
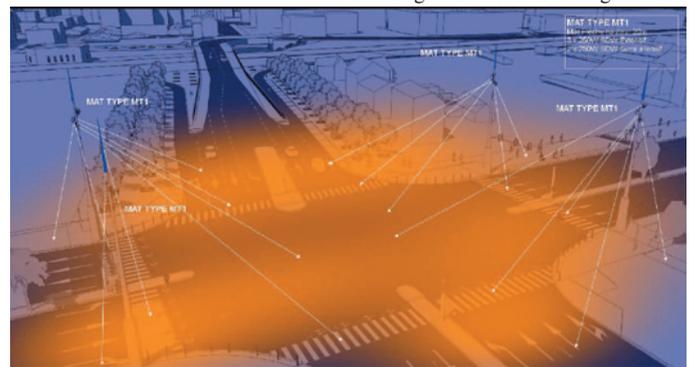
Vue d'un carrefour type avec équipements et plantations



Eclairage sur la section courante



Eclairage sur carrefour avec grand mât



1-Mât carrefour MT1
16 m de haut / lampe
iodure

2-Mât sur terre plein central / voirie-piéton MTPC et MTVP
8 m de haut pour voirie/ 6m50 pour piétons/ lampe LED 3000°K

3-Mât sur les abords /MTP/ piétons 6m50 de
haut / lampe LED 4000°K

11 ème CONCOURS NATIONAL DES ENTRÉES DE VILLE / DOSSIER ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE

Haute Normandie

Agence L'Anton & Associés (mandataire/paysagiste-urbanisme) / Infra Services (VRD/assainissement) / CDVia (circulation) / Ingédia (génie-civil/ouvrages d'art) / Franck Franjou (éclairageiste)/ Agence Kagan (architecte ouvrage d'art)



Les matériaux :

Les matériaux sont rustiques, traditionnels et réemployables. Pour ces raisons, le granit est utilisé de façon importante sur le projet. Comme pour le centre-ville, les bordures sont en granit. Deux types de pavages sont utilisés : des pavés mosaïque (10cm de côté) pour les sols piétons (passepiéds, bordurage du trottoir nord, sols mixtes piétons/cycles à l'approche des carrefours), et des pavés plus grands (« pavés échantillons » 14cm x 20 cm x 14 cm) utilisés pour les sols occasionnellement circulés par les automobiles (bateaux et caniveaux). Ce traitement différencié alerte discrètement le piéton ou le cycle de la possibilité d'une circulation automobile.

Pour le reste, les matériaux de sols sont :

- le béton pour la promenade et certaines pistes cyclables qui doivent être balisées, l'enrobé pour les trottoirs courants et la chaussée, le stabilisé pour les sols rarement parcourus par les piétons (terre-plein central, terre-plein de la contre-allée nord). Les gravats du pont Marceau sont réemployés en matériaux de sol au niveau de l'esplanade de l'Europe (carrefour Marceau).

- les soutènements sont en gabions présentant l'avantage de supporter des déformations ponctuelles sans mettre en danger les ouvrages (contrairement au béton, rigide).

Les ouvrages d'art sont traités en béton clair traité anti-graffiti pour les parties verticales.

Les mobiliers :

Les mobiliers sont de deux natures différentes : les mobiliers structurants implantés de façon régulière et maîtrisée, et les mobiliers ponctuels implantés pour répondre à des situation particulières.

Les premiers, ce sont les candélabres piétons et routiers. Ils sont simples, peints en gris clairs. Cette couleur discrète souligne le ciel et l'ambiance maritime du Havre. Les feux tricolores seront également traités avec cette couleur. Ces mobiliers sont en acier galvanisé à chaud et laqué au four. Les petits mobiliers tels bornes, corbeilles, racks à vélos, etc. sont traités dans une couleur plus sombre, afin d'éviter d'avoir à nettoyer ces mobiliers davantage exposés aux salissures. Plutôt que de choisir des mobiliers produits par des fournisseurs expédiant en force des catalogues luxueux, ces mobiliers sont réalisés sur mesure à partir de matériaux standard. Les éléments verticaux qui assurent la solidité des mobiliers seront en acier galvanisés à chaud et laqués au four. Les éléments horizontaux, au contact de l'homme (lisses, mains courantes, assises, etc.) seront en chêne raboté non traité.

Planche mobilier

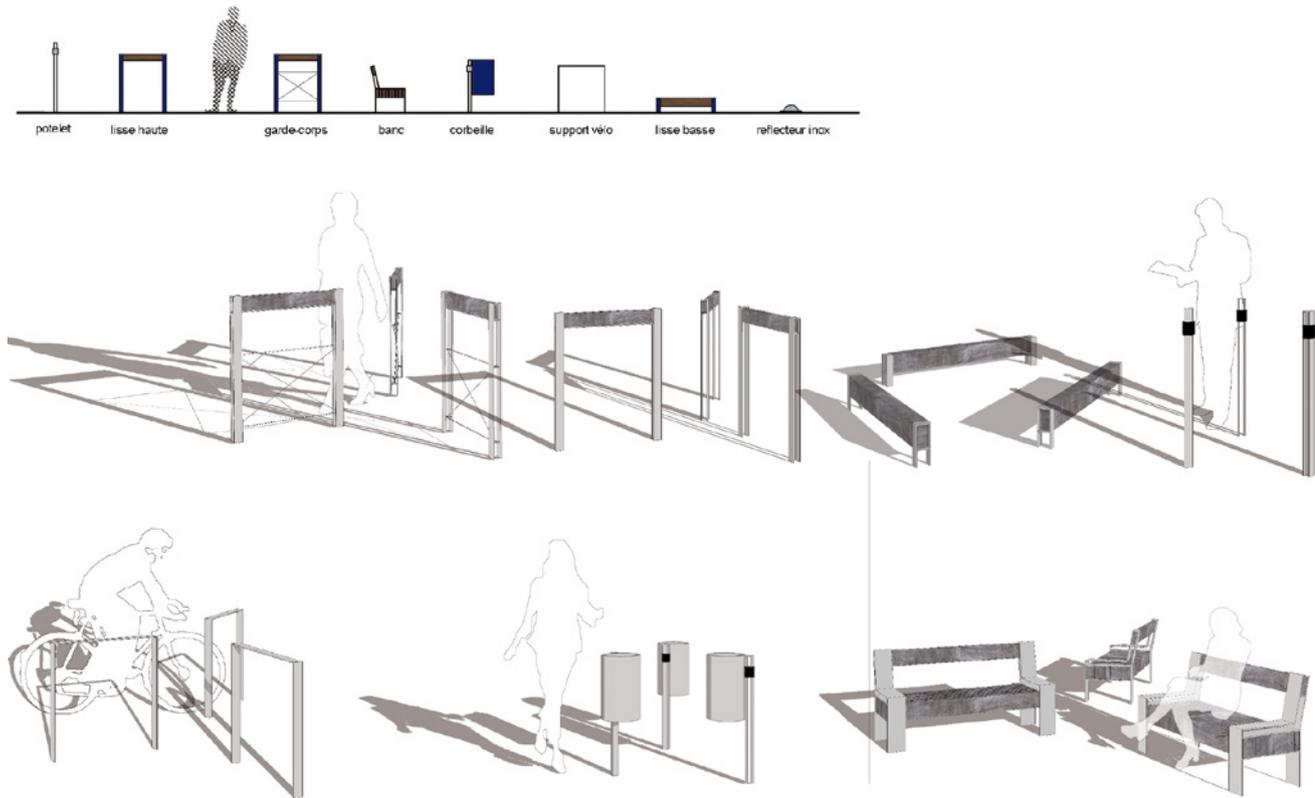
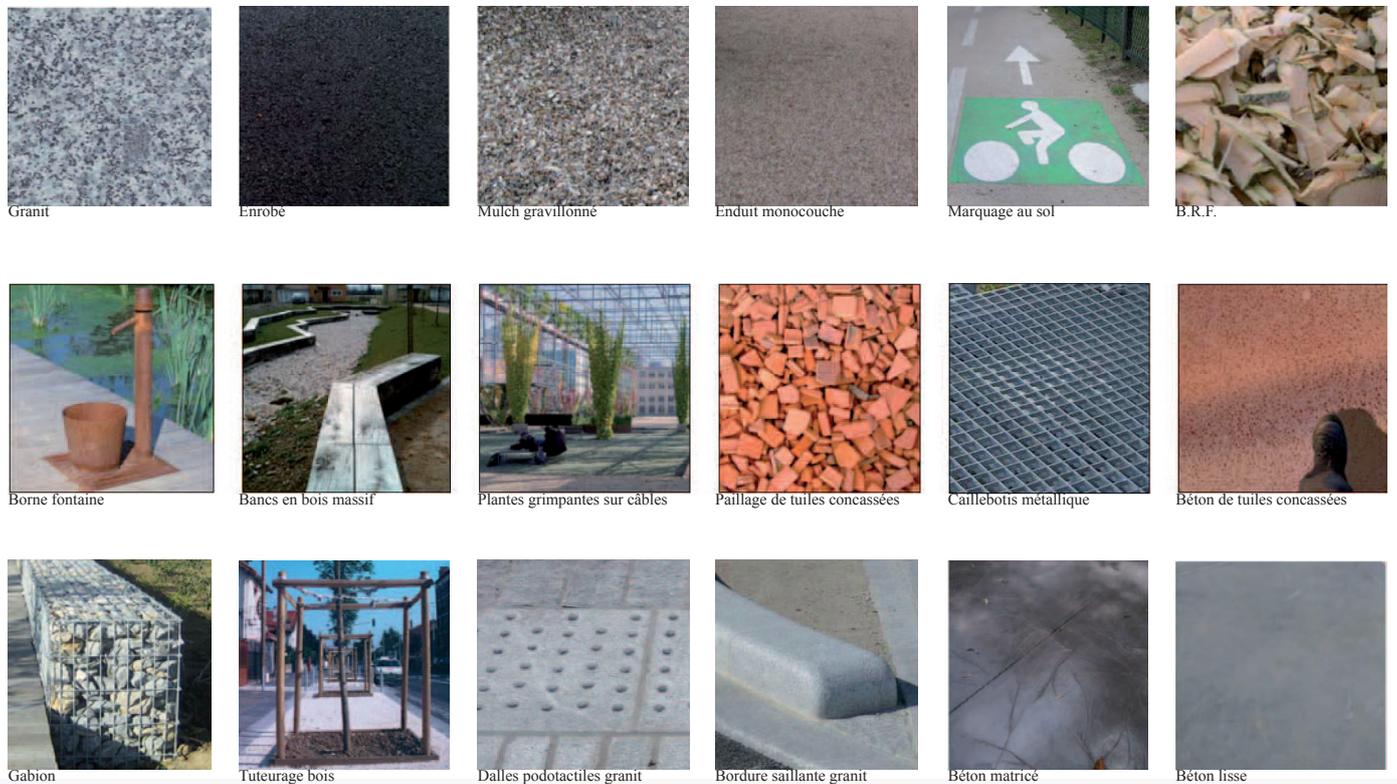


Planche matériaux



Les plantations :

Les plantations sont très importantes dans le projet. Les plantations sont de deux types : structurantes à l'échelle de l'ensemble du projet, et opportunes pour régler des situations particulières. La localisation de ces plantations obéit à deux grandes règles :

- éviter les réseaux souterrains pour les plantations structurantes (éviter les trottoirs et la contre-allée en particulier où ces réseaux sont nombreux),
- souligner et accompagner les usages : marquage de la section courante, différenciation de la section carrefours.

Dans les situations où les réseaux risquent d'être nombreux, ou les conditions de plantations peuvent s'avérer aléatoires, comme sous les trottoirs ou la contre-allée nord, sous le terre-plein central ou dans la noue, la stratégie de plantation est alors adaptée. Les plantations sont plus souples de telle sorte qu'elles puissent s'adapter au sous-sol particulier.

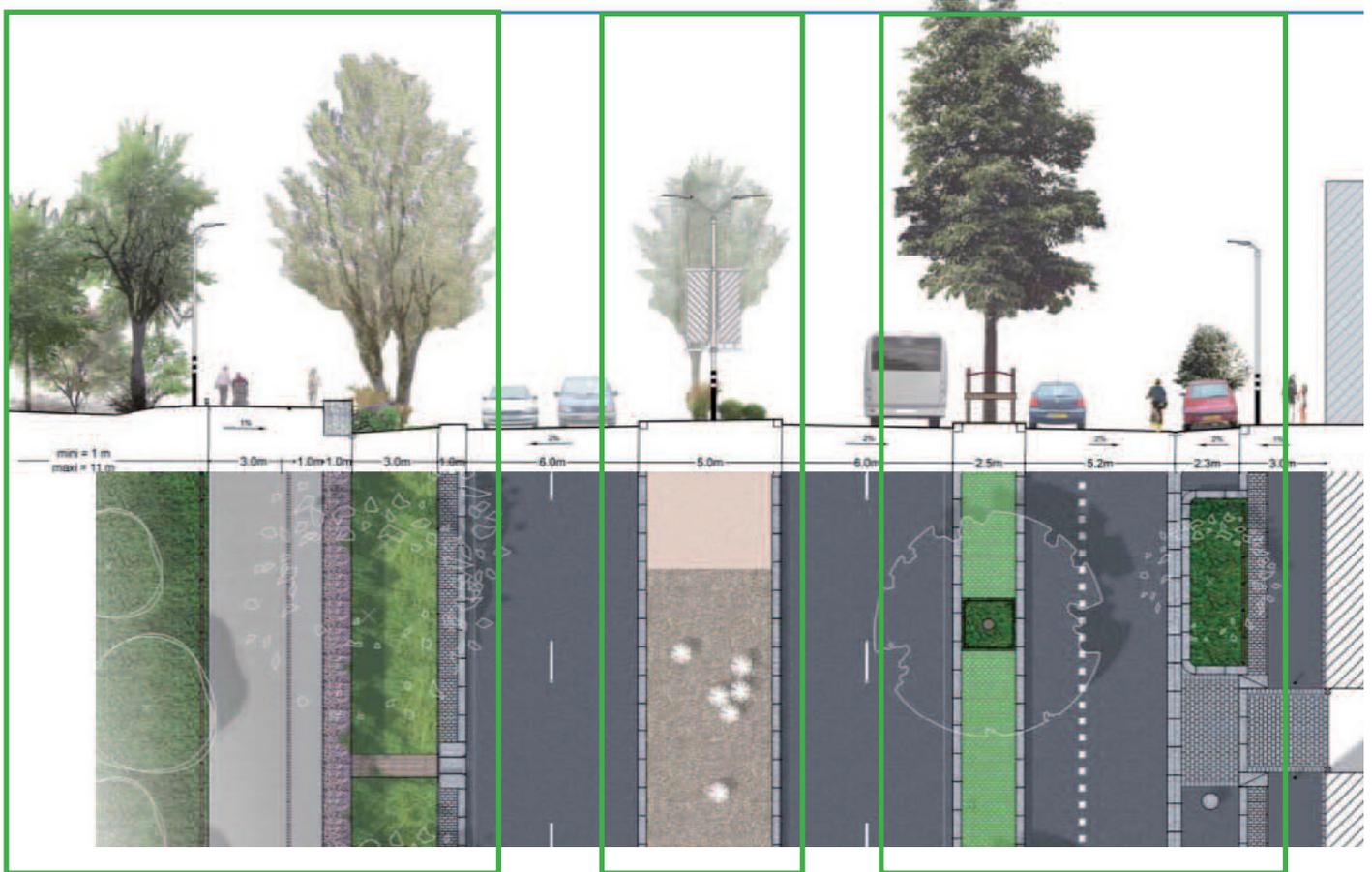
De la même façon, dans la noue où le sol risque d'être hétérogène (pollution accidentelle, nappe phréatique plus haute, etc...) le dépérissement de tel ou tel arbre s'il est isolé dans la masse du cordon boisé, ne nécessite pas une replantation systématique.

Il est à noter que le patrimoine végétal existant n'est pas d'une qualité telle qu'une politique de sauvegarde générale soit nécessaire. Les quelques grands arbres sont soit limités dans leur avenir et abattus (cas des peupliers d'Italie), ou soit préservés (cas de quelques arbres ménagés dans la promenade Sud). Sur le terre-plein central, pratiquement aucun arbre ne pourra être préservé compte tenu du phasage de travaux qui nécessitera de créer une circulation de chantier sur la plus grande partie du terre-plein central (TPC).

Le pied des arbres sera planté de solides couvre-sols ou de vivaces.

Les jardins filtrants et le jardin aquatique seront plantés de plantes de berges ou de plantes aquatiques immergées à fort pouvoir épurateur.

La palette végétale est composée d'essences locales (aulnes , frênes, saules, érables, chênes, pommiers, pervenches, roseaux, etc.). Dans la noue et le long de la promenade, les arbres seront menés en têtards ou en émondés comme dans les haies bocagères traditionnelles.



PROMENADE SUD :
BOCAGE NORMAND DE LA PLAINE DE SEINE

TPC :
VÉGÉTATION COLONISATRICE
DE PLAGE ET DE DUNES MARINES

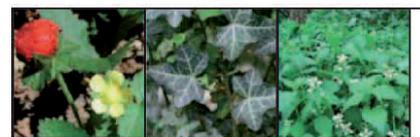
TROTTOIR NORD :
ESSENCES TRADITIONNELLES
NORMANDES "ANTHROPISÉES"



Phleum elefius, Phleum pratense, Dactylis glomerata, Cynosurus crisi



...a, Foeniculum vulgare Ammophila arenaria, Corynepht



Dushesnea indica, Hedera helix sp., Lamium...



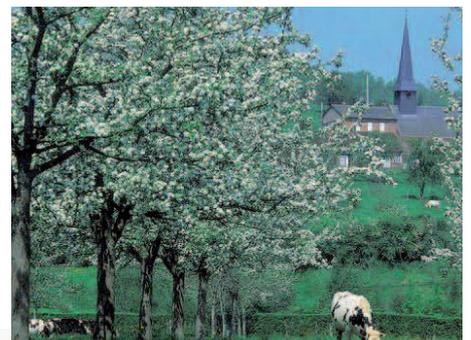
...preatro, Fraxinus excelsior, Litmus campestris, Crataegus monogyn



...nba maritima, Artemisia absinthium, Atriplex halimus, Cakile maritim



Malus sp.



II.3 MAÎTRISE D'OUVRAGE ET MAÎTRISE D'ŒUVRE

MAITRISE D'OUVRAGE

VILLE DU HAVRE

Place de l'Hôtel de ville
76084 Le Havre Cedex
02 35 19 45 45

Partie conception : Direction Aménagement et maîtrise d'ouvrage : Anthony Le Merrer
Partie Réalisation : Direction Voirie Urbaine et Stationnement : Cédric Hébert

MAITRISE D'ŒUVRE

AGENCE L'ANTON & Associés (Mandataire)

Paysagistes et urbanistes
31, avenue Laplace - 94110 ARCUEIL
Tél : 01.49.12.10.90.

Directeur d'études : Jean-Marc L'Anton
Chef de projet : Joëlle Breyton

INFRA SERVICES

VRD/assainissement
55, rue Gaston Boulet - Bapeaume les Rouen
76380 Canteleu
Tél : 02.32.82.36.81

Directeur d'études : Michel Bénard
Ingénieur d'études : Benoît Bourdier
et Romain Maloingne

CDVia

Etudes de Trafic/ Simulations statiques et dynamiques
02, rue Suchet 94700 Maison Alfort
Tél : 01.43.53.69.50

Directeur d'études : Christian Isbérie
Ingénieur d'études : Thierry Pienne et Nicolas Brisac

INGEDIA

Génie civil, ouvrages d'art
8, allée Général Benoist 69673 Bron cedex
Tél : 04.72.15.66.00

Directeur d'études : Eric Hélin
Ingénieur d'opération : Eric Epicharme

Franck FRANJOU

Eclairagiste
13, route de Souppes
77570 Château Landon
Tél : 01 64 29 42 57

Directeur d'études : Franck Franjou

AGENCE KAGAN

Architecte consultant
136, rue Damrémont 75018 Paris
Tél : 01.45.23.34.30
Directeur d'études : Michel Kagan

IMHOTEP

Vidéosurveillance
293 bd Saint Denis- 92500 Courbevoie
Tél : 04.67.85.47.31

Directeur d'études : Dominique Vidal

II.4 PROCESSUS DE CONCERTATION

Un projet concerté et inscrit dans les politiques de planification :

Compte tenu de l'ampleur de ce projet porté par la Ville du Havre, sa déclinaison a été organisée dans les différents processus de planification urbaine.

A/ Le Plan Local d'Urbanisme du Havre :

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du PLU

Le Plan Local d'Urbanisme, qui sera approuvé en 2011, accorde une place majeure au projet de requalification de la RD 6015 dans le dossier de Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).

Extrait :

« Boulevards de Leningrad et Winston Churchill (RD 6015) : redonner à l'Entrée de ville principale un visage urbain.

L'entrée principale de la ville souffre d'une image très autoroutière aux franges urbaines dégradées, voire délaissées. Les projets urbains qui la bordent (Docks Vauban, Grand Stade de Soquence et plus globalement le projet des Quartiers Sud) obligent à repenser en profondeur le statut et l'aspect de cet axe majeur. Les objectifs sont les suivants :

- améliorer les conditions d'évacuation de la ville sur cet axe en cas de catastrophe grave ;
- améliorer la desserte des Quartiers Sud (Soquence, Champs-Barets, Docks Vauban) et diffuser la circulation entrante le plus en amont possible ;
- poursuivre la valorisation de l'Entrée de ville et de ses franges urbaines en aménageant une véritable avenue de qualité ;
- intégrer les déplacements modes doux : piétons et vélos ;
- proposer des solutions innovantes en matière d'environnement : gestion efficace des eaux pluviales.

Au-delà des aménagements paysagers qualitatifs, le schéma fonctionnel propose la démolition de l'ensemble des ouvrages d'art et la réalisation de carrefours à feux à niveau. L'amélioration de la qualité urbaine de cet axe constituera un enjeu majeur pour les années à venir et sera bénéfique pour l'image d'ensemble de la ville. »

Les Orientations d'Aménagement du PLU

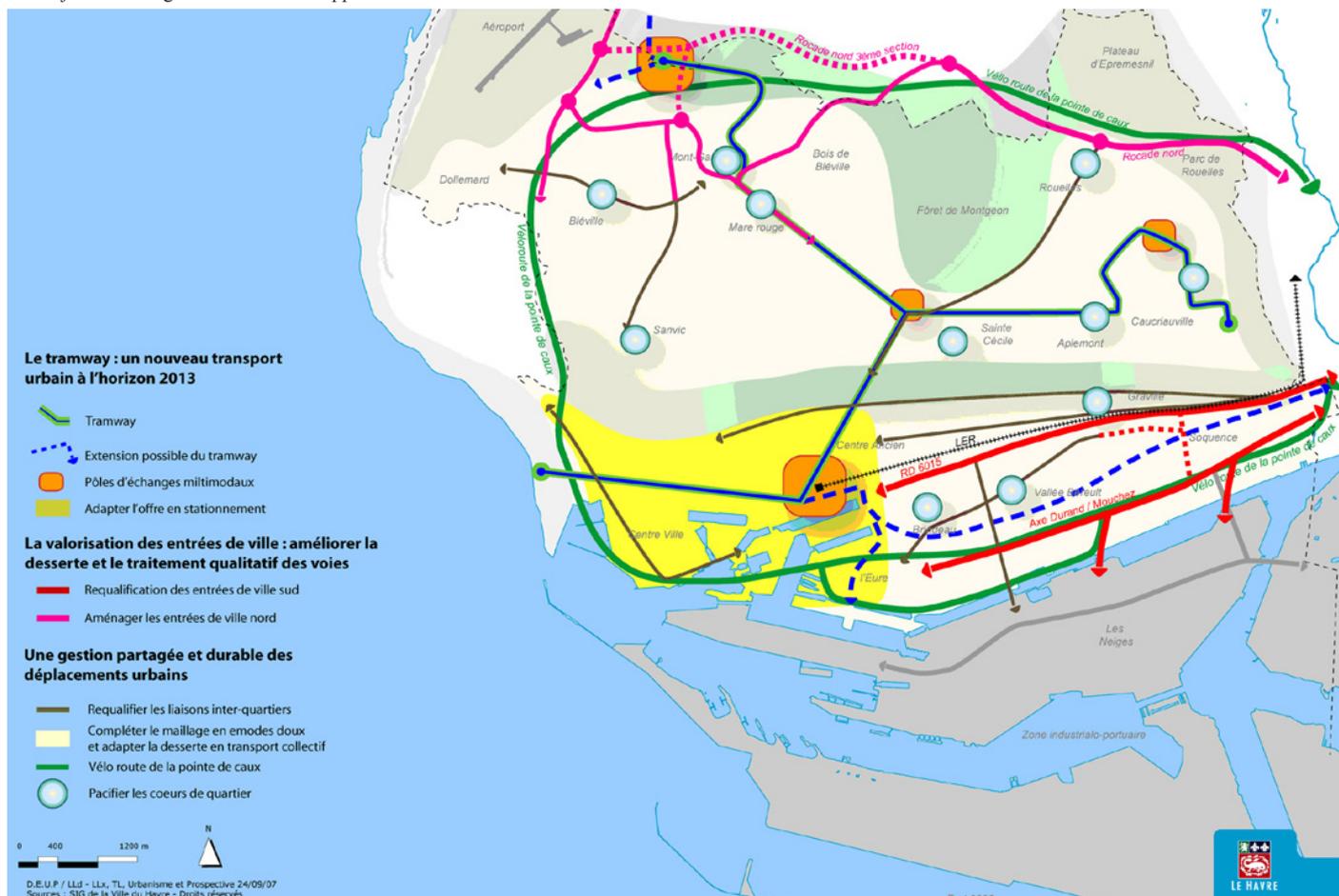
Les Orientations d'aménagement du PLU précisent les objectifs du PADD sur les secteurs stratégiques de la ville.

Extrait :

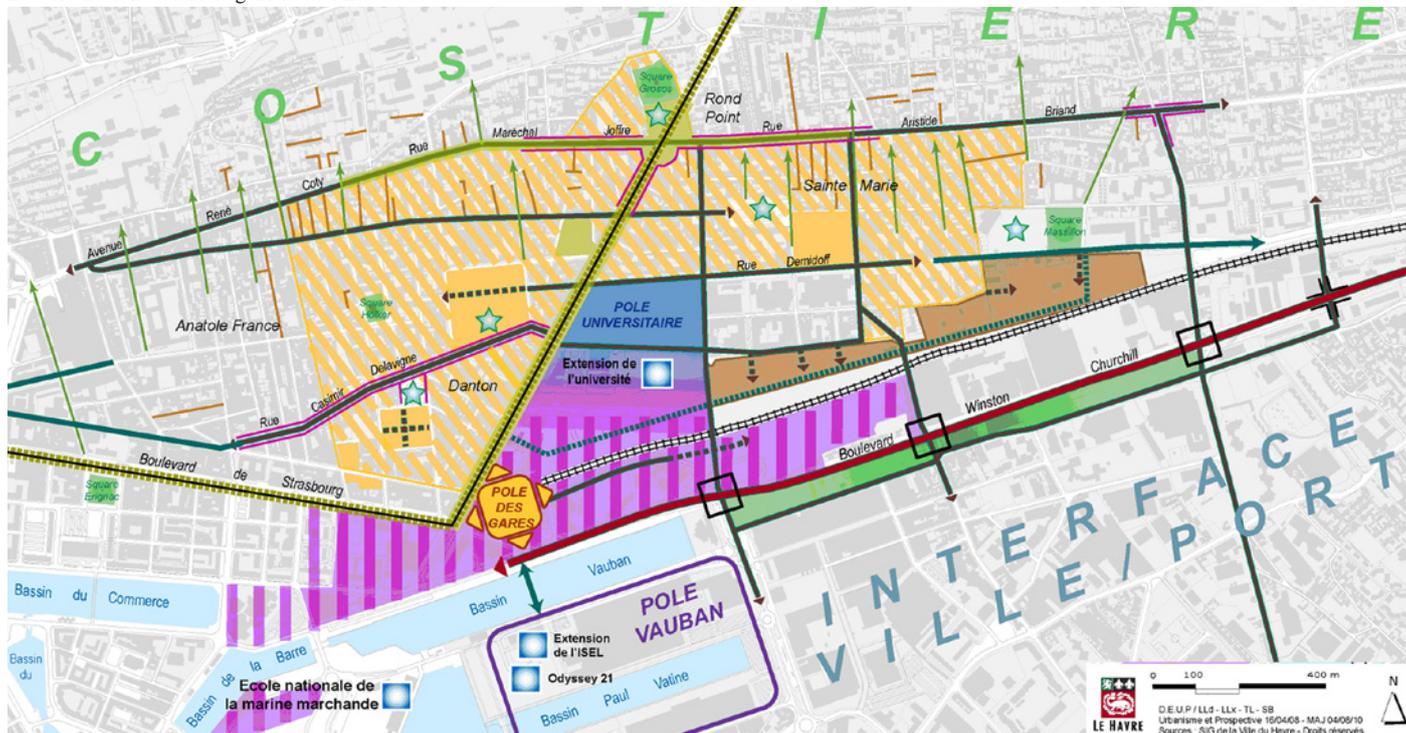
« Les entrées « ville basse » souffrent aujourd'hui d'une image peu valorisante et peu fonctionnelle. L'Entrée de ville principale (boulevards Winston Churchill et Leningrad) sera requalifiée dans une logique de boulevard urbain, associant tous les modes de transport (voiture, vélo, cheminements piétons). Elle bénéficiera en outre d'importants aménagements paysagers qui viendront améliorer l'image de la Ville, notamment un parc sur la rive Sud du boulevard Winston Churchill. La requalification de l'Entrée de ville permettra également de renforcer les perméabilités Nord-Sud de part et d'autre de cet axe, entre les quartiers du centre ancien et les Quartiers Sud. »

ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE- RD6015 NOTICE DE PRÉSENTATION

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du PLU



Les Orientations d'Aménagement du PLU



11^{ème} CONCOURS NATIONAL DES ENTRÉES DE VILLE / DOSSIER ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE

Haute Normandie

Agence L'Anton & Associés (mandataire/paysagiste-urbanisme) / Infra Services (VRD/assainissement) / CDVia (circulation) / Ingédia (génie-civil/ouvrages d'art) / Franck Franjou (éclairage) / Agence Kagan (architecte ouvrage d'art)

leHavre

B/ Le Plan de Déplacement Urbain de l'Agglomération Havraise

Le Plan de Déplacement Urbain de l'agglomération Havraise approuvé en 2003 a pour vocation majeure d'améliorer la qualité de vie des habitants de l'agglomération.

Trois orientations principales ont été définies dans ce document :

- rendre cohérent urbanisme et déplacement en favorisant le renouvellement urbain et en assurant la cohérence entre les différents documents de planification,
- renforcer l'attractivité des transports en commun et développer les complémentarités entre les modes,
- améliorer la qualité de vie des habitants de l'agglomération par une réduction de l'insécurité routière et des nuisances dues à la circulation et par la requalification de l'espace urbain.

Le programme d'action déterminé par le PDU pour la décennie à venir s'articule autour de six grands axes d'actions :

- hiérarchisation du réseau de voirie et organisation du stationnement,
- développement des transports en commun et renforcement de l'intermodalité,
- promotion des modes doux et prise en compte forte des déplacements de personnes à mobilité réduite,
- organisation des livraisons en ville et acheminement des marchandises,
- lutte contre les accidents, la pollution de l'air et le bruit,
- renforcement de l'attractivité des espaces centraux et mise en cohérence de l'urbanisme et des déplacements.

Les principes définis dans le PDU sont repris dans le présent projet.

C/ Concertation propre au projet

A partir du printemps 2007, date à laquelle le projet et l'équipe lauréate ont été retenus, la Ville du Havre, porteur de l'opération, a engagé le processus de concertation.

Chaque réunion publique dédiée a donné lieu à des encarts dans la presse locale et à la diffusion de spots radios sur une période d'une semaine précédant la rencontre.

Concertation et bilan :

Le 4 juin 2007, le conseil municipal de la ville du Havre a défini les **modalités de mise en œuvre de la concertation**, et notamment :

- l'organisation de réunions publiques, la première réunion ayant eu lieu le 11 mai 2007 à l'intention des acteurs économiques,
- une exposition du projet d'aménagement dans le Hall de la Mairie, prenant la forme d'un tryptique de présentation globale du projet
- la mise en place d'un registre à l'Hôtel de Ville,
- une information sur l'avancement et le contenu du projet à travers des articles à paraître dans la presse locale, les journaux spécialisés et le site internet de la Ville du Havre,
- et la pose de deux tryptiques supplémentaires ont été installés dans les locaux d'accueil de la mairie annexe de Graville et de la maison de quartier G. Brindeau.
- Une réunion publique a eu lieu le 5 juillet 2007 aux Docks Café,

- Une seconde réunion, le 26 mai 2009 au théâtre de l'Hôtel de Ville.

Ces deux réunions publiques ont fait l'objet d'annonce par l'intermédiaire des supports de presse (Havre Libre, Havre Presse, Paris Normandie, Courrier Cauchois), radio (messages audios sur Virgin Radio), pop-up sur le site internet de la Ville, mailing et boitage de courriers aux riverains, entreprises, commerçants et professions libérales implantées sur le territoire de la Ville du Havre.

Le 6 juillet 2009, le conseil municipal, après avoir pris connaissance des éléments de cette concertation et constatant une participation importante lors des réunions publiques, en **a adopté le bilan.**

Enquête publique :

- Deux avis pour annoncer et rappeler l'enquête ont été insérés dans la rubriques « annonces légales » du Havre Presse et du Havre Libre du 29 janvier et 15 février 2010,
- L'arrêté (et avis) du Maire du 25 janvier 2010 précité a été affiché du 1er février 2010 au 18 mars 2010 inclus sur les panneaux d'affichage réglementaire de l'Hôtel de Ville du Havre ainsi que dans les mairies annexes, les maisons de quartiers et les salles d'animations municipales (SAM).
- Un dépliant destiné au public et intitulé « Le Havre un nouveau visage pour l'entrée de ville » a été édité par la ville et diffusé dans l'ensemble des lieux publics de la ville à destination ce dépliant présente le projet et son phasage ainsi que les objectifs recherchés. Ce dépliant est la reproduction d'un grand tryptique exposé dans les lieux d'accueil du public.
- A la demande du commissaire enquêteur, l'annonce de cette enquête a également été faite sur le site internet officiel de la Ville. N'ayant que peu de visites lors des permanences déjà tenues, la presse locale – Le Havre Libre et Le Havre Presse – a consacré un article à l'enquête, le 1er .

Déroulement de l'enquête publique :

Le dossier soumis à l'enquête et les registres étaient tenus à la disposition du public à l'Hôtel-de-Ville, à la mairie annexe de Gravelle et à la maison de quartier Brindeau de la Ville du Havre à leurs jours et heures habituels d'ouverture au public, et ce, dès le lundi 15 février 2010, date de l'ouverture de l'enquête.

L'enquête a duré 31 jours consécutifs du lundi 15 février 2010 au mercredi 17 mars 2010 inclus. Son déroulement a été le suivant :

Le commissaire a indiqué dans son rapport que cette enquête s'était déroulée dans un excellent climat, que les discussions avec les personnes rencontrées avaient été franches et cordiales et que les locaux mis à sa disposition dans chaque lieu de permanence lui avaient permis de recevoir le public dans de bonnes conditions matérielles et de confidentialité.

Enfin, le commissaire a indiqué que les services de la mairie avaient répondu à ses demandes de précisions sans réticence.

Conclusion de l'enquête publique :

Délibération lors du conseil municipal du 6 juillet 2010 pour présenter les conclusions et « déclarer le projet ».

Suite de l'enquête publique :

- A la suite de l'enquête publique, d'autres réunions informations ont été régulièrement organisées :
8 juillet 2009 : présentation du projet aux élus ville basse.
- 23 septembre 2009 : présentation du projet au Comité de Concertation Citoyen (CCC) de Gravelle (mairie annexe de Gravelle)
- 12 mars 2010 : présentation du projet au Comité de Concertation Citoyen (CCC) Vallée Béreult (maison de quartier « Le Parvis » rue de la Vallée)
- 25 mars 2010 : présentation du projet au Comité de Concertation Citoyen (CCC) de Gravelle (mairie annexe de Gravelle)
- 18 mai 2010 : présentation du projet au Comité de Concertation Citoyen (CCC) quartiers anciens (SAM Massillon)
- Réunion publique d'information au théâtre de l'Hôtel de Ville le 11 juin 2010
- Réunion publique d'information à la maison de quartier G. Brindeau le 14 décembre 2010
- Réunion publique d'information programmée le 31 mars 2011 (choix du lieu en cours).

II.5 CALENDRIER DES OPÉRATIONS

2005-2007 : Déroulement de l'étude de définition commandée conjointement par la Ville du Havre, la Communauté de l'Agglomération Havraise (CODAH) et la DDE (reprise ensuite par le Conseil Général de Seine-Maritime après décentralisation)

Printemps 2007 : Signature du contrat de maîtrise d'œuvre entre la Ville du Havre, porteur du projet, et l'équipe L'Anton, lauréate de l'étude de définition.

Mai 2007 : Lancement de la concertation

Mai 2008 : Validation phase AVP des études de Maîtrise d'Oeuvre et mise au point de l'avenant au marché de maîtrise d'œuvre (fixant le périmètre définitif (le démantèlement de l'autopont et la réalisation du nouveau pont de Gravelle sont « sortis ») et l'enveloppe financière de ce marché.

Juin 2009 : Cloture et bilan de la concertation

Février - Mars 2010 : Enquête publique simple (Bouchardeau)

2009 : Etudes de Maîtrise d'Oeuvre phase PRO, validation en juin 2010

Printemps 2010 : Dépôt et instruction du dossier déclaratif au titre de la loi sur l'eau

Juillet 2010 : Bilan de l'enquête publique et « déclaration du projet »

2010 : : Etudes de Maîtrise d'Oeuvre phase DCE, validation à l'été 2010

Automne 2010 :

- Appel d'offres travaux tranche de travaux **1**,
- Préparation du dossier de Déclaration d'utilité Publique (DUP) pour permettre les acquisitions foncières en vue de réaliser les tranches de travaux 2 et 3,
- Appel d'offre afin de retenir une Assistance à Maîtrise d'ouvrage (AMO) pour le pont de Gravelle

2011 :

- Instruction du dossier de DUP y compris enquête publique
- Déroulement de la première partie de mission d'AMO pour le pont de Gravelle

Printemps 2011-12 : Déclassement de la RD en voie communale, consultation et début des travaux
Tranche **1** :

- Carrefours Champs Baretts et Sémard / Préssensé,
- Sections courantes et promenade Sud de Champs Baretts à Papin / G. Brindeau
- Transformation de l'ancienne halle Dresser en square

Fin 2011 : Choix de la procédure de consultation et validation du programme pour le démantèlement de l'autopont et la réalisation du nouvel ouvrage de Gravelle

Printemps 2012 : Lancement de la consultation pour le démantèlement de l'autopont et la réalisation du nouvel ouvrage de Gravelle

Fin 2012 :

- Achèvement des travaux de la Tranche 1
- Choix du lauréat pour le démantèlement de l'autopont et la réalisation du nouvel ouvrage de Graville

2013 :

- Consultation des travaux de la Tranche 2
- Consultation des travaux pour le démantèlement de l'autopont et la réalisation du nouvel ouvrage de Graville

2014 : Démarrage des travaux Tranche 2 :

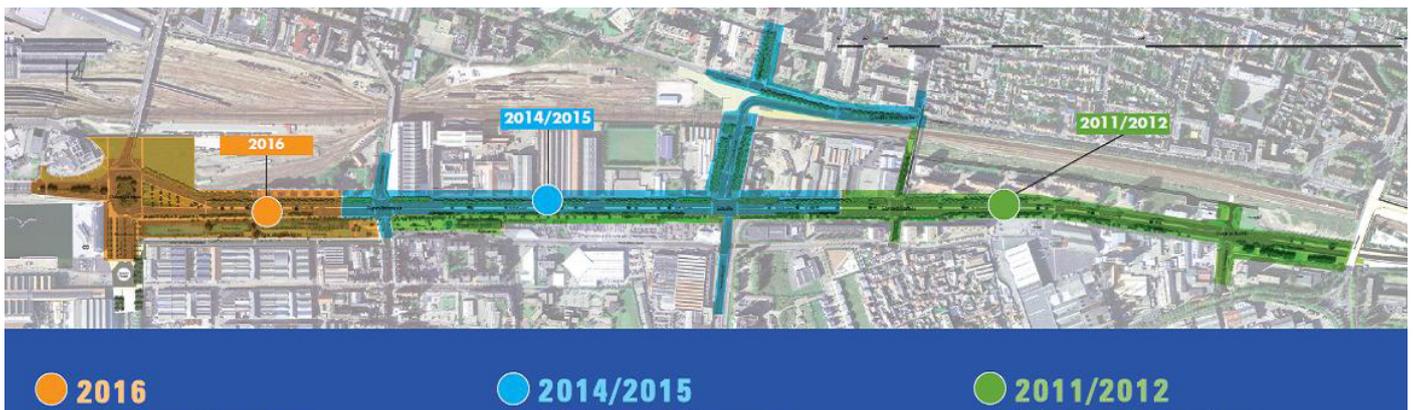
- Secteur Graville comprenant suppression du mini souterrain, réaménagement du carrefour,
- Suppression de l'autopont, création nouveau ouvrage de franchissement des voies ferrées de Graville et suppression du passage à niveau (PN72)
- Etude de Projet (PRO) du Parc des Roseaux et du secteur Marceau (phase 3)

2015 : Suite et fin des travaux tranche 2 :

- Réaménagement du secteur Papin – G. Brindeau comprenant la suppression du mini souterrain et le réaménagement du carrefour
- Suite et fin du nouvel ouvrage de Graville
- Appel d'offres travaux phase 3

2016 : Consultation et réalisation des travaux de la Tranche 3 :

- Aménagement du carrefour Marceau (suppression du pont autoroutier) et réalisation du Parc des Roseaux sur l'actuelle emprise des trois stations services.



II.6 MONTAGE FINANCIER

Les travaux sont programmés en plusieurs phases d'Est en Ouest, sur une période allant de 2010 à 2016.

Le budget attribué pour l'opération globale est de 52 millions d'€ HT, hors acquisitions foncières. Il comprend 37,3 millions d'€ HT (valeur juin 2007) de travaux, 2 millions d'€ HT de dépollution, honoraires, frais d'études, révisions et aléas.

Cette estimation comprend :

- le réaménagement des voiries, carrefours, contre-allées et accotements ;
- la démolition et reconstruction d'ouvrages d'arts aux carrefours Marceau-Rousseau, Denis Papin, Boulevard de Graville, Barbès-Préssensé ;
- l'aménagement d'un parc urbain au niveau du Carrefour Marceau-Rousseau, des squares et des promenades piétonnes le long des boulevards Churchill et Leningrad ;
- la mise en œuvre des espaces verts et de la trame paysagère;
- la gestion des eaux pluviales pour récupérer les eaux collectées sur l'ensemble du projet et les amener en superficiel vers l'exutoire ;
- la réalisation de trois bassins pour le traitement et le stockage des eaux pluviales.

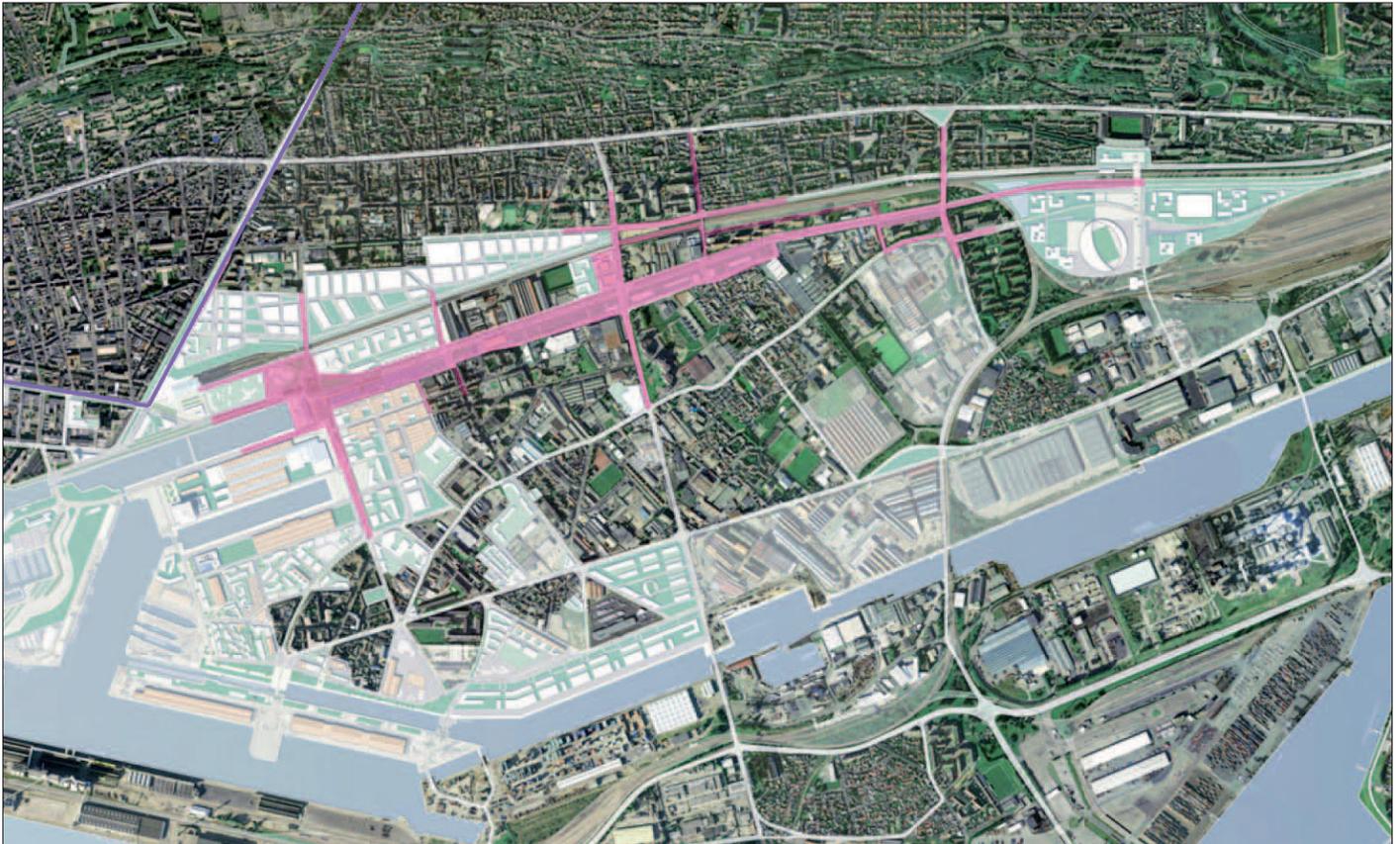
PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL DU PROJET

DEPENSES		Montant HT	RESSOURCES		Montant	%
Période 2008-2014						
Etudes d'avant projet sur l'ensemble de l'opération		800 000	Union européenne	1 110 000		2,9%
Phase 1 (2011-2012) : Du pont A Blanqui à la passerelle A Barbès + promenade jusqu'à la halle		13 066 000	Région	162 780		0,4%
Phase 2 (2014-2015) :			Département	7 752 000		20%
- Carrefours de Graville et Papin-Brindeau		11 494 000	Codah	7 750 000		20%
- Suppression autopont et création nouvel ouvrage		13 400 000	RFF	1 300 000		3,4%
Sous-total jusqu'en 2012		13 866 000	Sous-total aides publiques	18 074 780		46,6%
Sous-total jusqu'en 2014-15		24 894 000	Fonds propres Ville du Havre	20 685 220		53,4%
Sous-total période 2008-2014 (74,50% de 52 millions HT)		38 760 000	Sous-total période 2008-2014	38 760 000		100%
Période 2015-2020						
Phase 3 (2016) : carrefour Marceau et Parc des Roseaux (25,50% de 52 millions HT)		13 240 000	Département	2 650 000		20%
			Codah	2 650 000		20%
			Fonds propres Ville du Havre	7 940 000		60%
			Sous-total période 2015-2020	13 240 000		100%
TOTAL OPERATION HT		52 000 000	TOTAL OPERATION HT	52 000 000		
TVA		10 200 000	TVA (Fonds propres Ville du Havre)	10 200 000		
TOTAL OPERATION TC		62 200 000	TOTAL OPERATION TC	62 200 000		

La part de la Ville du Havre revient à 28 625 220 € HT (46 % de 52 millions HT) auquel il convient d'ajouter le montant de la TVA sur l'ensemble de l'opération qui s'élève à 10,2 millions soit au final 38 825 220 € (62,4% de 62,2 millions TC)

II.7 PERSPECTIVES À TERME

Le réaménagement la RD 6015 est l'élément central pour la valorisation et la desserte de tous ces secteurs qui représentent un potentiel de 80ha d'urbanisation en cours ou future, directement desservis par la voie. Elle est donc le vecteur majeur du réaménagement de ce vaste territoire aux enjeux urbains déterminants pour le développement de la ville.



Projet de redéveloppement urbain

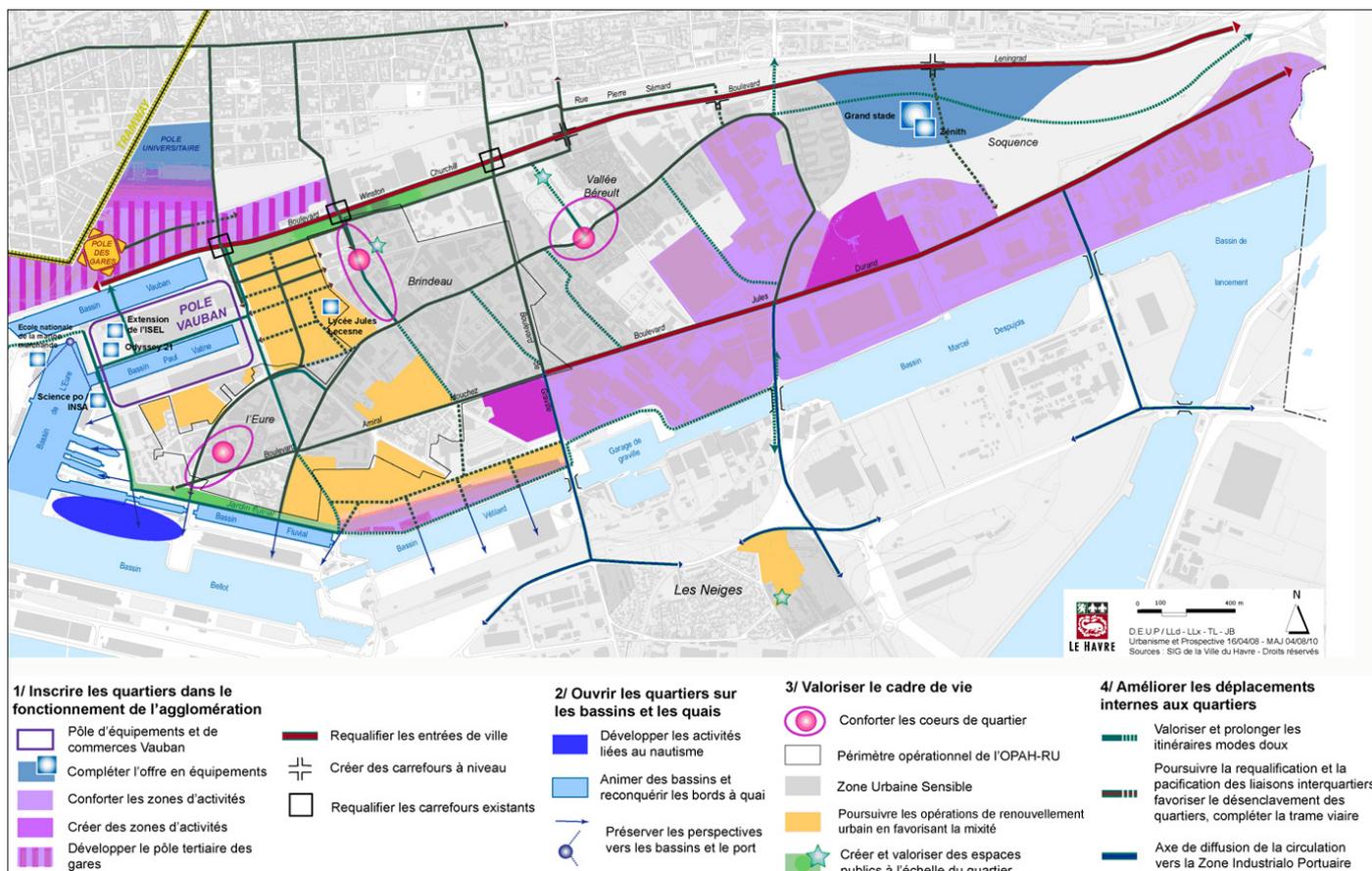


Emprise du projet Entrée de ville-RD6015

Le réaménagement la RD 6015 : un projet qui s'inscrit dans les projets de requalification des quartiers sud et du centre ancien.

La RD 6015 se localise à l'interface entre deux territoires urbains stratégiques pour la ville : les quartiers sud, qui ont entamé leur mutation depuis les années 2000 et le centre ancien qui possède un fort potentiel de renouvellement urbain, notamment sur les friches ferroviaires en rive nord de la RD 6015.

- Le projet urbain quartier Sud :



Le territoire des quartiers sud connaît une mutation urbaine sans précédent. Outre les nouveaux quartiers résidentiels (Saint Nicolas, Courbet) et les grands équipements réalisés ou à venir, la Ville du Havre a entamé un important programme de requalification des espaces publics. Ce programme comprend la requalification de la RD 6015.

La Communauté d'Agglomération du Havre réalise le projet Grand Stade implanté sur le site de la Gare de triage de Soquence. Dans ce cadre, une section importante de la RD 6015 sera réaménagée afin d'offrir des accès sécurisés et qualitatifs au futur équipement. Les aménagements prolongent la requalification de l'axe sous maîtrise d'ouvrage Ville du Havre à partir du Pont Blanc (section courante, promenades).

Le territoire des Quartiers Sud connaît une mutation urbaine sans précédent. Outre les nouveaux quartiers résidentiels (Saint Nicolas, Courbet) et les grands équipements réalisés ou à venir, la Ville du Havre a entamé un important programme de requalification des espaces publics. Ce programme comprend la requalification de la RD 6015.

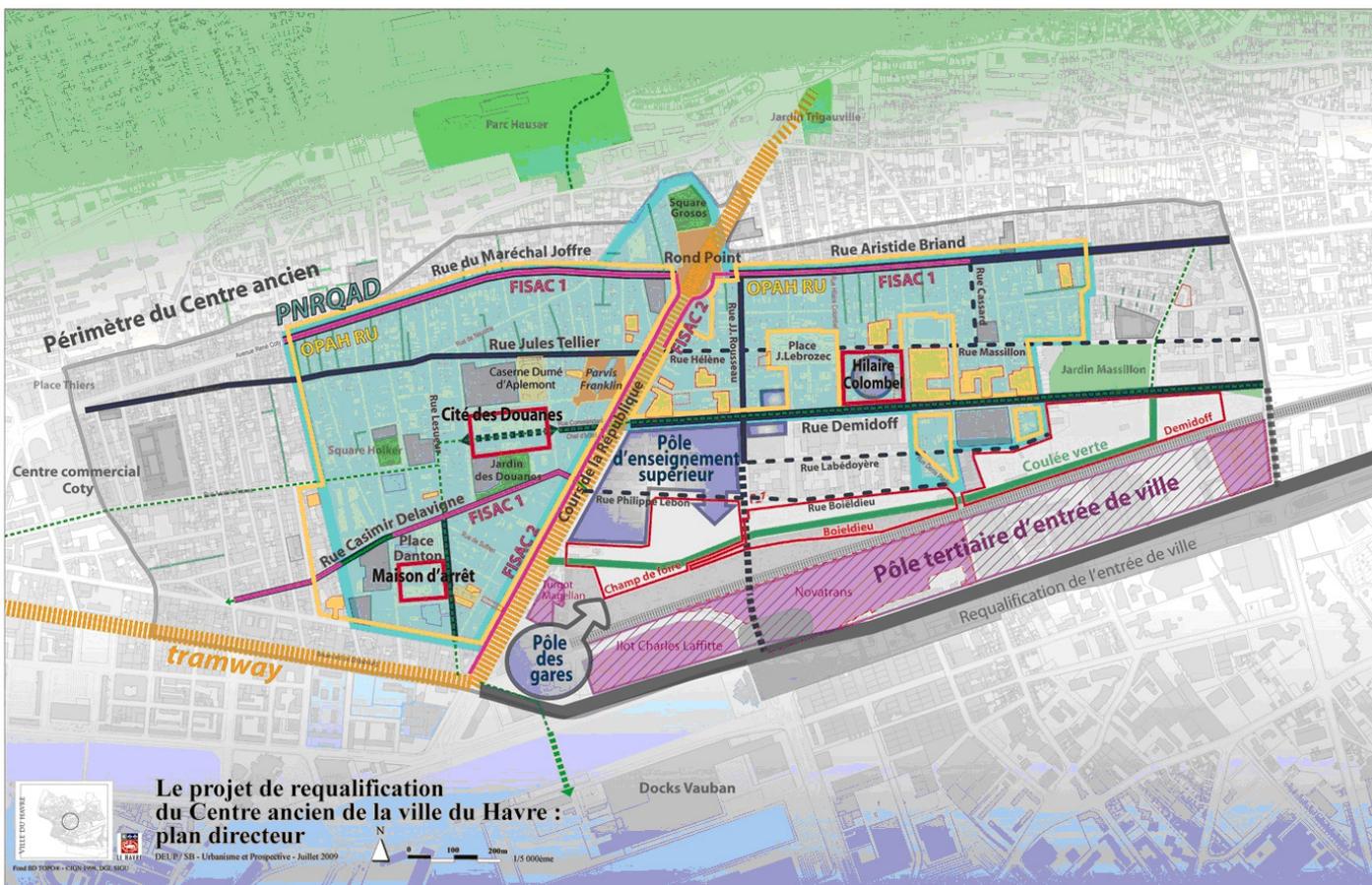
La Communauté d'Agglomération du Havre réalise le projet Grand Stade implanté sur le site de la Gare de triage de Soquence. Dans ce cadre, une section importante de la RD 6015 sera réaménagée afin d'offrir des accès sécurisés et qualitatifs au futur équipement. Les aménagements prolongent la requalification de l'axe sous maîtrise d'ouvrage Ville du Havre à partir du Pont Blanc (section courante, promenades).

Ces futurs aménagements valoriseront l'entrée de ville principale et accompagneront la reconquête urbaine des Quartiers Sud par une amélioration des liaisons nord/sud, une meilleure perméabilité de l'entrée de ville et une accessibilité renforcée des sites à grand développement.

La construction des Docks Vauban et de son centre de commerce, la reconversion du site des Magasins Généraux et le Grand Stade sont autant de projets valorisants et attractifs pour la ville du Havre. Ceux-ci doivent s'appuyer sur une entrée de ville qualitative et fonctionnelle.

● Le projet urbain Centre Ancien

Le Centre Ancien borde la rive nord de la RD 6015. Il présente un potentiel d'attractivité incontestable : proximité du centre ville, patrimoine bâti, dynamique commerciale, transports, grands équipements, potentiel d'aménagement urbain.



Il comprend notamment d'importantes emprises ferroviaires mutables desservies par la RD 6015. Ces terrains constituent des secteurs d'enjeux pour l'extension urbaine des quartiers limitrophes et le développement d'activités tertiaires métropolitaines, en lien avec le projet de ligne LGV reliant Paris au Havre en 1h 15.

La RD6015 est l'élément central pour la valorisation et la desserte de tous ces secteurs qui représentent un potentiel de 80ha d'urbanisation en cours ou future. Elle est donc le vecteur majeur du réaménagement de ce vaste territoire aux enjeux urbains déterminants pour le développement de l'agglomération.

III. LA RÉALISATION

III.1 ETAT D'AVANCEMENT

Ce chapitre peut être abordé pour le moment uniquement sur la première tranche des travaux:

Les premiers travaux doivent débuter dans les semaines à venir avec la réalisation :

- De la déconstruction partielle (au-dessus du bd Leningrad) de la passerelle A. Barbès
- Des carrefours Champs-Barets au niveau de la station essence TOTAL et Sémard – Préssensé au niveau de la passerelle A. Barbès
- De la promenade modes Doux rive Sud des Boulevards entre le pont Blanqui à l'Est et la rue G. Brindeau à l'Ouest.
- De la transformation de l'ancienne halle Dresser en square

L'ensemble des travaux de cette première phase devront être achevés fin 2012.

III.2 DIFFICULTÉS RENCONTRÉES

Dans la mesure où la phase opérationnelle vient à peine de débuter, les difficultés rencontrées sont « concentrées » **sur la phase conception et la mise au point du projet.**

Difficulté contextuelle :

La multitude de « partenaires » impliqués de près ou de loin par ce projet :

- Le Département en tant que propriétaire de la voie,
- Les services de l'Etat du fait du classement de cet axe en voie à grande circulation,
- La Communauté de l'Agglomération Havraise (CODAH) compte tenu de l'interface avec le projet Grand stade (et surtout ses abords) en cours de réalisation,
- Le Grand Port Maritime du Havre dont l'activité génère une partie du trafic sur cet axe,
- SNCF et RFF avec la suppression du passage à niveau de Gravelle (PN72) et en tant que propriétaire d'une partie importante des terrains bordant les boulevards,

- Les grandes entreprises, à savoir Saverglass et Dresser Rand, ainsi que les autres activités commerciales présentes le long de ces boulevards dont le fonctionnement à nécessiter des échanges pour la mise au point du projet,
- Les habitants-riverains et leurs propriétaires bailleurs pour la plupart avec lequel la Ville du Havre a travaillé notamment afin de caler les limites foncières et l'emprise du projet.

Le fait que la Ville du Havre ait décidé de porter ce projet et de le faire avancer alors que cette voie est encore une route départementale à régulièrement nécessité d'associer les services du Conseil Général de Seine-Maritime et induit un circuit de validation plus complexe.

Difficulté pour le financement :

L'évolution importante du montant « travaux » et donc du montant « opération » entre le rendu de l'étude de définition et le rendu AVP a nécessité de longs mois de travail pour réussir à boucler le plan de financement de ce projet.

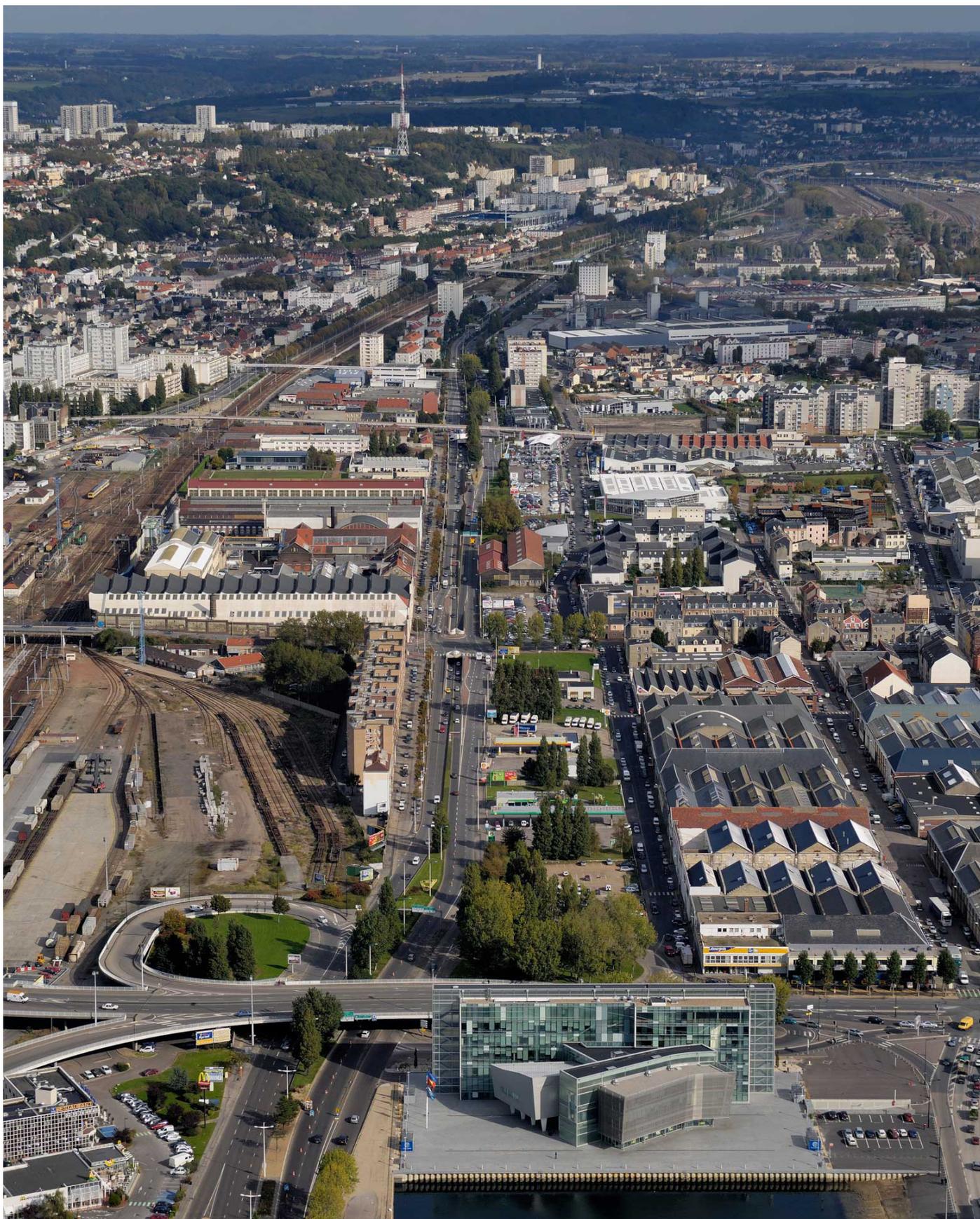
La mobilisation des « partenaires » financiers habituels n'a pas été chose aisée malgré le fait que certains financeurs soient très impliqués dans le projet.

Difficulté technique :

Elle porte plus particulièrement sur l'interface avec les concessionnaires réseaux. En effet, l'obtention de tracés fiables des réseaux existants aura nécessité de nombreuses réunions de travail, du réparation sur site et des sondages destructifs. Ce préalable fut indispensable pour ensuite mener à bien les études de Projet et ainsi rendre compatible certaines composantes du projet (noue, plantations) avec les réseaux existants conservés.

III.3 STRATÉGIE DE SUIVI À LONG TERME

Afin de réaliser une évaluation efficace du projet, la stratégie de suivi à long terme va être élaborée et finalisée à partir du déroulement de la première phase de travaux qui va débutée prochainement. Cette grille d'évaluation sera donc disponible à partir de fin 2012.



11^{ème} CONOURS NATIONAL DES ENTRÉES DE VILLE / DOSSIER ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE

Haute Normandie

Agence L'Anton & Associés (mandataire/paysagiste-urbanisme) / Infra Services (VRD/assainissement) / CDVia (circulation) / Ingédia (génie-civil/ouvrages d'art) / Franck Franjou (éclairageiste) / Agence Kagan (architecte ouvrage d'art)





11 ème CONCOURS NATIONAL DES ENTRÉES DE VILLE / DOSSIER ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE

Haute Normandie

Agence L'Anton & Associés (mandataire/paysagiste-urbanisme) / Infra Services (VRD/assainissement) / CDVia (circulation) / Ingédia (génie-civil/ouvrages d'art) / Franck Franjou (éclairageiste)/ Agence Kagan (architecte ouvrage d'art)

