



Requalification urbaine de la voie et aménagements des espaces publics attenants, 50000 v/j

Lieu	Le Havre (76)
Maîtrise d'ouvrage	Ville du Havre
Equipe	L'Anton & Associés (mandataire) / Infra Services, BET infrastructure CDVIA, BET déplacements / Ingedia, BET génie civil / M. Kagan, architecte consultant / F. Franjou, éclairagiste / ZOOM, écologue
Mission	Marché d'études de définition (lauréats concours retraits), maîtrise d'oeuvre des aménagements urbains et ouvrages d'art mission témoin (AVP à AOR) avec OPC et EXE
Coût des travaux	39,59 M€ H.T. dont 15,5 M€ H.T. pour ouvrage d'art
Superficie	2,5 km x 40m / 5 ha de parcs et jardins / 5 ha de développement urbain / ouvrage d'art : 260 ml de rampes automobiles, 85ml de pont routier, 140ml de passerelle piétonne, 35 ml de rampe tous modes
Dates	études 2007-2017, travaux 2010-2019



Les plantations du trottoir, terre-plein central et noue le long de la voirie principale

L'Anton & Associés

Le projet de requalification des boulevards Churchill et de Lénine 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 PSGR (passages souterrains automobiles créés sous les carrefours), autopont, et carrefours urbains dénivelés se succèdent. La voie longe des secteurs mutables et dessert des pôles de développement structurants pour l'agglomération (pôle de Sequence, Cité de la Mer et le Développement durable, «Docks Vauban», pôle gare). 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'œuvre nous a été confiée.

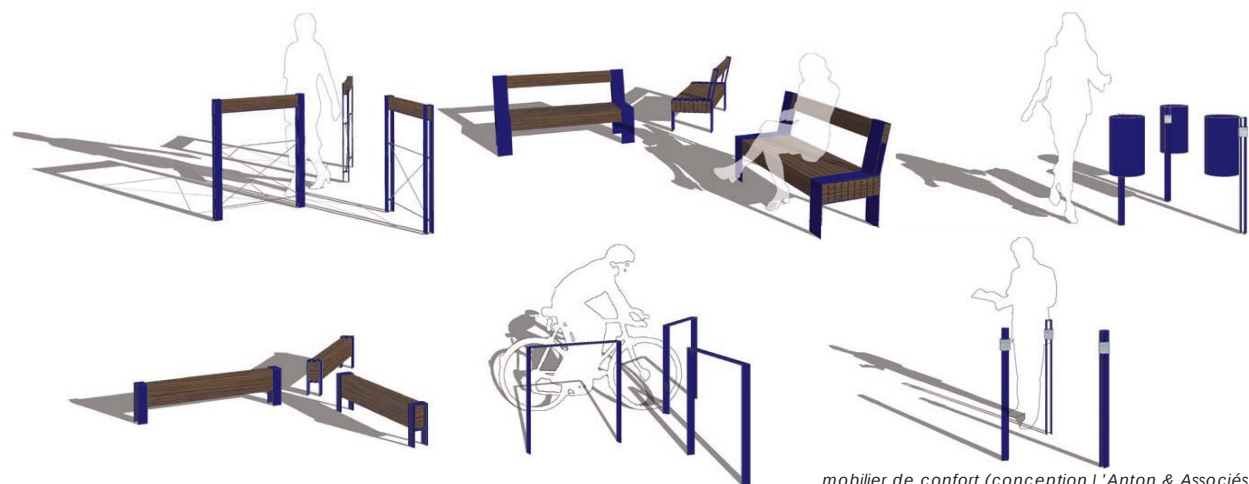
Les boulevards Churchill et de Lénine présentent un profil transversal relativement homogène avec contre-allée au Nord (desservant des îlots pour partie mutables) et contre-voie au Sud (desservant des franges en cours de reconquête). Entre cette contre-voie Sud et les boulevards, un terre-plein de près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

Nous proposons 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 PSGR 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.

En lieu et place des stations services, 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 près de 5 ha d'espaces verts nouveaux pour les quartiers Sud du Havre (particulièrement défavorisés de ce point de vue) et mettre en œuvre un système de stockage des eaux de pluie et de dépollution douce de la nappe phréatique «urbaine» affleurante.

Notre 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 œuvre par la création de promenades, d'un parc linéaire composé de petits squares à thème, d'un belvédère et d'un vaste Parc des Roselières, 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.). Notre projet vise à redonner en entrée de ville cette ambiance d'estuaire, espace de rencontre entre le fleuve, ses roseaux et l'espace urbain.



mobiliers de confort (conception L'Anton & Associés)



OUVRAGE DE GRAVILLE & PASSERELLE ARMAND BARBÈS



La construction du Pont de Gravelle constitue un élément stratégique de l'opération de requalification de l'Entrée de Ville du Havre (50 000v/j), réalisée par l'Agence L'Anton et Associés.

Sur cet axe l'ensemble des échanges ont été dénivelés dans les années 70 pour fluidifier la circulation, mais les ouvrages construits sont peu urbains et vulnérables (un accident peut paralyser toute l'entrée de ville). C'est pourquoi l'ensemble de l'opération prévoit de réaménager les échanges « au sol » avec des carrefours à feux.

Ainsi à l'intersection du Boulevard de Gravelle, un carrefour particulièrement chargé est complètement réaménagé. Le mini-souterrain qui passait sous le carrefour est supprimé (et transformé en ouvrage de stockage des eaux pluviales). L'autopont qui surplombait le boulevard et franchissait les voies SNCF est démonté. Cet ouvrage était doublé par un passage à niveau au sol qui a été supprimé. Pour ce faire, un nouveau pont est construit. Sa configuration a permis de minimiser l'impact des travaux sur la circulation, et d'optimiser la continuité des itinéraires empruntant l'ouvrage.

La construction de ce pont est particulièrement complexe avec des rampes et un ouvrage courbe, un sous-sol de très mauvaise qualité, des contraintes SNCF pour l'exploitation d'un axe ferré stratégique, le démontage d'un autopont spectaculaire sur 300 mètres linéaires etc....



L'Anton & Associés _ Entrée de ville du Havre

LA HALLE DRESSER



L'Antón & Associés _ Entrée de ville du Havre

