

# 2014-2020

## Programmation Européenne

# APPEL À MANIFESTATION D'INTÉRÊT



# DOSSIER DE CANDIDATURE

## au volet urbain du Programme Opérationnel Régional



Crédits photographiques : Eric Hourii, Le Havre Développement, Novembre 2014.

Avec la collaboration de  **AURH**  
Agence d'Urbanisme  
de la Région du Havre  
et de l'Estuaire de la Seine

# SOMMAIRE

PRÉAMBULE.....	5
INTRODUCTION.....	7
<b>L'AGGLOMÉRATION HAVRAISE : UN TERRITOIRE AU DÉVELOPPEMENT INÉGAL .....</b>	<b>11</b>
<b>Un territoire aux dynamiques variées .....</b>	<b>11</b>
<b>Le « cœur métropolitain » de l'agglomération havraise .....</b>	<b>16</b>
<b>LE CŒUR METROPOLITAIN POUR LE DYNAMISME DE L'AGGLOMÉRATION HAVRAISE.....</b>	<b>27</b>
<b>Un territoire aux enjeux majeurs.....</b>	<b>27</b>
<b>« Le cœur métropolitain », stratégie intégrée pour redynamiser l'agglomération .....</b>	<b>32</b>
<b>Une démarche intégrée développée autour de trois axes.....</b>	<b>37</b>
<b>Une stratégie cohérente avec les orientations communautaires et nationales .....</b>	<b>42</b>
<b>MAQUETTE FINANCIÈRE PRÉVISIONNELLE .....</b>	<b>51</b>
<b>LA GOUVERNANCE DE L'ORGANISME INTERMÉDIAIRE.....</b>	<b>53</b>
<b>PLAN D' ACTIONS PRÉVISIONNEL .....</b>	<b>55</b>
<b>FICHES OPÉRATIONS.....</b>	<b>57</b>



# PRÉAMBULE

Apportant notamment une dimension maritime et portuaire au projet de la Vallée de la Seine, l'agglomération havraise et le port du Havre, inscrit dans le GIE HAROPA, contribuent à un vaste projet de métropolisation. Pour que la communauté d'agglomération du Havre continue de concourir à la structuration de ce projet interrégional et en saisisse les opportunités, elle doit constituer un cœur métropolitain à la hauteur des défis à relever.

## **Le cœur métropolitain, territoire à enjeux locaux et interrégionaux**

La CODAH bénéficie d'un important potentiel de développement au cœur de son territoire, autour des gares et au bord de l'eau. Ce secteur a connu un long déclin lié à la diminution des activités portuaires contiguës aux espaces urbains, mais également à la migration de sa population vers les périphéries. Au début des années 2000. Les acteurs locaux ont amorcé à l'échelle du Centre Ancien et du quartier de l'Eure une politique de requalification urbaine pour favoriser l'urbanité au sein de ces secteurs.

Bien que les différentes politiques mises en place aient permis de redynamiser ce secteur et ont favorisé le retour d'investisseurs privés, ce territoire reste encore fragile. Les indicateurs socio-économiques sont toujours inférieurs aux moyennes de l'agglomération, et ce secteur pourrait jouer un rôle moteur plus significatif dans la croissance de la place havraise.

Désireuse d'inscrire ce territoire dans une logique de développement intégré, la CODAH présente sa candidature au volet urbain du Programme Opérationnel Régional Haute-Normandie. La CODAH souhaite, par la mise en place de cette stratégie, influencer sur le dynamisme du tissu urbain central, mais également sur les espaces périphériques. Les actions menées concrétiseront par ailleurs les résultats observés avec la mise en place des précédents dispositifs sur le secteur Gare/Eure. Les effets auront un impact à l'échelle des quartiers, mais également de la ville du Havre et de l'agglomération. La poursuite de la reconquête de ce tissu urbain et la diversification des activités feront de ce territoire un secteur moteur pour le dynamisme et le rayonnement havrais.



# INTRODUCTION

## Le Programme Opérationnel Régional 2014-2020 de Haute-Normandie

Au vu des enjeux économiques et écologiques contemporains, la Haute-Normandie doit faire face à d'importantes transformations afin d'adapter son territoire au nouveau contexte de métropolisation, mais également de l'inscrire dans une logique de « croissance intelligente, durable et inclusive<sup>1</sup> ». Un des objectifs prioritaires du Programme Opérationnel Régional (POR) est de « **relever le défi des mutations : économiques, technologiques, sociales et organisationnelles avec pour objectif de devenir une Eco-Région, innovante et performante en matière de transition énergétique et écologique, au service de l'emploi et du développement des territoires** »<sup>2</sup>.

L'organisation spatiale de la Haute-Normandie est marquée par la prédominance de pôles urbains majeurs, implantés le long de la vallée de la Seine, à l'instar de Rouen et du Havre. Le POR souligne une périurbanisation significative autour de ces pôles urbains, à l'origine de tensions. Ce phénomène est vecteur de mouvements pendulaires dominés par la voiture particulière. Il entraîne également une surconsommation des espaces agricoles, et un mitage des espaces naturels.

Le POR met, de surcroît, en évidence les conséquences de la désindustrialisation. La région Haute-Normandie a une longue tradition industrielle. Suite à la migration de ses activités économiques, d'importantes friches sont apparues dans le tissu urbain haut-normand. Ces réserves foncières, pour une majeure partie, sont polluées et nécessitent de coûteux investissements pour leur réhabilitation. L'axe 4, sous l'intitulé 'Soutenir le développement d'espaces urbains durables', a pour vocation de « recomposer le tissu urbain<sup>2</sup> ». Pour répondre à cet enjeu et inscrire les milieux urbains haut-normands dans la politique de l'Union Européenne en matière de ville durable, la région Haute-Normandie a retenu deux objectifs thématiques (OT), à savoir :

**Objectif spécifique 4.1** - Développer des quartiers urbains durables, via la conception et la réalisation de quartiers urbains durables, et le développement de la multimodalité et des modes actifs

**Objectif spécifique 4.2** - Développer l'utilisation des sites délaissés en friche ou en voie de le devenir pour recomposer la ville, via le traitement des friches et la requalification du foncier d'activité

## Le « cœur métropolitain », territoire candidat à l'axe 4 du P.O.R

Par sa position stratégique et la composition de son tissu urbain, en position d'interface entre la ville et le port, le « cœur métropolitain » constitue un territoire à forts enjeux à l'échelle de l'agglomération havraise. Les gares et la ligne de tramway connectent fortement ce secteur au reste de l'agglomération. Une politique de requalification urbaine y a été engagée par la ville du Havre au début des années 2000 pour y développer de nouvelles fonctions, résidentielles et économiques. Les projets avaient pour but de redynamiser le tissu existant et d'amorcer une politique de reconversion des friches industrielles stigmatisantes pour l'image de ces quartiers.



Le quai de Saône, le jardin fluvial et les docks Dombasle – Quartier de l'Eure

1 Stratégie Europe 2020

2 Programme Opérationnel Régional 2014-2020 de Haute-Normandie

Dans les Quartiers Sud, ce processus a été amorcé à travers le PIC Urban (2000-2006), le PUI (2007-2013), la convention ANRU et par le PNRQAD sur le Centre Ancien. Les premiers résultats sont observables. Le jardin fluvial aménagé sur d'anciennes friches, l'équipement sportif et socio-culturel le Polygone, la démolition de l'ancienne maison d'arrêt, l'ouverture du centre commercial des Docks Vauban, le réaménagement de la Place Saint-Nicolas, les nouveaux logements construits et réhabilités sont autant d'exemples de cette reconquête de l'espace urbain de l'interface ville/port.



*L'espace libéré par la déconstruction de la maison d'arrêt du Havre – Quartier Danton*

Ce secteur situé à la frontière entre l'agglomération havraise et la zone portuaire reste un territoire en transition. Les bassins (Vauban, Eure et Vatine), anciennement au cœur de l'activité portuaire sont encore peu valorisés.

Dans le cadre de la nouvelle contractualisation 2014-2020, l'agglomération et ses partenaires souhaitent engager une nouvelle impulsion, afin de concrétiser les efforts réalisés lors des précédentes programmations. Ce secteur doit jouer un rôle d'entraînement du territoire aggloméré et redevenir une zone urbaine attractive à l'échelle de la place havraise et de l'axe Seine, en constituant un cœur métropolitain axé sur l'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation. Le développement d'un hub et d'un espace tertiaire autour de la gare du Havre constitue également un objectif important. La stratégie urbaine intégrée offrira à ce territoire une nouvelle visibilité régionale et renforcera la place du Havre dans l'économie normande et nationale.

Ainsi, la Communauté d'Agglomération Havraise souhaite-t-elle mobiliser l'ensemble des dispositifs de financement afin d'intégrer durablement le cœur métropolitain au dynamisme havrais pour qu'il redevienne un espace moteur pour la compétitivité du territoire. Dans cette démarche, les fonds européens du programme opérationnel régional seront décisifs pour traiter toutes les dimensions d'un projet intégré, garantissant un développement durable pour un territoire équilibré.



0 1 2 km

(C) : IGN, RGE, BD Ortho, 2012

*Le cœur métropolitain*



# L'AGGLOMÉRATION HAVRAISE : UN TERRITOIRE AU DÉVELOPPEMENT INÉGAL

## Un territoire aux dynamiques variées

### L'agglomération havraise, seconde aire urbaine de Haute-Normandie

En janvier 2001, 17 communes de l'agglomération havraise se sont regroupées en intercommunalité au sein de la Communauté D'Agglomération du Havre (CODAH). Territoire de plus de 240 000 habitants, la communauté d'agglomération se donne pour ambition de conduire un projet commun de développement et d'aménagement du territoire, ainsi que d'assurer la gestion des services et des équipements, dans des champs de compétences extrêmement variés tels, le développement économique, l'aménagement de l'espace communautaire, l'habitat ou encore la politique de la ville.

La CODAH, second pôle urbain de Haute-Normandie, est centrée sur Le Havre, douzième ville de France avec 175 788 habitants (2012), et la plus grande ville de Normandie. Situé sur la rive droite de l'estuaire de la Seine et à l'entrée du « Range Nord-européen » sur la mer la plus fréquentée du globe, Le Havre est le principal port de la façade atlantique française. L'agglomération est distante par voies fluviale, ferrée et autoroutière d'environ 90 kilomètres de Rouen et de 200 kilomètres de Paris.

Du fait de la fonction majeure jouée par le port, des conditions historiques et géographiques de son développement, l'agglomération havraise présente une originalité certaine dans son armature urbaine. La ville est en effet, depuis sa création en 1517 par François 1<sup>er</sup>, tournée vers la mer. Pour le besoin des fonctions commerciales, l'agglomération s'est largement étendue sur les marais et plateaux, notamment au XIX<sup>ème</sup> siècle et au début du XX<sup>ème</sup> siècle dans le cadre du développement industrialo-portuaire, qui marque encore aujourd'hui le positionnement économique de l'agglomération.



Population de l'agglomération havraise

## L'organisation spatiale et dynamique du territoire de l'agglomération havraise

### > Une ville-centre prédominante

Le territoire de l'agglomération havraise est caractérisé par une ville-centre dominante, une première couronne périphérique relativement dense, puis par une seconde couronne au tissu urbain diffus.

La ville-centre concentre la majeure partie de la population, près de 73.5% de la population agglomérée. Parallèlement aux travaux de reconstruction d'après-guerre menés par Auguste Perret, qui ont fait l'objet d'un classement au Patrimoine de l'UNESCO en 2005, la Ville du Havre a continué son expansion spatiale par assimilation des communes périphériques. Le moteur du développement des années 1960-1970 résultait d'une volonté de développer l'industrie en France et, pour la Haute-Normandie, de constituer un pôle majeur autour des secteurs de l'automobile et de la pétrochimie. Afin de faire face à l'expansion économique et au relogement des sinistrés, la construction neuve s'est le plus souvent développée sous forme d'habitat social dans les espaces urbains restants, puis sous forme de ZUP en périphérie. Cette évolution de la ville obéit à un schéma relativement classique « centre-périphérie » auquel se juxtapose une valorisation de l'espace résidentiel liée à la proximité de la mer.

La périphérie du Havre est marquée par le développement d'un tissu urbain relativement dense. Composée des communes d'Octeville-sur-Mer, Fontaine-la-Mallet, Montivilliers, Harfleur, Gonfreville-L'Orcher, ainsi que Rogerville, elle concentrait 19.1% de la population agglomérée en 2012 (INSEE). Ces communes sont caractérisées par l'essor, autour des bourgs historiques, de l'habitat pavillonnaire, ainsi que par le développement de petits collectifs. Un vaste complexe industrialo-portuaire, et des zones commerciales, ont été implantées en périphérie, favorisant l'usage des véhicules personnels.

La seconde couronne se caractérise par un habitat diffus. Ce territoire, anciennement rural, est en cours de transformation, du fait de l'étalement urbain. Le lotissement pavillonnaire et la maison individuelle sont les principales formes d'urbanisation. Le développement des axes de communications et l'essor du parc automobile ont grandement contribué à cette évolution.

Les première et seconde couronnes sont reliées par des axes routiers majeurs, mais également par la voie ferrée, avec la Lézard'Express Régionale (LER). Cette ligne TER dessert la Vallée de la Lézarde (Harfleur, Montivilliers, Epouville, Rolleville) et les gares du quartier de Graille et du Havre.

### > L'agglomération havraise marquée par un déclin de certaines zones centrales et une migration de la ville-centre vers la périphérie



Zone Dumont d'Urville - Quartier de l'Eure/Saint-Nicolas



Un immeuble du centre ancien dégradé - Quartier Danton

#### *Des friches urbaines centrales*

Le territoire de l'agglomération havraise est marqué par la présence de friches urbaines. Liées à l'histoire industrielle et portuaire de la place havraise, elles sont proches des zones centrales urbaines. Avec le déclin progressif des métiers et activités industriels et portuaires traditionnels, d'importants secteurs ont été délaissés, ou sont en voie de le devenir. Situé en interface ville-port, le cœur métropolitain, et plus précisément le quartier Eure-Saint-Nicolas, a été urbanisé à partir du XIX<sup>ème</sup> siècle avec le développement du port du Havre.

Les immeubles d'habitation ont accompagné l'installation des industries pour loger les ouvriers, créant une importante mixité habitat/activités. Suite à l'éloignement des activités portuaires et industrielles vers le sud-est dans l'entre-deux guerres, puis au développement du logement collectif sur les plateaux dans les années 60-70, les Quartiers Danton et Eure ont entamé un certain déclin. Des espaces urbains de taille importante se sont vus délaissés et se sont dégradés, impactant le cadre de vie et l'image de ce secteur havrais.

Des espaces en devenir sont également le résultat de la recomposition urbaine observée ces dernières années, avec la réhabilitation de quartiers anciens dégradés. La déconstruction de bâtiments stigmatisants, tels la prison du Havre auparavant située dans le quartier de Danton, a permis de libérer une importante surface, mais également d'engager la requalification urbaine.

Ces sites en devenir couvrent une superficie d'environ 20 ha. Localisés à proximité du centre-ville, ils offrent un foncier important pour recomposer la ville sur elle-même et une alternative à l'étalement urbain en périphérie de l'agglomération. Les opérations de requalification de ces zones participeront également à la revitalisation du tissu urbain environnant et à l'attractivité de l'agglomération havraise. Ces friches urbaines offrent un potentiel majeur de redensification pour l'agglomération havraise. Néanmoins, la reconversion et la revalorisation de ces sites peuvent s'avérer complexes. D'une part, de nombreux bâtiments sont insalubres et leur démolition peut se révéler nécessaire. D'autre part, ces parcelles, anciens sites industriels dans de nombreux cas, peuvent être polluées et nécessiter, de ce fait, un traitement particulier.

### *Un étalement urbain prégnant*

Bien que du foncier soit disponible dans le cœur métropolitain, l'agglomération havraise et son aire urbaine ont enregistré depuis plus de vingt ans une surconsommation de leurs terres agricoles et naturelles périphériques au regard de l'évolution de la population. Sur les périodes 1990-1999 et 2000-2006, le taux annuel d'artificialisation des sols a été respectivement de 0.78 % et 0.53 %. Le développement des réseaux de communication, ainsi que les zones commerciales et industrielles expliquent cette évolution. Le tissu urbain discontinu a également été renforcé avec le développement d'un habitat de type pavillonnaire ou diffus, au contraire du tissu continu, qui s'est stabilisé. Cette évolution est d'autant plus marquante que les populations de l'agglomération et de l'aire urbaine havraise ont respectivement décliné de 5.48 % et de 2.01 %<sup>1</sup> entre 1999 et 2010.

La part des terres artificialisées n'a, de ce fait, cessé d'augmenter depuis 1990 sur le territoire aggloméré et son aire urbaine. Alors qu'elle représentait moins de 38% en 1990, l'artificialisation des terres touchait plus de 45 % des terres en 2006<sup>2</sup>.

### *L'occupation des sols de l'aire urbaine du Havre*

Types d'occupation des sols	Taux d'évolution annuel entre 1990 et 1999 (en %)	Taux d'évolution annuel entre 2000 et 2006 (en %)
<b>Territoires artificialisés</b>	<b>0.8</b>	<b>0.53</b>
Tissu urbain continu	0.0	0.0
Tissu urbain discontinu	0.1	0.1
Zones industrielles ou commerciales	2.2	0.8
Réseaux de communication	0.4	3
Mines, décharges et chantiers	2.2	2.1
Espaces verts artificialisés, non agricoles	0.0	0.0
<b>Terres non artificialisées</b>	<b>-0.2</b>	<b>-0.1</b>
Territoires agricoles	-0.1	-0.1
Forêts et milieux semi-naturels	-0.9	-1.2
Milieux aquatiques	-0.02	0.7

[www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr)

<sup>1</sup> INSEE, 2009

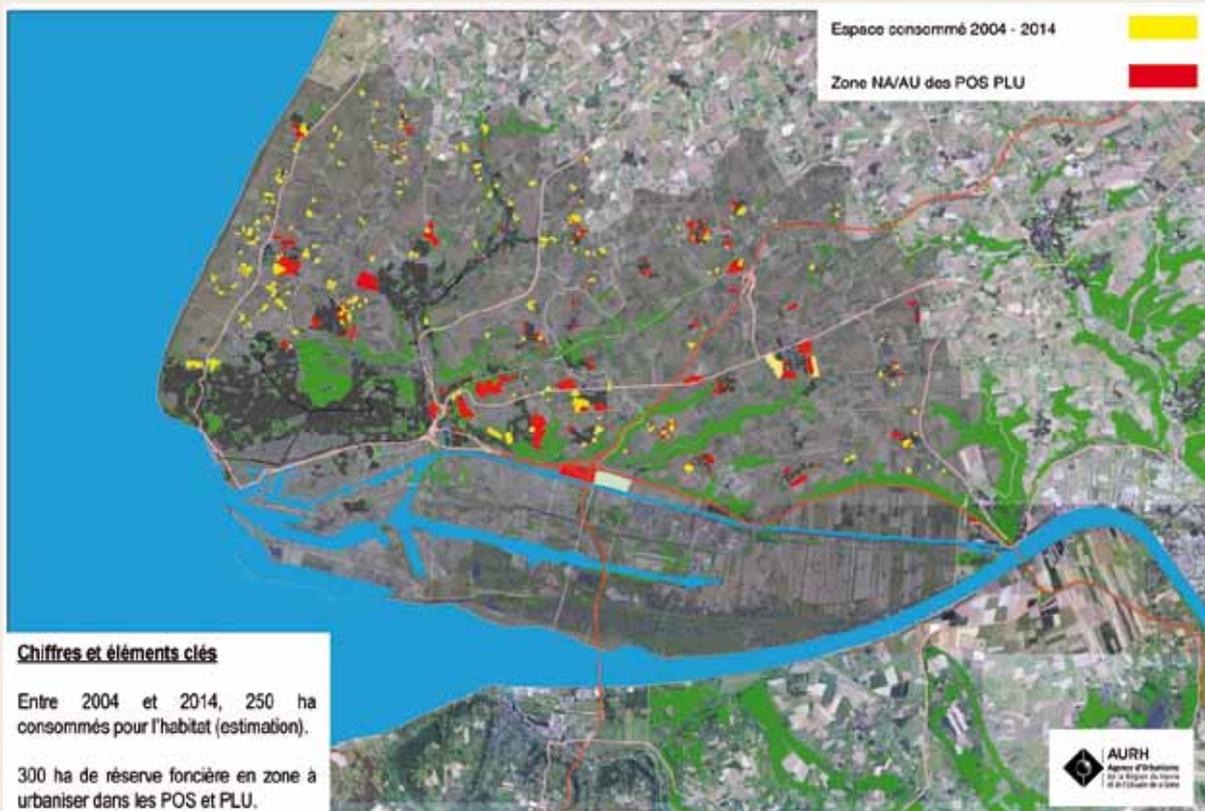
<sup>2</sup> UE-SOeS, CORINE Land Cover, 2006 -© IGN, ROUTE 500®, 2008 - © IGN, BD CARTO®, 2006

### Des conséquences variées

Les conséquences de l'étalement urbain à l'échelle de l'agglomération havraise sont diverses. D'une part, comme cité précédemment, il contribue à la banalisation des sols et des paysages, au détriment de la couverture forestière et des terres agricoles. Il influe sur l'imperméabilisation, renforçant les risques d'inondations. Cette artificialisation a également des effets au niveau de la biodiversité, avec le mitage des espaces naturels et des habitats, ainsi que la réduction des zones refuges pour de nombreuses espèces. Le plateau, initialement caractérisé par une abondance de clos-masures, est morcelé par des lotissements pavillonnaires, sans réelles connexions avec les quartiers existants.

L'extension urbaine vers la périphérie de l'agglomération a, d'autre part, multiplié les déplacements radiaux et diffus. L'éloignement des logements du centre des pôles urbains de la CODAH, lieux de l'activité économique et donc de la plupart des emplois a contribué à l'augmentation des distances moyennes des déplacements et du temps passé dans les transports. En 2011, sur les 112 654 actifs travaillant sur le territoire de la CODAH, 24 422 actifs n'y habitent pas, soit plus de 21 %. A contrario, seuls 8% des actifs vivant sur le territoire havrais n'y travaillent pas.

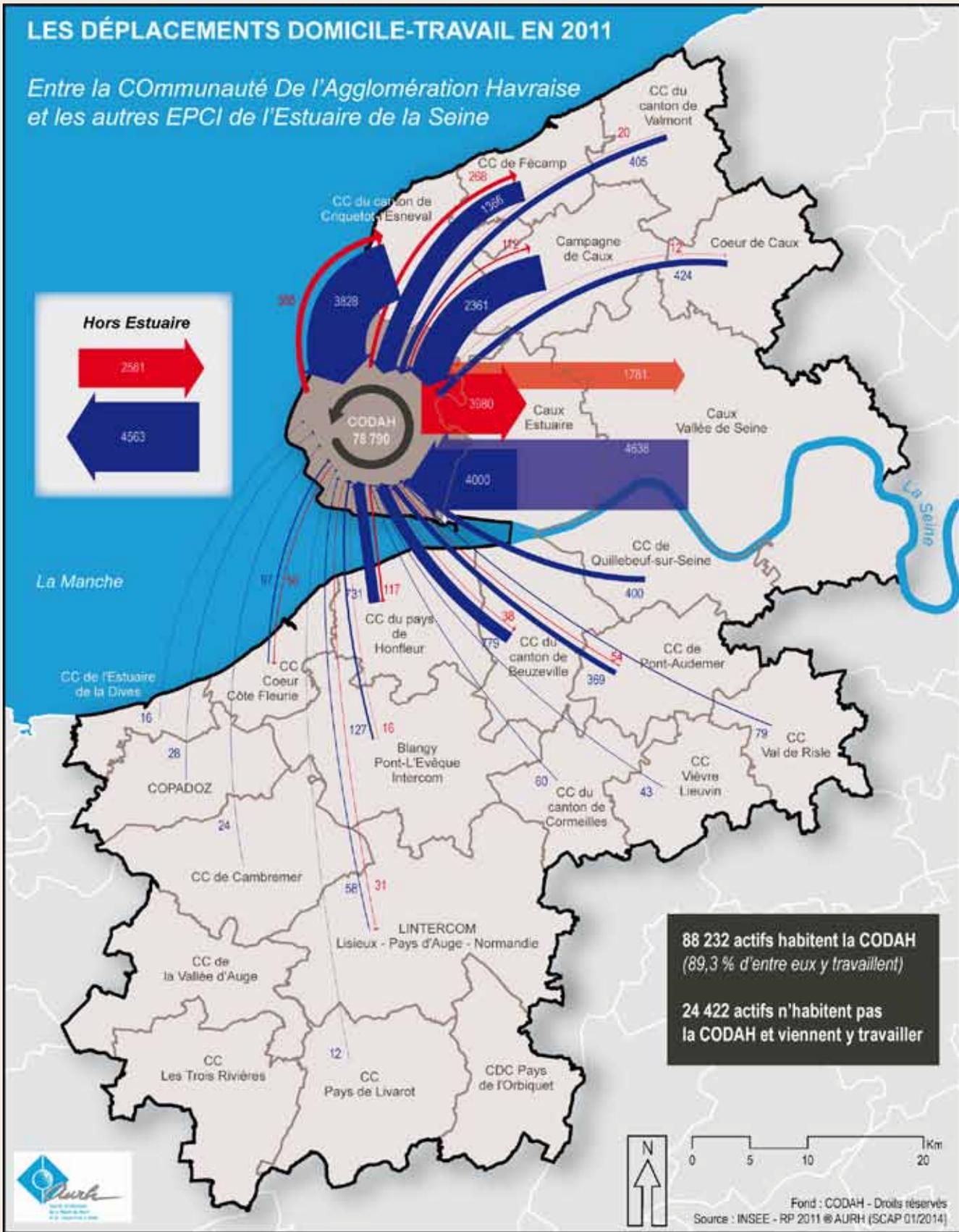
L'extension vers les périphéries a également comme conséquence une hausse du trafic routier. Plus de 50 000 véhicules par jour ont été recensés en 2008 sur le boulevard Leningrad et Churchill en entrée de ville, soit près de 20 millions de véhicules par an.



Consommation foncière entre 2004 et 2014 – Echelle du SCoT Le Havre Pointe de Caux Estuaire

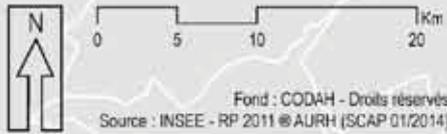
# LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL EN 2011

Entre la COmmunauté De l'Agglomération Havraise et les autres EPCI de l'Estuaire de la Seine



**88 232 actifs habitent la CODAH**  
(89,3 % d'entre eux y travaillent)

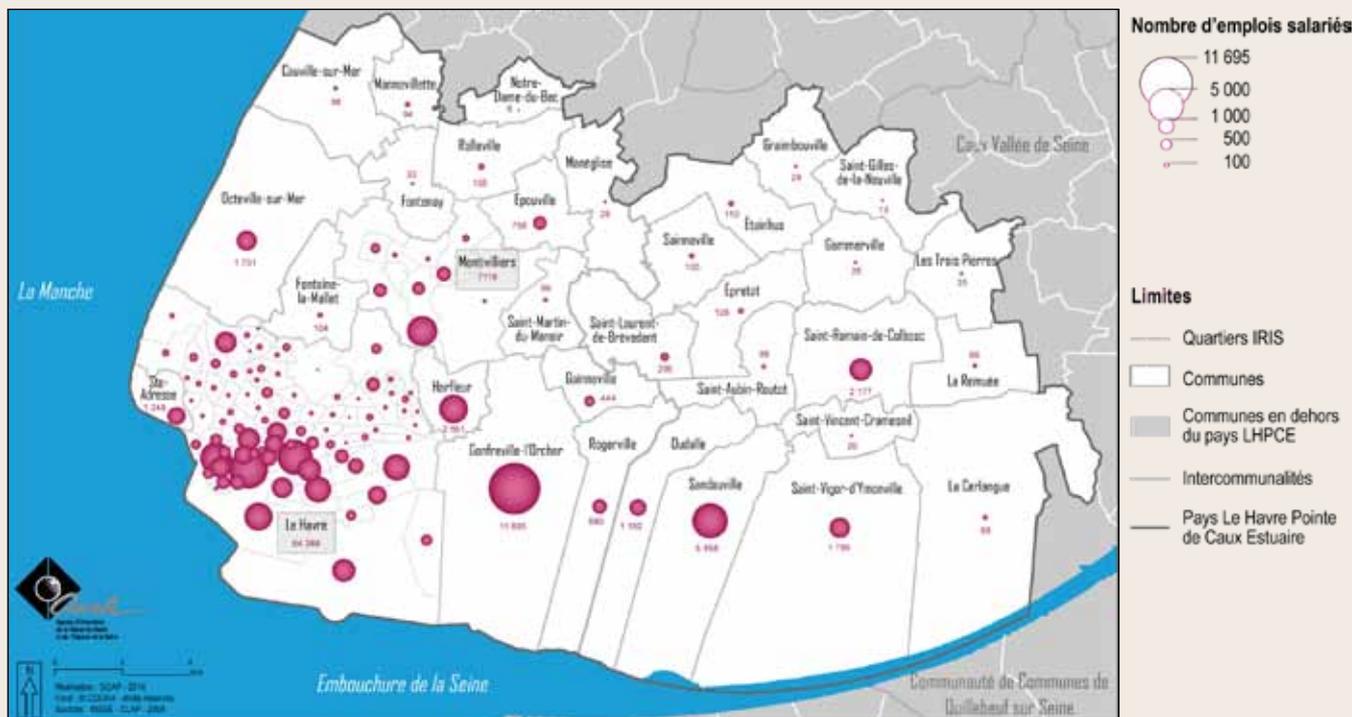
**24 422 actifs n'habitent pas la CODAH et viennent y travailler**



- Actifs habitant la CODAH et travaillant à l'extérieur (y compris hors de l'Estuaire)
- ← Actifs n'habitant pas la CODAH (y compris hors de l'Estuaire) et venant y travailler
- ↻ Actifs habitant et travaillant dans la CODAH

- Limites du territoire de l'Estuaire
- CODAH
- autres EPCI
- } EPCI de l'Estuaire de la Seine

\* Seuls les flux supérieurs à 10 ont été représentés



L'emploi salarié en 2009 dans les communes du pays Le Havre Pointe de Caux Estuaire

## Le « cœur métropolitain » de l'agglomération havraise

### Un territoire multifonctionnel

Le cœur métropolitain est situé sur la commune du Havre. Occupant une part importante de la ville basse, ce territoire couvre une superficie supérieure à 300 ha. Il jouit d'une position stratégique, entre le centre-ville, les gares et le pôle d'échange multimodal avec le tram, et l'espace portuaire. Il est, par ailleurs, relié aux principaux axes de communication, tels la RD6015 et le boulevard Jules Durand, route industrielle desservant le port, et l'axe ferroviaire Le Havre-Paris.

Cet espace urbain regroupe plusieurs entités : Danton, Saint-Nicolas, Brindeau et Vallée-Béreult.

#### > Entre le cœur de l'agglomération et le port

Ces quartiers concentrent plus de 18 000 habitants, ainsi qu'un grand nombre d'entreprises liées à l'activité portuaire et à la logistique.

L'origine de cette forte mixité fonctionnelle s'explique par l'histoire de l'urbanisation de ce secteur havrais autour des bassins Vauban et de l'Eure.

#### > Un patrimoine riche et diversifié

Ils disposent également d'un riche patrimoine du 19<sup>ème</sup> et du 20<sup>ème</sup> siècle composé notamment de bâtiments industriels et publics (docks et équipements). Leur réhabilitation aura un impact positif sur l'ensemble du territoire havrais.



Hôtel d'entreprises des Docks Dombasté.  
Réhabilitation d'un entrepôt de 1854.



La piscine du cours de la République réouverte en 201 après rénovation.

Un nouveau patrimoine architectural est également émergent. Aux côtés des bâtiments historiques réhabilités (Docks Vauban, Halle Caillard...), l'agglomération a su insuffler une certaine dynamique pour renouveler le paysage urbano-portuaire à travers la livraison de grands équipements. Assumant une écriture architecturale résolument contemporaine, ces derniers deviennent des vitrines pour le territoire havrais, parmi lesquels on peut citer la CCI (2005), le complexe aquatique des bains de Docks (2008), ou encore l'Ecole Nationale Supérieure Maritime (ENSM-2015). Le Centre des Congrès sera livré, quant à lui, en 2016.



*Le nouveau bâtiment de l'ENSM, ouverture à la rentrée 2015.*



*Science Po/SPI/INSA - 2012.*

## L'organisation urbaine du cœur métropolitain

Du fait de l'urbanisation de ces quartiers, il en a découlé une typologie particulière. Certains secteurs sont caractérisés par une forte mixité fonctionnelle, alors que d'autres sont dédiés au développement économique et à l'enseignement supérieur. La cohabitation de fonctions urbaines et d'activités économiques est porteuse d'opportunités pour peu que les sources de nuisances soient maîtrisées.

### > Des secteurs marqués par une mixité fonctionnelle forte

**Le quartier Saint-Nicolas de l'Eure** est issu d'un ancien village rural organisé à partir du XIII<sup>ème</sup> siècle autour de l'église. C'est au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle que s'est développée l'urbanisation, en lien avec la création des bassins-docks et des premières implantations industrielles. Ce quartier a une structure urbaine en étoile renfermant des formes d'habitats assez distinctes (collectifs anciens, ensembles de la reconstruction, quelques maisons de type R+1), ceinturées d'îlots de grande superficie accueillant des activités économiques (nombreux entrepôts en brique peu adaptés aux techniques actuelles de manutention, mais de qualité architecturale certaine). Une importante opération urbaine a permis la livraison de près de 1 000 nouveaux logements sur les huit dernières années. Ce quartier, bien structuré, s'organise autour d'un centre commerçant près de l'église et des principaux équipements publics. Des friches industrielles, telles que dans la rue Dumont d'Urville, sont également présentes. Un usage portuaire est toujours prégnant avec la présence des formes de radoub toujours en fonctionnement à la lisière ouest.



*La place Saint-Nicolas et ses commerces*

**Le quartier Brindeau**, à l'instar de Saint-Nicolas de l'Eure, résulte de l'expansion industrielle de la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle. Il présente une imbrication habitat/activités beaucoup plus étroite que le quartier Saint-Nicolas. Le secteur est composé d'une vaste structure d'entrepôts et de grandes parcelles accueillant des activités industrielles, ainsi que d'îlots d'habitats isolés et hétérogènes.

**Le quartier Vallée Béreult** est constitué de la juxtaposition de trois secteurs d'habitat qui se sont développés autour de trois grandes entreprises dans le courant du XIX<sup>ème</sup> siècle. La caractéristique du quartier Vallée Béreult est l'absence de centralité forte, liée au mode de développement.

### **Le Quartier Danton**

Le secteur Danton s'est développé au XIX<sup>ème</sup> siècle sous l'essor de l'activité industrielle du Havre et de l'arrivée du chemin de fer. Il a été urbanisé suite à la suppression des fortifications et à l'assèchement des anciens marais. Ce quartier est caractérisé par un habitat dense, de type R+3 à R+4. Essentiellement dédié à l'habitat, de l'activité a également été développé, en atteste la présence de nombreux ateliers.

Le quartier s'est organisé autour du cours de la République, axe majeur de la ville, qui a été requalifié avec l'arrivée du tram.



*Le quartier Danton et le cours de la République - Centre Ancien.*

### > Les secteurs voués à l'accueil d'activités économiques

Des zones économiques liées à l'activité portuaire se sont développées en périphérie de l'habitat. Un important pôle tertiaire s'est constitué autour des gares, formant le centre décisionnel de l'agglomération havraise, avec près de 4 000 emplois dans un rayon de 500 m.

Profitant de ses atouts maritimes, la Ville du Havre développe également la filière nautique. Le Bassin Vauban accueille le nouveau port de plaisance à proximité immédiate de la gare et des docks réhabilités. Une offre de services est proposée avec la nouvelle zone technique de l'Escaut et la future zone d'activités contiguë.



*Port Vauban et le secteur de la gare*

## > Des conditions rendues favorables pour l'accueil de l'enseignement supérieur

Parallèlement au développement économique du secteur, un campus universitaire se structure. Les premiers établissements ont été inaugurés en 1986. La CODAH et ses partenaires soutiennent activement l'installation de nouvelles filières et de nouveaux établissements sur le territoire du Cœur Métropolitain. La volonté est de concentrer ces équipements d'enseignement supérieur sur un périmètre restreint, à proximité des gares, des Quartiers Sud et du site principal Lebon. Ce projet renforcera le rayonnement de l'université du Havre et favorisera l'attractivité du territoire havrais et l'accueil de nouveaux établissements. Le site Eure-Frissard, autour des bassins, offre encore d'importantes réserves foncières pour leur implantation. Des écoles et IUT, qui accueillent aujourd'hui 1 600 étudiants, se sont d'ores et déjà implantés autour du bassin Vatine et du quai Frissard (IUT, Science-Po/SPI/INSA, ISEL, ...). Ils seront complétés prochainement par de nouveaux équipements liés à la vie universitaire, ainsi que d'un nouveau pôle d'enseignement. Un projet d'aménagement de l'espace public sera entrepris pour créer un environnement agréable et attractif.

Le site Lebon, au nord des gares (université, ESADHAR) fera quant à lui l'objet d'un projet de requalification de ses espaces extérieurs et accueillera d'ici à 2020, les activités de l'IUT Caucriauville (1 500 étudiants) dans un bâtiment neuf au sud de la rue Lebon, face à la bibliothèque universitaire.



Carte de localisation des établissements d'enseignement supérieur - Les implantations en bord de bassin se multiplient

## Caractéristiques socio-économiques : une composition fragile

IRIS	Population (RP 2011)	Score de difficulté
Vallée Béreult Pressensé	2 055	52
Arcole Brindeau-Humbert	2 130	47
Arcole Brindeau-Amiral Mouchez	2 957	43
Vallée Béreult-Tréfileries Champs Baret	3 001	28
Eure	3 229	27
Anatole France Danton - Douanes	3 186	20
Anatole France Danton – Franklin	2 137	12

Les évolutions de l'activité économique ont également impacté la population du secteur qui s'étend du quartier Danton au quartier Eure.

L'analyse socio-économique de ce territoire havrais est, en majorité, basée sur les données INSEE et les IRIS qui le constituent. Ce dernier est composé de sept IRIS, à savoir Vallée Béreult Pressensé, Arcole Brindeau-Humbert et Amiral mouchez, Vallée Béreult-Tréfileries Champs Barets, Eure-Saint Nicolas, Anatole France Danton-Douanes et Franklin.

Ces secteurs sont caractérisés par un « score de difficulté sociale »<sup>1</sup> élevé, comparé au reste de l'agglomération havraise<sup>2</sup>. La population est précaire, marquée par un faible niveau de qualification, ainsi que par un taux de chômage conséquent.

Sur les sept secteurs composant les Quartiers Danton/Eure, trois font partis des dix plus défavorisés de l'agglomération havraise (Vallée Béreult Pressensé, Arcole Brindeau-Humbert, Arcole Brindeau-Humbert)<sup>3</sup>.

Les politiques de reconversion précédemment engagées, notamment sur le secteur Eure, ont eu un impact positif. La population de cet IRIS a augmenté au contraire des autres secteurs. Les indicateurs socio-démographiques sont cependant toujours inférieurs aux moyennes de l'agglomération. Les efforts doivent être maintenus afin de redynamiser l'ensemble de cette interface, ainsi que pour assurer une cohérence de développement avec le reste de l'agglomération et retrouver une place prédominante au sein du territoire.

### > Une baisse de la population supérieure à la moyenne locale

Le territoire du Havre a enregistré une baisse de sa population entre 1999 et 2011, que ce soit à l'échelle de la ville ou de l'agglomération. Ce phénomène touche également le secteur étudié, et ce de façon plus conséquente.

A l'exception des IRIS Eure et Anatole France Danton, ce secteur est marqué par une baisse conséquente de sa population. La majorité des secteurs a enregistré une contraction importante de sa population, à l'instar des secteurs Vallée Béreult Pressensé et Arcole-Brindeau. Ces derniers ont observé un recul respectif de -18% et de -10 à -13% de leur population. Cette évolution fait suite à une précédente diminution de la population sur ce secteur entre 1990 et 1999 (-21.3%<sup>4</sup>).

L'IRIS Eure a, au contraire, enregistré un taux de croissance de 41% de sa population. Cette évolution est à mettre en corrélation avec la livraison de nouveaux logements.

	Population (RP 2011)	Evolution de la pop. 1999-2011 (en %)	Evolution de la pop. 1999-2011
Vallée Béreult Pressensé	2 055	-18,13	-455
Arcole Brindeau-Humbert	2 130	-16,41	-418
Arcole Brindeau-Amiral Mouchez	2 957	-13,34	-452
Vallée Béreult-Tréfileries Champs Barets	3 001	-10,39	-348
Eure	3 229	41,56	948
Anatole France Danton - Douanes	3 186	-6,05	-205
Anatole France Danton – Franklin	2 137	0,85	18
Ville du Havre	177 259	-8,78	-16 772
CODAH	241 096	-5,48	-14 000

Source : INSEE - RP 2011

<sup>1</sup> Le score de difficulté sociale est une approche synthétique pour identifier les quartiers cumulant le plus de difficultés sociales. Le revenu des ménages, les prestations sociales, ainsi que d'autres indicateurs socio-économiques sont pris en compte.

<sup>2</sup> Diagnostic social infra-urbain de la CoDAH – Février 2014

<sup>3</sup> Diagnostic Social infra-urbain de la CoDAH – Février 2014

<sup>4</sup> RP 1990

## > Une part importante de familles monoparentales

Les familles monoparentales sont surreprésentées sur les quartiers Danton/Eure. Elles concentrent plus de 20.4% des ménages, un taux nettement supérieur au Havre et à l'échelle de l'agglomération qui enregistraient des taux respectifs de 11% et de 10.3%.

Bien qu'une augmentation des familles monoparentales soit observée sur l'ensemble du territoire havrais, elle est plus élevée sur le territoire susvisé. Ce phénomène touche l'ensemble des iris ciblés. Sur les IRIS, 4 ont enregistré un taux égal ou supérieur à 25%. Ce taux atteint 27% sur le secteur Vallée-Béreult Pressensé.

	Familles monoparentales
Vallée Béreult Pressensé	27
Arcole Brindeau-Humbert	25
Arcole Brindeau-Amiral Mouchez	25
Vallée Béreult-Tréfileries Champs Barets	19
Eure	25
Anatole France Danton - Douanes	18
Anatole France Danton – Franklin	12
Ville du Havre	11
CODAH	10,3

Source : INSEE - RP 2009

## > Un niveau de formation limité comparé à l'ensemble du territoire havrais

Le niveau de formation de la population de ce territoire est inférieur à la moyenne du Havre. Près de 86% des habitants n'ont pas de diplôme ou une formation inférieure au BAC, soit 17% de plus qu'au Havre et sur la CODAH. Cet écart est aussi visible pour les diplômés de l'enseignement supérieur. Seuls 4,65% disposent d'un diplôme supérieur à BAC+2.

Une part importante de la population de plus de 15 ans n'est pas diplômée. A l'échelle de l'ensemble du secteur, 32,61% des habitants n'avaient pas de diplôme en 2012. Des inégalités entre les IRIS sont néanmoins perceptibles. Les quartiers Vallée Béreult et Arcole Brindeau-Humbert sont particulièrement marqués par ce phénomène, à l'opposé du secteur Anatole France-Danton – Franklin. Ce déficit de formation renforce les inégalités sur le marché de l'emploi.

	Sans diplôme (15 ans ou plus non scolarisés)
Vallée Béreult Pressensé	43
Arcole Brindeau-Humbert	45
Arcole Brindeau-Amiral Mouchez	38
Vallée Béreult-Tréfileries Champs Barets	40
Eure	27
Anatole France Danton - Douanes	24
Anatole France Danton – Franklin	10
Ville du Havre	23,25
CODAH	21,95

Source : INSEE - RP 2009

Des difficultés scolaires dès le secondaire sont observées sur le territoire étudié. Le taux d'absentéisme est beaucoup plus important dans les collèges de ce secteur. Les établissements 'Jacques Monod' et 'Marcel Pagnol' ont respectivement observé en 2013/2014 un taux d'absentéisme de 10.6% et 11.4%. Ce taux était de 4.5% à l'échelle de la ville.

## > Une population fortement touchée par le chômage

Le « cœur métropolitain » est par ailleurs durement touché par le chômage. La part des chômeurs dans la population de la CoDAH est de près de 17% en moyenne<sup>1</sup>.

Le territoire enregistre un taux de chômage moyen supérieur à 23.5%. L'IRIS Vallée Béreult Pressensé est un des territoires de la CoDAH les plus touchés par le chômage, avec un taux de 37%. Il est cependant élevé dans d'autres secteurs, comme Arcole-Brindeau-Humbert (31%) ou Amiral Mouchez (29%).

Ce taux de chômage est caractérisé par un faible niveau de qualification des demandeurs d'emploi inscrits. Plus de 78% des demandeurs d'emploi ont un niveau inférieur au bac, contre 66% à l'échelle du Havre et de l'agglomération.

Niveau de formation		Cœur métropolitain	Le Havre	CODAH
Niveau VI	Sortie avant 3 <sup>e</sup>	15,5	12,4	11,8
Niveau V bis	CEP ou SES ou BEPC	7,7	7,2	7,1
Niveau V	CAP ou BEP	48,1	46,8	47,2
Niveau IV	BAC	18,1	19,1	19,1
Niveau I, II, III	BAC+2 ou plus	10,6	14,5	14,8

Source : INSEE – Pôle Emploi, 2011

## > Une faible mixité sociale

Du fait de difficultés sur son territoire (faible niveau de qualification), des différences entre les Catégories Socioprofessionnelles (CSP) sont observées entre ce territoire et le reste de l'agglomération havraise.

Une prédominance de la classe ouvrière est observée. Plus de 21% des actifs sont ouvriers, alors que cette CSP n'est représentée qu'à hauteur de 15% à l'échelle du Havre et de son agglomération.

Au contraire, les CSP 'Cadres, Professions intellectuelles supérieures' et 'professions intermédiaires' sont sous-représentées dans les quartiers sud et le secteur Danton. Alors que le territoire havrais compte près de 6% de Cadres et Professions Intellectuelles Supérieures, ils ne sont que 2.54% dans les quartiers étudiés. Cette structuration de la population démontre donc une faible mixité sociale à l'échelle du cœur métropolitain.

	Cœur métropolitain	Le Havre	CODAH
Agriculteurs	0,07	0,03	0,09
Artisans, Commerçants, Chefs d'entreprises	1,36	1,66	1,93
Cadres, Professions intellectuelles supérieures	2,54	5,45	6
Professions intermédiaires	9,54	12,76	13,52
Employés	20,35	18,2	17,62
Ouvriers	21,24	14,93	14,86
Retraités	16,85	25,88	25,8
Autres	28,05	21,09	20,18

Source : INSEE – RP 2009

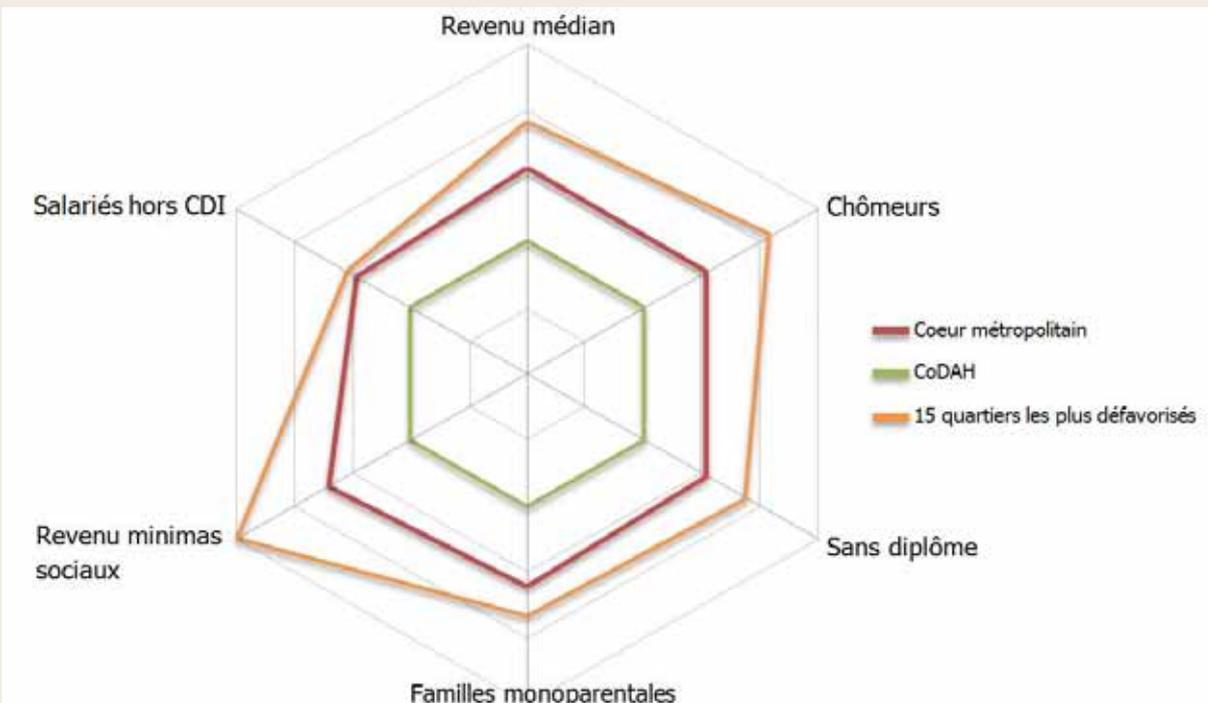
<sup>1</sup> INSEE : Pôle emploi, 2011

## > Un revenu médian nettement inférieur à la moyenne de l'agglomération

Le revenu médian de ces secteurs est inférieur à la moyenne de la CoDAH, que ce soit au niveau du premier quartile, de la médiane ou du dernier quartile. Cette inégalité touche principalement les populations les plus défavorisées.

On observe d'importantes disparités au sein du territoire étudié. Un net écart a été enregistré entre les secteurs Vallée Béreult Pressensé et Eure. Alors que le revenu médian du secteur Eure (83% du revenu de la ville du Havre) était en 2009 relativement proche de ceux de la ville du Havre et de la CoDAH, celui de « Vallée Béreult Pressensé » enregistrerait un retard conséquent. Il représentait environ 53% du revenu médian de la ville du Havre.

En outre, les écarts entre les quartiles sont nettement supérieurs. 25% de la population a un revenu fiscal inférieur à 45% du revenu médian, ce qui explique des disparités fortes au sein même de l'iris. Ce phénomène n'est pas aussi prononcé dans le quartier de l'Eure, où le premier quartile représente 54% du revenu médian.



Sources : recensement de la population – 2009 ; Revenus fiscaux localisés 2009 ; CAF – 2011 ; CNAM – 2011

**Au vu des caractéristiques socio-démographiques, la population des Quartiers de l'Eure et de Danton apparaît fragilisée, et dans des proportions très largement au-dessus de toutes les moyennes havraises (ville, territoire aggloméré) et nationales. Les situations de précarisation sociale, notamment le taux élevé de chômage, le faible niveau de qualification et le poids des minima sociaux dans les revenus des ménages, traduisent les difficultés d'insertion des populations, et tout particulièrement en matière d'emploi.**

On observe néanmoins des disparités au sein des Quartiers Eure et Danton. Les populations des secteurs Vallée Béreult-Pressensé et Arcole Brindeau-Humbert apparaissent en grande difficulté sociale, tandis qu'une amélioration de la situation sur les secteurs Danton, Eure et Arcole Brindeau-Mouchez est progressivement observable. La population de ces secteurs est moins touchée par la précarité et les moyennes sociales observées tendent à se rapprocher de celles de la ville du Havre et de l'agglomération havraise sans toutefois les atteindre. Cette évolution est à mettre en corrélation avec les aménagements réalisés. L'évolution des données atteste de l'efficacité de la démarche de requalification d'une partie du tissu urbain, notamment dans le quartier de l'Eure. Les efforts doivent être cependant confirmés, afin de pérenniser la réduction des inégalités territoriales au sein de la ville du Havre et de l'agglomération, ainsi que la redynamisation de ces secteurs. La requalification des sites et la création de nouveaux emplois sur l'ensemble des secteurs tendent à limiter la précarisation sociale.

	ATOUTS	FAIBLESSES	OPPORTUNITÉS	MENACES
<b>ENVIRONNEMENT ET CADRE DE VIE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Localisation stratégique d'interface entre l'agglomération et le port du Havre</li> <li>- Connecté au réseau du tramway</li> <li>- Disponibilité foncière importante</li> <li>- Mixité fonctionnelle habitat/activités</li> <li>- Situé à proximité de la gare</li> <li>- Patrimoine maritime et urbain de grande valeur</li> <li>- Présence des bassins</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Un secteur urbain fractionné</li> <li>- Nombreuses friches urbaines souffrant d'une image dégradée</li> <li>- Présence de sols pollués</li> <li>- Déficit d'espaces verts</li> <li>- Faible densité du réseau modes doux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Importantes opportunités foncières</li> <li>- Réduction des écarts de développement entre le cœur métropolitain et le reste de l'agglomération</li> <li>- Création de nouveaux espaces pour redynamiser ce secteur</li> <li>- Aménagement de nouvelles connexions avec le reste du territoire havrais</li> <li>- Percement du mail Haudry pour une nouvelle voie piétonne</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Persistance de freins au développement, mettant à l'écart du développement local</li> <li>- Une population fragilisée à l'écart du développement économique</li> <li>- Pollution des sols</li> </ul>
<b>ÉCONOMIE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Label French Tech</li> <li>- Poids et dynamisme de l'économie portuaire</li> <li>- Présence d'équipements universitaires au rayonnement national</li> <li>- Essor du secteur économique lié au nautisme</li> <li>- Mixité fonctionnelle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Taux de chômage élevé</li> <li>- Main d'œuvre faiblement qualifiée</li> <li>-Hyperspécialisation économique : extrême dépendance du tissu économique à l'égard des activités maritimes et portuaires</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accentuer le rôle du cœur métropolitain dans le développement économique de la place havraise</li> <li>- Dynamisme accru par un développement plus harmonieux du territoire havrais</li> <li>- Attractivité renforcée par la recherche d'autres vecteurs de compétitivité</li> <li>- Plan Campus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Spécialisation économique forte</li> </ul>
<b>COHÉSION SOCIALE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Population jeune</li> <li>- Poids important des Quartiers Sud en termes d'emplois</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Population fragilisée</li> <li>- Faible mixité sociale</li> <li>- Population fortement dépendante des minimas sociaux</li> <li>- Faible niveau de qualification</li> <li>- Faibles revenus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diversification des activités et de l'habitat pour une plus grande mixité sociale</li> <li>- Développement de nouveaux secteurs créateurs d'emplois</li> <li>- Augmentation du nombre d'étudiants</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Précarisation croissante d'une partie de la population la plus fragilisée</li> </ul>



# LE CŒUR MÉTROPOLITAIN POUR LE DYNAMISME DE L'AGGLOMÉRATION HAVRAISE

Le projet de développement des territoires urbains du « cœur métropolitain » s'insère dans une politique globale de mutation intégrée à différentes échelles : locale, intercommunale, voire interrégionale, via l'Axe Seine. Le schéma de cohérence territorial, en cours de révision et le Plan Local d'Urbanisme du Havre approuvé en 2011 incluent ce territoire d'enjeux dans leurs stratégies respectives.

## Un territoire aux enjeux majeurs

### Une stratégie à l'échelle métropolitaine

Le Havre et son complexe industrialo-portuaire sont la figure de proue du projet de la Vallée de la Seine et du territoire de l'Estuaire. Dans cette métropolisation à l'échelle de l'Axe Seine, Le Havre apporte une ouverture maritime internationale et joue des complémentarités avec les autres pôles urbains et industriels ainsi qu'avec les vastes territoires naturels ou agricoles de la Vallée.

La place havraise vise, dans un système d'emboîtement d'échelles (Vallée de la Seine, Estuaire, Agglomération...), à constituer une pièce maîtresse dans la dynamique métropolitaine. Dans l'intérêt de ses partenaires et pour sa propre prospérité, elle doit d'une part poursuivre la valorisation de ses atouts liés à son positionnement géostratégique majeur : porte océanique et continentale, appareil industrialo-portuaire d'ampleur, centralité estuarienne,... et d'autre part, travailler à renforcer son rayonnement en déclinant plus largement sa « maritimité », en continuant à développer l'enseignement supérieur autour d'un campus bien identifié et en élargissant son offre culturelle et touristique.

Une véritable mutation est en cours depuis quelques années dont l'amplification implique de :

- changer d'échelle de fonctionnement et d'organisation : passer de la ville à la centralité métropolitaine ;
- offrir de nouvelles capacités de développement et d'accueil autour du pôle gare en lien notamment avec l'arrivée à terme de la ligne nouvelle Paris-Normandie ;
- affirmer un caractère, une identité au cœur de l'Estuaire.

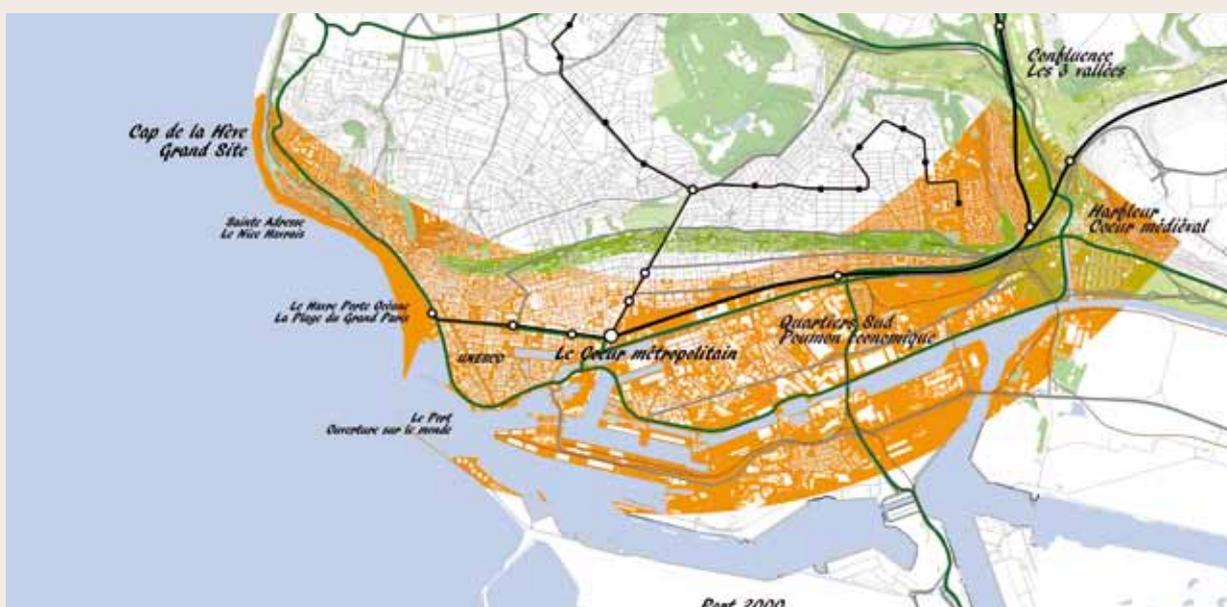
C'est précisément entre ville et port, lieu symbolique et stratégique – maritime et international -, lieu de convergence des flux que se constitue le cœur métropolitain de l'Estuaire. Le **cœur métropolitain** est le fer de lance de ce changement depuis le début des années 2000. La mutation urbano-portuaire entamée doit désormais s'amplifier pour répondre aux enjeux métropolitains en développant un projet urbain intégré autour des polarités remarquables que sont la gare, les bassins portuaires, les docks et les établissements d'enseignement supérieur (Sciences-Po, ENSM...).

### > Inventer la place havraise de demain en jouant des atouts de la cité portuaire

Mobilisée depuis 2009 dans la dynamique du Grand Paris étendue à la Vallée de la Seine par l'équipe d'Antoine Grumbach, la Communauté d'Agglomération Havraise (CODAH) propose une stratégie globale d'aménagement sur la place havraise. Une nouvelle géographie urbaine et culturelle de la ville est en train de naître. Elle doit notamment amplifier les premiers effets bénéfiques du classement UNESCO (2005).

Ainsi, la ville se tourne-t-elle à nouveau vers ses bassins pour célébrer son rapport à l'eau et offrir des situations singulières. L'accent est également mis sur l'amplification de l'animation culturelle avec en point de mire les 500 ans de la ville en 2017. Enfin, chacun souhaite également que les activités portuaires qui constituent l'ADN et le reflet de l'économie restent au plus près de la ville, voire s'y imbriquent davantage afin de favoriser les échanges et conserver la dynamique et l'attrait d'une ville-portuaire. Ainsi des projets hybrides voient-ils le jour dans cet espace de partage et de co-construction en perpétuelle transformation qu'est l'espace d'interface ville-port. **Les friches sont ici autant d'opportunités pour l'adaptation du tissu urbano-portuaire aux transitions énergétiques, écologiques, économiques et industrielles.**

Le développement de secteurs stratégiques est pensé pour asseoir la métropole de demain. Ils se trouvent tous sur le « croissant fertile » qui s'étire du Cap de la Hève à Sainte Adresse, jusqu'au secteur de Confluence à Harfleur en incluant toute la ville basse du Havre. Cet espace bénéficie de tous les atouts pour accompagner et intégrer en premier lieu la dynamique de la Vallée de la Seine.



« Le croissant fertile » - Prospective Le Havre 2030

Plus précisément, sur la ville basse du Havre, on distingue des entités majeures qui s'articulent les unes aux autres avec des effets de synergie :

- **L'avant-port et sa porte maritime, le centre reconstruit**, qui figurent le point de basculement entre Terre et Mer, l'ouverture vers le monde. La Pointe de Floride, l'atoll de la Citadelle et le quai de Southampton apparaissent comme des adresses prestigieuses qui vont être valorisées progressivement. Le quai de Southampton entame sa mutation avec un projet de valorisation d'ampleur, l'atoll de la Citadelle fait l'objet de réflexions sur les modalités de son futur développement dont l'édification de l'ENSM (2015) constitue la première pierre symbolique et enfin la Pointe de Floride dont le développement est envisagé à plus longue échéance.

- **Les quartiers sud** constituent un ensemble hybride accueillant habitat, industrie et entreprises diverses s'étend sur 800 ha en limite avec la zone industrialo-portuaire. Cette localisation particulièrement appréciée des entreprises (qualité de desserte, lien avec le port, proximité des services et aménités urbaines) va proposer de fortes capacités de développement à moyen terme par une optimisation foncière rendue possible par les mutations économiques et les reconfigurations parcellaires.

- **Le cœur métropolitain**, à l'articulation de ces deux secteurs, s'organise autour des bassins. Positionné sur l'axe principal d'entrée de ville, bénéficiant d'un hub de transport récemment renforcé par le tramway (2012), d'un port de plaisance, d'une ambiance déjà maritime, il réunit tous les ingrédients pour créer un point d'ancrage et de diffusion de la dynamique métropolitaine. Une première mutation lisible s'est mise en place en quelques années : Les Docks ont été réhabilités en un pôle commercial et de loisirs important, le bassin Vauban accueille un vaste port de plaisance, les écoles aussi prestigieuses que Sciences-Po, l'INSA et l'ENSM s'y sont implantées dans des bâtiments à l'architecture contemporaine soignée.



## Centre reconstruit

Patrimoine classé UNESCO  
Grands équipements culturels  
Station alénaire et plaisance  
Croisières maritimes  
Bassins et Avant Port  
Entrées et services portuaires

## Coeur Métropolitain

Gares / Tramway / Entrée de Ville  
Pôle tertiaire et commercial  
Grands Equipements d'agglomération  
Université et enseignement supérieur  
Bassins - activités portuaires et nautiques  
Secteur de grands projets urbains  
Nouveaux quartiers et politiques habitat  
Friches

## Quartiers Sud

Pôle d'emplois majeur de l'agglomération  
Forte mixité activités / habitat  
Canal du Havre à Tancarville  
Friches

## > Agir sur les lieux et les thématiques clés

Faire bénéficier au plus grand nombre des atouts des centralités havraises (équipements publics, commerces, loisirs, culture, espaces publics, facilités de transport) suppose de densifier l'implantation de logements sur ce secteur, compléter la qualification des espaces publics et bâtir les équipements qui font défaut. Il s'agit de créer un véritable écosystème favorable aux habitants, aux entreprises, ainsi qu'à l'enseignement supérieur en termes de cadre de vie, de mobilités actives, de logement et d'équipements.

## Un territoire majeur identifié dans les documents d'urbanisme

### > Le Schéma de Cohérence Territoriale Le Havre – Pointe de Caux - Estuaire

Le traitement des interfaces, du fait de leur caractère particulier, et plus particulièrement de l'interface ville/port et du centre de l'agglomération havraise, est une des priorités du SCoT du Havre Pointe de Caux Estuaire, approuvé le 13 février 2012. La révision de ce document, entamée en 2014, renforce le cœur métropolitain comme moteur économique et d'attractivité à l'échelle de l'Estuaire de la Seine.

Le cœur métropolitain fait partie des spécificités du territoire et sa valorisation est importante pour le renforcement de son identité. Les politiques d'aménagement urbain doivent prendre en considération ses spécificités. De par son tissu économique, il concentre un nombre important d'établissements tertiaires et industriels liés au port, et focalise également une grande partie des enjeux résidentiels. Ce territoire constitue une des zones majeures du développement futur du territoire de la ville.

Le développement devra donc être maîtrisé et cohérent. Ce secteur devra évoluer dans un souci de valorisation mutuelle et de cohabitation pacifiée entre les développements urbains et portuaires sans créer de conflits d'usages.



Organisation spatiale carte de « pré PADD » SCoT Le Havre Pointe de Caux Estuaire Juillet 2015

Le SCoT du Havre Pointe de Caux Estuaire met également en exergue la nécessité de développer de nouvelles activités pour constituer un cadre urbain requalifié. Ces implantations devront être organisées afin de traiter de façon optimale les aspects paysagers des zones d'accueil et de créer des transitions avec la Zone Industriale-Portuaire (ZIP). Ces orientations favoriseront une amélioration substantielle du cadre de vie, ainsi qu'une redynamisation de ce territoire, en influant sur son image. Le pôle des gares sera marqué par l'essor d'un pôle tertiaire. Cette requalification participera au projet de l'agglomération havraise, dont l'objectif est de conforter sa position dans la compétition des grandes métropoles maritimes du nord-ouest de l'Europe telles que Hambourg, Rotterdam ou Anvers. Le cœur métropolitain, via les différents aménagements, stimulera l'emploi et sera en mesure :

- de développer de nouveaux secteurs économiques pour diversifier les bases de l'économie locale ;
- de favoriser sur ces bases une croissance durable et une diversification des emplois.

Cette redynamisation aura également des conséquences en matière d'aménagement du territoire. Elle pourrait permettre de renouer avec une croissance démographique et un solde migratoire stabilisé, de constituer au sein du territoire une offre d'habitat répondant aux besoins quantitatifs et qualitatifs de la dynamique démographique visée, et de maîtriser l'étalement urbain en périphérie de l'agglomération havraise.

**Les secteurs constituant le cœur métropolitain (quartiers Eure et Danton) ont donc un rôle fondamental à jouer dans ce scénario de développement, en tant que poumon économique de la région, réserve foncière à proximité immédiate de l'hyper-centre de l'agglomération havraise.**

## Le Plan Local d'Urbanisme du Havre

Les quartiers Sud et Danton sont des secteurs à forts enjeux de l'agglomération havraise. Ils ont été inscrits aux orientations de développement du PLU de la ville du Havre. L'objectif est de confirmer la requalification urbaine et paysagère engagée entre le secteur de la gare, des Docks Vauban et le quartier de l'Eure (jardin fluvial...), et d'inscrire ce territoire dans le « fonctionnement de l'agglomération, de l'ouvrir sur les bassins et les quais qui le bordent, de valoriser le cadre de vie et enfin de faire évoluer un plan de déplacement mal adapté aux nouvelles fonctions urbaines »<sup>1</sup>.

Cette requalification est essentielle pour créer une zone de transition entre l'agglomération et le port. Afin d'assurer une cohabitation optimale entre les différentes fonctions de ce territoire, une activité portuaire de transition doit être mise en place.

Elle devra être compatible avec le développement de l'habitat et d'un campus. Cela passe également par le traitement des friches portuaires. Les quais et les bassins, longtemps voués aux activités du port et abandonnés suite à la migration de ces mêmes activités vers le sud, doivent réintégrer le développement urbain de l'agglomération. Cette réappropriation de l'espace participera à la réintégration de ce patrimoine industriel longtemps sous-valorisé par la ville.

Cette logique de transition doit passer par une redéfinition des espaces publics, une densification du tissu urbain, mais également par la création de nouveaux équipements et le renforcement des mobilités douces au sein des quartiers Sud et Danton. Cette dernière thématique devra intégrer une logique communale et supra-communale pour assurer la multiplication des connexions au reste du territoire aggloméré via les modes doux et permettre de relier la périphérie de l'agglomération au cœur du Havre. La redensification et la réorganisation du tissu urbain auront pour objectif de conforter les « cœurs de quartiers » et plus précisément les secteurs de la place Saint-Nicolas et Danton afin de maintenir une activité dite de proximité, via notamment des commerces. En préservant un tissu commercial dense, on favorisera un cadre de vie agréable et l'animation des quartiers, renforçant ainsi l'attractivité des zones centrales.

Enfin, ces transformations auront comme conséquence une plus grande maîtrise de l'imbrication habitat/activité, liée à l'histoire du territoire. Le document d'orientations d'aménagement insiste sur la mixité des fonctions, en particulier sur le développement des programmes mixtes et de secteurs d'activités tertiaires à valeur ajoutée. Aussi, le patrimoine industriel devra également être préservé.

Cette redynamisation s'appuiera sur des équipements métropolitains (Centre des Congrès, pôle d'enseignement supérieur, Docks Vauban...), ainsi que sur le pôle multimodal de la gare du Havre. La stratégie de développement intégré de l'interface ville-port répondra également aux objectifs du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et à la volonté de **faire accéder Le Havre au rang de métropole maritime internationale**<sup>2</sup>.



*Création d'une zone de transition entre la ville et le port - Schéma de principe PLU*

1 - Plan Local d'Urbanisme – Orientations d'Aménagement et de Programmation  
2 - PADD, PLU ville du Havre, Modification n°3 approuvée le 16 décembre 2013.

Le PADD s'appuie sur quatre grandes orientations<sup>1</sup>, à savoir :

- *le renforcement du rayonnement de la ville*, en s'appuyant sur l'identité maritime et portuaire du Havre pour porter une image positive, attractive et valorisant l'interface ville/port ;
- *le développement de la compétitivité de la ville*, en diversifiant le tissu économique dans un environnement qualitatif ;
- *la diversification de l'offre de transport et l'amélioration de la mobilité urbaine*, en améliorant les dessertes et en favorisant les mobilités douces ;
- *l'amélioration du cadre de vie*, en valorisant la qualité et la diversité du patrimoine naturel et urbain havrais.



Place Saint-Nicolas



L'Îlot Haudry, futur espace piéton et commerçant

## « Le cœur métropolitain », stratégie intégrée pour redynamiser l'agglomération

Au vu de l'évolution du territoire aggloméré entre 1990 et 2010 et de la migration des populations vers les zones périurbaines, voire hors du bassin d'emploi, il est nécessaire de renforcer le dynamisme du cœur de l'agglomération.

Pour lutter contre la perte d'attractivité et l'étalement de l'agglomération, la politique de développement intégré permettrait ainsi de constituer un « cœur métropolitain » en repositionnant ce secteur comme moteur du dynamisme havrais considéré comme une véritable interface entre l'agglomération et le port du Havre, mais également avec les zones périurbaines, via les gares. La ligne de tramway, inaugurée en 2012, a par ailleurs influé sur cette position centrale, en reconnectant ce secteur aux quartiers périphériques de la ville du Havre.

### Une stratégie intégrée pour un développement durable

La stratégie urbaine intégrée sera basée sur trois axes majeurs :

#### 1. Le renforcement de l'urbanité du cœur métropolitain

- en revalorisant le cadre de vie pour une forte intégration de l'environnement ;
- en redensifiant les zones urbaines centrales délaissées ;
- en favorisant le traitement des friches urbaines ;
- en revalorisant les logements dégradés.

#### 2. La création d'un environnement favorable à l'économie métropolitaine

- en soutenant le développement des filières d'activités à valeur ajoutée liées à la spécificité maritime du Havre ;
- en proposant un foncier d'activité adapté aux nouveaux besoins de l'agglomération havraise ;
- en proposant de nouvelles formations en adéquation avec les besoins du bassin d'emploi du Havre et de sa région ;
- en intégrant la dimension touristique et notamment le tourisme d'affaire.

#### 3. Le développement des mobilités douces au cœur de l'agglomération havraise

- en créant de nouvelles connexions nord-sud / est-ouest pour favoriser la cohérence entre les territoires ;
- en confortant et sécurisant les mobilités douces dans les quartiers Danton et Eure, en lien avec le PDU de la CODAH ;
- en limitant les perturbations issues des trafics de transit au sein des secteurs urbains.

<sup>1</sup> - PADD, PLU ville du Havre, p.7

Les trois axes pré-cités sont dépendants les uns des autres. Basée sur l'innovation et la durabilité, l'intervention sur le tissu urbain en friche, les mobilités douces et la transformation des espaces publics, favorisera l'émergence d'un nouvel écosystème urbain.

Cette approche globale et intégrée devrait permettre au cœur métropolitain de jouer un rôle majeur en faveur du développement économique à une échelle supra-communale et de contribuer à la régénération urbaine et sociale du territoire. Il contribuera également à l'atteinte des objectifs du Plan Energie Climat de la CODAH (PEP's)<sup>2</sup>, en matière de gestion des espaces, d'optimisation des déplacements, et de préparer le territoire (les habitants, les activités) à l'évolution du coût de l'énergie. La démarche a fixé comme ambition de réduire de 17% le niveau des émissions de gaz à effet de serre et de structurer la contribution de chacun des acteurs dans un plan d'actions partenarial et évolutif.

## Des effets à différentes échelles, du local au supracommunal

Cette stratégie aura donc des impacts à différentes échelles.

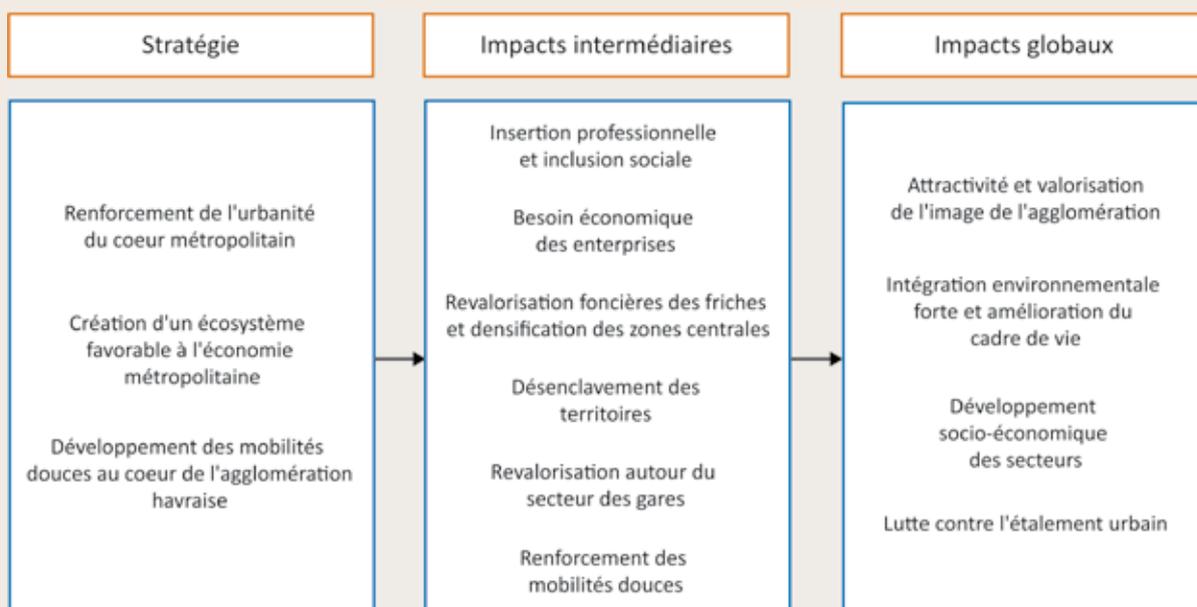
D'une part, elle stimulera au niveau local ces quartiers centraux toujours marqués par la mutation du tissu économique. La transformation du paysage urbain favorisera l'urbanité au cœur de l'agglomération havraise et confortera les efforts déjà entrepris.

Elle influera sur les connexions avec les quartiers avoisinants et le reste du territoire aggloméré, en apportant une plus grande attention aux mobilités douces.

L'image de ce cœur métropolitain s'en trouvera modifiée et contribuera au développement de nouvelles fonctions conformes aux enjeux de l'agglomération. Les activités développées seront adaptées aux besoins de l'économie havraise et seront compatibles avec les fonctions urbaines, assurant ainsi une grande mixité fonctionnelle.

D'autre part, elle aura un effet à l'échelle de l'agglomération. La stratégie urbaine intégrée confortera la centralité du cœur du territoire aggloméré, afin de limiter un étalement non-maîtrisé en périphérie et une surconsommation des terres agricoles. Elle accompagnera aussi l'agglomération havraise dans une nouvelle dynamique pour favoriser l'innovation, le développement du numérique et l'implantation de nouvelles entreprises, attirée par un écosystème industriel adapté.

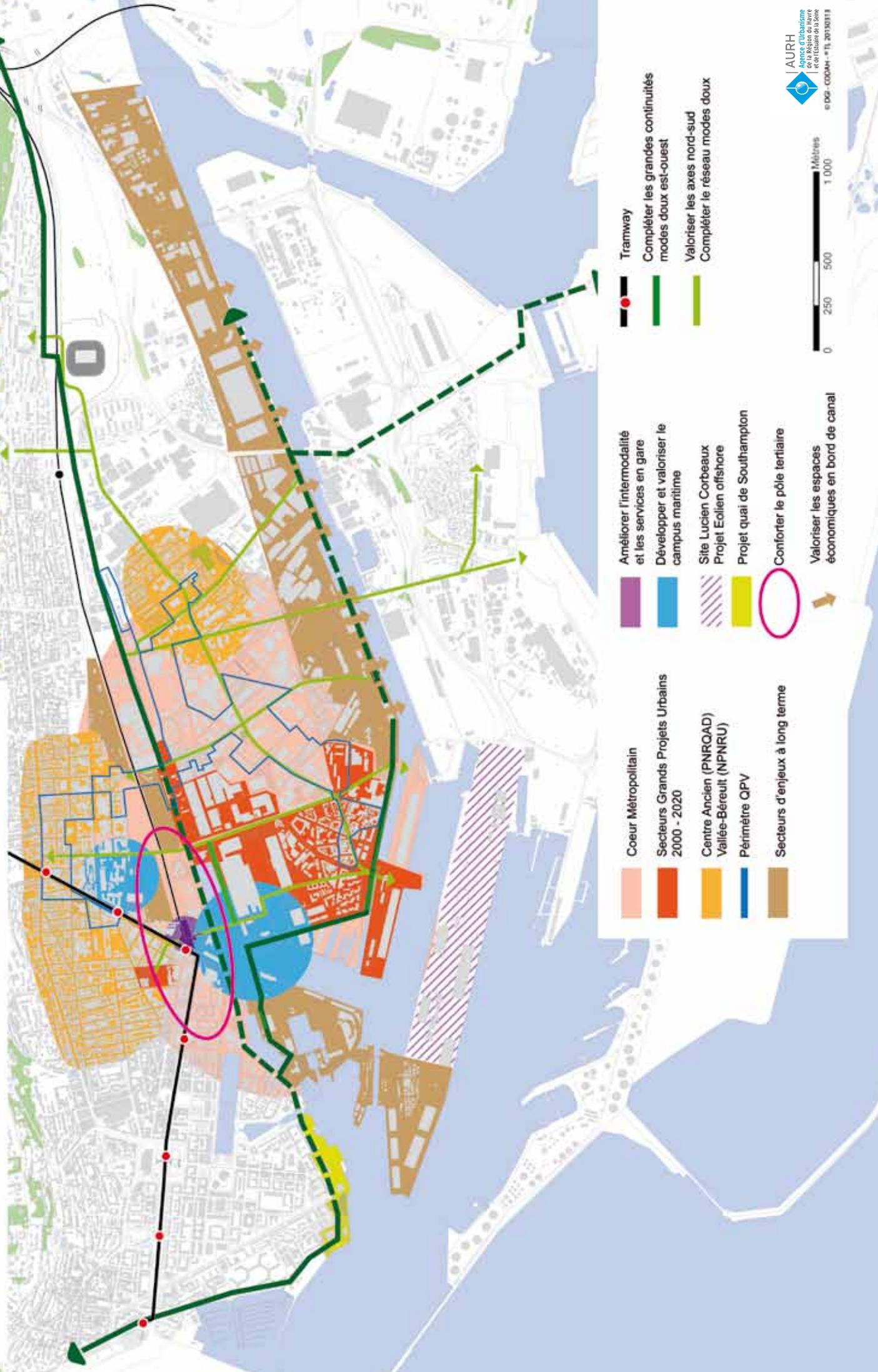
L'ensemble de ces effets auront un impact positif sur la population de ces secteurs et la mixité sociale sera favorisée.



<sup>2</sup> - Ils correspondent aux objectifs nationaux, européens et internationaux.

# LE COEUR METROPOLITAIN

## A la convergence des enjeux d'agglomération



- Tramway
- Compléter les grandes continuités modes doux est-ouest
- Valoriser les axes nord-sud
- Compléter le réseau modes doux

- Améliorer l'intermodalité et les services en gare
- Développer et valoriser le campus maritime
- Site Lucien Corbeaux  
Projet Eolien offshore
- Projet quai de Southampton
- Conforter le pôle tertiaire
- Valoriser les espaces économiques en bord de canal

- Coeur Métropolitain
- Secteurs Grands Projets Urbains 2000 - 2020
- Centre Ancien (PNROAD)  
Vallée-Béreut (NPNRU)
- Périmètre QPV
- Secteurs d'enjeux à long terme



## Un territoire ciblé QPV

La volonté est de concentrer le développement urbain sur un secteur précis et ciblé afin d'assurer un effet levier et d'éviter le saupoudrage d'actions sur un vaste territoire. L'intervention autour des trois axes précités aura pour enjeux de constituer un territoire fort au rayonnement important. Il concentrera une part importante d'emplois et de fonctions stratégiques tout en valorisant son patrimoine et en renforçant son identité. Le territoire se situe, par ailleurs, entre deux autres secteurs majeurs du Havre, le Centre Reconstitué, et les quartiers Sud (voir carte Cœur métropolitain).

La stratégie urbaine sera concentrée autour du pôle des gares et des bassins, sur le Centre Ancien et le quartier de l'Eure. Ces secteurs sont limitrophes aux territoires ciblés par la politique de la ville, en tant que Quartier Politique de la Ville (QPV). L'intervention sur ces quartiers, dont les indicateurs socio-démographiques sont toujours inférieurs à la moyenne de l'agglomération, est primordiale pour assurer un développement équilibré. La mixité sociale, la revalorisation des espaces publics et la création de nouvelles zones d'emplois auront un effet bénéfique sur l'image du secteur et le cadre de vie des habitants, et ce afin de favoriser une mutation sociologique et l'insertion professionnelle.

La stratégie urbaine intégrée sera prolongée géographiquement par la mise en place du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) sur le quartier Vallée-Béreault situé au cœur du territoire QPV.

La ville du Havre travaille actuellement à la validation du protocole de préfiguration du projet de renouvellement urbain du quartier Vallée-Béreault qui devrait être validé d'ici la fin de l'année 2015.

## Une action complétée par des projets cohérents

### > Un territoire de projets

La stratégie intégrée du « cœur métropolitain » est accompagnée par la réalisation d'autres projets. Ce territoire fait l'objet d'un important investissement de la part de la ville du Havre, de la CODAH et de la sphère privée. Des projets structurants sont en cours de réalisation, parmi lesquels on peut citer le Centre des Congrès (livraison 2016), ou viennent d'être livrés, comme le site Turgot-Magellan (hôtel et bureaux limitrophes à la gare ferroviaire), les Docks Océane ou Sciences-Po/SPI/INSA et l'ENSM. Ces projets compléteront les actions mises en place dans le cadre de la stratégie intégrée, en mettant à disposition des équipements neufs au rayonnement régional.

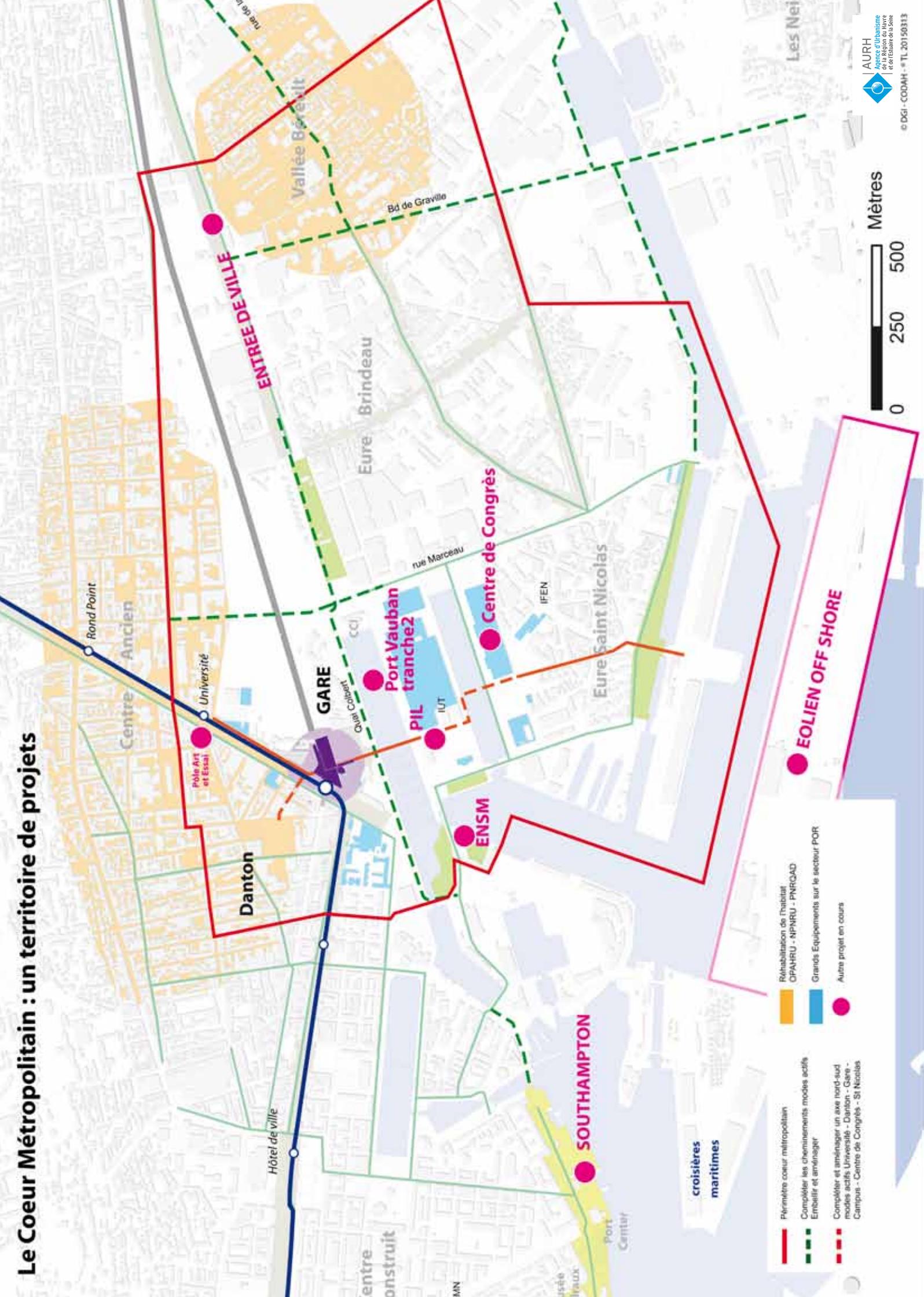
### > Le pôle gares, un site en mutation

Le pôle gares est un secteur majeur de l'agglomération havraise. Porte d'entrée de nombreux visiteurs avec plus de 2 millions de voyageurs enregistrés en 2012, c'est un nœud important de transport, avec l'arrivée des trains grandes lignes et TER, mais également des cars interurbains et un point central du réseau LiA (bus et tramway). Ce secteur concentre, par ailleurs, plus de 4 000 emplois. Il est proche du centre-ville et sa position assure un trait d'union entre les projets Danton et Dumont d'Urville. Cependant, de nombreux dysfonctionnements sont recensés. Un déficit de lisibilité du site est noté à l'intérieur et à l'extérieur des gares ferroviaires et routières. Le manque de signalétique a également un impact sur les modes doux. En outre des conflits d'usage transports en commun / véhicules légers sont observés au niveau de la gare routière.

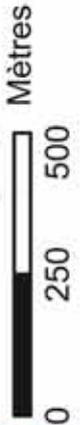


Le pôle Gares

# Le Coeur Métropolitain : un territoire de projets

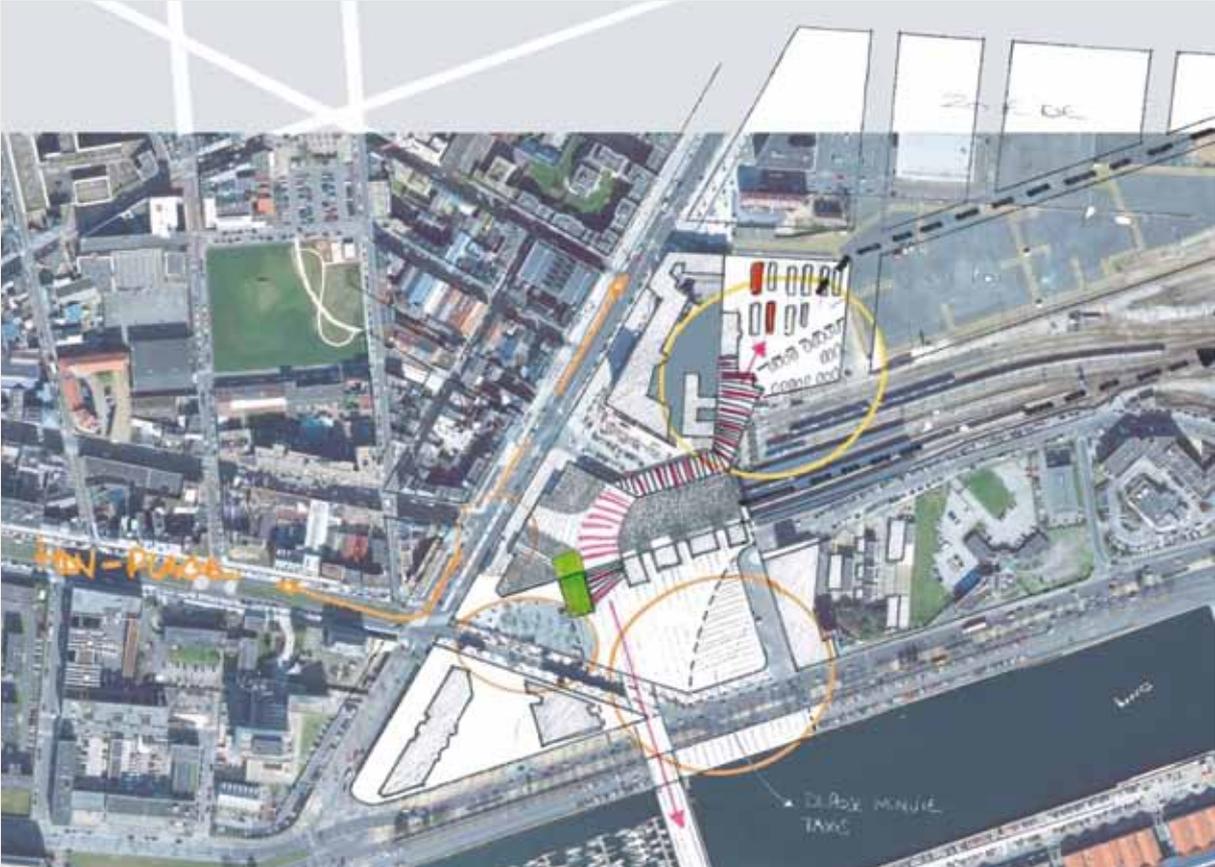


- Fédération cœur métropolitain
- Compléter les cheminements modes actifs Embellir et aménager
- - - Compléter et aménager un axe nord-sud modes actifs Université - Danton - Gare - Campus - Centre de Congrès - St Nicolas
- Réhabilitation de l'habitat CPAHRU - NPNRU - PNRQAD
- Grands Equipements sur le secteur POR
- Autre projet en cours



La volonté est d'affirmer cette infrastructure en tant que pôle multimodal. La requalification aura pour objectif d'améliorer la lisibilité entre les différents modes de transports, d'anticiper le développement des liaisons interurbaines et d'améliorer l'accès.

Enfin, le projet aura pour finalité de recentrer la gare au cœur des flux, en la repensant en espace traversé, et de favoriser la mobilité des voyageurs, en répondant à leurs besoins (services quotidiens, restaurations...). Il accompagnera le projet de développement d'un centre d'affaires à proximité de cette infrastructure. L'espace public au sud sera repensé en profondeur, avec la continuité d'une signalisation forte pour les modes doux depuis les Docks jusqu'au cours de la République.



*Evolution possible du site - Atelier de réflexion sur la gare*

## Une démarche intégrée développée autour de trois axes

La Communauté d'Agglomération Havraise présente donc un projet qui s'articule autour du triptyque mobilité-environnement/innovation-densification pour répondre à l'appel à projet du volet urbain.

Pour assurer un développement urbain optimal en renforçant l'intégration du secteur autour des gares et d'en faire un territoire moteur pour l'agglomération havraise, l'ensemble des leviers concourant à la compétitivité du territoire doivent être mobilisés.

L'intégration environnementale sera importante pour améliorer de façon substantielle le cadre de vie urbain.

La stratégie urbaine est élaborée en collaboration avec différents acteurs économiques, universitaires, et de l'aménagement, tels que les collectivités territoriales. De vastes opérations de concertation sont également mises en places sur ces différents quartiers afin d'associer les habitants à la régénération de leur cadre de vie.

La valorisation foncière des friches et opportunités foncières dont dispose le secteur sont indispensables pour répondre aux objectifs de la stratégie urbaine.

## Renforcement de l'urbanité du « cœur métropolitain »

Le « cœur métropolitain » est caractérisé par un tissu urbain dense et une forte mixité fonctionnelle historique. Aujourd'hui sous-valorisé, ce secteur havrais doit faire l'objet d'une importante restructuration urbaine. Cette dernière permettra de constituer un nouveau quartier au rayonnement local et métropolitain et d'intégrer le territoire dans une démarche de gestion durable des espaces. La revalorisation de l'environnement urbain et la régénération de secteurs aura pour objectif d'attirer de nouveaux habitants au centre de l'agglomération et à proximité d'une grande zone d'emplois.

### - La régénération de secteurs sous-valorisés

La volonté de la CODAH est de redensifier ce secteur central en s'appuyant sur la revalorisation foncière des friches industrielles et urbaines, afin de recréer un environnement urbain favorable. L'intervention sur les espaces publics est une des composantes de ce renouvellement urbain. Cette requalification doit permettre de lutter contre la dislocation du lien social en créant de nouveaux lieux intergénérationnels. Une attention particulière continuera aussi à être portée sur la requalification des logements dégradés existants.

L'intégration des thématiques environnementales aura une place prépondérante dans les actions proposées. Elles devront prendre en compte les principes de l'Approche Environnementale de l'Urbanisme (AEU) et intégrer autant que possible les recommandations de la « démarche Ecoquartier ». La labellisation ne sera néanmoins pas une priorité au vu des périmètres d'aménagement et de l'urbanisation déjà existante. Les caractéristiques locales (sous-sol, nappe phréatique affleurante emprises des projets...) complexifient la mise en place pour ces aménagements d'une labellisation (noues végétalisées...). Les mobilités douces auront une part prépondérante dans l'aménagement de ces nouvelles zones urbaines. Des actions de concertation auprès des habitants seront aussi engagées.

### - L'intégration de l'environnement au cœur des quartiers

L'environnement et les thématiques afférentes auront un rôle prépondérant dans l'application de la stratégie aux territoires visés. Les actions devront permettre de renforcer la place de l'environnement en zone urbaine centrale, ainsi que celles des écosystèmes. Les actions devront favoriser une gestion intégrée des ressources (gestions des eaux pluviales, zone d'infiltration...). Elles participeront activement à l'amélioration du cadre de vie au cœur de l'agglomération havraise, tout en réduisant l'impact des aménagements. Enfin, elles devront, dans la mesure du possible, contribuer à la création de trames vertes et bleues, objectif ciblé par le SCoT du Havre Pointe de Caux Estuaire. Les projets auront, en outre, pour finalité la création de trames vertes favorables à la biodiversité en milieu urbain et veilleront à la réduction d'îlots de chaleur. Ils répondront aux objectifs de l'axe 3 du POR<sup>3</sup>.

### - L'aménagement de nouveaux équipements et la réhabilitation des sites existants

Pour renforcer l'attractivité et le dynamisme du secteur central de l'agglomération, de nouveaux équipements devront être réalisés. En conformité avec l'OT 4.2 a, ces équipements seront liés à des réhabilitations de bâtiments. Le patrimoine et l'identité des secteurs seront donc conservés.

Actions envisagées	Porteur de projet	Contenu
Requalification de Dumont d'Urville	VDH	Réaménagement durable du secteur Dumont d'Urville en intervenant sur les espaces publics et les accès
Aménagement de l'espace Danton	VDH	Aménagement de l'ancien site de la maison d'arrêt du Havre
Requalification de l'entrée de ville	VDH	Transformation de stations essence en promenade dédiée aux mobilités douces
Requalification des ateliers Louis Richard	VDH	Transformation d'une friche en lieu de stockage vivant pour accueillir du public
Aménagement d'une salle de spectacle	VDH	Aménagement d'une nouvelle salle de spectacle sur une ancienne friche industrielle - Secteur Dumont d'Urville
OPAH Centre Ancien Saint-Nicolas	VDH	Lutte contre l'habitat indigne

## Création d'un environnement favorable à l'économie métropolitaine

La volonté de l'agglomération havraise est de constituer un centre métropolitain fort. Il devra être attractif pour les habitants mais également pour les entreprises, l'enseignement supérieur et la recherche. La stratégie veillera à créer un écosystème adapté aux entreprises qui bénéficiera de la proximité du pôle des gares. Elle dynamisera l'économie de place havraise en créant un environnement fertile qui fera de ce secteur un centre décisionnel « chef de file » de la métropolisation havraise.

### - La création d'un écosystème économique contemporain

Afin d'engager le territoire aggloméré dans un processus de « smart-city » et de créer un environnement propice au développement de nouvelles entreprises innovantes, le cœur de l'agglomération doit se doter d'équipements liés au numérique. La labellisation du Havre en tant que French-Tech, avec la Normandy French-Tech, permettra de dynamiser le développement des innovations du territoire.

Le développement de nouvelles offres de formations sur le territoire havrais dynamisera le tissu économique et répondra aux nouveaux besoins des entreprises. Un campus mieux équipé et plus lisible renforcera la place du Havre et stimulera l'innovation sur le territoire et l'insertion professionnelle.

### - la requalification et la densification de zones économiques centrales

Pour accompagner la création de nouveaux équipements économiques, et dans un souci de revalorisation foncière, la réhabilitation de zones économiques existantes est indispensable. Elle participera à la redynamisation de zones centrales en perte de vitesse et répondra aux besoins de nouvelles filières en plein développement. La réhabilitation de ces secteurs renforcera la mixité fonctionnelle, caractère propre à ce secteur havrais, et le réemploi de zones initialement dédiées aux activités portuaires. Certaines actions répondront également aux objectifs de l'axe 1 du POR<sup>4</sup>.

Actions envisagées	Porteur de projet	Contenu
Campus Maritime	CODAH	Aménagement d'un nouveau campus autour du bassin de l'Eure
Cité Numérique	CODAH	Création d'une cantine numérique, ainsi que d'une pépinière et d'un hôtel d'entreprises pour adapter l'économie havraise
Requalification de la ZA de l'Escaut	CODAH	Création d'une zone d'activités liée au nautisme

4 - Favoriser la compétitivité de la Haute-Normandie par la promotion de la recherche, de l'innovation et de l'économie numérique

## Développement des mobilités douces au cœur de l'agglomération havraise

Bien que centré autour du pôle des Gares, le cœur métropolitain souffre d'un certain défaut d'accessibilité lié aux mobilités douces. Une partie du territoire est toujours relativement enclavé, et les liaisons au reste de l'agglomération ne sont pas pleinement assurées.

La stratégie intégrée a pour objectif de réaliser un « nœud » lié aux mobilités douces, en favorisant de nouvelles liaisons. Les actions participeront à l'intégration des territoires au reste de l'agglomération et répondront au plan d'actions du PEP'S<sup>5</sup>.

### - Développer le réseau réservé à l'usage des mobilités douces et sécuriser les déplacements doux

Pour favoriser l'usage de transports alternatifs à l'utilisation de la voiture individuelle, il est nécessaire de développer et densifier un réseau sécurisé pour les usagers, en banalisant un circuit adapté, ainsi que d'améliorer les cheminements. Les actions seront axées sur l'aménagement de zones réservées aux mobilités douces et sur la multiplication de zones pacifiées.

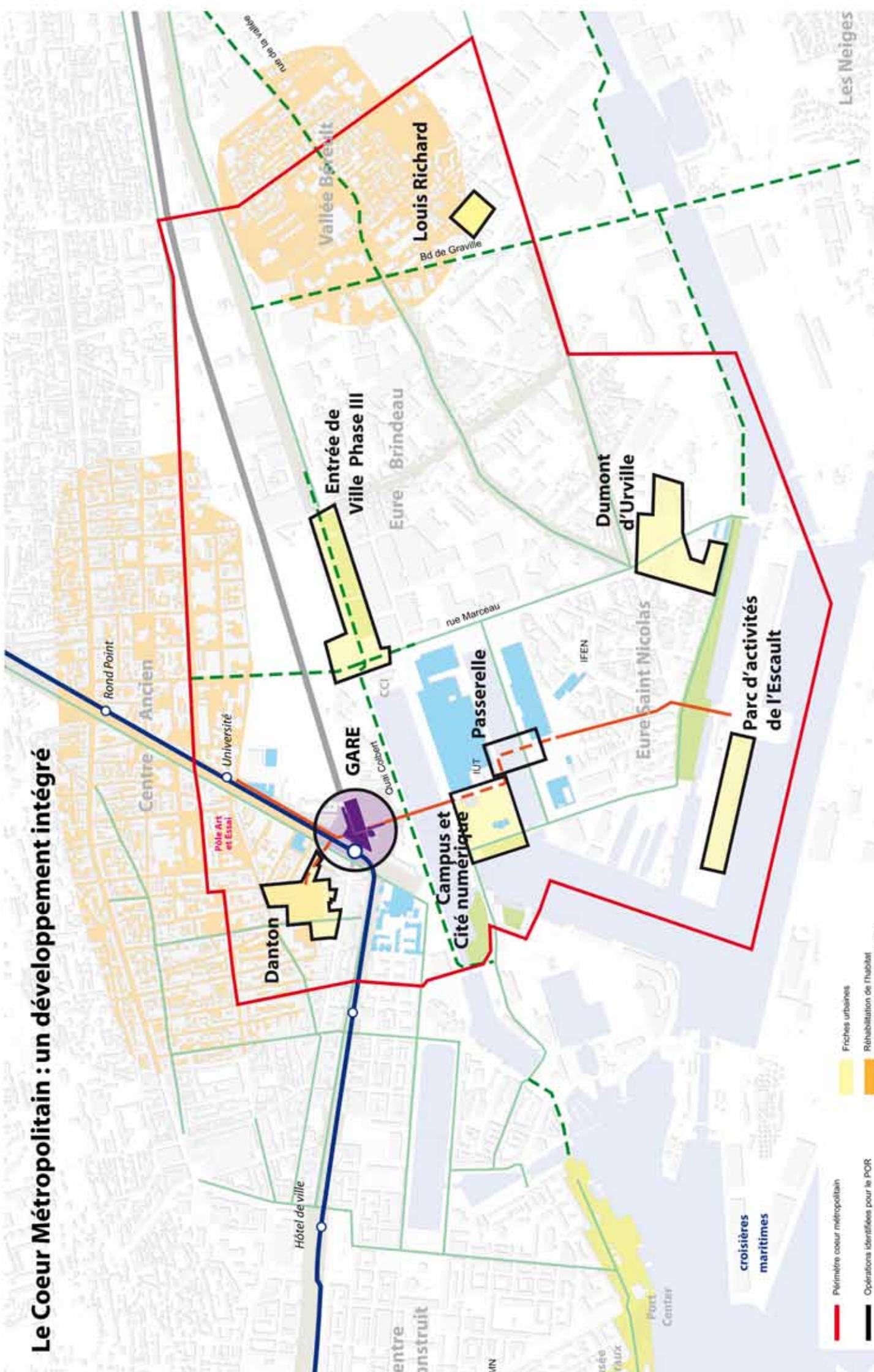
La sensibilisation de la population des secteurs Danton et Eure à la pratique des mobilités douces apparaît nécessaire.

### - Créer de nouvelles connexions avec le territoire aggloméré

Territoire relativement enclavé, de nouvelles connexions sont primordiales pour reconnecter ces secteurs à l'agglomération havraise. Ces nouvelles liaisons seront réservées aux mobilités douces et devraient permettre de relier les Quartiers Danton et Eure selon des axes nord-sud, depuis l'université du Havre à la Cité A'Dock. La création de cheminements pour les mobilités douces autour du pôle gare sera une étape importante pour relier la ville-centre à la périphérie, via notamment un axe est-ouest qui desservira de grands équipements. Une première étape est en cours de réalisation avec l'aménagement du mail Haudry, percement d'une voie piétonne et commerciale en lieu et place d'anciens entrepôts et bâtiments abandonnés.

Actions envisagées	Porteur de projet	Contenu
Aménagements sécurisés pour les mobilités douces	Ville du Havre	Assurer des connexions sécurisées entre l'agglomération havraise et les Quartiers Sud
Actions de sensibilisation aux mobilités douces	Ville du Havre	Favoriser le développement des mobilités douces en sensibilisant les habitants
Aménagement d'une passerelle pour mobilités actives	CODAH	Création d'une passerelle sur le bassin Vatine pour connecter le centre des Congrès aux Docks Vauban et à la gare
Requalification de l'entrée de ville	Ville du Havre	Aménagement d'une promenade pour les mobilités douces créant un axe est-ouest du Grand Stade à la plage du Havre

# Le Coeur Métropolitain : un développement intégré



- Périmètre coeur métropolitain
- Opérations identifiées pour le POR
- - - Compléter les cheminements modes actifs Emballier et Jamnager
- - - Compléter et aménager un axe nord-sud modes actifs Université - Danton - Gare - Campus - Centre de Congrès - St Nicolas
- Friches urbaines
- Réhabilitation de l'habitat OPAHURU - NPNRU - PNRQAD
- Grands Equipements sur le secteur POR



## Une stratégie cohérente avec les orientations communautaires et nationales

### Une stratégie cohérente avec le POR et le contexte local

#### > Cohérence avec le POR de Haute-Normandie

Objectif du POR	Exemples d'actions	Objectifs de la Stratégie Urbaine Intégrée	Projets envisagés
<b>Développer des quartiers urbains innovants et respectueux de l'environnement</b>	- Conception de quartiers urbains innovants	- Redynamiser le cœur de l'agglomération - Aménager des espaces innovants en concertation avec la population - Créer un pôle majeur autour de la gare - Diversifier le tissu urbain pour stimuler l'innovation - Favoriser l'implantation de nouvelles entreprises	- Plan Campus - Aménagement de l'espace Danton - Création d'une cité numérique (cantine numérique, pépinière d'entreprises, hôtel d'entreprises) - Requalification de Dumont d'Urville
<b>Augmenter l'usage des transports alternatifs à l'utilisation de la voiture individuelle à propulsion carbonée</b>	- Développement de la multimodalité et des modes actifs	- Favoriser l'usage des mobilités douces - Créer de nouvelles connexions nord-sud et est-ouest au sein de l'agglomération	- Requalification de l'entrée de ville - Aménagement sécurisés pour les mobilités douces - Action de sensibilisation pour les mobilités actives - Aménagement d'une passerelle pour modes doux
<b>Développer l'utilisation des sites délaissés en friche ou en voie de le devenir pour recomposer la ville</b>	- Traitement des friches - Requalification du foncier d'activité	- Faire évoluer les zones d'activités en perte de vitesse - Favoriser le renouvellement urbain en zone centrale - Réhabiliter le tissu urbain pour attirer de nouveaux habitants	- Requalification de la zone de l'Escaut - Requalification de Dumont d'Urville - Aménagement d'une salle de spectacle - Requalification des ateliers Louis Richard

> Cohérence contextuelle

Constat	Enjeux	Objectifs de la Stratégie Urbaine Intégrée	Projets envisagés
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Territoire caractérisé par un tissu industriel dense</li> <li>- Un cadre de vie peu adapté aux nouvelles fonctions des quartiers Danton/Eure</li> <li>- besoin de diversification des activités</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Amélioration de façon substantielle le cadre de vie et les espaces publics</li> <li>- Adaptation du tissu urbain à ses nouvelles fonctions</li> <li>- Biodiversité en milieu urbain dense</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Créer de nouveaux aménagements innovants plus respectueux de l'environnement</li> <li>- Aménager des espaces innovants en concertation avec la population</li> <li>- Diversifier les fonctions et renforcer l'attractivité du territoire aggloméré</li> <li>- Adapter et compléter l'offre des espaces publics</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plan Campus</li> <li>- Aménagement de l'espace Danton</li> <li>- Création d'une cité numérique (cantine numérique, pépinière d'entreprises, hôtel d'entreprises)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Territoire souffrant d'un certain enclavement</li> <li>- Insuffisance des réseaux dédiés aux mobilités douces</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Développement des mobilités actives</li> <li>- Sécurité des déplacements doux</li> <li>- Electromobilité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Favoriser l'usage des mobilités douces</li> <li>- Créer de nouvelles connexions en lien avec l'agglomération havraise</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Requalification de l'entrée de ville</li> <li>- Aménagements sécurisés pour les mobilités douces</li> <li>- Actions de sensibilisation pour les mobilités actives</li> <li>- Aménagement d'une passerelle pour les modes doux</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Friches urbaines stigmatisant le territoire</li> <li>- Difficulté de densification du tissu urbain</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Revalorisation du « cœur métropolitain »</li> <li>- Réhabilitation des logements insalubres</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Favoriser le renouvellement urbain en zone centrale</li> <li>- Diversifier les activités du « cœur métropolitain »</li> <li>- Favoriser la réhabilitation des logements insalubres</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Requalification de la zone de l'Escaut</li> <li>- Requalification du secteur de Dumont d'Urville</li> <li>- Aménagement d'une salle de spectacle</li> <li>- Requalification des ateliers Louis Richard</li> </ul>

## Une stratégie cohérente avec le POR et le contexte local

Le cœur métropolitain est en mutation profonde depuis plus de 10 ans. La reconquête urbaine des anciens faubourgs et quartiers industriels en lien avec le port a été marquée par l'implantation du tram, de nouvelles fonctions résidentielles et économiques à valeur ajoutée. Elle a également contribué à l'amélioration substantielle du cadre de vie avec la démolition de bâtiments stigmatisants (maison d'arrêt du Havre), ainsi que la requalification de quais en promenade et places publiques.

Le territoire concerné a un poids déterminant dans l'agglomération havraise. Il concentre près de 20 000 habitants et plus de 18 000 emplois sur une superficie de plus de 350 ha.

Ces politiques de régénération urbaine ont été menées en collaboration avec de nombreux partenaires, tels que la ville du Havre, le Grand Port Maritime du Havre, l'Université, la Chambre de Commerce et d'Industrie, ainsi que des bailleurs.

Ces dernières années ont été marquées par la mise en place de dispositifs majeurs, le PNRQAD sur le Centre Ancien et le PUI sur les Quartiers Sud.

Le Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Défavorisés (PNRQAD) a été lancé pour redynamiser le tissu urbain du centre ancien, quartier de faubourg, marqué par l'insalubrité et l'habitat indigne.

Au cours de la programmation européenne 2007-2013, un Programme Urbain Intégré (PUI) a permis d'investir près de 23 millions d'euros à l'échelle des Quartiers Sud. Les opérations d'aménagement avaient principalement pour but d'améliorer le cadre de vie et de doter ce secteur d'équipements locaux, tout en favorisant l'accueil d'entreprises (Docks Dombasle, Espace Caillard, ...) au travers d'opérations privées, telles que Turgot Magellan ou l'îlot Prony-Courbet, afin de diversifier les fonctions de ce territoire.

**Les projets réalisés et les dispositifs passés ont engagé la revitalisation de ce tissu urbain. La CODAH et ses partenaires souhaitent poursuivre l'investissement sur ce territoire en assurant les connexions, afin de confirmer le rôle joué par l'interface au sein de l'agglomération, et de pérenniser cette requalification urbaine.**

Afin d'assurer une efficacité et un développement urbain intégré, la CODAH souhaite engager différents dispositifs sur le territoire, notamment via le contrat d'agglomération, le PNRQAD, le Nouveau Programme National de Rénovation Urbaine (NPNRU), les Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat de Rénovation Urbaine (OPAHRU) et le POR, et garantir une cohérence entre les politiques publiques.

### > Le Contrat d'agglomération 2014-2020

Validé le 24 avril 2015, le contrat d'agglomération, partenariat entre la Région Haute-Normandie et la CODAH, entérine la réalisation d'un projet du territoire aggloméré sur la période 2014-2020. Face aux nouveaux enjeux du territoire haut-normand et havrais, il a été défini selon cinq thématiques, traduites en neuf priorités<sup>1</sup>, et ont été intégrées à des degrés plus ou moins forts au développement du secteur stratégique. Le Contrat d'Agglomération 2014-2020 financera différents volets pour le développement du territoire havrais, et plus précisément dans le secteur étudié, via l'aménagement de grands équipements (le Centre des Congrès, un équipement socio-culturel dans le centre Ancien), la reconversion du tissu urbain (fonds friche) ou encore la dynamisation des bassins historiques (plan Nautisme). Ce dispositif contribue également à l'essor des mobilités douces à l'échelle globale du territoire.

Le contrat d'agglomération renforcera la place du cœur métropolitain dans l'agglomération en participant à la création d'équipements au rayonnement local et à l'échelle de l'agglomération.

### Une utilisation plus rationnelle de l'espace

A travers le contrat d'agglomération, la Région a fixé comme enjeu une utilisation plus rationnelle de l'espace, pour lutter contre l'étalement urbain, en évitant une consommation excessive d'espaces nouveaux. La polarisation de l'offre de logements, d'emplois et d'équipements avec les modes de déplacement sera primordiale. Les collectivités devront identifier les actions spécifiques en lien avec les priorités régionales en matière de mobilité et de transition écologique.

1 - Priorité 1 - Saisir les opportunités offertes par le numérique en finalisant la desserte et en développant les usages

- Priorité 2 - Proposer une offre foncière et immobilière répondant aux besoins des entreprises

- Priorité 3 - Améliorer le niveau de qualification des habitants et favoriser la rencontre entre l'offre et la demande d'emplois

- Priorité 4 - Affirmer le pôle d'enseignement supérieur havrais

- Priorité 5 - Consolider l'économie touristique

- Priorité 6 - Finaliser la reconstitution de l'offre culturelle

- Priorité 7 - Développer la ville sur elle-même pour une gestion durable des ressources

- Priorité 8 - Améliorer les déplacements en favorisant l'intermodalité

- Priorité 9 - Accompagner la transition écologique

## La mobilité intermodale

Elle sera un des enjeux majeurs. Les actions de développement urbain devront veiller à limiter les besoins en matière de déplacements et à réduire l'usage individuel de la voiture particulière. La part des mobilités douces est un enjeu majeur à l'échelle de l'agglomération, et particulièrement entre la gare et les quartiers sud. Plusieurs itinéraires cyclables sont prévus à différentes échelles, communale, agglomérée et départementale.

## La transition écologique

En vue d'une transition écologique, le contrat d'agglomération devra développer une approche intégrée de l'occupation des sols, de la gestion de l'eau, de la biodiversité, et de manière plus générale, du patrimoine naturel. Cet objectif pourra se traduire par l'intégration de la gestion du sol, de l'eau, de la biodiversité dans les projets, mais aussi par la reconversion des friches industrielles.

De par son histoire et son développement, ce secteur souffre de la présence de nombreuses friches industrielles. Ces espaces sous-valorisés font qu'une des priorités de ce territoire est la redynamisation du tissu urbain.

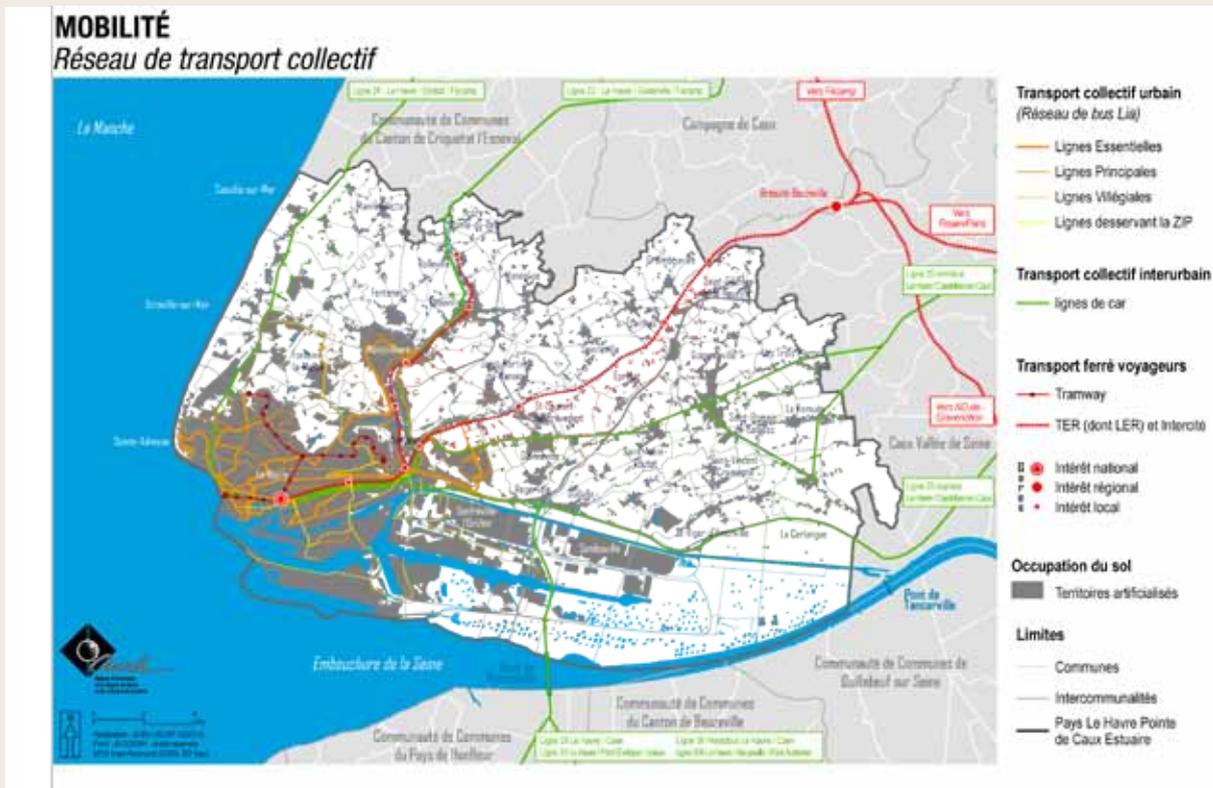
La transition écologique est, par ailleurs, perceptible à travers le recours aux énergies renouvelables. De nombreux bâtiments, construits ou futurs, exploitent les énergies non-fossiles, notamment l'eau de mer. Grâce à la présence des bassins, des systèmes de pompes à chaleur sont en cours d'expérimentation. Le nouveau bâtiment de l'ENSM est équipé et le futur Centre des Congrès sera également équipé de cette technologie.

## La formation

La formation sera une thématique majeure du futur contrat d'agglomération. Il devra favoriser l'implication des territoires dans la problématique de la formation. Un nombre important d'établissements universitaires et d'équipements liés à la formation a été installé dans le secteur Gare/Eure.

## La desserte numérique

La desserte numérique répondra aux besoins de développement de l'agglomération havraise et des entreprises. Elle favorisera l'émergence de nouvelles filières et de nouveaux usages. En outre, une ville connectée ouvre la voie à un fonctionnement plus « intelligent » de ses fonctions (smart city : consommations énergétiques ; flux de circulation ; résolution de problèmes).



La mobilité à l'échelle du SCOT du Havre Pointe de Caux Estuaire

## > Le Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés (PNRQAD)

Le dispositif de Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés (PNRQAD) a été mis en place en 2011 pour sept années. Centré sur le Centre Ancien, il a pour objectif la reconquête et la revitalisation des quartiers Danton et Sainte-Marie. Ce territoire est marqué par un parc de logements privés dégradés, un tissu commercial déqualifié, des espaces publics peu adaptés et vétustes, mais également des habitants en situation de fragilité sociale.

Les objectifs du PNRQAD sont :

- la requalification d'îlots d'habitat insalubre, en favorisant le recyclage foncier et immobilier ;
- la requalification et la création d'espaces et d'équipements publics de proximité ;
- le portage de lots de copropriétés dégradées en vue de leur redressement.

Le PNRQAD est accompagné financièrement par l'ANRU. Près de 370 logements devraient bénéficier de ces aides.

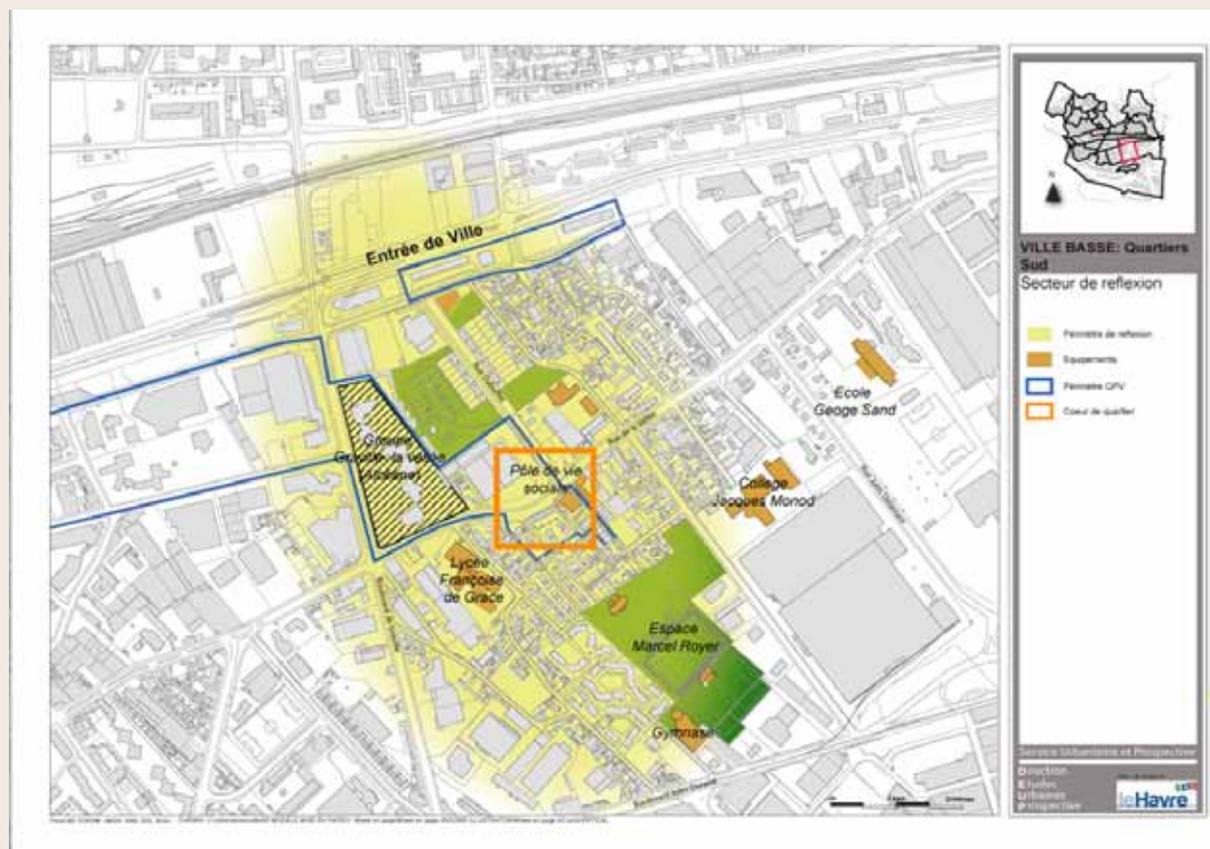
## > Le Nouveau Programme National de Rénovation Urbaine (NPNRU)

Le NPNRU sera ciblé sur le quartier Vallée-Béreault dans les Quartiers Sud. Ce secteur souffre d'un manque de dynamisme, au regard de sites proches en cours de requalification, malgré la réalisation d'opérations résidentielles. Ce secteur ne bénéficie pas d'un cœur de quartier lisible, agréable et fonctionnel. L'accent doit être mis sur l'amélioration du cadre de vie des habitants et le confortement d'une centralité.

Par ailleurs, les connexions avec les autres quartiers et le centre-ville distant de 3 km doivent être nettement améliorées notamment concernant les modes doux.

Le NPNRU interviendra à travers deux volets :

- le parc social : les logements insalubres seront démolis et des logements intermédiaires seront implantés, accompagnés de constructions pavillonnaires. L'habitat privé indigne sera également traité.
- les espaces publics : une attention particulière sera portée aux cheminements doux (rive sud du boulevard Winston Churchill et boulevard Graville), les espaces publics seront redistribués pour les pacifier et améliorer la visibilité du cœur commerçant du quartier. Les voies industrielles desservant le quartier (rue Pressensé, de la Vallée) seront reconfigurées pour qu'elles retrouvent un profil plus urbain, et en adéquation avec les fonctions en place.



Le périmètre de réflexion du NPNRU

## > Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat 2016-2021

L'Opération d'Amélioration de l'Habitat 2016-2021 aura pour objectif la lutte contre l'habitat dégradé. Les interventions seront concentrées sur le parc de logements privés. Ce dispositif ciblera prioritairement le Centre Ancien, et complètera les actions menées sur les espaces publics. Il contribuera également aux objectifs fixés par le POR de réhabilitation de logements dégradés.

## > Le Contrat de ville 2015-2020

La CODAH a engagé une réflexion pour la mise en œuvre de la politique de la ville entre 2015 et 2020. Cette politique est basée sur la transversalité. Elle regroupe un nombre conséquents de partenaires et de compétences qui leur sont propres. On peut citer l'Etat (emploi, éducation, justice, renouvellement urbain...), la communauté d'agglomération, la ville du Havre, la Région (formation professionnelle) et le Département (exclusion, lutte contre la précarité).

La CODAH a ciblé 7 quartiers, dont 6 au Havre, regroupant 42 153 habitants. Le Centre Ancien et les Quartiers Sud sont particulièrement ciblés par ce dispositif, notamment les secteurs au nord du cours de la République et Eure-Brindeau.

Le contrat de ville sera basé sur trois piliers :

### 1. Pilier emploi et développement économique

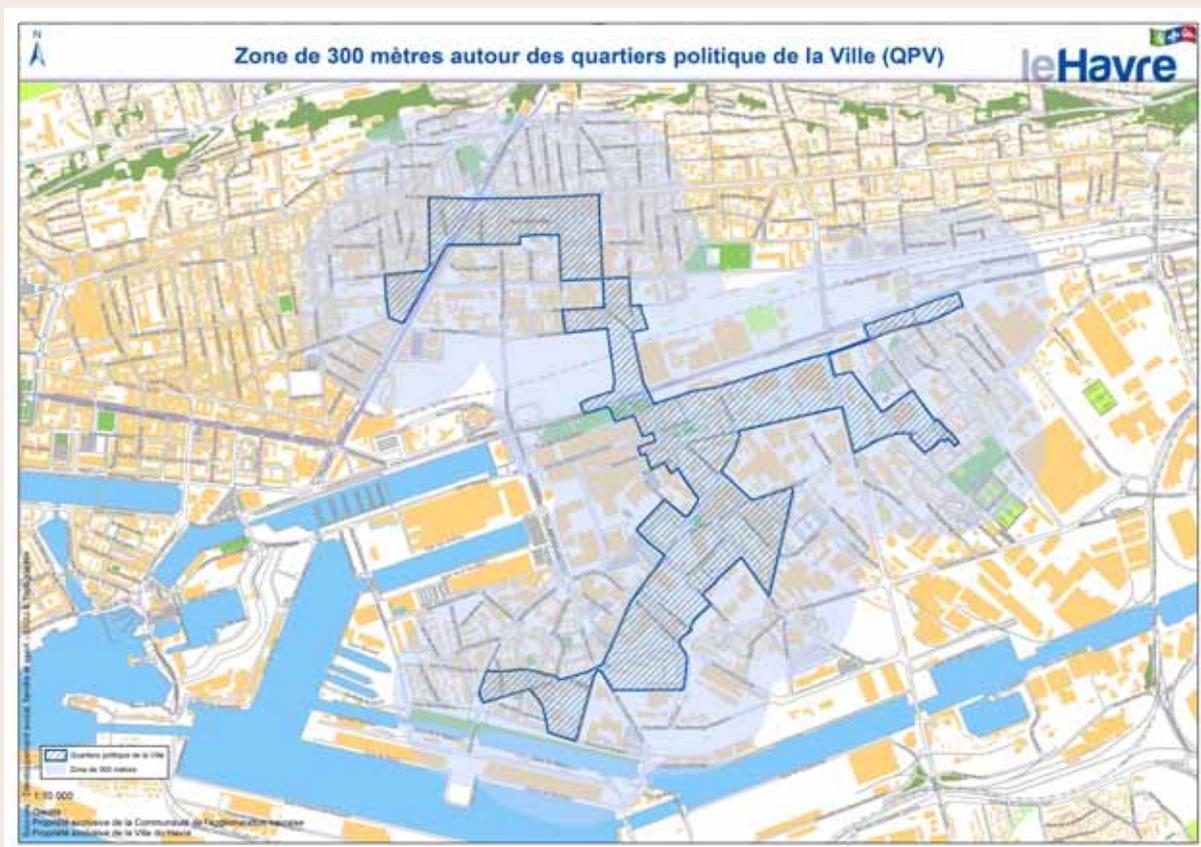
- Réduire les écarts entre les besoins des entreprises et les compétences des actifs
- Développer l'employabilité et l'emploi des personnes éloignées du marché du travail
- Dynamiser le tissu économique et entrepreneurial des quartiers

### 2. Pilier cohésion sociale

- Améliorer l'accès aux droits et adapter l'offre de services aux publics précarisés
- Renforcer l'autonomie des habitants, lutter contre les discriminations, les stéréotypes, et les replis identitaires
- Renforcer la prévention, la promotion et l'accès à la santé
- Améliorer la réussite scolaire et lutter contre le décrochage
- Favoriser l'égalité femmes-hommes, lutter contre les violences conjugales et intrafamiliales

### 3. Pilier cadre de vie et renouvellement urbain

- Adapter et améliorer la qualité du parc de logements publics comme privés dans les quartiers
- Poursuivre et amplifier le lien de proximité et de confiance entre habitants et institutions
- Rechercher un meilleur équilibre de peuplement dans le patrimoine et faciliter le parcours résidentiel des usagers



## > Le Programme Opérationnel Régional 2014-2020

Le Programme Opérationnel Régional 2014-2020 est basé sur 6 axes majeurs, à savoir :

**Axe 1** : Favoriser la compétitivité de la Haute-Normandie par la promotion de la recherche, de l'innovation et de l'économie numérique

**Axe 2** : Soutenir la transition énergétique haut-normande

**Axe 3** : Valoriser le patrimoine culturel et préserver le patrimoine naturel haut-normand

**Axe 4** : Soutenir le développement d'espaces urbains durables

**Axe 5** : Former les Haut-Normands pour permettre leur insertion

**Axe 6** : Former tout au long de la vie pour répondre aux enjeux économiques haut-normands

L'axe 4, dont l'enveloppe est fixée à 25 millions d'euros, sera dédié au soutien de stratégie intégrée de développement urbain. Une stratégie urbaine intégrée « réside dans la capacité à mobiliser plusieurs acteurs, sur des champs d'interventions variés pour développer leur complémentarité et créer une réelle valeur ajoutée aux actions conduites dans les différents domaines (économique, social, environnemental...) »<sup>2</sup>.

La volonté du POR est que les *actions et projets prévus dans les plans d'actions ne doivent pas être conçus individuellement et séparément mais faire partie d'une stratégie d'ensemble, être reliés et coordonnés en un tout cohérent.*

La stratégie devra répondre aux deux objectifs spécifiques suivants :

- **Objectif spécifique 4.1** - Développer des quartiers urbains durables, via la conception et la réalisation de quartiers urbains durables, et le développement de la multimodalité et des modes actifs.

- **Objectif spécifique 4.2** - Développer l'utilisation des sites délaissés en friche ou en voie de le devenir pour recomposer la ville, via le traitement des friches et la requalification du foncier d'activité.

La combinaison de ces deux objectifs, ainsi que l'intégration d'autres objectifs du POR permettront aux EPCI d'établir une politique urbaine cohérente. L'opération de renouvellement urbain, alliée aux dispositifs multimodaux et à la requalification de friches industrielles, devrait redynamiser durablement les secteurs concernés.

La requalification des friches industrielles/urbaines est une thématique prépondérante de l'axe 4. Elle concernera les secteurs urbains denses, ainsi que les zones d'activités en manque d'attractivité.

## Axe 1 – Renforcement de l’urbanité du cœur métropolitain

Actions	Porteur de projet	Actions POR	Contenu
Requalification de Dumont d’Urville	VDH	4.1 a	Réaménagement durable du secteur Dumont d’Urville en intervenant sur les espaces publics et les accès
Aménagement de l’espace Danton	VDH	4.2 a	Aménagement de l’ancien site de la maison d’arrêt du Havre
Requalification de l’entrée de ville	VDH	4.1 b	Transformation de stations essence en promenade dédiée aux mobilités douces
Requalification des ateliers Louis Richard	VDH	4.2 a	Transformation d’une friche en lieu de stockage vivant pour accueillir du public
Aménagement d’une salle de spectacle	VDH	4.2 a	Aménagement d’une nouvelle salle de spectacle sur une ancienne friche industrielle - Secteur Dumont d’Urville

## Axe 2 – Création d’un environnement favorable à l’économie métropolitaine

Actions	Porteur de projet	Actions POR	Contenu
Plan Campus	CODAH	4.1 a	Aménagement d’un nouveau campus autour des bassins de l’Eure et Vauban (secteur Frissard)
Cité numérique	CODAH	4.1 a	Création d’une cantine numérique, ainsi que d’une pépinière et d’un hôtel d’entreprises pour adapter l’économie havraise
Requalification de la ZA de l’Escaut	CODAH	4.2 b	Réaménagement de la zone de l’Escaut aujourd’hui sous-exploitée

## Axe 3 – Développement des mobilités douces au cœur de l’agglomération havraise

Actions	Porteur de projet	Actions POR	Contenu
Aménagements sécurisés pour les mobilités douces	VDH	4.1 b	Assurer des connexions sécurisées vers le reste de l’agglomération havraise et les Quartiers Danton et Eure
Actions de sensibilisation aux mobilités douces	VDH	4.1 b	Favoriser le développement des mobilités douces en sensibilisant les habitants
Aménagement d’une passerelle pour mobilités actives	CODAH	4.1 b	Création d’une passerelle sur le bassin Vatine pour connecter le centre des Congrès aux Docks Vauban et à la gare



# MAQUETTE FINANCIÈRE PRÉVISIONNELLE

## Coût prévisionnel des opérations envisagées

<b>Axe 1 – Renforcement de l’urbanité du cœur métropolitain</b>			
	Porteur de projet	Actions POR	Enveloppe estimée (millions € HT)
Requalification de Dumont d’Urville	VDH	4.1 a	4.4
Aménagement de l’espace Danton	VDH	4.2 a	4.7
Requalification de l’entrée de ville	VDH	4.1 b	7
Requalification des ateliers Louis Richard	VDH	4.2 a	4
Aménagement d’une salle de spectacle	VDH/EPFN	4.2 a	3

<b>Axe 2 – Création d’un environnement favorable à l’économie métropolitaine</b>			
Actions	Porteur de projet	Actions POR	Enveloppe estimée (millions € HT)
Plan Campus	CODAH	4.1 a	4.3
Cité numérique	CODAH	4.1 a	8.5
Requalification de la ZA de l’Escout	CODAH	4.2 b	7.4

<b>Axe 3 – Développement des mobilités douces au cœur de l’agglomération havraise</b>			
Actions	Porteur de projet	Actions POR	Enveloppe estimée (millions € HT)
Aménagements sécurisés pour les mobilités	VDH	4.1 b	2
Actions de sensibilisation aux mobilités	VDH	4.1 b	.
Aménagement d’une passerelle pour	CODAH	4.1 b	2.6
<b>TOTAL</b>			<b>47.9</b>

## Cofinancement prévisionnel FEDER par objectif spécifique

4.1	Développer des quartiers urbains durables	Montant estimatif (en millions €)
4.1.a	Conception et Réalisation de quartiers urbains durables	3.5
4.1.b	Multimodalité et modes actifs	1.5
4.2	Développer l’utilisation des sites délaissés en friche ou en voie de le devenir	
4.2.a	Traitement des friches	4.5
4.2.b	Requalification du foncier d’activité	
<b>TOTAL</b>		<b>9.5</b>



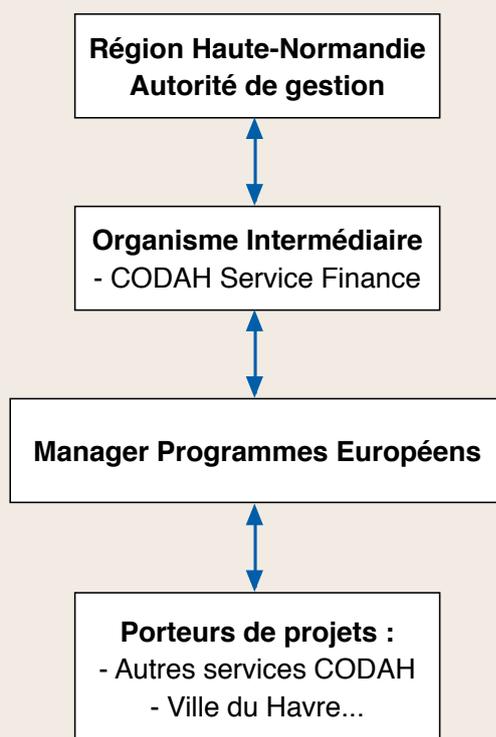
# LA GOUVERNANCE DE L'ORGANISME INTERMÉDIAIRE

La CODAH, en tant qu'Organisme Intermédiaire et porteur de la stratégie intégrée, aura pour mission la gestion des fonds au titre de l'axe 4. De ce fait, l'OI sera :

- garant de l'efficacité globale de la stratégie portée
- chargé de la gouvernance du projet
- chargé de la sélection des opérations

Elle sera donc l'interlocutrice privilégiée de la Région Haute-Normandie et signera la convention de partenariat avec l'autorité de gestion.

Afin d'éviter les conflits d'intérêt, le Département 'Gestion des Ressources' et plus précisément le service 'Finance' sera le service référent pour la gestion des fonds européens. Ce dernier s'engage à être objectif dans le processus de l'appel à projet, et d'éviter les interférences avec la CODAH, en tant que porteur de projet, notamment via le département 'Aménagement et attractivité du Territoire'.



## L'OI, 'chef de file' des fonds européens au Havre

De par sa mission de 'chef de file' des fonds européens, l'OI aura pour objectif la bonne gestion et l'animation des fonds européens au titre de l'axe 4. Afin de mener à bien cette mission, l'OI s'engage à organiser et piloter différents rendez-vous annuels, à savoir un comité de pilotage, un comité technique, ainsi que des visites sur site. Ces réunions auront pour but de mobiliser les acteurs locaux concernés par la stratégie intégrée, ainsi que d'assurer un suivi précis des projets et de l'utilisation des fonds, pour éviter tout dégageant d'office.

Ces réunions seront complétées par des actions de communication autour des fonds européens, ainsi que des rapports d'exécutions annuels.

Un manager de Programmes Européens animera et gèrera les fonds alloués au territoire, pour organiser les demandes de subventions, ainsi que les remontées de factures.

### - Les comités de pilotage

Les comités de pilotage auront lieu au moins une fois par an et seront organisés à l'hôtel d'agglomération, ils rassembleront l'OI et ses élus, les membres de l'autorité de gestion et les porteurs de projets retenus dans le cadre de l'appel à projets, et tout particulièrement la ville du Havre.

Les sujets abordés en COPIL seront :

- le point d'avancement des projets ;
- la présentation du calendrier ;
- la maquette financière ;
- la présentation des opérations par les porteurs de projet pour faciliter les liens avec l'autorité de gestion.

Un compte-rendu reprenant les décisions prises lors des COPIL sera systématiquement rédigé et adressé à l'ensemble des intéressés afin de suivre au mieux l'évolution de l'axe 4 et éviter les dégagements d'offices.

#### **- Organisation de COTECH**

Les comités techniques seront trimestriels et organisés à l'hôtel d'Agglomération. Ils rassembleront les services techniques de l'OI, de l'autorité de gestion, ainsi que des porteurs de projets et de la ville du Havre.

Les sujets abordés seront :

- l'avancée détaillée des projets pour évoquer les différentes évolutions ;
- les éventuelles difficultés rencontrées par les porteurs de projet, ainsi que les relations avec les autres financeurs pour une plus grande efficacité et complémentarité entre les fonds.

Un compte-rendu reprenant les décisions prises lors des COTECH sera systématiquement rédigé et adressé à l'ensemble des intéressés afin de suivre au mieux l'évolution de l'axe 4 et éviter les dégagements d'offices.

#### **- Organisation de visites**

L'OI organisera, à destination de l'autorité de gestion, des visites de terrain pour voir l'évolution des projets. Elle se tient prêt à accueillir et organiser des journées de visite pour la Commission Européenne et l'autorité de gestion.

#### **- La communication autour des fonds FEDER**

En parallèle, l'organisme intermédiaire veillera à rédiger des rapports d'exécution annuels pour une plus grande lisibilité et transparence dans l'utilisation des fonds européens. Des outils de communication seront enfin utilisés pour assurer la publicité du FEDER et informer les habitants. Ces outils de communication seront multiples : les médias à travers la presse et la télévision, le site web de l'agglomération havraise et des porteurs de projets, l'élaboration de plaquettes, l'organisation de réunions publiques et conseils de quartiers, l'organisation de manifestations diverses, la présence du drapeau européen et la mention de la Commission Européenne sur les panneaux de chantiers et sur tout support de communication.

#### **- Référentiel RFSC**

L'organisme intermédiaire s'engage à intégrer le référentiel RFSC au cours de la programmation 2014-2020.

# PLAN D' ACTIONS PRÉVISIONNEL

La CODAH et ses partenaires ont d'ores et déjà présélectionné un certain nombre d'opérations susceptibles d'être éligibles au FEDER, dont certaines ont débuté au premier semestre 2014. Ainsi, les porteurs de projets seront en mesure d'effectuer des demandes d'acomptes, dès la validation des projets par l'autorité de gestion.

Ainsi, il en découle le calendrier prévisionnel suivant :

- Réponse de l'appel à manifestation d'intérêt : 1<sup>er</sup> septembre 2015
- Sélection des stratégies et des EPCI porteuses de celles-ci : dernier trimestre 2015
- Préparation et lancement des appels à projets : 1<sup>er</sup> semestre 2016
- Sélection des opérations, dépôt et instruction des dossiers : 2<sup>nd</sup> semestre 2016
- Organisation de comités techniques et de pilotages : dès la fin 2016
- Programmation et demande de paiements des opérations : dès la fin 2016
- Finalisation des opérations et dernières remontées de factures : 2020/2021

Les chantiers des opérations citées devraient débuter à partir de 2016 et s'achever à la fin de l'année 2019. L'ensemble des projets sera clôturé en 2020/2021.

Période de travaux	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Axe 1 – Renforcement de l'urbanité du cœur métropolitain</b>							
Requalification de Dumont d'Urville							
Aménagement de l'espace Danton							
Requalification de l'entrée de ville							
Requalification des ateliers Louis Richard							
Aménagement d'une salle de spectacle							

<b>Axe 2 – Création d'un environnement favorable à l'économie métropolitaine</b>							
Plan Campus							
Cité numérique							
Requalification de la ZA de l'Escaut							

<b>Axe 3 – Développement des mobilités douces au cœur de l'agglomération havraise</b>							
Aménagements sécurisés pour les mobilités douces							
Actions de sensibilisation aux mobilités douces							
Aménagement d'une passerelle pour mobilités actives							



# FICHES OPÉRATIONS

## Axe 1 – Renforcement de l’urbanité du cœur métropolitain

- > Requalification de Dumont d’Urville
- > Aménagement de l’espace Danton
- > Requalification de l’entrée de ville
- > Requalification des Ateliers Louis Richard
- > Aménagement d’une salle de spectacle

## Axe 2 – Création d’un environnement favorable à l’économie métropolitaine

- > Plan Campus
- > Cité Numérique
- > Requalification de la Zone d’Activité de l’Escaut

## Axe 3 – Développement des mobilités douces au cœur de l’agglomération havraise

- > Aménagements sécurisés pour les mobilités douces
- > Actions de sensibilisation aux mobilités douces
- > Aménagement d’une passerelle pour mobilités actives

## Axe 1 – Renforcement de l'urbanité du cœur métropolitain

### > Opération Dumont d'Urville

#### **Descriptif de l'opération**

Revalorisation d'une ancienne zone d'activités pour créer des logements et des locaux adaptés aux nouveaux besoins des entreprises. L'espace public sera totalement repensé pour favoriser les mobilités douces à l'échelle du quartier.

- Superficie : 10 ha
- Logements : 500 logements
- Activités : 4 000 m<sup>2</sup>



Esquisse d'aménagement du secteur Dumont d'Urville - ATTICA

#### **Objectifs**

- Reconvertir et revaloriser cet ancien site industriel pour développer de nouvelles activités
- Densifier le « Cœur Métropolitain »
- Attirer de nouveaux habitants
- Pacifier l'espace public autour de nouveaux logements et d'un lycée
- Limiter les zones imperméables

#### **Actions menées**

- Aménagement de nouveaux espaces publics
- Aménagement de cheminements pacifiés pour encourager les mobilités douces
- Requalification d'une route industrielle en boulevard urbain en partie dédiée aux mobilités douces

## > Opération Danton

### **Descriptif de l'opération**

Requalification de l'ancien site de la prison du Havre. Un vaste espace public dédié aux mobilités douces sera aménagé pour accompagner la réalisation de nouveaux logements. Un équipement sportif et socio-culturel sera créé pour répondre aux besoins des habitants.

- Superficie : env 1 ha
- Logements : 350 logements minimum
- Activités/commerces : 1 000 m<sup>2</sup>



*La future place Danton et l'équipement socio-culturel et sportif - Panerai & associés*

### **Objectifs**

- Amélioration du cadre de vie en milieu urbain dense
- Accompagnement de la création de nouveaux immeubles
- Requalification d'une ancienne friche urbaine

### **Actions menées**

- Création d'un nouvel espace public
- Aménagement de nouveaux espaces sur une ancienne friche urbaine
- Aménagement de nouveaux cheminements pacifiés pour encourager les mobilités douces



## > Requalification des Ateliers Louis Richard

### **Descriptif de l'opération**

Transformation d'anciens ateliers en lieu de stockage vivant. Le nouvel aménagement permettra l'installation des réserves du musée, mais également l'accueil du public et de chercheurs. Il servira aussi de lieu d'exposition temporaire. Il accompagne l'installation de la French Lines.



*Les Ateliers Louis Richard en 2015*

### **Objectifs**

- Réhabilitation d'un bâtiment industriel sous-exploité
- Création d'un nouvel équipement au cœur des quartiers sud
- Création d'un lieu d'échanges pour les habitants du quartier et les acteurs culturels de la ville

### **Actions menées**

- Réhabilitation du site
- Aménagement de la nef centrale pour assurer l'accessibilité

## > Aménagement d'une salle de spectacle

### **Descriptif de l'opération**

Transformation du Hangar O en salle de spectacle. Le hangar, témoin de l'activité portuaire sur le site de Dumont d'Urville sera conservé et réhabilité en lieu de spectacle.



*Le Hangar O*

### **Objectifs**

- Transformation d'une friche industrielle en lieu de spectacle
- Création d'un nouvel équipement dans le quartier de l'Eure et le cœur métropolitain

### **Actions menées**

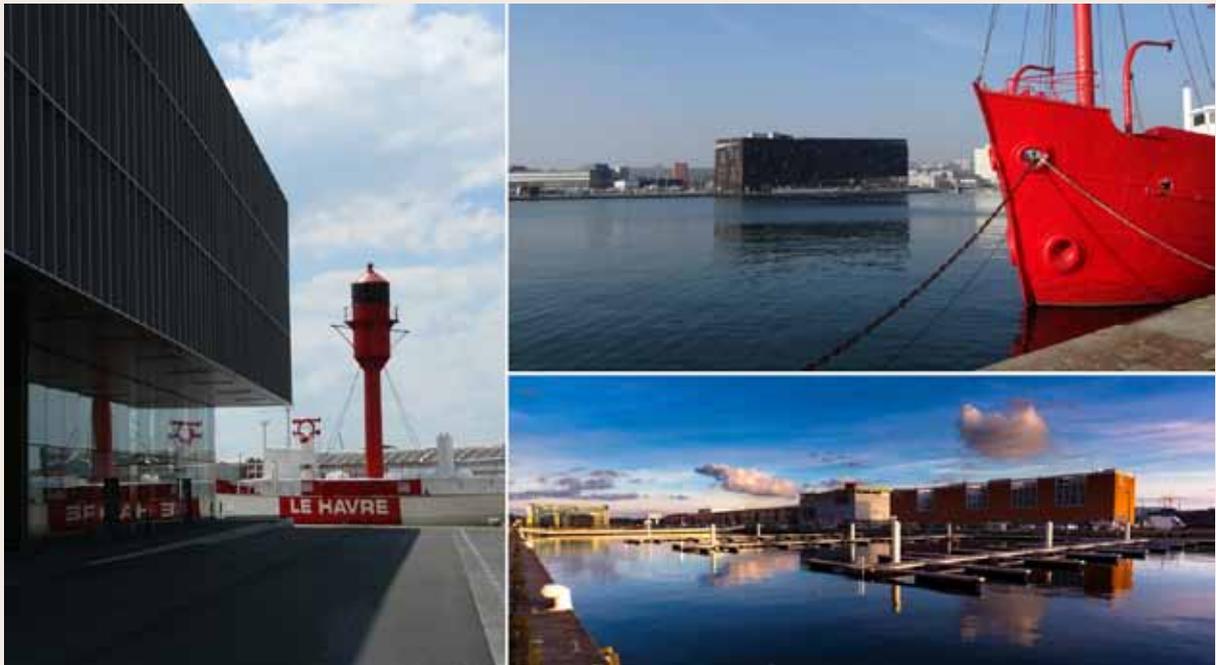
- Aménagement des abords du Hangar O
- Réhabilitation du Hangar O en salle de spectacle

## Axe 2 – Création d'un environnement favorable à l'économie métropolitaine

### > Plan Campus

#### **Descriptif de l'opération**

Réserve d'environ 5000 m<sup>2</sup> pour un nouvel établissement d'enseignement supérieur, un restaurant universitaire, un équipement sportif et un équipement sur l'eau (cafétéria, lieu de vie étudiant, lieu de formation). Le projet de cité numérique s'implantera également sur le site (voir fiche dédiée). Les actions seront menées à l'échelle des sites Lebon et du quai Frissard.



*Le campus maritime*

#### **Objectifs**

- Poursuivre le développement du Campus Maritime au Havre gage d'attractivité et de rayonnement pour l'agglomération.
- Développer les filières tournées vers le maritime
- Développer les services aux étudiants au niveau du site Frissard (hors logement)
- Aménager les espaces publics sur le site Frissard : plantations et interventions ponctuelles sur les pelouses existantes, cheminements modes doux, parvis et traversées piétonnes au droit des nouveaux bâtiments,...).

#### **Action menée**

- Création de nouveaux aménagements pour accompagner l'installation des équipements

## > Cité Numérique

### ***Descriptif de l'opération***

Création d'une cité du numérique au sein d'un nouveau bâtiment et regroupant les acteurs locaux de cette filière innovante.

### ***Objectifs***

- Accompagner et amplifier l'écosystème numérique Havrais et Normand récemment labellisé French Tech.
- Implanter la cité numérique au cœur du campus Eure-Frissard et à proximité de la Gare et de l'entrée de ville.
- Réaliser un bâtiment « totem » remarquable par son architecture et ses usages innovants.
- Revaloriser une ancienne friche industrielle

### ***Action menée***

- Création d'un nouvel équipement pour dynamiser l'économie havraise

## > Requalification de la zone d'activité de l'Escaut

### **Descriptif de l'opération**

Pour accompagner le développement de la filière nautisme, la zone de l'Escaut sera requalifiée. Cette zone de hangars sous-exploitée sera réhabilitée pour accueillir des activités liées au fonctionnement de la zone technique portuaire de l'Escaut.



*La future zone d'activités de l'Escaut*

### **Objectifs**

- Accompagner le développement de la filière Nautisme
- Redensifier une zone d'activité en cœur métropolitain

### **Action menée**

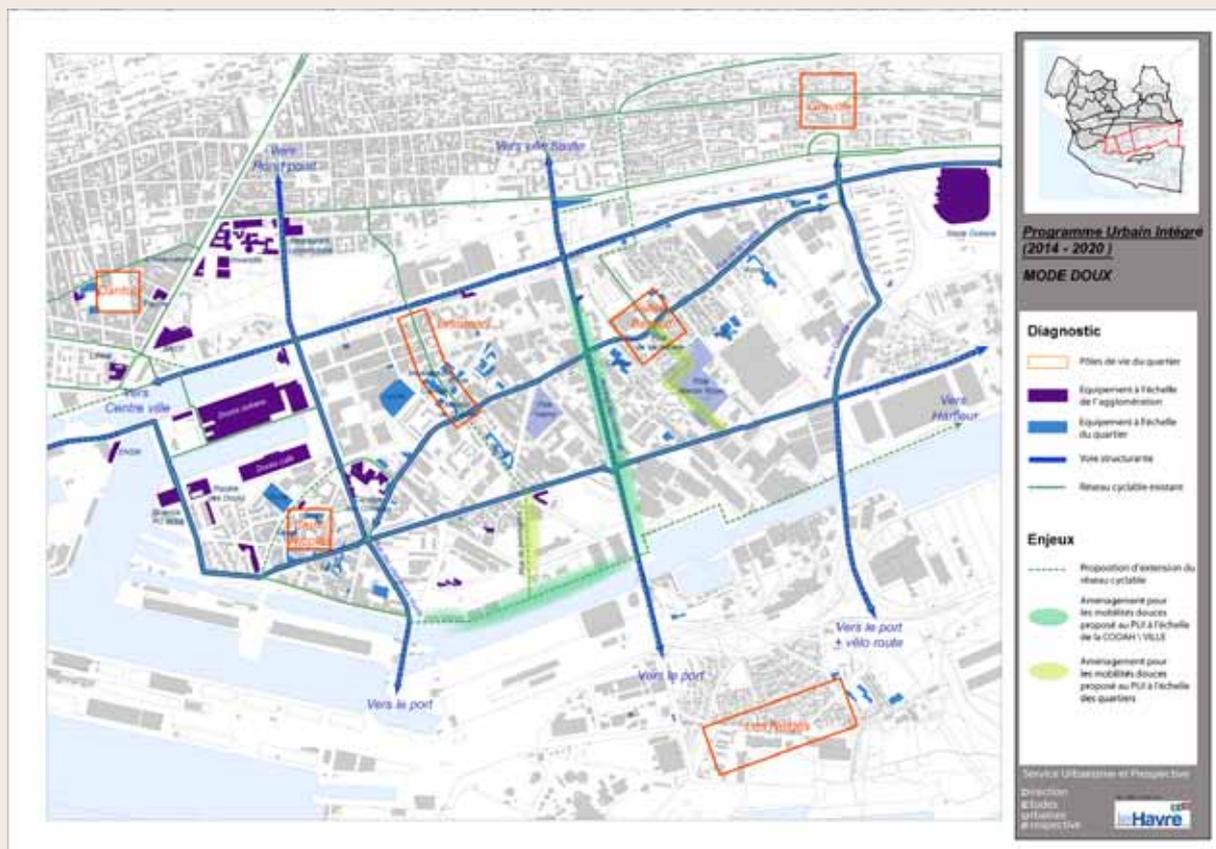
- Réhabiliter les hangars du quai de l'Escaut pour qu'ils accueillent de nouvelles activités

## Axe 3 – Développement des mobilités douces au cœur de l'agglomération havraise

### > Aménagements sécurisés pour les mobilités douces

#### Descriptif de l'opération

Bien que des aménagements aient été réalisés, le cœur métropolitain reste peu connecté au reste du territoire aggloméré via les mobilités actives et les déplacements ne sont pas sécurisés sur l'ensemble des trajets. Ainsi, des aménagements doivent être menés pour renforcer le maillage et créer de nouvelles connexions. Ces actions inciteront également les habitants à pratiquer les mobilités douces.



Les cheminements doux envisagés

#### Objectifs

- Inciter les habitants des quartiers à utiliser les modes de déplacements doux,
- Sécuriser les déplacements
- Renforcer les connexions avec l'ensemble du territoire havrais
- Aménager des itinéraires adaptés aux utilisateurs

#### Actions menées

- Réalisation d'aménagements dédiés aux mobilités douces
- Sécurisation des axes pour les déplacements doux

## > Actions de sensibilisation aux mobilités douces

### ***Descriptif de l'opération***

Pour accompagner le développement des mobilités douces dans les quartiers Sud et de les reconnecter au reste du territoire, un atelier sur les mobilités douces apparaît nécessaire. Il compléterait les actions d'aménagements.

Ce type d'actions pourrait être complété par des ateliers sur le vélo pour montrer les bonnes pratiques.

### ***Objectifs***

- Sécuriser les déplacements des jeunes lors des trajets domiciles-écoles
- Réduire les déplacements des véhicules personnels lors des sorties d'écoles.
- Inciter les habitants des quartiers à utiliser les modes de déplacements doux.

### ***Action menée***

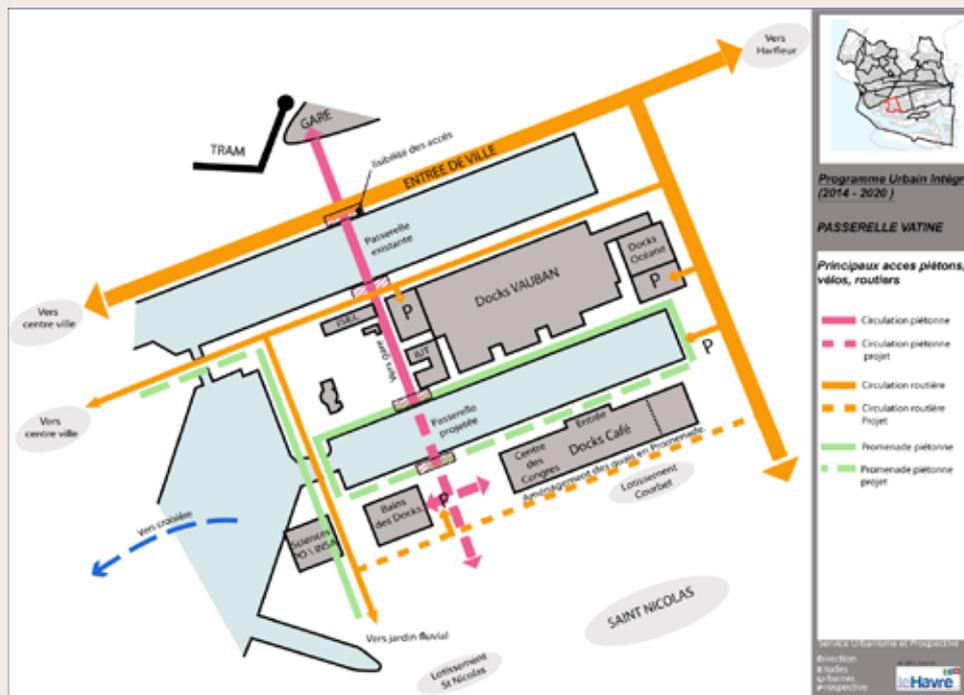
- Ateliers de sensibilisation auprès des habitants

## > Aménagement d'une passerelle pour mobilités actives

### Descriptif de l'opération

Pour doter le cœur métropolitain d'équipements majeurs, un centre des Congrès sera implanté autour du bassin Vatine. Afin d'assurer de façon optimale son fonctionnement, une passerelle dédiée aux mobilités douces sera installée. Elle permettra également de créer une nouvelle connexion nord-sud, entre la gare et le quartier de l'Eure.

Cette passerelle aura la particularité d'être équipée d'un système permettant une production d'énergie thermique alternative et innovante grâce à l'eau de mer.



Localisation indicative d'une passerelle pour les mobilités douces sur le bassin Vatine

### Objectifs

- Compléter le maillage mode doux
- Faciliter le fonctionnement du centre des congrès
- Faciliter l'accès au quartier Saint-Nicolas, logements étudiants, ..., depuis la gare et le tramway.
- Participer à la mise en place d'un fonctionnement d'ensemble entre les docks Vauban et les docks café.

### Action menée

- Création d'une passerelle dédiée aux mobilités douces





Hôtel d'Agglomération  
19 rue Georges Braque - CS 70854 - 76085 Le Havre Cedex  
[www.codah.fr](http://www.codah.fr)