

PROJET URBAIN PARTENARIAL CENTRE ANCIEN EST / QUARTIER SAINTE-MARIE - MASSILLON

Réunion publique de restitution de la concertation menée entre septembre 2024 et mars 2025

6 juin 2025

Participants à la réunion

Environ 130 personnes au total, réunies dans l'Amphithéâtre Jules Durand – Université du Havre

Préambule

La Ville du Havre remercie les personnes présentes à cette réunion publique de restitution et de bilan de la concertation ainsi que les participantes et participants qui ont donné de leur temps pour s'investir dans un ou plusieurs ateliers de travail organisés par l'équipe d'urbanistes entre septembre 2024 et janvier 2025. La Ville souligne que cette implication et ce suivi régulier ont permis de faire émerger un projet cohérent. La Ville remercie les personnes qui ont contribué sur la carte interactive en ligne jusqu'en mars 2025.



Réunion publique de restitution – bilan de la concertation, 06.06.2025, image © Ville Ouverte



Déroulé de la présentation

1. Un quartier en devenir
2. Engager le changement
3. La démarche de concertation
4. Le plan-guide
5. Au fil de la rue Massillon
6. Sainte-Marie – Massillon, demain

Un quartier en devenir

En introduction, la Ville rappelle que les réflexions engagées sur le quartier Sainte-Marie – Massillon s’inscrivent en continuité des travaux menés dans le quartier Danton dans un objectif général d’amélioration de la qualité de vie et de requalification du Centre Ancien du Havre qui se poursuit désormais à l’est du Cours de la République et jusqu’au boulevard de Graville.

Le périmètre de l’étude comprend environ 8000 habitants. Le quartier fait l’objet de nombreuses actions notamment pour améliorer l’habitat. Ces actions importantes ont porté sur environ 1000 logements mais sont effectuées de manière diffuse et éparses dans ce quartier dense. L’étude urbaine et sociale en cours a pour objectif de donner de la visibilité et de la cohérence à ces actions en ajoutant un investissement important sur les espaces publics.

La population de Sainte-Marie – Massillon se caractérise par une population jeune, un nombre important de familles monoparentales et de personnes seules, un taux de chômage deux fois supérieur au taux national, une population pour 75% allocataire des aides sociales et une rotation importante avec 25% des ménages ayant emménagé il y a moins de deux ans.

Au contexte socio-économique vécu par la population, s’ajoutent des risques dits hydrologiques et liés à la gestion de l’eau. Le centre ancien est exposé au risque de submersion marine, au phénomène de remontée des nappes phréatiques présentes dans le sous-sol et au ruissellement des eaux pluviales qui descendent de la Costière. Ces

risques peuvent se cumuler lors de forts épisodes pluvieux et venteux en période de fort coefficient de marée. Les pouvoirs publics ont inscrit le quartier dans un plan de prévention des risques littoraux (PPRL) qui régleme les aménagements et les possibilités de transformation en fonction des risques évalués.

Des actions ont également été engagées à destination des populations fragiles du quartier qui a fait l'objet d'un classement en quartier prioritaire de la politique de la ville dès 2014. Des dispositifs d'amélioration de la sûreté publique ont été mis en place en 2020 et 2021. Puis, en 2025, la Fabrique a obtenu son agrément d'espace de vie social.

La Ville et la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole s'investissent aussi en faveur de l'amélioration de l'habitat existant et dans la création de logements sociaux neufs comme en témoigne la livraison très récente de la résidence la Limmat par le bailleur Alcéane, rue Aristide Briand. Des actions à destination des propriétaires sont également mises en place :

- une campagne d'aide au ravalement de façade ;
- des opérations de restauration immobilière ;
- des aides aux travaux de réhabilitation et aux copropriétés en difficultés soutenus par l'agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH).

Le quartier voit évoluer son offre de services et d'équipement au travers de projets en cours ou récemment achevés. On peut citer l'ouverture du théâtre Le Normandy, le réaménagement de la Fabrique Massillon, la rénovation énergétique du gymnase André Saussaye. Les travaux de ce dernier devraient s'achever en 2026 après la découverte de fragilités structurelles sur l'édifice lors des travaux. Le Lieu Solidaire a été agrandi et le chantier de la maison médicale du Rond-Point, bloqué suite aux difficultés financières du promoteur, devrait reprendre prochainement.

Du point de vue des transports publics et des mobilités, le grand chantier engagé est celui du tramway et de future ligne C du réseau LiA. Le quartier se verra doté de 2 stations qui seront situées rue Demidoff - devant l'îlot Hilaire Colombel - et devant le parc François Mitterrand – Massillon. Cette ligne permettra notamment de rejoindre l'hôpital Monod à Montivilliers. Elle permettra également de desservir le cœur historique d'Harfleur ainsi que le stade Océane et Soquence directement depuis la gare du Havre.

Engager le changement

Cinq objectifs, fixés à la convention du Projet Partenarial d'Aménagement entre la Ville, LHSM et l'Etat, ont guidé la réflexion :

- S'adapter aux enjeux climatiques de demain, dans la gestion des eaux et les épisodes de forte chaleur.
- Améliorer les connexions avec le reste du territoire havrais ensuite pour une meilleure proximité et proposer des alternatives à la voiture effort auquel l'arrivée du tramway contribuera grandement.
- Préserver les atouts de l'offre commerciale actuelle, en la complétant par certains commerces qui sont aujourd'hui trop peu représentés.
- Lutter contre l'habitat dégradé, particulièrement présent dans le quartier.
- Réduire la fracture sociale et l'isolement en accompagnant les publics en difficultés, favoriser le lien social et le « vivre ensemble ».

La démarche de concertation

Les orientations de projet présentées aujourd'hui découlent d'un travail de diagnostic dont les conclusions ont été partagées et discutées lors de la première réunion publique du 5 septembre 2024. Pour comprendre le quartier et ses habitants, les architectes - urbanistes se sont appuyés sur des données statistiques et sur des rencontres avec des personnes habitant ou travaillant dans le quartier. Accompagnés par les services en charge de l'amélioration de l'habitat, ils ont poussé les portes de certains logements pour écouter et enregistrer celles et ceux qui les occupent dans de bonnes ou de mauvaises conditions.

Cinq ateliers de travail ont par ailleurs été organisés entre octobre 2024 et janvier 2025 pour permettre aux habitants et habitantes qui le souhaitent de faire des propositions pour l'évolution du quartier. Ils ont permis d'aborder les problématiques et faiblesses du quartier mais aussi ses qualités, ses forces et ses opportunités. Chacun de ces ateliers a réuni en moyenne 60 personnes. La progression du travail au fil des ateliers a permis de traiter différents sujets comme les espaces publics, la mobilité, l'habitat, le commerce ou encore la végétation et l'eau en ville en mobilisant des outils comme le plan, la coupe ou les maquettes.

Une carte interactive a également été mise en ligne entre les mois de mai 2024 et janvier 2025, récoltant plus de 400 contributions. Elle a permis à celles et ceux qui ne pouvaient ou ne voulaient pas se rendre physiquement aux ateliers de participer à ce projet par voie numérique. Les contributions enregistrées sur cette cartographie ont été analysées par les urbanistes selon leurs thèmes et leurs récurrences et selon qu'elles relèvent de constats positifs, négatifs ou bien d'idées pour le futur du quartier.

L'ensemble de ces ateliers a abouti à la rédaction d'un avis citoyen qui porte sur les attendus vis-à-vis du projet et sur de premières idées de transformation proposées par les participantes et participants ou par l'équipe d'urbanistes pendant les ateliers. Cet avis citoyen a été partagé, corrigé et entériné au cours du dernier atelier de concertation.

Le plan-guide

Un plan-guide est un document qui fixe des orientations d'aménagement à moyen et long terme. À ce titre, il doit être fondé sur un socle d'ambitions à la fois simples et fortes qui permettront de suivre un fil directeur et une cohérence générale malgré les aléas qui pourraient survenir. Pour le quartier Sainte-Marie – Massillon, ces ambitions sont les suivantes :

- végétaliser
- loger
- équiper
- se déplacer et relier les autres quartiers

Pour répondre à l'objectif de végétaliser :

- augmenter les surfaces d'espaces verts et plantés publics en ouvrant un jardin dans l'îlot Hilaire Colombel, en donnant à la place Jean le Brozec un statut véritable de place de village à la fois plantée et aménagée pour les événements de la vie quotidienne ;
- aménager les rues Massillon, Baheux et Boieldieu pour réduire l'emprise de la voiture ;
- planter des arbres et créer des surfaces de pleine terre où infiltrer les eaux pluviales ;
- développer les surfaces d'espaces plantés privés.

Pour répondre à l'objectif de loger :

- continuer à améliorer les logements existants ;
- construire des logements neufs de qualité avec une part de logement social.

Pour répondre à l'objectif d'équiper :

- développer l'offre de services publics de proximité à destination de tous les publics avec le renforcement des capacités d'action de la Fabrique et sa relocalisation en cœur de quartier ;
- proposer un lieu intergénérationnel.

Pour répondre à l'objectif de se déplacer et relier les autres quartiers :

- requalifier les rues Hélène et Massillon pour intégrer les cyclistes dans un parcours quotidien vers René Coty puis la plage ;

- intégrer l'arrivée prochaine du tramway rue Demidoff et faciliter les parcours vers et depuis les futures stations ;
- renforcer les liaisons vers les quartiers sud en améliorant le confort des cyclistes et piétons sur les ponts Denis Papin et Jean-Jacques Rousseau ;
- poursuivre les aménagements du mail Philippe Lebon au sein du campus universitaire en transformant la rue Boieldieu en rue plantée le long des voies ferrées, accessible aux véhicules des résidents, confortable pour les piétons et désimperméabilisée pour participer à l'amélioration de la gestion de l'eau à l'échelle du quartier.

Au fil de la rue Massillon

La rue Massillon constitue la colonne vertébrale du quartier et prendra une place centrale dans le projet de transformation du quartier. D'une part elle permet d'accéder à de nombreux équipements dont des écoles ; d'autre part elle longe ou traverse les espaces publics et ouverts majeurs, existants ou futurs, du quartier que sont la place Jean le Brozec, l'îlot Hilaire Colombel et le parc François Mitterrand – Massillon.

Le projet vise à soutenir des dynamiques complémentaires pour ces trois lieux emblématiques à savoir :

- le commerce et l'évènementiel de quartier pour la place Jean le Brozec ;
- les services publics et la vie associative et culturelle au sein de l'îlot Hilaire Colombel ;
- le jeux et les activités collectives de plein air dans le parc François Mitterrand – Massillon.

Sainte-Marie – Massillon, demain

La participation des habitants ayant largement contribué à la qualité du projet Danton, la Ville propose d'appliquer à nouveau la méthode alors employée pour poursuivre le développement du projet dans le quartier Sainte-Marie – Massillon.

Le plan-guide sera ainsi présenté le 30 juin 2025 en Conseil municipal lors duquel le conseil sera appelé à prendre acte de l'avis citoyen et à adopter le plan-guide.

Ensuite, le projet partenarial d'aménagement va se poursuivre au travers de différentes séquences :

1. Des bureaux d'études seront mobilisés pour préparer les phases opérationnelles et de travaux sur différents périmètres d'intervention ;
2. Sur ces périmètres, des opérations de maîtrise d'œuvre seront engagées à la fois sur les espaces publics et sur les édifices neufs ou réhabilités.

En parallèle, des processus de concertation pourront continuer à alimenter le travail des urbanistes, architectes et paysagistes. Différents sujets pourront être traités selon les objets de ces moments de concertation, les phases et les périmètres abordés.

Par ailleurs, les espaces publics pourront faire l'objet d'actions de préfiguration permettant, à court terme et à moindre frais, de transformer certaines pièces d'espaces publics : rues, places ou parc.

Ce projet d'évolution du quartier s'inscrit sur un temps long ; on peut faire référence au projet de Danton, qui s'est déroulé sur environ 15 ans entre la mise au point d'un plan guide et les dernières réalisations.

Temps échanges

Un temps d'échange de 45 minutes a conclu la présentation sous forme de questions / réponses. Ces échanges sont ici **retranscrits et synthétisés un à un, dans l'ordre chronologique.**

Quelle réponse le projet apporte-t-il aux problématiques de propreté et de dépôts sauvages ?

Il y a d'une part la responsabilité individuelle et d'autre part l'aménagement des espaces. Les rues étroites et encombrées ne facilitent pas le travail des services de la propreté lors des collectes. On peut améliorer la collecte en agissant sur l'espace public. Par ailleurs, des espaces publics de qualité incitent au respect. Leur requalification participera à améliorer les comportements individuels.

Avec les travaux du tramway et le réaménagement des rues dans le quartier, le stationnement va diminuer. Quelle piste pour les usagers de véhicules motorisés ?

À Danton, l'allée Aimé Césaire n'est pas circulée. Pourtant il y a des logements. L'amélioration des espaces publics passe par la réduction, à certains endroits précis, du nombre de stationnements. Aujourd'hui, les secteurs qui seront affectés par la suppression de stationnements sont seulement esquissés. Des études complémentaires dédiées à la mobilité et à la question du stationnement viendront préciser ces orientations et guider les choix. Les logements neufs, eux, bénéficieront de parking, c'est garanti par le règlement d'urbanisme.

Comment permettre aux usagers dépendant de la voiture de continuer à pouvoir circuler et se garer (personnes âgées, PMR) ?

Demain le tramway permettra d'accéder à de nombreux points importants de la commune et même au-delà. La voiture ne sera pas interdite à Sainte-Marie – Massillon, mais une place plus importante sera accordée aux piétons et aux cyclistes et cela passe par un partage de l'espace public et de la surface du sol. Certains tronçons circulés aujourd'hui pourront demain être piétons mais il n'agit pas de piétonner le quartier ni d'empêcher de le parcourir. Dans le quartier Sanvic par exemple, la collectivité a réalisé la transformation de la place Georges Vavasour. À proximité de l'école, les parents et les enfants sont en sécurité, la voiture est mise à l'écart mais peut toujours circuler.

Pourquoi ne pas installer un parking relais à proximité des stations de tramway, avec un tarif résidentiel, comme cela a pu être évoqué lors des ateliers de concertation. Pourquoi ne pas mettre en place la gratuité des transports ?

Dire que les transports publics sont gratuits c'est ajouter une charge financière pour le contribuable. Le tramway est un investissement nécessaire, utile et attendu mais lourd financièrement. La gratuité n'est pas envisagée par la collectivité. C'est la communauté urbaine qui gère le transport public. Il serait difficile d'expliquer une charge supplémentaire liée à la mise en place du transport gratuit à des habitants éloignés de l'offre de transports en commun.

Comment compenser les arbres qui sont abattus sur la rue Demidoff pour le passage du nouveau tramway ?

D'ici l'année prochaine 13 000 arbres auront été plantés (hors forêt de Montgeon) au Havre contre 10 000 sur lesquels la Municipalité s'était engagée en 2020. Le tramway ne pouvait pas passer ailleurs que par Demidoff. Le parcours retenu est le résultat des échanges entre les différents acteurs et partenaires du projet. Les arbres ne sont pas compatibles avec le fonctionnement du tramway – des feuilles accumulées peuvent engendrer des retards voire des accidents. Des arbres seront replantés aussi dans le quartier grâce aux orientations proposées par le plan-guide.

<p><u>Le théâtre Normandy va générer une forte affluence dans le quartier les soirs de spectacle. Quelle proposition pour le stationnement ?</u></p> <p>Le propriétaire du théâtre est conscient de cette problématique. Il est en recherche de terrains dans le quartier pour développer une offre de stationnement privée. Dans le quartier, qui est très dense, il n’y a, à ce jour, pas de zones qui ont été identifiées pour un stationnement public, ni en sous-terrain, ni en étages ou en silo. Le tramway sera un bon moyen d’accès, avec une grosse capacité. Il y aura également toujours les bus.</p>
<p><u>L’offre culturelle actuelle est-elle amené à évoluer à Sainte-Marie - Massillon ? Au-delà de l’offre privée en développement du Normandy ? Que va devenir l’école Cassard, située à un endroit charnière du quartier et qui connaît des difficultés ?</u></p> <p>L’évolution du nombre d’élèves est un facteur important dans le devenir de l’école Cassard. L’équipement proposé à ce jour sur l’îlot Hilaire Colombel intègre la Fabrique dans une version augmentée, c’est-à-dire avec plus de surface. Ce service pourra inclure des activités liées par exemple au théâtre ou aux pratiques artistiques libres et associatives.</p>
<p><u>Quelles sont les propositions pour la rue Aristide Briand notamment pour réduire les embouteillages liés aux voitures en heure de pointe ? Comment améliorer l’accès au Rond-Point pour les piétons ?</u></p> <p>Aujourd’hui la situation est particulièrement pénible en raison des travaux du tramway qui ont commencé. Mais les orientations de projet proposées pour le quartier s’inscrivent dans le long terme. Dans quelques mois la rue Demidoff sera réouverte et le tramway va mécaniquement soulager les entrées de ville notamment l’axe Aristide Briand. À ce stade, il n’y a pas de projet de modification de la circulation sur la rue Aristide Briand. La rue Massillon va devenir l’axe du quartier et favorisera les piétons et les cyclistes. Les véhicules pourront toujours circuler pour une desserte essentiellement résidentielle. Demidoff sera un axe efficace pour les vélos et le tramway. Pour la rue Aristide Briand, l’objectif est de transformer l’environnement commercial sur la partie ouest. Un objectif important qui vise également à réorganiser les livraisons. Certains fonciers sont sous la surveillance de la communauté urbaine pour renouveler la rue depuis les îlots bâtis. La transformation de la rue Aristide Briand passera plutôt par la requalification des immeubles, l’augmentation de la qualité du bâti et des rez-de-chaussée. La rue Baheux rendue piétonne améliorera aussi la partie ouest de la rue et l’accessibilité au Rond-Point pour les piétons depuis le centre du quartier Sainte-Marie - Massillon.</p>
<p><u>Les nouveaux logements vont amener de nouveaux habitants et leurs enfants ? Les écoles peuvent-elles assumer cette augmentation ?</u></p> <p>Le vieillissement de la population est réel. Chaque année les effectifs scolaires diminuent. La construction de logements neufs n’augmente pas automatiquement le nombre d’enfants et de jeunes dans un quartier. Le nombre de logements neufs proposés par la plan-guide dans le quartier est assez faible, l’impact sur les écoles ne sera pas significatif. La Ville reste très attentive à ce sujet.</p>
<p><u>Quelles propositions sont portées pour le collège ?</u></p> <p>Aux abords du collège il y a, en effet, du laisser-aller et des parcelles peu qualitatives. Le Département, propriétaire de certains terrains, est d’accord pour engager des discussions à court terme. Il faut améliorer les conditions d’accès au collège, réhabiliter son parvis, mais aussi tous ses abords pour augmenter la qualité des espaces publics du quartier. C’est un lieu important pour le devenir du quartier, en lien avec le pont Denis Papin d’ailleurs.</p>
<p><u>Les déviations actuellement mises en place génèrent des circulations incohérentes et dangereuses du sud de la rue Demidoff, quelles possibilités pour améliorer les sens de circulation dans le temps des travaux ?</u></p>

En l'absence d'éléments suffisants pour répondre, la Communauté urbaine va étudier la question (contact est pris avec le riverain).

La rue Massillon va-t-elle pouvoir continuer à accueillir du commerce et des livraisons si l'axe est interrompu voire rendu piéton ? L'accessibilité aux services de sécurité doit également être garantie.

La situation actuelle sur la rue Massillon n'est pas satisfaisante et doit donc évoluer. Tout projet de réaménagement des espaces publics est consulté par les services de sécurité et au premier chef par les pompiers qui vérifient la conformité de chaque projet. Sur la rue Massillon, il y a plusieurs hypothèses : des « curseurs » d'intervention. Une partie de la rue pourra être piétonne – devant l'école Desmallières par exemple. Sur une autre partie de la rue, il pourra y avoir besoin de stationnements, alors ils seront maintenus. À ce stade, il n'y a pas de plan d'exécution de travaux, il y a des intentions – améliorer la place le Brozec, sécuriser les abords de l'école. Les contraintes liées au fonctionnement des activités économiques et commerciales (comme la maison Lemétais par exemple) seront prises plus précisément en compte (livraisons, parcours des camions, etc.) dans les études ultérieures.

Le rue Aristide Briand est dangereuse pour les personnes vulnérables, il y a des vélos et des trottinettes sur les trottoirs qui roulent vite, comment améliorer la sécurité ?

Il faut inciter les vélos à emprunter la rue Demidoff et la rue Massillon qui seront plus adaptées. Il faut également veiller sur Aristide Briand à limiter intersections depuis les rues venant du Sud et qui interrompent les flux.

Quelles propositions sont faites pour repenser les containers à ordures sur la rue Aristide Briand – le volume de containers est-il suffisant ?

Le service de la propreté qui a la charge de la collecte des ordures ménagères est mobilisé. Multiplier les bacs implique de réduire l'espace public. Il faut jauger avec attention des volumes proposés pour ne pas dégrader l'espace public, ni visuellement, ni dans ses dimensions.

Annexes :

- Avis citoyen
- Plan guide