



PLAN LOCAL D'URBANISME DE LA VILLE DU HAVRE



2. PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES

PIÈCE N°2.1.

PLU approuvé le 19 décembre 2019

Mise à jour n°1 du 4 mars 2020

Modification n°1 du 30 septembre 2021

Mise à jour n°2 du 4 octobre 2022

(Pas de modification n°2 car prescrite mais non approuvée)

Modification n°3 du 6 juillet 2023

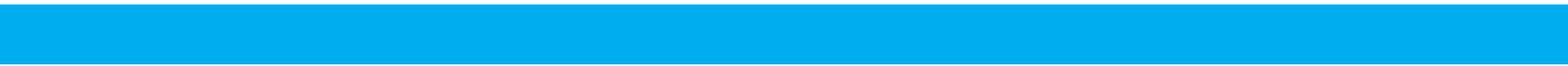
Modification n°4 du 19 décembre 2024


leHavre

**LE
HAVRE
SEINE**
MÉTROPOLE

SOMMAIRE

1	MAINTENIR LE CAP DU CHANGEMENT D'IMAGE	4
2	CONSTRUIRE LA CENTRALITÉ HAVRAISE	10
2.1	LE CŒUR MÉTROPOLITAIN, LOCOMOTIVE DE L'ATTRACTIVITÉ HAVRAISE	11
2.1.1	Aménager la ville au bord de l'eau	13
2.1.2	Construire un quartier de gare contemporain et durable	15
2.1.3	Maintenir un centre vivant et habité	16
3	UNE VILLE ATTRACTIVE AU QUOTIDIEN	18
3.1	LES QUARTIERS DU HAVRE : MAINTENIR LE MAILLAGE DES PROXIMITÉS	19
3.2	AMÉLIORER LES MOBILITÉS, PARTAGER LA VOIRIE	21
3.3	LA TRAME VERTE ET BLEUE : VALORISER LES ESPACES DE NATURE	24
3.4	PRÉSERVER LA DIVERSITÉ DES PAYSAGES URBAINS ET LE PATRIMOINE BÂTI	28
4	UN DEVELOPPEMENT URBAIN COHERENT	30
4.1	MAINTENIR L'ACTIVITÉ DANS LA VILLE	31
4.2	ADOPTER UNE POLITIQUE DE L'HABITAT CONTEMPORAINE	35
4.3	RENOUVELER LA STRATÉGIE FONCIÈRE	37



MAINTENIR LE CAP DU CHANGEMENT D'IMAGE

1- MAINTENIR LE CAP DU CHANGEMENT D'IMAGE

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du précédent PLU approuvé en 2011, reposait sur trois fondements à mettre en œuvre pour réaliser le projet urbain du Havre : **une ville attractive et dynamique, une ville solidaire et une ville respectueuse de son environnement.**

La mise en œuvre de ces principes s'est traduite par :

- la réalisation de grands équipements de portée intercommunale comme le tramway, le Carré des Docks (centre des congrès) et les Jardins suspendus ;
- la valorisation du patrimoine architectural, urbain et paysager ;
- le développement des modes doux et notamment du vélo dans la ville ;
- le développement des activités tertiaires et des services autour de la gare et dans l'interface ville/port ;
- les investissements portuaires en matière d'infrastructures et d'accueil d'activités nouvelles ;
- le développement des filières touristiques (pôle croisières) et culturelles (équipements, évènementiel).

Cette intensité de projets et de réalisations multiples a marqué l'histoire urbaine récente du Havre et a permis d'augmenter son niveau de services à destination des habitants, des actifs, des étudiants et des visiteurs sur l'ensemble des quartiers. Elle a également contribué à renouveler l'image locale et extérieure de la ville.

De grands secteurs de la ville ont connu ainsi des mutations importantes :

Les quartiers de la Mare Rouge, Mont Gaillard, Bois de Bléville et de Caucriauville ont fait l'objet de transformations importantes dans le cadre du programme de rénovation urbaine engagé en 2004. L'arrivée

du tramway fin 2012 sur ces zones résidentielles périphériques a profondément modifié leur physionomie et leur desserte. Le tramway a réduit les distances dans la ville et a permis aux quartiers desservis d'accéder plus efficacement au centre-ville, aux grands équipements et à la plage. Au-delà de son rôle dans les mobilités du quotidien, le tramway s'est imposé comme un facteur de cohésion sociale en compactant et en décloisonnant la ville.

Les Quartiers sud et particulièrement le quartier de l'Eure, ont fait l'objet d'un important programme de renouvellement urbain sur des friches industrielles : espaces publics, équipements de proximité et de portée intercommunale, programmes de logements et de bureaux neufs, réhabilitation et résidentialisation des logements, maintien du patrimoine portuaire. Sur le site Frissard, l'enseignement supérieur s'est consolidé avec l'arrivée de Sciences-Po, de l'Institut National des Sciences Appliquées (INSA) en 2013 et de l'Ecole Nationale Supérieure Maritime (ENSM) en 2015 sur le campus havrais. Ces nouveaux établissements complètent l'offre en enseignement supérieur et marque le paysage urbano-portuaire d'entrée de ville.

Le projet urbain du plateau nord-ouest a permis de développer de nouvelles formes d'habitat en lisière de ville en conciliant densité, qualité des espaces publics et privés et architecture innovante. Proche de la rocade nord et desservi par le tramway, un important pôle de santé s'est développé (secteur du Pres-soir).

Le Centre ancien (Danton, Sainte-Marie) est un secteur stratégique également desservi par le tramway. Son parc de logements

1- MAINTENIR LE CAP DU CHANGEMENT D'IMAGE

contient de fortes potentialités de réhabilitation et de renouvellement.

A ce titre, il a été intégré aux dispositifs d'amélioration de l'habitat afin d'assurer sa mutation progressive tout en tenant compte de l'importance de son patrimoine bâti.

Le Centre reconstruit a acquis une reconnaissance sans précédent depuis son inscription par l'UNESCO au Patrimoine Mondial en 2005. Il bénéficie d'une réglementation (AVAP – SPR) assurant la préservation de son plan d'urbanisme et de son architecture.

Le présent PADD doit prolonger cette dynamique...

La reconquête encore active des Quartiers sud et de l'entrée de ville continue de modifier en profondeur le paysage urbain et le cadre de vie des habitants. L'interface ville-port reste très attractive et attire entreprises et sièges sociaux. Le campus havrais se renforce sur le site Frissard avec l'arrivée programmée de nouveaux établissements d'enseignement, de programmes résidentiels et d'équipements flottants sur le bassin Paul Vatiné.

Le Centre ancien poursuit sa mutation autour de la place Danton et du cours de la République. **Le quartier de la gare**, pôle intermodal d'échelle régionale, assoit son statut de principal pôle tertiaire de bureaux de l'intercommunalité havraise. Les friches et espaces sous occupés autour de la gare permettent d'envisager son développement à long terme pour préparer l'arrivée de la Ligne Nouvelle Paris Normandie.

L'augmentation croissante des escales de croisières maritimes, le développement du nautisme et l'attractivité internationale du Musée

André Malraux (MUMA), la création d'un pôle culturel et musical au Fort de Tourneville et l'organisation de grands événements comme les 500 ans du Havre, confèrent au Havre un véritable statut de ville touristique et culturelle qu'il faudra encore amplifier.

Le Centre reconstruit se dote progressivement d'un nouveau socle d'espaces publics dont le réaménagement du Grand Quai constitue un symbole fort de reconquête et de mise en valeur du patrimoine Perret face aux espaces portuaires. Les quais bordant les bassins urbains doivent à présent entamer leur mutation « post carbone » en accordant une juste place aux modes doux et aux espaces de détente et de loisirs.

...en portant toutefois un nouveau regard sur le territoire communal autour de 4 défis majeurs :

- adapter le projet de territoire à un contexte de ville en transition ;
- s'inscrire dans un processus de métropolisation de la vallée de Seine au territoire de l'intercommunalité havraise ;
- améliorer la qualité urbaine de la ville ;
- consolider la destination touristique par la promotion d'une identité balnéaire.

S'adapter au contexte de ville en transition

Le territoire havrais souffre d'un contexte fragile sur les plans démographique et économique. Cette situation est partagée par de nombreuses villes françaises et européennes où la population diminue et dont les moteurs économiques se transforment.

Ce constat nous engage sur un développement urbain qui favorise

1- MAINTENIR LE CAP DU CHANGEMENT D'IMAGE

L'existant, privilégie la durabilité et la résilience et nous impose de réfléchir à nos quartiers, à leurs transformations et leurs adaptations nécessaires aux populations présentes et futures.

Cela nous incite également à continuer à promouvoir nos atouts (les grands espaces, la mer dans la ville, etc..) afin d'en augmenter l'attrait auprès des nouvelles populations que nous souhaitons séduire.

Enfin, ce contexte impose un regard particulier sur les quartiers périphériques qui constituent une spécificité et un atout pour la ville par la diversité des formes urbaines, des ambiances et de l'offre en logements qu'ils proposent. Les pôles secondaires, fruits de l'histoire urbaine de la ville, sont indispensables au fonctionnement d'ensemble de celle-ci et contribuent à la qualité du cadre de vie des secteurs résidentiels.

Ce changement des contextes démographique, économique, mais aussi sociétal (évolution des comportements et des usages, nouvelles attentes) et environnemental nous oblige à penser notre projet de territoire et la stratégie à mettre en place avec de nouveaux objectifs.

S'inscrire dans un processus de métropolisation : de la vallée de Seine au territoire de l'intercommunalité havraise

Grandir dans l'espace métropolitain de la vallée de Seine.

Le Havre se positionne dans une logique d'interface entre le commerce maritime mondial et la vallée de Seine. Les coopérations portuaires et logistiques se renforcent autour des ports et des villes du Havre, de Rouen et de Paris. En tant que place économique majeure de la Normandie et locomotive de l'estuaire de la Seine, Le Havre s'impose comme un élément indispensable à la construction

de la Métropole vallée de Seine.

Le Havre : une place économique centrale au sein des métropoles normandes.

Le réseau urbain normand se structure autour des trois places urbaines importantes : Rouen, Caen et le Havre. Son rayonnement national n'est possible que par la mise en réseau des ports et par l'intensification des coopérations économiques, des échanges universitaires et des liaisons en transports collectifs. Les dimensions maritime et industrielle « multi-cartes » du Havre sont des atouts majeurs dans cette coopération métropolitaine.

L'espace urbain de référence de l'intercommunalité havraise et de l'estuaire de la Seine.

L'assise de la ville se mesure à son rayonnement local. Par ses fonctions d'enseignement supérieur, de culture, de commerce, de loisirs, elle constitue un ensemble attractif pour les populations riveraines. L'enjeu repose sur l'extension de sa zone de rayonnement en complémentarité avec les territoires de la rive sud de l'Estuaire.

Améliorer la qualité urbaine de la Ville

Si le développement de l'économie locale et la compétitivité économique demeurent une priorité pour l'attractivité de la ville, la proximité d'espaces verts, la qualité de l'offre et de l'armature de services ainsi que la qualité du cadre de vie à l'échelle des quartiers et de la ville sont des leviers incontournables pour attirer de nouvelles populations (résidents, visiteurs...) et améliorer les conditions de vie des populations présentes.

La grande diversité et la qualité des paysages et des patrimoines urbains devront être préservées tout en leur permettant de se réinventer.

1- MAINTENIR LE CAP DU CHANGEMENT D'IMAGE

Enfin, la définition d'une Trame verte et bleue inscrit durablement la nature et la biodiversité comme composante essentielle des territoires urbains et industrialo-portuaires.

Consolider la destination touristique par la promotion d'une identité balnéaire

La ville du Havre est reconnue aujourd'hui pour ses particularités portuaire et maritime exprimées dans le renouveau du quartier de l'Eure et le secteur des docks qui disposaient d'importantes capacités de renouvellement. Les traces de ce passé portuaire recomposé se conjuguent aujourd'hui avec une reconnaissance du patrimoine de la ville reconstruite et l'émergence d'une destination touristique. Fondée principalement par le développement des croisières maritimes et la curiosité envers le patrimoine du Centre reconstruit, cette « mise en tourisme » doit toutefois encore progresser en termes de fréquentation.

Le Havre doit convaincre sur ses potentiels et leur « mise en scène » pour faire venir et faire vivre une « expérience touristique » qui donne envie de revenir. La « mer dans la ville » et ses multiples déclinaisons en sont les points d'appui majeurs. Autour de ses paysages urbains attractifs, l'exploitation de ses nombreux bassins, l'essor des dimensions balnéaire et événementielle, Le Havre peut affirmer son statut de ville de bord de mer.

Le territoire havrais doit innover et s'appuyer sur les villes et grands sites voisins de la Normandie, aux riches patrimoines historiques, pour diversifier son offre touristique et en faire un véritable levier de diversification économique. La construction et le portage d'un projet patrimonial fort, déjà présent grâce à la reconnaissance de l'UNESCO, peut prendre un nouvel essor en s'ap-

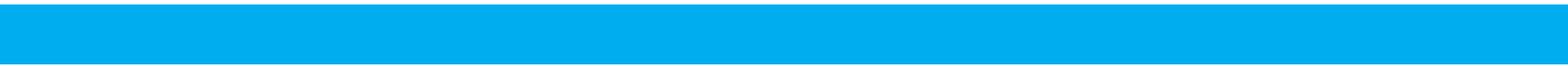
puyant sur une dimension événementielle et culturelle renforcée.

Quatre principes directeurs

Pour atteindre ces objectifs, le projet tient une ligne de conduite audacieuse et adaptée au contexte de la ville. Quatre principes directeurs ont été définis pour guider les orientations de ce Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) :

- construire un projet ambitieux autour de nos points d'attractivité ;
- développer l'attractivité résidentielle par l'amélioration du niveau de services ;
- valoriser nos ressources patrimoniales et naturelles ;
- aménager en anticipant l'avenir.

Dans un contexte de transition, la Ville doit engager un projet qui priorise l'intervention sur les lieux d'intensité existants les plus stratégiques pour produire un effet d'entraînement sur l'ensemble de l'intercommunalité havraise et de l'estuaire de la Seine.



CONSTRUIRE LA CENTRALITÉ HAVRAISE

2.1 - LE CŒUR METROPOLITAIN, LOCOMOTIVE DE L'ATTRACTIVITE HAVRAISE	11
2.1.1 - Aménager la ville au bord de l'eau	13
2.1.2 - Construire un quartier de gare contemporain et durable	15
2.1.3 - Maintenir un centre vivant et habité	16

2- CONSTRUIRE LA CENTRALITÉ HAVRAISE

2.1 - LE CŒUR METROPOLITAIN, LOCOMOTIVE DE L'ATTRACTIVITE HAVRAISE

La création de valeurs dans une ville repose principalement sur une concentration de fonctions et d'équipements. Au Havre, cette intensité urbaine se définit principalement par la présence des équipements les plus attractifs : son université, sa gare, ses commerces, ses emplois, ses espaces publics. La cartographie de ces lieux permet d'identifier un périmètre qui s'étend du centre-ville au quartier de l'Eure, de l'avant-port au Centre ancien. Sur ce territoire, convergent actifs, étudiants, visiteurs, mais aussi les usagers des services publics, des commerces et services.

Cette centralité se conjugue avec une dynamique de projets d'ambition métropolitaine pour assoir le positionnement du Havre à l'échelle de la Normandie et au-delà. **Le Cœur métropolitain fédère donc à la fois un existant et une ambition.**

Pour accroître l'attractivité de la place havraise, il convient d'accompagner cette dynamique en identifiant des opportunités foncières, en encourageant la reconversion et la réhabilitation de bâtiments et en valorisant les initiatives. En rassemblant les différentes fonctions (activités économiques tertiaires, loisirs, enseignement supérieur, commerces spécialisés,...), des synergies peuvent naître et apporter de nouvelles richesses pour la ville, l'agglomération et plus largement le territoire de l'estuaire de la Seine.

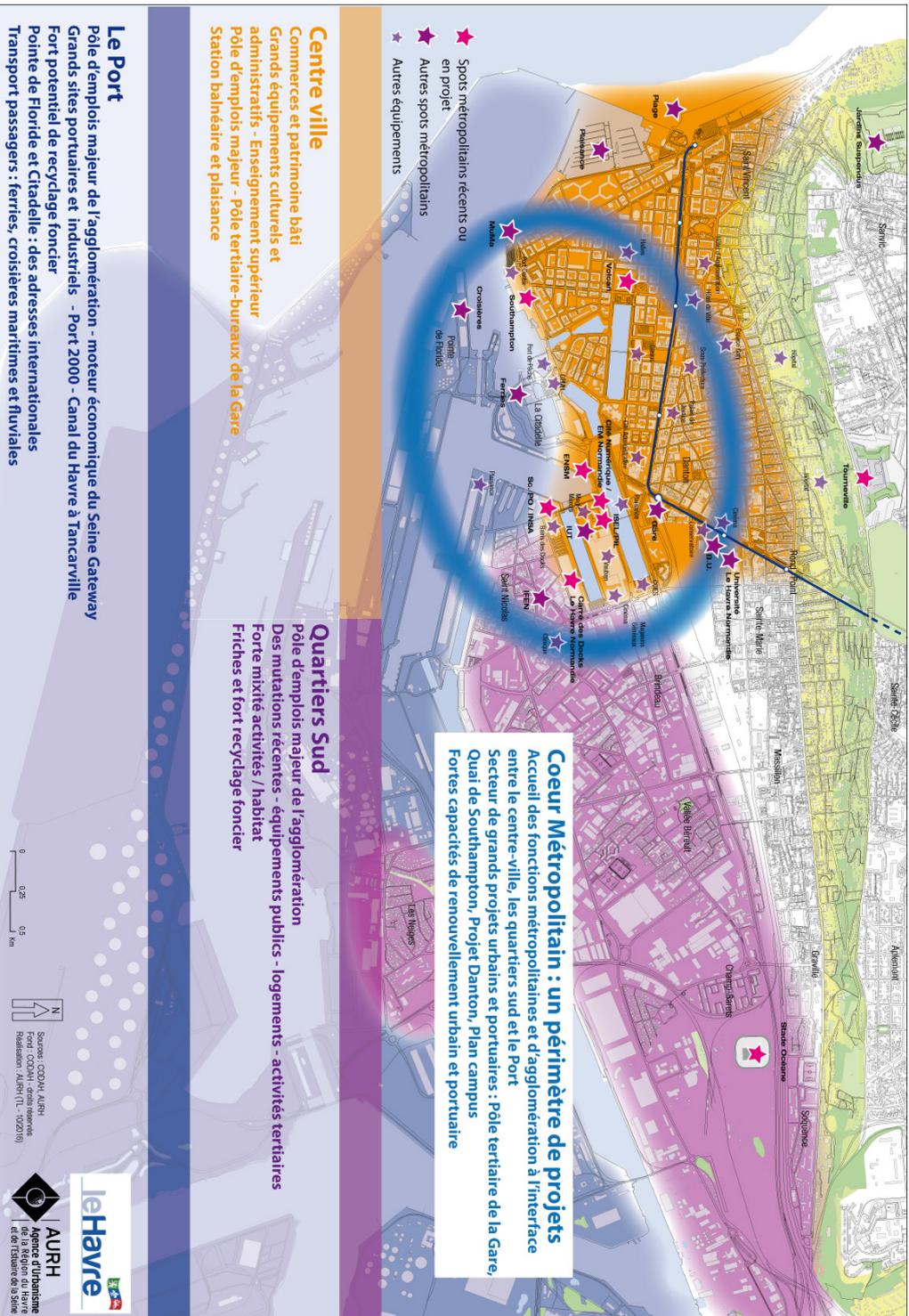
Plusieurs enjeux sont identifiés pour conduire cette stratégie. Outre la concentration des fonctions urbaines porteuses d'intensité, trois objectifs complémentaires sont à mettre en œuvre :

- **Faire de l'eau un symbole du Cœur métropolitain.** La dimension maritime du Havre est une valeur ajoutée qui peut être un support pour l'aménagement mais qui se conçoit aussi comme un élément différenciant et qualitatif. La proximité de l'eau sous toutes ses formes doit encourager la production de bâtiments, d'espaces publics spécifiques soulignant les qualités du Havre. Les bassins maritimes et urbains qualifient fortement le Cœur métropolitain et sont le support de son attractivité ;

- **Créer un quartier de gare contemporain et durable.** Il s'agit de faire du pôle d'échanges actuel un espace de référence à l'échelle de l'Estuaire. Cela implique de poursuivre la coordination des différents modes de transports, et d'organiser l'accès au territoire et la desserte des territoires voisins. La gare devient également un levier dans la stratégie d'accueil économique et touristique en proposant une concentration d'emplois, de commerces et de services à proximité immédiate ;

- **Conserver un centre-ville vivant et habité.** Le centre doit être reconnu et attractif pour sa valeur patrimoniale et touristique mais aussi pour ses fonctions de commerces, de services et ses qualités résidentielles. Il restera ainsi un secteur attractif pour accueillir les ménages.

2- CONSTRUIRE LA CENTRALITÉ HAVRAISE



2 - CONSTRUIRE LA CENTRALITÉ HAVRAISE

2.1.1 - Aménager la ville au bord de l'eau

Les aménagements du front de mer signent une réussite particulière pour Le Havre : celle de la reconnaissance de la valeur touristique et patrimoniale du centre-ville, pour ses aspects architecturaux et urbanistiques mais aussi pour la qualité de son front de mer. Après l'aménagement du front de mer intervient la requalification des bassins qui dessinent autant de promenades et de parcours au bord de l'eau en plein cœur de la ville.

Les bassins dessinent une nouvelle géographie urbaine et maritime. En quelques années, ils sont devenus le point d'ancrage de nombreux projets (enseignement supérieur, bureaux, centre commercial) suscitant l'intérêt des investisseurs et révélant de nouveaux usages publics.

Une nouvelle identité cadrée par les bassins. Ces bassins lient en centre-ville différents quartiers aux identités multiples : **le Centre reconstruit**, cœur patrimonial et résidentiel à la valeur touristique reconnue, **le Centre ancien** autour de la gare et du quartier Danton, **le quartier de l'Eure** dont le visage a été transformé lors de la dernière décennie avec de forts investissements de la Ville. Ces espaces ont été le support de projets et disposent encore de potentialités foncières avec des qualités urbaines rares (présence de la gare, du tramway, équipements) dans un environnement qualitatif (Port Vauban, bâtiments reconvertis).

Une interface ville-port stratégique. La rencontre de ces quartiers autour de l'eau est une opportunité pour faire émerger une nouvelle entité, un espace riche en interface ville-port. A l'instar de nombreuses villes portuaires, Le Havre fait de cette re-composition un levier pour accueillir

de nouvelles fonctions, de nouvelles constructions appuyant leur architecture sur l'identité maritime et portuaire. Ces sites, avec l'émergence d'un projet d'aménagement du territoire à l'échelle de la vallée de la Seine, révèlent de nouvelles perspectives pour la ville. Ils sont porteurs de projets et d'opportunités pour favoriser l'accueil d'entreprises, d'actifs, de visiteurs ou encore d'événements. En se positionnant dans la vallée de Seine, Le Havre propose un site de projets urbains au rayonnement exceptionnel conjuguant, en cœur de ville, une porte d'entrée terrestre et maritime, la proximité immédiate de l'eau et des équipements structurants. A cette échelle, Le Havre vise une reconnaissance métropolitaine. **Ce Cœur métropolitain** souligne l'ambition du territoire à renouveler son image à partir des ingrédients de son identité maritime et portuaire.

Pour atteindre cet objectif la ville du Havre s'engage sur plusieurs projets d'envergure :

Poursuivre les aménagements au bord de l'eau. Le projet « Grand Quai » (quai de Southampton) va renforcer l'image maritime du Havre et son esprit de communion avec le paysage et les activités portuaires. Cette composition sera prolongée dans plusieurs directions pour placer le littoral havrais dans un parcours plus vaste :

- en considérant l'importance des continuités des liaisons douces à l'échelle de la Pointe de Caux avec la promotion d'un sentier littoral continu le long des falaises de la Côte d'Albâtre, mais aussi avec la réalisation de continuités au bord de l'eau pour raccorder Le Havre à l'embouchure de la Lézarde et à la rive sud de la Seine ;

2- CONSTRUIRE LA CENTRALITÉ HAVRAISE

- en faisant du périmètre des bassins un vaste espace à (re)découvrir, à parcourir permettant de traverser le centre-ville dans une situation unique dans son rapport à l'eau. **Cette grande promenade littorale de la plage jusqu'au jardin fluvial** (quartier de l'Eure) est révélatrice des multiples facettes maritimes du Havre. Cet itinéraire doit être conforté et constituer un parcours majeur de découverte et de cheminement dans la ville ;

- en révélant **l'eau de la plage aux bassins portuaires**. La continuité maritime, qui existe depuis les falaises de Dollemard jusqu'aux rives de l'Estuaire, apporte une biodiversité aquatique et marine jusqu'au cœur de la Ville basse. Cette singularité doit être mise en lumière pour les habitants et les visiteurs par l'aménagement de nouveaux usages autour de ces espaces qui en facilite la réappropriation et la redynamisation (modes doux, détente, animation etc.). Les projets devront veiller à ne pas perturber les écosystèmes fragiles de ces sites, mais pourront être accompagnés de structures permettant de révéler la biodiversité cachée des masses d'eau et ainsi mieux faire connaître ces lieux de vie (îlots de verdure, reposoirs pour oiseaux etc.).

Faire du Havre une destination incontournable des croisières maritimes et fluviales. Le Havre s'est imposée comme une ville touristique en partie par les escales croisières. Pour renforcer son attractivité et augmenter le nombre d'escales et de départ de croisières, la Ville doit améliorer ses conditions d'accueil en modernisant le terminal actuel et son accroche : parcours vers la ville et lien avec le pôle des gares, introduction de fonctions urbaines sur la Pointe de Floride, développement des services et commerces tournés vers le tourisme. Cette politique s'envisage à plus large dimension en y associant

les destinations touristiques voisines et les acteurs économiques.

La Gare : accueillir dans une ambiance maritime et balnéaire. Située en cœur de ville, la gare reste un espace clos et pas assez ouvert sur les espaces portuaires qui la bordent au sud. Elle doit être facilement reliée aux promenades maritimes, aux quais et doit offrir une liaison efficace en direction des débarcadères maritimes pour les visiteurs. Afin de mieux l'intégrer dans le fonctionnement et les parcours urbains, il s'agira, à terme, de la requalifier, rendant les accès sud plus lisibles et généreusement ouverts sur l'interface ville-port.

Campus Le Havre Normandie : une présence à renforcer dans le Coeur métropolitain. Dans la compétition entre les villes, l'enseignement supérieur joue un rôle particulier. Les étudiants qui choisissent la ville pour mener leurs études sont autant d'habitants, d'acteurs qui vivent, véhiculent le changement d'image et participent à son développement.

L'objectif pour Le Havre est de concentrer les équipements d'enseignement supérieur (université, école, services) sur les sites Frissard et Lebon qui englobe l'université. Ce projet renforcera le dynamisme de l'enseignement supérieur au Havre qui compte plus de 12 000 étudiants. Si le site Frissard connaît un foisonnement de projets identifiés (barges, établissements, logements), le site Lebon dispose encore de capacités d'extension sur sa partie sud. L'enjeu sera de « faire campus » dans la ville en multipliant les complémentarités entre les deux sites.

Pour encourager la venue d'étudiants et de nouveaux établissements, la Ville et la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole s'engagent

2 - CONSTRUIRE LA CENTRALITÉ HAVRAISE

dans une politique volontariste organisée autour :

- des ingrédients nécessaires pour construire un campus attractif (logements, activités sportives et culturelles, restauration) ;
- d'une programmation d'équipements pour créer des liens entre les deux sites et renforcer le rapport à l'eau (activités, bâtiments) ;
- de la création d'espaces publics, de liaisons pour créer un environnement agréable, faciliter les déplacements entre les sites ;
- de passerelles entre l'enseignement supérieur et le territoire (économie, recherche, social, culture...) ;
- de l'identification des sites d'accueil privilégiés pour installer les éta-

blissements et services à venir.

Intégrer le paramètre des risques.

Les risques liés à l'eau (ruissellements, submersions) sont des paramètres à prendre en compte sur une grande partie de la ville. Les projets devront donc intégrer des techniques et des modes constructifs adaptés afin de proposer des moyens innovants de réduction des vulnérabilités, de protection des populations et des biens à la fois sur les espaces privés et publics.

2.1.2 - Construire un quartier de gare contemporain et durable

Une vision contemporaine du quartier de gare. Autour de la porte ferroviaire, de nombreux services et équipements sont déjà présents. L'objectif est de faire émerger de nouveaux projets (enseignement supérieur, bureaux, logements, services...) avec une vision contemporaine d'un quartier de gare. Les services offerts à proximité de la gare doivent accroître le confort des usagers, offrir des aménités et des fonctions diversifiées permettant d'accéder facilement à des lieux de travail, de loisirs et de consommation.

Anticiper le projet Ligne Nouvelle Paris Normandie. Fiabiliser et intensifier l'offre ferroviaire avec Rouen et Paris constitue un levier décisif pour l'implantation de nouvelles activités. A échéance 2030, l'amélioration du service devrait permettre au Havre d'être relié à Paris en 1h45. Au-delà de 2030, les temps de parcours pourront être encore réduits. Ces gains substantiels sont essentiels pour consolider et multiplier les dé-

placements touristiques, professionnels et de loisirs dans la vallée de Seine.

La gare : hub intermodal de l'Estuaire. Le pôle des gares concentre, sur un espace resserré, les trains nationaux et régionaux, les cars régionaux et privés, le tramway et les lignes urbaines de bus, les taxis, un service de location de voitures et de vélos et des aires de stationnement en surface ou en souterrain. Par une meilleure coordination des horaires des cars régionaux et une amélioration de la fréquence des dessertes ferroviaires, le pôle des gares doit devenir le pôle de référence à l'échelle du territoire de l'estuaire de la Seine. Située au cœur du pôle tertiaire dans le centre-ville, la gare est un trait d'union entre les différents secteurs attractifs de la ville.

2- CONSTRUIRE LA CENTRALITÉ HAVRAISE

Un quartier tertiaire. Le quartier de la gare a la particularité de concentrer une part très importante des activités tertiaires de bureaux de l'agglomération et l'essentiel des établissements d'enseignement supérieur. Vitrine du tertiaire havrais depuis 15 ans, il a renforcé son leadership avec des constructions récentes. Cette entrée de ville ferroviaire doit être soignée et offrir un urbanisme et une architecture en accord avec les réalisations récentes qui l'environnent (CCI Seine Estuaire, ENSM, Bibliothèque universitaire). **La requalification du parc tertiaire déjà présent**, notamment sur le boulevard de Strasbourg, sera également une condition du maintien de l'attrait et de la fréquentation du centre-ville. Le renouvellement de

l'offre par recyclage foncier et l'amélioration des surfaces existantes est un impératif pour éviter la construction de nouveaux bâtiments en périphérie et limiter l'empreinte carbone de la ville.

La transformation progressive de ce quartier nécessite d'anticiper son aménagement. Parmi les opportunités foncières à court et moyen termes, plusieurs sites potentiels sont identifiés. Ils constituent autant de lieux de recyclage foncier. Parmi ceux-ci on trouve : la Cité administrative boulevard de Strasbourg, le Champ de foire et les terrains ferroviaires en amont de la gare.

2.1.3 - Maintenir un centre vivant et habité

Intensifier les fonctions urbaines. Le centre-ville (Centre reconstruit, Centre ancien) est un espace de référence pour les habitants de la ville et de l'intercommunalité havraise. Les différents services, emplois, lieux de commerces, de loisirs sont autant de motifs pour fréquenter la ville au quotidien. Maintenir cette force, voire renforcer cette attractivité fait appel à deux éléments :

- mettre en place les conditions favorables à l'accueil et au maintien des activités existantes ;
- accroître sa fréquentation, qu'elle soit liée à des populations extérieures en améliorant son accessibilité et son image, ou aux résidents, les habitants étant les premiers usagers de la Ville.

Un territoire pour séduire. Le centre-ville présente les ingrédients propices à un rayonnement touristique et à son attractivité culturelle : MUMA, patrimoine du Centre reconstruit, Espace Oscar Niemeyer.

Pour accentuer sa valeur, il doit à la fois répondre aux besoins des habitants de l'intercommunalité havraise, séduire les visiteurs et jouer son rôle d'interface touristique dans le parcours entre Pays d'Auge et Côte d'Albâtre.

Attirer les actifs. La Ville entend ainsi conforter ses différentes activités économiques déjà présentes dans son centre. Elle peut également prétendre à attirer des centres de décision ou de nouvelles fonctions administratives en lien avec son statut de place économique normande ouverte sur le monde et ainsi renforcer son attractivité auprès de populations qui résident à l'extérieur mais qui viennent chaque jour.

Un centre-ville habité. La mise en valeur et la promotion du centre-ville sont à poursuivre pour une meilleure connaissance de ses spécificités afin d'en faire un objet touristique et culturel. Le classement au patrimoine mondial est un atout pour

L'arrivée de nouvelles constructions, complétant et diversifiant l'offre actuelle est attendue. L'amélioration du parc sera également incitée pour renforcer le poids de population dans le centre-ville. **Dans le Centre ancien**, la reconnaissance de l'identité des quartiers passe notamment par la préservation et la réinterprétation des éléments du patrimoine urbain, portuaire et industriel. Ces éléments pourraient être préservés dans le cadre de nouvelles opérations ou projets urbains, donnant à la Ville sa teinte particulière puisée dans son histoire.

Faire des espaces publics des lieux de vie. Pour faire de la centralité havraise un lieu attractif, il importe de traiter l'espace public comme un lieu de vie. Pour les habitants, il est un prolongement essentiel du logement, pour les visiteurs et actifs, il est un élément du cadre et du bien-être que propose la ville.

A la reconquête des espaces verts et de la biodiversité. La proximité d'espaces verts est devenue un élément clé dans l'attractivité et le choix du lieu de vie. Ainsi le centre-ville doit continuer son changement d'image minérale et renforcer son offre d'espaces qualitatifs. La place des espaces verts, privés ou publics, devra être pensée afin de proposer un maillage vert accessible au plus grand nombre. Au-delà des espaces verts au service des habitants, tous les projets devront participer au maintien et au développement de la biodiversité à l'échelle de la ville, du quartier, de la parcelle par des aménagements paysagers ou innovants.

Un nouveau partage de l'espace. Dans le Centre reconstruit, les cœurs d'ilots, occupés par l'automobile, pourront faire l'objet d'une réflexion afin d'envisager leur ouverture et leur reconversion partielle. Dans le Centre

ancien, une plus forte présence du végétal sous toutes ses formes pourra être programmée pour améliorer la perception et le cadre de vie de ces quartiers.

Faire des lieux intergénérationnels. Le vieillissement annoncé de la population est une variable importante pour la réalisation d'aménagements urbains adaptés qui conviennent également aux familles (espaces publics, circulations, parcours).

De nouveaux usages. L'espace public peut trouver de nouveaux usages pour faciliter leur appropriation et animer la ville. Des espaces sportifs, ludiques, ouverts aux spectacles et aux événements temporaires peuvent être proposés en utilisant toutes les ressources du secteur : bords à quais, bassins, pelouses, délaissés ou espaces en attente d'aménagement.

Un maillage des lieux. Les parcours marchands et itinéraires du quotidien seront facilités par l'amélioration des liaisons et franchissements. Un nouveau partage de l'espace public permettra de rééquilibrer la place de tous les modes de transports (actifs et motorisés). Complémentaires à la promenade littorale et à l'entrée de ville, plusieurs axes nord-sud sont identifiés pour finaliser le maillage qualitatif des voies et les parcours modes doux.

UNE VILLE ATTRACTIVE AU QUOTIDIEN

- | | |
|----------------------------------------------------------------------------|----|
| 3.1 - LES QUARTIERS DU HAVRE : MAINTENIR
LE MAILLAGE DES PROXIMITÉS | 19 |
| 3.2 - AMÉLIORER LES MOBILITES, PARTAGER
LA VOIRIE | 21 |
| 3.3 - LA TRAME VERTE ET BLEUE : VALORISER
LES ESPACES DE NATURE | 24 |
| 3.4 - PRESERVER LA DIVERSITÉ DES PAYSAGES
URBAINS ET LE PATRIMOINE BATI | 28 |

3 - UNE VILLE ATTRACTIVE AU QUOTIDIEN

3.1 - LES QUARTIERS DU HAVRE : MAINTENIR LE MAILLAGE DES PROXIMITÉS

Le Havre se caractérise par la présence de « villages » dans la ville, héritage d'absorptions de communes. Il en résulte la présence de nombreux pôles commerciaux et d'équipements de proximité identifiés par un tissu bâti plus dense organisé autour d'espaces publics remarquables (places, parvis, allées, rues) comme Bléville, Sanvic, Sainte Cécile, Rouelles, Graville ou Brindeau. Il en est de même au sein des quartiers les plus récemment créés (anciennes ZUP). Ils sont complétés par un réseau de pôles plus modestes qui jouent le rôle de relais de proximité.

La sauvegarde d'un maillage commercial et d'une trame solide d'équipements et de services de proximité au cœur des quartiers résidentiels est importante : maintien du lien social, de l'activité économique et amélioration de la qualité de vie dans le cadre de réaménagements d'espaces publics.

Les écoles, crèches, bibliothèques, salles de sport, parcs et jardins, maisons de quartier ou salles d'animation municipales sont autant de lieux où la vie citoyenne peut s'exprimer et générer du lien social. La Ville a engagé une politique de rénovation de ces équipements et souhaite en créer de nouveaux.

Une ville accessible et confortable est un gage de qualité de vie essentiel pour l'attractivité du territoire, notamment pour la Ville haute du Havre, grand territoire résidentiel aux polarités dispersées. Les espaces du quotidien ont également un rôle important dans l'attractivité résidentielle d'un territoire urbain face à la concurrence des communes périphériques. Le Cœur métropolitain

doit être relayé par ces polarités périphériques, garantes d'une bonne répartition et d'un équilibre des services et commerces à l'échelle de la ville.

La mosaïque des quartiers du Havre est le résultat d'une histoire qui se traduit par une grande diversité de morphologies urbaines, d'architectures et d'espaces publics. Ces caractéristiques doivent être maintenues et identifiées comme telles dans le Plan Local d'Urbanisme : volumétrie et insertion des constructions dans leur environnement immédiat, identification et protection des bâtiments des ensembles bâtis remarquables.

Consolider le rôle du Centre-ville

Quatre fonctions sont nécessaires pour maintenir les centralités et les lieux d'intensité, que ce soit dans le centre-ville ou dans les cœurs de quartier :

- la fonction économique qui répond à des besoins marchands de consommateurs (fonctions commerciales, lieux d'emplois et d'activités non commerciales...);
- la fonction habitat, respectueuse des parcours résidentiels et garante d'un maintien de l'activité commerciale;
- la fonction services qui répond à des besoins tel que se divertir, se cultiver, se soigner;
- la fonction identité qui nous rend fier de notre ville et nous donne envie de la faire découvrir.

3 - UNE VILLE ATTRACTIVE AU QUOTIDIEN

C'est cette combinaison de fonctions qu'il faut pérenniser.

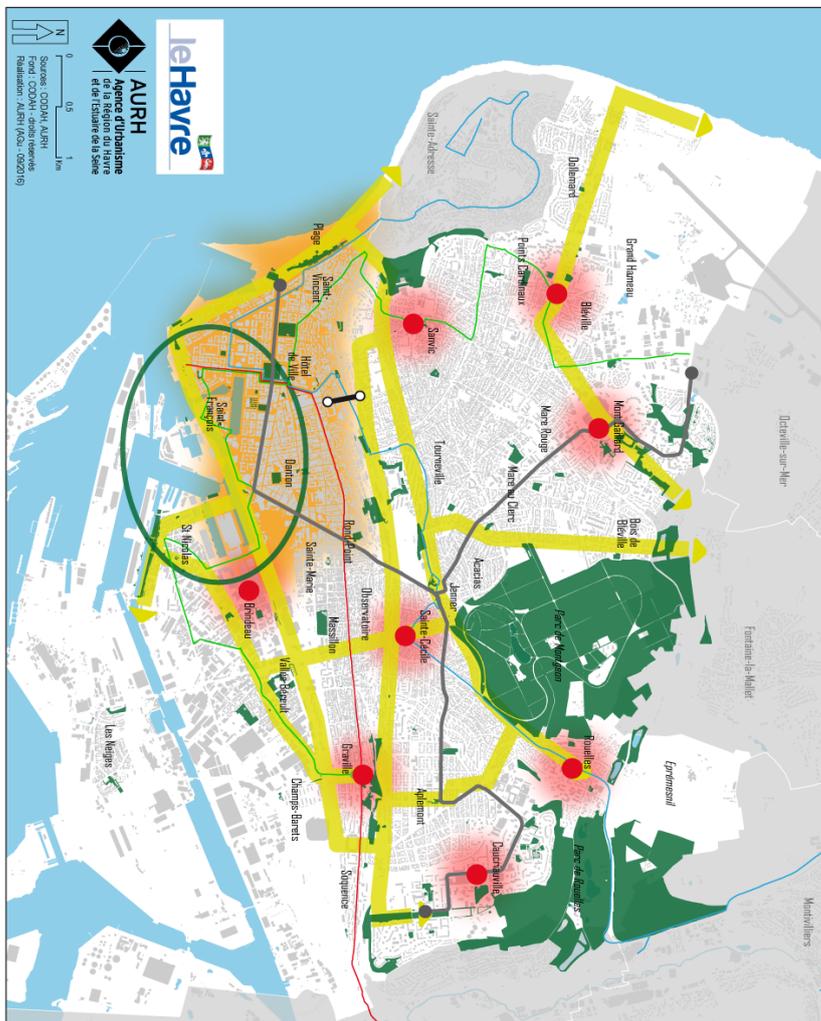
Pour nourrir la dynamique commerciale, il faut multiplier les motifs de fréquentation de la ville et renforcer l'attractivité en s'appuyant sur deux notions essentielles :

- inscrire la politique commerciale dans une réflexion approfondie sur les flux et circulations de transit, no-

tamment les flux liés aux parcours piétons et au réseau de transport en commun ;

- intensifier les points de convergence de flux multiples (habitants, actifs, visiteurs) pour obtenir une masse critique propice au développement commercial : centre-ville, quartier de la gare, stations du tramway....

Centre-ville et coeurs de quartier Organiser les centralités



- Orientations**
- Conforter l'accessibilité aux coeurs de quartier
- Offrir au coeur métropolitain des espaces publics de qualité
- Accompagner les continuités piétonnes et cyclables par des aménagements qualitatifs
- Centralités**
- Centre-ville
- Parcs, squares et jardins publics : éléments majeurs du maillage des centralités
- Coeur de quartier
- Transports en commun structurants**
- Tramway
- Ligne 1
- Ligne 2
- Ligne 3
- Funiculaire

3 - UNE VILLE ATTRACTIVE AU QUOTIDIEN

Le centre-ville du Havre : rayonner au-delà de la Pointe de Caux.

Au-delà de son rôle pour les besoins du quotidien, le centre-ville du Havre doit être un espace de référence à grande échelle et rayonner sur l'Estuaire au-delà de sa sphère d'influence qu'est la Pointe de Caux. La montée en gamme du cœur d'agglomération et la recherche de nouveaux formats commerciaux sont autant de pistes à creuser pour la construction d'une offre attrayante en centre-ville. Pour consolider son positionnement et mettre en place un environnement favorable au développement commercial, il est nécessaire de :

- compléter l'offre commerciale au sein des centralités commerçantes identifiées (Halles, Coty, Vauban...) pour répondre à la demande ou au renforcement d'une destination commerciale ;
- veiller au maintien des services de santé, complémentaires à l'offre commerciale et de services et qui sont de motifs de déplacements fréquents ;
- mettre en place des parcours urbains et qualifier les polarités com-

merciales urbaines. La qualité des espaces publics et des cheminements continus, confortables et sécurisés participent pleinement à l'attractivité du centre-ville ;

- renforcer l'offre proposée aux visiteurs et touristes ;
- conserver un rôle de proximité pour les habitants ;
- penser la complémentarité entre commerces sédentaires et non sédentaires (marchés). Leur localisation et leurs horaires peuvent offrir un service supplémentaire aux habitants, actifs et visiteurs (marché du soir, à proximité de la gare, des haltes tramway...).

L'accessibilité à l'offre de soins et aux professionnels de santé. Pour les populations peu mobiles et pour le maintien de l'attractivité résidentielle de certains quartiers, le sujet de l'offre de soins sera à envisager en complément de l'offre de commerces et de services.

3.2 - AMELIORER LES MOBILITES, PARTAGER LA VOIRIE

L'après tramway : de nouvelles perspectives pour encourager le report modal. L'arrivée du tramway fin 2012 a ouvert de nouvelles perspectives pour renforcer les usages alternatifs à la voiture individuelle, notamment pour les petits trajets du quotidien en ville. Sans exclure la voiture, il s'agira **d'encourager la multimodalité** pour choisir le moyen de transport le plus pertinent selon le trajet et le motif.

La communauté urbaine Le Havre Seine Métropole et son délégataire se dotent également d'un parc de bus électriques qui est appelé à

remplacer à long terme les bus thermiques.

Privilégier les modes actifs au quotidien. Le choix des modes de déplacements peut être influencé par le développement d'itinéraires et de parcours continus sécurisés et performants, favorisant les modes actifs. Cela engage à penser le partage de la voirie et à considérer la place des modes actifs dans le renouvellement des quartiers. Les itinéraires à constituer ou à compléter devront organiser l'accès aux cœurs de quartier, aux équipements du quotidien et des principaux secteurs d'emplois, ainsi

3 - UNE VILLE ATTRACTIVE AU QUOTIDIEN

qu'au rabattement vers les transports en commun.

Améliorer les performances des lignes de bus en centre-ville. Globalement, si le réseau de bus fonctionne efficacement, il importe d'améliorer encore les temps de parcours par des aménagements dédiés et en privilégiant des itinéraires plus directs entre le centre et sa périphérie. L'augmentation des capacités du matériel roulant sur les lignes structurantes permettrait d'améliorer le confort des usagers aux heures de pointe du matin et du soir.

Ces évolutions permettront d'améliorer la desserte des quartiers (comme Sanvic et Bléville) non desservis par le tramway et fortement impactés par un usage massif de l'automobile.

Renforcer la desserte des secteurs d'activités des Quartiers sud. Les grands secteurs d'emploi localisés le long des boulevards de Graille et Jules Durand doivent être mieux desservis pour améliorer le report modal des salariés captifs de la voiture.

Les stations de tramway sont à présent bien identifiées dans le paysage urbain de la Ville haute. Elles permettent un accès performant au centre-ville. Pour encore améliorer leur efficacité, il est nécessaire d'organiser les rabattements piétons-vélos dans un rayon de 500 m autour des stations : signalétique en temps de parcours, cheminements, stationnement vélo.

Vers un nouveau partage de la voirie et des espaces publics. Le tramway a permis un saut qualitatif des espaces publics traversés tant dans le rééquilibrage des usages (voiture, vélo, marche à pied) que dans la qualité des aménagements. A grande échelle, il offre la vision concrète d'un nouveau partage des circulations au profit des transports

en commun et des modes actifs de déplacements.

La requalification progressive de l'entrée routière principale du Havre a permis d'améliorer la desserte des Quartiers sud et de valoriser ses rives qui redeviennent attractives. Les aménagements devront se poursuivre sur le quai Colbert, pour valoriser le bassin Vauban et sécuriser la traversée piétonne entre le quartier de la gare et les Docks Vauban. Le bassin du Commerce fera également l'objet d'un traitement global (aménagement des bords à quai, rééquilibrage des usages et des emprises, sécurisation des carrefours).

Le vélo : des aménagements et des services qui accompagnent un usage croissant. Fin 2014, la ville du Havre offrait 90 km de voies aménagées pour les cycles contre 25 km 10 ans auparavant. Inscrits dans le 2ème plan vélo de la ville pour la période 2013-2020, les objectifs sont d'atteindre 120 km d'aménagements cyclables et de porter à 5 % la part modale des déplacements havrais réalisés à vélo (2 % fin 2014).

Pour compléter la trame cyclable, les axes nord-sud, partiellement aménagés sont à terminer. De même quelques itinéraires est-ouest en Ville haute pourraient être finalisés par des aménagements cyclables (secteur de la Costière, Rouelles-Jenner-Plage-Jardins suspendus). Enfin, le secteur nord-ouest de la ville pourrait bénéficier d'aménagements cyclables favorisant le rabattement vers les cœurs de quartiers de Bléville et de Sanvic.

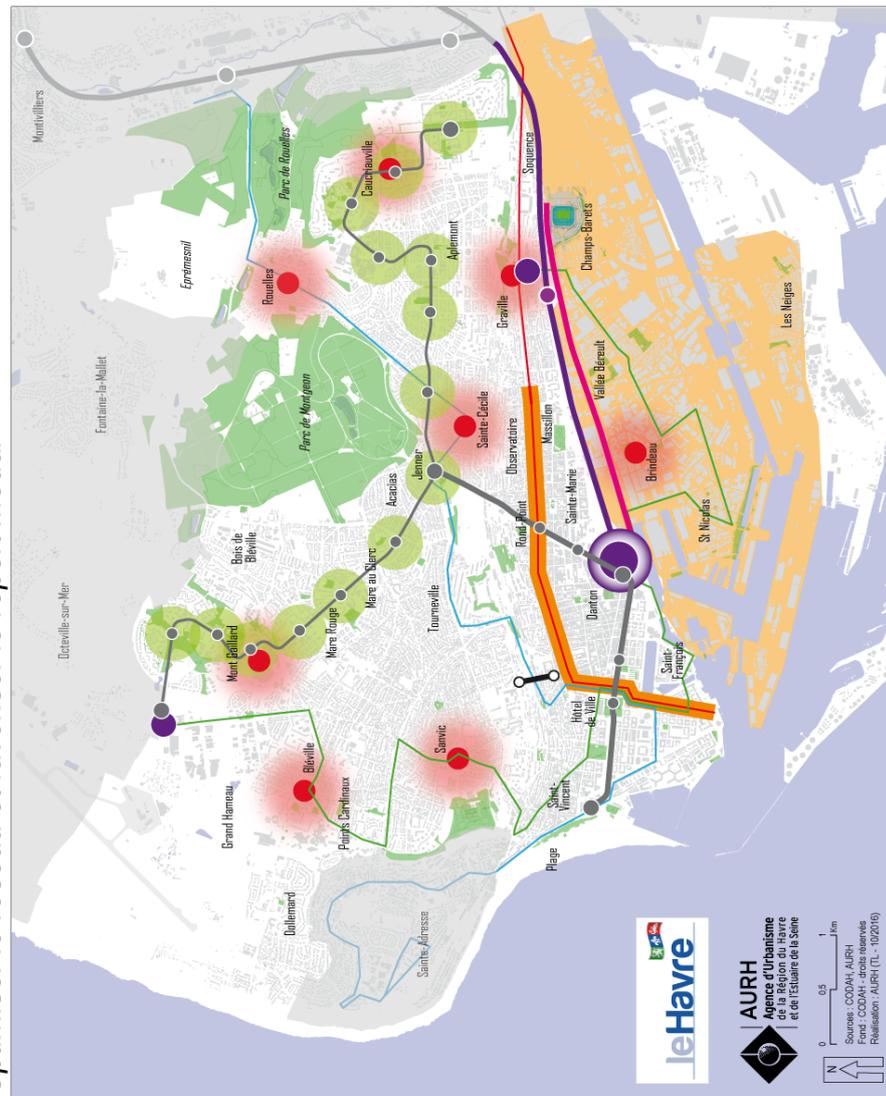
Organiser le réseau cyclable pour répondre aux enjeux touristiques. Au croisement de l'EuroVelo 4 et de la Seine à Vélo, le territoire havrais est souvent évité ou rapidement

3 - UNE VILLE ATTRACTIVE AU QUOTIDIEN

traversé. l'insertion de ces grands itinéraires dans les espaces urbains et portuaires est un enjeu fort pour

asseoir son statut de destination ou d'étape touristique.

Transports en commun Optimiser le réseau et favoriser le report modal



3.3 - LA TRAME VERTE ET BLEUE : VALORISER LES ESPACES DE NATURE

La Trame verte : créer un réseau d'espaces naturels. Le Havre propose de vastes espaces naturels littoraux (plage, falaises maritimes,...) ainsi que de grands poumons verts dans la ville (Parc forestier de Montgeon, Parc de Rouelles). Véritables atouts d'échelle métropolitaine, ces espaces de loisirs et de respiration recherchés et convoités par les habitants doivent pouvoir pérenniser leur fonction de réservoir de biodiversité. Pour cela il est indispensable de garantir des liens naturels entre ces espaces. L'ensemble formé par les liens, aussi appelés corridors, et les réservoirs de biodiversité, constitue la Trame verte.

La Trame verte du Havre est constituée de deux principaux corridors écologiques : la Vallée de la Rouelles et la Costière.

De la confluence avec la Lézarde jusqu'aux falaises de Dollemard, la Vallée de la Rouelles offre une forte diversité de milieux (prairies, boisement, milieux aquatiques et humides etc.), elle constitue ainsi un axe important pour de nombreuses espèces animales et végétales. Toutefois, ces vocations naturelles et paysagères ont été en partie détériorées par la création de la rocade nord. La reconquête de ces fonctionnalités nécessite donc la préservation des éléments naturels à enjeux, mais aussi la restauration de zones dégradées. Les différents projets et programmes envisagés au nord de la ville devront renforcer et rétablir des connexions écologiques de cet axe, à l'image du projet de valorisation du sentier du littoral qui participe à la mise en lumière de ce patrimoine naturel. Sur ce secteur, les aménagements en-

visagés ainsi que la reconversion des espaces déjà occupés situés dans cette zone devront prendre en considération le recul du trait de côte pour minimiser les risques liés à l'effondrement de la falaise.

Au sud de la ville, l'estuaire de la Seine est une zone dont la richesse naturelle est soulignée par plusieurs protections de portées nationales et internationales. Ces réservoirs de biodiversité, protégés par la création d'une réserve naturelle, sont complétés par la présence de zones humides au sein du site industrialo-portuaire. Un équilibre doit donc être trouvé avec les aménagements futurs afin d'assurer la préservation de ces sites fragiles.

L'affirmation des éléments du grand paysage dans la ville : Le site havrais est riche de nombreux paysages qui sont un arrière-plan très qualitatif sur lequel il convient de s'appuyer : grandes perspectives maritimes, échappées vers la mer, le port et la Seine, coteaux verts et bâtis de la Costière, couronnes boisées entourant la vallée de la Lézarde, les parcs de Rouelles et de Montgeon, dessin des limites urbaines avec l'agriculture au nord de la ville.

La Trame bleue, une lisibilité à renforcer. La Trame bleue se compose d'une entité de milieux d'eau douce et d'une entité à caractère maritime. La première se concentre dans la Vallée de la Rouelles et est constituée de plans d'eau, de cours d'eau ainsi que de boisements et de prairies humides. La seconde s'organise de la plage jusqu'aux bassins et canaux de la zone portuaire, en contact immédiat avec le centre-ville.

3 - UNE VILLE ATTRACTIVE AU QUOTIDIEN

Si les connexions écologiques de la Trame bleue maritime semblent assurées par les eaux salées de la Manche, la lisibilité de ce continuum est moins évidente pour les habitants. Les importants aménagements réalisés autour de la plage et des bassins maritimes ont permis une mise en lumière et une appropriation de ces lieux mais la continuité des liaisons entre ces espaces est encore floue. La reconquête de cette Trame bleue maritime, pourra notamment se traduire par l'aménagement de liaisons douces - à l'image du Quai de Southampton et du jardin fluvial - et par des aménagements autour des bassins, notamment en centre-ville et autour du quartier de la gare. Cette mise en valeur et cette revendication du patrimoine portuaire devront faciliter les parcours urbains et touristiques. En cela la proximité du Centre reconstruit par rapport au terminal croisières est atout majeur.

Dans la continuité du PLU précédent et pour consolider et enrichir ce patrimoine florissant, il est donc nécessaire de préserver :

- les réservoirs de biodiversité : les falaises de Dollemard, la plage, les parcs de Montgeon et de Rouelles, l'estuaire de la Seine ainsi que les bassins et canaux portuaires ;
- les réservoirs de biodiversité potentiels, qui par leur localisation et leur composition sont susceptibles d'être un refuge pour de nombreuses espèces : les coteaux boisés de Rouelles et de Caucriauville, les prairies sèches du coteau de Caucriauville, le cimetière Sainte-Marie, le Fort de Tourneville et les Jardins suspendus ;
- les principaux corridors qui relient ces réservoirs entre eux : la Costière, falaise habitée et couloir vert, mais également la Vallée de la Rouelles depuis la confluence avec la Lézarde, jusqu'aux falaises de Dollemard, ain-

si que la continuité maritime de la plage jusqu'aux canaux portuaires.

Cependant, si la Trame verte et bleue est un maillage naturel dont le but premier est de favoriser la biodiversité, en milieu urbain elle doit aussi être le support de services pour les habitants.

Multiplier les espaces favorables à la biodiversité et aux usages des habitants. L'ensemble des aménagements devra être pensé dans le cadre de la mise en œuvre de la Trame verte et bleue. Dans un contexte urbain ils peuvent avoir des formes extrêmement variées (parcs, jardins publics et privés, toitures et murs végétalisés, jardins familiaux, etc.). Ces espaces doivent aussi proposer aux habitants des usages variés et complémentaires des espaces publics existants (pédagogique, loisirs, culturel, paysager, etc.).

Ainsi favoriser la création de nouveaux espaces à caractère naturel aux usages multiples est une opportunité pour améliorer le cadre de vie des habitants et source d'attractivité résidentielle en apportant de la nature en ville, essentielle à l'amélioration du cadre de vie.

Etendre les grands réservoirs de nature jusqu'au cœur de la ville et de ses quartiers. La biodiversité doit trouver des espaces relais, dans des espaces à caractère naturel (jardins publics et privés, toitures, murs végétalisés). En cela le parc forestier de Montgeon et les espaces boisés de la Costière sont des atouts majeurs, leur proximité avec les espaces urbains peut permettre d'étirer leurs qualités paysagères jusqu'aux cœurs des quartiers qui les entourent.

3 - UNE VILLE ATTRACTIVE AU QUOTIDIEN

Aménager des espaces naturels dans les secteurs déficitaires. Le maillage naturel urbain peut prendre de nombreuses formes et être le support de plusieurs services pour les habitants. Dans les quartiers les plus déficitaires en espaces verts (Graville, Soquence, Dollemard, Anatole France-Danton, Brindeau, Sainte-Marie, Centre reconstruit) les mesures de restauration et de renforcement de la Trame verte doivent être des opportunités pour aménager des aménités nouvelles à destination des habitants et pour apporter des éléments naturels qualitatifs supplémentaires.

Etoffer la Trame verte est aussi la possibilité de proposer aux habitants des espaces verts de proximité et des espaces publics qualitatifs, mettant en valeur des axes modes doux existants et à créer, et ainsi faciliter la lecture de parcours urbains donnant accès aux centralités.

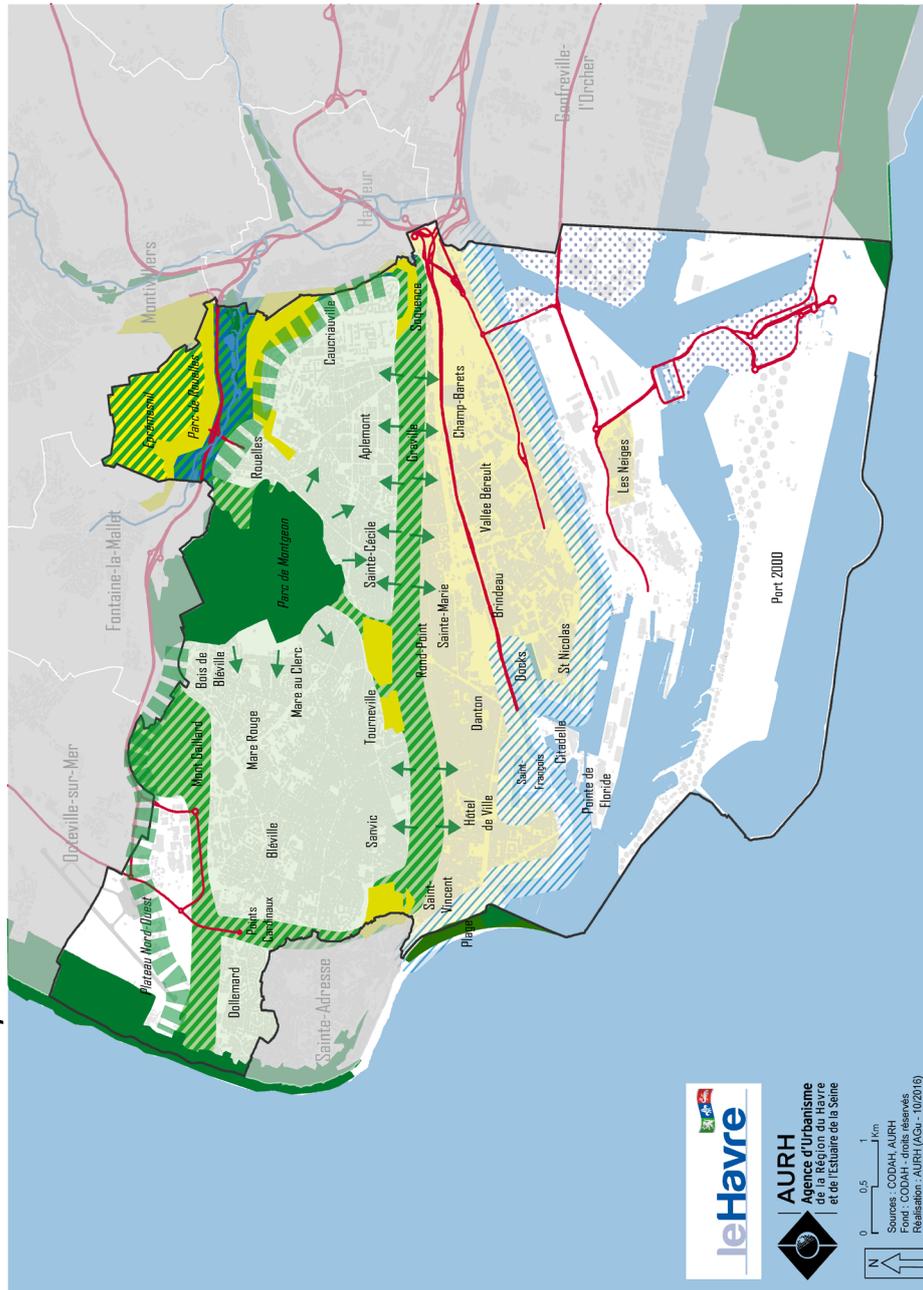
La frange agricole nord : une lisière riche entre l'urbain et le Pays de Caux. Les espaces agricoles du Plateau d'Epremesnil constituent une lisière entre la ville et le Plateau de Caux. Ces espaces de productions sont le support indispensable aux activités agricoles. Assurer leur vocation agricole doit permettre de pérenniser les exploitations, et ainsi concrétiser les engagements pris dans le plan local pour l'agriculture de la communauté urbaine.

En plus de leur rôle économique, les zones agricoles exploitées de manière extensive peuvent participer à la Trame verte en offrant des espaces semi-naturels. Ces espaces sont aussi des atouts certains pour répondre aux demandes toujours croissantes d'une alimentation locale. Dans cette dynamique, les opportunités d'agriculture urbaine sont

aussi à développer tout comme la valorisation des circuits courts.

3 - UNE VILLE ATTRACTIVE AU QUOTIDIEN

La trame verte et bleue
Structurer les espaces naturels



Les éléments de contexte

- Réservoirs de biodiversité terrestre
- Réservoirs de biodiversité potentiels
- Réservoirs de biodiversité aquatique
- Principaux axes routiers

Les orientations pour la trame verte et bleue

Trame verte

- Corridor à protéger et renforcer
- Corridor à dominante agricole
- Renforcer la biodiversité dans les espaces urbains denses
- Ville jardin : espaces privés au service de la biodiversité
- Lisières entre espaces naturels, urbains et agricoles : organiser les limites d'urbanisation
- Etenre les qualités paysagères

Trame bleue

- Corridor humide à protéger et renforcer (Rouelles)
- Corridor littoral : une biodiversité marine à révéler
- Prise en compte de l'équilibre entre zones humides et activités industrielles-portuaires

3.4 - PRÉSERVER LA DIVERSITÉ DES PAYSAGES URBAINS ET LE PATRIMOINE BÂTI

Le Havre est une ville mosaïque qui contredit l'image monolithique industrialo-portuaire perçue à l'extérieur. Bien que récente et bouleversée par les bombardements de la Seconde Guerre mondiale, elle offre une diversité architecturale, urbaine et paysagère unique, facteur d'attractivité et de singularité. Le patrimoine urbain et naturel de la Ville est un élément essentiel du cadre de vie des havrais. Riches et variés, les paysages urbains et naturels du Havre forgent l'identité des quartiers. C'est pourquoi la Ville souhaite leur accorder une attention particulière. Deux idées fortes seront appliquées : d'une part préserver les éléments caractéristiques de l'identité havraise, et d'autre part veiller à une bonne intégration des projets. Deux idées fortes qui s'appliqueront aussi bien aux paysages naturels qu'aux paysages urbains.

Le Centre reconstruit : la maturité

Le Centre reconstruit, inscrit au patrimoine mondial par l'UNESCO depuis 2005, atteint aujourd'hui un niveau de reconnaissance important de la part des habitants et des touristes. Ce renouveau doit être soutenu et augmenté dans la politique patrimoniale, culturelle et touristique de la Ville.

L'Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) valant Site Patrimonial Remarquable (SPR) actualise les enjeux liés au classement au patrimoine mondial. Elle clarifie la variété des architectures du Centre reconstruit et apporte un nouveau regard sur les questions liées au développement durable (performance énergétique des bâtiments). Elle s'intéresse également aux espaces publics et privés permettant des préconisations

globales sur le Centre reconstruit. Le respect de l'AVAP valant SPR est primordial pour pérenniser le patrimoine de la reconstruction sans le trahir.

Valoriser le patrimoine urbain, facteur d'amélioration de la qualité de vie en ville

En complément de la politique de valorisation du Centre reconstruit, dont la portée est internationale, la Ville souhaite également préserver le paysage urbain des différents quartiers afin que l'ensemble des havrais puisse bénéficier d'un cadre de vie de qualité. De nombreux éléments paysagers ponctuels, témoins de l'histoire havraise sont inventoriés dans le PLU en complément des monuments et sites inscrits ou classés. Il peut s'agir de bâtiments, d'ensembles de bâtiments, de végétaux ou de lieux. Ces éléments de patrimoine font l'objet de prescriptions particulières lors de la réalisation de travaux.



UN DEVELOPPEMENT URBAIN COHERENT

4.1 - MAINTENIR L'ACTIVITÉ DANS LA VILLE	31
4.2 - ADOPTER UNE POLITIQUE DE L'HABITAT CONTEMPORAINE	35
4.3 - RENOUVELER LA STRATÉGIE FONCIERE	37

4 - UN DEVELOPPEMENT URBAIN COHERENT

4.1 - MAINTENIR L'ACTIVITÉ DANS LA VILLE

Si l'activité économique tertiaire sera renforcée dans le centre-ville, la ville entend en parallèle accueillir d'autres activités sur ses territoires portuaires et de l'interface ville-port dans les Quartiers sud. La présence des installations portuaires et du tissu d'entreprises aux portes du centre-ville fournissent à la ville une activité et des flux qui sont autant d'actifs, de consommateurs et d'habitants qui pratiquent et vivent le centre-ville au quotidien. Le maintien des activités économiques de tous types à proximité immédiate du Cœur métropolitain est une orientation favorable à l'ensemble du territoire de la communauté urbaine.

L'économie portuaire : un élément clé de la stratégie havraise. L'économie havraise est intimement liée au monde maritime et portuaire. L'avènement de la conteneurisation et le développement des échanges mondiaux ont puissamment joué en sa faveur pour faire de Haropa Port, en 2016, le 5^{ème} port européen. Les établissements du monde maritime, portuaire, logistique et du complexe industrialo-portuaire constituent donc des éléments majeurs dans le tissu économique de la Ville et de l'aire urbaine.

Une empreinte forte dans le territoire. Une vaste partie sud de la ville est intégralement dédiée aux activités portuaires. Ces espaces de développement économique connaissent un renouvellement permanent en lien avec les cycles économiques et technologiques. Le maintien de ce territoire productif et performant en lisière de la ville est un atout majeur qui souhaite accompagner les implantations industrielles et logistiques dans le respect des règles relatives aux risques technologiques.

Quartiers sud : réinventer la ville, réinventer l'activité. Aux confins des Quartiers sud et de la circonscription portuaire, un territoire de renouvellement urbain apparaît. La présence de l'activité portuaire, des services urbains et une bonne accessibilité routière constituent un terrain fertile pour les entrepreneurs qui y trouvent les éléments propres au développement de leur activité en lien avec le monde portuaire et maritime. A l'échelle de l'agglomération, ce secteur représente une zone d'emplois majeure et dispose de ressources foncières mobilisables. Fort d'un patrimoine bâti industriel mutable, ce secteur possède encore des capacités de recyclage foncier importantes capables de densifier les activités et l'emploi et de créer un environnement qualitatif (cadre de vie, services aux entreprises). Pour y accroître l'activité, plusieurs orientations peuvent être posées :

- **Renforcer l'accessibilité, sécuriser la circulation.** L'amélioration des parcours de desserte par les transports en commun et la prise en compte des circulations douces (actives) vélo-piéton sont des éléments importants pour l'attrait des Quartiers sud et la sécurisation des déplacements ;

- **Encourager l'amélioration du parc de locaux d'activités.** La vétusté d'une partie des entrepôts contrarie l'optimisation économique du secteur. Des actions en faveur de l'aménagement de ces secteurs pourront être envisagées pour accroître leur intérêt auprès des investisseurs ;

- **Faciliter la diversification du parc immobilier.** Les pépinières d'entreprises artisanales ou d'activités de taille intermédiaire sont des produits immobiliers attendus sur le secteur pour développer le

4 - UN DEVELOPPEMENT URBAIN COHERENT

tissu économique des TPE/PME qui accompagnent les entreprises présentes ou créent des opportunités de diversifications ;

- **Renforcer le tissu économique et s'appuyer sur des filières émergentes.** En plus de son socle industriel, portuaire et maritime, le territoire souhaite s'engager sur de nouvelles filières. Elles sont nécessaires pour ouvrir le panel des compétences locales mais elles sont également appelées à satisfaire les besoins des entreprises déjà en place ;

- **l'écologie industrielle.** Le concept d'écologie industrielle associe gestion des flux et création de richesses. La valeur ajoutée de ces pratiques repose à la fois sur les bénéfices que peut en attendre le territoire (réduction des émissions, des déchets) mais aussi sur l'image et la dimension attractive que cela peut susciter auprès des entreprises en recherche de performances économiques et technologiques ;

- **les énergies.** Basée sur les métiers de l'industrie en place, la filière « énergie » déjà présente sur le territoire constitue une réelle opportunité pour renforcer notre tissu économique. En plus des activités existantes, la place des entreprises du secteur sur le territoire peut considérablement transformer notre activité portuaire et les potentielles arrivées de sous-traitants sur la zone industrialo-portuaire ;

- **la logistique.** L'évolution des modes de consommation et de distribution modifie en profondeur les chaînes logistiques d'approvisionnement. Forte de ces entreprises et de ses formations spécialisées, Le Havre peut prétendre à l'accueil de nouvelles organisations et dispose de savoir-faire reconnus pour l'expérimentation et la recherche ;

- **le tourisme : une filière en devenir.** Pour bénéficier des retombées de cette activité, Le Havre doit

poursuivre la diversification de son offre touristique et culturelle afin d'en faire un secteur économique d'importance. Cela implique une réelle action de mise en synergie des acteurs du tourisme, mais aussi ceux du commerce, de la restauration, de la culture pour construire et partager un projet touristique de territoire. Le Havre et son agglomération ont des points d'appui tangibles : le développement et la diversification des activités liées à l'eau, aux sports de glisse et à la plaisance, l'accompagnement et l'accueil des croisiéristes avec la mise en place d'offres combinées avec nos voisins de l'Estuaire, la découverte du patrimoine qui doit continuer à être porteur de projets de développement à l'échelle de la vallée de Seine.

La création d'un écosystème économique autour du numérique.

Pour engager le territoire dans un processus de « smart-city » et instaurer un climat favorable à la création d'entreprises innovantes, le cœur de l'agglomération se dotera d'équipements liés au numérique. La labellisation du Havre avec la « Normandy French-Tech » permettra de booster les innovations du territoire. Le projet de cité numérique, au cœur du campus maritime constitue une des pièces maîtresses de cette ambition.

Des espaces complémentaires pour la stratégie économique.

Les espaces prioritaires pour accueillir de nouvelles activités sont le centre-ville, les Quartiers sud et les espaces industriels et portuaires. Cette stratégie s'inscrit dans un objectif de moindre consommation foncière en privilégiant le recyclage foncier et en misant sur l'effet d'entraînement et de synergies que produisent ces nouvelles implantations.

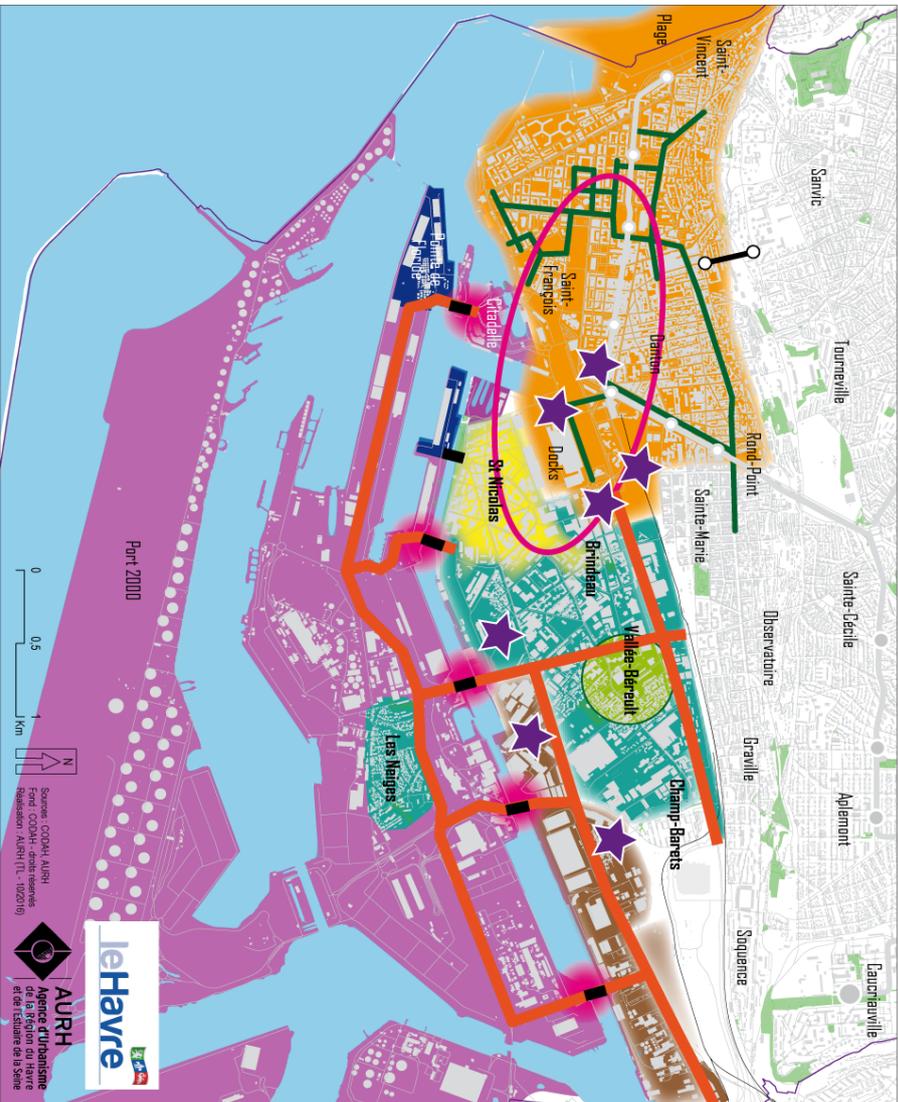
4 - UN DEVELOPPEMENT URBAIN COHERENT

Optimiser les parcs existants. Plusieurs zones d'activités ont été réalisées sur les franges nord de la ville de Mont-Gaillard jusqu'à Dollemard. Pour les zones constituées, l'objectif consiste à optimiser le foncier existant pour permettre l'accueil de nouvelles entreprises.

Le Havre Plateau : échelonner le développement de la zone. L'extension urbaine définie dans le PADD de 2011 est maintenue sur le même périmètre. Le développement de ce secteur est complémentaire au foncier de la Ville basse (centre-ville et Quartiers sud). La proximité de lieux résidentiels et la nouvelle offre d'accessibilité (tramway, transports en commun, rocade nord) justifient le maintien de ces perspectives. Cette zone constitue une unique hypothèse de développement économique en extension urbaine.

4 - UN DEVELOPPEMENT URBAIN COHERENT

Economie et emploi Accompagner le développement économique



- Orientations**
- Centre-ville**
 - Un centre-ville attractif pour les activités de services et commerciales
 - Consolider les parcours chalandes structurants
 - Secteur à privilégier pour les nouvelles implantations tertiaires bureaux
 - Quartiers Sud**
 - Organiser la mixité fonctionnelle entre zones résidentielles et productives
 - Privilégier la vocation résidentielle
 - Engager le renouvellement urbain sur le quartier Vallée-Béreut
 - Requalifier les sites bordant le boulevard Jules Durand
 - Reconquête économique des terrains bordant les boulevards urbains et portuaires
 - Sites d'enjeux économiques
 - Le Port**
 - Optimiser le foncier portuaire
 - Favoriser l'émergence de nouveaux usages économiques à l'interface ville-port
 - Développer la croisière et le nautisme
- Contexte**
- Limite communale
 - Tramway
 - Funiculaire
 - Espaces verts

Source : COPPA, AURH
Source : COPPA, AURH
Source : COPPA, AURH
Régulation AURH (TL - 19/2019)

4 - UN DEVELOPPEMENT URBAIN COHERENT

4.2 - ADOPTER UNE POLITIQUE DE L'HABITAT CONTEMPORAINE

Rapprocher les habitants des services et leur offrir un confort de vie au quotidien. Si les besoins en matière de logements neufs restent actuellement stables, de nouveaux besoins apparaissent en matière de réhabilitation et d'adaptation du parc existant. La ville, en articulation avec la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, projette de mettre l'accent sur la réhabilitation du parc de logements en parallèle de la production de logements neufs nécessaires au renouvellement du parc et pouvant répondre aux attentes des résidents et aux enjeux du vieillissement.

Améliorer le parc de logements : une priorité

La production de logements neufs et l'amélioration du parc sont deux éléments complémentaires pour équilibrer le parc de logements. Dans un contexte de marché détendu, **la Ville mise sur un saut qualitatif qui permettra aux logements existants d'être améliorés et de s'inscrire pleinement comme une offre attractive et performante**, répondant aux besoins contemporains des habitants.

- **améliorer le parc de logements pour attirer dans le Centre reconstruit.** La vocation du Centre reconstruit est d'être un espace patrimonial habité. Toutefois le vieillissement progressif du parc a conduit à sa désaffectation auprès des ménages. Un investissement est nécessaire afin d'améliorer le confort et la performance énergétique des logements pour le rendre à nouveau attractif ;

- **réduire la vacance dans le Centre ancien.** Ce secteur est stratégique pour la ville. A proximité immédiate de la gare, de l'université et desservi

par le tramway, il dispose de fortes potentialités de renouvellement de son tissu pour l'apport de nouvelles fonctions et de nouvelles activités. Par la nature des logements qu'il offre (loyer modéré et petites surfaces), le parc du Centre ancien **joue un rôle primordial dans la mixité sociale du centre-ville.** La poursuite des programmes d'amélioration dont il bénéficie depuis plusieurs années permettra de requalifier en profondeur le secteur. Ces actions assurent déjà une résorption de la vacance qui tend à se développer et de lutter contre l'habitat indigne. Enfin la mise en valeur du patrimoine bâti d'avant-guerre renforcera l'attractivité de ces quartiers centraux ;

- **accompagner l'amélioration et l'adaptation du parc privé.** Par ailleurs, la ville et la communauté urbaine s'engagent à accompagner les actions d'amélioration du parc de logements ;

- **s'engager avec les bailleurs pour le parc social.** La communauté urbaine prévoit de travailler avec les bailleurs pour augmenter les volumes d'investissements dans leurs programmes de travaux.

Massifier l'amélioration des performances énergétiques et du confort des logements. L'Agglomération vise, à échéance 2020, la rénovation de 10 000 logements à l'échelle du territoire de la communauté urbaine pour impulser une transformation en profondeur du territoire.

Faire des chantiers d'amélioration de l'habitat une compétence locale reconnue. En se mobilisant sur la question de l'amélioration et en particulier sur celle du parc du Centre reconstruit, la ville et la communauté urbaine s'engagent dans un processus

4 - UN DEVELOPPEMENT URBAIN COHERENT

qui nécessitera des compétences spécifiques. En effet, le caractère patrimonial du Centre reconstruit fait du chantier de son amélioration un défi technique et d'innovation pour conserver ses qualités et accéder aux performances du 21^{ème} siècle.

Adapter nos projets à la demande

La ville offre de nombreuses possibilités de constructions essentiellement par renouvellement urbain. Ces différentes opportunités sont à conserver mais seront échelonnées afin de correspondre aux capacités du marché du logement. Les opérations dans le centre-ville feront majoritairement l'objet de constructions à usage résidentiel en veillant à la mixité sociale et générationnelle dans les programmes qui seront proposés.

Dans les Quartiers sud, la part de logements aidés étant assez élevée, il importe de fixer une offre locative et en accession privée, notamment à travers les différentes opérations situées sur les franges est du secteur Saint-Nicolas. La reconstitution du programme de la rue de la Vallée devra contribuer à la restructuration du quartier en définissant les lisières urbaines et résidentielles d'un quartier mixte accueillant habitat et activités.

Produire 300 logements neufs par an. Ce volume de construction correspond au rythme actuel et permet de satisfaire les besoins liés à l'évolution démographique récente. Cette production doit principalement être orientée vers :

- la réalisation d'opérations de logements dans les secteurs de la Ville basse qui sont les plus attractifs ;
- une meilleure répartition du parc social en proposant de renforcer la mixité sociale en priorité dans les quartiers où le taux de logements aidés ne dépasse pas 40 % du parc en accord

avec les principes du Programme Local de l'Habitat de l'ex CODAH ;

- la volonté d'améliorer les qualités résidentielles du parc de logements (qualité des logements, espaces extérieurs...) et de limiter la taille des opérations pour répondre aux besoins de résidentialisation du parc ;
- le confortement des quartiers pavillonnaires afin qu'ils restent une alternative à l'offre en maisons individuelles des territoires périurbains ;
- la densification des cœurs de quartiers pour diversifier et compléter l'offre de logements.

Satisfaire les besoins des populations spécifiques :

- organiser l'adaptation des logements pour les personnes âgées ;
- proposer une offre de logements adaptés aux personnes âgées dépendantes et aux populations en situation de handicap ;
- permettre à tous et notamment aux populations les plus défavorisées d'accéder à un logement.

Réduire la consommation énergétique en développant les réseaux de chaleur

La ville du Havre s'est engagée dans la modernisation et le développement de ses deux réseaux de chaleur historiques du Mont-Gaillard et de Caucriauville. Le développement des réseaux est encouragé sur de vastes secteurs de la Ville haute, à destination des habitants, des entreprises et des équipements. A plus long terme, les réseaux de chaleur pourraient se déployer en Ville basse et notamment dans le Centre reconstruit.

4 - UN DEVELOPPEMENT URBAIN COHERENT

4.3 - RENOUELER LA STRATEGIE FONCIERE

Le projet urbain Plateau-Nord-Ouest : dernier acte de développement urbain sur la commune du Havre

Lancé en 2007, le projet urbain Plateau Nord-Ouest (aménagé en lotissements ou en zone d'aménagement concerté) se poursuivra dans les mêmes limites définies par les deux précédents PLU, dans un esprit de développement durable et de qualité globale des aménagements. En lisière de ville, ce nouveau quartier a progressivement pris place en conciliant densités, espaces publics généreux et plantés. Le projet se décompose en trois secteurs dont l'état d'avancement est différent :

- **le quartier du Grand Hameau** (27ha.) est en voie d'achèvement avec 6,5 ha. de surfaces libres au nord du contournement de Bléville (chiffres 2018). Rappelons que les espaces publics cumulent plus de la moitié des surfaces urbanisées et comportent de nombreux espaces plantés perméables ;

- **le Pôle Santé et la zone d'activités du Pressoir** (20 ha.), sont quasiment achevés et ne comportent plus qu'un lot libre de moins de 2 ha. (chiffre 2018) ;

- **la zone d'activités Le Havre Plateau** (25,6 ha.) a été viabilisée et aménagée à hauteur 40 % et comporte encore à l'ouest 13,5 hectares de surfaces libres (chiffres 2018). La zone a fait l'objet de quelques ajustements de son périmètre au sud de l'aéroport et au nord du stade Gagarine pour des raisons de cohérence foncière. Elle conserve toutefois sa superficie d'origine.

Au total, les zones d'urbanisation futures comportent encore 22 hectares de surfaces non viabilisées et libres de toute urbanisa-

tion (surfaces constructibles et espaces publics) dont les trois quarts sont destinés à l'accueil d'activités artisanales et de services.

Il ne sera pas proposé de nouvelles surfaces à urbaniser sur zones naturelles et agricoles en dehors de celles déjà classées en zone à urbaniser.

Par rapport à la période 2004-2015, l'objectif de diminution de la consommation annuelle d'espaces agricoles et naturels pour les 10 ans à venir sera de 67 % pour les opérations à dominante de logement et de 35.5 % pour les opérations à dominante économique.

Le plateau d'Eprémessnil, longtemps identifié comme potentiel d'urbanisation à long terme, conservera sa destination agricole. Aussi, les projets qui seront développés dans le cadre du PADD seront principalement tournés vers le renouvellement urbain, notamment en Ville basse et tout particulièrement dans le Cœur métropolitain où une nouvelle stratégie foncière est à inventer.

Une stratégie foncière adaptée au projet

Un projet de Ville ambitieux nécessite une stratégie foncière. L'enjeu est bien de maîtriser le coût du foncier et sa disponibilité pour engager les programmes nécessaires au développement de la ville. La spatialisation des projets d'aménagement doit rester en cohérence avec l'objectif de maintien des intensités urbaines différenciées par une priorisation des espaces en Cœur métropolitain, en particulier autour de la gare.

Pour cela, les charges foncières doivent être maîtrisées. En effet, ces dernières peuvent être alourdies pour

4 - UN DEVELOPPEMENT URBAIN COHERENT

plusieurs raisons dont certaines sont contrôlables ; les coûts inhérents à la qualité des sols (pollution, malléabilité...) et les prix d'achat ; Une mobilisation trop tardive du foncier se traduit par un alourdissement du prix de l'opération obligeant à la diminution de certains budgets et augmentant les prises de risques.

La stratégie foncière proposée doit prendre en compte certaines évolutions récentes et mettre en avant des enjeux différenciés sur les différents secteurs de la ville. Il s'agit ainsi :

- de déterminer le foncier stratégique à mobiliser en lien avec le projet dans une vision à court, moyen et long terme ;
- d'identifier les friches et anticiper la libération et la reconversion de sites qui constituent autant d'opportunités pour expérimenter de nouvelles modalités de gestion foncières (friches situées dans les quartiers sud, l'IUT de Caucriauville dont le déplacement est annoncé) ;
- de préserver et de valoriser un « capital foncier » ;
- de mettre en place de nouveaux modèles de gestion foncière dans lesquels sont reconsidérés le rôle et la nature de l'intervention des acteurs publics, leurs connexions avec les autres acteurs du foncier ;
- d'expérimenter une gestion du temps long sur les friches et espaces délaissés qui peuvent être mobilisés pour des usages intermédiaires : espaces sportifs, de loisirs, culturels, économique....
- de favoriser des expériences, de tester des valorisations foncières temporaires au sein de l'espace pour encourager de nouvelles pratiques de la ville ;
- de proposer des temps de portage ou d'accompagnement permettant une dépollution des sols.

Faire de la faible tension foncière un atout. Le marché immobilier actuellement peu tendu du Havre constitue un véritable atout et une occasion unique pour restructurer la ville. Face à des outils parfois peu propices à la durée prolongée des opérations d'aménagement, les réserves foncières doivent être repensées sans pour autant hypothéquer notre capital foncier. Les temps de transitions, à différents horizons, des zones d'enjeux identifiées et des sites vacants deviennent alors primordiaux : les réserves foncières ne doivent pas se traduire par un gel des terrains ou une mise en jachère non-productive mais par une approche intégrant des temps de vacance productifs et le portage par d'autres acteurs.

Utiliser les temps de veille de façon innovante. Il peut s'agir d'un temps d'attente qui réintroduit plus largement le modèle de pépinières d'entreprises, mettant en avant un espace et temps d'expérimentation, d'incubation limitant la prise de risques de projets d'artisanats, de commerces, d'offre culturelle ou d'aspects sociaux. Ces moments de vacance plus ou moins longs, peuvent être profitables à des porteurs de projet privés qui peinent à se lancer faute de lieux économiquement accessibles. Ainsi la gestion du foncier peut sortir de la sphère publique. Au lieu d'acquérir immédiatement et systématiquement le foncier, une transition peut être envisagée en mettant davantage en contact propriétaires et porteurs de projets où la puissance publique a plutôt un rôle d'accompagnement. Ce temps de réserve foncière pallie à un manque sur le territoire des premiers espaces pour des structures potentiellement porteuses d'innovation et futurs moteurs de la croissance havraise, recréant les premiers maillons de parcours économiques et sociaux.

4 - UN DEVELOPPEMENT URBAIN COHERENT

Cette façon de penser les réserves foncières permettrait de sécuriser des sites mais également d'en préserver les éventuels bâtiments patrimoniaux et de développer un autre référentiel sensoriel face à des sites souvent perçus comme abandonnés, dangereux ou en suspens. Il s'agit donc de changements de destinations pensés dans une dimension flexible. Il est à noter que ces réserves foncières ne se traduisent pas systématiquement par une construction de ces lieux. Elles peuvent également être un moyen de préserver des espaces non-bâties dans la ville, potentiels supports des Trames vertes voire bleues.