

**Zeitschrift:** Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le paysage  
**Herausgeber:** Bund Schweizer Landschaftsarchitekten und Landschaftsarchitektinnen  
**Band:** 57 (2018)  
**Heft:** 2: Infrastrukturanlagen = Les infrastructures

**Artikel:** Meer, Mensch und Natur aufwerten = Remettre en valeur la mer, l'humain et la nature  
**Autor:** L'Anton, Jean-Marc  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-768562>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 17.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Meer, Mensch und Natur aufwerten

Die neue Attraktivität der Stadt Le Havre, ihre Strandpromenade, die Aufnahme des wiederaufgebauten Stadtzentrums in die UNESCO-Liste des Weltkulturerbes – dies alles macht die riesigen Flächen am Städteingang zu einer grossen stadtplanerischen Herausforderung. Das gesamte Gebiet wird jedoch durch die alte Nationalstrasse RN15, die quasi unumgängliche Hauptzufahrt zur Stadt, völlig abgewertet. Die Herausforderung besteht darin, Mensch und Natur wieder zu ihrem Recht zu verhelfen.

## Remettre en valeur la mer, l'humain et la nature

L'attractivité renouvelée du Havre, sa façade maritime, le classement du centre reconstruit au patrimoine mondial de l'Unesco font des vastes emprises de l'entrée de ville un territoire d'enjeux urbains majeurs. Mais ce territoire est complètement dévalorisé par l'ancienne RN15 qui constitue l'accès principal et presque obligatoire à toute la ville. L'enjeu: redonner à l'humain et à la nature leur place.

### Jean-Marc L'Anton

**1** Luftbild bestehend.  
Photo aérienne de l'existant.

**2** Luftbild mit Visualisierung des Projekts.  
Photo aérienne d'ensemble du projet.

**3** Übersichtsplan des Städteingangs.  
Plan masse général du projet d'entrée de ville.

Le Havre, gegründet im 16. Jahrhundert von François I. an der Seine-Mündung, ist historisch in erster Linie ein Hafen und erst danach eine Stadt. Mit zunehmender Bedeutung des Hafens hat jedoch auch die Stadt mehr und mehr an Attraktivität gewonnen. Im Laufe der Jahrhunderte sind die Hafenbecken immer grösser geworden, und die Hafenaktivitäten haben immer mehr Fläche in Anspruch genommen. Mit dem Bau des Containerhafens Port 2000 sind Hafenaktivitäten und Stadt nunmehr getrennt: der Hafen im Süden entlang der Seine-Mündung, die Stadt rund um die aufgegebenen «historischen» Hafenbecken. Zurück bleiben riesige ehemalige Hafengewerbeflächen, deren Zukunft ungewiss ist. Durch dieses Gebiet am Städteingang verläuft die ehemalige RN15, die heutige RD6015.

Le Havre est le grand port de l'embouchure de la Seine. Créé par François 1<sup>er</sup> au 16<sup>e</sup> siècle, il est historiquement un port et accessoirement une ville. Progressivement, le port s'est agrandi, et la ville, devenue attractive, s'est développée. La taille des bassins et les besoins fonciers liés aux activités portuaires n'ont eu de cesse de croître au fil des siècles. Désormais, la création de Port 2000 entérine une situation nouvelle où activités portuaires et ville sont dissociées: le port tout au sud le long de l'embouchure de la Seine, la ville autour des bassins «historiques» désormais désaffectés. Cette situation laisse un vaste territoire autrefois dédié aux activités économiques liées au port face à un avenir incertain. Ce territoire, en entrée de ville, est longé et distribué par l'ancienne RN15.



Seit den 1960er-Jahren wurden immer neue strassenbauliche Konzepte erdacht, um den Verkehrsfluss bei zunehmend dichtem Verkehr sicherzustellen: Miniunterführungen unter Kreuzungen, Kreuzungsüberführungen, Fussgängerbrücken, Autobahnkreuz im Stadtzentrum, Verbreiterung der Verkehrswege. Dieses einfunktionale System ist heute sehr anfällig. Bei einem Verkehrsaufkommen von 50 000 Fahrzeugen pro Tag blockiert der kleinste Unfall die Zufahrt zur Stadt für Stunden.

Diese Verkehrsgestaltung ist das Erbe überkommener Denkweisen und lässt nur wenig Raum für alternative Verkehrskonzepte. Sie erschwert auch die Erschliessung für die Anwohner der Nationalstrasse. Heute ist die Departementsstrasse RD6015 das zentrale Element der Aufwertung und Erschliessung umwidmungsfähiger Gebiete mit einem Bauflächenpotenzial von 80 Hektaren. Sie spielt damit eine tragende Rolle bei der für die Entwicklung der Stadt so entscheidenden Neuordnung dieser riesigen Fläche.

Die Stadt Le Havre hat daher im Jahr 2005 in Partnerschaft mit dem französischen Staat die Neugestaltung dieses Verkehrswegs beschlossen. Diese Neugestaltung erfolgt auf drei Ebenen, die sich jedoch ergänzen:

1. auf Ebene der Strasse, durch Umdefinition ihrer Funktion, Verkehrsberuhigung und den radikalen Abschied von ihrem Image als innerstädtische Schnellstrasse;
2. auf Ebene der Flussufer, deren Entwicklungspotenzial durch die Umgestaltung der Strasse ins Blickfeld rückt;
3. auf Ebene der Stadt, durch Aufwertung der Schnittstelle Hafen/Stadt und Steigerung der Attraktivität der Innenstadt.

Aus Gründen der Vernunft, der Effizienz und der Sichtbarkeit sieht unser Entwurf vor, Autobahnkreuz, Überführung und einige Miniunterführungen durch ein «ebenerdiges» Kreuzungssystem zu ersetzen. Es soll ein innerstädtisches Verkehrsnetz mit ampel-

À partir des années 60, des ouvrages routiers ont été imaginés afin de fluidifier une circulation toujours plus intense: mini-souterrains sous les carrefours, autopont par-dessus ces mêmes carrefours, passerelles pour la traversée des piétons, échangeur au centre-ville, élargissement de la voirie. Ce système monofonctionnel est aujourd'hui très vulnérable. Parcouru par plus de 50 000 véhicules par jour, le moindre accident bloque l'entrée de ville pendant plusieurs heures.

Ces aménagements hérités de modes de pensée datés ne laissent que très peu de place aux circulations alternatives à l'automobile. De ce fait, la desserte pour les riverains de la voie est difficile. Aujourd'hui, la RD6015 est l'élément central pour la valorisation et la desserte de secteurs mutables qui représentent un potentiel de 80 hectares d'urbanisation en cours ou future. Elle est donc le vecteur majeur du réaménagement de ce vaste territoire aux enjeux urbains déterminants pour le développement de la ville.

Fort de ce double constat, la Ville du Havre a décidé en 2005, en partenariat avec l'État, de programmer la requalification de cette voie. Cette requalification s'inscrit sur trois échelles différentes, mais complémentaires:

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

Pour des raisons de bon sens, d'efficacité et de lisibilité, notre projet propose de supprimer échangeur, autopont et autres mini-souterrains afin de créer un système d'échange «à plat». Ces aménagements visent à créer un maillage urbain distribué par des

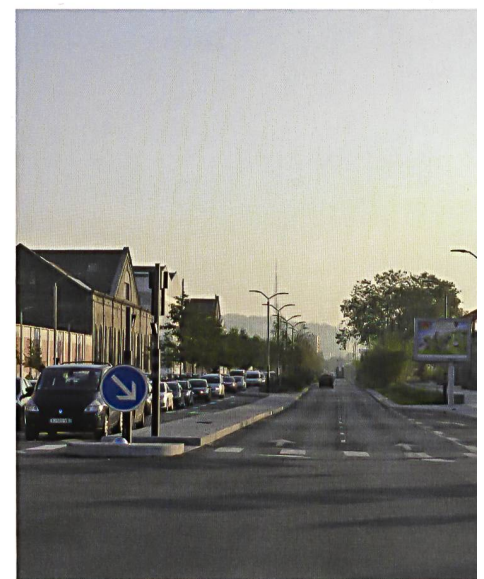
4 Der Boulevard mit neuer Bepflanzung (Richtung Stadteingang). Le boulevard dans son nouvel écrin planté (sens entrée de ville).

5 Der Boulevard rund um die «Halle Dresser» von der Kreuzung «Carrefour Papin» aus gesehen. Le boulevard aux abords de la Halle Dresser depuis le carrefour Papin.

6 Die sanfte Wanderung durch das bewaldete Tal. La promenade modes doux le long de sa noue boisée.



4



5



6

gesteuerten Kreuzungen geschaffen werden, da ein solches System weit weniger störungsanfällig ist und die bessere Anbindung der benachbarten Stadtviertel sowie eine deutliche Reduzierung der Strassenflächen erlaubt.

Die so zurückgewonnenen Flächen bieten Platz für die verschiedensten Nutzungen (Fussgänger, Radfahrer), ohne die Funktionalität der Strasse zu beeinträchtigen. Der Entwurf setzt so weit wie möglich auf Wiederverwertung, sowohl aus Gründen der nachhaltigen Entwicklung als auch der allgemeinen Kostenersparnis. Die Fahrbahn wird unter Wiederverwendung des bestehenden Fahrbahnaufbaus auf vier Spuren zurückgebaut. Im Norden werden die Nebenalleen neu gestaltet und mit Alleebäumen bepflanzt. Die Miniunterführungen werden in Regenwasserspeicher umfunktioniert. Eine Überführung und ein Autobahnkreuz werden abgerissen.

Im Süden wird die frei gewordene Fahrbahnfläche in eine Fussgänger- und Radfahrerpromenade umgewandelt. In Bahnhofsnähe entsteht anstelle von drei ehemaligen Tankstellen ein Park, der drei wesentliche Funktionen erfüllt: Aufwertung der laufenden städtebaulichen Projekte und Zugang zur Innenstadt, fast drei Hektaren neue Grünflächen für die südlichen Stadtviertel von Le Havre und Schaffung eines Systems für die Regenwasserspeicherung und die sanfte Reinigung des oberflächennahen «städtischen» Grundwassers.

Wir haben einen echten Naturraum in der Stadt geschaffen, verbunden durch Promenaden und einen langen, linearen Park, bestehend aus kleinen Themenplätzen, einer Aussichtsplattform und dem grossen Parc des Roselières. Auf diese Weise wird auch dem echten Grünflächenmangel in be- und entstehenden Stadtvierteln abgeholfen. Darüber hinaus werden die Fehlfunktionen eines veralteten Abwasserentsorgungssystems aufgefangen und das Regenwassermanagement wird verbessert. Das in

carrefours à feux. Ce système, beaucoup moins vulnérable aux incidents, permettra de mieux irriguer les quartiers avoisinants et de diminuer significativement les surfaces de chaussées.

La place ainsi reconquise permet d'installer une multiplicité d'usages (piétons, vélos), sans dégrader la qualité fonctionnelle de la voie. Le projet réemploie au maximum l'existant pour des raisons de développement durable, mais aussi d'économie générale de l'aménagement. La plate-forme de chaussée est ramenée à deux fois deux voies, en réutilisant les structures de chaussées existantes. Au nord, les contre-allées sont requalifiées et replantées d'alignements. Les mini-souterrains sont transformés en ouvrage de stockage des eaux de pluies. Un autopont et un échangeur sont démolis.

Au sud de la voie, une promenade piétonne et cycles est créée sur les emprises de chaussées récupérées. En lieu et place de trois stations-service, un parc est créé à proximité de la gare. Il a trois fonctions essentielles: valoriser les projets urbains en cours et l'accès au centre-ville, offrir près de trois hectares d'espaces verts nouveaux pour les quartiers sud du Havre et mettre en œuvre un système de stockage des eaux de pluie et de dépollution douce de la nappe phréatique «urbaine» affleurante.

Nous avons créé un véritable espace de nature en ville mis en réseau par les promenades, un parc linéaire composé de petits squares à thème, un belvédère et un vaste parc des Roselières. Ce système répond, par ailleurs, à un réel déficit d'espaces verts de proximité pour les quartiers existants ou à venir. Le projet permet, en outre, de résorber les dysfonctionnements d'un système d'assainissement obsolète et d'améliorer la gestion des eaux de pluies. À terme, les eaux pluviales collectées dans des noues longeant les promenades, stockées partiellement dans les mini-souterrains reconvertis, seront épurées au niveau du parc des Roselières. Ce dernier, implanté en lieu et place d'anciennes stations-essence, est pensé comme un véritable système de dépollution douce des eaux de la nappe urbaine, pompées par des éoliennes et injectées dans les jardins épura-teurs.

Les plantations sont très structurantes pour le projet. La palette végétale est composée d'essences locales (aulnes, frênes, saules, érables, chênes, pommiers, pervenches, roseaux). Dans la noue et le long de la promenade, les arbres seront menés en têtards ou en émondes comme dans les haies bocagères traditionnelles. Les aménagements seront achevés en 2020.

In fine, ce territoire des boulevards tellement aménagé au profit de l'automobile, tellement artificialisé, tellement anthropisé, est devenu un territoire où, paradoxalement, l'être humain n'a plus sa place autrement que dans un engin motorisé. L'enjeu de sa reconquête est donc celui de la réintégration de l'individu. Laquelle passe par la réintroduction de la



Gräben entlang der Promenaden aufgefangene Regenwasser wird zum Teil in den umfunktionierten Miniunterführungen gespeichert und später im Parc des Roselières gereinigt. Der Park, der anstelle ehemaliger Tankstellen entstehen soll, ist gedacht als ein echtes, sanftes Reinigungssystem für städtisches Grundwasser, das mithilfe von windkraftbetriebenen Pumpen in die Filtergärten geleitet wird.

Die sehr strukturierende Bepflanzung besteht aus lokalen Arten (Erlen, Eschen, Weiden, Ahorn, Eichen, Apfelbäume, Immergrün, Schilf). Für den Graben entlang der Promenade sind Kopf- oder Schneitelbäume vorgesehen, wie in traditionellen Feldhecken. Die Massnahmen sollen bis 2020 abgeschlossen sein.

In diesem so verkünstlichten, so verkümmerten Raum mit seinen so sehr auf das Auto ausgelegten Boulevards findet der Mensch paradoxerweise nur noch im Kraftfahrzeug seinen Platz. Die Herausforderung bei der Rückeroberung dieses Raumes besteht daher in der Wiedereinführung des Individuums – durch die Wiedereinführung der Natur. In diesem Fall der Natur der Flussufer. Le Havre ist die Stadt, in der die Seine auf das Meer trifft.

Während das Meer in Le Havre überall präsent ist, hat der Bau des Port 2000 die Stadt jedoch von ihrem Fluss entfernt. Die Seine und ihre Mündungen, diese weiten, offenen Räume zwischen dem Salzwasser des Meeres am Horizont und den sedimentreichen Wassern eines Flusses, der seine Mündung erreicht, verleihen der Stadt eine Atmosphäre, die im Verschwinden begriffen ist. Die Herausforderung unserer Massnahme besteht in der Rückeroberung einer Achse, die bis ins Herz dieser Küstenstadt zum Vauban-Becken führt, das den offenen Seehafen ankündigt. Im flachen Grundwasser muss eine Reihe von Anlagen rekonstruiert werden, die parallel zum Fluss verlaufen und daran erinnern, dass Le Havre in einer Brackwasserzone entstanden ist: eine Stadt an einem Fluss, ein Ästuar und das Meer. Durch die grundlegende Umgestaltung des Stadteingangs von Le Havre lässt sich dieses Ambiente wiederbeleben. Dazu muss das Automobil zurückgedrängt werden, um den Verkehr zu beruhigen und Platz für Fuss- und Radwege zu schaffen. Ziel ist die Schaffung eines fruchtbaren Raums – biologisch vielfältig und vielfältig nutzbar.



7

nature. Cette nature est celle des franges du fleuve. Le Havre est la ville de la rencontre entre la mer et la Seine.

Si la mer est partout présente au Havre, la réalisation de Port 2000 éloigne la ville de son berceau fluvial. Le sentiment de cette présence particulière de la Seine et de ses bouchures, ces vastes espaces incertains, ouverts entre les horizons salins et les eaux chargées d'un fleuve arrivé à son embouchure, ces images, ces ambiances sont en voie de disparition. L'enjeu de notre opération est celui de la reconquête d'un linéaire, débouchant enfin sur cette ville maritime et son bassin Vauban, première des manifestations du port ouvert sur l'océan. Il faut restituer, dans cette nappe phréatique peu profonde, un certain nombre d'aménagements qui, parallèles au fleuve, rappellent cette origine saumâtre du Havre: une ville sur un fleuve, un estuaire et l'océan. Changer significativement l'image de l'entrée de ville du Havre, c'est retrouver de la place pour recréer cette ambiance. C'est donc limiter l'envahissement de l'univers automobile. C'est aussi et par la même domestiquer les pratiques de la voie et diversifier ceux de l'axe (piétons, cyclistes). L'objectif est de créer des espaces de fertilité – fertilité biologique, mais aussi fertilité d'usages.

7 Rad- und Fussgängerweg entlang des Stadteingangs, der die Docks mit dem «Grand stade» verbindet. Promenade cycles et piétons créée le long de l'entrée de ville reliant les Docks au Grand stade.

#### Projektdate / Données de projet

Programm / Programme: Requalification urbaine de la voie et aménagements des espaces publics attenants

Auftrag / Mission: Marché d'études de définitions (lauréat), maîtrise d'œuvre des aménagements urbains et ouvrages d'art  
Bauherrschaft / Maîtrise d'ouvrage: Ville du Havre

Team / Équipe: Agence L'Anton & Associés, paysagistes-urbanistes (mandataire) / Infra Services, BET infrastructure / CDVia, BET déplacements / Ingedia, BET génie civil / F. Franjou, éclairagiste / ZOOM, écologue

Ausführung / Réalisation: études 2007–2017, travaux 2010–2020

Fläche / Superficie: 2,5 km × 40 m / 5 hectares de parcs et jardins / 5 hectares de développement urbain / ouvrage d'art:

260 ml de rampes automobiles, 85 ml de pont routier, 140 ml de passerelle piétonne, 35 ml de rampe tous modes

Auftragskosten / Coût de la mission: 3,5 millions d'euros hors taxes

Gesamtkosten / Coûts: 39,59 millions d'euros hors taxe, dont 15,5 millions pour ouvrage d'art