

LA QUESTION DES ENTREES DE VILLE

**Les entrées et traversées de Ville matérialisent le premier contact physique de l'utilisateur avec la Ville.
Voilà ce qu'elles laissent paraître aujourd'hui :**

“ HOULE DE VERTICALE – L'AGITATION EN EST ARRETEE, UN MOMENT PAR LA VISION. LA MASSE GIGANTESQUE S'IMMOBILISE SOUS LES YEUX. ELLE SE MUE EN TEXTUROLOGIE OU COÏNCIDENT LES EXTREMES DE L'AMBITION ET DE LA DEGRADATION, LES OPPOSITIONS BRUTALES DE RACES ET DE STYLES, LES CONTRASTES, ENTRE LES BUILDINGS CREES HIER, MUES DEJA EN POUBELLES, ET LES INTERRUPTIONS URBAINES DU JOUR QUI BARRENT L'ESPACE. ”

MICHEL DE CERTEAU

- 1) Les éléments d'un constat
- 2) Entrées de Ville, enjeu du tourisme urbain et de la valorisation du patrimoine d'une agglomération
- 3) Les entrées de ville, matières à démarche concertée
- 4) Une autre approche de la Ville : les entrées de ville, reflet de l'identité d'une Ville
- 5) L'exemple de la charte d'aménagement des entrées et traversées de l'agglomération rouennaise

1) LES ELEMENTS D'UN CONSTAT :

Jusqu'à la crise récente, le rythme fort du développement urbain a engendré une explosion anarchique du bâti en milieu péri-urbain alors qu'était maintenue une stabilité des Centres Villes bien souvent assimilés aux cœurs historiques protégés. Ainsi, s'est progressivement produite une fracture urbaine entre le paysage dense et ordonné des centres et celui, diffus et chaotique de leur périphérie.

Le contraste s'est d'abord conforté par l'implantation de grands équipements sportifs ou de loisirs (parcs de sports, plaines de jeux etc.) en périphérie, maintenant un paysage ouvert et peu structuré au sein duquel le centre ville allait pouvoir affirmer son identité dans son front bâti et sa silhouette.

Puis le tarif dégressif du coût des terrains lié à la spéculation foncière et le développement croissant de la circulation routière ont entraîné et favorisé, de part et d'autre de ces entrées et dans ces traversées de Ville, toute une gamme d'occupations non maîtrisées et peu contrôlées par les collectivités locales : centres commerciaux,

essaimage hétéroclite de stations services, restaurants et hôtels périphériques, entrepôts et dépôts, annonces publicitaires agressives, friches et délaissés de terrains, stationnements de nomades et gens du voyage etc.

Ces axes autour desquels se juxtaposent abandons, désordre, confusion, sont agressifs pour l'usager, habitant ou visiteur. Certes, pour remédier à ce désordre apparu comme insurmontable, on a construit dans les dernières années des voies rapides urbaines, rocadés, contournements, déviations, boulevards périphériques : ces divers aménagements, souvent nuisants ou agressifs dans le paysage, n'ont pas véritablement amélioré la répartition et la fluidité des trafics ; ils n'ont surtout pas réglé les vrais problèmes des entrées de Ville.

Elles sont pourtant les nouvelles “ portes contemporaines ” de la Ville, éléments avancés dans un site qui n'est plus ni de campagne ni urbain, se substituant, sans logique sociale, aux portes et faubourgs des siècles précédents. Mais aucun traitement spécifique n'a été véritablement engagé, pour que ces nouvelles portes soient acceptées et compréhensibles pour tous.

C'est dans ce contexte, qu'à l'entrée en vigueur entre 1980 et 1990 de lois et décrets limitant la publicité le long des routes, est apparu, en France comme en Europe, le souci d'un meilleur confort et d'une sécurité renforcée de la route en général, mais surtout la nécessité d'intervenir sur la qualité de l'environnement aux abords des agglomérations.

Cette volonté de requalification de la Ville en ses limites périphériques procède aussi d'une prise de conscience aiguë d'intervenir sur les espaces les plus sensibles et dégradés où se développe la marginalité. Le but est d'améliorer le cadre de vie et d'accroître l'attractivité de la Ville, en conservant l'objectif d'un développement économique, le tourisme étant l'un de ses vecteurs.

2) ENTREES DE VILLES, ENJEU DU TOURISME URBAIN ET DE VALORISATION DU PATRIMOINE D'UNE AGGLOMERATION

L'espace urbain est le deuxième espace touristique fréquenté par les Français, ainsi que le premier espace fréquenté – en terme de nuitées – par les étrangers en visite en France.

Cet “ espace ” de visite et de consommation reste prioritairement celui de la ville centre (et même souvent du seul centre ville) des agglomérations

Quant aux visiteurs de la Ville, ils sont essentiellement :

- des touristes en escapades, en courts séjours ;
- des visiteurs de proximité, clientèle des “loisirs” de week-ends ;
- des voyageurs et touristes d'affaire.

Pour accéder à leur destination, ces différentes catégories de visiteurs utilisent prioritairement l'automobile, dans des proportions variables, bien entendu, selon leurs motivations et origines géographiques : ainsi les touristes français en voyage d'agrément utilisent presque exclusivement ce mode d'accès (80% des séjours en ville se réalisent par ce mode de transport) ainsi que les visiteurs de proximité en excursion. Les voyageurs d'affaires sont également majoritairement des automobilistes. Les touristes étrangers utilisent moins ce mode de transport individuel : mais 40% des séjours en ville se réalisent par ce mode de transport. En outre, c'est souvent par taxi qu'ils rejoignent leur hébergement dans la ville depuis l'aéroport ou leur gare d'arrivée (quand celle-ci n'est pas en centre ville, ce qui est désormais le cas pour certaines gares TGV desservant des villes très touristiques)

Dans presque tous les cas de visite, l'entrée d'agglomération est donc un passage obligé, avec une traversée de différentes communes, où des faubourgs résidentiels s'interpénètrent ou alternent avec des espaces à usages industriels et commerciaux. L'impact visuel de cette traversée est aggravé par les affichages publicitaires qui “ brouillent les pistes ” que la signalisation directionnelle ne facilite pas toujours. Les cas de difficultés de repérage, que relatent les visiteurs, notamment auprès de l'Office de Tourisme ou de l'hôtelier, pour atteindre leur destination finale, sont donc fréquents et nombreux.

Dans ces conditions, la traversée est vécue comme une épreuve qu'il faut abrégé mais surtout pas prolonger par une découverte, même rapide, de ces espaces intercommunaux.

Cela est pourtant en contradiction avec :

- d'une part le développement inévitable de stratégies intercommunales avec l'installation des communautés d'agglomération
- d'autre part avec les attentes des visiteurs

En effet, la loi dite “ Chevènement ” du 12 juillet 1999, relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale, a pour conséquence la mise en place de communautés d'agglomération avec une réflexion sur les transferts de compétence qui peuvent-s'en suivre, notamment en matière économique et touristique.

La prise en considération des agglomérations au sein d'une politique touristique communautaire va donc inévitablement placer au premier plan, dans les prochaines années, la question des entrées et traversées de Ville.

Par ailleurs, les activités et attentes connues des visiteurs en espaces urbains, sont fort instructives pour le potentiel touristique des territoires intercommunaux.

Certes, les visiteurs en voyage d'agrément, viennent prioritairement pour découvrir monuments et sites – souvent concentrés dans la ville centre mais surtout uniquement répertoriés et signalés dans cet espace -. Mais ils viennent aussi pour participer à des manifestations sportives, culturelles et événementielles. La promenade et les achats tiennent également une place prépondérante dans l'activité touristique. La plupart de ces “ occupations ” peuvent aisément se dérouler hors de la ville centre, soit par le fait de logiques d'implantation d'équipement évidentes, soit par le potentiel tout aussi évident en matière d'offre en excursions diverses

Les voyageurs et touristes d'affaires, malgré leurs disponibilités réduites, sont également assez réceptifs à des propositions de pratiques récréatives et festives. Cette réceptivité est sans doute accrue pour les voyageurs d'affaires, de par leur “ fidélité ” obligée à certaines destinations professionnelles.

Quant aux enseignements tirés des grandes enquêtes de société, ils confirment que la convivialité, l'authenticité et les animations diverses sont les attentes dominantes des urbains en général, et des touristes et excursionnistes en particulier.

Enfin les relations des visiteurs en voyage d'agrément avec les habitants sont prédominantes : la visite aux parents et amis reste un motif principal de la venue en Ville (plus de 60% des séjours personnels des Français et près de 20 % des séjours étrangers ont ce motif). Il est clair que ces habitants peuvent être dispersés dans l'agglomération et constituer néanmoins un élément d'accueil tout à fait prédominant pour le visiteur.

Si l'on tient compte :

- de l'importance des visiteurs venant en ville pour rencontrer parents et amis,
- de la réalité des pratiques de ces visiteurs,
- des attentes et rêves de ces mêmes visiteurs ;

Il faut répondre pour développer le tourisme urbain en Ville :

- en valorisant les déambulations spontanées du touriste dans la Ville,
- en transformant les habitants de la Ville en bons prescripteurs pour leurs visiteurs,
- en proposant une palette riche et renouvelée d'animations, de fêtes, d'activités, de découvertes, ainsi que des produits touristiques jamais déconnectés de l'environnement de la Ville.

Cela signifie que c'est très probablement l'ensemble des aménagements, des équipements, des services, des commerces et des “ distractions ” de la Ville, (prise dans sa conception intercommunale) conçus pour les habitants, qui doit être désormais pensé, programmé et géré pour toutes les catégories “ d'usagers ” et visiteurs, dont les touristes. Il reste à rendre cet ensemble lisible et accessible.

Partant de ces enseignements, un travail pour la requalification des entrées de Villes apparaît à la fois pertinent et nécessaire, afin d'augmenter l'attractivité globale d'une Ville et de contribuer au développement et à l'amélioration des usages et de la pratique des lieux traversés, le tout participant à la valorisation du patrimoine urbain de l'agglomération.

3) ENTREES DE VILLE : MATIERE A DEMARCHE CONCERTEE

Quels enjeux ?

Si l'on pose comme postulat que les entrées de Ville sont les premiers liens entre le visiteur et la Ville, ses axes doivent avoir un rôle structurant et qualifiant pour les territoires qu'elles traversent et jouer un rôle de guide du visiteur dans l'espace urbain.

Le visiteur ou usager qui pénètre dans une entrée de Ville, doit pouvoir décider, soit volontairement (au vu de ce qu'il a appris et/ou compris), soit de manière plus spontanée (ce qu'il a ressenti), de découvrir cet espace plus en détail ou non. Il faut donc rendre la Ville attractive dès ce premier contact, développer la curiosité du visiteur aux passages obligés des portes d'entrée, mais aussi tout au long de leurs axes principaux, à travers l'affirmation d'une identité séduisante. Plus encore, l'enjeu est de pousser le visiteur à se détourner de son objectif premier – le centre ville le plus souvent - pour partir, même momentanément, à la découverte de ce territoire inconnu et non reconnu ou pour repérer un lieu, une activité, un service, qu'il visitera ou consommera à une autre occasion.

Il s'agit donc de mettre en scène les axes d'entrées et de traversées de Ville, de façon à permettre la diffusion, la dispersion des flux sur l'ensemble du territoire, pour faire de ces parcours des occasions de plaisirs imprévus, en favorisant l'aventure vers des chemins, routes et sites secondaires.

Quels moyens ?

Attribuer de tels enjeux aux entrées et traversées de Ville, suppose d'intervenir à trois niveaux pour :

- Qualifier, composer, rythmer les espaces traversés pour leur créer (ou renforcer) une identité forte et remarquable.
- Annoncer, attirer et attiser la curiosité, par une composition structurante et progressive de séquences particulières, convergeant vers les centres d'intérêt du territoire.
- Assurer le relais de l'information sur le potentiel touristique de l'agglomération et son articulation avec la ville centre

Le moyen réside dans une démarche globale de requalification de toutes les entrées de Ville, associant l'ensemble des partenaires concernés.

Elle rend possible la mise en œuvre des trois niveaux d'intervention évoqués ci-dessus : outre un travail concerté sur l'identité du territoire traversé, traduite dans des aménagements assurant une requalification urbaine et paysagère et une amélioration des services des entrées de Ville, elle permet d'appréhender les richesses touristiques et de loisirs par deux approches complémentaires :

- l'une se servira de l'attractivité de la Ville comme relais, depuis son centre, pour permettre la dispersion des flux dans l'agglomération
- l'autre permettra une mise en réseau et une information des points remarquables de l'agglomération à partir des entrées et traversées elles même

Cette démarche doit réussir l'association entre invitation, suggestion et incitation à découvrir la Ville.

4) UNE AUTRE APPROCHE DE LA VILLE : LES ENTREES DE VILLE, REFLET DE L'IDENTITE D'UNE VILLE

De l'image à l'identité

Comment rendre une Ville attractive ? Comment lui permettre de valoriser ses atouts et ses forces au regard des usagers actuels et potentiels (habitants, touristes...)?

Un premier élément de réponse semble pouvoir être donné par les images que les villes tentent, avec plus ou moins de succès, de s'attribuer, d'imposer et d'utiliser ensuite en direction des usagers.

Mais cette image n'est pas toujours suffisante pour asseoir une identité forte de nature à être utilisable dans une stratégie d'aménagement et de développement, notamment si elle s'inscrit sur le territoire d'une agglomération.

C'est particulièrement vrai pour celles qui souffrent d'une image négative liée à une position géographique difficile, un climat social marqué par le chômage et les problèmes classiques induits ou à une architecture caractéristique de la Reconstruction d'après guerre etc.

Pour toutes les Villes, la recherche d'une identité positive, qui accompagne ou dépasse leur seule image issue de poncifs souvent démodés, constitue certainement le moyen efficace de développer leur attractivité.

Un équilibre harmonieux entre éléments “ qualitatifs ” et “ quantitatifs ”

Bien qu'il semble plus facile de composer l'identité de la Ville par ce qu'elle offre de concret et de quantifiable – éléments les plus largement exploités dans les guides touristiques - que par les éléments révélateurs de son “âme”, autrement dit “sensibles”, c'est la valorisation et la communication de ces derniers qui permettra à une Ville de se distinguer. Ces caractéristiques sensibles sont en effet souvent uniques et spécifiques à chaque Ville.

Pour une recherche identitaire performante, on peut donc suggérer de privilégier l'approche du “ sensible ”, c'est à dire qui relève de la représentation subjective de la Ville, car elle nécessite une investigation rarement réalisée. L'aspect du “ concret ”, qui relève de la représentation objective de la Ville, pourra être appréhendé par une utilisation directe des données disponibles. Ces deux approches restent néanmoins complémentaires et inséparables.

L'ensemble de ces éléments, recueillis et choisis, participera à l'identification claire et spécifique de la Ville concernée et devra permettre d'aider les usagers à développer des images positives suscitant l'envie de découvrir ou de revenir dans la Ville.

L'approche sensible de la Ville

Il s'agit de révéler la dimension imaginaire que peut dégager une Ville.

Aider les collectivités locales dans la recherche de cette dimension, c'est les inciter à puiser dans les ressources de l'inventaire collectif, riche non seulement des éléments classiques de l'histoire, mais aussi de supports plus contemporains.

A titre de suggestions, on peut lister :

- La littérature : De par les images qu'ils véhiculent dans leurs romans, bandes dessinées, biographies, nouvelles ou articles, les auteurs ont un réel pouvoir sur la perception des lieux qu'ils décrivent ; d'autant plus que, par essence, la lecture fait travailler l'imaginaire, faisant naître forces impressions, sensations et sentiments qui deviennent pour chacun réalité et se transforment même en convictions. Des auteurs ont particulièrement contribué à développer “ l'imaginabilité ” d'une ville : Izzo et Marseille, Delorme et Rouen etc. Les images issues de cette littérature peuvent être constitutives d'une identité plus contemporaine et plus dynamique de la Ville.

La peinture : Les artistes se nourrissent, pour créer leur art, de leurs perceptions et beaucoup ont fait de la Ville, un support de créativité, contribuant ainsi, par leur sensibilité personnelle à véhiculer une image du lieu. Nombreux sont les peintres ayant immortalisé sur leur toile un quartier, une Ville, un lieu ou monument*(cathédrale, place, marché...), une fête (foraine, villageoise...), une ambiance (levé ou couché du soleil, ombres sur des monuments, fontaines...), une atmosphère (chaleur, froid, vent...). Une ombre sur une toile, une plage ensoleillée, une rue encombrée de marchands ambulants, une berge aménagée, un monument... sont autant de représentations de la Ville qui s'imposent peu à peu comme symboles forts des lieux.

*Rouen, cher à Monet, a trouvé en ses œuvres une iconographie flatteuse et renommée (représentation de sa cathédrale...).

- Les souvenirs, les traces du passé : Chaque Ville dégage une atmosphère particulière issue des stigmates de son histoire, inscrite dans les matériaux eux-mêmes (la pierre, la terre) mais aussi dans les

mémoires. Ainsi en est-il des Villes du Nord de la France, marquées dans leur paysage par les cheminées, terrils, corons ; mais aussi inscrites dans les esprits par le souvenir du travail à la mine, de l'ambiance des soirées dans les courées, de la convivialité et la solidarité ...

Ces traces dans la Ville, physiques et morales, perdurent à compter du moment où elles sont immortalisées (témoignages, cartes postales, articles de presse, photographies, monuments, dessins...). Les bribes de l'histoire sont parmi les sources les plus sensibles et les plus durables pour la constitution de l'image et de l'identité d'une Ville.

- La production industrielle et agricole et son patrimoine : Les usines récentes prennent bien souvent le parti de s'implanter en marge de nos villes. Pour autant, les traces de l'industrie passée existent bel et bien au sein même de nos paysages urbains et ruraux, occupant parfois une large place, physique et symbolique, dans la ville, telles les grandes manufactures.
Révéler la mémoire et les fonctions passées de ces lieux, permettra non seulement de comprendre et appréhender différemment la Ville, de percevoir cette autre facette de son identité mais aussi de satisfaire l'intérêt de plus en plus vif que portent, pour ce type de patrimoine (physique ou productif), les visiteurs, touristes et habitants en quête de savoir, de souvenirs et de racines.
- Les odeurs, les bruits, les formes et les couleurs : Une place, un marchand de bonbons, un fleuriste, un café, un clocher, le bruit de l'eau, des machines..., tout ce qui, faisant appel aux sens, nous rappelle un lieu, un fait, une joie et oriente notre vie quotidienne, tout ce qui permet de dire que la vie a animé les lieux, tout cela constitue autant de vecteurs d'images fortes et sensibles de la Ville.
Les transmettre, c'est ne pas les oublier, c'est faire revivre les moments qui s'y rattachent pour les partager, les offrir aux autres, c'est donc perpétuer la vie des Villes.
- La musique : Populaire ou poétique, d'hier ou d'aujourd'hui, elle est le support auditif de la transmission des images de la Ville. Aussi porteuse d'ambiances, d'histoires, d'univers, d'imaginaire que la lecture, la chanson, notamment, a véhiculé et véhicule toujours une représentation intellectuelle de la Ville et de ses quartiers : Amsterdam avec J.Brel, Toulouse avec C. Nougaro ou Zebda, Marseille avec IAM...

L'approche objective de la Ville

Pour la représentation plus objective de la Ville, on pourra s'appuyer sur l'offre développée par les guides touristiques et les guides pratiques qui recensent, contiennent et décrivent de manière quasi exhaustive les ressources des villes par thématiques : culture, histoire, architecture, sports, commerces, loisirs, lieux de vie ...

En outre, en fonction des attentes et des spécificités des villes, un travail de recensement complémentaire pourrait être réalisé portant sur la thématique de "l'art dans la Ville" ou "l'art urbain", rarement encore identifiée comme telle. Cet inventaire permettrait l'identification et la mise en réseau, par exemple, d'ateliers d'artistes, d'œuvres d'arts, intégrés à l'aménagement urbain etc.

La méthode proposée dans le chapitre suivant évite la réalisation d'un inventaire exhaustif des éléments qualitatifs et quantitatifs qui viennent d'être évoqués et permet de transformer ces richesses en des ressources éventuelles à mobiliser, en vue de constituer une offre illustrant l'identité d'un territoire de Ville.

POUR UNE TRADUCTION SPATIALE DE L'IDENTITE D'UN TERRITOIRE DANS LES AMENAGEMENTS DES ENTREES ET TRAVERSEES DE VILLE.

Mener une démarche de valorisation des entrées et traversées de Ville, consiste, sur le plan opérationnel, à :

- **cerner dans un premier temps une identité de la Ville, unique et spécifique, choisie par les décideurs et à en trouver l'expression à travers des images fortes à véhiculer ;**
- **utiliser cette identité déclinée de manière à caractériser spécifiquement le territoire concerné, par une traduction physique et spatiale dans l'espace public réaménagé (exemple : choix de matériaux de surface en rappel avec l'architecture locale).**
- **assurer à l'usager une meilleure pratique des services, commerces, et équipements des espaces traversés et réaménagés.**

6 - L'EXEMPLE DE LA CHARTE D'AMENAGEMENT DES ENTREES ET TRAVERSEES DE L'AGGLOMERATION ROUENNAISE

Le district de l'Agglomération rouennaise s'est doté, en 1996, de la compétence sur les Entrées et Traversées d'agglomération. Dans ce cadre, il agit sur l'amélioration du cadre de vie de ses entrées et traversées.

Il a engagé une démarche globale de requalification de ses entrées et traversées, en y associant l'ensemble des partenaires concernés, les 33 villes, la Région, le Département, les administrations de l'Etat (DDE, DIREN, DRE, DRAC, Services des Bâtiments de France, ONF), le Port Autonome, les Voies Navigables, la CCI, EDF, GDF, SNCF, France Telecom, les syndicats d'électricité, les syndicats d'assainissement, le CAUE ...

La dégradation des entrées de ville était pointée du doigt au niveau national ; la loi Barnier sur le Paysage et l'amendement Dupont ont permis la prise de conscience des collectivités sur ces enjeux. C'est ainsi que l'Agglomération Rouennaise a décidé de lancer une étude sur le sujet en 1996.

L'objectif de cette étude est de “ **qualifier les entrées et traversées de l'agglomération Rouennaise en exprimant une identité commune et fédératrice du territoire** ” .

En effet, l'agglomération rouennaise s'annonce aux voyageurs sur ses axes d'entrées comme un territoire décousu, mal structuré :

- L'automobiliste traverse des espaces souvent dégradés voire abandonnés, déqualifiés par la surabondance de l'affichage publicitaire, la présence de délaissés urbains le long des axes, la juxtaposition brutale des activités commerciales. Cette déqualification jusqu'à l'espace privé : le manque de traitement des clôtures et d'entretien des rives.

- Le piéton et le cycliste sont souvent à la recherche d'un cheminement adapté et sécurisé, permettant d'accéder aux différentes forêts, espaces de loisirs privilégiés.

- La Seine, à la fois axe économique et touristique, permet également d'entrer au cœur de l'agglomération, mais à travers des espaces trop souvent déqualifiés et déqualifiants. Quelle image de l'agglomération rouennaise le Terminal Croisière révèle-t-il aux américains de plus en plus nombreux à y débarquer ?

- L'agglomération rouennaise se donne enfin à lire au voyageur ferroviaire. Ce flux est non négligeable sachant que 12600 voyageurs par jour sont concernés par l'entrée sud de l'agglomération, de Oissel à Rouen, qui offre un vis à vis important sur le boulevard industriel et plus de 6000 voyageurs par l'entrée ouest, de Malaunay à Rouen.

Qualifications négatives de l'agglomération rouennaise alors même qu'elle recèle des atouts paysagers exceptionnels et une activité portuaire très importante au cœur de l'agglomération... autant d'éléments pouvant l'individualiser et la valoriser vis à vis des autres agglomérations françaises.

Vers la concrétisation d'un concept : Une Charte, outil intercommunal et partenarial

La Charte est l'outil choisi par l'agglomération comme le seul susceptible de permettre:

- un partenariat large, indispensable pour réaliser les objectifs de qualification,
- Qui s'inscrive dans la durée, car les moyens à mettre en œuvre demandent du temps,
- Qui soit évolutif et prenne en compte l'expérience accumulée collective.

Les Objectifs de la Charte:

L'agglomération rouennaise décide de positionner des seuils d'entrée sur ses axes principaux, qui ont un rôle d'accueil et à partir desquels se traduit la qualification urbaine tout le long des traversées de l'agglomération:

- une signalétique d'accueil homogène est mise en place, les déplacements doux sont privilégiés, le paysage est soigné, plantations, éclairage, mise en valeur de l'architecture....

Une réalisation :

La Route Nationale 138 (1999-2000)

Maîtrise d'Ouvrage : Communauté d'Agglomération Rouennaise

La RN 138 constitue un axe majeur en entrée Sud de l'Agglomération Rouennaise. Le réaménagement de cette voie historique a été la première réalisation d'axe dans le cadre de la Charte d'Aménagement des Entrées et Traversées d'Agglomération.

Les principes d'Aménagement ont consisté à :

- réduire la chaussée à 2 x 6,50m et réaliser un terre plein en béton désactivé d'une largeur de 1m, afin de gagner de l'espace sur les rives.
- aménager des trottoirs et des pistes cyclables.
- intégrer les transports en commun et valoriser leurs arrêts, en tant que mobilier signal.
- paysager les espaces publics et le linéaire : arbres d'alignement, plantations des rives.
- harmoniser l'éclairage public et l'adapter aux usagers.
- aménager les carrefours afin de les sécuriser, notamment pour les traversées piétonnes.

L'ensemble de ces aménagements prescrit dans la Charte a permis de réduire les vitesses et de les faire évoluer de 70 km / h à 50 km / h.