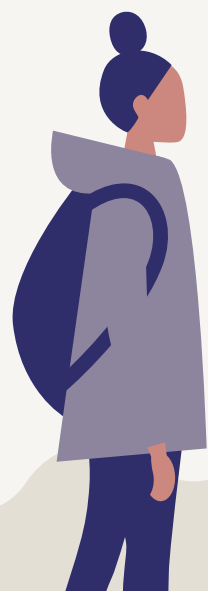


PROJET
D'EXTENSION
DU RÉSEAU DE TRAMWAY

CONCERTATION PRÉALABLE
DU 22 SEPTEMBRE AU 16 NOVEMBRE 2021

**BILAN
DU MAÎTRE D'OUVRAGE**



Le territoire bouge avec vous

**LE
HAVRE
SEINE**
MÉTROPOLE



SOMMAIRE

PRÉAMBULE	4
LE PROJET PRÉSENTÉ À LA CONCERTATION	6
UNE CONCERTATION À L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE	10
LA SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS	18
LES RÉPONSES DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE AUX DEMANDES DE PRÉCISIONS ET RECOMMANDATIONS DES GARANTS	24
LES ORIENTATIONS PRISES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE À L'ISSUE DE LA CONCERTATION	32

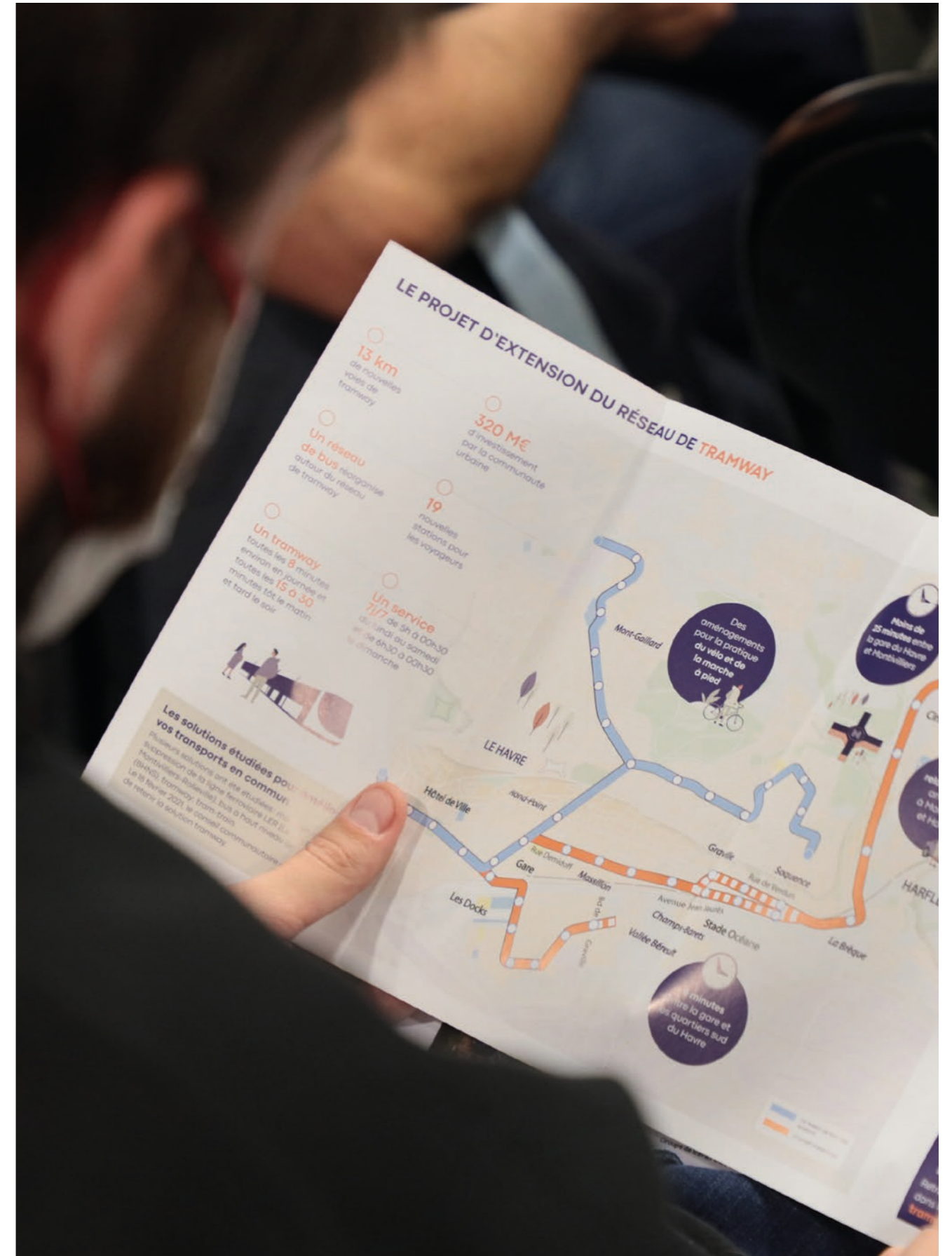


PRÉAMBULE

Le projet d'extension du réseau de tramway a fait l'objet d'une concertation préalable du 22 septembre au 16 novembre 2021 organisée par la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, maître d'ouvrage, sous l'égide de Dominique PACORY et Bruno BOUSSION, garants nommés par la Commission nationale du débat public (CNDP).

Tout au long de ces huit semaines, des réunions publiques, des ateliers thématiques, des stands mobiles et permanences d'information, ainsi qu'une plateforme en ligne ont été mis à la disposition de tous. Au total, plus de 25 rencontres ont été organisées dans les communes directement concernées, dont Le Havre, Harfleur et Montivilliers. Elles ont donné au public l'occasion de s'informer sur le projet, débattre de son opportunité, et de répondre aux interrogations et attentes de la population.

Le présent document constitue le bilan de la concertation préalable. Il est dressé par le maître d'ouvrage et tient compte de celui établi par les garants, rendu public le 16 décembre 2021. Il présente la synthèse des contributions du public durant la concertation et indique les enseignements tirés par le maître d'ouvrage, les réponses apportées aux demandes de précisions et recommandations des garants, ainsi que les orientations prises pour la poursuite du projet.



LE PROJET PRÉSENTÉ À LA CONCERTATION



Les grandes lignes du projet

Le projet consiste à étendre le réseau de tramway existant sur une longueur d'environ 13 km, avec la création de deux nouvelles branches :

- Une branche est-ouest entre Le Havre et Montivilliers de 10 km, dont 4,5 km sur les emprises ferroviaires existantes. Deux options sont envisagées pour la desserte des quartiers Graville et Soquence.
- Une branche vers les quartiers sud de 3 km.

Le tramway emprunterait essentiellement des voies en site propre ou partagées avec les lignes de bus. Le projet prévoit de desservir 18 à 20 nouvelles stations, espacées en moyenne de 500 à 600 mètres.

Une attention particulière sera portée aux aménagements pour faciliter l'intermodalité (couloirs de circulation partagés entre le tramway et les lignes de bus, pôles d'échanges, parcs vélos...), notamment pour franchir l'entrée de ville à Harfleur, faciliter les circulations à la gare du Havre. Au moins deux parkings-relais seront créés à Montivilliers et Harfleur.

Le matériel roulant bénéficiera d'une motorisation 100 % électrique, sans recours aux batteries. Un second dépôt sera créé pour le remisage des rames et la prise de service des conducteurs.

LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL DU PROJET

Du 22 septembre au 16 novembre 2021
Concertation préalable

16 décembre 2021

Publication du bilan des garants de la concertation

Avant le 16 février 2022

Publication des enseignements de la concertation par la Communauté urbaine

De 2022 à 2024

Poursuite des études, dépôt des dossiers de demande d'autorisation environnementale

2024

Enquête publique

Fin 2024

Autorisation environnementale et début des travaux

2025 et 2026

Travaux et fermeture de la LER

2027

Essais et mise en service

Le contexte

Mises en service en 2012, les deux premières lignes de tramway du Havre (A et B) accueillent plus de 50 000 voyageurs par jour. Elles ont contribué à une augmentation de 30 % de la fréquentation des transports en commun de l'agglomération havraise. Forte de ce succès, la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole souhaite poursuivre ce développement avec l'extension du réseau de tramway, dans le but de desservir d'autres zones densément urbanisées et des pôles importants de services et d'emplois. L'extension du réseau de tramway s'insère dans la stratégie urbaine et de développement des mobilités alternatives à venir sur le territoire.

Les objectifs

Par sa fréquence importante, son amplitude horaire étendue et la fiabilité de ses temps de parcours, le projet d'extension du réseau de tramway doit favoriser le report modal de l'automobile vers les transports en commun. Plus largement, il s'agit d'agir pour une mobilité décarbonée et de lutter contre le réchauffement climatique. L'extension du réseau de tramway permet également de desservir des quartiers densément peuplés de l'agglomération, ainsi que des pôles importants de services et d'emplois. Il doit contribuer à rénover des espaces publics et accompagner les projets de requalification de l'habitat, ainsi que les projets de développement économique et de l'emploi.

Projet d'extension du réseau de tramway au lancement de la concertation



Le projet d'extension du réseau de tramway en bref

LES AMÉNAGEMENTS

- **2** nouvelles branches de tramway sur 13 km :
 - 1 branche de **3 km** entre la gare du Havre et les quartiers sud
 - 1 branche de **10 km** entre la gare du Havre et Montivilliers, dont 4,5 km sur le réseau ferré existant
- **18 à 20** nouvelles stations voyageurs desservies
- **1** nouveau dépôt de tramway
- **18 à 20** nouvelles rames de tramway
- Des aménagements pour la pratique du vélo
- **2** nouveaux parkings-relais ou plus aménagés

LA FERMETURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE LE HAVRE-ROLLEVILLE

Le tramway remplacerait l'actuelle LER entre Le Havre et Montivilliers. Un service de bus se substituerait entre Rolleville, Épouville et Montivilliers (terminus du tramway).

L'OFFRE DE TRANSPORTS PROPOSÉE

- **1** tramway toutes les **8** minutes environ en journée
- **1** tramway toutes les **15 à 30** minutes tôt le matin et tard le soir
- moins de **25** minutes entre la gare du Havre et Montivilliers
- environ **8** minutes entre la gare du Havre et le terminus dans les quartiers sud
- un service **7j/7** de 5h à 00h30 du lundi au samedi et de 6h30 à 00h30 le dimanche
- plus de **25 000** voyages par jour à la mise en service du projet

UNE CONCERTATION À L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE

Une campagne d'information d'envergure

Une campagne de communication a été déployée à l'échelle du territoire de la Communauté urbaine pour interpeller tous les publics. Celle-ci s'est traduite par une présence sur internet, dans les lieux du quotidien, dans les médias, dans l'espace public et les moyens de transport.



→ Les modalités de concertation ont été définies en accord avec les attentes des garants de la concertation, nommés par la Commission nationale du débat public (CNDP) et les communes du Havre, d'Harfleur et de Montivilliers pour conduire une concertation adaptée aux enjeux et aux attentes du territoire.



LA CAMPAGNE D'AFFICHAGE

La campagne d'affichage a été réalisée pour annoncer la tenue de la concertation, inciter le public à participer aux différentes rencontres et à donner son avis. Au total, **1725 affiches** ont été diffusées aux partenaires.

LE DOSSIER DE CONCERTATION

Ce document présente l'intégralité du projet. Il fournit aux lecteurs les informations les plus complètes possibles, au stade des études de faisabilité. **400 exemplaires** du dossier de concertation ont été mis à disposition au siège de la Communauté urbaine, dans les 54 communes membres de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole et lors des rendez-vous de la concertation. Une version a également été mise en ligne sur la plateforme participative tramwaylehavremetro.fr

LE DÉPLIANT D'INFORMATION

Il présente une synthèse du projet et les modalités de concertation. Il se compose d'un volet carte-T détachable permettant de donner son avis sur le projet. **Édité et diffusé à près de 50 000 exemplaires** dans les magazines municipaux, les établissements scolaires, chez les commerçants, associations, Fabriques et Maisons du territoire, agences LiA et autres lieux de vie de territoire, ainsi que lors des rendez-vous de la concertation.

LA VIDÉO

Une vidéo de présentation du projet et des modalités de la concertation a été réalisée. Elle a été diffusée lors des rendez-vous de la concertation, sur les réseaux sociaux et sur les sites internet des communes.

LE KIT DE COMMUNICATION NUMÉRIQUE

En complément des supports papiers, un kit d'information numérique composé d'affiches, article, dépliant et visuels a été envoyé à l'ensemble des communes membres de la Communauté urbaine, ainsi qu'aux différents partenaires, afin qu'ils puissent relayer l'information.

LA PLATEFORME NUMÉRIQUE

La plateforme tramwaylehavremetro.fr a offert au public la possibilité de s'informer sur le projet et la concertation, de donner son avis et de s'inscrire aux rencontres. La rubrique « **Participez !** » permettait au public de s'exprimer, poser des questions et faire part de ses attentes via les différents espaces d'expression mis à sa disposition : cartographie participative, formulaire de dépôt d'avis, cahier d'acteur, etc.

LES RÉSEAUX SOCIAUX

Les principales informations sur la concertation ont été relayées sur les pages Facebook et Twitter de la Communauté urbaine. Au total, **38 231 messages postés sur Facebook et 21481 sur Twitter.**

LES COMMUNIQUÉS DE PRESSE

Un premier communiqué de presse a été diffusé par la Communauté urbaine qui annonçait le lancement de la concertation préalable et invitait la presse locale à participer à la réunion publique du 24 septembre au Havre. Un second communiqué de presse a été adressé aux rédactions annonçant la clôture de la concertation et les prochaines étapes.



LES ANNONCES SONORES ET ALERTES SMS

Des annonces sonores ont été diffusées à bord et aux stations de tramway, ainsi qu'aux arrêts de bus de la ligne C2. Des alertes SMS ont également été envoyées aux abonnés du réseau de transport.

LES MAGAZINES MUNICIPAUX

Des dossiers d'informations dédiés ont été publiés entre mi-août et septembre, dans les magazines Territoire - Le Havre Seine Métropole, LH Océanes - Ville du Havre, Zoom - Ville d'Harfleur et Montivilliers Magazine.

LES SUPPORTS NUMÉRIQUES

Une page dédiée au projet et à la concertation a été créée sur le site internet de la Communauté urbaine : lehavreseinemetropole.fr. L'information a été diffusée sur les sites internet des communes.

L'INFORMATION LÉGALE

Conformément à l'article L-121-16 du code de l'environnement, la concertation a été annoncée :

- Par voie d'affichage, le vendredi 3 septembre, au siège de la Communauté urbaine, dans les communes du Havre, d'Harfleur et de Montivilliers, ainsi que dans les Maisons du territoire de Criquetot-l'Esneval et de Saint-Romain de Colbosc.
- Par voie de presse, le vendredi 3 septembre dans le Courrier Cauchois (40 000 exemplaires) et le 6 septembre dans Paris-Normandie (environ 40 000 exemplaires).



Participer et s'exprimer

Tout au long de la concertation, des rencontres ont été organisées au sein des communes concernées et des outils d'expression ont été mis à disposition des habitants.

Au total, Le Havre Seine Métropole a organisé plus de 25 rencontres (réunions publiques, ateliers thématiques, stands mobiles, permanences d'information, marches exploratoires) et mis en place une plateforme numérique, permettant à un public le plus large possible de s'exprimer et de contribuer.

TROIS RÉUNIONS PUBLIQUES

Ouvertes à tous, les réunions publiques ont été organisées :

- Le 24 septembre au Havre (Carré des Docks),
- Le 27 septembre à Harfleur (Centre culturel La Forge),
- Le 29 septembre à Montivilliers (Maison de l'Enfance et de la Famille).

Il s'agissait de présenter le projet d'extension du réseau de tramway, d'échanger avec le public et de répondre aux questions. Ces réunions se sont déroulées de la façon suivante :

- Intervention des garants de la concertation,
- Intervention d'Édouard PHILIPPE, Président de la Communauté urbaine et maire du Havre (réunion publique du Havre) et Jean-Baptiste GASTINNE, 1^{er} Vice-président (réunions publiques d'Harfleur et de Montivilliers),
- Temps d'échange avec le public (réponses aux questions, écoute des avis, besoins et attentes sur le projet).

En introduction des réunions publiques d'Harfleur et de Montivilliers, Christine MOREL, maire d'Harfleur et Jérôme DUBOST, maire de Montivilliers ont prononcé un mot d'accueil.

Deux interprètes en langue des signes étaient présents à chaque réunion publique pour faciliter les échanges.



CINQ ATELIERS THÉMATIQUES

Ouverts à tous sur inscription préalable, des ateliers thématiques ont été organisés.

- Lundi 4 octobre : **Insertion urbaine du projet**,
- Samedi 9 octobre : **Mobilité et intermodalité**,
- Jeudi 14 octobre : **L'avenir de La Ligne Lézarde Express Régionale (LER)**,
- Mercredi 20 octobre : **Économie et commerces**,
- Jeudi 21 octobre : **Environnement et aménagement du territoire**.

Les participants ont pu s'exprimer et contribuer grâce à des fiches de contributions, cartes ou vignettes. Des experts de la Communauté urbaine étaient présents pendant le temps de travail pour répondre aux questions des participants.

TROIS MARCHES EXPLORATOIRES

Ouvertes à tous sur inscription préalable, les marches exploratoires ont été organisées.

- Lundi 4 octobre : **Graville-Soquence**
- Samedi 9 octobre : **Montivilliers**
- Samedi 16 octobre : **Quartiers sud**

Elles comprenaient une présentation du projet « en marchant ». L'équipe tramway de la Communauté urbaine a marqué des points d'arrêt pour présenter les enjeux spécifiques à chaque secteur et répondre aux questions.

HUIT STANDS MOBILES

Ouverts à tous, ils ont permis à l'équipe tramway de la Communauté urbaine d'aller à la rencontre des habitants et de présenter le projet. Ces rencontres de terrain étaient rendues visibles par la présence d'une tente, d'une borne d'accueil et d'un panneau d'exposition aux couleurs du projet. Ces rencontres ont eu lieu au plus près des lieux de vie (marchés, centres commerciaux, hôpital Jacques Monod...).

CINQ PERMANENCES D'INFORMATION

Elles se sont tenues dans différents lieux d'accueil (mairies, Fabriques du territoire...) pour permettre au public d'échanger avec l'équipe tramway de la Communauté urbaine et de donner son avis sur le projet. Les garants de la concertation étaient présents lors de ces permanences.

LES CORNERS CONCERTATION

Tout au long de la concertation, des corners d'information ont été mis à disposition du public dans 12 lieux d'accueil du territoire, aux horaires d'ouverture du public. Ils comprenaient :

- Un exemplaire du dossier de concertation, pour consultation,
- Des dépliants d'information avec coupons-T,
- Un registre papier.

LA PLATEFORME PARTICIPATIVE

Elle offrait au public la possibilité de poster des commentaires sur différents sujets de discussion. Sept débats ont été ouverts portant sur les thématiques suivantes :

- Quelle organisation pour le futur réseau de transport en commun ?
- Quel(s) emplacement(s) pour les stations de tramway ?
- Quelle insertion du tramway dans le carrefour de la Brèque ?
- Quel(s) emplacement(s) pour les parkings-relais ?
- Quel terminus dans les quartiers sud ?
- Quel terminus à Montivilliers ?
- Quel tracé pour la desserte de Gravelle-Soquence ?

Un formulaire de dépôt d'avis a été mis en place, permettant au public de faire part de ses remarques, questions et propositions. Les personnes morales (collectivité locale, association, collectif, chambre consulaire, syndicat professionnel...) avaient aussi la possibilité d'apporter une contribution écrite argumentée sous forme de cahier d'acteur.

La concertation en chiffres

UN PUBLIC QUI A RÉPONDU PRÉSENT

Plus de **1300 participants** sont venus s'informer et échanger lors des différentes rencontres. Cette forte participation du public a été encouragée par l'organisation de rendez-vous en journées, en soirées et le week-end à des horaires adaptés à tous.

Rendez-vous	Nbre de participants
Réunions publiques	373
Ateliers thématiques	165
Marches exploratoires	40
Stands mobiles	690
Atelier des maires	25
Conférence à l'Université	28
Total	1321

DES AVIS NOMBREUX ET RICHES

Les avis et questions recueillis lors de la concertation préalable ont été nombreux et particulièrement riches. Ainsi **741 avis** ont été déposés par le public via les différents moyens d'expression mis à sa disposition. Au total, **1059 contributions thématiques** ont été recueillies (1 contribution peut contenir plusieurs thèmes). Les avis portent à la fois sur l'opportunité et les caractéristiques du projet de tramway.

Origine des contributions recueillies	Nbre de contributions
Les coupons-T	260
La plateforme participative (carte participative, formulaire de dépôt d'avis)	464
Les registres papier	17
Les cahiers d'acteurs	10
Total	751

LES PRINCIPAUX THÈMES ABORDÉS

L'analyse des avis exprimés pendant la concertation sur l'extension du tramway a fait ressortir quatre thématiques principales à propos desquelles les participants se sont exprimés :

- L'opportunité du projet : **141**
- L'emplacement des stations : **137**
- La desserte de Gravelle Soquence : **121**
- L'emplacement des terminus : **118**



2100
visites sur la plateforme
dédiée au projet

50 000
dépliants d'information distribués

59 712
personnes touchées
sur les réseaux sociaux

1321
participants aux rencontres

1725
affiches sur le territoire

1059
contributions recueillies

LA SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS

La synthèse des contributions est réalisée de manière exhaustive à partir de l'ensemble des contributions produites dans le cadre de la concertation (rencontres de la concertation, coupons-T et plateforme numérique).

L'opportunité du projet confortée

Une grande majorité des participants à la concertation s'est exprimée de manière favorable sur le projet qui consolide l'engagement de l'agglomération vers une « mobilité durable », avec les principaux arguments suivants : amélioration de la qualité de l'air grâce à une diminution de l'utilisation de la voiture, alternative à la voiture individuelle, renforcement de l'offre de transports, amélioration de la desserte du Havre et des « périphéries », des grands équipements et services du territoire, gain de temps, amélioration du cadre de vie et dynamisation des quartiers desservis.

Une minorité de participants s'est interrogée sur l'opportunité du projet ou l'a remise en cause, en mettant en avant le maintien et l'amélioration de l'offre de transports existante.

Le coût du projet questionné

Le coût du projet a suscité quelques interrogations sur l'opportunité d'investir un budget public aussi important malgré l'intérêt porté au projet.

La mesure des incidences financières des variantes proposées a également fait l'objet d'interrogations.



Une offre de service performante

De nombreuses interventions ont porté sur la nécessité de développer une offre de service performante.

Le temps de parcours, entre Montivilliers et Le Havre par exemple, ainsi que la fréquence de passage du tramway sont des critères particulièrement attendus.

Un élargissement du service et de l'amplitude horaire du tramway a été demandé, avec une amplitude plus importante les vendredis et samedis soirs, ainsi que le dimanche. Des salariés du Centre Hospitalier Jacques Monod ont exprimé des attentes fortes quant à l'amélioration de la qualité de la desserte de l'hôpital. En effet, son accès est aujourd'hui difficile et les horaires des transports en commun sont peu adaptés aux salariés, notamment au personnel de nuit.

Bien que minoritaires, certaines personnes s'expriment en faveur d'une baisse du prix du ticket LiA, voire d'une gratuité des transports en commun, prenant l'exemple d'autres villes en France.

Les effets du tramway

De nombreuses contributions ont porté sur les effets du tramway, au premier rang desquels la problématique environnementale du projet. Plusieurs participants ont évoqué l'imperméabilisation des sols, notamment en milieu agricole, et souhaitent qu'une attention particulière soit portée à la préservation de l'environnement : trame verte et bleue, continuité écologique des cours d'eau, notamment de la Lézarde et du Saint-Laurent, préservation de La Payennière et des arbres existant le long de l'avenue Jean-Jaurès et de la rue Demidoff. La Vallée de la Lézarde, véritable corridor vert est un secteur fragile à préserver : cela doit être pris en compte durant la phase de travaux puis la phase d'exploitation.

Selon les participants, le projet doit accorder une place importante au végétal. Le bilan carbone a également été interrogé.

Plusieurs contributions évoquent les nuisances sonores et visuelles auprès des riverains liées au passage du tramway et la prise en compte de ces nuisances, y compris durant la période de travaux.

Des participants ont souligné les difficultés de circulation actuelles, avec le risque qu'elle soit encore plus difficile avec l'arrivée du tramway.

Quelques usagers ont évoqué la sécurité et les incivilités dans le tramway et proposé des suggestions : « prévoir l'embauche d'agents de sécurité », « service de nuit, jumelé à une mise en place de contrôles de police plus fréquents ».

Le passage du tramway rue Demidoff

Le passage du tramway rue Demidoff suscite des interrogations quant au tracé et à l'insertion urbaine, dans un contexte où le stationnement et la circulation routière sont jugés « déjà compliqués ». Quelles conséquences du passage du tramway sur l'activité commerciale, notamment le stationnement et les livraisons ? Comment maintenir l'activité des commerçants ? Quels impacts du projet pendant et après les travaux ? Tout comme le sujet du stationnement : autant d'interrogations soulevées pendant la concertation.

La desserte Graville-Soquence

Deux variantes sont envisageables pour la desserte des quartiers de Graville et Soquence. Elles ont été présentées dans le cadre de la concertation.

- **Un passage par l'avenue Jean-Jaurès** : après la rue Demidoff, le tramway continue tout droit sur l'avenue Jean-Jaurès jusqu'à son extrémité est. Cette variante permet de desservir Graville et Soquence par le sud.
- **Un passage par la rue de Verdun** : après la rue Demidoff, le tramway emprunte l'avenue Jean-Jaurès jusqu'au pont Auguste Blanqui, puis la rue Auguste Blanqui, la rue du Château et rejoint la rue de Verdun. Dans cette variante, la circulation du tramway se fait dans un sens, en site propre, et dans l'autre sens, en site partagé avec la circulation générale, pour concilier tous les modes de déplacement existants.

80 % des participants se sont exprimés en faveur d'un passage du tramway avenue Jean-Jaurès, pour les principaux arguments suivants : l'avenue Jean-Jaurès est « suffisamment adaptée et large » pour faire circuler le tramway, et pour conserver le stationnement, les voies de circulation routière et les autres modes. Cette solution permet un temps de parcours « plus rapide » et présente « un coût moins important ». La nécessité de redynamiser cette avenue est également soulignée.

Le passage par l'avenue Jean-Jaurès permettrait de desservir à la fois le quartier de Soquence, l'avenue Jean-Jaurès, les équipements sportifs (Stade Deschaseaux et Stade Océane).

Plus que les arguments pour le passage avenue Jean-Jaurès, ce sont les expressions contre le passage rue de Verdun qui ont été les plus importantes, et notamment la crainte des impacts potentiels induits par le passage du tramway dans une rue jugée « trop étroite » pour



accueillir à la fois un tramway et l'ensemble des usages. Les participants craignent que le passage du tramway ne crée des difficultés d'accès et de stationnement avec « un impact négatif pour les habitants, riverains et commerçants ».

Environ 20 % des contributeurs sont favorables à un passage du tramway rue de Verdun, où les habitants seraient plus nombreux. Pour eux, le projet sera l'occasion d'améliorer le cadre de vie du quartier en favorisant les modes actifs (piétons, vélos) le long de la rue de Verdun et en déplaçant « le trafic de transit » avenue Jean-Jaurès.

Le terminus de Montivilliers

Pour la localisation du terminus à Montivilliers, trois variantes ont été proposées à la concertation : Gare SNCF, Parking Simone Veil et site de La Payennière.

Les participants sont majoritairement défavorables à une localisation du terminus à La Payennière en raison de la fragilité de l'écosystème environnemental (faune et flore), des difficultés de circulation, des difficultés d'insertion dans un espace contraint, du risque inondation. Les personnes favorables à la localisation du terminus à La Payennière soulignent notamment que cette solution permettrait de décongestionner le secteur de la gare de Montivilliers et serait accessible pour les habitants des communes alentour, notamment de Rolleville et d'Épouville.

Le principal argument contre la localisation du terminus à la gare SNCF de Montivilliers est la saturation du parking. A contrario pour d'autres, le parking de la gare offrirait une « proximité avec le centre de Montivilliers » ou une « facilité d'accès pour les voyageurs ».

Les principaux arguments en faveur de la localisation du terminus sur le parking Simone Veil sont sa position centrale dans Montivilliers, le fait de préserver La Payennière et la rentabilité du projet.

Le terminus dans les quartiers sud

Concernant la localisation du terminus dans les quartiers sud, trois variantes ont été proposées à la concertation : Boulevard de Graville, Vallée Béreult, Champs-Barets.

La question du choix du terminus dans les quartiers sud n'a pas fait l'objet d'une forte mobilisation du public. Les principaux arguments en faveur de la localisation du terminus Boulevard de Graville ou Vallée Béreult sont sa position centrale, sa cohérence avec les projets urbains en cours et le désenclavement du quartier.

Les principaux arguments en faveur de la localisation du terminus à Champs-Barets sont la desserte du stade Océane et le développement de l'attractivité du quartier. Quelques autres participants ont aussi demandé que la branche en direction des quartiers sud du Havre desserve le quartier Saint-Nicolas et le quartier des Neiges, le tramway étant un levier de « désenclavement ». Au regard de la densité du quartier Saint-Nicolas et de ses équipements publics, certains participants s'interrogent sur les motifs qui justifient cet abandon de tracé et souhaitent que cette desserte soit de nouveau prise en compte.



L'emplacement des parkings-relais

Les participants demandent à la Communauté urbaine de porter une attention particulière à l'emplacement et aux capacités de stationnement offertes par les parkings-relais. La création de plusieurs parkings-relais complémentaires les uns des autres est suggérée. Plusieurs participants considèrent que le parking Simone Veil « pourrait constituer un parking-relais intéressant », notamment parce qu'il protégerait l'espace de La Payennière, considéré comme « un poumon vert ».

Des participants estiment que le centre commercial de la Lézarde ne doit pas servir de parking-relais au regard de sa configuration et son usage actuel.

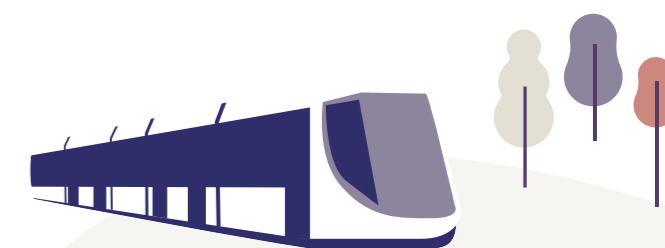
D'autre part, une demande d'étude sur la gratuité des parkings-relais est faite, pour inciter au rabattement et à l'utilisation du tramway. L'intermodalité et le report modal seraient encouragés par la création de parkings vélos sécurisés associés à chaque parking-relais, ainsi que la mise en place de services de proximité de « conciergerie », « bornes de recharges électriques », etc.

L'insertion du tramway dans le carrefour de la Brèque

Des précisions ont été demandées au maître d'ouvrage sur l'insertion du tramway dans le carrefour de la Brèque, compte tenu de sa configuration actuelle.

Les avis sur l'insertion du tramway dans La Brèque sont partagés. Certains voient un risque d'engorgement routier et invitent la Communauté urbaine à éviter le passage à la Brèque. D'autres, plus nombreux, voient au contraire dans le projet, un moyen de fluidifier la circulation, tout en facilitant depuis Harfleur, la desserte du Centre Hospitalier Jacques Monod.

L'enjeu de sécurisation du carrefour de la Brèque a été partagé par l'ensemble des participants, qu'ils soient automobilistes, piétons ou usagers du tramway.



L'emplacement des stations de tramway

De très nombreuses contributions ont porté sur le nombre et l'emplacement des stations de tramway de la 3^e ligne. La majorité des suggestions a été proposée par les riverains du projet qui souhaitent bénéficier d'une desserte au plus près de leur habitation, de leur quartier, des équipements et services. Plusieurs emplacements de stations ont ainsi été proposés par les participants : « Centre Hospitalier Jacques Monod », « Docks Vauban », « Hôtel de Ville », « Chambre de Commerce et d'Industrie », « Clinique des Ormeaux », « Halte Harfleur », ainsi que les « commerces » et « centres commerciaux ».

L'organisation du futur réseau de transport en commun

Plusieurs contributions ont porté sur l'organisation future du réseau de tramway. La réorganisation des lignes de bus avec l'arrivée du tramway a été interrogée. Le projet de tramway ne doit pas être réalisé au détriment du réseau de bus existant, qui doit rester performant et mailler l'ensemble des quartiers sud.

Les futurs aménagements cyclables

Le sujet des aménagements cyclables a été évoqué dans de nombreuses rencontres, notamment par l'association La Roue Libre. Cette dernière s'est dite « satisfaite » des aménagements cyclables prévus dans le cadre du projet de tramway, qui permettront aux cyclistes de bénéficier d'un temps de trajet plus réduit pour leur parcours. Plusieurs propositions ont été formulées : création d'un « réseau express vélo », qui facilitera le report modal et encouragera la pratique du vélo, aménagement de futures voies cyclables sécurisées, y compris pour les voiries actuelles qui peuvent être dangereuses, places pour les vélos dans les rames de tramway et aménagement de parkings-vélos sécurisés dans les gares.



L'extension du réseau de tramway jusqu'à Épouville - Rolleville

Des participants à la concertation ont considéré que, dans sa configuration actuelle, le projet d'extension du réseau de tramway « exclurait les habitants d'Épouville et Rolleville ». La demande d'une extension du tramway jusqu'à Épouville ou Rolleville a été formulée dans le sens où elle favoriserait le désenclavement de ces communes et leur dynamisme. D'après les contributeurs, une desserte en bus d'Épouville et Rolleville ne serait pas suffisante.

Un terminus à Épouville présenterait plusieurs avantages : absence de risque de dénaturation de La Payennière, présence de gares existantes, dont la capacité permettrait d'aménager un terminus, réduction de l'utilisation de la voiture individuelle.

Des solutions alternatives proposées

Des solutions alternatives au projet d'extension du réseau de tramway ont été présentées dans le cadre de la concertation.

Le syndicat CGT Cheminots du Havre a proposé une alternative pour une partie du projet qui consisterait à développer la ligne « Lézarde Express Régionale » (LER) du Havre jusqu'à Criquetot-l'Esneval et Goderville en passant par Rolleville. Selon le syndicat, cela permettrait de maintenir la desserte ferroviaire d'Épouville et Rolleville, et serait un projet plus rentable.

La solution d'un téléphérique a été proposée par deux participants pour son très faible impact environnemental. Il serait également moins coûteux qu'un tramway et moins consommateur en énergie. Cette solution permettrait, par ailleurs, de créer une autoroute à vélos.

Deux participants à la concertation ont formulé le souhait qu'un « réseau de bus à hydrogène » soit développé sur le territoire de la Communauté urbaine.

LES RÉPONSES DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE AUX DEMANDES DE PRÉCISIONS ET RECOMMANDATIONS DES GARANTS

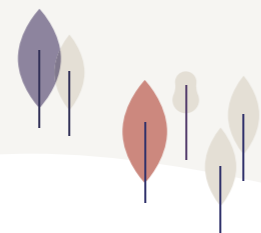
Le bilan des garants a été établi en date du 16 décembre 2021, soit trente jours au terme de la concertation préalable, et publié sur le site internet de la Communauté urbaine.

Ce bilan relève que le dispositif de participation a été très conséquent et adapté. Il fait état par ailleurs que le public s'est mobilisé dans des échanges constructifs et souvent argumentés.

De façon générale, l'opportunité du projet ainsi que les fonctionnalités présentées au cours de la concertation ont été confortées par le public s'étant exprimé au cours de la concertation.

Le bilan des garants détaille les sujets précis ou les thématiques générales qui ont fait l'objet de prises de parole, de questionnements et de contribution par le public.

En conclusion de leur bilan, les garants ont fait part de demandes de précisions du public et de recommandations. Cette partie présente les réponses de la Communauté urbaine.



Sur le coût du projet

En quoi investir 320 M€ HT dans ce projet d'extension du réseau de tramway est opportun pour notre Communauté urbaine ?

La communauté urbaine Le Havre Seine Métropole est pleinement compétente en matière d'aménagement du territoire, de grands équipements d'intérêt communautaire, de politique de l'habitat, d'urbanisme, de développement économique ou encore de mobilité durable. C'est au titre de ces compétences qu'elle programme des investissements publics de grande ampleur, visant à améliorer le cadre de vie des habitants, à développer l'attractivité du territoire, à anticiper et accompagner les transitions écologiques, numériques ou industrielles. Ainsi, plus d'un milliard d'euros seront investis par la Communauté urbaine au cours de la période 2021-2027, dont un tiers pour l'extension du réseau de tramway, projet structurant de la mobilité décarbonée des prochaines décennies. Ce projet permettra d'augmenter de 50 % la fréquentation du réseau de tramway et de développer les autres modes de déplacement, tels que le vélo.

À ce stade des études préalables, l'enveloppe financière dédiée au projet tramway est estimée à 320 millions € HT (valeur 2020), y compris aléas.

La soutenabilité financière du projet a été évaluée sur la base d'hypothèses prudentes tenant compte :

- d'une fréquentation prévisionnelle modérée (et donc d'un report modal modéré) à la mise en service du tramway
- d'une augmentation modérée de la fréquentation sur l'ensemble du réseau (une nouvelle ligne de tramway bénéficie à tout le réseau de transports collectifs)
- de l'expérience d'autres tramways comparables tels que ceux de Tours, Angers, Brest et Le Havre 2012.

L'évaluation socio-économique, conforme aux normes nationales et européennes, est basée sur une analyse stratégique du contexte, des enjeux et des objectifs du projet. Elle s'est poursuivie par une évaluation qualitative et quantitative des principaux effets (gains de temps pour les usagers des transports en commun, économie d'utilisation des véhicules particuliers, gains environnementaux, coûts d'investissements et d'exploitation). Enfin tous ces effets ont été monétisés sur une période d'évaluation allant de 2020 à 2070. Le bilan tiré démontre une rentabilité socio-économique à partir de 2052, ce qui est courant pour ce type de projet.

Quelles seront les conséquences de ce projet sur le budget de la Communauté urbaine ? comment sera-t-il financé ?

Le montant des aides et subventions actuellement attribuées est de 40 M€ par l'État (le projet de la Communauté urbaine est lauréat de l'appel à projets TCSP de 2021) et de 40 M€ par la Région Normandie. D'autres demandes de financement auprès de l'Europe et du Département de Seine-Maritime sont en cours de préparation.

La situation financière de la Communauté urbaine est saine. L'épargne brute du budget et son ratio de désendettement lui permettent de supporter cette charge nouvelle, y compris dans la phase de construction de cette nouvelle ligne sans avoir recours à l'impôt, à périmètre constant. S'agissant des coûts d'exploitation, une fois le projet construit, le coût annuel d'exploitation du projet est estimé à 6,8 M€ /an la première année de service pour faire fonctionner les 2 nouvelles branches. Il sera en partie compensé par 4,9 M€ économisés par an sur les modes Bus et LER et par +1,0 M€ de recettes usagers /an ce qui donne au final un coût net de 0,9M€ HT/an.



Comment est constituée l'enveloppe d'investissement et quel est l'impact économique de chaque variante ?

Au stade de la concertation préalable, un projet n'est pas encore précis. C'est pourquoi il est plus pertinent de communiquer sur un coût global du projet. Toutefois, afin d'explicitier son estimation, le coût des investissements détaillés au stade des études de faisabilité du projet se présente ainsi :

POSTE	Montant en M€ HT
Études, Maîtrise d'ouvrage,	30,1
Acquisitions foncières et libération d'emprises, déviations des réseaux	12,6
Maîtrise d'œuvre	14,3
Travaux préparatoires	10,9
Ouvrages d'art	10,8
Plateforme	40,3
Voies ferrées	46,2
Revêtement	15
Voirie et espaces publics	31,0
Équipements urbains	10,8
Signalisation routière	8,4
Stations	16,7
Alimentation énergie	21,2
Courants faibles et PCC	12,6
Dépôt	12,0
Matériel roulant	36,0
Opérations induites	2,0

Le surcoût d'investissement pour un terminus à la Payennière est de 42,5 M€ (2 km à 20 M€/km + 1 rame de tramway supplémentaire nécessaire compte tenu de l'allongement du parcours); les charges d'exploitation seraient augmentées dans cette hypothèse.

Le coût de projet plus précis sera acté, une fois les études de maîtrise d'œuvre réalisées et sera communiqué au moment de l'enquête publique.

Détail des incidences financières des variantes proposées :

1. Le tracé Verdun comparé au tracé Jaurès

Les coûts d'investissement des tracés alternatifs Jaurès et Verdun sont, à ce stade du projet, équivalents. En effet le passage par la rue de Verdun est plus long de 150 m que le passage par Jaurès mais la rue de Verdun est moins large que l'avenue Jean-Jaurès. Aussi le budget dédié aux aménagements est équivalent.

Le coût d'exploitation d'un tronçon de tramway inclut les circulations, l'entretien de l'infrastructure et du matériel roulant. Pour un même service, plus l'infrastructure est



importante, plus le temps de parcours s'allonge, plus les charges d'exploitation augmentent (les besoins en chauffeurs et maintenance croissent). En l'espèce, le passage par l'avenue Jean-Jaurès évite les surcoûts d'exploitation qu'aurait engendré un passage par la rue de Verdun.

Décision de la Communauté urbaine

Le tracé empruntera l'avenue Jean-Jaurès pour desservir le quartier de Gravelle et de Soquence. Ce tracé permet de concilier un trajet direct et un temps de parcours optimisé entre Montivilliers, Harfleur et Le Havre avec une desserte efficace des quartiers Gravelle, Soquence, Champs-Barets, ainsi que du stade Océane.

2. Le terminus des quartiers sud

Les terminus Bd de Gravelle et Vallée Béreult sont pratiquement équivalents financièrement à ce stade du projet. Le surcoût d'un terminus positionné aux champs-Barets s'élève à 20 M€ pour la création du kilomètre d'aménagement et de voie supplémentaires.

Décision de la Communauté urbaine

Le terminus de la branche des quartiers sud sera positionné au cœur du quartier Vallée Béreult en proximité du centre commercial et de la Fabrique des quartiers sud afin de valoriser la centralité du quartier objet d'une rénovation urbaine d'envergure.

3. Le terminus à Montivilliers

Le projet de référence s'arrête à la Gare de Montivilliers. Le surcoût pour l'extension du tramway jusqu'au parking Simone Veil (+800 m) s'élève à 16 M€. Des charges d'exploitation (dont l'exploitation/maintenance du tunnel existant de 200m) sont à considérer.

Le surcoût d'investissement pour un terminus à la Payennière est de 42,5 M€ (2 km à 20 M€/km + 1 rame de tramway supplémentaire nécessaire compte tenu de l'allongement du parcours); les charges d'exploitation seraient augmentées dans cette hypothèse.

Décision de la Communauté urbaine

Le terminus de Montivilliers sera positionné au droit du parking de l'avenue Simone Veil. En effet le site de la Payennière n'est pas apparu pertinent pour y implanter un parking-relais efficace en raison de son éloignement des voies de circulation principales et de son insertion dans un environnement naturel qu'il convient de préserver. Le terminus Simone Veil permet quant à lui d'éviter l'engorgement des circulations et du stationnement de la gare de Montivilliers et permettra de desservir le futur parc jardin de la Sente des rivières.

Quartiers du Havre branche nord

Selon le choix du tracé rue de Verdun ou avenue Jean-Jaurès, quel sera l'impact sur la desserte du reste du quartier par le réseau de bus et comment les déclivités du quartier seront-elles prises en compte pour faciliter l'accessibilité PMR (personnes à mobilité réduite) ?



Le public s'est clairement exprimé en faveur d'un tracé avenue Jean-Jaurès au détriment d'une desserte plus fine du quartier de Soquence.

La Communauté urbaine considère que le tracé par l'avenue Jean-Jaurès permettrait de desservir correctement le quartier de Soquence et de Gravelle, d'améliorer la desserte du stade Océane, tout en améliorant le temps de parcours entre Le Havre, Harfleur et Montivilliers sur les liaisons vers le secteur de l'Hôtel de Ville du Havre ou de la gare SNCF. Le choix d'un passage par l'avenue Jean-Jaurès est aussi de nature à répondre aux inquiétudes soulevées par les professionnels implantés rue de Verdun.

La mise en place d'une ligne de tramway s'accompagne d'une réorganisation des lignes de bus. Dans ce secteur, une ligne de bus serait maintenue sur la rue de Verdun. La Communauté urbaine a la volonté de ne pas créer un réseau à deux vitesses, entre tramways et bus, mais de renforcer à cette occasion l'attractivité du réseau pour maintenir une offre de transport de grande qualité. La date de révision du réseau des bus n'est pas encore arrêtée et la population sera associée à ces réflexions.

Lors des études de projet, une attention particulière sera portée sur le traitement et l'amélioration des mobilités dans ce quartier qui présente des déclivités : prise en compte des cheminements piétons, des accès PMR, des liaisons vélos...

Comment le projet prendra-t-il en compte les besoins des activités riveraines rue Demidoff, en matière de stationnement, de circulation, de livraisons... ?

Le projet tramway sera l'occasion d'une réflexion globale dans ce secteur, en lien avec la Ville du Havre, notamment au regard des questions de stationnement et des activités économiques.

Des études techniques doivent être menées à partir des prochains mois et tout au long de l'année 2022 pour déterminer le besoin réel de stationnement (riverains, visiteurs, pendulaires, activités commerciales existantes), les préoccupations des riverains sur les nuisances sonores, la circulation et la sécurité routière. Le projet fera l'objet d'une Déclaration d'utilité publique (DUP) et parmi les éléments obligatoires à fournir dans le cadre d'une DUP, figure une étude d'impact et de l'environnement sonore. Cette étude doit tenir compte de la situation antérieure au nouveau tramway et de la situation projetée avec son arrivée.

Les études d'aménagement et d'insertion du tramway dans la rue Demidoff seront conduites en 2023 et seront présentées à la population. Des rencontres seront organisées avec les acteurs économiques à chaque étape du projet pour tenir compte de leurs contraintes.

Quartiers du Havre branche sud

Si le tracé avenue Jean-Jaurès était retenu pour la branche nord, quelles conséquences en seront tirées sur le choix du terminus de la branche sud ?

Le tracé retenu avenue Jean-Jaurès permet de desservir correctement le quartier des Champs-Barets (à environ 300 mètres) et le stade Océane par la branche nord. Dès lors, il n'est pas nécessaire de positionner le terminus de la branche sud aux Champs-Barets. Ce choix évite un surcoût d'investissement de 20 M€ environ et un surcoût d'exploitation qui viendrait en doublon avec la branche nord, toute proche.

Le terminus de la branche des quartiers sud pourrait ainsi s'implanter à la Vallée Béreult où le lieu de centralité existant auprès du centre commercial et de la Fabrique des quartiers sud l'impose assez naturellement dans l'espace public.

Comment répondre aux préoccupations des entreprises sises rue de Valmy, en matière de stationnement, de circulation, de livraisons... ?

Le tracé de la branche sud par la rue de Valmy est celui qui répond le mieux aux différents critères (coûts, temps de parcours, desserte du quartier). Il reprend l'itinéraire de la ligne de bus n° 3 actuelle dont la fréquentation est importante.

La présence d'une ligne de tramway n'est a priori pas incompatible avec les livraisons par des poids lourds. Pour autant, il faudra conduire une étude fine d'insertion rue de Valmy tenant compte des contraintes des entreprises pour confirmer la faisabilité, et ce dès les études préliminaires en 2022.

La maîtrise d'ouvrage a pleinement conscience de la nécessité de prolonger les échanges avec les entreprises au-delà de la concertation préalable pour aboutir à un projet tenant compte de l'activité économique.

Pourquoi le tracé de la ligne ne passe-t-il pas par la place Léon Carlier pour desservir plus finement le quartier Saint-Nicolas ?

Un certain nombre de tracés ont été étudiés en tenant compte des populations et des emplois situés à 500 mètres autour des stations. Il a fallu ensuite trouver le meilleur compromis entre la finesse de la desserte et le temps de parcours, car plus le tracé est sinueux, en site partagé ou dans un environnement contraint, moins un tramway est attractif et fréquenté et moins il est concurrentiel par rapport à la voiture.

Or, une ligne de tramway se doit d'être performante en temps de parcours et par conséquent la plus directe possible. En outre, le quartier Saint-Nicolas est situé dans le rayon de 500 mètres de la ligne telle qu'imaginée.

Augmenter la longueur de la ligne de 600 mètres aurait pour conséquence un surcoût d'investissement de 12 M€ et un surcoût d'exploitation d'environ 300 k€/an avec une augmentation du temps de parcours de 2 minutes.

Aussi la Communauté urbaine préfère compléter le réseau par une ligne de bus pour affiner la desserte de l'extrémité ouest du quartier.



Le report modal et la desserte du périurbain

Dans le projet de ligne de tramway s'arrêtant à Montivilliers, quels sont les besoins en capacité des parkings-relais pour favoriser le report modal ?

Le bilan de la concertation permet de faire état des opinions sur les différents sites potentiels pour implanter des parcs-relais. Les études préliminaires et d'avant-projet permettront de cerner plus précisément les avantages et inconvénients de chaque solution, tout en tenant compte des avis exprimés.

Pour jouer pleinement son rôle, un parc-relais doit être situé en amont de la congestion routière et relié à un transport en commun très cadencé. Des opportunités existent à la Brèque, à Beaulieu, au niveau du parking du cinéma les Arts.

Des études complémentaires devront être menées avant de choisir les emplacements définitifs, et de chiffrer

précisément la capacité des parcs-relais de même que les impacts sur le report modal. Toutefois, à ce stade du projet, l'hypothèse actuelle est de constituer 300 à 500 places faisant fonction de parcs-relais à proximité de l'ensemble du tracé du tramway, réparties en plusieurs sites.

Enfin, il est essentiel de considérer que le report modal n'est pas uniquement dépendant des parcs-relais mais d'autres solutions techniques comme des aménagements cyclables, des parcs vélos, le covoiturage, etc. Les études complémentaires seront menées dès le printemps 2022.

Pourquoi la ligne de tramway ne desservirait-elle pas Épouville, voire au-delà ?

Il convient de rappeler que les modes de transport et la desserte des territoires doivent être adaptés à la densité de population et d'activités ou d'équipements et par conséquent au potentiel de fréquentation. En outre, de nombreuses contraintes pèsent sur l'urbanisation à venir du territoire de la Communauté urbaine, qu'il s'agisse de la loi Littoral, de la prise en compte des risques naturels et technologiques, du maintien des terres agricoles et des espaces de nature. Aussi, le plan de mobilité du territoire de la Communauté urbaine devra adapter les modes de transport au maintien d'une relativement faible densité de population dans le périurbain.

Actuellement la desserte de la ligne au-delà de Montivilliers ne relève pas d'une desserte urbaine, compte tenu de la faible densité de population et d'activités. Aussi la fréquentation potentielle ne justifie ni une desserte par tramway, qui est un mode de transport adapté à l'urbain et au périurbain, ni, encore moins, une fréquence de 8 minutes dans la journée.

C'est la raison pour laquelle les habitants d'Épouville et de Rolleville bénéficient actuellement d'une liaison par bus (n° 21) cadencée à l'heure pour rejoindre le centre de Montivilliers.

Le plan de mobilité en cours d'élaboration permettra de répondre à l'évolution des besoins de mobilité durable, en tenant compte de perspectives réalistes d'évolution de la population, ainsi que des projets de développement.

À quoi pourrait être destinée l'emprise ferroviaire située entre Montivilliers et Rolleville, voire au-delà ?

La prolongation de la ligne au-delà de Montivilliers jusqu'à Épouville ou Rolleville par une solution tramway standard double voie n'a jamais été envisagée. En effet, le coût au km d'une voie double standard de 20 M€ minimum la rend rédhibitoire, compte tenu du faible poids de population et d'emplois à desservir.

Toutefois, entre Montivilliers et Rolleville, l'électrification et la réutilisation en l'état de la voie ferrée (de la LER) sur laquelle pourraient rouler des tramways en voie unique à

La fréquence de 30 minutes ont été évaluées à 28 M€ HT (y compris l'achat d'une rame de tramway supplémentaire) auquel s'ajoute de l'ordre de 1,2 M€ de frais de fonctionnement par an. Cette perspective n'est donc pas écartée à ce jour et pourra faire l'objet de la réflexion dans le cadre de l'élaboration du plan de mobilité du territoire (2022-2023).

La transformation de la LER en ligne de tramway impose la fermeture administrative de la totalité de l'ancienne ligne SNCF, préalable à la cession de l'emprise ferroviaire à la Communauté urbaine. Dans ces conditions, la question du devenir de l'emprise ferroviaire dans le patrimoine de la Communauté urbaine se posera, en fonction des projets qu'elle souhaitera y déployer. Compte tenu de la faible densité de population le long de cette ligne, il est inenvisageable que le tramway soit prolongé au-delà d'Épouville, dans le scénario le plus ambitieux. Aussi, l'emprise ferroviaire pourrait être dédiée : soit à un mode de transport innovant (type navette autonome), soit à une voie verte ou une infrastructure cyclable, soit un projet de corridor naturel.

La Communauté urbaine compte-t-elle étudier plus précisément l'alternative proposée par le syndicat des cheminots ?

La proposition du syndicat CGT Cheminots ne semble pas avoir pris en compte certaines contraintes inhérentes à la réalisation de leur proposition :

- des acquisitions foncières qu'il faudrait réaliser afin de reconstituer la ligne
- la ligne entre Rolleville et Goderville n'est plus exploitée depuis 50 ans et elle est devenue par endroits un boisement impénétrable
- la ligne entre Rolleville et Criquetot-l'Esneval est fermée administrativement
- La ligne abandonnée comporte une trentaine d'ouvrages dont de nombreux passages à niveau : sa réouverture nécessiterait soit des ouvrages dénivelés soit la fermeture pure et simple des voies de circulation routière.
- la création de 15 km de voie ferrée au minimum
- les impacts majeurs de la création d'un nouveau quai dans la gare SNCF du Havre
- la création d'une nouvelle halte à Gravelle avec création d'un escalier reliant le pont Blanqui
- la création d'un tunnel pour passer sous la voie Paris – Le Havre actuellement en exploitation
- les délais de réalisation non maîtrisés ce qui occasionnerait un investissement de plus de 225 M€.

Outre le coût d'investissement, les charges d'exploitation seraient de 15 M€/an pour un potentiel de 2000 voyages supplémentaires par jour.

Du point de vue des usagers, cette proposition diffère totalement du projet de la Communauté urbaine, soumis

à concertation. La ligne LER ne serait en effet pas directement connectée au réseau tramway créant ainsi des correspondances supplémentaires : entre les quartiers du Havre et la vallée de la Lézarde ainsi que pour les habitants d'Harfleur. Elle ne desservirait ni le secteur du centre ancien ni directement ceux de Gravelle et de Soquence. La fréquence de desserte ne serait que d'un train toutes les quinze minutes entre Le Havre et Montivilliers (8 minutes pour le tramway), avec une amplitude horaire moins large que celle d'un tramway, ce qui est moins favorable à la desserte de l'Hôpital Jacques Monod notamment. Enfin, cette desserte se retrouverait en concurrence directe avec la ligne Fécamp-Bréauté-Le Havre.

Décision de la Communauté urbaine

L'étude complémentaire menée par la Communauté urbaine a permis de documenter et de chiffrer la proposition formulée par le syndicat CGT Cheminots et conduit à ne pas retenir cette proposition, d'autant plus sur une compétence qui n'est pas la sienne mais celle de la Région Normandie.

Tramway et environnement

Quel sera l'impact du projet tramway sur les espaces naturels traversés et comment intégrer les associations environnementales aux décisions ?

Le projet va faire l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique et, parmi les éléments obligatoires à fournir dans le cadre de cette procédure, figure une étude d'impact. Cette étude d'impact sur l'environnement sera réalisée en 2023 et s'attachera à apporter des réponses sur les impacts du projet sur les espaces naturels en général et sur la vallée de la Lézarde en particulier.

Le projet de tramway veillera à préserver autant que possible les plantations existantes. Le bilan quantitatif suppression d'arbres / replantation sera positif in fine. Le terminus de Montivilliers ne sera pas implanté dans la zone de la Payennière. En effet, la concertation a mis en évidence que le site de la Payennière n'était pas pertinent pour des raisons écologiques, financières, de facilité d'accès et qu'il n'était pas envisageable d'y créer un parc-relais.

Pour conduire l'étude d'impact, il faudra recueillir des éléments multiples auprès des acteurs de l'environnement. Les associations et acteurs de l'environnement seront tenus informés du résultat des études phase après phase. En fonction des problématiques soulevées, un travail avec les acteurs de l'environnement pourra être conduit si nécessaire.



La place du vélo dans le projet tramway

Le projet de tramway est également un projet de développement des infrastructures cyclables. Aussi les aménagements et services associés au tramway feront l'objet des études du projet. Les contributions de La Roue Libre à la concertation préalable seront examinées dans ce cadre.

D'une manière générale, le public sera sollicité dans le cadre de la concertation sur les aménagements cyclables tout comme sur les aménagements tramway, piétons, sécurité routière...

En ce qui concerne les pistes cyclables, quand cela sera possible des aménagements seront réalisés le long de l'extension de la ligne de tramway ou à proximité immédiate et connectés au réseau existant. Les travaux seront l'occasion de réaliser des aménagements cyclables de qualité. Par ailleurs, au-delà des stations de vélo LiA, l'aménagement des stations de tramway doit intégrer la présence de stationnements pour vélos à proximité. La présence de vélos dans les rames de tramway n'est envisagée que comme une tolérance aux heures creuses, surtout dans la mesure où un itinéraire cyclable sécurisé est réalisé. Toutefois, afin de développer l'intermodalité et les autres formes de mobilité durable, une réflexion sera initiée sur les services associés à la pratique du vélo.

Concertation et communication du projet

Quelle sera la suite du processus de concertation sur le projet ?

Les nombreux commentaires du public et des participants aux réunions de la concertation préalable vont permettre d'enrichir la démarche et de préciser certaines des études à mener dans les phases à venir. Par exemple, toutes les variantes de stations n'ont pas été commentées. Leur implantation sera finalisée dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre. Les études Préliminaires qui se dérouleront en 2022, celles d'avant-projet et de projet qui se dérouleront en 2023 et 2024, permettront d'apporter des réponses techniques plus précises aux fonctionnalités nécessaires au projet.

Un projet affiné, amélioré grâce aux conclusions de la concertation, sera alors présenté à la population et pourra faire l'objet d'un nouveau temps d'échanges, formalisé, à l'occasion de l'enquête publique.

Des concertations spécifiques sont envisagées, sous des formats diversifiés, sur les projets d'aménagement. Par exemple :

- aménagement de la rue Demidoff
- aménagement de la rue de Valmy
- plan de circulation de Montivilliers
- desserte du stade Océane
- aménagement du terminus Vallée Béreult
- parcs-relais et report modal

La communication du projet s'appuiera-t-elle sur un site internet dédié ?

Une grande place sera donnée aux supports numériques pour poursuivre les échanges après la concertation préalable et tout au long du projet. La plateforme participative mise en place lors de la concertation préalable relaiera les réponses de la Communauté urbaine en février 2022. Elle sera remplacée en mars 2022 et durant toute la phase d'études préliminaires (2022-2024) par une rubrique dédiée au tramway sur le site internet de la Communauté urbaine avec la possibilité d'y insérer des plateformes de concertation spécifiques.

Un site internet propre au projet d'extension est envisagé au moment du démarrage des travaux jusqu'à la mise en service. Il pourrait contenir une partie dédiée aux interactions avec les usagers, notamment avec des technologies participatives en 3D.

LES ORIENTATIONS PRISES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE À L'ISSUE DE LA CONCERTATION

Compte tenu des échanges durant la concertation préalable et des recommandations des garants dans leur rapport publié le 16 décembre 2021, le Conseil communautaire, réuni le 3 février 2022, a décidé de poursuivre le projet d'extension du réseau de tramway et de lui apporter plusieurs évolutions présentées ci-après.

De façon générale, tous les sujets qui ont fait l'objet d'avis, d'observations ou de contributions au cours de la concertation, seront bien intégrés aux études préliminaires (mi-2022) et d'avant-projet (2023), qui permettront d'apporter des réponses techniques plus précises aux fonctionnalités du projet.

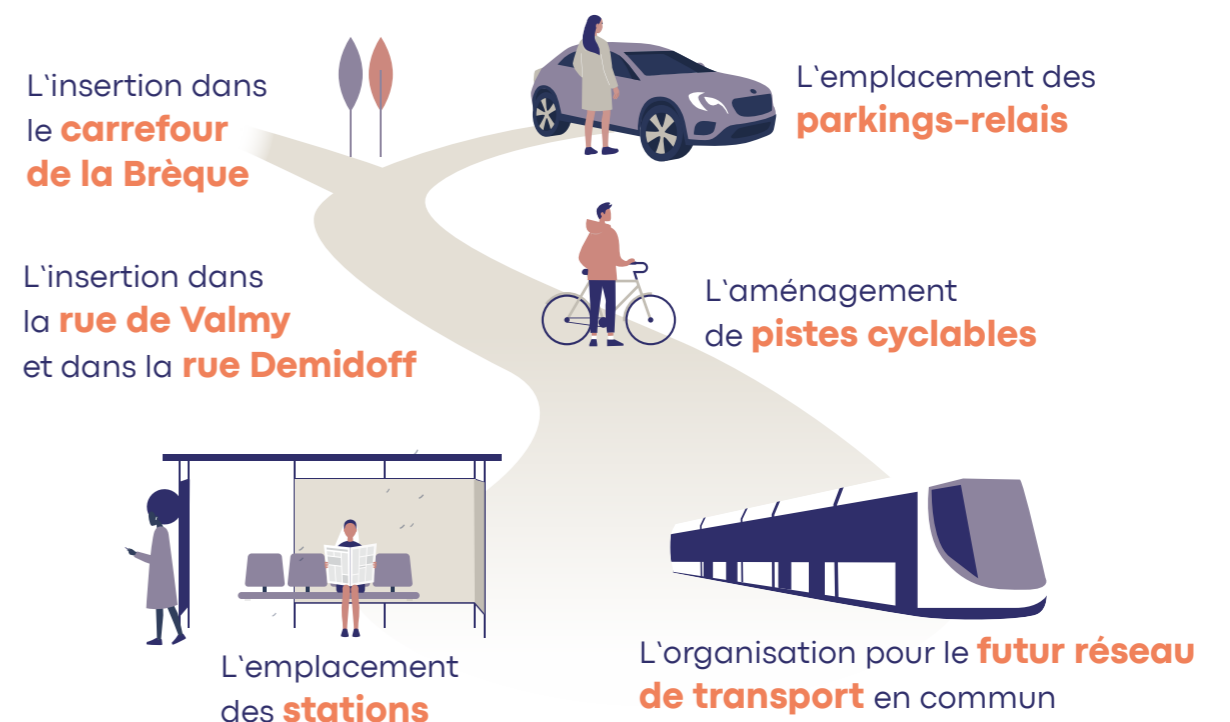
Un projet affiné en phase d'études, amélioré grâce au bilan de la concertation, sera alors présenté à la population et pourra faire l'objet d'un nouveau temps d'échanges formalisé à l'occasion de l'enquête publique, prévue en 2024.

Le processus de concertation publique va également perdurer tout au long du projet, via des échanges sur les réseaux sociaux, le site internet et les informations régulières fournies par la Communauté urbaine sur différents supports. Des thématiques précises pourront faire l'objet d'une sollicitation particulière de la part du maître d'ouvrage auprès de la population.



La poursuite des études

Ces orientations donneront lieu à des approfondissements lors des études de conception (études préliminaires, études d'avant-projet, études de projet) et en particulier :



De nombreuses contributions lors de la concertation préalable ont fait apparaître une forte attente des habitants du nord de la Communauté urbaine en matière de report modal.

Aussi **la Communauté urbaine s'engage à conduire une étude complémentaire sur les modalités de report modal, de capacité des parkings-relais et de rabattement entre le secteur périurbain et le réseau de tramway** et ce dès les études préliminaires en 2022. À ce titre, les stations de la Brèque, de Beaulieu et du cinéma Les Arts pourraient jouer un rôle important et feront l'objet de ces études.

Le coût du projet porté à 336 M€

À l'issue de la concertation, **l'enveloppe globale de l'opération est portée à 336 M€.**

Elle tient compte du prolongement de la branche de Montivilliers jusqu'au parking Simone Veil.

Une nouvelle évaluation socio-économique sera conduite dans le cadre de l'étude d'impact du projet.

Le projet d'extension du réseau de tramway à l'issue de la concertation

1 La desserte de Graille-Soquence

Le tracé empruntera l'avenue Jean-Jaurès pour desservir le quartier de Graille et de Soquence. Ce tracé permet de concilier un trajet direct et un temps de parcours optimisé entre Montivilliers, Harfleur et Le Havre avec une desserte efficace des quartiers Graille, Soquence, Champs-Barets, ainsi que du stade Océane.

2 Le terminus dans les quartiers sud

Le terminus de la branche des quartiers sud sera positionné au cœur du quartier Vallée-Béreult en proximité du centre commercial et de la Fabrique des quartiers sud valorisant ainsi la centralité du quartier objet d'une rénovation urbaine d'envergure.

3 Le terminus de Montivilliers

Le terminus de Montivilliers sera positionné au droit du parking de l'avenue Simone Veil. En effet, le site de la Payennière n'est pas apparu pertinent pour y implanter un parking-relais efficace en raison de son éloignement des voies de circulation principales et de son insertion dans un environnement naturel qu'il convient de préserver.

Le terminus Simone Veil permet quant à lui d'éviter l'engorgement des circulations et du stationnement de la gare de Montivilliers et permettra de desservir le futur parc jardin de la Sente des rivières.

4 Les stations à Harfleur

Les stations qui desservent la commune d'Harfleur seront localisées en proximité du centre-ville et du carrefour de la Brèque d'une part, en proximité du cœur de quartier de Beaulieu d'autre part.



34

35

Le territoire bouge avec vous

