

Projet d'extension du réseau de tramway Concertation continue

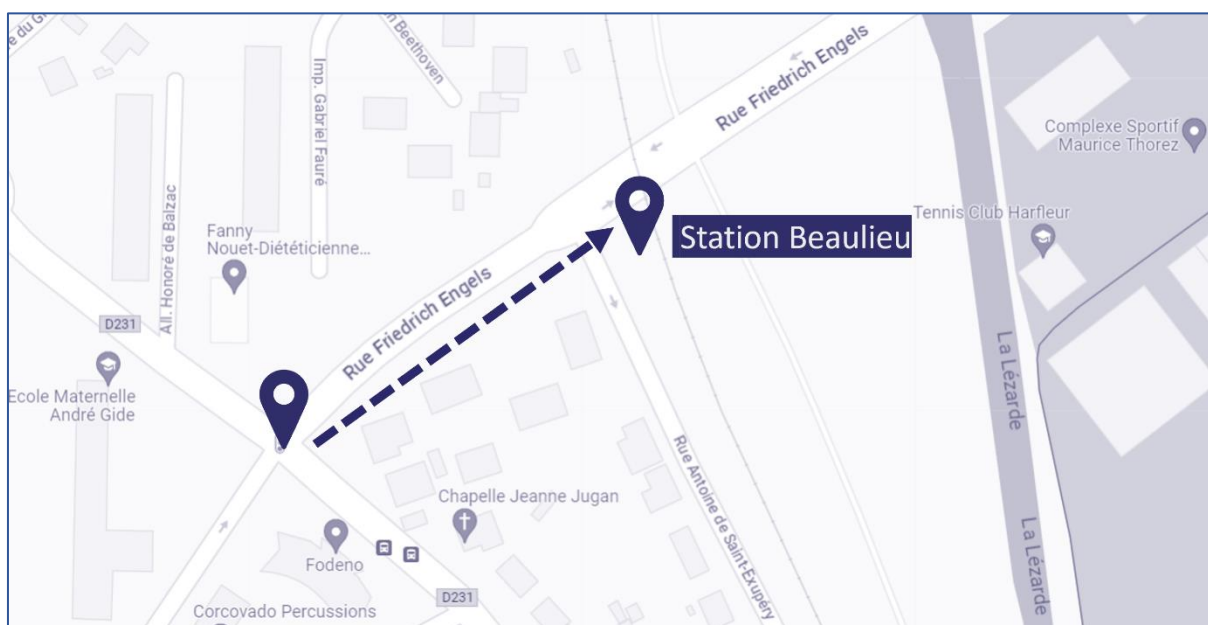
Balade urbaine - Station Beaulieu (Harfleur) Le 17 mai 2023 à 18h00

Dans le cadre de la concertation continue sur le projet d'extension du réseau de tramway du Havre, 5 balades urbaines ont été organisées en mai 2023 par la Communauté urbaine. L'objectif était de faire découvrir aux riverains et futurs usagers l'emplacement de certaines stations in situ, d'échanger sur leurs usages, de recueillir les interrogations et les propositions des participants, afin de nourrir les études en cours.

Déroulement de la balade

La balade était commentée par Hervé MISERANDINI, Directeur du projet d'extension du tramway, accompagné de l'équipe projet. Bruno BOUSSION, garant de la concertation continue désigné par la Commission nationale du débat public (CNDP) a également assisté à la balade.

Chacun des 13 participants disposait d'une carte du projet et d'un plan de la station Beaulieu présentant son insertion et les aménagements prévus. Des vues 3D de la station ont également été présentées.



Itinéraire de la balade



Synthèse des échanges

L'essentiel des échanges est rapporté ci-après par grande thématique. Sont précisés à la fois les commentaires de présentation et les réponses aux questions et observations des participants.

Les aménagements pour insérer harmonieusement le tramway

- Au sein de l'ensemble des circulations

Le projet d'insertion de la plateforme est issu d'un compromis à trouver entre la circulation générale, les circulations douces et les performances du tramway. Dans quelques rues très contraintes (par exemple, la rue de Valmy), le tramway et les voitures partageront le même espace.

Par ailleurs, les plans de circulation ne seront pas modifiés par l'insertion de la plateforme. Les études de trafic montrent que le tramway aura un effet d'apaisement sur la circulation et ne mettent pas en évidence de difficultés de circulation routière liée à l'arrivée du tramway.

- Dans son environnement naturel

Le tramway est électrique et nécessite donc une ligne aérienne de contact (LAC) pour l'alimenter. Les poteaux soutenant cette LAC seront positionnés environ tous les 40 mètres, avec une attention particulière à leur bonne intégration paysagère.

Le caractère arboré du secteur sera préservé au maximum et selon l'état de santé des arbres. Un défrichage sera nécessaire pour implanter la plateforme. Les études sont en cours pour affiner l'état phytosanitaire des arbres et, dans tous les cas, le bilan arbres du projet sera positif



L'offre de transport

- La desserte d'Épouville et de Rolleville

La question d'un prolongement au-delà de Montivilliers a été longuement débattue durant la concertation préalable de 2021. Depuis, les études ont montré que la fréquentation entre Montivilliers et Rolleville ne justifiait pas une desserte immédiate en tramway. Ce sont les parkings relais ainsi que le réseau de bus qui permettront aux habitants de ces communes d'avoir accès au futur terminus Parc Jardin à Montivilliers.

- Les services

Comme dans le tramway actuel, les vélos seront autorisés en heures creuses. La fréquence et l'amplitude horaire sur l'extension seront identiques au réseau existant.

- Pendant la période intermédiaire entre l'arrêt de la LER et la mise en service du tramway

Des navettes de substitution seront mises en place. Les études sont en cours pour proposer une offre de service adaptée pendant cette période. Elle sera connue avec précision fin 2023.

- Les parkings relais et les services associés

Des bornes électriques seront prévues dans les parkings relais. Les stationnements vélos seront sécurisés par caméra. Les services proposés dans les parkings relais sont à l'étude ; le sujet a été soumis à concertation *via* un questionnaire en ligne en mai 2023.

L'attention portée aux riverains

Le phasage et l'organisation des travaux seront connus courant 2024. Les travaux débuteront en 2025 une fois la DUP (déclaration d'utilité publique) obtenue. Tout sera fait pour systématiquement maintenir la circulation, par demie chaussée. Un dispositif de communication complet sera déployé en phase travaux afin de tenir les riverains informés : le site internet, des réunions de quartier, des flyers dans les boîtes aux lettres, des agents sur le terrain, etc.

En termes d'effet sonore, le tramway est moins bruyant que le train. Le gong n'est activé qu'en cas de danger. L'étude d'impact, qui sera mise à la disposition du public lors de l'enquête publique, portera notamment sur l'aspect sonore. Un état initial sera réalisé pour vérifier que le tramway ne génère pas de bruit supplémentaire en exploitation.