



Projet d'extension du réseau de tramway Concertation continue Réunion publique – Harfleur

Mardi 10 octobre 2023 de 18h30 à 20h30 au Centre culturel La Forge à Harfleur.

Nombre de participants : 95

Intervenants :

Représentants du maître d'ouvrage

- **Pascal Leprettre**, Maire de Rolleville et Vice-Président de la Communauté urbaine en charge de la mobilité.
- **Hervé Misérandini**, Directeur du projet Tramway, Le Havre Seine Métropole.
- **Géraldine Gerin-Bougrain**, Architecte urbaniste pour le groupement de maîtrise d'œuvre.

Commission nationale du débat public

- **Bruno Boussion**, Garant de la concertation continue nommé par la Commission nationale du débat public (CNDP)

Modération

- **Aurélie Picque**, PARIMAGE

Introduction

Christine Morel, Maire de Harfleur et Vice-Présidente de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, introduit la réunion en remerciant Pascal Leprettre, Maire de Rolleville et Vice-Président de la communauté urbaine, l'équipe de la Communauté urbaine en charge du projet et le public présent.

Elle souligne son attachement au projet d'extension du réseau de tramway dont la future ligne permettra le report modal de la voiture vers les transports en commun, tout en permettant le désenclavement de la ville d'Harfleur.

Aurélie Picque, modératrice, présente le déroulé de la réunion, en deux parties : la première consacrée au projet dans ses grandes lignes et aux nouveaux équipements liés à l'extension du réseau de tramway, la deuxième dédiée plus précisément à la desserte d'Harfleur. Chaque partie est suivie d'un temps d'échange avec le public.

Bruno Boussion, garant de la concertation continue, précise que son rôle est d'être le témoin du bon déroulement des échanges avec le public et de sa bonne information.

Pascal Leprettre, maire de Rolleville et Vice-Président de la Communauté urbaine en charge de la mobilité, indique que la réunion s'inscrit dans la phase de concertation continue, qui a suivi la concertation préalable de fin 2021. La concertation continue se poursuit en parallèle des études et jusqu'à l'enquête publique prévue pour mi-2024. D'ici-là, l'avant-projet présenté est susceptible d'évoluer sur certains points. Il souligne la richesse des échanges avec le public qui a pu, lors des précédentes réunions, accéder à des informations claires sur les avancées du projet. Il précise l'importance des contributions des élus communaux et des citoyens dans l'élaboration du projet.

Présentation [Cf. diaporama en ligne](#)

Pascal Leprettre, maire de Rolleville et Vice-Président de la Communauté urbaine en charge de la mobilité, présente les grands enjeux du projet, les chiffres clés, le tracé de la nouvelle ligne C avec ses 17 nouvelles stations ainsi que les prochaines étapes du projet (*Cf. diapositive 7-13*).

Géraldine Gerin-Bougrain, architecte-urbaniste pour le groupement de maîtrise d'œuvre, présente les équipements prévus le long de la future ligne C du tramway (*Cf. diapositives 14-28*) et la desserte d'Harfleur (*Cf. diapositive 30-37*).

Synthèse thématique des échanges

La Lézarde Express Régionale (LER)

- *Le tracé entre Harfleur et l'hôpital Jacques Monod empruntera-t-il l'actuelle voie de chemin de fer de la LER ?*

Entre Harfleur et l'hôpital Jacques Monod, la ligne C du tramway empruntera le tracé de l'actuelle voie de chemin de fer. Plus généralement, ce sera le cas entre Harfleur et Montivilliers, où une double voie de tramway remplacera la voie de chemin de fer de la LER.

- *Quand sera fermée la LER et quelles seront les solutions de transport pour ses usagers durant les travaux ?*

La Lézarde Express Régionale cessera son exploitation en septembre 2024. Une desserte par bus de substitution sera alors mise en place durant toute la période de travaux jusqu'à la mise en service du tramway. Cette ligne de bus de substitution relira Montivilliers au Havre en 30 minutes environ, en desservant les principaux arrêts actuels de la Lézarde Express Régionale. A ce stade, il est prévu un passage de bus toutes les heures.

- *Quel sera l'itinéraire du bus de substitution à la LER durant la phase de travaux ?*

La volonté est de faire emprunter aux bus de substitution un itinéraire et de qu'ils desservent des arrêts similaires à ceux de la LER. Toutefois, l'itinéraire précis n'est pas encore déterminé.

- *Les horaires du tramway et des bus de substitution à la LER seront-ils adaptés pour les travailleurs matinaux, et notamment le personnel hospitalier ?*

Le tramway fonctionnera de 5h à 00h30, y compris le dimanche. La fréquence sera d'un tramway toutes les 15 à 30 minutes en heures creuses tandis qu'elle sera d'un tramway toutes les 10 minutes en heures pleines. Les bus de substitution auront une amplitude horaire semblable.

- *La CGT- syndicat des cheminots a proposé à l'occasion de la concertation préalable un projet alternatif à celui du tramway. La Lézarde Express Régionale pourrait être électrifiée et desservir les zones péri-urbaines, en complément d'un tramway pour les zones urbaines. Un train présenterait plus de rapidité et de confort qu'un tramway.*

Le projet de la CGT n'est pas un projet alternatif car il ne répond pas aux mêmes besoins que le tramway. Par exemple, le projet ne permet pas de desservir les quartiers sud du Havre. Lors de la première phase de concertation, les garants ont souhaité que ce projet soit examiné par le maître d'ouvrage. La Communauté urbaine a alors étudié la proposition de la CGT. Le bilan de cette étude a été présenté aux élus métropolitains, qui ont voté pour le projet du tramway.

Le tracé, les stations et les aménagements

- *Comment sera aménagée la rue de la Gaîté avec l'insertion de la ligne de tramway ?*

Une voie de tramway unique sera insérée dans la rue de la Gaîté. Ce tronçon sera géré en alternat par de la signalisation tramway spécifique. Dans cette rue, la circulation routière sera maintenue à double sens, tout comme les itinéraires cyclables et piétons.

- *La rue des Remparts et la rue de l'Eure à Harfleur seront-elles réaménagées en impasses avec le projet ? Comment les résidents accéderont-ils à ces deux rues ?*

Ces deux rues ne deviendront pas des impasses. Elles resteront accessibles aux riverains et aux véhicules. Seuls leur sens de circulation est susceptible d'être modifié par le projet.

- *Pourquoi les stations de tramway d'Harfleur ne sont pas positionnées à la place des actuelles halte de la LER à Harfleur ?*

L'emplacement des 17 nouvelles stations a été étudié en tenant compte de la densité de population et des équipements desservis, et en optimisant le temps de trajet pour une bonne attractivité de la ligne. Les emplacements des deux futures stations de tramway desservant Harfleur (Beaulieu et Cœur Historique) ont été pensés afin d'irriguer au mieux les pôles urbains de la commune. Par ailleurs, l'exigence d'un temps de trajet de moins de 25 minutes entre Montivilliers et la gare du Havre ne permet pas la réalisation d'une autre station entre Beaulieu et Cœur Historique. Viennent s'ajouter à cette exigence des contraintes budgétaires importantes.

- *Y-aura-t-il des expropriations à Harfleur et Montivilliers afin de permettre la réalisation du projet ?*

Il n'est pas prévu d'expropriation entre Harfleur et Montivilliers puisque la future ligne de tramway utilisera l'emprise actuelle de la LER.

Le stationnement et les parkings-relais

- *Pour les non-usagers du tramway, comment sera-t-il possible de se garer dans le centre-ville d'Harfleur après la suppression des 25 places de stationnement publiques ?*

31 places de stationnement supplémentaires seront créées au niveau de la station Beaulieu afin de compenser la perte des 25 places. Le parking-relais de la station Cœur historique (130 places environ) peut être accessible à tous mais le stationnement sera payant pour les automobilistes qui ne présenteront pas de titre de transport. Cependant, en concertation avec la commune d'Harfleur, la Communauté urbaine réfléchit à l'instauration d'un système permettant l'accès au parking-relais aux riverains durant les périodes où il sera inoccupé, notamment le soir et la nuit.

- *Sera-t-il possible d'utiliser le parking du Stade Océane comme un parking-relais ?*

Les usagers du tramway pourront stationner sur le parking du Stade Océane, et plus généralement sur tous les parkings publics aux abords des stations de la ligne C.

- *Comment ont été pensés les emplacements des parkings relais ?*

Les parking-relais ont été pensés pour être visibles pour les automobilistes et facilement accessibles depuis les stations de tramway.

(ndlr : Pour jouer pleinement son rôle, un parking relais doit être situé en amont de la congestion routière, à proximité des axes routiers et relié à un transport en commun très cadencé. Les 3 nouveaux parkings relais sont situés à proximité directe des futures stations Parc Jardin, Les Arts et Cœur Historique. Ces 3 stations ont été choisies suite à une étude de flux routiers, afin de permettre aux habitants des communes de la Communauté urbaine d'accéder facilement aux parkings relais.)

- *Où les usagers du tramway pourront-ils se garer si le parking-relais de la future station Cœur Historique à Harfleur était saturé ?*

La construction du parking-relais de la station Cœur Historique prévoit la possibilité d'ajouter un étage. Ainsi, si la Communauté urbaine et la commune d'Harfleur observent une saturation récurrente de ce parking-relais, elles pourront étudier l'augmentation de sa capacité de stationnement.

- *Un riverain évoque la possibilité de réserver le stationnement de la rue Antoine de Saint-Exupéry seulement aux riverains, afin d'empêcher le stationnement des usagers de la station Beaulieu dans cette rue.*

La remarque est notée par le maître d'ouvrage.

Les aménagements cyclables

- *Sera-t-il possible de transporter son vélo dans le tramway ?*

Comme pour les lignes actuelles de tramway, il sera possible, en heures creuses, de transporter son vélo dans les rames du tramway.

- *Les parkings vélos seront-ils sécurisés ?*

Des caméras et de l'éclairage seront installés afin de sécuriser ces espaces. De plus, des consignes vélos sécurisées avec un accès sécurisé seront installées au niveau des parkings-relais.

- *Un aménagement cyclable reliant la future station Beaulieu à Harfleur et le Sud du quartier Caucriauville, via l'ancienne route militaire, serait-il envisageable dans le cadre du projet ?*

Cette proposition sera examinée dans le cadre de la poursuite des études.

- *Comment sera pensé l'aménagement des abords de la future station Cœur Historique afin que les voies cyclables ne viennent pas entraver la bonne circulation des piétons, et inversement ?*

La zone aux abords de la future station Cœur Historique sera partagée entre piétons et cyclistes et nécessitera une attitude respectueuse de chacun. Le partage de l'espace sera matérialisé à l'aide de bordures et de différents revêtements.

- *L'intérêt de la réalisation d'une voie express cyclable entre Harfleur et Montivilliers afin de limiter le nombre de vélos à l'intérieur du tramway entre ces deux stations est souligné. L'actuelle portion cyclable entre Harfleur et Montivilliers n'est suffisamment rapide.*

Ndlr : La réalisation de l'axe express vélo de la vallée de la Lézarde est prévue dans le cadre du plan pluriannuel d'investissement de la Communauté urbaine, avant 2026. 10 millions d'euros sont dédiés pour le déploiement du réseau cyclable dans ce mandat.

La circulation routière

- *L'itinéraire routier entre Montivilliers et Harfleur sera-t-il modifié au niveau de La Brèque ?*

L'itinéraire est inchangé : les automobilistes utiliseront la voie rapide.

- *Un riverain évoque la possibilité d'inverser le sens de circulation de la rue Antoine de Saint-Exupéry afin le trafic lié aux usagers du tramway.*

La remarque est notée par le maître d'ouvrage.

L'impact sonore

- *Le tramway sera-t-il bruyant ?*

Le tramway est moins bruyant que le train et qu'un bus conventionnel (non électrique). Il dispose d'un gong et d'un klaxon, ce dernier n'étant utilisé qu'en cas de danger immédiat. L'utilisation du gong aux abords des stations pour prévenir de l'arrivée ou du départ des rames est imposée par la réglementation. Le niveau sonore du gong est modulable.

Le projet d'extension du réseau de tramway est soumis à étude d'impact. L'un de ses volets portera sur l'impact acoustique du projet. Un état initial a été réalisé pour vérifier que le tramway ne génère pas de bruit supplémentaire en exploitation par rapport à la situation existante. Les rails du tramway seront soumis à un traitement thermique pour éviter les crissements dans les

courbes. En cas de dépassement des seuils réglementaires, des mesures de réduction du bruit seront mises en place.

La phase travaux

- *Quels seront les impacts des travaux ? Et comment seront informés les riverains durant cette phase ?*

Les travaux débuteront en 2025 et seront réalisés par demi-chaussée, seule une partie des voies traversées sera neutralisée. Cela permettra de conserver la circulation, les accès riverains et les fonctionnalités de la ville. Toutes les mesures seront prises pour limiter les perturbations de circulation, notamment dans les zones à fort trafic comme le carrefour de la Brèque. Des mesures seront également mises en œuvre pour aider les usagers et riverains : information usagers, plan de circulation, itinéraires de substitution, aménagements provisoires, etc.

L'environnement

- *L'insertion de la future station Beaulieu à Harfleur impliquera-t-elle la suppression d'arbres ?*

Les arbres ne seront pas supprimés au niveau de la future station Beaulieu. Son insertion s'accompagnera d'un aménagement paysager, avec de nouvelles plantations.

Le patrimoine

- *Quel est l'avenir des remparts à proximité du carrefour de la Brèque ?*

La Maire d'Harfleur rappelle que les remparts visibles depuis le carrefour de la Brèque sont factices ; ce sont des murs anti-bruit. N'ayant pas de valeur historique, ils seront détruits durant la phase de travaux. Les remparts historiques, situés de l'autre côté de la ville, seront conservés.

- *Quel est l'avenir de la statue de Jehan de Grouchy au centre du rond-point de la Brèque ?*

La statue sera conservée mais déplacée. Son nouvel emplacement sera décidé par la Maire d'Harfleur.

Autres

- *Comment sera sécurisé l'ensemble de la ligne ?*

Il est prévu d'installer des systèmes de vidéosurveillance à des endroits précis de la ligne de tramway, en particulier dans les secteurs à forte influence comme le carrefour de la Brèque ou dans les parking-relais.

➤ *Le projet prend-il en compte le risque d'inondation ?*

Le plan de prévention des risques inondation est une donnée réglementaire qui s'impose au projet. Les équipements électriques sont notamment protégés. Une démarche de prévention permet par ailleurs de mettre en place des protections et d'évacuer la zone en amont de l'événement redouté si nécessaire. L'équipe projet est en lien avec les services instructeurs de l'Etat afin d'adapter les aménagements lorsque cela est possible et de ne pas dégrader la situation existante en cas d'inondation.

➤ *Qui assurera l'entretien du réseau de tramway, ses espaces végétaux et ses alentours ?*

En règle générale, tous les aménagements ayant trait à la voirie ou au système de transport sont à la charge de la Communauté urbaine, leur entretien également. Concernant la ligne C, la responsabilité plus fine de l'entretien des espaces entre les communes traversées et la Communauté urbaine sera précisée ultérieurement.

➤ *Combien de rames seront achetées et déployées sur la ligne C ? Où seront-elles stockées durant la nuit ?*

Il est prévu d'acheter entre 8 et 12 rames. Ces dernières seront interopérables : elles pourront fonctionner sur les lignes A et B et donc être maintenues et remisées au centre de maintenance existant du Grand Hameau. En complément et pour les besoins de la nouvelle ligne, un nouveau centre maintenance sera construit sur un ancien terrain de la SNCF situé rue Demidoff devant le parc François Mitterrand.

➤ *Le report du trafic routier vers le tramway est-il pris en compte dans le calcul du bilan carbone du projet ?*

Le calcul du bilan carbone prend en compte la phase travaux et la phase exploitation en y intégrant le report du trafic routier vers le tramway. Les tramways fonctionnant à l'électricité, ils seront moins polluants que les trains thermiques circulant aujourd'hui sur la LER.

Conclusion

Pascal Leprettre, Maire de Rolleville et Vice-Président de la communauté urbaine en charge de la mobilité, remercie la maire d'Harfleur de son accueil, les participants de la présence, les intervenants de leurs réponses. Il indique que les équipes du projet d'extension du réseau de tramway veilleront à étudier les contributions recueillies.