

## **Projet d'extension du réseau de tramway**

### **Concertation continue**

### **Réunion publique – Le Havre**

Vendredi 6 octobre 2023 de 18h30 à 20h30 au Polygone, rue de Valmy (Le Havre)

**Nombre de participants : 72**

#### **Intervenants :**

##### **Représentants du maître d'ouvrage**

- **Pascal Leprettre**, Maire de Rolleville et Vice-Président de la Communauté urbaine en charge des transports et de la mobilité.
- **Jean-Baptiste Gastinne**, Vice-Président de la Communauté urbaine
- **Yves Huchet**, adjoint au Maire en charge des quartiers au Sud du Havre
- **Claude Le Corre**, directrice générale adjointe à la Communauté urbaine en charge du projet du tramway
- **Julie Dubois**, 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**

**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 la desserte du Havre. 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.

**Jean-Baptiste Gastinne**, Vice-Président de la Communauté urbaine souhaite la bienvenue aux participants et rappelle l'importance de cette réunion publique, un point d'étape pour présenter l'avancée du projet au public.

## Présentation [Cf. diaporama en ligne](#)

**Jean-Baptiste Gastinne**, Vice-Président de la Communauté urbaine, présente les grands enjeux du projet, les chiffres clés, le tracé de la nouvelle ligne C avec ses 17 nouvelles stations et les prochaines étapes du projet (*Cf. diapositives 5-12*).

**Julie Dubois**, Architecte-urbaniste pour le groupement de maîtrise d'œuvre, présente les équipements prévus le long de la future ligne C du tramway (*Cf. diapositives 13-27*) et la desserte du Havre (*Cf. diapositives 29-40*).

## Synthèse thématique des échanges

*A noter : lorsque des précisions sont apportées en complément des réponses données en réunion, elles sont indiquées avec la mention « nldr » (note de la rédaction).*

### Les parkings relais

- *Le nombre de places de stationnement dans les parkings-relais sera-t-il suffisant au regard du report modal prévu sur le tramway ?*

Les études de trafic ont permis d'estimer la capacité nécessaire des 3 nouveaux parkings-relais : 250 places gratuites réservées aux usagers du transport en commun seront offertes, en complément des 150 places du parking-relais Grand Hameau existant. La capacité de stationnement de ces parkings-relais correspond à des pratiques de report connues dans d'autres agglomérations de taille similaire et est également en cohérence avec l'offre des parkings-relais existants au Havre. Le plan de mobilité de la Communauté urbaine ambitionne, *via* la nouvelle ligne de tramway et ses parkings-relais, de capter une partie des utilisateurs de véhicules personnels. Le report modal s'effectuera également vers d'autres solutions : le covoiturage ou les modes actifs par exemple.

- *Pourquoi ne pas utiliser le parking du stade Océane en tant que parking-relais ? Pourquoi le parking-relais Cœur Historique à Harfleur n'offre que 130 places ?*

Le parking du stade Océane constitue en effet une offre de stationnement importante à proximité de la future station qui desservira l'équipement (nldr : le P3 dispose de 624 places avec une occupation moyenne de 5%). Il s'agit d'un parking public. Il pourra être utilisé par les usagers du tramway en dehors des grands événements. L'aménagement du parking relais de la station Cœur Historique est limité par les contraintes d'espace du site. Les études d'aménagement en cours préservent la possibilité d'augmenter la capacité du parking avec l'ajout d'un niveau supplémentaire si sa fréquentation l'exige.

### La transformation de la LER

- *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.

- *Comment sont adaptées les orientations du plan mobilité de 2013 sachant qu'il privilégie la valorisation de la Lézarde Express Régionale ?*

Le plan de mobilité en cours de finalisation intègre le projet de tramway.

- *Les objectifs de temps de trajet semblent trop ambitieux.*

Les objectifs de temps de parcours correspondent à ce qui est observé aujourd'hui sur les lignes de tramway existantes. La conception des aménagements et la priorité donnée au tramway en carrefour permet de fiabiliser ces temps de trajet.

## L'organisation du réseau de transports en commun

- *Le quartier des Neiges va accueillir un EHPAD et des logements étudiants. Il faut renforcer la desserte des bus dans ce quartier pour faciliter l'accès au tramway.*

L'emplacement des stations de tramway a été défini afin de desservir les zones d'habitations les plus denses et les grands équipements publics. La desserte par bus du quartier des Neiges sera renforcée. L'EHPAD des Escales sera situé à 100 mètres de la future station Marceau.

- *La Lézarde Express Régionale va aujourd'hui jusqu'à Rolleville et sera remplacée par le tramway entre Le Havre et Montivilliers. Quelle desserte est prévue au-delà de Montivilliers et jusqu'à Rolleville ?*

Les études ont montré que la fréquentation – liée à la densité de population et d'activités - entre Montivilliers et Rolleville ne justifiait pas une desserte en tramway. La desserte sera assurée par des lignes de bus.

## Le tracé et les aménagements

- *Pourquoi le tracé de la ligne C n'emprunte pas la rue Amiral Courbet ? Cela aurait pu faciliter l'insertion du tramway dans ce secteur.*

Le tracé choisi permet de proposer une offre de transport adaptée à la densité de population et d'activités des secteurs desservis et par conséquent d'assurer une fréquentation optimale du tramway. Les contraintes d'insertion du tramway boulevard Amiral Mouchez et rue Amiral Courbet sont équivalentes. De plus, le tracé retenu permet de proposer un temps de parcours performant entre la gare et le terminus des quartiers sud.

- *Où les habitants de la rue de Valmy pourront-ils stationner leur véhicule ?*

L'insertion du tramway rue de Valmy nécessite la suppression d'une partie du stationnement existant. Des places de stationnement seront restituées le long de la chaussée mais surtout dans deux nouvelles poches de stationnement qui vont être aménagées avec le projet.

NDLR : D'autres zones de stationnement sont en cours d'étude, comme le parking Lassarat.

### Les aménagements cyclables

- *Les zones 30 (zones dont la vitesse est limitée 30km/h et où les automobilistes partagent l'espace avec les cycles) ne présentent-elles pas des risques pour la sécurité des cyclistes ?*

Le projet va permettre d'accélérer le déploiement des pistes cyclables.

Les zones 30, solutions de compromis, sont proposées dans le projet lorsque la largeur d'emprise est réduite.

La Communauté urbaine et l'association La Roue Libre sont en échange régulier dans le cadre de la concertation continue et notamment sur ce sujet de l'aménagement des zones 30.

- *L'association La Roue Libre recommande que l'aménagement de l'axe express de la vallée de la Lézarde soit réalisé dans la même temporalité que le projet tramway. D'autre part, La Roue Libre craint des conflits d'usage dans le secteur de la Brèque entre les cyclistes qui empruntent cet itinéraire, les piétons et le tramway.*

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. Au niveau du secteur de la Brèque, les itinéraires cyclables prévus passent par le sud du carrefour et permettront une bonne continuité avec les itinéraires existants et à venir.

- *Les positions des stationnements vélos sont-elles déjà arrêtées ?*

L'implantation des arceaux vélos le long du corridor de la 3<sup>ème</sup> ligne de tramway sera affinée dans le cadre de la concertation continue avec l'association La Roue Libre.

- *Comment sera aménagée la rue Demidoff en zone 30 ? Circuler en vélo rue Demidoff aujourd'hui est dangereux car il n'y a pas de piste cyclable.*

Les aménagements cyclables de la rue Demidoff ne sont pas satisfaisants à ce jour car les largeurs d'itinéraires cyclables sont largement inférieures aux recommandations. Le projet a pour objectif d'améliorer les aménagements de cet axe afin que le partage de l'espace soit équilibré pour tous les modes de déplacements.

L'arrivée du tramway entrainera une diminution de la circulation automobile sur cet axe car les aménagements contraindront l'itinéraire des automobiles. Tout d'abord, la rue Demidoff comportera plusieurs carrefours à feux pour assurer la priorité du tramway. De plus, la largeur de

la chaussée de circulation générale sera réduite afin de ne pas permettre aux voitures de dépasser les cycles. Enfin, de nouvelles habitudes d'itinéraires auront été prises pendant la phase travaux et perdureront certainement après la mise en service du tramway.

### L'impact sonore

- *Qu'en est-il des vibrations générés par le tramway dans les habitations situées à proximité du tracé ? Existe-t-il un risque de fissure ?*

Un état des lieux des maisons en interface directe avec le chantier sera réalisé avant et après les travaux. Lors des travaux des deux premières lignes de tramway, il n'y a eu que peu de problèmes sur les milliers de bâtis qui ont fait l'objet d'un état des lieux. Ces quelques difficultés ont été traitées en lien avec les propriétaires concernés. Lorsque le tracé du tramway passe à proximité d'habitations ou d'équipements sensibles, les technologies de pose de voie permettent d'empêcher les vibrations de se propager.

- *Quel sera l'impact sonore du tramway, notamment pour les habitations à proximité immédiate de la future ligne C ?*

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 dont un volet portera sur l'impact acoustique du projet sur son tracé. 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.

- *Quel sera l'impact de la nouvelle ligne sur les parcelles privées et les habitations ?*

Le projet d'extension du réseau de tramway est conçu de manière à limiter l'acquisition de nouveaux terrains privés. Le tracé passe majoritairement sur des parcelles publiques. Les acquisitions foncières privées sont très minoritaires et la Communauté urbaine poursuit les rencontres avec les propriétaires concernés.

### La phase travaux

- *Quel sera l'impact des travaux sur la circulation routière ?*

Le démarrage des travaux est prévu en 2025 et leur phasage sera présenté lorsque les entreprises seront connues. Les travaux sur la voirie seront réalisés en plusieurs phases afin de permettre à la circulation d'être maintenue au maximum. Les accès riverains et les fonctionnalités de la ville seront conservés pendant toute la durée de travaux. Toutes les mesures seront prises pour limiter les perturbations de circulation. Des dispositifs d'information seront également mis en place pour

aider les usagers et riverains pour qu'ils puissent prendre connaissance des plans de circulation provisoire et des itinéraires de substitution. Ces mesures seront définies en lien avec les communes du territoire.

## Le coût et le financement du projet

- *Quel est le coût du projet et comment est-il financé ?*

Le montant total prévisionnel du projet est de 355 M€. Le projet est financé à 70 % par la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole et à 30 % par des aides et subventions. D'ores et déjà, l'État et la Région Normandie ont accordé 40 M€ chacun au projet. Des demandes de financement auprès de l'Union européenne et du Département de Seine-Maritime sont en cours d'instruction.

- *Le projet de tramway va-t-il faire augmenter la taxe foncière ?*

Le tramway n'a aucun impact sur la taxe foncière ni sur la valeur locative.

- *La gratuité du tramway est-elle envisageable ?*

La stratégie de la Communauté urbaine ne repose pas sur la gratuité des transports publics : les recettes issues de l'exploitation du réseau de transports en commun permettent d'investir pour financer de nouveaux projets de transport et leur décarbonation. La tarification appliquée est calculée pour être le plus juste possible.

## Autres

- *Où seront déplacées les entreprises situées sur le site Niort Frères ?*

La direction tramway a pris très tôt contact avec les entreprises - propriétaires et locataires - qui sont sur le site Niort Frères et Prolians pour échanger sur les aménagements du projet et leur conséquence sur ces deux activités.

- *Le Havre, et tout particulièrement ses quartiers sud, est en zone submersible marine. Comment est pris en compte ce risque dans le projet d'aménagement ?*

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 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 à ne pas dégrader la situation existante en cas de submersion.

## Conclusion

**Jean-Baptiste Gastinne**, Vice-Président de la Communauté urbaine, remercie les participants et informe des prochaines dates de réunion.