

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

Mardi 3 octobre 2023 de 18h30 à 20h30 à la Maison de l'Enfance et de la Famille à Montivilliers.

Nombre de participants : 120

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.
- **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

Jérôme Dubost, Maire de Montivilliers, introduit la réunion en remerciant l'ensemble des participants et salue la présence de **Pascal Leprettre**, Maire de Rolleville et Vice-Président de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, et de **Bruno Boussion**, garant de la concertation continue.

Il indique que la réunion vise à informer le public sur le projet de nouvelle ligne de tramway reliant Le Havre à Montivilliers en complément du réseau existant. La nouvelle ligne desservira quatre arrêts au sein de la commune de Montivilliers.

Il précise que la réunion s'inscrit dans le cadre de la concertation continue. Celle-ci fait suite à la concertation préalable qui s'est tenue en automne 2021. Il rappelle que la concertation préalable avait permis de dessiner les grands contours du projet, adoptés par le conseil communautaire en février 2022.

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 de Montivilliers. Chaque partie est suivie d'un temps d'échanges avec le public.

Bruno Boussion, garant de la concertation continue, précise que son rôle consiste à 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, remercie le garant de la concertation continue et les équipes de la Communauté urbaine pour le travail effectué en concertation avec le territoire. Il souhaite que le projet améliore le quotidien des habitants de la Communauté urbaine. Enfin, il indique que les échanges avec le public permettront de nourrir le projet, susceptible d'évoluer sur certains points d'ici l'enquête publique.

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*).

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 14-28*) et la desserte de Montivilliers (*Cf. diapositive 33-37*).

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

- *Les parkings-relais seront-ils payants ?*

Les parking-relais seront gratuits pour les usagers du réseau de transport en commun, sur validation d'un titre de transport dans la journée.

- *Y-aura-t-il des bornes de recharge électrique dans les parking-relais ?*

Les trois parking-relais seront équipés de bornes de recharge électrique.

- *Quelle sera la différence entre le parking public et le parking-relais au niveau de la station Parc-Jardin ? Comment les automobilistes en provenance du nord de Montivilliers accéderont-ils au parking-relais Parc Jardin ?*

Au terminus du tramway (future station Parc-Jardin), deux espaces de stationnement seront proposés. D'une part, des places de stationnement public seront accessibles comme aujourd'hui. D'autre part, un parking-relais sera mis à la disposition des usagers des transports en commun. Il sera accessible à tous mais sera payant pour ceux qui n'empruntent pas le réseau de transports en commun. L'avenue Simone Veil sera réaménagée pour permettre un double sens de circulation et ainsi faciliter l'accès au terminus et au parking relais.

- *Pourquoi ne pas exploiter la zone située à l'est du futur parking-relais de la station Parc Jardin pour en faire aussi un parking-relais ?*

Cette zone sera occupée par des voies de tramway nécessaires aux manœuvres de retournement des rames afin de repartir dans l'autre sens.

- *Comment a été déterminé le nombre de places pour le parking-relais de la station Parc Jardin ?*

Le calibrage est basé sur des études de circulation menées en décembre 2022. De plus, les aménagements sont contraints, d'une part, par la présence de la zone humide jouxtant au nord la station Parc Jardin et d'autre part, par la volonté de préserver une partie du parking public existant.

- *Le parking-relais de la station Parc Jardin pourra-t-il être ouvert aux usagers du marché le jeudi matin ?*

Pour permettre un report modal performant, il est souhaitable de réserver le stationnement aux usagers du réseau de transport en commun. La Communauté urbaine, en lien avec la commune de Montivilliers, poursuivra la réflexion afin d'éviter les difficultés de stationnement les jours de marché.

- *Quel est l'avenir du parking public proche de la future station Cité des Abbesses ? Ce parking pourrait être accaparé par les usagers du tramway, qui, laissant leur voiture toute la journée, empêcheraient l'accès aux autres riverains souhaitant stationner plus brièvement sur ces places. Il faut envisager le passage en zone de parking « bleue ».*

La capacité et le fonctionnement du parking municipal existant à proximité de la future station Cité des Abbesses ne sont pas modifiés. La politique de stationnement de la ville de Montivilliers relève de la compétence de la mairie. Seuls les parkings-relais sont gérés par la Communauté urbaine.

- *Disposez-vous de plans du parking-relais de la station Les Arts ?*

Des plans de chaque station comprenant les parkings-relais sont disponibles [sur le site internet](#) du projet.

La Lézarde Express Régionale

- *Quel avenir pour l'actuelle voie ferrée empruntée par la Lézarde Express Régionale (LER) ?*

La voie en vigueur de la Lézarde Express Régionale sera transformée en ligne de tramway entre Harfleur et Montivilliers. La plateforme du tramway sera implantée dans le corridor de la LER. Des carrefours à feux se substitueront aux passages à niveau existants. La voie ferrée actuelle sera remplacée et doublée sur certaines portions du tracé afin de permettre la circulation des tramways dans les deux sens et ainsi garantir des temps de parcours performants.

- *Comment sera pallié l'arrêt de l'exploitation de la Lézarde Express Régionale, de septembre 2024 à 2027 ?*

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 rejoindra 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.

- *La cadence et la capacité des bus de substitution qui seront mis en place durant la phase de travaux semblent trop faibles. Avez-vous prévu un renforcement du système de substitution en heure de pointe, notamment pour éviter un report des Montivilliers vers une mobilité routière ?*

Les porteurs du projet ont identifié ce point d'alerte et étudient d'ores et déjà les possibilités d'une augmentation de la fréquence des bus de substitution aux heures de pointe.

- *Avez-vous pensé à l'accès des scolaires, mais aussi des personnes non-véhiculées à la future ligne de tramway ? La question se pose plus précisément pour les habitants des communes au nord de Montivilliers, qui pouvaient jusqu'alors emprunter la Lézarde Express Régionale.*

Une ligne de bus sera mise en service afin de palier l'arrêt de la Lézarde Express Régionale au-delà du futur terminus tramway à Montivilliers. Elle reliera Étretat à Montivilliers. L'offre de transport s'adapte à la densité des territoires traversés. Ainsi, le réseau de transports de la Communauté urbaine s'articule autour de plusieurs modes : le tramway sur les lignes les plus denses, les lignes de bus plus ou moins cadencées dans l'urbain, les lignes-navettes dans le périurbain et le transport à la demande pour mailler le territoire rural. La desserte efficace des établissements scolaires est particulièrement vérifiée.

Le fonctionnement du tramway

- *Comment s'approvisionnera le tramway en électricité lors de son passage sous le tunnel entre les stations Cité des Abbesses et Parc Jardin, et plus globalement, sur l'ensemble de la ligne ?*

Le mode de traction sur la ligne C sera le même que sur les lignes A et B. La ligne aérienne de contact (LAC) transporte le courant nécessaire à l'alimentation électrique du tramway. Il s'agit d'un câble conducteur soutenu par des poteaux disposés le long de la plateforme. Le pantographe, dispositif articulé situé au-dessus des rames, est en contact continu avec ce câble. Ce dispositif sera le même sur toute la nouvelle ligne, y compris pour les passages en tunnels et sous ouvrages.

- *Des distributeurs de tickets de tramways seront-ils mis en place dans les futures stations de Montivilliers ?*

Des distributeurs de tickets seront installés dans chaque station.

- *Quelle sera l'amplitude horaire de l'offre de transport tramways ?*

Le tramway sera en service entre 5 heures du matin et minuit et demi, avec un tramway toutes les 10 minutes en journée et un tramway toutes les 15 à 30 minutes en heures creuses (tôt le matin, tard le soir, le dimanche et jours fériés).

- *Quelle est l'utilité d'une si forte fréquence de passage du tramway en heures creuses ?*

Les études d'affluence menées montrent une tendance à une répartition plus équilibrée de la fréquentation des rames tout au long de la journée. Toutefois, la fréquence des rames est plus faible aux heures creuses.

L'impact sonore

- *La circulation du tramway impliquera-t-elle des nuisances sonores ?*

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

- *Quel est l'intérêt de l'utilisation d'un gong à chaque arrivée en gare ?*

Compte tenu du caractère silencieux des rames électriques, la réglementation impose l'utilisation d'un gong a minima à l'arrivée et au départ du tramway en station. Toutefois, le niveau sonore du gong est modulable selon qu'on soit en journée ou en soirée.

La phase travaux

- *Quel sera l'impact de la phase de travaux sur le carrefour de la Brèque ?*

Les travaux du carrefour de la Brèque seront réalisés afin que toutes les directions soient accessibles par les automobilistes durant chacune des phases de travaux. Les travaux seront effectués par demie-chaussée ; seule une partie des voies traversées sera neutralisée afin de conserver la circulation. Le phasage des travaux sera affiné avec la poursuite des études, l'objectif étant d'assurer la fluidité durant le chantier.

L'environnement et le patrimoine

- *Le bois entre la station Monod et Les Arts sera-t-il impacté ?*

Le bois à proximité de la station Les Arts ne sera pas impacté. Quelques sujets seront supprimés pour créer un accès aux personnes à mobilité réduite à la future station.

- *Les remparts d'Harfleur vont-ils être conservés par les aménagements du secteur de la Brèque ?*

L'équipe projet est en lien avec les architectes des Bâtiments de France pour éclaircir les modalités de construction de cette station tout en respectant les zones de protection.

Les aménagements pour les vélos

- *Comment est prévue la sécurisation des stationnements vélos ?*

Les parkings vélo seront éclairés et équipés de vidéosurveillance. De plus, il s'agira d'arceaux couverts et fermés, avec accès sécurisés au parking-relais.

Autres

- *L'hôpital Monod emploie 4200 salariés dont environ 80% viendront toujours en voiture parce qu'ils habitent au-delà de la future ligne de tramway (ndlr : chiffres estimés par un participant, non confirmés par les études). La véritable problématique de mobilité pour les salariés de l'hôpital est la sous-dimension de leur parking.*

La ligne C du tramway bénéficiera aux patients et salariés de l'hôpital habitant à Montivilliers, Harfleur et au Havre. Il pourra également être utilisé par les habitants du territoire grâce aux trois nouveaux parking-relais. Leur emplacement a été pensé à la suite d'une étude de flux routiers afin de les positionner à proximité des grands axes routiers, et de capter les personnes habitant au-delà du réseau de tramway.

- *Comment la station sera-t-elle réhaussée au niveau du parvis de l'hôpital Jacques Monod ? En effet aujourd'hui la ligne ferroviaire est située en contrebas de l'hôpital.*

Un exhaussement avec un talus de sept mètres par rapport à la halte ferroviaire existante sera réalisé afin que la future station s'insère directement sur le parvis de l'hôpital Monod.

- *Que deviendra l'actuelle passerelle piétonne désaffectée de Montivilliers ?*

La passerelle sera démontée. Un nouveau passage piéton, au niveau de la plateforme, sera mis à disposition.

- *Pourquoi la future station de tramway Cœur Historique d'Harfleur n'a pas été positionnée à la place de l'ancienne gare d'Harfleur ?*

La station Cœur Historique a été positionnée au plus proche des bassins de vie. Son implantation permettra de desservir le centre-ville d'Harfleur situé à proximité immédiate, et sera donc plus accessible et que l'actuelle halte ferroviaire d'Harfleur.

Conclusion

Pascal Leprettre se réjouit de la participation nombreuse et de la qualité des discussions engagées. Il remercie le maire de Montivilliers pour son accueil. Il salue le travail des équipes de la Communauté urbaine pour la préparation de cette réunion. Il rappelle que d'autres rencontres publiques seront organisées.