

Rapport final de la concertation continue

Projet d'extension du
réseau de tramway de la
communauté urbaine Le
Havre Seine Métropole

Dates de la concertation continue
Du 2 mars 2022 au 30 avril 2024

Nom du garant désigné par la CNDP

Bruno Boussion

-

Date de remise du rapport, le 30 avril 2024



SOMMAIRE

Synthèse pour les décideurs et pour le public	3
Les enseignements clefs de la concertation continue.....	3
Fiche d'identité du projet	4
Le Maitre d'ouvrage et les partenaires	4
Contexte du projet :	4
Les chiffres clef de la concertation	9
Rappel des enseignements et des recommandations de la concertation préalable	10
LES ENSEIGNEMENTS CLEF DE LA CONCERTATION.....	10
Les recommandations des garants	10
Suites données par le maître d'ouvrage à la concertation préalable	12
Engagement de la Communauté urbaine	12
Mission du garant	13
L'information et la participation du public	13
Organisation et modalités de la concertation	14
2022/2023 : une année d'élaboration de l'avant-projet.....	14
Et d'information du public	14
Modalités de la concertation.....	14
Un site internet riche.....	14
Informé par des rencontres individuelles	15
L'hôpital Monod	16
De balades urbaines.....	17
Les parkings-relais	17
Des rencontres publiques.....	18
Des réunions avec les associations	20
Réunion avec les entreprises	20
Résultats de la concertation continue	21
Avis du garant sur le déroulé de la concertation, et le cas échéant, recommandations au maître d'ouvrage sur les modalités d'information	22
Un projet bien accepté	22
Un dispositif de concertation à la hauteur de l'enjeu.....	22
Recommandations pour la suite	23
LISTE DES ANNEXES	24

SYNTHESE POUR LES DECIDEURS ET POUR LE PUBLIC

La concertation continue a permis :

- De choisir les emplacements et capacité des parkings relais
- De prendre en compte les contraintes d'accès à leur site pour les entreprises
- D'intégrer au mieux la station Hôpital Monod dans le site
- D'aboutir à un consensus sur les modalités d'insertion des pistes cyclables

Et plus généralement de répondre aux préoccupations sur les impacts du projet sur leur vie quotidienne.

Les enseignements clefs de la concertation continue

Le 3 février 2022, le Conseil Communautaire a validé son projet d'extension du réseau de tramway afin de desservir d'autres zones densément urbanisées et des pôles importants de services et d'emplois :

- Quartiers sud du Havre (quartiers St Nicolas de l'Eure, Arcole Brindeau et Vallée Béreult : 17 000 habitants et 15 000 employés), les équipements commerciaux, centre hospitalier d'agglomération, stade Océane, campus universitaire....
- Vers l'Est et le Nord de la métropole havraise, reliant les communes de Montivilliers, Harfleur et Le Havre, bassin de vie de 55 000 habitants et 25 000 emplois dont le centre hospitalier Jacques Monod sur Montvilliers (4 500 employés).

la branche Sud ayant son terminus à La Vallée Béreult, la branche Nord au parking Simone Veil, le choix ayant été fait d'un tracé par l'avenue Jean Jaurès.

Suite à la concertation, les points suivants sont à relever :

- ↳ Le public a été associé à la définition des besoins en capacité des 3 parking-relais retenus. Pour préserver l'avenir, le choix a été fait, sous réserve des contraintes d'insertion, de les concevoir pour pouvoir à l'avenir doubler leur capacité par surélévation.
- ↳ L'insertion du tramway dans le carrefour de la Brèque va concilier le maintien de la station en proximité du bourg, du parking-relais et de la station de bus pour assurer une intermodalité
- ↳ Le consensus sur les pistes cyclables (13 km de pistes et bandes cyclables) a été obtenu suite à de nombreuses réunions de tel sorte qu'une seule portion de piste (500m) soit en voie partagée, le point le plus sensible ayant été la rue Demidoff pour laquelle la coupe d'arbres sera nécessaire. Le maintien d'une piste cyclable jusqu'à Montivilliers est prévu en prenant en compte les contraintes environnementales de la vallée de la Lézarde.
- ↳ L'insertion du tramway dans les quartiers Sud se fait dans un quartier dense en entreprises pour lesquelles il faut assurer la permanence des accès pour des camions ayant un grand gabarit. La tenue de rencontres de terrain avec chacune des entreprises concernées a permis de trouver des solutions au cas par cas.

- ↳ L'engagement d'un temps de transport de 25 mn entre Montivilliers et la gare n'est pas remis en cause

FICHE D'IDENTITE DU PROJET

Le Maitre d'ouvrage et les partenaires

Responsable du projet et décideurs impliqués :

Le maitre d'ouvrage

La communauté urbaine Le Havre Seine Métropole

Les partenaires

La Région Normandie est l'autorité organisatrice du transport ferroviaire régional. À ce titre, c'est elle qui organise la desserte ferroviaire actuelle entre Le Havre, Montivilliers et Rolleville, dénommée Lézarde Express Régionale (LER).

Le Département de Seine-Maritime, gestionnaire du réseau de voiries départementales, aménage et entretient les principales voiries de contournement et d'accès à l'agglomération Havraise, notamment à la Brèque, l'avenue de la Résistance à Harfleur, la rue de Verdun au Havre, l'avenue de la Belle-Etoile à Montivilliers...

Les villes du Havre, de Montivilliers et d'Harfleur situées sur le tracé du projet

La SNCF Voyageurs est l'exploitant des services de transport ferroviaire en région Normandie, dont la LER.

La SNCF Réseau, gestionnaire du réseau ferré national en assure l'entretien, la modernisation et la sécurité. SNCF Réseau est attributaire des emprises et des équipements ferroviaires dont l'État est propriétaire, notamment en ce qui concerne la LER.

L'entreprise TRANSDEV exploite actuellement le réseau de transport dans le cadre d'un contrat de délégation de service public confié par la communauté urbaine LHSM. LiA est le nom commercial du réseau de transport urbain de la communauté urbaine LHSM.

Contexte du projet :

La Communauté urbaine du Havre Seine Métropole porte un projet de 3e ligne de tramway au sein de son agglomération.

Les deux premières lignes de tramway, mises en service en décembre 2012, rencontrent un grand succès. Elles accueillent plus de 50 000 voyageurs par jour et depuis 2012, la fréquentation globale du réseau de transport en commun a augmenté de 30%.

L'extension du réseau de tramway s'insère dans une stratégie urbaine et de développement des mobilités alternatives à venir sur le territoire pour favoriser le report modal de l'automobile vers les transports en commun et permettre de desservir des quartiers densément peuplés de l'agglomération. Il contribuera également à la rénovation de l'espace public.

Cette ligne a pour objectif de desservir des zones fortement peuplées :

- Quartiers sud du Havre (quartiers St Nicolas de l'Eure, Arcole Brindeau et Vallée Béreult 17 000 habitants et 15 000 employés), les équipements commerciaux, centre hospitalier d'agglomération, stade Océane, campus universitaire....
- Vers l'Est et le Nord de la métropole havraise, reliant les communes de Montivilliers, Harfleur et Le Havre, bassin de vie de 55 000 habitants et 25 000 emplois dont le centre hospitalier Jacques Monod sur Montivilliers (4 500 employés).

en complétant le réseau actuel depuis la gare du Havre par

- Une branche de 3 km vers les quartiers sud du Havre
- Une branche de 10 km vers les communes de Harfleur et Montivilliers au nord dont 4.5 km sur les emprises ferroviaires dans la vallée de la Lézarde
- Avec la desserte de 18 à 20 stations espacées de 500 à 600 mètres

dans le but de développer l'offre en fréquence et en amplitude.

Elle se substituera à la LER actuelle exploitée par la SNCF qui relie par voie ferrée la gare du Havre à Harfleur, Montivilliers et Epouville mais son terminus sera à Montivilliers, la desserte d'Epouville par le tramway n'ayant pas été retenue.

Le projet d'extension du réseau de tramway constituera la colonne vertébrale du schéma des mobilités à l'échelle des 54 communes de la métropole, schéma qui fera l'objet d'études sur la période 2021- 2023, à l'occasion de l'élaboration du Plan de Déplacements Mobilités.

Les enjeux du projet sont :

- ↳ Favoriser le report modal de la voiture vers le tram notamment pour faciliter le franchissement de l'entrée de ville à Harfleur (carrefour de la Brèque)
- ↳ Assurer une desserte du centre hospitalier Jacques Monod
- ↳ Améliorer la mobilité décarbonée (intégrer les mobilités douces)
- ↳ Desservir les quartiers les plus défavorisés du Sud de la ville (quartier politique de la ville) en facilitant l'accès au centre-ville
- ↳ Fermer la LER (fonctionnement au diesel, cout financier élevé)
- ↳ Améliorer la qualité de la desserte par rapport à la LER (rapidité et cadencement)
- ↳ Intégrer cette nouvelle ligne dans le plan de mobilité en cours d'élaboration

Ainsi que les enjeux environnementaux :

- ↳ Préservation des arbres en ville
- ↳ Prise en compte des impacts environnementaux dans la vallée de la Lézarde et au terminus parking Simone Weil

Tout en assurant les fonctionnalités des axes retenus : accès aux entreprises, commerces...

Localisation du projet :



Pour permettre la réalisation de cette extension sur la commune de Montivilliers, il a été nécessaire d'adapter le Plan Local d'Urbanisme en apportant quelques modifications : adaptation du zonage, modification du règlement.

Une concertation relative à cette mise en compatibilité s'est tenue du 11 au 25 septembre 2023, le site du tramway relayant l'information. 5 Contributions ont été enregistrées qui étaient plus en lien avec le projet de tramway qu'avec la modification du PLU. Cette modification du PLU sera soumise à enquête publique par jonction avec le dossier du tramway.

Objectifs du projet selon le MO :

- ↳ Favoriser le report modal par une amplitude horaire étendue et une fiabilité des temps de parcours
- ↳ Agir pour une mobilité décarbonée et lutter contre le réchauffement climatique
- ↳ Desservir des quartiers densément peuplés et des pôles d'emploi et de services importants
- ↳ Contribuer à la rénovation de l'espace public et accompagner les projets de requalification de l'habitat

Caractéristiques principales :

- ↪ 2 nouvelles branches de tramway sur 14 km
- ↪ 17 nouvelles stations
- ↪ 3 nouveaux parkings-relais
- ↪ Fermeture de la LER et mise en place d'un service de bus entre Rolleville, Epouville avec Montivilliers

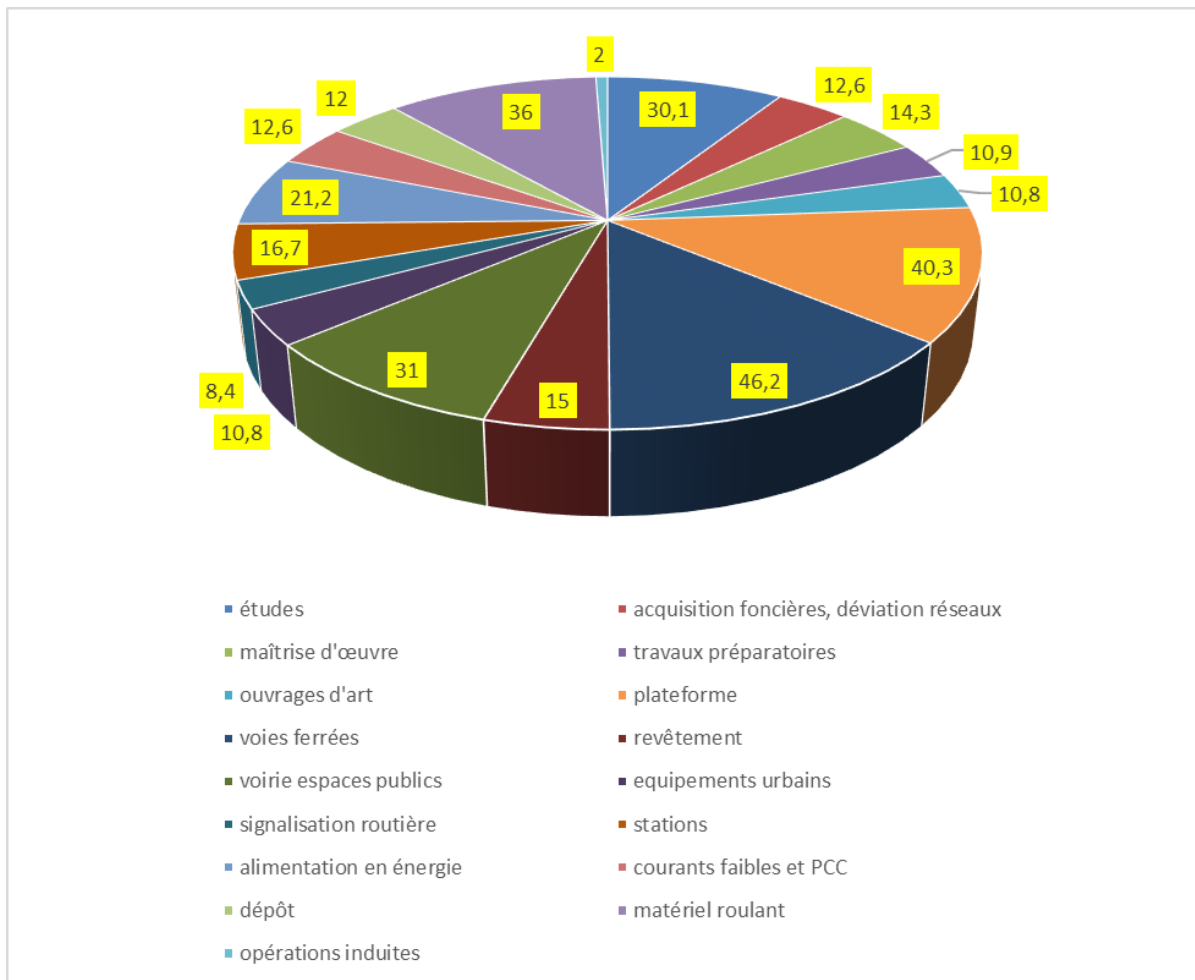
Avec une offre de transport :

- ↪ 1 tramway toutes les 8 minutes 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 10 minutes entre la gare du Havre et le terminus de la branche Sud
- ↪ Un service 7j/7 de 5h à 00h30 du lundi au samedi et de 6h30 à 00h30 le dimanche

Pour assurer le transport de plus de 25000 voyageurs par jour à la mise en service

Coût :

Une évaluation à 336 Millions €uros H.T financé par la communauté urbaine pour 70% et 30% par des aides et subventions publiques dont 40 M€ par l'Etat et 40 M€ par la région. Durant les réunions publiques, il a été fait état d'un cout de 355 M€. Au fur et à mesure de l'évolution du projet, ce cout sera réactualisé, le maître d'ouvrage estimant à ce jour qu'il devrait être moindre.



(source : dossier concertation)

Calendrier :

- 3 février 2022 : le Conseil communautaire valide le projet retenu
- 09 février 2022 : publication du bilan de la Communauté Urbaine tirant les enseignements de la concertation et apportant réponses aux interrogations et recommandations des garants
- 02 mars 2022 : publication de l'avis de la CNDP sur la complétude et la qualité argumentative du bilan de la Communauté Urbaine
- 02 mars 2022 : Monsieur Bruno Boussion est désigné garant de la concertation continue par la CNDP
- mars 2023 : publication du rapport intermédiaire n°1
- avril 2024 : dépôt en préfecture du dossier d'étude d'impact
- 30 avril 2024 : publication du rapport sur la concertation continue
- Septembre/octobre 2024 : période présumée de l'enquête publique unique

LES CHIFFRES CLEF DE LA CONCERTATION

• Quelques dates clés :

- 13 avril 2021 : saisie de la CNDP par la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole
- 5 mai 2021 : Monsieur Dominique Pacory est désigné garant de la concertation préalable par la CNDP
- 7 juillet 2021 : Monsieur Bruno Boussion est désigné co-garant de la concertation préalable par la CNDP
- 28 juillet 2021 : décision de la CNDP définissant les modalités de la concertation
- 22 septembre au 18 novembre 2021 : concertation préalable
- 16 décembre 2021 : bilan de la concertation par les garants
- 3 février 2022 : le Conseil communautaire valide le projet retenu
- 09 février 2022 : publication du bilan de la Communauté Urbaine tirant les enseignements de la concertation et apportant réponses aux interrogations et recommandations des garants
- 02 mars 2022 : publication de l'avis de la CNDP sur la complétude et la qualité argumentative du bilan de la Communauté Urbaine
- 02 mars 2022 : Monsieur Bruno Boussion est désigné garant de la concertation continue par la CNDP

• Une concertation en chiffres :

- Périmètre de la concertation : étendu aux 54 communes de la communauté urbaine
- Des supports de communication dans les 54 mairies
- 130000 dépliant distribués dans les boîtes
- 9000 tracts distribués
- 253 réponses au questionnaire en ligne sur les parkings-relais
- 5 réunions publiques dont 1 en Visio : 450 participants
- 5 balades urbaines
- 8 réunions thématiques avec les associations
- 510 participants
- 3324 Connexions au site internet (<https://www.tramwaylehavremetro.fr/>)
- 50 Questions posées, toutes ayant reçues réponse
- 53 articles en presse locale et 12 reportages
- 1 garant neutre et indépendant nommé par la CNDP

RAPPEL DES ENSEIGNEMENTS ET DES RECOMMANDATIONS DE LA CONCERTATION PREALABLE

LES ENSEIGNEMENTS CLEF DE LA CONCERTATION

La concertation préalable sur le projet d'extension du tramway porté par la communauté urbaine de Le Havre Seine Métropole a fait ressortir :

- Une réelle interrogation sur l'opportunité du projet tant sur son coût que par le remplacement de la Lézarde Express Régionale (LER) exploitée par la SNCF entre Le Havre – Rolleville par la ligne de tramway Le Havre - Montivilliers,
- Une adhésion non négligeable d'une partie des contributeurs au projet alternatif présenté par le syndicat CGT Cheminot du Havre,
- Une grande inquiétude sur le positionnement et le dimensionnement des parkings relais,
- Une incompréhension pour une grande majorité des intervenants sur le choix qui pourrait être fait de faire passer le tracé par la rue de Verdun au lieu de l'avenue Jean Jaurès,
- Une inquiétude des commerçants et entreprises qui seront directement impactés par le projet lors des travaux en phase d'exploitation (rue de Valmy – rue Deminoff),
- Une attente forte dans les mesures d'accompagnement des entreprises et commerces pendant la phase de travaux,
- Une acceptation des mesures environnementales proposées.

Au terme de cette concertation, la communauté urbaine a confirmé l'opportunité du projet et choisi de ne pas prolonger la branche nord au-delà de Montivilliers, a répondu aux inquiétudes du public en faisant passer le tracé par l'avenue Jean Jaurès.

Les recommandations des garants

Outre la demande de répondre aux interrogations du public formulées pendant la concertation, les garants ont émis cinq recommandations portant sur les modalités d'*association* du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse

1 - Un besoin de mieux expliciter le coût du projet

2 - Une prolongation de la ligne au-delà de Montivilliers

3 - Le choix de la variante entre l'Avenue Jean-Jaurès et la rue de Verdun

4 - Les inquiétudes soulevées rue de Deminoff

5 - Le terminus aux Champs Baretts associé à la variante de l'avenue Jean-Jaurès

6 - La problématique soulevée rue de Valmy

7 - La desserte du quartier St Nicolas

8 - Le dimensionnement et les emplacements des parkings relais

9 - Les propositions d'arrêt sur les tracés envisagés

10 - Le projet alternatif présenté par le syndicat CGT Cheminots du Havre

11 - La place du vélo dans le projet

12 - L'impact sur l'environnement

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des ~~participants~~ **participants**

1 - La mise en place d'un site internet dédié à la poursuite du projet

2 - Impliquer les habitants des quartiers lors de la rénovation urbaine

3 - Associer le public à la réflexion sur les parkings relais

4 - Un dialogue personnalisé avec chaque commerçant ou chef d'entreprise

5 - Un travail avec les associations environnementales pour minimiser les impacts sur l'environnement

SUITES DONNEES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE A LA CONCERTATION PREALABLE

Engagement de la Communauté urbaine

La communauté urbaine a précisé dans ses réponses aux questions des garants des points particuliers :

Quartier du Havre, branche Nord :

- Maintien d'une ligne de bus rue de Verdun
- Attention particulière sur le traitement et l'amélioration des mobilités (déclivité du quartier)

Rue Deminoff

- Déterminer le besoin réel de stationnement (riverains, visiteurs, activités existantes...)
- Etudes d'aménagement et d'insertion du tramway en 2023, avec rencontres avec les acteurs économiques à chaque étape pour tenir compte de leurs contraintes

Quartier du Havre, branche Sud

- Rue de Valmy : étude fine d'insertion pour tenir compte des contraintes des entreprises dès 2022
- Prolonger les échanges pour aboutir à un projet tenant compte de l'activité économique

Report modal et desserte périurbaine

- Hypothèse : constituer 300 à 500 places de parking réparties en plusieurs sites
- Prendre en compte dans le report modal les autres modes de déplacement
- Etudes complémentaires en 2022

Desserte Epouville

- Adapter les modes de transport dans le cadre du plan de mobilité en cours d'élaboration

Tramway et environnement

- Etude d'impact sera réalisée en 2023
- Selon les problématiques, un travail pourra être conduit avec les acteurs de l'environnement
- Les associations et acteurs seront tenus informer des résultats phase après phase

Place du vélo

- Le public sera sollicité sur les aménagements cyclables de même sur les aménagements tramway, piétons, sécurité routière
- Intégrer la présence de stationnement vélo à proximité des stations

Des concertations spécifiques

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

- plan de circulation de Montivilliers
- desserte du stade Océane
- aménagement du terminus Vallée Béreult

MISSION DU GARANT

La mission du garant s'appuie sur les engagements du maître d'ouvrage suite à la concertation préalable, les recommandations faites dans le bilan et l'avis de la CNDP du 2 mars 2022 qui recommandait au maître d'ouvrage que les modalités de la concertation soient rapidement précisées et que l'étude de mobilité soit partagée avec le public notamment quant à ses impacts sur le dimensionnement et les emplacements des parkings relais

L'information et la participation du public

- clarifier pour les publics les grandes étapes du calendrier à venir et donner un certain rythme à la démarche ;
- ajuster les outils en fonction de l'évolution du contexte ;
- assurer la complétude, l'accessibilité et l'intelligibilité des informations et documents transmis aux publics ;
- assurer les possibilités de contribution du public et d'échanges directs entre lui et le maître d'ouvrage, la mise en débat de sujets qui méritent d'être approfondis, veiller à ce que des réponses soient apportées par le maître d'ouvrage à toutes les questions, observations et propositions ;
- demander la production de tout document d'information complémentaire ou la mise à disposition de données, si cela vous semble nécessaire.

Et en veillant à une information régulière et de qualité vers le public au fur et à mesure des étapes de progression du projet

En tant que garant, nous avons été en lien avec le maître d'ouvrage dans la définition des modalités de participation du public.

Nous avons ainsi accompagné l'équipe projet dans ses contacts avec les entreprises, été présent aux 5 réunions publiques, aux 3 ballades urbaines ainsi qu'aux réunions avec les associations selon nos disponibilités. Nous avons également veillé à ce que les comptes-rendus des différents événements soient mis en ligne.

ORGANISATION ET MODALITES DE LA CONCERTATION

2022/2023 : une année d'élaboration de l'avant-projet

Suite à la concertation préalable, la communauté urbaine a arrêté le tracé retenu le 02 février 2022.

Elle a donc dans un premier temps procédé au choix d'un maître d'œuvre (procédure d'appel d'offre) et au choix d'un Assistant à la Maîtrise d'Ouvrage pour l'accompagner dans les actions de concertation continue.

Dans le même temps, il y avait lieu de recenser auprès des acteurs du territoire concernés les impacts potentiels de l'insertion de la ligne de tramway dans la voie qui dessert leur entreprise afin de répertorier les contraintes à prendre en compte dans l'élaboration de l'avant-projet (AVP)

Ont été également engagés des études dont l'une sur l'impact sur la circulation et le stationnement du projet de nouvelle ligne et une étude faunistique et floristique, études toujours en cours.

Ces actions permettront d'élaborer un avant-projet N°1 (AVP1) en mai 2023, puis un AVP 2 en août 2023 qui devra être adopté par le Conseil Communautaire le 5 octobre 2023.

Et d'information du public

À la suite du choix arrêté par le Conseil Communautaire, une campagne d'information a été entreprise :

- annonce sur le site internet
- diffusion d'un dépliant présentant le projet
- utilisation des supports d'information du réseau de transports en commun

précisant que la concertation se poursuivait jusqu'à l'enquête publique, un garant accompagnant la collectivité dans cette démarche participative.

Modalités de la concertation

Un site internet riche

Le site a été régulièrement alimenté durant la concertation en mettant en ligne, organisé en 5 onglets :

- le projet : une carte interactive permettait de visualiser un plan plus détaillé des stations et aménagements projetés avec une illustration par photomontage pour 5 d'entre elles



- un rappel sur les enjeux
- la concertation : présente un déroulé des actions de concertation dont les 5 ballades urbaines (mai 2023), le questionnaire sur les parkings-relais (mai-juin 2023) et les réponses des usagers, les 5 réunions publiques (octobre 2023), un état des rencontres avec les associations avec chacun des comptes-rendus.
- Les travaux : le calendrier, les conditions de circulation, les modalités d'information en proposant de s'inscrire à une information en ligne
- Les informations pratiques : avec une médiathèque regroupant l'ensemble des documents, comptes-rendus, diaporama des réunions... et 2 vidéos illustrant l'insertion du tram dans le carrefour de la Brèque et une sur la desserte de l'Hôpital Monod

Informer par des rencontres individuelles

Acquérir une connaissance plus fine des acteurs socio-économiques sur le tracé prévu a été une première étape pour concevoir l'avant-projet.

D'avril à septembre 2022, plus de 50 rencontres individuelles sur les lieux ont été réalisées pour la plus grande part sur le quartier Sud qui concentre un tissu d'entreprises très dense.

Elles avaient pour objet d'engager le dialogue en présentant le tracé général et de faire un focus sur la partie du tracé en lien avec l'acteur concerné.

Cela a permis d'acquérir une connaissance plus fine des activités, de leurs contraintes, de recueillir leurs questionnements, à titre d'exemples :

- stationnement pour le personnel ou pour leurs clients
- accès et temps d'immobilisation des livreurs, notamment avec des semi-remorques
- à proximité d'établissement scolaire, concilier stationnement minute des parents et circulation du tram
- positionnement des stations, facilité d'accès

et de rechercher avec chacun une solution, recherche qui reste encore en cours à ce stade du projet.

L'hôpital Monod

Des rencontres ont été organisées avec les agents hospitaliers, les cadres et la direction pour échanger sur la desserte de l'hôpital. : emplacement de la station en tentant de résoudre les problématiques d'accessibilité actuelles.

Elles ont permis de trouver un consensus en surélevant la station pour l'amener au même niveau que l'accès principal de l'hôpital.

Les plans ont été présentés au personnel par une exposition/rencontre dans le couloir d'accès au self sur l'heure du déjeuner. Le projet a reçu un bon accueil. Cela a été aussi une opportunité pour débattre des horaires du tram, des parkings-relais et du calendrier des travaux.

De balades urbaines

Du 16 au 23 mai 2023 5 balades urbaines pour découvrir la localisation de stations particulières, notamment celles associées aux futurs parkings relais

- 9000 flyers d'invitation (boîtes aux lettres, commerces)
- 5 balades
- 60 participants



Les parkings-relais

De mai à juin 2023, un questionnaire était en ligne sur le site , visant à mieux comprendre les attentes en matière de stationnement et les usages des parking-relais

- 130 000 dépliant (boîtes aux lettres)
- 253 participants

Des rencontres publiques

En octobre 2023, 5 réunions publiques se sont tenues ; préalablement, des supports d'information ont été remis aux 54 mairies du territoire pour relayer l'information, des articles ont parus dans les magazines du territoire et sur les réseaux sociaux :

- 3 octobre 2023 : Montivilliers
- 120 participants



Le 3 octobre à Montivilliers

- 6 octobre 2023 : Le Havre, le Polygone rue de Valmy
- 72 participants



Le 6 octobre au Havre
(Le Polygone, rue de Valmy)

- 10 octobre 2023 : Harfleur
- 95 participants



Le 10 octobre à Harfleur

- 11 octobre 2023 : Le Havre, Gravelle
- 134 participants



Le 11 octobre au Havre
(salle des fêtes de Gravelle)

- le 17 octobre 2023 une réunion en visio
43 participants

Des réunions avec les associations

- **Association de cyclistes La Roue Libre**

5 réunions les 8 décembre 2022, 15 mars 2023, 22 mai 2023, 7 septembre 2023 et 19 février 2024

Elles ont conduit à préciser les modalités d'insertion des pistes cyclables notamment rue Demidoff, zone particulièrement sensible du fait de son étroitesse au niveau de l'Université ainsi que rue Gustave Nicolle pour laquelle une zone 30 avec circulation partagée n'a pu être évitée.

- **Associations représentant les personnes à mobilité réduite**

Elle a réuni Asperger Family, Point de Mire et APF France Handicap. Les échanges ont porté sur les règles d'accessibilité et de détectabilité à mettre en place, l'aménagement des carrefours, des stations mais aussi pour prendre en compte les situations de handicap dans la conception des rames, la compréhension du nom des stations...

- **Associations environnementales**

2 réunions les 7 septembre 2023 et 19 janvier 2024. 5 associations ont été invitées : l'AAPPMA La Lézarde, LPO Normandie, Ecologie pour le Havre, Montivilliers Harmonie Ville et Nature, la CEPEE, association de l'économie sociale et solidaire, le Groupe Ornithologique Normand.

7 septembre 2023 : présentation du projet et de ses enjeux, point sur l'état des études sur l'impact environnemental

19 janvier 2024 : ont été présentés les résultats préliminaires du bilan Faune/Flore ainsi que l'insertion du tramway dans l'environnement et tout particulièrement l'insertion dans la Vallée de La Lézarde, avec prise en compte de son PPRI (Plan de Prévention du Risque Inondation)

La communauté urbaine a renouvelé sa volonté de maintenir le dialogue et être en attente des propositions des associations pour l'identification d'espaces propres à la renaturation dans le cadre des mesures compensatoires.

Réunion avec les entreprises

Le 11 avril 2024, avec l'appui de la CCI, la communauté urbaine a invité 500 entreprises des quartiers Sud à un petit-déjeuner d'information dans les locaux de la CCI pour présenter en détail l'insertion du tracé depuis les Docks jusqu'au terminus de la Vallée Béreult.

35 entreprises ont répondu présents.

Pour quelques-unes, les conséquences des emprises du tracé sur leur site industriel n'ont à ce jour pas trouvé de solutions.

RESULTATS DE LA CONCERTATION CONTINUE

A titre liminaire, le public n'a pas exprimé une opposition au projet qui est bien accepté même si la période de travaux suscite une certaine appréhension notamment du fait de la suspension de toute liaison ferroviaire. Les demandes faites par les garants à l'issue de la concertation préalable ont toutes été traitées.

L'année 2022 a permis d'aller au plus près des acteurs concernés en rencontrant individuellement les entreprises localisées sur le tracé. Cela a comblé un manque d'informations car bon nombre d'entre elles ne s'étaient pas manifestés pendant la concertation préalable. Ainsi ont pu être pris en compte dans le projet les conditions de livraisons dans les entreprises (type de camion, temps de manœuvre pour accéder ou temps d'immobilisation,...), soit par des adaptations légères, soit en réorganisant les accès. Les contraintes n'ont, à ce stade, pas pu être toutes levées, des recherches de nouveaux accès ou de délocalisation étant à l'étude.

Le maître d'ouvrage a choisi d'associer le public au choix des emplacements des parkings-relais et à leur capacité par un questionnaire en ligne. Des résultats des 253 réponses il est ressorti que la localisation et la disponibilité en place sont les critères les plus importants dans la décision d'utiliser les parkings. Les parkings vélo sécurisés avec charge électrique sont demandés. La sécurité des parkings-relais comme des parcs vélo a été questionnée dans toutes les réunions publiques.

Le traitement de la station de l'hôpital Monod a recueilli un véritable assentiment à la fois du personnel et des usagers. La proposition de surélever le niveau de la station à celui du hall d'accueil de l'hôpital a été largement approuvée d'autant plus qu'elle facilite l'accès au centre commercial de la Lézarde.

Les nombreuses réunions et échanges avec l'association « La Roue Libre » ont finalement permis de trouver des solutions d'aménagement du tracé qui répondent aux demandes faites. Cela a été également l'occasion pour l'association de mettre en avant les améliorations à apporter sur des itinéraires existants. Alors que la proposition de la communauté urbaine était un passage en zone 30 (= voie partagée vélo/voiture) sur une longueur de 500 m environ de façon à préserver la lignée d'arbres en axial, pour répondre à la demande d'une piste cyclable dédiée, le choix a été fait de supprimer cet alignement.

Bien que le maître d'ouvrage ait affirmé que les emprises du tramway seront sans incidence sur l'offre de stationnement selon les résultats des études terrain qu'il a mené, cela reste une préoccupation majeure pour le public tant au Havre qu'à Montivilliers ou Harfleur.

L'insertion du tramway dans le carrefour de la Brèque a toujours été une source d'interrogation pour le public compte tenu de la complexité de ce carrefour, de la multiplicité des voies dans ce nœud routier. La mise en ligne sur le site et la présentation en réunion d'une vidéo illustrant d'une façon dynamique le fonctionnement futur de la circulation a donné au public une vue concrète de ce point particulier du tracé.

D'autres préoccupations ont été exprimées :

- Le bruit pour les habitants à proximité du tracé ou du centre de stockage et d'entretien.
- Le devenir de la desserte de Rolleville et d'Epouville après la suppression de la LER.
- Les conditions d'accès au parking-relais
- Les risques d'inondation dans la vallée de la Lézarde et sa gestion des eaux,
- La prise en compte du PPRi dans les quartiers Sud et l'adaptation des équipements
- Le maintien d'une voie cyclable express entre Harfleur et Montivilliers
- Les impacts environnementaux, (vallée de la Lézarde) et les coupes d'arbres sur le tracé
- La liaison entre Harfleur et la zone portuaire avec le maintien de la desserte par le réseau de transport à la demande
- La prise en compte des besoins des entreprises en termes d'accès, livraison et clientèle.
- Le maintien de capacité de stationnement pour les habitants des quartiers

Et des interrogations fortes sur le remplacement de la liaison par la LER pendant la phase de travaux

- Arrêt de la LER dès septembre 2024
- Liaison par bus entre Epouville et Montivilliers
- Mise en place de bus de substitution

AVIS DU GARANT SUR LE DEROULE DE LA CONCERTATION, ET LE CAS ECHEANT, RECOMMANDATIONS AU MAITRE D'OUVRAGE SUR LES MODALITES D'INFORMATION

Accueil du public ok

Bonne participation

Accord sur vélo processus d'information à hauteur transparence

Engagement arbres

Reste à définir les mesures compensatoires

Finaliser les problématiques entreprises

Mettre en place les modalités d'indemnisation des commerçants

Continuer l'information au fil de l'eau sur les travaux bus de substitution

Un projet bien accepté

Ce projet a dans le passé donné lieu à de nombreux débats entre les acteurs locaux qui sont parvenus à un projet commun.

L'extension du réseau de tramway s'inscrivait donc dans la prolongation de cet accord ce qui n'a pas empêché l'expression de désaccord.

Le dispositif d'information du public durant la concertation préalable puis durant la concertation continue a permis d'offrir une information en continue sur le tracé avec au fil du temps un apport de précision

Durant la concertation préalable l'opportunité de la suppression de la LER au profit du tramway avait été interrogée avec la présentation de maintien et de développement de celle-ci présentée par la CGT Cheminot.

Les réunions publiques ont été l'occasion de réinterroger le maître d'ouvrage qui a justifié de son choix.

Bien qu'il reste des oppositions, les échanges durant la concertation se sont passés dans un climat d'écoute réciproque permettant au maître d'ouvrage d'entendre les questionnements du public et d'y répondre.

Un dispositif de concertation à la hauteur de l'enjeu

Le travail au plus près des acteurs économiques dans la phase de préparation de l'avant-projet a permis d'établir avec eux un dialogue constructif.

En associant le public au travers de la proposition de participation à un questionnaire en ligne, en mettant à disposition le plan de l'emplacement de chacune des stations, en proposant des balades en ville et en accompagnant ces différentes actions au plus près du public (distribution de flyers, de dépliants, affichage chez les commerçants...), le maître d'ouvrage a permis une appropriation du projet par le public.

La concertation avec les associations dès l'élaboration de l'avant-projet a permis à chacun d'exposer ses demandes et de les confronter aux impératifs techniques du tramway.
Les solutions retenues en matière de pistes cyclables sont le fruit d'une co-construction association/maître d'ouvrage.

La Communauté urbaine a répondu aux demandes faites par les garants à l'issue de la concertation préalable.

Recommandations pour la suite

L'arrêt de la ligne actuel LER en septembre 2024 devra s'accompagner d'un suivi au plus près pour adapter le réseau de bus de substitution aux besoins de capacité de transport, de temps de transport, d'horaires afin que les impacts sur la vie quotidienne du public soient minimisés.

Pour cela, une communication interactive doit être proposée au public lui permettant de suivre en temps réel les adaptations du réseau de bus de substitution.

Le dispositif d'information actuel est maintenant connu du public. Il nous paraît nécessaire de le prolonger tout en assurant une présence sur le terrain.

Le 30/04/2024
Bruno BOUSSION
Garant CNDP

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Bruno BouSSION', written over a light grey rectangular background.

LISTE DES ANNEXES

L'ensemble des comptes-rendus des actions entreprises sont en ligne sur le site du tramway (<https://www.tramwaylehavremetro.fr>) dans l'onglet « infos pratiques/médiathèque »