

1^{er} Rapport intermédiaire de la concertation continue

Concertation continue décidée au titre de l'article L 121-14

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

Concertation préalable

Du 22 septembre 2021 au 16 novembre 2021

Concertation continue

Du 2 mars 2022 jusqu'à l'enquête publique

Noms garant désigné par la CNDP

Bruno Boussion

Date de remise du rapport, le 08 mars 2023



Sommaire

Sommaire	2
Préambule	3
Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP	3
La mission du garant	3
Fiche d'identité du projet.....	4
Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite du débat public ou de la concertation préalable.....	8
Engagement de la Communauté urbaine.....	8
Actualités liées au projet et évolution(s)	9
2022/2023 : une année de mise en place	9
Que s'est-il passé cette année en matière de participation ?	9
Le suivi des engagements du porteur de projet	9
Avis du garant sur le déroulement de la concertation	10
La suite de la concertation continue	11
Préconisation du garant sur la suite de la concertation continue et demande de précisions au responsable de projet.....	12
Liste des annexes.....	13

Préambule

A la suite de la concertation préalable sur le projet d'extension du réseau de tramway de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, menée du 22 septembre 2021 au 16 novembre 2021, la communauté urbaine a décidé de poursuivre son projet. Dans ce cadre, la participation et l'information du public continue. La Commission nationale du débat public a chargé Bruno BOUSSION de suivre cette nouvelle phase de concertation continue jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

Le présent document est le rapport intermédiaire n°1 du garant, couvrant la période de 2 mars 2022 au 28 février 2023. Il rend compte en toute neutralité et transparence de la concertation et des arguments échangés durant l'année passée et il indique les préconisations du garant pour la suite de la concertation continue.

Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP

- 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
-
- mars 2023 : publication du rapport intermédiaire n°1

La mission du garant

La Commission nationale du débat public (CNDP) est une institution indépendante du gouvernement, chargée de défendre le droit individuel de participer et d'être informé sur des projets ayant des impacts sur l'environnement. Afin de veiller au bon respect de ce droit, elle désigne une personne neutre au projet et indépendante à l'égard de toute personne (maître d'ouvrage, parties prenantes, etc.) dont le rôle est de garantir la qualité des démarches de concertation mises en place par le porteur de projet.

Tout au long de sa mission, le garant fait attention à la transparence, la sincérité et l'intelligibilité des informations transmises, à traiter de manière équivalente chaque argument quel que soit son origine (expert, responsable du projet, citoyen, élu, etc.) et à inclure tous les publics, en particulier les plus éloignés de la décision.

Dans le cadre de la concertation continue, le garant s'assure que :

les recommandations des garants et les engagements du maître d'ouvrage issus de la concertation préalable soient bien prises en compte ;

les conditions d'un dialogue entre tous les publics soient réunies et à ce que le responsable du projet apporte des réponses aux arguments et interrogations du public ;

les évolutions du projet et l'ensemble des études et des expertises soient transmises de manière intelligible et complète au public, puis fasse l'objet d'échange.

Le garant reçoit une lettre de mission qui spécifie les attentes de la Commission nationale du débat public concernant la démarche participative et informative dans le cadre du projet.

Fiche d'identité du projet

Maitre d'ouvrage :

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, coût 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...

La concertation préalable a permis à la communauté urbaine d'arrêter son choix de tracé : passage par l'avenue Jean Jaurès au lieu de la rue de Verdun, terminus branche Sud au « Vallée Béreult » et au Nord au « parking Simone Weil » à Montivilliers.

Localisation du projet :



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 13 km
- ↻ 18 à 20 nouvelles stations
- ↻ 2 nouveaux parking-relais ou plus
- ↻ Fermeture de la LER et mise en place d'un service de bus entre Rolleville, Epouville avec Montvilliers

Avec une offre de transport :

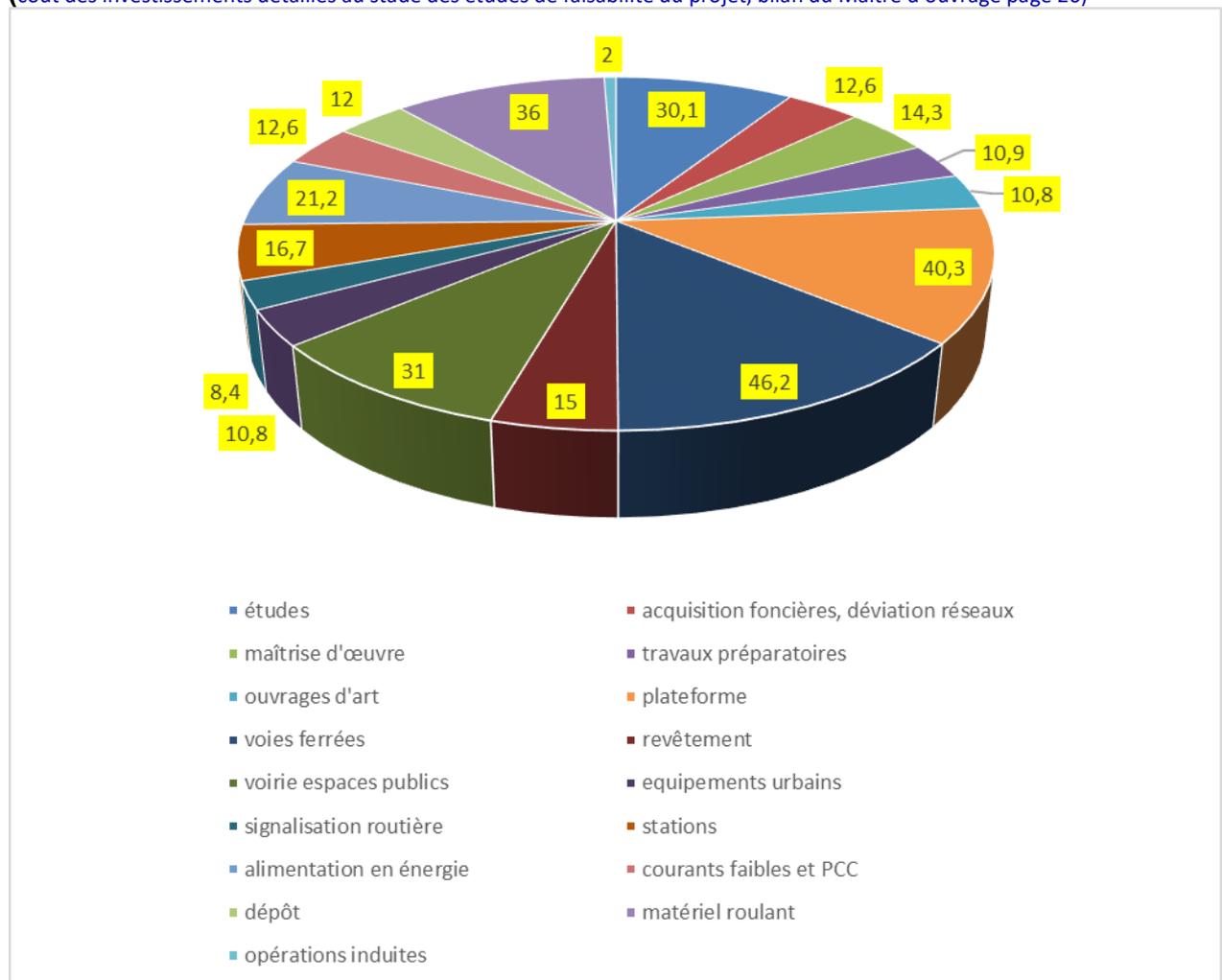
- ↺ 1 tramway toutes les 8 minutes en journée
- ↺ 1 tramway toutes les 15 à 30 minutes tôt le matin et tard le soir
- ↺ Moins de 25 minutes entre la gare du Havre et Montivilliers
- ↺ Environ 8 minutes entre la gare du Havre et le terminus de la branche Sud
- ↺ Un service 7j/7 de 5h à 00h30 du lundi 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

(coût des investissements détaillés au stade des études de faisabilité du projet, bilan du Maître d'ouvrage page 26)



Calendrier :

Calendrier du projet et schéma décisionnel présenté lors de la concertation

- De 2022 à 2024 : poursuite des études, dépôt des dossiers de demande d'autorisation environnementale,
- En 2024 : enquête publique,
- Fin 2024 : autorisation environnementale et début des travaux,
- En 2025 et 2026 : travaux et fermeture de la LER
- En 2027 : essais et mise en service.

Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite du débat public ou de la concertation préalable

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

Actualités liées au projet et évolution(s)

2022/2023 : une année de mise en place

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

La communauté urbaine 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)

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.

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.

Dès mai 2022, une stratégie de concertation a été élaborée qui sera finalisée en mars 2023 en définissant des échelles pertinentes de mobilisation selon les sujets.

Que s'est-il passé cette année en matière de participation ?

Le suivi des engagements du porteur de projet

1 - Mettre en place un site internet dédié à la poursuite du projet

Le site est consultable ; il reprend les conclusions de la concertation préalable :

- Dossier de concertation préalable
- Bilan du Maître d'ouvrage
- Tableau des réponses aux questions et recommandations des garants

Pour 6 stations ayant nécessité des études particulières, une carte interactive permet de consulter une esquisse des zones d'implantation envisagées

2 - Expliciter le coût du projet

Il est présenté dans le bilan du Maître d'Ouvrage (voir supra « cout du projet ») mais ne fait l'objet d'une présentation spécifique sur le site.

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

22 septembre 2022 : Le projet de station à l'hôpital Monod a fait l'objet d'une présentation aux personnels

8 décembre 2022 : réunion avec l'association vélo La Roue Libre : présentation des grandes lignes du projet et exemple de deux problématiques, l'insertion de pistes cyclables rues Deminoff et Nicolle avec les contraintes existantes, présence d'arbres à conserver, accès pour les entreprises... Il est prévu en 2023 de poursuivre ce travail en commun.

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

Lors de la concertation, il avait été souligné la nécessité de conduire des études pour évaluer plus précisément le positionnement des parking-relais et leur capacité. La communauté urbaine s'est fixée dans son bilan un objectif de 500 places maximum en amont du carrefour de la Brèque sur 3 sites retenues : Montivilliers-Simone Weil, Cinéma les Arts et Harfleur la Brèque.

La communauté a conduit des premières études pour évaluer la faisabilité du positionnement de ces parkings dans ces lieux (capacité, maîtrise foncière si extension...)

Il est prévu dans les mois qui viennent d'aller à la rencontre de la population rurale de la communauté pour mieux évaluer l'accueil réservé à un report modal vers le tramway. Les modalités de cette concertation sont en cours de finalisation.

5 - Instaurer un dialogue personnalisé avec chaque commerçant ou chef d'entreprise

Dans cette phase d'études préliminaires, cela a été réalisé auprès des entreprises situées sur le trajet pour lesquelles un impact était avéré, notamment pour leur besoin en stationnement livraison et en accès pour des transports de grand gabarit (semi-remorque, temps de déchargement...). Ceci afin de nourrir les réflexions sur l'avant-projet en cours de réalisation.

Un recensement de l'ensemble des commerces présents sur le tracé a été réalisé en vue des actions de communication future.

6 - Travailler avec les associations environnementales pour minimiser les impacts sur l'environnement

Nécessite que les études d'avant-projet soient avancées.

La concertation avec les associations a débuté le 8 décembre 2022 par une rencontre avec l'association la Roue Libre afin d'échanger sur les grandes lignes du projet, les contraintes d'insertion d'une ligne de tramway par deux exemples, rue Deminoff et rue G Nicolle, avec en parallèle avec les demandes des usagers en vélo.

7 - Evaluer une prolongation de la ligne au-delà de Montivilliers

La communauté urbaine a expliqué dans son bilan son choix de ne pas prolonger la ligne au-delà de la station Simone Weil.

Ce n'est donc pas l'objet de la concertation continue sauf au travers des liaisons à mettre en place par bus, circulation douce...

Ce sont des réflexions qui sont d'abord menées dans le cadre de l'élaboration en cours du plan de mobilité de l'agglo.

8 - Compléter l'étude du projet alternatif présenté par le syndicat CGT Cheminots du Havre

La communauté urbaine a répondu à cette question dans son bilan de la concertation en présentant son évaluation du coût d'un tel projet et les arguments sur la base desquels elle n'a pas donné suite à celui-ci.

Avis du garant sur le déroulement de la concertation

De mars 2022 à septembre 2022, la communauté urbaine a mis en place les moyens nécessaires à l'élaboration d'un avant-projet (choix d'un maître d'œuvre par procédure d'appel d'offres, coordination avec l'ensemble des services techniques concernés...), élaborer son plan de communication et d'actions auprès du public et des acteurs, collecter par des visites auprès des entreprises les informations nécessaires à la prise en compte de leurs contraintes,

Les actions de concertation de l'automne 2022 ont porté sur des points particuliers à destination :

- Du public : avant-projet des stations Hôpital Monod, Harfleur La Brèque par une carte interactive
- De certains acteurs locaux : centre commercial de la Lézarde, jardinerie Desjardins...la capacité technique des lieux envisagés pour implanter les parking-relais pour satisfaire à l'engagement annoncé de 500 places pour le report modal en amont de la Brèque
- Premier échange sur l'insertion du vélo

Ces actions ont donc permis à la Communauté Urbaine et à son Maître d'œuvre de nourrir son avant-projet qui servira de support aux actions de concertation qui se dérouleront à compter de mai 2023

Aussi l'effectivité de la concertation continue peut ne pas avoir été ressentie par la population.

La suite de la concertation continue

- **Mai-juin 2023 :**
 - concertation sur les parkings relais

objectif : recueillir les attentes des habitants de toute la CU avec un questionnaire en ligne et un atelier avec les élus des 54 communes de la CU
 - concertation sur les stations avec 5 balades urbaines

objectif : recueillir l'expertise d'usage des habitants par secteur autour de 5 stations (Jaurès/Graville, Stade Océane/Soquence, Cœur Historique(harfleur), Cinéma Les arts , cité des Abesses(Montivilliers)/Terminus Simone Weil(Montivilliers))
 - avec les associations (environnement/handicap/vélo)
 - objectif : partager les diagnostics, envisager les solutions
(une première réunion avec la Roue Libre s'est déjà tenue)
- **Octobre 2023 :** restitution aux habitants des enseignements de la concertation et de l'avant-projet
 - Réalisation d'une plaquette présentant le contenu des avant-projets, les apports de la concertation
 - Réalisation de vidéos 3D sur l'insertion dans le carrefour de la Brèque et sur la station Monod
- **1^{er} semestre 2024 :**
 - concertation sur le schéma d'exploitation
Les modalités seront arrêtées fin 2023 pour pouvoir prendre en compte le plan de mobilité en cours d'élaboration et travailler avec l'attributaire de la délégation de service publique qui doit être renouvelée prochainement
 - Le patrimoine et l'attractivité : Valoriser le patrimoine et l'attractivité du territoire en associant gestionnaires d'équipements culturels, commerçants, entreprises...
 - Accompagner les commerçants en vue de la phase de chantier

Ces actions seront accompagnées d'une campagne de communication (dépliants, affichage, réseaux sociaux, boitage par secteur...et naturellement site internet

Préconisation du garant sur la suite de la concertation continue et demande de précisions au responsable de projet

Cette concertation entre dans sa phase la plus active avec un planning qui doit permettre d'alimenter régulièrement la réflexion du public sur les différentes thématiques.

Pour cela, les études en cours (circulation, faune-flore...) devront être partagées dès que possible.

Il importe que les nouvelles actions soient aussi l'occasion de restituer les apports des actions déjà réalisées, notamment par la mise en ligne de ceux-ci.

Il serait opportun de saisir la concomitance de cette concertation avec l'élaboration du plan de mobilité et sa mise à l'enquête pour renforcer la communication sur le projet de tramway en incitant le public à s'exprimer sur le site de la concertation du projet .

Le 17/03/2023

B.Boussion

Garant CNDP

ANNEXES

1. Avis de la CNDP du 2 mars 2022
2. Lettre de mission du garant