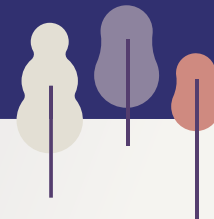
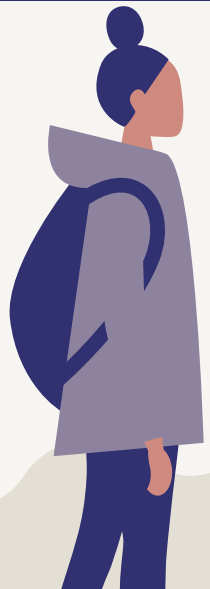


PROJET  
**D'EXTENSION**  
DU RÉSEAU DE TRAMWAY

DOSSIER  
DE CONCERTATION  
PRÉALABLE



Le territoire bouge avec vous



# Sommaire

## 5 MINUTES POUR COMPRENDRE LE PROJET ET LA CONCERTATION

<b>Le projet d'extension du réseau de tramway</b>	<b>6</b>
Un projet utile	6
Les objectifs visés	6
Les acteurs du projet	9
<b>Une concertation pour construire un projet qui répond aux attentes du territoire</b>	<b>10</b>
Une concertation, pour quoi faire?	10
Comment s'informer et donner son avis?	10

## CHAPITRE I LA CONCERTATION PRÉALABLE, MODE D'EMPLOI

<b>La concertation préalable, une démarche réglementaire</b>	<b>12</b>
Un cadre légal	12
La Commission nationale du débat public	12
Les garants de la concertation	12
<b>Les modalités de la concertation</b>	<b>13</b>
S'informer et s'inscrire	13
S'exprimer	13
<b>Après la concertation</b>	<b>13</b>
Le bilan des garants	13
La place de la concertation et du public dans le processus décisionnel	14
Les études à venir	14
L'enquête publique	14
<b>Le calendrier prévisionnel du projet</b>	<b>14</b>
<b>Le coût et le financement du projet</b>	<b>14</b>

## CHAPITRE II TOUR D'HORIZON DES ENJEUX

<b>Un cadre de vie de qualité pour tous les habitants</b>	<b>17</b>
Adapter l'offre de transport à l'évolution des modes de vie	17
Aménager la ville de demain	21
<b>La réduction des fractures sociales et territoriales</b>	<b>24</b>
Améliorer la desserte des pôles urbains et des quartiers géo-prioritaires de la ville	24
<b>Le développement économique</b>	<b>27</b>
Desservir plus efficacement les bassins d'emplois	27
<b>La transition énergétique et l'amélioration de la qualité de l'air</b>	<b>28</b>
Cap sur les motorisations zéro émission	28

<b>CHAPITRE III</b>				
<b>UN PANEL DE SOLUTIONS ÉTUDIÉES</b>	<b>29</b>	<b>CHAPITRE IV</b>		
<b>Faire évoluer l'offre de transport en commun : une stratégie territoriale</b>	<b>30</b>	<b>L'EXTENSION DU RÉSEAU DE TRAMWAY : LE PROJET PROPOSÉ</b>	<b>37</b>	
Un projet de transport en commun en site propre imaginé de longue date	30	<b>Le projet de A à Z</b>	<b>38</b>	<b>Les effets attendus sur les mobilités</b>
Améliorer les transports du quotidien : une volonté politique	30	Les grandes lignes du projet	38	Une desserte efficace des grands équipements et services
<b>L'étude de plusieurs solutions</b>	<b>32</b>	Le tracé des deux nouvelles branches	38	Une fréquentation en hausse, accélérée par le report modal
Des études d'opportunité lancées en 2018	32	Les équipements et services desservis	38	Les dessertes d'Épouville et de Rolleville
Le maintien de la situation actuelle et ses conséquences	32	<b>Les variantes proposées à la concertation</b>	<b>40</b>	
L'utilisation de bus à haut niveau de service (BHNS)	34	Quel tracé pour la desserte de Graville et Soquence?	40	<b>CHAPITRE V</b>
Le scénario tramway « une branche » (2019)	35	Quel terminus à Montivilliers?	41	<b>LA MÉTAMORPHOSE URBAINE ET DU CADRE DE VIE</b>
Le scénario tramway « une branche » (2019) avec tram-train	36	Quel terminus dans les quartiers sud?	42	<b>49</b>
		Quel(s) emplacement(s) pour les parkings-relais?	43	<b>L'insertion du projet dans la ville</b>
		Quelle insertion du tramway dans le carrefour de la Brèque?	44	<b>50</b>
		Quel(s) emplacement(s) pour les stations de tramway?	45	<b>Un partage harmonieux de l'espace public</b>
		Quelle organisation pour le futur réseau de transport en commun?	46	Donner à chacun sa place
				Réduire la place accordée à la voiture individuelle
				Favoriser la pratique du vélo
				<b>L'insertion du projet dans l'environnement</b>
				<b>51</b>
				<b>SIGLES</b>
				<b>52</b>
				<b>GLOSSAIRE</b>
				<b>53</b>



# 5 MINUTES POUR COMPRENDRE LE PROJET ET LA CONCERTATION

**O**util essentiel de la concertation préalable, ce dossier de concertation vise à fournir aux lecteurs les informations les plus complètes possible, au stade des études de faisabilité, pour engager la concertation.

La 1<sup>e</sup> partie présente le cadre de la concertation préalable et les modalités pour s'informer et participer. La 2<sup>e</sup> partie présente le territoire et ses dynamiques, ainsi que les enjeux du projet. La 3<sup>e</sup> partie présente les solutions étudiées pour répondre à ces enjeux. La 4<sup>e</sup> partie présente en détail le projet d'extension du réseau de tramway : ses objectifs, ses principales caractéristiques, les variantes de tracé et les différents choix d'aménagement. Il présente également les effets attendus du projet sur les déplacements. La 5<sup>e</sup> partie présente les effets du projet sur le cadre de vie.

## Le projet d'extension du réseau de tramway



### UN PROJET UTILE

Mises en service en 2012, les deux premières lignes de tramway du Havre (A et B) accueillent plus de 50 000 voyageurs par jour. **Elles ont contribué à une augmentation de 30 % de la fréquentation des transports en commun de l'agglomération havraise.** Forte de ce succès, la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole (LHSM) souhaite poursuivre ce développement avec l'extension du réseau de tramway, afin de desservir d'autres zones densément urbanisées et des pôles importants de services et d'emplois.

**L'extension du réseau de tramway s'insère dans la stratégie urbaine et de développement des mobilités alternatives actuelles à venir sur le territoire, en cohérence avec les documents de planification réglementaire suivants :**

- Schéma de cohérence territoriale (SCOT), datant de 2012
- Plan de déplacements urbains (PDU), devenu plan de mobilité (PDM) (début d'élaboration été 2021)
- Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi), dont l'élaboration est engagée en 2021.

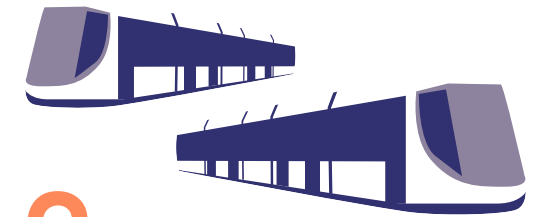
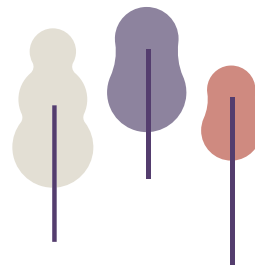
### Des études menées en partenariat

Les études sur le projet sont conduites par la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, maître d'ouvrage du projet, en partenariat avec les collectivités concernées, les opérateurs de transport, les établissements publics locaux.

### LES OBJECTIFS VISÉS

Par sa fréquence importante, son amplitude horaire étendue et la fiabilité de ses temps de parcours, **le projet d'extension du réseau de tramway doit favoriser le report modal de l'automobile vers les transports en commun.** Plus largement, il s'agit d'agir pour une mobilité décarbonée et de lutter contre le réchauffement climatique.

L'extension du réseau de tramway permet également de **desservir des quartiers densément peuplés de l'agglomération, ainsi que des pôles importants de services et d'emplois.** Il doit contribuer à rénover des espaces publics et accompagner les projets de requalification de l'habitat, ainsi que les projets de développement économique et de l'emploi.



**2** nouvelles  
branches de tramway  
sur 13 km



Plus de **19** nouvelles  
stations voyageurs  
desservies

## Le projet d'extension du réseau de tramway en bref

### LES AMÉNAGEMENTS

- **2** nouvelles branches de tramway sur 13 km :
  - 1 branche de **3 km** entre la gare du Havre et les quartiers sud
  - 1 branche de **10 km** entre la gare du Havre et Montivilliers, dont 4,5 km sur le réseau ferré existant
- plus de **19** nouvelles stations voyageurs desservies
- **1** nouveau dépôt de tramway
- **16 à 18** nouvelles rames de tramway
- Des aménagements pour la pratique du vélo
- **2** nouveaux parkings-relais ou plus aménagés

### LA FERMETURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE LE HAVRE-ROLLEVILLE

Le tramway remplacerait l'actuelle LER entre Le Havre et Montivilliers. Un service de bus remplacerait la LER entre Rolleville, Épouville et Montivilliers (terminus du tramway).

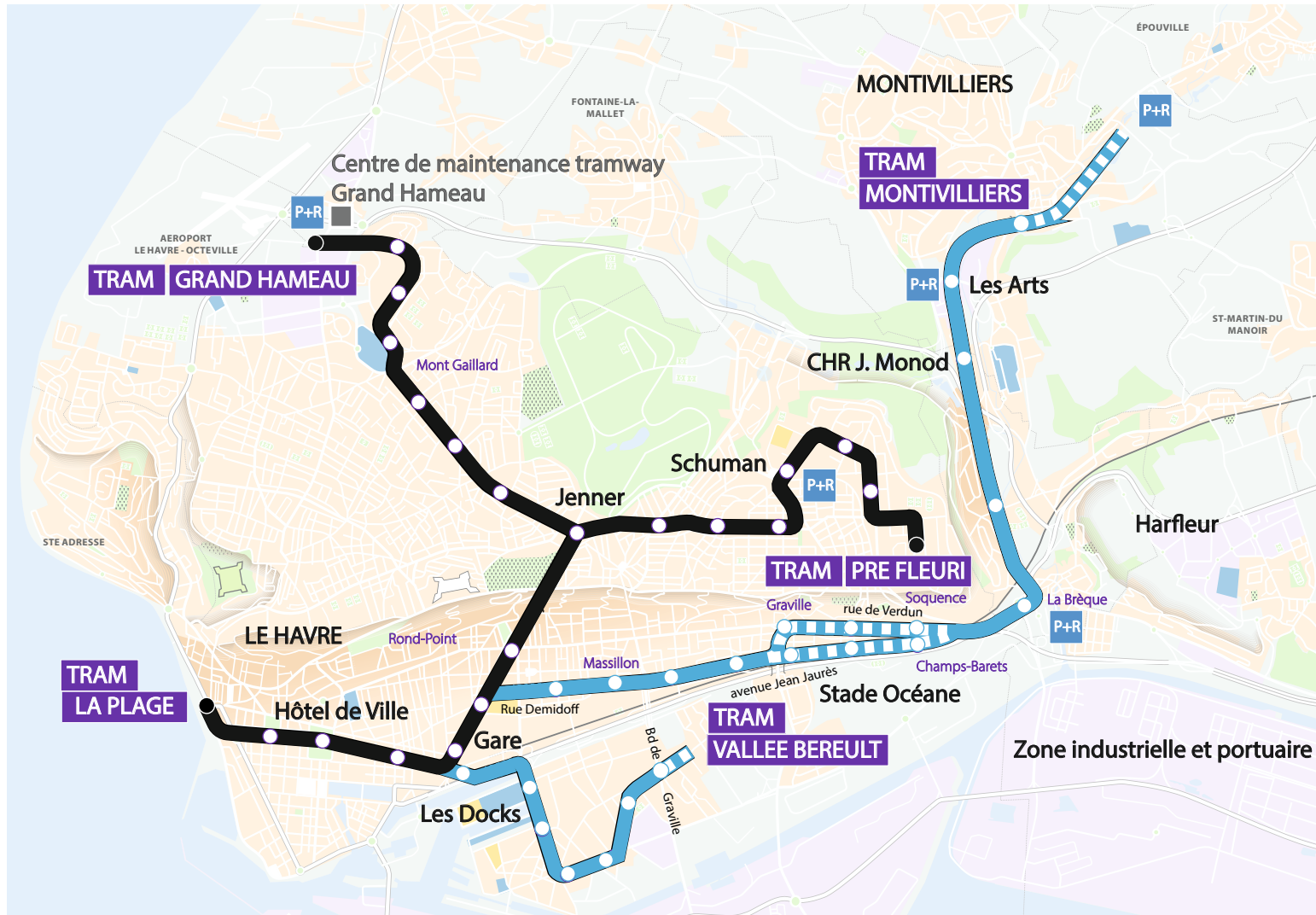
### L'OFFRE DE TRANSPORTS PROPOSÉE

- **1** tramway toutes les **8** minutes environ 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 dans les quartiers sud
- Un service **7j/7** de 5h à 00h30 du lundi au samedi et de 6h30 à 00h30 le dimanche
- Plus de **25 000** voyages par jour à la mise en service du projet

### → Les grandes étapes d'un projet de tramway :




—● Projet d'extension du réseau de tramway







## LES ACTEURS DU PROJET

### LE MAÎTRE D'OUVRAGE


 Créée en 2019 de la fusion de la communauté d'agglomération du Havre et des communautés de communes de Caux Estuaire et de Criquetot-l'Esneval, la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole (LHSM) est composée de 54 communes et compte environ 275 000 habitants. En tant qu'autorité organisatrice des mobilités, la communauté urbaine détermine et met en œuvre l'offre de transport en commun sur son territoire. C'est elle qui porte le projet d'extension du réseau de tramway. Elle participe également au financement de la LER avec la Région Normandie.

### LES PARTENAIRES


 La Région Normandie est l'autorité organisatrice du transport ferroviaire régional. À ce titre, c'est elle qui organise la desserte ferroviaire entre Le Havre, Montivilliers et Rolleville, dénommée Léopard'Express Régionale (LER). Elle confie l'exploitation de la ligne à SNCF Voyageurs dans le cadre d'une convention de cofinancement impliquant la communauté urbaine LHSM.


 Gestionnaire du réseau de voiries départementales, le Département de Seine-Maritime 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-Étoile à Montivilliers...




Les villes du Havre, de Montivilliers et d'Harfleur situées sur le tracé du projet sont étroitement associées à la conception du projet.



Gestionnaire du réseau ferré national, SNCF Réseau 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.



Le réseau de transport est actuellement exploité par l'entreprise TRANSDEV, 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.

## Une concertation pour construire un projet qui répond aux attentes du territoire



### UNE CONCERTATION, POUR QUOI FAIRE ?

La concertation préalable sur le projet est organisée en application et selon les modalités des articles L121-9 et

R-121-8 du code de l'environnement. Conformément à l'article L121-15-1 du même code, ses objectifs sont de :

- Débattre de l'opportunité, des objectifs, des caractéristiques du projet et des solutions alternatives étudiées
- Informer le public et répondre à ses interrogations sur l'état d'avancement du projet, ses objectifs et ses effets
- Enrichir le projet en intégrant au mieux les besoins et les attentes exprimés par le public pour aboutir à des solutions partagées.

### COMMENT S'INFORMER ET DONNER SON AVIS ?

**Du 22 septembre au 16 novembre 2021, la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole organise une concertation préalable, sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP), <https://www.debatpublic.fr/>, qui a désigné comme garants, Dominique PACORY et Bruno BOUSSION. Un dispositif d'annonce et d'information est déployé sur l'ensemble du territoire de la communauté urbaine. Des rencontres sont organisées au sein des communes concernées et des outils d'expression sont mis à la disposition des habitants.**

## Une concertation sur 8 semaines

### Septembre 2021

#### Réunion publique 1 (approche thématique locale)

Vendredi 24 septembre  
18h30 - Carré des Docks  
Le Havre

#### Réunion publique 2 (approche thématique locale)

Lundi 27 septembre  
18h - Centre culturel La Forge  
Harfleur

#### Réunion publique 3 (approche thématique locale)

Mercredi 29 septembre  
18h30 - Maison de l'enfance  
et de la famille - Montivilliers

#### Marche exploratoire 1

Lundi 4 octobre  
15h-17h30 - Le Havre

#### Atelier thématique 1

Lundi 4 octobre - 18h30-20h30  
La Fabrique Massillon  
Le Havre - Thème: Insertion  
urbaine du projet

#### Stand mobile 1

Mardi 5 octobre - 16h30-19h  
Gare SNCF - Le Havre

#### Permanence publique 1

Mardi 5 octobre  
10h-12h - Mairie d'Harfleur

#### Permanence publique 2

Mardi 5 octobre  
14h-16h - Centre social  
Jean Moulin - Montivilliers

#### Marche exploratoire 2

Samedi 9 octobre  
10h-12h30 - Montivilliers

#### Atelier thématique 2

Samedi 9 octobre  
14h30-16h30 - Maison de  
l'Enfance et de la Famille  
Montivilliers - Thème:  
Mobilités et intermodalité

#### Stand mobile 2

Dimanche 10 octobre  
9h-13h - Marché d'Harfleur

#### Permanence publique 3

Mercredi 13 octobre  
9h-13h - La Fabrique  
Soquence - Le Havre

### Octobre 2021

#### Stand mobile 3

Jeudi 14 octobre  
8h-12h - Marché de  
Montivilliers

#### Atelier thématique 3

Jeudi 14 octobre  
18h30-20h30 - Salle Grimaux  
Épouville - Thème: La desserte  
de la Vallée de la Lézarde

#### Permanence publique 4

Vendredi 15 octobre  
9h-13h - Mairie de Montivilliers

#### Stand mobile 4

Vendredi 15 octobre  
14h-18h - Place du marché  
Épouville

#### Marche exploratoire 3

Samedi 16 octobre  
10h-12h30 - Le Havre

#### Stand mobile 5

Mercredi 20 octobre  
8h-12h - Marché  
de Gonneville-la-Mallet

#### Atelier thématique 4

Mercredi 20 octobre  
18h-20h - Mairie annexe  
de Gravelle - Le Havre  
Thème: Économie  
et commerces

#### Stand mobile 6

Jeudi 21 octobre  
8h-13h - Hôpital Jacques  
Monod - Le Havre

### Novembre 2021

#### Atelier thématique 5

Jeudi 21 octobre  
18h-20h - Centre culturel  
La Forge - Harfleur  
Thème: Environnement et  
aménagement du territoire

#### Permanence publique 5

Vendredi 22 octobre  
11h-15h - La Fabrique  
des Quartiers Sud - Le Havre

#### Stand mobile 7

Mardi 9 novembre  
10h-18h - Centre commercial  
de la Lézarde - Montivilliers

*Il s'agit du calendrier prévisionnel de la concertation. Celui-ci est susceptible d'évoluer en fonction des contraintes qu'imposerait la gestion de la crise sanitaire.*

Consultez le programme détaillé des rencontres sur [tramwaylehavremetro.fr](https://tramwaylehavremetro.fr)

# LA CONCERTATION PRÉALABLE, MODE D'EMPLOI

**C**ompte tenu de ses caractéristiques, le projet d'extension du réseau de tramway nécessite une saisine obligatoire de la Commission nationale du débat public (CNDP), conformément au code de l'environnement.

Le 5 mai 2021, la CNDP a décidé de l'organisation d'une concertation préalable en application du code de l'environnement. Elle a nommé Dominique PACORY et Bruno BOUSSION, garants de la concertation qui se tiendra du 22 septembre au 16 novembre 2021.

Le bilan établi par les garants comportera une synthèse des observations et propositions exprimées durant la concertation qui permettront d'éclairer la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole sur les suites à donner au projet. La communauté urbaine Le Havre Seine Métropole souhaite que l'ensemble des citoyens puissent s'exprimer sur l'opportunité du projet, ses caractéristiques, les variantes proposées, afin de déterminer des scénarios d'aménagement ou des questionnements qui seront approfondis lors des études à venir, en vue de l'enquête publique.



## La concertation préalable, une démarche réglementaire



### UN CADRE LÉGAL

La concertation préalable est une procédure organisée en amont d'un projet susceptible d'avoir un impact sur l'environnement, le cadre de vie ou l'activité économique d'un territoire. La concertation est obligatoire ou facultative selon les caractéristiques du projet. Compte tenu de son coût estimé à environ 320 M€, le projet porté par Le Havre Seine Métropole nécessite une saisine obligatoire de la Commission nationale du débat public (CNDP), conformément au code de l'environnement.

Saisie le 13 avril 2021 par Édouard Philippe, président de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, la CNDP a décidé le 5 mai 2021 que le projet d'extension du réseau de tramway ferait l'objet d'une concertation préalable, en application de l'article L.121-9 du code de l'environnement et selon les modalités définies à l'article R-121-8 du même code. C'est la CNDP qui définit les modalités de concertation et en confie l'organisation à la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole.

### Ce que dit la loi:

#### Article L.121 – 15-1 du code de l'environnement:

«... La concertation préalable permet de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet ou des objectifs et des principales orientations du plan ou programme, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Cette concertation permet, le cas échéant, de débattre de solutions alternatives, y compris, pour un projet, son absence de mise en œuvre. Elle porte aussi sur les modalités d'information et de participation du public après la concertation préalable. »

#### Article L.121-16 du code de l'environnement:

« La concertation préalable associe le public à l'élaboration d'un projet, plan ou programme dans les conditions définies par la présente section. La concertation préalable est d'une durée minimale de quinze jours et d'une durée maximale de trois mois. Quinze jours avant le début de la concertation, le public est informé des modalités et de la durée de la concertation par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieux concernés par la concertation ainsi que, selon l'importance et la nature du projet, par voie de publication locale. Le bilan de cette concertation est rendu public. Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Les dépenses relatives à l'organisation matérielle d'une concertation préalable sont à la charge du maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable du plan ou programme ».

### LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

Créée en 1995 par la loi Barnier, la Commission nationale du débat public (CNDP) est une autorité administrative indépendante chargée d'organiser le débat public lors des grands projets d'aménagement.

Cette institution organise l'information et la participation du public autour de ces projets. Le site internet de la CNDP détaille son fonctionnement : [www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

Dans le cadre d'une concertation obligatoire, la CNDP valide le dossier de concertation, les modalités et le calendrier de la concertation proposés par le maître d'ouvrage.

### LES GARANTS DE LA CONCERTATION

Dominique PACORY et Bruno BOUSSION ont été désignés garants de la concertation du projet.

Les garants garantissent un droit individuel à l'information et à la participation, au nom de la CNDP.

Ils veillent au bon déroulement de la concertation préalable, à la qualité et la sincérité des informations diffusées. Ils s'assurent que la concertation permet au public d'être informé, de poser des questions, de recevoir des réponses et de présenter ses observations et ses propositions. Ils facilitent le dialogue avec tous les acteurs, sans émettre d'avis sur le fond du projet.

Dominique PACORY et Bruno BOUSSION se tiennent à la disposition de toute personne, association ou organisme pendant toute la durée de la concertation :

Par courriel : [dominique.pacory@garant-cndp.fr](mailto:dominique.pacory@garant-cndp.fr)  
[bruno.boussion@garant-cndp.fr](mailto:bruno.boussion@garant-cndp.fr)

## Les modalités de la concertation



### S'INFORMER ET S'INSCRIRE

- **Le dossier de concertation** disponible en version papier sur 12 lieux d'accueil du territoire
- **La plateforme participative** dédiée avec son dossier de concertation : [tramwaylehavremetro.fr](http://tramwaylehavremetro.fr)
- **Un dépliant** d'information et **une vidéo** de présentation du projet

### S'EXPRIMER

- **Des registres disponibles** sur 12 lieux d'accueil du territoire.
- **Un formulaire de contribution** accessible sur la plateforme participative
- **Le coupon-T joint au dépliant**
- **Par courrier :**  
Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole -  
Concertation Tramway - 19 rue Georges Braque -  
CS 70854 - 76085 Le Havre Cedex

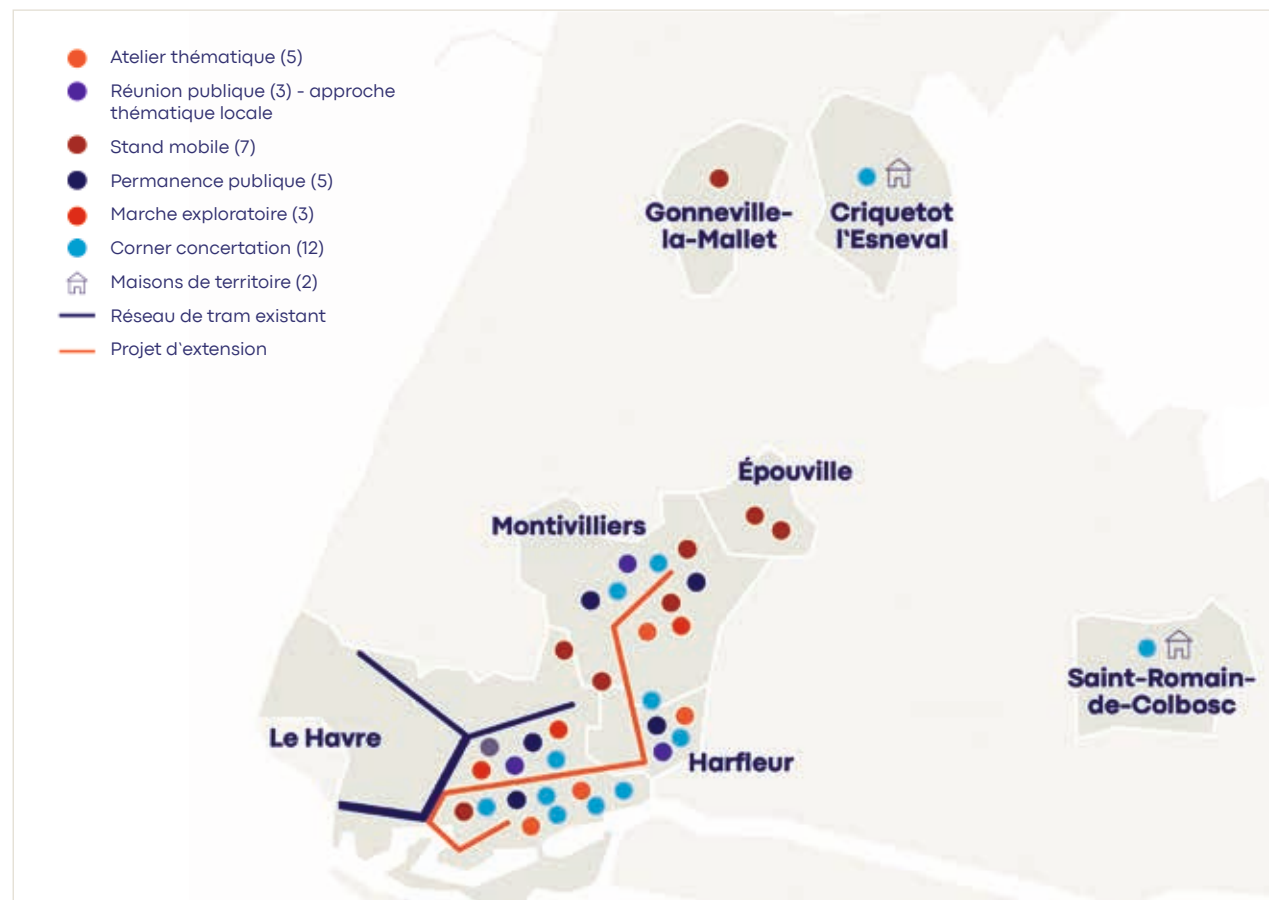
## Après la concertation



### LE BILAN DES GARANTS

À l'issue de la phase de concertation et dans un délai d'un mois, les garants élaborent un bilan de la concertation préalable et résument la façon dont elle s'est déroulée.

### → Une concertation à l'échelle du territoire



Ce bilan comporte une synthèse des observations et des propositions présentées. Adressé au maître d'ouvrage, il est rendu public par ce dernier sur le site dédié. Il est également consultable sur le site de la CNDP.

## LA PLACE DE LA CONCERTATION ET DU PUBLIC DANS LE PROCESSUS DÉCISIONNEL

Les expressions recueillies lors de la concertation vont contribuer à éclairer le maître d'ouvrage sur les suites à donner au projet concernant notamment son opportunité, ses caractéristiques, les mesures de mise en œuvre d'accompagnement et de son suivi, ainsi que ses effets.

Le maître d'ouvrage rédige un document qui présente les enseignements qu'il tire de la concertation dont il tiendra compte dans la suite du projet.

Les suites données par le maître d'ouvrage seront rendues publiques dans les trois mois qui suivent la clôture de la concertation.

Une délibération du conseil communautaire fixera alors les dispositions retenues pour la suite du projet et les conditions de lancement de l'enquête publique.

D'autres phases d'échanges seront organisées aux étapes clés des études, de manière à poursuivre l'écoute et l'association du public. À la demande du maître d'ouvrage, la Commission nationale du débat public (CNDP) pourra désigner un garant chargé de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique (L.121-16-2).

## LES ÉTUDES À VENIR

Les études à venir sur le projet seront guidées par les enseignements et les orientations tirées de la concertation préalable. Les partenaires et collectivités impliqués dans le projet depuis sa conception seront étroitement associés à l'avancement de ces études, et ce jusqu'à l'enquête publique.

## L'ENQUÊTE PUBLIQUE

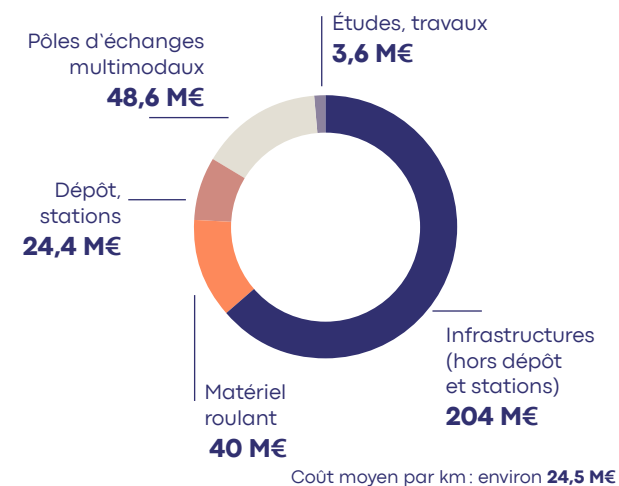
Après dépôt du dossier d'étude d'impact et avis des différentes autorités concernées à horizon 2024, l'enquête publique constituera un temps fort de consultation du public favorisant l'intégration du projet dans le territoire.

## Le calendrier prévisionnel du projet

- **Du 22 septembre au 16 novembre 2021:** concertation préalable
- **16 décembre 2021:** publication du bilan des garants de la concertation
- **Avant le 16 février 2022:** publication des enseignements de la concertation par la communauté urbaine
- **De 2022 à 2024:** poursuite des études, dépôt des dossiers de demande d'autorisation environnementale
- **2024:** enquête publique
- **Fin 2024:** autorisation environnementale et début des travaux
- **2025 et 2026:** travaux et fermeture de la LER
- **2027:** essais et mise en service

## Le coût et le financement du projet

Le montant total du projet d'extension du réseau de tramway est évalué à environ 320 M€ HT.



Plus de 80 % du projet seront financés par la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole. Le projet a fait l'objet à ce stade de deux demandes de financement : l'une de 40 M€ auprès de l'État dans le cadre de l'appel à projets « Transports collectifs en site propre et pôles multimodaux », l'autre de 40 M€ auprès de la Région Normandie dans le cadre du contrat d'agglomération.

# TOUR D'HORIZON DES ENJEUX

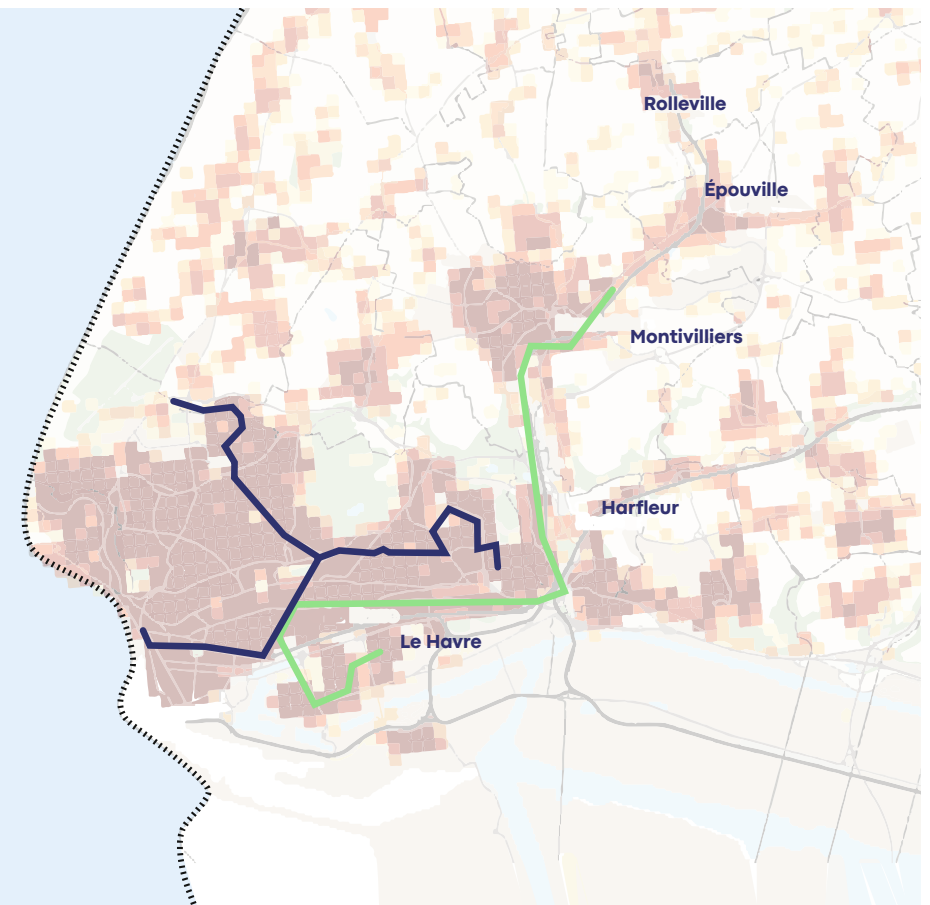
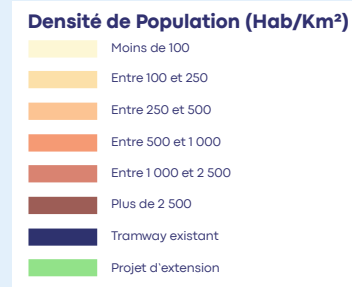
**L**e cœur du territoire se développe depuis plus de 15 ans avec des opérations d'envergure qui contribuent à asseoir sa visibilité et son attractivité à l'échelle de la Vallée de la Seine : campus Le Havre - Normandie, grands équipements, programmes de logements, etc. Ce cœur métropolitain bat également au rythme de projets de politiques publiques : construction de logements neufs, réhabilitation de logements anciens, développement d'équipements de proximité, requalification des espaces publics.

Le projet d'extension du réseau de tramway a pour objectif de créer des liens entre la ville-centre, les pôles urbains alentours et les zones d'emploi, en favorisant l'utilisation des transports collectifs.



—● Schéma de la densité de population du Havre et des 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> couronnes de la communauté urbaine

Le territoire de la communauté urbaine se caractérise par une « ville-centre » très étendue, une première couronne périphérique relativement dense et une seconde couronne, principalement rurale, au tissu urbain plus diffus.





## Un cadre de vie de qualité pour tous les habitants



### ADAPTER L'OFFRE DE TRANSPORT À L'ÉVOLUTION DES MODES DE VIE

#### LE RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN LiA AUJOURD'HUI

La communauté urbaine a pour objectif de repenser la mobilité de ses habitants de manière durable avec l'utilisation de moyens de transports alternatifs et complémentaires à la voiture particulière.

## Zoom sur le réseau LiA en 2019

### DERNIÈRE PÉRIODE AVANT COVID

- **110 000** voyageurs par jour, dont 45 % sur le tramway
- **2** lignes de tramway
- **1** ligne de funiculaire
- **21** lignes régulières (de bus)
- **11** lignes complémentaires (à vocation scolaire)
- **25,7** millions de voyageurs par an

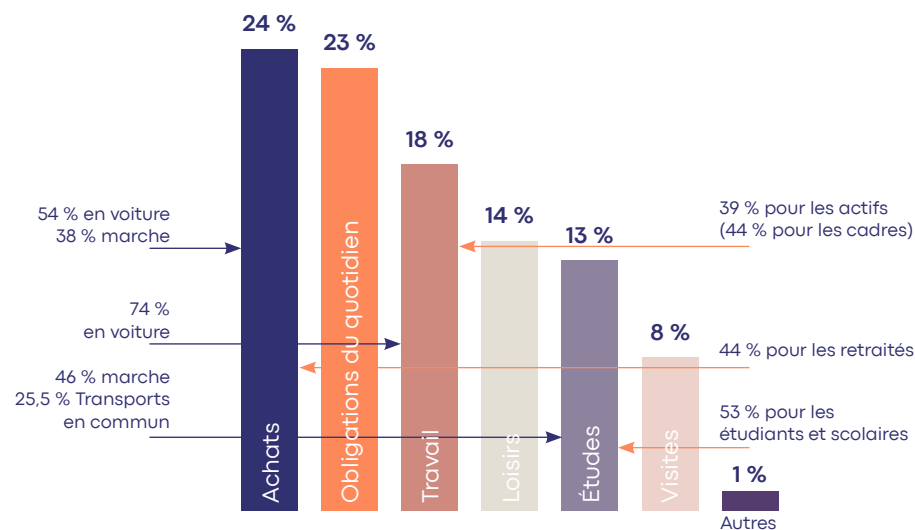
Pour répondre à cette ambition, elle met à la disposition des habitants **une offre de transport en commun riche et diversifiée** : tramway, funiculaire, bus, train, vélo, transport à la demande, etc.

Le réseau de transport en commun de l'agglomération havraise dénommé LiA s'étend sur 54 communes. Il est fiable et efficace, avec des performances (nombre de voyages par habitant, kilomètres parcourus, etc.) supérieures à la moyenne nationale.

### LES DÉPLACEMENTS DES HABITANTS SUR LE TERRITOIRE DU PROJET

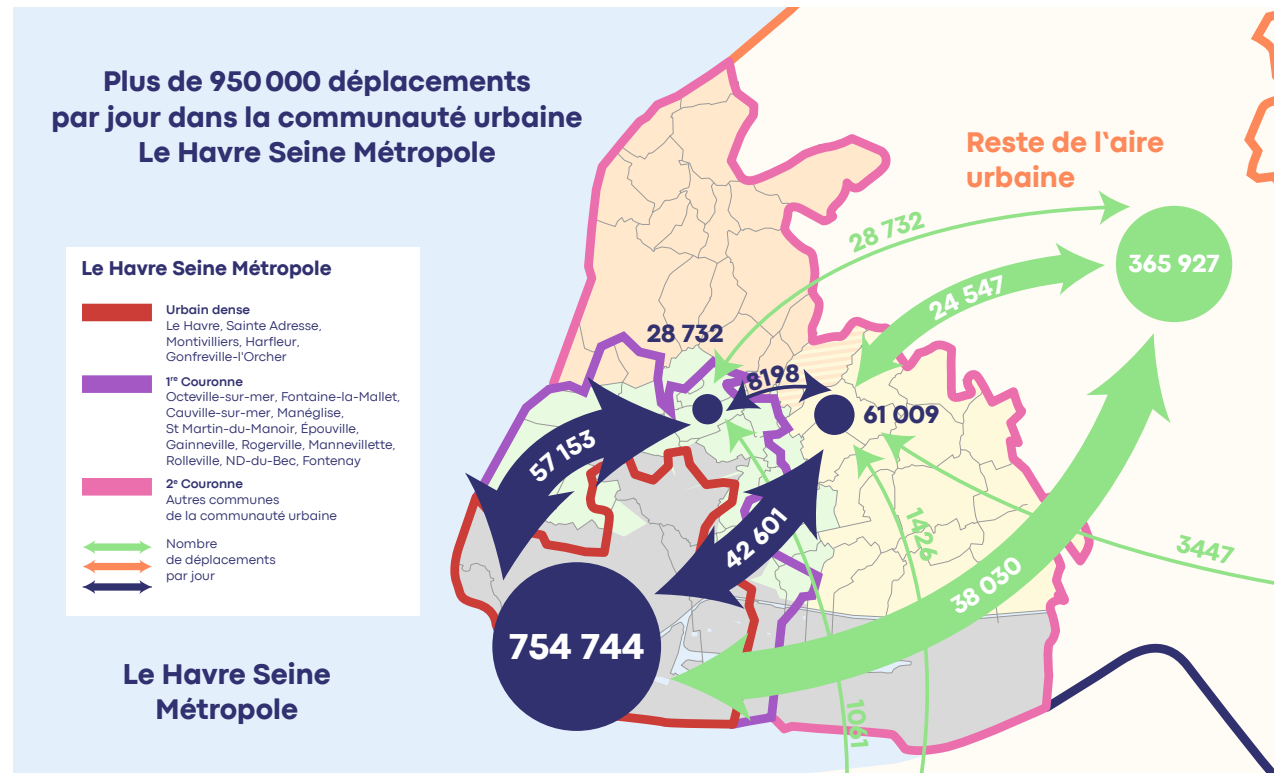
Les motifs de déplacement sont notamment liés aux achats, aux obligations du quotidien (santé, aller/venir chercher quelqu'un, rechercher un emploi), aux services, au travail, aux loisirs ou aux études.

En moyenne, un habitant de la communauté urbaine consacre 58 minutes par jour à ses déplacements. 56 % de ces déplacements font moins de 3 km."



— Motifs de déplacement à l'échelle de la communauté urbaine

→ Flux de déplacements à l'échelle de l'aire urbaine



**DE FORTS BESOINS DE DÉPLACEMENTS ENTRE LE HAVRE, HARFLEUR ET MONTIVILLIERS**

En 2018, la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole a mené une enquête afin d'affiner sa connaissance sur les déplacements et l'utilisation des modes de transport par les habitants de l'agglomération havraise.

**Sur les 950 000 déplacements quotidiens recensés, 80 % s'effectuent dans le centre de l'agglomération.** On relève également d'importants mouvements entre le cœur de l'agglomération et sa périphérie (1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> couronnes). Entre les communes du Havre, de Montivilliers et d'Harfleur, particulièrement concernées par le projet, les déplacements quotidiens sont fréquents :

- Sur les 100 000 déplacements vers Le Havre, plus de 25 % sont en provenance de Montivilliers ou d'Harfleur
- Sur les 17 250 déplacements vers Harfleur, près de 50 % sont en provenance du Havre et 17 % de Montivilliers
- Sur les 41 000 déplacements vers Montivilliers, 41 % sont en provenance du Havre et 7 % d'Harfleur.

On note également :

- Environ 8 600 déplacements entre Le Havre et Épouville et 1 600 déplacements entre Le Havre et Rolleville (quels que soient le sens, le mode et le motif).

**Focus sur les déplacements domicile-travail (INSEE 2017)**

- Les déplacements domicile-travail entre Le Havre, Harfleur et Montivilliers suivent la même tendance
- Les actifs habitant à Harfleur ou Montivilliers sont plus nombreux à venir travailler au Havre que dans leur commune de résidence
- 25 % des emplois à Harfleur sont occupés par un habitant du Havre
- 33 % des emplois à Montivilliers sont occupés par un habitant du Havre

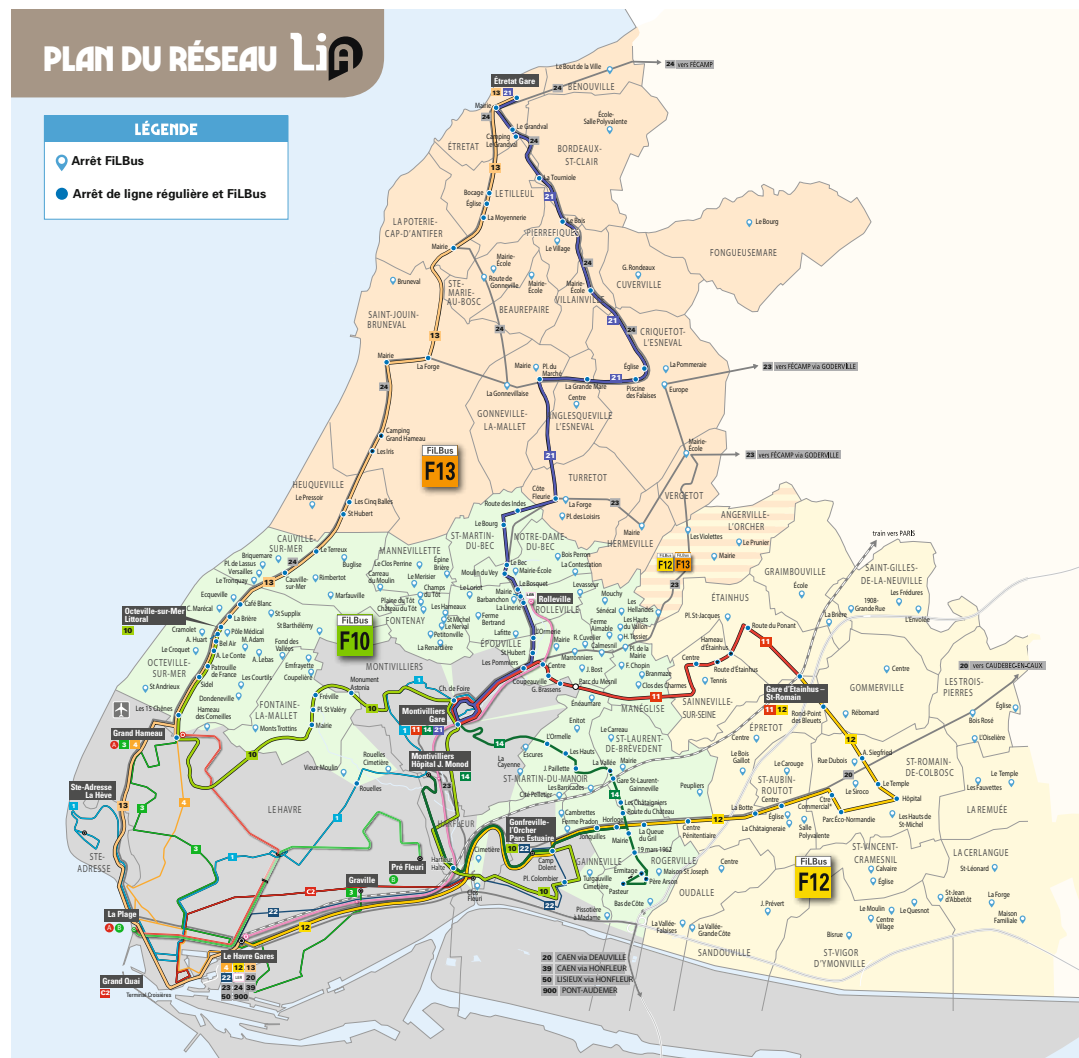
## LA DESSERTE EN TRANSPORT EN COMMUN DU NORD ET DE L'EST DE L'AGGLOMÉRATION DENSE

Aujourd'hui, l'offre de transport en commun est particulièrement riche dans le centre de l'agglomération (Le Havre, Sainte-Adresse et Harfleur), desservi par les lignes de tramway A et B et plusieurs lignes de bus fortement fréquentées, notamment à l'heure de pointe du matin (lignes 1, C2, 3, 4 et 22). La desserte ferroviaire assurée par la Lézard'Express Régionale (LER) complète l'offre structurante.

La desserte des pôles urbains situés plus au nord (Montivilliers) et à l'est de l'agglomération avec les lignes de bus régulières est plus faible. C'est pourquoi la desserte par un transport en site propre performant et cadencé de l'est et du nord de la première couronne constituera la colonne vertébrale d'un schéma de mobilité amélioré.

La communauté urbaine Le Havre Seine Métropole doit également mener une réflexion pour renforcer le lien entre le pôle d'échange de la Brèque et la zone industrialo-portuaire aujourd'hui assuré par le service FlexiLiA. La desserte des pôles urbains de la deuxième couronne est assurée uniquement avec l'offre de transport à la demande (Fil'bus), complétée par des lignes régulières périurbaines (11,12,13,21). Le plan de mobilité (PDM) de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole pour le 2<sup>e</sup> semestre 2022, actuellement en préparation, permettra de déterminer les grandes orientations pour la desserte de la seconde couronne, en articulation avec le projet d'extension du tramway et en tenant compte des grands enjeux d'aménagement du territoire.

## ● Couverture actuelle du réseau LiA

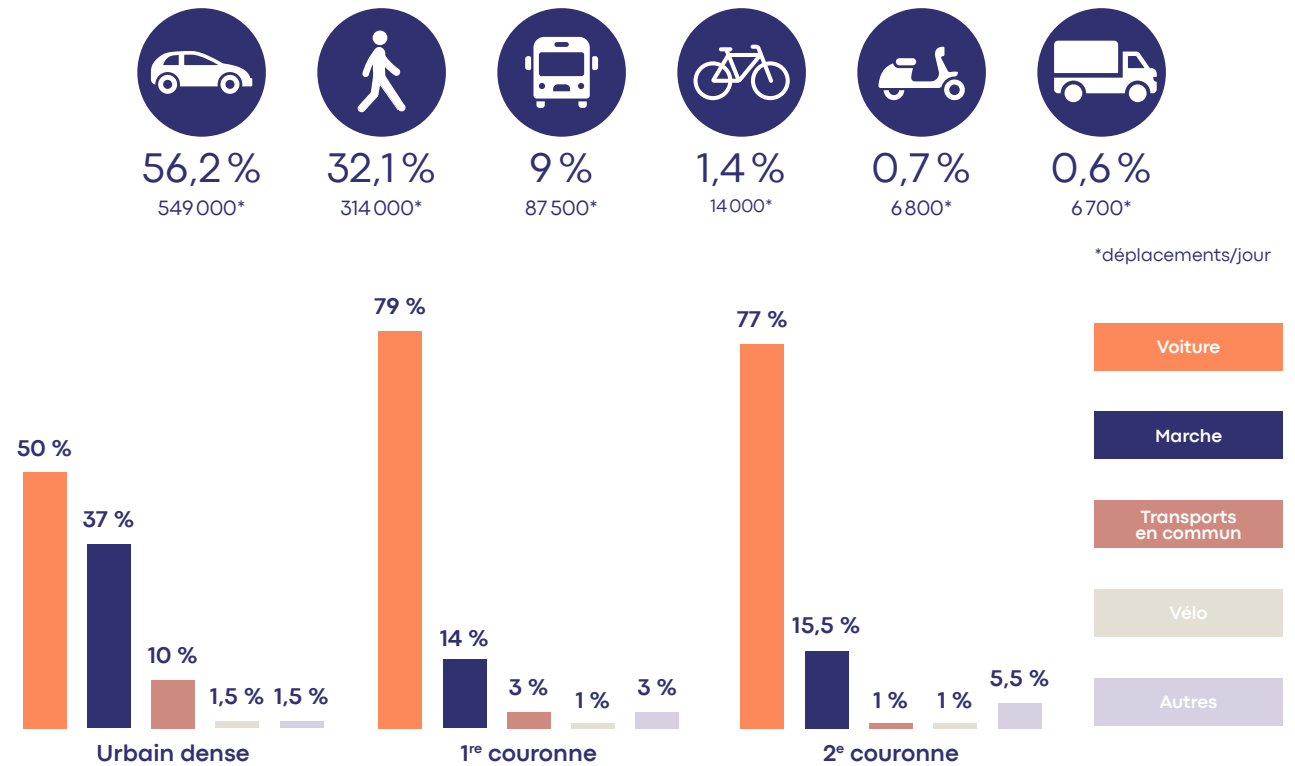


**UN ENJEU IMPORTANT DE REPORT MODAL**

Le projet d'extension du réseau de tramway vise à répondre aux forts besoins de déplacements identifiés entre Le Havre, Harfleur et Montivilliers, ainsi qu'à **encourager l'ensemble des habitants à se tourner vers les transports collectifs et les modes de déplacements doux**. À l'échelle de l'agglomération, le réseau de tramway constituera la colonne vertébrale du réseau de transport en commun et permettra de mailler le territoire de façon fine, pour offrir plus de mobilité aux habitants.

**À l'échelle de la communauté urbaine, le report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs est un enjeu majeur, notamment pour les trajets inférieurs à 10 km.**

**— Répartition entre les différents modes de déplacements sur le territoire de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole**



## AMÉNAGER LA VILLE DE DEMAIN

### LA POURSUITE D'UNE DYNAMIQUE DE RECOMPOSITION URBAINE

Les différents aménagements urbains réalisés ces dernières années ou en projet illustrent la dynamique urbaine déjà engagée le long du corridor de l'extension du réseau de tramway.

Dans les quartiers sud, une reconquête des friches industrialo-portuaires a été lancée par la Ville du Havre.

La commune d'Harfleur a engagé une requalification de l'entrée de son centre-ville, à proximité de la Brèque, avec la construction de plus de 200 logements. Aujourd'hui, 110 logements supplémentaires sont en cours de construction.

La commune de Montivilliers a réalisé l'urbanisation au droit de la gare LER avec la construction du quartier des Salines. La commune a également fait le choix de développer à proximité son cœur commercial et artisanal avec son village d'artisans d'art, « Les Hallettes ».

Les capacités d'urbanisation potentielles à court, moyen et long termes, identifiées à proximité du projet d'extension du réseau de tramway sont importantes :

#### Autour de la branche en direction de Montivilliers

- **Le terrain du Champ de foire (4,5 ha) et les emprises SNCF (9 ha) au Havre**
- **Le site du complexe sportif Jules Deschaseaux (3,5 ha)**
- **Le secteur de la Brèque (10 ha)**

#### Autour de la branche en direction des quartiers sud du Havre

- **La reconversion des MPagasins généraux (15 ha)**
- **Le futur quartier Dumont d'Urville (6 ha, 500 logements) va se développer dans la même temporalité que le projet de tramway**
- **Un total de 16 ha de terrains mutables a été identifié par la communauté urbaine et la Ville du Havre dans le programme d'action foncière aux abords du projet de tramway**

Le projet d'extension du réseau de tramway constitue une opportunité pour poursuivre ou *a minima* maintenir (lorsque celle-ci est déjà très importante) la rénovation urbaine des communes traversées.

Au Havre, le projet permettra d'accompagner l'accueil de nouvelles populations, d'activités et de grands équipements déjà engagé dans les quartiers sud. Au nord du faisceau ferroviaire, il participera à la rénovation du centre ancien et du quartier Sequence.

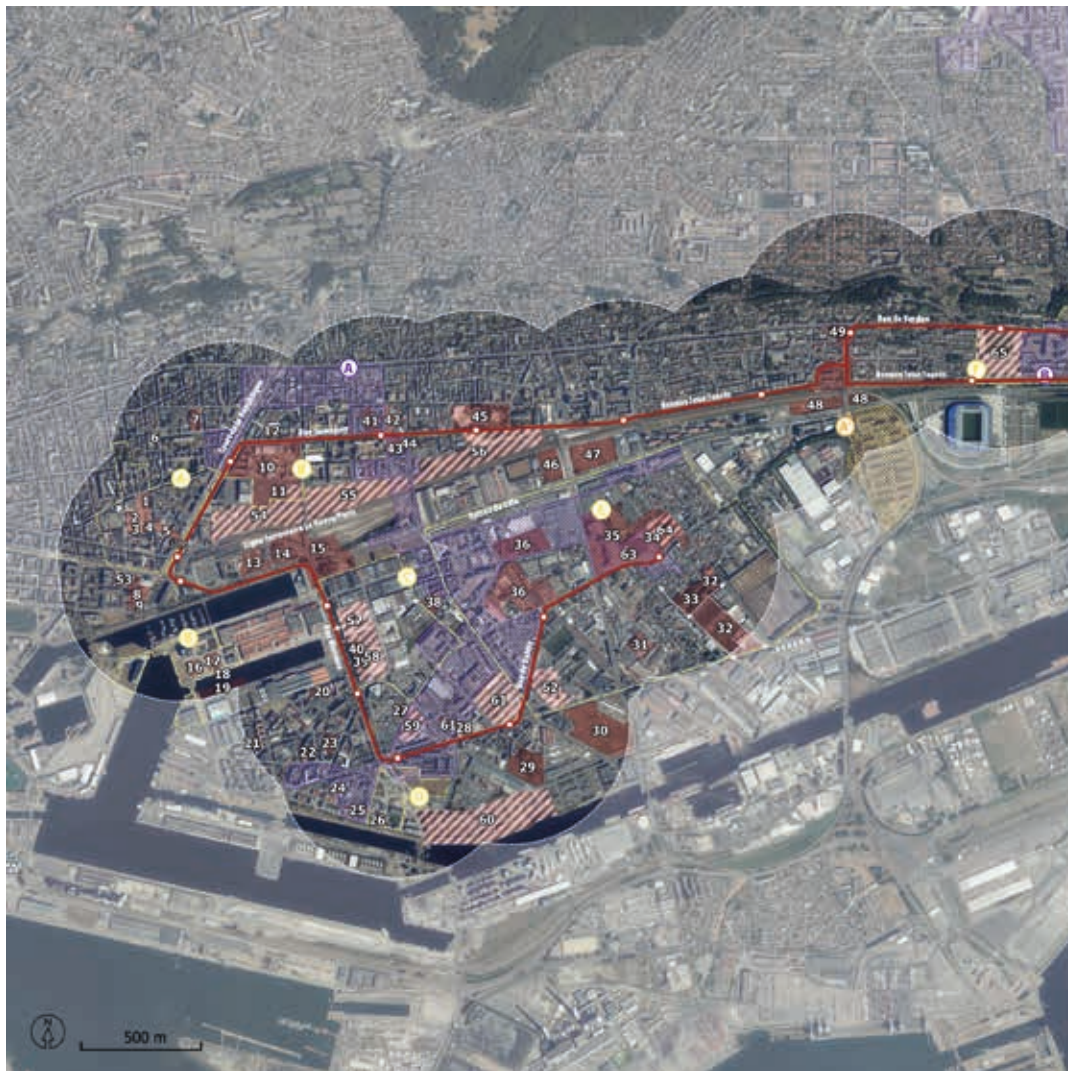
À Harfleur, le projet constitue une opportunité pour poursuivre le réaménagement de l'entrée du centre-ville et des espaces aujourd'hui dédiés à la circulation routière.

À Montivilliers, le projet accompagnera la politique de rénovation urbaine en cours tout en favorisant la mixité sociale et fonctionnelle. Cette ambition s'inscrit dans le futur PLU-I\* dont l'élaboration débutera à l'été 2021. Celui-ci permettra de définir de nouvelles règles d'urbanisme favorables à l'usage d'un transport en commun en site propre, tout en améliorant le cadre de vie (augmentation de l'habitat ou des activités à proximité, renforcement de la mixité sociale, maîtrise des capacités de stationnement, etc.).

\* Plan local d'urbanisme intercommunal



— Capacités d'urbanisation potentielles sur le territoire



**Projets urbains**

A Danton	// 300+ logements
B Campus Le Havre Normandie	// 13 500 étudiants
C Magasins généraux	// 12,0 hectares
D Dumont d'Urville	// 422 logements - (7/10 lots)
E Vallée Béréult	// NPRU
S Soquence	// Etude programmée

**Projets en cours**

PROJETS IMMOBILIERS

**# Nom**

4 Auberge de jeunesse	25 Rue Saint-Nicolas sud // 25 log.
5 Allée Aimé Césaire // 48 log.	27 Rue de Colmar // 39 log.
6 Santra plus // 36 log.	28 Amiral Mouchez
7 Dumé d'Aplemont // 116 log.	30 Total Desmarais
8 Cité administrative	32 Viviani // 120 log.
9 Horizon 360 // 82 log.	36 Lamartine Nicolle
12 Rue Duguay Trouin	38 Friche Intermarché // 147 log.
13 Charles Laffitte // 272 log.	39 Rue Marceau
14 Kyriad - McDonald	40 Docks city // 70 log.
16 Les Quais en Seine // 215 log.	42 Berthelot-Demidoff // 111 log.
20 Student Factory // 192 log.	43 LIDL Demidoff
21 Rue de Prony // 31 log.	44 Mazeline Demidoff // 40 log.
22 Ecole Courbet // 28 log.	46 Graville - Sémard
23 Les Jardins d'Ostara // 62 log.	47 La Nef
24 Rue Saint-Nicolas nord // 35 log.	48 Halte de Graville

EQUIPEMENTS

**# Nom**

2 Espace Simone Veil	26 Hangar O
3 Pôle social	29 SDIS
11 URMA (école)	31 Louis Richard
17 IUT	35 Parc sportif
18 Barge du CROUS	41 Hilaire Colombelle
19 Barges&Berges	

AMÉNAGEMENTS URBAINS

**# Nom**

1 Place Danton	34 Place de la Vallée
10 Université	45 Square Massillon
15 Entrée de ville	49 Place de Graville
33 Parc Viviani	

**VEILLE FONCIÈRE**

PROJETS IMMOBILIERS

**# Nom**

53 DDTM	60 Quai de Gironde
54 Lebon Sud	61 Passage Lecoq
55 Boieldieu	61 Ilot Mulhouse
56 Demidoff	62 Valmy - Thepot - Mouchez
57 Point P	63 Impasse Balard
58 Peugeot	64 Ilot Vallée - Dubuffet
59 Dumont d'Urville	65 Deschaseaux

**QUARTIER GÉO-PRIORITAIRES**

QUARTIERS POLITIQUES DE LA VILLE (QPV)

A Centre ancien / Quartiers sud
B Soquence



// 300+ logements  
 // 13 500 étudiants  
 // 12,0 hectares  
 // 422 logements - (7/10 lots)  
 // NPRU  
 // Etude programmée



25 Rue Saint-Nicolas sud // 25 log.  
 27 Rue de Colmar // 39 log.  
 28 Amiral Mouchez  
 30 Total Desmarais  
 32 Viviani // 120 log.  
 36 Lamartine Nicolle  
 38 Friche Intermarché // 147 log.  
 39 Rue Marceau  
 40 Docks city // 70 log.  
 42 Berthelot-Demidoff // 111 log.  
 43 LIDL Demidoff  
 44 Mazeline Demidoff // 40 log.  
 46 Graville - Sémard  
 47 La Nef  
 48 Halte de Graville

EQUIPEMENTS

**# Nom**

2 Espace Simone Veil	26 Hangar O
3 Pôle social	29 SDIS
11 URMA (école)	31 Louis Richard
17 IUT	35 Parc sportif
18 Barge du CROUS	41 Hilaire Colombelle
19 Barges&Berges	

AMÉNAGEMENTS URBAINS

**# Nom**

1 Place Danton	34 Place de la Vallée
10 Université	45 Square Massillon
15 Entrée de ville	49 Place de Graville
33 Parc Viviani	

**VEILLE FONCIÈRE**

PROJETS IMMOBILIERS

**# Nom**

53 DDTM	60 Quai de Gironde
54 Lebon Sud	61 Passage Lecoq
55 Boieldieu	61 Ilot Mulhouse
56 Demidoff	62 Valmy - Thepot - Mouchez
57 Point P	63 Impasse Balard
58 Peugeot	64 Ilot Vallée - Dubuffet
59 Dumont d'Urville	65 Deschaseaux

**QUARTIER GÉO-PRIORITAIRES**

QUARTIERS POLITIQUES DE LA VILLE (QPV)

A Centre ancien / Quartiers sud
B Soquence



TERRITOIRE DE VEILLE ACTIVE (TVA)

A' Champs Barets
------------------



TERRITOIRE DE VEILLE ACTIVE (TVA)

A' Champs Barets
------------------



**Projets urbains**

- F Soquence
- G La Brèque
- H (Harfleur centre-ville)
- I (Montivilliers centre-ville)

- // Etude programmée
- // Etude programmée
- // Etude programmée
- // Etude programmée

**Projets en cours**

PROJETS IMMOBILIERS

- # Nom
- 446 Graville - Sémard
- 47 La Nef

- 48 Halte de Graville

AMÉNAGEMENTS URBAINS

- # Nom
- 49 Place de Graville
- 51 Gare Montivilliers
- 52 Halettes

**VEILLE FONCIÈRE**

- # Nom
- 56 Demidoff
- 65 Deschaseaux

**QUARTIER GÉO-PRIORITAIRES**

QUARTIERS POLITIQUES DE LA VILLE (QPV)

- B Soquence

TERRITOIRE DE VEILLE ACTIVE (TVA)

- A: Champs Barets
- B: Beaulieu
- C: Harfleur (centre-ville)
- D: Camping des vallées
- E: Coudraie

## La réduction des fractures sociales et territoriales



### AMÉLIORER LA DESSERTE DES PÔLES URBAINS ET DES QUARTIERS GÉO-PRIORITAIRES DE LA VILLE

#### LE CENTRE ANCIEN DU HAVRE : UNE POURSUITE DE LA REQUALIFICATION VERS L'EST

Situé de part et d'autre du cours de la République (quartier Danton à l'ouest et Sainte-Marie/Saint-Léon à l'est), le quartier du centre ancien du Havre compte 18 000 habitants, soit 10 % de la population havraise. Compte tenu de son caractère de « centre-ville », il abrite commerces, services, hébergements, etc. Depuis 2010, le parc de logements du quartier a évolué : 750 logements ont été réhabilités et 800 logements ont été réalisés entre 2019 et 2022. Il fait l'objet du Programme national de requalification des quartiers anciens dégradés (PNRQAD) ayant pour objectif de lutter contre l'habitat indigne. Ce quartier est desservi par le réseau de tramway existant.

**Le projet d'extension du réseau de tramway répond à des enjeux forts à l'échelle de l'agglomération, tant sur le renouvellement urbain que sur le désenclavement des quartiers et des principales zones d'emploi de l'agglomération.**

#### Les enjeux du projet pour le quartier du centre ancien du Havre

- **18 000** habitants situés à proximité du projet
- Une amélioration de la desserte dans le secteur Sainte-Marie Saint-Léon à l'est du cours de la République
- Un accompagnement des politiques publiques urbaines

#### LES QUARTIERS DE LA VILLE BASSE DU HAVRE (GRAVILLE ET SOQUENCE) : DES QUARTIERS À DÉSENCLAVER

Dans le prolongement du centre ancien, les quartiers de Graville et de Soquence (Le Havre) comptent 14 000 habitants. Ils forment un long ruban résidentiel situé entre la costière (coteaux habités) et les emprises ferroviaires. Dans le secteur, la densité de population est moins importante que dans le centre ancien, et les zones d'habitation sont variées : immeubles anciens, maisons individuelles et immeubles collectifs, etc.

Le secteur est également concerné par des projets stratégiques à plus ou moins long terme :

- **Le futur pôle de loisirs « Nef »**, situé au pied du pont du boulevard de Graville, regroupera des espaces de restauration autour d'un bowling, d'une piste de karting et d'une salle dédiée à l'escalade.
- **Les espaces publics du centre de Graville** (commerces, services) doivent être requalifiés pour améliorer la qualité de vie et les liens de proximité.

- **Le quartier de Soquence** va entrer dans un processus de requalification de son patrimoine bâti social en lien avec un travail autour des espaces publics.
- **Le site du complexe sportif Jules Deschaseaux** (3,5 ha), ancien stade comportant encore des équipements sportifs sous les tribunes, ainsi que son parking feront l'objet d'une étude de recomposition urbaine contribuant à la requalification des quartiers de Graville et Soquence.

#### Les enjeux du projet pour les quartiers de Graville et Soquence

- **14 000** habitants situés à proximité du projet
- Une desserte performante de la zone d'habitation résidentielle de la ville basse du Havre au-delà du centre ancien et du stade Océane
- Un désenclavement des secteurs Graville et Soquence et une requalification des espaces publics
- Un gain d'attractivité et un accompagnement de la mixité sociale du secteur



### LA DESSERTE D'HARFLEUR ET DE MONTIVILLIERS : UNE MISE EN RÉSEAU DES POLARITÉS URBAINES DE L'AGGLOMÉRATION

Montivilliers (15 612 habitants en 2017) et Harfleur (8 449 habitants en 2017), 2<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> communes les plus peuplées de la communauté urbaine, constituent deux pôles importants aux portes du Havre. Le quartier de Mayville à Gonfreville-l'Orcher (3<sup>e</sup> commune de l'agglomération avec 9 146 habitants) jouxte également le centre-ville d'Harfleur.

Avec l'hôpital Jacques Monod, le centre commercial de la Lézarde, les zones d'activités, les centres-villes commerçants, ce secteur est riche sur le plan de l'activité économique et des services. Grâce au projet, cette offre sera rendue plus accessible à l'ensemble des habitants du territoire.

#### Les enjeux du projet pour les villes d'Harfleur et de Montivilliers :

- Près de **14 000** habitants et plus **5 000** emplois situés à proximité du projet
- Un accès renforcé à la vallée de la Lézarde (hôpital, centre commercial, cinéma) et aux pôles urbains d'Harfleur et de Montivilliers (services et commerces)
- Un accès privilégié au Havre sur des amplitudes horaires larges et une fréquence soutenue
- Une possibilité de développer des parkings-relais sur le secteur routier de la Brèque et dans la vallée de la Lézarde pour capter une part de la circulation automobile en provenance de la seconde couronne
- Une desserte améliorée du quartier d'Harfleur-Beaulieu
- Un parcours historique médiéval entre Le Havre et Montivilliers

### LES QUARTIERS SUD DU HAVRE : LA DYNAMIQUE DE RENOUVELLEMENT URBAIN ET ÉCONOMIQUE À PROLONGER VERS L'EST

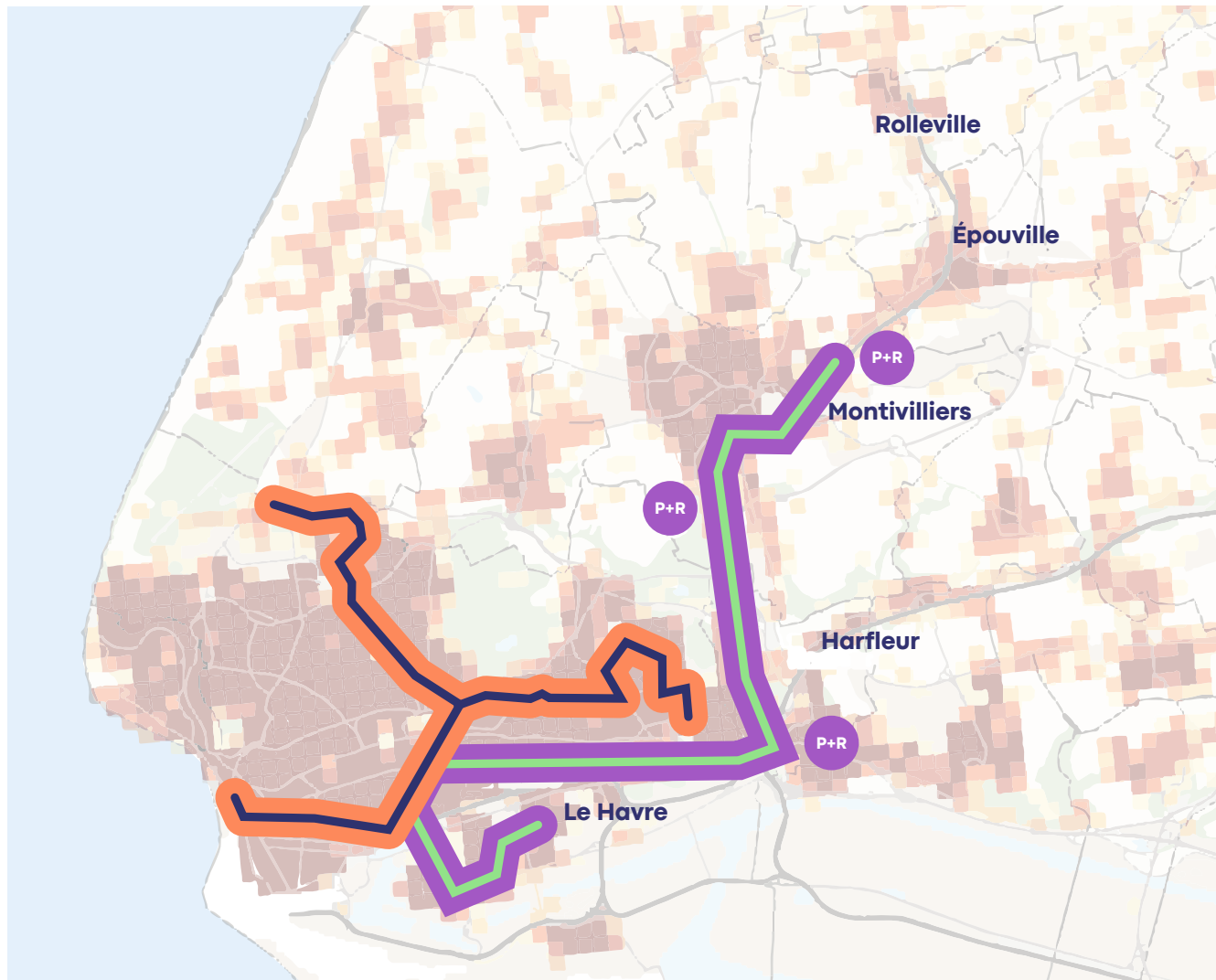
Les quartiers sud du Havre constituent un ensemble hybride qui mêle habitat, industrie et entreprises diverses sur une surface d'environ 800 hectares. C'est un territoire particulièrement apprécié des entreprises en raison de sa position à l'interface de la ville et du port (qualité de desserte routière, lien avec le port, proximité des services et des aménités urbaines). Pôle d'emplois majeur de l'agglomération havraise, les quartiers sud accueillent plusieurs projets d'envergure : la reconversion des Magasins généraux, le projet de ZAC Dumont d'Urville, le quartier Vallée Béreult...

#### Les enjeux du projet pour les quartiers sud du Havre :

- Plus de **14 000** habitants situés à proximité du projet
- Une amélioration de la desserte des quartiers qui ont fait l'objet d'importants projets de renouvellement urbain depuis **20** ans
- Un accompagnement des grands projets urbains en cours
- Une mixité sociale favorisée
- Une amélioration de l'accès à l'emploi et l'évolution des secteurs d'activités du quartier
- Le développement des activités tertiaires facilité



→ Secteurs desservis



**Densité de Population (Hab/Km<sup>2</sup>)**



**81 000 habitants desservis  
 par le tram actuel**



**55 000 habitants à 500 m  
 du projet d'extension**



**+ 45 500 habitants potentiels  
 en rabattement**

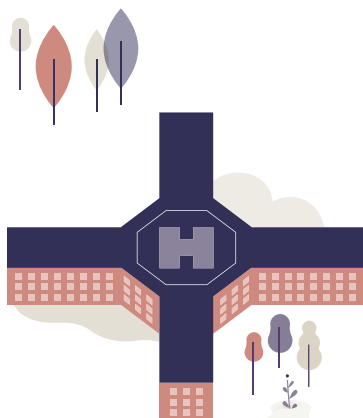
## Le développement économique

### DESSERVIR PLUS EFFICACEMENT LES BASSINS D'EMPLOIS

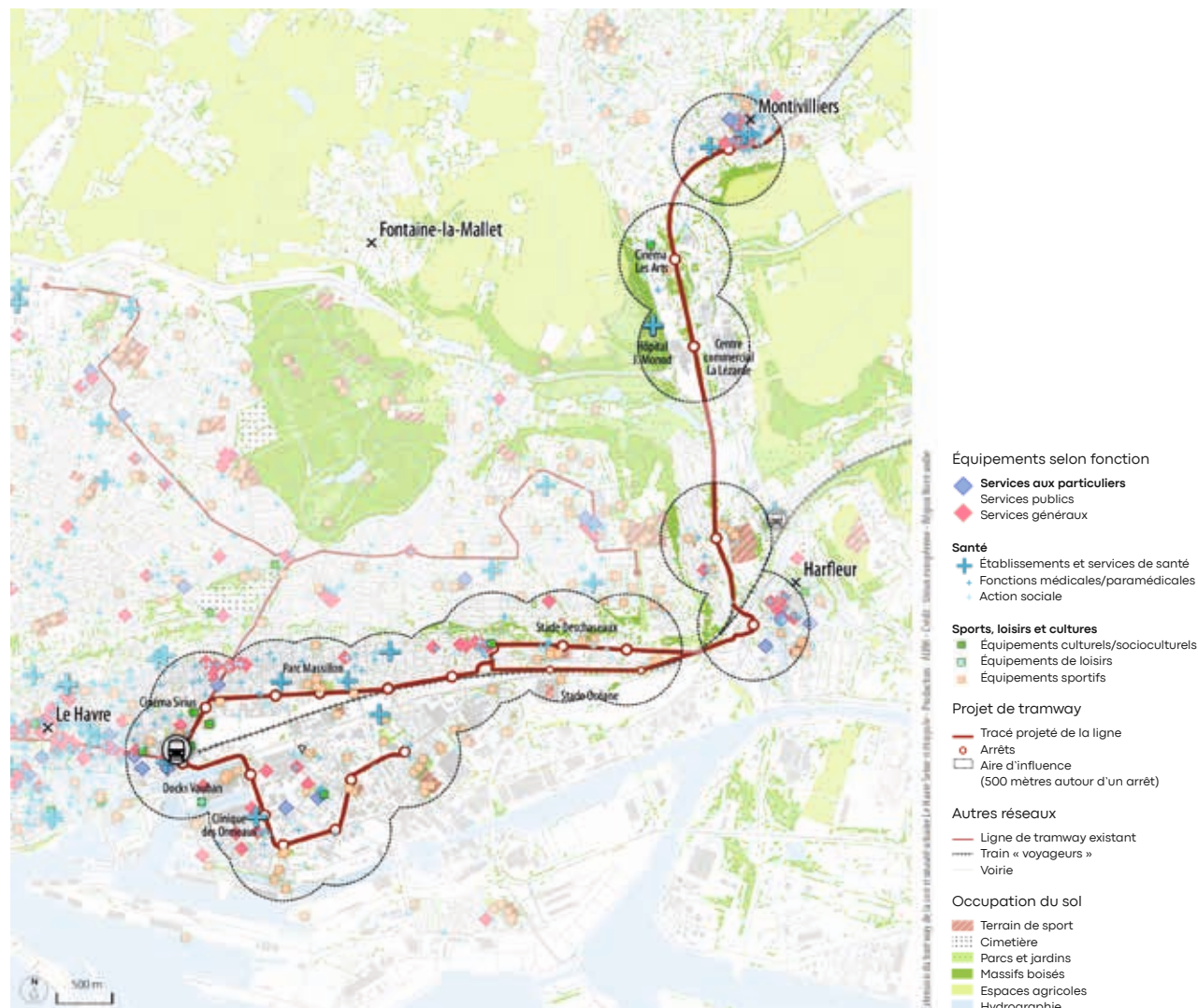
**55 000 habitants et 25 000 emplois sont situés dans un périmètre de 500 mètres autour du projet d'extension du tramway.** Dans le périmètre du projet, on dénombre 6 entreprises ou structures publiques de plus de 500 salariés. Le centre hospitalier régional (CHR) Jacques Monod totalise à lui seul 4 500 salariés.

Le projet d'extension du tramway constitue une opportunité pour améliorer l'accès à la formation et à l'emploi de la population des quartiers géo-prioritaires.

En proposant un mode de transport performant, il entend également capter un nombre conséquent de salariés qui se déplacent au quotidien vers les pôles d'emploi.



### Établissements dans l'aire d'influence du projet



## La transition énergétique et l'amélioration de la qualité de l'air



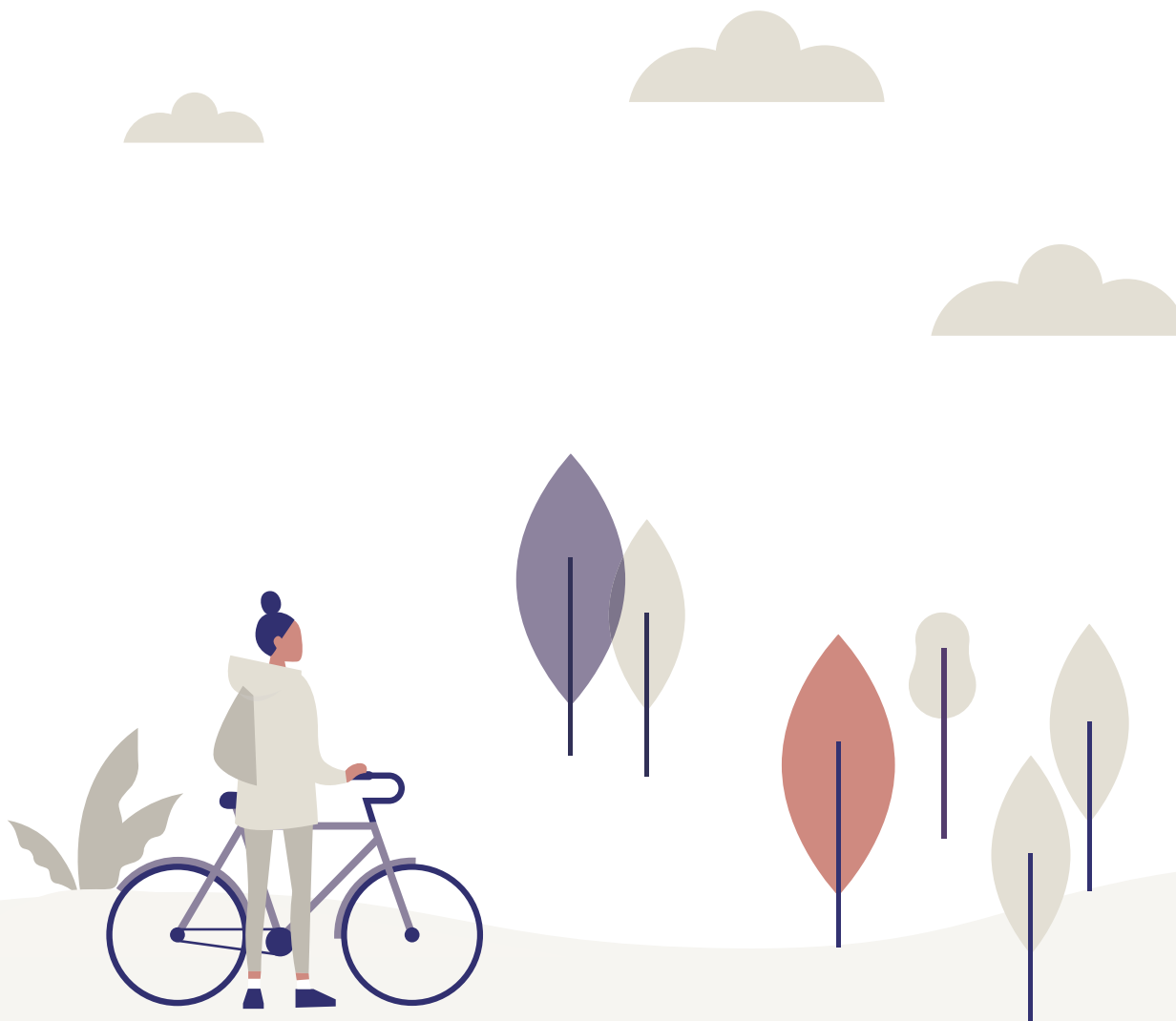
### CAP SUR LES MOTORISATIONS ZÉRO ÉMISSION

Le territoire de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, reconnu Territoire à énergie positive pour la croissance verte, vise la transition énergétique et l'amélioration de la qualité de l'air. Parmi les actions emblématiques, le passage des flottes de véhicules à des énergies plus propres est engagé avec l'acquisition de 3 bus électriques en circulation depuis avril 2019, le déploiement d'un réseau de 32 bornes électriques de recharge pour les particuliers.

Par ailleurs, la communauté urbaine participe activement aux projets régionaux sur la mobilité hydrogène avec comme première action l'installation d'une station hydrogène sur la commune d'Octeville-sur-Mer depuis décembre 2019. Le Havre Seine Métropole s'est également engagée dans l'achat de 55 bus au biogaz (BioGNV) d'ici à 2025, avec la conversion (en cours) du dépôt de bus de la rue Marcel Toulouzan au Havre.

Le développement du réseau de tramway s'inscrit dans cette ambition. Les deux nouvelles branches de tramway seront équipées d'un matériel roulant 100 % électrique. Le remplacement de la LER exploitée en autorail diesel par le tramway électrique constituera également une avancée notable pour la transition énergétique.

La communauté urbaine mène également une politique ambitieuse pour favoriser la pratique des modes doux (plans vélo).



# UN PANEL DE SOLUTIONS ÉTUDIÉES

**C**ompte tenu des enjeux identifiés sur son territoire, la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole souhaite poursuivre le développement de son réseau de transport en commun avec un transport en commun en site propre (TCSP).

Entre 2018 et 2020, plusieurs solutions ont été étudiées : maintien ou suppression de la LER, bus à haut niveau de service, tramway, tram-train. Une première proposition d'extension du réseau de tramway comprenant une branche a été présentée au conseil communautaire du 4 juillet 2019.

Après concertation avec les maires concernés, le conseil communautaire, réuni le 18 février 2021, a choisi de retenir la solution tramway, avec deux branches, une branche Sud et une branche Nord-Est. Différentes variantes doivent être encore affinées.



## Faire évoluer l'offre de transport en commun : une stratégie territoriale



### UN PROJET DE TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE IMAGINÉ DE LONGUE DATE

Le développement du réseau de transport en commun en site propre s'appuie sur les documents stratégiques de planification : schéma de cohérence territoriale (SCOT), plan local de l'habitat (PLH), plan de déplacements urbains (PDU) [<https://www.lehavreseinemetropole.fr/en-actions/urbanisme-agir-au-quotidien-et-preparer-le-futur>]. Deux secteurs urbains importants ont été identifiés dans le PDU comme axes de développement de transports en commun :

- La vallée de la Lézarde (communes d'Harfleur, de Montivilliers)
- Les « quartiers sud » du Havre

### AMÉLIORER LES TRANSPORTS DU QUOTIDIEN : UNE VOLONTÉ POLITIQUE

Afin de répondre aux exigences liées à l'environnement et à la mobilité, plusieurs mesures d'envergure ont d'ores et déjà été mises en œuvre.

### Une politique ambitieuse pour favoriser la pratique des modes doux

Avec une augmentation d'environ 25 % en 2019 et autant en 2020, la pratique des modes doux est en plein essor. Cette évolution est le fruit d'une politique engagée de longue date avec la création d'un premier plan vélo de 11 M€ sur la communauté urbaine qui a permis d'aménager environ 70 km de voies cyclables supplémentaires (réseau de 176 km aujourd'hui). Un nouveau plan de développement cyclable consacrera 50 M€ entre 2021 et 2026 à de nouveaux aménagements d'itinéraires et de services vélos.

## 4 nouvelles lignes régulières de bus

ont été créées et deux modifiées depuis septembre 2020 :

### LIGNES CRÉÉES

#### LIGNE 11

Gare de Montivilliers - Épouville - Gare Etainhus - Saint-Romain

#### LIGNE 12

Gare du Havre - Saint-Romain de Colbosc - Gare SNCF Etainhus - Saint-Romain

#### LIGNE 13

Gare du Havre - Étretat

#### LIGNE 21

Gare de Montivilliers - Épouville - Rolleville - Étretat

### LIGNES MODIFIÉES

#### LIGNE 10

Octeville-sur-Mer - Gonfreville-l'Orcher

#### LIGNE 14

Gare de Montivilliers - Hôpital Jacques Monod, via Gonfreville-l'Orcher



— Réseau actuel de transport LiA



## L'étude de plusieurs solutions



### DES ÉTUDES D'OPPORTUNITÉ LANCÉES EN 2018

En 2018, la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole a décidé de lancer des études d'opportunité pour l'extension du réseau de tramway, avec pour objectifs de :

- **Accompagner le développement des quartiers sud par une nouvelle ligne de transport en commun en site propre**
- **Optimiser la desserte ferroviaire dans la vallée de la Lézarde.**

Cette décision s'appuie sur deux axes du plan de déplacements urbains (PDU) et du schéma de cohérence territorial (SCOT). Ces études, menées en partenariat avec les collectivités, les opérateurs de transport, les établissements publics locaux ont permis d'aboutir à un diagnostic partagé de la situation actuelle. Elles ont conduit à l'élaboration et à l'étude de plusieurs scénarios de travail : maintien ou suppression de la LER, bus à haut niveau de service, tram-train, tramway. Chacun des scénarios a fait l'objet d'une analyse intégrant plusieurs critères : insertion, tracé, exploitation, temps de parcours, mode de transport, contraintes techniques, coût, etc. Une dernière phase d'études a permis d'approfondir les scénarios étudiés et la comparaison des différents modes de transport.

### LE MAINTIEN DE LA SITUATION ACTUELLE ET SES CONSÉQUENCES

Le maintien de la situation actuelle et ses conséquences sur l'évolution de la mobilité du territoire ont été analysés.

#### LA DESSERTE DES PÔLES URBAINS DU NORD ET DE L'EST DE L'AGGLOMÉRATION AVEC LE MAINTIEN DE LA LIGNE LER

Située entre Harfleur et Montivilliers, la vallée de la Lézarde abrite le centre hospitalier régional (CHR) Jacques Monod, ainsi que les principaux services de santé de l'agglomération, premiers employeurs du territoire.

La vallée de la Lézarde est desservie par la ligne ferroviaire LER Le Havre – Montivilliers – Rolleville. Aujourd'hui, un train circule toutes les 30 minutes entre Le Havre et Montivilliers. Ce sont 30 allers-retours qui sont effectués par jour en semaine et 5 le dimanche. La desserte des communes d'Épouville et de Rolleville est quant à elle limitée à 5 allers-retours par jour en semaine et 2 allers-retours le dimanche.

La desserte de ces deux communes a pour effet de diminuer l'offre de service sur l'ensemble de la ligne avec un train par heure aux heures de pointe, au lieu de deux trains par heure. En l'état actuel, il n'est pas possible d'augmenter la fréquence de circulation des trains sur la ligne LER, du fait de l'indisponibilité des créneaux horaires (sillons) sur le réseau ferré national (Le Havre – Paris). Cette situation empêche la réalisation d'investissements pour améliorer la fréquence des trains.

Chaque jour, 1800 voyageurs sont comptabilisés sur la ligne LER. Ils se satisfont d'horaires réguliers et d'un

temps de parcours entre Montivilliers et Le Havre de 17 minutes. Mais ils doivent respecter des horaires contraints, surtout aux heures de pointe.

Sans amélioration de la desserte actuelle, la fréquentation de la ligne stagne depuis plusieurs années, pour un coût d'exploitation très élevé. En effet, les charges annuelles supportées par la communauté urbaine LHSM et la Région Normandie représentent plus de 6 M€ par an, hors investissement. En l'état, le maintien de la ligne ferroviaire constitue un frein à l'amélioration de la desserte de la vallée de la Lézarde. L'hôpital Jacques Monod est desservi par les bus, dont les temps de parcours avec le centre-ville du Havre sont de l'ordre de 40 minutes. La desserte de l'hôpital par la LER reste limitée à 30 allers-retours par jour, pénalisée par des accès piétons difficiles et à l'amplitude horaire incompatible avec les horaires des salariés. Les voies routières de la vallée de la Lézarde sont quant à elles chargées aux heures de pointe, générant encombrements et pollution.

#### L'ENJEU DE RENOUVELLEMENT URBAIN DANS LES QUARTIERS GÉO-PRIORITAIRES OU EN DÉVELOPPEMENT

Les enjeux urbains et démographiques du territoire sont forts, notamment dans les quartiers de Massillon, Graville et Soquence, en voie de renouvellement. Les quartiers sud du Havre se démarquent quant à eux par un dynamisme démographique plus fort que la moyenne.

Les dessertes existantes des quartiers géo-prioritaires ne sont pas suffisantes pour accompagner le développement et la densification des quartiers sud jusqu'au stade Océane, avec une connexion directe au centre-ville. Le maintien de la situation actuelle ne permettra pas de contribuer au désenclavement du quartier de Graville et au renouvellement urbain du quartier de Soquence.



Si des aménagements étaient réalisés dans ces quartiers au niveau des espaces publics, ils resteraient relativement limités et ne modifieraient pas profondément le cadre de vie des habitants.

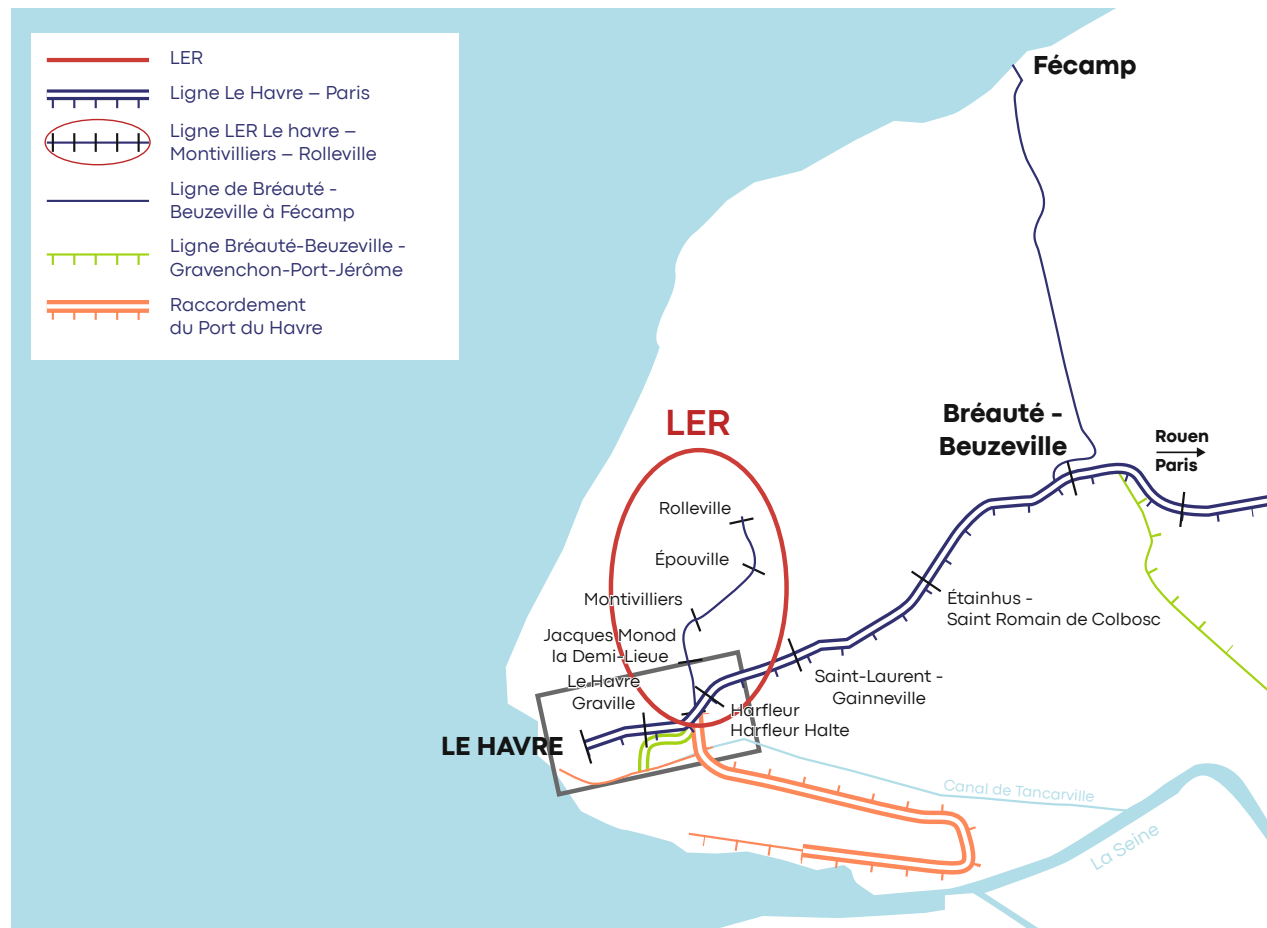
### LE PHÉNOMÈNE DE REPORT MODAL SUR LE TERRITOIRE

Sur la communauté urbaine LHSM qui constitue un territoire étendu, l'utilisation de la voiture représente 56 % des déplacements, et près de 80 % des déplacements en provenance de la périphérie (1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> couronnes). Les transports collectifs représentent, quant à eux, environ 10 % des déplacements.

L'expérience des lignes de tramway A et B a montré que le taux d'utilisation des transports en commun a doublé dans les quartiers directement desservis, qu'il est passé de 9 % à 11 % au Havre entre 2007 et 2018, mais qu'il est resté stable dans l'ensemble de l'agglomération. Une preuve de l'efficacité du tramway sur le report de la voiture particulière vers le transport en commun.

Le maintien de la situation actuelle ne permettra donc pas d'augmenter de manière significative les déplacements en transport en commun sur le territoire ni de répondre aux objectifs de report modal de la voiture individuelle vers les modes de transport doux ou collectifs. La circulation automobile à l'entrée de la ville du Havre ne sera pas captée. Enfin, en l'état, la coupure urbaine que constitue aujourd'hui le carrefour de la Brèque ne sera pas corrigée.

### → L'insertion de la ligne LER dans le réseau ferroviaire



## L'UTILISATION DU BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS)

Le BHNS désigne un système de bus à haut niveau de service, qui propose :

- Des voies de circulation réservées aux bus qui permettent d'améliorer leur vitesse et leur régularité, ainsi qu'une priorité aux feux de circulation
- Des horaires de circulation plus larges (amplitude horaire) et une meilleure fréquence de passage
- Des stations-voyageurs facilement identifiables et accessibles à tous
- Des bus plus confortables, permettant d'accueillir plus de voyageurs

Une solution consiste à aménager la ligne 3 du réseau de bus dans les quartiers sud et Graille-Soquence et à prolonger cette ligne jusqu'à Harfleur, tout en maintenant en l'état la ligne LER.

### LES ATOUTS DE CE SCÉNARIO

- Un investissement de départ plus limité (de l'ordre de 92 M€ HT)
- Pas de changement pour les usagers actuels de la LER

### SES INCONVÉNIENTS

- Ce mode de transport impose des correspondances à Harfleur et à la gare du Havre et incite peu les habitants à se tourner vers ce mode de transport en site propre, faute d'un « effet réseau » suffisant

- Le coût d'exploitation combinant maintien de la LER et BHNS est très coûteux en fonctionnement chaque année, sans générer une augmentation suffisante de la fréquentation pour atténuer ces surcoûts

- L'évaluation socio-économique a démontré que la solution du BHNS et du maintien de la ligne LER, ne permettait pas d'atteindre le seuil de rentabilité

### — Scénario du bus à haut niveau de service - Quartiers Sud



## LE SCÉNARIO TRAMWAY « UNE BRANCHE » (2019)

Présenté en 2019, il consiste à créer une branche de tramway entre la gare du Havre et Montivilliers en passant par les quartiers sud du Havre, Graville, Soquence et Harfleur. Le tramway remplace la LER.

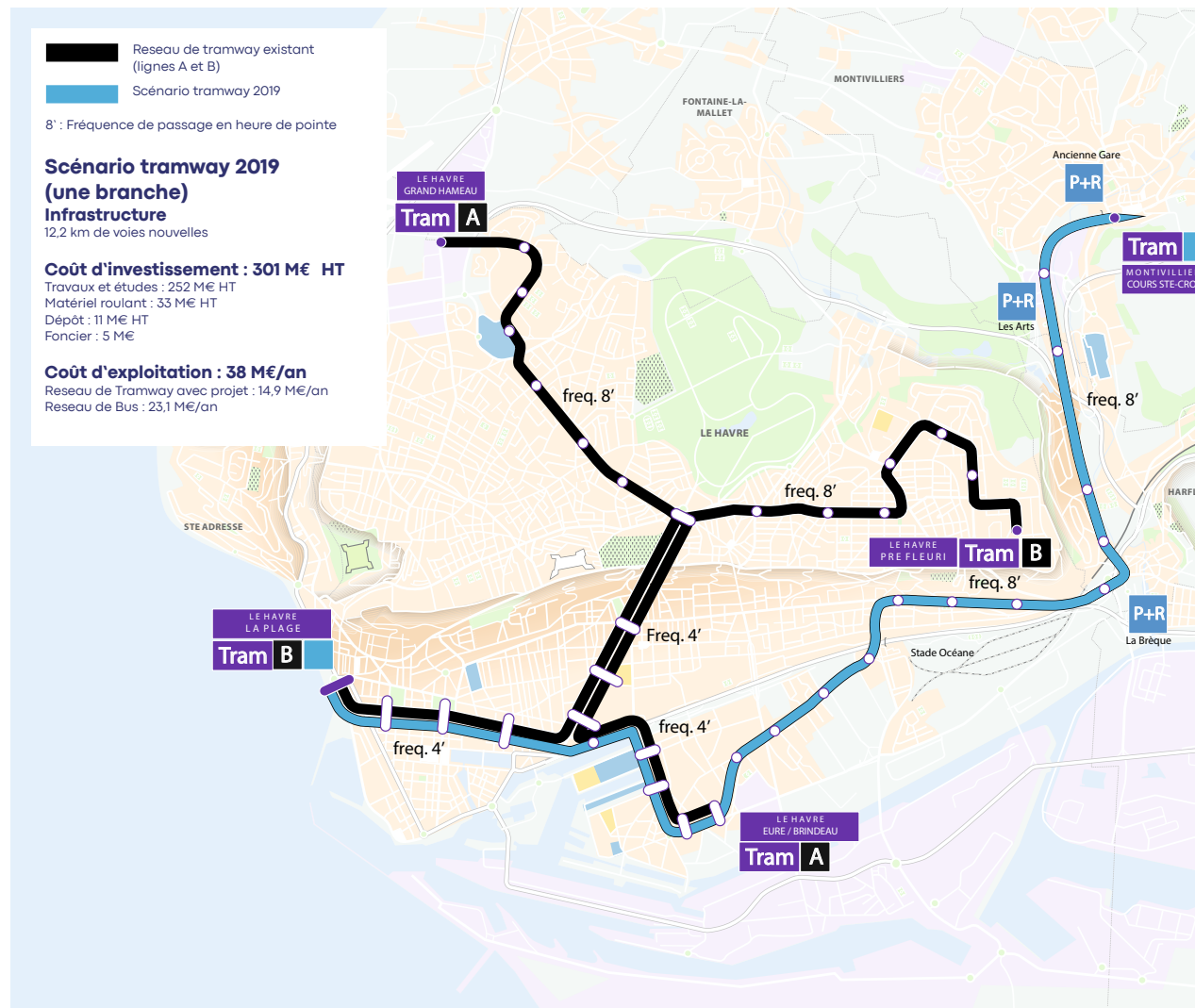
### LES ATOUTS DE CE SCÉNARIO

L'évaluation socio-économique de ce scénario a démontré un seuil de rentabilité relativement rapide au regard de l'investissement à réaliser (environ 300 M€ HT) et de l'impact positif sur la fréquentation du réseau. Les quartiers sud, pôle d'emploi majeur de l'agglomération, sont reliés à la fois au centre-ville du Havre et à la vallée de la Lézarde.

### SES INCONVÉNIENTS

- Le temps de parcours des usagers actuels de la LER jusqu'à la gare du Havre passe de 17 minutes à environ 30 minutes
- Le centre ancien, le quartier Massillon notamment, n'est pas desservi

## → Scénario tramway « une branche » 2019



## LE SCÉNARIO TRAMWAY « UNE BRANCHE » (2019) AVEC LE TRAM-TRAIN

Le tram-train est un véhicule apte à rouler sur un réseau urbain de tramway comme sur le réseau ferré national. Pour répondre à la problématique « temps de parcours » depuis Montivilliers vers la gare du Havre, la solution tram-train a été étudiée, en complément du scénario tramway.

Il s'agit dans ce scénario de créer une extension du réseau de tramway entre la gare du Havre et Montivilliers. Le tronçon de ligne situé entre Montivilliers et Harfleur est utilisé par des rames de tramway qui poursuivent leur trajet via les quartiers sud. Les véhicules tram-train circulent entre Rolleville et Le Havre en trajet direct, sans passer par les quartiers sud.

### LES ATOUTS DE CE SCÉNARIO :

- Maintenir l'avantage du temps de parcours réduit entre Montivilliers et Le Havre pour les usagers actuels de la LER
- Compléter avec un tramway desservant les quartiers sud du Havre

### LES INCONVÉNIENTS DE CE SCÉNARIO :

- La contrainte technique majeure de la solution tram-train est son incompatibilité de gabarit avec le réseau tramway existant
- Un coût d'investissement et de fonctionnement élevé
- Pas de desserte du centre ancien (Massillon)

## → Scénario tramway « une branche » 2019 avec le tram-train



# L'EXTENSION DU RÉSEAU DE TRAMWAY : LE PROJET PROPOSÉ

**D**ébut 2021 un scénario de compromis a été proposé afin de garder les avantages du scénario tramway 2019 tout en limitant le temps de parcours entre la gare de Montivilliers et la gare du Havre.

Le projet consiste à étendre le réseau de tramway existant sur une longueur de 13 km environ, avec la création de deux nouvelles branches. Reliant les communes du Havre, d'Harfleur et Montivilliers, il offre un service de transport performant, permettant de relier les différents pôles de l'agglomération.

Les études conduites depuis 2018 ont permis d'établir les grands principes de conception du projet, les variantes d'aménagement présentées à la concertation et les choix qui restent à opérer.



## Le projet de A à Z



### LES GRANDES LIGNES DU PROJET

Le projet consiste à **étendre le réseau de tramway existant sur une longueur d'environ 13 km**, avec la création de deux nouvelles branches :

- **Une branche est-ouest entre Le Havre et Montivilliers** de 10 km, dont 4,5 km sur les emprises ferroviaires existantes. Deux options sont envisagées pour la desserte des quartiers Graville et Soquence
- **Une branche vers les quartiers sud** de 3 km.

Dans ce scénario, le tramway emprunterait essentiellement des voies en site propre ou partagées avec les lignes de bus.

Le projet prévoit de desservir a minima **19 nouvelles stations, espacées en moyenne de 500 à 600 mètres**.

Une attention particulière sera portée **aux aménagements pour faciliter l'intermodalité** (couloirs de circulation partagés entre le tramway et les lignes de bus), notamment pour franchir l'entrée de ville à Harfleur, faciliter les circulations à la gare du Havre. Deux parkings-relais seront *a minima* créés à Montivilliers et Harfleur.

Le matériel roulant bénéficiera d'une **motorisation 100 % électrique**, sans recours aux batteries. Un second dépôt sera créé pour le remisage des rames et la prise de service des conducteurs.

### LE TRACÉ DES DEUX NOUVELLES BRANCHES

#### LA BRANCHE EST-OUEST VERS MONTIVILLIERS

Depuis le réseau existant au niveau du cours de la République, cette nouvelle branche relie les quartiers est du Havre (Massillon, Graville, Soquence), ainsi que les communes d'Harfleur et de Montivilliers.

D'une longueur totale de 10 km, dont 5,5 km en milieu urbain, elle réutilise le réseau ferré existant sur 4,5 km entre Harfleur et Montivilliers. 12 nouvelles stations espacées en moyenne de 500 à 600 mètres seront créées.

**Deux variantes de tracé sont envisagées** pour la desserte des quartiers de Graville et Soquence :

- Soit un passage par la rue de Verdun
- Soit un passage par l'avenue Jean Jaurès.

Cette branche emprunte la voie ferrée de la LER entre Harfleur et Montivilliers, pour y faire circuler le tramway. La ligne a été exploitée à double voie à sa construction mais est actuellement à voie unique : il faudra donc la doubler entre Harfleur et Montivilliers.

Au moins 2 nouvelles stations seront installées sur l'axe Harfleur / Montivilliers :

- Montivilliers : Cinéma Les Arts (au croisement de l'avenue de la Belle Étoile)
- Harfleur : Beaulieu (au croisement de la rue Friedrich Engels) pour la desserte du quartier de Beaulieu et du collège Pablo Picasso.

**L'emplacement du terminus à Montivilliers reste à déterminer** : l'objectif est d'y intégrer un parking-relais permettant d'éviter l'engorgement du centre-ville par les véhicules.

#### LA BRANCHE VERS LES QUARTIERS SUD

Depuis le carrefour de la gare du Havre, sur le cours Lafayette, cette nouvelle branche relie les quartiers sud du Havre via les Docks et le quartier Saint Nicolas pour finir au cœur du quartier Vallée Béreult, secteur en plein renouvellement urbain. Longue de 3 kilomètres, elle comporte *a minima* 7 stations, espacées en moyenne de 500 à 600 mètres. **L'emplacement du terminus dans les quartiers sud reste à déterminer** : l'objectif est d'y intégrer un pôle d'échanges bus/tramway desservant l'ensemble des quartiers sud.

### LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DESSERVIS

#### SUR LE SECTEUR DE LA GARE DU HAVRE

Aujourd'hui, le secteur de la gare du Havre est en cours de renouvellement avec la construction de plusieurs programmes tertiaires et de logements. Le secteur abrite une offre culturelle riche et de nombreux équipements métropolitains sont situés à proximité : le site Frissard du campus Le Havre Normandie (2 500 étudiants à ce jour et 4 000 en 2025), la piscine Les Bains des Docks, le centre de congrès et de spectacles Le Carré des Docks, le centre commercial Les Docks Vauban (40 000 m<sup>2</sup>), etc.

Depuis Harfleur, Montivilliers et les quartiers sud, le projet offrirait **un accès privilégié au secteur de la gare du Havre, notamment à son pôle d'emploi et de services** (plus de 4 000 emplois dans un rayon d'un kilomètre).

#### SUR LA BRANCHE EST-OUEST VERS MONTIVILLIERS

Cette nouvelle branche permettrait la desserte de plusieurs établissements d'enseignement supérieur, comme le site Lebon de l'université du Havre (5 400 étudiants), et l'École supérieure d'art et design du Havre et

Rouen (ESADHAR 120 étudiants), ainsi que la Maison de l'étudiant, le restaurant et la bibliothèque universitaires. Seraient également desservis par cette branche est-ouest le stade Océane et le centre hospitalier régional (CHR) Jacques Monod.

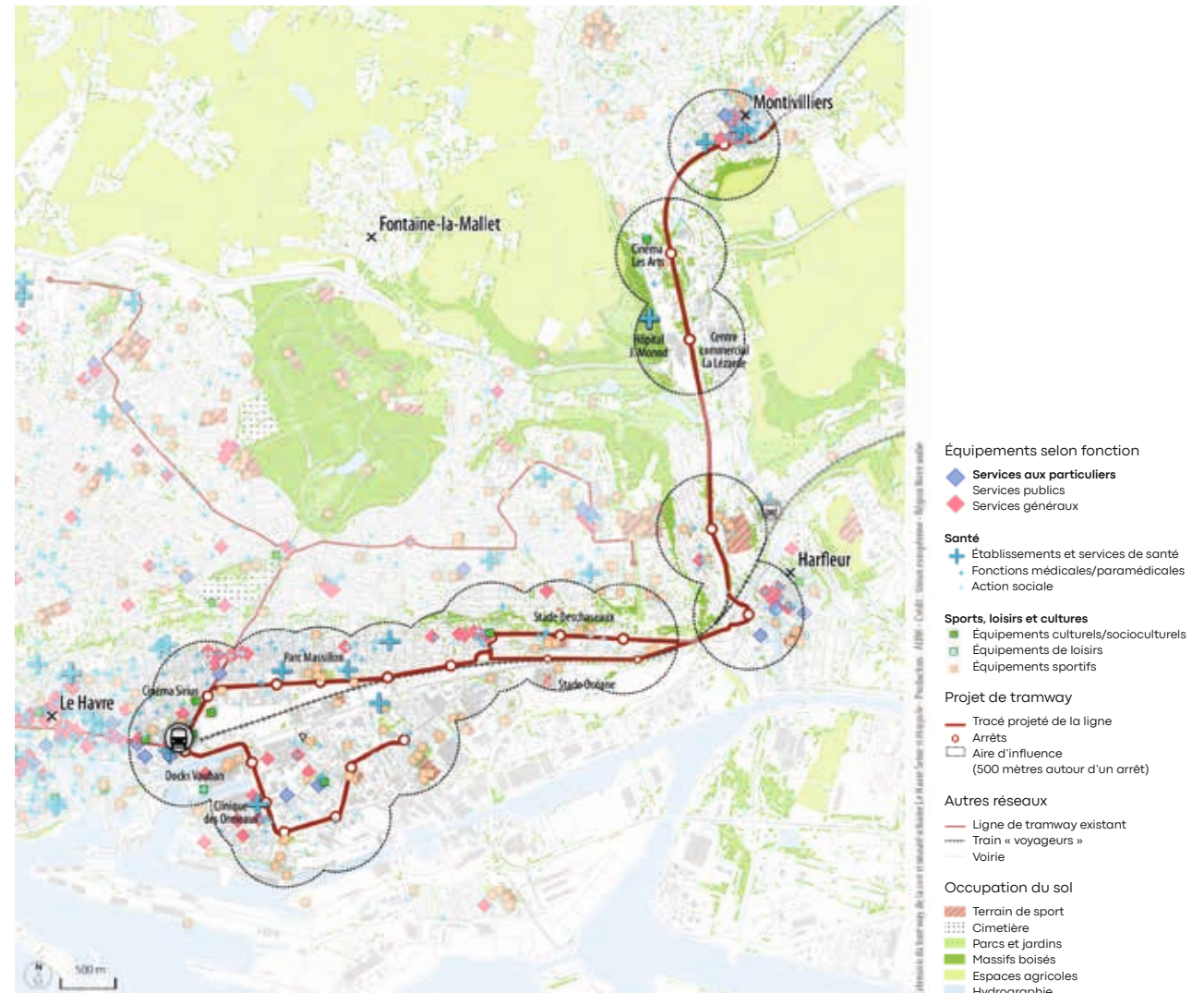
### SUR LA BRANCHE VERS LES QUARTIERS SUD

Cette nouvelle branche permettrait la desserte des « Docks Vauban » et un accès à la chambre de commerce et d'industrie (CCI) Seine Estuaire. Elle desservirait également cinq établissements d'enseignement secondaire, soit trois lycées et deux collèges, accueillant environ 2 000 élèves.

Elle passerait aussi à proximité de la clinique des Ormeaux (200 lits et places d'hospitalisation en ambulatoire), du centre sportif et culturel du Polygone, ainsi que du parc sportif et paysager du quartier Vallée Béreult, projet inscrit dans le cadre du nouveau Programme national de renouvellement urbain (NPNRU).



### Équipements et services desservis



## Les variantes proposées à la concertation



### QUEL TRACÉ POUR LA DESSERTE DE GRAVILLE ET SOQUENCE?

Deux variantes sont envisageables pour la desserte des quartiers de Graville et Soquence et soumises à la concertation préalable du public :

- **Un passage par l'avenue Jean Jaurès :** Après la rue Demidoff, le tramway continue tout droit sur l'avenue Jean Jaurès jusqu'à son extrémité est. Cette variante permet de desservir Graville et Soquence par le sud.
- **Un passage par la rue de Verdun :** Après la rue Demidoff, le tramway emprunte l'avenue Jean Jaurès jusqu'au pont Auguste Blanqui, puis la rue Auguste Blanqui, la rue du Château et rejoint la rue de Verdun. Dans cette variante, la circulation du tramway se fait dans un sens, en site propre, et dans l'autre sens, en site partagé avec la circulation générale, pour concilier tous les modes de déplacement existants.

Une analyse multicritère a été réalisée, afin de comparer les deux variantes :

« La communauté urbaine Le Havre Seine Métropole souhaite que l'ensemble des publics concernés par le projet puissent s'exprimer sur les variantes proposées à la concertation. »

### → Variantes soumises à la concertation pour la desserte de Graville et Soquence



Insertion du tramway	Passage par la rue de Verdun	Passage par l'avenue Jean Jaurès
Longueur	2000 m	1900 m
Impact sur la circulation automobile	Maintien de la circulation automobile dans les deux sens : un sens sur une file de circulation classique, un sens sur la plateforme tramway	Maintien de la circulation dans les deux sens sur des files de circulation classiques
Performance du tramway	Tramway en site partagé → moins de régularité	Tramway en site propre → régularité
Proximité des habitations, des commerces	Proximité des habitations et commerces de la rue de Verdun. Cheminements à plat (sans dénivelé)	Moins de proximité pour les habitants et commerces de la rue de Verdun mais meilleure desserte pour les habitants de l'avenue Jean Jaurès
Liaison vers les quartiers sud	Correspondances avec les lignes de bus par le pont Blanqui et la place de Graville	Accès au pont Blanqui à aménager
Desserte du stade Océane	À 300 mètres	Proximité immédiate



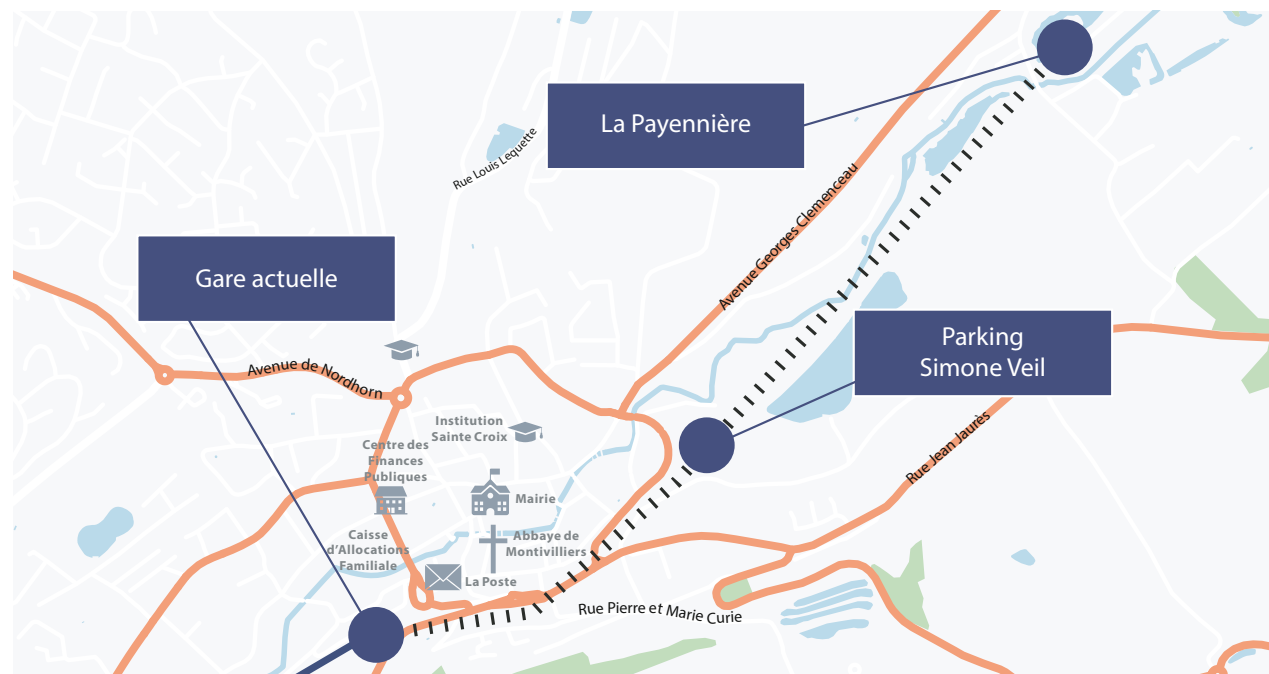
## QUEL TERMINUS À MONTIVILLIERS ?

Le terminus à Montivilliers doit assurer le stockage des rames du tramway (en attente de voyageurs) et constituer un parking-relais pour les automobilistes en provenance des communes situées en amont de la vallée de la Lézarde.

Le pôle d'échanges des bus pourrait rester organisé à la station actuelle de la gare de Montivilliers, qui accueillera également une station de tramway.

**Trois variantes sont envisagées pour le terminus à Montivilliers.**

### → Variantes de terminus à Montivilliers



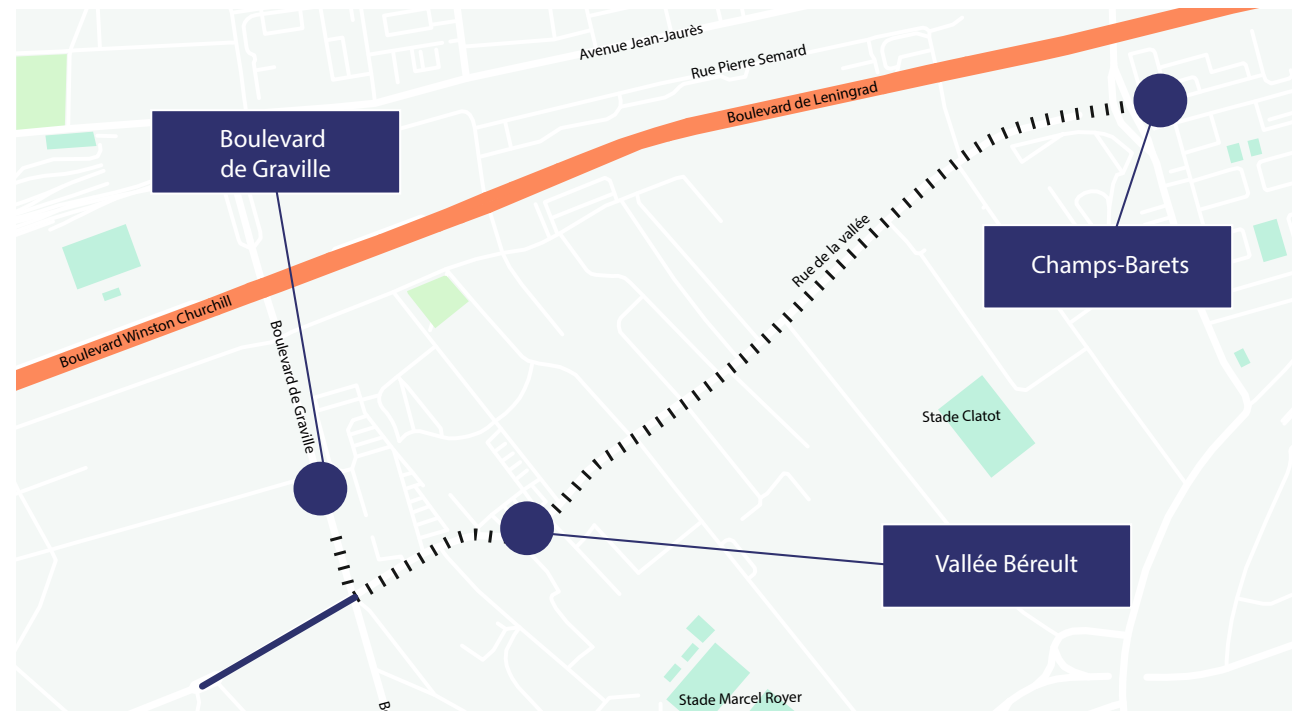
	La gare de Montivilliers	Parking Simone Veil	Le hameau de la Payennière
Localisation du terminus	La gare de Montivilliers est maintenue quel que soit le scénario retenu pour la desserte du centre-ville de Montivilliers.	Le terminus se situe à 800 mètres de la gare de Montivilliers. La station Gare de Montivilliers sera toujours desservie.	Le terminus se situe à plus de 2 km de la gare de Montivilliers.
Pôle d'échanges avec les bus	Le pôle bus existant est maintenu à la gare actuelle de Montivilliers.	Le pôle bus existant est maintenu à la gare actuelle de Montivilliers.	Le pôle bus existant est maintenu à la gare actuelle de Montivilliers.
Stationnement des véhicules de rabattement (report modal)	Le stationnement existant près de la gare de Montivilliers doit maintenir une capacité suffisante pour accueillir les véhicules en rabattement.	À étudier : quelques dizaines de places de stationnement peuvent être consacrées à la fonction de parking-relais.	À étudier : la création d'un parking-relais compatible avec le milieu naturel de la vallée de la Lézarde.
La circulation routière	Peu de modifications de la circulation générale à proximité de la gare actuelle	Le plan de circulation du parking Simone Veil est à étudier, en vue de faciliter l'accès au terminus à partir de l'avenue Georges Clemenceau.	À étudier : la manière de capter le flux automobile en rabattement vers le parking-relais à partir de l'avenue Clemenceau (voie ferrée en contrebas de l'axe routier)

## QUEL TERMINUS DANS LES QUARTIERS SUD ?

Le terminus de la nouvelle branche vers les quartiers sud doit assurer le stockage des rames du tramway (en attente de voyageurs) et constituer un pôle d'échanges pour les lignes de bus desservant les autres quartiers (quartier des Neiges, Caucriauville...).

**Trois variantes sont envisagées pour le terminus dans les quartiers sud.**

### → Variantes pour le terminus dans les quartiers sud



	Boulevard de Gravelle	Quartier Vallée Béreult	Quartier Champs Barets
Création d'un pôle d'échanges bus / tramway au terminus	La faisabilité d'insérer un pôle d'échange (tramway - bus) est à étudier.	La faisabilité d'insérer un pôle d'échange (tramway - bus) dans les emprises de la rue de la Vallée est à étudier.	La faisabilité d'insérer un pôle d'échange (tramway - bus) au sein du quartier « Champs Barets » est à étudier.
Insertion urbaine	L'interface du projet avec l'aménagement des terrains de sport est à étudier.	L'opportunité d'aménager une place de centralité urbaine pour valoriser le quartier est à étudier.	L'insertion d'un terminus dans le quartier des Champs Barets est à étudier.
Impact financier			La création d'1 km de ligne de tramway supplémentaire (+ 20 M€) est nécessaire.
Desserte du stade Océane	Le stade est desservi par la branche passant avenue Jean-Jaurès.	Le stade est desservi par la branche passant avenue Jean Jaurès.	Le stade est desservi par le terminus Champs Barets et par la branche passant avenue Jean Jaurès.

## QUEL(S) EMPLACEMENT(S) POUR LES PARKINGS-RELAIS ?

Deux parkings-relais ou plus seront aménagés à Montivilliers (au terminus) et Harfleur (à la Brèque). D'autres espaces de stationnement déjà existants pourraient être utilisés et aménagés, afin d'être utilisés comme des parkings-relais secondaires.



## Quels parkings-relais ?



## QUELLE INSERTION DU TRAMWAY DANS LE CARREFOUR DE LA BRÈQUE?

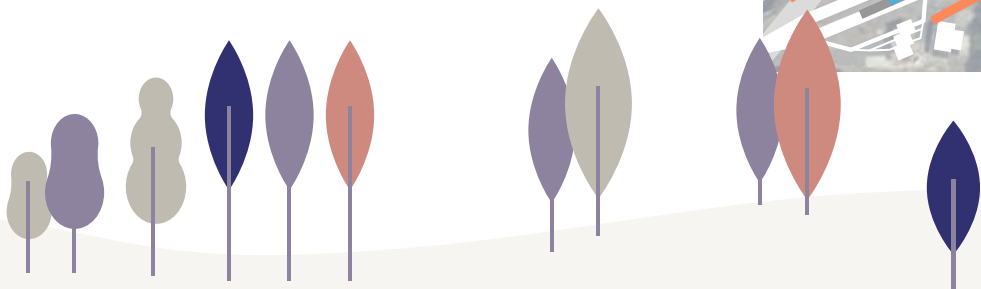
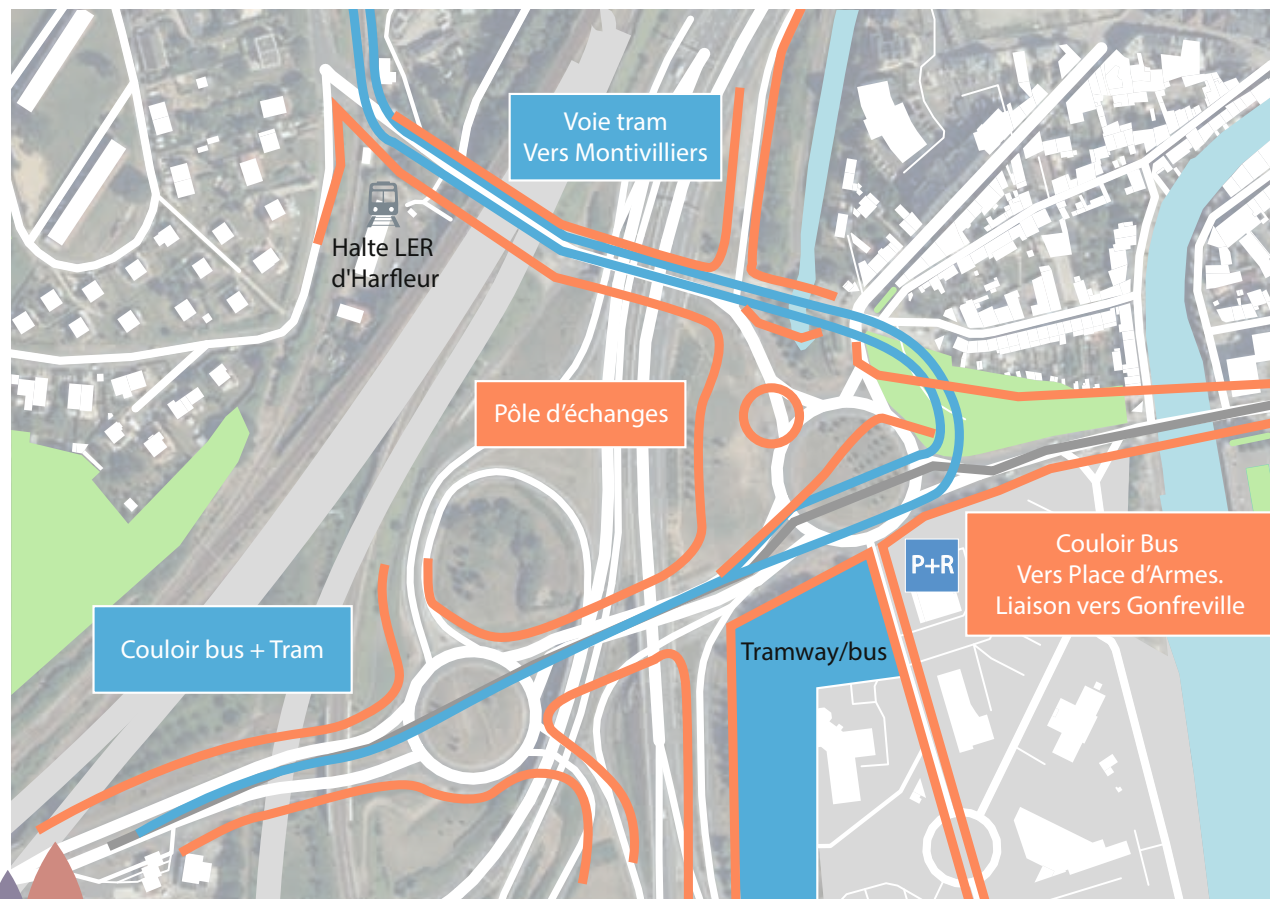
Aujourd'hui, près de 70 000 véhicules circulent chaque jour sur l'échangeur autoroutier de la Brèque. Le projet propose de le transformer en un pôle d'échange avec :

- L'implantation d'une station de tramway pour faciliter les correspondances des voyageurs entre le bus et le tramway
- L'aménagement d'un parking-relais.

Un couloir de bus pourrait être prolongé jusqu'à la place d'Armes, tandis que le tramway contournerait l'échangeur pour se diriger vers Beaulieu et Montivilliers.

Des études approfondies de circulation, en lien étroit avec le Département de Seine-Maritime, gestionnaire des voiries, seront menées, afin de préciser les modalités d'insertion du projet d'extension du réseau de tramway, ainsi que la requalification urbaine du secteur.

### — Principe d'insertion du projet de tramway dans le carrefour de la Brèque

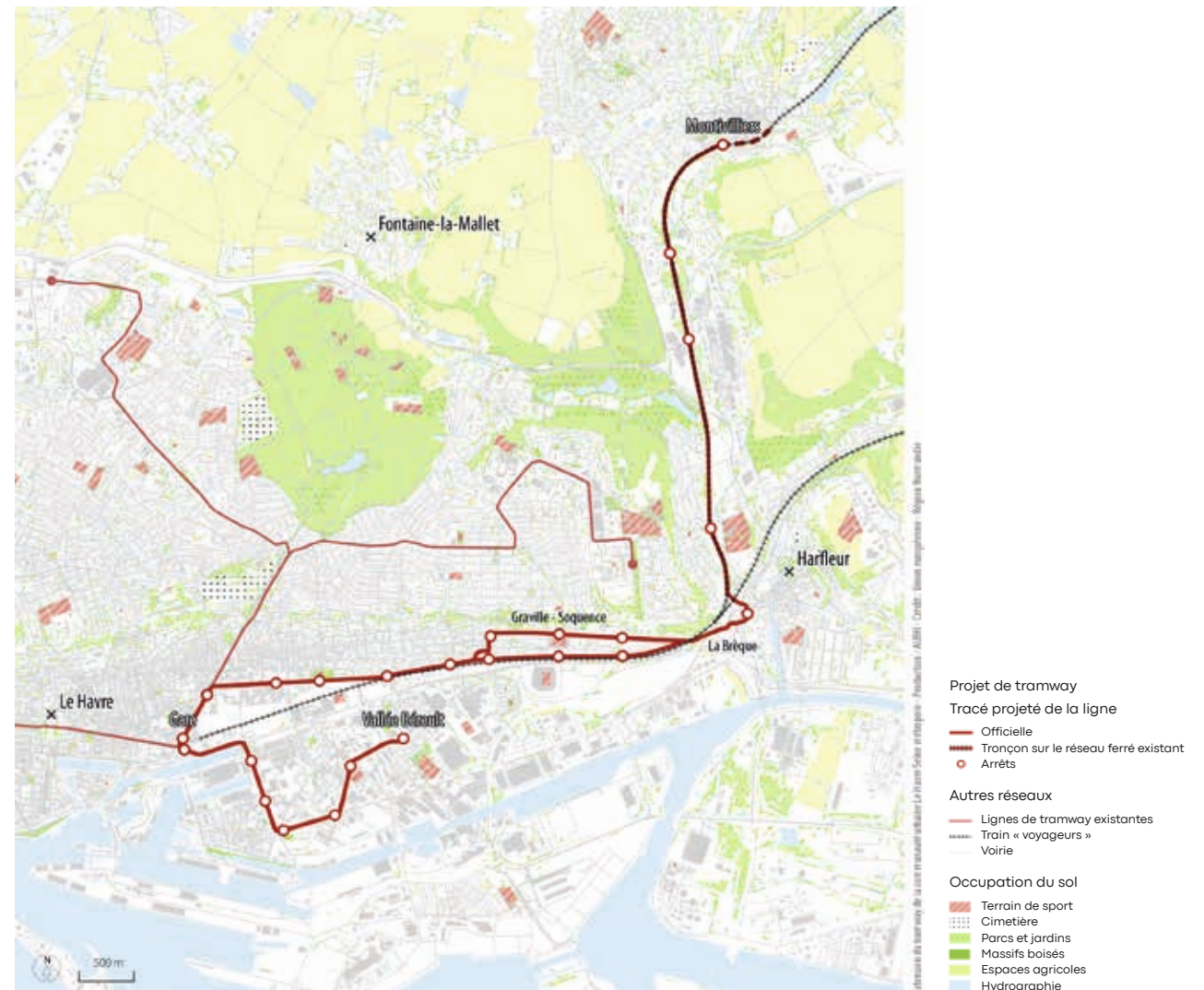


## QUEL(S) EMPLACEMENT(S) POUR LES STATIONS DE TRAMWAY ?

Le projet prévoit de desservir *a minima* 19 nouvelles stations, espacées de 500 à 600 mètres en moyenne et positionnées au plus près des quartiers d'habitation et des équipements, afin d'assurer une desserte fine du territoire. Les nouvelles stations seront facilement repérables et accessibles à tous. Elles seront dotées de nombreux équipements (abri, assises, informations voyageurs en temps réel, accessibilité aux personnes à mobilité réduite, borne d'achat de titres de transport...).

L'emplacement exact des stations n'est pas défini à ce stade du projet mais fait l'objet d'échanges avec le public dans le cadre de la concertation.

### → Quel(s) emplacement(s) pour les 19 nouvelles stations de tramway ?

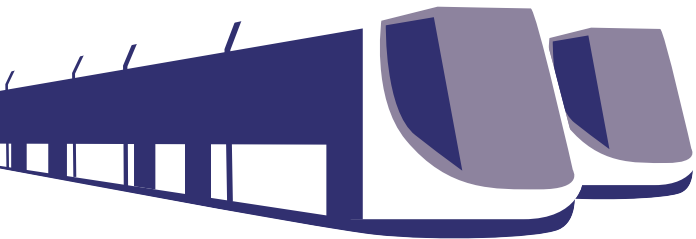


## QUELLE ORGANISATION POUR LE FUTUR RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN ?

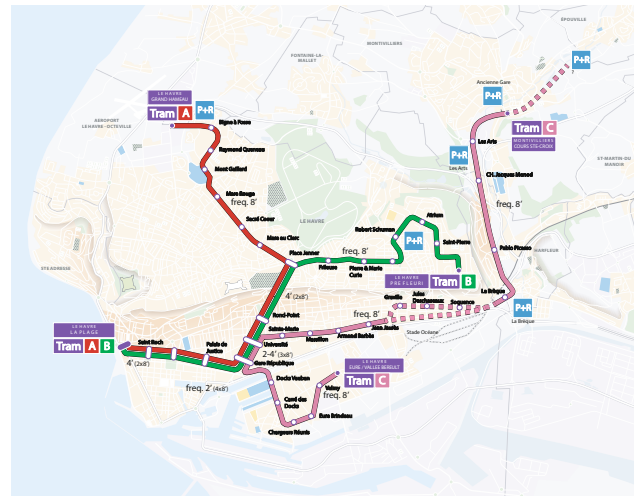
Les éléments présentés ci-dessous ne préjugent en rien du futur réseau de transport en commun qui serait réellement mis en place à la mise en service du projet de tramway.

### L'ORGANISATION DU RÉSEAU DE TRAMWAY

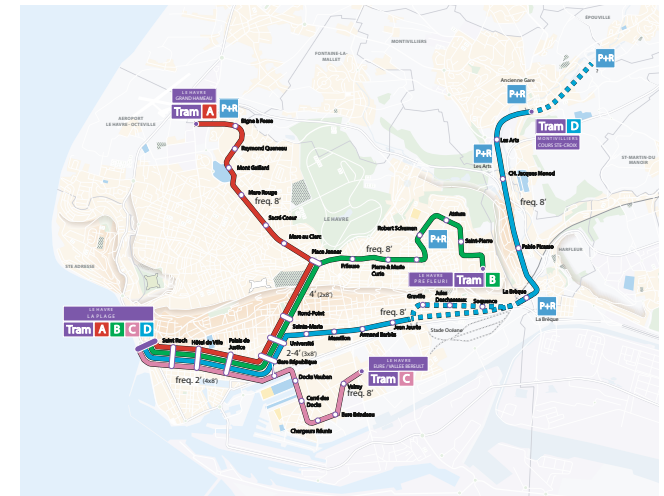
Les nouvelles branches de tramway se connecteront aux deux lignes existantes (A et B). Aujourd'hui, l'organisation future du réseau de tramway n'est pas définie. Plusieurs scénarios seront étudiés par la communauté urbaine. Les études à venir permettront de définir les itinéraires les plus à même de répondre aux besoins de déplacements sur le territoire. Les quatre schémas ci-dessous ne sont indiqués qu'à titre d'illustration de ce que pourrait être le futur réseau de tramway.



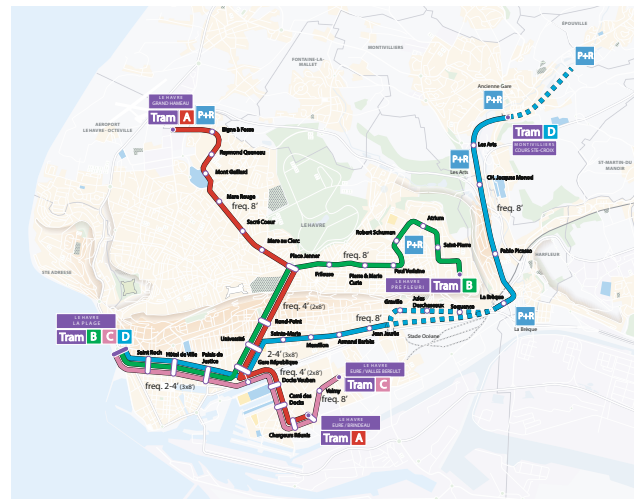
## → Quelles lignes pour le réseau de tramway ?



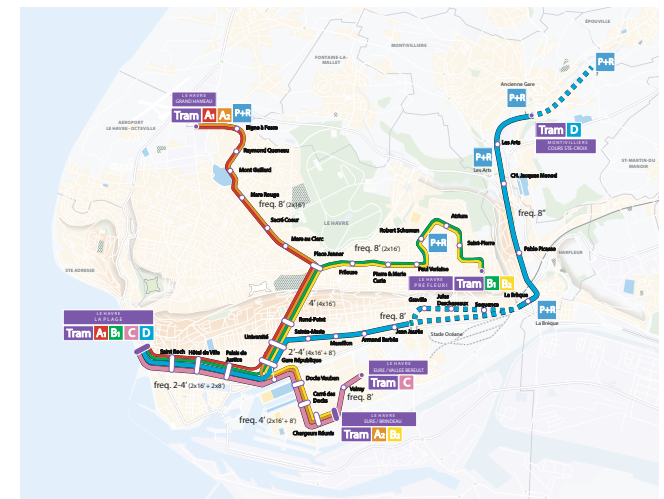
Réseau de tramway 1. Lignes A et B inchangées.  
Création d'une ligne C



Réseau de tramway 2. Lignes A et B inchangées.  
Création de deux lignes C et D



Réseau de tramway 3. Ligne A modifiée.  
Création de deux lignes C et D



Réseau de tramway 4. Lignes A et B doublées.  
Création de deux lignes C et D

## L'ORGANISATION DU RÉSEAU DE BUS

Le réseau des lignes de bus du territoire sera réorganisé, afin de proposer une offre de bus adaptée et coordonnée avec le nouveau réseau de tramway. Une première réflexion du nouveau réseau de bus a été menée. Elle est présentée ci-dessous, à titre indicatif.

- **Ligne 1:** itinéraire inchangé
- **Ligne C2:** itinéraire prolongé à l'est en lieu et place de la ligne 22.

Une partie de l'itinéraire pourrait être commune avec le tramway, rue de Verdun, ce qui permettra d'amplifier l'intermodalité de quai à quai.

- **Ligne 22:** supprimée et remplacée par le tramway entre la gare du Havre et Harfleur
- **Ligne 3:** itinéraire modifié dans les quartiers sud
- **Ligne 5:** itinéraire réduit à la gare
- **Ligne 8:** itinéraire modifié dans les quartiers sud.

Les aménagements dédiés aux nouvelles branches du tramway bénéficieront à certaines lignes de bus dans certains secteurs (rue de Verdun, carrefour de la Brèque) et aux abords de la gare du Havre (cours Lafayette, quai Colbert). Une attention particulière sera portée sur l'intermodalité de quai à quai entre le bus et le tramway.

## Les effets attendus sur les mobilités



### UNE DESSERTE EFFICACE DES GRANDS ÉQUIPEMENTS ET SERVICES

Le projet permettra de renforcer la desserte des grands équipements du cœur métropolitain depuis les quartiers sud et la vallée de la Lézarde (pôle des gares, établissements d'enseignement supérieur, territoire des docks), de relier les trois grands équipements de santé de la communauté urbaine (l'hôpital Jacques Monod, la clinique des Ormeaux, l'hôpital privé de l'Estuaire), de desservir les équipements sportifs existants et futurs (stade Océane, complexe sportif Jules Deschaseaux, parc sportif de la Vallée Béreult) ainsi que les 11 établissements d'enseignement du territoire (6 350 élèves).

### UNE FRÉQUENTATION EN HAUSSE, ACCÉLÉRÉE PAR LE REPORT MODAL

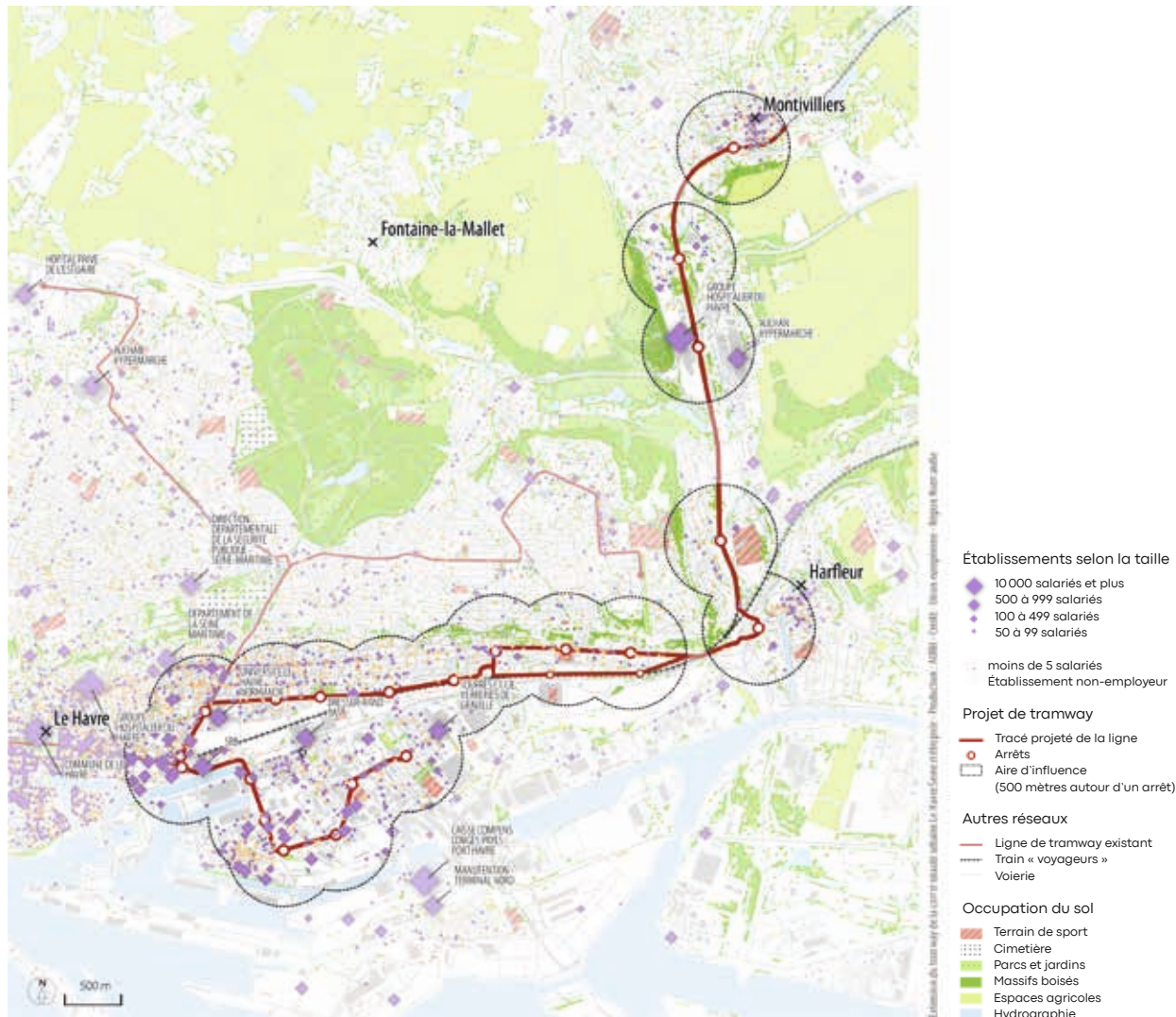
Aujourd'hui, les lignes de tramway A et B transportent chacune environ 27 000 voyageurs par jour. La fréquentation du projet d'extension du réseau de tramway est estimée à plus de 25 000 voyages/jour dès la première année de mise en service. Avec l'extension du réseau de tramway, la fréquentation est estimée à près de 80 000 voyageurs à la mise en service du projet. Près de 120 000 déplacements quotidiens sont attendus sur l'ensemble du réseau bus-tram de l'agglomération à l'horizon 2027. Avec le projet, le report modal

de la voiture individuelle vers le réseau de tramway est estimé à 1,2 million de déplacements par an dès la première année de mise en service.

### LES DESSERTES D'ÉPOUVILLE ET DE ROLLEVILLE

Pour répondre à de nouveaux besoins de déplacement, la communauté urbaine a mis en place dès 2020 une desserte par bus d'Épouville et de Rolleville. Aujourd'hui, 14 allers-retours sont effectués chaque jour entre Rolleville et Montivilliers avec un temps de parcours de 12 minutes (9 minutes pour le train). Le projet d'extension du réseau de tramway modifiera les modes de transport entre Montivilliers, Épouville et Rolleville. La desserte en bus d'Épouville et de Rolleville continuera de fonctionner à la mise en service du tramway. La fréquence sera ajustée progressivement pour tenir compte de l'évolution des usages. L'emprise ferroviaire située entre Montivilliers et Rolleville fera l'objet d'une étude d'opportunité: sera-t-elle transformée en voie cyclable ou en avenue verte à vocation de loisirs? Ou bien les équipements ferroviaires seront-ils maintenus en l'état, avec la perspective de faire circuler des véhicules sur rail? Le plan de mobilité (PDM) de la communauté urbaine permettra de répondre à ces questions d'ici la fin de l'année 2022.

— Équipements et services situés dans l'aire d'influence du projet d'extension du tramway





# LA MÉTAMORPHOSE URBAINE ET DU CADRE DE VIE

**L**e projet doit contribuer à faire évoluer les mobilités de l'ensemble des habitants de la communauté urbaine vers un mode de déplacement plus respectueux de l'environnement et du cadre de vie. Les études à venir permettront d'identifier précisément les aménagements à réaliser au bénéfice des usagers pour des espaces publics de qualité, ainsi que les nuisances éventuelles. Des solutions techniques seront proposées afin de les éviter, de les réduire ou de les compenser.



## L'insertion du projet dans la ville

Le projet comportera un réaménagement qualitatif, de façade à façade, de l'espace public : voies routières, chaussées, trottoirs, mobilier, éclairage et plantations, etc. Dans ce cadre, la communauté urbaine proposera un accompagnement spécifique touchant aux accès riverains/commerces, aux procédures amiables et aux caractéristiques générales du projet.

## Un partage harmonieux de l'espace public

### DONNER À CHACUN SA PLACE

Des aménagements seront conçus pour donner à chaque habitant sa place dans l'espace public, quel que soit son mode de déplacement : les usagers du tramway et des transports en commun, les cyclistes, les piétons, les automobilistes, les livraisons, etc. Ces aménagements seront également destinés à développer la pratique des modes doux.

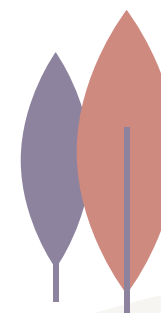
### RÉDUIRE LA PLACE ACCORDÉE À LA VOITURE INDIVIDUELLE

Le projet doit contribuer à favoriser le report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs, notamment aux entrées de ville. Deux parkings-relais seront aménagés à Montivilliers et Harfleur. Deux autres sont aussi envisagés à proximité du cinéma Les Arts et de la voie ferrée existante, au nord de Montivilliers. Des espaces de stationnement existants pourront être aménagés pour servir de parkings-relais secondaires.

### FAVORISER LA PRATIQUE DU VÉLO

Des aménagements seront réalisés autour des stations de tramway, afin de faciliter le report modal et la pratique des mobilités douces.

Une étude sera menée pour la réalisation d'aménagements cyclables aux abords et le long des nouvelles branches de tramway.



## L'insertion du projet dans l'environnement



Sur la commune du Havre, le projet ne traverse aucune zone de protection environnementale. Dans la vallée de la Lézarde, des zones humides sont situées à proximité du projet. Plusieurs espaces naturels, parcs et jardins de l'agglomération sont également situés à proximité du projet, comme le parc de Rouelles. Les travaux offriront l'opportunité de restaurer certains espaces naturels situés le long du projet.

Les espaces naturels du territoire communautaire sont vastes et d'une grande diversité. Afin de les préserver, la communauté urbaine lance en 2021 **une stratégie nature et biodiversité** pour améliorer la gestion de ces espaces.

Par principe, le projet d'extension du réseau de tramway est conçu de manière à s'intégrer harmonieusement à l'environnement qu'il traverse. Il donnera une place importante au végétal et plus généralement contribuera à repenser l'aménagement et l'ambiance des secteurs traversés.

Les études à venir permettront de travailler à la mise en place d'une plate-forme végétalisée, ainsi qu'à la plantation d'arbres et la réalisation d'aménagements paysagers le long des nouvelles branches du tramway.

### → Enjeux environnementaux



#### Les richesses écologiques

- Cours d'eau
- Principaux parcs et jardins ouverts au public
- Principaux parcs et jardins ouverts au public

Les réservoirs écologiques identifiés par le schéma régional de cohérence écologique (SRCE)

- Réservoirs aquatiques
- Réservoirs boisés
- Réservoirs calcicoles

Les corridors écologiques identifiés par le schéma régional de cohérence écologique (SRCE)

- Corridor calcicole faible déplacement
- Corridor fort déplacement
- Corridor silvo-arboré faible déplacement
- Corridor zone humide faible déplacement
- Zone naturelle d'intérêt écologique floristique et faunistique (ZNIEFF) de type 1
- Zone naturelle d'intérêt écologique floristique et faunistique (ZNIEFF) de type 2

#### Les périmètres de protection

- Naturelle nationale
- Espaces naturels sensibles (dep.76)
- Site classé
- Site inscrit
- Site Natura 2000

# SIGLES

**ANRU:** Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine

**PNRQAD:** Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés

**OPAH RU:** Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat

**NPNRU:** Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain

**PIC URBAN:** Programme d'Initiative Communautaire Urban

**PLU-I:** Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

**QRR:** Quartier de Reconquête Républicaine

**SCOT:** Schéma de Cohérence Territoriale

**PDU:** Plan de Déplacements Urbains

**PLH:** Plan Local de l'Habitat

**PDM:** Plan De Mobilité

**TCSP:** Transport en Commun en Site Propre

# GLOSSAIRE

**Aménité urbaine :** valeur matérielle ou immatérielle du territoire qui participe de son attractivité.

**Commission nationale du débat public :** instance créée par la loi Barnier de 1995, elle est saisie par les maîtres d'ouvrage pour tout grand projet, et rend un avis sur l'opportunité d'organiser un débat public. Sa mission est d'informer les citoyens et de faire en sorte que leur point de vue soit pris en compte dans le processus de décision.

**Échangeur :** système de bretelles routières permettant de basculer, soit d'un type de réseau routier à un autre (d'une route ordinaire ou une voie rapide à une autoroute), soit de passer d'une autoroute à une autre. Les échangeurs se trouvent donc aux intersections entre réseaux routiers de types différents et permettent ainsi d'éviter tout croisement à niveau pour limiter le ralentissement des voies concernées.

**Étude d'impact :** étude technique évaluant les conséquences d'un projet sur l'environnement, menée sous la responsabilité du maître d'ouvrage. Elle précise notamment les mesures compensatoires envisagées.

**Fréquentation :** nombre de personnes qui montent dans les moyens de transport – bus, rames de tramway.

**Heure de pointe :** périodes de la journée au cours desquelles la fréquentation est la plus importante et concentrée dans le temps. La capacité d'une ligne est définie par rapport aux simulations de trafics de l'heure de pointe du matin et/ou du soir.

**Intermodalité :** utilisation combinée de plusieurs modes de transports au cours d'un même trajet.

**Report modal :** Le report modal désigne le changement de mode de transport pour les voyageurs ou pour les marchandises, par exemple, de la voiture vers le tramway, le train, etc.

**Mutable :** Le foncier mutable rassemble les terrains qui sont sur le marché ou dont la mise en vente à court terme sur le marché est connue. Sont également considérés comme mutables, les terrains pour lesquels les pouvoirs publics font preuve d'une volonté d'intervention forte, ce qui permet d'envisager un changement d'usage à terme. Enfin, le foncier mutable englobe les terrains qui sont à la fois vacants, en mauvais état et qui appartiennent à un propriétaire unique.

**Polarité :** caractérise la capacité d'un pôle urbain à attirer et concentrer les flux de personnes, de biens et d'activités.

**Programme d'initiative communautaire Urban :** Les Programmes d'initiative communautaire Urban sont des programmes d'action de l'Union européenne destinés à assurer le développement durable et équilibré de villes ou de quartiers en crise.

**Rabattement :** déplacements se dirigeant vers un lieu favorisant l'intermodalité (exemple : rabattement des automobilistes vers une station de tramway).

**Quartier géo-prioritaire :** Les quartiers dits géo-prioritaires sont les territoires où s'applique la politique de la ville, politique qui vise à compenser les écarts de niveau de vie avec le reste du territoire. Ces quartiers sont donc ceux où les revenus des ménages sont les plus faibles.

**Saisine :** droit de saisir une instance officielle (législative, judiciaire, administrative) dans le but de lui demander une décision.

**Schéma de cohérence territoriale :** le SCoT est un document de planification stratégique qui fixe à l'échelle d'un territoire les grandes orientations d'aménagement et de développement pour les 10-20 ans à venir dans une perspective de développement durable.

**Site propre :** voie ou emprise exclusivement réservée aux véhicules de transport collectif.

Le territoire bouge avec vous

