

PROJET DE PLAN DE MOBILITE

COMMUNAUTE URBAINE LE HAVRE SEINE METROPOLE

Enquête publique du 8 janvier 2024 au 7 février 2024

Partie 1

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Ce rapport est indissociable des conclusions et avis en partie 2



Commission d'enquête

désignée par le tribunal administratif de Rouen

Décision N° E23000046/76

SOMMAIRE

1- PRESENTATION GENERALE	3
1-1 Objet de l'enquête	3
1-2 Cadre juridique.....	3
2 - PRESENTATION DU PROJET DE PLAN DE MOBILITE	3
2-1 Historique.....	3
2-2 Localisation du projet de plan de mobilité (PDM) et contexte local	4
2-3 Présentation du projet de plan de mobilité (PDM).....	5
2-3-1 Diagnostic des mobilités.....	5
2-3-2 Stratégies et plan d'actions du PDM	6
2-3-3 Plan d'actions	6
2-4 Mise en œuvre du PDM	9
2-5 Evaluation environnementale	9
2-6 Modalité de concertation	9
2-7 Consultation règlementaire préalable à l'enquête publique	12
2-7-1 Synthèse des avis rendus par les personnes publiques associées	12
2-7-2 Synthèse des avis rendus par les personnes publiques consultées	13
2-7-3 Synthèse des avis et observations rendus par les conseils municipaux	14
2-8 Avis délibéré de la mission régionale d'autorité environnementale	16
2-9 Composition du dossier d'enquête	19
3- ORGANISATION – DÉROULEMENT - BILAN DE L'ENQUÊTE.....	20
3-1 Organisation de l'enquête	20
3-2 Déroulement de l'enquête.....	23
3-3 Bilan de l'enquête	25
4 PROCES VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS ET DES PROPOSITIONS	33
5 CONTENU DES OBSERVATIONS – MEMOIRE EN REPONSE – COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE	34
6 PIECES ANNEXEES AU PRESENT RAPPORT.....	86
- Procès-verbal de synthèse	86
- Courrier de transmission de la communauté urbaine	86
- Mémoire en réponse de la communauté urbaine	86
7 TRANSMISSION DU RAPPORT D'ENQUÊTE.....	86

1- PRESENTATION GENERALE

1-1 Objet de l'enquête

La communauté urbaine Le Havre Seine Métropole a son siège 19, rue Georges Braque au Havre. Elle résulte, depuis le 1^{er} janvier 2019 de la fusion entre l'ancienne communauté de l'agglomération havraise (CODAH) et les anciennes communautés de communes Caux Estuaire et du canton de Criquetot-l'Esneval.

L'intercommunalité Le Havre Seine Métropole a engagé en 2021 un projet de plan de mobilité sur l'ensemble de son territoire de 496 km² comprenant 54 communes et représentant une population d'environ 265 500 habitants (source Insee de 2020).

Le conseil communautaire, par délibération du 1^{er} juin 2023, a décidé d'arrêter son projet de plan de mobilité et a mandaté son président pour engager une procédure d'enquête publique conformément aux dispositions du code de l'environnement.

Une commission d'enquête a été désigné par le président du tribunal administratif de Rouen (cf. chapitre ??? du présent rapport). Cette enquête s'est déroulée du 8 janvier 2024 au 7 février 2024.

1-2 Cadre juridique

Les plans de mobilité sont régis par les dispositions législatives du code des transports. Ils remplacent les plans de déplacements urbains (PDU) depuis le 1^{er} janvier 2021 en application de la loi d'orientation des mobilités n° 2019-1428 du 24 décembre 2019.

Les objectifs et les portées juridiques des plans de mobilité sont définis aux articles L. 1214-1 à L. 1214-13 du code des transports.

Les articles L. 1214-14 à L. 1214-29-1 fixent les conditions de l'élaboration, de la révision et de la modification des plans de mobilité.

Quant à l'enquête publique afférente au projet de plan de mobilité présenté par la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole elle a été ouverte et organisée selon les dispositions des articles L. 123-1 et suivants, et des articles R. 123-1 et suivants du code de l'environnement. Pour la suite de la rédaction du présent rapport, « l'enquête publique » est reprise sous le terme générique de « l'enquête ».

2 - PRESENTATION DU PROJET DE PLAN DE MOBILITE

2-1 Historique

En tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole a la charge de l'élaboration du PDM (plan de mobilité) qui succède à l'ancien plan de déplacements urbains (PDU) adopté en 2013.

La communauté urbaine a été créée au 1er janvier 2019 modifiant son territoire. Elle a de ce fait l'obligation d'élaborer un nouveau PDM.

La communauté urbaine Le Havre Seine Métropole a, dans le cadre d'une délibération en date du 2 décembre 2021, publiée une déclaration d'intention relative au PDM en vue de sa publication

Dans sa note de déclaration d'intention du PDM il a été rappelé le contexte, l'objectif, les motivations et les raisons d'être du projet, le contexte législatif et réglementaire, le périmètre du PDM, les objectifs de préservation de l'environnement, les principaux enjeux environnementaux du territoire et les potentiels impacts du PDM sur l'environnement ainsi que les modalités de concertation.

Dans son arrêté du 2 décembre 2021, les modalités de concertation ont été précisées en impliquant des publics nombreux et diversifiés afin de répondre aux objectifs suivants :

- Sensibiliser la population et les acteurs du territoire aux principes et aux thématiques de la mobilité et du transport,
- Fournir une information claire et continue sur le processus d'élaboration du PDM, ses obligations et son contexte législatif,
- Informer sur les projets politiques en lien avec le PDM,
- Offrir la possibilité aux publics d'exprimer leurs attentes sur le PDM, de faire part de leurs observations et remarques dans une perspective de partage, de co-construction et d'appropriation.

2-2 Localisation du projet de plan de mobilité (PDM) et contexte local

La communauté urbaine Le Havre Seine Métropole a été créée le 1er janvier 2019 par la fusion de l'ancienne communauté de l'agglomération havraise (CODAH) et les anciennes communautés de communes de Caux Estuaire et de Criquetot-Esneval.

La communauté urbaine Le Havre Seine Métropole est composée à ce jour de 54 communes représentant 266 000 habitants. Malgré son nom, cette communauté urbaine ne constitue pas une métropole au sens de la réforme des collectivités territoriales.

À la suite de l'extension de son territoire le 1er janvier 2019 résultant de la fusion de plusieurs intercommunalités, Le Havre Seine Métropole, nouvelle communauté urbaine se doit d'élaborer son PDM. Ce PDM prendra en compte les différents projets de mobilité sur le territoire et s'attachera notamment à définir l'organisation des mobilités en lien avec l'extension du tramway.

Celui-ci vise à définir dans les périmètres de transport urbain, les principes d'organisation, les transports des personnes et de marchandises, de circulation et de stationnement avec un objectif d'usage équilibré dans différents modes et de promotion des modes de transport non polluants et économe en énergie.

La mobilité est pour tous un enjeu de qualité de vie. Le Havre Seine Métropole l'a compris en engageant un programme d'actions ambitieux visant à rééquilibrer son système de déplacement au profit des transports en commun et des modes alternatifs comme le vélo ou la marche.

Cet élan soutenu se prolonge aujourd'hui au travers de nouveaux défis de la mobilité territoriale pour les 10 prochaines années. Le Havre Seine Métropole place la mobilité au cœur de sa démarche avec 4 principes fondamentaux :

- 1- Réduire les fractures sociales et territoriales en reliant les zones de service et d'activité du territoire avec les communes urbaines et rurales,
- 2- Participer au développement économique et touristique en desservant efficacement les zones d'emplois, les points d'intérêts patrimoniaux, les établissements culturels et de loisirs,
- 3- Accélérer la transition énergétique en favorisant les motorisations les moins polluantes,
- 4- Améliorer la qualité de l'air en proposant des alternatives à l'usage de la voiture, notamment lors des pics de pollution avec la gratuité des réseaux de transport en commun.

2-3 Présentation du projet de plan de mobilité (PDM)

Le PDM est un ensemble de principes visant à régir l'organisation des déplacements et du transport dans une zone définie par l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM).

Son objectif majeur est de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports, conformément aux engagements de la France. Les objectifs du PDM, énoncés dans le code des transports, (article L1214-2), comprennent l'équilibre durable entre mobilité et protection de l'environnement, le renforcement de la cohésion sociale et territoriale, l'amélioration de la sécurité des modes de transport, la diminution du trafic automobile et la promotion des usages partagés des véhicules, le développement des transports collectifs et des modes actifs, l'optimisation de l'usage du réseau routier principal, la gestion du stationnement réglementé, l'optimisation des approvisionnements logistiques, le développement des plans de mobilité employeurs et des établissements de formation, l'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau, la mise en place d'une tarification et d'une billetterie intégrée, et enfin, la réalisation d'infrastructures de charge pour véhicules électriques (IRVE).

2-3-1 Diagnostic des mobilités

Le diagnostic des mobilités dans le territoire du Havre révèle environ 1 million de déplacements quotidiens, avec 56% se déroulant à l'intérieur de la ville, 25% à l'extérieur, 16% en entrée et sortie de la ville, et 4% en échange avec l'extérieur de la communauté urbaine.

Les motifs de déplacements peuvent être classés en 3 grandes catégories à savoir : les déplacements obligés (pour aller au travail ou étudier), les déplacements pour réaliser les achats et la troisième catégorie pour des motifs diversifiés (loisirs, restauration, santé démarches administratives...).

La répartition modale des déplacements est standard, avec une prédominance de la marche et de la voiture, tandis que l'usage du transport collectif est limité. 70% des déplacements se font à l'intérieur de chaque commune, principalement à pied, expliqué par la répartition des emplois et des équipements. Les échanges entre communes représentent 30%, majoritairement effectués en voiture (90%), avec 69% en tant que conducteur.

En 2013, le plan de déplacement urbain (PDU) avait des axes et actions visant à modifier les comportements de déplacement d'ici à 2017 et 2022, montrant une baisse de 11 points de la

part modale automobile, principalement due au développement des Transports Collectifs (TC). En 2021, l'évaluation du PDU indique une mise en œuvre partielle des actions, avec une complétude relative sur les transports collectifs, la marche, le vélo, et la circulation routière. Cependant, des progrès restent nécessaires sur les liens entre transport et urbanisme, la logistique urbaine, le cadre de vie, et la communication sur la mobilité durable, avec un impact limité du PDU sur les comportements de déplacement et l'usage de l'automobile.

2-3-2 Stratégies et plan d'actions du PDM

Sur la base des conclusions du diagnostic et en particulier des éléments de constats suivants à savoir :

- La nécessité pour le PDM de tenir compte des objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone
- L'impact limité du PDU de 2013 sur les comportements,
- Les faibles marges de manœuvre financière de la collectivité pour augmenter le budget de fonctionnement des transports collectifs,

Plusieurs enjeux ont été retenus pour le PDM 2024-2033 :

Faire du PDM un vecteur d'attractivité du territoire en développant la ville apaisée et en améliorant le cadre de vie. En favorisant la desserte interrégionale et la liaison Paris- Le Havre (LNPN) et en améliorant les déplacements touristiques.

Développer une offre de déplacement multimodale en accompagnant les réflexions sur le projet de zone à faibles émissions (ZFE) sur le territoire, en travaillant plus spécifiquement sur la desserte multimodale de la zone industrialo-portuaire (ZIP) et profiter du développement des lignes de tramway pour créer une nouvelle dynamique en matière de transport pour l'ensemble du territoire. De réduire l'omniprésence de l'automobile sur les flux d'échanges en intégrant pleinement le covoiturage à la politique de déplacement, en développant l'offre et l'usage des parkings-relais, en améliorant la coordination entre les réseaux LIA et Nomad (bus locaux et bus régionaux), en favorisant l'usage des modes actifs à l'intérieur de chaque commune. En renforçant l'usage de la marche (plans piétons communaux) et en mettant en œuvre le schéma vélo communautaire et l'accompagner d'actions locales d'apaisement des espaces publics et développement des modes actifs. Enfin en intégrant les équipements de déplacements personnels motorisés dans la politique de déplacement.

Agir efficacement sur les comportements pour maîtriser l'autosolisme en aménageant la voirie et le stationnement de manière à rééquilibrer les niveaux de service entre modes, d'informer et accompagner les usagers en développant le management de la mobilité et en développant également les pôles écomobilité, l'information multimodale et la communication.

2-3-3 Plan d'actions

Le projet de PDM s'inscrit dans les objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone en réduisant de 19% la circulation routière avec une part modale automobile conducteur passant de 43% en 2018 à 35% en 2033.

Pour atteindre cet objectif, le plan d'actions du PDM vise particulièrement à :

- Développer fortement l'usage du vélo (nouveau schéma cyclable communautaire),
- Développer l'usage des transports collectifs (nouvelle ligne de tramway),
- Développer l'usage partagé des véhicules (covoiturage)
- Protéger l'usage de la marche afin d'éviter son déclin naturel.

Pour ce faire, 4 axes de travail se déclinant en actions sont prévus pour répondre aux enjeux territoriaux :

Chaque action du PDM se décline en objectifs avec un détail de chaque action et sa mise en œuvre. L'axe 1 se décline en 8 actions, l'axe 2 en 19 actions l'axe 3 en 11 actions et l'axe 4 en une seule action.

1^{er} Axe, faire du PDM un vecteur d'attractivité du territoire

Développer une ville apaisée :

- Protéger les cœurs de ville,
- Développer les secteurs piétonniers,
- Développer le dispositif « rues aux enfants rues pour tous »,

Favoriser la desserte interrégionale

- Appuyer la mise en œuvre de la LNPN,
- Aménager la gare du Havre en vue de la nouvelle desserte tramway,

Améliorer les déplacements touristiques

- Faciliter la desserte en transports collectifs d'Etretat en saison touristique,
- Améliorer les itinéraires de cyclotourisme,
- Lancer une action dédiée aux déplacements touristiques.

2^{ème} Axe Développer une offre de déplacement multimodale

Accompagner les réflexions sur le projet ZFE sur le territoire

- Etudier la faisabilité d'un service d'autopartage.

Travailler spécifiquement la desserte multimodale de la ZIP

- Mettre en œuvre le plan de mobilité employeur de secteur de la ZIP.

Profitez du développement du tramway pour créer une nouvelle dynamique en matière de transport

- Valoriser le faisceau ferroviaire entre Montivilliers et Criquetot,
- Mettre en œuvre les orientations du PDM dans la conception du projet tramway,
- Optimiser la desserte des communes de seconde couronne dans le cadre du projet tramway.

Intégrer pleinement le covoiturage à la politique de déplacements

- Intégrer le covoiturage à l'offre de transport communautaire en partenariat avec la région,
- Étudier l'opportunité/faisabilité de nouveaux services de covoiturage,
- Développer les aires de covoiturage,
- Étudier l'opportunité/faisabilité de voies réservées au covoiturage.

Développer l'offre et l'usage de parkings-relais

Améliorer la coordination entre les réseaux LiA et Nomad

- Améliorer l'intégration tarifaire,
- Optimiser la synergie entre services.

Favoriser l'usage des modes actifs à l'intérieur de chaque commune

- Mettre en œuvre des plans marche communaux,
- Développer les continuités piétonnes sur les communes rurales,
- Piloter/suivre la mise en œuvre du schéma vélo,
- Accompagner la mise en œuvre du schéma cyclable, d'études locales, d'accessibilité cyclable.

Intégrer les EDPM dans la politique de déplacements

- Définir un plan d'actions dédié pour les engins de déplacements personnels motorisés.

Favoriser le développement d'une logistique urbaine durable

- Mettre en œuvre la démarche InTerLUD (innovations territoriales et logistique urbaine durable) engagée par la collectivité.

Favoriser l'essor des véhicules électriques

- Développer l'implantation des dispositifs de recharge de véhicules électriques sur le territoire

3^{ème} Axe Agir efficacement sur les comportements pour maîtriser l'autosolisme

Aménager la voirie pour rééquilibrer les niveaux de service entre modes

- Définir un plan de hiérarchisation du réseau viaire,
- Étudier l'opportunité de régulation du trafic aux entrées de l'agglomération centrale,
- Définir des règles pour l'aménagement courant de la voirie cohérentes avec les objectifs du PDM,
- Étudier une refonte du stationnement sur la ville-centre,
- Résoudre les difficultés de stationnement sur les communes périphériques,
- Réviser la réglementation du stationnement privé dans le cadre du PLUi.

Informier et accompagner les usagers

- Développer le management de la mobilité,
- Créer des pôles écomobilités,

- Développer les actions de formation en faveur d'une mobilité durable,
- Poursuivre le travail partenarial avec le monde associatif,
- Aider le développement de services associatifs de transport.

4^{ème} Axe Mettre en œuvre le PDM

Donner les moyens à la collectivité de suivre et mettre en œuvre le plan de mobilité

- Assurer le suivi et la mise en œuvre du PDM

2-4 Mise en œuvre du PDM

Le budget du PDM sur la période de 2024-2033 est estimé à 89,3 M€. Les principaux postes représentant 92% du budget sont :

- La mise en œuvre du schéma vélo : 50 M€,
- Des mesures de pacification de la voirie : 17,5 M€
- Le développement de continuités douces sur les communes rurales : 6 M€
- Le développement des parkings relais : 5,4 M€
- L'intégration du covoiturage et l'offre de transport communautaire : 3,7 M€

N'est pas prévu dans ce budget :

- L'aménagement de la gare du Havre, budget non déterminé car la maîtrise d'œuvre est la région Normandie,
- La valorisation ferroviaire entre Montivilliers et Criquetot, une étude est en cours
- L'optimisation de la desserte des communes de seconde couronne dépendant de la Délégation de Service Public (DSP) des transports collectifs.

De plus un échéancier de la mise en œuvre du plan de mobilité sur les 3 premiers axes du projet est prévu. Cet échéancier est proposé pour les 10 années à venir avec un temps pour les études et le pilotage et un temps pour les travaux et la mise en œuvre.

2-5 Evaluation environnementale

Le Code de l'environnement prescrit une évaluation environnementale du PDM, distincte d'une étude d'impact et menée de manière progressive tout au long du projet. Cette évaluation repose sur les éléments définis à l'article R122-20 du code de l'environnement et vise à démontrer la compatibilité du PDM avec le cadre législatif, les objectifs nationaux et les documents de planification. Cette évaluation vise à garantir la conformité du PDM aux normes environnementales et à intégrer de manière transparente les préoccupations environnementales dans la planification des déplacements. (Cf chapitre composition du dossier).

2-6 Modalité de concertation

La concertation mise en œuvre durant l'élaboration du projet de plan de mobilité s'est déroulée en 3 phases :

- ❖ la phase 1, relative à l'état des lieux et aux diagnostics s'est déroulée de juin 2021 à mai 2022 ;
- ❖ la phase 2, relative à la stratégie et aux scénarios s'est déroulée de mai 2022 à septembre 2022 ;
- ❖ la phase 3, relative aux Plans d'actions s'est déroulée de septembre 2022 à mai 2023.

Ce travail s'est basé sur différents travaux d'études et d'analyse, ainsi que sur une concertation mise en œuvre tout au long du projet par des entretiens menés dans le cadre du diagnostic auprès de différents acteurs du territoire (associations, monde universitaire et économique, services communautaires et partenaires institutionnels, § ...) ; par la constitution de groupes de travail regroupant les mêmes acteurs ; par des réunions sectorielles avec les maires des différentes communes ainsi que la constitution de comités techniques et de pilotage.

Les entretiens

Ces entretiens ont été menés de janvier 2022 à février 2022, dans le cadre du diagnostic, auprès de 26 organismes. Ces entretiens ont permis d'échanger sur les attentes particulières de ces acteurs en matière de mobilité et d'alimenter le diagnostic, ainsi que la définition des enjeux du plan de mobilité. Les organismes sollicités sont par ordre alphabétique les suivants :

- Ademe,
- Agence d'urbanisme de la région havraise (AURH),
- Association "La Ligue Havraise" (association d'aide aux personnes handicapées),
Association "La Roue Libre" (association d'usagers du vélo),
- Association "Maison de l'Estuaire",
- Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema Normandie-Centre),
- Chambre de commerce et d'industrie du Havre,
- Département de la Seine-Maritime,
- Direction départementale des territoires et de la mer de Seine-Maritime (DDTM),
- Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Normandie (DREAL),
- Haropa Port (port du Havre),
- Le Havre Étretat Normandie tourisme (office de tourisme),
- Le Havre Seine Métropole / mission tramway,
- Le Havre Seine Métropole / service en charge de la logistique urbaine,
- Le Havre Seine Métropole / service en charge des transports collectifs,
- Le Havre Seine Métropole / service en charge du déploiement des Infrastructure de recharge des véhicules électriques,
- Le Havre Seine Métropole / service en charge du plan vélo,
- Le Havre Seine Métropole / service en charge du schéma de cohérence territoriale (SCOT),
- Le Havre Seine Métropole / service environnement et développement durable (en charge du plan climat air énergie PCAET),
- ODD Le Havre (entreprise d'insertion de la région havraise),
- Pôle métropolitain de l'estuaire de la Seine,
- Région Normandie / direction mobilités et Infrastructures,
- Société des autoroutes Paris-Normandie,
- Synerzip (association des entreprises de la zone industrialo-portuaire),
- Université du Havre,
- Ville du Havre / service environnement et développement durable

Les groupes de travail

Trois groupes de travail ont été organisés à chacune des phases du plan de mobilité avec les 26 organismes précédents : les groupes de travail diagnostic, les groupes de travail stratégie et les groupes de travail plan d'actions.

Les groupes de travail Diagnostic organisés en février 2022. Ils ont permis d'échanger sur les premières conclusions du diagnostic et d'identifier différents sujets à intégrer dans la démarche du plan de mobilité. Parmi ceux-ci, on peut citer :

- ⇒ la mobilité générale et la faible évolution constatée des comportements de déplacements sur la période 2007 - 2017,
- ⇒ l'enjeu du stationnement et la nécessité de mener des études locales sur le sujet,
- ⇒ l'usage particulièrement important des engins de déplacements personnels motorisés (trottinettes électriques) sur le territoire,
- ⇒ l'organisation du réseau de transports collectifs et les réflexions à mener dans le cadre du renouvellement de la délégation de service public,
- ⇒ le fonctionnement actuel des parkings-relais,
- ⇒ l'enjeu du covoiturage de proximité et la nécessité d'une coordination régionale sur le sujet,
- ⇒ les modalités envisageables pour développer le management de la mobilité.
- ⇒ ...

Les groupes de travail Stratégie se sont déroulés en juin 2022. Ils ont abouti à une première identification des orientations et axes de travail du plan de mobilité en particulier :

- ⇒ les objectifs à viser en matière d'évolution des comportements de déplacements et de parts modales,
- ⇒ la nécessaire de pacification des cœurs de quartier,
- ⇒ la possibilité de mettre en place des piétonisations temporaires sur certains secteurs, lors de grandes manifestations culturelles (« Un été au Havre », « journée sans ma voiture », ...),
- ⇒ l'enjeu de la gare du Havre comme porte d'entrée du territoire,
- ⇒ la nécessité d'améliorer la qualité de la desserte multimodale du site d'Étretat,
- ⇒ la possibilité de mettre en place une réflexion sectorielle sous la forme d'un plan de mobilité de secteur sur le périmètre de la zone industrialo-portuaire
- ⇒ ...

Les groupes de travail Plan d'actions se sont déroulés en décembre 2022. Ils ont permis de préciser les mesures à intégrer au plan d'actions du plan de mobilité avec en particulier :

- ⇒ la nécessité de mettre en place des actions de formation pour faire évoluer les comportements de déplacements et changer les habitudes actuelles,
- ⇒ la coordination du plan de mobilité avec la démarche menée en parallèle par la communauté urbaine en matière de déploiement d'infrastructures de recharge de véhicules électriques,
- ⇒ la nécessité de travailler l'organisation du stationnement sur la ville-centre, mais aussi sur certaines communes périphériques où des difficultés sont recensées (Montivilliers, Harfleur, ...),
- ⇒ la planification des différentes mesures du plan d'actions sur les 10 prochaines années,
- ⇒ ...

Les réunions sectorielles avec les maires

Les maires des 54 communes de la communauté Urbaine Le Havre Seine Métropole ont été rencontrés à deux reprises, au cours de réunions sectorielles, afin de les informer et recueillir leur avis durant le processus d'élaboration du plan de mobilité :

- ⇒ 3 réunions sectorielles durant l'élaboration du diagnostic,
- ⇒ 3 réunions sectorielles durant l'élaboration du plan d'actions.

Les comités techniques et de pilotage

Des Comités techniques et de pilotage ont été organisés à chaque phase d'élaboration du plan de mobilité.

Ces comités regroupaient des élus de la communauté urbaine, des représentants des services de l'Etat (DREAL et DDTM), des représentants de la région Normandie et du département de la Seine-Maritime, des représentants des différentes instances (l'agence d'urbanisme Le Havre Estuaire,

université du Havre, Haropa Port, chambre de commerce et d'industrie, société des autoroutes du nord et de l'est de la France, société LiA, office de tourisme et ville du Havre) ainsi que des représentants de différents services de la communauté urbaine.

Remarques de la commission d'enquête

La commission d'enquête constate que la procédure d'élaboration du projet de plan de mobilité de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole a fait l'objet d'une concertation, associant, pendant la durée de l'élaboration du projet, les 54 communes ainsi que les principaux acteurs concernés : organismes et associations compétents en matière de mobilité, d'environnement, d'architecture, d'urbanisme, de tourisme, d'aménagement du territoire, d'habitat et de déplacements.

Les personnes publiques associées et consultées ainsi que les différents services de la communauté urbaine ont également participé à cette concertation.

La commission d'enquête constate cependant, que le projet de plan de mobilité n'a pas fait l'objet d'information du public soit sous forme directe par des lettres d'information mises à disposition du public, par des articles dans le magazine de la communauté urbaine ou des articles dans la presse locale.

La commission d'enquête note également l'absence de concertation du public soit sous forme directe par des réunions publiques d'information ni de concertation citoyenne sous forme dématérialisée.

2-7 Consultation réglementaire préalable à l'enquête publique

Les communes et l'ensemble des personnes publiques associées, ainsi qu'un certain nombre de structures et d'organismes concernés, ont été associés aux étapes-clés de l'élaboration du projet du plan de mobilité.

S'en est suivie la phase de consultation réglementaire des personnes publiques associées et autres organismes qui ont disposé d'un délai de 3 mois pour faire connaître leurs observations ou propositions éventuelles qui sont jointes au dossier soumis à enquête.

Ces avis sont synthétisés dans les chapitres suivants :

- Synthèse des avis rendus par les personnes publiques associées (PPA)
- Synthèse des avis rendus par d'autres structures,
- Synthèse des avis et observations rendus par les conseils municipaux,
- Avis émis par la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe).

2-7-1 Synthèse des avis rendus par les personnes publiques associées

Tableau de synthèse

Personnes publiques associées	Date de l'avis	Avis émis
Département de la Seine-Maritime	-	Réputé favorable
Région Normandie	09/11/2023	Favorable
Communauté de communes Campagne-de-Caux	-	Réputé favorable
Caux Seine Agglo	-	Réputé favorable

Fécamp Caux littoral Agglomération	-	Réputé favorable
Communauté de communes du pays de Honfleur-Beuzeville	-	Réputé favorable
Communauté de communes Pont-Audemer Val de Risle	-	Réputé favorable
DREAL Normandie	-	Réputé favorable
Préfecture de le Seine-Maritime	-	Réputé favorable
Sous-préfecture du Havre	-	Réputé favorable
Direction départementale des territoires et de la mer de la Seine-Maritime	18/10/2023	Favorable avec plusieurs recommandations
Direction départementale des territoires et de la mer de la Seine-Maritime - service territorial du Havre	-	Réputé favorable

Détail des avis émis : se reporter au chapitre 5 du rapport

2-7-2 Synthèse des avis rendus par les personnes publiques consultées

Tableau de synthèse

Personnes publiques consultées	Date	Avis	Observations
Chambre de Commerce et d'Industrie Seine Estuaire	-	Réputé favorable	
HAROPA PORT	10/10/2023	Favorable	
Direction interdépartementale des routes nord-ouest	Non datée	Souscrit aux actions de développement de l'offre de déplacement	A disposition pour réflexions sur différentes actions
SAPN - SANEF	20/09/2023	Favorable	Aucune
Pôle Métropolitain de l'estuaire de la Seine	-	Réputé favorable	
AURH	-	Réputé favorable	
Le Havre Etretat Normandie Tourisme	-	Réputé favorable	
Direction régionale SNCF Normandie	-	Réputé favorable	

Groupe Hospitalier du Havre	-	Réputé favorable	
Association LA ROUE LIBRE	Mail 17/12/2023	Pas d'avis mentionné	Fait des observations, propositions, préconisations ou commentaires sur chacune des actions du PDM
TRANSDEV LE HAVRE	-	Réputé favorable	

Détail des avis émis : se reporter au chapitre 5 du rapport

2-7-3 Synthèse des avis et observations rendus par les conseils municipaux

Tableau de synthèse

Commune	Date de l'avis	Avis émis
Angerville-l'Orcher	20/09/23	Pas d'avis
Anglesqueville-l'Esneval	31/08/23	Le CM a pris acte
Beaurepaire	-	Réputé favorable
Bénouville	10/10/23	Le CM a pris acte
Bordeaux-Saint-Clair	-	Réputé favorable
Cauville-sur-Mer	14/09/23	Favorable
La Cerlangue	-	Réputé favorable
Criquetot-l'Esneval	-	Réputé favorable
Cuverville-en-Caux	25/09/23	Défavorable
Épouville	-	Réputé favorable
Épretot	-	Réputé favorable
Étainhus	-	Réputé favorable
Étretat	-	Réputé favorable
Fongueusemare	-	Réputé favorable
Fontaine-la-Mallet	12/09/23	Favorable
Fontenay	04/10/23	Pas d'avis clairement exprimé
Gainneville	03/10/23	Favorable
Gommerville	-	Réputé favorable

Gonfreville-l'Orcher	-	Réputé favorable
Gonneville-la-Mallet	19/09/23	Défavorable
Graimbouville	03/10/23	Pas d'avis clairement exprimé
Harfleur	30/09/23	Favorable
Hermeville	19/09/23	Favorable
Le Havre	09/10/23	Favorable
Heuqueville	-	Réputé favorable
Manéglise	-	Réputé favorable
Mannevillette	-	Réputé favorable
Montivilliers	-	Réputé favorable
Notre-Dame-du-Bec	-	Réputé favorable
Octeville-sur-Mer	25/09/23	Favorable
Oudalle	-	Réputé favorable
Pierrefiques	07/09/23	Le CM a pris acte
La Poterie-Cap-d'Antifer	-	Réputé favorable
La Remuée	-	Réputé favorable
Rogerville	-	Réputé favorable
Rolleville	19/09/23	Favorable
Sainneville-sur-Seine	02/10/23	Favorable
Saint-Aubin-Routot	-	Réputé favorable
Saint-Gilles-de-la-Neuville	10/10/23	Favorable
Saint-Jouin-Bruneval	28/09/23	Défavorable
Saint-Laurent-de-Brèvedent	12/09/23	Favorable
Saint-Martin-du-Bec	-	Réputé favorable
Saint-Martin-du-Manoir	16/10/23	Pas d'avis clairement exprimé
Saint-Romain-de-Colbosc	29/08/23	Favorable
Saint-Vigor-d'Ymonville	-	Réputé favorable
Saint-Vincent-Cramesnil	-	Réputé favorable
Sainte-Adresse	25/09/23	Favorable

Sainte-Marie-au-Bosc	-	Réputé favorable
Sandouville	-	Réputé favorable
Le Tilleul	-	Réputé favorable
Les Trois-Pierres	-	Réputé favorable
Turretot	-	Réputé favorable
Vergetot	22/09/23	Le CM a pris acte
Villainville	-	Réputé favorable

Détail des remarques dans les avis émis : se reporter au chapitre 5

2-8 Avis délibéré de la mission régionale d'autorité environnementale

La mission régionale d'autorité environnementale de Normandie (MRAe) a présenté, sur 14 pages, son avis délibéré, le 23 novembre 2023, assorti de nombreuses recommandations, sur le projet du plan de mobilité de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole.

La synthèse de l'avis de l'autorité environnementale

Le projet de plan de mobilité (PDM) de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole (76) vise à planifier, pour la période 2024-2033, l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement sur son territoire. Ses objectifs se concentrent sur une réduction du trafic automobile et une baisse de la part des déplacements en voiture, au profit des transports en commun et du vélo, ainsi que de la marche dans une moindre mesure.

La stratégie se décline en trois axes : participation à l'attractivité du territoire, développement des déplacements multimodaux, maîtrise de l'autosolisme. Un programme de trente-neuf actions est identifié pour la mettre en œuvre.

Dans son avis, l'autorité environnementale souligne l'absence récurrente dans le dossier d'éléments qui seraient utiles à la compréhension du plan de mobilité : des volets ou annexes réglementaires, des études à venir, dont les résultats ne peuvent alimenter le diagnostic. Celui-ci repose essentiellement sur une enquête R ménages déplacements S réalisée en 2018, évaluant quantitativement les déplacements. Sa méthodologie n'est pas expliquée et les résultats demeurent succincts, sans analyse détaillée.

L'autorité environnementale recommande de concevoir un plan d'actions plus opérationnel. Elle recommande de fixer un cadre aux nombreuses études programmées et des objectifs assignés aux actions ultérieures. Elle recommande également de définir le cadre d'évaluation de la mise en œuvre des différentes actions, afin d'être en mesure de vérifier qu'elles permettront d'atteindre les objectifs définis par la stratégie.

S'agissant de l'évaluation environnementale du plan de mobilité, l'autorité environnementale note globalement un manque de rigueur méthodologique pour analyser les effets de la mise en œuvre du plan sur l'environnement. C'est notamment le cas de l'analyse des effets sur les sites Natura 2000, laquelle est renvoyée à la mise en œuvre de chacun des différents projets

induits par le PDM. Par ailleurs, l'évaluation environnementale ne comporte pas de scénario alternatif, ni de justification claire permettant de comprendre les choix de la collectivité.

L'autorité environnementale recommande d'évaluer plus précisément les nuisances sonores et les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques générés par les transports et de donner une évaluation quantitative des bénéfices du plan en la matière. Elle recommande d'actualiser le plan de mobilité en intégrant les conclusions de l'étude d'opportunité relative à la création d'une zone à faibles émissions - mobilité (ZFE-m), dès lors qu'elles seront établies.

L'autorité environnementale recommande également de définir, conformément à l'article R. 1214-1 du code des transports, des mesures clairement identifiées améliorant l'accessibilité du réseau de transports publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

L'avis de la MRAe décline ensuite ses nombreuses recommandations.

Le mémoire en réponse à l'avis de la MRAe de Normandie

Le président de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole a présenté son mémoire en réponse le 20 décembre 2023. Il est répondu à chacune des recommandations émises par la mission régionale d'autorité environnementale de Normandie.

En préambule, il est notamment précisé que différentes annexes permettent d'améliorer la compréhension du plan de mobilité, en particulier :

- *« Le rapport complet du diagnostic réalisé dans le cadre de l'élaboration du PDM. »*
- *« Une présentation de l'enquête ménage déplacements réalisés en 2018, utilisée pour l'élaboration du PDM. »*

D'autre part, il est pris note « de la recommandation de la MRAe de concevoir un plan d'actions plus opérationnel. A ce titre, il est précisé que, pour donner suite aux réflexions et concertations menées dans le cadre du PDM, il est apparu la nécessité de lancer un certain nombre d'actions nouvelles en matière de transports et mobilité sur le territoire. Cela se traduit par l'intégration, au sein du plan d'actions, d'études à mettre en œuvre durant les 10 prochaines années. Étant donné l'importance de ces études et afin de conserver un délai réaliste pour l'élaboration du PDM, il n'était pas envisageable de mener ces études en parallèle du PDM. »

« Afin de tenir compte de cette recommandation, il est toutefois proposé de compléter le plan d'actions du PDM qui sera soumis à approbation sous la forme d'annexes qui préciseront le cadre et les objectifs visés par chacune de ces études. »

En outre, le mémoire « apporte différentes précisions et compléments sur les modalités de mise en œuvre de l'évaluation environnementale. Il précise le cadre d'actions des mesures visant à améliorer l'accessibilité des transports aux personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite. »

L'ensemble du mémoire en réponse comprend plusieurs documents :

- Le mémoire en réponse proprement dit (51 pages). Il est à noter que les pages ne sont pas numérotées. Ce mémoire est complété par 9 annexes dont 5 documents séparés du mémoire.
- Diagnostic réalisé pour l'élaboration du projet de plan de mobilité (47 pages),
- Synthèse des résultats de l'enquête « ménage-déplacement » réalisée en 2018 par l'AURH (Agence d'urbanisme Le Havre – Estuaire de la Seine (14 pages),
- État d'avancement de la mise en œuvre du schéma directeur d'accessibilité programmée (SD'AP) (28 pages),
- Étude Santé publique France : « Étude à court terme des particules en suspension PM10 sur la mortalité dans 17 villes françaises (2007-2010) » (9 pages),
- Étude Santé publique France : « Étude à court terme du dioxyde d'azote (NO2) sur la mortalité dans 18 agglomérations françaises (2010-2014) » (38 pages).

Avis de la commission d'enquête sur le mémoire en réponse : *La commission considère que la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole a répondu avec compétence et clarté aux nombreuses recommandations de la MRAe. Les réponses sont en effet argumentées et bien développées. Elles complètent utilement les éléments de l'évaluation environnementale, laquelle aurait dû être mieux explicitée, ce qui a justifié les nombreuses remarques de l'autorité environnementale.*

La commission a d'ailleurs noté que la communauté urbaine apportera un certain nombre de précisions au dossier de plan de mobilité avant son approbation. Il est notamment souligné les points suivants qui feront l'objet de compléments :

-Sur le diagnostic « Comment se déplace-t-on sur le territoire » (page 9).

-Ajouter une annexe au PDM pour chacune des études proposées au plan d'actions afin de préciser le cadre et les objectifs visés par ces études (page 11).

-Mener une réflexion paysagère et d'intégration urbaine et naturelle préalable afin d'améliorer l'intégration du projet de mobilité (page 22).

-Reprendre et détailler les indicateurs de suivi des objectifs poursuivis par le projet de plan de mobilité (page 28).

-Prendre en compte pour les actions du PDM les nuisances sonores dans le cadre du plan de prévention du bruit dans l'environnement (page 36).

-Ajouter dans le document finalisé du PDM la démarche en matière d'accessibilité du réseau de transports publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite (page 37).

La commission reviendra sur ces différents points dans ses conclusions motivées sur le projet de plan de mobilité.

Par ailleurs, la commission a noté que les données du diagnostic, établi en 2022, feront l'objet d'une évaluation en 2029, conformément à l'article L. 1214-8 du code des transports (évaluation tous les cinq ans et, le cas échéant, à l'occasion d'une révision).

2-9 Composition du dossier d'enquête

Le dossier d'enquête mis à la disposition du public du lundi 8 janvier à 9 heures au mercredi 7 février 2024 à 17 heures, était composé des pièces suivantes comprenant un total de 601 pages et un plan d'ensemble :

1. **Note de présentation du projet de plan de mobilité** (61 pages). Elle comprend six chapitres :
 1. Préambule
 2. Comment se déplace-t-on sur le territoire ?
 3. La stratégie du plan de mobilité
 4. Le plan d'action du plan de mobilité
 5. La mise en œuvre du plan de mobilité
 6. Annexe accessibilité
2. **Évaluation environnementale** (217 pages). Elle est composée de sept chapitres :
 1. Résumé non technique : Il reprend, sous forme synthétique, les différents chapitres de l'évaluation environnementale.
 2. Présentation générale du plan de mobilité : Cadre juridique, les objectifs et enjeux et articulation du plan de mobilité avec les autres plans et programmes.
 3. État initial de l'environnement : Il reprend les éléments du diagnostic, notamment : la qualité de l'eau, de l'air (les gaz à effet de serre), le paysage et le patrimoine, les milieux naturels, les nuisances sonores, les déchets, la gestion des risques, la synthèse et la hiérarchisation des enjeux, etc.
 4. Justification des choix
 5. Analyse des incidences environnementales et mesures : Analyse multicritère par axe de travail, évaluation des incidences Natura 2000.
 6. Indicateurs et modalités de suivi : Notamment, une démarche partenariale, les objectifs, la formalisation et l'organisation technique du suivi, les critères d'évaluation établis dans les fiches-actions du plan de mobilité.
 7. Méthodologie utilisée pour la réalisation de l'évaluation : État des lieux des émissions de gaz à effet de serre et de la consommation énergétique et des émissions énergétiques du territoire.
3. **Présentation synthétique du projet de plan de mobilité** (9 pages)
4. **Notice d'organisation de l'enquête publique** (9 pages)
5. **Arrêté du 6 décembre 2023 d'ouverture de l'enquête** (5 pages)
6. **Concertation mise en œuvre durant l'élaboration du projet du plan de mobilité** (6 pages)
7. **Liste des personnes publiques associées et consultées** (3 page)
8. **Avis des conseils municipaux** (62 pages)
9. **Avis des personnes publiques associées** (8 pages)
10. **Avis rendus par d'autres structures** (20 pages)
11. **Avis de la mission régionale d'autorité environnementale de Normandie** (14 pages)
12. **Mémoire en réponse à l'avis de la mission régionale d'autorité environnementale** (187 pages avec les annexes)

13. Plan vélo 2022-2030 adopté le 31 mars 2022 par le conseil communautaire

Commentaires de la commission d'enquête sur l'ensemble du dossier : Le dossier était complet, bien présenté et illustré, comprenant toutes les pièces réglementaires relatives à l'élaboration du projet de plan de mobilité de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole. La notice de présentation de ce projet était claire et permettait, d'une part, d'informer le public sous forme synthétique et pédagogique, et, d'autre part, de prendre rapidement connaissance des objectifs poursuivis et des actions à engager. Cependant, certaines cartes auraient mérité d'être plus détaillées.

3- ORGANISATION – DÉROULEMENT - BILAN DE L'ENQUÊTE

3-1 Organisation de l'enquête

Désignation de la commission d'enquête

Par décision n° E23000046/76, en date du 27 juillet 2023, le président du tribunal administratif de Rouen a désigné les membres d'une commission d'enquête composée de trois commissaires enquêteurs titulaires, et d'un commissaire enquêteur suppléant :

- M. Denis Lebaillif, président de la commission,
- M. Jean-Jacques Delaplace, membre de la commission,
- M. Jean-Pierre Ferraud, membre de la commission,
- M. Bernard Louis, membre suppléant de la commission.

Chacun des membres de la commission d'enquête a déclaré sur l'honneur « ne pas être intéressé à l'opération à titre personnel ou en raison de [leurs] fonctions, notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ou le contrôle de l'opération soumis à enquête au sens des dispositions de l'article L. 123-5 du code de l'environnement ».

Modalités d'organisation de l'enquête

Dans le cadre des modalités d'organisation de l'enquête, la commission a participé à une réunion dans les locaux de la direction « voirie et mobilité » de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, 83, rue de Tourneville au Havre, le jeudi 21 septembre 2023 après-midi, réunion à laquelle ont participé :

- Mme Alice Lemonnier : cheffe de service Études et Travaux à la direction Voirie et Mobilité,
- M. Jean-Louis Cottin : bureau d'études Egis (en visioconférence depuis Nantes),
- Les trois membres de la commission.

Dans un premier temps, après avoir remis aux membres de la commission le dossier du projet du plan de mobilité, ont été présentés et commentés les objectifs poursuivis et les actions à engager pour la mise en œuvre de ce plan. Il a été répondu aux questions des membres de la commission. Ensuite, les modalités d'organisation de la procédure ont été définies d'un commun accord :

- Siège de l'enquête : Hôtel de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, 19 rue Georges Braque au Havre.
- Lieux de l'enquête : Sur les 54 communes que compte la communauté urbaine, 10 communes ont été retenues comme lieux d'enquête : La Cerlangue, Criquetot-l'Esneval, Étainhus, Étretat, Gonfreville-l'Orcher, Le Havre, Montivilliers, Octeville-sur-Mer, Rolleville et Saint-Romain-de-Colbosc
- Ouverture de l'enquête : le lundi 8 janvier 2024 à 9 heures.
- Clôture de l'enquête : le mercredi 7 février 2024 à 17 heures.
- Permanences des membres de la commission : Douze permanences ont été fixées dont deux au siège de la communauté urbaine, à l'ouverture et à la clôture de l'enquête (cf. chapitre 3-3 du présent rapport).

C'est sur cette base que les membres de la commission ont reçu ultérieurement le projet d'arrêté d'enquête pour lequel leurs observations ont été sollicitées avant mise en signature.

L'enquête publique a été prescrite le 6 décembre 2023 par arrêté du président de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole.

Réunions et visite de la commission d'enquête

Réunion du 8 décembre 2023

Les membres de la commission d'enquête ont souhaité rencontrer M. Jérôme Leprettre, vice-président, chargé de la Mobilité au sein de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole. La réunion s'est tenue le vendredi 8 décembre 2023 dans les locaux de la communauté urbaine, 19 rue Georges Braque au Havre. Ont participé à cette réunion :

- M. Jérôme Leprettre, vice-président de la communauté urbaine,
- M. Jean-Sébastien Chaboche, directeur général adjoint « Ingénierie et services aux usagers »,
- Mme Marylène Redouani, responsable du Pôle Mobilité à la direction Voirie et Mobilité,
- Mme Agnès Binet, chargée de la stratégie au pôle Mobilité,
- Mme Alice Lemonnier, cheffe de service Études et Travaux à la direction Voirie et Mobilité,
- Les trois membres de la commission d'enquête.

A cette occasion, ont notamment été abordés les points suivants :

- **Organisation de l'enquête** :
 - Les mesures de publicité réglementaires (au minimum 15 jours avant l'ouverture de l'enquête) : affichage de l'avis d'enquête dans les 54 mairies. Sont prévus : un premier certificat attestant la date effective d'affichage de l'avis et un second certificat délivré à l'issue de l'enquête. D'autre part, la publication de l'avis dans deux journaux (Paris-Normandie et Le Courrier Cauchois).
 - Les mesures de publicité supplémentaires : Notamment : site Internet de la communauté urbaine et des mairies, magazine de la communauté urbaine, prospectus mis à disposition dans les mairies et maisons du territoire, information éventuelle dans les transports en commun, le cas échéant un article dans la presse, etc.

- Le registre numérique mis à disposition du public durant l'enquête, permettant d'accéder aux différentes pièces du dossier d'enquête, avec possibilité de déposer des contributions pouvant comprendre des pièces annexées.
- Les registres papier mis à disposition dans les 11 lieux d'enquête (registre paraphé ce même jour par l'un des membres de la commission).
- Le mémoire en réponse à l'avis de la mission régionale d'autorité environnementale de Normandie (MRAe). Confirmation a été donnée que ce document obligatoire figurerait bien au dossier d'enquête (lieux d'enquête et registre numérique).
- Pièces complémentaires au dossier d'enquête : Un certain nombre de pièces ont été remises aux membres de la commission : la présentation synthétique du projet, la notice d'organisation de l'enquête, l'arrêté et l'avis d'enquête, l'organisation de la concertation, les avis rendus par les conseils municipaux et les personnes publiques associées et consultées (cf. chapitre 2-9) du présent rapport consacré à la composition du dossier).

Les membres de la commission ont demandé l'ajout de quelques plans permettant de mieux localiser les principaux projets d'infrastructure (notamment sur la future ligne de tramway, les parkings-relais, les aires de covoiturage, les voies « Vélo », etc.).

- **Le projet de plan de mobilité** :

Ont été tout particulièrement abordées les recommandations de la MRAe pour lesquelles la communauté urbaine travaille afin d'y répondre point par point.

Les membres de la commission ont souligné que le dossier de plan de mobilité faisait état de plusieurs études en cours et non encore disponibles, par exemple : la valorisation de l'ancien faisceau ferroviaire entre Montivilliers et Criquetot, la commission intercommunale « Accessibilité », la carte de bruit stratégique, le plan de prévention du bruit dans l'environnement, la démarche InTerLUD (innovations territoriales et logistique urbaine durable). Ces points seront repris dans le cadre du procès-verbal de synthèse des observations au titre des propres questions de la commission.

Les membres de la commission ont souhaité effectuer la visite de différents secteurs qui font actuellement l'objet d'études. Il a été convenu que cette visite serait organisée par la communauté urbaine le lundi après-midi 8 janvier 2024, c'est-à-dire le jour de la première permanence fixée le matin au siège de la communauté urbaine.

Visite du 8 janvier 2024

Les membres de la commission ont souhaité effectuer une visite « terrain » pour visualiser des aménagements déjà réalisés ou projetés à courts et moyens termes. Cette visite a eu lieu dans l'après-midi du 8 janvier 2024. Le matin s'était tenue la première permanence de la commission de 9 à 12 heures au siège de l'enquête.

Dans un véhicule de la communauté urbaine, les membres de la commission étaient accompagnés de :

- M. Pascal Leprettre, vice-président de la communauté urbaine,
- M. Jean-Sébastien Chaboche, directeur général adjoint « Ingénierie et services aux usagers »,

- Mme Alice Lemonnier, cheffe de service Études et Travaux à la direction Voirie et Mobilité.

A partir de l'hôtel de ville du Havre, le circuit suivant a été effectué : Sainte-Adresse, Octeville-sur-Mer, Montivilliers, Rolleville, Manéglise, Hermeville, Etainhus, Epretot, Gommerville, Les Trois-Pierres, Saint-Romain-de-Colbosc, Saint-Aubin-Routot, Oudalle, Gonfreville-l'Orcher, Harfleur et retour au Havre par la rue Jean-Jaurès et le cours de la République (tracé de la future ligne de tramway).

Tout au long du circuit, Mme Lemonnier a attiré l'attention des membres de la commission sur des aménagements déjà réalisés dans plusieurs communes (nouvelles rues en sens unique, trottoirs, pistes cyclables, aires de covoiturage), ainsi que sur des aménagements à réaliser à plus ou moins brèves échéances, tels que : voies cyclables, notamment celle entre Montivilliers et Criquetot-l'Esneval (à l'emplacement d'une ligne de chemin de fer désaffectée), aires de covoiturage, parkings-relais, futur tracé du tramway qui reliera Le Havre à Montivilliers, projet en cours d'études et de diverses consultations.

3-2 Déroulement de l'enquête

Les mesures de publicités règlementaires

Affichage de l'avis d'enquête

L'avis d'enquête, au format A3, a été porté à la connaissance du public par voie d'affichage, sur les panneaux prévus à cet effet, dans les lieux suivants (entre le 19 et le 21 décembre 2023) :

- Sièges de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole (siège de l'enquête),
- Mairies des 54 communes de la communauté urbaine,
- Mairies annexes du Havre : Bléville, Gravelle, Rouelles et Sanvic,
- Maison du territoire de Criquetot-l'Esneval (lieu d'enquête),
- Maison du territoire de Saint-Romain-de-Colbosc (lieu d'enquête).

Deux certificats d'affichage ont été délivrés à la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole :

- Un premier certificat attestant que l'avis d'enquête a été affiché au moins quinze jours avant l'ouverture de l'enquête fixée au 8 janvier 2024.
- Un second certificat attestant que l'avis d'enquête a été affiché jusqu'à la clôture de l'enquête le 7 février 2024 à 17 heures.

D'autre part, l'avis d'enquête a également été affiché aux Maisons municipales de : Aplemont, Bois-au-Coq, Brindeau, Caucriauville et Les Neiges.

Annonces légales dans la presse

Conformément aux dispositions réglementaires, l'avis d'enquête a été publié dans la rubrique des annonces légales de deux journaux, le premier avis au moins quinze jours avant l'ouverture de l'enquête, et le second dans les huit premiers jours de l'enquête :

- **Le premier avis** :
 - Paris-Normandie : le 16 décembre 2023,
 - Le Courrier Cauchois : le 15 décembre 2023.

- **Le second avis :**
 - Paris-Normandie : le 10 janvier 2024,
 - Le Courrier Cauchois : le 12 janvier 2024.

Les mesures de publicités complémentaires

Publicités relayées par la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole

- Informations sur le site Internet, d'une part, de la communauté urbaine et, d'autre part, de la ville du Havre, avec possibilité pour le public de consulter le dossier et de donner son avis sur le projet de plan de mobilité, en accédant directement sur le registre numérique mis en ligne.
- Informations sur le site Intranet des agents de la communauté urbaine (Intracom).

Plusieurs mairies ont relayé l'avis d'enquête sur leur site Internet et sur l'application « panneapocket ».

Il est à noter que « Le Journal de l'axe Seine » a publié, à son initiative, le 22 janvier 2024, un article mis en ligne sur l'enquête publique portant sur le projet de plan de mobilité. Une journaliste de ce journal était venue rencontrer les membres de la commission d'enquête lors de leur permanence à l'hôtel de ville du Havre le samedi matin 20 janvier 2024.

Projet de plan de mobilité 2023-2033

Participez à l'enquête publique !

1 500 prospectus de 4 pages ont été mis à la disposition du public dans les mairies des 54 communes de la communauté urbaine et les deux Maisons de territoire de Criquetot-l'Esneval et de Saint-Romain-de-Colbosc.



Mise à disposition du dossier d'enquête

Toutes les pièces du dossier d'enquête, décrites au chapitre 2-9 étaient consultables :

- **En version papier** : Dans les 11 lieux d'enquête aux jours et heures habituels d'ouverture au public :
 - Au siège de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole (siège de l'enquête).
 - A la maison du territoire de : Criquetot-l'Esneval et Saint-Romain-de-Colbosc
 - A la mairie de : Etainhus, Etrétat, Gonfreville-l'Orcher, La Cerlangue, Le Havre, Montivilliers, Octeville-sur-Mer et Rolleville.

- **En version numérique** : Les pièces dématérialisées du dossier étaient également consultables pendant toute la durée de l'enquête :
 - Sur le site Internet du registre numérique : <https://participation.proxiterritoires.fr/pdm-lhsm> 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24.
 - Sur le site Internet de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole : <https://www.lehavreseinemetropole.fr/actualites/donnez-votre-avis-sur-le-projet-de-plan-de-mobilite>
 - Sur le site Internet de la Ville du Havre : <https://www.lehavre.fr/actualites/donnez-votre-avis-sur-le-projet-de-plan-de-mobilite>

Dépôt des contributions du public

Pendant toute la durée de l'enquête, le public disposait de plusieurs possibilités pour présenter ses observations et propositions :

- **Par voie manuscrite** :
 - Sur les 11 registres « papier » mis à disposition dans les 11 lieux d'enquête (avec possibilité d'annexer au registre des documents).
 - Par courrier adressé par voie postale au président de la commission d'enquête, au siège de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole.
- **Par voie numérique** (avec possibilité de déposer des pièces jointes) :
 - Sur le site Internet du registre numérique <https://participation.proxiterritoires.fr/pdm-lhsm> 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24.
 - Par courriel à l'adresse de la messagerie < pdm-lhsm@mail.proxiterritoires.fr >.
- **Par voie orale** : Toute personne pouvait rencontrer un ou plusieurs membres de la commission d'enquête lors des 12 permanences assurées dans les 11 lieux d'enquête (deux permanences au siège de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, l'une à l'ouverture de l'enquête et l'autre à la clôture).

Le public pouvait déposer sa contribution à l'enquête de manière anonyme en ne faisant état d'aucune information à caractère personnel, tant sur les registres « papier » qu'en activant l'option prévue à cet effet sur le registre numérique.

3-3 Bilan de l'enquête

Permanences des membres de la commission d'enquête

Conformément aux dispositions de l'arrêté d'ouverture et d'organisation de l'enquête, en date du 6 décembre 2023, 12 permanences ont été assurées par un ou plusieurs membres de la commission d'enquête. Le tableau suivant récapitule : les dates, horaires et lieux des permanences ainsi que le nombre de personnes reçues par lieu d'enquête. Au total 17 personnes auront été reçues.

Date des permanences	Horaires des permanences	Lieu des permanences	Nombre de personnes reçues
Lundi 8 janvier 2024	9h00 - 12h00	Le Havre Seine Métropole (1)	0
Vendredi 12 janvier 2024	14h00 – 17h00	Criquetot-l’Esneval (2)	1
Mardi 16 janvier 2024	14h00 - 17h00	Saint-Romain-de-Colbosc (3)	0
Vendredi 19 janvier 2024	9h00 – 12h00	Mairie d’Étretat (4)	7
Samedi 20 janvier 2024	9h00 – 12h00	Hôtel de Ville du Havre (5)	3
Lundi 22 janvier 2024	14h00 – 17h00	Mairie d’Octeville-sur-Mer (6)	0
Mercredi 24 janvier 2024	14h00 – 17h00	Mairie de Gonfreville-l’Orcher (7)	0
Vendredi 26 janvier 2024	9h00 – 12h00	Mairie de Montivilliers (8)	0
Lundi 29 janvier 2024	16h00 – 19h00	Mairie de Rolleville (9)	0
Jeudi 1 ^{er} février 2024	14h00 – 17h00	Mairie d’Etainhus (10)	2
Vendredi 2 février 2024	9h00 – 12h00	Mairie de La Cerlangue (11)	0
Mercredi 7 février 2024	14h00 – 17h00	Le Havre Seine Métropole (12)	4
Nombre total des personnes reçues lors des permanences			17

(1) **Siège de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole** (siège de l’enquête) : Aucune personne reçue.

(2) **Maison du territoire de Criquetot-l’Esneval** : Personne reçue : Mme Élisabeth Grandserre

(3) **Maison du territoire de Saint-Romain-de-Colbosc** : Aucune personne reçue.

(4) **Mairie d’Étretat** : Personnes reçues (7) :

- M. Paul Boulant : Association « Nature et Urbanisme »,
- M. Philippe Julien-Laferrrière et Mme Bénédicte Mathieu : Association des « Amis d’Étretat »,
- Mme Sandrine Cressant : Union Commerciale d’Étretat,
- Mme Rosine Chatry : Association « L’Arche »,
- M. André-Pierre Terrier : Association « Bons Baisers d’Étretat,
- M. Jean-Baptiste Renié : Conseiller municipal d’Étretat.

(5) **Hôtel de Ville du Havre** : Personnes reçues (3) :

- M. Jean-Marc Viron,
- Mme Hélène Éméry et M. Thomas Guillemin : Collectif « Les Caux Libris »

(6) **Mairie d’Octeville-sur-Mer** : Aucune personne reçue.

(8) **Mairie de Montivilliers** : Aucune personne reçue.

(9) **Mairie de Rolleville** : Aucune personne reçue.

(10) **Mairie de d’Etainhus** : Deux personnes reçues : M. Jean-Luc Saladin et M. Didier Sanson.

(11) **Mairie de La Cerlangue** : Aucune personne reçue.

(12) **Siège de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole** : Quatre personnes reçues : M^{me} Isabelle Bailleul, M. Jean-pierre Baron, M^{me} Florence Gazengel et M^{me} Anne Moreau.

Tableau des participants à l'enquête publique

Ce tableau est présenté selon l'ordre chronologique des contributions déposées

Mode de déposition (1)	Pièces jointes (2)	Non publié (3)	Date de la déposition (4)	M. ou Mme (5)	Nom des personnes intervenues au cours de l'enquête (6)	Commune (7)
Rnum	2		08/01/24	M.	Got Guillaume	Sainte-Adresse
Rnum			08/01/24	Mme	Hauters Elise	Épretot
Rnum			08/01/24	Mme	Defres Catherine	Sainte-Adresse
Rnum			08/01/24	M.	Fouche Jérémy	Fontenay
Rnum			08/01/24	anonyme	Muriel	Le Havre
Rnum			08/01/24	M.	Zedda Frédéric	Fontaine-la-Mallet
Rnum			09/01/24	anonyme	Marie	Manéglise
courriel			09/01/24	Mme	Robert Monique	-
Rnum			09/01/24	M.	Le Bivic Rozenn	Gainneville
courriel			09/01/24	anonyme	Nathalie	-
Rnum			10/01/24	M.	Géraud Hervé	Saint-Martin-du- Manoir
Rnum			11/01/24	M.	Grenet Guillaume	Heuqueville
Rnum			11/01/24	anonyme	Sandra	St-Laurent-de- Brèvedent
Rnum			12/01/24	M.	Lembicz Boris	Le Havre
Rnum			12/01/24	anonyme	Patrick	Le Havre
courriel		1	13/01/24	frauduleux	ABC Loterie de Noël	-
Rnum			13/01/24	M.	Alberto David	Le Havre
Rnum			13/01/24	anonyme	Sylvette	Le Havre
courriel			14/01/24	association	Collectif de Saint-Romain- de-Colbosc	Saint-Romain-de- Colbosc
Rnum			14/01/24	Mme	Huguet Marie-Thérèse	Le Havre
Rnum			15/01/24	M.	Lévêque Kévin	Le Havre
Rnum			15/01/24	anonyme	Didier	Le Havre
Rnum			16/01/24	anonyme	LG Clément	Le Havre
courriel			16/01/24	M.	Richard Christophe	Saint-Sauveur- d'Emalleville

Mode de déposition (1)	Pièces jointes (2)	Non publié (3)	Date de la déposition (4)	M. ou Mme (5)	Nom des personnes intervenues au cours de l'enquête (6)	Commune (7)
Rpap			16/01/24	M.	Guillot L.	Le Havre
Rnum			18/01/24	anonyme	Alexandre	-
courriel	4		18/01/24	association	Trois associations d'Étretat	Étretat
Rnum			19/01/24	société	VP Services	Gainneville
Rpap			20/01/24	M.	Viron Jean-Marc	Harfleur
Rnum			20/01/24	anonyme	Chloé	Étretat
courriel			20/01/24	Mme	Grandserre Elisabeth (1ère contribution)	-
courriel			20/01/24	Mme	Grandserre Elisabeth (en complément)	-
Rnum			22/01/24	M.	Lindon Jean-Pierre	Étretat
Rnum			23/01/24	anonyme	Anonyme	Manéglise
Rnum			23/01/24	Mme	Barnay Carole	Bordeaux-Saint-Clair
courriel			24/01/24	M.	Minier Christophe	-
Rnum			25/01/24	M.	Gaye Eric	La Poterie-Cap d'Antifer
Rnum			25/01/24	M.	Gentil Benjamin	Sainte-Adresse
Rnum			25/01/24	anonyme	Barbara	Le Havre
Rnum			25/01/24	M.	Van Praet Gérald	Étretat
Rnum			25/01/24	Mme	Belpomme Jécissa	Le Havre
Rnum			25/01/24	M.	Basile Louis	Sainte-Adresse
Rnum			25/01/24	anonyme	Maud	Sainte-Adresse
Rnum			25/01/24	M.	Haultfoeuille Vincent	Le Havre
Rnum			25/01/24	Mme	Larson Léa	Sainte-Adresse
Rnum			26/01/24	doublon	Larson Léa	Sainte-Adresse
Rpap			26/01/24	Mme	Moreau Anne	Le Havre
Rnum			28/01/24	M.	Letop Norple	Le Havre
Rnum			29/01/24	anonyme	Anthony	Fontaine-la-Mallet
Rnum	2		29/01/24	M.	Orange Franck	Le Havre
Rnum			01/02/24	M.	Saladin Jean-Luc	Le Havre
Rnum			01/02/24	M.	Saladin Jean-Luc (en complément)	Le Havre
Rpap	1		01/02/24	M.	Saladin Jean-Luc	Le Havre
Rpap			01/02/24	M.	Sanson Didier	Etainhus

Mode de déposition (1)	Pièces jointes (2)	Non publié (3)	Date de la déposition (4)	M. ou Mme (5)	Nom des personnes intervenues au cours de l'enquête (6)	Commune (7)
courriel			02/02/24	M.	Drapeau Joris	-
Rnum			02/02/24	Mme	Auzou Valérie	Le Havre
Rpap			02/02/24	Mme	Bouvier Jacqueline	Saint-Aubin-Routot
Rpap			02/02/24	Mme	Lefebvre Anne	Octeville-sur-Mer
Rnum	2		02/02/24	association	Les CauxLibris (Thomas Guillemain)	Saint-Romain-de-Colbosc
Rnum		1	02/02/24	doublon	Les CauxLibris (Thomas Guillemain)	Saint-Romain-de-Colbosc
Rnum			02/02/24	Mme	Hubin Patricia	La Poterie-Cap d'Antifer
Rnum			04/02/24	anonyme	Florence	Gainneville
Rnum			04/02/24	M.	Colliard Vincent	Sainte-Adresse
Rnum			06/02/24	Mme	Loisel Natacha	Octeville-sur-Mer
Rnum			06/02/24	M.	Hyenne Louis	Le Havre
Rnum			06/02/24	Mme	Petit Nadine	Le Havre
Rnum			07/02/24	association	Collectif Sainte-Adresse à pied à vélo	Sainte-Adresse
Rnum			07/02/24	anonyme	Annick	Le Havre
courriel			07/02/24	Mme	Landormi Joséphine	Gainneville
courriel			07/02/24	Mme	Ménard Catherine	Gainneville
courriel		1	07/02/24	doublon	Ménard Catherine	Gainneville
courriel			07/02/24	M.	Soyer Nicolas	Gainneville
courriel	2		07/02/24	mairie	Saint-Jouin-Bruneval	Saint-Jouin-Bruneval
Rpap	1		07/02/24	association	Collectif rues d'Etretat et Guillemard	Le Havre
Rpap			07/02/24	Mme	Gazengel Florence	Le Havre
Rnum			07/02/24	Mme	Gazengel Florence	Le Havre
Rnum			07/02/24	association	La Roue Libre	Le Havre
Rpap	1		07/02/24	maire	Dubosc Jérôme (maire de Montivilliers)	Montivilliers
	15	3			78 contributions recueillies (*)	

(*) 78 contributions recueillies dont une à caractère frauduleux et trois adressées deux fois, soit un total de **74 contributions prises en compte par la commission.**

(1) Les contributions ont été déposées de la manière suivante :

- **Courriel** : Chaque contribution adressée par courriel a ensuite été transférée sur le registre numérique.
- **Rnum** : Registre numérique (68 contributions au total dont 15 envoyées par courriel).
- **Ppap** : Registre papier (10 contributions au total).

(2) Les pièces jointes :

- **Par courriel** : 6 documents.
- **Sur le registre numérique** : 6 documents, soit 12 au total (courriels et registre numérique).
- **Sur les registres papier** : 3 documents.

(3) Contributions non publiées : Au total, trois contributions.

- Un courriel à caractère frauduleux déposé le 13 janvier 2024 en provenance d'Espagne.
- Une contribution déposée en doublon le 2 février 2024 par l'association « Les CauxLibris »
- Une contribution déposée en doublon le 26 janvier 2024 par une habitante de Sainte-Adresse.
- Une contribution déposée en doublon le 7 février 2024 par une habitante de Gainneville.

(4) Dates de dépôt des contributions : Le plus grand nombre de contributions (12) a été déposé dans l'après-midi du 7 février 2024 avant la clôture de l'enquête, dont une en doublon.

(5) Répartition des contributions :

- **Particuliers** : 69 dont quelques commerçants et une cheffe d'entreprise. Il est à noter que 16 contributions ont été déposées anonymement.
- **Associations** : Au total, 9 associations, dont 3 d'Étretat, ont apporté leur contribution durant l'enquête : Les Amis d'Étretat, Union commerciale d'Étretat, Étretat Demain, Les CauxLibris (Saint-Romain), collectif Sainte-Adresse à pied à vélo, La Roue Libre et le collectif des rues d'Étretat et Guillemard.
- **Les municipalités** : La municipalité de Saint-Jouin-Bruneval a déposé deux délibérations le 7 février 2024 par courriel sur le registre numérique, et le maire de Montivilliers a déposé une lettre, à cette même date, sur le registre papier de cette commune.

(6) Identité des personnes intervenues durant l'enquête : Conformément à leur demande, l'anonymat des personnes intervenues a été préservé. Seul le prénom apparaît ainsi que la commune quand celle-ci a été indiquée.

(7) Provenance des contributions par commune : Sur les 54 communes de la communauté urbaine, les contributions provenaient de seulement 21 communes et essentiellement du

Havre (27 contributions) et de Sainte-Adresse (9 contributions). Il n'a pas été possible de déterminer l'origine de la commune pour 8 contributions sur les 78 recueillies.

Contributions du public et des associations à l'enquête

Au terme de la procédure, la commission a dressé le constat suivant :

Nombre total de contributions recueillies au cours de l'enquête

Type de registre	Nombre de contributions	Commentaires
Registre papier au siège de l'enquête	4	Contributions de : M. Guillotin, Mme Anne Moreau, Mme Florence Gazengel et du collectif des rues d'Étretat et Guillemard
Registre papier d'Étainhus	2	Contributions de : M. Jean-Luc Saladin et M. Didier Sanson
Registre papier du Havre (mairie)	1	Contribution de M. Jean-Marc Viron
Registre papier de Montivilliers	1	Contribution de M. le maire de Montivilliers
Registre papier d'Octeville-sur-Mer	1	Contribution de Mme Anne Lefebvre
Registre papier de Saint-Romain	1	Contribution de Mme Jacqueline Bouvier
Autres registres papier	0	Sans observation sur les registres papier de : Criquetot-l'Esneval, Étretat, Gonfreville-l'Orcher, La Cerlangue et Rolleville
Registre numérique	68	Voir commentaires ci-dessous
Total des contributions	78	68 sur le registre numérique et 10 sur les registres papier

La commission a relevé que sur les 68 contributions du registre numérique, 15 d'entre elles provenaient de courriels envoyés à l'adresse dédiée <pdm-lhsm@mail.proxiterritoires.fr >. Il est à noter qu'une personne de Gainneville a déposé deux fois de suite la même contribution par courriel.

Trois contributions n'ont pas été publiées sur le registre numérique : un courriel frauduleux et deux contributions en doublon (une personne de Gainneville et le collectif « Les Cauxlibris » de Saint-Romain-de-Colbosc.

D'autre part, il est à noter que 5 contributions du registre numérique comportaient un ou plusieurs documents en pièces jointes, émanant des personnes ou associations suivantes (au total 12 pièces jointes) :

- M. Guillaume Got de Sainte-Adresse : Copie de 2 lettres jointes.
- Trois associations d'Étretat : 4 pièces jointes.
- M. Franck Orange du Havre : 2 photos jointes.
- Collectif « Les CauxLibris » de Saint-Romain-de-Colbosc : 2 documents joints.

- Municipalité de Saint-Jouin-Bruneval : 2 délibérations jointes du conseil municipal.
Par ailleurs, les documents suivants ont été annexés aux registres papier de :
- Registre déposé au siège de l'enquête : Lettre du collectif des rues d'Étretat et Guillemard.
- Registre déposé à la mairie d'Étainhus : Document de M. Jean-Luc Saladin (contribution également déposée sur le registre dématérialisé).
- Registre déposé à la mairie de Montivilliers : Lettre de M. Jérôme Dubosc, maire de Montivilliers.

Nombre total d'observations recueillies au cours de l'enquête

Type de registre	Nombre d'observations	Commentaires
Registre papier au siège de l'enquête	13	
Registre papier d'Étainhus	2	
Registre papier du Havre (mairie)	3	
Registre papier de Montivilliers	10	
Registres papier d'Octeville-sur-Mer	0	Hors sujet (concernait le PLU)
Registre papier de Saint-Romain	4	
Autres registres papier	0	Voir liste sur tableau ci-dessus
Registre numérique	313	
Total	345	

Origine des contributions recueillies au cours de l'enquête sur le registre numérique et sur les registres papier

Particuliers : 69 dont quelques commerçants du Havre et une cheffe d'entreprise de Saint-Romain-de-Colbosc.

Associations (7) : Les Amis d'Étretat, Union commerciale d'Étretat, Étretat Demain, Les CauxLibris (Saint-Romain), collectif Sainte-Adresse à pied à vélo, La Roue Libre et le collectif des rues d'Étretat et Guillemard.

Mairie de Montivilliers : Une lettre de M. Jérôme Dubosc, maire de Montivilliers.

Mairie de Saint-Jouin-Bruneval : Deux délibérations du conseil municipal.

Le président de la commission n'a reçu aucun courrier adressé par voie postale au siège de l'enquête.

D'autre part, la commission a relevé que sur les 68 contributions du registre numérique, 16 d'entre elles ont été présentées anonymement, possibilité offerte aux contributeurs.

Commentaires sur le registre numérique : Outre le dépôt des contributions, le public et les associations avaient la possibilité de consulter les différentes pièces du dossier d'enquête mises en ligne. La commission a relevé, au terme de la procédure, les statistiques suivantes générées par le registre numérique :

- **Nombre de visiteurs : 561**, ce nombre comprenant le dépôt et la consultation des contributions.
- **Nombre de visites : 769** (un même visiteur pouvait consulter plusieurs documents, y compris sur plusieurs jours, d'où la différence importante entre visiteurs et visites).
- **Nombre de téléchargements de documents : 137**
- **Nombre de visualisations de documents : 62**

Les documents les plus consultés auront été, d'une part, le projet proprement dit du plan de mobilité avec ses différentes actions et, d'autre part, la carte du plan vélo.

4 PROCES VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS ET DES PROPOSITIONS

La commission a établi le 13 février 2024 le procès-verbal de synthèse des observations et des propositions présentées durant l'enquête par le public et les associations, ainsi que celles émises avant l'ouverture de l'enquête par les personnes publiques associées, les personnes publiques consultées et les conseils municipaux. Ce document de 33 pages est décliné selon les 20 chapitres suivants :

1. Observations du public sans lien avec l'objet de l'enquête
2. Observations diverses du public d'ordre général
3. Observations du public sur les vélos
4. Observations du public sur les piétons
5. Observations du public sur les voitures
6. Observations du public sur les transports collectifs
7. Propositions du public
8. Observations de l'association des « Amis d'Étretat »
9. Propositions de l'association des « Amis d'Étretat »
10. Proposition présentée par trois associations d'Étretat
11. Observations de l'association « Les CauxLibris »
12. Propositions de l'association « Les CauxLibris »
13. Observations du collectif des rues d'Étretat et Guillemard
14. Observations du collectif « Sainte-Adresse à pied à vélo »
15. Observations de l'association « La Roue Libre »
16. Observations de M. le maire de Montivilliers
17. Synthèse des avis rendus par les personnes publiques associées
18. Synthèse des avis rendus par les personnes publiques consultées
19. Synthèse des avis rendus par les conseils municipaux
20. Questions de la commission d'enquête

Le président de la commission a fait parvenir par courriel, en fin d'après-midi du 13 février 2024, le procès-verbal de synthèse au président de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole.

Les membres de la commission ont rencontré, conformément à la réglementation, les représentants de la communauté urbaine le lundi après-midi 19 février 2024, au siège de la communauté urbaine. Outre les trois membres de la commission, ont participé à cette réunion :

- M. Pascal Leprettre, vice-président de la communauté urbaine,
- M. Jean-Sébastien Chaboche, directeur général adjoint « Ingénierie et services aux usagers »,
- M. Guillaume Mainy, directeur « Voirie et mobilité »,
- Mme Alice Lemonnier, cheffe de service Études et Travaux à la direction « Voirie et mobilité »,
- M. Jean-Louis Cottin : bureau d'études Egis (en visioconférence depuis Nantes).

Les membres de la commission ont ainsi pu, d'une part, commenter les différents chapitres du procès-verbal de synthèse et, d'autre part, échanger avec les représentants de la communauté urbaine. A l'issue de la réunion, le président de la commission a invité le président de la communauté urbaine, représenté par M. Pascal Leprettre, à présenter son mémoire en réponse dans le délai de 15 jours.

5 CONTENU DES OBSERVATIONS – MEMOIRE EN REPONSE – COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Le 1er mars 2024, les membres de la commission d'enquête ont reçu par courriel le mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse des observations. Ce mémoire, de 61 pages, apporte des réponses à tous les points soulevés dans le cadre du procès-verbal. Ne sont repris dans le présent chapitre que les thèmes abordés par le public et les associations, en renvoyant pour chacun d'eux, au chapitre et à la page du procès-verbal. En revanche, les réponses de la communauté urbaine sont reprises dans leur intégralité (texte en bleu) et sont assorties des commentaires de la commission d'enquête (en encadré noir).

Le procès-verbal de synthèse ainsi que le mémoire en réponse sont annexés au présent rapport d'enquête de la commission.

1 : Observations du public sans lien avec l'objet de l'enquête

Un habitant de La Poterie-Cap-d'Antifer est intervenu dans le cadre de l'enquête afin de signaler sa préoccupation pour la stabilité menacée de sa maison qui ne dispose pas de fondations ni de trottoir pour absorber les vibrations liées au trafic routier incessant devant son domicile avec notamment le passage de 40 bus par jour.

Une personne d'Octeville-sur-Mer a déposé des observations sur le plan local d'urbanisme de cette commune.

Nota de la commission : Ces observations n'appellent pas de réponse de la Communauté urbaine Le Havre Seine-Métropole.

2 : Observations diverses du public d'ordre général (cf. § 2 page 5 du PV)

Le dossier de PDM

Les objectifs du plan de mobilité

La concertation

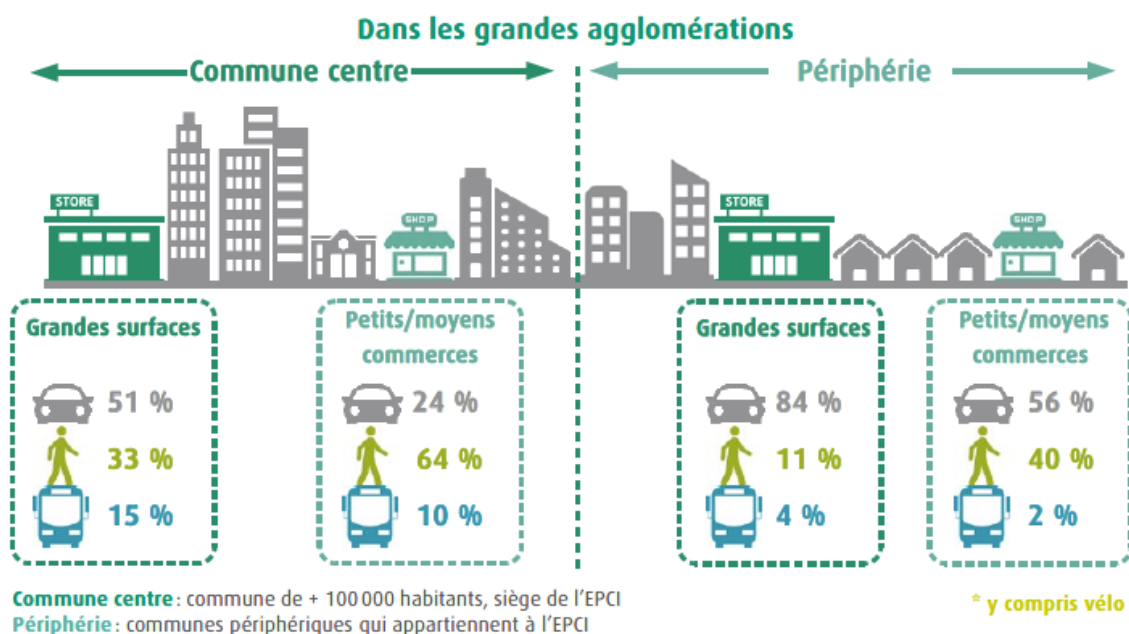
La stratégie bas-carbone

Le tourismeLa ruralitéLes zones d'activitésLe commerce en villeSubmersions marines au HavreRéponse de la Communauté urbaine

Les observations soulevées concernent différents sujets.

- Concernant la part des professionnels mobiles et le type de véhicule utilisé (véhicule utilitaire ou particulier) : les données utilisées pour l'élaboration du Plan de Mobilité (PDM) n'ont effectivement pas ce niveau de détail. À noter que le nombre de déplacements concernés est relativement faible, ramené à l'ensemble des déplacements réalisés par la population (pour mémoire, près d'un million de déplacements quotidiens).
- Concernant les objectifs de parts modales du PDM : ces objectifs ont été définis de manière à être à la fois ambitieux, mais aussi réalistes. Ces objectifs tiennent compte des évolutions constatées sur le territoire ainsi que sur d'autres agglomérations. L'évolution des comportements de déplacements prend malheureusement du temps et le PDM se doit de travailler sur le long terme. Il peut être utile de rappeler que le PDM vise à multiplier par 4 la réduction constatée de l'usage de l'automobile sur la période 2007-2018 (- 2 points constatés de 2007 à 2018 sur le territoire de la Codah / objectif - 8 points de 2018 à 2033 sur celui de la Communauté urbaine). Dans le détail :
 - L'objectif pour les transports collectifs (TC) se base sur le retour d'expérience de la première ligne de tramway (+ 2 points TC constatés, soit des données comparables à d'autres agglomérations, sachant que les premières lignes sont toujours plus efficaces en matière de report modal).
 - L'objectif pour les vélos consiste à faire évoluer sa part modale de manière à obtenir un usage comparable, par exemple, à celui de Strasbourg ou La Rochelle aujourd'hui (agglomérations reconnues pour leur politique favorable au vélo). L'objectif que s'est fixé l'État dans son plan national vélo peut difficilement être pris en référence puisqu'il aurait dû être atteint en 2024.
 - L'objectif de développement du covoiturage se veut réaliste, sachant qu'il vise à développer le mode Véhicule Passager, dont la grande majorité aujourd'hui est constituée d'accompagnement familial (dépose des enfants à l'école, ...), comportement sur lequel les politiques publiques ont peu de prise.
- Concernant les études prévues au plan d'actions : sur un certain nombre d'actions, le PDM préconise de mettre en œuvre des études d'opportunité et de faisabilité. Le budget inscrit au PDM ne couvre que ces études. Bien entendu, si l'opportunité de ces mesures qui découleront de ces études est démontrée, elles seront à mettre en œuvre en mobilisant un budget complémentaire (dont l'enveloppe pourra plus facilement être estimée à l'issue de ces études d'opportunité), sur la base d'un arbitrage politique basé sur les conclusions de ces études.

- Concernant la consultation des Unions Commerciales, Industrielles et Artisanales (UCIA) du territoire, une consultation et une concertation avec le monde économique a été mise en œuvre dans le cadre de l'élaboration du PDM, avec la participation, tout au long de la démarche, de la CCI, d'Haropa Port (gestionnaire du port du Havre) et de Synerzip (association regroupant les entreprises de la Zone Industriale Portuaire).
- Concernant le tourisme, le PDM vise à déterminer les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et des marchandises sur le territoire de la Communauté urbaine. Il s'intéresse donc à la mobilité quotidienne des résidents (près d'un million de déplacements quotidiens, soit plus de 200 millions de déplacements par an). Toutefois, le PDM propose de répondre par différentes actions dédiées (actions A6 à A8) aux besoins et nuisances générés par l'activité touristique sur certains secteurs du territoire.
- Concernant la ruralité, le PDM est conscient des difficultés de mobilité dans les territoires périphériques peu denses. Son diagnostic a d'ailleurs montré que les besoins de déplacements dans ces territoires étaient fortement diffus et peu polarisés vers la ville du Havre (moins d'un tiers des déplacements entre communes). Du fait de cette demande diffuse, les transports collectifs ne sont pas la solution la plus adaptée pour la desserte de ces territoires. C'est pourquoi, le PDM propose de développer une stratégie spécifique, notamment en développant le covoiturage.
- Concernant les zones d'activités, le PDM, bien qu'intégrant l'ensemble des sites d'emploi, porte une attention particulière à la Zone Industriale Portuaire qui regroupe plus d'un quart des emplois de la Communauté urbaine. Ainsi, le PDM prévoit d'accompagner l'ensemble des entreprises du territoire, en particulier via l'action C7 (« Développer le management de la mobilité »). Par ailleurs, le Parc Eco-Normandie est desservi par la ligne 12 du réseau LiA.
- Concernant le commerce en ville, le PDM souhaite participer à son dynamisme et à son développement. Il ne vise donc pas à limiter l'accès aux commerces de centre-ville, mais bien à le faire évoluer pour permettre une requalification et une valorisation des espaces, propice au dynamisme commercial. À ce titre, le CEREMA a publié une étude intéressante sur les modes de déplacements des clientèles de centre-ville (Mobilité et commerces : quels enseignements des enquêtes déplacements ? / 2019) qui montre que, dans les villes de plus de 100 000 habitants, la grande majorité de la clientèle (hors grandes surfaces de centre-ville), vient faire ses achats en centre-ville à pied ou en transport collectif, la clientèle venant en automobile représentant moins d'un quart des clients.



Extrait de l'étude CEREMA sur le commerce et la mobilité

- Concernant le risque de subversion marine, le sujet est plutôt du ressort d'un Plan de Prévention des Risques et n'est effectivement pas traité par le PDM.

Commentaires de la commission : La communauté urbaine répond point par point aux différentes observations. Tous ces différents points sont bien étayés, reprenant les 3 modes de déplacement que sont les transports en commun, le vélo et le covoiturage avec des perspectives de mise en œuvre de nouvelles actions suite aux études prévues dans le plan d'actions. La commission considère que les objectifs du projet du plan de mobilité s'inscrivent sur le long terme en fonction de l'offre et de la demande en matière de déplacement et que ce projet répond à cet équilibre. Cependant, elle estime que les objectifs à atteindre sont directement liés aux comportements des personnes pour se déplacer, lesquelles ont tendance à privilégier le plus souvent l'usage de la voiture en dépit des possibilités offertes par les transports collectifs.

3 : Observations du public sur les vélos (cf. § 3 page 7 du PV)

Le plan vélo

Les pistes cyclables

La sécurité des cyclistes

Des aménagements pour les vélos

Réponse de la Communauté urbaine

Les attentes de la population vis-à-vis du plan vélo confortent la stratégie de la Communauté urbaine en matière de développement des mobilités alternatives à l'automobile et les orientations du PDM, avec :

- Un objectif ambitieux, porté par le PDM, de multiplier par 4 l'usage du vélo sur le territoire ;
- Un budget conséquent prévu au PDM pour la mise en œuvre du plan vélo (56 % du budget du PDM). Notons que ce budget (50 M€) correspond au plan vélo 2021-2030. Les aménagements seront à poursuivre après 2030, mais la collectivité ne dispose pas à ce jour d'éléments permettant de les quantifier (le retour d'expérience de la période 2021-2030 permettra d'éclairer ces décisions).

Le PDM vise bien entendu à améliorer la sécurité des modes fragiles (piétons et vélos) et la stratégie développée (développement des continuités cyclables, apaisement des vitesses de circulation, ...) concourt à cet objectif.

Concernant les pistes cyclables et les aménagements pour les vélos, la plupart des remarques concernent des secteurs dont l'aménagement est programmé dans le cadre du plan vélo. À noter que le plan vélo prévoit l'aménagement de pistes cyclables, mais également la mise en œuvre d'équipements (stationnement et signalisation). En ce qui concerne le stationnement, le PDM préconise d'ailleurs de veiller à ce que l'offre de stationnement développée soit suffisante et cohérente avec les objectifs de part modale.

Commentaires de la commission : La commission estime que les explications données par la communauté urbaine sont bien détaillées et complètes. De plus, la commission approuve les objectifs poursuivis dans le cadre du plan vélo pour lequel 50 M€ seront consacrés. Toutefois en termes de sécurité pour les cyclistes, il conviendra de prendre en compte, en milieu rural, les interconnexions pour le moment inexistantes entre les pistes cyclables. Cette problématique a été largement soulevée lors de l'enquête par les cyclistes, les associations ou collectifs.

4 : Observations du public sur les piétons (cf. § 4 page 11 du PV)

La sécurité des piétons

Réponse de la Communauté urbaine

Dans le cadre du diagnostic, le PDM a mis en avant le poids important de la marche à pied dans les déplacements (près d'un tiers des déplacements communautaires, près de la moitié des déplacements internes à chaque commune). Il propose donc plusieurs actions visant à favoriser ce mode. Les observations formulées par le public pourront utilement être exploitées lors de la mise en œuvre de l'action B13 (« Mettre en œuvre des plans marche communaux »).

Par ailleurs, hors actions inscrites dans le plan d'actions du PDM, la Communauté urbaine consacre un budget annuel de 500 000 € à des aménagements de sécurité routière et de partage de l'espace commun sur l'ensemble de son territoire.

Concernant les trottinettes électriques, le PDM propose (action B17) d'auditer leur usage afin :

- D'une part, d'identifier et quantifier le mode qu'elle remplace (marche, vélo, bus) ;

- D'autre part, de factueliser les nuisances (insécurité, incivilité) afin de mettre en place une réglementation adéquate.

Commentaires de la commission : L'insécurité des piétons en ville est un sujet à prendre en considération, notamment par rapport aux conflits d'usage entre piétons, vélos et trottinettes. La commission apprécie l'engagement de la communauté urbaine dans la prise en compte de cette problématique et des actions envisagées dans ce domaine.

5 : Observations du public sur les voitures cf. § 5 page 11 du PV)

Le stationnement

Les parkings-relais

La zone à faible émission (ZFE)

Le nouveau plan de circulation au Havre et à Sainte-Adresse

Réponse de la Communauté urbaine

Les observations soulevées concernent différents sujets.

- Concernant le stationnement : le PDM prévoit la mise en œuvre d'une étude dédiée sur la ville-centre afin de factueliser l'usage réel du stationnement et envisager une refonte de son organisation et de sa réglementation. Il prévoit également de mener des études dédiées sur certaines communes où le sujet est particulièrement prégnant (Montivilliers, Harfleur, ...). Sur Étretat, du fait de son caractère touristique, le sujet du stationnement doit être appréhendé dans le cadre d'une approche multimodale, en travaillant :
 - Sur la desserte TC (action A6) ;
 - Sur l'apaisement des circulations et du stationnement (action A1) ;
 - En lançant le cas échéant une réflexion dédiée à l'accessibilité touristique, en coordination avec la démarche Grand Site Falaise d'Étretat – Côte d'Albâtre (action A8).
- Concernant les parkings-relais : le diagnostic du PDM a mis en évidence le faible nombre actuel de places et l'usage relativement limité des P+R existants. Il préconise de développer leur capacité et leur usage.
- Concernant la Zone à Faibles Émissions : le PDM ne préconise pas la mise en place d'une ZFE. Celle-ci fait l'objet d'une obligation réglementaire portée par les services de l'État. La faisabilité d'une ZFE fait actuellement l'objet d'une étude dédiée. Le PDM préconise néanmoins le développement d'une offre multimodale attractive de desserte de la ville-centre si, à terme, une ZFE est effectivement mise en œuvre sur le territoire.
- Concernant le nouveau plan de circulation du quartier Saint-Vincent au Havre et à Sainte-Adresse : le niveau de détail des observations dépasse le cadre du PDM (plan

de circulation local). Les observations ont été transmises au service concerné de la Communauté urbaine pour étude. Ce dernier précise néanmoins que :

- Le quartier Saint-Vincent se situe dans une zone entre la plage et le centre-ville. Ce quartier est très fréquenté par les voitures, lieu d'une circulation pendulaire importante notamment entre le nord de l'agglomération et le centre-ville. L'importance du trafic est rendue plus particulièrement complexe du fait de la configuration de certaines rues du quartier, caractérisées par des trottoirs peu larges et parfois encombrés. Il existe également des difficultés de stationnement.
- C'est pourquoi la ville du Havre et la Communauté urbaine se sont saisies de ces constats pour mener une réflexion visant à apaiser la circulation sur certains axes et sécuriser les conditions de déplacement des piétons et des cyclistes.
- Le plan de circulation en vigueur dans le quartier Saint-Vincent et dans la rue du Général de Gaulle à Sainte-Adresse, fait l'objet d'une expérimentation jusqu'en septembre 2024. Ce plan est issu d'une étude technique menée sur plusieurs mois et de différentes étapes de concertation. Son expérimentation a inévitablement des conséquences sur le quotidien des usagers, notamment durant les premières semaines de fonctionnement. En effet, les usagers ont dû s'approprier le nouveau schéma de circulation et adapter ses itinéraires habituels, parfois plus importants. Les aménagements « en dur » réalisés ne sont que des bordures collées sur la chaussée, comme cela avait été annoncé en réunion de concertation publique. Un système de baliroads provisoires aurait nécessité beaucoup d'interventions d'entretien et de remplacement de ces mobiliers, d'où le choix d'une solution collée au sol.
- Au terme de l'expérimentation, un bilan permettra de déterminer les suites qu'il conviendra de donner à ce projet qui vise à améliorer la qualité de vie des habitants de ce quartier et de ceux qui le côtoient. Ce bilan s'effectuera sur la base d'une évaluation en termes de répercussions sur le trafic automobile, de fréquentation des modes actifs et de nuisances générées (bruit, accidentologie). Un premier retour des résultats à mi-parcours de cette expérimentation vers les habitants et les commerçants du quartier est prévu au cours du printemps 2024.

Commentaires de la commission : Les réponses données par la communauté urbaine sont satisfaisantes. La commission note avec intérêt que le nouveau plan de circulation ayant fait l'objet de nombreuses observations de désapprobation, fera l'objet d'une évaluation au terme de la période d'expérimentation. Il est à noter une attention particulière sur la situation d'Étretat.

6 : Observations du public sur les transports collectifs (cf. § 6 page 13 du PV)

Sur les lignes régionales de bus

Sur les bus en ville

Sur les places de vélos dans le tramway

Le ferroviaire

Réponse de la Communauté urbaine

Les observations soulevées concernent différents sujets.

- Concernant la desserte en transports collectifs des communes périphériques : comme évoqué précédemment, le diagnostic du PDM a montré que les besoins de déplacements dans les communes de seconde couronne étaient diffus et finalement peu polarisés vers la ville du Havre (moins d'un tiers des déplacements entre communes). Du fait de cette demande diffuse, les transports collectifs ne sont pas la solution la plus adaptée pour la desserte de ces territoires. C'est pourquoi, le PDM propose de développer une stratégie spécifique, notamment en développant le covoiturage.
- Concernant le développement de voies réservées en milieu urbain, la création de voies réservées nécessite des emprises dédiées qui sont rarement disponibles sur les secteurs où la circulation des bus est pénalisée. Par ailleurs, la Communauté urbaine a fait le choix de remplacer ses principales lignes de bus par des lignes de tramway en site propre (lignes 8 et 11 par le tramway en 2012 et ligne 3 et 22 en 2027).
- Concernant l'embarquement des vélos dans le tramway : l'emport des vélos dans le tramway est aujourd'hui possible (vélos pliants sur toute période, vélos non pliants en dehors des heures d'affluence).
- Concernant le transport ferroviaire : son organisation est de compétence régionale. L'augmentation du nombre d'arrêts sur les haltes et gares intermédiaires (Harfleur, Saint-Laurent-de-Brévedent, Gainneville, Etainhus/Saint-Romain-de-Colbosc) serait effectivement favorable aux usagers de ces gares. Elle aurait par contre l'inconvénient de pénaliser les autres usagers, avec un temps de trajet rallongé d'autant. Pour cela, la Région Normandie cherche à équilibrer au mieux le nombre d'arrêts en gare. Le PDM préconise toutefois d'entreprendre avec la Région Normandie une réflexion portant sur une meilleure coordination des offres (actions B11 et B12).
- Une ligne de bus directe entre Le Havre et Rouen n'aurait pas d'intérêt car elle serait fortement concurrencée par les services de trains Le Havre – Rouen, plus rapides.

Commentaires de la commission : L'enquête publique a mis en évidence des problèmes de coordination entre les différents modes de transports collectifs hors agglomération havraise, tout particulièrement sur les questions des cadencements et des horaires entre la ligne ferroviaire du TER et celles des bus LIA et Nomad. La commission estime qu'il conviendra d'engager une réflexion sur ce point entre la communauté urbaine et la Région Normandie

7 : Propositions du public

Sur le covoiturage

Réponse de la Communauté urbaine

Le PDM souhaite fortement développer le covoiturage. Pour cela :

- Il propose de travailler sur l'intégration de ce mode à l'offre de transport de la collectivité (action B6), ce qui permettra, par exemple, de réaliser un trajet en covoiturage avec un titre de transport LiA. Cela nécessitera effectivement la mise en place d'une plateforme et d'un outil dédié. Il faudra veiller à se coordonner avec les différents acteurs et plateformes existantes : Région, Département, Haropa afin d'aller vers une simplification du covoiturage pour l'utilisateur.

Il prévoit le développement d'aires de covoiturage (action B8) ; les aires sont gratuites. La faisabilité de réalisation de places réservées pour la pratique du covoiturage pourra être étudiée sur le parking de l'aéroport Le Havre-Octeville.

Sur des aménagements cyclables au Havre

Supprimer le revêtement pavé des rues pour un revêtement lisse

Réponse de la Communauté urbaine

La proposition est transmise au service concerné pour étude. A noter que les rues évoquées sont situées en site patrimonial remarquable de l'UNESCO et que la Communauté urbaine est contrainte dans le choix des revêtements qu'elle peut mettre en place. A titre d'exemple, nous sommes obligés de maintenir le revêtement en pavés sur le quai Georges V.

Développer massivement l'installation d'arceaux vélos

Réponse de la Communauté urbaine

La Communauté urbaine a bien identifié ce problème de stationnement des vélos et souhaite développer l'offre. La loi d'orientation des mobilités (LOM) impose la suppression du stationnement motorisé sur les 5 mètres en amont des passages piétons d'ici fin 2026, mais y autorise le stationnement vélo. Cette proposition pourra être prise en compte dans ce cadre.

Refaire le revêtement de la piste cyclable du boulevard François 1^{er}

Réponse de la Communauté urbaine

La proposition est transmise au service concerné pour étude.

Installer un panneau M12 (continuer tout droit) rue de Paris

Réponse de la Communauté urbaine

La proposition est transmise au service concerné pour étude.

Sur la piste cyclable du quai Colbert, installer des panneaux "interdit aux piétons"

Réponse de la Communauté urbaine

La proposition est transmise au service concerné pour étude.

Un contributeur propose : « Il serait très pratique pour les cyclistes de multiplier dans Le Havre les stations de gonflage.

Réponse de la Communauté urbaine

Le plan vélo prévoit le développement de ces équipements.

Une personne du Havre demande si « un signalement de type zebra vert ne pourrait pas être effectué sur les pistes cyclables les moins signalées ».

Réponse de la Communauté urbaine

Le marquage des pistes cyclables est normalisé au niveau national et cette proposition ne semble pas réglementaire. Le damier vert est utilisé pour signaler la présence de voie cyclable dans une traversée d'intersection.

Sur le stationnement des vélos : Une personne suggère : « *Une initiative intéressante en place dans d'autres villes est de permettre aux habitants de demander un stationnement vélo. Lorsqu'un nombre suffisant de personne demandent (5-10) dans la même zone, une expérimentation est lancée. Une place de stationnement automobile est remplacée par une plateforme accueillant 5 arceaux vélo. Après quelques semaines, on fait un bilan, s'il est positif, les places sont pérennisées.* »

Réponse de la Communauté urbaine

La proposition est transmise au service concerné pour étude de faisabilité.

Sur des aménagements cyclables hors du Havre : Plusieurs propositions de la part du public :

Réponse de la Communauté urbaine

Le plan vélo prévoit effectivement un développement des continuités cyclables (en site propre ou en voie partagée) sur ces itinéraires. Des voies cyclables traversent déjà une partie du nœud routier d'Harfleur et les aménagements contigües au projet d'extension du tramway compléteront ces infrastructures cyclables.

« Créer une solution de pistes cyclables continues et sécurisées entre Goderville et Le Havre. »

Réponse de la Communauté urbaine

Le plan vélo prévoit une continuité cyclable du Havre à Criquetot-l'Esneval et un prolongement vers Goderville, lié avec l'EPCI limitrophe, via la requalification d'une ancienne voie ferrée.

« Prolonger la piste cyclable entre Bornambusc et Goderville. »

Réponse de la Communauté urbaine

Ces communes ne sont pas sur le territoire de la Communauté urbaine.

Un contributeur estime que « l'omniprésence des voitures, des camions et des cars sur les routes rend la cohabitation avec les moyens de transport légers et écologiques impossible pour des raisons de sécurité et aussi d'agrément.

Réponse de la Communauté urbaine

Le PDM prévoit de travailler sur la hiérarchisation du réseau de voirie (action C1) afin d'identifier les axes secondaires sur lesquels un apaisement des vitesses pourra être mis en œuvre. Ce travail rejoint la proposition formulée et vise à dissuader le trafic automobile de transit sur ces axes.

Sur les aménagements routiers : Une personne de Goderville demande de « *prolonger la RD 925 en 2 x 2 voies jusqu'à Saint-Sauveur-d'Emalleville.* »

Réponse de la Communauté urbaine

L'aménagement de la RD925 est du ressort du Département de la Seine-Maritime. Celui-ci mène actuellement des études dédiées à ce projet de doublement des voies.

Une personne de Fontenay signale qu'il « serait bien de faciliter la mobilité de Fontenay vers Montivilliers via la départementale qui les relie.

Réponse de la Communauté urbaine

Le plan vélo prévoit effectivement un développement des continuités cyclables entre Montivilliers et Fontenay.

Une personne de Saint-Aubin-Routot, propose d'aménager la route dangereuse depuis le château d'eau jusqu'au parc technologique, pour permettre aux piétons et aux cyclistes de se déplacer en toute sécurité.

Réponse de la Communauté urbaine

Le schéma cyclable prévoit un développement d'une continuité cyclable entre Saint-Aubin -Routot et Saint-Romain-de-Colbosc, ainsi que vers le Parc Eco Normandie.

Sur les parkings-relais : Une cheffe d'entreprise demande la création « *d'un parking-relais sur le Parc Eco-Normandie à Saint-Romain-de-Colbosc.* »

Réponse de la Communauté urbaine

Pour qu'un parking-relais fonctionne, il est nécessaire qu'il soit desservi par une offre de transport collectif à forte fréquence. Ce n'est pas le cas du Parc Eco Normandie (desservi par la ligne 12).

Un habitant de Sainte-Adresse propose : « La D940 traversant notre commune ressemble de plus en plus à un "périphérique". Les déplacements piétons, en vélos sont dangereux et les nuisances en termes de pollution et bruits importants.

Réponse de la Communauté urbaine

Le Parking-relais de Grand-Hameau (desservi par la Ligne A du tramway et les lignes de bus 3, 4, 10 et 13) se situe à 600 m de l'aéroport (2 minutes en voiture). Il est gratuit si vous utilisez les transports en commun (tramway ou bus).

« Mettre en place un parking-relais gratuit au stade Océane et Deschaseau avec un bus navette à haut cadencement vers la gare et Hôtel de Ville (en attendant la nouvelle ligne de tramway). »

Réponse de la Communauté urbaine

La ligne de bus n°22 (fréquence de 15 minutes) dessert déjà les parkings Deschaseaux et Océane pour relier la gare du Havre et le tramway vers l'Hôtel de ville. A noter que ce secteur va être fortement perturbé par les travaux de l'extension du tramway ce qui semble peu propice pour le développement de navettes complémentaires en attendant la future ligne de tramway.

Sur les transports collectifs : Il est demandé de centraliser les lignes de transports collectifs Nomad et Lia.

Réponse de la Communauté urbaine

L'intermodalité entre les réseaux de transport LiA et Nomad existe bien (service Atoumod). Toutefois, le PDM préconise d'améliorer leur coordination et la communication sur le sujet (actions B11 et B12).

Par délibération du 21 décembre 2023 et déposée le 7 février 2024 sur le registre numérique, la municipalité de Saint-Jouin-Bruneval, regrette que « la ligne 13 ne desserve

plus le centre-ville du Havre en imposant un arrêt terminus au Grand Hameau à Octeville-sur-Mer, obligeant les usagers à emprunter des correspondances ce qui allongera leur temps de parcours de 10 minutes (fréquence du tramway) dans le sens Étretat-Le Havre.

Réponse de la Communauté urbaine

Le PDM ne définit pas les itinéraires de lignes de bus. Toutefois, concernant la L13, il a été décidé de proposer une offre de transport qui permette de disposer d'un réseau maillé et structuré avec des lignes périurbaines (toutes cadencées à l'heure) qui se convergent vers les terminus des lignes de tramway existantes et de la troisième ligne en 2027.

Ainsi, l'architecture du réseau de bus repose, notamment, sur le terminus du Grand Hameau au Havre qui devient un véritable maillon et/ou pôle de correspondance pour l'ensemble des lignes qui arrivent au nord-ouest du territoire.

Par ailleurs, il n'était effectivement ni économiquement, ni écologiquement pertinent de faire circuler un bus sur un trajet desservi par le tramway (avec une vitesse de circulation et une ponctualité pour le bus, significativement plus faible). De plus, cette modification a permis d'économiser de l'offre bus et de la redéployer sur le territoire. Afin de répondre à la demande, un travail sera mené afin d'optimiser au mieux la correspondance entre les horaires de la ligne 13 et du tramway.

Notons enfin que la fréquence importante et la fiabilité des horaires du tramway permettront une correspondance de qualité avec la ligne 13, à l'aller comme au retour. Il n'y a pas de raison de rater le départ de la ligne 13 au retour eu regard de la fiabilité du temps de parcours du tramway et de sa fréquence. Le temps moyen d'attente du tramway et de correspondance à l'aller sera de 5 minutes et non 10 minutes.

Sur la gratuité des transports collectifs : Il est proposé : « De rendre gratuit les transports en commun pour les citoyens de la Communauté Le Havre Seine Métropole, d'en augmenter le nombre et la fréquence. »

Réponse de la Communauté urbaine

La Communauté urbaine doit gérer une offre de transport public, ainsi que son budget. En termes de tarification, la collectivité a préféré développer une tarification sociale adaptée aux besoins des plus fragiles avec de faibles revenus (non imposables) et ce, au-delà des obligations légales (jusqu'à - 70 % sur le tarif solidaire en comparaison du tarif normal).

La Communauté urbaine préfère investir les 14 millions d'euros annuels de recettes de vente de titres dans le développement de l'offre de transports à l'image de l'extension des lignes de tramway.

Il est par ailleurs inexact d'affirmer que la gratuité des transports publics génère une baisse du trafic routier. Les études sur les réseaux ayant mis en place la gratuité des transports montrent une augmentation de la fréquentation des transports publics notamment par un

report des piétons vers les transports en commun. En revanche, la baisse de la part modale de la voiture par un report vers les transports en commun est marginale.

Sur la gratuité du stationnement le samedi : Il est suggéré que « pour dynamiser le commerce en centre-ville, il faudrait un stationnement gratuit le samedi pour les achats qui ne sont pas faciles à effectuer par les transports en commun.

Réponse de la Communauté urbaine

Le PDM prévoit la mise en œuvre d'une étude de stationnement dédiée sur la ville-centre afin de factualiser l'usage réel du stationnement et envisager une refonte de son organisation et de sa réglementation. La collectivité souligne toutefois que l'objectif du PDM n'est pas d'augmenter la circulation automobile en centre-ville, mais au contraire de favoriser le développement de mobilités alternatives, moins génératrices de nuisances. Il faut aussi rappeler que, selon les études menées par le CEREMA, dans les villes de plus de 100 000 habitants, la clientèle des petits commerces de centre-ville venant en automobile est minoritaire (moins d'un quart).

- **Propositions diverses sur les transports collectifs** : « Il serait intéressant de rendre accessible la gare de Bréauté par la ligne LIA. Actuellement, pour prendre le train, il faut se rendre au Havre par le transport LIA alors qu'il y a une gare à proximité »

Réponse de la Communauté urbaine

La gare de Bréauté n'est pas située sur le territoire de la Communauté urbaine et sa desserte ne peut être organisée que par la Région Normandie. À noter toutefois que dans le cadre du PDM, les actions relatives au covoiturage (en particulier action B6) pourraient répondre à cette demande.

« Il serait utile de mettre en place un arrêt supplémentaire sur la ligne 11 entre l'arrêt situé impasse d'Étainhus à Sainneville et celui situé route du Ponant à la limite des deux communes, Étainhus et Sainneville-sur-Seine »

Réponse de la Communauté urbaine

La proposition est transmise au service concerné pour étude.

- **Sur le programme « Innovations territoriales et logistique urbaine durable (InterLUD) »** : Un habitant d'Étretat propose de « créer [un pôle] logistique extérieur à Étretat pour la livraison aux particuliers et professionnels en mobilité douce » ce qui permettrait « de réduire l'impact de la logistique du dernier kilomètre qui représente 20% du trafic dans nos rues.

Réponse de la Communauté urbaine

Cette proposition pourra effectivement être étudiée dans le cadre du programme InTerLUD.

- **Sur les emplacements de stationnement pour handicapés** : Une personne demande « une augmentation significative des places de stationnement pour handicapés ».

Réponse de la Communauté urbaine

Le PDM préconise une étude de refonte du stationnement sur la ville-centre ainsi que des actions pour résoudre les difficultés de stationnement sur les communes périphériques. En fonction des conclusions de ces études, le dimensionnement du stationnement PMR (personne à mobilité réduite) pourra éventuellement être adapté.

Il faut noter que la réservation d'une place de stationnement dédiée à l'usage des PMR (donc aux titulaires de la carte européenne de stationnement ou mobilité inclusion-stationnement) sur la voie publique ou tout autre lieu de stationnement ouvert au public, relève des Maires, dans le cadre de leurs pouvoirs de police.

Dans le cadre des projets d'aménagement de voirie portés par les communes ou la Communauté urbaine, le nombre de places de stationnement réservées aux PMR est systématiquement considéré pour le rendre conforme au quota exigé par la réglementation (au moins une place PMR pour 50 places de stationnement).

Par ailleurs, la Communauté urbaine intervient auprès des communes dans l'analyse technique et réglementaire des demandes spécifiques de places PMR, le plus souvent à l'initiative des administrés qui souhaiteraient obtenir ce type de stationnement près de leur domicile.

Pour ce qui relève de la ville du Havre, on dénombre de plus en plus d'emplacements réservés aux PMR : + 150 emplacements entre 2018 et 2022.

Commentaires de la commission : Globalement, la commission approuve les réponses de la communauté urbaine sur les propositions du public et note avec satisfaction que ces dernières feront l'objet d'études par les différents services concernés, notamment le service « voirie » pour ce qui est des pistes cyclables dans les rues du Havre. Sur la question de la gratuité des transports collectifs, la commission suggère que la communauté urbaine prenne l'attache des villes où la gratuité des transports collectifs est effective depuis plusieurs années comme, par exemple, à Dunkerque.

8 : Observations de l'association des « Amis d'Étretat » (cf. § page 17 du PV)

Dans une lettre de 3 pages, il est regretté « le manque d'ambition du projet du plan de mobilité dans les objectifs de réduction des émissions carbone. Le projet se focalise principalement sur la ville du Havre et sa zone urbaine ; le périmètre rural est fortement délaissé alors que l'objectif de renforcement de la cohésion sociale et territoriale est un besoin crucial pour les prochaines années. »

Points généraux soulevés par l'association :

- « L'analyse des mobilités est effectuée sur une étude datant de 2018, principalement focalisée sur les anciens territoires de la CODAH, qui semble peu pertinente sur les volumes et les usages (...) »

- « Le projet de PDM ne reprend pas les actions du Schéma des Mobilités du Grand Site Falaise d'Étretat Côte d'Albâtre (déc 2019). Ce Schéma doit être mis à jour pour tenir compte des évolutions de la fréquentation touristique depuis 2019. »
- « (...) le Syndicat Mixte du Grand Site Falaise d'Étretat Côte d'Albâtre ne semble pas avoir été consulté pour le projet de PDM. »
- « Les mobilités vers les communautés de communes voisines (bassins d'emplois / services) et notamment la gare de Bréauté sont absentes du projet de PDM. La gare du Havre n'est pas pertinente pour la moitié nord de la communauté urbaine. »
- « Enfin nous déplorons que les actions 2024-2033 dont le budget semble fixé à 89 M€ ne contient aucun budget pour des réalisations liées à la gestion des flux touristiques du site d'Étretat. »

Pour le secteur particulier d'Étretat, l'association précise :

- « Il faut distinguer les besoins de mobilités des résidents versus les besoins touristiques. Comme toutes les communes rurales de la CU LHSM, les liaisons en mobilités douces et les transports en commun sont des besoins importants pour les résidents et l'attractivité des territoires. »
- « Étretat faisant face à une sur-fréquentation touristique en « dents de scie », mieux préciser les actions en termes d'aménagement d'infrastructures d'accueil touristique sur son petit territoire. Ces orientations devraient concilier la vie locale et l'afflux touristique ainsi que le développement durable du site d'Étretat pour les 10 prochaines années. Plus généralement, pour les sites où la tension touristique est forte, les notions de réduction des pics de sur-fréquentation, de lissage dans l'espace et le temps des flux (mobilités, parkings et stationnements touristiques), de l'amélioration de la qualité de l'accueil touristique et de l'attractivité ou la cohabitation avec les résidents doivent être plus largement indiqués dans les actions du PDM. »
- « L'action A-6 « Faciliter la desserte en transports collectifs d'Étretat en saison touristique » reste vague dans son objectif. Les problématiques de circulation et des stationnements touristiques concentrent la grosse majorité des problèmes de l'accueil des touristes et de la cohabitation avec les résidents. Cette action reste à l'état d'« étude » (budget de 100 k€) alors que ce sujet a déjà fait l'objet de nombreux rapports depuis 2010... Le PDM doit impérativement budgéter des réalisations concrètes avec un échéancier précis selon les actions (apaisement du centre-bourg, développement des parkings sur tout le territoire Grand Site, signalétiques dynamiques de saturation de la fréquentation...) »

Réponse de la Communauté urbaine

Plusieurs sujets sont évoqués dans ces observations :

- Concernant les objectifs de part modale : ceux-ci ont été définis de manière à être à la fois ambitieux, mais aussi réalistes : l'objectif pour les transports collectifs se base sur le retour d'expérience de la première ligne de tramway (+ 2 points TC, comparables à d'autres agglomérations, sachant que les premières lignes sont

toujours plus efficaces en matière de report modal). L'objectif pour les vélos consiste à faire évoluer sa part modale de manière à obtenir un usage comparable, par exemple, à Strasbourg ou La Rochelle aujourd'hui (agglomérations reconnues pour leur politique favorable au vélo) ; l'objectif national de 9 % (qui n'est pas l'objectif de la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC), mais l'objectif du Plan Vélo de l'État) peut difficilement être pris en référence puisqu'il aurait dû être atteint en 2024.

- Le PDM ne se concentre pas uniquement sur l'agglomération centrale, puisque :
 - Sur les 39 mesures que compte son plan d'actions, moins de 10 concernent spécifiquement l'agglomération centrale ;
 - L'action principale en termes de budget, que constitue le plan vélo, concerne bien la totalité du territoire de la Communauté urbaine.
- L'analyse des mobilités se base sur la dernière enquête ménage disponible, qui date effectivement de 2018. Toutefois, les analyses menées et les chiffres produits concernent bien l'ensemble du territoire de la Communauté urbaine.
- Depuis janvier 2023, la démarche Grand Site est pilotée par le syndicat mixte Grand Site Falaises d'Étretat-Côte d'Albâtre composé du Département de la Seine-Maritime, de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole et de l'agglomération Fécamp Caux littoral.
Ce syndicat, qui anime des instances décisionnelles de la démarche Grand Site, n'a donc effectivement pas été consulté dans le cadre de l'élaboration du PDM engagé en mai 2021. Cependant, l'Office du Tourisme (Le Havre Étretat Normandie Tourisme) a bien été associé à l'ensemble de la démarche ainsi que tout comme l'Agence d'Urbanisme de la Région Havraise (AURH), chargé du schéma des mobilités du Grand site d'Étretat et des itinérances douces.
- Concernant les liaisons avec les EPCI voisines, c'est un travail qui dépasse le périmètre des compétences de la Communauté urbaine et qui doit être coordonné avec la Région Normandie (Autorité Organisatrice de la Mobilité pour ces déplacements). Ces liaisons pourront être étudiées dans le cadre des actions B11 et B12.
- Le PDM a bien identifié les particularités du site d'Étretat et de la Côte d'Albâtre, du fait de leur vocation touristique :
 - Des actions dédiées à la gestion des mobilités touristiques pourront être menées dans le cadre des mesures A6 et A8 du PDM (à noter que les budgets d'études prévus au PDM ne préjugent pas du montant des mesures qui seront à mettre en œuvre à l'issue de ces études). Il est à noter que sans attendre le PDM, la Communauté urbaine a créé 2 nouvelles lignes de bus n°13 et 21 pour desservir le site touristique d'Étretat. Dans le cadre du PDM, l'évaluation de la fréquentation de ces lignes et leur développement (amplitude / fréquence) seront poursuivis.
 - Pour les mobilités quotidiennes des résidents, les autres mesures du PDM s'appliqueront aussi à ce territoire (apaisement des circulations, développement des continuités douces, développement du covoiturage, ...).

Toutefois, comme l'évoque le courrier, les difficultés que rencontre le secteur, du fait de la surfréquentation touristique, dépasse le simple cadre des mobilités et doit être abordé :

- Dans le cadre d'une approche touristique globale, afin de lisser les pics de demande (réglementation, communication touristique comme développée récemment dans des sites tels que celui des Gorges de l'Ardèche) ;
- Dans le cadre de réflexions dédiées au sein du Syndicat Mixte (Schéma des Mobilités Grand Site).

Commentaires de la commission : La réponse donnée aux différentes interrogations de l'association des « Amis d'Etretat » est complète point par point avec un rappel sur le travail déjà engagé au-delà du PDM sur les difficultés d'accès au site d'Etretat avec la région et le syndicat mixte de la côte d'Albâtre. Néanmoins, l'action A6 ne concerne que des études qui devraient aboutir très rapidement sur la mise en oeuvre d'actions non prévues actuellement dans le PDM.

9 : Propositions de l'association des « Amis d'Etretat » (cf. § 9 page 18 du PV)

- « Faire évoluer le Schéma des Mobilités Grand Site en y définissant un calendrier des réalisations de 2024 à 2029 et définir les budgets pour tous les sujets traités : Transports en commun / Navettes touristiques, Voies cyclables, Chemins pédestres, Stationnement, Plan camping-car ». Nota de la commission : Il est fait référence au volume 2 de 2019 sur les propositions et les actions du schéma des mobilités et des itinérances douces (action 16), du rapport relatif à l'opération « Grand Site ».

Réponse de la Communauté urbaine

Le schéma des mobilités et des itinérances douces a été porté par le Département de la Seine Maritime depuis fin 2017. Ce dernier a été désigné pour animer et coordonner la démarche et la mise en oeuvre du programme d'actions du Grand Site qui vise l'avancée du projet de territoire et, in fine, l'obtention du label Grand Site de France. La proposition de faire évoluer ce schéma au regard des comportements récents est du ressort du Syndicat Mixte. Ce travail sera alors réalisé en concertation avec la Communauté urbaine.

L'amélioration de la desserte en transports en commun, la réorganisation du stationnement pour une meilleure offre et efficacité (création d'un important parking en entrée Est d'Etretat, signalisation dynamique, aménagements anti-stationnement illicite) et le développement des infrastructures cyclables sont déjà à l'étude pour des réalisations à court terme.

Commentaires de la commission : La réponse de la communauté urbaine apporte des précisions sur ce qui est engagé avec les différents acteurs, le souhait étant que tout cela puisse être mis en oeuvre rapidement.

- « Dans l'objectif de lissage de la fréquentation touristique du Grand Site, maintenir les liaisons en transport en communs / navettes toute l'année, notamment la liaison

journalière avec la gare de Bréauté. S'assurer d'une compatibilité avec les besoins des résidents toute l'année (horaires, fréquences, volumes). »

Réponse de la Communauté urbaine

La Communauté urbaine adapte son offre de transport afin d'optimiser la couverture de l'ensemble de son territoire, mais également la fréquentation de son réseau et le remplissage des bus. Il est à préciser que la liaison vers la gare de Bréauté n'est pas du ressort de la Communauté urbaine, néanmoins, cette liaison pourra être étudiée avec la Région Normandie dans le cadre de l'action B12.

Commentaires de la commission : Elle constate que la communauté urbaine fait déjà le nécessaire pour répondre aux différents besoins.

- *« Dans l'objectif de lissage des pics de fréquentation, limiter le nombre de places de parkings visiteurs aux entrées d'Étretat et privilégier les cheminements visiteurs sécurisés en minimisant les nuisances aux résidents. Gare Étretat - route de Bénouville D11 -> 90 places, Guézanne Le Tilleul - route de Criquetot D39 -> 350 places, Fréfossé/Valaine Étretat - route du Havre D 940 -> 550 places. »*
- *« Répartir les parkings visiteurs sur tout le territoire Grand Site en respectant l'environnement et les paysages. »*
- *« S'assurer que les recettes des parkings profitent aux collectivités et non au service d'intérêts privés/particuliers. »*
- *« Mise en place en amont d'Étretat d'une signalétique dynamique de fréquentation des parkings avec indication des parkings de délestage sur les communes voisines. »*
- *« Empêcher les parkings illégaux sur les départementales. »*
- *« Améliorer le jalonnement piétons, vélos et véhicules sur toute la commune. »*
- *« Apaisement du centre-bourg d'Étretat » Nota de la commission : Voir chapitre infra consacré à l'instauration d'une zone à trafic limité (ZTL).*

D'autre part, l'association des Amis d'Étretat propose sur le long terme :

- *« Faisceau ferroviaire Les Ifs – Étretat : Étude de faisabilité sur la réhabilitation de la liaison ferroviaire Bréauté – Étretat. »*
- *« Contournement d'Étretat : Dans l'objectif de limiter la circulation de transit à travers Étretat (notamment pour les véhicules avec un gabarit important), étude de faisabilité d'une route de contournement. »*

Réponse de la Communauté urbaine

Ces propositions nécessitent d'être abordées avec le Syndicat mixte. Elles pourront être étudiées dans le cadre des mesures A6 et A8 du PDM.

Commentaires de la commission : Elle prend acte de la réponse de la communauté urbaine qui va dans le bon sens d'étudier et de trouver des solutions pour résoudre les phénomènes d'affluence de visiteurs.

10 : Proposition présentée par trois associations d'Étretat (cf. § 10 page 19 du PV)

Les associations : « Amis d'Étretat », « Union Commerciale d'Étretat » et « Étretat Demain », proposent, dans un document de 5 pages, « *de diminuer d'au moins de moitié les flux de véhicules motorisés ainsi que les espaces utilisés par les parkings dans le centre-bourg.* ».

Sous la forme d'une « zone à trafic limité » (ZTL), déjà utilisée en France et en Europe, la création d'une zone apaisée permettrait, selon les associations de « *diminuer le flux et le transit de véhicules en centre-ville ou centre historique/touristique.* »



La ZTL « *moins drastique qu'une zone piétonne* » permettrait « *une implémentation rapide, sans investissement et outil de gestion lourds.* ». Cette zone aurait notamment pour objectifs d'apaiser le centre-bourg et « *d'améliorer l'expérience touristique des visiteurs, le cadre de vie des résidents, et le renforcement de l'activité commerciale* » afin de :

- « *Faciliter la circulation et le stationnement des riverains, des services publics et de secours, des acteurs économiques et de leurs clients.* »
- « *Réduire l'emprise des parkings dédiés aux véhicules motorisés en les transformant en espace paysager, évènementiel ou de rencontre.* »
- « *Renforcer les espaces dédiés aux mobilités douces (piétons / vélos / PMR) pour offrir des déambulements plus accueillants et sécurisés et diminuer la pollution de l'air et la pollution sonore.* »

Outre les objectifs poursuivis par la mise en place d'une ZTL dans le centre-bourg d'Étretat, les trois associations déclinent dans un document de cinq pages :

- Le périmètre de la ZTL (un plan du périmètre est joint).
- Les horaires et les périodes d'activation de la ZTL.
- Qui pourra circuler ?
- Comment sera contrôlée la ZTL ?
- Les justificatifs à présenter en cas de contrôle.
- Les types de parkings en ZTL.
- Les reports de circulation et de parkings visiteurs.
- Les avantages de la ZTL.

Un document complémentaire de 8 pages, consacré à la zone à trafic limité, est joint à la contribution des trois associations.

Réponse de la Communauté urbaine

Ces propositions pourront être étudiées dans le cadre des mesures A6 et A8 du PDM (améliorer les déplacements touristiques), mais aussi dans le cadre des actions du PDM

visant à apaiser les circulations (A1, A2 / protéger les cœurs de quartier et C1 / hiérarchiser la voirie).

Commentaires de la commission : Elle prend acte de la réponse de la communauté urbaine mais aurait souhaité plus de précisions sur cette possibilité de travailler à la mise en place d'une zone à trafic limité.

11 : Observations du collectif « Les CauxLibris » de Saint-Romain-de-Colbosc cf. § 10 page 20 du PV)

Le collectif joint à sa contribution un « **Plaidoyer pour les mobilités actives à Saint-Romain-de-Colbosc** ». Ce document de 18 pages, annexé au registre numérique, présente « Les CauxLibris » puis comprend deux parties : « *Pourquoi faire du vélo à Saint-Romain ?* » et « *Le vélo à saint-Romain, c'est possible !* ».

Le collectif « Les CauxLibris » présente ensuite une contribution de trois pages afin de développer ses observations et ses propositions. En préambule, il est précisé les « *façons théoriques de faire le trajet en mobilité douce entre Saint-Romain-de-Colbosc et Le Havre* :

- *Vélo ou bus de St Romain à la gare d'Etainhus (L12), puis train de la Gare d'Etainhus au Havre (TER).*
- *Bus L12 (LIA) ou car (L506) de Saint-Romain au Havre. »*

« Intermodalité Gare SNCF / vélo / car »

- *Il est souligné : « Aucune piste cyclable ne permet de se rendre de façon sécurisée, en particulier depuis Saint-Romain, jusqu'à la gare d'Etainhus (5 km). Les voies et aménagements cyclables prévus nous semblent insuffisants, car, d'une part, en venant de Saint-Romain ils feront passer les cyclistes par Gommerville ce qui rajoutera environ 2,5 km au trajet le plus direct (lorsque l'on se déplace pour aller au travail on n'a pas trop envie de faire des km en plus), d'autre part parce que la voie envisagée entre Gommerville et la gare est un tronçon sur voie partagée et uniquement jalonnée avec aménagements ponctuels, ce qui ne nous paraît pas répondre à l'enjeu, sur une route très fréquentée, en particulier le matin aux heures de pointe, et sur laquelle les voitures et les camions (très nombreux) roulent vite (entre 70 et 80 km/h selon les endroits pour ceux qui respectent les limitations de vitesse). Par ailleurs pour les personnes qui se rendent à la gare à pied, (par exemple depuis l'association Graine en Main à Etainhus) il n'y a aucun aménagement de prévu. »*
- *Le collectif poursuit ses remarques en précisant : « L'abonnement TER (Etainhus-Le Havre, 51 €/mois) n'est pas inclus dans l'abonnement LIA (45 €/mois) ce qui place le coût de ce trajet quotidien à 97 €/mois. Or ce coût n'est pas du tout incitatif. En effet beaucoup de personnes qui se rendent au Havre par le train doivent ensuite prendre un bus ou un tramway pour aller sur leur lieu de travail, ce qui nécessite un abonnement SNCF et un abonnement LIA. La voiture est alors plus avantageuse pour beaucoup de personnes, y compris lorsque l'employeur prend en charge la moitié du coût de l'abonnement, comme la loi l'exige. Par ailleurs, de Saint-Romain nous avons le choix entre les cars Nomad, la ligne 12 LIA ou nous rendre à la gare d'Etainhus pour prendre le train (ce qui est parfois le plus rapide). Or, autant l'abonnement LIA et les*

cars Nomad ont fusionnés (le fait d'en prendre un donne l'autre), encore une fois ce n'est pas le cas pour le train qui demande un abonnement supplémentaire de 45 euros. Pour ces deux raisons, il serait intéressant que l'abonnement LIA / Car Nomad donne également la possibilité de prendre le train depuis la gare d'Etainhus. »

- *« Arrêts de car LIA et Nomad / vélo : des personnes se rendent à vélo aux arrêts de car à Saint-Romain pour aller au Havre : LIA (arrêts : Temple, collège par exemple), Car Nomad (arrêts : école ou Bois rosé par exemple). Or, il n'y a aucun dispositif pour attacher son vélo à ces arrêts. »*
- *« Les horaires des bus et des trains ne sont pas coordonnés. Le matin il est impossible de prendre le bus pour aller à la gare d'Etainhus pour avoir une liaison avec le train. Il y a 1h d'attente. Le soir, la liaison est possible mais avec 20 mn d'attente. »*
- *« La ligne 12 ne prend pas toujours les vélos, tous les bus ne sont pas équipés. »*
- *« Il est impossible de mettre un vélo dans le TER sachant que déjà tous les voyageurs ne rentrent pas. »*
- *« Les abris pour les vélos à la gare d'Etainhus sont, la plupart du temps, déjà occupés par des vélos ou trottinettes appartenant aux riverains. »*

Réponse de la Communauté urbaine

Ces observations couvrent différents sujets :

- Concernant les continuités vélo entre Saint-Romain-de-Colbosc et la gare d'Etainhus : le plan vélo prévoit un développement des continuités cyclables entre Saint-Romain-de-Colbosc / Gommerville / Etainhus.
- Concernant le coût des abonnements TER et LiA pour les déplacements internes à la Communauté urbaine : le sujet est identifié par le PDM et doit être traité dans le cadre de l'action B11. Le syndicat mixte Atoumod travaille sur une tarification combinée des différents réseaux normands, notamment LiA + TER. Le support billettique commun « carte Atoumod » existe déjà.
- Concernant la coordination des horaires de bus et de train : le sujet est identifié par le PDM et doit être traité dans le cadre de l'action B12.
- Concernant l'intermodalité bus-vélo : le Plan vélo prévoit le développement de stationnement dédié aux vélos. La demande est transmise au service concerné pour étude.

Commentaires de la commission : La communauté urbaine ne répond qu'en partie à tous les points soulevés par le collectif « Les CauxLibris ».

12 : Propositions du collectif « Les CauxLibris » de Saint-Romain-de-Colbosc (cf. § 12 page 21 du PV)

Sur les voies et aménagements cyclables

- *« Voie cyclable à Saint-Romain avenue de Lattre de Tassigny : cette piste cyclable indiquée sur le plan comme déjà existante n'est pas praticable car elle est mal conçue (très étroite, constellée de trous et de bosses)*

Réponse de la Communauté urbaine

La proposition est transmise au service concerné pour étude.

- « Aménagement cyclable des routes qui sont refaites : selon le code de l'environnement (article L. 228-2) les communes ou intercommunalités sont dans l'obligation de prévoir des aménagements cyclables lors de travaux sur les voies urbaines. Or nous avons constaté que cette obligation n'est pas respectée.

Réponse de la Communauté urbaine

Ce point est transmis au service concerné pour traitement.

Sur certains aménagements qui ne sont pas prévus, le collectif « Les CauxLibris » demande qu'ils soient pris en compte « pour assurer une continuité des mobilités actives et/ou pour relier des lieux stratégiques :

Réponse de la Communauté urbaine

Les propositions sont transmises aux services concernés pour études.

Sur les transports collectifs, le collectif propose :

- « Il n'y a pas de voie de bus réservée sur le trajet, notamment à l'entrée du Havre. Le bus met donc le même temps que la voiture à faire le trajet (de 40 minutes à 1 heure) en fonction des lignes, dont une grande partie du temps s'effectue en entrée de Ville du Havre dans les bouchons pendant les horaires de bureau.

Réponse de la Communauté urbaine

Cette proposition pourra être traitée dans le cadre des actions B9 et C2 du PDM. En complément, la nouvelle ligne de tramway reliant la Brèque (Harfleur) à la gare du Havre répondra à cette demande.

- « Le TER au retour du Havre à destination d'Étainhus (17h30 et 18h30) est surchargé : il n'y a fréquemment qu'un seul wagon alors qu'il en faudrait trois. Une grande partie des voyageurs reste souvent à quai et l'autre voyage debout dans de mauvaises conditions de confort et de sécurité. »

Réponse de la Communauté urbaine

L'organisation de l'offre TER est du ressort de la Région Normandie. Ce sujet pourra toutefois être traité dans le cadre de l'action B12 du PDM.

- « De même, la ligne 12 de Lia est surchargée sur les mêmes horaires. S'agissant d'un bus configuré « classique de centre-ville » avec très peu de sièges, les voyageurs se retrouvent debout pendant une heure avant de rejoindre Saint-Romain. »

Réponse de la Communauté urbaine

Les bus qui circulent sur la Ligne 12 sont de plus grande capacité que ceux qui circulent en centre-ville (véhicule à mi-chemin entre un bus et un car), mais il arrive parfois que des bus de centre-ville soient exploités sur la ligne pour des raisons de maintenance ou de disponibilité des véhicules.

- « Il n'y a pas d'abribus à la gare d'Étainhus en cas d'intempérie. »

Réponse de la Communauté urbaine

Le mobilier urbain tel que les abris voyageurs reste à la charge de la commune. La Communauté urbaine n'a pas cette compétence. Aussi, cette demande sera étudiée en concertation avec la commune concernée.

Le collectif suggère également : « Proposer en prêt des vélos et vélos à assistance électrique (les VAE de LIA par exemple) pour permettre aux usagers de tester le VAE comme moyen de transport quotidien à partir de chez eux. »

Réponse de la Communauté urbaine

Le service existe aujourd'hui (LIA vélos : location de vélos courte ou longue durée).

Commentaires de la commission : Un certain nombre de réponses sont données aux propositions du collectif et la commission en est satisfaite. De plus, la commission recommande de développer la concertation avec ce collectif qui peut être force de propositions.

13 : Observations du collectif des rues d'Étretat et Guillemard (cf. § 13 page 23 du PV)

« Nous avons examiné avec un très grand intérêt les documents mis à la disposition des administrés de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole.

Nous avons été impressionnés par les très grandes ambitions que porte ce plan en particulier l'atteinte des objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone, et qui s'est fixé comme trajectoire une réduction de 19 % de la circulation routière.

Evolution des mobilités à horizon 2033

Dans le tableau ci-dessous, nous avons tenté de nous représenter l'évolution projetée sur la période 2024-2033 du nombre des déplacements journaliers des habitants par mode de transport (référence : étude AURH). »

Répartition des déplacements journaliers des habitants par mode (moyenne)

		voiture en auto-solisme	voiture avec passager (s)	Transport en commun	Vélo & deux-roues motorisés	piétons	total
Chiffres de l'étude AURH entre janvier et mai 2018 dans le cahier de mobilité de février 2021 (hors véhicules de transports de marchandises)	%	42,62%	13,90%	9,01%	2,14%	32,33%	100,00%
	nbre	414 000	135 000	87 500	20 800	314 000	971 300
Objectifs modaux 2033 avec baisse de 19% de la circulation routière avec la nouvelle répartition modale	%	35,00%	15,00%	10,00%	8,00%	32,00%	100%
	nbre	275 364	118 013	78 675	62 940	251 761	786 753

« Nous constatons une baisse sensible du nombre total des déplacements journaliers sur la Métropole. Nous nous demandons incidemment si cette perspective est compatible avec la volonté déclarée de faire du PDM un vecteur d'attractivité économique et touristique du territoire ? »

Report modal

« Selon les objectifs 2033, le report modal projeté est essentiellement soutenu par le vélo (+6%). En phase avec ces objectifs, le budget du PDM sur la période 2024-2033 prévoit la mise en œuvre du schéma Vélo (action B15) qui, sur un total de 89,3 M€, représente 56% de ce budget soit 50 M€. Nous considérons que cette action présentée en page 40 de la note de présentation mériterait un plus grand luxe de détails au regard de son importance dans ce budget. »

Pistes cyclables

« A la lumière du 13^{ème} document sur le plan de phasage du schéma vélo pour la période 2022-2033, l'essentiel de ces nouveaux investissements semblent être réalisés sur les territoires ruraux de la communauté urbaine. La question se pose de savoir s'ils vont ainsi répondre à l'économie d'un plan de mobilité qui consiste à tendre vers une limitation des déplacements donc à en diminuer le coût pour les usagers, notamment en rationalisant les trajets domicile-travail ? »

« Il nous apparaît essentiel d'assurer au préalable et prioritairement le développement de ce mode de transport à l'intérieur de la zone urbaine dense par la mise en place d'un réseau continu et maillé de pistes cyclables (réf. CEREMA). »

« Nous constatons que les aménagements qui font actuellement l'objet d'une expérimentation, dans la rue du Général De Gaulle sur la commune de Sainte-Adresse et dans les rues d'Étretat, Guillemard et du Président Wilson du quartier Saint-Vincent, répondent idéalement à ces recommandations. »

Covoiturage

« Nous estimons que devant la pratique écrasante de l'autosolisme sur le territoire de la métropole havraise estimée selon l'étude de l'AURH à 1,06 passager par véhicule s'agissant des déplacements domicile-travail, une action plus volontariste menée par les autorités locales en faveur d'une utilisation optimisée de l'usage de la voiture, pourrait se révéler positive à l'accomplissement des objectifs du plan de mobilité. Les actions B6 à B9 du PDM 2024-2033 tendent très certainement vers cet objectif mais la traduction de l'objectif n° 9 de l'article L. 1214-2 du code des transports n'y répond pas totalement. »

« Nous estimons qu'une telle initiative se justifierait d'autant plus sur le territoire de la communauté urbaine qui présente des caractéristiques géographiques très spécifiques avec des limites physiques intangibles à l'ouest comme au sud et où par conséquent, les déplacements se concentrent sur un réseau de voiries beaucoup plus réduit que sur le territoire d'une métropole s'étendant sur les quatre points cardinaux. »

Réponse de la Communauté urbaine

Les observations couvrent plusieurs sujets :

- Concernant l'évolution des mobilités : il s'agit a priori d'une mauvaise compréhension des objectifs du PDM. Celui-ci ne prévoit pas de baisse de la mobilité quotidienne par rapport à 2018. Il prévoit une baisse de 19 % de l'usage de l'automobile en reportant cet usage sur d'autres modes (vélo, TC et covoiturage). Les 19 % correspondent à l'évolution de la part modale automobile conducteur qui passerait de 43 % en 2018 à 35 % en 2033 ($35 / 43 = 0,81$).
- Concernant le report modal : le plan vélo de la Communauté urbaine a été développé en parallèle de l'élaboration du projet de PDM. Son contenu, joint à l'enquête publique, sera précisé dans le PDM finalisé, qui sera soumis à approbation.
- Concernant les pistes cyclables : le plan vélo prévoit un développement des continuités cyclables sur la zone urbaine dense et sur les communes rurales afin de répondre aux besoins de déplacements de l'ensemble de ces territoires. La remarque relative à l'expérimentation De Gaulle - Étretat - Guillemard est transmise au service concerné.
- Concernant le covoiturage : son développement est effectivement un axe fort du PDM, avec 4 actions dédiées. L'alinéa 9 de l'article L1214-2 concerne les plans de mobilité employeurs et ne se concentre pas spécifiquement sur le covoiturage. Le PDM répond à cet alinéa via l'action C7 (conseil en mobilité auprès des employeurs).

Commentaires de la commission : La réponse de la communauté urbaine est complète et précise. Elle reprend et apporte des réponses point par point aux observations du collectif.

14 : Observations du collectif « Sainte-Adresse à pied à vélo » (cf. § 14 page 24 du PV)

« Nous faisons le constat que depuis plusieurs années que la pratique du vélo, notamment avec le VAE et l'offre de location LIA, se développe beaucoup sur notre commune. Les promesses de nos élus se font attendre pour des aménagements sécurisants pour les piétons et cyclistes notamment sur la D 940. Cet axe ressemble à un périphérique au heures de pointe et est traversé par de nombreux automobilistes habitant en sur le plateau ou péri-urbain ou se développe des zones d'activités et un nouveau quartier sur Bléville. L'urbanisation se fait mais les offres de transport alternatives au tout voiture et autosolisme ne suivent pas. Cela ne va pas sans créer des nuisances et tensions sur notre ville. »

« Toujours sur la D 940 il n'y a aucun aménagement sécurisé pour se déplacer en vélo. Des solutions existent, comme l'incitation à laisser son véhicule sur un parking relais à l'aéroport puis avec la mise en fonction de bus navette direct allant vers la station du tramway plage. »

« Nous notons aussi que les différentes institutions concernées tel que le Département, la communauté de commune et la mairie, ont du mal à communiquer ensemble et aussi avec notre collectif d'habitants. Cette constatation fait que les projets n'avancent pas ou sont subi. La dynamique des mobilités "douces" est croissante mais pourrait être bien meilleure par des infrastructures sécurisantes et performantes. Il y aurait un facteur "déclencheur » pour une partie de la population n'ayant pas franchi le "pas" pour des questions de sécurité. Cela ne pourra se faire qu'avec un plan ambitieux de pistes cyclables. »

« Notre collectif se voit comme un acteur de conseils du fait de son expérience de terrain, et désire être un interlocuteur constructif. »

Réponse de la Communauté urbaine

Les observations couvrent plusieurs sujets :

- Concernant les aménagements cyclables : le plan vélo prévoit le développement de pistes cyclables sur la commune de Sainte-Adresse, en particulier sur la RD940.
- Concernant le parking de l'aéroport : le parking-relais de Grand-Hameau (desservi par la Ligne A du tramway et les lignes de bus 3, 4, 10 et 13) se situe à 600 m de l'aéroport (2 minutes en voiture).

Commentaires de la commission : Les réponses apportées point par point par la communauté urbaine au collectif sont claires et précises.

15 : Observations de l'association « La Roue Libre » (cf. § page 25 du PV)

L'association « La Roue Libre » a souhaité présenter des observations et 4 constats

« **1^{er} constat** : Une proportion importante (40 % environ - et non ultra minoritaire) de la population dans cette enquête parle finalement de besoins en intermodalité et en multimodalité, mais à condition de qualité, de rapidité, de confort d'usage.

« Enfin, les bus actuels ne paraissent pas répondre aux besoins futurs de raccordements au sein des communes rurales.

« **2^e constat** : Partir d'aménagements existants qui mériteraient d'être rénovés et améliorés revient dans plusieurs contributions.

« **3^e constat** : Les objectifs en termes de report modale sont mal dimensionnés par rapport aux besoins à venir et aux dynamiques de report à l'œuvre vers les modes actifs.

« **4^e constat** : Les remontées soulignent un besoin de cohérence entre les aménagements.

Réponse de la Communauté urbaine

Ces observations développent des thèmes qui sont effectivement portés par le PDM : souhait d'équilibrage des niveaux de service entre modes et de valorisation des modes alternatifs à l'automobile, développement des parkings-relais, démarche de concertation et de co-construction, etc.

Concernant les objectifs de parts modales, ceux-ci ont été définis de manière à être à la fois ambitieux, mais aussi réalistes. Ces objectifs tiennent compte des évolutions constatées sur le territoire ainsi que sur d'autres agglomérations. L'évolution des comportements est lente, c'est pourquoi le PDM est un document stratégique de planification sur 10 ans. Il peut être utile de rappeler que le PDM vise à multiplier par 4 la réduction constatée de l'usage de l'automobile sur la période 2007-2018 (- 2 points constatés de 2007 à 2018 sur le territoire de la Codah / objectif - 8 points de 2018 à 2033 sur celui de la Communauté urbaine).

Commentaires de la commission : Les réponses de la communauté urbaine sont claires et bien étayées.

16 : Observations de M. le maire de Montivilliers (cf. § 16 page 26 du PV)

Par lettre du 7 février 2024, annexée au registre papier déposé à la mairie, M. Jérôme Dubosc, maire de Montivilliers, présente les remarques suivantes sur différentes actions du projet de plan de mobilité.

- « **Actions B1, B6 à B8** : Suite à une analyse approfondie des actions B1, B6 à B8, je soutiens l'initiative d'étudier la faisabilité d'un service d'autopartage. Je note avec attention les actions visant à étudier la faisabilité d'un service d'autopartage en lien avec la future Zone à Faibles Émissions (ZFE). Cependant, je souhaite exprimer des réserves quant à la mise en place de la ZFE, en raison des préoccupations spécifiques liées à notre commune. »
- « **Action B3 - Valoriser le faisceau ferroviaire** : La valorisation du faisceau ferroviaire entre Montivilliers et Criqueot est cruciale pour la connectivité de notre région. J'encourage également la considération de modes de déplacement doux tels que le vélo-rail et les navettes autonomes pour répondre aux besoins diversifiés de notre population. Ces alternatives contribueront à promouvoir une mobilité plus durable et

respectueuse de l'environnement et permettront de limiter le nombre de véhicule souhaitant se rendre au parking du futur tramway. Je souhaite exprimer ma confiance dans les démarches entreprises tout en soulignant la nécessité de tenir compte des spécificités locales pour une mise en œuvre équilibrée. »

« Dans l'attente de la réalisation du tramway en 2027 et suite à la fin de l'exploitation de la LER en septembre 2024, la ville de Montivilliers exprime sa vive inquiétude sur les modes de substitution de transport et relaie la nécessité pour les usagers actuels de disposer d'une offre de transport répondant à la fréquentation actuelle ainsi qu'à la fréquence. »

- « **Action B11 - Améliorer l'intégration tarifaire** : Je souligne la nécessité d'améliorer l'intégration tarifaire, et je suggère la gratuité pour les grands événements et une expérimentation sur les week-ends. »
- « **Action B15 - Piloter/suivre la mise en œuvre du schéma vélo** : Je rappelle l'impératif de la mise en œuvre du schéma vélo, soulignant son importance pour le développement de l'usage du vélo sur notre territoire. La réalisation de pistes cyclables sécurisées et bien planifiées est essentielle pour promouvoir une mobilité active et réduire la dépendance aux modes de transport motorisés. La prise en compte d'une piste cyclable entre Harfleur (rue Paul Doumer) et Montivilliers (par l'avenue Foch est primordiale. »
- **Action B17 - Définir un plan d'actions dédiés pour les trottinettes en libre-service (EPDM)** : La Ville de Montivilliers n'est pas favorable à cette action, fondée sur des préoccupations quant aux nuisances potentielles générées par les trottinettes en libre-service. Nous considérons essentiel de prendre en compte les besoins et les inquiétudes de la population locale pour garantir une mise en œuvre équilibrée du plan de mobilité.
- « **Action B18 - Mettre en œuvre la démarche InTerLUD** : J'insiste sur l'importance de travailler sur la livraison des derniers kilomètres en lien avec le plan climat air énergie communal (CAE) dans le cadre de la démarche InTerLUD. Il est crucial d'anticiper et d'adresser les défis logistiques spécifiques aux derniers kilomètres pour garantir une logistique urbaine durable et efficace. »
- « **Action C5 - Résoudre les difficultés de stationnement sur les communes périphériques** : Je suggère de lancer une étude approfondie sur les difficultés de stationnement dans les communes périphériques, en tenant compte des évolutions potentielles avec l'introduction du Tramway. Il est essentiel d'anticiper et de répondre aux besoins croissants de stationnement tout en assurant une gestion adaptative conforme aux évolutions des modes de transport. »
- « **Action C8 - Créer des pôles écomobilité** : J'exprime la nécessité d'implanter un pôle écomobilité également à Montivilliers. En complément des projets prévus à St Romain et Criquetot, cette extension assurera une couverture équilibrée du territoire, offrant des services d'information, de conseil et d'assistance dédiés à la mobilité et aux transports. »

« Ces réserves émanent de la volonté de représenter au mieux les intérêts et les besoins de la population montivillonne dans le contexte du plan de mobilité (...). Nous ouverts au

dialogue et à la coopération pour parvenir à des solutions bénéfiques pour l'ensemble de la communauté. »

Réponse de la Communauté urbaine

Les observations couvrent plusieurs sujets :

- Concernant les actions B1 et B6 à B8 : le PDM ne préconise pas la mise en place d'une Zone à Faibles Émissions. Celle-ci fait l'objet d'une obligation réglementaire portée par les services de l'État. La faisabilité d'une ZFE fait actuellement l'objet d'une étude dédiée. Le PDM alerte par contre sur la nécessité de développement d'une offre multimodale attractive de desserte de la ville-centre si une ZFE est effectivement mise en œuvre sur le territoire.
- Concernant l'action B3 : la gestion de la période temporaire entre la fin d'exploitation de la LER (Lézard'express régionale) et la mise en service est un sujet qui est géré par les services de la Communauté urbaine dans le cadre du projet Tramway. La fin d'exploitation de la LER est programmée au 1^{er} septembre 2024. A compter de cette date, seront mis en place des services de substitution pour la LER.

Trois bus par heure et par sens desserviront la ville de Montivilliers :

- La ligne 21 qui desservira Le Havre et Etretat en passant également par Epouville et Rolleville (cadencement à l'heure) ;
 - La ligne 11 qui desservira Le Havre et Montivilliers en s'arrêtant à tous les arrêts rencontrés sur son trajet (toutes les 30 minutes) ;
 - La ligne 11 Express qui desservira Montivilliers jusqu'au Havre sans arrêt (toutes les 23 minutes en moyenne).
- Concernant l'action B11 : l'intégration tarifaire entre les réseaux LiA et Nomad est effectivement un axe de travail du PDM. Concernant la gratuité temporaire du réseau : depuis 2019, la Communauté urbaine ouvre le réseau LiA à la gratuité, en réaction au déclenchement ponctuel de l'alerte pic de pollution de niveau 2. La Communauté urbaine a par ailleurs mis en place une grille tarifaire adaptée aux besoins du plus grand nombre des usagers afin de renforcer l'attractivité globale du réseau (tarif préférentiel, titre demi-tarif pour les étudiants boursiers et les personnes âgées de + de 65 ans sous conditions de ressources, demandeurs d'emploi, apprentis, stagiaires de la formation professionnelle, soit tous les publics identifiés comme prioritaires au regard des politiques publiques souhaitées par la Communauté urbaine).
 - Concernant l'action B15 : la mise en œuvre du schéma vélo est effectivement une action phare et prioritaire du PDM.
 - Concernant l'action B17 : cette action vise justement à auditer l'usage des trottinettes électriques (report modal, nuisances constatées, ...) afin de définir un plan d'actions dédié. Celui-ci pourra proposer un aménagement de l'offre, mais aussi une meilleure réglementation et sécurisation de leur usage.

- Concernant l'action B18 : la démarche InTerLUD vise effectivement à améliorer la gestion du dernier km et le développement d'une logistique urbaine plus vertueuse.
- Concernant l'action C5 : la ville de Montivilliers a effectivement été identifiée comme un secteur sur lequel une étude de stationnement sera à réaliser en prévision du nouveau terminus du tramway.
- Concernant l'action C8 : le PDM propose la mise en place de pôles écomobilité sur les communes de Criquetot-l'Esneval et Saint-Romain-de-Colbosc. Sur Montivilliers, un travail pourra être mené avec les services de la Communauté urbaine afin de déterminer les moyens qui pourraient être mis en œuvre pour améliorer l'information multimodale.

Commentaires de la commission : La communauté urbaine répond point par point aux inquiétudes voire aux réserves de la commune. Les réponses sont complètes et bien argumentées.

17 : Synthèse des avis rendus par les personnes publiques associées (cf. § 17 page 27 du PV)

- **Le président de la région Normandie** fait part, dans sa réponse en date du 09 novembre 2023, de son avis favorable, sans aucune réserve, sur le projet de plan de mobilité et note avec satisfaction que la région sera associée à différents axes de travail. Le président tient également à souligner l'initiative visant à aboutir à une intégration tarifaire du service de covoiturage avec le transport régulier, démarche qui encouragera et contribuera à développer une offre de déplacement multimodale.

Réponse de la Communauté urbaine

Comme le précise le PDM, la Communauté urbaine souhaite effectivement renforcer sa coordination avec la Région Normandie pour améliorer l'offre de transports collectifs et le covoiturage.

- **Direction départementale des territoires et de la mer de la Seine-Maritime** fait part, dans sa réponse en date du 18 octobre 2023, de son avis favorable assorti des recommandations suivantes :
 - mettre en lumière l'amélioration de la sécurité des déplacements dans l'ensemble des actions d'apaisement des cœurs de quartier,

Réponse de la Communauté urbaine

Le diagnostic réalisé durant l'élaboration du PDM a mis en évidence une accidentologie routière sur le territoire de la Communauté urbaine relativement comparable à la moyenne nationale (0,9 accidents corporels pour 1 000 habitants en 2019). La sécurité des déplacements, notamment des plus vulnérables (piétons, vélos), n'a pas été précisée dans le projet de PDM mais sera néanmoins prise en compte dans sa nouvelle version, à approuver.

En complément de ces éléments de diagnostic, de nombreuses actions du PDM visent effectivement à améliorer la sécurité routière, même si cette finalité n'est pas clairement explicitée. Elle pourra être rappelée, en particulier dans les actions suivantes :

- A1 : Protéger les cœurs de quartier ;
 - B13 : Mettre en œuvre des plans marche communaux ;
 - B14 : Développer les continuités piétonnes sur les communes rurales ;
 - B15 : Piloter/suivre la mise en œuvre du schéma vélo ;
 - B16 : Accompagner la mise en œuvre du schéma cyclable d'études locales d'accessibilité cyclable ;
 - B17 : Définir un plan d'actions dédié pour les Engins de Déplacements Personnels Motorisés.
- Mentionner l'état des lieux de franchissements des passages à niveau et préciser comment seront améliorées les conditions de franchissement afin d'améliorer la sécurité, notamment pour les cyclistes,

Réponse de la Communauté urbaine

101 passages à niveaux sont comptabilisés sur le territoire de la Communauté urbaine (y compris sur la Zone Industriale Portuaire), sachant qu'aucun d'entre eux n'est inscrit au programme national de sécurisation des passages à niveaux. Ces éléments, ainsi que la carte de localisation des passages à niveaux, pourront être intégrés en annexe du PDM afin d'être pris en compte tout particulièrement dans le cadre du déploiement du schéma vélo.

- les réflexions sur le projet ZFE devraient inclure la mise en place de ce service en cas de résultat concluant de l'étude,

Réponse de la Communauté urbaine

Le PDM prévoit de mettre en œuvre une étude de faisabilité pour le déploiement d'un service d'autopartage (action B1). Le budget de cette action ne couvre que les frais d'étude. En effet, il est difficile à ce stade d'estimer le coût que pourrait représenter ce service pour la collectivité, celui-ci dépendant fortement des conclusions de l'étude précitée : d'une dépense nulle (si faisabilité non avérée ou si modèle économique équilibré) à plusieurs dizaines, voire plusieurs centaines de milliers d'euros par an (selon la flotte, le territoire et la tarification envisagée du service). Ces éléments pourront être précisés dans la fiche action concernée.

- Insister davantage sur le portage de l'action relative à la desserte multimodale de la ZIP pour favoriser les synergies interentreprises et la concrétisation des actions du plan de mobilité entreprises (PDME),

Réponse de la Communauté urbaine

La Communauté urbaine est bien identifiée comme pilote de cette action, la mise en œuvre devant être assurée par les ressources en charge de l'action C7 (« Développer le management de la mobilité »). Il est toutefois important de rappeler les particularités de la Zone Industriale Portuaire, dont les installations sont gérées et exploitées par Haropa Port (gestionnaire des infrastructures et de la voirie). Ce contexte nécessitera forcément un pilotage collégial entre cet établissement public d'Etat et la Communauté urbaine (Autorité Organisatrice de la Mobilité). L'objectif est d'aboutir à un plan de mobilité de zone (ZIP) associant l'ensemble des entreprises de ce territoire spécifique et non un PDME avec chaque entreprise.

- Intégrer une dimension plus concrète au PDM en se projetant au-delà des phases d'étude à mener dans les trois prochaines années pour créer une nouvelle dynamique en matière de transport,

Réponse de la Communauté urbaine

Sur un certain nombre d'actions, le PDM préconise de mettre en œuvre des études d'opportunité et de faisabilité. Ces mesures visent à initier une dynamique d'évolution des comportements de déplacements sur le territoire.

Le budget inscrit au PDM ne couvre que ces études. Bien entendu, si l'opportunité de ces mesures est démontrée, elles seront à mettre en œuvre en mobilisant un budget complémentaire (dont l'enveloppe pourra plus facilement être estimée à l'issue des études d'opportunité), sur la base d'un arbitrage politique basé sur les conclusions de ces études.

- Un accompagnement au déploiement du covoiturage est nécessaire, les actions devraient faire apparaître ces besoins de développement,

Réponse de la Communauté urbaine

Les actions B6 à B9 visent à développer le covoiturage sur le territoire. L'action C9 regroupe quant à elle les différentes formations en faveur du développement des modes alternatifs à l'automobile. Cette fiche évoque, à titre d'exemple et de manière non exhaustive, la formation à l'usage du vélo et des transports collectifs. Cette fiche peut être complétée afin de faire figurer explicitement le covoiturage.

- Un bilan succinct du développement de la logistique urbaine développée depuis 2013 permettrait de constituer un préalable opportun et objectif à de nouvelles propositions,

Réponse de la Communauté urbaine

La Communauté urbaine, avec l'appui du bureau d'études Interface Transport, mène actuellement une étude sur la logistique urbaine de son territoire, dont la finalité se traduira par l'élaboration d'une charte déclinée en programme d'actions, partagée entre les acteurs de la thématique.

Les élus ont défini les orientations stratégiques à suivre à l'appui d'un diagnostic quantitatif et qualitatif de la logistique urbaine sur le territoire a été réalisé entre décembre 2022 et avril 2023.

Ces orientations ont servi d'axes de réflexion lors des ateliers de concertation menés en juin et juillet 2023. Une trentaine de personnes ont participé à ces ateliers, représentant une diversité importante d'acteurs : organisations professionnelles, logisticiens / transporteurs / grossistes, entreprises d'autres secteurs, consulaires, acteurs associatifs, services de la collectivité et acteurs publics.

À l'issue des ateliers de concertation, 10 actions plébiscitées par les participants, réparties en 3 axes principaux, ont été retenues lors du comité de pilotage du 3 octobre 2023.

Les fiches actions intégrées à la charte de logistique urbaine sont en cours de rédaction et seront finalisées au printemps 2024.

Un évènement autour de la signature partagée de la charte, avec tous les acteurs, sera organisé après l'été 2024, afin de valoriser le travail collectif et préparer le passage de la mise en œuvre.

- Préciser dans le plan de mobilité que le développement des infrastructures de recharges des véhicules électriques intègre l'ensemble du territoire,

Réponse de la Communauté urbaine

Lors de la création de la Communauté urbaine, les compétences d'autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et d'Infrastructure de Recharge de Véhicule Électrique (IRVE) lui ont été attribuées. Par délibération du Conseil Communautaire en date du 8 Juillet 2021, la Communauté urbaine a validé le lancement d'un Schéma Directeur IRVE (SDIRVE) sur son territoire avec pour objectifs :

- De faire un état des lieux de la mobilité électrique et de l'utilisation des infrastructures de recharge ouvertes au public ;
- D'évaluer l'évolution des besoins ;

- De proposer une adaptation de l’offre à court terme (3 ans) et les perspectives à moyen terme (5 à 10 ans).

Aussi, le SDIRVE accompagne la mise en œuvre des enjeux majeurs (actions B19) du PDM 2024-2033 en favorisant l’essor des véhicules électriques, mais aussi de manière plus ciblée à travers :

- Un accompagnement de l’arrivée des nouvelles lignes C et D du tramway (équipement des parkings P+R) et le développement de l’offre sur les P+R existants ;
 - La réflexion sur la thématique du « Last Mile Delivery » soutenant le volet de la logistique urbaine durable du PDM ;
 - Le biais de l’équipement des aires de covoiturage (hors réseau et échangeurs autoroutiers).
- Regrette que les autres pôles urbains n'aient pas fait l'objet d'une analyse sur la réduction de l'autosolisme et le report vers des modes de déplacements alternatifs,

Réponse de la Communauté urbaine

Les actions C1, C3 et C6 visent à rendre cohérent l’aménagement de la voirie avec les objectifs du PDM. Ces mesures concernent bien l’ensemble de la Communauté urbaine. Cela figure de manière explicite pour l’action C1 (« Définir un plan de hiérarchisation du réseau viaire sur les zones agglomérées (ville du Havre et autres communes) ») et pourra être indiqué aux actions C3 et C6.

- Définir des indicateurs plus fins pour mesurer l'impact des outils pédagogiques accompagnant les employeurs pour réorienter les modes de déplacement personnels.

Réponse de la Communauté urbaine

Les indicateurs proposés sont les suivants :

- Management de la mobilité : nombre de PDME mis en œuvre ;
- Pôles écomobilité : fréquentation des pôles ;
- Actions de formation : volume de formations réalisées.

Ces indicateurs pourront être ajustés. Toutefois, il est important de noter que, pour qu’ils soient exploitables et permettre un suivi du PDM, ceux-ci doivent rester relativement simples à mettre en œuvre.

Commentaires de la commission : Les réponses apportées aux avis rendus par personnes publiques associées sont complètes, précises et bien développées.

18 : Synthèse des avis rendus par les personnes publiques consultées (cf. § 18 page 28 du PV)

La direction interdépartementale des routes nord-ouest fait part, dans sa réponse, que les axes du PDM relatifs au développement d'une offre de déplacement multimodale et à la maîtrise de l'automobile rentrent parfaitement en résonance avec les objectifs du projet de service de la DIR Nord-Ouest et y souscrit donc tout naturellement.

Les services de la DIR Nord-Ouest sont à disposition pour participer aux réflexions sur les différentes actions telles que les actions B9, B10 et C2. Le lancement d'une réflexion sur la mise en œuvre sur le réseau routier de voies réservées aux transports en commun serait intéressant.

Réponse de la Communauté urbaine

La Communauté urbaine pourra travailler avec la Direction Interdépartementale des Routes Nord-Ouest dans le cadre des actions B9, B10 et C2 et plus globalement pour mettre en œuvre les actions du PDM, dès lors qu'elles concernent le réseau routier national.

L'association La Roue Libre, dans sa réponse par mail en date du 17 décembre 2023 :

- fait part de son étonnement sur le fait que le PDM ne mentionne pas dans son préambule les enjeux du réchauffement climatique, la Stratégie Nationale de Décarbonation, le retard pris par le secteur des transports (seul secteur qui ne réussit pas à diminuer ses émissions carbone), les ambitions du Plan vélo national fixées à 12% de part modal en 2030 (là où le PDM fixe un objectif de 8% en 2033).

Réponse de la Communauté urbaine

Le document présente les grands principes législatifs qui encadrent sa réalisation, ainsi que les autres documents d'orientation avec lesquels le PDM se doit d'être compatible. Concernant la part modale vélo, le Plan Vélo national peut difficilement être pris en référence puisqu'il prévoyait une part modale de 9 % dès 2024.

- fait part de ses attentes vis-à-vis de ce PDM :
 - le besoin indispensable d'itinéraires et d'aménagements cyclables continus et sécurisés,
 - faciliter les rabattements rapides et performants vers les gares et les nœuds modaux pour les piétons, vélos/trottinettes, transport en commun,
 - développer et faciliter la pratique du vélo sur les zones périurbaines et rurales dans des usages quotidiens,
 - développer l'intermodalité entre les différents réseaux de transports (vélo, TC, covoiturage, ...),
 - continuer à développer les mobilités actives des enfants, des jeunes et des seniors.

Réponse de la Communauté urbaine

Ces attentes correspondent bien aux orientations et mesures portées par le PDM.

- insiste sur les infrastructures et en particulier sur :
 - le besoin indispensable d'aménagements cyclables structurants continus et sécurisés,
 - l'entretien organisé, régulier, budgété des réseaux cyclables existants,
 - le besoin de parcs de stationnements multimodaux accessibles et sécurisés,
 - le développement et l'apprentissage du vélo (y compris en intermodalité) comme mode de transport familial reconnu et valorisé,
 - la nécessité de rendre visible et compréhensible pour les usagers l'interconnexion et la complémentarité des différents réseaux entre eux (Réseau cyclable, TC, covoiturage, minibus intra et intercommunaux).

Réponse de la Communauté urbaine

Ces attentes correspondent bien aux orientations et mesures portées par le PDM.

- Fait part d'observations, de propositions, de préconisations ou de commentaires pour chacune des actions du plan de mobilité :
- Associer la protection des cœurs de bourg à celle des cœurs de quartier, dont les besoins de pacification sont partagés,

Réponse de la Communauté urbaine

La pacification des cœurs de quartier s'appuie sur un travail préalable de hiérarchisation du réseau viaire afin d'identifier les axes structurants (support des liaisons inter-quartiers). Sur cette base, les cœurs de bourg sont des quartiers à part entière et peuvent faire l'objet de travaux de pacification.

- propose que des "scénarios de cohabitations avec les flux cyclistes traversant" soient mentionnées,

Réponse de la Communauté urbaine

La prise en compte des cyclistes sera effectivement l'un des sujets à traiter dans le cadre de l'étude des secteurs piétonniers.

- proposer des actions possibles comme l'étude, la concertation et le test de rues d'école fermées temporairement aux heures d'entrée et de sortie d'école à la circulation automobile,

Réponse de la Communauté urbaine

Cette proposition pourrait faire l'objet d'expérimentations dédiées sur des sites adaptés. Il faudra toutefois être vigilant à ce que la mesure ne crée pas « d'effets de bord » (en périphérie du secteur piétonnisé) qui pourrait nuire à la sécurité des élèves. Cette expérimentation pourrait par exemple être travaillée dans le cadre de l'action A1.

- repenser les aménagements de stationnements vélos en gares desservies par la ligne LNPN. La gestion du franchissement cyclable du Pont de Normandie doit être aussi repensée,

Réponse de la Communauté urbaine

Le cadre du projet LNPN (Ligne nouvelle Paris-Normandie) dépasse la problématique du stationnement vélo en gare. Toutefois, le sujet du stationnement vélo est effectivement un sujet d'importance (qui n'est pas spécifiquement lié au projet LNPN). L'action C3 du PDM préconise à ce sujet de veiller à ce que le stationnement vélo des équipements urbains soit dimensionné et étudié en tenant compte des objectifs de part modale du PDM et de développement attendu du vélo.

- préconise de suivre le Guide du stationnement du vélo en gare (<https://veloiledefrance.fr/guide-du-stationnement-velo-en-gare/>) et estime qu'il serait intéressant aussi de penser à la place d'une Maison des Mobilités multi-acteurs,

Réponse de la Communauté urbaine

Pour la création de maisons des mobilités, le PDM s'est plutôt orienté sur la création d'espaces sur les communes rurales, où l'information sur les transports est plus difficile à obtenir.

- sécuriser l'accessibilité d'Étretat en transport en commun, à vélo et à pied. Connecter aux arrêts de TC des offres de location LIA vélo et réseaux piétons et vélos permettant un accès pacifié à Étretat et aux falaises,

Réponse de la Communauté urbaine

Le schéma cyclable prévoit effectivement l'aménagement de continuités cyclables en desserte de la ville d'Étretat. Les mesures détaillées à mettre en œuvre sur la ville seront à étudier de manière détaillée, en collaboration avec le Syndicat Mixte du Grand Site dans le cadre des actions A1, A6 et A8 du PDM.

- faciliter l'accès aux cyclistes avec un réseau cyclable de qualité permettant d'assurer une connexion cyclable entre communes voisines. L'amélioration des itinéraires de cyclotourisme devrait également englober l'entretien et la réfection des enrobés vieillissant devenant dangereux sur certains tronçons,

Réponse de la Communauté urbaine

Les itinéraires de cyclotourisme sont effectivement intégrés au schéma cyclable global de la Communauté urbaine et une synergie est bien recherchée entre les usages (tourisme et déplacements du quotidien). Concernant leur entretien, la remarque est transmise au service concerné.

- ajouter à la liste d'actions prévues, l'étude et la réalisation de boucles vélos en circuits intérieurs attractifs et sécurisés,

Réponse de la Communauté urbaine

La création de nouvelles boucles de cyclotourisme serait un élément à travailler avec l'Office de Tourisme. Le Plan vélo donne un cadre aux investissements que la Communauté urbaine souhaite développer durant les prochaines années.

- s'étonne que l'étude de la faisabilité d'un service d'autopartage ne soit qu'une étude d'opportunité et de « faisabilité » sans envisager une mise en œuvre, ou à minima une expérimentation,

Réponse de la Communauté urbaine

Sur un certain nombre d'actions (dont la faisabilité d'un service d'autopartage), le PDM préconise de mettre en œuvre des études d'opportunité et de faisabilité. Ces mesures visent à initier une dynamique d'évolution des comportements de déplacements sur le territoire.

Le budget inscrit au PDM ne couvre que ces études. Bien entendu, si l'opportunité de ces mesures est démontrée, elles seront à mettre en œuvre en mobilisant un budget complémentaire (dont l'enveloppe pourra plus facilement être estimée à l'issue des études d'opportunité), sur la base d'un arbitrage politique basé sur les conclusions de ces études.

- ne pas limiter la mise en place de PDME à la seule ZIP sans prévoir dès à présent son extension et sa généralisation,

Réponse de la Communauté urbaine

Le PDM, bien qu'intégrant l'ensemble des sites d'emploi, porte une attention particulière à la Zone Industriale Portuaire qui regroupe plus d'un quart des emplois de la Communauté

urbaine. Ainsi, le PDM prévoit d'accompagner l'ensemble des entreprises du territoire, en particulier via l'action C7 (« Développer le management de la mobilité »).

- le projet de valorisation du faisceau ferroviaire entre Montivilliers et Criquetot devrait se concrétiser par la réalisation d'une piste cyclable bidirectionnelle structurante, idéale pour les jonctions intercommunales,

Réponse de la Communauté urbaine

L'aménagement des emprises ferroviaires entre Montivilliers et Criquetot-l'Esneval (action B3), fait l'objet d'une étude dédiée en parallèle du PDM. Il est précisé que le Plan Vélo prévoit quant à lui le déploiement d'une continuité cyclable sur cet itinéraire.

- dans le cadre de la mise en œuvre les orientations du PDM dans la conception du projet tramway, réaliser un audit sur les parkings-relais existants et proposer des stationnements vélos connectés aux réseaux bus/tramway/train réellement sécurisés,

Réponse de la Communauté urbaine

L'audit et le développement des parkings-relais est une mesure à part entière du PDM portée par l'action B10 (« Développer les parkings-relais »). L'accessibilité tous modes de ces ouvrages est bien entendu intégrée à cette démarche.

- dans le cadre du projet tramway, repenser la desserte des communes de la seconde couronne avec des aires de covoiturage en capacité d'accueillir les cyclistes avec des stationnements vélos réellement sécurisés,

Réponse de la Communauté urbaine

Le Schéma Directeur des aires de covoiturage prévoit l'équipement des aires (stationnement vélo, bornes de recharge, ...).

- demande que le Plan Vélo soit utilisé comme un Plan vélo de transition majeur pouvant accompagner le besoin de repenser les déplacements,

Réponse de la Communauté urbaine

Le plan vélo est effectivement une mesure phare du PDM qui doit fortement participer à l'évolution des comportements de déplacements.

- demande que les études de stationnement des Engins de Déplacements Personnels Motorisés (EDPM) soient corrélées aux études de

stationnements vélos, en vue de corriger un problème de cohérence récurrent,

Réponse de la Communauté urbaine

La demande est transmise au service concerné.

- mentionner le besoin de bornes de recharges étanches et sécurisés pour les vélos, les vélos-cargos à assistance électrique,

Réponse de la Communauté urbaine

La remarque concerne l'action B19 du PDM qui traite du schéma directeur IRVE de la collectivité. Ces schémas concernent la recharge des véhicules lourds (automobiles, voire poids lourds) avec la mise en place d'équipements spécifiques (prises dédiées du fait des puissances électriques développées). La recharge des vélos est un sujet à part entière ; celui-ci est généralement réalisé à l'intérieur des bâtiments.

- dans le cadre de la refonte de la politique de stationnement, développer des mesures incitatives pour les P+R, les TC, le vélo / la trottinette,

Réponse de la Communauté urbaine

L'action C4 du PDM vise effectivement à optimiser le stationnement sur la ville-centre de manière à favoriser le développement des mobilités alternatives et à valoriser l'espace public (réaffectation des espaces de stationnement sous-utilisés).

- développer le management de la mobilité en coordination à une véritable éducation / formation / information pour accompagner les populations vers le report modale à l'échelle du territoire.

Réponse de la Communauté urbaine

Les actions C7 à C11 du PDM visent effectivement à développer des actions de formation et d'information pour faire évoluer les comportements de déplacements vers une mobilité plus durable.

Commentaires de la commission : La commission est satisfaite de toutes les réponses apportées par la communauté urbaine aux questions posées par les différentes personnes publiques consultées. La commission souhaite que la communauté urbaine continue à travailler en étroite collaboration avec l'association « La Roue Libre ».

19 : Synthèse des avis et observations rendus par les conseils municipaux cf. § 19 page 30 du PV)

La commune d'Angerville-l'Orcher émet les remarques suivantes :

- aucune ligne de transport régulière n'est prévue dans le PDM, seul le Fil bus existe permettant de desservir Criquetot-L'Esneval et Etainhus,
- dans le PLUi, la commune est identifiée comme "Pôle de proximité" ce qui implique le renforcement des transports. Des connexions régulières sont nécessaires avec Criquetot-L'Esneval, St Romain-de-Colbosc mais surtout Montivilliers (connexion avec la future ligne de tramway),
- dans le cadre du "Plan de Mobilité", l'amélioration des dessertes sur la commune serait favorable à l'utilisation des transports en commun.

Réponse de la Communauté urbaine

Le Plan de Mobilité ne définit pas les itinéraires et fréquences du réseau de bus LiA. Cependant, l'action B5 (« Optimiser la desserte des communes de seconde couronne ») préconise de repenser la desserte des communes excentrées, en particulier en tenant compte du fait que les besoins de déplacements sur ces territoires ne sont pas forcément polarisés sur la ville du Havre.

Une large réflexion a eu lieu en 2022 et 2023 pour accompagner la mise en service de la nouvelle ligne de tramway et pour le renouvellement de la DSP transport au 1^{er} janvier 2024 avec une mise en place du nouveau réseau à l'été 2024.

Elle a permis de démontrer que des lignes régulières ne seraient pas forcément adaptées au besoin. En revanche, le fonctionnement du service FilBus va être modifié pour permettre les liaisons évoquées, qui ne sont effectivement pas toutes possibles aujourd'hui.

La commune de Fontenay ne donne pas d'avis mais renouvelle sa demande de ligne de bus LIA ou une liaison régulière vers Montivilliers ; demande en urgence la création des cheminements piétons sécurisés avec Montivilliers via la RD 111 car de nombreux collégiens emprunteront ce cheminement pour rejoindre le collège Raymond QUENEAU et d'une manière générale la réalisation de déplacements sécurisés pour permettre aux habitants des hameaux de rejoindre le centre-bourg ainsi que des tarifs attractifs et incitatifs des transports en commun.

Réponse de la Communauté urbaine

Le Plan de Mobilité ne définit pas les itinéraires et fréquences du réseau de bus. Une large réflexion a eu lieu en 2022 et 2023 pour accompagner la mise en service de la nouvelle ligne de tramway et pour le renouvellement de la DSP transport au 1^{er} janvier 2024 avec une mise en place du nouveau réseau à l'été 2024. Cette réflexion n'a pas mis en évidence la nécessité de créer une ligne régulière sur la commune de Fontenay, qui reste par ailleurs desservie par le service FilBus.

Concernant les continuités piétonnes, deux actions du PDM concernent les aménagements en faveur des piétons :

- Action B13 : « mettre en œuvre des plans marche communaux » qui vise à préciser les besoins communaux en matière d'aménagements piétons ;
- Action B14 : « développer les continuités piétonnes sur les communes rurales ».

Les demandes de la commune pourront être prises en compte dans ce cadre.

Concernant la tarification, la Communauté urbaine a choisi de mettre en place une grille tarifaire adaptée aux besoins du plus grand nombre des usagers afin de renforcer l'attractivité globale du réseau, tout en maintenant un cadre financier équilibré au service de tarifs attractifs et solidaires. Le réseau LiA applique notamment le demi-tarif pour les étudiants boursiers, les personnes âgées de + de 65 ans sous conditions de ressources, demandeurs d'emploi, apprentis, les stagiaires de la formation professionnelle, soit tous les publics identifiés comme prioritaires au regard des politiques publiques souhaitées par la Communauté urbaine.

La commune de Gainneville émet un avis favorable sous réserve de la prise en compte des éléments suivants :

- la nécessité pour le territoire de développer la Ligne Nouvelle Paris Normandie,
- le refus de l'instauration de la ZFE en l'absence de retours chiffrés en matière de pollution des transports ainsi qu'au regard des risques d'exclusion d'une partie de la population,
- la nécessité de terminer le raccordement cyclable de Gainneville et le déploiement des pistes cyclables dans le cadre du plan "vélo",
- le développement des transports en commun : rotation, cadencement, intégration des vélos dans les TC et leur gratuité en cas de pic de pollution et à plein temps pour les étudiants,
- réglementer l'usage des engins de déplacement personnels motorisés,
- dans le cadre "ville apaisée", demande la réalisation d'un travail spécifique concernant la RD 6015 au cœur de Gainneville et l'étude de pistes d'actions au regard de la desserte logistique,
- la recherche d'une régulation du trafic en entrée de ville doit être menée sans conduire à un phénomène d'exclusion des habitants de la communauté urbaine,
- les communes doivent être le relais de l'information concernant les transports.

Réponse de la Communauté urbaine

L'avis de la commune couvre plusieurs sujets :

- Concernant la LNPN, le PDM est en accord avec les attentes de la commune, puisque la mise en service de cette ligne constitue l'une de ses orientations majeures : « Faire du PDM un vecteur d'attractivité du territoire / Favoriser la desserte interrégionale et la liaison Paris – Le Havre (LNPN) » et que l'action A4 (« Appuyer la mise en service de la LNPN ») y est consacrée.

- Concernant la Zone à Faibles Émissions : le PDM ne préconise pas la mise en service d'une ZFE sur le territoire. Cette démarche constitue une obligation réglementaire, portée par les services de l'État, qui fait l'objet d'une étude dédiée. Toutefois, le PDM intègre le fait qu'une ZFE pourrait être mise en œuvre à terme et alerte, à ce titre, sur la nécessité de développer une offre multimodale attractive pour la desserte de la ville-centre (parkings-relais, autopartage, ...).
- Concernant l'offre de transports en commun : le PDM ne définit pas les itinéraires et fréquences du réseau de bus LiA. Cependant, l'action B5 (« Optimiser la desserte des communes de seconde couronne ») préconise de repenser la desserte des communes excentrées, en particulier en tenant compte du fait que les besoins de déplacements sur ces territoires ne sont pas forcément polarisés sur la ville du Havre.

Une large réflexion a eu lieu en 2022 et 2023 pour accompagner la mise en service de la nouvelle ligne de tramway et pour le renouvellement de la DSP transport au 1^{er} janvier 2024.

La ligne M14, ligne périphérique retenue parmi les options pour le renouvellement de la DSP Transports, sera effective à l'été 2024. Elle reliera Gainneville et les communes alentour au Parc de l'Estuaire à Gonfreville l'Orcher (ligne bus n°2), à Montivilliers (tramway), à Octeville-sur-Mer, avec un terminus au Havre, au Grand Hameau (tramway).

- Concernant la tarification des transports en commun : depuis 2019, en réaction au déclenchement ponctuel de l'alerte pic de pollution de niveau 2, la Communauté urbaine ouvre le réseau LiA à la gratuité en neutralisant temporairement le système de validation des titres de transports sur les lignes et services du réseau LiA gérés par le délégataire.

S'agissant de la gratuité pour les étudiants, la Communauté urbaine a choisi de mettre en place une grille tarifaire adaptée aux besoins du plus grand nombre des usagers afin de renforcer l'attractivité globale du réseau.

C'est ainsi que les étudiants bénéficient d'un tarif préférentiel sur leurs abonnements mensuels et annuels. De plus, LiA propose également le titre demi-tarif pour les étudiants boursiers, mais aussi pour les personnes âgées de + de 65 ans sous conditions de ressources, demandeurs d'emploi, apprentis, les stagiaires de la formation professionnelle, soit tous les publics identifiés comme prioritaires au regard des politiques publiques souhaitées par la Communauté urbaine.

- Concernant les EDPM : le PDM est conscient de ce besoin. À ce titre, l'action B17 prévoit de réaliser un audit de l'usage actuel des trottinettes en libre-service. Cet audit permettra :
 - D'une part, de mieux cerner l'usage actuel (quel est le mode remplacé ?) ;
 - D'autre part, d'identifier et quantifier les nuisances générées par ce mode.

Cet audit permettra si nécessaire, in fine, d'envisager une réglementation adéquate.

- Concernant l'aménagement de la RD6015 : le PDM ne prévoit pas d'action globale sur le traitement des routes départementales structurantes en traversée des agglomérations. Néanmoins, le Département de la Seine Maritime sera saisi à ce sujet.
- Concernant la régulation de trafic en entrée de ville : le PDM est conscient de cet enjeu. À ce titre, il préconise :
 - D'étudier l'opportunité d'une régulation du trafic en entrée de l'agglomération centrale (action C2). Cet audit permettra d'identifier :
 - Les avantages d'une telle mesure (pacification des circulations sur la ville-centre, possibilité de réserver des espaces pour la circulation des transports collectifs, des vélos ou des covoitureurs, ...) ;
 - Les risques et inconvénients (dont les risques d'exclusion des usagers extérieurs et d'isolement de la ville-centre).
 - De développer l'offre alternative en accès à l'agglomération centrale, en particulier par le développement des parkings-relais (action B10).
- Concernant l'information sur les transports : les communes sont déjà le relais essentiel de l'information sur les transports, avec la mise à disposition dans les mairies de toutes les brochures explicatives des services et des fiches horaires des lignes. A l'occasion de la mise en œuvre du nouveau réseau à l'été 2024, des réunions d'information du public seront organisées.

La commune de Gonneville-la-Mallet rejette le plan de mobilité au constat que la desserte de la ville par la ligne n° 13, promis depuis 2019, n'est toujours pas prise en compte et ce malgré l'attractivité de la ville en termes de commerces, de Indus de chalandise et d'activités sportives et culturelles très fréquentées.

Réponse de la Communauté urbaine

Le PDM ne définit pas les itinéraires et fréquences du réseau de bus. Cependant, l'action B5 (« Optimiser la desserte des communes de seconde couronne ») préconise de repenser la desserte des communes excentrées, en particulier en tenant compte du fait que les besoins de déplacements sur ces territoires ne sont pas forcément polarisés sur la ville du Havre.

Une large réflexion a eu lieu en 2022 et 2023 pour accompagner la mise en service de la nouvelle ligne de tramway et pour le renouvellement de la DSP transport au 1^{er} janvier 2024 avec une mise en place du nouveau réseau à l'été 2024.

Cette démarche a conduit à modifier l'itinéraire de la ligne 13, qui desservira la commune de Gonneville-la-Mallet à partir de l'été 2024

La commune de Graimbouville ne donne pas d'avis mais souhaite qu'une répartition de l'argent soit faite sur les communes et qu'une concertation soit mise en place lors de l'élaboration du plan vélo.

Réponse de la Communauté urbaine

Un budget est alloué pour la mise en œuvre des différentes mesures du PDM. À ce stade, ce budget n'est pas ventilé par commune. La mise en œuvre du plan vélo sera à réaliser, de manière concertée, durant les 10 prochaines années.

La commune d'Harfleur émet un avis favorable sous réserve de la prise en compte des remarques suivantes :

- le concept de la "ville du 1/4 d'heure" devrait être repris et appliquée à la commune,
- réaliser un bilan à mi-parcours de la mise en œuvre du plan de mobilité pour améliorer les objectifs de réduction de la part modale des automobiles,
- poursuivre la réflexion sur les conditions tarifaires des transports en commun et l'extension des temps de gratuité partielle.

Réponse de la Communauté urbaine

Le développement de la ville du ¼ d'heure (dite des proximités) constitue bien l'un des objectifs du PDM et pourra être travaillé sur Harfleur.

Le bilan à mi-parcours du PDM constitue une obligation réglementaire et est bien prévu.

Concernant la tarification, la Communauté urbaine travaille en continu pour améliorer les conditions tarifaires de ses usagers, tout en maintenant un cadre financier équilibré au service de tarifs attractifs et solidaires.

La commune de Hermeville émet un avis favorable mais fait remarquer l'absence de prise en compte des nuisances sonores de la route départementale 125 qui traverse la commune avec un trafic de 4500 à 5000 véhicules par jour.

Réponse de la Communauté urbaine

L'évaluation environnementale du PDM repose sur l'arrêté préfectoral du 27 mai 2016 relatif à la révision du classement sonore des infrastructures de transport terrestre en Seine-Maritime, dont la mise à jour date du 21 octobre 2022 sur le site de la DREAL.

La RD125 n'y est pas identifiée comme un axe concerné par les nuisances sonores (au contraire de la RD925 qui traverse la commune d'Hermeville).

De même, la DDTM de Seine-Maritime, via son outil cartographique dynamique du bruit dans le département, n'indique pas la RD125 comme axe soumis aux nuisances sonores.

La commune d'Octeville-sur-Mer émet un avis favorable mais assorti de deux observations sur la non-application de la Zone à faible émission sur son territoire et la desserte de transports collectifs adaptés au besoin de la commune.

Réponse de la Communauté urbaine

Le PDM ne préconise pas la mise en service d'une ZFE sur le territoire. Cette démarche constitue une obligation réglementaire, portée par les services de l'État, qui fait l'objet d'une étude dédiée. Toutefois, le PDM intègre le fait qu'une ZFE pourrait être mise en œuvre à terme et alerte à ce titre sur la nécessité de développer une offre multimodale attractive pour la desserte de la ville-centre (parkings-relais, autopartage, ...).

Le PDM ne définit pas les itinéraires et fréquences du réseau de bus. Une large réflexion a eu lieu en 2022 et 2023 pour accompagner la mise en service de la nouvelle ligne de tramway et pour le renouvellement de la DSP transport au 1^{er} janvier 2024 avec une mise en place du nouveau réseau à l'été 2024. Comme évoqué précédemment, la levée de l'option ligne M14 améliorera la desserte en transports en commun d'Octeville-sur-Mer.

La commune de Sainneville-sur-Seine émet un avis favorable et rappelle qu'il serait souhaitable de limiter le nombre de rotations des bus LiA le dimanche et jours fériés ainsi que d'utiliser un véhicule d'un gabarit plus adapté aux routes de la commune.

Réponse de la Communauté urbaine

Le PDM ne définit pas les itinéraires et fréquences du réseau de bus. Une large réflexion a eu lieu en 2022 et 2023 pour accompagner la mise en service de la nouvelle ligne de tramway et pour le renouvellement de la DSP transport au 1^{er} janvier 2024 avec une mise en place du nouveau réseau à l'été 2024.

L'adaptation du gabarit des véhicules nécessite l'affectation des véhicules à des lignes, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, car cela évite la démultiplication des véhicules à acquérir et à entretenir.

La fréquence des bus les dimanches et jours fériés est réduite et reste adaptée aux besoins identifiés tout au long du parcours des lignes.

La commune de Saint-Jouin-Bruneval émet un avis défavorable aux motifs suivants :

- un projet de mobilité, majoritairement dirigé vers la ville centre, est insuffisamment développé sur le périmètre rural,
- un manque d'ambition dans la décarbonation,
- un développement de la mobilité touristique au détriment de celle des habitants.

Réponse de la Communauté urbaine

L'avis de la commune évoque plusieurs sujets :

- Concernant la prise en compte des communes rurales : il est difficile de considérer que le PDM se focalise sur l'agglomération centrale, puisque :
 - Sur les 39 mesures que compte son plan d'actions, moins de 10 concernent spécifiquement l'agglomération centrale ;
 - L'action principale en termes de budget que constitue le plan vélo concerne bien la totalité du territoire de la Communauté urbaine.
- Concernant les objectifs de décarbonation : les objectifs du PDM ont été définis de manière à être à la fois ambitieux, mais aussi réalistes. Ces objectifs tiennent compte des évolutions constatées sur le territoire ainsi que sur d'autres agglomérations. L'évolution des comportements de déplacements prend malheureusement du temps et le PDM se doit de travailler sur le long terme. Il peut être utile de rappeler que le PDM vise à multiplier par 4 la réduction constatée de l'usage de l'automobile sur la période 2007-2018 (- 2 points constatés de 2007 à 2018 sur le territoire de la Codah / objectif - 8 points de 2018 à 2033 sur celui de la Communauté urbaine).
- Concernant la mobilité touristique : le PDM propose d'améliorer la mobilité des habitants et de faire évoluer la mobilité touristique. Sur ce dernier point, les objectifs visés sont :
 - D'une part, d'améliorer les itinéraires de cyclotourisme afin de renforcer leur attractivité et participer ainsi à l'activité touristique du territoire (action A7) ;
 - D'autre part, de réduire les nuisances liées à la desserte touristique d'Étretat (action A6).

La commune de Saint-Martin-du-Manoir souligne l'intérêt et l'ambition du plan de mobilité et estime que le tramway sera une dimension forte de l'offre de déplacement ce qui implique :

- la mise en œuvre des parkings-relais,
- le maintien et le renforcement des horaires de la ligne LiA,
- une liaison vélo sécurisée vers Montivilliers au vu de la dangerosité de la RD 111 ainsi qu'une liaison en mode doux entre le centre-bourg de Saint-Martin-du-Manoir et la gare SNCF de Saint-Laurent-de-Brévedent.

Réponse de la Communauté urbaine

L'avis de la commune évoque plusieurs sujets :

- Concernant les parkings-relais : le PDM confirme effectivement l'importance des parkings-relais pour le territoire (action B10) et la Communauté urbaine confirme que

les parkings-relais sont des ouvrages dont la mise en œuvre est bien prévue dans le cadre du projet tramway.

- Concernant le réseau LiA : Le PDM ne définit pas les itinéraires et fréquences du réseau de bus. Une large réflexion a eu lieu en 2022 et 2023 pour accompagner la mise en service de la nouvelle ligne de tramway et pour le renouvellement de la DSP transport au 1^{er} janvier 2024 avec une mise en place du nouveau réseau à l'été 2024.
- Concernant le réseau cyclable : le plan vélo prévoit le développement d'une continuité cyclable entre Saint-Martin-du-Manoir et Saint-Laurent-de-Brévedent.

La commune de Sainte-Adresse émet un avis favorable au projet et demande à être particulièrement associée aux réflexions études et mise en œuvre des actions suivantes :

- lancer une action dédiée aux déplacements touristiques et notamment vers le cap de la Hève,
- étudier la faisabilité d'un service d'autopartage et la mise en œuvre du schéma vélo,
- développer l'implantation des dispositifs de recharge des véhicules électriques,
- étudier l'opportunité de régulation du trafic de l'agglomération centrale,
- définir les règles pour l'aménagement courant de la voirie et réviser la réglementation du stationnement privé,
- réétudier la faisabilité d'une liaison directe entre le plateau de la Hève et le terminus tramway de la plage via le quartier du Nice Havrais.

Réponse de la Communauté urbaine

La Communauté urbaine travaillera en étroite collaboration avec les communes du territoire pour la mise en œuvre du PDM.

Commentaires de la commission : D'une manière générale, les communes sont favorables au projet de PDM. La communauté urbaine apporte un éclairage aux interrogations des communes avec des réponses détaillées, explicites et argumentées afin de prendre en compte leurs préoccupations spécifiques. Il existe néanmoins très peu de communes sans avis ou avec un avis défavorable au projet de PDM auxquelles la communauté urbaine apporte également des réponses claires et précises.

La commission émet le souhait que la communauté urbaine travaille en étroite collaboration avec toutes les communes du territoire.

20 : Questions de la commission d'enquête (cf. § 20 page 32 du PV)

- **Le financement du plan de mobilité** : Quelles seront les sources de financement pour la mise en œuvre du PDM estimé à 89,3 millions d'euros ? Ce montant tient-il compte de l'inflation sur une période de dix ans ?

Réponse de la Communauté urbaine

Le Plan de Mobilité prévoit 89 millions d'euros pour des actions nouvelles mais il servira avant tout de support aux arbitrages politiques durant l'élaboration des prochains programmes d'investissement des actions communautaires. Il s'appuiera sur les crédits alloués aux transports en commun (80 millions par an ces prochaines années) ou encore aux aménagements de voirie (à titre d'information 160 millions d'euros sont investis sur la période 2021-2026). Ces budgets évoluent selon l'inflation.

Commentaires de la commission : La commission note que la communauté urbaine apporte un éclairage supplémentaire sur les financements du projet de PDM.

- **La commission intercommunale d'accessibilité** : Cette commission devait, selon le dossier d'enquête, être opérationnelle en 2023. Qu'en est-il ?

Réponse de la Communauté urbaine

La Commission Intercommunale pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées s'est tenue lors d'une réunion plénière le 15 juin 2023. Le conseil communautaire a adopté le rapport de la Commission par délibération en date du 19 octobre 2023.

Commentaires de la commission : Elle prend acte de la réponse de la communauté urbaine dans la mise en œuvre de cette commission.

- **Schémas directeurs d'accessibilité** : Dans le cadre de l'accessibilité, d'une part, des transports en commun et, d'autre part, des espaces publics, pour quelles raisons ces deux schémas directeurs ne sont-ils finalisés qu'en 2025 ? Comment s'intégreront-ils au PDM ?

Réponse de la Communauté urbaine

Pour ce qui relève des transports en commun :

La création de la Communauté urbaine et la restructuration du réseau de transport associé a été l'occasion de procéder à la révision du Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée, en élaborant une nouvelle programmation de travaux de mise en accessibilité des points d'arrêt prioritaires sur le réseau de bus. La Communauté urbaine a identifié près de 247 points d'arrêt prioritaires à rendre accessibles à travers des programmes de travaux annuels, sans compter l'aménagement d'arrêts situés dans le périmètre d'opérations générales (ex. : projet tramway).

Un programme de travaux échelonnés entre 2022 et 2023 a permis d'aménager 35 points d'arrêt du réseau. Un second programme de travaux pour 2024-2025 est en cours d'élaboration. Il faut rappeler que depuis 2008, plus de 300 arrêts de transport en commun ont été rendus accessibles aux PMR.

Pour ce qui relève de la voirie :

La Communauté urbaine détient les 2 compétences « création, aménagement et entretien de la voirie » et « élaboration du plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics », ce qui lui confère la possibilité d'élaborer un document de programmation de travaux d'accessibilité des espaces publics (le PAVE) sur l'ensemble des voiries qui la composent.

Ainsi, la Communauté urbaine va engager, durant l'année 2024, un travail de co-construction avec les acteurs qui font l'accessibilité pour élaborer une programmation de travaux d'accessibilité à l'échelle du territoire.

C'est un travail qui nécessite plusieurs étapes avec une élaboration sur plusieurs mois :

- définir les cheminements piétons prioritaires à rendre accessibles, en lien avec les communes ;
- les décrire par le biais d'un diagnostic où les obstacles aux déplacements des PMR seront relevés ;
- définir les solutions techniques à mettre en œuvre pour résoudre ces problèmes et en évaluer les coûts ;
- programmer les travaux dans le temps.

A noter que depuis la création de la Communauté urbaine jusqu'à ce jour, les actions en matière d'accessibilité de la voirie ont porté sur la finalisation du PAVE de la ville du Havre, ainsi que la prise en compte des déplacements des PMR dans le cadre des grands projets de voirie sur l'ensemble de la Communauté urbaine, mais également lors des travaux d'entretien et de maintenance d'espace public dans les communes.

Commentaires de la commission : La réponse de la communauté urbaine est très complète et donne toutes explications sur les démarches et les travaux faisant l'objet d'une programmation.

- **Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)** : Quel est l'état d'avancement de la carte de bruit stratégique (CBS) et du PPBE pour lesquels la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole est dans l'obligation de mettre en œuvre, conformément à l'article L. 575-2 du code de l'environnement, le nombre d'habitants de la communauté urbaine étant supérieur à 100 000.

Réponse de la Communauté Urbaine

La Communauté urbaine a conduit une consultation pour recruter un bureau d'études qui sera en charge de l'établissement des CBS et PPE. Le marché sera notifié courant mars 2024. Il prévoit une durée de 18 mois pour l'établissement de ces documents.

Commentaires de la commission : La commission note que le plan de prévention du bruit dans l'environnement est en phase d'études.

Plan de mobilité employeurs : Dans le cadre du projet de plan de mobilité, comment est pris en compte l'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant les employeurs, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité employeur, à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives, conformément aux dispositions de l'article L. 1214-2 (point 9) du code des transports ?

Réponse de la Communauté urbaine

Cette question a été évoquée par le collectif des rues d'Étretat et Guillemard. L'alinéa 9 de l'article L1214-2 concerne les plans de mobilité employeurs :

« Le PDM vise à assurer l'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité employeur ou en accompagnement du dialogue social portant sur les sujets mentionnés au 8° de l'article L. 2242-17 du code du travail, à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu'à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air. »

Le PDM répond à cet alinéa via l'action C7 (« Développer le conseil en mobilité ») qui prévoit d'accompagner les entreprises dans l'élaboration de leurs PDME. Les moyens nécessaires à cette action sont mutualisés avec ceux du suivi général du PDM (600 k€ correspondant aux coûts de personnel sur 10 ans).

Commentaires de la commission : La commission estime que les moyens favorisant la mise en œuvre des différents plans de mobilité employeurs lui semble être en deçà de ce qui serait nécessaire.

Avis global de la commission sur le mémoire en réponse de la communauté urbaine :

Les réponses présentées sont complètes, claires et circonstanciées. Le mémoire en réponse est de qualité, résultant d'un travail sérieux. Aucun point n'a été éludé. La commission apprécie que la communauté urbaine s'engage à étudier certaines propositions du public, des municipalités, des associations et collectifs, en travaillant en étroite coopération avec tous les partenaires locaux concernés par les questions de mobilité.

La commission est par conséquent satisfaite des réponses apportées. Elle est toutefois consciente que tous les points soulevés ne pourront pas trouver une issue totalement favorable aux demandes émises.

6 PIÈCES ANNEXÉES AU PRÉSENT RAPPORT

- Procès-verbal de synthèse
- Courrier de transmission de la communauté urbaine
- Mémoire en réponse de la communauté urbaine

7 TRANSMISSION DU RAPPORT D'ENQUÊTE

Conformément à l'arrêté du président de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole du 6 décembre 2023, la commission d'enquête transmet un exemplaire du présent rapport d'enquête, des conclusions motivées et de son avis (séparées du rapport), d'une part, au président de la communauté urbaine et, d'autre part, au président du tribunal administratif de Rouen.

Fait le 8 mars 2024

Jean-Jacques Delaplace



Membre de la commission

Denis Lebaillif



Président de la commission

Jean-Pierre Ferraud



Membre de la commission

PROJET DE PLAN DE MOBILITE

COMMUNAUTE URBAINE LE HAVRE SEINE METROPOLE

Enquête publique du 8 janvier 2024 au 7 février 2024
Procès-verbal de synthèse des observations



Commission d'enquête

Désignée par le tribunal administratif de Rouen

Décision N° E23000046/76

Table des matières

1 : Observations du public sans lien avec l'objet de l'enquête	5
2 : Observations diverses du public d'ordre général	5
3 : Observations du public sur les vélos	7
4 : Observations du public sur les piétons	11
5 : Observations du public sur les voitures	11
6 : Observations du public sur les transports collectifs	13
7 : Propositions du public	14
8 : Observations de l'association des « Amis d'Étretat »	17
9 : Propositions de l'association des « Amis d'Étretat »	18
10 : Proposition présentée par trois associations d'Étretat	19
11 : Observations du collectif « Les CauxLibris » de Saint-Romain-de-Colbosc	20
12 : Propositions du collectif « Les CauxLibris » de Saint-Romain-de-Colbosc	21
13 : Observations du collectif des rues d'Étretat et Guillemard	23
14 : Observations du collectif « Sainte-Adresse à pied à vélo »	24
15 : Observations de l'association « La Roue Libre »	25
16 : Observations de M. le maire de Montivilliers	26
17 : Synthèse des avis rendus par les personnes publiques associées	27
18 : Synthèse des avis rendus par les personnes publiques consultées	28
19 : Synthèse des avis et observations rendus par les conseils municipaux	30
20 : Questions de la commission d'enquête	32

L'arrêté du président de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, en date du 6 décembre 2023, a prescrit une enquête publique qui s'est déroulée du 8 janvier au 7 février 2024, portant sur le projet de plan de mobilité couvant les 54 communes du territoire communautaire.

Trois membres de la commission d'enquête, désignés par le président du tribunal administratif de Rouen, ont tenu (seul ou à plusieurs) 12 permanences au cours desquelles ils ont reçu 17 personnes.

A l'issue de l'enquête, les membres de la commission ont établi le présent procès-verbal de synthèse des observations conformément aux dispositions réglementaires fixées par le code de l'environnement régissant les enquêtes publiques (article R. 123-18).

Le présent procès-verbal reprend, sous forme synthétique et par thème, les observations et propositions recueillies, soit oralement, soit sous forme écrite durant la procédure. Les observations orales ont toutes été confirmées par écrit sur les registres papier et/ou le registre numérique. Ce procès-verbal comporte également des questions de la commission.

Au terme de la procédure, la commission dresse le constat suivant :

Nombre total de contributions recueillies au cours de l'enquête

Type de registre	Nombre de contributions	Commentaires
Registre papier au siège de l'enquête	4	Contributions de : M. Guillotin, Mme Anne Moreau, Mme Florence Gazengel et du collectif des rues d'Étretat et Guillemard
Registre papier d'Étainhus	2	Contributions de : M. Jean-Luc Saladin et M. Didier Sanson
Registre papier du Havre (mairie)	1	Contribution de M. Jean-Marc Viron
Registre papier de Montivilliers	1	Contribution de M. le maire de Montivilliers
Registre papier d'Octeville-sur-Mer	1	Contribution de Mme Anne Lefebvre
Registre papier de Saint-Romain	1	Contribution de Mme Jacqueline Bouvier
Autres registres papier	0	Sans observation sur les registres papier de : Criquetot-l'Esneval, Étretat, Gonfreville-l'Orcher, La Cerlangue et Rolleville
Registre numérique	68	Voir commentaires ci-dessous
Total des contributions	78	68 sur le registre numérique et 10 sur les registres papier

La commission a relevé que sur les 68 contributions du registre numérique, 15 d'entre elles provenaient de courriels envoyés à l'adresse dédiée <pdm-lhsm@mail.proxiterritoires.fr >. Il est à noter qu'une personne de Gainneville a déposé deux fois de suite la même contribution par courriel.

Trois contributions n'ont pas été publiées sur le registre numérique : un courriel frauduleux et deux contributions en doublon (une personne de Gainneville et le collectif « Les Cauxlibris » de Saint-Romain-de-Colbosc.

D'autre part, il est à noter que 5 contributions du registre numérique comportaient un ou plusieurs documents en pièces jointes, émanant des personnes ou associations suivantes (au total 12 pièces jointes) :

- M. Guillaume Got de Sainte-Adresse : Copie de 2 lettres jointes.
- Trois associations d'Étretat : 4 pièces jointes.
- M. Franck Orange du Havre : 2 photos jointes.
- Collectif « Les CauxLibris » de Saint-Romain-de-Colbosc : 2 documents joints.
- Municipalité de Saint-Jouin-Bruneval : 2 délibérations jointes du conseil municipal.

Par ailleurs, les documents suivants ont été annexés aux registres papier de :

- Registre déposé au siège de l'enquête : Lettre du collectif des rues d'Étretat et Guillemard.
- Registre déposé à la mairie d'Étainhus : Document de M. Jean-Luc Saladin (contribution également déposée sur le registre dématérialisé).
- Registre déposé à la mairie de Montivilliers : Lettre de M. Jérôme Dubosc, maire de Montivilliers.

Nombre total d'observations recueillies au cours de l'enquête

Type de registre	Nombre d'observations	Commentaires
Registre papier au siège de l'enquête	13	
Registre papier d'Étainhus	2	
Registre papier du Havre (mairie)	3	
Registre papier de Montivilliers	10	
Registres papier d'Octeville-sur-Mer	0	Hors sujet (concernait le PLU)
Registre papier de Saint-Romain	4	
Autres registres papier	0	Voir liste sur tableau ci-dessus
Registre numérique	313	
Total	345	

Origine des contributions recueillies au cours de l'enquête sur le registre numérique et sur les registres papier

Particuliers : 69 dont quelques commerçants du Havre et une cheffe d'entreprise de Saint-Romain-de-Colbosc.

Associations (7) : Les Amis d'Étretat, Union commerciale d'Étretat, Étretat Demain, Les CauxLibris (Saint-Romain), collectif Sainte-Adresse à pied à vélo, La Roue Libre et le collectif des rues d'Étretat et Guillemard.

Mairie de Montivilliers : Une lettre de M. Jérôme Dubosc, maire de Montivilliers.

Mairie de Saint-Jouin-Bruneval : Deux délibérations du conseil municipal.

Le président de la commission n'a reçu aucun courrier adressé par voie postale au siège de l'enquête.

D'autre part, la commission a relevé que sur les 68 contributions du registre numérique, 16 d'entre elles ont été présentées anonymement, possibilité offerte aux contributeurs.

Le présent procès-verbal de synthèse se décline selon les différents chapitres définis au sommaire, en fonction des observations et des propositions présentées par le public et par les associations. De même, sont reprises de manière synthétique les remarques des personnes publiques associées et consultées, ainsi que les avis et les remarques des conseils municipaux consultés préalablement à l'ouverture de l'enquête. Ce procès-verbal fait également état des propres questions de la commission d'enquête.

Les parties en « *italique* » qui vont suivre correspondent à des citations extraites des contributions du public et des associations.

Nota de la commission : La communauté urbaine Le Havre Seine Métropole est en possession de la totalité des contributions présentées au cours de l'enquête (sur les registres papier et sur le registre numérique).

1 : Observations du public sans lien avec l'objet de l'enquête

Un habitant de La Poterie-Cap-d'Antifer est intervenu dans le cadre de l'enquête afin de signaler sa préoccupation pour la stabilité menacée de sa maison qui ne dispose pas de fondations ni de trottoir pour absorber les vibrations liées au trafic routier incessant devant son domicile avec notamment le passage de 40 bus par jour.

Une personne d'Octeville-sur-Mer a déposé des observations sur le plan local d'urbanisme de cette commune.

Nota de la commission : Ces observations n'appellent pas de réponse de la communauté urbaine Le Havre Seine-Métropole.

2 : Observations diverses du public d'ordre général

- **Le dossier de PDM** : Une personne écrit: « *L'étude ne précise pas la part de professionnels représentée dans les conducteurs de véhicules individuels. D'une part certaines professions exigent l'utilisation de véhicules de type utilitaire. D'autre part les professions dont les véhicules peuvent être adaptés pour réduire les émissions de polluants, nécessitent un accompagnement conséquent.* »
- **Les objectifs du plan de mobilité** : Globalement, le public résidant hors agglomération havraise, considère que le plan de mobilité n'est pas suffisamment ambitieux pour le vélo, les transports collectifs (lignes LIA, Nomad et le train), les parkings-relais, le covoiturage, etc. A cet égard, un contributeur écrit : « *Les objectifs du plan de mobilité sont faibles : le covoiturage de 14 % en 2018 à 15 % en 2033 ! Idem pour le vélo qui*

pour rappel devrait être (loi Mobilité de 2019) à 9% en 2024. Ici l'objectif est de 8% en 2033. » Un autre contributeur écrit : « Trop d'actions sont simplement des études budgétées à 100 000 € et n'ont pas vraiment de valeur (...), c'est insuffisant, il faut un vrai engagement avec un vrai budget. »

- **La concertation** : Un commerçant du Quartier Saint-Vincent au Havre regrette que *« lors de la phase de diagnostics du plan de mobilité (janvier - février 2022) les Unions commerciales, industrielles et artisanales (UCIA) n'aient pas été consultées. Nous ne faisons pas partie des intervenants. Dommage »*
- **La stratégie bas-carbone** : Très peu d'observations sur ce thème, si ce n'est pour dire que le développement des transports collectifs et des modes doux contribue à la réduction des gaz à effet de serre. Une cheffe d'entreprise souligne : *« Vos décisions permettront aux entreprises d'améliorer leur bilan carbone sur la mobilité des salariés. Nous, dirigeants, scrutons donc avec beaucoup d'attention les projets qui seront conduits. »*
- **Le tourisme** : Ce thème est abordé par les habitants d'Étretat et des communes voisines. A ce titre, un intervenant d'Étretat considère que *« le projet se focalise principalement sur les trajets du quotidien des résidents et non sur les flux touristiques qui sont largement majoritaires dans notre commune d'Étretat mais aussi à Bénouville, Bordeaux-Saint-Clair et Le Tilleul. Dès lors, le budget de la communauté urbaine prévu pour nos communes n'est pas à la hauteur du flux touristique actuel. »*
- **La ruralité** : Des personnes habitant loin des grandes agglomérations mettent l'accent sur la ruralité en soulignant qu'il n'y *« pas d'alternative à la voiture »* car *« le choix est vite fait, c'est la voiture. »*. Que ce soit pour aller travailler ou faire ses courses, *« les besoins de déplacements (...) sont actuellement nécessaires. Il y a une incohérence avec les temps de trajet qui poussent à prendre la voiture »*. *« Il faut penser aux personnes qui ne sont pas sur un parcours de transport en commun »*. *« Changer le mode de circulation afin de favoriser le vélo et les transports en commun est pratique pour les habitants du Havre. Quand vous venez de l'extérieur, le véhicule est nécessaire »*. *« Les enjeux environnementaux doivent conduire à des décisions qui touchent à la ruralité »*.
- **Les zones d'activités** : Une cheffe d'entreprise de Saint-Romain-de-Colbosc souligne que *« c'est bien de parler de la zone industrialo-portuaire, mais n'oubliez pas toutes les autres zones d'activités. (...) En l'absence de desserte par le bus du Parc Eco-Normandie « 97 % de nos salariés viennent seuls en voiture. »*
- **Le commerce en ville** : Quelques remarques portent sur l'importance de favoriser le maintien des commerces en centre-ville : *« La protection des cœurs de quartier et le développement des secteurs piétonniers ne doivent pas priver les commerçants d'un trafic qui pourrait se déporter vers les zones commerciales. »*
« Développer les zones piétonnes pourrait être intéressant s'il y avait de nombreux commerces diversifiés pour attirer la clientèle ; or en dehors de l'hypercentre du Havre, il n'y a plus de commerces puisque les zones de la Lézarde et de Gonfreville-l'Orcher sont les pôles commerciaux. »

Un commerçant du Havre (Quartier Saint-Vincent) insiste sur *« le rôle que jouent les commerçants et les artisans dans la vie de la cité. »* Il considère que *« le commerce*

havras est fragile (...). Les conditions de circulation difficiles conduisent à la baisse des commerces dans Le Havre centre. (...) Pourrir la vie du client, c'est l'encourager à aller voir ailleurs et, à la fin, ce qui disparaît du paysage, c'est le commerce havrais. »

- **Submersions marines au Havre** : Une habitante du Havre attire l'attention sur « *les épisodes de submersions marines, qui devraient être plus centraux dans le PDM : quelle mobilité en cas de submersion ? Comment les axes urbains "réagissent" lors des submersions (écoulement, remontée des eaux dans les réseaux, etc.)* »

3 : Observations du public sur les vélos

Le plus grand nombre d'observations porte sur le vélo (44 % des observations).

- **Le plan vélo** : Seulement quelques observations sur le plan vélo dont il est pris acte mais jugé insuffisamment ambitieux.
 - « *Ma contribution est de demander d'accélérer au maximum la réalisation du plan vélo, en particulier sur les zones les plus critiques, sur lesquelles on veut pousser plus rapidement le report modal.* »
 - « *Pour ce qui concerne le vélo, l'objectif est très bas. Nous avons d'autres pays et même des départements beaucoup plus actifs sur ce mode de transport. Il manque sérieusement une volonté de créer des axes cyclables protégés en campagne.* »
 - « *Les aménagements cyclables sont attendus de longues dates.* »
 - « *Il faut inciter fortement à l'utilisation de transport "doux" pour des trajets de moins de 3 km* ». « *Le plan vélo 2022-2030 semble cohérent. Il pourrait cependant être plus ambitieux afin d'encourager davantage l'utilisation du vélo.* »
 - « *Il faut un plan vélo ambitieux de pistes cyclables permettant à un nouveau public de se sentir en sécurité.* »
 - « *Le budget de 50 M€ correspondait au plan vélo 2021-2030, pourquoi se retrouve-t-il dans le PDM 2024-2033 ? Il n'y aura pas de nouveaux budgets après 2030 ?* »
 - **Nota de la commission** : Dans le cadre du plan vélo, il est demandé des aménagements spécifiques pour les vélos. Voir le chapitre infra « Les aménagements pour les vélos ».
- **Les pistes cyclables** : Plusieurs observations sont consacrées aux pistes cyclables tant sur l'agglomération havraise que sur les communes hors agglomération.
 - « *Nous avons des bouts de pistes cyclables sur le territoire de Saint-Romain, mais pas connectés au tissu territorial complet.* »
 - « *Les pistes cyclables à Sainte-Adresse sont trop peu nombreuses et celles qui existent sont mal entretenues (bouts de verre, déchets)* ». « *Il n'y a aucune cohérence de circulation dans les voies cyclables.* »
 - « *La piste cyclable "provisoire" de la rue du Général de Gaulle à Sainte-Adresse n'est pas dans le bon sens (sens de la montée) alors que celle de la rue d'Étretat est dans le sens de la descente, obligeant ainsi beaucoup de cyclistes à prendre la piste dans le mauvais sens et donc risque de face à face entre vélos alors qu'il aurait fallu laisser le partage de la route dans le sens de la montée et la piste cyclable dans le*

sens de la descente (même sens que la rue d'Étretat) permettant ainsi de ne pas prendre le bord de mer pour aller au Havre. »

- *« La piste cyclable de la plage du Havre (entre le boulevard et la promenade) est partagée avec les piétons (poussettes, etc.) et pavée avec des petites marches, donc mal adaptée à la fréquentation toujours plus nombreuse des vélos (c'est pour cela, qu'ils roulent sur le trottoir notamment). »*
- *« La piste cyclable entre le rond-point situé à Saint-François (halle aux poissons) pour aller vers le pôle croisière est inadaptée (partage des piétons et vélos par une simple ligne au sol) avec les nombreux touristes des paquebots et les usagers de plus en plus nombreux, et propreté à revoir (déchets cannettes, bouts de verres etc.). »*
- *« Pas de piste cyclable entre ce boulevard et la piste cyclable quai Southampton (il faut passer par Saint-François, ce qui est plus dangereux et plus long) donc les vélos vont sur le trottoir et le pont. Je suggère que les personnes qui mettent en œuvre les pistes cyclables dans l'agglomération fassent des tests eux-mêmes sur un vélo ou qu'ils demandent aux usagers afin d'éviter les non-sens et de constater la faisabilité de leur projet, le but étant d'inciter les personnes à utiliser des moyens écologiques pour leur trajet quotidien (aller au travail ou faire des courses). »*
- *« En tant que cycliste pour mes trajets domicile/travail entre Saint-Martin-du-Manoir et le centre-ville du Havre j'é mets les réserves suivantes : 1 : Pour relier Saint-Martin-du-Manoir au centre-ville du Havre en vélo uniquement, le passage par Montivilliers ou Saint-Laurent-de-Brévedent n'a pas de sens car il allonge le trajet en passant par des côtes à fort dénivelé. Une extension du réseau cyclable passant par Gournay aurait été plus judicieuse. 2 : A minima le tronçon cycliste entre Saint-Martin-du-Manoir et Montivilliers doit s'accompagner de places réellement disponibles dans le futur tramway pour les vélos. 3 : Le tronçon entre Saint-Martin-du-Manoir et Montivilliers ne peut pas être en voies partagées compte tenu de l'étroitesse des voies et de la vitesse constatée des véhicules sur les routes concernées. »*
- *« Le nouveau plan de circulation [au Havre et Sainte-Adresse] est un échec, les pistes cyclables sont mono sens donc la plupart des vélos circulent sur la voie voiture. Les rues adjacentes, non prévues pour cela, récupèrent un trafic considérable. »*
- *« Avant de rajouter des kilomètres de pistes, il faudrait déjà entretenir/nettoyer les pistes existantes, notamment les tunnels piétons/cyclables reliant le Boulevard Jules Durand et Harfleur (La Brèque) et refaire les énormes nids de poules qui se transforment en étangs dès qu'il pleut sur ce boulevard. »*
- *« Je profite de cet espace d'expression pour militer en faveur de la qualité des revêtements et contre les bosses sur les pistes cyclables. Une piste cyclable ne devrait pas consister à se contenter de mettre un coup de peinture sur le bord de la chaussée, d'ailleurs parfois on ne le voit même plus ou à peine cette peinture. »*

- Il est demandé : « *Des pistes ou bandes cyclables qui soient visibles et continues ce qui n'est pas le cas dans le centre-ville du Havre. Par moment on ne sait pas où aller, c'est très dangereux. Et des endroits pour laisser nos vélos en toute sécurité.* »
- « *Vous faites des pistes cyclables mais il n'y a aucune pancarte d'orientation pour les personnes qui ne connaissent pas les lieux lorsque vous arrivez au Havre, vous ne savez pas où aller pour la plage, l'hôtel de ville ou Étretat. Les pancartes comme pour les voitures sont utiles également pour les vélos.* »
- « *A Étretat il faudrait améliorer le nombre de pistes cyclables fermées et le stationnement des vélos en élargissant les routes actuelles.* »
- **La sécurité des cyclistes** : C'est un point important soulevé, d'une manière générale, par les cyclistes.
 - « *Je ne peux qu'être favorable à l'extension du réseau cyclable, cependant, la sécurité à vélo est un axe majeur pour ce PDM. Il s'impose un réel état des lieux des infrastructures cyclables. J'invite les responsables à réaliser des tournées à vélo pour s'en rendre compte (si vous ne le faites pas déjà ?). Pour ma part j'ai remarqué : Il faut parfois chercher son chemin ; certains feux parfois inutiles alors qu'un M12 serait le bienvenu ; itinéraire bis lors de travaux souvent inexistant ou mal organisé ; obstacles dans les pistes/bandes cyclables (véhicules stationnés ou arrêtés, trottinettes libre-service abandonnées, poubelles, etc) obligeant à s'insérer dans la circulation, circuler sur un trottoir (interdit) ; nettoyage des pistes/bandes non-anticipé, je pense notamment en automne (risque de glissades sur les feuilles) ; certaines pistes/bandes sur rues pavées peuvent être dangereuses en 2 roues, pourquoi ne pas réaliser un revêtement ; peinture effacée indiquant une piste/bande cyclable à certains endroits ; absence d'arceaux vélo à certains endroits pour stationner ; arrêt de bus en plein dans la bande cyclable (risque de collision avec les piétons) ; en cas de tunnel Jenner fermé : incapacité à l'emprunter, les vélos se retrouvent dans la circulation pour aller vers la ville haute (parmi des automobilistes excédés tentant de doubler sans respect des distances de sécurité). D'autres points au sujet de la sécurité, à transmettre aux autorités. Difficile à traiter, j'en ai conscience : les incivilités de la part des automobilistes, cyclistes et trottinettes.* »
 - « *Il serait opportun de pouvoir circuler à vélo et à pied sans être gêné par les véhicules stationnés ou même roulant sur des zones qui leur sont interdites. (...) Il faut verbaliser.* »
 - « *Sur la D940 à Sainte-Adresse, il n'y a aucun aménagement sécurisé pour ce déplacer en vélo. Sur cette commune les déplacements cyclables se sont beaucoup développés grâce aussi au vélo à assistance électrique.* »
 - « *Il y a désormais, proportionnellement à la distance parcourue, quatre fois plus de morts à vélo qu'en voiture.* »
 - En termes de sécurité, « *aucune route n'est adéquate aux vélos sur Sainte-Adresse.* »

- *« Concernant la mobilité vélo, il me semble indispensable que les voies entre Le Havre-Harfleur, Harfleur-Montivilliers et Le Havre-Tancarville soient complètement sécurisées des voies de circulation automobile. »*
- *Quatre habitants de Gainneville écrivent : « Sur la commune de Gainneville, le plan de mobilité n'est pas continu. Il était prévu de Gonfreville-l'Orcher jusqu'à Rogerville et c'est un véritable manque pour la population à cause de la dangerosité de certains passages. Le projet de mode doux, envisagé depuis de nombreuses années, ne voit pas le jour, il comprenait les réseaux enterrés rue de l'Église, un passage "vélos et piétons" protégé pour les utilisateurs, tout en conservant l'aspect champêtre du lieu (passages le long des champs). Aujourd'hui, le mode doux commence rue du 19 mars 1962 pour aller jusqu'à la plaine de la Paix puis vers Rogerville. Aucun réel chemin en amont (entre les rues de la Forge, de l'Église et du hameau de l'Étang). Il est nécessaire de ne pas passer par les grands axes routiers (RD 6015 et RD 111). »*
- **Des aménagements pour les vélos** : Plusieurs observations sont présentées dans le cadre du plan vélo.
 - *« Résidents à Bordeaux-Saint-Clair notre famille n'a d'autre choix que de prendre systématiquement la voiture pour aller faire les courses aux Loges ou à Étretat ou pour aller voir la mer. En effet la D940 (route d'Étretat) est extrêmement fréquentée par des voitures et bus (touristiques beaucoup l'été) roulant excessivement vite et il est bien trop dangereux de l'emprunter en vélo, plus encore avec les enfants. En l'absence d'aménagement, nous devons toujours prendre la voiture. »*
 - *« Il serait très pratique pour les cyclistes et multiplier dans Le Havre les stations de gonflage. Notamment en ville haute : la place Jenner ou le Fort de Tourneville pourraient être des lieux stratégiques où installer ces équipements. »*
 - *« Un autre frein à la pratique du vélo est le manque de stationnement sécurisé en arrivant à destination. Chaque bâtiment recevant du public, à commencer par les écoles, devraient avoir un parking à vélos sécurisé à disposition. »*
 - *L'installation de davantage d'arceaux un peu partout au Havre serait un vrai plus pour éviter les stationnements sauvages sur les poteaux, arbres ou grillages. Les cyclistes craignent aussi les vols (selles, lumières ou vélos), un fléau comme dans beaucoup d'autres villes. »* **Nota de la commission** : Plusieurs contributeurs demandent l'installation d'arceaux dont le nombre actuel est jugé très insuffisant.
 - *« Propriétaire d'un vélo et habitant Fontaine-La-Mallet, il m'est impossible d'utiliser la piste cyclable le long de la rocade nord pour me rendre à mon travail au Havre. La raison de chicanes à l'entrée et sortie, impossible de passer avec mes sacoches ou en cargo avec mes enfants. »*
 - *« Il sera capital de prêter une grande attention au stationnement vélo en gare du Havre, aujourd'hui insuffisant et mal conçu. »*

4 : Observations du public sur les piétons

Les observations sur les piétons sont peu nombreuses et portent essentiellement sur leur sécurité et sur le mauvais état de certains trottoirs du Havre.

- **La sécurité des piétons** : Ce point est souligné par plusieurs personnes, notant qu'il y a souvent des conflits d'usage entre piétons et usagers de la trottinette et du vélo, le plus souvent par des incivilités constatées. D'autre part, il est noté que d'une manière générale, *« les piétons (...) sont confrontés aux conteneurs, aux trous et plaques qui ressortent du sol, aux poteaux de feux et de panneaux, aux horodateurs, disposés de façon anarchique en milieu de trottoirs (...), et aussi à de nombreux débris et déjections. Il faut aussi ajouter le stationnement et le passage des trottinettes. »* Au Havre, il est considéré que *« les trottoirs ne sont plus en état pour la sécurité de tous les usagers. »*

A propos des trottinettes elles sont plutôt jugées *« trop nombreuses, accidentogènes, les conducteurs (...) ne freinent pas, le piéton n'est plus en sécurité sur le trottoir. Même remarque pour les vélos. »*

- *« A Sainte-Adresse, les passages piétons ne sont pas assez protégés et la vitesse des voitures est souvent excessive. »*
- *« Une kermesse de temps en temps n'est pas une « rue aux enfants » (et n'a peut-être pas sa place dans le PDM). Il serait plus utile de piétonner au minimum les jours ouvrés aux heures d'entrée et de sortie de l'école. »*

5 : Observations du public sur les voitures

- **Le stationnement** : La question du stationnement est évoquée par plusieurs intervenants et tout particulièrement pour Étretat, ville très touristique. Ce problème patent est récurrent depuis de très nombreuses années et, selon les contributeurs, rien ne semble réellement envisagé pour résoudre les réelles difficultés de stationnement : *« Il est impératif de limiter la capacité de stationnement autorisé à Étretat et à proximité d'Étretat, et de sanctionner le stationnement sauvage. »* Concernant Étretat, voir le chapitre 10 sur les observations et propositions de trois associations d'Étretat.

Concernant le Havre, une habitante estime que la volonté municipale de densifier le nombre d'habitants en ville par la construction de nouveaux immeubles, a pour conséquence d'augmenter le nombre de voitures avec un impact négatif sur le stationnement des résidents, *« tout le monde ne disposant pas d'un garage. »*

- **Les parkings-relais** : Peu de remarques (voir le chapitre « Propositions du public »).
 - *« Les parkings-relais (P+R) restent des projets à l'étude. Combien de places de parking sont disponibles en tête de station du Tram pour se garer ? »*
 - *« Il faudrait accroître les transports en commun et parkings-relais sur l'ensemble de la communauté urbaine largement insuffisants et inadaptés comparés à d'autres métropoles (ex CU de Nantes). »*
- **La zone à faible émission (ZFE)** : *« Développer une ZFE est un leurre quand on a une zone Seveso au Havre et dans sa périphérie, quand on développe les paquebots de croisière et leurs nuisances, etc. »* *« Je suis mitigé sur la création d'une ZFE qui ne fera*

que chasser les couches populaires du centre-ville alors que celles-ci travaillent notamment comme ouvrier sur le port et dans la ZI. (...) dans quelques années vous leur interdirez de rentrer sous prétexte qu'ils ont une voiture polluante. » Un commerçant havrais souligne que la ZFE aura des répercussions négatives sur les commerces du centre-ville.

- **Le nouveau plan de circulation au Havre et à Sainte-Adresse** : De nombreux automobilistes se sont manifestés pour exprimer leur vif mécontentement depuis la mise en service du nouveau plan de circulation sur Le Havre (Quartier Saint-Vincent) et sur Sainte-Adresse via la RD 940. Il est tout particulièrement noté une dégradation des conditions de circulation, y compris en termes de sécurité pour les cyclistes : « *Le nouveau plan de circulation est un échec* ». « *Il a pour résultante de concentrer l'ensemble de la circulation sur la RD 940 dans le sens nord-sud* ».

Selon plusieurs contributeurs, ce nouveau plan génère « *des blocages monstres* » et « *des embouteillages à n'en plus finir* ». « *Le matin est un véritable calvaire (...), c'est vraiment désespérant* ». « *Les bouchons c'est de la pollution en plus et de l'énergie perdue pour tous.* »

Une autre personne affirme que « *la circulation est devenue impossible* » et qu'il n'y a « *aucune cohérence de circulation dans les voies cyclables (...) c'est un non-sens. (...) Un "aménagement vélo" fait par des gens qui clairement ne circule pas à vélo ici. (...) La ville est bouchée alors que jusque-là on circulait très bien.* »

Une habitante d'Octeville-sur-Mer écrit : « *C'est bouché tous les matins et soirs à partir de la Broche à Rôtir jusqu'à la fin du boulevard de la plage (il faut compter 20 minutes minimum pour faire cette distance maintenant) et nous ne sommes pas encore en été où là ce sera un véritable enfer. Comment venir travailler sereinement quand on sait ce qui nous attend ?* »

Sur le nouveau plan de circulation, une commerçante signale : « *Beaucoup d'accidents à cause de la piste cyclable. La bordure engendre des accidents très souvent, plusieurs clientes sont tombées (dents cassées dues aux chutes sur la bordure), les portes des voitures qui s'ouvrent en même temps que les vélos passent. Ceci est extrêmement dangereux, c'est lamentable. Je suis très mécontente de ce qui se passe dans le quartier. En plus, stationnement en moins pour nos clientes âgées. Il faut penser à nos commerces qui souffrent.*»

Une personne précise que les travaux de voirie ont déjà été réalisés « *en dur* » alors que le nouveau dispositif de circulation se veut « *expérimental* ».

- Concernant le nouveau plan de circulation, une personne estime, a contrario, que « *les pistes cyclables du quartier Saint-Vincent permettent à de très nombreux Havrais et Dyonisiens d'aller au travail, au lycée, au collège ou autres, en sécurité. Si les entrées de villes ne permettent pas cela, l'objectif des 8 % ne sera jamais atteint. Car c'est bien là que se situe la plus grande part d'autosolisme. Les voitures ont énormément grossi et continueront. Les limites physiques des rues d'Etretat et Guillemard ont été atteintes pour le double sens. Ou alors il faut tous rouler en smart. Un sens unique actuel est salvateur pour les rétroviseurs. Il faut cependant élargir (si c'est possible car il y a le bus et la giration) la piste cyclable (double sens ?) ou les trottoirs et réduire la largeur de la*

chaussée pour réduire la vitesse des automobilistes. Et il faut des flèches « tourne à droite » pour les automobilistes aux feux des 4 Chemins. »

6 : Observations du public sur les transports collectifs

D'une manière générale, la question des transports collectifs suscite bon nombre de remarques de la part du public, notamment en soulignant qu'ils « *ne se résument pas à l'extension du tramway ni à l'adaptation touristique* ». « *Quant aux dessertes hors du Havre, c'est un rêve* ». Les points suivants sont mis en exergue :

- **Sur les lignes régionales de bus**

- *A Manéglise, « les horaires de la ligne 11 qui passent toutes les heures ne correspondent pas avec le TER. (...) Cette ligne pourrait avoir beaucoup plus de passagers si les horaires correspondaient avec les autres transports en commun et les horaires des établissements scolaires desservis (collège d'Epouville, Lycée Jean Prévost à Montivilliers).»*
- *A Gainneville, « il n'y a qu'un bus par heure. Un deuxième horaire en bus et en train serait parfait en décalé (un trajet toutes les 20 minutes en bus et en train). »*
- *« Du côté de Gainneville, nous attendons aussi un renforcement des liaisons de transport entre Gainneville et Le Havre (bus et train). La desserte actuelle de bus ligne 12 est catastrophique, surchargée, pas assez régulière (1 par heure avec des horaires pas toujours adaptés). »*
- *« Les transports en commun au départ de Gonneville-la-Mallet vers Montivilliers (8H ou 9H) ne sont pas suffisants le matin, et souvent s'il y a une correspondance après, l'autre bus est déjà parti. C'est la même chose pour le soir. Il n'y a aucun bus qui part vers Octeville-sur-Mer. D'autre part les bus Nomad n'ont pas de panneaux d'arrêts et ne figurent pas sur les panneaux des bus LIA lorsqu'ils passent au même endroit. Leurs horaires ne sont affichés nulle part. »*
- *Une habitante d'Étretat précise qu'elle est obligée de prendre sa voiture pour se rendre à la gare de Bréauté : « La ligne Nomad 504 est à destination prioritaire des touristes, et les horaires printemps et hiver sont extrêmement réduits. Pour les habitants de la région, la création d'une ligne de bus régulière "omnibus", qui passerait par plusieurs villes et villages (Ecrainville, Criquetot, Goderville, etc.) par exemple le matin et le soir, et calée sur les horaires de train, permettrait certainement une réduction importante de l'utilisation contrainte de la voiture. Ne serait-ce que pour tous ceux qui travaillent à Rouen ou Paris quotidiennement ou presque. »*
- *« En ruralité, un minibus serait très utile ». « Si je veux laisser ma voiture au garage, il faudrait des minibus pour nous véhiculer ».*
- *« Une ligne de car directe Le Havre-Rouen serait la bienvenue (...), il existe bien, en express, un Le Havre-Caen et un Rouen-Caen. »*
- *« Il faudrait améliorer l'accessibilité des arrêts et des lignes de bus et augmenter la fréquence des dessertes sur certaines communes afin que les gens puissent aller travailler au Havre en transport en commun (exemple : Gainneville, ligne 14 toutes*

les heures et ligne 12 toutes les heures). Ce n'est pas adapté pour se rendre à son travail en centre-ville. »

- **Sur les bus en ville** : Deux habitants du Havre écrivent : « Les bus n'ont pratiquement pas de voie spécifique et se trouvent donc ralenti par le moindre camion de livraison en double file, par les bouchons, par les travaux, etc. » « Une voie réservée uniquement aux bus serait mieux qu'une voie réservée aux bus, taxis et covoiturage. »
- **Sur les places de vélos dans le tramway** : Sur ce point les avis sont partagés, les uns considérant qu'il n'y a pas suffisamment de places de vélos dans le tramway, les autres estimant qu'il y en a trop.

« Nous trouvons que les places disponibles pour les vélos dans le tramway sont limitées. Une réflexion sur cette pratique multimodale et l'adaptation des matériels serait intéressante. »

- « On retrouve tous les jours à bord du tramway, vélos et trottinettes électriques alors que des pistes ont été créées pour eux. »
- **Le ferroviaire** : C'est un point également abordé par le public qui n'habite pas sur l'agglomération havraise et qui estime qu'il faudrait proposer davantage d'horaires aux utilisateurs du train : « Le ferroviaire doit être une priorité ». « La gare d'Etainhus est très pratique mais il y a peu d'arrêts ». « Pourquoi la gare d'Epouville n'a que deux arrêts dans la journée ? ». « Depuis Gainneville, le nombre de trains en direction du Havre et de Rouen diminue d'année en année. » « Les habitants de Saint-Martin-du-Manoir, Saint-Laurent-de-Brèvedent, Gainneville et Rolleville, réclament des trains réguliers et fréquents pour assurer la liaison jusqu'au Havre ». « Quand y aura-t-il des TER réguliers, ponctuels et fréquents, chaque jour entre Gainneville et Le Havre et entre Gainneville et Rouen ? ». « Le train doit être un acteur majeur de ce plan car c'est un moyen de transport décarboné. »

7 : Propositions du public

A la faveur de l'enquête publique, plusieurs personnes ont présenté, outre leurs observations, un certain nombre de propositions sur le projet de plan de mobilité. Elles sont les suivantes (non hiérarchisées) :

- **Sur le covoiturage** : « Une application dédiée au territoire pour le covoiturage pourrait être très utile ». « Parmi les solutions, la mise en place d'un site de covoiturage gratuit et la construction de parkings gratuits pourrait être une bonne chose. » « Le parking de l'aéroport pourrait servir au covoiturage avec la mise en place d'une application sur le territoire Le Havre Seine Métropole évitant l'autosolisme. »
- **Sur des aménagements cyclables au Havre** : Dans la perspective d'encourager les déplacements à vélo, un contributeur propose au Havre :
 - « Supprimer le revêtement pavé des rues pour un revêtement lisse : rue de Paris (au moins sur les bandes cyclables), rue Édouard Larue, quai Georges V (au moins sur la bande cyclable), rue Victor Hugo (entre la rue de Paris et la place du Chillou), boulevard Archinard (au moins sur les bandes cyclables). »
 - « Développer massivement l'installation d'arceaux vélos en amont des passages piétons, ce qui empêcherait également les stationnements sauvages sur des

espaces non aménagés comme place de stationnement. » Cette observation a été également présentée par plusieurs contributeurs.

- « Refaire le revêtement de la piste cyclable du boulevard François 1^{er}, en veillant notamment à aménager des accès/dessertes vers les rues adjacentes, avec bordures peu élevées. »
- « Installer un panneau M12 (continuer tout droit) rue de Paris, au croisement et de la rue Voltaire (vers le sud). »
- « Sur la piste cyclable du quai Colbert, installer des panneaux "interdit aux piétons" à chaque entrée de piste, car les incivilités y sont très nombreuses. »
- Un contributeur propose : « Il serait très pratique pour les cyclistes de multiplier dans Le Havre les stations de gonflage. Notamment en ville haute : la place Jenner ou le Fort de Tourneville pourraient être des lieux stratégiques où installer ces équipements. »

Une personne du Havre demande si « un signallement de type zebra vert ne pourrait pas être effectué sur les pistes cyclables les moins signalées ».

- **Sur le stationnement des vélos** : Une personne suggère : « Une initiative intéressante en place dans d'autres villes est de permettre aux habitants de demander un stationnement vélo. Lorsqu'un nombre suffisant de personne demandent (5-10) dans la même zone, une expérimentation est lancée. Une place de stationnement automobile est remplacée par une plateforme accueillant 5 arceaux vélo. Après quelques semaines, on fait un bilan, s'il est positif, les places sont pérennisées. »
- **Sur des aménagements cyclables hors du Havre** : Plusieurs propositions de la part du public :
 - « Une piste cyclable qui relierait le Parc Eco-Normandie jusqu'à Sainneville puis Montivilliers serait très appréciable et utilisée. De même une piste cyclable le long de l'ex RN 15 et connectée jusqu'à Harfleur est indispensable. De même, le nœud de la Brèqne/Harfleur n'est pas du tout empruntable à vélo. »
 - « Créer une solution de pistes cyclables continues et sécurisées entre Goderville et Le Havre. »
 - « Prolonger la piste cyclable entre Bornambusc et Goderville. »
 - Un contributeur estime que « l'omniprésence des voitures, des camions et des cars sur les routes rend la cohabitation avec les moyens de transport légers et écologiques impossible pour des raisons de sécurité et aussi d'agrément. La marche, le vélo, le vélo électrique, les tricycles, les vélomobiles, les transports intermédiaires ne peuvent que très difficilement y trouver leur place » Selon cette personne, les « véhicules intermédiaires » constitueraient des « moyens de transport écologiques et silencieux et intégreraient dans leurs versions actives une activité physique intégrée au quotidien (...) grâce « à la propulsion humaine », considérant que « le temps de transport [devrait être] transformé en temps de sport. Aussi est-il proposé la création de « Routavélos » sur les routes secondaires : « Elles pourraient constituer la trame d'un réseau de Routavélos autorisées seulement aux riverains, aux vélos et aux transports intermédiaires actifs. Le dispositif pourrait être

complété par des Routavélos sur lesquelles tous les véhicules pourraient circuler mais à une vitesse limitée à 50 km/h. Il n'y aurait plus alors qu'à assurer les liaisons entre Routavélos. (...) Les transports intermédiaires actifs seraient les seules solutions réalistes pour libérer le pays de la pollution atmosphérique, de la pollution sonore due aux transports, de la sédentarité et des émissions de gaz à effet de serre. »

- **Sur les aménagements routiers :**

- Une personne de Goderville demande de « *prolonger la RD 925 en 2 x 2 voies jusqu'à Saint-Sauveur-d'Emalleville. »*
- Une personne de Fontenay signale qu'il « *serait bien de faciliter la mobilité de Fontenay vers Montivilliers via la départementale qui les relie. En effet Fontenay qui s'est agrandie voudrait rejoindre Montivilliers (tram) avec vélo ou mobilité douce. »*
- Une personne de Saint-Aubin-Routot, propose d'aménager la route dangereuse depuis le château d'eau jusqu'au parc technologique, pour permettre aux piétons et aux cyclistes de se déplacer en toute sécurité.

- **Sur les parkings-relais :**

- Une cheffe d'entreprise demande la création « *d'un parking-relais sur le Parc Eco-Normandie à Saint-Romain-de-Colbosc. »*
- Un habitant de Sainte-Adresse propose : « *La D940 traversant notre commune ressemble de plus en plus à un "périphérique". Les déplacements piétons, en vélos sont dangereux et les nuisances en terme de pollution et bruits importants. Il est plus que souhaitable d'utiliser le parking de l'aéroport (vide), qu'il reste gratuit et de proposer une navette à haut cadencement pour rejoindre la station de tramway de la plage. »*
- « *Mettre en place un parking-relais gratuit au stade Océane et Deschaseau avec un bus navette à haut cadencement vers la gare et Hôtel de Ville (en attendant la nouvelle ligne de tramway). »*

- **Sur les transports collectifs :** Il est demandé de centraliser les lignes de transports collectifs Nomad et Lia : « *J'ai trois enfants qui utilisent les deux et s'y retrouver entre les dispositifs n'est pas simple (...), personne n'ayant pu me renseigner à la communauté urbaine et j'ai beaucoup cherché au sein des dispositifs Région. »*

Par délibération du 21 décembre 2023 et déposée le 7 février 2024 sur le registre numérique, la municipalité de Saint-Jouin-Bruneval, regrette que « *la ligne 13 ne desserve plus le centre-ville du Havre en imposant un arrêt terminus au Grand Hameau à Octeville-sur-Mer, obligeant les usagers à emprunter des correspondances ce qui allongera leur temps de parcours de 10 minutes (fréquence du tramway) dans le sens Étretat-Le Havre. Dans le sens retour, Le Havre-Étretat le temps pourra s'allonger d'une heure (fréquence des cars). »* En conséquence, la municipalité « *demande le maintien d'une ligne directe jusqu'au centre-ville du Havre, et l'augmentation de la fréquence des cars pour maintenir un temps de trajet acceptable. »*

- **Sur la gratuité des transports collectifs :** Il est proposé :

- « *De rendre gratuit les transports en commun pour les citoyens de la Communauté Le Havre Seine Métropole, d'en augmenter le nombre et la fréquence. »*

- *« Les transports en commun ont été rendus gratuits en Occitanie (si je ne me trompes pas). Je peux vous assurer qu'une telle décision dans notre territoire ferait bondir le nombre d'usagers et baisser d'autant le nombre d'automobilistes. Nous le faisons déjà lors des périodes de pollutions et il serait intéressant de créer d'autres périodes dédiées, par exemple pour la foire, la parade blanche, le feu d'artifice du 14 juillet, les jours de canicules ou de grands froids, etc. »*
- **Sur la gratuité du stationnement le samedi** : Il est suggéré que *« pour dynamiser le commerce en centre-ville, il faudrait un stationnement gratuit le samedi pour les achats qui ne sont pas faciles à effectuer par les transports en commun. Le stationnement payant est dissuasif pour le commerce de centre-ville, favorisant les zones commerciales extérieures. »*
- **Propositions diverses sur les transports collectifs** :
 - *« Il serait intéressant de rendre accessible la gare de Bréauté par la ligne LIA. Actuellement, pour prendre le train, il faut se rendre au Havre par le transport LIA alors qu'il y a une gare à proximité »*
 - *« Il serait utile de mettre en place un arrêt supplémentaire sur la ligne 11 entre l'arrêt situé impasse d'Etainhus à Sainneville et celui situé route du Ponant à la limite des deux communes, Etainhus et Sainneville-sur-Seine »*
- **Sur le programme « Innovations territoriales et logistique urbaine durable (InterLUD) »** :
 - Un habitant d'Étretat propose de *« créer [un pôle] logistique extérieur à Étretat pour la livraison aux particuliers et professionnels en mobilité douce »* ce qui permettrait *« de réduire l'impact de la logistique du dernier kilomètre qui représente 20% du trafic dans nos rues et donc beaucoup de nuisances et de pollution. »*
- **Sur les emplacements de stationnement pour handicapés** : Une personne demande *« une augmentation significative des places de stationnement pour handicapés »*.

* * * * *

Plusieurs associations ou collectifs ont déposé des contributions durant l'enquête afin de présenter leurs observations, et parfois leurs propositions, sur le projet de plan de mobilité. Ces associations et collectifs sont repris ci-dessous selon l'ordre chronologique de leur participation.

8 : Observations de l'association des « Amis d'Étretat »

Dans une lettre de 3 pages, il est regretté *« le manque d'ambition du projet du plan de mobilité dans les objectifs de réduction des émissions carbone. Le projet se focalise principalement sur la ville du Havre et sa zone urbaine ; le périmètre rural est fortement délaissé alors que l'objectif de renforcement de la cohésion sociale et territoriale est un besoin crucial pour les prochaines années. »*

Points généraux soulevés par l'association :

- « L'analyse des mobilités est effectuée sur une étude datant de 2018, principalement focalisée sur les anciens territoires de la CODAH, qui semble peu pertinente sur les volumes et les usages (...) »
- « Le projet de PDM ne reprend pas les actions du Schéma des Mobilités du Grand Site Falaise d'Étretat Côte d'Albâtre (déc 2019). Ce Schéma doit être mis à jour pour tenir compte des évolutions de la fréquentation touristique depuis 2019. »
- « (...) le Syndicat Mixte du Grand Site Falaise d'Étretat Côte d'Albâtre ne semble pas avoir été consulté pour le projet de PDM. »
- « Les mobilités vers les communautés de communes voisines (bassins d'emplois / services) et notamment la gare de Bréauté sont absentes du projet de PDM. La gare du Havre n'est pas pertinente pour la moitié nord de la communauté urbaine. »
- « Enfin nous déplorons que les actions 2024-2033 dont le budget semble fixé à 89 M€ ne contient aucun budget pour des réalisations liées à la gestion des flux touristiques du site d'Étretat. »

Pour le secteur particulier d'Étretat, l'association précise :

- « Il faut distinguer les besoins de mobilités des résidents versus les besoins touristiques. Comme toutes les communes rurales de la CU LHSM, les liaisons en mobilités douces et les transports en commun sont des besoins importants pour les résidents et l'attractivité des territoires. »
- « Étretat faisant face à une sur-fréquentation touristique en « dents de scie », mieux préciser les actions en termes d'aménagement d'infrastructures d'accueil touristique sur son petit territoire. Ces orientations devraient concilier la vie locale et l'afflux touristique ainsi que le développement durable du site d'Étretat pour les 10 prochaines années. Plus généralement, pour les sites où la tension touristique est forte, les notions de réduction des pics de sur-fréquentation, de lissage dans l'espace et le temps des flux (mobilités, parkings et stationnements touristiques), de l'amélioration de la qualité de l'accueil touristique et de l'attractivité ou la cohabitation avec les résidents doivent être plus largement indiqués dans les actions du PDM. »
- « L'action A-6 « Faciliter la desserte en transports collectifs d'Étretat en saison touristique » reste vague dans son objectif. Les problématiques de circulation et des stationnements touristiques concentrent la grosse majorité des problèmes de l'accueil des touristes et de la cohabitation avec les résidents. Cette action reste à l'état d'« étude » (budget de 100 k€) alors que ce sujet a déjà fait l'objet de nombreux rapports depuis 2010... Le PDM doit impérativement budgéter des réalisations concrètes avec un échéancier précis selon les actions (apaisement du centre-bourg, développement des parkings sur tout le territoire Grand Site, signalétiques dynamiques de saturation de la fréquentation...) »

9 : Propositions de l'association des « Amis d'Étretat »

- « Faire évoluer le Schéma des Mobilités Grand Site en y définissant un calendrier des réalisations de 2024 à 2029 et définir les budgets pour tous les sujets traités : Transports en commun / Navettes touristiques, Voies cyclables, Chemins pédestres,

Stationnement, Plan camping-car ». Nota de la commission : Il est fait référence au volume 2 de 2019 sur les propositions et les actions du schéma des mobilités et des itinérances douces (action 16), du rapport relatif à l'opération « Grand Site ».

- « Dans l'objectif de lissage de la fréquentation touristique du Grand Site, maintenir les liaisons en transport en communs / navettes toute l'année, notamment la liaison journalière avec la gare de Bréauté. S'assurer d'une compatibilité avec les besoins des résidents toute l'année (horaires, fréquences, volumes). »
- « Dans l'objectif de lissage des pics de fréquentation, limiter le nombre de places de parkings visiteurs aux entrées d'Étretat et privilégier les cheminements visiteurs sécurisés en minimisant les nuisances aux résidents. Gare Étretat - route de Bénouville D11 -> 90 places, Guézanne Le Tilleul - route de Criquetot D39 -> 350 places, Fréfosse/Valaine Étretat - route du Havre D 940 -> 550 places. »
- « Répartir les parkings visiteurs sur tout le territoire Grand Site en respectant l'environnement et les paysages. »
- « S'assurer que les recettes des parkings profitent aux collectivités et non au service d'intérêts privés/particuliers. »
- « Mise en place en amont d'Étretat d'une signalétique dynamique de fréquentation des parkings avec indication des parkings de délestage sur les communes voisines. »
- « Empêcher les parkings illégaux sur les départementales. »
- « Améliorer le jalonnement piétons, vélos et véhicules sur toute la commune. »
- « Apaisement du centre-bourg d'Étretat » Nota de la commission : Voir chapitre infra consacré à l'instauration d'une zone à trafic limité (ZTL).

D'autre part, l'association des Amis d'Étretat propose sur le long terme :

- « Faisceau ferroviaire Les Ifs – Étretat : Étude de faisabilité sur la réhabilitation de la liaison ferroviaire Bréauté – Étretat. »
- « Contournement d'Étretat : Dans l'objectif de limiter la circulation de transit à travers Étretat (notamment pour les véhicules avec un gabarit important), étude de faisabilité d'une route de contournement. »

10 : Proposition présentée par trois associations d'Étretat

Les associations : « Amis d'Étretat », « Union Commerciale d'Étretat » et « Étretat Demain », proposent, dans un document de 5 pages, « de diminuer d'au moins de moitié les flux de véhicules motorisés ainsi que les espaces utilisés par les parkings dans le centre-bourg. ».

Sous la forme d'une « zone à trafic limité » (ZTL), déjà utilisée en France et en Europe, la création d'une zone apaisée permettrait, selon les associations de « diminuer le flux et le transit de véhicules en centre-ville ou centre historique/touristique. »



La ZTL « moins drastique qu'une zone piétonne » permettrait « une implémentation rapide, sans investissement et outil de gestion lourds. ». Cette zone aurait notamment pour objectifs

d'apaiser le centre-bourg et « d'améliorer l'expérience touristique des visiteurs, le cadre de vie des résidents, et le renforcement de l'activité commerciale » afin de :

- « Faciliter la circulation et le stationnement des riverains, des services publics et de secours, des acteurs économiques et de leurs clients. »
- « Réduire l'emprise des parkings dédiés aux véhicules motorisés en les transformant en espace paysager, évènementiel ou de rencontre. »
- « Renforcer les espaces dédiés aux mobilités douces (piétons / vélos / PMR) pour offrir des déambulements plus accueillants et sécurisés et diminuer la pollution de l'air et la pollution sonore. »

Outre les objectifs poursuivis par la mise en place d'une ZTL dans le centre-bourg d'Etretat, les trois associations déclinent dans un document de cinq pages :

- Le périmètre de la ZTL (un plan du périmètre est joint).
- Les horaires et les périodes d'activation de la ZTL.
- Qui pourra circuler ?
- Comment sera contrôlée la ZTL ?
- Les justificatifs à présenter en cas de contrôle.
- Les types de parkings en ZTL.
- Les reports de circulation et de parkings visiteurs.
- Les avantages de la ZTL.

Un document complémentaire de 8 pages, consacré à la zone à trafic limité, est joint à la contribution des trois associations.

11 : Observations du collectif « Les CauxLibris » de Saint-Romain-de-Colbosc

Le collectif joint à sa contribution un « **Plaidoyer pour les mobilités actives à Saint-Romain-de-Colbosc** ». Ce document de 18 pages, annexé au registre numérique, présente « Les CauxLibris » puis comprend deux parties : « Pourquoi faire du vélo à Saint-Romain ? » et « Le vélo à saint-Romain, c'est possible ! ».

Le collectif « Les CauxLibris » présente ensuite une contribution de trois pages afin de développer ses observations et ses propositions. En préambule, il est précisé les « façons théoriques de faire le trajet en mobilité douce entre Saint-Romain-de-Colbosc et Le Havre :

- Vélo ou bus de St Romain à la gare d'Etainhus (L12), puis train de la Gare d'Etainhus au Havre (TER).
- Bus L12 (LIA) ou car (L506) de Saint-Romain au Havre. »

« Intermodalité Gare SNCF / vélo / car »

- Il est souligné : « Aucune piste cyclable ne permet de se rendre de façon sécurisée, en particulier depuis Saint-Romain, jusqu'à la gare d'Etainhus (5 km). Les voies et aménagements cyclables prévus nous semblent insuffisants, car, d'une part, en venant de Saint-Romain ils feront passer les cyclistes par Gommerville ce qui rajoutera environ 2,5 km au trajet le plus direct (lorsque l'on se déplace pour aller au travail on n'a pas trop envie de faire des km en plus), d'autre part parce que la voie envisagée entre

Gommerville et la gare est un tronçon sur voie partagée et uniquement jalonné avec aménagements ponctuels, ce qui ne nous paraît pas répondre à l'enjeu, sur une route très fréquentée, en particulier le matin aux heures de pointe, et sur laquelle les voitures et les camions (très nombreux) roulent vite (entre 70 et 80 km/h selon les endroits pour ceux qui respectent les limitations de vitesse). Par ailleurs pour les personnes qui se rendent à la gare à pied, (par exemple depuis l'association Graine en Main à Etainhus) il n'y a aucun aménagement de prévu. »

Le collectif poursuit ses remarques en précisant : *« L'abonnement TER (Etainhus-Le Havre, 51 €/mois) n'est pas inclus dans l'abonnement LIA (45 €/mois) ce qui place le coût de ce trajet quotidien à 97 €/mois. Or ce coût n'est pas du tout incitatif. En effet beaucoup de personnes qui se rendent au Havre par le train doivent ensuite prendre un bus ou un tramway pour aller sur leur lieu de travail, ce qui nécessite un abonnement SNCF et un abonnement LIA. La voiture est alors plus avantageuse pour beaucoup de personnes, y compris lorsque l'employeur prend en charge la moitié du coût de l'abonnement, comme la loi l'exige. Par ailleurs, de Saint-Romain nous avons le choix entre les cars Nomad, la ligne 12 LIA ou nous rendre à la gare d'Etainhus pour prendre le train (ce qui est parfois le plus rapide). Or, autant l'abonnement LIA et les cars Nomad ont fusionnés (le fait d'en prendre un donne l'autre), encore une fois ce n'est pas le cas pour le train qui demande un abonnement supplémentaire de 45 euros. Pour ces deux raisons, il serait intéressant que l'abonnement LIA / Car Nomad donne également la possibilité de prendre le train depuis la gare d'Etainhus. »*

- *« Arrêts de car LIA et Nomad / vélo : des personnes se rendent à vélo aux arrêts de car à Saint-Romain pour aller au Havre : LIA (arrêts : Temple, collège par exemple), Car Nomad (arrêts : école ou Bois rosé par exemple). Or, il n'y a aucun dispositif pour attacher son vélo à ces arrêts. »*
- *« Les horaires des bus et des trains ne sont pas coordonnés. Le matin il est impossible de prendre le bus pour aller à la gare d'Etainhus pour avoir une liaison avec le train. Il y a 1h d'attente. Le soir, la liaison est possible mais avec 20 mn d'attente. »*
- *« La ligne 12 ne prend pas toujours les vélos, tous les bus ne sont pas équipés. »*
- *« Il est impossible de mettre un vélo dans le TER sachant que déjà tous les voyageurs ne rentrent pas. »*
- *« Les abris pour les vélos à la gare d'Etainhus sont, la plupart du temps, déjà occupés par des vélos ou trottinettes appartenant aux riverains. »*

12 : Propositions du collectif « Les CauxLibris » de Saint-Romain-de-Colbosc

Sur les voies et aménagements cyclables

- *« Voie cyclable à Saint-Romain avenue de Lattre de Tassigny : cette piste cyclable indiquée sur le plan comme déjà existante n'est pas praticable car elle est mal conçue (très étroite, constellée de trous et de bosses) et qu'elle n'est pas entretenue (ronces et végétation qui déborde largement sur la voie cyclable une grande partie de l'année). »*
- *« Aménagement cyclable des routes qui sont refaites : selon le code de l'environnement (article L. 228-2) les communes ou intercommunalités sont dans l'obligation de prévoir des aménagements cyclables lors de travaux sur les voies urbaines. Or nous avons constaté que cette obligation n'est pas respectée. Exemple de la route d'Oudalle à Saint-*

Romain-de-Colbosc refaite en 2023 sans aménagements cyclables, alors que les places de stationnement réalisées devant des pavillons avec garage montrent bien qu'il y avait suffisamment d'espace. Il faudrait que la CU, dans son plan mobilité, s'engage à respecter cette obligation. »

Sur certains aménagements qui ne sont pas prévus, le collectif « Les CauxLibris » demande qu'ils soient pris en compte *« pour assurer une continuité des mobilités actives et/ou pour relier des lieux stratégiques :*

- *Rue du Bassin : aménagement d'une piste cyclable pour proposer une continuité avec la future piste cyclable Saint-Romain-Gommerville pour rejoindre le centre-ville de Saint-Romain.*
- *Axe château de Gromesnil – rond-point autoroute – gare d'Etainhus : aménagement d'une piste cyclable le long de la route du Château et poursuivre sur l'axe Saint-Romain-Etainhus.*
- *Avenue du Général de Gaulle jusqu'à « Les Hauts de St-Michel ».*
- *Refaire à minima les marques au sol des pistes cyclables.*
- *Mettre en place une signalétique adaptée pour favoriser l'usage de la piste cyclable (inexistante aujourd'hui).*
- *Limiter la vitesse à 30 km/h pour les voitures.*
- *Amener une réflexion sur un parcours de circulation à sens unique dans Saint-Romain permettant la mise en place de pistes cyclables.*
- *Développer les pistes cyclables intercommunales (à la manière de celle de Saint-Romain/Gommerville mais avec les autres communes (La Cerlangue, Saint-Vincent, Saint-Vigor).*
- *Rénover le chemin de la Porte Rouge (dit « La Vieille Route » entre Saint-Aubin et Saint-Romain) pour favoriser la mobilité douce par ce chemin, plus agréable que la piste au bord de la nationale et installer une signalétique dans ce sens.*
- *Aménager le chemin de la Chapelle pour favoriser la mobilité active entre le centre de Saint-Romain et le hameau d'Enfer, et poursuivre jusqu'au village des Trois Pierres.*
- *Créer des pistes cyclables sur les axes qui convergent vers les centres d'intérêts de Saint-Romain (espace Henri Odièvre, école, collège, stade de foot). Avenue du Général de Gaulle et avenue de Lattre de Tassigny.*
- *Rue Sylvestre Dumesnil puis Rue Jules Lemercier (axe rue de la République/école) : très empruntée par les enfants aux heures d'entrée et sortie d'école, très étroite : proposer sens unique avec contresens cyclable.*
- *Rue de la République : très empruntée par les collégiens, passage de bus, voitures qui roulent vite : proposer sens unique/avec contresens cyclable.*
- *Rue Georges Grimm : sens unique/avec contresens cyclable.*

Sur les transports collectifs, le collectif propose :

- *« Il n'y a pas de voie de bus réservée sur le trajet, notamment à l'entrée du Havre. Le bus met donc le même temps que la voiture à faire le trajet (de 40 minutes à 1 heure)*

en fonction des lignes, dont une grande partie du temps s'effectue en entrée de Ville du Havre dans les bouchons pendant les horaires de bureau.

- « Le TER au retour du Havre à destination d'Étainhus (17h30 et 18h30) est surchargé : il n'y a fréquemment qu'un seul wagon alors qu'il en faudrait trois. Une grande partie des voyageurs reste souvent à quai et l'autre voyage debout dans de mauvaises conditions de confort et de sécurité. »
- « De même, la ligne 12 de Lia est surchargée sur les mêmes horaires. S'agissant d'un bus configuré « classique de centre-ville » avec très peu de sièges, les voyageurs se retrouvent debout pendant une heure avant de rejoindre Saint-Romain. »
- « Il n'y a pas d'abribus à la gare d'Étainhus en cas d'intempérie. »

Le collectif suggère également : « Proposer en prêt des vélos et vélos à assistance électrique (les VAE de LIA par exemple) pour permettre aux usagers de tester le VAE comme moyen de transport quotidien à partir de chez eux. »

13 : Observations du collectif des rues d'Étretat et Guillemard

« Nous avons examiné avec un très grand intérêt les documents mis à la disposition des administrés de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole.

Nous avons été impressionnés par les très grandes ambitions que porte ce plan en particulier l'atteinte des objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone, et qui s'est fixé comme trajectoire une réduction de 19 % de la circulation routière.

Evolution des mobilités à horizon 2033

Dans le tableau ci-dessous, nous avons tenté de nous représenter l'évolution projetée sur la période 2024-2033 du nombre des déplacements journaliers des habitants par mode de transport (référence : étude AURH). »

Répartition des déplacements journaliers des habitants par mode (moyenne)

		voiture en auto-solisme	voiture avec passager (s)	Transport en commun	Vélo & deux-roues motorisés	piétons	total
Chiffres de l'étude AURH entre janvier et mai 2018 dans le cahier de mobilité de février 2021 (hors véhicules de transports de marchandises)	%	42,62%	13,90%	9,01%	2,14%	32,33%	100,00 %
	nbre	414 000	135 000	87 500	20 800	314 000	971 300
Objectifs modaux 2033 avec baisse de 19% de la circulation routière avec la nouvelle répartition modale	%	35,00%	15,00%	10,00%	8,00%	32,00%	100%
	nbre	275 364	118 013	78 675	62 940	251 761	786 753

« Nous constatons une baisse sensible du nombre total des déplacements journaliers sur la Métropole. Nous nous demandons incidemment si cette perspective est compatible avec la volonté déclarée de faire du PDM un vecteur d'attractivité économique et touristique du territoire ? »

Report modal

« Selon les objectifs 2033, le report modal projeté est essentiellement soutenu par le vélo (+6%). En phase avec ces objectifs, le budget du PDM sur la période 2024-2033 prévoit la mise en œuvre du schéma Vélo (action B15) qui, sur un total de 89,3 M€, représente 56% de ce budget soit 50 M€. Nous considérons que cette action présentée en page 40 de la note de présentation mériterait un plus grand luxe de détails au regard de son importance dans ce budget. »

Pistes cyclables

« A la lumière du 13^{ème} document sur le plan de phasage du schéma vélo pour la période 2022-2033, l'essentiel de ces nouveaux investissements semblent être réalisés sur les territoires ruraux de la communauté urbaine. La question se pose de savoir s'ils vont ainsi répondre à l'économie d'un plan de mobilité qui consiste à tendre vers une limitation des déplacements donc à en diminuer le coût pour les usagers, notamment en rationalisant les trajets domicile-travail ? »

« Il nous apparaît essentiel d'assurer au préalable et prioritairement le développement de ce mode de transport à l'intérieur de la zone urbaine dense par la mise en place d'un réseau continu et maillé de pistes cyclables (réf. CEREMA). »

« Nous constatons que les aménagements qui font actuellement l'objet d'une expérimentation, dans la rue du Général De Gaulle sur la commune de Sainte-Adresse et dans les rues d'Étretat, Guillemard et du Président Wilson du quartier Saint-Vincent, répondent idéalement à ces recommandations. »

Covoiturage

« Nous estimons que devant la pratique écrasante de l'autosolisme sur le territoire de la métropole havraise estimée selon l'étude de l'AURH à 1,06 passager par véhicule s'agissant des déplacements domicile-travail, une action plus volontariste menée par les autorités locales en faveur d'une utilisation optimisée de l'usage de la voiture, pourrait se révéler positive à l'accomplissement des objectifs du plan de mobilité. Les actions B6 à B9 du PDM 2024-2033 tendent très certainement vers cet objectif mais la traduction de l'objectif n° 9 de l'article L. 1214-2 du code des transports n'y répond pas totalement. »

« Nous estimons qu'une telle initiative se justifierait d'autant plus sur le territoire de la communauté urbaine qui présente des caractéristiques géographiques très spécifiques avec des limites physiques intangibles à l'ouest comme au sud et où par conséquent, les déplacements se concentrent sur un réseau de voiries beaucoup plus réduit que sur le territoire d'une métropole s'étendant sur les quatre points cardinaux. »

14 : Observations du collectif « Sainte-Adresse à pied à vélo »

« Nous faisons le constat que depuis plusieurs années que la pratique du vélo, notamment avec le VAE et l'offre de location LIA, se développe beaucoup sur notre commune. Les promesses de

nos élus se font attendre pour des aménagements sécurisants pour les piétons et cyclistes notamment sur la D 940. Cet axe ressemble à un périphérique au heures de pointe et est traversé par de nombreux automobilistes habitant en sur le plateau ou péri-urbain ou se développe des zones d'activités et un nouveau quartier sur Bléville. L'urbanisation se fait mais les offres de transport alternatives au tout voiture et autosolisme ne suivent pas. Cela ne va pas sans créer des nuisances et tensions sur notre ville. »

« Toujours sur la D 940 il n'y a aucun aménagement sécurisé pour se déplacer en vélo. Des solutions existent, comme l'incitation à laisser son véhicule sur un parking relais à l'aéroport puis avec la mise en fonction de bus navette direct allant vers la station du tramway plage. »

« Nous notons aussi que les différentes institutions concernées tel que le Département, la communauté de commune et la mairie, ont du mal à communiquer ensemble et aussi avec notre collectif d'habitants. Cette constatation fait que les projets n'avancent pas ou sont subi. La dynamique des mobilités "douces" est croissante mais pourrait être bien meilleure par des infrastructures sécurisantes et performantes. Il y aurait un facteur "déclencheur » pour une partie de la population n'ayant pas franchi le "pas" pour des questions de sécurité. Cela ne pourra se faire qu'avec un plan ambitieux de pistes cyclables. »

« Notre collectif se voit comme un acteur de conseils du fait de son expérience de terrain, et désire être un interlocuteur constructif. »

15 : Observations de l'association « La Roue Libre »

Juste avant la clôture de l'enquête, l'association « La Roue Libre » a souhaité présenter des observations « après la lecture des 61 contributions déposées, les rencontres avec trois collectifs d'habitants favorables aux modes actifs et à un cadre de vie apaisé, sur les communes du Havre, Sainte-Adresse et Saint-Romain-de-Colbosc, et les discussions avec les usagers du territoire. »

*« **1^{er} constat** : Une proportion importante (40 % environ - et non ultra minoritaire) de la population dans cette enquête parle finalement de besoins en intermodalité et en multimodalité, mais à condition de qualité, de rapidité, de confort d'usage. Il nous paraît donc important que cela s'exprime plus clairement dans le PDM : demain ce sont les modes de transports les plus durables et actifs qui gagneront en confort et en rapidité (marche, vélo, transports en commun, et covoiturage). Et que l'ensemble de la société utilise les transports en commun, qu'ils ne soient plus perçus comme l'outil de déplacement du pauvre. Rendre les modes actifs et les transports en commun attractifs, qualitatifs. Il paraît aussi important que l'EPCI ne compte plus les retenues (bouchons) en temps de passage mais en temps de passage / personnes. »*

« Enfin, les bus actuels ne paraissent pas répondre aux besoins futurs de raccordements au sein des communes rurales / entre communes rurales avec des réseaux de rabattement vers les centres-bourgs et les arrêts des lignes de car / bus express. Une génération de navettes électriques seraient plus adaptée. »

*« **2^e constat** : Partir d'aménagements existants qui mériteraient d'être rénovés et améliorés revient dans plusieurs contributions. C'est un gain foncier appréciable en perspective. Plusieurs contributions soulignent que le retard en terme de parking-relais est important. Les existants*

devraient être évalués avant perspectives d'amélioration (le parking-relais de Caucriauville est vide et ne sert absolument pas pour l'usage initial). Les parking-relais ne devront pas être des parkings à usage automobilistes uniquement : ils doivent être accessibles par plusieurs modes de transport y compris actifs (itinéraires cyclables et stationnements sécurisés et surveillés) et transports en commun. Cela devra se retrouver pour les parkings le long du tramway qui devront être intermodaux et multimodaux. »

*« **3^e constat** : Les objectifs en termes de report modale sont mal dimensionnés par rapport aux besoins à venir et aux dynamiques de report à l'œuvre vers les modes actifs ; d'autant que les lycéens et les retraités du territoire ont enclenché une dynamique plus fortes que leurs parents : dynamique collective mais les aménagements ne se développent pas au même rythme. »*

*« **4^e constat** : Les remontées soulignent un besoin de cohérence entre les aménagements. Les acteurs de notre territoire doivent enclencher une dynamique de concertations multi-acteurs et à toutes les échelles. Demain une meilleure communication entre les collectivités avec des outils de dialogue (comme des commissions régulières obligatoires entre les acteurs décisionnaires), permettront plus de cohérence dans les aménagements cyclables et piétonniers en réseau. »*

16 : Observations de M. le maire de Montivilliers

Par lettre du 7 février 2024, annexée au registre papier déposé à la mairie, M. Jérôme Dubosc, maire de Montivilliers, présente les remarques suivantes sur différentes actions du projet de plan de mobilité.

- **« Actions B1, B6 à B8 :** Suite à une analyse approfondie des actions B1, B6 à B8, je soutiens l'initiative d'étudier la faisabilité d'un service d'autopartage. Je note avec attention les actions visant à étudier la faisabilité d'un service d'autopartage en lien avec la future Zone à Faibles Émissions (ZFE). Cependant, je souhaite exprimer des réserves quant à la mise en place de la ZFE, en raison des préoccupations spécifiques liées à notre commune. »
- **« Action B3 - Valoriser le faisceau ferroviaire :** La valorisation du faisceau ferroviaire entre Montivilliers et Criquepot est cruciale pour la connectivité de notre région. J'encourage également la considération de modes de déplacement doux tels que le vélo-rail et les navettes autonomes pour répondre aux besoins diversifiés de notre population. Ces alternatives contribueront à promouvoir une mobilité plus durable et respectueuse de l'environnement et permettront de limiter le nombre de véhicule souhaitant se rendre au parking du futur tramway. Je souhaite exprimer ma confiance dans les démarches entreprises tout en soulignant la nécessité de tenir compte des spécificités locales pour une mise en œuvre équilibrée. »

« Dans l'attente de la réalisation du tramway en 2027 et suite à la fin de l'exploitation de la LER en septembre 2024, la ville de Montivilliers exprime sa vive inquiétude sur les modes de substitution de transport et relaie la nécessité pour les usagers actuels de disposer d'une offre de transport répondant à la fréquentation actuelle ainsi qu'à la fréquence. »

- **« Action B11 - Améliorer l'intégration tarifaire :** Je souligne la nécessité d'améliorer l'intégration tarifaire, et je suggère la gratuité pour les grands événements et une expérimentation sur les week-ends. »

- « **Action B15 - Piloter/suivre la mise en œuvre du schéma vélo** : Je rappelle l'impératif de la mise en œuvre du schéma vélo, soulignant son importance pour le développement de l'usage du vélo sur notre territoire. La réalisation de pistes cyclables sécurisées et bien planifiées est essentielle pour promouvoir une mobilité active et réduire la dépendance aux modes de transport motorisés. La prise en compte d'une piste cyclable entre Harfleur (rue Paul Doumer) et Montivilliers (par l'avenue Foch est primordiale. »
- **Action B17 - Définir un plan d'actions dédiés pour les trottinettes en libre-service (EPDM)** : La Ville de Montivilliers n'est pas favorable à cette action, fondée sur des préoccupations quant aux nuisances potentielles générées par les trottinettes en libre-service. Nous considérons essentiel de prendre en compte les besoins et les inquiétudes de la population locale pour garantir une mise en œuvre équilibrée du plan de mobilité.
- « **Action B18 - Mettre en œuvre la démarche InTerLUD** : J'insiste sur l'importance de travailler sur la livraison des derniers kilomètres en lien avec le plan climat air énergie communal (CAE) dans le cadre de la démarche InTerLUD. Il est crucial d'anticiper et d'adresser les défis logistiques spécifiques aux derniers kilomètres pour garantir une logistique urbaine durable et efficace. »
- « **Action C5 - Résoudre les difficultés de stationnement sur les communes périphériques** : Je suggère de lancer une étude approfondie sur les difficultés de stationnement dans les communes périphériques, en tenant compte des évolutions potentielles avec l'introduction du Tramway. Il est essentiel d'anticiper et de répondre aux besoins croissants de stationnement tout en assurant une gestion adaptative conforme aux évolutions des modes de transport. »
- « **Action C8 - Créer des pôles écomobilité** : J'exprime la nécessité d'implanter un pôle écomobilité également à Montivilliers. En complément des projets prévus à St Romain et Criquetot, cette extension assurera une couverture équilibrée du territoire, offrant des services d'information, de conseil et d'assistance dédiés à la mobilité et aux transports. »

« Ces réserves émanent de la volonté de représenter au mieux les intérêts et les besoins de la population montivillonnaise dans le contexte du plan de mobilité (...). Nous sommes ouverts au dialogue et à la coopération pour parvenir à des solutions bénéfiques pour l'ensemble de la communauté. »

17 : Synthèse des avis rendus par les personnes publiques associées

- **Le président de la région Normandie** fait part, dans sa réponse en date du 09 novembre 2023, de son avis favorable, sans aucune réserve, sur le projet de plan de mobilité et note avec satisfaction que la région sera associée à différents axes de travail. Le président tient également à souligner l'initiative visant à aboutir à une intégration tarifaire du service de covoiturage avec le transport régulier, démarche qui encouragera et contribuera à développer une offre de déplacement multimodale.

- **Direction départementale des territoires et de la mer de la Seine-Maritime** fait part, dans sa réponse en date du 18 octobre 2023, de son avis favorable assorti des recommandations suivantes :
 - mettre en lumière l'amélioration de la sécurité des déplacements dans l'ensemble des actions d'apaisement des cœurs de quartier,
 - mentionner l'état des lieux de franchissements des passages à niveau et préciser comment seront améliorées les conditions de franchissement afin d'améliorer la sécurité, notamment pour les cyclistes,
 - les réflexions sur le projet ZFE devraient inclure la mise en place de ce service en cas de résultat concluant de l'étude,
 - insister davantage sur le portage de l'action relative à la desserte multimodale de la ZIP pour favoriser les synergies interentreprises et la concrétisation des actions du plan de mobilité entreprises (PDME),
 - intégrer une dimension plus concrète au PDM en se projetant au-delà des phases d'étude à mener dans les trois prochaines années pour créer une nouvelle dynamique en matière de transport,
 - un accompagnement au déploiement du covoiturage est nécessaire, les actions devraient faire apparaître ces besoins de développement,
 - un bilan succinct du développement de la logistique urbaine développée depuis 2013 permettrait de constituer un préalable opportun et objectif à de nouvelles propositions,
 - préciser dans le plan de mobilité que le développement des infrastructures de recharges des véhicules électriques intègre l'ensemble du territoire,
 - regrette que les autres pôles urbains n'aient pas fait l'objet d'une analyse sur la réduction de l'autosolisme et le report vers des modes de déplacements alternatifs,
 - définir des indicateurs plus fins pour mesurer l'impact des outils pédagogiques accompagnant les employeurs pour réorienter les modes de déplacement personnels.

18 : Synthèse des avis rendus par les personnes publiques consultées

La direction interdépartementale des routes nord-ouest fait part, dans sa réponse, que les axes du PDM relatifs au développement d'une offre de déplacement multimodale et à la maîtrise de l'autosolisme rentrent parfaitement en résonance avec les objectifs du projet de service de la DIR Nord-Ouest et y souscrit donc tout naturellement.

Les services de la DIR Nord-Ouest sont à disposition pour participer aux réflexions sur les différentes actions telles que les actions B9, B10 et C2. Le lancement d'une réflexion sur la mise en œuvre sur le réseau routier de voies réservées aux transports en commun serait intéressant.

L'association La Roue Libre, dans sa réponse par mail en date du 17 décembre 2023 :

- fait part de son étonnement sur le fait que le PDM ne mentionne pas dans son préambule les enjeux du réchauffement climatique, la Stratégie Nationale de Décarbonation, le retard pris par le secteur des transports (seul secteur qui ne réussit pas à diminuer ses émissions carbone), les ambitions du Plan vélo national fixées à 12% de part modal en 2030 (là où le PDM fixe un objectif de 8% en 2033).

- fait part de ses attentes vis-à-vis de ce PDM :
 - le besoin indispensable d'itinéraires et d'aménagements cyclables continus et sécurisés,
 - faciliter les rabattements rapides et performants vers les gares et les nœuds modaux pour les piétons, vélos/trottinettes, transport en commun,
 - développer et faciliter la pratique du vélo sur les zones périurbaines et rurales dans des usages quotidiens,
 - développer l'intermodalité entre les différents réseaux de transports (vélo, TC, covoiturage, ...),
 - continuer à développer les mobilités actives des enfants, des jeunes et des seniors.

- insiste sur les infrastructures et en particulier sur :
 - le besoin indispensable d'aménagements cyclables structurants continus et sécurisés,
 - l'entretien organisé, régulier, budgété des réseaux cyclables existants,
 - le besoin de parcs de stationnements multimodaux accessibles et sécurisés,
 - le développement et l'apprentissage du vélo (y compris en intermodalité) comme mode de transport familial reconnu et valorisé,
 - la nécessité de rendre visible et compréhensible pour les usagers l'interconnexion et la complémentarité des différents réseaux entre eux (Réseau cyclable, TC, covoiturage, minibus intra et intercommunaux).

- fait part d'observations, de propositions, de préconisations ou de commentaires pour chacune des actions du plan de mobilité :
 - associer la protection des cœurs de bourg à celle des cœurs de quartier, dont les besoins de pacification sont partagés,
 - propose que des "scénarios de cohabitations avec les flux cyclistes traversant" soient mentionnées,
 - proposer des actions possibles comme l'étude, la concertation et le test de rues d'école fermées temporairement aux heures d'entrée et de sortie d'école à la circulation automobile,
 - repenser les aménagements de stationnements vélos en gares desservies par la ligne LNPN. La gestion du franchissement cyclable du Pont de Normandie doit être aussi repensée,
 - préconise de suivre le Guide du stationnement du vélo en gare (<https://veloiledefrance.fr/guide-du-stationnement-velo-en-gare/>) et estime qu'il serait intéressant aussi de penser à la place d'une Maison des Mobilités multi-acteurs,
 - sécuriser l'accessibilité d'Étretat en transport en commun, à vélo et à pied. Connecter aux arrêts de TC des offres de location LIA vélo et réseaux piétons et vélos permettant un accès pacifié à Étretat et aux falaises,

- faciliter l'accès aux cyclistes avec un réseau cyclable de qualité permettant d'assurer une connexion cyclable entre communes voisines. L'amélioration des itinéraires de cyclotourisme devrait également englober l'entretien et la réfection des enrobés vieillissant devenant dangereux sur certains tronçons,
- ajouter à la liste d'actions prévues, l'étude et la réalisation de boucles vélos en circuits intérieurs attractifs et sécurisés,
- s'étonne que l'étude de la faisabilité d'un service d'autopartage ne soit qu'une étude d'opportunité et de « faisabilité » sans envisager une mise en œuvre, ou à minima une expérimentation,
- ne pas limiter la mise en place de PDME à la seule ZIP sans prévoir dès à présent son extension et sa généralisation,
- le projet de valorisation du faisceau ferroviaire entre Montivilliers et Criquetot devrait se concrétiser par la réalisation d'une piste cyclable bidirectionnelle structurante, idéale pour les jonctions intercommunales,
- dans le cadre de la mise en œuvre les orientations du PDM dans la conception du projet tramway, réaliser un audit sur les parkings-relais existants et proposer des stationnements vélos connectés aux réseaux bus/tramway/train réellement sécurisés,
- dans le cadre du projet tramway, repenser la desserte des communes de la seconde couronne avec des aires de covoiturage en capacité d'accueillir les cyclistes avec des stationnements vélos réellement sécurisés,
- demande que le Plan Vélo soit utilisé comme un Plan vélo de transition majeur pouvant accompagner le besoin de repenser les déplacements,
- demande que les études de stationnement des Engins de Déplacements Personnels Motorisés (EDPM) soient corrélées aux études de stationnements vélos, en vue de corriger un problème de cohérence récurrent,
- mentionner le besoin de bornes de recharges étanches et sécurisés pour les vélos, les vélos-cargos à assistance électrique,
- dans le cadre de la refonte de la politique de stationnement, développer des mesures incitatives pour les P+R, les TC, le vélo / la trottinette,
- développer le management de la mobilité en coordination à une véritable éducation / formation / information pour accompagner les populations vers le report modale à l'échelle du territoire.

19 : Synthèse des avis et observations rendus par les conseils municipaux

La commune d'Angerville-l'Orcher émet les remarques suivantes :

- aucune ligne de transport régulière n'est prévue dans le PDM, seul le Fil bus existe permettant de desservir Criquetot-L'Esneval et Etainhus,
- dans le PLUi, la commune est identifiée comme "Pôle de proximité" ce qui implique le renforcement des transports. Des connexions régulières sont nécessaires avec Criquetot-L'Esneval, St Romain-de-Colbosc mais surtout Montivilliers (connexion avec la future ligne de tramway),

- dans le cadre du "Plan de Mobilité", l'amélioration des dessertes sur la commune serait favorable à l'utilisation des transports en commun.

La commune de Fontenay ne donne pas d'avis mais renouvelle sa demande de ligne de bus LIA ou une liaison régulière vers Montivilliers ; demande en urgence la création des cheminements piétons sécurisés avec Montivilliers via la RD 111 car de nombreux collégiens emprunteront ce cheminement pour rejoindre le collège Raymond QUENEAU et d'une manière générale la réalisation de déplacements sécurisés pour permettre aux habitants des hameaux de rejoindre le centre-bourg ainsi que des tarifs attractifs et incitatifs des transports en commun.

La commune de Gainneville émet un avis favorable sous réserve de la prise en compte des éléments suivants :

- la nécessité pour le territoire de développer la Ligne Nouvelle Paris Normandie,
- le refus de l'instauration de la ZFE en l'absence de retours chiffrés en matière de pollution des transports ainsi qu'au regard des risques d'exclusion d'une partie de la population,
- la nécessité de terminer le raccordement cyclable de Gainneville et le déploiement des pistes cyclables dans le cadre du plan "vélo",
- le développement des transports en commun : rotation, cadencement, intégration des vélos dans les TC et leur gratuité en cas de pic de pollution et à plein temps pour les étudiants,
- réglementer l'usage des engins de déplacement personnels motorisés,
- dans le cadre "ville apaisée", demande la réalisation d'un travail spécifique concernant la RD 6015 au cœur de Gainneville et l'étude de pistes d'actions au regard de la desserte logistique,
- la recherche d'une régulation du trafic en entrée de ville doit être menée sans conduire à un phénomène d'exclusion des habitants de la communauté urbaine,
- les communes doivent être le relais de l'information concernant les transports.

La commune de Bonneville-la-Mallet rejette le plan de mobilité au constat que la desserte de la ville par la ligne n° 13, promis depuis 2019, n'est toujours pas prise en compte et ce malgré l'attractivité de la ville en terme de commerces, de zone de chalandise et d'activités sportives et culturelles très fréquentées.

La commune de Gaimbouville ne donne pas d'avis mais souhaite qu'une répartition de l'argent soit faite sur les communes et qu'une concertation soit mise en place lors de l'élaboration du plan vélo.

La commune d'Harfleur émet un avis favorable sous réserve de la prise en compte des remarques suivantes :

- le concept de la "ville du 1/4 d'heure" devrait être repris et appliquée à la commune,
- réaliser un bilan à mi-parcours de la mise en œuvre du plan de mobilité pour en améliorer les objectifs de réduction de la part modale des automobiles,
- poursuivre la réflexion sur les conditions tarifaires des transports en commun et l'extension des temps de gratuité partielle.

La commune de Hermeville émet un avis favorable mais fait remarquer l'absence de prise en compte des nuisances sonores de la route départementale 125 qui traverse la commune avec un trafic de 4500 à 5000 véhicules par jour.

La commune d'Octeville-sur-Mer émet un avis favorable mais assorti de deux observations sur la non-application de la Zone à faible émission sur son territoire et la desserte de transports collectifs adaptés au besoin de la commune.

La commune de Sainneville-sur-Seine émet un avis favorable et rappelle qu'il serait souhaitable de limiter le nombre de rotations des bus LiA le dimanche et jours fériés ainsi que d'utiliser un véhicule d'un gabarit plus adapté aux routes de la commune.

La commune de Saint-Jouin-Bruneval émet un avis défavorable aux motifs suivants :

- un projet de mobilité, majoritairement dirigé vers la ville centre, est insuffisamment développé sur le périmètre rural,
- un manque d'ambition dans la décarbonation,
- un développement de la mobilité touristique au détriment de celle des habitants.

La commune de Saint-Martin-du-Manoir souligne l'intérêt et l'ambition du plan de mobilité et estime que le tramway sera une dimension forte de l'offre de déplacement ce qui implique :

- la mise en œuvre des parkings-relais,
- le maintien et le renforcement des horaires de la ligne LiA,
- une liaison vélo sécurisée vers Montivilliers au vu de la dangerosité de la RD 111 ainsi qu'une liaison en mode doux entre le centre-bourg de Saint-Martin-du-Manoir et la gare SNCF de Saint-Laurent-de-Brévedent.

La commune de Sainte-Adresse émet un avis favorable au projet et demande à être particulièrement associée aux réflexions études et mise en œuvre des actions suivantes :

- lancer une action dédiée aux déplacements touristiques et notamment vers le cap de la Hève,
- étudier la faisabilité d'un service d'autopartage et la mise en œuvre du schéma vélo,
- développer l'implantation des dispositifs de recharge des véhicules électriques,
- étudier l'opportunité de régulation du trafic de l'agglomération centrale,
- définir les règles pour l'aménagement courant de la voirie et réviser la réglementation du stationnement privé,
- réétudier la faisabilité d'une liaison directe entre le plateau de la Hève et le terminus tramway de la plage via le quartier du Nice Havrais.

20 : Questions de la commission d'enquête

- **Le financement du plan de mobilité** : Quelles seront les sources de financement pour la mise en œuvre du PDM estimé à 89,3 millions d'euros ? Ce montant tient-il compte de l'inflation sur une période de dix ans ?
- **La commission intercommunale d'accessibilité** : Cette commission devait, selon le dossier d'enquête, être opérationnelle en 2023. Qu'en est-il ?
- **Schémas directeurs d'accessibilité** : Dans le cadre de l'accessibilité, d'une part, des transports en commun et, d'autre part, des espaces publics, pour quelles raisons ces

deux schémas directeurs ne seront-ils finalisés qu'en 2025 ? Comment s'intégreront-ils au PDM ?

- **Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)** : Quel est l'état d'avancement de la carte de bruit stratégique (CBS) et du PPBE pour lesquels la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole est dans l'obligation de mettre en œuvre, conformément à l'article L. 575-2 du code de l'environnement, le nombre d'habitants de la communauté urbaine étant supérieur à 100 000.
- **Plan de mobilité employeurs** : Dans le cadre du projet de plan de mobilité, comment est pris en compte l'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant les employeurs, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité employeur, à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives, conformément aux dispositions de l'article L. 1214-2 (point 9) du code des transports ?

Procès-verbal de synthèse des observations établi le 13 février 2024

Jean-Jacques Delaplace



Membre de la commission

Denis Lebaillif



Président de la commission

Jean-Pierre Ferraud



Membre de la commission

Le Havre, le – 1 MARS 2024

Dossier suivi par Alice LEMONNIER - Tél. : 02 32 74 63 42

Objet : Enquête publique – Plan de Mobilité

Mémoire en réponse – Procès-verbal de synthèse

Réf. : VM/ET/AL/CF - T. 2024/ 163

P.J. : 1

Monsieur le Président,

Dans le cadre de l'enquête publique portant sur le projet de Plan de Mobilité de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole et conformément aux dispositions de l'arrêté du Président n° 20230192 publié le 6 décembre 2023, j'ai l'honneur de vous transmettre le mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse transmis par la Commission d'enquête le 19 février dernier.

Nos services se tiennent bien entendu à votre entière disposition pour tout complément nécessaire à votre appréciation.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma considération distinguée.

Pour le Président et par délégation
Le Vice-président



Clotilde EUDIER

Monsieur Denis LEBAILLIF

Président

Commission d'enquête portant sur le projet de Plan de Mobilité
de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole

12 rue Pierre Le Trividic

76240 LE MESNIL ESNARD

denis.lebaillif@outlook.fr



PROJET DE PLAN DE MOBILITE

COMMUNAUTE URBAINE LE HAVRE SEINE METROPOLE

Enquête publique du 8 janvier 2024 au 7 février 2024

MÉMOIRE EN RÉPONSE

au Procès-verbal de synthèse des observations

1^{er} mars 2024

Table des matières

1 : Observations du public sans lien avec l'objet de l'enquête	3
2 : Observations diverses du public d'ordre général	3
3 : Observations du public sur les vélos	7
4 : Observations du public sur les piétons	11
5 : Observations du public sur les voitures	12
6 : Observations du public sur les transports collectifs	15
7 : Propositions du public	17
8 : Observations de l'association des « Amis d'Étretat »	25
9 : Propositions de l'association des « Amis d'Étretat »	28
10 : Proposition présentée par trois associations d'Étretat	29
11 : Observations du collectif « Les CauxLibris » de Saint-Romain-de-Colbosc	30
12 : Propositions du collectif « Les CauxLibris » de Saint-Romain-de-Colbosc	32
14 : Observations du collectif « Sainte-Adresse à pied à vélo »	37
15 : Observations de l'association « La Roue Libre »	38
16 : Observations de M. le maire de Montivilliers	39
17 : Synthèse des avis rendus par les personnes publiques associées	42
18 : Synthèse des avis rendus par les personnes publiques consultées	46
19 : Synthèse des avis et observations rendus par les conseils municipaux	52
20 : Questions de la commission d'enquête	59

Ce document reprend le procès-verbal de la Commission d'enquête portant sur le projet de plan de mobilité de la Communauté urbaine du Havre, complété des réponses de la Communauté urbaine. Pour faciliter la lecture, celles-ci sont indiquées en bleu.

1 : Observations du public sans lien avec l'objet de l'enquête

Un habitant de La Poterie-Cap-d'Antifer est intervenu dans le cadre de l'enquête afin de signaler sa préoccupation pour la stabilité menacée de sa maison qui ne dispose pas de fondations ni de trottoir pour absorber les vibrations liées au trafic routier incessant devant son domicile avec notamment le passage de 40 bus par jour.

Une personne d'Octeville-sur-Mer a déposé des observations sur le plan local d'urbanisme de cette commune.

Nota de la commission : Ces observations n'appellent pas de réponse de la Communauté urbaine Le Havre Seine-Métropole.

2 : Observations diverses du public d'ordre général

- **Le dossier de PDM** : Une personne écrit: *« L'étude ne précise pas la part de professionnels représentée dans les conducteurs de véhicules individuels. D'une part certaines professions exigent l'utilisation de véhicules de type utilitaire. D'autre part les professions dont les véhicules peuvent être adaptés pour réduire les émissions de polluants, nécessitent un accompagnement conséquent. »*
- **Les objectifs du plan de mobilité** : Globalement, le public résidant hors agglomération havraise, considère que le plan de mobilité n'est pas suffisamment ambitieux pour le vélo, les transports collectifs (lignes LIA, Nomad et le train), les parkings-relais, le covoiturage, etc. A cet égard, un contributeur écrit : *« Les objectifs du plan de mobilité sont faibles : le covoiturage de 14 % en 2018 à 15 % en 2033 ! Idem pour le vélo qui pour rappel devrait être (loi Mobilité de 2019) à 9% en 2024. Ici l'objectif est de 8% en 2033. »* Un autre contributeur écrit : *« Trop d'actions sont simplement des études budgétées à 100 000 € et n'ont pas vraiment de valeur (...), c'est insuffisant, il faut un vrai engagement avec un vrai budget. »*
- **La concertation** : Un commerçant du Quartier Saint-Vincent au Havre regrette que *« lors de la phase de diagnostics du plan de mobilité (janvier - février 2022) les Unions commerciales, industrielles et artisanales (UCIA) n'aient pas été consultées. Nous ne faisons pas partie des intervenants. Dommage »*
- **La stratégie bas-carbone** : Très peu d'observations sur ce thème, si ce n'est pour dire que le développement des transports collectifs et des modes doux contribue à la réduction des gaz à effet de serre. Une cheffe d'entreprise souligne : *« Vos décisions permettront aux entreprises d'améliorer leur bilan carbone sur la mobilité des salariés. Nous, dirigeants, scrutons donc avec beaucoup d'attention les projets qui seront conduits. »*
- **Le tourisme** : Ce thème est abordé par les habitants d'Étretat et des communes voisines. A ce titre, un intervenant d'Étretat considère que *« le projet se focalise*

principalement sur les trajets du quotidien des résidents et non sur les flux touristiques qui sont largement majoritaires dans notre commune d'Étretat mais aussi à Bénouville, Bordeaux-Saint-Clair et Le Tilleul. Dès lors, le budget de la communauté urbaine prévu pour nos communes n'est pas à la hauteur du flux touristique actuel. »

- **La ruralité** : Des personnes habitant loin des grandes agglomérations mettent l'accent sur la ruralité en soulignant qu'il n'y « pas d'alternative à la voiture » car « le choix est vite fait, c'est la voiture. ». Que ce soit pour aller travailler ou faire ses courses, « les besoins de déplacements (...) sont actuellement nécessaires. Il y a une incohérence avec les temps de trajet qui poussent à prendre la voiture ». « Il faut penser aux personnes qui ne sont pas sur un parcours de transport en commun ». « Changer le mode de circulation afin de favoriser le vélo et les transports en commun est pratique pour les habitants du Havre. Quand vous venez de l'extérieur, le véhicule est nécessaire ». « Les enjeux environnementaux doivent conduire à des décisions qui touchent à la ruralité ».
- **Les zones d'activités** : Une cheffe d'entreprise de Saint-Romain-de-Colbosc souligne que « c'est bien de parler de la zone industrialo-portuaire, mais n'oubliez pas toutes les autres zones d'activités. (...) En l'absence de desserte par le bus du Parc Eco-Normandie « 97 % de nos salariés viennent seuls en voiture. »
- **Le commerce en ville** : Quelques remarques portent sur l'importance de favoriser le maintien des commerces en centre-ville : « La protection des cœurs de quartier et le développement des secteurs piétonniers ne doivent pas priver les commerçants d'un trafic qui pourrait se déporter vers les zones commerciales. »
 « Développer les zones piétonnes pourrait être intéressant s'il y avait de nombreux commerces diversifiés pour attirer la clientèle ; or en dehors de l'hypercentre du Havre, il n'y a plus de commerces puisque les zones de la Lézarde et de Gonfreville-l'Orcher sont les pôles commerciaux. »
 Un commerçant du Havre (Quartier Saint-Vincent) insiste sur « le rôle que jouent les commerçants et les artisans dans la vie de la cité. » Il considère que « le commerce havrais est fragile (...). Les conditions de circulation difficiles conduisent à la baisse des commerces dans Le Havre centre. (...) Pourrir la vie du client, c'est l'encourager à aller voir ailleurs et, à la fin, ce qui disparaît du paysage, c'est le commerce havrais. »
- **Submersions marines au Havre** : Une habitante du Havre attire l'attention sur « les épisodes de submersions marines, qui devraient être plus centraux dans le PDM : quelle mobilité en cas de submersion ? Comment les axes urbains "réagissent" lors des submersions (écoulement, remontée des eaux dans les réseaux, etc.) »

Réponse de la Communauté urbaine

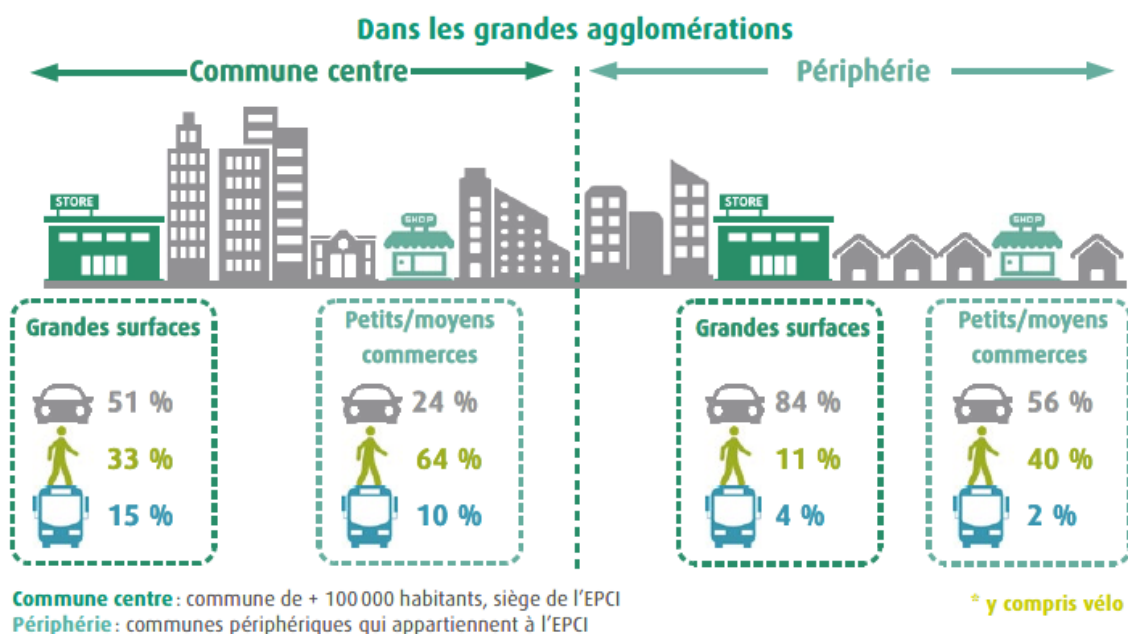
Les observations soulevées concernent différents sujets.

- Concernant la part des professionnels mobiles et le type de véhicule utilisé (véhicule utilitaire ou particulier) : les données utilisées pour l'élaboration du Plan de Mobilité (PDM) n'ont effectivement pas ce niveau de détail. À noter que le nombre de déplacements concernés est relativement faible, ramené à l'ensemble des

déplacements réalisés par la population (pour mémoire, près d'un million de déplacements quotidiens).

- Concernant les objectifs de parts modales du PDM : ces objectifs ont été définis de manière à être à la fois ambitieux, mais aussi réalistes. Ces objectifs tiennent compte des évolutions constatées sur le territoire ainsi que sur d'autres agglomérations. L'évolution des comportements de déplacements prend malheureusement du temps et le PDM se doit de travailler sur le long terme. Il peut être utile de rappeler que le PDM vise à multiplier par 4 la réduction constatée de l'usage de l'automobile sur la période 2007-2018 (- 2 points constatés de 2007 à 2018 sur le territoire de la Codah / objectif - 8 points de 2018 à 2033 sur celui de la Communauté urbaine). Dans le détail :
 - L'objectif pour les transports collectifs (TC) se base sur le retour d'expérience de la première ligne de tramway (+ 2 points TC constatés, soit des données comparables à d'autres agglomérations, sachant que les premières lignes sont toujours plus efficaces en matière de report modal).
 - L'objectif pour les vélos consiste à faire évoluer sa part modale de manière à obtenir un usage comparable, par exemple, à celui de Strasbourg ou La Rochelle aujourd'hui (agglomérations reconnues pour leur politique favorable au vélo). L'objectif que s'est fixé l'État dans son plan national vélo peut difficilement être pris en référence puisqu'il aurait dû être atteint en 2024.
 - L'objectif de développement du covoiturage se veut réaliste, sachant qu'il vise à développer le mode Véhicule Passager, dont la grande majorité aujourd'hui est constituée d'accompagnement familial (dépose des enfants à l'école, ...), comportement sur lequel les politiques publiques ont peu de prise.
- Concernant les études prévues au plan d'actions : sur un certain nombre d'actions, le PDM préconise de mettre en œuvre des études d'opportunité et de faisabilité. Le budget inscrit au PDM ne couvre que ces études. Bien entendu, si l'opportunité de ces mesures qui découleront de ces études est démontrée, elles seront à mettre en œuvre en mobilisant un budget complémentaire (dont l'enveloppe pourra plus facilement être estimée à l'issue de ces études d'opportunité), sur la base d'un arbitrage politique basé sur les conclusions de ces études.
- Concernant la consultation des Unions Commerciales, Industrielles et Artisanales (UCIA) du territoire, une consultation et une concertation avec le monde économique a été mise en œuvre dans le cadre de l'élaboration du PDM, avec la participation, tout au long de la démarche, de la CCI, d'Haropa Port (gestionnaire du port du Havre) et de Synerzip (association regroupant les entreprises de la Zone Industriale Portuaire).
- Concernant le tourisme, le PDM vise à déterminer les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et des marchandises sur le territoire de la Communauté urbaine. Il s'intéresse donc à la mobilité quotidienne des résidents (près d'un million de déplacements quotidiens, soit plus de 200 millions de déplacements par an). Toutefois, le PDM propose de répondre par différentes actions dédiées (actions A6 à A8) aux besoins et nuisances générés par l'activité touristique sur certains secteurs du territoire.

- Concernant la ruralité, le PDM est conscient des difficultés de mobilité dans les territoires périphériques peu denses. Son diagnostic a d'ailleurs montré que les besoins de déplacements dans ces territoires étaient fortement diffus et peu polarisés vers la ville du Havre (moins d'un tiers des déplacements entre communes). Du fait de cette demande diffuse, les transports collectifs ne sont pas la solution la plus adaptée pour la desserte de ces territoires. C'est pourquoi, le PDM propose de développer une stratégie spécifique, notamment en développant le covoiturage.
- Concernant les zones d'activités, le PDM, bien qu'intégrant l'ensemble des sites d'emploi, porte une attention particulière à la Zone Industriale Portuaire qui regroupe plus d'un quart des emplois de la Communauté urbaine. Ainsi, le PDM prévoit d'accompagner l'ensemble des entreprises du territoire, en particulier via l'action C7 (« Développer le management de la mobilité »). Par ailleurs, le Parc Eco-Normandie est desservi par la ligne 12 du réseau LiA.
- Concernant le commerce en ville, le PDM souhaite participer à son dynamisme et à son développement. Il ne vise donc pas à limiter l'accès aux commerces de centre-ville, mais bien à le faire évoluer pour permettre une requalification et une valorisation des espaces, propice au dynamisme commercial. À ce titre, le CEREMA a publié une étude intéressante sur les modes de déplacements des clientèles de centre-ville (Mobilité et commerces : quels enseignements des enquêtes déplacements ? / 2019) qui montre que, dans les villes de plus de 100 000 habitants, la grande majorité de la clientèle (hors grandes surfaces de centre-ville), vient faire ses achats en centre-ville à pied ou en transport collectif, la clientèle venant en automobile représentant moins d'un quart des clients.



Extrait de l'étude CEREMA sur le commerce et la mobilité

- Concernant le risque de subversion marine, le sujet est plutôt du ressort d'un Plan de Prévention des Risques et n'est effectivement pas traité par le PDM.

3 : Observations du public sur les vélos

Le plus grand nombre d'observations porte sur le vélo (44 % des observations).

- **Le plan vélo** : Seulement quelques observations sur le plan vélo dont il est pris acte mais jugé insuffisamment ambitieux.
 - « *Ma contribution est de demander d'accélérer au maximum la réalisation du plan vélo, en particulier sur les zones les plus critiques, sur lesquelles on veut pousser plus rapidement le report modal.* »
 - « *Pour ce qui concerne le vélo, l'objectif est très bas. Nous avons d'autres pays et même des départements beaucoup plus actifs sur ce mode de transport. Il manque sérieusement une volonté de créer des axes cyclables protégés en campagne.* »
 - « *Les aménagements cyclables sont attendus de longues dates.* »
 - « *Il faut inciter fortement à l'utilisation de transport "doux" pour des trajets de moins de 3 km* ». « *Le plan vélo 2022-2030 semble cohérent. Il pourrait cependant être plus ambitieux afin d'encourager davantage l'utilisation du vélo.* »
 - « *Il faut un plan vélo ambitieux de pistes cyclables permettant à un nouveau public de se sentir en sécurité.* »
 - « *Le budget de 50 M€ correspondait au plan vélo 2021-2030, pourquoi se retrouve-t-il dans le PDM 2024-2033 ? Il n'y aura pas de nouveaux budgets après 2030 ?* »
 - **Nota de la commission** : Dans le cadre du plan vélo, il est demandé des aménagements spécifiques pour les vélos. Voir le chapitre infra « Les aménagements pour les vélos ».
- **Les pistes cyclables** : Plusieurs observations sont consacrées aux pistes cyclables tant sur l'agglomération havraise que sur les communes hors agglomération.
 - « *Nous avons des bouts de pistes cyclables sur le territoire de Saint-Romain, mais pas connectés au tissu territorial complet.* »
 - « *Les pistes cyclables à Sainte-Adresse sont trop peu nombreuses et celles qui existent sont mal entretenues (bouts de verre, déchets)* ». « *Il n'y a aucune cohérence de circulation dans les voies cyclables.* »
 - « *La piste cyclable "provisoire" de la rue du Général de Gaulle à Sainte-Adresse n'est pas dans le bon sens (sens de la montée) alors que celle de la rue d'Étretat est dans le sens de la descente, obligeant ainsi beaucoup de cyclistes à prendre la piste dans le mauvais sens et donc risque de face à face entre vélos alors qu'il aurait fallu laisser le partage de la route dans le sens de la montée et la piste cyclable dans le sens de la descente (même sens que la rue d'Étretat) permettant ainsi de ne pas prendre le bord de mer pour aller au Havre.* »

- « La piste cyclable de la plage du Havre (entre le boulevard et la promenade) est partagée avec les piétons (poussettes, etc.) et pavée avec des petites marches, donc mal adaptée à la fréquentation toujours plus nombreuse des vélos (c'est pour cela, qu'ils roulent sur le trottoir notamment). »
- « La piste cyclable entre le rond-point situé à Saint-François (halle aux poissons) pour aller vers le pôle croisière est inadaptée (partage des piétons et vélos par une simple ligne au sol) avec les nombreux touristes des paquebots et les usagers de plus en plus nombreux, et propreté à revoir (déchets cannettes, bouts de verres etc.). »
- « Pas de piste cyclable entre ce boulevard et la piste cyclable quai Southampton (il faut passer par Saint-François, ce qui est plus dangereux et plus long) donc les vélos vont sur le trottoir et le pont. Je suggère que les personnes qui mettent en œuvre les pistes cyclables dans l'agglomération fassent des tests eux-mêmes sur un vélo ou qu'ils demandent aux usagers afin d'éviter les non-sens et de constater la faisabilité de leur projet, le but étant d'inciter les personnes à utiliser des moyens écologiques pour leur trajet quotidien (aller au travail ou faire des courses). »
- « En tant que cycliste pour mes trajets domicile/travail entre Saint-Martin-du-Manoir et le centre-ville du Havre j'émet les réserves suivantes : 1 : Pour relier Saint-Martin-du-Manoir au centre-ville du Havre en vélo uniquement, le passage par Montivilliers ou Saint-Laurent-de-Brévedent n'a pas de sens car il allonge le trajet en passant par des côtes à fort dénivelé. Une extension du réseau cyclable passant par Gournay aurait été plus judicieuse. 2 : A minima le tronçon cycliste entre Saint-Martin-du-Manoir et Montivilliers doit s'accompagner de places réellement disponibles dans le futur tramway pour les vélos. 3 : Le tronçon entre Saint-Martin-du-Manoir et Montivilliers ne peut pas être en voies partagées compte tenu de l'étroitesse des voies et de la vitesse constatée des véhicules sur les routes concernées. »
- « Le nouveau plan de circulation [au Havre et Sainte-Adresse] est un échec, les pistes cyclables sont mono sens donc la plupart des vélos circulent sur la voie voiture. Les rues adjacentes, non prévues pour cela, récupèrent un trafic considérable. »
- « Avant de rajouter des kilomètres de pistes, il faudrait déjà entretenir/nettoyer les pistes existantes, notamment les tunnels piétons/cyclables reliant le Boulevard Jules Durand et Harfleur (La Brèque) et refaire les énormes nids de poules qui se transforment en étangs dès qu'il pleut sur ce boulevard. »
- « Je profite de cet espace d'expression pour militer en faveur de la qualité des revêtements et contre les bosses sur les pistes cyclables. Une piste cyclable ne devrait pas consister à se contenter de mettre un coup de peinture sur le bord de la chaussée, d'ailleurs parfois on ne le voit même plus ou à peine cette peinture. »
- Il est demandé : « Des pistes ou bandes cyclables qui soient visibles et continues ce qui n'est pas le cas dans le centre-ville du Havre. Par moment on ne sait pas où aller, c'est très dangereux. Et des endroits pour laisser nos vélos en toute sécurité. »

- « Vous faites des pistes cyclables mais il n'y a aucune pancarte d'orientation pour les personnes qui ne connaissent pas les lieux lorsque vous arrivez au Havre, vous ne savez pas où aller pour la plage, l'hôtel de ville ou Étretat. Les pancartes comme pour les voitures sont utiles également pour les vélos. »
- « A Étretat il faudrait améliorer le nombre de pistes cyclables fermées et le stationnement des vélos en élargissant les routes actuelles. »
- **La sécurité des cyclistes** : C'est un point important soulevé, d'une manière générale, par les cyclistes.
 - « Je ne peux qu'être favorable à l'extension du réseau cyclable, cependant, la sécurité à vélo est un axe majeur pour ce PDM. Il s'impose un réel état des lieux des infrastructures cyclables. J'invite les responsables à réaliser des tournées à vélo pour s'en rendre compte (si vous ne le faites pas déjà ?). Pour ma part j'ai remarqué : Il faut parfois chercher son chemin ; certains feux parfois inutiles alors qu'un M12 serait le bienvenu ; itinéraire bis lors de travaux souvent inexistant ou mal organisé ; obstacles dans les pistes/bandes cyclables (véhicules stationnés ou arrêtés, trottinettes libre-service abandonnées, poubelles, etc) obligeant à s'insérer dans la circulation, circuler sur un trottoir (interdit) ; nettoyage des pistes/bandes non-anticipé, je pense notamment en automne (risque de glissades sur les feuilles) ; certaines pistes/bandes sur rues pavées peuvent être dangereuses en 2 roues, pourquoi ne pas réaliser un revêtement ; peinture effacée indiquant une piste/bande cyclable à certains endroits ; absence d'arceaux vélo à certains endroits pour stationner ; arrêt de bus en plein dans la bande cyclable (risque de collision avec les piétons) ; en cas de tunnel Jenner fermé : incapacité à l'emprunter, les vélos se retrouvent dans la circulation pour aller vers la ville haute (parmi des automobilistes excédés tentant de doubler sans respect des distances de sécurité). D'autres points au sujet de la sécurité, à transmettre aux autorités. Difficile à traiter, j'en ai conscience : les incivilités de la part des automobilistes, cyclistes et trottinettes. »
 - « Il serait opportun de pouvoir circuler à vélo et à pied sans être gêné par les véhicules stationnés ou même roulant sur des zones qui leur sont interdites. (...) Il faut verbaliser. »
 - « Sur la D940 à Sainte-Adresse, il n'y a aucun aménagement sécurisé pour ce déplacer en vélo. Sur cette commune les déplacements cyclables se sont beaucoup développés grâce aussi au vélo à assistance électrique. »
 - « Il y a désormais, proportionnellement à la distance parcourue, quatre fois plus de morts à vélo qu'en voiture. »
 - En termes de sécurité, « aucune route n'est adéquate aux vélos sur Sainte-Adresse. »
 - « Concernant la mobilité vélo, il me semble indispensable que les voies entre Le Havre-Harfleur, Harfleur-Montivilliers et Le Havre-Tancarville soient complètement sécurisées des voies de circulation automobile. »

- Quatre habitants de Gainneville écrivent : « *Sur la commune de Gainneville, le plan de mobilité n'est pas continu. Il était prévu de Gonfreville-l'Orcher jusqu'à Rogerville et c'est un véritable manque pour la population à cause de la dangerosité de certains passages. Le projet de mode doux, envisagé depuis de nombreuses années, ne voit pas le jour, il comprenait les réseaux enterrés rue de l'Église, un passage "vélos et piétons" protégé pour les utilisateurs, tout en conservant l'aspect champêtre du lieu (passages le long des champs). Aujourd'hui, le mode doux commence rue du 19 mars 1962 pour aller jusqu'à la plaine de la Paix puis vers Rogerville. Aucun réel chemin en amont (entre les rues de la Forge, de l'Église et du hameau de l'Étang). Il est nécessaire de ne pas passer par les grands axes routiers (RD 6015 et RD 111).* »
- **Des aménagements pour les vélos** : Plusieurs observations sont présentées dans le cadre du plan vélo.
 - « *Résidents à Bordeaux-Saint-Clair notre famille n'a d'autre choix que de prendre systématiquement la voiture pour aller faire les courses aux Loges ou à Étretat ou pour aller voir la mer. En effet la D940 (route d'Étretat) est extrêmement fréquentée par des voitures et bus (touristiques beaucoup l'été) roulant excessivement vite et il est bien trop dangereux de l'emprunter en vélo, plus encore avec les enfants. En l'absence d'aménagement, nous devons toujours prendre la voiture.* »
 - « *Il serait très pratique pour les cyclistes et multiplier dans Le Havre les stations de gonflage. Notamment en ville haute : la place Jenner ou le Fort de Tourneville pourraient être des lieux stratégiques où installer ces équipements.* »
 - « *Un autre frein à la pratique du vélo est le manque de stationnement sécurisé en arrivant à destination. Chaque bâtiment recevant du public, à commencer par les écoles, devraient avoir un parking à vélos sécurisé à disposition.* »
 - *L'installation de davantage d'arceaux un peu partout au Havre serait un vrai plus pour éviter les stationnements sauvages sur les poteaux, arbres ou grillages. Les cyclistes craignent aussi les vols (selles, lumières ou vélos), un fléau comme dans beaucoup d'autres villes.* » **Nota de la commission** : Plusieurs contributeurs demandent l'installation d'arceaux dont le nombre actuel est jugé très insuffisant.
 - « *Propriétaire d'un vélo et habitant Fontaine-La-Mallet, il m'est impossible d'utiliser la piste cyclable le long de la rocade nord pour me rendre à mon travail au Havre. La raison de chicanes à l'entrée et sortie, impossible de passer avec mes sacoches ou en cargo avec mes enfants.* »
 - « *Il sera capital de prêter une grande attention au stationnement vélo en gare du Havre, aujourd'hui insuffisant et mal conçu.* »

Réponse de la Communauté urbaine

Les attentes de la population vis-à-vis du plan vélo confortent la stratégie de la Communauté urbaine en matière de développement des mobilités alternatives à l'automobile et les orientations du PDM, avec :

- Un objectif ambitieux, porté par le PDM, de multiplier par 4 l'usage du vélo sur le territoire ;
- Un budget conséquent prévu au PDM pour la mise en œuvre du plan vélo (56 % du budget du PDM). Notons que ce budget (50 M€) correspond au plan vélo 2021-2030. Les aménagements seront à poursuivre après 2030, mais la collectivité ne dispose pas à ce jour d'éléments permettant de les quantifier (le retour d'expérience de la période 2021-2030 permettra d'éclairer ces décisions).

Le PDM vise bien entendu à améliorer la sécurité des modes fragiles (piétons et vélos) et la stratégie développée (développement des continuités cyclables, apaisement des vitesses de circulation, ...) concourt à cet objectif.

Concernant les pistes cyclables et les aménagements pour les vélos, la plupart des remarques concernent des secteurs dont l'aménagement est programmé dans le cadre du plan vélo. À noter que le plan vélo prévoit l'aménagement de pistes cyclables, mais également la mise en œuvre d'équipements (stationnement et signalisation). En ce qui concerne le stationnement, le PDM préconise d'ailleurs de veiller à ce que l'offre de stationnement développée soit suffisante et cohérente avec les objectifs de part modale.

4 : Observations du public sur les piétons

Les observations sur les piétons sont peu nombreuses et portent essentiellement sur leur sécurité et sur le mauvais état de certains trottoirs du Havre.

- **La sécurité des piétons** : Ce point est souligné par plusieurs personnes, notant qu'il y a souvent des conflits d'usage entre piétons et usagers de la trottinette et du vélo, le plus souvent par des incivilités constatées. D'autre part, il est noté que d'une manière générale, *« les piétons (...) sont confrontés aux conteneurs, aux trous et plaques qui ressortent du sol, aux poteaux de feux et de panneaux, aux horodateurs, disposés de façon anarchique en milieu de trottoirs (...), et aussi à de nombreux détritiques et déjections. Il faut aussi ajouter le stationnement et le passage des trottinettes. »* Au Havre, il est considéré que *« les trottoirs ne sont plus en état pour la sécurité de tous les usagers. »*

A propos des trottinettes elles sont plutôt jugées *« trop nombreuses, accidentogènes, les conducteurs (...) ne freinent pas, le piéton n'est plus en sécurité sur le trottoir. Même remarque pour les vélos. »*

- *« A Sainte-Adresse, les passages piétons ne sont pas assez protégés et la vitesse des voitures est souvent excessive. »*
- *« Une kermesse de temps en temps n'est pas une « rue aux enfants » (et n'a peut-être pas sa place dans le PDM). Il serait plus utile de piétonniser au minimum les jours ouvrés aux heures d'entrée et de sortie de l'école. »*

Réponse de la Communauté urbaine

Dans le cadre du diagnostic, le PDM a mis en avant le poids important de la marche à pied dans les déplacements (près d'un tiers des déplacements communautaires, près de la moitié des déplacements internes à chaque commune). Il propose donc plusieurs actions visant à favoriser ce mode. Les observations formulées par le public pourront utilement être exploitées lors de la mise en œuvre de l'action B13 (« Mettre en œuvre des plans marche communaux »).

Par ailleurs, hors actions inscrites dans le plan d'actions du PDM, la Communauté urbaine consacre un budget annuel de 500 000 € à des aménagements de sécurité routière et de partage de l'espace commun sur l'ensemble de son territoire.

Concernant les trottinettes électriques, le PDM propose (action B17) d'auditer leur usage afin :

- D'une part, d'identifier et quantifier le mode qu'elle remplace (marche, vélo, bus) ;
- D'autre part, de factueliser les nuisances (insécurité, incivilité) afin de mettre en place une réglementation adéquate.

5 : Observations du public sur les voitures

- **Le stationnement** : La question du stationnement est évoquée par plusieurs intervenants et tout particulièrement pour Étretat, ville très touristique. Ce problème patent est récurrent depuis de très nombreuses années et, selon les contributeurs, rien ne semble réellement envisagé pour résoudre les réelles difficultés de stationnement : *« Il est impératif de limiter la capacité de stationnement autorisé à Étretat et à proximité d'Étretat, et de sanctionner le stationnement sauvage. »* Concernant Étretat, voir le chapitre 10 sur les observations et propositions de trois associations d'Étretat.

Concernant le Havre, une habitante estime que la volonté municipale de densifier le nombre d'habitants en ville par la construction de nouveaux immeubles, a pour conséquence d'augmenter le nombre de voitures avec un impact négatif sur le stationnement des résidents, *« tout le monde ne disposant pas d'un garage. »*

- **Les parkings-relais** : Peu de remarques (voir le chapitre « Propositions du public »).
 - *« Les parkings-relais (P+R) restent des projets à l'étude. Combien de places de parking sont disponibles en tête de station du Tram pour se garer ? »*
 - *« Il faudrait accroître les transports en commun et parkings-relais sur l'ensemble de la communauté urbaine largement insuffisants et inadaptés comparés à d'autres métropoles (ex CU de Nantes). »*
- **La zone à faible émission (ZFE)** : *« Développer une ZFE est un leurre quand on a une zone Seveso au Havre et dans sa périphérie, quand on développe les paquebots de croisière et leurs nuisances, etc. »* *« Je suis mitigé sur la création d'une ZFE qui ne fera que chasser les couches populaires du centre-ville alors que celles-ci travaillent notamment comme ouvrier sur le port et dans la ZI. (...) dans quelques années vous leur interdirez de rentrer sous prétexte qu'ils ont une voiture polluante. »* Un commerçant havrais souligne que la ZFE aura des répercussions négatives sur les commerces du centre-ville.

- **Le nouveau plan de circulation au Havre et à Sainte-Adresse** : De nombreux automobilistes se sont manifestés pour exprimer leur vif mécontentement depuis la mise en service du nouveau plan de circulation sur Le Havre (Quartier Saint-Vincent) et sur Sainte-Adresse via la RD 940. Il est tout particulièrement noté une dégradation des conditions de circulation, y compris en termes de sécurité pour les cyclistes : « *Le nouveau plan de circulation est un échec* ». « *Il a pour résultante de concentrer l'ensemble de la circulation sur la RD 940 dans le sens nord-sud* ».

Selon plusieurs contributeurs, ce nouveau plan génère « *des blocages monstres* » et « *des embouteillages à n'en plus finir* ». « *Le matin est un véritable calvaire (...), c'est vraiment désespérant* ». « *Les bouchons c'est de la pollution en plus et de l'énergie perdue pour tous.* »

Une autre personne affirme que « *la circulation est devenue impossible* » et qu'il n'y a « *aucune cohérence de circulation dans les voies cyclables (...) c'est un non-sens. (...) Un "aménagement vélo" fait par des gens qui clairement ne circule pas à vélo ici. (...) La ville est bouchée alors que jusque-là on circulait très bien.* »

Une habitante d'Octeville-sur-Mer écrit : « *C'est bouché tous les matins et soirs à partir de la Broche à Rôtir jusqu'à la fin du boulevard de la plage (il faut compter 20 minutes minimum pour faire cette distance maintenant) et nous ne sommes pas encore en été où là ce sera un véritable enfer. Comment venir travailler sereinement quand on sait ce qui nous attend ?* »

Sur le nouveau plan de circulation, une commerçante signale : « *Beaucoup d'accidents à cause de la piste cyclable. La bordure engendre des accidents très souvent, plusieurs clientes sont tombées (dents cassées dues aux chutes sur la bordure), les portes des voitures qui s'ouvrent en même temps que les vélos passent. Ceci est extrêmement dangereux, c'est lamentable. Je suis très mécontente de ce qui se passe dans le quartier. En plus, stationnement en moins pour nos clientes âgées. Il faut penser à nos commerces qui souffrent.*»

Une personne précise que les travaux de voirie ont déjà été réalisés « *en dur* » alors que le nouveau dispositif de circulation se veut « *expérimental* ».

- Concernant le nouveau plan de circulation, une personne estime, a contrario, que « *les pistes cyclables du quartier Saint-Vincent permettent à de très nombreux Havrais et Dyonisiens d'aller au travail, au lycée, au collège ou autres, en sécurité. Si les entrées de villes ne permettent pas cela, l'objectif des 8 % ne sera jamais atteint. Car c'est bien là que se situe la plus grande part d'autosolisme. Les voitures ont énormément grossi et continueront. Les limites physiques des rues d'Etretat et Guillemard ont été atteintes pour le double sens. Ou alors il faut tous rouler en smart. Un sens unique actuel est salvateur pour les rétroviseurs. Il faut cependant élargir (si c'est possible car il y a le bus et la giration) la piste cyclable (double sens ?) ou les trottoirs et réduire la largeur de la chaussée pour réduire la vitesse des automobilistes. Et il faut des flèches « tourne à droite » pour les automobilistes aux feux des 4 Chemins.* »

Réponse de la Communauté urbaine

Les observations soulevées concernent différents sujets.

Projet de plan de mobilité Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole
Enquête publique du 8 janvier au 7 février 2024
Mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse des observations

- Concernant le stationnement : le PDM prévoit la mise en œuvre d'une étude dédiée sur la ville-centre afin de factueliser l'usage réel du stationnement et envisager une refonte de son organisation et de sa réglementation. Il prévoit également de mener des études dédiées sur certaines communes où le sujet est particulièrement prégnant (Montivilliers, Harfleur, ...). Sur Étretat, du fait de son caractère touristique, le sujet du stationnement doit être appréhendé dans le cadre d'une approche multimodale, en travaillant :
 - Sur la desserte TC (action A6) ;
 - Sur l'apaisement des circulations et du stationnement (action A1) ;
 - En lançant le cas échéant une réflexion dédiée à l'accessibilité touristique, en coordination avec la démarche Grand Site Falaise d'Étretat – Côte d'Albâtre (action A8).
- Concernant les parkings-relais : le diagnostic du PDM a mis en évidence le faible nombre actuel de places et l'usage relativement limité des P+R existants. Il préconise de développer leur capacité et leur usage.
- Concernant la Zone à Faibles Émissions : le PDM ne préconise pas la mise en place d'une ZFE. Celle-ci fait l'objet d'une obligation réglementaire portée par les services de l'État. La faisabilité d'une ZFE fait actuellement l'objet d'une étude dédiée. Le PDM préconise néanmoins le développement d'une offre multimodale attractive de desserte de la ville-centre si, à terme, une ZFE est effectivement mise en œuvre sur le territoire.
- Concernant le nouveau plan de circulation du quartier Saint-Vincent au Havre et à Sainte-Adresse : le niveau de détail des observations dépasse le cadre du PDM (plan de circulation local). Les observations ont été transmises au service concerné de la Communauté urbaine pour étude. Ce dernier précise néanmoins que :
 - Le quartier Saint-Vincent se situe dans une zone entre la plage et le centre-ville. Ce quartier est très fréquenté par les voitures, lieu d'une circulation pendulaire importante notamment entre le nord de l'agglomération et le centre-ville. L'importance du trafic est rendue plus particulièrement complexe du fait de la configuration de certaines rues du quartier, caractérisées par des trottoirs peu larges et parfois encombrés. Il existe également des difficultés de stationnement.
 - C'est pourquoi la ville du Havre et la Communauté urbaine se sont saisies de ces constats pour mener une réflexion visant à apaiser la circulation sur certains axes et sécuriser les conditions de déplacement des piétons et des cyclistes.
 - Le plan de circulation en vigueur dans le quartier Saint-Vincent et dans la rue du Général de Gaulle à Sainte-Adresse, fait l'objet d'une expérimentation jusqu'en septembre 2024. Ce plan est issu d'une étude technique menée sur plusieurs mois et de différentes étapes de concertation. Son expérimentation a inévitablement des conséquences sur le quotidien des usagers, notamment

durant les premières semaines de fonctionnement. En effet, les usagers ont dû s'approprier le nouveau schéma de circulation et adapter ses itinéraires habituels, parfois plus importants. Les aménagements « en dur » réalisés ne sont que des bordures collées sur la chaussée, comme cela avait été annoncé en réunion de concertation publique. Un système de baliroads provisoires aurait nécessité beaucoup d'interventions d'entretien et de remplacement de ces mobiliers, d'où le choix d'une solution collée au sol.

- Au terme de l'expérimentation, un bilan permettra de déterminer les suites qu'il conviendra de donner à ce projet qui vise à améliorer la qualité de vie des habitants de ce quartier et de ceux qui le côtoient. Ce bilan s'effectuera sur la base d'une évaluation en termes de répercussions sur le trafic automobile, de fréquentation des modes actifs et de nuisances générées (bruit, accidentologie). Un premier retour des résultats à mi-parcours de cette expérimentation vers les habitants et les commerçants du quartier est prévu au cours du printemps 2024.

6 : Observations du public sur les transports collectifs

D'une manière générale, la question des transports collectifs suscite bon nombre de remarques de la part du public, notamment en soulignant qu'ils « *ne se résument pas à l'extension du tramway ni à l'adaptation touristique* ». « *Quant aux dessertes hors du Havre, c'est un rêve* ». Les points suivants sont mis en exergue :

- **Sur les lignes régionales de bus**

- A Manéglise, « *les horaires de la ligne 11 qui passent toutes les heures ne correspondent pas avec le TER. (...) Cette ligne pourrait avoir beaucoup plus de passagers si les horaires correspondaient avec les autres transports en commun et les horaires des établissements scolaires desservis (collège d'Epouville, Lycée Jean Prévost à Montivilliers).* »
- A Gainneville, « *il n'y a qu'un bus par heure. Un deuxième horaire en bus et en train serait parfait en décalé (un trajet toutes les 20 minutes en bus et en train).* »
- « *Du côté de Gainneville, nous attendons aussi un renforcement des liaisons de transport entre Gainneville et Le Havre (bus et train). La desserte actuelle de bus ligne 12 est catastrophique, surchargée, pas assez régulière (1 par heure avec des horaires pas toujours adaptés).* »
- « *Les transports en commun au départ de Gonneville-la-Mallet vers Montivilliers (8H ou 9H) ne sont pas suffisants le matin, et souvent s'il y a une correspondance après, l'autre bus est déjà parti. C'est la même chose pour le soir. Il n'y a aucun bus qui part vers Octeville-sur-Mer. D'autre part les bus Nomad n'ont pas de panneaux d'arrêts et ne figurent pas sur les panneaux des bus LIA lorsqu'ils passent au même endroit. Leurs horaires ne sont affichés nulle part.* »
- Une habitante d'Étretat précise qu'elle est obligée de prendre sa voiture pour se rendre à la gare de Bréauté : « *La ligne Nomad 504 est à destination prioritaire des*

touristes, et les horaires printemps et hiver sont extrêmement réduits. Pour les habitants de la région, la création d'une ligne de bus régulière "omnibus", qui passerait par plusieurs villes et villages (Ecrainville, Criquetot, Goderville, etc.) par exemple le matin et le soir, et calée sur les horaires de train, permettrait certainement une réduction importante de l'utilisation contrainte de la voiture. Ne serait-ce que pour tous ceux qui travaillent à Rouen ou Paris quotidiennement ou presque. »

- « En ruralité, un minibus serait très utile ». « Si je veux laisser ma voiture au garage, il faudrait des minibus pour nous véhiculer ».
- « Une ligne de car directe Le Havre-Rouen serait la bienvenue (...), il existe bien, en express, un Le Havre-Caen et un Rouen-Caen. »
- « Il faudrait améliorer l'accessibilité des arrêts et des lignes de bus et augmenter la fréquence des dessertes sur certaines communes afin que les gens puissent aller travailler au Havre en transport en commun (exemple : Gainneville, ligne 14 toutes les heures et ligne 12 toutes les heures). Ce n'est pas adapté pour se rendre à son travail en centre-ville. »
- **Sur les bus en ville** : Deux habitants du Havre écrivent : « Les bus n'ont pratiquement pas de voie spécifique et se trouvent donc ralenti par le moindre camion de livraison en double file, par les bouchons, par les travaux, etc. » « Une voie réservée uniquement aux bus serait mieux qu'une voie réservée aux bus, taxis et covoiturage. »
- **Sur les places de vélos dans le tramway** : Sur ce point les avis sont partagés, les uns considérant qu'il n'y a pas suffisamment de places de vélos dans le tramway, les autres estimant qu'il y en a trop.

« Nous trouvons que les places disponibles pour les vélos dans le tramway sont limitées. Une réflexion sur cette pratique multimodale et l'adaptation des matériels serait intéressante. »

« On retrouve tous les jours à bord du tramway, vélos et trottinettes électriques alors que des pistes ont été créées pour eux. »
- **Le ferroviaire** : C'est un point également abordé par le public qui n'habite pas sur l'agglomération havraise et qui estime qu'il faudrait proposer davantage d'horaires aux utilisateurs du train : « Le ferroviaire doit être une priorité ». « La gare d'Étainhus est très pratique mais il y a peu d'arrêts ». « Pourquoi la gare d'Épouville n'a que deux arrêts dans la journée ? ». « Depuis Gainneville, le nombre de trains en direction du Havre et de Rouen diminue d'année en année. » « Les habitants de Saint-Martin-du-Manoir, Saint-Laurent-de-Brèvedent, Gainneville et Rolleville, réclament des trains réguliers et fréquents pour assurer la liaison jusqu'au Havre ». « Quand y aura-t-il des TER réguliers, ponctuels et fréquents, chaque jour entre Gainneville et Le Havre et entre Gainneville et Rouen ? ». « Le train doit être un acteur majeur de ce plan car c'est un moyen de transport décarboné. »

Réponse de la Communauté urbaine

Les observations soulevées concernent différents sujets.

- Concernant la desserte en transports collectifs des communes périphériques : comme évoqué précédemment, le diagnostic du PDM a montré que les besoins de déplacements dans les communes de seconde couronne étaient diffus et finalement peu polarisés vers la ville du Havre (moins d'un tiers des déplacements entre communes). Du fait de cette demande diffuse, les transports collectifs ne sont pas la solution la plus adaptée pour la desserte de ces territoires. C'est pourquoi, le PDM propose de développer une stratégie spécifique, notamment en développant le covoiturage.
- Concernant le développement de voies réservées en milieu urbain, la création de voies réservées nécessite des emprises dédiées qui sont rarement disponibles sur les secteurs où la circulation des bus est pénalisée. Par ailleurs, la Communauté urbaine a fait le choix de remplacer ses principales lignes de bus par des lignes de tramway en site propre (lignes 8 et 11 par le tramway en 2012 et ligne 3 et 22 en 2027).
- Concernant l'embarquement des vélos dans le tramway : l'emport des vélos dans le tramway est aujourd'hui possible (vélos pliants sur toute période, vélos non pliants en dehors des heures d'affluence).
- Concernant le transport ferroviaire : son organisation est de compétence régionale. L'augmentation du nombre d'arrêts sur les haltes et gares intermédiaires (Harfleur, Saint-Laurent-de-Brèvedent, Gainneville, Etainhus/Saint-Romain-de-Colbosc) serait effectivement favorable aux usagers de ces gares. Elle aurait par contre l'inconvénient de pénaliser les autres usagers, avec un temps de trajet rallongé d'autant. Pour cela, la Région Normandie cherche à équilibrer au mieux le nombre d'arrêts en gare. Le PDM préconise toutefois d'entreprendre avec la Région Normandie une réflexion portant sur une meilleure coordination des offres (actions B11 et B12).
- Une ligne de bus directe entre Le Havre et Rouen n'aurait pas d'intérêt car elle serait fortement concurrencée par les services de trains Le Havre – Rouen, plus rapides.

7 : Propositions du public

A la faveur de l'enquête publique, plusieurs personnes ont présenté, outre leurs observations, un certain nombre de propositions sur le projet de plan de mobilité. Elles sont les suivantes (non hiérarchisées) :

- **Sur le covoiturage** : « Une application dédiée au territoire pour le covoiturage pourrait être très utile ». « Parmi les solutions, la mise en place d'un site de covoiturage gratuit et la construction de parkings gratuits pourrait être une bonne chose. » « Le parking de l'aéroport pourrait servir au covoiturage avec la mise en place d'une application sur le territoire Le Havre Seine Métropole évitant l'autosolisme. »

Réponse de la Communauté urbaine

Le PDM souhaite fortement développer le covoiturage. Pour cela :

- Il propose de travailler sur l'intégration de ce mode à l'offre de transport de la collectivité (action B6), ce qui permettra, par exemple, de réaliser un trajet en covoiturage avec un titre de transport LiA. Cela nécessitera effectivement la mise en place d'une plateforme et d'un outil dédié. Il faudra veiller à se coordonner avec les différents acteurs et plateformes existantes : Région, Département, Haropa afin d'aller vers une simplification du covoiturage pour l'utilisateur.
- Il prévoit le développement d'aires de covoiturage (action B8) ; les aires sont gratuites. La faisabilité de réalisation de places réservées pour la pratique du covoiturage pourra être étudiée sur le parking de l'aéroport Le Havre-Octeville.
- **Sur des aménagements cyclables au Havre** : Dans la perspective d'encourager les déplacements à vélo, un contributeur propose au Havre :
 - « *Supprimer le revêtement pavé des rues pour un revêtement lisse : rue de Paris (au moins sur les bandes cyclables), rue Édouard Larue, quai Georges V (au moins sur la bande cyclable), rue Victor Hugo (entre la rue de Paris et la place du Chillou), boulevard Archinard (au moins sur les bandes cyclables).* »

Réponse de la Communauté urbaine

La proposition est transmise au service concerné pour étude. A noter que les rues évoquées sont situées en site patrimonial remarquable de l'UNESCO et que la Communauté urbaine est contrainte dans le choix des revêtements qu'elle peut mettre en place. A titre d'exemple, nous sommes obligés de maintenir le revêtement en pavés sur le quai Georges V.

- « *Développer massivement l'installation d'arceaux vélos en amont des passages piétons, ce qui empêcherait également les stationnements sauvages sur des espaces non aménagés comme place de stationnement.* » Cette observation a été également présentée par plusieurs contributeurs.

Réponse de la Communauté urbaine

La Communauté urbaine a bien identifié ce problème de stationnement des vélos et souhaite développer l'offre. La loi d'orientation des mobilités (LOM) impose la suppression du stationnement motorisé sur les 5 mètres en amont des passages piétons d'ici fin 2026, mais y autorise le stationnement vélo. Cette proposition pourra être prise en compte dans ce cadre.

- « *Refaire le revêtement de la piste cyclable du boulevard François 1^{er}, en veillant notamment à aménager des accès/dessertes vers les rues adjacentes, avec bordures peu élevées.* »

Réponse de la Communauté urbaine

La proposition est transmise au service concerné pour étude.

- « Installer un panneau M12 (continuer tout droit) rue de Paris, au croisement et de la rue Voltaire (vers le sud). »

Réponse de la Communauté urbaine

La proposition est transmise au service concerné pour étude.

- « Sur la piste cyclable du quai Colbert, installer des panneaux "interdit aux piétons" à chaque entrée de piste, car les incivilités y sont très nombreuses. »

Réponse de la Communauté urbaine

La proposition est transmise au service concerné pour étude.

- Un contributeur propose : « Il serait très pratique pour les cyclistes de multiplier dans Le Havre les stations de gonflage. Notamment en ville haute : la place Jenner ou le Fort de Tourneville pourraient être des lieux stratégiques où installer ces équipements. »

Réponse de la Communauté urbaine

Le plan vélo prévoit le développement de ces équipements.

- Une personne du Havre demande si « un signalement de type zébra vert ne pourrait pas être effectué sur les pistes cyclables les moins signalées ».

Réponse de la Communauté urbaine

Le marquage des pistes cyclables est normalisé au niveau national et cette proposition ne semble pas réglementaire. Le damier vert est utilisé pour signaler la présence de voie cyclable dans une traversée d'intersection.

- **Sur le stationnement des vélos** : Une personne suggère : « Une initiative intéressante en place dans d'autres villes est de permettre aux habitants de demander un stationnement vélo. Lorsqu'un nombre suffisant de personne demandent (5-10) dans la même zone, une expérimentation est lancée. Une place de stationnement automobile est remplacée par une plateforme accueillant 5 arceaux vélo. Après quelques semaines, on fait un bilan, s'il est positif, les places sont pérennisées. »

Réponse de la Communauté urbaine

La proposition est transmise au service concerné pour étude de faisabilité.

- **Sur des aménagements cyclables hors du Havre** : Plusieurs propositions de la part du public :
 - « Une piste cyclable qui relierait le Parc Eco-Normandie jusqu'à Sainneville puis Montivilliers serait très appréciée et utilisée. De même une piste cyclable le long

de l'ex RN 15 et connectée jusqu'à Harfleur est indispensable. De même, le nœud de la Brèque/Harfleur n'est pas du tout empruntable à vélo. »

Réponse de la Communauté urbaine

Le plan vélo prévoit effectivement un développement des continuités cyclables (en site propre ou en voie partagée) sur ces itinéraires. Des voies cyclables traversent déjà une partie du nœud routier d'Harfleur et les aménagements contigus au projet d'extension du tramway compléteront ces infrastructures cyclables.

- *« Créer une solution de pistes cyclables continues et sécurisées entre Goderville et Le Havre. »*

Réponse de la Communauté urbaine

Le plan vélo prévoit une continuité cyclable du Havre à Criquetot-l'Esneval et un prolongement vers Goderville, lié avec l'EPCI limitrophe, via la requalification d'une ancienne voie ferrée.

- *« Prolonger la piste cyclable entre Bornambusc et Goderville. »*

Réponse de la Communauté urbaine

Ces communes ne sont pas sur le territoire de la Communauté urbaine.

- Un contributeur estime que *« l'omniprésence des voitures, des camions et des cars sur les routes rend la cohabitation avec les moyens de transport légers et écologiques impossible pour des raisons de sécurité et aussi d'agrément. La marche, le vélo, le vélo électrique, les tricycles, les vélomobiles, les transports intermédiaires ne peuvent que très difficilement y trouver leur place »* Selon cette personne, les *« véhicules intermédiaires »* constitueraient des *« moyens de transport écologiques et silencieux et intégreraient dans leurs versions actives une activité physique intégrée au quotidien (...) grâce « à la propulsion humaine », considérant que « le temps de transport [devrait être] transformé en temps de sport. Aussi est-il proposé la création de « Routavélos » sur les routes secondaires : « Elles pourraient constituer la trame d'un réseau de Routavélos autorisées seulement aux riverains, aux vélos et aux transports intermédiaires actifs. Le dispositif pourrait être complété par des Routavélos sur lesquelles tous les véhicules pourraient circuler mais à une vitesse limitée à 50 km/h. Il n'y aurait plus alors qu'à assurer les liaisons entre Routavélos. (...) Les transports intermédiaires actifs seraient les seules solutions réalistes pour libérer le pays de la pollution atmosphérique, de la pollution sonore due aux transports, de la sédentarité et des émissions de gaz à effet de serre. »*

Réponse de la Communauté urbaine

Le PDM prévoit de travailler sur la hiérarchisation du réseau de voirie (action C1) afin d'identifier les axes secondaires sur lesquels un apaisement des vitesses pourra être mis en œuvre. Ce travail rejoint la proposition formulée et vise à dissuader le trafic automobile de transit sur ces axes.

- **Sur les aménagements routiers :**
 - Une personne de Goderville demande de « *prolonger la RD 925 en 2 x 2 voies jusqu'à Saint-Sauveur-d'Emalleville.* »

Réponse de la Communauté urbaine

L'aménagement de la RD925 est du ressort du Département de la Seine-Maritime. Celui-ci mène actuellement des études dédiées à ce projet de doublement des voies.

- Une personne de Fontenay signale qu'il « *serait bien de faciliter la mobilité de Fontenay vers Montivilliers via la départementale qui les relie. En effet Fontenay qui s'est agrandie voudrait rejoindre Montivilliers (tram) avec vélo ou mobilité douce.* »

Réponse de la Communauté urbaine

Le plan vélo prévoit effectivement un développement des continuités cyclables entre Montivilliers et Fontenay.

- Une personne de Saint-Aubin-Routot, propose d'aménager la route dangereuse depuis le château d'eau jusqu'au parc technologique, pour permettre aux piétons et aux cyclistes de se déplacer en toute sécurité.

Réponse de la Communauté urbaine

Le schéma cyclable prévoit un développement d'une continuité cyclable entre Saint-Aubin -Routot et Saint-Romain-de-Colbosc, ainsi que vers le Parc Eco Normandie.

- **Sur les parkings-relais :**
 - Une cheffe d'entreprise demande la création « *d'un parking-relais sur le Parc Eco-Normandie à Saint-Romain-de-Colbosc.* »

Réponse de la Communauté urbaine

Pour qu'un parking-relais fonctionne, il est nécessaire qu'il soit desservi par une offre de transport collectif à forte fréquence. Ce n'est pas le cas du Parc Eco Normandie (desservi par la ligne 12).

- Un habitant de Sainte-Adresse propose : « *La D940 traversant notre commune ressemble de plus en plus à un "périphérique". Les déplacements piétons, en vélos sont dangereux et les nuisances en termes de pollution et bruits importants. Il est plus que souhaitable d'utiliser le parking de l'aéroport (vide), qu'il reste gratuit et de proposer une navette à haut cadencement pour rejoindre la station de tramway de la plage. »*

Réponse de la Communauté urbaine

Le Parking-relais de Grand-Hameau (desservi par la Ligne A du tramway et les lignes de bus 3, 4, 10 et 13) se situe à 600 m de l'aéroport (2 minutes en voiture). Il est gratuit si vous utilisez les transports en commun (tramway ou bus).

- « *Mettre en place un parking-relais gratuit au stade Océane et Deschaseau avec un bus navette à haut cadencement vers la gare et Hôtel de Ville (en attendant la nouvelle ligne de tramway). »*

Réponse de la Communauté urbaine

La ligne de bus n°22 (fréquence de 15 minutes) dessert déjà les parkings Deschaseaux et Océane pour relier la gare du Havre et le tramway vers l'Hôtel de ville. A noter que ce secteur va être fortement perturbé par les travaux de l'extension du tramway ce qui semble peu propice pour le développement de navettes complémentaires en attendant la future ligne de tramway.

- **Sur les transports collectifs** : Il est demandé de centraliser les lignes de transports collectifs Nomad et Lia : « *J'ai trois enfants qui utilisent les deux et s'y retrouver entre les dispositifs n'est pas simple (...), personne n'ayant pu me renseigner à la communauté urbaine et j'ai beaucoup cherché au sein des dispositifs Région. »*

Réponse de la Communauté urbaine

L'intermodalité entre les réseaux de transport LiA et Nomad existe bien (service Atoumod). Toutefois, le PDM préconise d'améliorer leur coordination et la communication sur le sujet (actions B11 et B12).

Par délibération du 21 décembre 2023 et déposée le 7 février 2024 sur le registre numérique, la municipalité de Saint-Jouin-Bruneval, regrette que « *la ligne 13 ne desserve plus le centre-ville du Havre en imposant un arrêt terminus au Grand Hameau à Octeville-sur-Mer, obligeant les usagers à emprunter des correspondances ce qui allongera leur temps de parcours de 10 minutes (fréquence du tramway) dans le sens Étretat-Le Havre. Dans le sens retour, Le Havre-Étretat le temps pourra s'allonger d'une heure (fréquence des cars). »* En conséquence, la municipalité « *demande le maintien d'une ligne directe jusqu'au centre-ville du Havre, et l'augmentation de la fréquence des cars pour maintenir un temps de trajet acceptable. »*

Réponse de la Communauté urbaine

Le PDM ne définit pas les itinéraires de lignes de bus. Toutefois, concernant la L13, il a été décidé de proposer une offre de transport qui permette de disposer d'un réseau maillé et structuré avec des lignes périurbaines (toutes cadencées à l'heure) qui se convergent vers les terminus des lignes de tramway existantes et de la troisième ligne en 2027.

Ainsi, l'architecture du réseau de bus repose, notamment, sur le terminus du Grand Hameau au Havre qui devient un véritable maillon et/ou pôle de correspondance pour l'ensemble des lignes qui arrivent au nord-ouest du territoire.

Par ailleurs, il n'était effectivement ni économiquement, ni écologiquement pertinent de faire circuler un bus sur un trajet desservi par le tramway (avec une vitesse de circulation et une ponctualité pour le bus, significativement plus faible). De plus, cette modification a permis d'économiser de l'offre bus et de la redéployer sur le territoire. Afin de répondre à la demande, un travail sera mené afin d'optimiser au mieux la correspondance entre les horaires de la ligne 13 et du tramway.

Notons enfin que la fréquence importante et la fiabilité des horaires du tramway permettront une correspondance de qualité avec la ligne 13, à l'aller comme au retour. Il n'y a pas de raison de rater le départ de la ligne 13 au retour eu regard de la fiabilité du temps de parcours du tramway et de sa fréquence. Le temps moyen d'attente du tramway et de correspondance à l'aller sera de 5 minutes et non 10 minutes.

- **Sur la gratuité des transports collectifs** : Il est proposé :
 - « De rendre gratuit les transports en commun pour les citoyens de la Communauté Le Havre Seine Métropole, d'en augmenter le nombre et la fréquence. »
 - « Les transports en commun ont été rendus gratuits en Occitanie (si je ne me trompe pas). Je peux vous assurer qu'une telle décision dans notre territoire ferait bondir le nombre d'usagers et baisser d'autant le nombre d'automobilistes. Nous le faisons déjà lors des périodes de pollutions et il serait intéressant de créer d'autres périodes dédiées, par exemple pour la foire, la parade blanche, le feu d'artifice du 14 juillet, les jours de canicules ou de grands froids, etc. »

Réponse de la Communauté urbaine

La Communauté urbaine doit gérer une offre de transport public, ainsi que son budget. En termes de tarification, la collectivité a préféré développer une tarification sociale adaptée aux besoins des plus fragiles avec de faibles revenus (non imposables) et ce, au-delà des obligations légales (jusqu'à - 70 % sur le tarif solidaire en comparaison du tarif normal).

La Communauté urbaine préfère investir les 14 millions d'euros annuels de recettes de vente de titres dans le développement de l'offre de transports à l'image de l'extension des lignes de tramway.

Il est par ailleurs inexact d'affirmer que la gratuité des transports publics génère une baisse du trafic routier. Les études sur les réseaux ayant mis en place la gratuité des transports montrent

une augmentation de la fréquentation des transports publics notamment par un report des piétons vers les transports en commun. En revanche, la baisse de la part modale de la voiture par un report vers les transports en commun est marginale.

- **Sur la gratuité du stationnement le samedi** : Il est suggéré que « *pour dynamiser le commerce en centre-ville, il faudrait un stationnement gratuit le samedi pour les achats qui ne sont pas faciles à effectuer par les transports en commun. Le stationnement payant est dissuasif pour le commerce de centre-ville, favorisant les zones commerciales extérieures.* »

Réponse de la Communauté urbaine

Le PDM prévoit la mise en œuvre d'une étude de stationnement dédiée sur la ville-centre afin de factueliser l'usage réel du stationnement et envisager une refonte de son organisation et de sa réglementation. La collectivité souligne toutefois que l'objectif du PDM n'est pas d'augmenter la circulation automobile en centre-ville, mais au contraire de favoriser le développement de mobilités alternatives, moins génératrices de nuisances. Il faut aussi rappeler que, selon les études menées par le CEREMA, dans les villes de plus de 100 000 habitants, la clientèle des petits commerces de centre-ville venant en automobile est minoritaire (moins d'un quart).

- **Propositions diverses sur les transports collectifs** :
 - « *Il serait intéressant de rendre accessible la gare de Bréauté par la ligne LIA. Actuellement, pour prendre le train, il faut se rendre au Havre par le transport LIA alors qu'il y a une gare à proximité* »

Réponse de la Communauté urbaine

La gare de Bréauté n'est pas située sur le territoire de la Communauté urbaine et sa desserte ne peut être organisée que par la Région Normandie. À noter toutefois que dans le cadre du PDM, les actions relatives au covoiturage (en particulier action B6) pourraient répondre à cette demande.

- « *Il serait utile de mettre en place un arrêt supplémentaire sur la ligne 11 entre l'arrêt situé impasse d'Etainhus à Sainneville et celui situé route du Ponant à la limite des deux communes, Etainhus et Sainneville-sur-Seine* »

Réponse de la Communauté urbaine

La proposition est transmise au service concerné pour étude.

- **Sur le programme « Innovations territoriales et logistique urbaine durable (InterLUD) »** :

- Un habitant d'Étretat propose de « créer [un pôle] logistique extérieur à Étretat pour la livraison aux particuliers et professionnels en mobilité douce » ce qui permettrait « de réduire l'impact de la logistique du dernier kilomètre qui représente 20% du trafic dans nos rues et donc beaucoup de nuisances et de pollution. »

Réponse de la Communauté urbaine

Cette proposition pourra effectivement être étudiée dans le cadre du programme InTerLUD.

- **Sur les emplacements de stationnement pour handicapés** : Une personne demande « une augmentation significative des places de stationnement pour handicapés ».

Réponse de la Communauté urbaine

Le PDM préconise une étude de refonte du stationnement sur la ville-centre ainsi que des actions pour résoudre les difficultés de stationnement sur les communes périphériques. En fonction des conclusions de ces études, le dimensionnement du stationnement PMR (personne à mobilité réduite) pourra éventuellement être adapté.

Il faut noter que la réservation d'une place de stationnement dédiée à l'usage des PMR (donc aux titulaires de la carte européenne de stationnement ou mobilité inclusion-stationnement) sur la voie publique ou tout autre lieu de stationnement ouvert au public, relève des Maires, dans le cadre de leurs pouvoirs de police.

Dans le cadre des projets d'aménagement de voirie portés par les communes ou la Communauté urbaine, le nombre de places de stationnement réservées aux PMR est systématiquement considéré pour le rendre conforme au quota exigé par la réglementation (au moins une place PMR pour 50 places de stationnement).

Par ailleurs, la Communauté urbaine intervient auprès des communes dans l'analyse technique et réglementaire des demandes spécifiques de places PMR, le plus souvent à l'initiative des administrés qui souhaiteraient obtenir ce type de stationnement près de leur domicile.

Pour ce qui relève de la ville du Havre, on dénombre de plus en plus d'emplacements réservés aux PMR : + 150 emplacements entre 2018 et 2022.

Plusieurs associations ou collectifs ont déposé des contributions durant l'enquête afin de présenter leurs observations, et parfois leurs propositions, sur le projet de plan de mobilité. Ces associations et collectifs sont repris ci-dessous selon l'ordre chronologique de leur participation.

8 : Observations de l'association des « Amis d'Étretat »

Dans une lettre de 3 pages, il est regretté « le manque d'ambition du projet du plan de mobilité dans les objectifs de réduction des émissions carbone. Le projet se focalise principalement sur la ville du Havre et sa zone urbaine ; le périmètre rural est fortement délaissé alors que l'objectif

de renforcement de la cohésion sociale et territoriale est un besoin crucial pour les prochaines années. »

Points généraux soulevés par l'association :

- *« L'analyse des mobilités est effectuée sur une étude datant de 2018, principalement focalisée sur les anciens territoires de la CODAH, qui semble peu pertinente sur les volumes et les usages (...) »*
- *« Le projet de PDM ne reprend pas les actions du Schéma des Mobilités du Grand Site Falaise d'Étretat Côte d'Albâtre (déc 2019). Ce Schéma doit être mis à jour pour tenir compte des évolutions de la fréquentation touristique depuis 2019. »*
- *« (...) le Syndicat Mixte du Grand Site Falaise d'Étretat Côte d'Albâtre ne semble pas avoir été consulté pour le projet de PDM. »*
- *« Les mobilités vers les communautés de communes voisines (bassins d'emplois / services) et notamment la gare de Bréauté sont absentes du projet de PDM. La gare du Havre n'est pas pertinente pour la moitié nord de la communauté urbaine. »*
- *« Enfin nous déplorons que les actions 2024-2033 dont le budget semble fixé à 89 M€ ne contient aucun budget pour des réalisations liées à la gestion des flux touristiques du site d'Étretat. »*

Pour le secteur particulier d'Étretat, l'association précise :

- *« Il faut distinguer les besoins de mobilités des résidents versus les besoins touristiques. Comme toutes les communes rurales de la CU LHSM, les liaisons en mobilités douces et les transports en commun sont des besoins importants pour les résidents et l'attractivité des territoires. »*
- *« Étretat faisant face à une sur-fréquentation touristique en « dents de scie », mieux préciser les actions en termes d'aménagement d'infrastructures d'accueil touristique sur son petit territoire. Ces orientations devraient concilier la vie locale et l'afflux touristique ainsi que le développement durable du site d'Étretat pour les 10 prochaines années. Plus généralement, pour les sites où la tension touristique est forte, les notions de réduction des pics de sur-fréquentation, de lissage dans l'espace et le temps des flux (mobilités, parkings et stationnements touristiques), de l'amélioration de la qualité de l'accueil touristique et de l'attractivité ou la cohabitation avec les résidents doivent être plus largement indiqués dans les actions du PDM. »*
- *« L'action A-6 « Faciliter la desserte en transports collectifs d'Étretat en saison touristique » reste vague dans son objectif. Les problématiques de circulation et des stationnements touristiques concentrent la grosse majorité des problèmes de l'accueil des touristes et de la cohabitation avec les résidents. Cette action reste à l'état d'« étude » (budget de 100 k€) alors que ce sujet a déjà fait l'objet de nombreux rapports depuis 2010... Le PDM doit impérativement budgéter des réalisations concrètes avec un échéancier précis selon les actions (apaisement du centre-bourg, développement des parkings sur tout le territoire Grand Site, signalétiques dynamiques de saturation de la fréquentation...) »*

Réponse de la Communauté urbaine

Plusieurs sujets sont évoqués dans ces observations :

- Concernant les objectifs de part modale : ceux-ci ont été définis de manière à être à la fois ambitieux, mais aussi réalistes : l'objectif pour les transports collectifs se base sur le retour d'expérience de la première ligne de tramway (+ 2 points TC, comparables à d'autres agglomérations, sachant que les premières lignes sont toujours plus efficaces en matière de report modal). L'objectif pour les vélos consiste à faire évoluer sa part modale de manière à obtenir un usage comparable, par exemple, à Strasbourg ou La Rochelle aujourd'hui (agglomérations reconnues pour leur politique favorable au vélo) ; l'objectif national de 9 % (qui n'est pas l'objectif de la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC), mais l'objectif du Plan Vélo de l'État) peut difficilement être pris en référence puisqu'il aurait dû être atteint en 2024.
- Le PDM ne se concentre pas uniquement sur l'agglomération centrale, puisque :
 - Sur les 39 mesures que compte son plan d'actions, moins de 10 concernent spécifiquement l'agglomération centrale ;
 - L'action principale en termes de budget, que constitue le plan vélo, concerne bien la totalité du territoire de la Communauté urbaine.
- L'analyse des mobilités se base sur la dernière enquête ménage disponible, qui date effectivement de 2018. Toutefois, les analyses menées et les chiffres produits concernent bien l'ensemble du territoire de la Communauté urbaine.
- Depuis janvier 2023, la démarche Grand Site est pilotée par le syndicat mixte Grand Site Falaises d'Étretat-Côte d'Albâtre composé du Département de la Seine-Maritime, de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole et de l'agglomération Fécamp Caux littoral.
Ce syndicat, qui anime des instances décisionnelles de la démarche Grand Site, n'a donc effectivement pas été consulté dans le cadre de l'élaboration du PDM engagé en mai 2021. Cependant, l'Office du Tourisme (Le Havre Étretat Normandie Tourisme) a bien été associé à l'ensemble de la démarche ainsi que tout comme l'Agence d'Urbanisme de la Région Havraise (AURH), chargé du schéma des mobilités du Grand site d'Étretat et des itinérances douces.
- Concernant les liaisons avec les EPCI voisines, c'est un travail qui dépasse le périmètre des compétences de la Communauté urbaine et qui doit être coordonné avec la Région Normandie (Autorité Organisatrice de la Mobilité pour ces déplacements). Ces liaisons pourront être étudiées dans le cadre des actions B11 et B12.
- Le PDM a bien identifié les particularités du site d'Étretat et de la Côte d'Albâtre, du fait de leur vocation touristique :
 - Des actions dédiées à la gestion des mobilités touristiques pourront être menées dans le cadre des mesures A6 et A8 du PDM (à noter que les budgets d'études prévus au PDM ne préjugent pas du montant des mesures qui seront

à mettre en œuvre à l'issue de ces études). Il est à noter que sans attendre le PDM, la Communauté urbaine a créé 2 nouvelles lignes de bus n°13 et 21 pour desservir le site touristique d'Etretat. Dans le cadre du PDM, l'évaluation de la fréquentation de ces lignes et leur développement (amplitude / fréquence) seront poursuivis.

- Pour les mobilités quotidiennes des résidents, les autres mesures du PDM s'appliqueront aussi à ce territoire (apaisement des circulations, développement des continuités douces, développement du covoiturage, ...).

Toutefois, comme l'évoque le courrier, les difficultés que rencontre le secteur, du fait de la surfréquentation touristique, dépasse le simple cadre des mobilités et doit être abordé :

- Dans le cadre d'une approche touristique globale, afin de lisser les pics de demande (réglementation, communication touristique comme développée récemment dans des sites tels que celui des Gorges de l'Ardèche) ;
- Dans le cadre de réflexions dédiées au sein du Syndicat Mixte (Schéma des Mobilités Grand Site).

9 : Propositions de l'association des « Amis d'Etretat »

- « Faire évoluer le Schéma des Mobilités Grand Site en y définissant un calendrier des réalisations de 2024 à 2029 et définir les budgets pour tous les sujets traités : Transports en commun / Navettes touristiques, Voies cyclables, Chemins pédestres, Stationnement, Plan camping-car ». Nota de la commission : Il est fait référence au volume 2 de 2019 sur les propositions et les actions du schéma des mobilités et des itinérances douces (action 16), du rapport relatif à l'opération « Grand Site ».

Réponse de la Communauté urbaine

Le schéma des mobilités et des itinérances douces a été porté par le Département de la Seine Maritime depuis fin 2017. Ce dernier a été désigné pour animer et coordonner la démarche et la mise en œuvre du programme d'actions du Grand Site qui vise l'avancée du projet de territoire et, in fine, l'obtention du label Grand Site de France. La proposition de faire évoluer ce schéma au regard des comportements récents est du ressort du Syndicat Mixte. Ce travail sera alors réalisé en concertation avec la Communauté urbaine.

L'amélioration de la desserte en transports en commun, la réorganisation du stationnement pour une meilleure offre et efficacité (création d'un important parking en entrée Est d'Etretat, signalisation dynamique, aménagements anti-stationnement illicite) et le développement des infrastructures cyclables sont déjà à l'étude pour des réalisations à court terme.

- « Dans l'objectif de lissage de la fréquentation touristique du Grand Site, maintenir les liaisons en transport en communs / navettes toute l'année, notamment la liaison journalière avec la gare de Bréauté. S'assurer d'une compatibilité avec les besoins des résidents toute l'année (horaires, fréquences, volumes). »

Réponse de la Communauté urbaine

La Communauté urbaine adapte son offre de transport afin d'optimiser la couverture de l'ensemble de son territoire, mais également la fréquentation de son réseau et le remplissage des bus. Il est à préciser que la liaison vers la gare de Bréauté n'est pas du ressort de la Communauté urbaine, néanmoins, cette liaison pourra être étudiée avec la Région Normandie dans le cadre de l'action B12.

- « Dans l'objectif de lissage des pics de fréquentation, limiter le nombre de places de parkings visiteurs aux entrées d'Étretat et privilégier les cheminements visiteurs sécurisés en minimisant les nuisances aux résidents. Gare Étretat - route de Bénouville D11 -> 90 places, Guézanne Le Tilleul - route de Criquetot D39 -> 350 places, Fréfosse/Valaine Étretat - route du Havre D 940 -> 550 places. »
- « Répartir les parkings visiteurs sur tout le territoire Grand Site en respectant l'environnement et les paysages. »
- « S'assurer que les recettes des parkings profitent aux collectivités et non au service d'intérêts privés/particuliers. »
- « Mise en place en amont d'Étretat d'une signalétique dynamique de fréquentation des parkings avec indication des parkings de délestage sur les communes voisines. »
- « Empêcher les parkings illégaux sur les départementales. »
- « Améliorer le jalonnement piétons, vélos et véhicules sur toute la commune. »
- « Apaisement du centre-bourg d'Étretat » Nota de la commission : Voir chapitre infra consacré à l'instauration d'une zone à trafic limité (ZTL).

D'autre part, l'association des Amis d'Étretat propose sur le long terme :

- « Faisceau ferroviaire Les Ifs – Étretat : Étude de faisabilité sur la réhabilitation de la liaison ferroviaire Bréauté – Étretat. »
- « Contournement d'Étretat : Dans l'objectif de limiter la circulation de transit à travers Étretat (notamment pour les véhicules avec un gabarit important), étude de faisabilité d'une route de contournement. »

Réponse de la Communauté urbaine

Ces propositions nécessitent d'être abordées avec le Syndicat mixte. Elles pourront être étudiées dans le cadre des mesures A6 et A8 du PDM.

10 : Proposition présentée par trois associations d'Étretat

Les associations : « Amis d'Étretat », « Union Commerciale d'Étretat » et « Étretat Demain », proposent, dans un document de 5 pages, « de diminuer d'au moins de moitié les flux de véhicules motorisés ainsi que les espaces utilisés par les parkings dans le centre-bourg. ».

Sous la forme d'une « zone à trafic limité » (ZTL), déjà utilisée en France et en Europe, la création d'une zone apaisée permettrait, selon les associations de « *diminuer le flux et le transit de véhicules en centre-ville ou centre historique/touristique.* »



La ZTL « *moins drastique qu'une zone piétonne* » permettrait « *une implémentation rapide, sans investissement et outil de gestion lourds.* ». Cette zone aurait notamment pour objectifs d'apaiser le centre-bourg et « *d'améliorer l'expérience touristique des visiteurs, le cadre de vie des résidents, et le renforcement de l'activité commerciale* » afin de :

- « *Faciliter la circulation et le stationnement des riverains, des services publics et de secours, des acteurs économiques et de leurs clients.* »
- « *Réduire l'emprise des parkings dédiés aux véhicules motorisés en les transformant en espace paysager, évènementiel ou de rencontre.* »
- « *Renforcer les espaces dédiés aux mobilités douces (piétons / vélos / PMR) pour offrir des déambulements plus accueillants et sécurisés et diminuer la pollution de l'air et la pollution sonore.* »

Outre les objectifs poursuivis par la mise en place d'une ZTL dans le centre-bourg d'Étretat, les trois associations déclinent dans un document de cinq pages :

- Le périmètre de la ZTL (un plan du périmètre est joint).
- Les horaires et les périodes d'activation de la ZTL.
- Qui pourra circuler ?
- Comment sera contrôlée la ZTL ?
- Les justificatifs à présenter en cas de contrôle.
- Les types de parkings en ZTL.
- Les reports de circulation et de parkings visiteurs.
- Les avantages de la ZTL.

Un document complémentaire de 8 pages, consacré à la zone à trafic limité, est joint à la contribution des trois associations.

Réponse de la Communauté urbaine

Ces propositions pourront être étudiées dans le cadre des mesures A6 et A8 du PDM (améliorer les déplacements touristiques), mais aussi dans le cadre des actions du PDM visant à apaiser les circulations (A1, A2 / protéger les cœurs de quartier et C1 / hiérarchiser la voirie).

11 : Observations du collectif « Les CauxLibris » de Saint-Romain-de-Colbosc

Le collectif joint à sa contribution un « **Plaidoyer pour les mobilités actives à Saint-Romain-de-Colbosc** ». Ce document de 18 pages, annexé au registre numérique, présente « Les CauxLibris » puis comprend deux parties : « *Pourquoi faire du vélo à Saint-Romain ?* » et « *Le vélo à saint-Romain, c'est possible !* ».

Le collectif « Les CauxLibris » présente ensuite une contribution de trois pages afin de développer ses observations et ses propositions. En préambule, il est précisé les « *façons théoriques de faire le trajet en mobilité douce entre Saint-Romain-de-Colbosc et Le Havre* :

- *Vélo ou bus de St Romain à la gare d'Etainhus (L12), puis train de la Gare d'Etainhus au Havre (TER).*
- *Bus L12 (LIA) ou car (L506) de Saint-Romain au Havre. »*

« Intermodalité Gare SNCF / vélo / car »

- *Il est souligné : « Aucune piste cyclable ne permet de se rendre de façon sécurisée, en particulier depuis Saint-Romain, jusqu'à la gare d'Etainhus (5 km). Les voies et aménagements cyclables prévus nous semblent insuffisants, car, d'une part, en venant de Saint-Romain ils feront passer les cyclistes par Gommerville ce qui rajoutera environ 2,5 km au trajet le plus direct (lorsque l'on se déplace pour aller au travail on n'a pas trop envie de faire des km en plus), d'autre part parce que la voie envisagée entre Gommerville et la gare est un tronçon sur voie partagée et uniquement jalonné avec aménagements ponctuels, ce qui ne nous paraît pas répondre à l'enjeu, sur une route très fréquentée, en particulier le matin aux heures de pointe, et sur laquelle les voitures et les camions (très nombreux) roulent vite (entre 70 et 80 km/h selon les endroits pour ceux qui respectent les limitations de vitesse). Par ailleurs pour les personnes qui se rendent à la gare à pied, (par exemple depuis l'association Graine en Main à Etainhus) il n'y a aucun aménagement de prévu. »*
- *Le collectif poursuit ses remarques en précisant : « L'abonnement TER (Etainhus-Le Havre, 51 €/mois) n'est pas inclus dans l'abonnement LIA (45 €/mois) ce qui place le coût de ce trajet quotidien à 97 €/mois. Or ce coût n'est pas du tout incitatif. En effet beaucoup de personnes qui se rendent au Havre par le train doivent ensuite prendre un bus ou un tramway pour aller sur leur lieu de travail, ce qui nécessite un abonnement SNCF et un abonnement LIA. La voiture est alors plus avantageuse pour beaucoup de personnes, y compris lorsque l'employeur prend en charge la moitié du coût de l'abonnement, comme la loi l'exige. Par ailleurs, de Saint-Romain nous avons le choix entre les cars Nomad, la ligne 12 LIA ou nous rendre à la gare d'Etainhus pour prendre le train (ce qui est parfois le plus rapide). Or, autant l'abonnement LIA et les cars Nomad ont fusionnés (le fait d'en prendre un donne l'autre), encore une fois ce n'est pas le cas pour le train qui demande un abonnement supplémentaire de 45 euros. Pour ces deux raisons, il serait intéressant que l'abonnement LIA / Car Nomad donne également la possibilité de prendre le train depuis la gare d'Etainhus. »*
- *« Arrêts de car LIA et Nomad / vélo : des personnes se rendent à vélo aux arrêts de car à Saint-Romain pour aller au Havre : LIA (arrêts : Temple, collège par exemple), Car Nomad (arrêts : école ou Bois rosé par exemple). Or, il n'y a aucun dispositif pour attacher son vélo à ces arrêts. »*
- *« Les horaires des bus et des trains ne sont pas coordonnés. Le matin il est impossible de prendre le bus pour aller à la gare d'Etainhus pour avoir une liaison avec le train. Il y a 1h d'attente. Le soir, la liaison est possible mais avec 20 mn d'attente. »*
- *« La ligne 12 ne prend pas toujours les vélos, tous les bus ne sont pas équipés. »*

- « *Il est impossible de mettre un vélo dans le TER sachant que déjà tous les voyageurs ne rentrent pas.* »
- « *Les abris pour les vélos à la gare d'Étainhus sont, la plupart du temps, déjà occupés par des vélos ou trottinettes appartenant aux riverains.* »

Réponse de la Communauté urbaine

Ces observations couvrent différents sujets :

- Concernant les continuités vélo entre Saint-Romain-de-Colbosc et la gare d'Étainhus : le plan vélo prévoit un développement des continuités cyclables entre Saint-Romain-de-Colbosc / Gommerville / Étainhus.
- Concernant le coût des abonnements TER et LiA pour les déplacements internes à la Communauté urbaine : le sujet est identifié par le PDM et doit être traité dans le cadre de l'action B11. Le syndicat mixte Atoumod travaille sur une tarification combinée des différents réseaux normands, notamment LiA + TER. Le support billettique commun « carte Atoumod » existe déjà.
- Concernant la coordination des horaires de bus et de train : le sujet est identifié par le PDM et doit être traité dans le cadre de l'action B12.
- Concernant l'intermodalité bus-vélo : le Plan vélo prévoit le développement de stationnement dédié aux vélos. La demande est transmise au service concerné pour étude.

12 : Propositions du collectif « Les CauxLibris » de Saint-Romain-de-Colbosc

Sur les voies et aménagements cyclables

- « *Voie cyclable à Saint-Romain avenue de Lattre de Tassigny : cette piste cyclable indiquée sur le plan comme déjà existante n'est pas praticable car elle est mal conçue (très étroite, constellée de trous et de bosses) et qu'elle n'est pas entretenue (ronces et végétation qui déborde largement sur la voie cyclable une grande partie de l'année).* »

Réponse de la Communauté urbaine

La proposition est transmise au service concerné pour étude.

- « *Aménagement cyclable des routes qui sont refaites : selon le code de l'environnement (article L. 228-2) les communes ou intercommunalités sont dans l'obligation de prévoir des aménagements cyclables lors de travaux sur les voies urbaines. Or nous avons constaté que cette obligation n'est pas respectée. Exemple de la route d'Oudalle à Saint-Romain-de-Colbosc refaite en 2023 sans aménagements cyclables, alors que les places de stationnement réalisées devant des pavillons avec garage montrent bien qu'il y avait suffisamment d'espace. Il faudrait que la CU, dans son plan mobilité, s'engage à respecter cette obligation.* »

Réponse de la Communauté urbaine

Ce point est transmis au service concerné pour traitement.

Sur certains aménagements qui ne sont pas prévus, le collectif « Les CauxLibris » demande qu'ils soient pris en compte *« pour assurer une continuité des mobilités actives et/ou pour relier des lieux stratégiques »* :

- *Rue du Bassin : aménagement d'une piste cyclable pour proposer une continuité avec la future piste cyclable Saint-Romain-Gommerville pour rejoindre le centre-ville de Saint-Romain.*
- *Axe château de Gromesnil – rond-point autoroute – gare d'Etainhus : aménagement d'une piste cyclable le long de la route du Château et poursuivre sur l'axe Saint-Romain-Etainhus.*
- *Avenue du Général de Gaulle jusqu'à « Les Hauts de St-Michel ».*
- *Refaire à minima les marques au sol des pistes cyclables.*
- *Mettre en place une signalétique adaptée pour favoriser l'usage de la piste cyclable (inexistante aujourd'hui).*
- *Limiter la vitesse à 30 km/h pour les voitures.*
- *Amener une réflexion sur un parcours de circulation à sens unique dans Saint-Romain permettant la mise en place de pistes cyclables.*
- *Développer les pistes cyclables intercommunales (à la manière de celle de Saint-Romain/Gommerville mais avec les autres communes (La Cerlangue, Saint-Vincent, Saint-Vigor).*
- *Rénover le chemin de la Porte Rouge (dit « La Vieille Route » entre Saint-Aubin et Saint-Romain) pour favoriser la mobilité douce par ce chemin, plus agréable que la piste au bord de la nationale et installer une signalétique dans ce sens.*
- *Aménager le chemin de la Chapelle pour favoriser la mobilité active entre le centre de Saint-Romain et le hameau d'Enfer, et poursuivre jusqu'au village des Trois Pierres.*
- *Créer des pistes cyclables sur les axes qui convergent vers les centres d'intérêts de Saint-Romain (espace Henri Odièvre, école, collège, stade de foot). Avenue du Général de Gaulle et avenue de Lattre de Tassigny.*
- *Rue Sylvestre Dumesnil puis Rue Jules Lemercier (axe rue de la République/école) : très empruntée par les enfants aux heures d'entrée et sortie d'école, très étroite : proposer sens unique avec contresens cyclable.*
- *Rue de la République : très empruntée par les collégiens, passage de bus, voitures qui roulent vite : proposer sens unique/avec contresens cyclable.*
- *Rue Georges Grimm : sens unique/avec contresens cyclable.*

Réponse de la Communauté urbaine

Les propositions sont transmises aux services concernés pour études.

Sur les transports collectifs, le collectif propose :

- « Il n’y a pas de voie de bus réservée sur le trajet, notamment à l’entrée du Havre. Le bus met donc le même temps que la voiture à faire le trajet (de 40 minutes à 1 heure) en fonction des lignes, dont une grande partie du temps s’effectue en entrée de Ville du Havre dans les bouchons pendant les horaires de bureau. »

Réponse de la Communauté urbaine

Cette proposition pourra être traitée dans le cadre des actions B9 et C2 du PDM. En complément, la nouvelle ligne de tramway reliant la Brèque (Harfleur) à la gare du Havre répondra à cette demande.

- « Le TER au retour du Havre à destination d’Etainhus (17h30 et 18h30) est surchargé : il n’y a fréquemment qu’un seul wagon alors qu’il en faudrait trois. Une grande partie des voyageurs reste souvent à quai et l’autre voyage debout dans de mauvaises conditions de confort et de sécurité. »

Réponse de la Communauté urbaine

L’organisation de l’offre TER est du ressort de la Région Normandie. Ce sujet pourra toutefois être traité dans le cadre de l’action B12 du PDM.

- « De même, la ligne 12 de Lia est surchargée sur les mêmes horaires. S’agissant d’un bus configuré « classique de centre-ville » avec très peu de sièges, les voyageurs se retrouvent debout pendant une heure avant de rejoindre Saint-Romain. »

Réponse de la Communauté urbaine

Les bus qui circulent sur la Ligne 12 sont de plus grande capacité que ceux qui circulent en centre-ville (véhicule à mi-chemin entre un bus et un car), mais il arrive parfois que des bus de centre-ville soient exploités sur la ligne pour des raisons de maintenance ou de disponibilité des véhicules.

- « Il n’y a pas d’abribus à la gare d’Etainhus en cas d’intempérie. »

Réponse de la Communauté urbaine

Le mobilier urbain tel que les abris voyageurs reste à la charge de la commune. La Communauté urbaine n’a pas cette compétence. Aussi, cette demande sera étudiée en concertation avec la commune concernée.

Le collectif suggère également : « *Proposer en prêt des vélos et vélos à assistance électrique (les VAE de LIA par exemple) pour permettre aux usagers de tester le VAE comme moyen de transport quotidien à partir de chez eux.* »

Réponse de la Communauté urbaine

Le service existe aujourd'hui (LiAvélos : location de vélos courte ou longue durée).

13 : Observations du collectif des rues d'Étretat et Guillemard

« *Nous avons examiné avec un très grand intérêt les documents mis à la disposition des administrés de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole.*

Nous avons été impressionnés par les très grandes ambitions que porte ce plan en particulier l'atteinte des objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone, et qui s'est fixé comme trajectoire une réduction de 19 % de la circulation routière.

Evolution des mobilités à horizon 2033

Dans le tableau ci-dessous, nous avons tenté de nous représenter l'évolution projetée sur la période 2024-2033 du nombre des déplacements journaliers des habitants par mode de transport (référence : étude AURH). »

Répartition des déplacements journaliers des habitants par mode (moyenne)

		voiture en auto-solisme	voiture avec passager (s)	Transport en commun	Vélo & deux-roues motorisés	piétons	total
Chiffres de l'étude AURH entre janvier et mai 2018 dans le cahier de mobilité de février 2021 (hors véhicules de transports de marchandises)	%	42,62%	13,90%	9,01%	2,14%	32,33%	100,00 %
	nbre	414 000	135 000	87 500	20 800	314 000	971 300
Objectifs modaux 2033 avec baisse de 19% de la circulation routière avec la nouvelle répartition modale	%	35,00%	15,00%	10,00%	8,00%	32,00%	100%
	nbre	275 364	118 013	78 675	62 940	251 761	786 753

« *Nous constatons une baisse sensible du nombre total des déplacements journaliers sur la Métropole. Nous nous demandons incidemment si cette perspective est compatible avec la volonté déclarée de faire du PDM un vecteur d'attractivité économique et touristique du territoire ? »*

Report modal

« Selon les objectifs 2033, le report modal projeté est essentiellement soutenu par le vélo (+6%). En phase avec ces objectifs, le budget du PDM sur la période 2024-2033 prévoit la mise en œuvre du schéma Vélo (action B15) qui, sur un total de 89,3 M€, représente 56% de ce budget soit 50 M€. Nous considérons que cette action présentée en page 40 de la note de présentation mériterait un plus grand luxe de détails au regard de son importance dans ce budget. »

Pistes cyclables

« A la lumière du 13^{ème} document sur le plan de phasage du schéma vélo pour la période 2022-2033, l'essentiel de ces nouveaux investissements semblent être réalisés sur les territoires ruraux de la communauté urbaine. La question se pose de savoir s'ils vont ainsi répondre à l'économie d'un plan de mobilité qui consiste à tendre vers une limitation des déplacements donc à en diminuer le coût pour les usagers, notamment en rationalisant les trajets domicile-travail ? »

« Il nous apparaît essentiel d'assurer au préalable et prioritairement le développement de ce mode de transport à l'intérieur de la zone urbaine dense par la mise en place d'un réseau continu et maillé de pistes cyclables (réf. CEREMA). »

« Nous constatons que les aménagements qui font actuellement l'objet d'une expérimentation, dans la rue du Général De Gaulle sur la commune de Sainte-Adresse et dans les rues d'Étretat, Guillemard et du Président Wilson du quartier Saint-Vincent, répondent idéalement à ces recommandations. »

Covoiturage

« Nous estimons que devant la pratique écrasante de l'autosolisme sur le territoire de la métropole havraise estimée selon l'étude de l'AURH à 1,06 passager par véhicule s'agissant des déplacements domicile-travail, une action plus volontariste menée par les autorités locales en faveur d'une utilisation optimisée de l'usage de la voiture, pourrait se révéler positive à l'accomplissement des objectifs du plan de mobilité. Les actions B6 à B9 du PDM 2024-2033 tendent très certainement vers cet objectif mais la traduction de l'objectif n° 9 de l'article L. 1214-2 du code des transports n'y répond pas totalement. »

« Nous estimons qu'une telle initiative se justifierait d'autant plus sur le territoire de la communauté urbaine qui présente des caractéristiques géographiques très spécifiques avec des limites physiques intangibles à l'ouest comme au sud et où par conséquent, les déplacements se concentrent sur un réseau de voiries beaucoup plus réduit que sur le territoire d'une métropole s'étendant sur les quatre points cardinaux. »

Réponse de la Communauté urbaine

Les observations couvrent plusieurs sujets :

- Concernant l'évolution des mobilités : il s'agit a priori d'une mauvaise compréhension des objectifs du PDM. Celui-ci ne prévoit pas de baisse de la mobilité quotidienne par

rapport à 2018. Il prévoit une baisse de 19 % de l'usage de l'automobile en reportant cet usage sur d'autres modes (vélo, TC et covoiturage). Les 19 % correspondent à l'évolution de la part modale automobile conducteur qui passerait de 43 % en 2018 à 35 % en 2033 ($35 / 43 = 0,81$).

- Concernant le report modal : le plan vélo de la Communauté urbaine a été développé en parallèle de l'élaboration du projet de PDM. Son contenu, joint à l'enquête publique, sera précisé dans le PDM finalisé, qui sera soumis à approbation.
- Concernant les pistes cyclables : le plan vélo prévoit un développement des continuités cyclables sur la zone urbaine dense et sur les communes rurales afin de répondre aux besoins de déplacements de l'ensemble de ces territoires. La remarque relative à l'expérimentation De Gaulle - Étretat - Guillemard est transmise au service concerné.
- Concernant le covoiturage : son développement est effectivement un axe fort du PDM, avec 4 actions dédiées. L'alinéa 9 de l'article L1214-2 concerne les plans de mobilité employeurs et ne se concentre pas spécifiquement sur le covoiturage. Le PDM répond à cet alinéa via l'action C7 (conseil en mobilité auprès des employeurs).

14 : Observations du collectif « Sainte-Adresse à pied à vélo »

« Nous faisons le constat que depuis plusieurs années que la pratique du vélo, notamment avec le VAE et l'offre de location LIA, se développe beaucoup sur notre commune. Les promesses de nos élus se font attendre pour des aménagements sécurisants pour les piétons et cyclistes notamment sur la D 940. Cet axe ressemble à un périphérique au heures de pointe et est traversé par de nombreux automobilistes habitant en sur le plateau ou péri-urbain ou se développe des zones d'activités et un nouveau quartier sur Bléville. L'urbanisation se fait mais les offres de transport alternatives au tout voiture et autosolisme ne suivent pas. Cela ne va pas sans créer des nuisances et tensions sur notre ville. »

« Toujours sur la D 940 il n'y a aucun aménagement sécurisé pour se déplacer en vélo. Des solutions existent, comme l'incitation à laisser son véhicule sur un parking relais à l'aéroport puis avec la mise en fonction de bus navette direct allant vers la station du tramway plage. »

« Nous notons aussi que les différentes institutions concernées tel que le Département, la communauté de commune et la mairie, ont du mal à communiquer ensemble et aussi avec notre collectif d'habitants. Cette constatation fait que les projets n'avancent pas ou sont subi. La dynamique des mobilités "douces" est croissante mais pourrait être bien meilleure par des infrastructures sécurisantes et performantes. Il y aurait un facteur "déclencheur » pour une partie de la population n'ayant pas franchi le "pas" pour des questions de sécurité. Cela ne pourra se faire qu'avec un plan ambitieux de pistes cyclables. »

« Notre collectif se voit comme un acteur de conseils du fait de son expérience de terrain, et désire être un interlocuteur constructif. »

Réponse de la Communauté urbaine

Les observations couvrent plusieurs sujets :

- Concernant les aménagements cyclables : le plan vélo prévoit le développement de pistes cyclables sur la commune de Sainte-Adresse, en particulier sur la RD940.
- Concernant le parking de l'aéroport : le parking-relais de Grand-Hameau (desservi par la Ligne A du tramway et les lignes de bus 3, 4, 10 et 13) se situe à 600 m de l'aéroport (2 minutes en voiture).

15 : Observations de l'association « La Roue Libre »

Juste avant la clôture de l'enquête, l'association « La Roue Libre » a souhaité présenter des observations *« après la lecture des 61 contributions déposées, les rencontres avec trois collectifs d'habitants favorables aux modes actifs et à un cadre de vie apaisé, sur les communes du Havre, Sainte-Adresse et Saint-Romain-de-Colbosc, et les discussions avec les usagers du territoire. »*

*« **1^{er} constat** : Une proportion importante (40 % environ - et non ultra minoritaire) de la population dans cette enquête parle finalement de besoins en intermodalité et en multimodalité, mais à condition de qualité, de rapidité, de confort d'usage. Il nous paraît donc important que cela s'exprime plus clairement dans le PDM : demain ce sont les modes de transports les plus durables et actifs qui gagneront en confort et en rapidité (marche, vélo, transports en commun, et covoiturage). Et que l'ensemble de la société utilise les transports en commun, qu'ils ne soient plus perçus comme l'outil de déplacement du pauvre. Rendre les modes actifs et les transports en commun attractifs, qualitatifs. Il paraît aussi important que l'EPCI ne compte plus les retenues (bouchons) en temps de passage mais en temps de passage / personnes. »*

« Enfin, les bus actuels ne paraissent pas répondre aux besoins futurs de raccordements au sein des communes rurales / entre communes rurales avec des réseaux de rabattement vers les centres-bourgs et les arrêts des lignes de car / bus express. Une génération de navettes électriques seraient plus adaptée. »

*« **2^e constat** : Partir d'aménagements existants qui mériteraient d'être rénovés et améliorés revient dans plusieurs contributions. C'est un gain foncier appréciable en perspective. Plusieurs contributions soulignent que le retard en termes de parking-relais est important. Les existants devraient être évalués avant perspectives d'amélioration (le parking-relais de Caucriauville est vide et ne sert absolument pas pour l'usage initial). Les parking-relais ne devront pas être des parkings à usage automobilistes uniquement : ils doivent être accessibles par plusieurs modes de transport y compris actifs (itinéraires cyclables et stationnements sécurisés et surveillés) et transports en commun. Cela devra se retrouver pour les parkings le long du tramway qui devront être intermodaux et multimodaux. »*

*« **3^e constat** : Les objectifs en termes de report modale sont mal dimensionnés par rapport aux besoins à venir et aux dynamiques de report à l'œuvre vers les modes actifs ; d'autant que les*

lycéens et les retraités du territoire ont enclenché une dynamique plus fortes que leurs parents : dynamique collective mais les aménagements ne se développent pas au même rythme. »

*« **4^e constat** : Les remontées soulignent un besoin de cohérence entre les aménagements. Les acteurs de notre territoire doivent enclencher une dynamique de concertations multi-acteurs et à toutes les échelles. Demain une meilleure communication entre les collectivités avec des outils de dialogue (comme des commissions régulières obligatoires entre les acteurs décisionnaires), permettront plus de cohérence dans les aménagements cyclables et piétonniers en réseau. »*

Réponse de la Communauté urbaine

Ces observations développent des thèmes qui sont effectivement portés par le PDM : souhait d'équilibrage des niveaux de service entre modes et de valorisation des modes alternatifs à l'automobile, développement des parkings-relais, démarche de concertation et de co-construction, etc.

Concernant les objectifs de parts modales, ceux-ci ont été définis de manière à être à la fois ambitieux, mais aussi réalistes. Ces objectifs tiennent compte des évolutions constatées sur le territoire ainsi que sur d'autres agglomérations. L'évolution des comportements est lente, c'est pourquoi le PDM est un document stratégique de planification sur 10 ans. Il peut être utile de rappeler que le PDM vise à multiplier par 4 la réduction constatée de l'usage de l'automobile sur la période 2007-2018 (- 2 points constatés de 2007 à 2018 sur le territoire de la Codah / objectif - 8 points de 2018 à 2033 sur celui de la Communauté urbaine).

16 : Observations de M. le maire de Montivilliers

Par lettre du 7 février 2024, annexée au registre papier déposé à la mairie, M. Jérôme Dubosc, maire de Montivilliers, présente les remarques suivantes sur différentes actions du projet de plan de mobilité.

- **« Actions B1, B6 à B8 :** Suite à une analyse approfondie des actions B1, B6 à B8, je soutiens l'initiative d'étudier la faisabilité d'un service d'autopartage. Je note avec attention les actions visant à étudier la faisabilité d'un service d'autopartage en lien avec la future Zone à Faibles Émissions (ZFE). Cependant, je souhaite exprimer des réserves quant à la mise en place de la ZFE, en raison des préoccupations spécifiques liées à notre commune. »
- **« Action B3 - Valoriser le faisceau ferroviaire :** La valorisation du faisceau ferroviaire entre Montivilliers et Criquetot est cruciale pour la connectivité de notre région. J'encourage également la considération de modes de déplacement doux tels que le vélo-rail et les navettes autonomes pour répondre aux besoins diversifiés de notre population. Ces alternatives contribueront à promouvoir une mobilité plus durable et respectueuse de l'environnement et permettront de limiter le nombre de véhicule souhaitant se rendre au parking du futur tramway. Je souhaite exprimer ma confiance dans les démarches entreprises tout en soulignant la nécessité de tenir compte des spécificités locales pour une mise en œuvre équilibrée. »

« Dans l'attente de la réalisation du tramway en 2027 et suite à la fin de l'exploitation de la LER en septembre 2024, la ville de Montivilliers exprime sa vive inquiétude sur les modes de substitution de transport et relaie la nécessité pour les usagers actuels de disposer d'une offre de transport répondant à la fréquentation actuelle ainsi qu'à la fréquence. »

- « **Action B11 - Améliorer l'intégration tarifaire** : Je souligne la nécessité d'améliorer l'intégration tarifaire, et je suggère la gratuité pour les grands événements et une expérimentation sur les week-ends. »
- « **Action B15 - Piloter/suivre la mise en œuvre du schéma vélo** : Je rappelle l'impératif de la mise en œuvre du schéma vélo, soulignant son importance pour le développement de l'usage du vélo sur notre territoire. La réalisation de pistes cyclables sécurisées et bien planifiées est essentielle pour promouvoir une mobilité active et réduire la dépendance aux modes de transport motorisés. La prise en compte d'une piste cyclable entre Harfleur (rue Paul Doumer) et Montivilliers (par l'avenue Foch est primordiale. »
- **Action B17 - Définir un plan d'actions dédiés pour les trottinettes en libre-service (EPDM)** : La Ville de Montivilliers n'est pas favorable à cette action, fondée sur des préoccupations quant aux nuisances potentielles générées par les trottinettes en libre-service. Nous considérons essentiel de prendre en compte les besoins et les inquiétudes de la population locale pour garantir une mise en œuvre équilibrée du plan de mobilité.
- « **Action B18 - Mettre en œuvre la démarche InTerLUD** : J'insiste sur l'importance de travailler sur la livraison des derniers kilomètres en lien avec le plan climat air énergie communal (CAE) dans le cadre de la démarche InTerLUD. Il est crucial d'anticiper et d'adresser les défis logistiques spécifiques aux derniers kilomètres pour garantir une logistique urbaine durable et efficace. »
- « **Action C5 - Résoudre les difficultés de stationnement sur les communes périphériques** : Je suggère de lancer une étude approfondie sur les difficultés de stationnement dans les communes périphériques, en tenant compte des évolutions potentielles avec l'introduction du Tramway. Il est essentiel d'anticiper et de répondre aux besoins croissants de stationnement tout en assurant une gestion adaptative conforme aux évolutions des modes de transport. »
- « **Action C8 - Créer des pôles écomobilité** : J'exprime la nécessité d'implanter un pôle écomobilité également à Montivilliers. En complément des projets prévus à St Romain et Criquetot, cette extension assurera une couverture équilibrée du territoire, offrant des services d'information, de conseil et d'assistance dédiés à la mobilité et aux transports. »

« Ces réserves émanent de la volonté de représenter au mieux les intérêts et les besoins de la population montivillonnaise dans le contexte du plan de mobilité (...). Nous sommes ouverts au dialogue et à la coopération pour parvenir à des solutions bénéfiques pour l'ensemble de la communauté. »

Réponse de la Communauté urbaine

Les observations couvrent plusieurs sujets :

- Concernant les actions B1 et B6 à B8 : le PDM ne préconise pas la mise en place d'une Zone à Faibles Émissions. Celle-ci fait l'objet d'une obligation réglementaire portée par les services de l'État. La faisabilité d'une ZFE fait actuellement l'objet d'une étude dédiée. Le PDM alerte par contre sur la nécessité de développement d'une offre multimodale attractive de desserte de la ville-centre si une ZFE est effectivement mise en œuvre sur le territoire.
- Concernant l'action B3 : la gestion de la période temporaire entre la fin d'exploitation de la LER (Lézard'express régionale) et la mise en service est un sujet qui est géré par les services de la Communauté urbaine dans le cadre du projet Tramway. La fin d'exploitation de la LER est programmée au 1^{er} septembre 2024. A compter de cette date, seront mis en place des services de substitution pour la LER.

Trois bus par heure et par sens desserviront la ville de Montivilliers :
 - La ligne 21 qui desservira Le Havre et Etretat en passant également par Epouville et Rolleville (cadencement à l'heure) ;
 - La ligne 11 qui desservira Le Havre et Montivilliers en s'arrêtant à tous les arrêts rencontrés sur son trajet (toutes les 30 minutes) ;
 - La ligne 11 Express qui desservira Montivilliers jusqu'au Havre sans arrêt (toutes les 23 minutes en moyenne).
- Concernant l'action B11 : l'intégration tarifaire entre les réseaux LiA et Nomad est effectivement un axe de travail du PDM. Concernant la gratuité temporaire du réseau : depuis 2019, la Communauté urbaine ouvre le réseau LiA à la gratuité, en réaction au déclenchement ponctuel de l'alerte pic de pollution de niveau 2. La Communauté urbaine a par ailleurs mis en place une grille tarifaire adaptée aux besoins du plus grand nombre des usagers afin de renforcer l'attractivité globale du réseau (tarif préférentiel, titre demi-tarif pour les étudiants boursiers et les personnes âgées de + de 65 ans sous conditions de ressources, demandeurs d'emploi, apprentis, stagiaires de la formation professionnelle, soit tous les publics identifiés comme prioritaires au regard des politiques publiques souhaitées par la Communauté urbaine).
- Concernant l'action B15 : la mise en œuvre du schéma vélo est effectivement une action phare et prioritaire du PDM.
- Concernant l'action B17 : cette action vise justement à auditer l'usage des trottinettes électriques (report modal, nuisances constatées, ...) afin de définir un plan d'actions dédié. Celui-ci pourra proposer un aménagement de l'offre, mais aussi une meilleure réglementation et sécurisation de leur usage.
- Concernant l'action B18 : la démarche InTerLUD vise effectivement à améliorer la gestion du dernier km et le développement d'une logistique urbaine plus vertueuse.

- Concernant l'action C5 : la ville de Montivilliers a effectivement été identifiée comme un secteur sur lequel une étude de stationnement sera à réaliser en prévision du nouveau terminus du tramway.
- Concernant l'action C8 : le PDM propose la mise en place de pôles écomobilité sur les communes de Criquetot-l'Esneval et Saint-Romain-de-Colbosc. Sur Montivilliers, un travail pourra être mené avec les services de la Communauté urbaine afin de déterminer les moyens qui pourraient être mis en œuvre pour améliorer l'information multimodale.

17 : Synthèse des avis rendus par les personnes publiques associées

- **Le président de la région Normandie** fait part, dans sa réponse en date du 09 novembre 2023, de son avis favorable, sans aucune réserve, sur le projet de plan de mobilité et note avec satisfaction que la région sera associée à différents axes de travail. Le président tient également à souligner l'initiative visant à aboutir à une intégration tarifaire du service de covoiturage avec le transport régulier, démarche qui encouragera et contribuera à développer une offre de déplacement multimodale.

Réponse de la Communauté urbaine

Comme le précise le PDM, la Communauté urbaine souhaite effectivement renforcer sa coordination avec la Région Normandie pour améliorer l'offre de transports collectifs et le covoiturage.

- **Direction départementale des territoires et de la mer de la Seine-Maritime** fait part, dans sa réponse en date du 18 octobre 2023, de son avis favorable assorti des recommandations suivantes :
 - mettre en lumière l'amélioration de la sécurité des déplacements dans l'ensemble des actions d'apaisement des cœurs de quartier,

Réponse de la Communauté urbaine

Le diagnostic réalisé durant l'élaboration du PDM a mis en évidence une accidentologie routière sur le territoire de la Communauté urbaine relativement comparable à la moyenne nationale (0,9 accidents corporels pour 1 000 habitants en 2019). La sécurité des déplacements, notamment des plus vulnérables (piétons, vélos), n'a pas été précisée dans le projet de PDM mais sera néanmoins prise en compte dans sa nouvelle version, à approuver.

En complément de ces éléments de diagnostic, de nombreuses actions du PDM visent effectivement à améliorer la sécurité routière, même si cette finalité n'est pas clairement explicitée. Elle pourra être rappelée, en particulier dans les actions suivantes :

- A1 : Protéger les cœurs de quartier ;
- B13 : Mettre en œuvre des plans marche communaux ;
- B14 : Développer les continuités piétonnes sur les communes rurales ;

- B15 : Piloter/suivre la mise en œuvre du schéma vélo ;
 - B16 : Accompagner la mise en œuvre du schéma cyclable d'études locales d'accessibilité cyclable ;
 - B17 : Définir un plan d'actions dédié pour les Engins de Déplacements Personnels Motorisés.
- mentionner l'état des lieux de franchissements des passages à niveau et préciser comment seront améliorées les conditions de franchissement afin d'améliorer la sécurité, notamment pour les cyclistes,

Réponse de la Communauté urbaine

101 passages à niveaux sont comptabilisés sur le territoire de la Communauté urbaine (y compris sur la Zone Industriale Portuaire), sachant qu'aucun d'entre eux n'est inscrit au programme national de sécurisation des passages à niveaux. Ces éléments, ainsi que la carte de localisation des passages à niveaux, pourront être intégrés en annexe du PDM afin d'être pris en compte tout particulièrement dans le cadre du déploiement du schéma vélo.

- les réflexions sur le projet ZFE devraient inclure la mise en place de ce service en cas de résultat concluant de l'étude,

Réponse de la Communauté urbaine

Le PDM prévoit de mettre en œuvre une étude de faisabilité pour le déploiement d'un service d'autopartage (action B1). Le budget de cette action ne couvre que les frais d'étude. En effet, il est difficile à ce stade d'estimer le coût que pourrait représenter ce service pour la collectivité, celui-ci dépendant fortement des conclusions de l'étude précitée : d'une dépense nulle (si faisabilité non avérée ou si modèle économique équilibré) à plusieurs dizaines, voire plusieurs centaines de milliers d'euros par an (selon la flotte, le territoire et la tarification envisagée du service). Ces éléments pourront être précisés dans la fiche action concernée.

- insister davantage sur le portage de l'action relative à la desserte multimodale de la ZIP pour favoriser les synergies interentreprises et la concrétisation des actions du plan de mobilité entreprises (PDME),

Réponse de la Communauté urbaine

La Communauté urbaine est bien identifiée comme pilote de cette action, la mise en œuvre devant être assurée par les ressources en charge de l'action C7 (« Développer le management de la mobilité »). Il est toutefois important de rappeler les particularités de la Zone Industriale Portuaire, dont les installations sont gérées et exploitées par Haropa Port (gestionnaire des infrastructures et de la voirie). Ce contexte nécessitera forcément un pilotage collégial entre cet établissement public d'Etat et la Communauté urbaine (Autorité Organisatrice de la Mobilité). L'objectif est d'aboutir à un plan de mobilité de zone (ZIP) associant l'ensemble des

entreprises de ce territoire spécifique et non un PDME avec chaque entreprise.

- intégrer une dimension plus concrète au PDM en se projetant au-delà des phases d'étude à mener dans les trois prochaines années pour créer une nouvelle dynamique en matière de transport,

Réponse de la Communauté urbaine

Sur un certain nombre d'actions, le PDM préconise de mettre en œuvre des études d'opportunité et de faisabilité. Ces mesures visent à initier une dynamique d'évolution des comportements de déplacements sur le territoire.

Le budget inscrit au PDM ne couvre que ces études. Bien entendu, si l'opportunité de ces mesures est démontrée, elles seront à mettre en œuvre en mobilisant un budget complémentaire (dont l'enveloppe pourra plus facilement être estimée à l'issue des études d'opportunité), sur la base d'un arbitrage politique basé sur les conclusions de ces études.

- un accompagnement au déploiement du covoiturage est nécessaire, les actions devraient faire apparaître ces besoins de développement,

Réponse de la Communauté urbaine

Les actions B6 à B9 visent à développer le covoiturage sur le territoire. L'action C9 regroupe quant à elle les différentes formations en faveur du développement des modes alternatifs à l'automobile. Cette fiche évoque, à titre d'exemple et de manière non exhaustive, la formation à l'usage du vélo et des transports collectifs. Cette fiche peut être complétée afin de faire figurer explicitement le covoiturage.

- un bilan succinct du développement de la logistique urbaine développée depuis 2013 permettrait de constituer un préalable opportun et objectif à de nouvelles propositions,

Réponse de la Communauté urbaine

La Communauté urbaine, avec l'appui du bureau d'études Interface Transport, mène actuellement une étude sur la logistique urbaine de son territoire, dont la finalité se traduira par l'élaboration d'une charte déclinée en programme d'actions, partagée entre les acteurs de la thématique.

Les élus ont défini les orientations stratégiques à suivre à l'appui d'un diagnostic quantitatif et qualitatif de la logistique urbaine sur le territoire a été réalisé entre décembre 2022 et avril 2023.

Ces orientations ont servi d'axes de réflexion lors des ateliers de concertation menés en juin et juillet 2023. Une trentaine de personnes ont participé à ces ateliers, représentant une diversité importante d'acteurs : organisations professionnelles, logisticiens / transporteurs / grossistes, entreprises d'autres secteurs, consulaires, acteurs associatifs, services de la

collectivité et acteurs publics.

À l'issue des ateliers de concertation, 10 actions plébiscitées par les participants, réparties en 3 axes principaux, ont été retenues lors du comité de pilotage du 3 octobre 2023.

Les fiches actions intégrées à la charte de logistique urbaine sont en cours de rédaction et seront finalisées au printemps 2024.

Un évènement autour de la signature partagée de la charte, avec tous les acteurs, sera organisé après l'été 2024, afin de valoriser le travail collectif et préparer le passage de la mise en œuvre.

- préciser dans le plan de mobilité que le développement des infrastructures de recharges des véhicules électriques intègre l'ensemble du territoire,

Réponse de la Communauté urbaine

Lors de la création de la Communauté urbaine, les compétences d'autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et d'Infrastructure de Recharge de Véhicule Électrique (IRVE) lui ont été attribuées. Par délibération du Conseil Communautaire en date du 8 Juillet 2021, la Communauté urbaine a validé le lancement d'un Schéma Directeur IRVE (SDIRVE) sur son territoire avec pour objectifs :

- De faire un état des lieux de la mobilité électrique et de l'utilisation des infrastructures de recharge ouvertes au public ;
- D'évaluer l'évolution des besoins ;
- De proposer une adaptation de l'offre à court terme (3 ans) et les perspectives à moyen terme (5 à 10 ans).

Aussi, le SDIRVE accompagne la mise en œuvre des enjeux majeurs (actions B19) du PDM 2024-2033 en favorisant l'essor des véhicules électriques, mais aussi de manière plus ciblée à travers :

- Un accompagnement de l'arrivée des nouvelles lignes C et D du tramway (équipement des parkings P+R) et le développement de l'offre sur les P+R existants ;
 - La réflexion sur la thématique du « Last Mile Delivery » soutenant le volet de la logistique urbaine durable du PDM ;
 - Le biais de l'équipement des aires de covoiturage (hors réseau et échangeurs autoroutiers).
- regrette que les autres pôles urbains n'aient pas fait l'objet d'une analyse sur la réduction de l'autosolisme et le report vers des modes de déplacements alternatifs,

Réponse de la Communauté urbaine

Les actions C1, C3 et C6 visent à rendre cohérent l'aménagement de la voirie avec les objectifs

du PDM. Ces mesures concernent bien l'ensemble de la Communauté urbaine. Cela figure de manière explicite pour l'action C1 (« Définir un plan de hiérarchisation du réseau viaire sur les zones agglomérées (ville du Havre et autres communes) ») et pourra être indiqué aux actions C3 et C6.

- définir des indicateurs plus fins pour mesurer l'impact des outils pédagogiques accompagnant les employeurs pour réorienter les modes de déplacement personnels.

Réponse de la Communauté urbaine

Les indicateurs proposés sont les suivants :

- Management de la mobilité : nombre de PDME mis en œuvre ;
- Pôles écomobilité : fréquentation des pôles ;
- Actions de formation : volume de formations réalisées.

Ces indicateurs pourront être ajustés. Toutefois, il est important de noter que, pour qu'ils soient exploitables et permettre un suivi du PDM, ceux-ci doivent rester relativement simples à mettre en œuvre.

18 : Synthèse des avis rendus par les personnes publiques consultées

La direction interdépartementale des routes nord-ouest fait part, dans sa réponse, que les axes du PDM relatifs au développement d'une offre de déplacement multimodale et à la maîtrise de l'automobile rentrent parfaitement en résonance avec les objectifs du projet de service de la DIR Nord-Ouest et y souscrit donc tout naturellement.

Les services de la DIR Nord-Ouest sont à disposition pour participer aux réflexions sur les différentes actions telles que les actions B9, B10 et C2. Le lancement d'une réflexion sur la mise en œuvre sur le réseau routier de voies réservées aux transports en commun serait intéressant.

Réponse de la Communauté urbaine

La Communauté urbaine pourra travailler avec la Direction Interdépartementale des Routes Nord-Ouest dans le cadre des actions B9, B10 et C2 et plus globalement pour mettre en œuvre les actions du PDM, dès lors qu'elles concernent le réseau routier national.

L'association La Roue Libre, dans sa réponse par mail en date du 17 décembre 2023 :

- fait part de son étonnement sur le fait que le PDM ne mentionne pas dans son préambule les enjeux du réchauffement climatique, la Stratégie Nationale de Décarbonation, le retard pris par le secteur des transports (seul secteur qui ne réussit pas à diminuer ses émissions carbone), les ambitions du Plan vélo national fixées à 12% de part modal en 2030 (là où le PDM fixe un objectif de 8% en 2033).

Réponse de la Communauté urbaine

Le document présente les grands principes législatifs qui encadrent sa réalisation, ainsi que les autres documents d'orientation avec lesquels le PDM se doit d'être compatible. Concernant la part modale vélo, le Plan Vélo national peut difficilement être pris en référence puisqu'il prévoyait une part modale de 9 % dès 2024.

- fait part de ses attentes vis-à-vis de ce PDM :
 - le besoin indispensable d'itinéraires et d'aménagements cyclables continus et sécurisés,
 - faciliter les rabattements rapides et performants vers les gares et les nœuds modaux pour les piétons, vélos/trottinettes, transport en commun,
 - développer et faciliter la pratique du vélo sur les zones périurbaines et rurales dans des usages quotidiens,
 - développer l'intermodalité entre les différents réseaux de transports (vélo, TC, covoiturage, ...),
 - continuer à développer les mobilités actives des enfants, des jeunes et des seniors.

Réponse de la Communauté urbaine

Ces attentes correspondent bien aux orientations et mesures portées par le PDM.

- insiste sur les infrastructures et en particulier sur :
 - le besoin indispensable d'aménagements cyclables structurants continus et sécurisés,
 - l'entretien organisé, régulier, budgété des réseaux cyclables existants,
 - le besoin de parcs de stationnements multimodaux accessibles et sécurisés,
 - le développement et l'apprentissage du vélo (y compris en intermodalité) comme mode de transport familial reconnu et valorisé,
 - la nécessité de rendre visible et compréhensible pour les usagers l'interconnexion et la complémentarité des différents réseaux entre eux (Réseau cyclable, TC, covoiturage, minibus intra et intercommunaux).

Réponse de la Communauté urbaine

Ces attentes correspondent bien aux orientations et mesures portées par le PDM.

- fait part d'observations, de propositions, de préconisations ou de commentaires pour chacune des actions du plan de mobilité :
 - associer la protection des cœurs de bourg à celle des cœurs de quartier, dont les besoins de pacification sont partagés,

Réponse de la Communauté urbaine

La pacification des cœurs de quartier s'appuie sur un travail préalable de hiérarchisation du réseau viaire afin d'identifier les axes structurants (support des liaisons inter-quartiers). Sur cette base, les cœurs de bourg sont des quartiers à part entière et peuvent faire l'objet de travaux de pacification.

- propose que des "scénarios de cohabitations avec les flux cyclistes traversant" soient mentionnées,

Réponse de la Communauté urbaine

La prise en compte des cyclistes sera effectivement l'un des sujets à traiter dans le cadre de l'étude des secteurs piétonniers.

- proposer des actions possibles comme l'étude, la concertation et le test de rues d'école fermées temporairement aux heures d'entrée et de sortie d'école à la circulation automobile,

Réponse de la Communauté urbaine

Cette proposition pourrait faire l'objet d'expérimentations dédiées sur des sites adaptés. Il faudra toutefois être vigilant à ce que la mesure ne crée pas « d'effets de bord » (en périphérie du secteur piétonnisé) qui pourrait nuire à la sécurité des élèves. Cette expérimentation pourrait par exemple être travaillée dans le cadre de l'action A1.

- repenser les aménagements de stationnements vélos en gares desservies par la ligne LNPN. La gestion du franchissement cyclable du Pont de Normandie doit être aussi repensée,

Réponse de la Communauté urbaine

Le cadre du projet LNPN (Ligne nouvelle Paris-Normandie) dépasse la problématique du stationnement vélo en gare. Toutefois, le sujet du stationnement vélo est effectivement un sujet d'importance (qui n'est pas spécifiquement lié au projet LNPN). L'action C3 du PDM préconise à ce sujet de veiller à ce que le stationnement vélo des équipements urbains soit dimensionné et étudié en tenant compte des objectifs de part modale du PDM et de développement attendu du vélo.

- préconise de suivre le Guide du stationnement du vélo en gare (<https://veloiledefrance.fr/guide-du-stationnement-velo-en-gare/>) et estime qu'il serait intéressant aussi de penser à la place d'une Maison des Mobilités multi-acteurs,

Réponse de la Communauté urbaine

Pour la création de maisons des mobilités, le PDM s'est plutôt orienté sur la création d'espaces sur les communes rurales, où l'information sur les transports est plus difficile à obtenir.

- sécuriser l'accessibilité d'Étretat en transport en commun, à vélo et à pied. Connecter aux arrêts de TC des offres de location LIA vélo et réseaux piétons et vélos permettant un accès pacifié à Étretat et aux falaises,

Réponse de la Communauté urbaine

Le schéma cyclable prévoit effectivement l'aménagement de continuités cyclables en desserte de la ville d'Étretat. Les mesures détaillées à mettre en œuvre sur la ville seront à étudier de manière détaillée, en collaboration avec le Syndicat Mixte du Grand Site dans le cadre des actions A1, A6 et A8 du PDM.

- faciliter l'accès aux cyclistes avec un réseau cyclable de qualité permettant d'assurer une connexion cyclable entre communes voisines. L'amélioration des itinéraires de cyclotourisme devrait également englober l'entretien et la réfection des enrobés vieillissant devenant dangereux sur certains tronçons,

Réponse de la Communauté urbaine

Les itinéraires de cyclotourisme sont effectivement intégrés au schéma cyclable global de la Communauté urbaine et une synergie est bien recherchée entre les usages (tourisme et déplacements du quotidien). Concernant leur entretien, la remarque est transmise au service concerné.

- ajouter à la liste d'actions prévues, l'étude et la réalisation de boucles vélos en circuits intérieurs attractifs et sécurisés,

Réponse de la Communauté urbaine

La création de nouvelles boucles de cyclotourisme serait un élément à travailler avec l'Office de Tourisme. Le Plan vélo donne un cadre aux investissements que la Communauté urbaine souhaite développer durant les prochaines années.

- s'étonne que l'étude de la faisabilité d'un service d'autopartage ne soit qu'une étude d'opportunité et de « faisabilité » sans envisager une mise en œuvre, ou à minima une expérimentation,

Réponse de la Communauté urbaine

Sur un certain nombre d'actions (dont la faisabilité d'un service d'autopartage), le PDM préconise de mettre en œuvre des études d'opportunité et de faisabilité. Ces mesures visent à initier une dynamique d'évolution des comportements de déplacements sur le territoire.

Le budget inscrit au PDM ne couvre que ces études. Bien entendu, si l'opportunité de ces mesures est démontrée, elles seront à mettre en œuvre en mobilisant un budget complémentaire (dont l'enveloppe pourra plus facilement être estimée à l'issue des études d'opportunité), sur la base d'un arbitrage politique basé sur les conclusions de ces études.

- ne pas limiter la mise en place de PDME à la seule ZIP sans prévoir dès à présent son extension et sa généralisation,

Réponse de la Communauté urbaine

Le PDM, bien qu'intégrant l'ensemble des sites d'emploi, porte une attention particulière à la Zone Industriale Portuaire qui regroupe plus d'un quart des emplois de la Communauté urbaine. Ainsi, le PDM prévoit d'accompagner l'ensemble des entreprises du territoire, en particulier via l'action C7 (« Développer le management de la mobilité »).

- le projet de valorisation du faisceau ferroviaire entre Montivilliers et Criquetot devrait se concrétiser par la réalisation d'une piste cyclable bidirectionnelle structurante, idéale pour les jonctions intercommunales,

Réponse de la Communauté urbaine

L'aménagement des emprises ferroviaires entre Montivilliers et Criquetot-l'Esneval (action B3), fait l'objet d'une étude dédiée en parallèle du PDM. Il est précisé que le Plan Vélo prévoit quant à lui le déploiement d'une continuité cyclable sur cet itinéraire.

- dans le cadre de la mise en œuvre les orientations du PDM dans la conception du projet tramway, réaliser un audit sur les parkings-relais existants et proposer des stationnements vélos connectés aux réseaux bus/tramway/train réellement sécurisés,

Réponse de la Communauté urbaine

L'audit et le développement des parkings-relais est une mesure à part entière du PDM portée par l'action B10 (« Développer les parkings-relais »). L'accessibilité tous modes de ces ouvrages est bien entendu intégrée à cette démarche.

- dans le cadre du projet tramway, repenser la desserte des communes de la seconde couronne avec des aires de covoiturage en capacité d'accueillir les cyclistes avec des stationnements vélos réellement sécurisés,

Réponse de la Communauté urbaine

Le Schéma Directeur des aires de covoiturage prévoit l'équipement des aires (stationnement vélo, bornes de recharge, ...).

- demande que le Plan Vélo soit utilisé comme un Plan vélo de transition majeur pouvant accompagner le besoin de repenser les déplacements,

Réponse de la Communauté urbaine

Le plan vélo est effectivement une mesure phare du PDM qui doit fortement participer à l'évolution des comportements de déplacements.

- demande que les études de stationnement des Engins de Déplacements Personnels Motorisés (EDPM) soient corrélées aux études de stationnements vélos, en vue de corriger un problème de cohérence récurrent,

Réponse de la Communauté urbaine

La demande est transmise au service concerné.

- mentionner le besoin de bornes de recharges étanches et sécurisés pour les vélos, les vélos-cargos à assistance électrique,

Réponse de la Communauté urbaine

La remarque concerne l'action B19 du PDM qui traite du schéma directeur IRVE de la collectivité. Ces schémas concernent la recharge des véhicules lourds (automobiles, voire poids lourds) avec la mise en place d'équipements spécifiques (prises dédiées du fait des puissances électriques développées). La recharge des vélos est un sujet à part entière ; celui-ci est généralement réalisé à l'intérieur des bâtiments.

- dans le cadre de la refonte de la politique de stationnement, développer des mesures incitatives pour les P+R, les TC, le vélo / la trottinette,

Réponse de la Communauté urbaine

L'action C4 du PDM vise effectivement à optimiser le stationnement sur la ville-centre de manière à favoriser le développement des mobilités alternatives et à valoriser l'espace public (réaffectation des espaces de stationnement sous-utilisés).

- développer le management de la mobilité en coordination à une véritable éducation / formation / information pour accompagner les populations vers le report modale à l'échelle du territoire.

Réponse de la Communauté urbaine

Les actions C7 à C11 du PDM visent effectivement à développer des actions de formation et d'information pour faire évoluer les comportements de déplacements vers une mobilité plus durable.

19 : Synthèse des avis et observations rendus par les conseils municipaux

La commune d'Angerville-l'Orcher émet les remarques suivantes :

- aucune ligne de transport régulière n'est prévue dans le PDM, seul le Fil bus existe permettant de desservir Criquetot-L'Esneval et Etainhus,
- dans le PLUi, la commune est identifiée comme "Pôle de proximité" ce qui implique le renforcement des transports. Des connexions régulières sont nécessaires avec Criquetot-L'Esneval, St Romain-de-Colbosc mais surtout Montivilliers (connexion avec la future ligne de tramway),
- dans le cadre du "Plan de Mobilité", l'amélioration des dessertes sur la commune serait favorable à l'utilisation des transports en commun.

Réponse de la Communauté urbaine

Le Plan de Mobilité ne définit pas les itinéraires et fréquences du réseau de bus LiA. Cependant, l'action B5 (« Optimiser la desserte des communes de seconde couronne ») préconise de repenser la desserte des communes excentrées, en particulier en tenant compte du fait que les besoins de déplacements sur ces territoires ne sont pas forcément polarisés sur la ville du Havre.

Une large réflexion a eu lieu en 2022 et 2023 pour accompagner la mise en service de la nouvelle ligne de tramway et pour le renouvellement de la DSP transport au 1^{er} janvier 2024 avec une mise en place du nouveau réseau à l'été 2024.

Elle a permis de démontrer que des lignes régulières ne seraient pas forcément adaptées au besoin. En revanche, le fonctionnement du service FilBus va être modifié pour permettre les liaisons évoquées, qui ne sont effectivement pas toutes possibles aujourd'hui.

La commune de Fontenay ne donne pas d'avis mais renouvelle sa demande de ligne de bus LIA ou une liaison régulière vers Montivilliers ; demande en urgence la création des cheminements piétons sécurisés avec Montivilliers via la RD 111 car de nombreux collégiens emprunteront ce cheminement pour rejoindre le collège Raymond QUENEAU et d'une manière générale la réalisation de déplacements sécurisés pour permettre aux habitants des hameaux de rejoindre le centre-bourg ainsi que des tarifs attractifs et incitatifs des transports en commun.

Réponse de la Communauté urbaine

Le Plan de Mobilité ne définit pas les itinéraires et fréquences du réseau de bus. Une large réflexion a eu lieu en 2022 et 2023 pour accompagner la mise en service de la nouvelle ligne de tramway et pour le renouvellement de la DSP transport au 1^{er} janvier 2024 avec une mise en place du nouveau réseau à l'été 2024. Cette réflexion n'a pas mis en évidence la nécessité de créer une ligne régulière sur la commune de Fontenay, qui reste par ailleurs desservie par le service FiLBus.

Concernant les continuités piétonnes, deux actions du PDM concernent les aménagements en faveur des piétons :

- Action B13 : « mettre en œuvre des plans marche communaux » qui vise à préciser les besoins communaux en matière d'aménagements piétons ;
- Action B14 : « développer les continuités piétonnes sur les communes rurales ».

Les demandes de la commune pourront être prises en compte dans ce cadre.

Concernant la tarification, la Communauté urbaine a choisi de mettre en place une grille tarifaire adaptée aux besoins du plus grand nombre des usagers afin de renforcer l'attractivité globale du réseau, tout en maintenant un cadre financier équilibré au service de tarifs attractifs et solidaires. Le réseau LiA applique notamment le demi-tarif pour les étudiants boursiers, les personnes âgées de + de 65 ans sous conditions de ressources, demandeurs d'emploi, apprentis, les stagiaires de la formation professionnelle, soit tous les publics identifiés comme prioritaires au regard des politiques publiques souhaitées par la Communauté urbaine.

La commune de Gainneville émet un avis favorable sous réserve de la prise en compte des éléments suivants :

- la nécessité pour le territoire de développer la Ligne Nouvelle Paris Normandie,
- le refus de l'instauration de la ZFE en l'absence de retours chiffrés en matière de pollution des transports ainsi qu'au regard des risques d'exclusion d'une partie de la population,
- la nécessité de terminer le raccordement cyclable de Gainneville et le déploiement des pistes cyclables dans le cadre du plan "vélo",
- le développement des transports en commun : rotation, cadencement, intégration des vélos dans les TC et leur gratuité en cas de pic de pollution et à plein temps pour les étudiants,
- réglementer l'usage des engins de déplacement personnels motorisés,
- dans le cadre "ville apaisée", demande la réalisation d'un travail spécifique concernant la RD 6015 au cœur de Gainneville et l'étude de pistes d'actions au regard de la desserte logistique,
- la recherche d'une régulation du trafic en entrée de ville doit être menée sans conduire à un phénomène d'exclusion des habitants de la communauté urbaine,
- les communes doivent être le relais de l'information concernant les transports.

Projet de plan de mobilité Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole

Enquête publique du 8 janvier au 7 février 2024

Mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse des observations

Réponse de la Communauté urbaine

L'avis de la commune couvre plusieurs sujets :

- Concernant la LNPN, le PDM est en accord avec les attentes de la commune, puisque la mise en service de cette ligne constitue l'une de ses orientations majeures : « Faire du PDM un vecteur d'attractivité du territoire / Favoriser la desserte interrégionale et la liaison Paris – Le Havre (LNPN) » et que l'action A4 (« Appuyer la mise en service de la LNPN ») y est consacrée.
- Concernant la Zone à Faibles Émissions : le PDM ne préconise pas la mise en service d'une ZFE sur le territoire. Cette démarche constitue une obligation réglementaire, portée par les services de l'État, qui fait l'objet d'une étude dédiée. Toutefois, le PDM intègre le fait qu'une ZFE pourrait être mise en œuvre à terme et alerte, à ce titre, sur la nécessité de développer une offre multimodale attractive pour la desserte de la ville-centre (parkings-relais, autopartage, ...).
- Concernant l'offre de transports en commun : le PDM ne définit pas les itinéraires et fréquences du réseau de bus LiA. Cependant, l'action B5 (« Optimiser la desserte des communes de seconde couronne ») préconise de repenser la desserte des communes excentrées, en particulier en tenant compte du fait que les besoins de déplacements sur ces territoires ne sont pas forcément polarisés sur la ville du Havre.

Une large réflexion a eu lieu en 2022 et 2023 pour accompagner la mise en service de la nouvelle ligne de tramway et pour le renouvellement de la DSP transport au 1^{er} janvier 2024.

La ligne M14, ligne périphérique retenue parmi les options pour le renouvellement de la DSP Transports, sera effective à l'été 2024. Elle reliera Gainneville et les communes alentour au Parc de l'Estuaire à Gonfreville l'Orcher (ligne bus n°2), à Montivilliers (tramway), à Octeville-sur-Mer, avec un terminus au Havre, au Grand Hameau (tramway).

- Concernant la tarification des transports en commun : depuis 2019, en réaction au déclenchement ponctuel de l'alerte pic de pollution de niveau 2, la Communauté urbaine ouvre le réseau LiA à la gratuité en neutralisant temporairement le système de validation des titres de transports sur les lignes et services du réseau LiA gérés par le délégataire.

S'agissant de la gratuité pour les étudiants, la Communauté urbaine a choisi de mettre en place une grille tarifaire adaptée aux besoins du plus grand nombre des usagers afin de renforcer l'attractivité globale du réseau.

C'est ainsi que les étudiants bénéficient d'un tarif préférentiel sur leurs abonnements mensuels et annuels. De plus, LiA propose également le titre demi-tarif pour les étudiants boursiers, mais aussi pour les personnes âgées de + de 65 ans sous conditions de ressources, demandeurs d'emploi, apprentis, les stagiaires de la formation

professionnelle, soit tous les publics identifiés comme prioritaires au regard des politiques publiques souhaitées par la Communauté urbaine.

- Concernant les EDPM : le PDM est conscient de ce besoin. À ce titre, l'action B17 prévoit de réaliser un audit de l'usage actuel des trottinettes en libre-service. Cet audit permettra :
 - D'une part, de mieux cerner l'usage actuel (quel est le mode remplacé ?) ;
 - D'autre part, d'identifier et quantifier les nuisances générées par ce mode.

Cet audit permettra si nécessaire, in fine, d'envisager une réglementation adéquate.

- Concernant l'aménagement de la RD6015 : le PDM ne prévoit pas d'action globale sur le traitement des routes départementales structurantes en traversée des agglomérations. Néanmoins, le Département de la Seine Maritime sera saisi à ce sujet.
- Concernant la régulation de trafic en entrée de ville : le PDM est conscient de cet enjeu. À ce titre, il préconise :
 - D'étudier l'opportunité d'une régulation du trafic en entrée de l'agglomération centrale (action C2). Cet audit permettra d'identifier :
 - Les avantages d'une telle mesure (pacification des circulations sur la ville-centre, possibilité de réserver des espaces pour la circulation des transports collectifs, des vélos ou des covoitureurs, ...) ;
 - Les risques et inconvénients (dont les risques d'exclusion des usagers extérieurs et d'isolement de la ville-centre).
 - De développer l'offre alternative en accès à l'agglomération centrale, en particulier par le développement des parkings-relais (action B10).
- Concernant l'information sur les transports : les communes sont déjà le relais essentiel de l'information sur les transports, avec la mise à disposition dans les mairies de toutes les brochures explicatives des services et des fiches horaires des lignes. A l'occasion de la mise en œuvre du nouveau réseau à l'été 2024, des réunions d'information du public seront organisées.

La commune de Gonneville-la-Mallet rejette le plan de mobilité au constat que la desserte de la ville par la ligne n° 13, promis depuis 2019, n'est toujours pas prise en compte et ce malgré l'attractivité de la ville en termes de commerces, de Indus de chalandise et d'activités sportives et culturelles très fréquentées.

Réponse de la Communauté urbaine

Le PDM ne définit pas les itinéraires et fréquences du réseau de bus. Cependant, l'action B5 (« Optimiser la desserte des communes de seconde couronne ») préconise de repenser la

desserte des communes excentrées, en particulier en tenant compte du fait que les besoins de déplacements sur ces territoires ne sont pas forcément polarisés sur la ville du Havre.

Une large réflexion a eu lieu en 2022 et 2023 pour accompagner la mise en service de la nouvelle ligne de tramway et pour le renouvellement de la DSP transport au 1^{er} janvier 2024 avec une mise en place du nouveau réseau à l'été 2024.

Cette démarche a conduit à modifier l'itinéraire de la ligne 13, qui desservira la commune de Gonneville-la-Mallet à partir de l'été 2024.

La commune de Graimbouville ne donne pas d'avis mais souhaite qu'une répartition de l'argent soit faite sur les communes et qu'une concertation soit mise en place lors de l'élaboration du plan vélo.

Réponse de la Communauté urbaine

Un budget est alloué pour la mise en œuvre des différentes mesures du PDM. À ce stade, ce budget n'est pas ventilé par commune. La mise en œuvre du plan vélo sera à réaliser, de manière concertée, durant les 10 prochaines années.

La commune d'Harfleur émet un avis favorable sous réserve de la prise en compte des remarques suivantes :

- le concept de la "ville du 1/4 d'heure" devrait être repris et appliquée à la commune,
- réaliser un bilan à mi-parcours de la mise en œuvre du plan de mobilité pour améliorer les objectifs de réduction de la part modale des automobiles,
- poursuivre la réflexion sur les conditions tarifaires des transports en commun et l'extension des temps de gratuité partielle.

Réponse de la Communauté urbaine

Le développement de la ville du ¼ d'heure (dite des proximités) constitue bien l'un des objectifs du PDM et pourra être travaillé sur Harfleur.

Le bilan à mi-parcours du PDM constitue une obligation réglementaire et est bien prévu.

Concernant la tarification, la Communauté urbaine travaille en continu pour améliorer les conditions tarifaires de ses usagers, tout en maintenant un cadre financier équilibré au service de tarifs attractifs et solidaires.

La commune de Hermeville émet un avis favorable mais fait remarquer l'absence de prise en compte des nuisances sonores de la route départementale 125 qui traverse la commune avec un trafic de 4500 à 5000 véhicules par jour.

Réponse de la Communauté urbaine

L'évaluation environnementale du PDM repose sur l'arrêté préfectoral du 27 mai 2016 relatif à la révision du classement sonore des infrastructures de transport terrestre en Seine-Maritime, dont la mise à jour date du 21 octobre 2022 sur le site de la DREAL.

La RD125 n'y est pas identifiée comme un axe concerné par les nuisances sonores (au contraire de la RD925 qui traverse la commune d'Hermeville).

De même, la DDTM de Seine-Maritime, via son outil cartographique dynamique du bruit dans le département, n'indique pas la RD125 comme axe soumis aux nuisances sonores.

La commune d'Octeville-sur-Mer émet un avis favorable mais assorti de deux observations sur la non-application de la Zone à faible émission sur son territoire et la desserte de transports collectifs adaptés au besoin de la commune.

Réponse de la Communauté urbaine

Le PDM ne préconise pas la mise en service d'une ZFE sur le territoire. Cette démarche constitue une obligation réglementaire, portée par les services de l'État, qui fait l'objet d'une étude dédiée. Toutefois, le PDM intègre le fait qu'une ZFE pourrait être mise en œuvre à terme et alerte à ce titre sur la nécessité de développer une offre multimodale attractive pour la desserte de la ville-centre (parkings-relais, autopartage, ...).

Le PDM ne définit pas les itinéraires et fréquences du réseau de bus. Une large réflexion a eu lieu en 2022 et 2023 pour accompagner la mise en service de la nouvelle ligne de tramway et pour le renouvellement de la DSP transport au 1^{er} janvier 2024 avec une mise en place du nouveau réseau à l'été 2024. Comme évoqué précédemment, la levée de l'option ligne M14 améliorera la desserte en transports en commun d'Octeville-sur-Mer.

La commune de Sainneville-sur-Seine émet un avis favorable et rappelle qu'il serait souhaitable de limiter le nombre de rotations des bus LiA le dimanche et jours fériés ainsi que d'utiliser un véhicule d'un gabarit plus adapté aux routes de la commune.

Réponse de la Communauté urbaine

Le PDM ne définit pas les itinéraires et fréquences du réseau de bus. Une large réflexion a eu lieu en 2022 et 2023 pour accompagner la mise en service de la nouvelle ligne de tramway et pour le renouvellement de la DSP transport au 1^{er} janvier 2024 avec une mise en place du nouveau réseau à l'été 2024.

L'adaptation du gabarit des véhicules nécessite l'affectation des véhicules à des lignes, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, car cela évite la démultiplication des véhicules à acquérir et à entretenir.

La fréquence des bus les dimanches et jours fériés est réduite et reste adaptée aux besoins identifiés tout au long du parcours des lignes.

La commune de Saint-Jouin-Bruneval émet un avis défavorable aux motifs suivants :

- un projet de mobilité, majoritairement dirigé vers la ville centre, est insuffisamment développé sur le périmètre rural,
- un manque d'ambition dans la décarbonation,
- un développement de la mobilité touristique au détriment de celle des habitants.

Réponse de la Communauté urbaine

L'avis de la commune évoque plusieurs sujets :

- Concernant la prise en compte des communes rurales : il est difficile de considérer que le PDM se focalise sur l'agglomération centrale, puisque :
 - Sur les 39 mesures que compte son plan d'actions, moins de 10 concernent spécifiquement l'agglomération centrale ;
 - L'action principale en termes de budget que constitue le plan vélo concerne bien la totalité du territoire de la Communauté urbaine.
- Concernant les objectifs de décarbonation : les objectifs du PDM ont été définis de manière à être à la fois ambitieux, mais aussi réalistes. Ces objectifs tiennent compte des évolutions constatées sur le territoire ainsi que sur d'autres agglomérations. L'évolution des comportements de déplacements prend malheureusement du temps et le PDM se doit de travailler sur le long terme. Il peut être utile de rappeler que le PDM vise à multiplier par 4 la réduction constatée de l'usage de l'automobile sur la période 2007-2018 (- 2 points constatés de 2007 à 2018 sur le territoire de la Codah / objectif - 8 points de 2018 à 2033 sur celui de la Communauté urbaine).
- Concernant la mobilité touristique : le PDM propose d'améliorer la mobilité des habitants et de faire évoluer la mobilité touristique. Sur ce dernier point, les objectifs visés sont :
 - D'une part, d'améliorer les itinéraires de cyclotourisme afin de renforcer leur attractivité et participer ainsi à l'activité touristique du territoire (action A7) ;
 - D'autre part, de réduire les nuisances liées à la desserte touristique d'Étretat (action A6).

La commune de Saint-Martin-du-Manoir souligne l'intérêt et l'ambition du plan de mobilité et estime que le tramway sera une dimension forte de l'offre de déplacement ce qui implique :

- la mise en œuvre des parkings-relais,
- le maintien et le renforcement des horaires de la ligne LiA,
- une liaison vélo sécurisée vers Montivilliers au vu de la dangerosité de la RD 111 ainsi qu'une liaison en mode doux entre le centre-bourg de Saint-Martin-du-Manoir et la gare SNCF de Saint-Laurent-de-Brévedent.

Réponse de la Communauté urbaine

L'avis de la commune évoque plusieurs sujets :

- Concernant les parkings-relais : le PDM confirme effectivement l'importance des parkings-relais pour le territoire (action B10) et la Communauté urbaine confirme que les parkings-relais sont des ouvrages dont la mise en œuvre est bien prévue dans le cadre du projet tramway.

- Concernant le réseau LiA : Le PDM ne définit pas les itinéraires et fréquences du réseau de bus. Une large réflexion a eu lieu en 2022 et 2023 pour accompagner la mise en service de la nouvelle ligne de tramway et pour le renouvellement de la DSP transport au 1^{er} janvier 2024 avec une mise en place du nouveau réseau à l'été 2024.
- Concernant le réseau cyclable : le plan vélo prévoit le développement d'une continuité cyclable entre Saint-Martin-du-Manoir et Saint-Laurent-de-Brévedent.

La commune de Sainte-Adresse émet un avis favorable au projet et demande à être particulièrement associée aux réflexions études et mise en œuvre des actions suivantes :

- lancer une action dédiée aux déplacements touristiques et notamment vers le cap de la Hève,
- étudier la faisabilité d'un service d'autopartage et la mise en œuvre du schéma vélo,
- développer l'implantation des dispositifs de recharge des véhicules électriques,
- étudier l'opportunité de régulation du trafic de l'agglomération centrale,
- définir les règles pour l'aménagement courant de la voirie et réviser la réglementation du stationnement privé,
- réétudier la faisabilité d'une liaison directe entre le plateau de la Hève et le terminus tramway de la plage via le quartier du Nice Havrais.

Réponse de la Communauté urbaine

La Communauté urbaine travaillera en étroite collaboration avec les communes du territoire pour la mise en œuvre du PDM.

20 : Questions de la commission d'enquête

- **Le financement du plan de mobilité** : Quelles seront les sources de financement pour la mise en œuvre du PDM estimé à 89,3 millions d'euros ? Ce montant tient-il compte de l'inflation sur une période de dix ans ?

Réponse de la Communauté urbaine

Le Plan de Mobilité prévoit 89 millions d'euros pour des actions nouvelles mais il servira avant tout de support aux arbitrages politiques durant l'élaboration des prochains programmes d'investissement des actions communautaires. Il s'appuiera sur les crédits alloués aux transports en commun (80 millions par an ces prochaines années) ou encore aux aménagements de voirie (à titre d'information 160 millions d'euros sont investis sur la période 2021-2026). Ces budgets évoluent selon l'inflation.

- **La commission intercommunale d'accessibilité** : Cette commission devait, selon le dossier d'enquête, être opérationnelle en 2023. Qu'en est-il ?

Réponse de la Communauté urbaine

La Commission Intercommunale pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées s'est tenue lors d'une réunion plénière le 15 juin 2023. Le conseil communautaire a adopté le rapport de la Commission par délibération en date du 19 octobre 2023.

- **Schémas directeurs d'accessibilité** : Dans le cadre de l'accessibilité, d'une part, des transports en commun et, d'autre part, des espaces publics, pour quelles raisons ces deux schémas directeurs ne seront-ils finalisés qu'en 2025 ? Comment s'intégreront-ils au PDM ?

Réponse de la Communauté urbaine

Pour ce qui relève des transports en commun :

La création de la Communauté urbaine et la restructuration du réseau de transport associé a été l'occasion de procéder à la révision du Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée, en élaborant une nouvelle programmation de travaux de mise en accessibilité des points d'arrêt prioritaires sur le réseau de bus. La Communauté urbaine a identifié près de 247 points d'arrêt prioritaires à rendre accessibles à travers des programmes de travaux annuels, sans compter l'aménagement d'arrêts situés dans le périmètre d'opérations générales (ex. : projet tramway).

Un programme de travaux échelonnés entre 2022 et 2023 a permis d'aménager 35 points d'arrêt du réseau. Un second programme de travaux pour 2024-2025 est en cours d'élaboration. Il faut rappeler que depuis 2008, plus de 300 arrêts de transport en commun ont été rendus accessibles aux PMR.

Pour ce qui relève de la voirie :

La Communauté urbaine détient les 2 compétences « création, aménagement et entretien de la voirie » et « élaboration du plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics », ce qui lui confère la possibilité d'élaborer un document de programmation de travaux d'accessibilité des espaces publics (le PAVE) sur l'ensemble des voiries qui la composent.

Ainsi, la Communauté urbaine va engager, durant l'année 2024, un travail de co-construction avec les acteurs qui font l'accessibilité pour élaborer une programmation de travaux d'accessibilité à l'échelle du territoire.

C'est un travail qui nécessite plusieurs étapes avec une élaboration sur plusieurs mois :

- définir les cheminements piétons prioritaires à rendre accessibles, en lien avec les communes ;
- les décrire par le biais d'un diagnostic où les obstacles aux déplacements des PMR seront relevés ;
- définir les solutions techniques à mettre en œuvre pour résoudre ces problèmes et en évaluer les coûts ;

- programmer les travaux dans le temps.

A noter que depuis la création de la Communauté urbaine jusqu'à ce jour, les actions en matière d'accessibilité de la voirie ont porté sur la finalisation du PAVE de la ville du Havre, ainsi que la prise en compte des déplacements des PMR dans le cadre des grands projets de voirie sur l'ensemble de la Communauté urbaine, mais également lors des travaux d'entretien et de maintenance d'espace public dans les communes.

- **Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)** : Quel est l'état d'avancement de la carte de bruit stratégique (CBS) et du PPBE pour lesquels la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole est dans l'obligation de mettre en œuvre, conformément à l'article L. 575-2 du code de l'environnement, le nombre d'habitants de la communauté urbaine étant supérieur à 100 000.

Réponse de la Communauté Urbaine

La Communauté urbaine a conduit une consultation pour recruter un bureau d'études qui sera en charge de l'établissement des CBS et PPE. Le marché sera notifié courant mars 2024. Il prévoit une durée de 18 mois pour l'établissement de ces documents.

- **Plan de mobilité employeurs** : Dans le cadre du projet de plan de mobilité, comment est pris en compte l'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant les employeurs, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité employeur, à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives, conformément aux dispositions de l'article L. 1214-2 (point 9) du code des transports ?

Réponse de la Communauté urbaine

Cette question a été évoquée par le collectif des rues d'Étretat et Guillemard. L'alinéa 9 de l'article L1214-2 concerne les plans de mobilité employeurs :

« Le PDM vise à assurer l'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité employeur ou en accompagnement du dialogue social portant sur les sujets mentionnés au 8° de l'article L. 2242-17 du code du travail, à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu'à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air. »

Le PDM répond à cet alinéa via l'action C7 (« Développer le conseil en mobilité ») qui prévoit d'accompagner les entreprises dans l'élaboration de leurs PDME. Les moyens nécessaires à cette action sont mutualisés avec ceux du suivi général du PDM (600 k€ correspondant aux coûts de personnel sur 10 ans).