

Projet d'extension du réseau de tramway  
Concertation préalable du 22 septembre au 16 novembre 2021

**Réponses apportées par la Communauté urbaine LHSM aux questions et recommandations des garants  
Conseil Communautaire du 3 février 2022**

	<b>Réponses de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole</b>
<b>Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse</b>	
<b>1 - Des interrogations sur le coût du projet</b> Le budget du projet a suscité des interrogations de la part du public sur l'opportunité d'investir autant d'argent public mais il était également difficile pour le public de mesurer les incidences financières des variantes proposées	<p>Le coût de la réalisation du projet tramway est estimé à 320 millions € HT (valeur 2020) y compris aléas.</p> <p>Le budget est « raisonnablement ambitieux » pour une bonne réalisation du projet.</p> <p>Pour autant la soutenabilité financière du projet a été évaluée sur la base d'hypothèses prudentes tenant compte :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- d'une fréquentation prévisionnelle modérée (et donc d'un report modal modéré) à la mise en service du tramway</li><li>- d'une augmentation modérée de la fréquentation sur l'ensemble du réseau (une nouvelle ligne de tramway bénéficie à tout le réseau de transports collectifs)</li><li>- de l'expérience d'autres tramways comparables tels que ceux de Tours, Angers, Brest et Le Havre 2012.</li></ul> <p>L'évaluation socio-économique, conforme aux normes nationales et européennes, est basée sur une analyse stratégique du contexte, des enjeux et des objectifs du projet. Elle s'est poursuivie par une évaluation qualitative et quantitative des principaux effets (gains de temps pour les usagers des transports en commun, économie d'utilisation des véhicules particuliers, gains environnementaux, coûts d'investissements et d'exploitation). Enfin tous ces effets ont été monétisés sur une période d'évaluation allant de 2020 à 2070. Le bilan tiré démontre une rentabilité socio-économique à partir de 2052, ce qui est courant pour ce type de projet.</p>

Détail des incidences financières des variantes proposées :

1. le tracé Verdun / tracé Jaurès

Les coûts d'investissement des tracés alternatifs Jaurès et Verdun sont, à ce stade du projet, équivalents. En effet le passage par la rue de Verdun est plus long de plus de 150m que le passage par Jaurès mais la rue de Verdun est moins large que l'avenue Jean Jaurès.

Le coût d'exploitation d'un tronçon de tramway inclut les circulations, l'entretien de l'infrastructure et du matériel roulant. Pour un même service, plus l'infrastructure est importante, plus le temps de parcours s'allonge, plus les charges d'exploitation augmentent (les besoins en chauffeurs et maintenance croissent). En l'espèce, le passage par l'avenue Jean Jaurès évite les surcoûts d'exploitation qu'aurait engendré un passage par Verdun.

2. Terminus à Montivilliers.

- Le projet de référence s'arrête à la Gare de Montivilliers.

- Le surcoût pour l'extension du Tramway jusqu'au parking Simone Veil (+800m) s'élève à 16 M€. Des charges d'exploitation (dont l'exploitation/maintenance du tunnel existant de 200m) sont à considérer.

- Le surcoût d'investissement pour un terminus à la Payennière est de 42,5 M€ (2km à 20 M€/km + 1 rame de tramway supplémentaire nécessaire compte tenu de l'allongement du parcours) ; là aussi les charges d'exploitation seraient augmentées dans cette hypothèse.

3. Terminus des quartiers sud

Les terminus Bd de Gravelle et de la vallée Béreult sont pratiquement équivalents financièrement à ce stade du projet.

Le surcoût d'un terminus positionné aux champs Barets s'élève à 20 M€ pour la création du kilomètre d'aménagement et de voie supplémentaires.

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

Plusieurs participants se sont interrogés sur l'arrêt de la ligne à Montivilliers et se sont positionnés sur le maintien d'une desserte jusqu'à Epouville voire au-delà avec l'amélioration du cadencement.

Il convient de rappeler que les modes de transport et la desserte des territoires doivent être adaptés à la densité de population et d'activités ou d'équipements et par conséquent au potentiel de fréquentation. En outre, de nombreuses contraintes pèsent sur l'urbanisation à venir du territoire de la communauté urbaine, qu'il s'agisse de la loi Littoral, de la prise en compte des risques naturels et technologiques, du maintien des terres agricoles et des espaces de nature. Aussi, le plan de mobilité du territoire de la communauté urbaine LHSM devra adapter les modes de transport au maintien d'une relativement faible densité de population.

Actuellement la desserte de la ligne au-delà de Montivilliers ne relève pas d'une desserte urbaine compte tenu de la faible densité de population et d'activités. Aussi la fréquentation potentielle ne justifie ni une desserte par tramway, qui est un mode de transport adapté à l'urbain et au péri-urbain, ni, encore moins, une fréquence de 8 minutes dans la journée.

	<p>C'est la raison pour laquelle les habitants d'Epouville et de Rolleville bénéficient actuellement d'une liaison par bus (n°21) cadencée à l'heure pour rejoindre le centre de Montivilliers.</p> <p>Le plan de mobilité en cours d'élaboration permettra de répondre à l'évolution des besoins de mobilité durable, en tenant compte de perspectives réalistes d'évolution de la population, ainsi que des projets de développement.</p>
<p><b>3 - Le choix de la variante entre l'avenue Jean-Jaurès et la rue de Verdun</b></p> <p>Certains professionnels pensent que le choix de passer par la rue de Verdun aura un impact sur leurs activités qui bénéficient, en termes de service, au plus grand nombre. Le public a souligné la crainte d'un risque de paupérisation du quartier en cas de déplacements de ces professionnels ou d'arrêts de leurs d'activités et souhaite être éclairé sur ce point.</p> <p>En cas de passage du tramway par la rue de Verdun qu'advient-il de la ligne C 2 entre la place de Graille et la rue Aristide Briand, sera-t-elle supprimée ou dégradée ?</p> <p>La mise en place de passages de type PMR, réclamés par certains, sont-ils envisagés pour le secteur à forte déclivité entre l'avenue Jean Jaurès et la rue de Verdun (ex rue du Docteur Lamaze) quel qu'en soit le tracé retenu (distance moyenne entre les deux axes 180 mètres) ?</p>	<p>Le public s'est clairement exprimé en faveur d'un tracé avenue Jean Jaurès au détriment d'une desserte plus fine du quartier de Soquence.</p> <p>La communauté urbaine considère que le tracé par Jaurès permettrait de desservir correctement le quartier de Soquence et de Graille, d'améliorer la desserte du stade Océane, tout en améliorant le temps de parcours entre Le Havre et Harfleur et Montivilliers sur les liaisons vers le secteur de l'Hôtel de Ville du Havre ou de la gare SNCF. Le choix d'un passage par l'avenue Jean Jaurès est aussi de nature à répondre aux inquiétudes soulevées par les professionnels implantés rue de Verdun.</p> <p>La mise en place d'une ligne de tramway s'accompagne d'une réorganisation des lignes de bus. Dans ce secteur, une ligne de bus serait maintenue sur la rue de Verdun. La communauté urbaine LHSM a la volonté de ne pas créer un réseau à deux vitesses, entre tramways et bus, mais de renforcer à cette occasion l'attractivité du réseau pour maintenir une offre de transport de grande qualité. La date de révision du réseau des bus n'est pas encore arrêtée et la population sera associée à ces réflexions.</p> <p>Lors des études de projet, une attention particulière sera portée sur le traitement et l'amélioration des mobilités dans ce quartier qui présente des déclivités : prise en compte des cheminements piétons, des accès PMR, des liaisons vélos...</p>
<p><b>4 - Les inquiétudes soulevées rue Demidoff</b></p> <p>Des places de parkings seront-elles prévues en nombre suffisant pour satisfaire les attentes des riverains ?</p> <p>La transformation de l'axe permettra-t-elle de résoudre les nuisances soulevées par certains riverains ?</p> <p>Comment seront prises en compte les craintes soulevées par certains chefs d'entreprises et commerçants ?</p>	<p>Le projet tramway sera l'occasion d'une réflexion globale dans le secteur, en lien avec la Ville du Havre, notamment au regard des questions de stationnement et des activités économiques.</p> <p>Des études techniques doivent être menées à partir des prochains mois et tout au long de l'année 2022 afin de déterminer le besoin réel de stationnement (riverains, visiteurs, pendulaires, activités commerciales existantes), les préoccupations des riverains sur les nuisances sonores, la circulation et la sécurité routière. Le projet fera l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et, parmi les éléments obligatoires à fournir dans le cadre d'une DUP, figure une étude d'impact et de l'environnement sonore. Cette étude doit tenir compte de la situation antérieure au nouveau tramway et de la situation projetée avec son arrivée.</p>

	<p>Les résultats de ces études seront pris en compte dans le cadre des projets d'aménagement complémentaires et très précises d'insertion qui vont être conduites en 2023 et qui seront présentées à la population sur l'insertion exacte du tramway. Des rencontres seront organisées avec les acteurs économiques à chaque étape du projet pour tenir compte de leurs contraintes.</p>
<p><b>5 - Le terminus aux Champs Baretts associé à la variante de l'avenue Jean-Jaurès</b>  Il existe un débat autour de la variante de l'avenue Jean Jaurès et la rue de Verdun, Si la variante Jaurès était retenue, quelles en seraient les conséquences sur un éventuel terminus aux Champs Baretts ?</p>	<p>Le tracé retenu avenue Jean Jaurès permet de desservir correctement le quartier des Champs-Baretts (à environ 300 mètres) et le stade Océane par la branche nord. Dès lors il n'est pas nécessaire de positionner le terminus de la branche sud aux Champs Barrets. Ce choix évite en outre un surcoût d'investissement de 20 M€ environ et un surcoût d'exploitation qui viendrait en doublon avec la branche nord toute proche.</p> <p>Le terminus de la branche des quartiers sud pourrait ainsi s'implanter à la Vallée Béreult où le lieu de centralité existant auprès du centre commercial et de la Fabrique des quartiers sud l'impose assez naturellement dans l'espace public.</p>
<p><b>6 - La problématique soulevée rue de Valmy</b>   Quelle réponse pratique pouvez-vous apporter aux chefs d'entreprises de la rue de Valmy pour répondre à leurs préoccupations ?</p>	<p>Le tracé de la branche sud par la rue de Valmy est celui qui répond le mieux aux différents critères (coûts, temps de parcours, desserte du quartier). Il reprend l'itinéraire de la ligne de bus n°3 actuelle dont la fréquentation est importante.</p> <p>La présence d'une ligne de tramway n'est pas a priori incompatible avec les livraisons par poids lourds des entreprises. Pour autant, la Communauté urbaine a entendu l'alerte de ces entreprises. Elle conduira une étude fine d'insertion rue de Valmy tenant compte des contraintes des entreprises pour confirmer la faisabilité, et ce dès les études préliminaires qui vont commencer au printemps 2022. La Communauté urbaine reviendra alors avant l'été 2022 vers ces entreprises pour leur exposer les solutions à l'étude.</p>
<p><b>7 - La desserte du quartier St Nicolas</b>  La desserte du quartier St Nicolas représenterait une distance supplémentaire de ligne de l'ordre de 700m, distance qu'il faudrait préciser. Au regard de la densité de ce quartier, de ses équipements publics, certains s'interrogent sur les motifs qui ont justifié cet abandon de tracé et souhaitent que cette desserte soit de nouveau prise en compte.</p>	<p>Un certain nombre de tracés ont été étudiés en tenant compte des populations et des emplois situés à 500 mètres autour des stations. Il a fallu ensuite trouver le meilleur compromis entre la finesse de la desserte et le temps de parcours, car plus le tracé est sinueux, en site partagé ou dans un environnement contraint, moins un tramway est attractif et fréquenté et moins il est concurrentiel par rapport à la voiture.</p> <p>Or, une ligne de tramway se doit d'être performante en temps de parcours et par conséquent la plus directe possible. En outre, le quartier Saint-Nicolas est situé dans le rayon de 500 mètres de la ligne telle qu'imaginée. Aussi la CU préfère compléter le réseau par une ligne de bus pour affiner la desserte de l'extrémité ouest du quartier.</p> <p>Augmenter la longueur de la ligne de 600m aurait pour conséquence un surcoût d'investissement de 12 M€ et un surcoût d'exploitation d'environ 300 k€/an avec une augmentation du temps de parcours de 2 minutes.</p>

### 8 - Le dimensionnement et les emplacements des parkings relais

Le dossier de concertation présente le report modal automobile vers tramway comme un objectif essentiel du projet. Un bilan carbone est au dossier et prend en compte ce report. Pouvez-vous chiffrer les besoins en capacité des parkings-relais pour atteindre les objectifs que vous vous êtes fixés en précisant quel flux de véhicules (provenance, effectif) serait capté par chacun des parkings ?

Pour jouer pleinement son rôle, un parc-relais doit être situé en amont de la congestion routière et relié à un transport en commun très cadencé. Des opportunités existent à la Brèque, à Beaulieu, au niveau du parking du cinéma les Arts. Toutefois, il est important de considérer que le report modal n'est pas uniquement dépendant des parcs-relais, mais d'autres solutions techniques comme par exemple des aménagements cyclables, des parcs vélos, du co-voiturage, etc. Aussi, nous conduirons une étude sur le sujet dès le printemps 2022 : il s'agira de calibrer les potentiels de report modal, que ce soit vers les parcs-relais, le co-voiturage, le vélo, d'identifier les conditions de ce report modal, de vérifier la faisabilité des parcs-relais envisagés et d'en estimer les coûts d'investissement. Cela nous permettra d'apporter une réponse à la question de la part de trafic automobile captable par le projet de tramway, pour la zone péri-urbaine et rurale du territoire.

### 9 - La place du vélo dans le projet

Le cahier d'acteur de l'association « la roue libre » va au-delà d'une réflexion généraliste sur le projet Pour examiner en détail, au carrefour près, les modalités d'intégration du vélo dans ce projet. Prochainement, le plan de mobilité sera finalisé. Considérez-vous qu'à travers ce cahier d'acteur « tout a été dit » ou bien associerez-vous le public à la définition des équipements qui vont accompagner nécessairement le tramway (emplacement des pistes, leurs caractéristiques, garages à vélo...) ? Pouvoir mettre son vélo dans le tram a été souvent réclamé. Pouvez-vous prendre un engagement à ce sujet ?

Le projet de tramway est également un projet de développement des infrastructures cyclables. Aussi les aménagements et services associés au tramway feront l'objet des études du projet. Les contributions de la Roue Libre à la concertation préalable seront examinées dans ce cadre. D'une manière générale, le public sera sollicité dans le cadre de la concertation sur les aménagements cyclables tout comme sur les aménagements tramway, piétons, sécurité routière....

En ce qui concerne les pistes cyclables, quand cela sera possible des aménagements seront réalisés le long de l'extension de la ligne de Tramway, ou à proximité immédiate, et connectés au réseau existant. Les travaux seront l'occasion de réaliser des aménagements cyclables de qualité. Par ailleurs, au-delà des stations de vélo LIA, l'aménagement des stations de tramway doit intégrer la présence de stationnements pour vélos à proximité.

La présence de vélos dans les rames de tramway n'est envisagée que comme une tolérance aux heures creuses, surtout dans la mesure où un itinéraire cyclable sécurisé est réalisé. Toutefois, afin de développer l'intermodalité et les autres formes de mobilité durable, une réflexion sera initiée sur les services associés à la pratique du vélo.

### 10 - L'impact sur l'environnement

Pouvez-vous préciser si la présence d'arbres de haut jet feuillus est compatible avec la proximité des voies du tramway ? et si non pensez-vous devoir mettre en place un programme de plantation sur le secteur urbain en précisant les lieux de compensation ?

Le projet va faire l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique et, parmi les éléments obligatoires à fournir dans le cadre de cette procédure, figure une étude d'impact. Cette étude d'impact sur l'environnement sera réalisée en 2023 et s'attachera à apporter des réponses sur les impacts du projet sur les espaces naturels en général et sur la vallée de la Lézarde en particulier.

Le projet de tramway veillera à préserver autant que possible les plantations existantes. Le bilan quantitatif suppression

<p>Le terminus de Montivilliers tel que présenté pose le problème de son implantation sur cette commune. Si aucun des trois lieux pré désignés ne fait l'unanimité, le choix de La Payennière entrainera inévitablement une détérioration de la faune et de la flore sans compter la problématique des eaux de ruissellement connue dans ces lieux. Comment comptez-vous éviter l'impact sur l'environnement qu'entrainerait la création d'un terminus sur ce site hormis peut-être de prolonger le tracé au-delà ?</p> <p>La vallée de La Lézarde est connue comme étant un véritable corridor vert où il est indispensable de préserver les espèces rares. Alors qu'un doublement des voies est envisagé, comment comptez-vous prendre en compte ce secteur fragile pendant la phase des travaux mais aussi d'exploitation ?</p>	<p>d'arbres / replantation sera positif in fine.</p> <p>Le terminus de Montivilliers ne sera pas implanté dans la zone de la Payennière. En effet, la concertation a mis en évidence que le site de la Payennière n'était pas pertinent pour des raisons écologiques, financières, de facilité d'accès et qu'il n'était pas envisageable d'y créer un parc-relais.</p>
<p><b>Recommandations des garants pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique</b></p>	
<p><b>1 - Mettre en place un site internet dédié à la poursuite du projet</b></p> <p>Afin de mieux informer le public sur les décisions prises ou à prendre sur le projet, et lui donner la possibilité de vous interroger ou de vous faire part de ses observations, de ses interrogations, prévoyez-vous de mettre en place un site dédié à la post-concertation ?</p>	<p>Une grande place sera donnée aux supports numériques pour poursuivre les échanges après la concertation préalable et tout au long du projet. La plateforme participative mise en place lors de la concertation préalable relaiera les réponses de la CU en février 2022.</p> <p>Elle sera remplacée en mars 2022 et durant toute la phase d'études (2022-2024), par une rubrique dédiée au tramway sur le site internet de la CU avec la possibilité d'y insérer des plateformes de concertation spécifiques.</p> <p>Un site internet propre au projet d'extension est envisagé au moment du démarrage des travaux jusqu'à la mise en service. Il pourrait contenir une partie dédiée aux interactions avec les usagers, notamment avec des technologies participatives en 3D.</p>
<p><b>2 – Expliciter le coût du projet</b></p>	

Afin de répondre aux interrogations du public sur le coût du projet, pourriez-vous présenter plus en détail les conséquences de celui-ci (coût, amortissement, fonctionnement, ...) sur le budget global de la Communauté urbaine ? Quel est le montant des aides récemment décidées par le gouvernement ou à venir ? Pourriez-vous également présenter une approche comparative entre le coût d'un terminus à la Payennière (création d'une station, d'un parking relais, des travaux connexes, des mesures environnementales compensatoires...) avec une prolongation de la ligne jusqu'à Epouville ou Rolleville ? Selon chacune des options (terminus Sud, rue de Verdun/av Jean Jaurès, quartier St Nicolas ...), l'incidence budgétaire peut être importante. Il semble nécessaire que vous apportiez cette information au public.

Au stade de la concertation préalable, un projet n'est pas encore précis. C'est pourquoi il est plus pertinent de communiquer sur un coût global du projet. Toutefois afin d'explicitier son estimation, le coût des investissements détaillés au stade des études de faisabilité du projet se présente ainsi :

<b>POSTE</b>	<b>Montant M€ HT</b>
Etudes, Maitrise d'ouvrage,	30,1
Acquisitions Foncières et libération d'emprises, déviations des réseaux,	12,6
Maitrise d'œuvre	14,3
Travaux préparatoires	10,9
Ouvrages d'art	10,8
Plate-forme	40,3
Voie ferrés	46,2
Revêtement	14,1
Voirie et Espaces publics	31,0
Equipements Urbains	10,8
Signalisation routière	8,4
Stations	16,7
Alimentation énergie	21,2
Courants faibles et PCC	12,6
Dépôt	12,0
Matériel roulant	36,0
Opération induite	2,0

Le surcoût d'investissement pour un terminus à la Payennière est de 42,5 M€ (2km à 20 M€/km + 1 rame de tramway supplémentaire nécessaire compte tenu de l'allongement du parcours) ; là aussi les charges d'exploitation seraient augmentées dans cette hypothèse

Le coût de projet plus précis sera acté, une fois les études de maîtrise d'œuvre réalisées et communiqué au moment de l'enquête publique.

Le montant des aides et subventions actuellement attribuées est de 40 M€ par l'Etat (le projet de la CU est lauréat de l'appel

	<p>à projets TCSP de 2021) et de 40 M€ par la Région Normandie. D'autres demandes de financement auprès de l'Europe et du Département de Seine-Maritime sont en cours de préparation.</p> <p>S'agissant des coûts d'exploitation, une fois le projet construit, le coût annuel d'exploitation du projet est estimé à 6,8 M€ /an la première année de service pour faire fonctionner les 2 nouvelles branches. Il sera en partie compensé par 4,9 M€ économisé par an sur les modes Bus et LER et par +1,0 M€ de recettes usagers /an ce qui donne au final un coût net de 0,9M€ HT/an.</p> <p>La situation financière de la communauté urbaine est saine. L'épargne brut du budget et son ratio de désendettement lui permettent de supporter cette charge nouvelle, y compris dans la phase de construction de la nouvelle ligne sans avoir recours à l'impôt, à périmètre constant.</p>
<p><b>3 - Impliquer les habitants des quartiers lors de la rénovation urbaine</b> A l'issue de cette concertation, les études techniques vont se poursuivre et il est probable qu'elles conduiront sur tel ou tel point du tracé à émettre plusieurs hypothèses qui nécessiteront des choix : (emplacement des stations, des pôles modales, itinéraires retenus ...). Lorsque cela sera le cas, il nous paraît essentiel que le public puisse donner son avis. Le travail en atelier très sectorisé serait à prévoir en association avec la communauté urbaine du Havre afin que les programmes ou projets de rénovation urbaine fassent partie du débat.</p>	<p>Le format et le périmètre des concertations à venir sera variable en fonction des thématiques. Par exemple le sujet de l'aménagement des rues Demidoff et Valmy impacte principalement les riverains. Des sujets comme la desserte du stade Océane ou le report modal ont pour vocation de s'adresser à tout public.</p> <p>Quant au plan de circulation de Montivilliers ou du terminus de la ligne des quartiers sud, nous solliciterons les habitants et les acteurs économiques sur ces sujets localisés.</p>
<p><b>4 - Associer le public à la réflexion sur les parkings relais</b></p> <p>Pourrez-vous présenter les critères retenus pour chaque arrêt (proximité des commerces ou des services, disponibilité du foncier, incidence sur le report modal ...) ?</p> <p>Lors des débats sur le report modal et les flux de circulation, il a souvent été mise en avant la prochaine réalisation à court terme par Transdev d'une enquête « déplacement » sur l'ensemble du territoire de</p>	<p>Le bilan de la concertation permet de faire état des opinions du public sur les différents sites potentiels pour implanter un parc-relais. Les études d'avant-projet et de projet permettront de cerner plus précisément les avantages et inconvénients de chaque solution, tout en tenant compte des avis exprimés.</p> <p>Pour jouer pleinement son rôle, un parc-relais doit être situé en amont de la congestion routière et relié à un transport en commun très cadencé. Des opportunités existent à la Brèque, à Beaulieu, au niveau du parking du cinéma les Arts.</p> <p>Des études complémentaires devront être menées avant de choisir les emplacements définitifs, et de chiffrer précisément la capacité des parcs-relais de même que les impacts sur le report modal.</p>



<p>l'agglomération. Elle doit permettre d'actualiser les références sur les flux de déplacement et donc sur la détermination de vos objectifs quantitatifs de report modal automobiles vers tramway. Durant la concertation, le public n'a pas eu accès à des données précises sur ce sujet. Or c'est un des points centraux pour atteindre un des objectifs premiers du projet : « <i>agir pour une mobilité décarbonée</i> »</p> <p>Avant d'en tirer des enseignements pour définir le projet définitif (emplacement des parkings-relais, leur capacité, intérêt d'une prolongation de la ligne ...), il serait légitime d'associer à nouveau le public et les acteurs directement concernés (Auchan, hôpital J. Monod...) à la réflexion ? sous quelle forme cela pourrait-il se faire ?</p>	<p>Toutefois, à ce stade du projet, l'hypothèse actuelle est de constituer 300 à 500 places faisant fonction de parcs-relais à proximité de l'ensemble du tracé du tramway, réparties en plusieurs sites.</p> <p>Enfin, il est essentiel de considérer que le report modal n'est pas uniquement dépendant des parcs relais mais d'autres solutions techniques comme par exemple des aménagements cyclables, des parcs vélos, le co-voiturage etc.... Ces études seront conduites dès le printemps 2022 dans le cadre des études préliminaires. Les acteurs directement concernés seront contactés par la communauté urbaine afin qu'ils puissent contribuer à l'étude. Une fois ces éléments précisés, la concertation pourra reprendre, dans un format compatible avec l'association du plus grand nombre.</p>
<p><b>5 - Instaurer un dialogue personnalisé avec chaque commerçant ou chef d'entreprise</b></p> <p>Les commerçants, entreprises ont exprimé des inquiétudes fortes sur les conséquences du projet sur leur activité, allant jusqu'à considérer que cela remettrait en cause leur pérennité.</p> <p>Avant même la phase de travaux, le dialogue avec chacun des acteurs concernés doit être engagé pour permettre à la communauté de chercher la solution la moins impactante durant les travaux mais également avoir une réflexion sur la pérennité des entreprises. Ces dernières ont besoin de savoir rapidement sur quelles aides elles peuvent compter, dans quel délai. C'est à la communauté urbaine de prendre l'initiative d'aller au-devant de chacun des acteurs concernés.</p> <p>Quels engagements précis prendra la collectivité sur ce sujet ?</p> <p>Plus spécifiquement pour les entreprises de la rue Valmy qui ont exprimé une incompatibilité entre le passage du tramway et le maintien de leur activité, avez-vous un trajet alternatif à proposer ?</p>	<p>Un dialogue personnalisé a été ou sera initié avec chaque commerçant ou chef d'entreprise, dont l'activité sera impactée par les travaux et par les aménagements. Ce dialogue se poursuivra aux différentes étapes du projet.</p> <p>A propos des aides, une commission d'indemnisation amiable sera mise en place pour traiter ce sujet en toute rigueur. Son objectif sera d'atténuer l'impact des travaux pour les commerçants et les entreprises qui subiront des pertes de chiffre d'affaires du fait des chantiers, après analyse de l'évolution effective de leur activité et selon la jurisprudence en vigueur.</p> <p>S'agissant de la rue de Valmy, le tracé de la branche sud par cette rue est celui qui répond le mieux aux différents critères (coûts, temps de parcours, desserte du quartier). Il reprend l'itinéraire de la ligne de bus n°3 actuelle dont la fréquentation est importante.</p> <p>La présence d'une ligne de tramway n'est pas a priori incompatible avec les livraisons par poids lourds des entreprises. Pour autant, il faudra conduire une étude fine d'insertion rue de Valmy tenant compte des contraintes des entreprises pour confirmer la faisabilité et ce dès les études préliminaires en 2022.</p> <p>La CU a pleinement conscience de la nécessité de prolonger les échanges avec les entreprises au-delà de la concertation préalable, afin d'aboutir à un projet tenant compte de l'activité économique.</p>

<p><b>6 -Travailler avec les associations environnementales pour minimiser les impacts sur l'environnement</b></p> <p>Pensez-vous travailler avec les associations environnementales de votre communauté urbaine mais aussi de la Seine Maritime ou de la région Normandie pour mieux vous accompagner sur les problématiques environnementales que vous aurez à gérer ?</p>	<p>Pour conduire l'étude d'impact il faudra recueillir des éléments multiples auprès des acteurs de l'environnement. Les associations et acteurs de l'environnement seront tenus informés du résultat des études phase après phase. En fonction des problématiques soulevées, un travail avec les acteurs de l'environnement pourra être conduit si nécessaire.</p>
<p><b>7 - Evaluer une prolongation de la ligne au-delà de Montivilliers</b></p> <p>Pour expliquer l'abandon de la desserte par tramway d'Epouville et Rolleville, il a souvent été argumenté que ce sont des zones avec des faibles densités de population, et qu'actuellement peu de voyageurs utilisent la LER. Avant tout choix de maintien ou non de la desserte, ne croyez-vous pas qu'il serait nécessaire d'évaluer le potentiel de report modal voiture/tramway dans l'hypothèse de la présence d'un parking relais suffisamment dimensionné et du nouveau cadencement prévu dans le projet ?</p> <p>Si vous ne retenez pas la proposition de la CGT Cheminots, au-delà de Rolleville, selon vous, l'emprise foncière de l'ancienne ligne doit-elle être conservée pour garder une possibilité d'extension future ?</p>	<p>Les études préliminaires (2022) nous renseigneront sur les potentiels flux que la ligne de tramway pourrait capter, via les parking-relais, ainsi que sur la capacité de ces parkings-relais.</p> <p>La prolongation de la ligne au-delà de Montivilliers jusqu'à Epouville ou Rolleville par une solution tramway standard double voie n'a jamais été envisagée. En effet le coût au km d'une voie double standard de 20 M€ minimum la rend rédhibitoire, compte tenu du faible poids de population et d'emplois à desservir.</p> <p>Toutefois, entre Montivilliers et Rolleville, l'électrification et la réutilisation en l'état de la voie ferrée (de la LER) sur laquelle pourraient rouler des tramways en voie unique à la fréquence de 30 minutes a été évaluée à 28 M€ HT (y compris l'achat d'une rame de tramway supplémentaire) auquel s'ajoute de l'ordre de 1,2 M€ de frais de fonctionnement par an. Cette perspective n'est donc pas écartée à ce jour et pourra faire l'objet de la réflexion dans le cadre de l'élaboration du plan de mobilité du territoire (2022-2023).</p> <p>Le bilan de la concertation permet de faire état des opinions sur les différents sites potentiels pour implanter des parcs-relais. Les études d'avant-projet et de projet permettront de cerner plus précisément les avantages et inconvénients de chaque solution, tout en tenant compte des avis exprimés.</p> <p>Pour jouer pleinement son rôle, un parc-relais doit être situé en amont de la congestion routière et relié à un transport en commun très cadencé. Des opportunités existent à la Brèque, à Beaulieu, au niveau du parking du cinéma les Arts.</p> <p>Des études complémentaires devront être menées avant de choisir les emplacements définitifs, et de chiffrer précisément la capacité de ces parcs-relais de même que leurs impacts sur le report modal.</p> <p>Toutefois, à ce stade du projet, l'hypothèse actuelle est de constituer 300 à 500 places faisant fonction de parcs-relais à proximité de l'ensemble du tracé du tramway, réparties en plusieurs sites.</p> <p>Enfin, il est essentiel de considérer que le report modal n'est pas uniquement dépendant des parcs relais mais d'autres solutions techniques comme par exemple des aménagements cyclables, des parcs vélos, le co-voiturage etc....</p>

	<p>La fermeture administrative de la totalité de l'ancienne ligne SNCF est un préalable à la cession de l'emprise foncière à la CU. Dans ces conditions, la question du maintien de l'emprise foncière dans le patrimoine de la communauté urbaine se posera, en fonction des projets qu'elle souhaitera y déployer. Compte tenu de la faible densité de population le long de cette ligne, il est inenvisageable que le tramway soit prolongé au-delà d'Epouville, dans le scénario le plus ambitieux. Aussi, l'emprise ferroviaire pourrait être dédiée : soit à un mode de transport innovant (type navette autonome), soit à une voie verte ou une infrastructure cyclable, soit un projet de corridor naturel.</p>
<p><b>8 - Compléter l'étude du projet alternatif présenté par le syndicat CGT Cheminots du Havre</b></p> <p>Lors de sa présentation, la CGT Cheminots a demandé à la communauté urbaine qu'elle mette à disposition ses moyens pour estimer plus précisément le projet présenté, (bilan carbone, cout, incidence sur les couts connexes...). Cela serait sans doute utile pour avoir une meilleure approche de celui-ci, quelle que soit l'option retenue ensuite.</p> <p>Pensez-vous accéder à cette requête et pouvez-vous en préciser les modalités ?</p> <p>Ce projet de la CGT Cheminot est prévu en site propre, avec maintien d'une liaison ferroviaire. Le transport ferroviaire est une compétence de la région Normandie et le réseau ferré est géré par « SNCF Réseau ». Pour éclairer la décision qui sera prise par la communauté urbaine, il nous paraîtrait nécessaire que ce projet leurs soit soumis afin qu'ils donnent un avis sur sa faisabilité.</p>	<p>La communauté urbaine souhaite apporter les compléments d'analyse suivants :</p> <p>La proposition de la CGT Cheminots ne semble pas avoir pris en compte certaines contraintes inhérentes à la réalisation de leur proposition :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- des acquisitions foncières qu'il faudrait réaliser afin de reconstituer la ligne</li> <li>- la ligne entre Rolleville et Goderville n'est plus exploitée depuis 50 ans et elle est devenue par endroit un boisement impénétrable</li> <li>- la ligne entre Rolleville et Criquetot-l'Esneval est fermée administrativement</li> <li>- la ligne serait traversée par une trentaine de passages à niveau (ce qui nécessiterait soit des ouvrages dénivelés soit fermer purement et simplement les voies de circulation routière).</li> <li>- la création de 15 km de voie ferrée au minimum</li> <li>- les impacts majeurs de la création d'un nouveau quai dans la gare SNCF du Havre</li> <li>- la création d'une nouvelle halte à Gravelle avec création d'un escalier reliant le pont Blanqui</li> <li>- la création d'un tunnel pour passer sous la voie Paris – Le Havre actuellement en exploitation</li> <li>- les délais de réalisation non maîtrisés</li> </ul> <p>ce qui occasionnerait un investissement de plus de 225 M€.</p> <p>Outre le coût d'investissement, les charges d'exploitation seraient de 15 M€/an pour un potentiel de 2000 voyages par jour.</p> <p>Du point de vue des usagers, cette proposition diffère totalement du projet de la Communauté urbaine, soumis à concertation : la ligne LER ne serait en effet pas directement connectée au réseau tramway créant ainsi des correspondances supplémentaires : entre les quartiers du Havre et la vallée de la Lézarde ainsi que pour les habitants d'Harfleur. Elle ne desservirait ni le secteur du centre ancien ni directement ceux de Gravelle et de Soquence. La fréquence de desserte ne serait que d'un train toutes les quinze minutes entre Le Havre et Montivilliers (8 minutes pour le tramway), avec une amplitude horaire moins large que celle d'un tramway, ce qui est moins favorable à la desserte de l'Hôpital Jacques Monod notamment. Enfin, cette desserte se retrouverait en concurrence directe avec la ligne Fécamp-Bréauté-Le Havre.</p>

	<p>Ainsi, l'étude complémentaire menée par la Communauté urbaine a permis de documenter et de chiffrer la proposition formulée par le syndicat CGT Cheminots et conduit à ne pas retenir cette proposition, d'autant plus sur une compétence qui n'est pas la sienne mais celle de la Région Normandie.</p>
--	---