

BILAN DE LA CONCERTATION

Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-8

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

Dates de la concertation

Du 22 septembre 2021 au 16 novembre 2021

Noms garants désignés par la CNDP

Bruno BouSSION – Dominique PACORY

Date de remise du rapport, le 16 décembre 2021



Table des matières

Avant-propos.....	3
Synthèse	3
Les enseignements clef de la concertation	3
Les principales demandes de précisions et recommandations des garants.....	3
Introduction.....	5
Le projet objet de la concertation	5
La saisine de la CNDP	8
Garantir le droit à l’information et à la participation	8
Le travail préparatoire des garants	10
Les résultats de l’étude de contexte.....	10
L’élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d’information, de mobilisation et de participation	12
Avis sur le déroulement de la concertation	13
Le droit à l’information a-t-il été effectif ?.....	13
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?.....	14
Synthèse des arguments exprimés	18
Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation.....	18
Demande de précisions et recommandations au responsable du projet.....	25
Précisions à apporter de la part du responsable du projet aux demandes du public.....	25
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	27
Liste des annexes.....	29

Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par les garants de la concertation préalable. Il est communiqué par les garants dans sa version finale le 16 décembre 2021 sous format PDF non modifiable au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement) <http://tramwaylehavremetro.fr>

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public (CNDP).

Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

Synthèse

Les enseignements clef de la concertation

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

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

Le public constitué principalement de riverains s'est mobilisé dans des échanges cordiaux et souvent argumentés.

Ainsi, au terme de la concertation, une partie du public a exprimé son adhésion au projet, tout en interrogeant certains choix du MO. Il apparaît donc nécessaire de continuer d'informer le public des décisions futures et de l'associer à la suite du projet

Les principales demandes de précisions et recommandations des garants

Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et recommandations que les garants formulent à la fin de la concertation préalable. Le responsable du projet, lorsqu'il va publier sa réponse à ce bilan avec les enseignements de la concertation, est invité à répondre à ces différents points. Le tableau qui a été transmis au maître d'ouvrage, afin qu'il puisse répondre, se trouve en annexe de ce bilan.

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

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

1 - Des interrogations sur le coût du projet

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

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

4 - Les inquiétudes soulevées rue de Deminoff

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

6 - La problématique soulevée rue de Valmy

7 - La desserte du quartier St Nicolas

8 - Le dimensionnement et les emplacements des parkings relais

9 - La place du vélo dans le projet

10 - L'impact sur l'environnement

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s

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

2 - Expliciter le coût du projet

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

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

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

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

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

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

Introduction

Le projet objet de la concertation

La Communauté urbaine du Havre Seine Métropole porte un projet d'une troisième ligne de tramway au sein de son agglomération.

Aux dires du MO, les deux premières lignes de tramway mises en service en décembre 2012, rencontrent un grand succès. Depuis cette date, elles accueillent plus de 50 000 voyageurs par jour avec une augmentation de 30% de sa fréquentation. Forte de cette expérience, le MO souhaite poursuivre le développement des services de transport en commun par l'extension du réseau de tramway afin de desservir d'autres zones densément urbanisées et des pôles importants de services et d'emplois :

- Quartiers sud du Havre (quartiers St Nicolas de l'Eure, Arcole Brindeau et Vallée Bereult : 17 000 habitants et 15 000 employés), les équipements commerciaux, centre hospitalier d'agglomération, stade Océane, campus universitaire....
- Vers l'Est et le Nord de la métropole havraise, reliant les communes de Montivilliers, Harfleur et Le Havre, bassin de vie de 55 000 habitants et 25 000 emplois dont le centre hospitalier Jacques Monod sur Montivilliers (4 500 employés).
- La desserte en tramway remplacera la LER et permettra d'en développer l'offre en fréquence et en amplitude, là où la desserte ferroviaire actuelle est figée en raison de contraintes inhérentes à l'intégration de la ligne dans les sillons horaires régionaux et nationaux.

Le projet d'extension du réseau de tramway constituera la colonne vertébrale du schéma des mobilités à l'échelle des 54 communes de la métropole, schéma qui fera l'objet d'études prochainement à l'occasion de l'élaboration du Plan de Mobilité.

Responsable du projet et décideurs impliqués :

Le maître d'ouvrage

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

Les partenaires

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

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

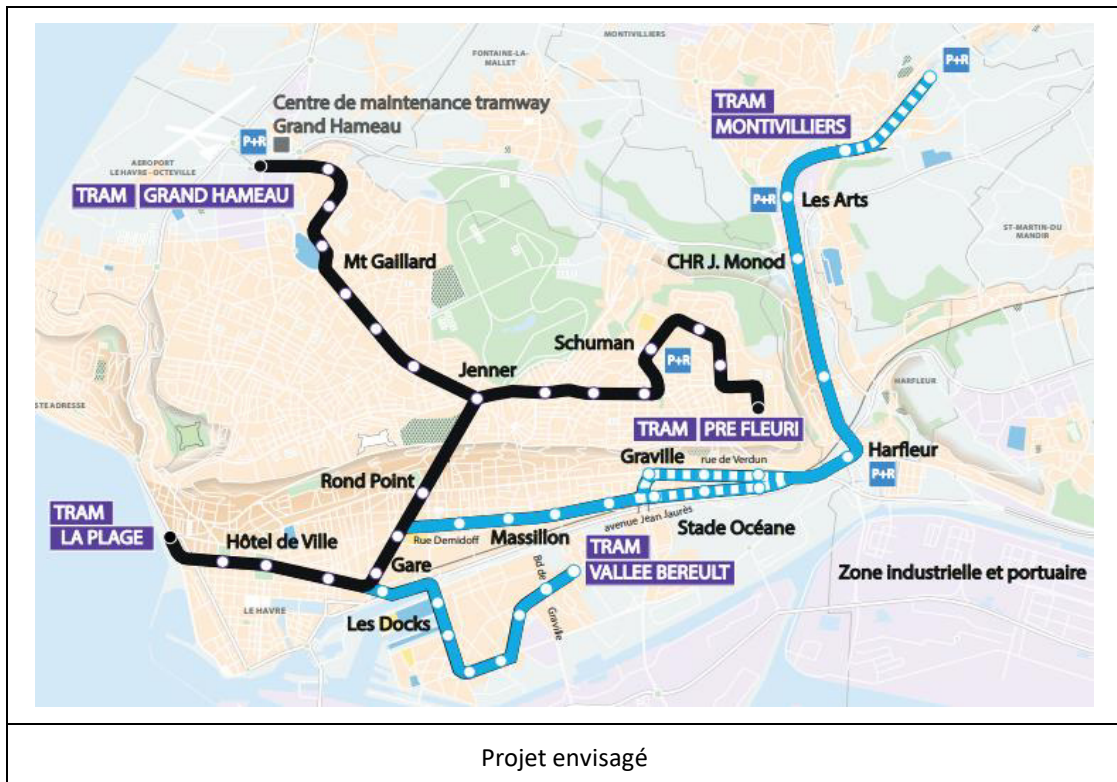
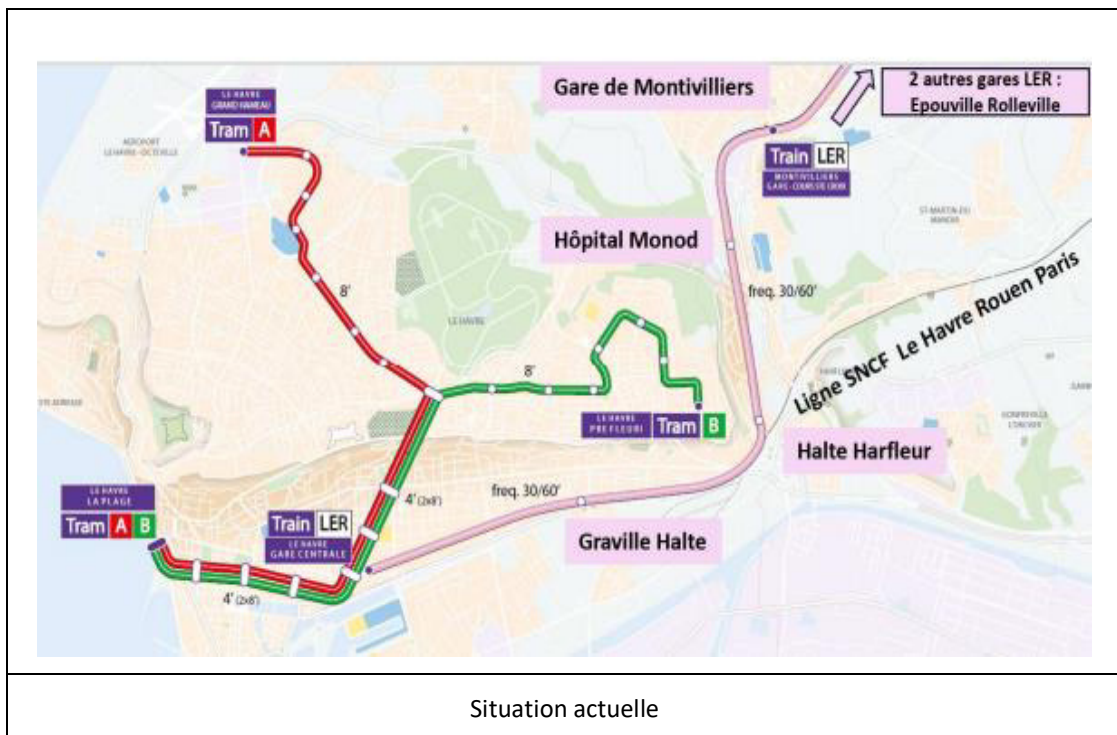
Les villes du Havre, de Montivilliers et d'Harfleur situées sur le tracé du projet sont étroitement associées à la conception du projet.

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

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

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

Plan de situation :



Objectifs du projet

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

Caractéristiques du projet

- **De nouveaux aménagements :**
 - 2 nouvelles branches de tramway sur 13 km,
 - 1 branche de 3 km entre la gare du Havre et les quartiers sud,
 - 1 branche de 10 km entre la gare du Havre et Montivilliers, dont 4,5 km sur l'emprise ferrée existante,
 - 19 nouvelles stations voyageurs,
 - 1 nouveau dépôt de tramway,
 - 16 à 18 nouvelles rames de tramway,
 - Des aménagements pour la pratique du vélo,
 - 2 nouveaux parkings relais ou plus aménagés,
- **La fermeture de la LER :**
 - Le tramway remplacerait l'actuelle LER entre Le Havre et Montivilliers,
 - Un service de bus remplacerait la LER entre Rolleville, Épouville et Montivilliers (terminus du tramway).
- **L'offre de transport proposée :**
 - 1 tramway toutes les 8 minutes environ en journée,
 - 1 tramway toutes les 15 à 30 minutes tôt le matin et tard le soir,
 - Moins de 25 minutes entre la gare du Havre et Montivilliers,
 - Environ 8 minutes entre la gare du Havre et le terminus dans les quartiers sud,
 - Un service 7j/7 de 5h à 00h30 du lundi au samedi et de 6h30 à 00h30 le dimanche,
 - Plus de 25000 voyages par jour à la mise en service du projet.

Les alternatives mises au débat

Le MO a présenté les différentes solutions étudiées l'ayant conduit à la décision retenue à savoir :

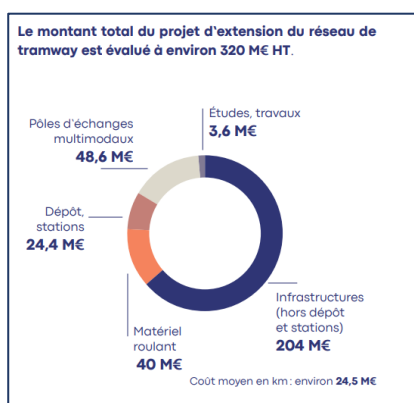
- Le maintien de la situation actuelle et ses conséquences,
- L'utilisation d'un bus à haut niveau de service (BHNS),
- Le scénario d'un tramway une branche (option proposée en 2019),
- Le scénario tramway une branche avec le tram-train.

Le public a ainsi pu questionner le MO sur les différentes solutions étudiées et formuler des contre-propositions.

Par ailleurs le MO a proposé plusieurs variantes à la concertation comme :

- Le choix pour la desserte de Gravelle et Soquence (avenue Jean Jaures – rue de Verdun),
- Le choix pour le terminus de Montivilliers (La gare, le parking Simone Viel ou la Payennière),
- Le choix pour le terminus dans les quartiers sud (Bd de Gravelle, La Vallée Bereult, les Champs Barets),
- Les emplacements pour les parkings relais,
- L'insertion dans le carrefour de la Brèque,
- Les emplacements pour les stations de Tramway
- L'organisation pour le futur réseau de transport en commun.

Coût



Contexte du projet

La communauté de communes de Le Havre Seine Métropole développe depuis plus de 15 ans des opérations qui contribuent à asseoir sa visibilité et son attractivité à l'échelle de la vallée de la Seine : campus Le Havre - Normandie, grands équipements, programme de logements, etc... Ces projets de politiques publiques concernent des constructions de logements neufs, des réhabilitations de logements anciens, le développement d'équipements de proximité, la requalification des espaces publics. Ainsi pour sa part, le projet d'extension du réseau de tramway a pour objectif de créer des liens entre la ville-centre, les pôles urbains alentours et les zones d'emploi en favorisant l'utilisation des transports collectifs.

Calendrier du projet et le schéma décisionnel présenté lors de la concertation

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

La saisine de la CNDP

Contexte de la concertation

Le projet, présenté lors de la concertation préalable se situe au début de son élaboration sans véritable description technique disponible. Le MO a présenté le processus l'ayant conduit à sa décision en présentant les deux branches du tracé retenu. Il a souhaité que le public puisse s'exprimer sur diverses variantes.

Décision d'organiser une concertation

Par décision, lors de la séance plénière du 5 mai 2021, la CNPD a décidé d'organiser une concertation préalable selon l'article 121-8 du Code de l'environnement et a désigné Monsieur Dominique Pacory puis, lors de la séance plénière du 07 juillet 2021, Monsieur Bruno Boussion comme garants de la concertation, considérant que ce projet comporte des impacts significatifs sur l'environnement local et des enjeux d'aménagement du territoire et socio-économiques majeurs.

Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garants neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission des garants qui se trouve en annexe de ce bilan.

Le rôle des garant.e.s

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Dans ce cas précis, les garants avaient pour mission (extrait de la lettre de mission, annexe n°2) :

« Après une analyse précise du contexte, de la nature des enjeux et des publics spécifiques, il s'agira de définir avec précision l'articulation du projet. Une approche territoriale avec les quartiers du Havre potentiellement mieux desservis comme les quartiers sud mais aussi les communes du Havre à Rolleville, dont la qualité de desserte va évoluer et une approche thématique en prenant en compte l'insertion urbaine et environnementale ainsi que les perspectives à plus long terme de la communauté urbaine en matière de déplacements et d'aménagement du territoire.

Puis vous définirez les modalités de concertation, naturellement en collaboration avec la CNDP et le MO. Vous accompagnerez également le MO dans la rédaction du dossier de concertation qui servira de base à l'information mise à disposition du public et contiendra la présentation des modalités de la participation. Vous serez invité à réaliser une synthèse de votre étude de contexte et de l'ensemble des échanges pour expliciter votre démarche, la méthodologie de la concertation et son organisation. Cette synthèse sera présentée à l'équipe de la CNDP, avant que le dossier et les modalités de la concertation ne soient soumis à l'approbation du collège de la CNDP

Vous élaborez votre bilan, dans le mois suivant la fin de la concertation préalable, présentant la façon dont elle s'est déroulée. Ce bilan comporte une synthèse des observations et propositions présentées, la méthodologie retenue pour mener la concertation, votre appréciation indépendante sur la qualité de la participation menée par le MO et, le cas échéant, mentionne les évolutions du projet qui résultent de ce processus. Il met l'accent sur la manière dont le MO a pris en compte – ou non – vos prescriptions. La concertation s'achève avec la transmission à la CNDP de la réponse faite par le MO aux recommandations contenues dans votre bilan, dans les deux mois suivants. Cette réponse écrite à la forme libre doit être transmise à la CNDP, aux services de l'Etat et publiée sur le site internet du MO.

Je vous demande d'informer le MO du fait que, dans le cadre de l'article L.121-14 du code de l'environnement, la CNDP désignera un.e garant.e pour garantir la bonne information et la participation du public entre la réponse à votre bilan et l'ouverture de l'enquête publique. Cette nouvelle phase de participation continue se fondera pour partie sur vos recommandations, les engagements du MO et l'avis que la CNDP aura rendu sur la qualité de ces engagements. »

Le travail préparatoire des garants

Les résultats de l'étude de contexte

Afin de préparer cette concertation les garants ont mené une étude de contexte à travers plusieurs entretiens avec des acteurs locaux. Ce travail préalable à la concertation a pour objectif d'identifier les principaux enjeux liés à ce projet, afin de pouvoir recommander une démarche de concertation adaptée aux enjeux et aux différents publics pré-identifiés.

Les principales inquiétudes ou demandes du public

Toutes les personnes approchées ont souligné l'importance du projet d'extension du tramway pour le secteur urbanisé de la communauté urbaine, le présentant comme un projet phare de la mandature eu égard à la personnalité du maire du Havre, Edouard Philippe. Certaines se sont interrogées sur le coût important de l'investissement (320 Millions) et ont souhaité qu'il soit un projet structurant non seulement pour le cœur des trois principales communes directement concernées (Le Havre, Harfleur et Montivilliers) mais également pour l'ensemble de la communauté urbaine. D'autres, convaincues par une partie de l'extension sur les quartiers sud, se sont montrées dubitatives sur la suppression de la ligne LER pour la remplacer par une ligne de tramway. D'autres enfin ont déclaré, avant la concertation, qu'elles n'avaient aucun élément tangible sur le projet, et ont souhaité obtenir plus amples renseignements pour pouvoir avancer des propositions dans divers domaines (sociétaux, environnementaux et logiques de déplacements).

Des contacts personnalisés, réunions et visites sur le secteur, il est ressorti une volonté forte de la quasi-totalité de s'impliquer lors de la concertation et aussi d'être un relais à la participation.

Débattre de l'opportunité du projet

Il est apparu nécessaire pour certains de remettre en cause tout ou partie du projet et ainsi de débattre de son opportunité.

A titre d'exemple, le syndicat CGT des cheminots du Havre considère que le projet n'est pas le bon et aurait préféré un mixte entre l'amélioration de la ligne LER et un projet ligne tramway sur les quartiers sud. S'il envisage de participer à la concertation, il déclare clairement vouloir porter le débat sur la place publique en ayant déjà lancé une pétition en ligne.

Faciliter l'accès à l'appropriation du projet et à la participation

Certains élus rencontrés ont désiré voir l'installation de plusieurs lieux d'accès à l'information et la participation sur leur commune pour faciliter le débat comme Harfleur et Montivilliers.

Une volonté de participer

Une très grande majorité des acteurs concernés se sont déclarés favorables à leur participation à la concertation et spontanément se sont engagés sur une ou plusieurs thématiques proposées.

La quasi-totalité des acteurs ont déclaré vouloir relayer les annonces de la concertation vers leurs clients, adhérents ou employés via leurs canaux de communications propres.

Des interrogations sur la réelle volonté d'écouter et d'échanger

Certains acteurs se sont interrogés sur la capacité d'écoute de l'équipe en charge du projet et la réelle volonté d'entendre des options différentes de celles proposées.

- Plusieurs élus ont souligné la nécessité d'écouter les représentants locaux et d'être entendus comme par exemple sur le positionnement des parkings relais et leur capacité d'accueil.
- Une association de riverains composée de professionnels de santé, de commerçants et d'habitants aurait aimé exposer son point de vue sur un autre tracé et faire des propositions en refusant d'opposer le rôle inclusif du tramway et la défense de la vie des quartiers.

L'impact environnemental

Afin de préserver l'environnement sur une partie du trajet (zone humide sur Montivilliers, corridor vert de la vallée de la Lézarde, préservation d'espèces rares...), plusieurs associations environnementales se sont dites intéressées pour participer et débattre de l'impact que pourrait avoir le projet.

Les conséquences pendant et après les travaux pour les commerces et sur le trafic routier

Plusieurs chefs d'entreprises et commerçants ont questionné régulièrement les élus et les services administratifs de la ville du Havre sur les conséquences des travaux et le devenir de certains commerces situés sur le trajet.

Des lieux stratégiques à prendre en compte

Les élus, les professionnels du monde médical, des associations, des syndicats ont souligné la particularité de l'accès au centre hospitalier J. Monod et ont souhaité débattre sur le sujet et défendre leur vision sur l'accessibilité des lieux.

La réhabilitation future d'une partie du port devrait voir le jour dans les années à venir, celui-ci pourrait modifier les flux et les modes de déplacement des futurs habitants et employés. Ainsi, le trajet et la localisation des arrêts de la ligne sud interrogent sur ces interactions avec les projets d'urbanisation à venir.

Des demandes et propositions sur l'intermodalité

Plusieurs associations soutenant les personnes à mobilité réduite ou liées aux modes de déplacements doux ont le désir de questionner et le souhait d'exposer leurs problématiques de déplacement au MO (améliorations de l'accessibilité des stations, aides vocales pour le changement de mode de transports, présence de parkings sécurisés, possibilité de prendre son vélo dans le tramway...).

Une demande particulière du président de l'Université.

Le président de l'université a proposé un temps de présentation et d'échanges du projet avec les étudiants et enseignants plus spécifiquement en master « urbanité ».

L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

Afin de répondre à la mission, les garants ont proposé au MO des recommandations concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation du public. Celui-ci, dans un esprit constructif, a accepté et abondé les propositions des garants.

Ainsi, un dispositif de concertation a pu voir le jour.

Le calendrier de la concertation préalable

La concertation, envisagée initialement par le MO sur une période de 6 semaines, s'est déroulée sur 8 semaines du 22 septembre au 16 novembre 2021. Ce compromis a répondu à la fois aux contraintes du MO mais également à la nécessité d'une période suffisamment longue pour permettre au public de s'exprimer.

Le dossier de concertation

Afin de pouvoir débattre de l'opportunité ainsi que des solutions alternatives au projet, les garants ont insisté auprès du MO pour une présentation clarifiée dans le dossier des scénarios étudiés avant la décision du conseil communautaire, y compris le scénario d'absence de mise en œuvre de ce dernier. Les garants ont également insisté pour une présentation claire des variantes proposées.

L'annonce de la concertation

En plus de la publicité légale et afin de toucher un maximum de public, un effort conséquent a été fait pour renforcer l'annonce de la concertation sur tout le territoire. Un plan de communication a été mis au point avec une présence importante sur l'espace public et les transports en commun, dans les lieux du quotidien, sur le site internet dédié et avec une présence dans plusieurs médias.

Les annonces ont été également effectuées avec des relais de terrain comme les partenaires institutionnels et associatifs (LIA, CCIH, Université du Havre, centres commerciaux, SNCF, hôpital Monod...), les deux Maisons du Territoire, les Trois Fabriques au Havre, les établissements scolaires (quartiers sud, Soquence, Graville) et les bailleurs sociaux.



Avis sur le déroulement de la concertation

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.ne.s, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, il s'impose à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

D'une manière continue, le public a eu la possibilité de s'informer en consultant le dossier de concertation mis à sa disposition.

Le dossier de concertation a été consultable sur 12 lieux identifiés sur le territoire :

- Au siège de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole,
- Dans les mairies du Havre, Harfleur et Montivilliers et à la mairie annexe de Graille au Havre,
- Dans les cinq centres sociaux « La Fabrique » de Massillon, des Quartiers Sud et de Soquence sur Le Havre et les centres sociaux de Harfleur et Montivilliers,
- Dans les deux Maisons du territoire de la communauté urbaine à Criquepot L'Esneval et Saint Romain de Colbosc.

Le dossier de concertation a été accessible et téléchargeable depuis une plateforme dédiée à la concertation : tramwaylehavremetro.fr.

Le public a pu disposer d'informations claires sur les intentions du MO. Néanmoins, vu l'état d'avancement du projet, il doit être mentionné que beaucoup d'éléments sur les impacts socio-économiques, environnementaux et l'aménagement du territoire n'ont pas pu être présentés étant toujours au stade des études. Il aurait été intéressant que des données socio-économiques puissent être plus détaillées par le MO dans le dossier à la disposition du public afin de mieux appréhender les enjeux : objectif de rabattement de la circulation automobile par rapport aux flux actuels, densité de population desservie selon les arrêts, densité commerciale le long du trajet...

Toutefois il doit être souligné que les diverses solutions étudiées par les élus de la communauté urbaine ont été présentées comme le maintien de la situation actuelle et ses conséquences, l'utilisation de bus à haut niveau de service (BHNS), le scénario tramway «une branche» dans la version 2019 avec ou sans tram-train et enfin la version retenue par l'extension avec deux branches..

Le dossier présenté était facilement compréhensible et accessible par tous. Plusieurs supports ont été présentés tant lors des réunions de présentation générale que lors des ateliers. Une vulgarisation des informations a été effectuée et était particulièrement adaptée.

Le dossier d'information a été publié dans des délais parfaitement raisonnables pour informer le public et lui permettre de se préparer à la concertation. Il était disponible sur plusieurs points du territoire, avec une information de grande ampleur tant par voie de presse, d'affichage public et par la distribution de flyers (50000 exemplaires) mais également par la mise en place d'un site internet dédié.

A noter que la tenue de la concertation a été relayée par les médias (presse, audio, télé, web) mais aussi que, sur le temps de la concertation, il a été fait état dans la presse des débats lors des réunions publiques, de différents points de vue. Tout support confondu, 24 articles ou communications ont pu être relevés.



Chacun des ateliers et des réunions a fait l'objet d'un compte-rendu disponible sur le site de la concertation. Il faut néanmoins souligner que le compte rendu de la réunion du 14 octobre 2021 dans lequel le projet alternatif de la CGT Cheminots était relaté, n'a été mis en ligne que le 13 novembre, soit 3 jours avant la fin de la concertation et après les comptes rendus des ateliers du 20 et 21 octobre 2021.

L'information était claire, transparente et relativement complète permettant au public d'y avoir facilement accès. Ainsi le droit à l'information a été respecté.

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

Les différents types de rencontres

Tout au long des huit semaines, le public a eu l'opportunité de participer à plusieurs types de rencontres :

- 3 réunions publiques ont présenté le projet en détail à la population sur Le Havre, Harfleur et Montivilliers. Ces trois réunions ont été positionnées en début de concertation afin que les élus de terrain représentant toutes les sensibilités politiques puissent s'exprimer rapidement sur le sujet.
- 5 ateliers thématiques sur l'insertion urbaine, la mobilité et l'intermobilité, l'avenir de la LER, l'économie et le commerce et l'environnement et l'aménagement du territoire.
- 3 marches exploratoires ont été organisées sur les terminus de Montivilliers et les quartiers Sud et le quartier rue de Verdun et Avenue Jean Jaurès afin de présenter les variantes ouvertes au débat.

- 6 stands mobiles à Harfleur, Montivilliers, Epouville, à Gonneville la Mallet, au centre hospitalier Jacques Monod et au centre commercial de la Lézarde à Montivilliers.
- 5 permanences publiques d'information l'une à Harfleur, deux à Montivilliers et deux au Havre.
- 1 conférence débat au sein de l'université avec les étudiants en master « Urbanité ».
- 1 réunion avec les élus de la communauté urbaine à Epouville.

Pour s'exprimer, plusieurs canaux ont été mis en place :

- L'ouverture de 12 registres papier destinés à recueillir les avis du public ont été ouverts dans les lieux cités ci-dessus.
- L'ouverture d'un registre dématérialisé depuis une plateforme numérique dédiée « tramwaylehavremetro.fr » relayée par le site de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole et des communes membres.
- 50 000 « flyers » avec coupon « T » ont été distribués par la communauté urbaine pour offrir la possibilité au public de faire parvenir ses observations à l'adresse postale de la communauté.
- La mise en place de cahiers d'acteurs.

La communauté urbaine a pris attache auprès du cabinet de communication « Rouge Vif » pour la préparation du dispositif de concertation, l'animation des réunions et des ateliers. Ce cabinet a également été chargé de la gestion de la plateforme numérique dédiée.

Il doit être précisé qu'une traduction simultanée en langues des signes a été mise en place lors des trois réunions publiques d'information.



Réunion publique du Havre



Réunion publique d'Harfleur



Réunion publique de Montivilliers

La mobilisation du public

Le public a répondu présent pour une grande partie des rencontres à l'exception de la marche sur les quartiers sud. Le public de ces quartiers avait pourtant bénéficié d'une information conséquente concernant cette marche (flyers distribués dans les cartables des écoliers, affiches dans les halls d'immeuble et dans les maisons de quartiers).

Les principaux opposants à la disparition de la LER ont pu faire valoir leurs contre-propositions à l'occasion notamment de l'atelier sur l'avenir de la Lézarde. Il doit être noté que le MO a tenu à leur laisser la parole à chaque fois qu'ils le désiraient tout au long des diverses rencontres.

La participation du public a été encouragée par des rencontres positionnées en semaine et le week end, par des horaires en journées et en soirées, par différents lieux impactés par le projet, par la présence de stands mobiles, par la diffusion importante de flyers sur les marchés et par boitage.

Les dispositifs d'échanges

Le public a eu la possibilité de s'informer sur le projet et d'échanger par voie de presse, par la mise à disposition de documentation à divers points du territoire et poser des questions via les registres, par la distribution de flyers et l'utilisation de coupon « T », par la mise en ligne d'un site internet dédié et par la présentation du projet lors de trois réunions publiques pendant lesquelles le public pouvait questionner les intervenants.

Le MO, en la présence d'élus et/ou leurs représentants, était présent sur toutes les réunions et s'est rendu disponible pour échanger avec les participants.

Le public a également eu la possibilité de questionner le MO lors des marches exploratoires sur les trois variantes proposées et lors des ateliers sur les différentes thématiques abordées. Il doit toutefois être précisé que, malgré les efforts d'information préalable, le public sur la marche exploratoire des quartiers sud ne s'est pas approprié ce dispositif d'échanges.



Quelques chiffres clefs de la concertation :

- **1321 participants aux diverses rencontres**
- **2100 connexions au site internet** (un comptage par utilisateur, sachant que plusieurs visites par utilisateur sont possibles mais comptabilisées une fois)
- **741 avis, propositions et/ou contributions** ont été déposés soit par courrier soit en ligne, touchant diverses thématiques représentant environ 1059 observations exprimées sur le projet dont 260 coupons T, 259 cartes sur plateforme participative, 195 formulaires libres, 10 cahiers d'acteurs et 17 observations sur les registres.
- **10 cahiers d'acteurs :**
 - L'association Graille Soquence Développement Avec Nous quartiers Graille Soquence Le Havre
 - L'association La Roue Libre Le Havre
 - Les entreprises Delaunay, Technicouleur Industrie et DBG Car Center de la rue de Valmy Le Havre
 - L'entreprise Nocher du Deminoff Le Havre
 - Le Député Jean Paul Lecoq
 - La Fnaut Normandie
 - Le Parti Communiste Français du Havre
 - Le Parti Socialiste du Havre
 - La SELAS Defaye – pharmacie du Stade rue de Verdun Le Havre
 - Le syndicat CGT cheminots du Havre,

Types de rencontres	Nombre de
La réunion publique du Havre	151
La réunion publique de Harfleur	102
La réunion publique de Montivilliers	120
L'atelier insertion urbaine	35
L'atelier mobilité	15
L'atelier sur l'avenir de la LER	52
L'atelier économie commerce	45
L'atelier environnement	18
La marche exploratoire sur le terminus Montivilliers	20
La marche exploratoire sur Graille-Soquence	15
La marche exploratoire sur les quartiers sud	5
La conférence à l'université	28
La réunion des maires	25
Le stand mobile du marché d'Harfleur	140
Le stand mobile du marché de Montivilliers	50
Le stand mobile du marché d'Epouville	95
Le stand mobile du marché de Gonnevilliers la Mallet	45
Le stand mobile du centre hospitalier Jacques Monod	80
Le stand mobile du centre commercial de la Lézarde	70
La porte ouverte à l'université	210
Total	1321

Ainsi, le dispositif de participation a été très conséquent et adapté.

Synthèse des arguments exprimés

Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

▪ L'opportunité du projet

Une partie du public a exprimé son adhésion au projet non sans remettre en cause certains choix du MO qui restent à être démontrés.

Les arguments d'opposition faisaient souvent état d'un projet très coûteux qui viendrait remplacer un réseau satisfaisant dans son ensemble. La desserte des quartiers Sud est bien accueillie avec des alternatives au tracé proposé. Pour la branche nord, l'amélioration du cadencement est bien reçue alors que la remise en cause du projet porte sur le choix entre tramway et LER, sur la desserte assurée jusqu'à Montivilliers avec des souhaits exprimés pour une prolongation jusqu'à Epouville, Rolleville, Goderville....

Le débat entre l'option tramway seul et maintien de la LER en site propre est intervenu à partir de la réunion du 14 octobre au cours de laquelle la CGT Cheminots a présenté son projet. L'expression du public sur cette opportunité s'est amplifiée ensuite.

▪ Le terminus de Montivilliers et sa possible extension jusqu'à la Payennière

La proposition de la communauté urbaine de terminus à Montivilliers a suscité des observations sur le fait d'avoir exclu du projet la desserte d'Epouville et de Rolleville telle qu'elle est faite aujourd'hui par la LER. Ont été employés les termes « habitants oubliés, exclus, lésés ».

Indépendamment du projet alternatif de la CGT Cheminot qui propose une desserte jusqu'à Goderville, les arguments pour prolonger la ligne jusqu'à Epouville/Rolleville sont :

- Accessibilité de la gare d'Epouville pour les communes environnantes,
- Capter le trafic routier depuis la route de Fécamp,
- Gare et parkings existants,
- Éviter de créer une gare dans un site sensible comme la Payennière,
- Horaires plus adaptés que le bus actuel ;
- Desserte routière difficile sur l'agglomération de Montivilliers et en particulier sur le terminus à la Payennière avec des coûts des travaux connexes.

Le report voitures vers tramway/train est jugé crédible uniquement s'il est facilité par un accès direct aux parkings et des liaisons rapides (cadencement, horaires) selon les participants.

▪ Le terminus à Montivilliers Gare : une opposition marquée mais aussi des propositions

- Accès à la gare difficile,
- Parking déjà saturé en journée,
- Voitures ventouses,
- Création d'un parking sur le terrain disponible sous l'EPHAD Korian.

▪ Le terminus à Simone Veil : des avis partagés et des propositions

- Difficulté d'accès : établir un double sens de circulation avenue Simone Veil,
- Parking trop petit et déjà destiné au futur parc de la sente des rivières,
- Parking inondable,
- Conserver ce parking pour l'accès aux commerces du centre-ville,
- Permettrait de transformer le reste de la voie en piste cyclable et piétonne,
- Permettrait de protéger le site de la Payennière, considéré comme poumon vert.

▪ Le Terminus de la Payennière

Le choix de la Payennière est fait comme résultant soit d'une opposition aux autres propositions (gare de Montivilliers et parking Simone Veil) soit comme étant le plus proche d'Epouville/Rolleville avec une

demande forte de préservation de l'environnement. Fréquemment, lorsque ce choix a été exprimé, l'hypothèse alternative de prolonger la ligne n'était pas encore prégnante dans le débat.

Avec des arguments favorables :

- Place disponible pour faire un grand parking relais,
- Diminuer la circulation à la gare de Montivilliers.

Ou défavorables :

- Un secteur inondable : incompatibilité avec la création d'un parking relais ?
- Accès routier difficile,
- Préserver l'environnement,
- Urbanisation d'une zone agricole.

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

Jusqu'à Epouville ou Rolleville ?

Le maintien de la desserte d'Epouville et de Rolleville comme elle se fait actuellement a été très souvent réclamé (pourquoi supprimer un service existant ?) avec des arguments :

- Des équipements existants : parkings, gare,
- Un accès plus favorable au report modal (impact environnemental favorable),
- Une liaison de bus Épouville/Montivilliers ne permettra pas de réduire le temps de transport,
- Eviter l'impact écologique d'un parking à la Payennière,
- Une première étape avant de continuer vers Goderville.

Et au-delà de Rolleville ?

Les avis favorables à l'extension vers Goderville prennent en compte la proposition de la CGT Cheminots, avec soit le maintien de la LER actuelle, soit une solution avec des équipements mixte train/tram.

Il est avancé des séquençages horaires qui peuvent varier dans la journée selon la fréquentation, un train sur deux par exemple... avec un impact sur le report modal.

▪ **La Brèque et la desserte d'Harfleur**

Le passage de la Brèque suscite des inquiétudes sur l'impact des voies de tramway sur la fluidité future de la circulation, allant jusqu'à proposer un passage en souterrain. Certains le refusent avec des propositions de passer le long de la voie ferrée.

4 arrêts à Harfleur sont souvent demandés pour desservir les différents quartiers : la Brèque, collège Pablo Picasso, le chemin des vallées, Beaulieu Nord.

Le besoin en parking à la Brèque est réaffirmé mais pas soulevé pour les autres arrêts demandés.

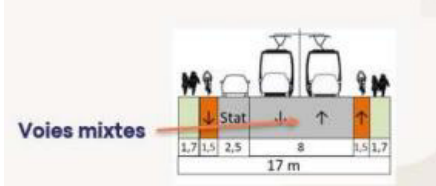
Pour l'accès à la station de la Brèque depuis Harfleur centre, les habitants ne doivent pas avoir besoin d'aller sur le rond-point et les cheminements piétonniers pour le rejoindre devront être revus et sécurisés.

Plusieurs doutent que, telle que la desserte est prévue, elle incite les personnes venant des campagnes à prendre le tramway pour aller au centre du Havre. Ils considèrent qu'il faudrait capter les flux en sortie d'autoroute sur Gonfreville.

D'autres considèrent que les aménagements au niveau de la Brèque devront être étudiés de manière à permettre ultérieurement l'extension d'une ligne vers Gonfreville l'Orcher et la zone industrielle portuaire.

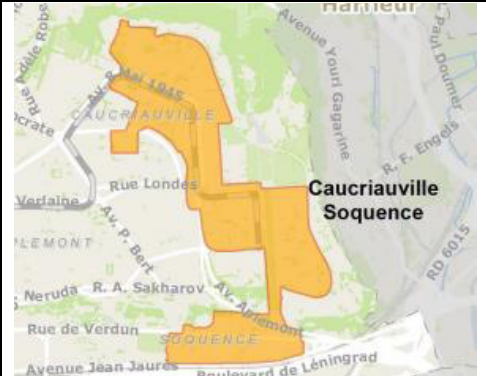
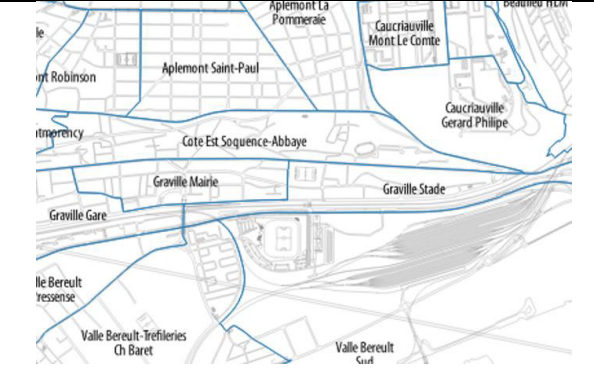
▪ **La variante Avenue Jean-Jaures – rue de Verdun**

La mobilisation du public sur cette variante a été conséquente tant par la présence lors de l’atelier thématique que par le nombre d’observations déposées.

Avenue Jean Jaures – 28 mètres de largeur	Rue de Verdun - 17 mètres de largeur
	

Les arguments avancés pour un passage Avenue Jean Jaurès large de 28 mètres concernent :

- Un axe suffisamment large pour permettre l’intégration de 2 voies piétons, 2 voies pour les vélos, de véhicules en stationnement de chaque côté de l’axe, de 2 voies de circulation de voiture et le passage du tramway en site propre,
- Un axe permettant une circulation sans gêne du tramway en site propre favorisant un déplacement rapide entre la gare du Havre et Montivilliers,
- Un passage devant le stade Dechassaux permettant une éventuelle restructuration plus simple des lieux,
- Un passage à proximité du stade Océane favorisant un accès rapide à ce lieu,
- Un passage avenue Jean Jaurès et rue Deminoff n’impactant qu’un seul axe pénétrant en ville du Havre venant de Harfleur contre deux si l’option rue de Verdun puis rue Deminoff était retenue,
- Un passage qui épargnera les commerces, l’activité médicale (le cabinet de 7 à 8 médecins généralistes et le cabinet de 6 infirmières) et les entreprises installées rue de Verdun en facilitant les stationnements des clients et des patients, la livraison des marchandises (véhicules allant jusqu’à 22 tonnes et 11 mètres de longueur) avec une circulation des voitures en sens unique et en site partagé avec le tramway.
- Une bonne déserte des habitations situées en bordure sud du quartier prioritaire politique de la ville de Soquence –Caucriauville (desservi au Nord par la ligne B du tramway) et à proximité immédiate des habitations situées dans le triangle Avenue Jean Jaurès- rue de Verdun- rue Mallet de Graville. (*quartiers : Graville stade – 1808 h / Graville Mairie – 2094 h – source Insee 2018- quartiers Ilots regroupés pour l’information statistique (IRIS) / AURH*)

	
Extrait carte QPV	Extrait carte quartiers IRIS

Les arguments avancés pour un passage rue de Verdun large de 17 mètres concernent :

- Une bonne déserte des habitations passant au sein du quartier prioritaire politique de la ville de Soquence –Caucriauville, à proximité immédiate des habitations situées dans le triangle Avenue Jean Jaurès- rue de Verdun- rue Mallet de Graville (*quartiers : Graville stade – 1808 h / Graville Mairie – 2094 h – source insee 2018 - quartiers Ilots regroupés pour l’information statistique (IRIS) / AURH*) mais également des logements situés sur le coteau au Nord de la rue

de Verdun (quartier : Cote Est Soquence Abbaye 2359 h - *quartiers Ilots regroupés pour l'information statistique (IRIS) / AURH*)

- Un passage desservant de façon optimale en transport public les commerces de la rue de Verdun et ceux de la place de Graville,

▪ La problématique soulevée rue de Deminoff

Le passage du tramway par la rue de Deminoff fait naître chez certains riverains des inquiétudes sur les nuisances que pourrait engendrer la transformation de cet axe.

Du fait du profil de la rue présentée comme étroite, d'une circulation dense, de l'installation en cours du commerce « Lidl », le problème du stationnement qui semble insuffisant inquiète les riverains automobilistes.

En plus des problèmes de stationnement les nuisances sonores (livraison près de l'université) et de sécurité routière (proximité du collège) sont soulevées.

Les chefs d'entreprises et commerçants font état de leurs craintes tant pendant la période des travaux qu'après sur la possibilité de continuer à exercer leurs métiers dans cette rue en mettant en exergue l'attractivité dégradée de leur outil de travail.

▪ La problématique soulevée rue de Valmy

Les entreprises riveraines de la rue de Valmy ont, dans un cahier d'acteurs, souligné l'incompatibilité qu'il y avait entre leurs besoins d'accès et de stationnement pour des livraisons par des véhicules du type poids lourds d'une part pendant la phase de travaux mais aussi en phase d'exploitation du tramway : temps de manœuvre pour accéder à l'entreprise, obligation de stationner sur l'emprise publique, circulation d'engins pour charger/décharger ... Ces besoins permanents d'accès sont qualifiés par ces chefs d'entreprise d'essentiel à la pérennité de leurs activités.

▪ La desserte du quartier St Nicolas

Le tracé envisagé en 2019 prévoyait la desserte du quartier St Nicolas. Certains mettent en avant la rénovation récente du quartier, la présence d'école et équipements sportifs pour estimer qu'il serait cohérent de maintenir cette desserte envisagée. Cette demande est également soutenue dans différents cahiers d'acteurs.

▪ Le terminus dans les quartiers sud

Plusieurs participants l'ont positionné aux Champs Barets, notamment pour faire la jonction avec le stade Océane sans qu'il soit précisé la position du terminus mais également les modalités de jonction entre le parking du stade répertorié comme parking relais potentiel et le terminus.

Plusieurs autres propositions le situent boulevard Jules Durand en posant la question d'une possible extension vers la zone industrielle.

La rénovation en cours du quartier de la vallée Béreut est aussi avancée pour y localiser le terminus.

▪ Le dimensionnement et l'emplacement des parkings relais

Quelle qu'en soit la branche considérée, l'emplacement des parkings relais a fait l'objet d'un nombre conséquent de contributions, soit portées sur la carte en ligne soit proposées dans les observations.

Hors zone urbaine, les emplacements proposés (Epouville, Montivilliers, Desjardins...) sont retenus pour favoriser le report modal vers le tramway- Il est précisé :

- Ils sont la condition pour un report modal vers les transports en commun
- Ils doivent être facile d'accès
- Avoir une capacité suffisante, mais sans plus de précision,
- Avec des garages à vélo sécurisés.

Les exploitants du centre commercial de la Lézarde ont souligné que le parking du centre est un parking privé, ce qui interroge sur le fait de l'avoir retenu comme parking-relais secondaire.

Au niveau de la Brèque, l'intérêt d'un parking-relais est mis en cause par certains (trop proche du centre-ville) mais défendu par d'autres (manque actuel de capacité de stationnement)

En zone urbaine, le constat de la sous-utilisation du parking du stade océane est largement partagé, et retenu par ceux qui soit retiennent les Champs Baretts comme terminus branche Sud, soit proposent un tracé par l'avenue Jean Jaurès. Son intérêt en matière de report modal ne fait pas l'unanimité.

La proposition de création d'un parking pour la zone commerciale de Montmorency a été faite : desserte des commerces locaux, des écoles, se garer avant le secteur difficile de la rue Deminoff.

Il est également demandé que les parkings relais soit des lieux d'intermodalité (tram/bus/vélo) avec des équipements sanitaires.

▪ Les propositions d'arrêt sur les tracés envisagés

Pour mémoire, le projet, prévoit 13 arrêts de la gare du Havre à Montivilliers et 6 arrêts de cette même gare vers les quartiers Sud. Sans préjugé du lieu exact et du nom définitif des arrêts, il semble à la lecture du document de concertation que ceux-ci pourraient être Université, Sainte Marie, Mansillon, Armand Barbes, Jean Jaures, Graville, Deschasseaux, Soquence, La Breque, Pablo Picasso, Jacques Monod, Les arts, Gare de Montivilliers et Doc Vauban, Carre des Doc, Chargeurs Réunis, Eure Brindeau Valmy, Eure Vallée Bereult.

En plus, des arrêts proposés par le projet et sans être exhaustif sur les propositions du public, deux types de demandes se sont faits jour, l'un concernant des arrêts supplémentaires sur le projet proposé et l'autre concernant des arrêts sur un parcours modifié. Les arguments avancés concernent très souvent un désenclavement de quartier, une facilité touchant les accès aux commerces, aux services (hôpital, clinique, cinéma...), à l'accès aux zones de détente et de loisirs ou une possibilité d'intermodalité. Quelques demandes concernant des zones non couvertes par le projet n'ont pas été reprises dans ce bilan.

Des arrêts supplémentaires sur le projet proposé :

- Le Havre - Collège Gérard Philippe
- Le Havre - quartier Montmorency
- Le Havre - Stade océane,
- Harfleur - La halte
- Harfleur - Chemin des vallées
- Harfleur - Beaulieu Nord
- Harfleur - Rue de la Faïencerie
- Le Havre - Parc de Rouelle
- Le Havre - La clinique des Ormeaux,
- Le Havre - Le lycée François de Grace,

Des arrêts sur un parcours modifié :

- Harfleur - Centre,
- Harfleur - Parking de la rue des Remparts
- Le Havre - Intersection Rue amiral courbet / Boulevard Amiral Mouchez

▪ Le projet alternatif présenté par le syndicat CGT Cheminots du Havre

Il présente des propositions pour l'avenir de la LER et ne remet pas en cause le projet de la communauté urbaine dans sa partie intra urbaine.

Le projet se présente en deux parties et a pour objectif de répondre aux besoins en transport des habitants de nombreuses communes de la communauté urbaine « Le Havre Seine Métropole » et de desservir des zones d'activité, des services publics, notamment l'hôpital Jacques Monod.

Dans un premier temps :

- Améliorer la liaison actuelle pour développer la fréquentation avec la création d'une nouvelle ligne ferroviaire en site propre dédiée principalement au trajet Le Havre – Montivilliers - Goderville au départ de la Gare du Havre. Cette nouvelle voie en départ du Havre permettant

d'augmenter le cadencement et de ne pas être dépendante des incidents possibles sur la ligne reliant Paris au Havre.

- Créer un nouvel arrêt à l'Hôpital Jacques Monod pour améliorer l'accessibilité, répondre aux problèmes structurels de stationnement et permettre aux personnels hospitaliers de se rendre au travail en prenant le train.
- Création des voies de croisement pour augmenter le cadencement (Le Havre-Harfleur en 9 minutes, Le Havre-Montivilliers en 15 minutes (contre 25 minutes avec le tramway), Le Havre-Rolleville en 26 minutes et Le Havre-Goderville en 45 minutes)

Puis dans une deuxième étape :

Répondre aux besoins croissants de transport en commun notamment sur l'axe Goderville-Epouville-Le Havre, l'un des points noirs actuels du réseau routier de la Communauté Urbaine.

Les coûts externes, pour les transports, sont les conséquences chiffrées négatives des déplacements des citoyens et des marchandises en termes :

- De pollution de l'air (impact environnemental et sanitaire, mortalité et morbidité),
- De congestion des réseaux (embouteillages et temps perdu), des accidents liés notamment à l'insécurité routière (blessés et morts),
- De la contribution au réchauffement climatique (émission de gaz à effets de serre et particules), ou encore du bruit (risques sanitaires et psychosociaux).

Ce projet est présenté comme moins couteux sur la branche nord, permettant ainsi de disposer de financements pour développer les transports en commun sur des nouveaux axes en site propre en direction de Goderville, Criquetôt l'Esneval et Turretot/Gonneville et de mieux desservir les quartiers sud du Havre, des Champs Barrets au Quartier de l'Eure mais également de Graville et de Soquence. Il est à noter que ce projet prévoit dans un premier temps le maintien des rames actuelles diesel.

■ La place du vélo dans le projet

Cette thématique n'a pas mobilisé beaucoup le public hormis l'association « La Roue Libre » représentative et très présente sur l'agglomération. L'explication de cette non mobilisation peut s'expliquer par la présentation prochaine par la collectivité du projet déplacement urbain.

Les préconisations mises en avant par l'association de « La Roue Libre » :

- Une création d'une piste express cyclable (hors d'eau) structurante et majeure le long des axes de tramway notamment entre la Gare du Havre et la Vallée Bereult et la gare de Montivilliers vers Rolleville et au-delà vers Goderville,
- La création d'une Zone à Faible Emission correspondant aux réseaux de tramway et aux réseaux express cyclables associés,
- Une coordination des services et des missions d'entretien et d'équipements des axes créés le long des lignes de tramway,
- Des axes cyclables en enrobé et sécurisés,
- Des tracés et des axes pensés en respect des habitants, de l'environnement et du potentiel report modal.

La demande de pouvoir circuler avec son vélo dans le tramway a fréquemment été exprimée.

■ Les personnes en situation de handicap

Il n'y a pas eu d'observation spécifique aux personnes en situation de handicap. Mais c'est une préoccupation qui est présente dans nombre d'avis, attirant l'attention sur la prise en compte de celles-ci et également sur l'opportunité que représente ce projet pour desservir des zones dont l'accès est actuellement difficile pour elles, comme le parc des Rouelles.

Il n'y a pas de remarques particulières à tel ou tel handicap : moteur, auditif, visuel.

■ Amélioration de la qualité de service

Le cadencement du réseau a été évoqué par le public à la fois sur l'amplitude horaire en semaine et le week-end mais également sur les temps de déplacement envisagés.

Le devenir des lignes de bus existantes questionne les contributeurs qui espèrent que les nouvelles lignes de tramway viendront en complément de celles existantes et n'entraîneront pas une dégradation des dessertes par celles-ci.

Saisissant la possibilité de s'exprimer, quelques observations ont fait état des problèmes d'incivilité voire de sécurité sur le réseau de tramway existant. L'accès aux animaux de compagnie est demandé.

▪ **L'impact sur l'environnement**

Cette thématique a peu mobilisé us égard à son importance. Il peut être compris que pour le public cette faible participation est essentiellement due à l'image du tramway comme étant un moyen de transport 100 % électrique qui favorise la transition énergétique et améliore la qualité de l'air et ainsi n'occasionne qu'un faible impact sur l'environnement.

Néanmoins trois sujets ont suscité de l'intérêt : la coupe des arbres le long du trajet, l'emplacement d'un terminus sur La Payennière et la préservation de la faune sur la vallée de La Lézarde.

▪ **Les autres thématiques soulevées notamment par certains cahiers d'acteurs**

Le report modal

Dans le dossier de concertation, le report de l'automobile vers les transports collectifs est le premier objectif visé. Il est présenté comme un des outils essentiels pour atteindre la neutralité carbone en 2050.

Il apparaît essentiel pour certains acteurs d'aborder plus en détail les leviers qui seront mis en place pour inciter les usagers à l'utilisation de moyens alternatifs à la voiture et notamment en associant la population, les corps intermédiaires et des élus locaux. Certains demandent une extension du tracé vers d'autres secteurs comme Gonfreville l'Orcher ou encore les quartiers sud pour toucher un maximum de personnes allant jusqu'au quartier des Neiges et le bassin d'emploi de la zone industrielle.

La transition écologique au travers d'une ligne ferroviaire rénovée

En parallèle des projets alternatifs présentés, certains acteurs voient comme une négation la suppression de la ligne ferroviaire. Ils proposent de la moderniser et de l'étendre sur une plus grande partie du territoire de la métropole (Etretat, Orgeville l'Orcher, Criquetot L'Esneval, ...) en complément du tramway mais aussi d'être, en étant une condition à la réussite du report modal, un facteur de transition écologique en lieu et place d'investissement dans les infrastructures routières.

La politique tarifaire comme levier d'une mobilité écologique et plus sociale

Plusieurs observateurs s'interrogent sur la politique tarifaire qui sera mise en place voire la gratuité à terme des transports comme étant un levier d'une mobilité sociale et écologique.

Ils proposent la gratuité des parkings relais pour les usagers du tramway.

La rénovation urbaine comme outil de soutien aux commerces de proximité et aux services publics

La réalisation du tramway va conduire nécessairement à une rénovation de l'espace public urbain.

Plusieurs contributeurs soulignent l'importance de cette rénovation qui pourrait être l'opportunité d'un soutien plus affirmé aux commerces et aux services publics de proximité.

Améliorer l'offre de transport des nouvelles lignes par une liaison directe

A plusieurs reprises, il a été évoqué le souhait de relier les nouvelles lignes au niveau du stade Océane et de l'avenue Jean Jaurès pour permettre de rejoindre plus rapidement la desserte de la vallée de la Lézarde sans passer par la gare du Havre et ainsi mieux desservir les quartiers sud et le stade Océane.

Demande de précisions et recommandations au responsable du projet

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation » (L121-16 CE) Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garant.e.s, le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

Précisions à apporter de la part du responsable du projet aux demandes du public

Les interrogations ci-dessous ont été formulées par les participants de la concertation. Le MO dans son document de réponse à ce bilan devra apporter les réponses à ces interrogations et observations.

1 – Des interrogations sur le coût du projet

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.

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 déserte jusqu'à Epouville voir au-delà avec l'amélioration du cadencement.

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

Certains professionnels pensent que le choix de passer par la rue de Verdun aura un impact sur leurs activités qui bénéficier, en terme 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.

En cas de passage du tramway par la rue de Verdun qu'advient-il de la ligne C 2 entre la place de Gravelle et la rue Aristide Briand, sera-t-elle supprimée ou dégradée ?

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 trace retenu (distance moyenne entre les deux axes 180 mètres) ?

4 - Les inquiétudes soulevées rue de Deminoff

Des places de parkings seront-elles prévues en nombre suffisant pour satisfaire les attentes des riverains ?

La transformation de l'axe permettra-t-elle de résoudre les nuisances soulevées par certains riverains ?

Comment seront prises en compte les craintes soulevées par certains chefs d'entreprises et de commerçants ?

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

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 Barets ?

6 - La problématique soulevée rue de Valmy

Quelle réponse pratique pouvez-vous apporter aux chefs d'entreprises de la rue de Valmy pour répondre à leurs préoccupations ?

7 - La desserte du quartier St Nicolas

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 justifiés cet abandon de tracé et souhaitent que cette desserte soit de nouveau prise en compte.

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 ?

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 associez-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 ?

10 - L'impact sur l'environnement

Pouvez-vous préciser si la présence d'arbres de haut jets 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 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 ?

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 ?

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

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

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 mettre en place un site dédié à la post-concertation ?

2 – Expliciter le coût du projet

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.

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

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.

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

Pourriez-vous présenter les critères retenus pour chaque arrêt (proximité des commerces ou des services, disponibilité du foncier, incidence sur le report modal ...) ?

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 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 : « *agir pour une mobilité décarbonée* »

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 ?

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

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.

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.

Quels engagements précis prendra la collectivité sur ce sujet ?

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 ?

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

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 ?

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

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 ?

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 ?

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

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.

Pensez-vous accéder à cette requête et pouvez-vous en préciser les modalités ?

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.

Liste des annexes

- **Annexe 1 - Tableau des demandes de précisions et recommandations des garants**
- **Annexe 2 - lettre de mission présidente de la CNDP en date du 06 mai 2021.**
- **Annexe 3 - décision n° 2021-99 de la CNDP en date 28 juillet 2021**

Annexe 1 Tableau des demandes de précisions et recommandations des garants

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires
à la concertation préalable

Demande de précisions et/ ou recommandations 16/12/2021	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse			
<i>1 - Des interrogations sur le coût du projet</i>			
<i>2 - Une prolongation de la ligne au-delà de Montivilliers</i>			
<i>3 - Le choix de la variante entre l'avenue Jean-Jaurès et la rue de Verdun</i>			
<i>4 - Les inquiétudes soulevées rue de Deminoff</i>			
<i>5 - Le terminus aux Champs Baretts associé à la variante de l'avenue Jean-Jaurès</i>			
<i>6 - La problématique soulevée rue de Valmy</i>			
<i>7 - La desserte du quartier St Nicolas</i>			
<i>8 - Le dimensionnement et les emplacements des parkings relais</i>			
<i>9 - La place du vélo dans le projet</i>			
<i>10 - L'impact sur l'environnement</i>			

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s			
<i>1 – Mettre en place un site internet dédié à la poursuite du projet</i>			
<i>2 - Expliciter le coût du projet</i>			
<i>3 - Impliquer les habitants des quartiers lors de la rénovation urbaine</i>			
<i>4 - Associer le public à la réflexion sur les parkings relais</i>			
<i>5 - Instaurer un dialogue personnalisé avec chaque commerçant ou chef d'entreprise</i>			
<i>6 - Travailler avec les associations environnementales pour minimiser les impacts sur l'environnement</i>			
<i>7 - Evaluer une prolongation de la ligne au-delà de Montivilliers</i>			
<i>8 – Compléter l'étude du projet alternatif présenté par le syndicat CGT Cheminots du Havre</i>			

Paris, le 6 mai 2021

Monsieur,

Lors de sa séance plénière du 5 mai 2021, la Commission nationale du débat public (CNDP) vous a désigné garant du processus de concertation préalable pour le projet d'extension du réseau de tramway du Havre porté par la communauté urbaine du même nom, relevant de la catégorie 1-c « *Création de ligne ferroviaire* » de l'article R.121-2 du Code l'environnement.

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général sur ce projet aux forts enjeux d'aménagement du territoire et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

La concertation préalable pour ce projet a été décidée en application de l'article L.121-8 du Code de l'environnement. Comme le précise l'article suivant L.121-9, « *lorsque la CNDP estime qu'un débat public n'est pas nécessaire, elle peut décider de **l'organisation d'une concertation préalable**. Elle en définit les modalités, en confie l'organisation au maître d'ouvrage et désigne un garant* ».

Rappel des objectifs de la concertation préalable :

Le champ de la concertation est particulièrement large. Il est important que l'ensemble des parties prenantes ait connaissance des dispositions légales. L'article L121-15-1 du Code de l'environnement précise bien que la concertation préalable permet de débattre :

- De l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- Des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- Des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- Des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

Cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions, notamment en rappelant à vos interlocuteurs ces exigences légales.

.../...

Dominique PACORY
Garant de la concertation préalable
Projet Tramway du Havre

Au regard du dossier de saisine et de son instruction, la concertation du grand public sur le projet doit permettre de répondre aux questions suivantes :

- Le projet semble encore peu connu du grand public. Il ne lui a donc pas été offert la possibilité de connaître et d'examiner les alternatives envisagées par le MO précédemment (développement de l'offre de la Lézard'Express Régionale (LER), d'un tram-train ou d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), variantes de tracé...). En vue de la concertation à venir, il est important de pouvoir **mettre ces alternatives et leurs critères de choix à la connaissance de toutes personnes**. Autrement dit, il est primordial que vous préconisiez au MO que la concertation ne se résume pas à des échanges sur les seules options actuelles du projet. Pour autant, ces options restent des enjeux importants pour le public : positionnement des stations, des parkings-relais, évolution de la qualité de service, choix de la technologie pour remplacer la LER, etc.. Il est donc important d'ouvrir le champ des débats, ouverture importante si le contexte de la fermeture de la LER – et plus largement de fermeture des lignes régionales – s'avérait conflictuel.
- En outre, cette nouvelle ligne de tramway est présentée par le MO comme un moyen de structurer pour l'avenir le réseau de transports en commun et de limiter le phénomène d'étalement urbain. Si tel est bien le cas, **l'élargissement des sujets abordés est important** pour permettre à tous les enjeux d'être débattus avec le public : soutenabilité environnementale, évolution possible des déplacements dans l'agglomération, développement des équipements communautaires, etc. Le MO semble peu familier des exigences participatives du code de l'environnement. Je vous invite à **l'y acculturer au plus vite**, afin qu'il puisse mesurer l'intérêt d'une ouverture du champ des discussions et d'associer pleinement les personnes à ses réflexions de projet et d'aménagement futur du territoire. Cela permettra d'initier une dynamique participative pour de futures concertations sur ces sujets.
- Elargir le champ des débats peut amener à considérer à la fois un **périmètre géographique plus large** à la concertation qui va s'ouvrir et à **mobiliser finement les différents types de publics**. Par exemple, comment associer les habitants des communes de Rolleville et d'Epouville, secteurs plus ruraux, mais concernés au premier chef ? Le sujet de la fermeture de la LER n'est pas nouveau, et ces habitants ont déjà exprimé leur position sur ce projet. Il est important que l'étude de contexte que vous allez mener puisse apprécier l'état et l'évolution de ces positions. Comment identifier des usagers qui se verraient comme « gagnants » et ceux qui se verraient comme « perdants » du projet, et permettre à leurs points de vue de se croiser ? Comment associer les salariés des pôles d'activités et des équipements qui seraient desservis par la nouvelle ligne ? Comment donner voix aux personnes potentiellement concernées par les futures expropriations sur le tracé ?
- Plus précisément, une des branches de la nouvelle ligne desservirait les quartiers sud du Havre où se situe notamment un Quartier Prioritaire au titre de la politique de la Ville (QPV) et des habitants habituellement peu associés aux prises de décision et aux réflexions plus large, comme le veut le périmètre de la saisine et le code de l'environnement. Dès lors, comment mobiliser et **avec quels outils adaptés ?** Le contexte de crise sanitaire amènera à réfléchir précisément la manière d'associer ces habitants, pour qui les rencontres en physiques sont un vecteur important de mobilisation. Et comment les associer à la réflexion globale et pas uniquement à l'insertion des lignes de tramway dans leur quartier ?

Définition des modalités et du périmètre de la concertation préalable

Dans le cadre des articles L.121-8 et R.121-8 du Code de l'environnement, **la définition du dossier, des modalités, du périmètre et du calendrier de la concertation revient à la CNDP**. L'organisation pratique de la concertation revient, elle, au MO. L'une de vos missions principales est donc de définir avec le MO

ces éléments pour qu'ils répondent bien aux objectifs fixés par le Code de l'environnement. Ces propositions seront ensuite soumises à l'approbation de la CNDP, lors de sa plénière mensuelle.

A cette fin, votre analyse précise du contexte, de la nature des enjeux et des publics spécifiques vous sera d'une grande aide. Il est important que vous puissiez aller à la rencontre de tous les acteurs concernés (notamment riverains, usagers du centre-ville, habitants des quartiers sud, acteurs institutionnels, responsables des équipements desservis, associations environnementales, syndicats professionnels, collectivités territoriales, services de l'Etat, etc.) afin d'identifier avec précision les thématiques et les enjeux qu'il apparaît souhaitable de soumettre à la concertation. Il en va de la mobilisation du public aux rencontres de la concertation, gage de richesse dans les arguments échangés autour du projet. La qualité de vos préconisations dépend de la qualité et du temps consacré à cette étude de contexte.

Il s'agira manifestement de définir avec précision l'articulation entre :

- une approche territoriale :

- Les quartiers du Havre potentiellement mieux desservis, comme les quartiers sud, d'une part,
- Les communes du Havre à Rolleville, dont la qualité de desserte va évoluer, d'autre part ;

- et une approche thématique, intégrant par exemple :

- L'insertion urbaine et environnementale du nouveau tramway,
- Les perspectives à plus long terme de la communauté urbaine en matière de déplacements et d'aménagement du territoire ;

Puis, à partir de l'analyse précise du contexte, de la nature des enjeux et des publics spécifiques, vous définirez les modalités de concertation, naturellement en collaboration avec la CNDP et le MO. Vous accompagnerez également le MO dans la rédaction du dossier de concertation qui servira de base à l'information mise à disposition du public et contiendra la présentation des modalités de la participation.

Vous serez invité à réaliser une synthèse de votre étude de contexte et de l'ensemble des échanges pour expliciter votre démarche, la méthodologie de la concertation et son organisation. Cette synthèse sera présentée à l'équipe de la CNDP, avant que le dossier et les modalités de la concertation ne soient soumis à l'approbation du collège de la CNDP.

Il est important que vous puissiez amener le MO à réunir les moyens budgétaires et les ressources humaines nécessaires au bon déroulement de cette concertation. En votre qualité de garant, il vous appartiendra ensuite de veiller tout au long du dispositif à la bonne mise en œuvre organisationnelle de la concertation déléguée au MO.

Par ailleurs, selon les dispositions de l'article L.121-16 du Code de l'environnement, le public doit être informé des modalités et de la durée de la concertation par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieu(x) concerné(s) par la concertation au minimum 15 jours avant le début de cette dernière. Il vous appartient de veiller à la pertinence du choix des lieux et espaces de publication, à leur éventuelle démultiplication et publication locale, afin que le public le plus large soit clairement informé de la démarche de concertation. J'insiste ici sur le fait que **les dispositions légales sont un socle minimal à respecter mais qu'il est bon de dépasser en vue d'une meilleure diffusion de l'information.**

Conclusions de la concertation préalable

Il s'agit enfin d'élaborer votre **bilan**, dans le mois suivant la fin de la concertation préalable, présentant la façon dont elle s'est déroulée. Ce bilan, dont un canevas vous est transmis par la CNDP, comporte une synthèse des observations et propositions présentées, la méthodologie retenue pour mener la concertation, votre appréciation indépendante sur la qualité de la participation menée par le MO et, le cas échéant, mentionne les évolutions du projet qui résultent de ce processus. **Il met l'accent sur la**

manière dont le MO a pris en compte – ou non – vos prescriptions. Ce bilan, après avoir fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis au MO qui le publie sans délai sur son site ou, s'il n'en dispose pas, sur celui des préfectures concernées par son projet, plan ou programme (art. R.121-23 CE). Ce bilan est joint au dossier d'enquête publique.

La concertation s'achève avec la **transmission à la CNDP de la réponse faite par le MO** aux recommandations contenues dans votre bilan, dans les deux mois suivants (art. R.121-24 CE). Cette réponse écrite à la forme libre doit être transmise à la CNDP, aux services de l'Etat et publiée sur le site internet du MO. Il vous est ensuite demandé de transmettre à la CNDP **votre analyse quant à la complétude et la qualité de ces réponses** au regard de vos demandes de précisions et recommandations : sont-elles assez précises ? Permettent-elles aux publics ayant participé d'évaluer l'utilité de leur participation et l'aboutissement de leurs arguments ? Permettent-elles à tou.te.s de se faire une idée sur les prochaines échéances ? Un tableau à annexer à la décision vous sera proposé pour faciliter l'analyse.

Je vous demande d'informer le MO du fait que, dans le cadre de l'article L.121-14 du code de l'environnement, **la CNDP désignera un.e garant.e pour garantir la bonne information et participation du public entre la réponse à votre bilan et l'ouverture de l'enquête publique.** Cette nouvelle phase de participation continue se fondera pour partie sur vos recommandations, les engagements du MO et l'avis que la CNDP aura rendu sur la qualité de ces engagements.

La responsabilité de garant de la concertation relative au projet d'extension du réseau de tramway du Havre est donc majeure. La CNDP vous confie une mission de prescripteur à l'égard du maître d'ouvrage et des parties prenantes afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation.

La CNDP vous confie donc une mission de prescription à l'égard du MO et des parties prenantes afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation. Cette **procédure a pour objectif de veiller au respect des droits conférés au public par l'article L120-1 CE en application de la Constitution. La défense de ces droits est placée sous votre garantie, au nom de la CNDP.**

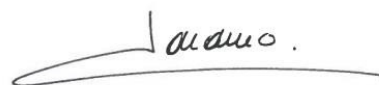
A cet effet, la CNDP vous indemnise et vous défraie selon des montants fixés dans l'arrêté du 29 juillet 2019. La charge de l'organisation matérielle de la concertation revient au MO.

Relations avec la CNDP :

Il est nécessaire que nous puissions conserver un contact étroit afin que vous nous teniez informés régulièrement du bon déroulement de la concertation (qualité du dossier, définition des modalités de concertation, qualité des réponses apportées, sujets principaux et points de conflit potentiel). Le bureau se tient à votre disposition, notamment en cas de difficulté particulière liée à la concertation.

Enfin, de manière à vous permettre la meilleure prise en main de votre mission, votre présence est requise à une journée d'échanges avec la CNDP et d'autres garant.e.s. Cette journée sera l'occasion d'aborder dans le détail les différentes étapes de la concertation que vous allez garantir, et bien sûr, de nous poser toutes vos questions. Nous reviendrons vers vous dans les jours suivants.

Vous remerciant encore pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Monsieur, en l'assurance de ma considération distinguée.



Chantal JOUANNO

SÉANCE DU 28 JUILLET 2021

DECISION N° 2021 / 99 / TRAMWAY LE HAVRE / 3

PROJET D'EXTENSION DU RESEAU DE TRAMWAY DU HAVRE (76)

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement et ses articles L. 121-1 et suivants, notamment le I de l'article L.121-8,
- vu le courrier de saisine et le dossier annexé en date du 13 avril 2021 de Monsieur Edouard PHILIPPE, Président de la Communauté Urbaine de Le Havre Seine Métropole, relatif au projet d'extension du réseau de tramway du Havre,
- vu sa décision n° 2021/57/TRAMWAY LE HAVRE/1 du 5 mai 2021 décidant d'une concertation préalable sur le projet d'extension du réseau de tramway du Havre et désignant Dominique PACORY garant de cette concertation,
- vu sa décision n° 2021/95/TRAMWAY LE HAVRE/1 du 5 juillet 2021 désignant Bruno BOUSSION garant de cette concertation en binôme avec Dominique PACORY,
- vu le dossier de concertation préalable et les modalités de celle-ci proposés le 28 juillet 2021 par le maître d'ouvrage,

Considérant que :

l'opportunité du projet, ainsi que ses alternatives, doivent pouvoir être questionnées et débattues par le public conformément à la loi,

après en avoir délibéré,

décide :

Article 1 : Le dossier de concertation proposé par le maître d'ouvrage pour le projet d'extension du réseau de tramway du Havre est suffisamment complet pour informer le public et engager la concertation préalable.

Article 2 : Les modalités de la concertation préalable proposées par le maître d'ouvrage pour le projet d'extension du réseau de tramway du Havre sont complétées par un atelier dédié à l'avenir de la ligne « Léopard Express Régionale ».

Article 3 : La concertation se déroulera du 22 septembre au 16 novembre 2021.

Article 4 : La présente décision sera publiée au Journal officiel de la République française.

La Présidente



Chantal JOUANNO

