



## **Projet d'extension du réseau de tramway**

### **Concertation continue**

## **Consultation des parties prenantes – Thème : l'environnement**

### **Réunion de travail #1 avec les associations environnementales**

Jeudi 07 septembre 2023, dans les locaux de Le Havre Seine Métropole.

*Cette première réunion de travail a pour objectif de présenter le projet – en particulier ses aspects environnementaux - aux associations et de recueillir leurs questions et propositions. Un atelier environnemental avait eu lieu lors de la concertation préalable. Les éléments soulignés étaient la protection des zones humides, des espaces naturels et de la ressource en eau, la préservation d'une trame verte, l'absence d'artificialisation, et le besoin d'aménagements cyclables et d'intermodalité. Cette réunion est un premier temps d'échanges après celui de la concertation préalable : le dialogue continuera au fur et à mesure des études environnementales qui sont en cours.*

### **Les participants**

#### **Le maître d'ouvrage**

- Le Havre Seine Métropole
- Maîtrise d'œuvre
- PARIMAGE, Assistant à maîtrise d'ouvrage concertation

#### **Les associations présentes**

- AAPPMA La Lézarde
- LPO Normandie
- Ecologie pour Le Havre

#### **Les associations excusées**

- Montivilliers Harmonie Ville et Nature (MHVN)
- La CEPEE, association de l'économie sociale et solidaire à Epouville



## Synthèse thématique des échanges

### Présentation du contexte et du projet

Après un rappel des besoins en déplacements sur le territoire de la Communauté urbaine et du poids du secteur des transports dans l’empreinte carbone de la France, le projet est présenté : tracé, stations, calendrier.

Les enjeux du projet sont également précisés :

- Proposer un cadre de vie de qualité pour tous les habitants
- Rapprocher les territoires et les habitants
- Favoriser le développement économique
- Participer à la transition énergétique et à l’amélioration de la qualité de l’air

Le projet permet de répondre à ces enjeux et s’inscrit dans les ambitions de la Communauté urbaine et les objectifs nationaux de neutralité carbone.

La Communauté urbaine apporte des précisions suivantes en réponse aux questions des associations :

- L’emplacement des P+R a été choisi de manière à favoriser au maximum le report modal de la voiture vers le tramway. Leur utilisation sera gratuite pour les utilisateurs des transports en commun. Il sera aussi possible de les utiliser comme parking classique, mais avec un tarif dissuasif. Le choix de la localisation précise de ces parking relais s’est basé sur les critères environnementaux, et sur les enseignements de la concertation. Le retour d’expérience, en parallèle des études menées sur les taux d’occupation, ont permis de garantir l’utilité et le remplissage de ces nouveaux parkings-relais.
- Le tramway rejoindra les emprises de la LER au nord de la Brèque, l’embranchement se situe au passage à niveau existant.
- La station de tramway Cœur Historique de Montivilliers remplacera la gare LER de la SNCF.
- Une desserte par bus de substitution sera mise en place dès 2024 et durant les travaux sur la LER sur l’emprise ferroviaire. Cette ligne de bus de substitution rejoindra Montivilliers au Havre en 25-30 minutes, en desservant les arrêts actuels de la LER. Un bus passera toutes les 30 minutes aux heures de pointe et toutes les heures en heures creuses.
- Comme dans le tramway existant, les vélos seront autorisés en heures creuses.
- Une liaison entre la Brèque et Caucriauville de type escalator ne fait pas partie du projet.
- Le projet ne nécessite pas la création d’une passerelle au niveau de la station Parc Jardin. Il est possible de traverser « à niveau » les voies du tramway via des passages piétons.



## Préserver l'environnement

Le tramway est un mode de transport parfaitement en phase avec la transition énergétique. 100% électrique (sans recours aux batteries) et capable de transporter jusqu'à 210 voyageurs par rame, il représente l'alternative idéale à la voiture individuelle pour certains trajets. De plus, une rame de tramway a une durée de vie 2 fois supérieure à celle d'un bus. Le projet favorise le report modal de la voiture vers les transports en commun.

Les aspects environnementaux sont pris en compte dans le projet et en particulier :

- Le bilan carbone du projet
- Les zones inondables, et tout particulièrement la vallée de la Lézarde
- La ressource en eau
- Le bruit et les vibrations
- L'air et la santé
- Les îlots de chaleur urbains

La Communauté urbaine apporte les précisions suivantes en réponse aux questions des associations :

- Les prescriptions du PPRI (plan de prévention du risque inondation) ont été prises en compte dans le projet.
- Dans la vallée de la Lézarde, le projet ne traverse pas d'espaces boisés classés car le tracé du tramway reste strictement dans les emprises ferroviaires actuelles de la LER.

## Apporter plus de nature en ville

Les aménagements autour du tramway accordent une place importante à la végétalisation, avec 47 200 m<sup>2</sup> de nouveaux espaces paysagers (soit l'équivalent de 6,7 terrains de foot). De plus, 94 % de la plateforme tramway sera perméable, et 56 % de la plateforme tramway sera engazonnée. Le projet prévoit des plantations qualitatives sur le plan esthétique et pertinentes d'un point de vue écologique (essences locales et résistant à la chaleur, végétalisation en lien avec les milieux boisés, humides ou de la vallée de la Lézarde). Des espaces végétaux seront aménagés sur plusieurs secteurs : Quai Colbert, station stade Océane, la Brèque, hôpital Monod et placette Mouchez située à l'angle entre la rue Brindeau et le Boulevard de l'Amiral Mouchez

De nombreux arbres aux espèces locales et résistantes au changement climatique seront plantés et les plantations existantes sont préservées autant que possible. Au total, le périmètre du projet comptera environ 300 arbres supplémentaires (777 arbres plantés et 479 arbres supprimés). A noter que des opérations de défrichement de la LER seront nécessaires pour créer le doublement de la plateforme de tramway.



La Communauté urbaine apporte les précisions suivantes en réponse aux questions des associations :

- Le parti-pris du projet est de préserver au maximum les arbres existants. A ce stade du projet, on sait d'ores et déjà que les 119 tilleuls de l'avenue Jean Jaurès seront préservés.
- Les essences qui seront replantées seront des espèces locales, génétiquement originaires de la région nord-ouest et de la Normandie.

### **L'étude d'impact environnemental**

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 est en cours de réalisation et sera rendue publique en 2024 dans le dossier d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet.

L'étude d'impact, sur la base d'un état initial de l'environnement définit les impacts du projet sur l'environnement humain (bruit, qualité de l'air, etc.) et naturel (biodiversité, eau, sols, et tout particulièrement la Vallée de la Lézarde) et les mesures associées pour éviter des impacts négatifs. Lorsqu'il n'est pas possible de les éviter, il est proposé de les réduire et lorsque cela n'est pas suffisant, en dernier recours, les impacts sont compensés.

La Communauté urbaine apporte les précisions suivantes en réponse aux questions des associations :

- L'état initial faune/flore est en cours par le bureau d'études BIOTOPE, qui réalise des inventaires dans le périmètre du projet.
- Toutes les études sont diffusées auprès des différentes directions de la Communauté urbaine, des services de l'Etat (DDTM, DREAL) et des organes de sécurité.

### **Prochaine réunion**

Une prochaine réunion est programmée. Elle permettra de présenter les résultats de l'étude faune-flore.