

Projet d'extension du réseau de tramway

Concertation continue

Réunion publique – Le Havre

Mercredi le 11 octobre de 18h30 à 20h30 à la salle des fêtes de Graville (Le Havre)

Nombre de participants : 134

Intervenants :

Représentants du maître d'ouvrage

- **Jean-Baptiste Gastinne**, Vice-Président de la Communauté urbaine
- **Hervé Misérandini**, Directeur du projet Tramway, Le Havre Seine Métropole.
- **Julie Dubois**, Architecte urbaniste pour le groupement de maîtrise d'œuvre.

Commission nationale du débat public

- **Bruno Boussion**, Garant de la concertation continue nommé par la Commission nationale du débat public (CNDP)

Modération

- **Aurélie Picque**, PARIMAGE

Introduction

Aurélie Picque, modératrice, présente le déroulé de la réunion, en deux parties : la première consacrée au projet dans ses grandes lignes et aux nouveaux équipements liés à l'extension du réseau de tramway, la deuxième dédiée plus précisément à la desserte du Havre. Chaque partie est suivie d'un temps d'échange avec le public.

Bruno Boussion, garant de la concertation continue, précise que son rôle est d'être le témoin du bon déroulement des échanges avec le public et de sa bonne information.

Jean-Baptiste Gastinne, Vice-Président de la Communauté urbaine souhaite la bienvenue aux participants et rappelle l'importance de cette réunion publique, un point d'étape pour présenter l'avancée du projet au public.

Présentation [Cf. diaporama en ligne](#)

Jean-Baptiste Gastinne, Vice-Président de la Communauté urbaine, présente les grands enjeux du projet, les chiffres clés, le tracé de la nouvelle ligne C avec ses 17 nouvelles stations et les prochaines étapes du projet (*Cf. diapositives 5-12*).

Julie Dubois, Architecte-urbaniste pour le groupement de maîtrise d'œuvre, présente les équipements prévus le long de la future ligne C du tramway (*Cf. diapositives 13-27*) et la desserte du Havre (*Cf. diapositives 29-43*).

Synthèse thématique des échanges

Le tracé, les stations et les aménagements

- *Comment le tramway passera-t-il sous l'autopont (rue Auguste Blanqui) ?*

Le tramway circulera sous l'autopont sans l'impacter. Aucun des ouvrages franchissant l'avenue Jean Jaurès n'est modifié par le projet tramway.

- *Entre l'autopont et la passerelle y aura-t-il un élargissement de l'avenue Jean Jaurès avec des impacts sur le stationnement et l'expropriation ?*

Il n'y a pas d'élargissement ni d'expropriation prévus au niveau de l'avenue Jean Jaurès.

- *Que deviendront le boulodrome et le caniparc de la rue Demidoff ?*

Le boulodrome sera conservé. Le caniparc disparaîtra pour laisser place à un centre de maintenance et de remisage des rames nécessaires à l'exploitation de la nouvelle ligne de tramway. Le caractère provisoire du caniparc était connu et a été annoncé lors de son ouverture au printemps 2023. Si le succès de cet aménagement est constaté, un nouvel emplacement pérenne sera étudié par la Ville du Havre.

- *Quel est l'avenir de la statue de Jehan de Grouchy au centre du rond-point de La Brèque ?*

La statue sera conservée mais déplacée. Son nouvel emplacement sera décidé par la Maire d'Harfleur.

- *Que deviendra la station-service TotalEnergie de La Brèque ?*

La station-service n'est pas déplacée dans le projet, l'accès est conservé. Le tramway circulera le long de la station-service

- *Pourquoi le terminus se situera-t-il à Vallée Béreult et non pas à Champs Barets, 500 mètres plus loin ?*

Un projet initial de 2019 prévoyait de relier le quartier de la Vallée Béreult, *via* le pont Blanqui et la rue de Verdun. Lors de la délibération du 18 janvier 2021, c'est l'aménagement d'un terminus rue de la Vallée qui a été proposé afin de se rendre rapidement la gare du Havre. Les habitants de

Champs Barets pourront prendre le tramway au futur terminus Vallée Béreult ou en franchissant le pont Blanqui pour rejoindre la future station Graville. Des services de bus permettront de se rabattre vers la ligne de tramway. Le stade Océane sera desservi en tramway par le Nord, la station du même nom se situera sur l'avenue Jean Jaurès.

- *Le bâtiment SNCF de la halte de Graville sera-t-il impacté ? Est-ce que ce bâtiment sera accessible s'il est conservé ?*

Le bâtiment sera conservé et une station de tramway « Graville » sera aménagée à proximité. Il n'est pas prévu de restitution de places de stationnement sur le parvis de ce bâtiment. Celui-ci sera accessible via le cheminement piéton et la piste cyclable. La prochaine phase d'étude précisera la manière dont les véhicules de secours accèderont à ce bâtiment en franchissant la plateforme tramway.

- *Les aménagements de l'avenue Jean Jaurès empièteront-ils sur les trottoirs et les entrées de garages des habitations ?*

La plateforme tramway s'insèrera au sud de l'avenue Jean Jaurès. La limite entre la chaussée et le trottoir est la même qu'à l'existant. Les accès aux garages des habitations sont conservés dans le projet.

- *Comment sera insérée la plateforme de tramway au niveau de la jonction entre l'avenue Jean Jaurès et la rue Verdun, tout en conservant la chaussée, le trottoir et la piste cyclable ?*

La Communauté urbaine s'engage à montrer des plans de l'insertion du tramway au niveau de la jonction entre l'avenue Jean Jaurès et la rue de Verdun.

La circulation routière

- *Comment sera organisée la circulation rue Demidoff ?*

Le plan page 32 du diaporama illustre les différents flux de circulation de la rue Demidoff envisagés à ce stade : de part et d'autre de la plateforme tramway, la chaussée sera aménagée en zone 30, c'est-à-dire partagée entre les cyclistes et les automobilistes. Les trottoirs sont conservés de part et d'autre de la rue.

- *Combien de feux tricolores comportera la rue Demidoff ?*

A chaque traversée de plateforme tramway, des feux tricolores seront installés afin d'assurer la sécurité et la priorité au tramway.

- *Le réaménagement du carrefour de La Brèque implique-t-il un rallongement de la durée de parcours en voiture ?*

Les études sont en cours pour déterminer le temps de parcours précis en voiture. L'allongement du temps de parcours sera inférieur à 5 minutes selon les premières simulations.

- *Pourquoi avoir positionné la station Stade Océane au nord du stade ? La congestion routière est fréquente sur l'avenue Jean Jaurès, au nord du Stade Océane et l'insertion de la plateforme de tramway implique deux franchissements de la chaussée à ce niveau. Le risque est d'augmenter la congestion routière.*

La station Stade Océane sera positionnée au nord du stade, sur l'actuel parking du stade Deschaseaux afin de s'écarter du dénivelé de la voie routière au droit du passage sur les voies SNCF. Le tramway franchira effectivement l'avenue Jean Jaurès où des feux tricolores seront placés pour donner la priorité au tramway. Ce carrefour est étudié très finement afin que les circulations fonctionnent et qu'il soit sécurisé, tout particulièrement lors des événements au stade. Par ailleurs, un renforcement de l'offre de tramway est prévu pour desservir le stade lors des événements.

- *La circulation sur le pont de la rue Jean Jacques Rousseau sera-t-elle impactée ?*

La circulation sur le pont de la rue Jean Jacques Rousseau est inchangée.

Le stationnement

- *Où se situeront les places de stationnement supprimées au niveau de la station Sainte Marie ?*

Les places impactées sont celles situées rue Demidoff, sur le tracé du tramway.

- *Où pourront se garer les automobilistes qui stationnent actuellement rue Demidoff ?*

Les comptages réalisés montrent une offre de stationnement supérieure à la demande, y compris aux pics d'occupation. Ainsi, même avec la suppression des places de stationnement de la rue Demidoff, les études montrent que des places resteront disponibles dans un rayon de 300 mètres autour du tramway, soit à 5 minutes à pied.

- *Que deviendra le parking de la Cram si la rue Demidoff est élargie à cet endroit ?*

Le parking de la Cram au nord de la rue Demidoff n'est pas impacté. Le parking situé dans la parcelle SNCF au sud de la rue et utilisé par la Cram sera réaménagé pour accueillir le nouveau centre de maintenance. La Communauté urbaine échange actuellement avec la Cram afin de retrouver des zones de stationnement pour les employés.

L'organisation du réseau de transports en commun

- *Le schéma d'exploitation de la ligne C entre Vallée Béreult et Parc Jardin à Montivilliers est-il définitif ?*

Oui, la troisième ligne reliera le terminus à Parc Jardin à Montivilliers et celui de la Vallée Béreult au Havre. La ligne C sera en correspondances avec les lignes A et B et avec le réseau bus, qui sera redéfini pour une cohérence avec les zones nouvellement desservies par la ligne C du tramway.

- *La ligne de bus n°22 à destination de Gonfreville via le centre commercial Leclerc sera-t-elle remplacée ? Quel itinéraire permettra d'aller au centre commercial Leclerc ?*

La ligne 22 sera remplacée en partie par le tramway. Le réseau de bus sera remanié en même temps que la mise en service de la ligne C. Une correspondance tramway-bus au niveau de la future station Cœur Historique sera probablement nécessaire afin de se rendre au centre commercial de Gonfreville-L'Orcher.

Les aménagements cyclables

- *En quoi le projet d'extension du réseau de tramway améliorera-t-il les circulations cyclistes ?*

Le projet va permettre d'accélérer le déploiement des pistes cyclables et d'aménager les itinéraires cyclables dédiés de manière globale. Lorsque les contraintes l'imposent, des zones 30 (voie partagée cyclistes et automobilistes où la circulation est limitée à 30km/h) sont proposées comme une solution de compromis. Des zones 30 sont notamment prévues dans la partie Ouest de la rue Demidoff, entre le cours de la République et le boulevard de Graville.

- *L'aménagement cyclable proposé au niveau de la Brèque implique un contournement par rapport à la situation actuelle.*

La Communauté urbaine note cette remarque et étudie la faisabilité d'une meilleure solution.

- *Quels aménagements cyclables seront réalisés sur l'avenue Jean Jaurès ?*

Sur l'avenue Jean Jaurès, l'itinéraire cyclable existant est conservé. Le revêtement de surface détérioré par les racines d'arbres sera mis à neuf.

- *Le projet prévoit d'aménager une zone 30 (voie partagée entre cyclistes et automobilistes et limitée à 30km/h). L'association La Roue Libre estime que les zones 30 ne sont pas toujours respectées et que les cyclistes se sentant en insécurité ont tendance à se reporter sur le trottoir, ce qui génère un conflit d'usage.*

L'aménagement des deux premières lignes de tramway montre que lorsqu'il y a une seule voie de circulation de part et d'autre du tramway, le nombre de voitures en circulation diminue. Par exemple, sur le boulevard de Strasbourg, la circulation routière a été divisée par deux avec l'arrivée des premières lignes de tramway, en raison de la priorité donnée au tramway et des aménagements de voirie. La mise en place d'une zone 30 sur la rue Demidoff est une solution de compromis proposée en raison d'une largeur d'emprise réduite de la rue.

- *Le revêtement de rue Demidoff est actuellement détérioré ce qui provoque des difficultés et des dangers notamment pour les cyclistes. En attendant les réaménagements liés au tramway, des travaux sont-ils prévus ?*

Les travaux du tramway débuteront dans 2 ans. D'ici-là, il n'y a pas de travaux de réfection de revêtement prévus. Des signalements peuvent être effectués auprès de la Communauté urbaine qui peut intervenir pour des reprises ponctuelles de la voirie.

- *Sera-t-il possible de transporter son vélo dans le tramway ?*

Comme pour les lignes actuelles de tramway, il sera possible de transporter son vélo dans les rames du tramway uniquement en heures creuses.

Le centre de maintenance et de remise Demidoff

- *Pourquoi le centre de maintenance ne se situera-t-il pas au terminus de Montivilliers ?*

L'espace n'est pas suffisant au terminus de Montivilliers. Le nouveau centre de maintenance s'installera sur des friches de la SNCF situées le long de la rue Demidoff.

- *L'entretien du tramway se fera-t-il de nuit ?*

Le site de maintenance et de remisage Demidoff a deux fonctions : le remisage et l'entretien des rames. Concernant le remisage, il y aura des mouvements d'entrée et de sortie de rames entre 5h et minuit afin d'injecter les rames sur le réseau. L'entretien ou la réparation des rames se fera de jour ; il n'y aura donc pas de nuisances sonores la nuit.

L'environnement

- *Les arbres de la rue Demidoff seront-ils supprimés avec l'insertion du tramway et la création d'une zone 30 ?*

L'avenir des arbres de la rue Demidoff continue de faire l'objet de réflexions.

L'impact sonore

- *Quel sera l'impact sonore du tramway ?*

Le tramway est moins bruyant que le train et qu'un bus conventionnel (non électrique). Il dispose d'un gong et d'un klaxon, ce dernier n'étant utilisé qu'en cas de danger immédiat. L'utilisation du gong aux abords des stations pour prévenir de l'arrivée ou du départ des rames est imposée par la réglementation. Le niveau sonore du gong est modulable.

Le projet d'extension du réseau de tramway est soumis à étude d'impact dont un volet portera sur l'impact acoustique du projet sur son tracé. Un état initial a été réalisé pour vérifier que le tramway ne génère pas de bruit supplémentaire en exploitation par rapport à la situation existante. Les rails du tramway seront soumis à un traitement thermique pour éviter les crissements dans les courbes. En cas de dépassement des seuils réglementaires, des mesures de réduction du bruit seront mises en place.

La phase travaux

- *Où sera redirigée la circulation routière lors des travaux ? Des inquiétudes quant aux impacts sur la circulation de la rue de Verdun sont exprimées. La circulation sur la rue de Verdun est déjà très chargée.*

Pendant les travaux, les automobilistes se reporteront soit rue de Verdun et rue Aristide Briand, soit Boulevard de Leningrad et probablement une part plus faible vers la ville haute. La Communauté urbaine souhaite anticiper au mieux la manière dont les automobilistes se répartiront sur les voiries. L'expérience des deux premières lignes de tramway - où des inquiétudes pour le Boulevard de Strasbourg avaient été exprimées - montre que le report de trafic fonctionne bien.

La congestion routière est surtout constatée lors des événements au stade Océane. La circulation est plutôt fluide le reste du temps. Les travaux sur la voirie seront réalisés en plusieurs phases afin de permettre à la circulation d'être maintenue au maximum.

Autres

- *Quel est le coût du projet est comment est-il financé ?*

Le coût total prévisionnel du projet est de 355 millions d'euros.

70% de ce coût est financé par la Communauté urbaine.

30 % du coût du projet est financé par des aides et des subventions. D'ores et déjà, l'État et la Région Normandie ont accordé 40 millions d'euros chacun au projet. Des demandes de financement auprès de l'Union européenne et du Département de Seine-Maritime sont en cours d'instruction.

- *La gratuité des transports a-t-elle été envisagée, comme c'est le cas à Dunkerque par exemple ?*

Le territoire de Dunkerque ne dispose pas de tramway. La stratégie de la Communauté urbaine ne repose pas sur la gratuité des transports publics : les recettes issues de l'exploitation du réseau de transports en commun permettent d'investir pour financer de nouveaux projets de transport et leur décarbonation. La tarification appliquée est calculée pour être la plus juste possible.

Conclusion

Jean-Baptiste Gastinne, Vice-Président de la Communauté urbaine, remercie les participants et informe de la prochaine date de réunion.