



Le Havre Seine Métropole

Projet d'extension du réseau de tramway

Bilan de la concertation MECDU de Montivilliers,
Septembre 2023



SOMMAIRE

SOMMAIRE	1
I) Le projet présenté en concertation.....	2
Les grandes lignes du projet d'extension du tramway.....	2
La mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU)	3
II) Le déroulement de la concertation	8
L'information sur la concertation.....	8
Les modalités de contribution.....	9
III) Les retours de la concertation et réponses du maître d'ouvrage	10
IV) Enseignements et suites de la concertation.....	12

I) Le projet présenté en concertation

Les grandes lignes du projet d'extension du tramway

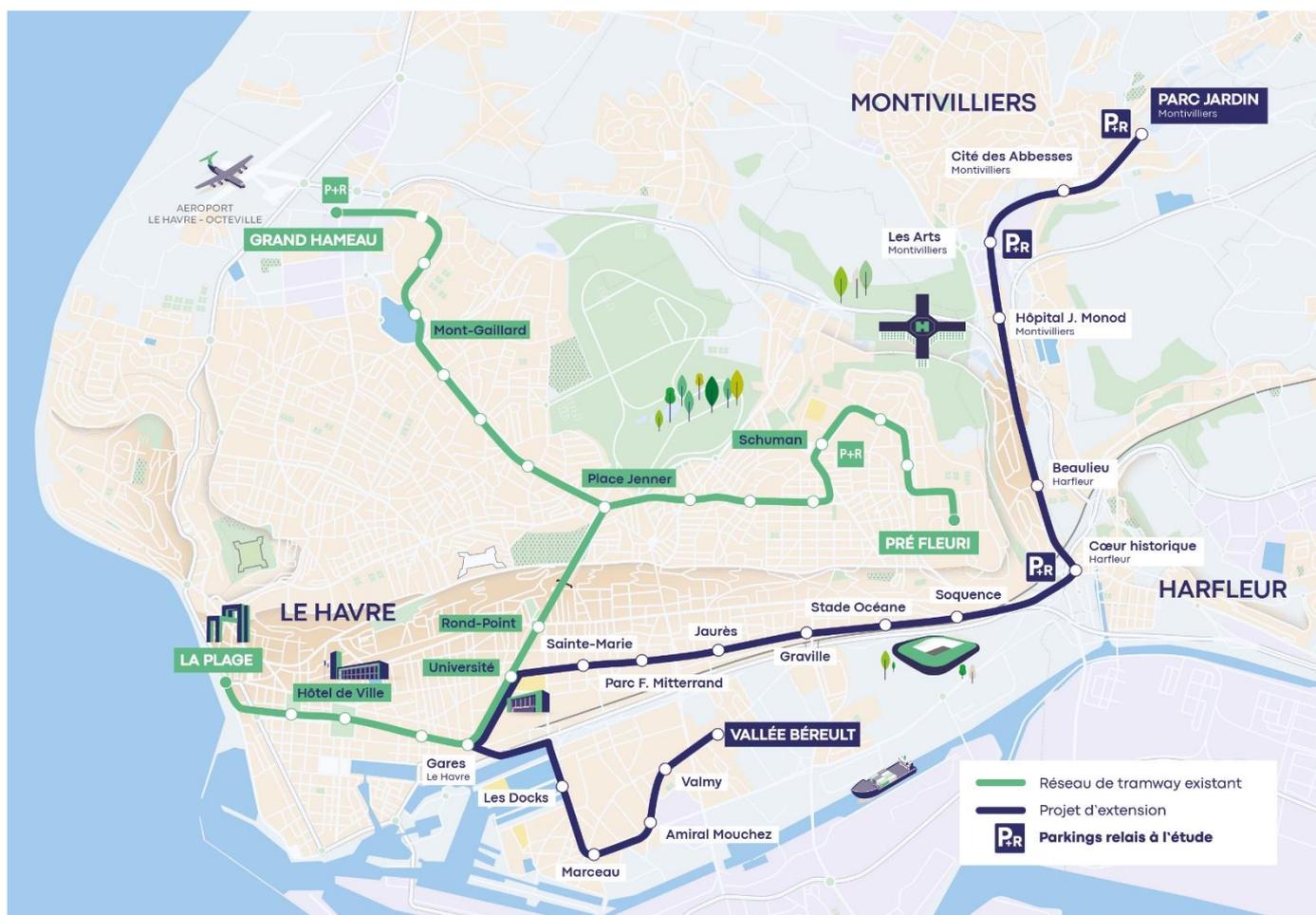
Dans les grandes lignes, ce projet consiste à :

- Créer deux nouvelles branches en milieu urbain, à savoir la branche Sud qui desservira la gare du Havre et les quartiers sud de la commune (Arcole Brindeau et Vallée Béreult), et la branche Nord qui reliera les quartiers Sainte-Marie/Massillon, Graville et Soquence du Havre ;
- Réaménager l'échangeur de la Brèque afin de le transformer en carrefour des mobilités durables intégrant le tramway (en connexion avec les lignes de bus qui desservent le secteur ainsi que des voies piétonnes et cyclables) et un parking-relais ;
- Transformer les infrastructures ferroviaires existantes de la ligne dénommée localement Lézarde Express Régionale (LER, actuellement en exploitation) en infrastructure tramway, afin de prolonger le réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole jusqu'à Montivilliers via Harfleur.

Au total, 14km d'infrastructure tramway (dont 4,5 km implantés sur le réseau ferré existant) seront mis en place et 17 nouvelles stations seront créées. 25 000 voyages par jour sont attendus à la mise en service du projet, pour un temps de parcours de moins de 25 minutes entre Le Havre (gare) et Montivilliers (gare) et d'environ 8 minutes entre la gare du Havre et le terminus Vallée Béreult. Avec cette extension, le réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole associera les espaces urbains centraux (branche Sud, branche Nord) de la communauté urbaine à ses espaces périurbains (Harfleur par la Brèque et Montivilliers par le tracé de la LER). À ces infrastructures de transport s'ajoutent des aménagements cyclables, trois parkings relais (P+R) et un nouveau centre de remisage dans le quartier Massillon du Havre (centre de remisage « Demidoff »).

La particularité du projet est de transformer les infrastructures ferroviaires existantes de la ligne dénommée Lézarde Express Régionale (LER, actuellement en exploitation) en infrastructure tramway, afin de prolonger le réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole jusqu'à Montivilliers via Harfleur.

Carte de présentation du projet :



La mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU)

Conformément à l'article L153-54 du Code de l'urbanisme, la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole a entamé une procédure de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Montivilliers portant sur certaines des dispositions de son règlement afin de le rendre compatible avec le projet d'extension du réseau de tramway.

Le Plan Local d'Urbanisme de Montivilliers

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) applicable aux parcelles concernées par le projet d'extension du tramway a été approuvé le 12 septembre 2011 et sa dernière modification date du 10 décembre 2018. Actuellement, un PLUI (Plan Local d'Urbanisme Intercommunal) est en élaboration par la Communauté Urbaine Le Havre Seine Métropole. Le PLU est un document réglementaire qui définit les règles de construction et d'occupation du territoire (naturel, bâti, etc.). Ces règles répondent à de grandes orientations consignées dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), qui présente les intentions générales de la collectivité quant à l'évolution à moyen et long terme de son territoire.

Le PLU détermine différentes zones, de 4 types :

- U pour les zones urbanisées ;
- AU pour les zones à urbaniser ;
- N pour les zones naturelles ;
- A pour les zones agricoles.

Ce PLU doit être compatible avec les documents supérieurs de planification tels que le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) Le Havre Pointe de Caux Estuaire qui a été approuvé le 13 février 2012 ou bien le SRADDET (Schéma Régionale d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires) qui a été adopté par les élus de la Région en décembre 2019 puis approuvé par le Préfet de région Normandie le 2 juillet 2020.

Pourquoi faut-il modifier le PLU de Montivilliers ?

Certains aménagements prévus dans le cadre du projet d'extension du réseau de tramway se situent dans un secteur en zone N à Montivilliers, actuellement traversé par la LER. L'évolution des règles qui s'appliquent dans ce type de zone est nécessaire afin d'accueillir le tramway. Au stade des études actuelles, les aménagements et constructions prévus dans le cadre du projet remplacent pour une large part d'entre eux des aménagements et constructions existants :

- Agrandir le parking de la jardinerie Desjardins pour en faire un parking relais et le compléter par une passerelle piétonne, sans conséquence sur la Lézarde et sa dynamique d'expansion des crues ;
- Créer une station à l'emplacement de la halte ferroviaire existante de l'hôpital Jacques Monod ;
- Réaménager la surface du parking existant au niveau du terminus « Parc Jardin » de la ligne, et ajouter un bâtiment d'exploitation ainsi que des voies tramway et des aménagements modes doux aux constructions et axes existants ;
- Remplacer la voie ferrée de la LER par des voies de tramway (y compris les déblais et remblais nécessaires), sans sortir de l'enveloppe initiale de la LER.

Les modifications envisagées

Plusieurs options semblaient envisageables pour mettre le PLU de Montivilliers en compatibilité avec le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole. Ainsi, il était possible de :

- Supprimer les zones N, secteur Nv, dans les espaces interceptés par le projet ;

- Modifier le règlement des zones N, secteur Nv, de manière à y autoriser les infrastructures de transports collectifs et équipements liés, dont les P+R et les aménagements modes doux ;

- Modifier le règlement des zones N, secteur Nv, pour y autoriser explicitement le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole ;

- **Remplacer les secteurs Nv interceptés par le projet par des sous-secteurs Ni, dans lesquels le remplacement de l'infrastructure existante de la LER par une infrastructure de transport en commun, ainsi que les bâtiments et constructions associés à cette infrastructure et les affouillements et exhaussements nécessaires à sa réalisation, seraient autorisés.**

C'est cette dernière option qui est envisagée à ce stade. Elle présente en effet l'avantage de perpétuer les objectifs associés à la zone N, puisqu'elle n'autorise qu'un projet bien identifié, reprenant une infrastructure et des équipements ou aménagements associés déjà en place dans la zone. Ces propositions n'ouvrent ainsi pas la voie à un développement de l'urbanisation ou à d'autres infrastructures et équipements que le remplacement de l'existant. Elles présentent de plus l'avantage de circonscrire les changements apportés à des espaces limités, sans effets sur le reste des zones N et de leurs secteurs. La surface couverte par les zones N sur la commune de Montivilliers n'est enfin pas réduite avec ces propositions.

Cette proposition de mise en compatibilité va dans le sens de concessions déjà faites en zone N, puisque les « voies de desserte nécessaires à l'aménagement de la zone » figurent déjà parmi les occupations et utilisations des sols admises sous conditions.

Secteur Hôpital J. Monod – Les Arts :

 Emprises du projet qui intercepte la zone N secteur Nv



II) Le déroulement de la concertation

Cette concertation s'est déroulée sur une période de deux semaines du 11 septembre 2023 au 25 septembre 2023 inclus au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme.

L'information sur la concertation

Le public a été informé de cette concertation par :

- Un article dans le journal local de Montivilliers
- Via le site internet du projet d'extension du tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole tramwaylehavremetro.fr



Ajustement du PLU pour le futur tramway Concertation du 11 au 25 septembre 2023

Pour permettre à La Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole de réaliser le projet d'extension du réseau de tramway, il est nécessaire d'apporter quelques précisions au plan local d'urbanisme de Montivilliers.

Document réglementaire, le plan local d'urbanisme (PLU) définit les règles de construction et d'occupation du territoire (naturel, bâti, etc.). Les modifications envisagées sont pensées pour n'autoriser que des constructions en lien avec le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole.

Vous êtes invités à vous informer et à donner votre avis dans le cadre de la concertation qui se tient du 11 au 25 septembre, en ligne sur le site du projet ainsi qu'en Mairie de Montivilliers et au siège de la Communauté urbaine.



CONCERTATION 11 sept. 2023

Préciser le PLU de Montivilliers pour accueillir le futur tramway
Concertation du 11 au 25 septembre 2023

Le dossier de Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU) a été mis à la disposition du public pour qu'il puisse être consulté. Il était possible de le retrouver à l'accueil de l'Hôtel de la Communauté urbaine, à la mairie de Montivilliers et sur le site internet du projet.



DOSSIER DE CONCERTATION
MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE MONTIVILLIERS



Les modalités de contribution

Le public avait la possibilité de faire des observations de trois manières :

- En ligne, via un formulaire de contact sur le site internet du projet tramwaylehavremetro.fr
- Par registres, disponibles au siège de la Communauté urbaine et en mairie de Montivilliers ;
- Par courrier adressé à Monsieur le Président : Hôtel de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole (Direction Tramway), 19 rue Georges Braque CS70854 76085 Le Havre Cedex.



III) Les retours de la concertation et réponses du maître d'ouvrage

Analyse quantitative des contributions

Au total, 5 contributions ont été reçues.

- 3 proviennent du formulaire de contact sur le site internet du projet.
- 2 proviennent des registres disponibles à la Communauté urbaine et à la mairie de Montivilliers.
- Aucune provenant de courriers adressés à Monsieur le Président

Contributions et réponses du maître d'ouvrage :

Contribution 1

« Bonjour, je viens de prendre connaissance du compte rendu de la balade urbaine marceau et mouchez. Il n'y a pas de rond-point amiral mouchez - Denfert Rochereau et le croisement se fera rue marceau (où il y a un rond-point). Il est aussi mentionné que les besoins en stationnement diminueront alors qu'il s'agit une écrante majorité de stationnement résidentiel, que des résidences sont en projet ou en construction et augmenteront le besoin de stationnement. Je suis aussi d'accord avec la Roue Libre sur la suppression de la piste cyclable bi-directionnelle qui serait contre-productive, la piste actuelle étant sécurisée »

Réponse

Cette question n'est pas en lien avec la modification des documents d'urbanisme, objet de la présente concertation. Cette contribution ne peut donc pas être prise en compte pour la modification du PLU de Montivilliers.

Les éléments de réponse suivants peuvent toutefois être portés à la connaissance du public : Une coquille s'est en effet glissée dans le compte-rendu. Il fallait comprendre « Le giratoire situé à l'intersection du boulevard Amiral Mouchez et de la rue Marceau sera transformé en carrefour à feux afin de permettre le passage du tramway » au lieu de « Le rond-point Amiral Mouchez – Denfert Rochereau sera transformé en carrefour afin de permettre le passage du tramway ».

Sur le sujet du stationnement, le projet impacte en effet l'offre de stationnement mais les études montrent que des réserves de stationnement existent dans les rues adjacentes. Lorsque cela est possible, des places de stationnements seront reconstituées et les nouvelles résidences disposeront de parking souterrain.

Pour ce qui concerne les pistes cyclables, nous poursuivons les échanges avec la Roue Libre et sommes à la recherche de solutions d'insertion de compromis afin de pouvoir intégrer les fonctionnalités de la voirie. Le dimensionnement des voies cyclables sera adapté aux flux de cyclistes et aux espaces disponibles selon les dimensions des rues nouvellement traversées par le tramway.

Contribution 2

« La rue Demidoff, le long de l'université notamment, ne semble plus, après travaux, être accessible aux véhicules automobiles ? Si cela est avéré, quel va être le plan de circulation entre les ponts Papin et Rousseau ? Comment va être gérée la circulation intense de ce secteur ? Comment les riverains de cette rue vont-ils accéder à leur garage ? »

Réponse

Cette question n'est pas en lien avec la modification des documents d'urbanisme, objet de la présente concertation. Cette contribution ne peut donc pas être prise en compte pour la modification du PLU de Montivilliers.

Les éléments de réponse suivants peuvent toutefois être portés à la connaissance du public : La circulation automobiles rue Demidoff sera conservée et les accès riverains sur l'ensemble du projet d'extension le seront également.

Toutefois le plan de circulations sera ponctuellement adapté afin de répondre aux contraintes de l'insertion du tramway dans l'espace urbain.

Contribution 3

« Je souhaite attirer l'attention sur les écoulements d'eau en relation avec une éventuelle nouvelle voie ferrée, ainsi que sur la compensation en surface prises par des bassins afin de ne pas aggraver les risques d'inondation autour des zones du projet »

Réponse

Le corridor de l'actuelle voie SNCF traverse effectivement des zones inondables.

Cette voie ferrée sera renouvelée pour accueillir le tramway, celle-ci sera implantée en lieu et place de l'actuelle voie SNCF. La nouvelle plateforme sera au même niveau altimétrique que l'actuelle et les caractéristiques techniques (perméabilité notamment) seront similaires.

En outre, les prescriptions du PLU de Montivilliers en matière d'assainissement des eaux pluviales seront prises en compte dans le cadre du projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole et demeureront un point d'attention dans sa conception. Le respect des prescriptions sera notamment vérifié par les services de l'État lors de l'instruction du dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

Contribution 4

« Mon questionnement porte sur les risques d'inondation.

- comment seront compensées les emprises de terrains qui réduiront les zones d'infiltration?
- comment seront compensées les emprises de volumes qui réduiront les stockages d'eau existants dans la basse vallée ?
- comment seront pris en compte les écoulements / ruissellements pour ne pas réduire les circulations d'eau existantes ?
- comment seront respectés les règlements relatifs aux zones inondables (rouge = non constructible...) ?»

Réponse

Le projet d'extension du tramway est soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau.

Le secteur de la Vallée de la Lézarde est effectivement soumis à des phénomènes naturels pris en compte dans le PPRI (plan de prévention du risque inondation) : le débordement de cours d'eau, le ruissellement, la remontée de nappes intimement liée au débordement, l'érosion et coulées boueuses dans les zones agricoles. Les études du projet tramway s'appuient sur la démarche ERC (Eviter, réduire, compenser). Cette démarche vise en premier lieu à éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et de réduire les effets n'ayant pu être évités. Les besoins de compensations seront déployés en dernier recours pour compenser les effets négatifs résiduels n'ayant pu être complètement annulés. La plateforme tramway sera implantée en lieu et place de l'actuelle voie ferrée existante permettant de limiter l'impact sur la vallée de Lézarde. L'ensemble des ouvrages hydrauliques existants seront conservés ou remaniés pour accueillir la nouvelle voie ferrée. Les équipements sensibles liés au système de transport seront mis hors zones de crue de référence. Les nouveaux aménagements d'accessibilité aux stations seront minimisés et les Parking Relais prendront place sur des parkings existants qui seront réaménagés. Un plan de résilience sera mis en place pour assurer la sécurité des voyageurs et permettre une exploitation partielle de la ligne en cas d'inondation.

Contribution 5

Serait-il possible de mettre à disposition des familles et personnes âgées un petit moyen de transport locomotion. Personne en mobilité réduite (petit trajet pour courses) au-dessus de la Mairie d'Harfleur – cimetière, comme cela se fait à Fécamp et à Nantes (peut-être qu'en été). A étudier vu les nouvelles habitations.

Réponse

Cette question n'est pas en lien avec la modification des documents d'urbanisme, objet de la présente concertation. Cette contribution ne peut donc pas être prise en compte pour la modification du PLU de Montivilliers.

IV) Enseignements et suites de la concertation

Les contributions de la présente concertation MECDU ne sont principalement pas en lien avec la modification des documents d'urbanisme mais questionnent des éléments en liens au projet d'extension du réseau de tramway.

Ce présent bilan est joint à la délibération du conseil communautaire du 5 octobre 2023. Il sera annexé au dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme qui seront déposés de manière concomitante au dossier d'enquête publique du projet.