

PROJET D'EXTENSION DU RESEAU DE TRAMWAY

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





1. Notice explicative

2. Annexe 1 – Cartographies

3. Annexe 2 – Formulaire de demande d'examen au cas par cas



NOTICE EXPLICATIVE

TABLE DES MATIERES

1. INTRODUCTION.....	5
1.1. Présentation du projet	5
1.2. Acteurs du projet	9
1.3. Procédures réglementaires en cours.....	9
1.4. Objectifs de cette notice.....	10
2. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME EN VIGUEUR.....	10
2.1. Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Montivilliers	10
2.1.1. Zonage et règlement associé	10
2.1.2. Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD).....	17
2.1.3. Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP).....	21
2.1.4. Servitudes d'Utilité Publique (SUP).....	21
2.1.5. Autres secteurs ou éléments soumis à des prescriptions particulières	24
3. INCIDENCES DU PROJET ET MESURES PRISES EN CONSEQUENCE.....	25
3.1. Incompatibilité constatée : zone N, secteur Nv du PLU de Montivilliers.....	25
3.2. Description du projet dans les espaces concernés par cette incompatibilité et mesures ERC	26
3.2.1. Parking relais et station Les Arts, Montivilliers.....	26
3.2.1. Parking relais et station Parc Jardin, Montivilliers	27
3.2.1. Autres aménagements interceptant le secteur Nv.....	28
3.2.2. Pourquoi ces aménagements à ces emplacements ?	29
3.2.3. Conclusion	31
3.3. Pistes envisagées pour assurer la compatibilité du projet avec le PLU de Montivilliers ..	31
3.4. Mesures d'accompagnement envisagées pour la faune et la flore le long de la LER	32
4. AUTO-EVALUATION (RUBRIQUE 6 DU FORMULAIRE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS REALISE PAR LA PERSONNE PUBLIQUE RESPONSABLE)	33
4.1. La mise en compatibilité proposée du PLU de Montivilliers est-elle susceptible d'affecter significativement un site Natura 2000 ?	33
4.2. La mise en compatibilité proposée du PLU de Montivilliers a-t-elle des incidences sur les milieux naturels et la biodiversité ?	35
4.3. La mise en compatibilité proposée du PLU de Montivilliers a-t-elle pour effet une consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers ?.....	35

4.4. La mise en compatibilité proposée du PLU de Montivilliers a-t-elle des incidences sur une zone humide ?.....	38
4.5. La mise en compatibilité proposée du PLU de Montivilliers a-t-elle des incidences sur l'eau potable ?.....	39
4.6. La mise en compatibilité proposée du PLU de Montivilliers a-t-elle des incidences sur la gestion des eaux pluviales ? Sur l'assainissement ?.....	39
4.7. La mise en compatibilité proposée du PLU de Montivilliers a-t-elle des incidences sur le paysage ou le patrimoine bâti ?.....	40
4.8. La mise en compatibilité proposée du PLU de Montivilliers concerne-t-elle des sols pollués, a-t-elle des incidences sur les déchets ?	40
4.9. La mise en compatibilité proposée du PLU de Montivilliers a-t-elle des incidences sur les risques et les nuisances ?	40
4.10. La mise en compatibilité proposée du PLU de Montivilliers a-t-elle des incidences sur l'air, l'énergie, le climat ?	40
4.11. Conclusion de l'auto-évaluation	41

TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Vue d'ensemble du projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole (IGN, 2023, ARTELIA, 2023).....	6	Figure 41: Préfiguration des enjeux spécifiques dans le secteur de l'avenue de la Belle Étoile sur Montivilliers (Biotope, 2023).....	34
Figure 2: Périmètre du projet en phase exploitation et en phase travaux (ARTELIA, 2023).....	7	Figure 42: Préfiguration des enjeux spécifiques au niveau du centre-ville de Montivilliers et de la station Parc-Jardin (Biotope, 2023).....	34
Figure 26 : Zones du PLU de Montivilliers (partie sud de la commune) interceptées par le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole (Montivilliers, 2018, ARTELIA, 2023).....	11	Figure 43 : Localisation des zones N, secteurs Nv du PLU de Montivilliers concernés par le projet par rapport aux sites Natura 2000 les plus proches (INPN, 2023, Montivilliers, 2018, ARTELIA, 2023).....	35
Figure 27 : Zones du PLU de Montivilliers (partie sud de la commune) interceptées par le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole (Montivilliers, 2018, ARTELIA, 2023).....	12	Figure 44: Vue de l'occupation actuelle des sols au niveau du terminus Parc Jardin et des emprises prévues dans le cadre du projet (Google Earth, 2023, ARTELIA, 2023).....	35
Figure 28 : Parking existant de la jardinerie Desjardins et emprise des aménagements prévus dans le cadre du projet (Google Earth et ARTELIA, Richez Associés, Attica, 2023).....	26	Figure 46: Localisation approximative des boisements concernés par le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole (ARTELIA, 2023).....	36
Figure 29 : Vue de l'espace arboré existant au sud du parking de la jardinerie Desjardins (Google Maps, 2023).....	27	Figure 47: Pente suivie par les rails en amont et en aval de la station Hôpital Monod (ARTELIA, Richez Associés, Attica, 2023).....	36
Figure 30 : Vue des aménagements prévus en lien avec le parking existant de la jardinerie Desjardins (ARTELIA, Richez Associés, Attica, 2023).....	27	Figure 48: Vue en perspective de la station Hôpital Monod (ARTELIA, Richez Associés, Attica, 2023).....	37
Figure 31 : Vue du bâtiment d'exploitation prévu au terminus Parc Jardin à Montivilliers (ARTELIA, Richez Associés, Attica, 2023).....	27	Figure 49: Vue de l'insertion prévue de la station Hôpital Monod et du jardin associé (ARTELIA, Richez Associés, Attica, 2023).....	37
Figure 32: Vue de l'occupation actuelle des sols au niveau du terminus Parc Jardin et des emprises prévues dans le cadre du projet (Google Earth, 2023, ARTELIA, 2023).....	28	Figure 50: Vue de l'insertion prévue au niveau de la station et du parking relais Les Arts (ARTELIA, Richez Associés, Attica, 2023).....	37
Figure 33 : Vues des bordures de la LER à Montivilliers (©ARTELIA, 2022).....	28	Figure 51: Parking existant de la jardinerie Desjardins et emprise des aménagements prévus dans le cadre du projet (Google Earth et ARTELIA, Richez Associés, Attica, 2023).....	37
Figure 34 : Vue de l'occupation actuelle des sols le long de la LER dans les secteurs Nv du PLU de Montivilliers (Google Earth, 2023, ARTELIA, 2023).....	28	Figure 52: Vue de l'insertion générale au niveau de la station et du P+R Parc Jardin (ARTELIA, Richez Associés, Attica, 2023).....	38
Figure 35: Vue de la station envisagée au niveau de l'hôpital Jacques Monod, qui reprend l'emplacement de la halte existante et de son cheminement d'accès (ARTELIA, Richez Associés, Attica, 2023).....	29	Figure 53 : Prélocalisation des zones humides dans et à proximité du périmètre de l'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole d'après les bases de données de la DREAL Normandie (Biotope, 2023).....	39
Figure 36: Localisation et capacités envisagées pour les parking relais aménagés dans le cadre du projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole (IRIS Conseil, 2023).....	29	Figure 54 : PLU de Montivilliers, mares identifiées au règlement graphique et zones N, secteurs Nv (Montivilliers, 2018, ARTELIA, 2023).....	39
Figure 37: Vue de l'emplacement compris entre la rue de la Rive et la LER (OpenStreetMap, 2023).....	30	Figure 55: Vue en coupe de la passerelle piétonne prévue entre la station et le P+R Les Arts (ARTELIA, Richez Associés, Attica, 2023).....	40
Figure 38: Vue de l'emplacement envisagé au nord de la rue des Verdières pour le P+R Les Arts (OpenStreetMap, 2023).....	30		
Figure 39: Préfiguration des enjeux spécifiques dans le secteur de l'hôpital Monod (Biotope, 2023).....	33		
Figure 40: Préfiguration des enjeux spécifiques dans le secteur du cinéma Les Arts (Biotope, 2023).....	34		

TABLE DES TABLEAUX

Tableau 7: Prescriptions en matière de traitement des espaces libres et de plantations dans les zones du PLU de Montivilliers interceptées par les emprises du projet (PLU de Montivilliers, 2018, ARTELIA, 2022)	16
Tableau 8: Politiques thématiques du PADD du PLU de Montivilliers et objectifs associés (Montivilliers, 2018, ARTELIA, 2023)	18

1. INTRODUCTION

1.1. Présentation du projet

Cette notice porte sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme envisagée dans le cadre du projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole. 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, 14 km d'infrastructure tramway (dont 4,5 km implantés sur le réseau ferré existant) seront mis en place et desserviront 18 stations voyageurs sur leur parcours. 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 dans les quartiers sud. 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 dépôt dans le quartier Massillon du Havre (dépôt « Demidoff »).

Nota : une vue d'ensemble du tracé du projet et de l'implantation des stations et P+R est disponible en page suivante.

Zoom sur la phase travaux

Comme le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole lui-même, les travaux nécessaires à sa réalisation sont actuellement à l'étude. On peut cependant d'ores et déjà noter que le périmètre de la phase travaux n'excédera que peu celui du projet lui-même ; la *Figure 2* permet de le constater.

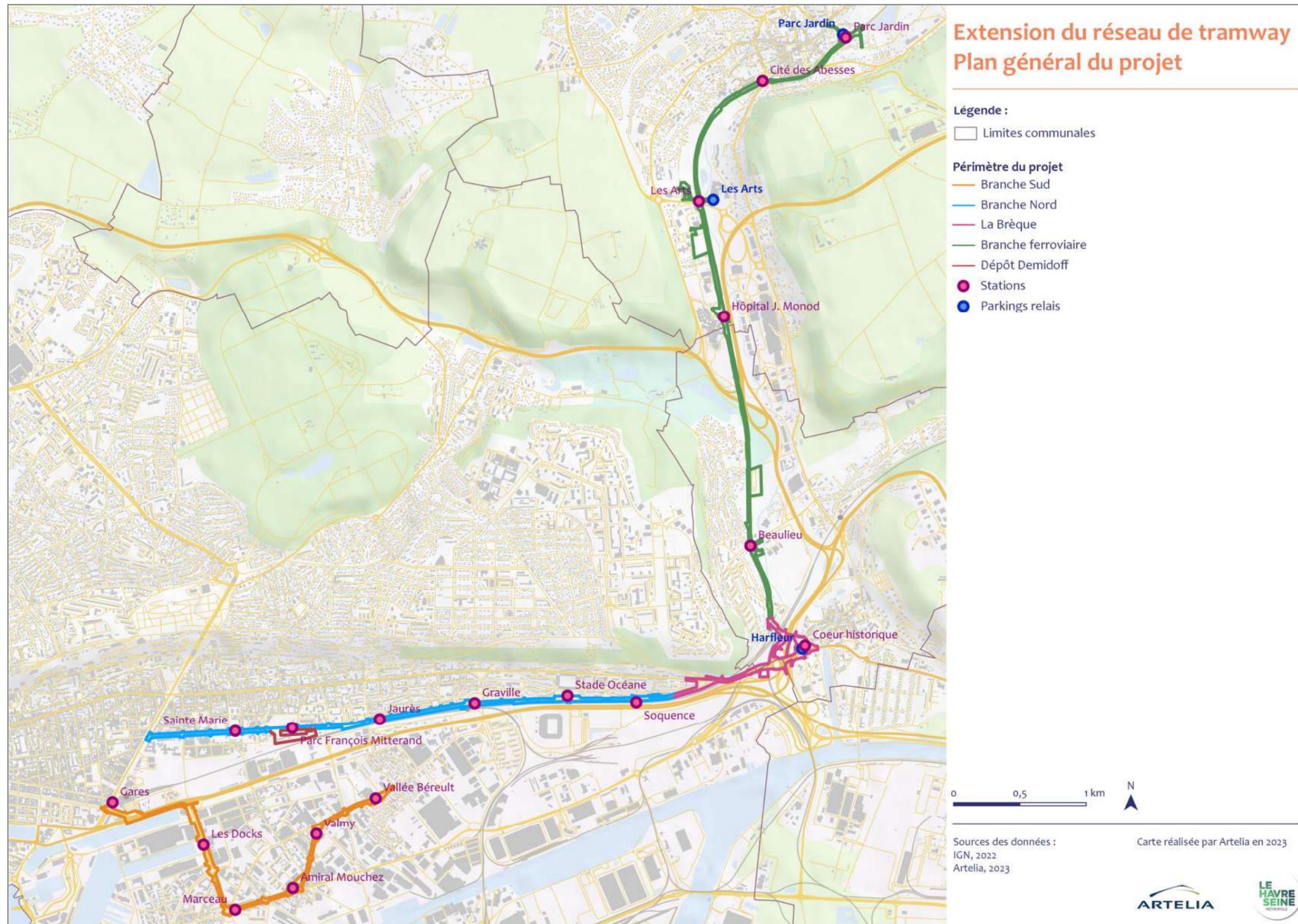


Figure 1 : Vue d'ensemble du projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole (IGN, 2023, ARTELIA, 2023)

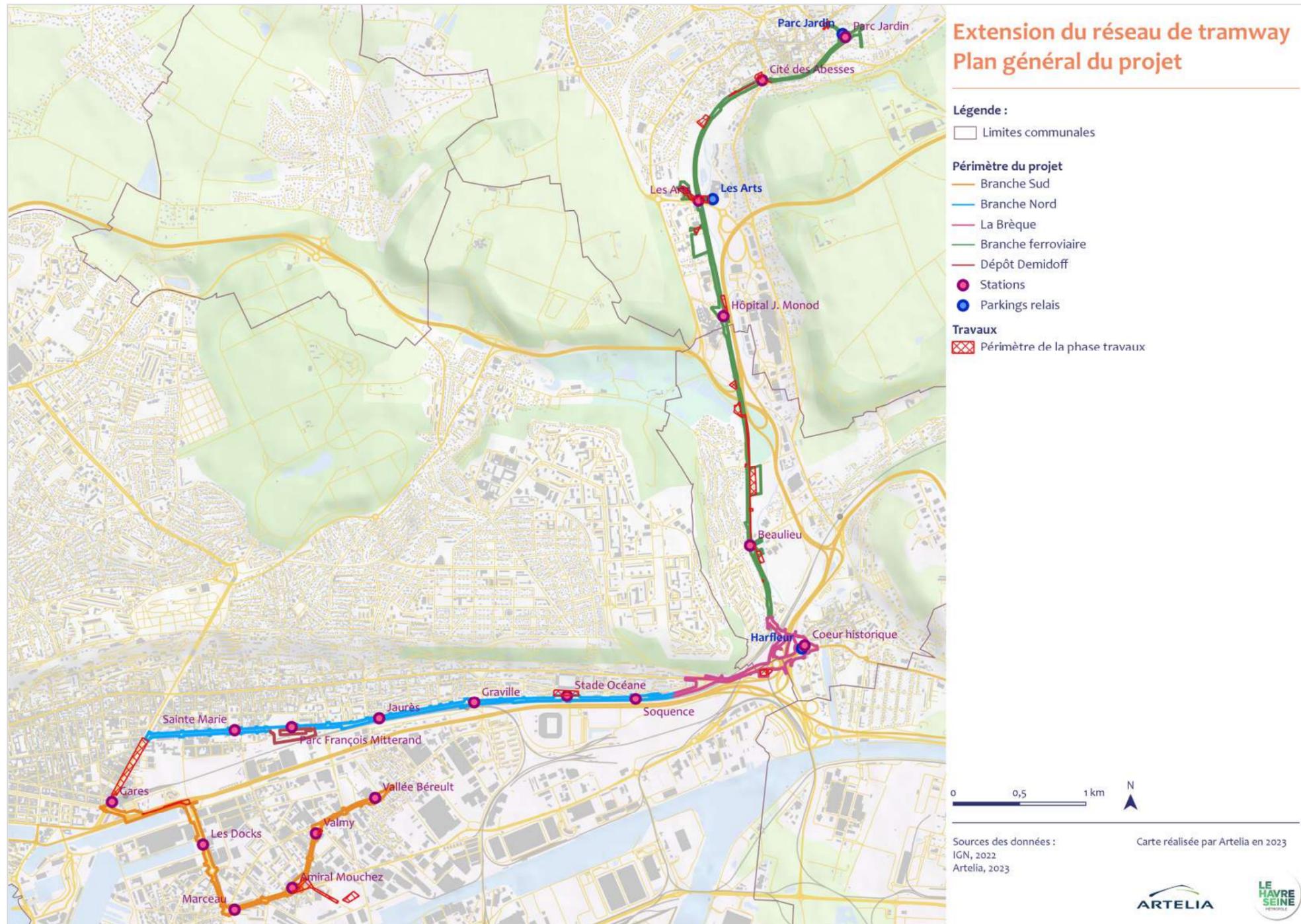


Figure 2: Périmètre du projet en phase exploitation et en phase travaux (ARTELIA, 2023)

Le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole fait suite au succès rencontré par les deux premières lignes de tramway : mises en service en 2012, elles accueillent aujourd'hui près de 50 000 voyageurs par jour et ont contribué à une augmentation de 30 % de la fréquentation des transports en commun de l'agglomération havraise. La Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole souhaite poursuivre ce développement afin de desservir d'autres zones densément urbanisées et des pôles importants de services et d'emplois.

Le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole a plus précisément été défini en réponse à des enjeux de mobilité, des enjeux socio-économiques et des enjeux environnementaux ; ils sont présentés ci-après.

Apporter un cadre de vie de qualité à tous les habitants de la Communauté urbaine

À l'échelle de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, de forts besoins de déplacements ont été identifiés entre les communes du Havre, d'Harfleur et de Montivilliers ; une enquête menée par la Communauté urbaine en 2018 a par exemple montré qu'un quart des déplacements quotidiens vers le Havre provient de Montivilliers ou d'Harfleur. Or, si l'offre de transports en commun est riche dans le centre de l'agglomération (Le Havre, Sainte-Adresse et Harfleur), la desserte des pôles urbains situés plus au nord (Montivilliers) et à l'est de l'agglomération avec les lignes de bus régulières est plus faible.

Une forte dynamique de recomposition urbaine est de plus remarquable sur les communes du Havre, d'Harfleur et de Montivilliers. Ainsi :

- La Ville du Havre a lancé une dynamique de reconquête des friches industrialo-portuaires dans ses quartiers sud ;
- Le Havre est également le théâtre de projets de renouvellement urbain d'ampleur (dont certains s'inscrivent dans le cadre du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU)), tels que l'aménagement du secteur des Magasins Généraux ou le projet de renouvellement urbain du secteur Vallée Béreult, et son entrée de ville fait l'objet d'un réaménagement en profondeur ;
- La commune d'Harfleur a engagé une requalification de l'entrée de son centre-ville passant par la construction de plus de 300 logements, a réaménagé ses voies d'entrée de ville et mène aujourd'hui des projets de réaménagement des espaces publics (la place d'Armes par exemple) ;
- La commune de Montivilliers a notamment réalisé l'urbanisation au droit de la gare LER avec la construction du quartier des Salines.

Cette dynamique de recomposition urbaine tend à transformer des espaces anciennement urbanisés et s'articule avec les grands équipements (port du Havre et hôpital Jacques Monod notamment), et les loisirs et services (cinéma Les Arts, centre commercial La Lézarde) déjà présents au sein de la Communauté urbaine.

En réponse à ces enjeux, le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole a pour objectifs de proposer une desserte efficace des grands équipements (hôpital Monod et stade Océane par exemple) et des services et constitue une opportunité pour poursuivre (ou à minima maintenir), la rénovation urbaine des communes desservies. Le projet ambitionne aussi d'adapter l'offre de transport à l'évolution des modes de vie, par la mise en place d'une offre de transports en commun riche et

diversifiée favorisant le recours aux moyens de transport alternatifs et complémentaires à la voiture individuelle.

Réduire les fractures sociales et territoriales

Le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole accompagne les politiques publiques urbaines visant à désenclaver ou à faire gagner en attractivité les secteurs par lesquels il passe. Le projet dessert en effet :

- Le centre ancien du Havre (quartiers Danton¹ et Sainte-Marie/Saint-Léon de part et d'autre du cours de la République), lequel fait l'objet du Programme national de requalification des quartiers anciens dégradés (PNRQAD) ;
- Les quartiers Graville et Soquence du Havre, aujourd'hui moins denses et moins bien desservis que le centre ancien ;
- Les quartiers sud du Havre, qui constituent un ensemble hybride mêlant habitat, industrie et entreprises et comportent aujourd'hui plusieurs projets d'envergure (ZAC Dumont d'Urville, projet de renouvellement urbain du secteur Vallée Béreult, ...) ;
- Les communes d'Harfleur et de Montivilliers, qui comptent parmi les communes les plus peuplées de la Communauté urbaine et accueillent l'hôpital Jacques Monod ainsi que des zones d'activités et des centres-villes commerçants.

Il s'agit de renforcer la desserte des pôles de population, d'activités et d'emplois et de soutenir les projets de rénovation urbaine en cours en leur sein. Le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole ambitionne donc d'améliorer la desserte des pôles urbains et des quartiers géo-prioritaires de la ville et de mettre ces espaces en réseau.

Soutenir le développement économique

55 000 habitants et 25 000 emplois ont été dénombrés dans un périmètre de 500 mètres autour du projet d'extension du tramway. Dans le périmètre du projet, on dénombre six entreprises ou structures publiques de plus de 500 salariés. Le centre hospitalier Jacques Monod totalise à lui seul 4 500 salariés.

Ces bassins d'habitants et d'emplois doivent être mis en relation. Il s'agit aussi de favoriser le report des salariés vers des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle, aujourd'hui largement employée pour les déplacements domicile-travail au sein de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole.

Nota : cet état des lieux correspond à la situation de 2021 (données disponibles).

Le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole a pour objectif d'améliorer l'accès à la formation et à l'emploi de la population des quartiers géo-prioritaires et de

¹ Non desservi directement, ce quartier est toutefois déjà desservi par les lignes de tramway existantes et sera à proximité du projet d'extension

capter un nombre conséquent de salariés qui se déplacent au quotidien vers les pôles d'emploi en leur proposant un mode de transport alternatif à la voiture et performant.

Favoriser la transition énergétique et l'amélioration de la qualité de l'air

La Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole vise, par ses engagements, la transition énergétique et l'amélioration de la qualité de l'air, en accord avec les objectifs nationaux et régionaux énoncés dans de nombreux documents cadres tels que le Plan climat 76 et le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole est en cours d'élaboration. Ainsi, la Communauté urbaine:

- A été reconnue Territoire à énergie positive pour la croissance verte suite à l'appel à initiatives lancé par le ministère de l'environnement ;
- A engagé le passage des flottes de véhicules (publics et privés) à des énergies plus propres ;
- Participe activement aux projets régionaux sur la mobilité hydrogène et l'emploi des biogaz ;
- Favorise la pratique des modes doux, notamment par la mise en place et le balisage d'itinéraires sécurisés.

Le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole s'inscrit dans cette ambition. Il emploiera ainsi un matériel roulant 100 % électrique et englobe la mise en place ou le prolongement d'aménagements cyclables et piétons. Il faut de plus noter que le remplacement de la LER exploitée en autorail diesel par le tramway électrique constituera une avancée notable en matière de transition énergétique.

1.2. Acteurs du projet

Le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole est actuellement au stade d'Avant-Projet (AVP) et est à l'étude depuis 2018 (remise des études d'opportunité). Il est porté par la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole en sa qualité d'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) sur son territoire. Le Havre Seine Métropole porte l'ensemble des procédures nécessaires pour le projet et coordonne l'ensemble des acteurs impliqués, à savoir :



- La **Région Normandie**, l'autorité organisatrice du transport ferroviaire régional qui gère à ce titre la desserte du Havre, de Montivilliers, de Rolleville et d'Épouville par la LER ;



- Le **Département de la Seine-Maritime**, gestionnaire du réseau de voiries départementales ;



- **SNCF**, qui assure l'entretien, la modernisation et la sécurité des infrastructures et des équipements ferroviaires nationaux en sa qualité de gestionnaire et est attributaire des emprises et des équipements ferroviaires dont l'État est propriétaire (dont la LER et la parcelle qui accueillera le dépôt Demidoff) ;



- **TRANSDEV**, exploitant du réseau de transports de Le Havre Seine Métropole dans le cadre d'un contrat de délégation de service public ;

- Les communes **du Havre**, d'**Harfleur** et de **Montivilliers**, qui participent à la conception du projet aux côtés de Le Havre Seine Métropole et de ses consultants.



Pour le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole a choisi d'être accompagnée sur les procédures et études techniques par :

- **Egis Rail**, qui assure une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) et assiste à ce titre la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole dans la coordination des acteurs, la validation des procédures, et l'expertise technique ;
- Et le **groupement de maîtrise d'œuvre Salamandre**, constitué d'**ARTELIA**, de **Richez Associés** et d'**Attica**, qui est en charge de la conception technique du projet ainsi que des études et procédures nécessaires à sa réalisation.

1.3. Procédures réglementaires en cours

Une enquête publique unique au titre de l'article L. 123-6 du code de l'environnement est requise pour la réalisation du projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole. Elle est relative à :

- La demande de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet sur les communes du Havre, d'Harfleur et de Montivilliers, accompagnée de son évaluation environnementale ;
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme, emportée par la Déclaration d'Utilité Publique (objet de la présente notice) ;
- L'autorisation environnementale du projet, qui englobe une demande d'autorisation des installations, ouvrages, travaux et activités mentionnés au I de l'article L. 214-3 du code de l'environnement, un dossier relatif aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (déclaration dans le cadre de la création du dépôt),

une demande de porter atteinte aux allées et alignements d'arbres, une évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 et une demande d'autorisation de défrichement².

Ces procédures reposent sur des études environnementales, dont des inventaires faune-flore actuellement en cours.

Le Havre Seine Métropole organise de plus, en parallèle de son examen au cas par cas, une concertation publique sur le projet de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (commune de Montivilliers) proposé afin de réaliser l'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine.

1.4. Objectifs de cette notice

Cette notice d'accompagnement présente les résultats de l'analyse de la compatibilité du projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole avec le Plan Local d'Urbanisme de Montivilliers. Pour chaque élément examiné, elle explicite :

- Sa définition et les prescriptions qui lui sont associées dans le PLU concerné ;
- Ses interactions avec le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole ;
- Et donne une conclusion quant à la compatibilité du projet avec cet élément.

En cas d'incompatibilité, la notice précise aussi les pistes envisagées pour la mise en compatibilité, la nature des constructions et aménagements prévus dans le cadre du projet ainsi que les mesures d'évitement et de réduction des impacts environnementaux envisagés.

Des cartographies utiles à la compréhension du dossier sont intégrées à la notice.

2. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME EN VIGUEUR

2.1. Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Montivilliers

Le Plan local d'Urbanisme (PLU) de Montivilliers a été approuvé pour la première fois le 12 septembre 2011. Sa cinquième modification a été approuvée le 10 décembre 2018 ; il s'agit de la dernière modification en date.

Nota : sauf indication contraire, les citations présentées dans les paragraphes qui suivent proviennent du règlement du PLU de Montivilliers (2018).

Une incompatibilité a été constatée entre le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine et le Plan Local d'Urbanisme du PLU de Montivilliers (zone N, secteur Nv). Le détail de l'analyse est présenté ci-après.

2.1.1. Zonage et règlement associé

Le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, et plus précisément la branche ferroviaire, passe par des zones urbaines, d'activités économiques, à urbaniser et naturelles

du PLU de Montivilliers ; ces zones sont présentées ci-après. Le projet traverse aussi la zone UH (équipements hospitaliers).

- **Zones urbaines** : zone UA (dont ses secteurs UAa, « correspondant à des développements résidentiels récents inscrits dans la Z.A.C. du Domaine de la Vallée » et UAb « correspondant aux secteurs à forte densité de logement social identifiés dans le PLH 2016-2021 de la CODAH »), zone UC qui se compose de « quartiers à dominante d'habitat, composés de tissus pavillonnaires diversifiés et de quelques ensembles d'habitat collectif, en grande partie produits dans le cadre d'opérations d'aménagement d'ensemble » ;
- **Zones à urbaniser** : zone AUBa, qui « correspond à un espace non bâti situé à proximité de l'Hôpital Jacques Monod, au Sud de la commune » (le projet passe en lisière de cette zone) ;
- **Zones d'activités économiques** : zone UZ, dont ses secteurs UZa (compris dans la ZAC Tertiaire de la Lézarde et « orienté principalement vers l'accueil d'activités commerciales ou de services »), UZb (« au sein de la Z.A.C. du Domaine de la Vallée, pour l'accueil d'activités artisanales et de services ») et UZc (« également inscrit dans la Z.A.C. du Domaine de la Vallée, pour recevoir des activités technologiques et de services ou des activités commerciales compatibles avec un environnement paysager à préserver ») ;
- **Zones naturelles** : zone N, dont son secteur Nv « au sein duquel les aménagements doivent favoriser l'expansion des crues et dont l'inondabilité justifie d'y interdire des installations vulnérables au risque ».

Les prescriptions associées à ces zones et, le cas échéant, à leurs secteurs qui concernent le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole sont présentées dans la suite du texte.

² A ce stade, il n'est pas encore identifié la nécessité d'un dossier de dérogation espèces protégées.

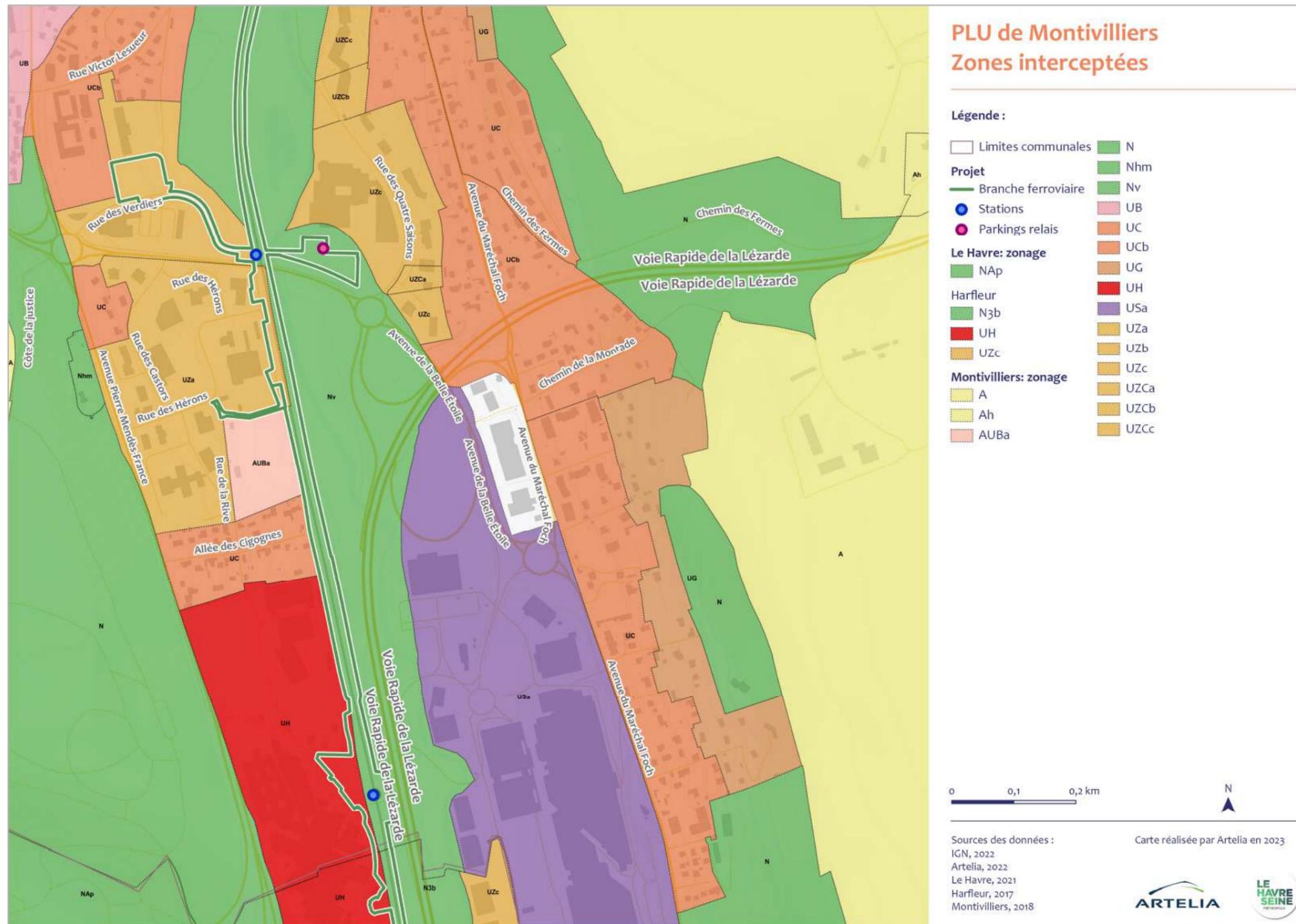


Figure 3 : Zones du PLU de Montivilliers (partie sud de la commune) interceptées par le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole (Montivilliers, 2018, ARTELIA, 2023)

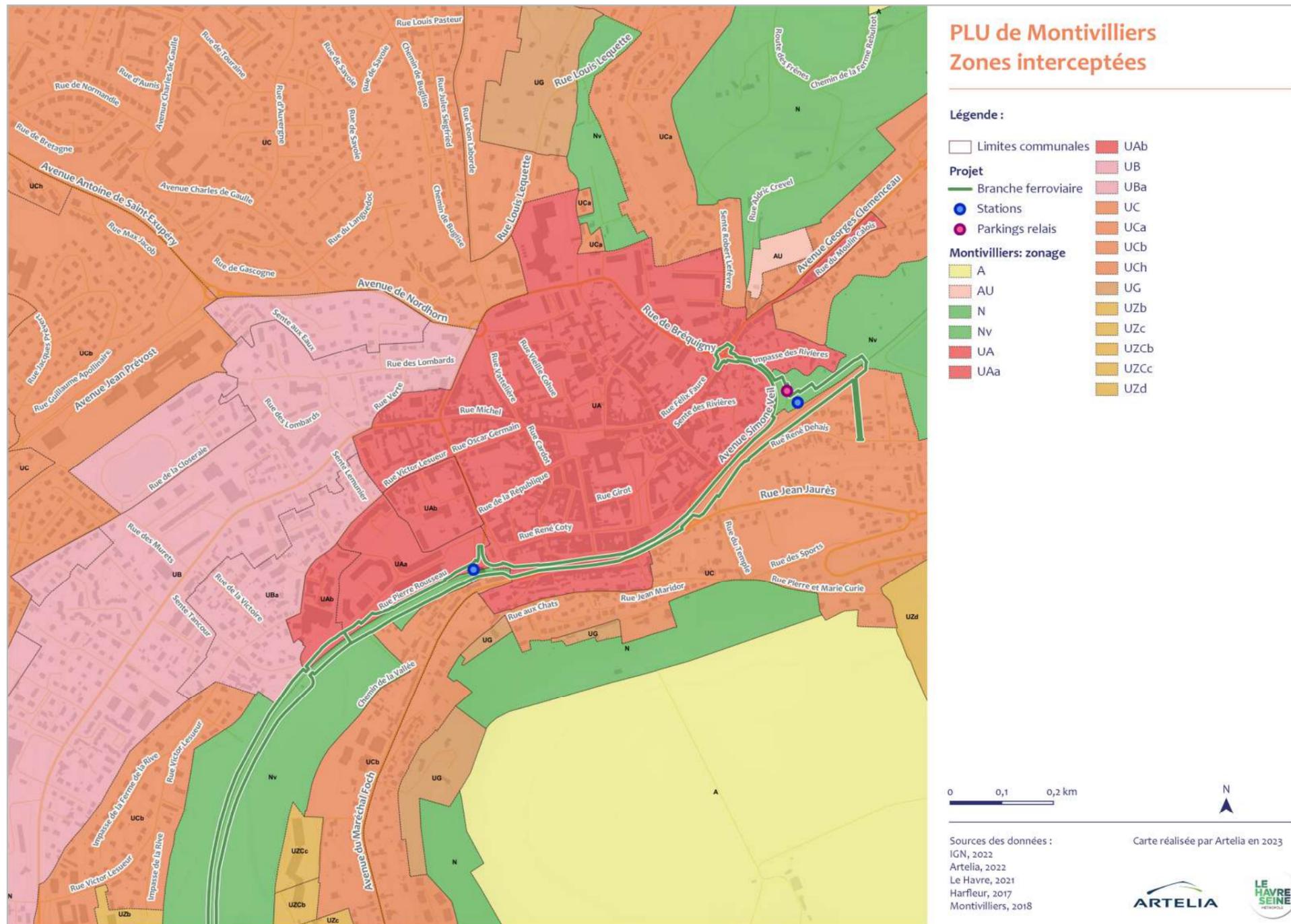


Figure 4 : Zones du PLU de Montivilliers (partie sud de la commune) interceptées par le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole (Montivilliers, 2018, ARTELIA, 2023)

OBJECTIFS ET USAGES DES SOLS : PRESCRIPTIONS SPECIFIQUES AUX ZONES

ZONE UA: CENTRE DE LA COMMUNE

La zone UA du PLU de Montivilliers correspond au centre historique de la commune ainsi qu'à ses extensions récentes, fruit d'opérations de rénovation urbaine. La zone, densément bâtie, accueille « une pluralité de fonctions (habitat, commerces, services, équipements d'intérêt général) » (Règlement, PLU de Montivilliers, 2018) et est associée aux objectifs suivants :

- « Renforcer la centralité et son rayonnement s'appuyant sur la diversité des fonctions urbaines qui y sont regroupées » ;
- « Favoriser le renouvellement urbain et, tout particulièrement, la densification de l'habitat » ;
- « Mettre en valeur la configuration urbaine, le patrimoine et les espaces publics pour qualifier le cadre de vie et comme facteurs de cohésion sociale et d'attractivité commerciale et touristique ».

Un sous-secteur UAa « correspondant à des développements résidentiels récents inscrits dans la Z.A.C. du Domaine de la Vallée » a été défini au sein de la zone UA. L'objectif qui le sous-tend est « de permettre l'achèvement cohérent d'un nouveau quartier de ville organisé autour d'espaces publics structurants (voirie, espace vert, berges de la Lézarde valorisées, équipements) ». Le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole passe par ce sous-secteur.

Nota: les dispositions relatives au sous-secteur UAa sont uniquement d'ordre architectural.

Les usages des sols interdits en zone UA sont :

- « L'industrie » ;
- « Les entrepôts » ;
- « Les exploitations agricoles ou forestières » ;
- « L'aménagement de terrains pour l'accueil des campeurs et des caravanes », « [l]e stationnement des caravanes » ;
- « Les abris fixes ou mobiles utilisés à des fins d'habitation ».

Le règlement écrit du PLU de Montivilliers précise par ailleurs que les « installations et ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services à la population » sont admis en zone UA.

Le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole ne correspond pas à des usages des sols interdits dans la zone UA du PLU de Montivilliers.

ZONE UC : QUARTIERS A DOMINANTE D'HABITAT

Les usages des sols interdits en zone UC sont :

- « L'industrie » ;
- « Les entrepôts » ;
- « Les exploitations agricoles ou forestières » ;

- « L'aménagement de terrains pour l'accueil des campeurs et des caravanes », « [l]e stationnement des caravanes » ;
- « Les abris fixes ou mobiles utilisés à des fins d'habitation ».

Le règlement écrit du PLU de Montivilliers précise par ailleurs que les « installations et ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services à la population » sont admis en zone UC.

Le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole ne correspond pas à des usages des sols interdits dans la zone UC du PLU de Montivilliers.

ZONE AUBA

La zone AUBa du PLU de Montivilliers « correspond à un espace non bâti à proximité de l'hôpital Jacques Monod (...) ». L'objectif est de reconquérir cet espace délaissé, cerné par les espaces urbains, et d'y permettre la production de logements ».

Les usages des sols interdits dans cette zone sont les suivants :

- « Les constructions ou installations de quelque nature qu'elles soient » (sauf exceptions présentées dans la suite du texte) ;
- « L'aménagement de terrains pour l'accueil des campeurs et des caravanes » ;
- « Le stationnement des caravanes ».

Par exception à ces interdictions, certains usages des sols sont admis sous conditions dans la zone. Les « ouvrages et aménagements de régulation des eaux pluviales et de ruissellement » et les « installations et ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics » en font partie.

La réalisation d'une voirie d'accès à une sous-station est envisagée dans la zone AUBa du PLU de Montivilliers. Ceci fait partie de la catégorie « installations et ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics », un type d'usage des sols admis sous conditions dans la zone. Le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole est donc compatible avec la zone AUBa du PLU de Montivilliers.

ZONE UH : ZONE D'ACCUEIL D'EQUIPEMENTS HOSPITALIERS

La zone UH est mono-fonctionnelle (équipements hospitaliers) et se caractérise par le surdimensionnement de son bâti, de ses espaces de stationnement et de ses superstructures. L'ensemble de ces éléments s'insère dans un environnement végétalisé.

L'objectif associé à cette zone est de « favoriser le développement d'un équipement d'intérêt d'agglomération et de conforter la vocation sanitaire du site par la possibilité d'y accueillir des établissements connexes au centre hospitalier ».

Les usages des sols interdits en zone UH sont :

- « Les exploitations agricoles ou forestières » ;

- « L'aménagement de terrains pour l'accueil des campeurs et des caravanes », « le stationnement des caravanes ».

En-dehors de ces interdictions, « [t]oute occupation et utilisation du sol sous réserve qu'elle soit liée au fonctionnement des équipements hospitaliers » est admise en zone UH.

Dans la zone UH du PLU de Montivilliers, le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole prévoit la mise en place de voies de tramway et d'une station desservant l'hôpital. Il s'agit d'usages des sols liés au fonctionnement des équipements hospitaliers, puisqu'ils permettront aux patients, aux visiteurs et aux personnels de se rendre sur le site de l'hôpital Jacques Monod. Le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole est donc compatible avec la zone UH du PLU de Montivilliers.

ZONE UZ : SITES D'ACTIVITES ECONOMIQUES

Les sites d'activités économiques de la zone UZ sont « en grande partie organisés dans le cadre de zones d'activités et, pour certains, inscrits en Z.A.C ».

Les objectifs associés à cette zone sont :

- « [D]'accueillir (...) des activités diversifiées à la recherche d'une offre foncière dédiée et cohérente par rapport à leur nature » ;
- Et, en termes d'insertion dans le fonctionnement urbain, de « faciliter la lecture de l'organisation de ces zones », « qualifier les traitements des limites espaces publics/espaces privés pour redonner une cohérence sur rue » et d' « éviter les nuisances sur le voisinage dans les secteurs au contact des zones résidentielles ».

Cinq secteurs ont été définis au sein de la zone UZ. Le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole (branche ferroviaire) passe par deux d'entre eux : UZa (situé dans la ZAC Tertiaire de la Lézarde et « orienté principalement vers l'accueil d'activités commerciales ou de services ») et UZb (« au sein de la Z.A.C. du Domaine de la Vallée, pour l'accueil d'activités artisanales et de services »).

Les usages des sols interdits en zone UZ sont :

- « Les constructions ou installations de quelque nature qu'elles soient », sauf certaines exceptions (présentées dans la suite du texte) ;
- « L'aménagement de terrains pour l'accueil des campeurs et des caravanes, et le stationnement des caravanes, sauf dans le cas d'aires organisées pour l'accueil des gens du voyage » ;
- Et les entrepôts dans les secteurs UZa, UZb et UZc.

Par exception à ces interdictions, d'autres usages des sols sont admis au sein de la zone. Pour les secteurs UZa et UZb, il s'agit notamment des équipements publics et des « installations et ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ».

Le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole correspond à la catégorie des « installations et ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ». Le projet est donc compatible avec cette zone.

ZONE N : ZONE NATURELLE

La zone N rassemble « des sites naturels constituant des espaces de première importance d'une part sur le plan écologique et d'autre part pour l'offre de détente aux populations de l'agglomération », tels que les coteaux boisés ou les fonds de vallée non urbanisés. Les objectifs qui lui sont associés sont :

- De protéger les espaces en question de l'urbanisation ;
- « De les valoriser pour des usages de loisirs et de promenade » ;
- « De protéger et renforcer les boisements des coteaux comme moyen complémentaire de lutte contre les ruissellements » ;
- Et « de préserver des champs d'expansion de crues des rivières dans les vallées ».

La zone N contient trois secteurs. L'un d'eux, le secteur Nv, est concerné par le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole. Il s'agit d'un secteur « au sein duquel les aménagements doivent favoriser l'expansion des crues et dont l'inondabilité justifie d'y interdire des installations vulnérables au risque ».

Les usages des sols interdits en zone N sont :

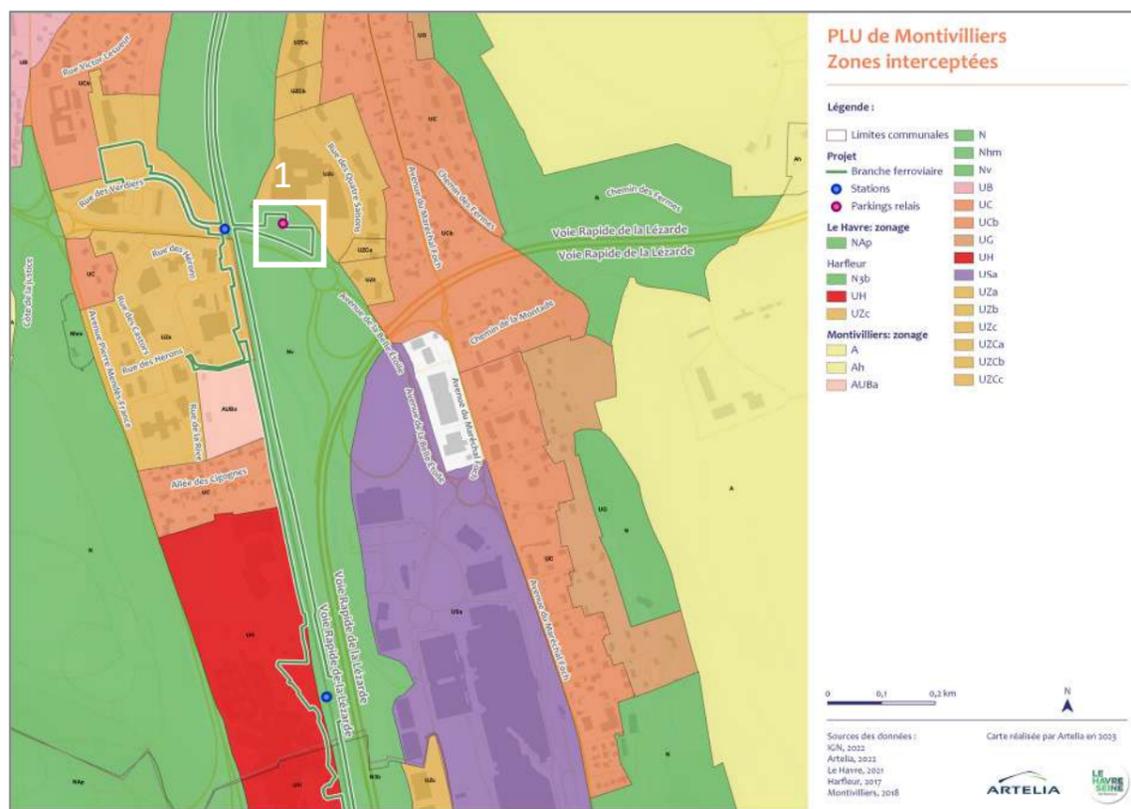
- « Les constructions, établissements ou installations de quelque nature qu'ils soient », à l'exception de certains cas présentés dans la suite du texte ;
- « L'aménagement de terrains permanents pour l'accueil des campeurs et des caravanes, sauf dans le secteur Ns » ;
- « Les abris fixes ou mobiles utilisés à des fins d'habitation ainsi que leurs agrandissements » ;
- « Les dépôts de toute nature ».

Par exception à ces interdictions et dans certains secteurs, des usages des sols sont admis sous conditions. Dans le cas du secteur Nv il s'agit notamment :

- « [D]es aires permanentes de stationnement ouvertes au public » ;
- « [D]es ouvrages de régulation des eaux pluviales destinés à la lutte contre les inondations » ;

« [D]es voies de desserte nécessaires à l'aménagement de la zone » ; Dans la zone N, secteur Nv du PLU de Montivilliers, le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole prévoit :

- La mise en place de voies de tramway et les déblais et remblais en lien avec la mise en place de la plateforme ;
- Au sein de l'emplacement n°1 sur la carte ci-après, la création d'une station, l'agrandissement d'un parking existant (impliquant de supprimer les talus et de réaliser des murs de soutènement) accompagné de la mise en place d'une passerelle et d'aménagements piétons ;
- Au sein de l'emplacement n°2 sur la carte ci-après, la création d'une station, le réaménagement d'un parking existant, la reprise des voiries existantes, la mise en place d'aménagements piétons et cycles et la création d'un local d'exploitation pour le personnel du tramway (135 m²).



Les aires de stationnement permanentes ouvertes au public et les voies de desserte font partie des usages des sols admis dans la zone, ce n'est cependant pas le cas des voies de tramway (y compris les déblais et remblais liés à leur pose), des stations et du local d'exploitation. Le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole (dont les voies remplaceront les voies ferroviaires actuellement exploitées par la SNCF) n'est donc pas compatible avec la zone N, secteur Nv, du PLU de Montivilliers.

Les raisons de cette incompatibilité et solutions envisagées pour la résoudre sont examinées au § 3 « Incidences du projet et mesures prises en conséquence ».

L'interdiction des dépôts stipulée dans le PLU demeurera de plus un point d'attention lors de la phase travaux du projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, puisque le périmètre de cette phase intercepte des zones N du PLU de Montivilliers le long de la LER (secteur de l'hôpital Monod, future station et P+R Les Arts et secteur au nord de ces derniers). On peut d'ores et déjà noter que le Cahier de Contraintes Environnementales de Chantier (CCEC) du projet précise que « [s]auf accord du maître d'œuvre, les matériaux divers de terrassements, démolition, mobiliers, déposés dans le cadre des travaux ne pourront être stockés plus d'une journée sur le chantier » et que le titulaire du marché travaux devra « devra user d'un dépôt provisoire à l'extérieur du chantier, même éloigné des emprises travaux ». Le CCEC stipule de plus que « [l]e stockage des seuls matériels et matériaux strictement nécessaires aux besoins du chantier pour la journée en cours est toléré ; il se fait dans l'emprise autorisée pour le chantier. Tout dépôt en dehors de ces limites est strictement interdit ».

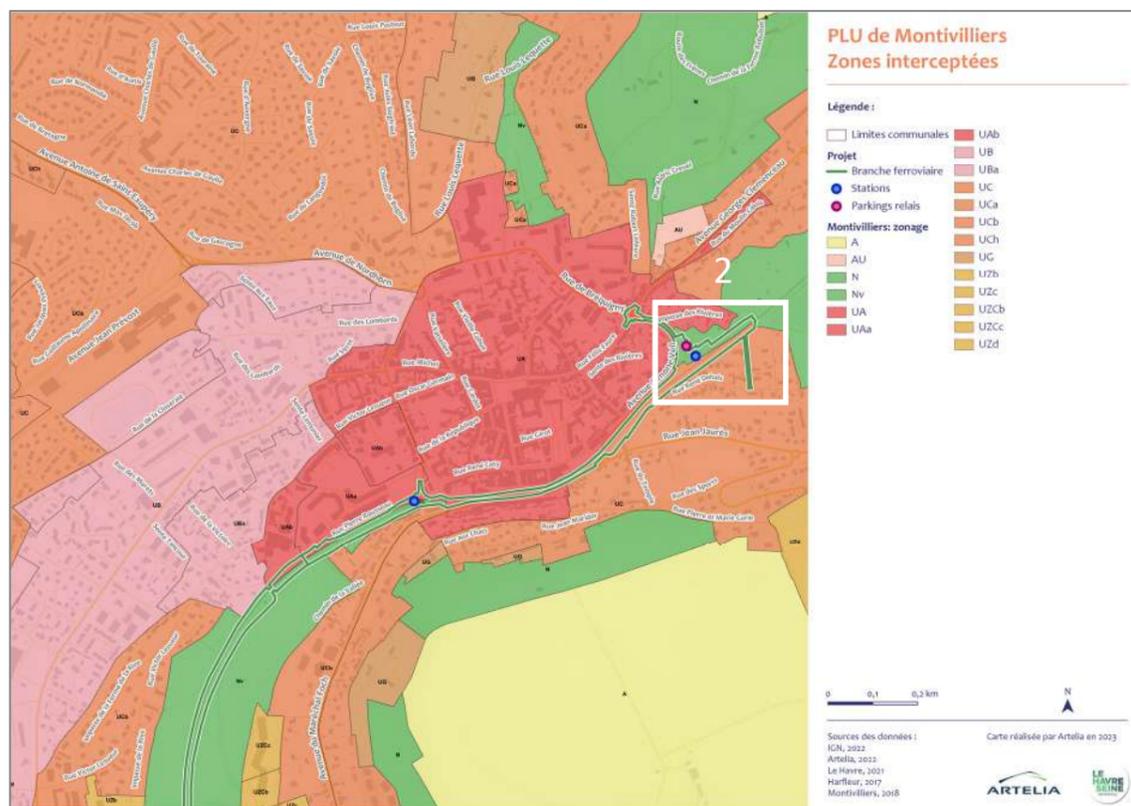
USAGES DES SOLS : CONDITIONS PARTICULIERES COMMUNES A PLUSIEURS ZONES

Comme indiqué ci-avant, le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole est compatible avec les zones UA et UC du PLU de Montivilliers.

USAGES DES SOLS DANS DES PERIMETRES CONCERNES PAR DES RISQUES NATURELS OU TECHNOLOGIQUES

Des prescriptions particulières sont énoncées pour les périmètres de précaution institués autour d'indices de cavités souterraines en zone UA, en zone UC, en zone UZ et en zone N. On relève aussi des contraintes spécifiques aux zones de danger définies autour des canalisations de transport de matières dangereuses en zone UC, en zone UZ et en zone N.

Le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole n'intercepte pas de périmètres de précaution définis autour d'indices de cavités souterraines, de ZEi, de Zpel ou de Zels sur la commune de Montivilliers. Ces éléments demeureront toutefois des points d'attention dans le cadre du projet. À toute fin utile, on relève que le projet ne prévoit pas d'immeuble de grande hauteur, d'installation nucléaire de base ou d'établissements susceptibles de recevoir du public pouvant recevoir plus de 100 personnes (interdits dans les zones de danger définies autour des canalisations de transport de matières dangereuses). L'étude géotechnique et l'étude d'infiltration des eaux pluviales en cours dans le cadre du projet permettront de plus de s'assurer de l'absence de cavités souterraines et, dans le cas contraire, d'adapter le projet en conséquence.



ASSAINISSEMENT DES EAUX PLUVIALES

Les règlements de la zone UA, de la zone UC, de la zone UG, de la zone AUBa, de la zone UH, de la zone UZ et de la zone N comportent des prescriptions en matière d'assainissement des eaux pluviales. Ces eaux doivent autant que possible être gérées à l'intérieur des terrains et « [l]es aménagements réalisés sur un terrain ne doivent pas faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales dans le milieu récepteur (réseaux, fossés, cours d'eau...), et ne devront en aucun cas modifier l'exutoire des eaux pluviales (sauf justification par une étude réalisée sur l'impact de la modification), augmenter leur débit, ni altérer leur qualité ».

Les projets concernés par la Loi sur l'Eau font de plus l'objet de prescriptions particulières :

- « Le rejet d'eaux pluviales en sortie de l'opération d'aménagement doit être limité à 2L/s/ha de surface totale de projet » ;
- « Les ouvrages de rétention des eaux pluviales doivent être dimensionnés pour la pluie de fréquence de retour centennale la plus défavorable ».

Nota : le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole est concerné par la Loi sur l'Eau. Il fera en effet l'objet d'un dossier d'autorisation au titre des installations, ouvrages, travaux et activités.

Des prescriptions additionnelles ciblent de plus les « projets d'aménagement concernés par un cheminement de ruissellement », lesquels doivent « préciser les mesures d'adaptation appropriées au regard de ce risque naturel » et « garantir que leurs propres ruissellements n'aggravent pas les désordres résultant d'inondation aux fonds servants, notamment aux sous-sols ».

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 des installations, ouvrages, travaux et activités du projet.

TRAITEMENT DES ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

Les prescriptions relatives au traitement des espaces libres et aux plantations dans les zones du PLU de Montivilliers interceptées par les emprises du projet sont présentées dans le tableau ci-après.

Tableau 1: Prescriptions en matière de traitement des espaces libres et de plantations dans les zones du PLU de Montivilliers interceptées par les emprises du projet (PLU de Montivilliers, 2018, ARTELIA, 2022)

Zone	Prescriptions
UA et UC	<ul style="list-style-type: none"> - Les surfaces libres de toute construction ainsi que les délaissés des aires de stationnement doivent être plantés ou recevoir un traitement paysager de type végétal ou minéral » et ne peuvent être occupés par des dépôts (même provisoirement) - « Les haies végétales ou arborées doivent être plantées d'arbres ou d'arbustes d'essences locales » <p><u>Nota</u> : une liste d'essences locales conseillées est annexée au PLU de Montivilliers (annexe 2).</p>
UG	<ul style="list-style-type: none"> - « Les surfaces libres de toute construction ainsi que les délaissés des aires de stationnement doivent être plantés ou recevoir un traitement paysager de type végétal ou minéral ; ils ne peuvent pas être occupés par des dépôts, même à titre provisoire » - « Les haies végétales ou arborées doivent être plantées d'arbres ou d'arbustes d'essences locales » (même liste que pour les autres zones du PLU de Montivilliers)
AUBa	<ul style="list-style-type: none"> - « Les surfaces libres de toute construction ainsi que les délaissés des aires de stationnement doivent être plantés ou recevoir un traitement paysager de type végétal ou minéral ; ils ne peuvent pas être occupés par des dépôts, même à titre provisoire. » - « Les haies végétales ou arborées doivent être plantées d'essences d'arbres ou d'arbustes locales » (même liste que pour les autres zones du PLU de Montivilliers)
UH	<ul style="list-style-type: none"> - « Les surfaces libres de toute construction ou installation, ainsi que les délaissés des aires de stationnement doivent être traités en espaces verts d'agrément » - « Le pourtour des parcs de stationnement doit être planté afin d'améliorer leur aspect et les intégrer au site » - « Les haies végétales ou arborées doivent être plantées d'arbres ou d'arbustes d'essences locales » (même liste que pour les autres zones du PLU de Montivilliers)
UZ	<ul style="list-style-type: none"> - « Les surfaces libres de toute construction et non destinées à être occupées par des parcs de matériaux ou dépôts de plein air, ainsi que les délaissés des aires de stationnement doivent être traités en espaces verts d'agrément » - En secteurs UZa, UZb et UZc, 15% de la surface parcellaire doit être constituée d'espaces verts plantés qui doivent « être traités en pelouses et plantés de plantes buissonnantes ou d'arbres d'essences locales », « être à l'échelle des volumes bâtis et se présenter de préférence par masses » - « Dans la marge de recul comprise entre le bâtiment et la rue, des arbres de haute tige doivent être plantés à raison d'un arbre minimum pour 10 mètres linéaires de façade de terrain sur rue »

Zone	Prescriptions
	<p>- « L'ensemble des espaces végétalisés et les haies doivent être plantés d'arbres ou d'arbustes d'essences locales », les essences recommandées étant les mêmes que pour les autres zones du PLU de Montivilliers</p> <p>Modalités de végétalisation spécifiques pour les aires de stationnement :</p> <p>- Un arbre pour quatre places de stationnement (au minimum)</p> <p>- Dans une optique d'amélioration de l'aspect et de réduction des nuisances, mise en place de talus plantés pour diviser les aires de stationnement aériennes de plus de 1000 m², ou, si ces mouvements de sol ne peuvent pas être exécutés pour des raisons techniques, les aires de stationnement doivent obligatoirement être délimitées par des rangées d'arbres ou des haies vives d'essences locales d'une hauteur suffisante pour masquer les véhicules en stationnement depuis les voies de circulation</p>
N	<p>- Les surfaces libres de toute construction ou installation, ainsi que les délaissés des aires de stationnement, doivent être plantés et traités en espaces verts d'agrément ; ils ne peuvent pas être occupés par des dépôts, même à titre provisoire »</p> <p>- « Les haies végétales ou arborées doivent être plantées d'essences d'arbres ou d'arbustes locales », les essences recommandées sont les mêmes que pour les autres zones du PLU de Montivilliers.</p> <p>Dans le secteur NV, il est en outre précisé que « [l]es aménagements effectués doivent assurer la perméabilité des traitements au sol » et que « [l]'espace situé entre la Lézarde et la R.D. 489 doit être traité en espace vert d'agrément, engazonné et planté d'arbres et d'arbustes d'essences locales » ; cet espace sera intégré au projet d'aménagement paysager global du centre commercial La Lézarde.</p> <p>Modalités de végétalisation spécifiques pour les aires de stationnement :</p> <p>- Un arbre pour quatre places de stationnement (au minimum)</p> <p>- Dans une optique d'amélioration de l'aspect et de réduction des nuisances, mise en place de talus plantés pour diviser les aires de stationnement aériennes de plus de 1000 m², ou, si ces mouvements de sol ne peuvent pas être exécutés pour des raisons techniques, les aires de stationnement doivent obligatoirement être délimitées par des rangées d'arbres ou des haies vives d'essences locales d'une hauteur suffisante pour masquer les véhicules en stationnement depuis les voies de circulation.</p>

Le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole tiendra compte des prescriptions du PLU de Montivilliers en matière de traitement des espaces libres et de plantations.

2.1.2. Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)

Le projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du PLU de Montivilliers est organisé autour des orientations suivantes :

- « Mettre en valeur les lignes de force du cadre naturel » ;
- « Conforter le rôle urbain de Montivilliers » ;
- « Améliorer la cohésion du tissu urbain » ;
- « Affirmer une polarité de services structurants d'agglomération sur le territoire Sud » ;
- « Gérer les interfaces de l'agglomération avec son environnement rural : valoriser les complémentarités, limiter les conflits d'usage ».

Ces orientations sont déclinées au travers de quatre politiques thématiques, dont les objectifs sont présentés dans le tableau ci-après. Le tableau donne également à voir l'analyse de la compatibilité du projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole avec les objectifs du PADD de Montivilliers ; les objectifs qui s'appliquent au projet sont en gras.

Tableau 2: Politiques thématiques du PADD du PLU de Montivilliers et objectifs associés (Montivilliers, 2018, ARTELIA, 2023)

Politique thématique	Objectifs associés	Analyse de la compatibilité du projet
Politique de l'habitat et des services à la population	<ul style="list-style-type: none"> - Objectif démographique : « porter la population de la ville de Montivilliers entre 18 et 20 000 habitants, ce qui nécessite de produire un effort de construction soutenu pour résorber la baisse de population » - « Rétablir une fluidité dans le parc de logements, faciliter les parcours résidentiels des habitants et répondre à une demande sociale importante » - « Maintenir et développer une réponse en termes d'équipements et de services aux besoins ou attentes de catégories de population spécifiques » : « permettre le maintien à domicile des personnes âgées grâce au développement de produits logements adaptés (petits immeubles collectifs) et à l'amélioration des services de proximité (transports collectifs, activités et animations extérieures, services à domicile) », « créer des lieux d'accueil médicalisés pour les personnes âgées dépendantes », « offrir un terrain pour l'accueil organisé des gens du voyage, s'inscrivant dans les besoins identifiés sur l'agglomération dans le cadre du Schéma Départemental (6 emplacements doubles) », « répondre aux besoins des familles en diversifiant les possibilités d'accueil de la petite enfance (construction d'une maison de l'enfance et de la famille, relais assistance maternelle, soutien aux initiatives associatives) et de prise en charge périscolaire des enfants » - « Promouvoir une politique urbaine d'accompagnement favorisant l'attractivité résidentielle et la qualité de vie des habitants » - « Organiser la constitution de nouveaux quartiers en continuité du tissu urbain préexistant et en encourageant un mode de développement respectueux de l'environnement » - « Favoriser le renouvellement » 	<p>Le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole répond à l'objectif de développement d'une offre de services adaptée aux besoins de catégories de populations spécifiques : cet objectif cible notamment la mise en place de transports collectifs pouvant bénéficier aux personnes âgées. Le tramway, mode de transport alliant vitesse commerciale performante et confort des usagers (stations accessibles, montée de plain-pied dans les rames, places assises, absence d'à coups du fait de la circulation en site propre...), correspond à ces ambitions.</p> <p>Le projet contribue par ailleurs de manière indirecte à l'objectif de « favoriser le renouvellement », puisqu'il dessert le centre de Montivilliers, anciennement urbanisé, et encourage donc le maintien de population en son sein ainsi que sa densification.</p>
Politique de développement économique	<ul style="list-style-type: none"> - « Développer une offre adaptée d'espaces économiques » - « Maintenir une armature commerciale diversifiée », le PADD demande notamment de « préserver le rôle structurant et le rayonnement du centre-ville, dus à l'existence d'un marché et à la présence de services (activités libérales, banques, ...), grâce à des aménagements urbains d'accompagnement (réorganisation du marché, aménagement d'espaces publics, modification du plan de circulation et création de parcs de stationnement) concourant au développement de l'animation urbaine et du lien social » - « Soutenir le développement d'une agriculture raisonnée privilégiant la protection des milieux, et particulièrement le maintien ou la remise en herbe des terres, en favorisant le développement d'activités de loisirs et de jeux, de l'agritourisme et des activités respectueuses de l'environnement, afin de mieux concilier les enjeux de valorisation de l'activité économique agricole et de préservation de l'environnement (maîtrise des ruissellements et de l'érosion, lutte contre l'érosion, protection de la ressource en eau) - « Favoriser un développement touristique intégré à la dynamique régionale, s'insérant dans une offre culturelle et de loisirs d'agglomération, et axée sur la valorisation du patrimoine et du centre historique, l'offre de promenades, l'animation culturelle et l'amélioration de l'accueil et de la promotion touristique », l'offre de promenade associée à la vallée de la Lézarde est notamment identifiée 	<p>Le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole confortera le rayonnement du centre-ville de Montivilliers en renforçant ses connexions avec les communes avoisinantes du Havre et d'Harfleur. L'aménagement de liaisons modes doux et le réaménagement d'un parking en centre-ville constitueront aussi des facteurs d'attractivité accrue.</p> <p>Le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole s'inscrit dans la vallée de la Lézarde, à proximité d'espaces de promenade existants ou projetés (le parc de la Sente des Rivières à Montivilliers par exemple). Il participe donc à la mise en valeur de l'offre de promenade de la vallée, par une desserte facilitée.</p>
Politique des déplacements	<ul style="list-style-type: none"> - « Promouvoir l'utilisation des transports collectifs à l'échelle de l'agglomération et faire du L.E.R. un axe structurant du développement » : « poursuivre l'amélioration du niveau de services du L.E.R », « améliorer la desserte par le réseau des bus urbains en adaptant le tracé des lignes au développement urbain et en recherchant 	<p>Sur la commune de Montivilliers, le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole reprend les emprises de la ligne LER</p>

Politique thématique	Objectifs associés	Analyse de la compatibilité du projet
	<p>l'efficacité des rabattements vers le L.E.R », « organiser un pôle d'intermodalité des transports autour de la station L.E.R. de Montivilliers, en y privilégiant la mise en correspondance de l'ensemble des modes de déplacement et en l'accompagnant de la création d'un parc-relais et de travaux d'amélioration des conditions d'accessibilité afin d'y favoriser le rabattement », « aménager la halte J. Monod sur le parcours du L.E.R. pour une meilleure mise en relation avec le centre hospitalier et le centre commercial », « étudier l'opportunité de créer une nouvelle halte en lien avec les nouveaux secteurs de développement résidentiel et économique pressentis au Nord-Est de la ville »</p> <p>- « Développer l'usage des modes doux » : « aménager progressivement d'un réseau de liaisons piétonnes et cyclables sécurisant entre le centre-ville et les principaux quartiers et pôles d'intérêt d'agglomération de la commune », « connecter ces cheminements au réseau structurant d'agglomération (avenue verte du Havre) »</p> <p>- « Assurer une cohabitation harmonieuse des différents modes de déplacement sur l'espace public » : « valoriser des aménagements donnant plus de confort aux piétons en centre-ville, accompagnés d'une réorganisation du plan de circulation et de la constitution de parcs de stationnement facilitant l'accessibilité », « mettre en œuvre un meilleur partage de la voirie et la requalification urbaine et paysagère des principaux axes routiers convergeant vers le centre-ville », « améliorer l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite à la voirie et aux transports grâce notamment à la prise en compte des préconisations d'une charte d'aménagement d'agglomération au fur et à mesure de la réalisation des travaux de requalification d'espaces publics »</p> <p>- « Diversifier les itinéraires structurants de désenclavement de l'agglomération et en tirer parti pour l'amélioration de l'accessibilité à Montivilliers » : « se positionner pour un recalibrage de la R.D.31 afin d'améliorer la liaison vers l'A.29 et de constituer un itinéraire d'évitement du nœud routier de la Brèque pour la desserte Nord et Ouest de l'agglomération havraise »</p>	<p>pour y proposer une desserte plus fine du territoire (plus de stations sur le parcours) et plus cadencée (fréquence de passage augmentée). La station terminus sera de plus accompagnée d'un parking-relais (réaménagement d'un parking existant) et sera le point de convergence d'itinéraires modes doux, favorisant ainsi le rabattement des transports individuels, des cycles et des piétons vers cette ligne de transport en commun.</p> <p>Des aménagements modes doux (voies ou pistes cyclables et cheminements piétons) mis en place dans le cadre du projet accompagnent le parcours du tramway sur les communes du Havre, d'Harfleur et de Montivilliers. Ces aménagements sont clairement balisés et sont séparés de la voie tramway ainsi que de la circulation routière, afin de garantir le confort et la sécurité des usagers.</p> <p>Les stations du projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, de même que les rames de tramway elles-mêmes, seront accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).</p> <p><u>Nota</u> : le projet ne passe pas par la RD 31.</p>
Politique de préservation de l'environnement	<p>- « Lutter contre le ruissellement des eaux pluviales et l'érosion »</p> <p>- « Protéger les personnes et les biens du risque d'inondation »</p> <p>- Améliorer la connaissance et la prévention des risques liés à la présence de cavités souterraines »</p> <p>- « Améliorer la qualité de la ressource en eau »</p> <p>- « Intégrer les risques et nuisances affectant le territoire dans la gestion des développements urbains et apporter des réponses communes au traitement des risques et à la valorisation de l'espace »</p>	<p>Ces objectifs ont principalement trait à l'aménagement des espaces agricoles et des coteaux boisés, aux politiques publiques d'appréhension et de gestion du risque, à la protection des points de captage et au réseau d'eau et d'assainissement.</p> <p>Ces éléments sont pour certains hors du périmètre d'action (voire du périmètre géographique dans le cas des zones agricoles et des coteaux boisés) du projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole. Le projet ne se situe pas à proximité d'un périmètre de protection de captage.</p> <p>Sur la commune de Montivilliers, le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole reprend le tracé de la LER et d'autres aménagements existants, en particulier la gare implantée au niveau de l'hôpital Monod, le parking de la jardinerie Desjardins et le parking implanté au sud de l'avenue Simone Veil.</p>

Politique thématique	Objectifs associés	Analyse de la compatibilité du projet
		<p>On peut de plus noter que le projet prévoit l'aménagement d'espaces végétalisés et d'espaces d'infiltration qui contribueront à la maîtrise du ruissellement par l'infiltration des eaux pluviales, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Traitement des places de stationnement en pavés à joints larges enherbés dans les parkings relais Les Arts et Parc Jardin, de manière à permettre l'infiltration des eaux pluviales ; - Aménagement de bosquets végétalisés traités en creux au niveau du parking relais Parc Jardin ; - Intégration des stations dans des espaces paysagers multistrates. <p>Des mesures de prévention seront mises en œuvre en phase d'exploitation au niveau des parkings relais Les Arts et Parc-Jardin, tous deux concernés par le zonage du Plan de Prévention du Risque Inondation de la Vallée de la Lézarde (îlot refuge, fermeture et évacuation du P+R en cas de crue, système d'alerte pour les usagers, ...). La compatibilité du projet avec le PPRI sera assurée via l'instruction du dossier Loi sur l'Eau et des permis d'aménager à réaliser dans ces secteurs.</p> <p>Les études géotechniques (en cours) sur le projet tiennent de plus compte des risques associés aux cavités souterraines. Les prescriptions du PLU de Montivilliers en la matière seront suivies.</p> <p>Le projet fait l'objet fait l'objet d'une procédure d'autorisation environnementale et d'utilité publique. La recevabilité du dossier en phase d'instruction et l'obtention des autorisations dépendront ainsi de la justification de la maîtrise des impacts sur l'environnement et des mesures associées : risque inondation par crue et ruissellement, impacts sur les zones humides, ou encore risques de nuisances et de pollution (canalisations, bruit, ...).</p>

Le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole est compatible avec le PADD du PLU de Montivilliers.

2.1.3. Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

Le PLU de Montivilliers comporte deux OAP, Epaville et Réauté-Fréville. Ces deux OAP ne se situent toutefois pas sur le tracé ou à proximité du projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole.

2.1.4. Servitudes d'Utilité Publique (SUP)

Le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole (et plus précisément la branche ferroviaire) intercepte plusieurs Servitudes d'Utilité Publique (SUP) du PLU de Montivilliers. Ces servitudes ont trait la protection du patrimoine culturel et à la présence de centres de transmissions radioélectriques. Les servitudes en question et les prescriptions qui leur sont associées sont présentées dans le tableau ci-après ; seules les prescriptions susceptibles d'influer sur une infrastructure de transport ou un local technique sont présentées.

Il faut aussi noter que la LER, dont le tracé sera repris par la branche ferroviaire, est aussi à l'origine d'une servitude de type T1 dont l'emplacement correspond à celui de la ligne. Enfin, le tracé de la branche ferroviaire longe une servitude de type AC2 (protection des sites et monuments naturels). Cette servitude est liée au site inscrit « L'ensemble urbain de Montivilliers ».

Le tableau ci-après présente les effets de ces servitudes et l'analyse de la compatibilité du projet avec ces derniers.

Nom de la servitude	Prescriptions associées	Analyse de la compatibilité du projet
<p>AC1</p> <p>Protection des monuments historiques classés ou inscrits</p>	<p><u>Origines des servitudes</u> : parties de l'ancienne abbaye (classées le 31 mars 1992), vestiges du colombier, église classée, anciens bâtiments abbatiaux, temple protestant, restes d'anciennes fortifications, rue Vieille Cohue, ancien charnier</p> <p>Cette servitude correspond à un périmètre de 500m de rayon définit autour des monuments historiques au titre de leurs abords ainsi qu'aux monuments historiques eux-mêmes. Elle soumet la délivrance d'autorisations d'urbanisme (permis de construire par exemple) à un avis conforme de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF).</p>	<p>Les autorisations d'urbanisme demandées dans les périmètres couverts par une servitude AC1 seront transmis à l'ABF.</p>
<p>AC4</p> <p>Sites Patrimonial Remarquable</p>	<p><u>Servitude correspondant à</u> : l'emprise du Site Patrimonial Remarquable de Montivilliers</p> <p>Cette servitude impose l'obtention d'une autorisation préalable pour pouvoir réaliser certains travaux, autorisation elle-même soumise à l'accord de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF).</p>	<p>Les prescriptions en lien avec le Site Patrimonial Remarquable de Montivilliers seront respectées dans le cadre du projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole.</p> <p><i>Voir ci-après pour plus de détails.</i></p>
<p>PT2</p> <p>Transmissions concernant la protection contre les obstacles des centres d'émission et de réception exploités par l'Etat</p>	<p>Dans les zones et dans le secteur de dégagement institués par la servitude PT2, les propriétaires peuvent devoir supprimer ou modifier des bâtiments constituant des immeubles par nature (au sens des articles 518 et 519 du code civil). Dans la zone primaire de dégagement, les propriétaires peuvent avoir à supprimer les excavations artificielles, les ouvrages métalliques (fixes ou mobiles) et les étendues de liquide dont les étendues d'eau ; la création de tels aménagements ou ouvrages est par ailleurs interdite. Dans les zones primaires et secondaires de dégagement ainsi que dans la zone spéciale de dégagement, la création de constructions ou d'obstacles excédant une certaine hauteur (et pouvant par conséquent gêner les émissions) est qui plus interdite.</p> <p>L'altitude maximale autorisée dans la zone interceptée par le projet est de 72m.</p>	<p>Ces prescriptions seront respectées 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 la conception du projet.</p> <p>Les éventuelles perturbations électromagnétiques causées par le tramway feront l'objet d'un suivi et, en cas de trouble pour les communications radioélectriques, les mesures nécessaires seront prises.</p>
<p>PT3, PT4</p> <p>Réseau de télécommunications</p>	<p>La servitude PT3 impose aux propriétaires « ménager le libre passage aux agents de l'administration » (Servitudes d'Utilité Publique, Notice, PLU de Montivilliers). La servitude PT4 entraîne quant à elle une obligation d'élaguer « les plantations gênant la construction ou compromettant le fonctionnement des lignes de télécommunication empruntant le domaine public »; en cas de refus, cette opération peut être exécutée d'office par les pouvoirs publics.</p>	<p>Ces prescriptions seront respectées dans le cadre du projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole</p>
<p>T1</p> <p>Servitudes relatives aux voies ferrées</p>	<p>La servitude T1 met en place une obligation d'alignement pour les riverains de la voie ferrée et d'autres dépendances du domaine public ferroviaire (les gares par exemple). Avant tous travaux, les riverains concernés doivent donc demander délivrance de leur alignement. Cette servitude entraîne de plus des limitations au droit d'utiliser les sols à proximité des voies ferrées. On relève notamment l'interdiction d'édifier des constructions (exception faite des murs de clôture) dans une distance de deux mètres d'un chemin de fer. Il est également interdit de planter des arbres à moins de six mètres du chemin de fer ou des haies vives à moins de deux mètres, ou encore de déposer des pierres ou d'autres éléments susceptibles d'être projetés à moins de cinq mètres de la voie de chemin fer. Des dérogations peuvent être demandées.</p>	<p>Le projet s'implante sur l'emplacement de la LER, qui constitue la source de la servitude T1. La SNCF rétrocèdera les terrains correspondant à la LER à la collectivité pour permettre la réalisation du projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole.</p>

Le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole est compatible avec les servitudes d'utilité publique interceptées sur la commune de Montivilliers.

2.1.4.1. Site Patrimonial Remarquable de Montivilliers

Le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole intercepte les zones suivantes du Site Patrimonial Remarquable (ex- Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager) de Montivilliers :

- 1.1 ; Centre-ville historique ;
- 1.1 f, Alignements de façade sur rue obligatoire ;
- 1.2, Secteur périphérique ;
- 2.1, Quartiers sur la rivière ;
- 2.1f, Retrait le long de la rivière.

Il faut noter qu'un permis d'aménager sera déposé pour chaque commune traversée par le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole. Ces permis seront examinés par l'Architecte des Bâtiments de France (ABF), déjà contacté au stade Avant-Projet par les équipes de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre du projet. Une transmission anticipée de l'Avant-Projet à l'ABF est de plus envisagée. De manière générale, le règlement du SPR de Montivilliers indique que « [l]es constructions et installations de toutes natures doivent respecter l'harmonie créée par les constructions existantes et par les dispositions du site. Elles doivent présenter une unité d'aspect, de volume, de forme, de matériaux, de couleur et de percement. Les constructions contemporaines doivent faire l'objet d'une composition architecturale ». Des prescriptions sont édictées en ce sens pour l'ensemble des secteurs ; ces règles générales sont complétées par des règles spécifiques à chaque secteur.

Les prescriptions susceptibles de s'appliquer au projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole sont présentées ci-après.

Prescriptions relatives aux constructions neuves ou récentes et aux extensions de toutes les constructions

- **Implantation et volume des bâtiments** : s'adapter au terrain (« [p]as de buttes de terre, ni de remblais ou déblais trop importants »)
- **Façades** : façades composées, de préférence, traitées en une polychromie douce, de couleurs pastel (pas de blanc), recours à des linteaux en bois de faible hauteur et non saillants, possibilité d'employer la brique si elle présente des teintes traditionnelles (pas de jaune flammé)
- **Toitures et couvertures** : 35 à 55° de pente, possibilité d'accepter les toits terrasses (au cas par cas) ou les petites toitures terrasses (volume de liaison ou extensions non visibles depuis la voie publique) ou les toits monopente (en limite séparative, « accolés à une construction existante (...) dans le cadre d'une architecture contemporaine de qualité »)
- **Baies, fenêtres et menuiseries** : disposition des baies « de manière composée et non aléatoire », menuiseries et métalleries généralement en blanc (lasures claires admises), autorisation des menuiseries en PVC « sous réserve qu'elles soient de même section et aient le même nombre de carreaux que les menuiseries anciennes », coffrets de volets roulants non visibles depuis l'espace public (« sauf s'ils sont pourvus d'un habillage (lambrequins) ou non saillants par rapport à la façade), possibilité pour les constructions neuves de disposer de divisions de vitrage à l'ancienne ou de divisions de style contemporain ou d'absence de divisions
- **Installations et édicules techniques** : « [l]es installations et édicules techniques (antennes, réservoirs, etc.) ainsi que les appareils techniques en faveur de l'environnement (panneaux solaires...) sont autorisés s'ils s'intègrent harmonieusement dans leur environnement »

Il sera tenu compte de ces prescriptions pour l'aménagement des stations prévues sur la commune de Montivilliers ainsi que pour le local technique de la ligne (à proximité de la station Parc-Jardin).

Prescriptions relatives aux clôtures

- « L'unité architecturale d'une construction s'étendant sur plusieurs parcelles ou sur plusieurs propriétés sera conservée ou restituée sur l'ensemble des clôtures concernées ».
- « Elles se présenteront comme des bandes horizontales, plutôt que comme une juxtaposition d'éléments verticaux. Les éléments porteurs répétitifs ne seront pas mis en valeur. Une végétalisation ou une peinture en harmonie sera réalisée. »
- « Les piliers de maçonnerie sont réservés aux portails d'entrée ou pour jalonner les angles de la propriété. Ces maçonneries doivent être traitées en harmonie avec les façades principales (matériaux, couleurs, modénature). »
- « Les portails seront préférentiellement en bois (peint ou de lasure foncée) mais les grilles de dessin simple sont autorisées. Les portails en aluminium sont autorisés si leur teinte est en harmonie avec le reste de la clôture. Le blanc pur est déconseillé, notamment dans le centre-ville ancien ».

Ces prescriptions seront prises en compte si des clôtures sont mises en place en lien avec les stations ou le local d'exploitation de la ligne.

Prescriptions relatives à la végétation

- « Les essences végétales utilisées dans les haies seront similaires à celles locales dans un esprit jardiné ou naturel. »
- « Les arbres de haute tige, supprimés lors d'une construction ou lorsque leur état sanitaire le nécessite, devront être remplacés. Des arbres et espaces verts composés devront être plantés en cas de construction neuve sur une parcelle réaménagée. »
- « Les végétaux seront régulièrement entretenus afin de préserver la qualité jardinée du lieu. »
- « Les haies seront taillées régulièrement, soit de manière stricte, soit de manière naturelle, afin de ne pas encombrer l'espace public. Afin de limiter l'entretien, on privilégiera les végétaux à pousse lente. »
- « On évitera les clôtures trop compliquées ou en contraste avec l'ambiance du lieu. »
- Présence d'une liste de végétaux à privilégier

Ces prescriptions seront respectées dans le cadre des aménagements paysagers mis en place sur la commune de Montivilliers (notamment localisés autour des stations et au niveau des parkings relais).

Points particuliers sur le secteur 1.1

- **Alignements obligatoires (1.1f)** : « Les constructions respecteront obligatoirement les alignements sur rue inscrits au document graphique, les constructions neuves sur les parcelles concernées suivront l'alignement avec toutes les cassures, les courbures et les accidents qu'il présente » (sauf cas particulier)

- **Vestiges de l'enceinte médiévale** : « Sur le domaine public comme privé, une action de mise en valeur des vestiges en élévation des fortifications doit être menée : maîtrise de la végétation, consolidation des maçonneries, suppression des bâtiments précaires adossés. Toute intervention devra recevoir l'aval des services patrimoniaux de la Direction Régionale des Affaires Culturelles. »

Le projet respectera les alignements inscrits au document graphique. En effet, dans le secteur 1.1, seule une action de façade à façade sur l'espace de rue est prévue. Il n'intercepte de plus pas de vestiges de l'enceinte médiévale à l'heure actuelle ; si cela changeait, les prescriptions associées seraient respectées et les autorisations nécessaires demandées.

Nota : Une étude archéologique a été réalisée, la DRAC a été saisie du dossier.

- **Clôtures** :
 - Clôtures neuves sur rue, « [I]es clôtures nouvellement créées sur rue doivent comprendre un soubassement en matériau maçonné d'une hauteur minimum de 0,70 m (non comptée la hauteur de soutènement éventuellement nécessaire) et surmonté d'une grille », les clôtures implantées dans des secteurs inondables ou de ruissellement des eaux doivent permettre le libre passage des eaux de surface (ouvertures adaptées), « Les enduits et matériaux utilisés seront en accord avec l'environnement architectural et les façades des constructions existantes ou à créer sur le terrain » (blanc non autorisé sauf pour souligner la modénature), des haies végétales légères peuvent longer la maçonnerie de clôture du côté intérieur sans masquer les constructions anciennes, interdiction de certains végétaux (thuyas et conifères d'aspect similaire par exemple) et matériaux
 - Réfection de clôtures récentes sur rue, « [I]es enduits et matériaux utilisés seront en accord avec l'environnement architectural et les façades des constructions existantes ou à créer sur le terrain » (blanc non autorisé sauf pour souligner la modénature) et des haies végétales légères peuvent longer la maçonnerie de clôture du côté intérieur sans masquer les constructions anciennes, interdiction des thuyas et conifères d'aspect similaire
 - Réfection de murs anciens et clôtures, « [I]es murs et clôtures anciens, en pierres ou en briques, entiers ou subsistants par portions, seront restaurés sauf impossibilité technique ou pour des raisons de sécurité et dans ce cas là, remplacés dans le même esprit », emploi de joints de mortier discrets dès lors qu'ils sont visibles, « [I]es fleurissements en bordure, les arbustes bas et les plantes grimpantes sont admises si elles ne présentent aucun risque d'érosion et de destruction pour les maçonneries anciennes », « [I]es murs endommagés devront être remontés ou rejointés », interdiction des thuyas et conifères d'aspect similaire

Ces prescriptions seront respectées en cas d'implantation de clôtures ou de restitutions riveraines.

Points particuliers sur le secteur 2

- **Retrait le long de la rivière (2.1f)** : « En cas de réaménagement de parcelle, les constructions neuves ne pourront dépasser la ligne de retrait le long de la rivière portée au document graphique. Cette ligne est implantée à 5 m en retrait de la berge. »
- **Constructions à ossature bois** : « Les constructions à ossature bois ou présentant une architecture contemporaine de qualité sont autorisées, si elles contribuent à respecter et enrichir l'esprit du lieu. Elles seront étudiées au cas par cas. »

- **Clôtures sur berge** :
 - Implantation en retrait de 3m de la rivière par rapport au haut de berge talutée et en retrait de 1,5m sur un mur de soutènement existant
 - « Les clôtures recommandées sont composées d'un grillage ou d'une palissade, claustra, barrière, en bois, non opaque, complétées d'un accompagnement végétal côté espace public. Les grillages seront, à terme, masqués par la végétation et invisibles depuis l'espace public. »
 - « En bordure de berge, les essences fleuries et les variations de formes végétales sont encouragées. »

Les constructions neuves (stations et local d'exploitation) seront implantées en retrait de la berge. Les prescriptions relatives aux clôtures seront respectées en cas d'implantation de clôtures.

2.1.5. Autres secteurs ou éléments soumis à des prescriptions particulières

D'autres secteurs ou éléments du PLU de Montivilliers sont associés à des prescriptions particulières. Ainsi, la branche ferroviaire intercepte des liaisons piétonnes à sauvegarder et à valoriser au titre de l'article L. 123-1-5 I ve du code de l'urbanisme et des zones de publicité restreinte (ZPR). Son tracé est de plus proche de mares identifiées au titre de l'article L. 123-1-5 III 2° du code de l'urbanisme ainsi que d'emplacements réservés (ER3, ER40, ER43) et d'un secteur concerné par des prescriptions particulières d'implantation des façades.

Les liaisons piétonnes à sauvegarder et à valoriser au titre de l'article L. 123-1-5 I ve du code de l'urbanisme (désormais article L. 151-19 du même code) font l'objet de prescriptions variables selon les zones du PLU dans lesquelles elles sont situées. Dans le cas du projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, les liaisons interceptées sont en zone UA, en zone UH et en zone Nv ; les prescriptions correspondantes sont énoncées ci-après.

- **Zone UA** : « [I]es tracés indicatifs de liaisons piétonnes indiqués aux documents graphiques sont à respecter et leur aménagement doit privilégier le confort et la sécurité des piétons. Lorsqu'un projet n'est pas compatible avec le tracé indicatif, un itinéraire de substitution rétablissant la continuité de la liaison devra être prévu »
- **Zone UH** : « [I]es tracés indicatifs de liaisons piétonnes indiqués aux plans de découpage en zones sont à respecter et leur aménagement doit privilégier le confort et la sécurité des piétons »
- **Zone N (dont le secteur Nv)** : « [I]es tracés indicatifs de liaisons piétonnes indiqués aux documents graphiques sont à respecter et leur aménagement doit privilégier le confort et la sécurité des piétons. Une attention particulière doit être apportée à leur signalisation. Lorsqu'un projet n'est pas compatible avec le tracé indicatif, un itinéraire de substitution rétablissant la continuité de la liaison devra être prévu »

Le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole intercepte des « liaisons piétonnes à sauvegarder et à valoriser » en zone UH. Il n'interférera pas avec leur tracé indicatif ; l'un de ces tracés est d'ailleurs en connexion avec la station prévue dans le secteur de l'hôpital Monod. En zone UA et en zone Nv, les tracés indicatifs des liaisons seront respectés ou le projet laissera la porte ouverte à des possibilités alternatives.

Le règlement du PLU de Montivilliers précise que les mares identifiées au titre de l'article L. 123-1-5 III 2° du code de l'urbanisme (désormais article L. 151-23 du même code) sont « à protéger en raison de leur intérêt hydraulique et écologiques ». Leur comblement est donc interdit et « [t]ous travaux ou modifications doivent être réalisés à l'appui d'une étude hydraulique ».

Les emprises du projet n'interceptent pas de mares à protéger sur la commune de Montivilliers. Ces mares demeureront cependant un point d'attention dans la poursuite de la conception du projet, et plus particulièrement dans le cadre des études écologiques en cours.

Les emplacements réservés sont quant à eux destinés « aux voies et ouvrages publics, aux installations d'intérêt général ou aux espaces verts ». L'ER n°3 est destiné à de l'espace public et à la mise en valeur de la Lézarde. L'ER n°40 a quant à lui été mis en place dans l'optique d'aménager une liaison piétonne et cyclable, tandis que l'ER n°43 est destiné à des « aménagements d'espaces verts et d'ouvrages hydrauliques ».

Les prescriptions particulières d'implantation des façades contrôlent la disposition des façades dans des secteurs clairement délimités.

Le projet n'intercepte pas les emplacements réservés ou prescriptions particulières d'implantation des façades citées ci-avant. Ces éléments demeureront cependant des points d'attention dans la poursuite du projet.

3. INCIDENCES DU PROJET ET MESURES PRISES EN CONSEQUENCE

3.1. Incompatibilité constatée : zone N, secteur Nv du PLU de Montivilliers

Le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole n'est pas compatible avec les prescriptions associées à la zone N, secteur Nv, du PLU de Montivilliers puisque les voies de tramway (y compris les déblais et remblais liés à leur pose), la création de stations et le local d'exploitation ne correspondent pas aux occupations ou aux utilisations des sols admises sous conditions dans la zone. Une mise en compatibilité du PLU de Montivilliers est donc nécessaire dans le cadre du projet.

L'analyse des pièces composant le PLU de Montivilliers n'a pas mis au jour d'autres incompatibilités. Des points d'attention demeurent toutefois dans la conception du projet, à savoir :

- Les réservoirs de biodiversité et les continuités écologiques ;
- Les éléments du patrimoine archéologique, culturel et urbain ;
- Les paysages aux environs du projet et leur traduction dans ses aménagements paysagers et sa démarche de végétalisation ;
- Les prescriptions associées aux servitudes d'utilité publique et les emplacements réservés ;
- Les connexions avec les itinéraires modes doux existants ;
- Et l'assainissement des eaux pluviales.

Ces aspects seront suivis pendant l'ensemble des phases de conception et de réalisation du projet, et feront l'objet de réexamens à l'avancement par la maîtrise d'œuvre et la maîtrise d'ouvrage, afin de garantir le respect de ces points d'attention. On notera en particulier :

- Que le projet fait l'objet d'une procédure d'autorisation environnementale et d'utilité publique. La recevabilité du dossier en phase d'instruction et l'obtention des autorisations dépendront ainsi de la justification de la maîtrise des impacts sur l'environnement et des mesures associées : risque inondation par crue et ruissellement, impacts sur les zones humides, ou encore risques de nuisances et de pollution (canalisations, bruit, ...)
- Que Le Havre Seine Métropole organise, en parallèle de son examen au cas par cas, une concertation publique sur le projet de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (cette concertation se déroulera sur deux semaines en septembre 2023, ses modalités seront fixées lors de la séance du Conseil communautaire du 6 juillet 2023) ;
- Qu'une étude faune-flore est en cours, afin de définir les mesures d'évitement, de réduction, et le cas échéant de compensations nécessaires (y compris sur les zones humides). Des mesures d'accompagnement seront de plus mises en œuvre dans le respect des réservoirs de biodiversité et des continuités écologiques locales (mise en œuvre de la séquence ERC-A) ;
- Qu'une étude archéologique a été réalisée puis que la Direction Régionales des Affaires Culturelles a été saisie en février 2023, afin de connaître et de mettre en œuvre le cas échéant leurs prescriptions archéologiques ;
- Que les architectes du groupement sont en charge de l'insertion paysagère du projet, un travail est notamment en cours pour adapter la palette végétale aux espèces locales ;
- Qu'un permis d'aménager sera déposé pour chaque commune traversée par le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole. Ces permis seront examinés par l'Architecte des Bâtiments de France (ABF), déjà contacté au stade Avant-Projet par les équipes de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre du projet. Une transmission anticipée de l'Avant-Projet à l'ABF est de plus envisagée ;

- Que des échanges sont en cours avec la SNCF au sujet de la servitude T1 associée à LER et de son devenir après rétrocession des parcelles de la LER à la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole ;
- Que les communes sont contactées pour toute interception d'emplacement réservé afin d'examiner la compatibilité du projet avec ces emplacements ou, dans le cas contraire, d'envisager une mise en œuvre du droit de délaissement ;
- Que le tramway sera suivi sur sa section urbaine par un itinéraire cyclable en continu et que sur sa partie périurbaine, les stations seront reliées aux itinéraires cyclables existants dans l'axe de la vallée ;
- Que les études de conception en cours visent à garantir l'infiltration des eaux pluviales, dans le respect de la réglementation et des doctrines locales ; l'instruction du dossier Loi sur l'Eau (dossier d'autorisation au titre des installations, ouvrages, travaux et activités) permettra de garantir le respect de ces objectifs en cohérence avec les contraintes naturelles (perméabilité, profondeur de la nappe et présence de cavités notamment) ;
- Que la compatibilité du projet avec le PPRI sera assurée via l'instruction du dossier Loi sur l'Eau et des permis d'aménager. Des mesures de prévention seront mises en œuvre en phase d'exploitation au niveau des parkings relais Les Arts et Parc Jardin, tous deux concernés par le zonage du Plan de Prévention du Risque Inondation de la Vallée de la Lézarde (îlot refuge, fermeture et évacuation du P+R en cas de crue, système d'alerte pour les usagers, ...) ;
- Que le projet se conformera aux prescriptions du PPRI ; des échanges sont organisés à ce sujet entre le maître d'ouvrage et la DDTM. La conformité du projet avec le PPRI sera examinée par les services instructeurs dans le cadre du dossier d'autorisation IOTA.

3.2. Description du projet dans les espaces concernés par cette incompatibilité et mesures ERC

Le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole ne prévoit pas les mêmes aménagements et constructions dans l'ensemble des zones N, secteurs Nv du PLU de Montivilliers qu'il intercepte. Les paragraphes et illustrations ci-après permettent de le constater.

3.2.1. Parking relais et station Les Arts, Montivilliers

Dans le secteur situé au nord-ouest de l'intersection entre l'avenue de la Belle Étoile et la rue des Quatre Saisons, le projet prévoit d'étendre vers le sud le parking existant attenant à la jardinerie Desjardins, en lien avec la station « Les Arts » créée dans le cadre du projet. Ceci nécessitera de supprimer les talus existants (en lien avec la chaussée) et de mettre en place des murs de soutènement. L'extension permettra de réaliser une cinquantaine de places de stationnement véhicules ainsi que des stationnements vélo.

L'emplacement du parking relais Les Arts est en zone N, secteur Nv du PLU de Montivilliers ainsi qu'en zones bleu clair, bleu foncé (majoritaires) et rouge du Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) du bassin versant de la Lézarde.

Cette extension intercepte un espace arboré, qui couvre entre 20 et 25% de la surface d'aménagement envisagée et fera l'objet d'investigations plus détaillées dans le cadre des inventaires écologiques prévus en lien avec le projet. Ces inventaires permettront notamment d'identifier les habitats et les espèces présents au sein du secteur arboré. En fonction du résultat de ces investigations, des mesures d'évitement, de réduction et (en dernier recours) de compensation adaptées seront mises en place en phase de travaux comme en phase d'exploitation ; elles compléteront ou amèneront les mesures en lien avec la faune et la flore déjà envisagées dans le cadre du projet (voir ci-après). On peut d'ores et déjà noter qu'une partie de cet espace arboré sera conservé dans le cadre du projet.

Nota : cet espace boisé ne constitue a priori pas un boisement au titre du code forestier. Des inventaires sur ce sujet sont aussi en cours et identifieront les boisements qui devront faire l'objet d'une procédure de défrichement (voir le

§ 4.3, « La mise en compatibilité proposée du PLU de Montivilliers a-t-elle pour effet une consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers ? », pour plus de détails).

Le P+R Les Arts sera végétalisé (arbres de haute tige plantés entre les barrettes de stationnement, création de massifs aux abords du cheminement piéton et de la passerelle notamment) et les places seront traitées en pavés à joints larges enherbés. Ceci fait écho aux dispositions du PLU de Montivilliers, qui indique (pour la zone N) que les délaissés des aires de stationnement doivent être plantés.

Le parking existant de la jardinerie Desjardins sera étendu et relié à une passerelle piétonne au-dessus de la Lézarde ainsi qu'à des aménagements piétons. Il faut noter que le niveau sous poutre de la passerelle et le positionnement de ses appuis sur berges ont été définis de manière à éviter le lit mineur et les berges de la Lézarde, et à ne pas constituer un obstacle aux écoulements de crue.

Cette passerelle n'impliquera de plus pas de piles dans le cours d'eau et n'aura pas d'impact sur sa luminosité (compte-tenu de la faible largeur de l'ouvrage). Elle devrait donc avoir des conséquences limitées sur la faune aquatique et l'écoulement :

- Les inventaires faune-flore et les mesures ERC-A prévues dans le cadre du projet en phase de chantier comme en phase d'exploitation permettront de s'en assurer ;
- De plus, une étude hydraulique a également permis de démontrer l'absence d'impact hydraulique sur le lit mineur de la Lézarde et son lit majeur.



Figure 5 : Parking existant de la jardinerie Desjardins et emprise des aménagements prévus dans le cadre du projet (Google Earth et ARTELIA, Richez Associés, Attica, 2023)



Figure 6 : Vue de l'espace arboré existant au sud du parking de la jardinerie Desjardins (Google Maps, 2023)



Figure 7 : Vue des aménagements prévus en lien avec le parking existant de la jardinerie Desjardins (ARTELIA, Richez Associés, Attica, 2023)

3.2.1. Parking relais et station Parc-Jardin, Montivilliers

Au niveau du terminus « Parc-Jardin » du projet à Montivilliers, il est prévu la création d'une station, de réaménager le parking existant en surface et d'ajouter des places de stationnement dans le prolongement de l'espace de stationnement existant. Un bâtiment accueillant un local d'exploitation et une sous-station sera aussi aménagé à l'ouest du parking. Sa surface totale sera de 135m². Ce bâtiment accueillera :

- Un transformateur électrique (existant) ;
- Un local de signalisation ;
- Des sanitaires et une salle de repos, une consigné vélos (20 places) ;
- Et la sous-station.

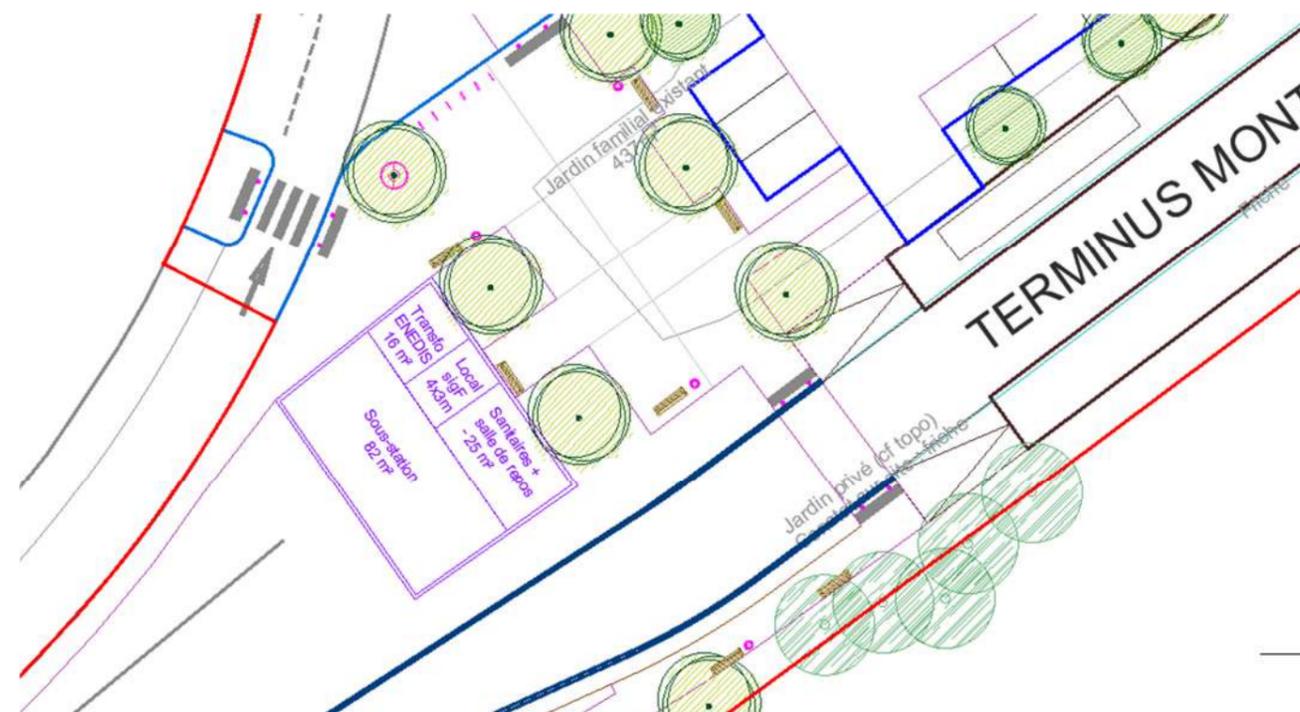


Figure 8 : Vue du bâtiment d'exploitation prévu au terminus Parc Jardin à Montivilliers (ARTELIA, Richez Associés, Attica, 2023)

Les voiries existantes seront reprises et complétées par des aménagements piétons et cycles (mise en place d'un parking vélos) ainsi que par des voies de tramway.

Les aménagements seront en zone rouge du PPRI du bassin versant de la Lézarde et intercepteront en partie des emplacements correspondant actuellement à des jardins, créés sans autorisation préalable en bordure immédiate des voies de la LER. Les inventaires faune-flore prévus dans le cadre du projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole permettront d'évaluer la valeur écologique de ces jardins et, le

cas échéant, de proposer une séquence Éviter-Réduire-Compenser adaptée¹³. Des mesures sont aussi proposées au regard du risque inondation (voir ci-après) et la possible pollution de ces sols adjacents à une voie ferrée en exploitation demeurera un sujet d'attention.



Figure 9: Vue de l'occupation actuelle des sols au niveau du terminus Parc Jardin et des emprises prévues dans le cadre du projet (Google Earth, 2023, ARTELIA, 2023)



Figure 10 : Vues des bordures de la LER à Montivilliers (©ARTELIA, 2022)

3.2.1. Autres aménagements interceptant le secteur Nv

Dans le reste des zones N, secteur Nv du PLU de Montivilliers, le projet prévoit la pose des voies de tramway en lieu et place des rails actuels de la LER et l'aménagement d'une station desservant l'hôpital Jacques Monod, à l'emplacement de la halte ferroviaire existante.

Nota : Il est prévu de rehausser la plateforme tramway via des remblais (talus non armé sur 260 mètres linéaires, hauteur maximale de remblaiement par rapport à la cote de fond de la vallée de la Lézarde évaluée à +7m NGF) dans le secteur de l'hôpital, afin de faciliter l'accès à ce dernier et à la station associée.



Figure 11 : Vue de l'occupation actuelle des sols le long de la LER dans les secteurs Nv du PLU de Montivilliers (Google Earth, 2023, ARTELIA, 2023)

¹³ Nota : A ce stade des inventaires, il n'est pas présagé de valeur écologique particulière.



Figure 12: Vue de la station envisagée au niveau de l'hôpital Jacques Monod, qui reprend l'emplacement de la halte existante et de son cheminement d'accès (ARTELIA, Richez Associés, Attica, 2023)

3.2.2. Pourquoi ces aménagements à ces emplacements ?

3.2.2.1. Parkings-relais Les Arts et Parc-Jardin

Les emplacements des parkings relais (P+R) prévus dans le cadre du projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, dont les P+R Les Arts et Parc-Jardin, ont été définis en deux étapes : 1) la recherche de zones d'implantation 2) la recherche d'emplacements précis.

DEFINITION DES ZONES D'IMPLANTATION

Lors de la concertation préalable sur le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, cinq parkings relais étaient envisagés en lien avec le projet. Leur emplacement était esquissé sans être complètement défini. Une étude de circulation et de stationnement dans le cadre du projet, réalisée par IRIS Conseil au stade de l'Avant-Projet, a déterminé que seuls trois parking relais étaient nécessaires dans le cadre du projet. Les arguments ayant mené à cette conclusion sont résumés ci-après.

- Les flux routiers potentiellement associés à un besoin de parking relais dans le cadre du projet sont en provenance de l'est, de l'ouest, du nord et du sud et sont à destination du secteur central (cœur de ville du Havre) ;
- La clientèle totale ciblée par ces parkings relais est estimée à 1264 véhicules par jour, répartis de la manière suivante : besoin de stationnement compris entre 200 et 300 places dans le secteur est, entre 100 et 150 places au nord, entre 100 et 200 places dans le secteur ouest et d'environ 100 places dans le secteur sud.

Ces éléments ont mené à la proposition de trois parkings relais :

- Un premier parking relais sur la commune d'Harfleur, qui permettrait de capter les flux en provenance de l'est et du sud-est du territoire et à destination du centre-ville via la D6015 et l'A131 ;
- Un second parking relais sur la commune d'Harfleur, plus au nord que le premier, permettant de capter les flux en provenance de l'ouest et de la D489 à destination du centre du Havre ;
- Et un parking relais sur la commune de Montivilliers, permettant de capter les flux en provenance du nord et du nord-ouest.

Trois secteurs étaient préconisés pour l'implantation des P+R, à savoir la Brèque, Beaulieu et Montivilliers. Tous ces emplacements étaient dans ou à proximité de zones N du PLU d'Harfleur et de Montivilliers :

- L'ensemble du secteur de la Brèque se situe en zone N ;
- Le secteur de Beaulieu, à proximité du tracé de la LER¹⁴, correspond à des zones N, 1AUB et UE ;
- Le tracé de la LER sur la commune de Montivilliers intercepte à plusieurs reprises des zones N.

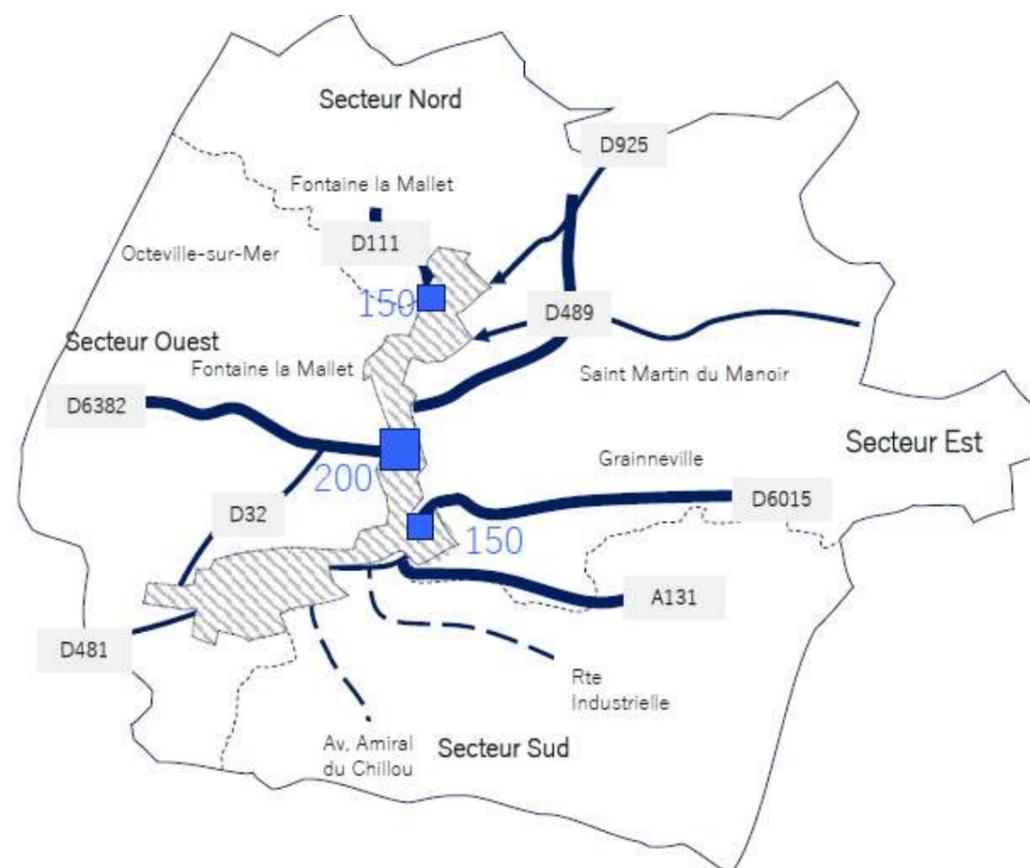


Figure 13: Localisation et capacités envisagées pour les parking relais aménagés dans le cadre du projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole (IRIS Conseil, 2023)

¹⁴ Suivi par le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole et à proximité duquel ses P+R s'implanteront

Les emplacements précis de ces trois parkings relais ont ensuite été déterminés au stade des études d'Avant-Projet. Il a été décidé d'implanter un parking relais à l'entrée du centre-ville d'Harfleur, un autre au niveau de la station Les Arts et le troisième au niveau du terminus du projet sur la commune de Montivilliers. Les choix effectués ont été faits en fonction du foncier disponible et de l'accessibilité (multi-modes) des aménagements.

PARKING RELAIS LES ARTS

Il avait initialement été préconisé de placer ce parking relais à Beaulieu, sur la commune d'Harfleur, à cheval sur des zones N, UE et 1AU du PLU d'Harfleur et dans les zones bleu clair et bleu foncé du Plan de Prévention du Bassin Versant de la Lézarde. L'espace disponible à l'emplacement envisagé puis abandonné (rue Friedrich Engels, 11 à 12 mètres de large) ne permettait cependant pas de réaliser un nombre de stationnements suffisant au regard des besoins attendus. Seuls des stationnements complémentaires (31 places) ne nécessitant que la réalisation d'un marquage au sol sont donc projetés à Beaulieu, tandis que le P+R envisagé à cet emplacement sera réalisé à Les Arts.

Deux autres emplacements ont été envisagés pour le parking relais Les Arts :

- Un emplacement compris entre la LER et la rue de la Rive sur la commune de Montivilliers ;
- Et un emplacement situé au nord de la rue des Verdiers, lui aussi accolé à la LER.

Ces deux emplacements étaient en zone UZ du PLU de Montivilliers et hors du zonage du Plan de Prévention des Risques Inondation du bassin versant de la Lézarde. Ils présentaient toutefois des faiblesses faisant peser un risque important sur l'utilisation effective du parking relais. En effet, ils étaient tous deux à plus de 200 mètres de la station, une distance dissuasive ; l'emplacement proche de la rue des Verdiers présentait de plus un dénivelé de plus de 10 mètres qui restreignait l'accessibilité de la station. Cet emplacement s'appuyait aussi sur un cheminement piéton isolé et peu passant, donc peu attractif et peu sécurisé. L'emplacement proche de la rue de la Rive était quant à lui peu accessible depuis les axes majeurs environnants (avenue de la Belle-Étoile notamment).

Dans les deux cas, une absence de co-visibilité entre la station et le parking-relais compromettrait la lisibilité des aménagements et allait à l'encontre de l'ambition de report modal associée au P+R.

La reprise du parking de la jardinerie Desjardins et son extension pour offrir plus de places de stationnement était la solution la plus avantageuse en termes d'accessibilité et de lisibilité, d'attractivité. Cette solution présentait de plus l'avantage de reprendre des terrains déjà (en partie) construits, là où les deux autres emplacements étaient naturels ou en friche. Des mesures sont prévues afin de gérer le risque inondation et de garantir la sécurité des usagers du P+R, notamment la mise en place d'un îlot refuge, la fermeture et l'évacuation du P+R en cas de crue et la mise au point d'un système d'alerte des usagers.

Ce P+R sera complété par une poche de stationnement en bataille (35 places) sur la rue des Hérons (existante).



Figure 14: Vue de l'emplacement compris entre la rue de la Rive et la LER (OpenStreetMap, 2023)

Nota : La compatibilité du projet avec le PPRI sera assurée via l'instruction du dossier Loi sur l'Eau et des permis d'aménager à réaliser dans ces secteurs.



Figure 15: Vue de l'emplacement envisagé au nord de la rue des Verdiers pour le P+R Les Arts (OpenStreetMap, 2023)

PARKING-RELAIS PARC-JARDIN

Le parking relais Parc-Jardin est situé à proximité immédiate de la station du même nom (dont l'emplacement est justifié ci-après) et reprend largement un espace de stationnement existant. Il s'agissait d'une solution avantageuse au plan de l'accessibilité et de l'attractivité comme au plan environnemental (réutilisation d'un espace construit existant afin de limiter l'artificialisation des sols), la maîtrise d'ouvrage n'a donc pas étudié de solution alternative.

Pour le P+R Parc-Jardin comme pour le P+R Les Arts, des mesures sont prévues afin de protéger les usagers en cas d'inondation : aménagement d'un îlot refuge, fermeture et évacuation du P+R en cas de crue, mise au point d'un système d'alerte pour les usagers, ... Les inventaires faune-flore en cours dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale du projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole permettront de plus de caractériser les enjeux écologiques (terrestres et aquatiques) en place et de mettre en place les mesures adaptées pour garantir leur protection.

Nota : La compatibilité du projet avec le PPRI sera assurée via l'instruction du dossier Loi sur l'Eau et des permis d'aménager à réaliser dans ces secteurs.

3.2.2.2. Stations Les Arts et Parc-Jardin

STATION LES ARTS

L'emplacement de la station Les Arts a été proposé afin d'améliorer la desserte des équipements et commerces situés à proximité, notamment le cinéma Les Arts, la jardinerie Desjardins et le parc tertiaire de la Lézarde. Cette proposition a globalement été reçue avec approbation par les participants à la concertation préalable sur le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, organisée du 22 septembre au 16 novembre 2021.

Par conséquent, le maître d'ouvrage n'a pas étudié d'emplacements alternatifs.

STATION PARC-JARDIN

La station terminus sur la commune de Montivilliers, devenue la station Parc-Jardin, a quant à elle fait l'objet de plusieurs variantes :

- Un positionnement au niveau de la gare actuelle de Montivilliers ;
- Un positionnement au niveau du parking Simone Veil (option finalement retenue) ;
- Et un positionnement au sein du hameau de la Payennière

La proposition d'implantation sur le parking Simone Veil a été retenue par le maître d'ouvrage au vu des résultats de la concertation préalable. Elle a ensuite été confortée par les résultats de l'étude de circulation et de stationnement réalisée par IRIS Conseil (résumée ci-avant) au stade de l'Avant-Projet et la comparaison des enjeux associés aux trois emplacements. Ainsi :

- Les trois emplacements envisagés pour la station terminus à Montivilliers et le parking-relais associé se situaient tous en zone N (secteurs Nv, Nh ou Nhm) du PLU de Montivilliers et étaient concernés par le zonage du Plan de Prévention des Risques Inondation du bassin versant de la Lézarde (zone bleu clair pour la gare actuelle et la Payennière, zone rouge pour Simone Veil) ;
- L'emplacement de la Payennière impliquait d'artificialiser un site pour l'heure peu aménagé et situé dans un espace agricole et sensible au point de vue environnemental ;
- L'usage du parking de la gare de Montivilliers en tant que parking relais aurait posé des risques de saturation, ce qui a été souligné par les participants à la concertation préalable ;
- L'étude d'IRIS Conseil a montré qu'un positionnement du P+R au niveau de la station Parc-Jardin permettrait de réaliser suffisamment de places par rapport aux besoins anticipés et d'obtenir une bonne accessibilité depuis les axes routiers (avenue de Dieppe notamment) et la future station ;

- Un positionnement à proximité de la station Parc-Jardin permettait aussi de reprendre un parking existant, le parking Simone Veil.

Ce dernier emplacement est donc maintenu puisqu'il combinait des avantages en termes d'accessibilité, d'attractivité et d'impacts sur les milieux. Le parking existant de la gare de Montivilliers sera de plus conservé dans le cadre du projet.

3.2.2.3. Tracé de la ligne de tramway

Le tracé du projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole reprend, sur la branche ferroviaire, le tracé de l'actuelle LER. Cette solution a été retenue puisqu'elle permet de réemployer une infrastructure existante plutôt que de construire ou nouvelle ligne sur des terrains non occupés par des usages de transport à l'heure actuelle.

3.2.3. Conclusion

Les usages des sols prévus en zone N, secteur Nv du PLU de Montivilliers dans le cadre du projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole diffèrent peu de la situation existante. Ils consistent en effet à :

- Agrandir le parking de la jardinerie Desjardin pour en faire un parking relais et à 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, en remblayant la rampe et les escaliers existants (mise en place d'un talus non armé sur 260 mètres linéaires, la hauteur maximale de remblaiement par rapport à la cote de fond de la vallée de la Lézarde est évaluée à +7m NGF) ;
- Procéder à un réaménagement de 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) sur le reste du parcours du projet en zone Nv, sans sortir de l'enveloppe initiale de la LER.

Les faibles écarts constatés entre situation existante et situation projetée guident la proposition de mise en compatibilité formulée ci-après en incitant à des changements minimaux dans le PLU de Montivilliers.

3.3. Pistes envisagées pour assurer la compatibilité du projet avec le PLU de Montivilliers

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 N¹⁵, 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.

Ces propositions ont fait l'objet d'échanges avec la commune de Montivilliers.

On note de plus que 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.

Les autres options de mise en compatibilité envisagées ouvraient la voie à des aménagements ou à des constructions trop importants, voire mettaient fin à la protection associée à la zone N, et n'ont donc pas été retenus. L'évolution la plus restrictive pour le PLU a été retenue.

3.4. Mesures d'accompagnement envisagées pour la faune et la flore le long de la LER

En attendant le résultat des inventaires faune-flore et des autres études environnementales menées dans le cadre du projet, des mesures d'accompagnement en lien avec les espaces verts et naturels, la faune et la flore sont envisagées dans le cadre de la démarche d'écoconception dont l'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole fait l'objet.

Ces mesures sont esquissées ci-après ; il faut noter qu'elles seront amendées et complétées au fur et à mesure de l'avancement du projet.

- **Dans l'optique de préserver et de favoriser le développement de la biodiversité :**
 - Ne pas éclairer la plateforme tramway et ne pas prévoir d'éclairage dans les secteurs écologiquement sensibles ;
 - Employer des espèces végétales locales en s'inspirant du label Végétal Local ;
 - Privilégier les espèces floristiques favorables aux pollinisateurs dans les espaces verts ;
 - Mettre en place des aménagements favorables à la biodiversité (hôtels à insectes, nichoirs, semis de prairies fleuries composées d'espèces locales, ...) le long de la LER et sur ses talus.
- **Dans l'optique de développer une trame verte et bleue :**
 - Mettre en place une gestion différenciée des espaces verts ;
 - Le long de LER et sur ses talus, sous réserve des consignes de sécurité à appliquer, adopter une gestion écologique des espaces verts reposant par exemple sur une fauche tardive et sélective des espaces enherbés.
- **Dans l'optique d'assurer l'intégration paysagère du projet :**
 - Transplanter les arbres en bon état impactés par le projet ;
 - Limiter l'imperméabilisation notamment en maintenant ou créant des espaces végétalisés.

¹⁵ Protéger les espaces concernés de l'urbanisation, « les valoriser pour des usages de loisirs et de promenade », « protéger et renforcer les boisements des coteaux comme moyen complémentaire de lutte contre les ruissellements », « préserver des champs d'expansion de crues des rivières dans les vallées ».

4. AUTO-EVALUATION (RUBRIQUE 6 DU FORMULAIRE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS REALISE PAR LA PERSONNE PUBLIQUE RESPONSABLE)

Les impacts donnés dans les pages qui suivent sont des impacts bruts, évalués en l'état des données disponibles au stade d'avancement actuel du projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole et des études qui lui sont associées.

4.1. La mise en compatibilité proposée du PLU de Montivilliers est-elle susceptible d'affecter significativement un site Natura 2000 ?

Les zones N, secteurs Nv du PLU de Montivilliers sont distantes de plus de 5km du site Natura 2000 le plus proche. Il s'agit de la Zone de Protection Spéciale « Estuaire et marais de la Basse Seine » (FR2310044). Ce site se compose principalement de zones humides, de milieux dunaires, de tourbières et de bois humides. Ainsi, le Formulaire Standard de Données du site publié par l'Inventaire National du Patrimoine Naturel (INPN) donne la composition suivante : « prairies semi-naturelles humides », « prairies mésophiles améliorées » (33%), « marais, bas-marais ou tourbières » (17%), « rivières et estuaires soumis à la marée, vasières et bancs de sable, lagunes » (16%) et autres types de terres arables (14%)¹⁶. Il accueille un nombre important d'espèces d'oiseaux nicheuses ; le groupe des oiseaux a permis l'inscription du site. Il est vulnérable en raison d'un problème rencontré par les milieux estuariens du fait d'endigements et des risques d'assèchement et de dégradation de ses milieux prairiaux et marais du fait de leur mise en culture.

Les zones N, secteur Nv du PLU de Montivilliers se situent à proximité de milieux boisés et humides identifiés en tant que corridors écologiques par le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) de Haute-Normandie (adopté par arrêté préfectoral le 18 novembre 2014). Les cours d'eau tels que la Lézarde sont eux aussi identifiés comme des corridors écologiques. Des déplacements d'espèces d'oiseaux sont donc possibles le long de la Lézarde, entre l'estuaire de la Seine et les milieux alluviaux situés plus au nord. Toutefois, les espaces urbains présents entre l'estuaire de la Seine et la vallée alluviale de la Seine contraignent les déplacements entre les corridors écologiques et tendent à limiter les interactions. Le SRCE pointe notamment que les routes et carrefours existants (dont l'échangeur de la Brèque) constituent des obstacles à la continuité.

Nota : une étude menée en préfiguration des inventaires écologiques prévus dans le cadre du projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole a pointé un enjeu majeur pour l'Aigrette garzette et un enjeu fort pour la Bouscarle de cetti dans les zones N, secteur Nv du PLU de Montivilliers concernées par le projet. Ces espèces sont répertoriées dans le site « Estuaire et marais de la Basse-Seine » et sont visées à l'article 4 de la directive 2009/147/CE.

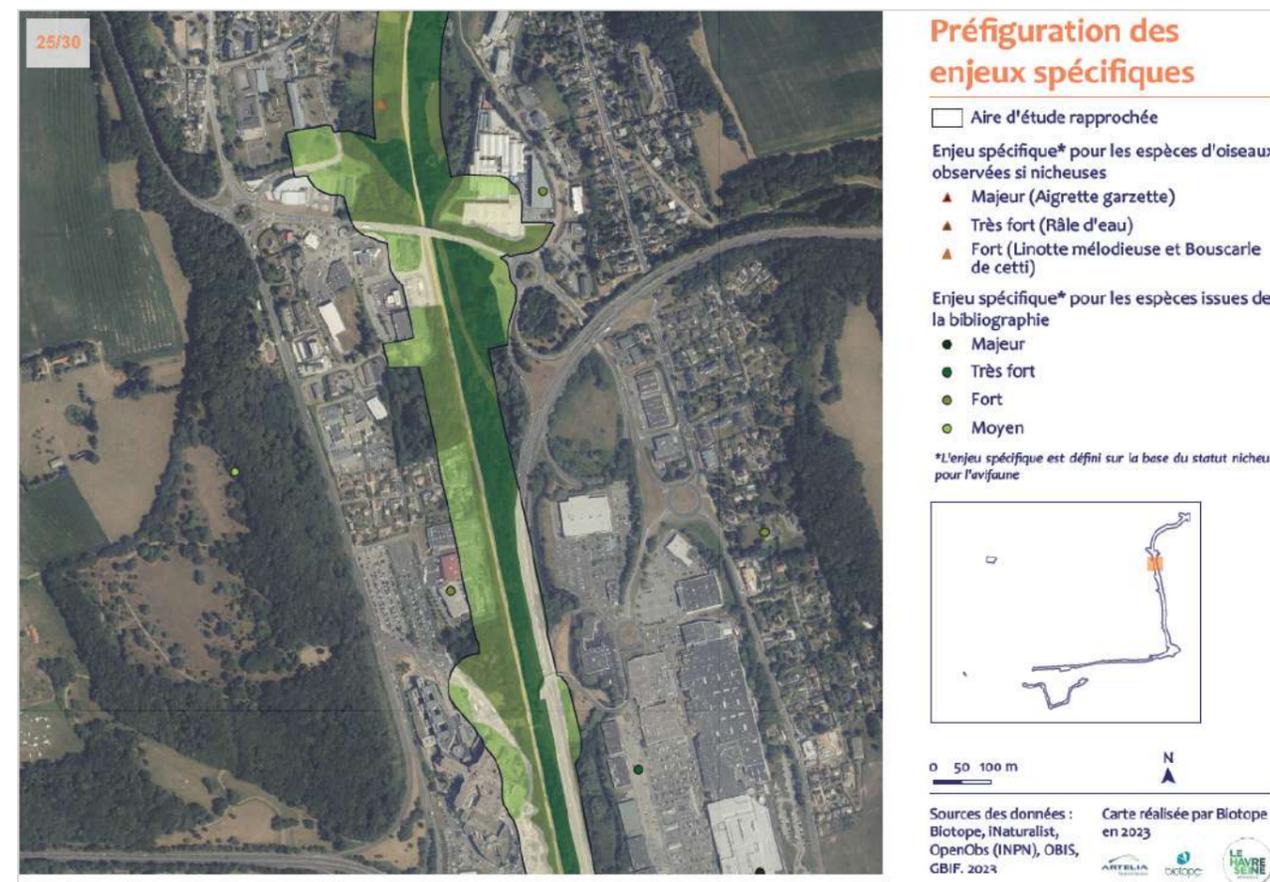


Figure 16: Préfiguration des enjeux spécifiques dans le secteur de l'hôpital Monod (Biotope, 2023)

¹⁶ Ces informations proviennent du Formulaire Standard de Données du site, disponible sur le site de l'INPN

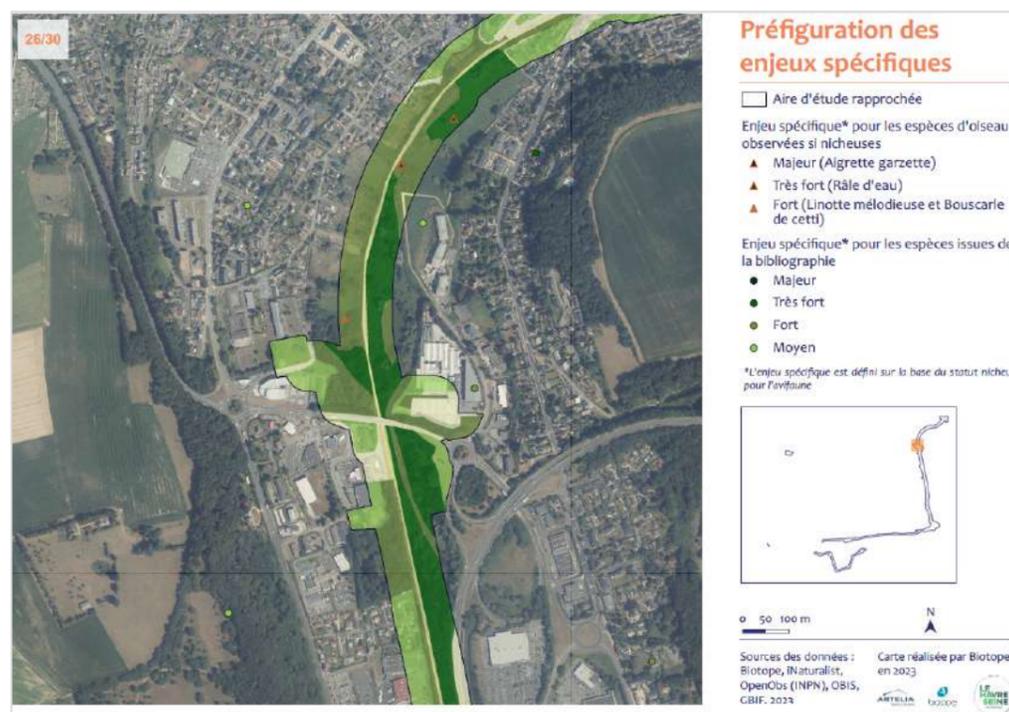


Figure 17: Préfiguration des enjeux spécifiques dans le secteur du cinéma Les Arts (Biotope, 2023)

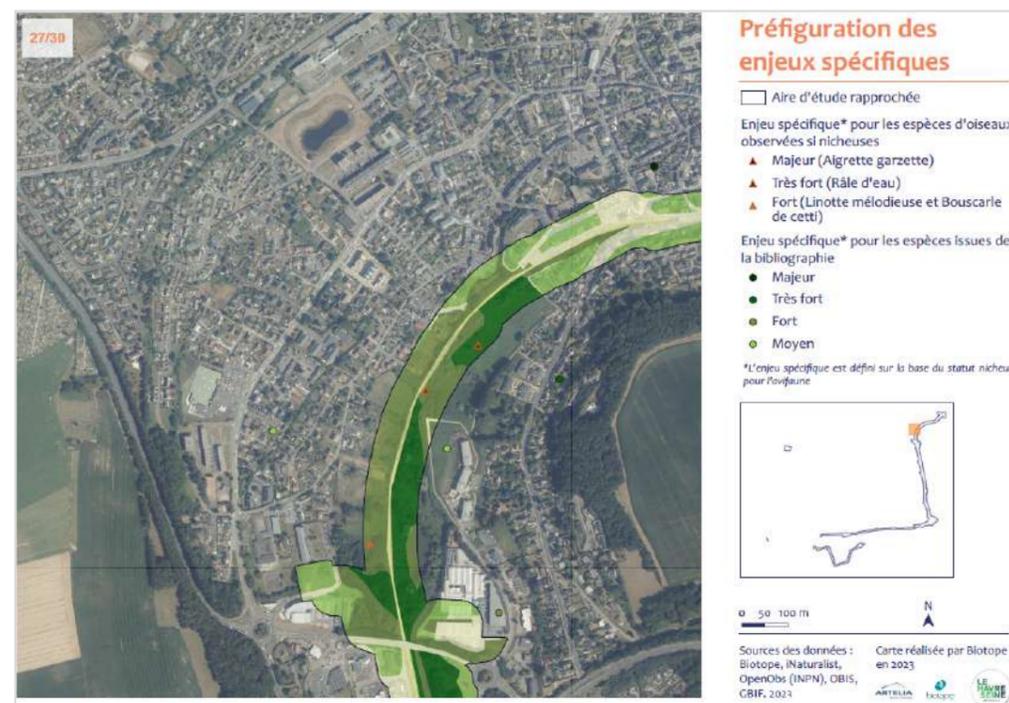


Figure 18: Préfiguration des enjeux spécifiques dans le secteur de l'avenue de la Belle Étoile sur Montivilliers (Biotope, 2023)

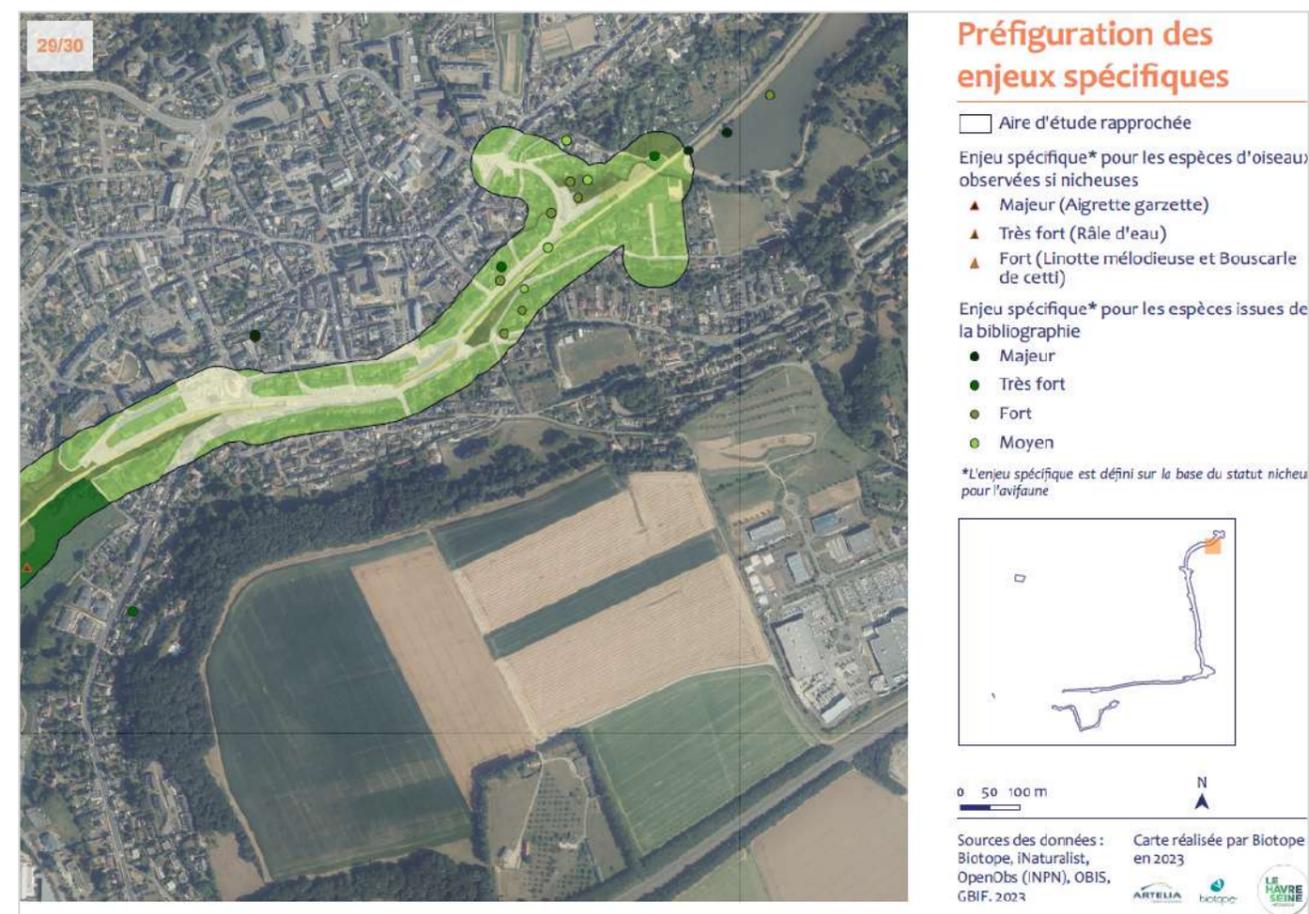


Figure 19: Préfiguration des enjeux spécifiques au niveau du centre-ville de Montivilliers et de la station Parc-Jardin (Biotope, 2023)

Compte-tenu de la nature des milieux et de l'occupation des sols, et de la distance entre le projet et les sites Natura 2000, aucune interaction significative n'est supposée entre les milieux estuariens, prairies et marais du site « Estuaire et marais de la Basse Seine » et les secteurs Nv traversés par le projet. Les investigations faune-flore en cours dans le cadre du projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole permettront de confirmer cette absence d'interaction ou, dans le cas contraire, de définir des mesures adaptées (notamment, mise en place d'un phasage des interventions en phase travaux permettant d'éviter la destruction d'espèces d'oiseaux patrimoniales si ces espèces sont observées dans les zones N, secteur Nv du PLU de Montivilliers concernées par la mise en compatibilité sollicitée). À noter, le projet fera l'objet d'une notice d'incidence Natura 2000 conformément à l'article R414-19 du code de l'environnement (instruite dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale).

Ces observations valent aussi pour la réserve naturelle nationale de l'estuaire de la Seine (RNNES), créée par le décret n°97-1329 du 30 décembre 1997 portant création de la réserve naturelle de l'estuaire de la Seine. Cette réserve se trouve (en son point le plus proche) à plus de 5km des zones N, secteur Nv du PLU de Montivilliers concernées par la présente notice. Elle se compose de « milieux subtidaux, vasières, prés salés, mares, roselières, prairies humides » (site officiel de la RNNES) et abrite en majorité des espèces d'oiseaux patrimoniales ainsi que des espèces de flore, des mammifères et des insectes. D'autres groupes, tels que les amphibiens et les reptiles, sont moins représentés sur la réserve.

Nota : le deuxième site le plus proche des zones N, secteur Nv du PLU de Montivilliers est la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) « Estuaire de la Seine », et se caractérise aussi par un fonctionnement et des habitats estuariens associés à des prairies semi-naturelles humides et des prairies mésophiles améliorées. Il est lui aussi séparé de ces zones par des espaces urbanisés pouvant constituer des ruptures de continuités.

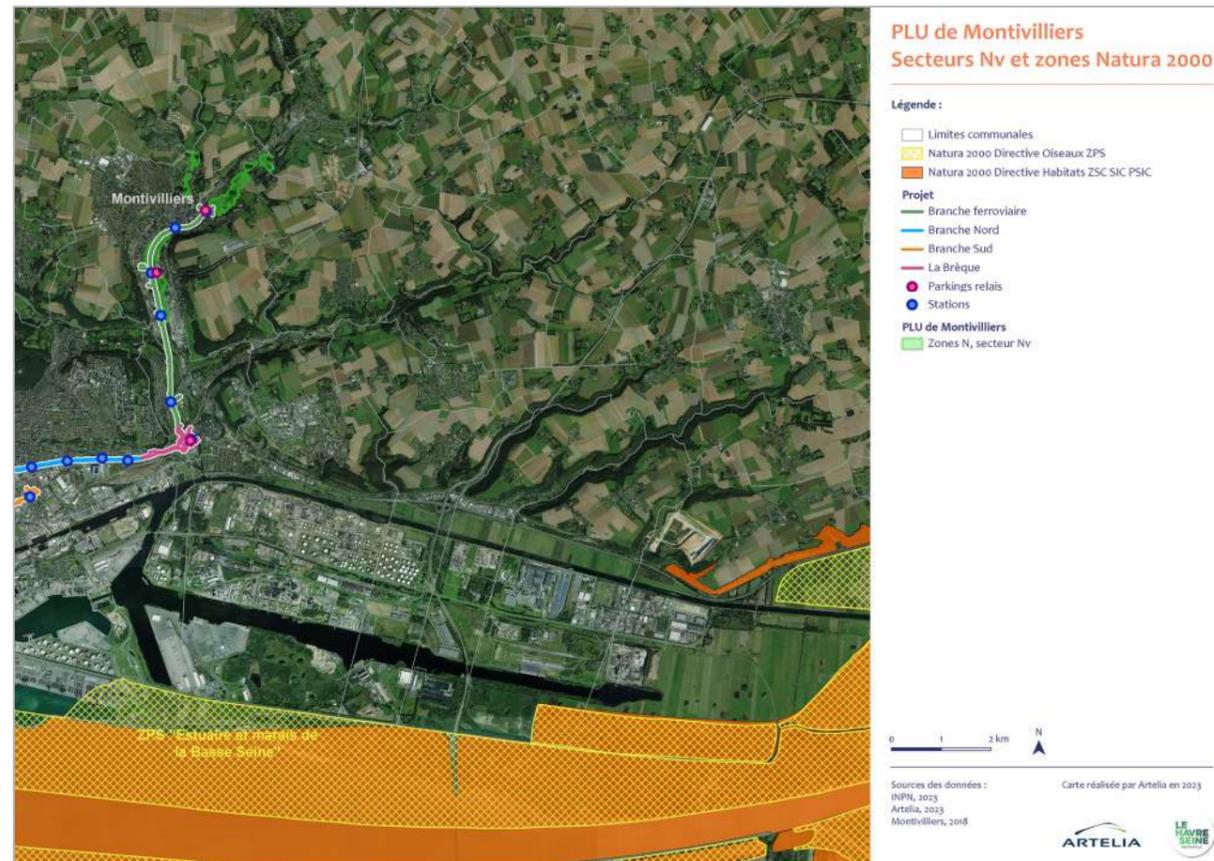


Figure 20 : Localisation des zones N, secteurs Nv du PLU de Montivilliers concernés par le projet par rapport aux sites Natura 2000 les plus proches (INPN, 2023, Montivilliers, 2018, ARTELIA, 2023)

4.2. La mise en compatibilité proposée du PLU de Montivilliers a-t-elle des incidences sur les milieux naturels et la biodiversité ?

Les investigations écologiques en cours de réalisation dans le cadre du projet permettront de préciser les milieux naturels et les espèces concernés par les zones N, secteur Nv du PLU de Montivilliers. Ces inventaires permettront ensuite de caractériser les incidences du projet sur les habitats et espèces rencontrés et, par extension, les incidences possibles d'une mise en compatibilité des zones N, secteur Nv du PLU Montivilliers sur les milieux naturels et la biodiversité.

À ce stade des études, on peut toutefois relever que la proposition de mise en compatibilité présentée ici n'apporterait que des changements limités à l'occupation des sols actuelle (voir le § 4.3, « La mise en compatibilité proposée du PLU de Montivilliers a-t-elle pour effet une consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers ? », pour plus de détails), et ne devrait ainsi avoir que peu d'incidences sur les milieux naturels et la biodiversité.

Les incidences sur la faune et la flore dans l'emprise du projet et les mesures associées seront instruites dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale du projet.



4.3. La mise en compatibilité proposée du PLU de Montivilliers a-t-elle pour effet une consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers ?

La mise en compatibilité proposée n'entraînera pas de consommation d'espaces agricoles. Elle concernera des espaces boisés et des espaces naturels, les changements envisagés demeurent dans l'ensemble limités par rapport à l'occupation des sols actuelle.

Nota : Les jardins non autorisés implantés à proximité du terminus « Parc Jardin » de Montivilliers se situent immédiatement en bordure de la voie ferrée, et non sur des terres agricoles.



Figure 21 : Vue de l'occupation actuelle des sols au niveau du terminus Parc Jardin et des emprises prévues dans le cadre du projet (Google Earth, 2023, ARTELIA, 2023)

L'extension du parking de la jardinerie Desjardins impactera une bande boisée (voir ci-après) en lien avec la vallée de la Lézarde. Les enjeux écologiques associés à cette zone et les mesures à prendre en conséquence seront examinés dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale du projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole (inventaires écologiques en cours). Il faut de plus noter que cette bande boisée ne semble pas constituer un boisement au titre du code forestier et ne devrait donc pas faire l'objet d'un dossier de défrichement. Ainsi, l'état boisé d'un terrain est défini de la manière suivante (IGN) : « territoire

occupant une surface minimum d'au moins 50 ares avec des essences forestières capables d'atteindre une hauteur supérieure à 5 m in situ, un couvert arboré de plus de 10 % et une largeur moyenne d'au moins 20 m ». Les cinq espaces arborés répondant à ces critères sur le tracé du projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole identifiés à ce stade se situent entre les stations Hôpital Monod et Les Arts et au nord de la station Les Arts, comme l'indique l'illustration ci-après.

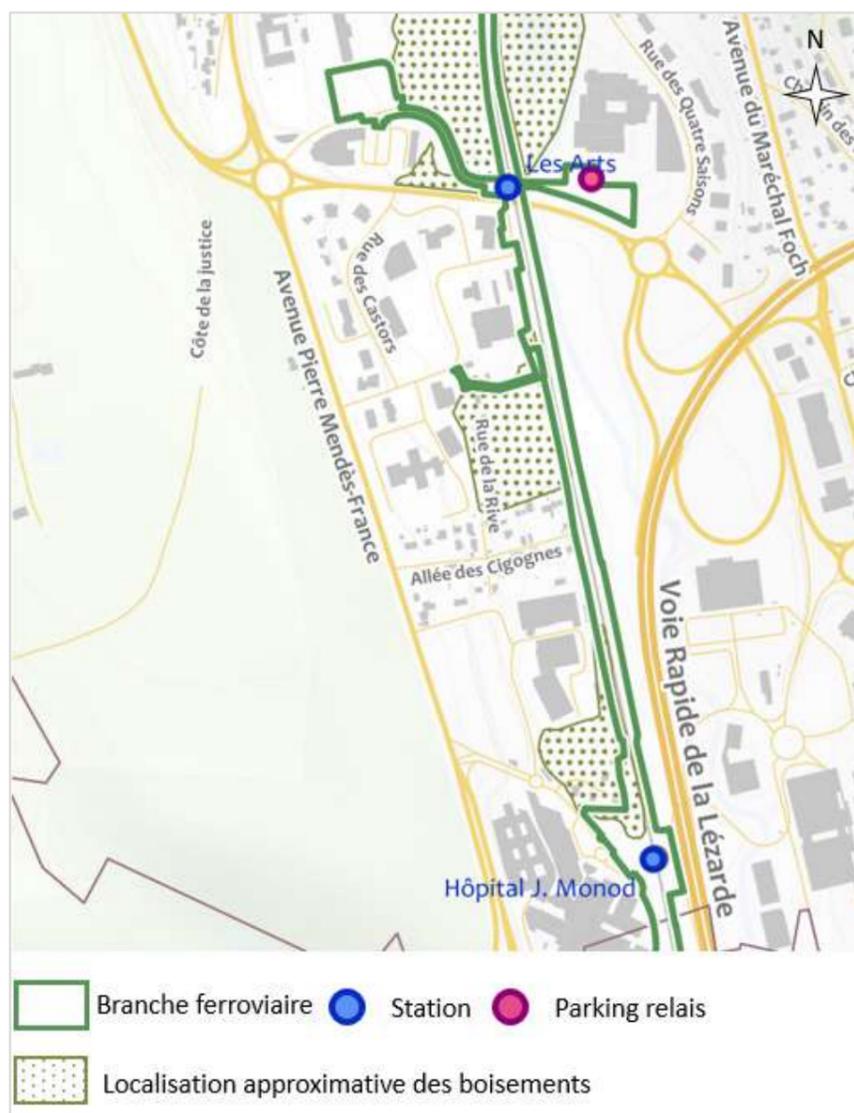


Figure 22: Localisation approximative des boisements concernés par le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole (ARTELIA, 2023)

En parallèle de la catégorisation des boisements au titre du code forestier, les milieux naturels présents dans la zone N, secteur Nv du PLU de Montivilliers sont en cours de caractérisation dans le cadre des inventaires faune-flore en

¹⁷ Les aménagements prévus au niveau de l'hôpital Monod permettent de conserver cinq des arbres existants et de replanter des sujets abattus dans le cadre du projet.

lien avec le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole. Les aménagements notables à ce stade des études sont cependant résumés ci-après.

- Au niveau de la station Hôpital Monod, le projet consiste à réaliser un talus sur 260 mètres linéaires pour rehausser la station jusqu'au niveau altitudinal de l'hôpital (+6,4 m par rapport à l'actuelle gare) ; la pente du talus sera inférieure à 3/2, il ne sera donc pas armé. La hauteur maximale de remblaiement par rapport à la cote de fond de la vallée de la Lézarde est évaluée à +7m NGF. Le talus démarrera en amont de la station et formera une pente douce jusqu'au niveau de l'hôpital puis redescendra progressivement jusqu'au niveau de la LER. La rampe et les escaliers qui relient actuellement la gare LER et l'hôpital seront ensevelis sous le talus, qui sera végétalisé. Ainsi, un espace paysager comportant des arbres et des végétaux de la strate basse sera aménagé autour de la station, sur le flanc ouest du vallon de la Lézarde (pas d'aménagements sur le flanc est) et le talus sera lui aussi végétalisé dans le prolongement de cet espace. Il sera planté d'arbres¹⁷ à l'est de la station et traité en surface avec diverses essences de la strate basse. La station et les voies de tramway mises en place sur le talus seront végétalisées.

Nota : les opérations de remblaiement seront effectuées hors des périodes sensibles pour la faune et la flore, qui seront définies sur la base des inventaires écologiques en cours dans le cadre du projet.

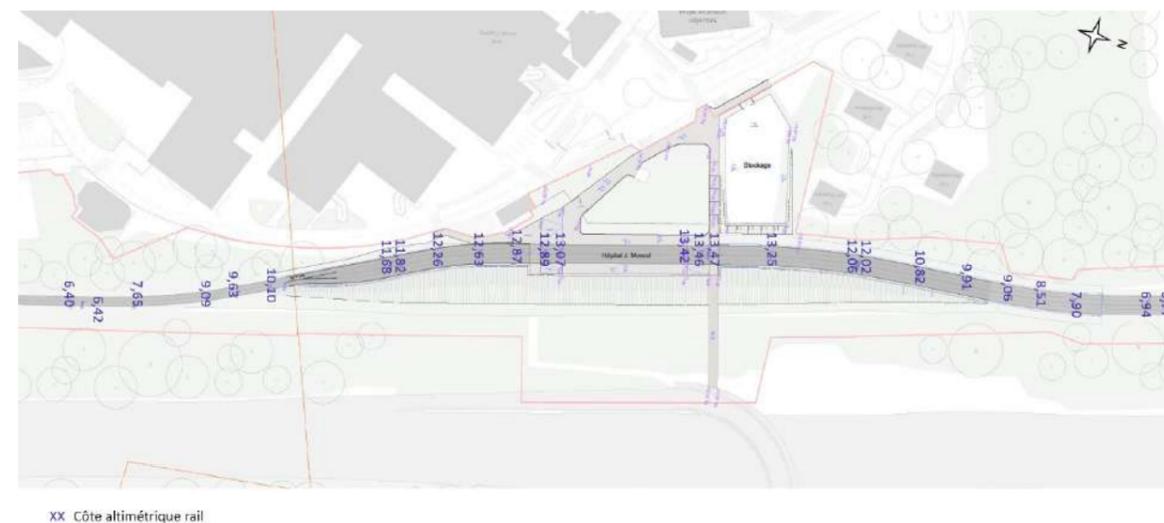


Figure 23: Pente suivie par les rails en amont et en aval de la station Hôpital Monod (ARTELIA, Richez Associés, Attica, 2023)



Figure 24: Vue en perspective de la station Hôpital Monod (ARTELIA, Richez Associés, Attica, 2023)

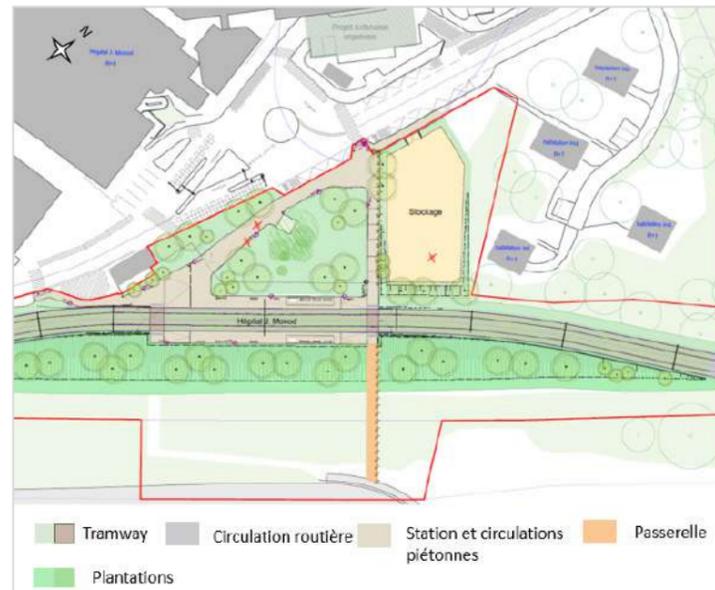


Figure 25: Vue de l'insertion prévue de la station Hôpital Monod et du jardin associé (ARTELIA, Richez Associés, Attica, 2023)

- Au niveau de la station Les Arts, composée de deux quais (3,6m de large), d'un escalier (vers l'avenue de la Belle Étoile) et d'une passerelle piétonne (au-dessus de la Lézarde) et placée dans un milieu boisé riparien, il est proposé de recourir à une palette végétale inspirée de la ripisylve existante ;

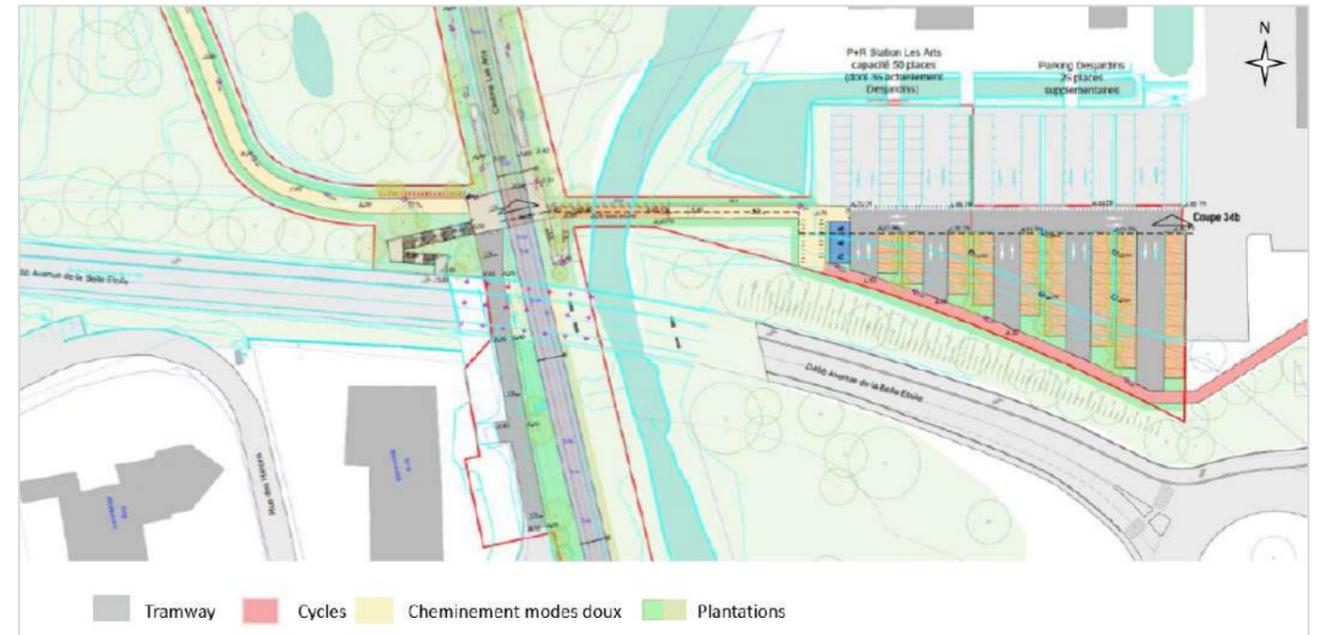


Figure 26: Vue de l'insertion prévue au niveau de la station et du parking relais Les Arts (ARTELIA, Richez Associés, Attica, 2023)

- Le parking relais Les Arts est quant à lui implanté sur et dans le prolongement d'une partie de l'actuel parking de la jardinerie Desjardins. Il sera végétalisé (arbres de haute tige et massifs) et ses places seront traitées en pavés à joints larges enherbés afin de permettre l'infiltration des eaux pluviales ;



Figure 27: Parking existant de la jardinerie Desjardins et emprise des aménagements prévus dans le cadre du projet (Google Earth et ARTELIA, Richez Associés, Attica, 2023)

- La station Parc Jardin et le parking relais du même nom correspondent à l'emplacement actuel d'un parking et de jardins spontanés. Une attention particulière sera portée à leur végétalisation (retrait planté aménagé en arrière de la station pour préserver les fonds de jardins riverains, mise en place de 37 nouveaux arbres pour renforcer l'intégration paysagère du P+R) ;
- Au niveau du P+R Parc Jardin, l'infiltration des eaux pluviales sera assurée par des bosquets végétalisés traités en creux et le traitement des places de stationnement en pavés à joints larges enherbés.

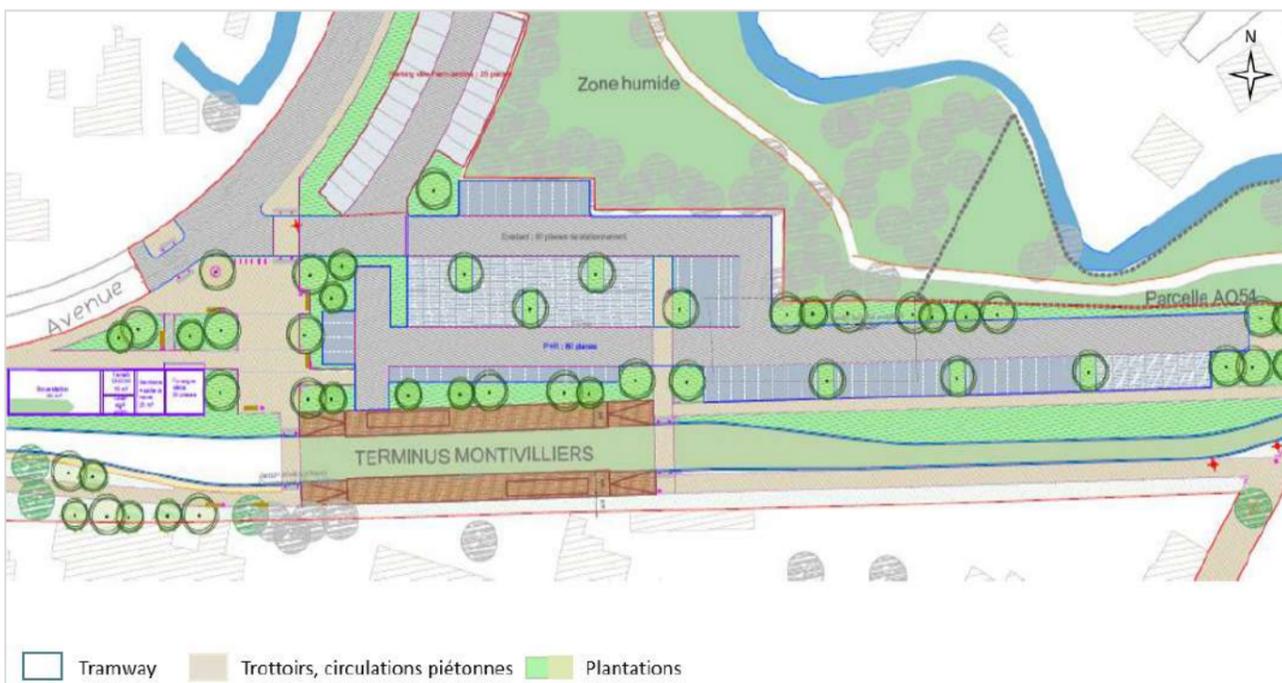


Figure 28: Vue de l'insertion générale au niveau de la station et du P+R Parc Jardin (ARTELIA, Richez Associés, Attica, 2023)

Sur le parcours entre ces stations et P+R, le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole reprend le tracé de la LER.

Ainsi, dans les espaces naturels dans lesquels il s'insère, le projet reprend largement des aménagements existants (tracé de la LER, parking de la jardinerie Desjardins, parking à proximité de l'avenue Simone Veil à Montivilliers) et veille à préserver ou à refléter les milieux environnants et leurs fonctionnalités. Au niveau de la station Hôpital Monod, un équilibre sera recherché entre les impacts sur la topographie et les milieux de la LER (en cours d'étude) et les améliorations apportées par rapport à l'existant (renforcement de l'accessibilité, notamment pour les PMR, remplacement de la rampe et des escaliers minéralisés par des aménagements végétalisés).

Impact brut	Faible
-------------	--------

4.4. La mise en compatibilité proposée du PLU de Montivilliers a-t-elle des incidences sur une zone humide ?

Les berges de la Lézarde et ses ripisylves peuvent abriter des milieux humides. Des mares (zones en eau) sont par ailleurs recensées par le règlement du PLU de Montivilliers en zone N, secteur Nv du PLU de Montivilliers, à proximité des emprises du projet.

Les investigations écologiques en cours dans le cadre du projet permettront de caractériser finement les milieux en présence et, le cas échéant, de proposer une séquence éviter-réduire adaptée aux milieux humides. Les données bibliographiques collectées jusqu'à présent (deux cartographies¹⁸ faisant l'inventaire des milieux humides et contenues dans la base de données de la DREAL Normandie) indiquent que la branche ferroviaire et les zones N, secteur Nv du PLU de Montivilliers concernées par la présente notice (notamment l'hôpital Monod et le secteur au nord de ce dernier) contiennent des zones humides et des milieux fortement prédisposés à la présence de zones humides.

À ce stade des études, il n'est pas possible de statuer de manière définitive sur la présence de zones humides dans les zones N, secteur Nv du PLU de Montivilliers concernées par la présente notice et les impacts qu'une mise en compatibilité du PLU de la commune aurait sur ces dernières. Des inventaires floristiques et des sondages pédologiques seront réalisés à cette fin au cours de l'été 2023. On peut toutefois relever que la proposition de mise en compatibilité présentée ici n'apporterait en majorité que des changements limités à l'occupation des sols actuels, et ne devrait ainsi avoir que peu d'incidences sur les milieux humides. Elle reprend ainsi le tracé de la Lézarde Express Régionale. Seules les gares et P+R Les Arts et Parc-Jardin sont de nouvelles créations (partielles, puisque les P+R reprennent pour partie des stationnements existants) ; il faut noter que, au niveau de la station Parc-Jardin, les aménagements prévus dans le cadre du projet évitent une zone humide.

La station Hôpital Monod, où des remblais sont prévus afin d'homogénéiser les niveaux entre le tramway et l'hôpital à des fins d'accessibilité renforcée, demeurera un point d'attention dans la poursuite du projet. Il est notamment prévu de réaliser des aménagements paysagers en cohérence avec les environs du projet et permettant l'infiltration des eaux pluviales.

Nota : les incidences sur les zones humides dans l'emprise du projet seront instruites dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale du projet, dont son dossier d'autorisation au titre des installations, ouvrages, travaux et activités (ou dossier d'autorisation Loi sur l'Eau).

¹⁸ Territoires Humides (TH) 1/25 000^e et Territoires Prédisposés à la Présence de Zones Humides (TPPZH) au 1/25 000^e

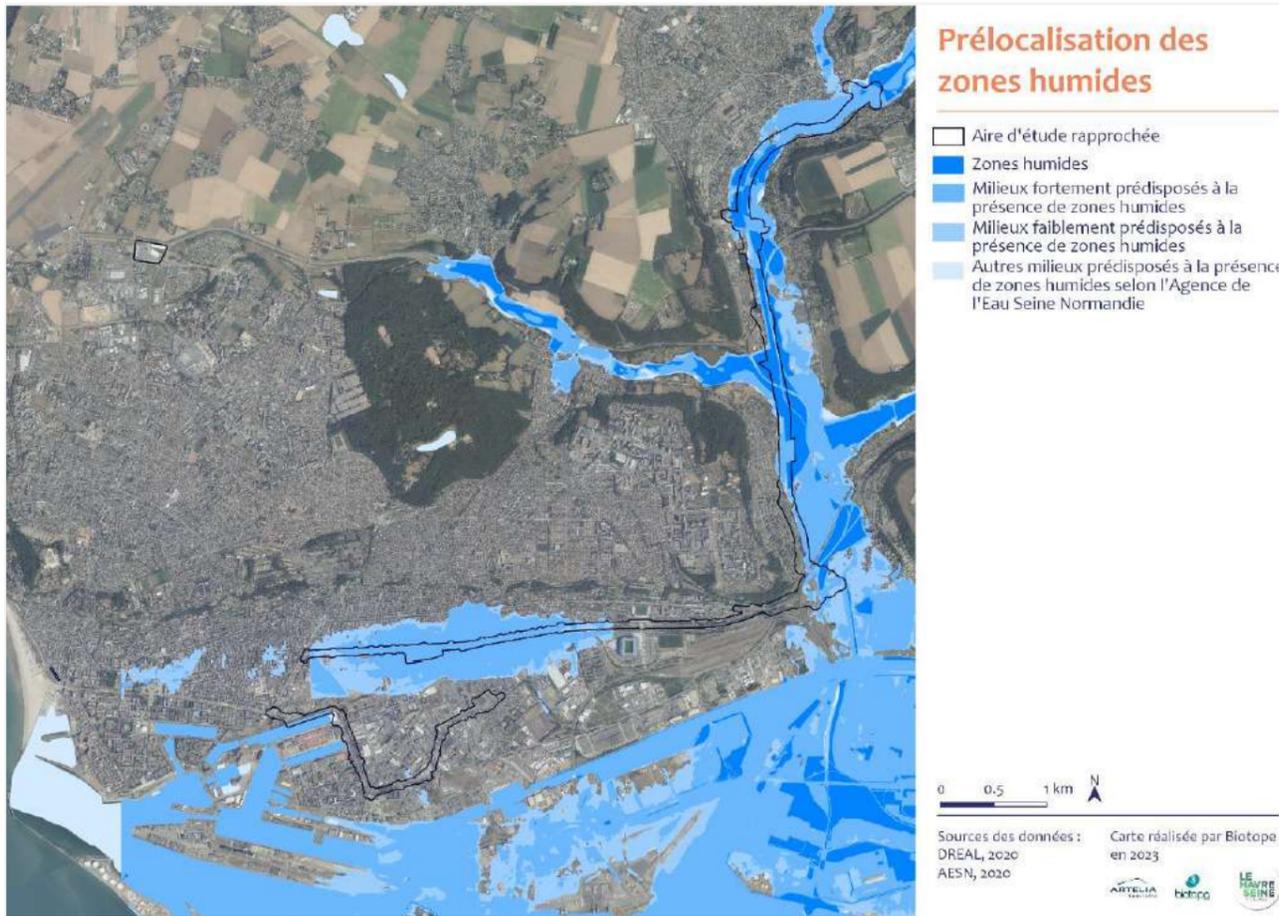


Figure 29 : Prélocalisation des zones humides dans et à proximité du périmètre de l'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole d'après les bases de données de la DREAL Normandie (Biotope, 2023)

Impact brut	Faible
-------------	--------



Figure 30 : PLU de Montivilliers, mares identifiées au règlement graphique et zones N, secteurs Nv (Montivilliers, 2018, ARTELIA, 2023)

4.5. La mise en compatibilité proposée du PLU de Montivilliers a-t-elle des incidences sur l'eau potable ?

Les zones N, secteurs Nv concernés par la mise en compatibilité proposée ne sont pas concernées par un Périmètre de Protection de Captage ou une Aire d'Alimentation de Captage (AAC). Le projet de mise en compatibilité du PLU de Montivilliers n'entraînera par ailleurs qu'une faible alimentation d'eau potable, liée à l'aménagement d'un bâtiment d'exploitation au terminus « Parc-Jardin » (sanitaires et salle de repos).

Le projet n'aura donc pas ou très peu d'incidence sur l'eau potable.

Impact brut	Neutre
-------------	--------

4.6. La mise en compatibilité proposée du PLU de Montivilliers a-t-elle des incidences sur la gestion des eaux pluviales ? Sur l'assainissement ?

La mise en compatibilité proposée n'entraînera pas de modification des dispositions du PLU de Montivilliers en matière de gestion des eaux pluviales ou d'assainissement.

La gestion des eaux pluviales dans le cadre du projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole et sa conformité avec les dispositions communales et régionales en vigueur sera par ailleurs examinée dans le cadre du dossier d'autorisation au titre des installations, ouvrages, travaux et activités du projet.

Impact brut	Neutre
-------------	--------

4.7. La mise en compatibilité proposée du PLU de Montivilliers a-t-elle des incidences sur le paysage ou le patrimoine bâti ?

Des zones N, secteur Nv ciblées par la mise en compatibilité proposée sont concernées par le Site Patrimonial de Remarquable de Montivilliers et par les périmètres de protection au titre des abords liés aux parties de l'ancienne abbaye (classées le 31 mars 1992), aux vestiges du colombier, à l'église classée, aux anciens bâtiments abbatiaux, au temple protestant, aux restes d'anciennes fortifications, à la rue Vieille Cohue et à l'ancien charnier.

Les prescriptions associées à ces périmètres patrimoniaux demeureront inchangées dans le cadre de la mise en compatibilité envisagée. Les incidences sur le paysage ou le patrimoine bâti sont donc nulles.

Il faut de plus noter que le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, cause de la demande de mise en compatibilité du PLU de Montivilliers, tiendra compte du patrimoine et des paysages en place. Ces éléments demeureront des points d'attention dans la conception du projet et des sources d'inspiration pour les aménagements (paysagers notamment). Le fait de maximiser la reprise d'une infrastructure et d'équipements existants à Montivilliers permet en outre de minimiser les changements apportés aux paysages en place.

Impact brut	Neutre
-------------	--------

4.8. La mise en compatibilité proposée du PLU de Montivilliers concerne-t-elle des sols pollués, a-t-elle des incidences sur les déchets ?

Des études de pollution des sols sont en cours dans le cadre du projet. Elles permettront de caractériser l'état des sols au droit des zones N, secteurs Nv, concernés par le projet. Les sols qui devront être remaniés lors des travaux feront l'objet d'un traitement et d'une évacuation vers la filière adaptée au type de pollution rencontré.

Le projet de mise en compatibilité proposé n'aura par ailleurs pas d'incidence sur les déchets puisqu'il n'ouvre pas la voie à une production de déchets accrue (pas d'urbanisation de la zone et réutilisation d'équipements existants).

Impact brut	Neutre
-------------	--------

4.9. La mise en compatibilité proposée du PLU de Montivilliers a-t-elle des incidences sur les risques et les nuisances ?

Les zones N, secteurs Nv du PLU de Montivilliers ciblées par la mise en compatibilité proposée sont concernées par le Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) du bassin versant de la Lézarde.

Les prescriptions de ce plan seront suivies par le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole. Le maître d'ouvrage est actuellement en contact avec la DDTM pour s'assurer de la conformité au PPRI dans le cadre du projet. Cette conformité sera examinée par les services instructeurs lors de l'instruction du dossier d'autorisation au titre des installations, ouvrages, travaux et activités du projet d'extension du réseau de tramway.

Des mesures pour protéger les usagers des parkings relais (concernés par le zonage du Plan de Prévention du Risque Inondation) du bassin versant de la Lézarde du risque inondation sont par ailleurs d'ores et déjà prévues, notamment :

- L'aménagement d'un îlot refuge ;
- L'évacuation et la fermeture du parking relais en cas de crue ;
- La mise au point d'un système d'alerte des usagers.

La passerelle piétonne reliant la station Les Arts au P+R associé n'aura pas d'impact sur l'écoulement de la Lézarde et le risque inondation qui lui est associé. La cote de sous-face de l'ouvrage a en effet été fixée à +6,05m de manière à ne pas constituer un obstacle aux écoulements de crue.

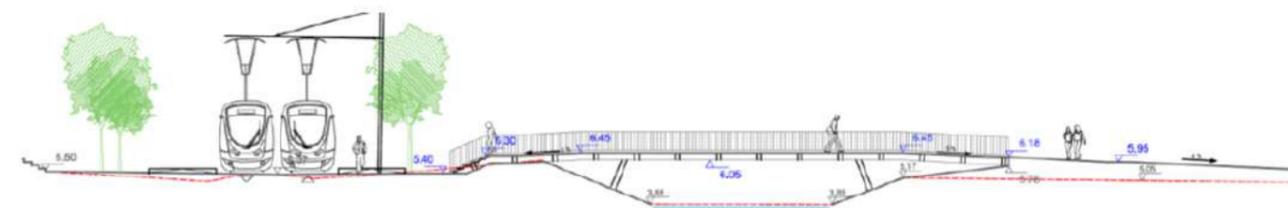


Figure 31: Vue en coupe de la passerelle piétonne prévue entre la station et le P+R Les Arts (ARTELIA, Richez Associés, Attica, 2023)

Des mesures sont par ailleurs prévues pour limiter l'impact des constructions et aménagements prévus en zone N, secteur Nv du PLU de Montivilliers en matière de pollution lumineuse. Elles sont présentées au § 3.4 Mesures d'accompagnement envisagées pour la faune et la flore le long de la LER.

Enfin, les études sur le bruit, la pollution de l'air et les vibrations seront présentées dans l'étude d'impact du projet.

Impact brut	Neutre
-------------	--------

4.10. La mise en compatibilité proposée du PLU de Montivilliers a-t-elle des incidences sur l'air, l'énergie, le climat ?

Une étude air sera réalisée dans le cadre du projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole. Elle permettra d'apprécier les effets du projet en matière de pollution de l'air. On peut toutefois d'ores et déjà relever que la mise en compatibilité du PLU de Montivilliers proposée n'a pas pour objet de créer des établissements sensibles à la pollution de l'air ; seuls des parkings, stations et un bâtiment d'exploitation sont proposés en plus de la ligne de tramway.

Des améliorations de la qualité de l'air sont qui plus est attendues du fait du projet. Des locomotives au diesel circulent en effet actuellement sur la LER ; les tramways qui les remplaceront seront électriques. En encourageant le

report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs, l'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole participera en outre à la réduction des polluants causés par le trafic routier.

Des effets bénéfiques sont aussi attendus en matière de climat, notamment liés au remplacement des locomotives diesel et à la réduction du trafic routier. Un bilan carbone est cours, dont les résultats seront intégrés à l'étude d'impact du projet.



4.11. Conclusion de l'auto-évaluation

Dans l'ensemble, les incidences négatives de la mise en compatibilité proposée du PLU de Montivilliers avec le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole sont limitées. Ceci s'explique par la nature modeste des changements proposés. Ils ne concernent :

- Que des secteurs bien délimités ;
- Qu'un projet bien identifié ;
- Qu'une évolution très limitée de l'occupation du sol actuelle.



ANNEXE 1 – CARTOGRAPHIES

TABLE DES MATIERES

1. LOCALISATION DES ZONES N, SECTEUR NV DU PLU DE MONTIVILLIERS CONCERNEES PAR LA PROCEDURE DE MISE EN COMPATIBILITE.....	4
2. ZOOMS SUR LES ZONES N, SECTEUR NV DU PLU DE MONTIVILLIERS INTERCEPTEES PAR LE PROJET D'EXTENSION DU RESEAU DE TRAMWAY DE LA COMMUNAUTE URBAINE LE HAVRE SEINE METROPOLE ET SUR LES AMENAGEMENTS PREVUS APRES MISE EN COMPATIBILITE	6

TABLE DES FIGURES

Figure 1: Zones du PLU de Montivilliers (partie sud de la commune) interceptées par le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole (Montivilliers, 2018, ARTELIA, 2023) 4

Figure 2: Zones du PLU de Montivilliers (partie sud de la commune) interceptées par le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole (Montivilliers, 2018, ARTELIA, 2023) 5

Ce document constitue l'annexe « Documents graphiques matérialisant la localisation des secteurs du territoire concernés par la procédure soumise à l'avis de l'autorité environnementale et comportant des zooms qui permettent de localiser et identifier les secteurs avant et après mise en œuvre des opérations » de l'examen au cas par cas de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme envisagée dans le cadre du projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole. Cette mise en compatibilité concerne plus précisément la zone N, secteur Nv, du PLU de Montivilliers.

Nota : les raisons qui justifient cette demande de mise en compatibilité et le projet dans le cadre duquel elle est faite sont présentés plus en détail dans le document « Examen au cas par cas – Projet de dossier de mise en compatibilité et auto-évaluation ».

1. LOCALISATION DES ZONES N, SECTEUR NV DU PLU DE MONTIVILLIERS CONCERNÉES PAR LA PROCÉDURE DE MISE EN COMPATIBILITÉ

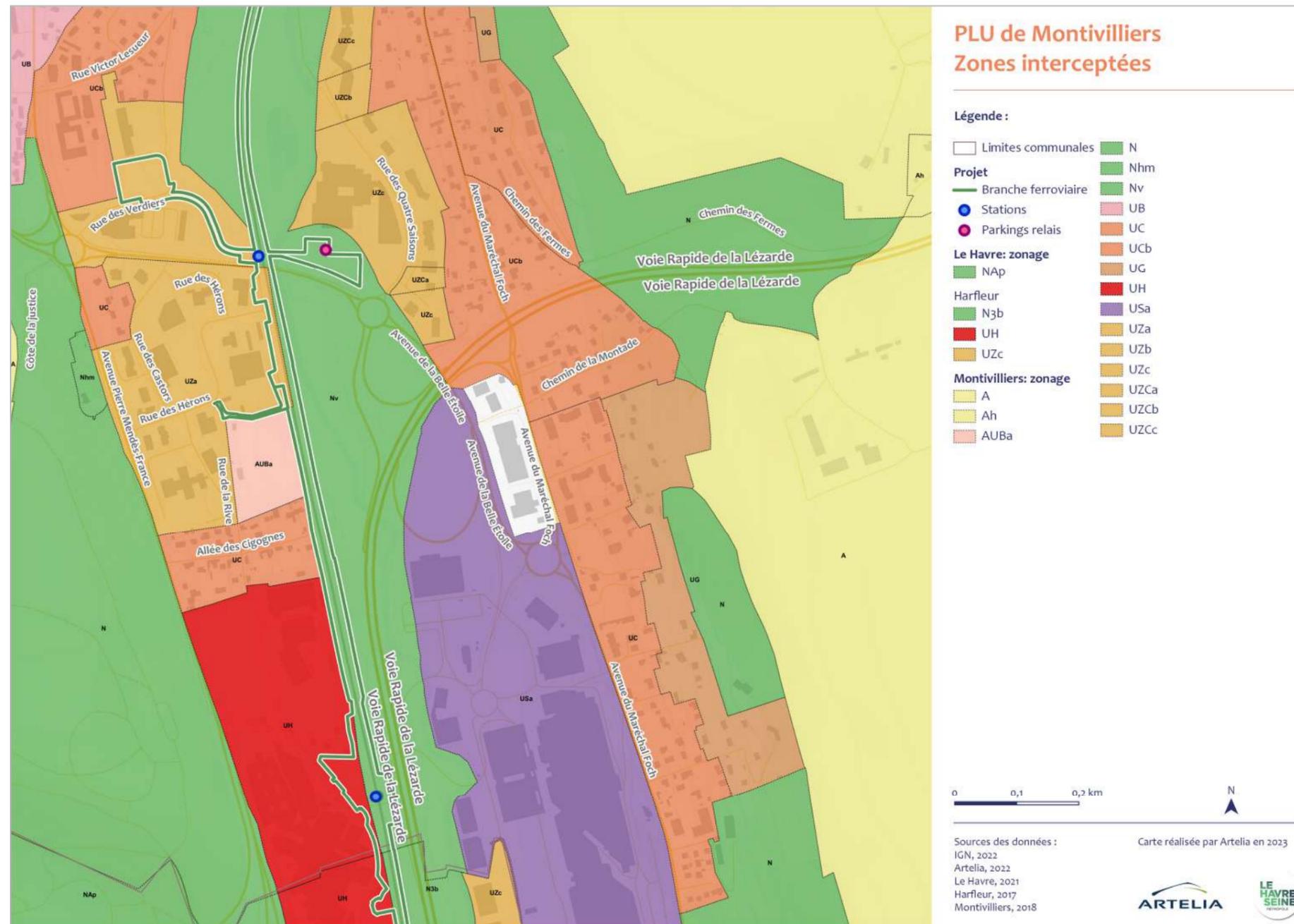


Figure 1: Zones du PLU de Montivilliers (partie sud de la commune) interceptées par le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole (Montivilliers, 2018, ARTELIA, 2023)

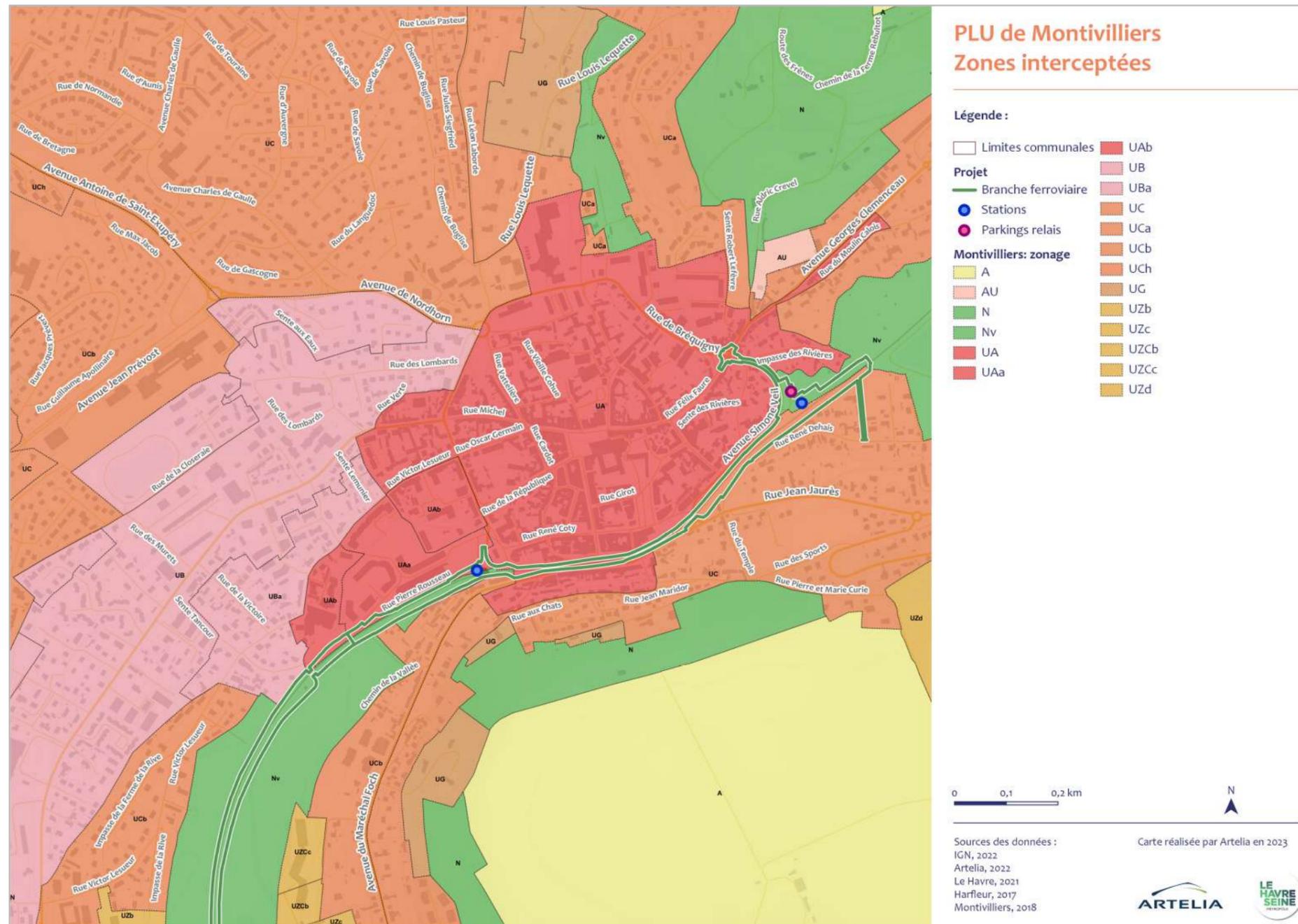


Figure 2: Zones du PLU de Montivilliers (partie sud de la commune) interceptées par le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole (Montivilliers, 2018, ARTELIA, 2023)

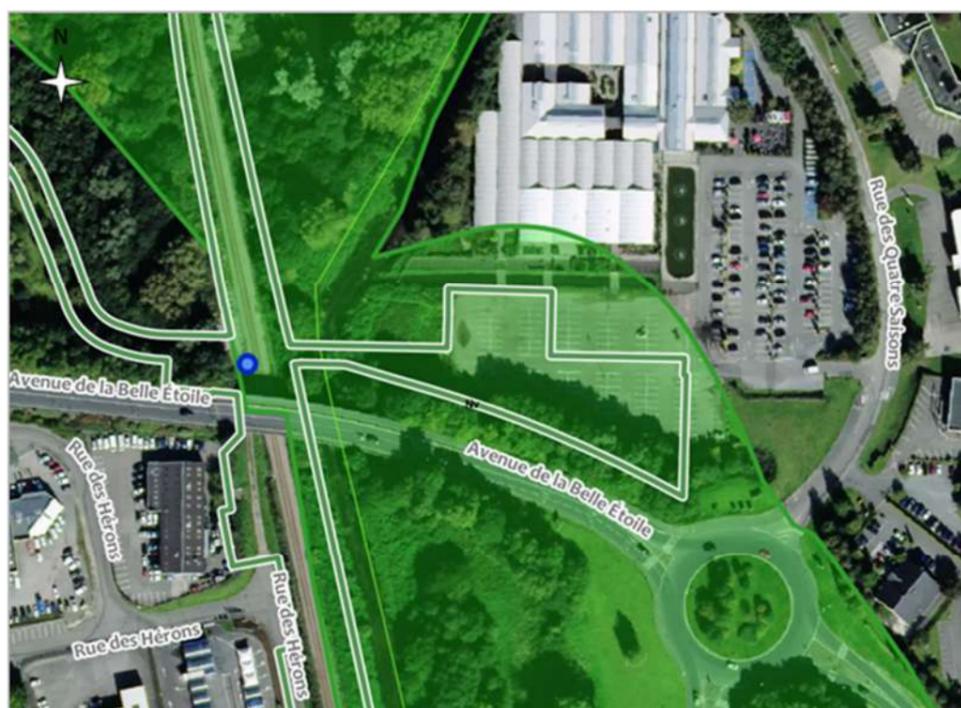
La demande de mise en compatibilité concerne les zones N, secteur Nv interceptées par la branche ferroviaire du projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole.

2. ZOOMS SUR LES ZONES N, SECTEUR NV DU PLU DE MONTIVILLIERS INTERCEPTÉES PAR LE PROJET D'EXTENSION DU RESEAU DE TRAMWAY DE LA COMMUNAUTE URBAINE LE HAVRE SEINE METROPOLE ET SUR LES AMENAGEMENTS PREVUS APRES MISE EN COMPATIBILITE

Zoom sur l'interception

Vue des aménagements projetés

Parking-relais et station Les Arts



Branche ferroviaire
 Zone N, secteur Nv
 ● Station



Zoom sur l'interception

Vue des aménagements projetés

Parking-relais et station Parc-Jardin



- Branche ferroviaire
- Zone N, secteur Nv
- Station



- Tramway
- Trottoirs, circulations piétonnes
- Plantations

Autres aménagements interceptant le secteur Nv



Dans le reste des zones N, secteur Nv du PLU de Montivilliers, le projet prévoit la pose des voies de tramway en lieu et place des rails actuels de la LER.

Il convient de noter que seules les zones N, secteur Nv du PLU de Montivilliers interceptées par le périmètre du projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine feraient l'objet d'une mise en compatibilité et évolueraient vers 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.



ANNEXE 2 – FORMULAIRE DE DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS

	Examen au cas par cas réalisé par la personne publique responsable en application des articles R. 104-33 à R. 104-37 du code de l'urbanisme pour un plan local d'urbanisme
	Demande d'avis conforme à l'autorité environnementale sur l'absence de nécessité de réaliser une évaluation environnementale
Articles R. 104-33 à R. 104-37 du code de l'urbanisme	

En cas d'avis tacite, le formulaire sera publié sur le site Internet de l'autorité environnementale

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative.

Votre attention est appelée sur le fait que les réponses apportées dans les cases de ce formulaire constituent des éléments particuliers sur lesquels votre analyse prendra appui, mais ils ne constituent pas l'analyse qui est à développer (rubrique 6)

Cadre réservé à l'autorité environnementale		
Date de réception :	Date de demande de pièces complémentaires :	N° d'enregistrement

1. Identification de la personne publique responsable
Dénomination
Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole
SIRET/SIREN
200 084 952 00056
Coordonnées (adresse, téléphone, courriel)
19 rue Georges Braque CS 70854 76085 Le Havre Cedex
Nom, prénom et qualité de la personne physique habilitée à représenter la personne publique responsable
Hervé Miserandini, Directeur Tramway
Nom, prénom et qualité de la personne physique ressource (service technique, bureau d'étude, etc.)
Hervé Miserandini, Directeur Tramway
Coordonnées de la personne physique ressource (adresse, téléphone, courriel)
02 76 40 52 73
2. Identification du PLU

2.1 Type de document concerné (PLU, PLU(i))
Le document concerné par la procédure de mise en compatibilité est le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Montivilliers.
2.2 Intitulé du document
Plan Local d'Urbanisme de Montivilliers
2.3 Le cas échéant, la date d'approbation et l'adresse du site Internet qui permet de prendre connaissance du document
Le PLU de Montivilliers a été approuvé le 12 septembre 2011. Sa dernière modification date du 10 décembre 2018. Commune de Montivilliers : https://www.ville-montivilliers.fr/ma-ville-pratique/urbanisme-travaux/reglements-des-zones/ Géoportail de l'Urbanisme : https://www.geoportail-urbanisme.gouv.fr/search-document/
2.4 Territoire (commune(s) ou EPCI) couvert par le PLU
Commune de Montivilliers NB : la commune fait partie de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole.
2.5 Secteurs du territoire concernés par la procédure de révision, de modification ou de mise en compatibilité du PLU (matérialiser la localisation sur un document graphique)
La procédure de mise en compatibilité concernée par la présente demande d'examen au cas par cas concerne la zone N, secteur Nv du PLU de Montivilliers. La zone N rassemble « des sites naturels constituant des espaces de première importance d'une part sur le plan écologique et d'autre part pour l'offre de détente aux populations de l'agglomération ». Son secteur Nv correspond à un secteur « au sein duquel les aménagements doivent favoriser l'expansion des crues et dont l'inondabilité justifie d'y interdire des installations vulnérables au risque ».

3. Contexte de la planification

3.1 Documents de rang supérieur et documents applicables

Le territoire est-il couvert par un document de planification régionale (SAR, SDRIF, PADDUC, SRADDET) ?

Oui

Non

Si oui, nom du document et date d'approbation :

SRADDET de la Région Normandie, 02/07/2020

La commune de Montivilliers est couverte par le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) de la Région Normandie. Le SRADDET a été adopté par les élus de la Région en décembre 2019 puis approuvé par le Préfet de région Normandie le 2 juillet 2020.

NB : le SRADDET de la Région Normandie devrait être modifié d'ici février 2024 afin d'intégrer les précisions demandées par la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforçant la résilience contre ses effets du 22 août 2021 (ou loi Climat).

Le territoire est-il couvert par un SCoT ?

<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
Si oui, nom du SCoT et date d'approbation :
La commune de Montivilliers est couverte par le Schéma de Cohérence Territoriale Le Havre Pointe de Caux Estuaire (LHPCE). Ce SCoT a été approuvé le 13 février 2012. Il fait actuellement l'objet d'une procédure de modification simplifiée (prescrite par arrêté du président de la Communauté urbaine le 9 septembre 2021 afin d'intégrer le volet littoral de la loi ELAN) et d'une procédure de révision (prescrite en octobre 2020).
Le territoire est-il couvert par d'autres types de documents exprimant une politique sectorielle (schéma d'aménagement et de gestion des eaux, plan de gestion des risques d'inondation, charte de parc naturel, PCAET, etc.) ?
Les autres documents exprimant une politique sectorielle qui couvrent le territoire de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, dont la commune de Montivilliers, sont :
<ul style="list-style-type: none"> - Le Plan Climat 76, élaboré par le Département de la Seine-Maritime pour la période 2020-2025 ; - En termes de modes actifs, le territoire de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole est concerné par le Plan Départemental des Espaces, Sites et Itinéraires (PDESI) ; - Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Seine-Normandie 2022-2027, adopté le 23 mars 2022 et publié au journal officiel le 6 avril 2022 ; - Le Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) du bassin versant de la Lézarde, approuvé le 6 mai 2013 puis modifié et approuvé une seconde fois le 6 novembre 2019 ; - Le Plan de Prévention des Risques Littoraux (PPRL) de la Plaine Alluviale Nord de l'estuaire de la Seine (PANES), du Havre à Tancarville, approuvé le 1er juillet 2022 ; - Le Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) de la zone industrialo-portuaire du Havre, approuvé le 17 octobre 2016 (le projet est en dehors des zones à risque) ; - Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de la Haute-Normandie, en vigueur depuis 2014 (et actuellement en cours de révision) ; - Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de Seine-Maritime, en vigueur depuis le 16 janvier 2015 ; - Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome Le Havre-Octeville, approuvé le 17 janvier 2017 ; - Le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) Haute-Normandie, adopté le 18 novembre 2014.
On note par ailleurs :
<ul style="list-style-type: none"> - Qu'un Plan de Mobilité (PDM) est en cours d'élaboration pour Le Havre Seine Métropole, en remplacement de son Plan de Déplacements Urbains (PDU), mis en place en 2013 pour une durée de dix ans ; - Et qu'un Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) est en cours d'élaboration par la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole pour la période 2023-2028.

3.2 Précédentes évaluations environnementales du PLU

Le PLU a fait l'objet d'une évaluation environnementale lors de son élaboration

- Oui
 Non

Si oui, préciser la date de l'avis de l'AE sur l'évaluation environnementale
Sans objet
Si non, préciser, le cas échéant, la date de la décision issue de l'examen au cas par cas concluant à l'absence de nécessité de réaliser une évaluation environnementale
Révision du POS en PLU prescrite le 24/10/2002 et approuvée le 12/09/2011
Si cette évaluation environnementale a été réalisée, a-t-elle été actualisée ? <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
Si oui, préciser la date de l'actualisation
Sans objet
Comment l'avis de l'autorité environnementale relatif à cette évaluation environnementale ou son actualisation a été pris en compte ? Expliquer les conséquences sur la procédure actuelle
Sans objet
Depuis l'évaluation environnementale initiale, ou sa dernière actualisation, le PLU a fait l'objet d'une procédure d'évolution qui n'a pas fait l'objet d'évaluation environnementale <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.
Si oui, préciser sa date d'approbation et son objet
- Modification 1 du 10/12/2012 : ouverture à l'urbanisation de la zone AUZ, modifications mineures du règlement écrit. - Modification 2 du 14/12/2015 : modifications des OAP, évolutions mineures du règlement écrit, prise en compte des risques, mise à jour des emplacements réservés... - Modification 3 du 12/12/2016 : évolution du règlement du secteur AUy (secteur économique) - Modification 4 du 30/10/2017 : aire d'accueil des gens du voyage, évolutions du règlement écrit et du plan de zonage, mise à jour des risques et emplacements réservés... - Modification 5 du 10/12/2018 : évolutions mineures du règlement écrit et du plan de zonage, mise à jour des risques...

4. Type de procédure engagée et objectifs de la procédure donnant lieu à la saisine
4.1 Type de procédure (révision, modification, mise en compatibilité) et fondement juridique
Mise en compatibilité du PLU de Montivilliers avec le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole
Cette mise en compatibilité intervient dans le cadre d'une opération réalisée par la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole (compétente en matière de PLU sur son territoire) qui nécessite une déclaration de projet en application de l'article L. 126-1 du code de l'environnement. La mise en compatibilité sera emportée par la Déclaration d'Utilité Publique du projet.
4.2 Caractéristiques générales du territoire couvert par le PLU

4.2.1 Population concernée par le document, d'après le dernier recensement de la population (données INSEE)

La commune de Montivilliers compte 15 470 habitants.

4.2.2 Caractéristiques spatiales

Superficie totale (en hectares)	1909 ha			
Superficie par zones	Actuellement		Après évolution	
	Superficie (en ha)	Pourcentage de la superficie du territoire	Superficie (en ha)	Pourcentage de superficie du territoire
zones U	559	29,37	559	29,37
zones 1 AU	88,1	4,63	88,1	4,63
zones 2 AU	0	0	0	0
zones A	900,7	47,3	900,7	47,3
zones N	355,75	18,7	355,75	18,7
Total	1903,66	100	1903,66	100

4.2.3 Rappel des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain fixés par le projet d'aménagement et de développement durables (PADD).

Le PADD du PLU de Montivilliers ne fixe pas d'objectif chiffré de modération de la consommation d'espace et de lutte contre l'étalement urbain. Les orientations du PADD favorisent toutefois la densification et le renouvellement urbain.

4.3 Caractéristiques de la procédure

4.3.1 Contenu et objectifs de la procédure

La procédure de mise en compatibilité concernée par cette demande d'examen au cas par cas est engagée en raison des incompatibilités constatées entre la zone N, secteur Nv, du PLU de Montivilliers et le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole.

Le règlement de la zone N, secteur Nv, du PLU de Montivilliers énonce en effet que les usages des sols interdits en zone N sont :

- « Les constructions, établissements ou installations de quelque nature qu'ils soient » ;
- « L'aménagement de terrains permanents pour l'accueil des campeurs et des caravanes » ;
- « Les abris fixes ou mobiles utilisés à des fins d'habitation ainsi que leurs agrandissements » ;
- et « les dépôts fixes ou mobiles de toutes natures ».

D'autres occupations et utilisations du sol sont admises sous conditions dans la zone. Il s'agit des « aires de sports et de loisirs et les aires permanentes de stationnement ouvertes au public, y compris les structures légères et nécessaires à leur

fonctionnement », des « édicules favorisant les pratiques de détente et l'entretien des espaces », tels que les toilettes publiques, les postes d'observation et les locaux techniques, des « ouvrages de régulation des eaux pluviales destinés à la lutte contre les inondations », des « voies de desserte nécessaires à l'aménagement de la zone » et des « modifications et les extensions modérées (de moins 30 m² de surface de plancher) des constructions existantes, sans création de logement supplémentaire, ainsi que leurs annexes à condition qu'elles soient adaptées au risque d'inondation et que les aménagements réalisés n'aggravent pas les problèmes d'inondation ».

Ces dispositions en matière d'usage des sols ne permettent pas la réalisation du projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, lequel prévoit d'implanter dans ces zones des voies de tramway à la place de la voie ferrée existante et actuellement exploitée par la SNCF (y compris déblais et remblais nécessaires à leur pose), des stations, un local d'exploitation, d'agrandir 2 parkings existants et de construire une passerelle en accompagnement de l'un d'entre eux, de réaliser des aménagements piétons et cycles, et de reprendre des voiries existantes.

Une mise en compatibilité du PLU de Montivilliers, portant sur sa zone N, secteur Nv, est donc nécessaire dans le cadre du projet.

Cette mise en compatibilité devrait concerner le règlement écrit et le règlement graphique du PLU de Montivilliers, pour leurs prescriptions en lien avec les secteurs Nv des zones N. Ces secteurs couvrent environ 3,7% du territoire communal.

Les aménagements et constructions prévus dans la zone N, secteur Nv du PLU de Montivilliers sont détaillés plus avant dans la notice d'accompagnement jointe au formulaire.

4.3.2 La procédure a pour objet d'ouvrir une ou des zones à l'urbanisation ou de pouvoir autoriser des constructions

Oui

Non

Si oui, préciser la localisation et la superficie

Les secteurs Nv de la zone N du PLU de Montivilliers se situent principalement sur et le long de la LER, sauf deux secteurs Nv qui se trouvent au nord du centre ancien de la commune, hors ligne LER.

La superficie totale des secteurs Nv de la zone N du PLU de Montivilliers est de 70 ha, ce qui représente environ 3,7% de la superficie de la commune.

La mise en compatibilité de la zone N, secteur Nv du PLU de Montivilliers a pour objectif de permettre :

- Le remplacement de la ligne LER existante par une ligne de tramway (sans sortie de l'enveloppe existante de la LER), et les déblais et remblais nécessaires à la création de la plateforme ;
- La création des stations (quais de 4m de large environ) ;
- La construction d'un local d'exploitation (135 m²).

Deux parkings relais, consistant à agrandir des parkings existants, sont prévus dans la zone. Le règlement admet toutefois « les aires permanentes de stationnement ouvertes au public ». Les voies de desserte sont également autorisées : circulations piétonnes et cycles, reprise de la voirie existante et création d'une passerelle piétonne.

Il faut noter que ces aménagements et constructions remplacent pour une large part d'entre eux des aménagements et constructions existants. La mise en compatibilité envisagée n'ouvrira de plus pas la voie à d'autres constructions, sans lien avec le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, dans la zone. En effet, les nouvelles utilisations et occupations des sols introduites seront explicitement associées au projet et à ses besoins.

NB : la notice d'accompagnement annexée au formulaire détaille les propositions de mise en compatibilité formulées dans le cadre du projet.

Les incidences sur l'environnement de cette ouverture à l'urbanisation, ainsi que les incidences au regard des objectifs de conservation d'un site Natura 2000 ou, pour les territoires ultra-marins, au regard des objectifs de conservation des espaces nécessaires aux fonctionnalités écologiques ont-elles été analysées dans l'évaluation environnementale initiale ou dans sa version actualisée ?

- Oui
 Non

Si oui, préciser les pages de l'évaluation environnementale initiale ou de son actualisation et l'adresse du site internet qui permet de prendre connaissance du document

Sans objet

4.3.3 La procédure a pour objet ou pour effet d'augmenter la densité de certains secteurs
 Oui
 Non

Si oui, préciser la localisation et la superficie

Les constructions et aménagements prévus remplacent pour une large part des constructions et aménagements existants, sur leurs emplacements. La proposition de mise en compatibilité formulée ne permettra de plus pas l'introduction de constructions sans lien avec le projet dans la zone.

4.3.4 La procédure a pour objet :

- de créer un espace boisé classé
 Oui
 Non

Si oui, préciser la localisation et la superficie

Sans objet

- de déclasser un espace boisé classé
 Oui
 Non

Si oui, préciser la localisation et la superficie

Sans objet

Annexe II

<p>- de classer de nouveaux espaces agricoles, naturels ou forestiers</p> <p><input type="checkbox"/>Oui</p> <p><input checked="" type="checkbox"/>Non</p>
<p>Si oui, préciser la localisation et les superficies</p>
<p>Sans objet</p>
<p>- de déclasser un espace agricole, naturel ou forestier</p> <p><input type="checkbox"/>Oui</p> <p><input checked="" type="checkbox"/>Non</p>
<p>Si oui, préciser la localisation et les superficies</p>
<p>La proposition de mise en compatibilité du PLU de Montivilliers formulée en lien avec le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole n'implique pas de remplacer la zone naturelle ciblée par un autre type de zone. Son statut de zone naturelle sera conservé.</p>
<p>- de créer de nouvelles protections environnementales</p> <p><input type="checkbox"/>Oui</p> <p><input checked="" type="checkbox"/>Non</p>
<p>Si oui, préciser les protections et leurs superficies</p>
<p>Sans objet</p>
<p>- de supprimer une protection édictée en raison des risques de nuisance, qualité des sites, paysages, milieux naturels</p> <p><input type="checkbox"/>Oui</p> <p><input checked="" type="checkbox"/>Non</p>
<p>Si oui, préciser les protections et leurs superficies</p>
<p>La mise en compatibilité du PLU de Montivilliers proposée dans le cadre du projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole ne supprime pas les protections fournies par la zone N. Ainsi, les objectifs de la zone sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - De protéger les espaces couverts (coteaux, fonds de vallée non urbanisés) de l'urbanisation ; - De « les valoriser pour des usages de loisirs et de promenade » ; - De « protéger et renforcer les boisements des coteaux comme moyen complémentaire de lutte contre les ruissellements » ; - Et de « préserver les champs d'expansion des crues des rivières dans les vallées ». <p>Ces objectifs et les protections qu'ils impliquent ne seraient pas remis en cause dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU de Montivilliers avec le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole.</p> <ul style="list-style-type: none"> - La modification du règlement de la zone envisagée ne permettrait pas le développement de l'urbanisation, puisqu'elle ciblerait explicitement le remplacement de la LER par une infrastructure tramway et les constructions et aménagements associés (stations, passerelle piétonne, local d'exploitation, circulations modes doux, affouillements et exhaussements nécessaires dans le cadre des travaux). - Ces constructions et aménagements tiendront compte du risque inondation et du PPRI en vigueur, ainsi que de la dynamique d'expansion des crues. Il faut à cet égard noter

que des échanges sont en cours avec la DDTM au sujet de la compatibilité du projet avec le PPRI (qui devra être prouvée dans le cadre du dossier d'autorisation des installations, ouvrages, travaux et activités). Des mesures d'évitement et de réduction ont par ailleurs déjà été mises en place : la passerelle piétonne planifiée en zone N, secteur Nv, est prévue de manière à ne pas constituer un obstacle aux écoulements de crues pour le lit mineur et les berges de la Lézarde.

NB : les remblais du secteur Monod ne sont pas en zone inondable, ils n'auront donc pas d'incidence sur l'écoulement des crues.

- Le renforcement de l'offre de transport par la desserte de la vallée de la Lézarde par la mise en place d'un tramway (au lieu de la LER, à la fréquence plus basse et au faible nombre de gare) relié à des itinéraires modes doux, facilitera les usages de promenade et de loisirs en son sein.

4.4 Mise en compatibilité du PLU dans le cadre d'une déclaration de projet

- Description de l'opération ou du projet nécessitant la mise en compatibilité et indications des éléments devant être mis en compatibilité avec le projet

Le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole 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 un carrefour des mobilités durables intégrant le tramway (en connexion avec les lignes de bus qui desservent le secteur) et un parking-relais, ainsi que des voies piétonnes et pistes cyclables ;

- Transformer les infrastructures ferroviaires existantes de la ligne LER en infrastructure tramway, afin de prolonger le réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole jusqu'à Montivilliers via Harfleur.

Le projet mettra en place 14 km d'infrastructure tramway, dont 4,5 seront implantés sur le réseau ferré existant, sans sortir de l'emprise de la LER. Dix-sept stations seront mises en place (18 desservies) et 25 000 voyages par jour sont attendus à la mise en service du projet.

Avec cette extension du réseau de tramway, les temps de parcours entre la gare de Montivilliers et la gare du Havre seront portés à moins de 25 minutes.

NB : voir ci-dessus en ce qui concerne l'aménagement dans les secteurs Nv en lien avec la mise en compatibilité

- Le projet concerné par la mise en compatibilité est soumis à évaluation environnementale :

Oui

Non

Si oui, préciser l'adresse du site internet qui permet de prendre connaissance de la décision issue de l'examen au cas par cas ou de l'étude d'impact du projet concerné par la mise en compatibilité

A l'issue de l'évaluation environnementale du projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, la Communauté urbaine publiera une délibération sur son site Internet, lehavreseinemetropole.fr .

L'évaluation environnementale du projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole fera l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale, qui sera publié sur son site Internet.

Le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole est en effet concerné par la rubrique 7, « Transports guidés de personne », de la nomenclature annexée à l'article R. 122-2 du code de l'environnement. Cette rubrique stipule que les projets de tramway sont soumis à évaluation environnementale systématique.

Cette évaluation environnementale est pilotée par la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, maître d'ouvrage du projet qui est aussi en charge des autres procédures auxquelles il est soumis :

- Demande de Déclaration d'Utilité Publique ;
- Incidence Natura 2000 ;
- Autorisation environnementale englobant une demande d'autorisation au titre des installations, ouvrages, travaux, activités (IOTA).

La nécessité de réaliser un dossier ICPE, de défrichement, une demande de dérogation espèces protégées et une demande d'atteinte aux allées et alignements d'arbres est par ailleurs en cours d'étude. Le cas échéant, ces demandes seront intégrées au dossier d'autorisation environnementale.

4.5 Mise en compatibilité du PLU dans le cadre d'une procédure intégrée (L. 300-6-1)

- Description de l'opération ou du projet nécessitant la mise en compatibilité et indications des éléments devant être mis en compatibilité avec le projet

- Le projet concerné par la mise en compatibilité est soumis à évaluation environnementale :

- Oui
 Non

Si oui, préciser l'adresse du site internet qui permet de prendre connaissance de la décision issue de l'examen au cas par cas ou de l'étude d'impact du projet concerné par la mise en compatibilité

Non concerné

4.6 Mise en compatibilité du PLU avec un document supérieur

- Document(s) avec le(s)quel(s) le PLU est mis en compatibilité : parmi les documents listés à la **rubrique 3.1**, intitulé du document, date d'approbation et l'adresse du site internet qui permet de prendre connaissance du document

Non concerné

- Motif pour lequel le PLU est mis en compatibilité

Non concerné

4.7 La procédure a des effets au-delà des frontières nationales <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
Si oui, préciser les effets
Non concerné

5. Sensibilité environnementale du territoire concerné par la procédure			
5.1 Le plan local d'urbanisme est concerné par :			
	Oui	Non	Si oui, précisez
Les dispositions de la loi montagne	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.
Les dispositions de la loi littoral	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.
Un site désigné Natura 2000 en application de l'article L. 414-1 du code de l'environnement (ZICO, ZPS, ZSC)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il n'y a pas de zone Natura 2000 sur la commune de Montivilliers. Les zones Natura 2000 les plus proches de la commune en sont distantes d'au minimum 5km.
Un cœur de parc national délimité en application de l'article L. 331-2 du code de l'environnement	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.
Une réserve naturelle ou un périmètre de protection autour d'une réserve institués en application, respectivement, des articles L. 332-1 et L. 332-16 du code de l'environnement	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.
Un site inscrit ou classé en application des articles L. 341-1 et L. 341-2 du code de l'environnement	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La commune de Montivilliers ne comporte pas de site inscrit ou classé en application des articles L. 341-1 et L. 341-2 du code de l'environnement.
Un plan de prévention des risques technologiques prévu à l'article L. 515-15 du code de l'environnement	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.
Un plan de prévention des risques naturels prévisibles prévu à l'article L. 562-1 du code de l'environnement	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune de Montivilliers est couverte par le Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) du bassin versant de la Lézarde (approuvé le 6 mai 2013 puis modifié et approuvé le 6 novembre 2019). Montivilliers est couverte par le Plan de Prévention des Risques Littoraux (PPRL) de la Plaine alluviale nord de

			l'embouchure de l'estuaire de la Seine, en date du 1er juillet 2022.
Un périmètre des servitudes relatives aux installations classées pour la protection de l'environnement instituées en application de l'article L. 515-8 du code de l'environnement	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Des périmètres de maîtrise de l'urbanisation définis autour de sites d'activités présentant des risques technologiques sont en place sur la commune de Montivilliers. Il faut noter que ces périmètres ne sont pas présents dans les zones N, secteurs Nv du PLU de Montivilliers concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.
Un périmètre des servitudes sur des terrains pollués, sur l'emprise des sites de stockage de déchets, sur l'emprise d'anciennes carrières ou dans le voisinage d'un site de stockage géologique de dioxyde de carbone instituées en application de l'article L. 515-12 du code de l'environnement	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune de Montivilliers (dont ses zones naturelles) est concernée par des périmètres de précaution définis autour d'indices de cavités souterraines.
Un plan de prévention des risques miniers prévus à l'article L. 174-5 du code minier	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.
Un site patrimonial remarquable créé en application des articles L. 631-1 et L. 632-2 du code du patrimoine	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Un Site Patrimonial Remarquable est présent sur la commune de Montivilliers (Site Patrimonial Remarquable de Montivilliers).
Des abords des monuments historiques prévus aux articles L. 621-30 et L. 621-31 du code du patrimoine	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Plusieurs monuments historiques faisant l'objet d'une protection au titre de leurs abords sont recensés sur la commune de Montivilliers. Le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole est plus précisément concerné par les périmètres suivants : - Parties de l'ancienne abbaye (classées le 31 mars 1992) ; - Vestiges du colombier ; - Eglise classée ; - Anciens bâtiments abbatiaux ; - Temple protestant ; - Restes d'anciennes fortifications ; - Rue Vieille Cohue ; - Ancien charnier.

Annexe II

Une zone humide prévue à l'article L. 211-1 du code de l'environnement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Un diagnostic des zones humides est en cours dans le cadre de l'étude d'impact du projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole. Il permettra de déterminer si des zones humides sont présentes sur le territoire.
Une trame verte et bleue prévue à l'article L. 371-1 du code de l'environnement (préciser réservoir de biodiversité et/ou corridor écologique)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>La commune de Montivilliers est concernée par des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques identifiés au titre du SRCE Haute-Normandie.</p> <p>Les réservoirs de biodiversité en question relèvent de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La sous-trame des milieux boisés (massifs forestiers de Montgeon et de Gonfreville-l'Orcher) ; - La sous-trame des milieux humides (le long de la Lézarde, au niveau de l'estuaire de la Seine) ; - La sous-trame des milieux aquatiques (rivière la Lézarde). <p>Les corridors écologiques identifiés relèvent quant à eux de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La sous-trame des zones humides (le long de la Lézarde, au niveau de l'estuaire de la Seine) ; - La sous-trame des milieux boisés (massif forestier de Montgeon, massif forestier de Gonfreville-l'Orcher) ; - Et la sous-trame des milieux herbacés (pelouses calcicoles).
Une ZNIEFF (préciser type I ou II) prévue à l'article L. 411-1 A du code de l'environnement	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>La ZNIEFF de type I « Le fond de Nerval » se trouve en partie sur la commune de Montivilliers.</p> <p>Elle se situe en dehors de l'emprise du projet.</p>
Un espace naturel sensible prévu à l'article L. 113-8 du code de l'urbanisme	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.
Un espace concerné par : - un arrêté de protection de biotope prévu à l'article R. 411-15 du code de l'environnement ;	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.

Annexe II

- un arrêté le listant comme un site d'intérêt géologique prévu à l'article R. 411-17-1 du même code ; - un arrêté le listant comme une zone prioritaire pour la biodiversité prévue à l'article R. 411-17-3 du même code			
Un espace boisé classé prévu à l'article L. 113-1 du code de l'urbanisme, une forêt de protection prévue à l'article L. 141-1 du code forestier	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En dehors de l'emprise du projet
Autre protection	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.
5.2 Le ou les secteurs qui font l'objet de la procédure donnant lieu à la saisine sont concernés par :			
	Oui	Non	Si oui, précisez
Les dispositions de la loi montagne	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.
Les dispositions de la loi littoral	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.
Un plan de prévention des risques technologiques prévu à l'article L. 515-15 du code de l'environnement	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.
Un plan de prévention des risques naturels prévisibles prévu à l'article L. 562-1 du code de l'environnement	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La zone N, secteur Nv du PLU de Montivilliers est concernée par le zonage du PPRI du bassin versant de la Lézarde
Un périmètre des servitudes relatives aux installations classées pour la protection de l'environnement instituées en application de l'article L. 515-8 du code de l'environnement	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.
Un périmètre des servitudes sur des terrains pollués, sur l'emprise des sites de stockage de déchets, sur l'emprise d'anciennes carrières ou dans le voisinage d'un site de stockage géologique de dioxyde de carbone instituées en application de l'article L. 515-12 du code de l'environnement	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Des indices de cavités souterraines recoupent des secteurs Nv de la zone N du PLU de Montivilliers. Les secteurs en question ne sont toutefois pas ceux par lesquels le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole passe.
Un plan de prévention des risques miniers prévus à l'article L. 174-5 du code minier	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.

Annexe II

Autre protection	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.
5.3 Le ou les secteurs qui font l'objet de la procédure donnant lieu à la saisine se situent dans ou à proximité :			
	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site désigné Natura 2000 en application de l'article L. 414-1 du code de l'environnement (ZICO, ZPS, ZSC)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.
D'un cœur de parc national délimité en application de l'article L. 331-2 du code de l'environnement	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.
D'une réserve naturelle ou un périmètre de protection autour d'une réserve institués en application, respectivement, de l'article L. 332-1 et des articles L. 332-16 à L. 332-18 du code de l'environnement	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.
D'un site inscrit ou classé en application des articles L. 341-1 et L. 341-2 du code de l'environnement	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.
D'un site patrimonial remarquable créé en application des articles L. 631-1 et L. 632-2 du code du patrimoine	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Certains des secteurs Nv de la zone N du PLU de Montivilliers se trouvent dans l'emprise du Site Patrimonial Remarquable de Montivilliers.
D'un abord des monuments historiques prévus aux articles L. 621-30 et L. 621-31 du code du patrimoine	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Des secteurs Nv de la zone N du PLU de Montivilliers interceptés par le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole sont concernés par des périmètres de protection au titre des abords des monuments historiques.
D'une zone humide prévue à l'article L. 211-1 du code de l'environnement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Un diagnostic des zones humides est en cours dans le cadre de l'étude d'impact du projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole. Il permettra de déterminer si des zones humides sont présentes sur le territoire.
D'une trame verte et bleue prévue à l'article L. 371-1 du code de l'environnement (préciser réservoir de biodiversité et/ou corridor écologique)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Réservoir et corridor Voir liste ci-dessus

Annexe II

D'une ZNIEFF (préciser type I ou II) prévue à l'article L. 411-1 A du code de l'environnement	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La ZNIEFF de type I « Le fond de Nerval » recoupe partiellement un secteur Nv du PLU de Montivilliers. Il faut toutefois noter que le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole ne passe pas par le secteur concerné.
D'un espace naturel sensible prévu à l'article L. 113-8 du code de l'urbanisme	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.
D'un espace concerné par : - un arrêté de protection de biotope prévu à l'article R. 411-15 du code de l'environnement ; - un arrêté le listant comme un site d'intérêt géologique prévu à l'article R. 411-17-1 du même code ; - un arrêté le listant comme une zone prioritaire pour la biodiversité prévue à l'article R. 411-17-3 du même code	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.
D'un espace boisé classé prévu à l'article L. 113-1 du code de l'urbanisme, une forêt de protection prévue à l'article L. 141-1 du code forestier	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les secteurs Nv des zones N du PLU de Montivilliers ne comportent pas d'Espaces Boisés Classés (EBC).
D'un secteur délimité par le plan local d'urbanisme en application de l'article L. 151-19 du code de l'urbanisme	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les secteurs Nv des zones N du PLU de Montivilliers sont concernés par des liaisons piétonnes à sauvegarder et à valoriser au titre de l'article L.123-1-5 du code de l'urbanisme (désormais remplacé par l'article L. 151-19 du même code).
D'un secteur délimité par le plan local d'urbanisme en application de l'article L. 151-23 du code de l'urbanisme	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les secteurs Nv des zones N du PLU de Montivilliers sont concernés par des mares identifiées au titre de l'article L.123-1-5 du code de l'urbanisme (désormais remplacé par l'article L. 151-23 du même code).
Autre protection	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.
5.4 Des constructions à usage d'habitation ou des établissements recevant du public sont-ils prévus dans des zones de nuisances (nuisances sonores, qualité de l'air, pollution des sols, etc.) ?			
<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non			
Si oui, précisez :			

Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.

6. Auto-évaluation

L'auto-évaluation doit **identifier** les effets potentiels de la procédure qui fait l'objet du présent formulaire compte-tenu de sa nature, de sa localisation – c'est-à-dire en prenant en compte la sensibilité du territoire concerné - et **expliquer** pourquoi la procédure concernée n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement.

Se reporter à la rubrique 6 de la notice explicative pour le détail de la démarche permettant l'auto-évaluation. Fournir une note détaillée en annexe (cf. point 8).

7. Autres procédures consultatives

7.1 Date prévisionnelle de transmission du projet aux personnes publiques associées

Octobre 2023

7.2 Autres consultations envisagées (consultations obligatoires et facultatives)

ABF, Autorité environnementale, DRAC, CNPN ou CSRPN (en cas de dossier de dérogation espèces protégées), CODERST (optionnelle)

7.3 Procédure de participation du public envisagée

- enquête publique

- Oui
 Non

- participation du public par voie électronique

- Oui
 Non

- enquête publique unique organisée avec une ou plusieurs autres procédures

- Oui
 Non

Si oui, préciser lesquelles

Le projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole doit faire l'objet d'une enquête publique en lien avec la procédure de demande de Déclaration d'Utilité Publique qui emportera la Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme et en lien avec son dossier de demande d'autorisation environnementale (DAE).

En vertu des dispositions de l'article L. 123-6 du code de l'environnement, une enquête publique unique sera organisée sur le projet

- autre, préciser les modalités

Concertation préalable (déjà effectuée de septembre à novembre 2021) et concertation continue en cours et sous l'égide de la CNDP.

Une concertation sur le projet de mise en compatibilité du PLU de Montivilliers dans le cadre du projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole sera de plus organisée en septembre 2023. Ses modalités seront fixées lors de la séance du Conseil communautaire du 6 juillet 2023.

8. Annexes		
8.1 Annexes obligatoires		
1	Dossier de révision, modification ou mise en compatibilité du PLU (comprenant notamment, le cas échéant, l'exposé des motifs des changements apportés)	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Documents graphiques matérialisant la localisation des secteurs du territoire concernés par la procédure soumise à l'avis de l'autorité environnementale et comportant des zooms qui permettent de localiser et identifier les secteurs avant et après mise en œuvre des opérations (<i>rubrique 2.5</i>).	<input checked="" type="checkbox"/>
3	L'auto-évaluation (<i>rubrique 6</i>)	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Version dématérialisée du document mentionné dans les rubriques 2.3, 4.3.2, 4.4, 4.5 et 4.6 lorsqu'il n'est pas consultable sur un site <i>Internet</i>	<input checked="" type="checkbox"/>
8.2 Autres annexes volontairement transmises par le déposant		
Veuillez préciser les annexes jointes au présent formulaire, ainsi que les rubriques auxquelles elles se rattachent		
Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.		

9. Engagement et signature			
Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus			
(personne publique responsable)			
Fait à	Le Havre	le,	19/07/2023
Nom	MISERANDINI	Prénom	Hervé
Qualité	Directeur Mission Tramway		
Signature			
<p>Par Hervé MISERANDINI, empêché</p> 