

CONSEIL COMMUNAUTAIRE

Séance du 16 novembre 2017

DELB-20170367 - MOBILITE - TRANSPORTS PUBLICS - RESEAU LIA - TITRE JENNER - CREATION - AUTORISATION.-

M. Daniel FIDELIN, Vice-Président.- La Communauté de l'Agglomération Havraise exerce depuis le 1^{er} janvier 2001 la compétence d'organisation des transports urbains au sens du chapitre II du titre II de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs. Elle est à ce titre l'autorité organisatrice de la mobilité sur son territoire et, en qualité, fixe le montant des tarifs appliqués sur le réseau LIA.

Afin d'accompagner l'interdiction prochaine aux piétons du tunnel Jenner et d'offrir un service supplémentaire, la CODAH propose, pour faciliter la liaison entre la ville haute et basse par les modes doux, de permettre l'utilisation du tramway par les usagers qui ne disposeraient pas d'un abonnement ou d'un titre de transport existants.

Il s'agit de créer un produit tarifaire spécifique offrant la possibilité d'emprunter la section entre les stations Jenner et Rond-Point des lignes de tramway. Le tarif proposé pour ce titre est de 0,50 € le passage et 4 € les 10 passages. La tarification proposée est identique à celle en vigueur sur le funiculaire car elle offre le même service de franchissement de la costière.

A ce nouveau tarif est associé une billettique particulière et un nouveau titre de transport : le titre Jenner. Ce titre donne le droit d'effectuer une traversée du tunnel et sera disponible sur les distributeurs automatiques des stations Jenner et Rond-Point.

Il est donc proposé au conseil communautaire d'adopter ce nouveau titre de transports et d'intégrer son tarif dans la grille tarifaire adoptée lors de la séance du 16 novembre 2017.

Si cette proposition recueille votre accord, je vous propose d'adopter la délibération suivante :

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE,

VU le code général des collectivités territoriales ;

VU l'article L. 1221-5 du code des transports ;

VU la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs établissant le rôle des collectivités territoriales en tant qu'autorités organisatrices des transports publics de voyageurs ;

CONSIDERANT qu'il convient de créer un nouveau titre de transports en commun, le titre « Jenner ».

Son Bureau, réuni le 2 novembre 2017, consulté,

VU le rapport de M. le Vice-Président,

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

- **de créer** un nouveau titre de transports en commun, le titre « Jenner ».
- **de fixer** le tarif de ce nouveau titre à 0,50 € le passage et 4 € les 10 passages.
- **d'ajouter** ce nouveau titre à la grille tarifaire existante.
- **de vendre** le titre aux stations concernées sur les distributeurs automatiques de titres (DAT).

Sans incidence financière

M. Daniel FIDELIN : Afin d'accompagner la fermeture du tunnel Jenner aux piétons, la CODAH aménage un cheminement piéton alternatif reliant la place Jenner au Rond-Point, donc 1,2 kilomètres et environ 17 minutes à la montée. De plus, elle souhaite proposer une nouvelle solution pour faciliter les déplacements entre la ville haute et la ville basse en utilisant le tramway. C'est pourquoi, il est envisagé de créer un nouveau titre de transport en commun, le titre intitulé titre « Jenner », disponible sur billet sans contact. Le réseau LIA propose un usage particulier de ce titre, il sera disponible au distributeur automatique des trois arrêts situés, aux extrémités du tunnel Jenner pour permettre le trajet entre les stations Jenner et Rond-Point, assurant le franchissement du dénivelé entre la ville haute et la ville basse. Par analogie au funiculaire qui offre le même service, le tarif proposé pour ce titre est de 0,50 euros le passage et 4 euros les dix passages. Il permet ainsi à des usagers de pouvoir utiliser le transport en commun à un tarif très avantageux pour franchir rapidement la dénivellation entre la ville basse et la ville haute.

M. Luc LEMONNIER : Merci M. FIDELIN. M. BOUCHARD ?

M. Christian BOUCHARD : Le tunnel Jenner, c'est toute une histoire au niveau du Havre avec ses drames, vous les avez peut-être oubliés.

M. Luc LEMONNIER : Non, nous n'avons pas oublié ! On ne va pas commencer comme cela, M. BOUCHARD !

M. Christian BOUCHARD : C'était, et c'est, un lien historique, physique, un cordon ombilical qui a permis de relier la ville haute et la ville basse. Supprimer ce lien physique et historique, il faut oser ! Alors qu'aujourd'hui, vous avez 3 tunnels, 3 tunnels payés par la collectivité, vous allez nous expliquer qu'il ne sera plus possible d'en emprunter un des trois à pieds. Soit on a un problème de projet, de conception, de vision de l'avenir, mais supprimer un lien, ce lien, ce n'est pas acceptable. Alors vous allez me dire qu'on a mis une solution pour pallier cette suppression de lien, que l'on va permettre aux piétons d'emprunter le tramway, et c'est là que votre propre proposition est une honte : faire payer 50 centimes un passage, un lien qui était gratuit jusqu'alors ! Un lien historique qui avait permis de relier la ville haute et la ville basse. D'ailleurs, tous les maires du Havre – et je voudrais citer Antoine RUFENACHT puisqu'il a créé ce lien avec le tramway pour relier la ville haute et la ville basse – ont essayé de créer ce lien et vous allez le rompre en le faisant payer. C'est comme si vous allez bientôt nous faire payer l'accès à la plage. Ce n'est pas possible, il faut oser faire cela ! Vous nous dites que c'est pour faciliter le déplacement. Comment cela, faciliter le déplacement ? Vous supprimez le déplacement à pieds ! Vous comparez cela au funiculaire, mais il y a un escalier à côté du funiculaire, vous auriez fait le Trail des 12 kilomètres du Havre, vous auriez vu qu'il y a effectivement des escaliers qui permettent de faire la même chose, mais non !

M. Luc LEMONNIER : On n'a pas besoin de faire un trail, M. BOUCHARD, pour connaître les escaliers du Havre ! On les a peut-être empruntés plus que vous !

M. Christian BOUCHARD : Vous savez donc qu'il y a des escaliers à côté. Là, vous supprimez un lien physique et vous nous faites payer. C'est une honte, tout simplement une honte ! Aussi, c'est une histoire du Havre et cette histoire du tunnel, vous êtes en train de la bannir !

M. Luc LEMONNIER : M. BOUCHARD, je vais vous répondre sur le début de votre intervention, sur la suite nous allons aussi vous répondre techniquement. Quand vous nous parlez qu'on a peut-être oublié l'histoire de ce tunnel, chaque année nous rendons hommage aux victimes de ces bombardements et il y a beaucoup de gens qui viennent. Il y a beaucoup de gens de la majorité, de l'opposition, mais il ne me semble pas vous y avoir vu ! Il ne me semble pas vous y avoir vu alors arrêtez de nous faire des leçons sur une délibération qui est une délibération technique, et arrêtez de nous faire des leçons d'histoire, s'il vous plaît ! Je vous remercie.

M. Christian BOUCHARD : (Sans micro) (...) Vous niez ce lien physique entre la ville haute et la ville basse, vous le faites payer maintenant, demain vous nous ferez payer l'accès à la plage !

M. Luc LEMONNIER : Mettez du drame, en plus ! Merci, M. BOUCHARD. Mme NAIL ?

Mme Nathalie NAIL : Cette délibération, M. le Président, n'est pas qu'une délibération technique. Avec Jean-Paul LECOQ, et d'autres ici, je pense que nous sommes à l'origine de la proposition d'utiliser le tramway pour passer de la place Jenner au Rond-Point, compte tenu de la fermeture du tunnel aux piétons. Mais nous n'avions pas envisagé qu'un service, qui ne coûte pas davantage pour les 70 personnes qui utilisent ce service par jour, soit rendu payant. Parce qu'on est capable de donner 50 000 euros à Derudder, mais on n'est pas capable de donner la gratuité pour quelque chose qui ne représente pas de coût supplémentaire. Le tramway est là et il passe, que le tunnel soit fermé aux piétons ou non. Ce n'est donc pas un coût supplémentaire ! S'il était supplémentaire ce serait, ceci dit, quelques 25 550 euros, rapport aux 50 000 euros donnés à Derudder.

Dans l'affaire, les piétons sont les victimes, ils ne sont pas coupables, ne les rendons pas coupables ! Mettez-vous bien dans la tête que ceux qui utilisent aujourd'hui à pieds ce tunnel, c'est qu'ils n'ont pas les moyens de prendre le tramway, sinon ils le prendraient. En effet, je ne sais pas si vous l'avez déjà pris, mais pour l'avoir déjà pris, et avoir essayé de respirer, c'est infâme ! Donc, s'ils avaient le choix, je crois qu'ils prendraient le tramway.

M. FIDELIN, vous avez comparé au funiculaire, mais comparaison n'est pas raison ! Et là, en l'occurrence, comparaison n'est pas raison ! Autant le funiculaire correspond à un service puisqu'il n'est là que pour joindre la ville basse à la ville haute et il est fait exprès pour cela, mais essayez de comprendre, un peu de souplesse !

M. Luc LEMONNIER : Allez-y, Mme NAIL, montrez-nous votre souplesse, vous êtes connue pour votre souplesse !

Mme Nathalie NAIL : Un service qui fonctionne et qui ne représente aucun coût supplémentaire pour la collectivité et pour LIA, on va le faire payer aux Havrais ! Pour ma part, il y a quelque chose qui m'échappe ! Vous parliez tout à l'heure, M. GASTINNE, d'un message, alors là le message c'est qu'on essaie à tout prix de prendre dans les poches de ceux qui n'en ont pas beaucoup. Alors si on pouvait, c'est bientôt Noël...

M. Luc LEMONNIER : Ce n'est pas le conte, Mme NAIL !

Mme Nathalie NAIL : A part une opposition de principe, parce que nous demandons la gratuité pour ce tronçon unique, je ne vois pas d'autre explication. C'est de la mauvaise foi ! Honnêtement, là, j'aimerais qu'on puisse être entendu sur le tronçon gratuit du tunnel.

M. Luc LEMONNIER : Merci, Mme NAIL ! M. LECOQ ?

M. Jean-Paul LECOQ : J'étais vice-président de la communauté d'agglomération et, à ce titre-là, je dois des excuses aux 70 personnes qui vont maintenant devoir payer la traversée du tunnel. Je leur dois des excuses parce que je n'ai pas vu venir le fait que les travaux du tramway, allaient conduire les services de sécurité à dire: « Vous ne pouvez plus mettre de piétons dans la traversée du tunnel ». J'ai donc une part de responsabilité parce que j'étais dans le collectif de direction de la communauté. Donc, comme j'ai une part de responsabilité sur cet avenir pour ces gens-là, je pense que je dois maintenant corriger cette erreur, cette faute qui fait que maintenant des gens qui n'ont rien demandé vont se retrouver dans l'impossibilité de poursuivre leur vie quotidienne, avec les moyens qu'ils ont, comme elle existait jusqu'à maintenant. Aussi, le moyen de corriger la faute, cette erreur, c'est de dire ce que l'on a proposé : il suffit de proposer à LIA, ou à d'autres, c'est vrai on est dans une DSP, de ne pas contrôler les billets entre le Rond-Point et la place Jenner et la question est réglée. Il n'y a pas besoin d'imprimer des titres et il n'y a besoin de rien, la question est réglée là dessus et, là, on va mettre une charge supplémentaire. J'ai fait l'itinéraire, et même si je vois que la ville du Havre semble le réaménager un peu, il s'agit d'un itinéraire qui est compliqué et qui était dangereux. Je pense que si vous regardez les statistiques de la police ces quarante dernières années, la rue concernée a eu quand même quelques drames ! Donc, maintenant, alors qu'on arrive en hiver, on va inciter les gens, à prendre cet itinéraire-là.

On vient de fêter les 500 ans du Havre, on a fait le calcul en commission de ce que cela coûterait d'offrir, et c'est dérisoire sur le budget de la CODAH, le manque à gagner et le fait de ne pas faire payer est dérisoire. C'est au moment où on fête les 500 ans du Havre qu'on va laisser comme message que l'on crée peut-être, à travers le dispositif qu'on met en place, le premier péage piétons de France. Le premier péage piétons ! C'est-à-dire qu'un itinéraire que vous aviez gratuitement, à partir de maintenant le même itinéraire, la même distance, vous devrez payer pour le prendre, ce n'est quand même pas correct de faire cela ! On essayait de sortir de cette situation, et j'assume une part de responsabilité, j'aimerais bien que d'autres le fasse aussi. On essaie de sortir de cette situation par le haut en disant aux gens concernés : « Rassurez-vous, vous n'aurez rien de plus à payer, on a trouvé une solution humaine, une solution qui ne coûte pas cher au budget. On vous la propose, on a été en commission, on a proposé ». On a dit qu'on allait sortir tranquillement, cela peut arriver dans la gestion d'une ville, dans la gestion d'une agglomération, cela peut arriver des choses comme cela. En plus, les services de la CODAH ont essayé de trouver des solutions, la ville du Havre essaie de trouver une solution, mais la meilleure des solutions c'est quand même de permettre de prendre le tramway gratuitement entre la place Jenner et le Rond-Point.

M. Luc LEMONNIER : Merci, M. LECOQ. M. DECK ?

M. Alexis DECK : Effectivement, je pense qu'une série d'interventions avant la mienne ont bien montré à cette assemblée que ce n'était pas une simple délibération simplement technique, comme vous nous l'avez annoncé, mais bel et bien, une délibération somme toute assez politique. Elle rentre aussi en plein télescopage avec ce qui se passe au niveau international avec la COP 23. Au niveau international, l'ensemble des états qui en font partie, et de leurs collectivités territoriales, ont aujourd'hui ce devoir moral et politique de s'engager pour la diminution de leurs émissions de gaz à effet de serre. Quel mauvais signal que nous envoyons là à nos habitants de la ville du Havre qui ont, je l'ai rappelé lors de la dernière séance, comme caractéristiques d'être des gros marcheurs. J'ai entendu le chiffre de 70 passages piétons, il me semble faible et je pense qu'il est plus important. Aussi, que non seulement le tunnel Jenner est un tunnel qui est pris de manière assez importante par les piétons, mais en plus il pourrait l'être vraiment davantage.

Il y a une solution qui consiste à sanctuariser un tube pour en faire un tube pour les transports actifs, uniquement consacré aux cyclistes et aux marcheurs. Cette solution, vous l'avez, hélas, écartée d'un revers de main alors que c'est pourtant la solution. Je n'ai pas vu de chiffres par exemple alors que je vous ai demandé, lors du dernier conseil communautaire, de savoir quels étaient les ordres de prix, quelles étaient les différences de prix pour les travaux engagés avec des tubes extracteurs, avec des extracteurs verticaux ou sans extracteurs verticaux, pour savoir si on pouvait faire passer les deux sens de circulation automobile dans le même tube. A priori, cela n'a pas été très sérieusement fouillé par les services. Alors quels sont les écarts de prix ? Moi, je les attends avec précision.

En tout cas, la situation est la suivante et je me reconnais complètement dans l'expression que vient d'employer mon collègue Jean-Paul LECOQ : on est en train d'inventer un passage piétons urbain. C'est quand même incroyable. Cela devrait être le mode de transport le plus sain, le plus économe, le plus écolo, la marche à pieds, juste derrière le vélo, c'est sur cela qu'on devrait mettre le paquet. Là, on se retrouve à priver des gens tout, simplement, qui seront obligés demain de prendre le tramway plutôt que de prendre leur paire de baskets pour effectuer ce même trajet. C'est presque une entrave à la circulation ce qui est en train de se passer ! C'est quand même assez grave et encore une fois je trouve que l'on va à contre sens de nos accords et de nos engagements au niveau COP 23 et de diminuer la circulation automobile parce qu'il y a un autre problème aussi que le tunnel Jenner impacte directement aujourd'hui. C'est que le Rond-Point est un vrai point de pression noir dans la circulation automobile. Je suis habitant de ce quartier, les discussions que j'ai avec les commerçants c'est que, plusieurs fois par semaine, il y a des accidents. Le plus souvent que de la carrosserie, mais de temps en temps, une fois par mois, il y a des accidents graves où des gens sont blessés. Donc, faire diminuer la pression automobile sur le Rond-Point et puis permettre un vrai passage en mode transport actif vers la forêt de Montgeon où, faut-il le rappeler en plus, la Ville engage un ambitieux plan pour cette forêt. On peut donc imaginer qu'il va y avoir une attractivité supplémentaire pour cette forêt et, là, on n'organise pas les moyens de circulation pour atteindre la forêt de Montgeon.

M. Luc LEMONNIER : Merci, M. DECK. Ce que je vous propose est peut-être qu'on fasse une présentation par M. le directeur général des services, de cet aménagement du tunnel et puis peut-être de l'aménagement du passage piétons afin quand même, M. DECK, que vous ne puissiez pas dire qu'il y a eu une entrave à la circulation des piétons ! Vous conviendrez que c'est peut-être un petit peu exagéré ! Ce n'est pas une entrave à la circulation des piétons quand les piétons peuvent continuer à passer, peut-être pas dans le tunnel Jenner. M. le directeur général des services, vous avez la parole.

M. Gilles PIERRE : Je vais faire une présentation courte d'une version longue qui a été présentée en conférence. L'idée est de montrer les fondamentaux de ce projet et le pourquoi des solutions proposées. Tout d'abord, un cadre réglementaire très simple, c'est que, un, le constat est que le tunnel n'était pas aux normes et que le préfet nous a rappelé, à plusieurs fois, qu'il fallait le mettre aux normes. Tout cela est soumis à l'autorisation du préfet après la consultation de CNESOR (commission nationale d'évaluation de la sécurité des ouvrages routier). Cela, c'est pour les travaux et pour l'exploitation, il y a un arrêté préfectoral qui doit être renouvelé tous les 6 ans.

Pourquoi pas de piétons dans les tunnels ? Vous savez que le principal risque dans les tunnels est le risque incendie et avec, le risque incendie, ce sont également les dégagements de fumée et donc grosso modo la fumée poussée. En effet, l'objet dans cette histoire de sécurité c'est d'essayer d'enlever la fumée le plus rapidement possible. Une fumée va à 2,5 à 3 mètres par seconde si elle est poussée et en fait un piéton c'est 1,1/1,5 mètres par seconde, et encore pour les plus véloces ! Il y a déjà effectivement des problèmes avec les automobilistes qui deviennent piétons en cas de problèmes. Aussi, sans en rajouter davantage avec les risques que cela peut comporter : pas de piétons !

Les caractéristiques de ce tunnel c'est que dans l'étude les services de sécurité, et je pense au SDIS (service départemental d'incendie et de secours) et aux pompiers, nous ont dit qu'ils voulaient passer dans les deux sens, éventuellement en même temps. C'est donc pour cela que dans le tunnel, vous avez la coupe en travers. Vous avez au milieu une voie qui est réservée aux véhicules de sécurité, c'est-à-dire que cette voie sera interdite à tous véhicules, sauf pour les véhicules de sécurité. Vous avez donc les véhicules, la file de circulation, c'est pour cela d'ailleurs que dans chacun des tubes à l'heure actuelle on est passé de deux fois deux voies à deux fois une voie, c'est la situation actuelle qui nous a été imposée d'ailleurs dans les discussions avec la CNESOR avant même de faire les travaux. Les cyclistes ont pu être maintenus, mais en les rapprochant des niches centrales de protection qui permettent de se protéger et de passer d'un tube à l'autre. Ce faisant, on s'aperçoit d'ailleurs que les cyclistes sont éloignés de la file de circulation.

L'étude a été faite, mais elle est très dimensionnée par le fait qu'il fallait pouvoir faire passer les véhicules de pompier. L'hypothèse qui a donc été évoquée est de réserver un tube au mode doux. On voit qu'on n'arrive pas à faire passer dans l'autre tube à la fois la voie pompier et les deux voies véhicules, et de beaucoup si vous permettez. L'autre solution était d'avoir un mode doux avec les pompiers. Les pompiers avec un gabarit de 3,50 m et plus une petite marge à 3,80 m, on pouvait l'imaginer dans un tube, mais cela ne passe pas dans les deux voies véhicules plus la voie pompier dans les deux autres. Si je continue, mais vous aurez compris le principe, on a essayé de mettre les pompiers dans un tube et les véhicules dans l'autre, ce qui d'ailleurs accessoirement permettait difficilement l'accès des vélos, voire pas du tout. D'où la solution qui a été proposée et retenue !

Ce que montre en fait cette petite démonstration est que la seule solution pour réserver un tube au mode doux était de supprimer une file de circulation. Cela provenait à réserver tel qu'il est le tube de gauche et de réserver celui de droite à la fois aux pompiers au mode doux, mais clairement cela ne permettait pas d'avoir les deux sens de circulation. C'est ce qui est dit depuis le début et évidemment l'autre solution était de, M. le président l'a dit en d'autres occasions, de faire un quatrième tube en sus des trois qui existent déjà.

Comme je l'ai dit, ce programme de travaux est validé par la CNESOR. Concernant les vélos, il y a une possibilité de les maintenir, mais en les mettant au milieu, en les éloignant des files de circulation. Aussi, ce qui n'est pas accessoire du tout en termes de sécurité, c'est que dans la descente en les mettant au milieu, on les éloigne des rues Tourneville, Montesquieu en débouché sur la partie basse du tunnel dans le sens nord-sud.

Il y a aussi tout un travail de coordination avec le tramway puisqu'à la sortie au nord, il faut s'assurer qu'en cas de problème dans le tunnel voiture, que les voitures puissent dégager rapidement. Cela revient donc à bloquer le tramway, idéalement évidemment en bas et, au cas où, en haut. Il y a donc un travail qui est fait avec notre exploitant pour coordonner ces feux. De la même manière, il faut veiller à la limitation de la congestion sortie de tunnel en sens montant. Cela veut dire que s'il y a des risques de congestion, il y aura tout un tas de capteurs qui bloqueront les véhicules non pas dans le tunnel, mais en bas du tunnel dans la partie au sud.

Sur le trajet piéton qui a été évoqué tout à l'heure, on ne se rend pas forcément bien compte en le faisant, mais c'est évidemment un peu plus long, la pente moyenne est forcément la même puisqu'on part du même point pour arriver au même point. Evidemment, les dénivelés sont un peu différents. Aussi, cela a été dit tout à l'heure, la ville du Havre l'aménage et notamment en termes d'éclairage pour le rendre plus sympathique et plus ergonomique pour les piétons.

M. Luc LEMONNIER : Merci beaucoup, M. PIERRE, pour cette présentation. M SALADIN, vous vouliez intervenir ?

M. Jean-Luc SALADIN : Je vais pouvoir vous faire la sortie que je voulais faire tout à l'heure. Il est vrai que tout de suite la France envoie tous les ans 40 milliards d'intérêt pour la dette. 40 milliards d'intérêt, cela représente pour des collectivités, si vous divisez par 200 pour notre Pointe de Caux, cela représenterait environ 200 millions qui s'abattraient sur nos collectivités tous les ans. Si nous avions 200 millions qui s'abattent sur nos collectivités tous les ans, je crois que nous aurions facilement pu nous payer une ventilation de luxe sur le tunnel Jenner. Vous voyez comment la mondialisation avec ce système absolument effrayant où nous jouons au Monopoly avec un des joueurs qui, quand il a envie d'acheter quelque chose, se contente de fabriquer de la monnaie. Alors, avec ce système effrayant, nous en arrivons à ne plus pouvoir faire ce que nous devrions. Je vous renvoie au livre de M. DERUDDER.

M. Luc LEMONNIER : M. DECK ?

M. Alexis DECK : Je n'ai pas bien compris pour le scénario où il y aurait des extracteurs verticaux qui permettraient une double circulation dans le même tube. A combien s'élèvent précisément les travaux de ces extracteurs verticaux ? Il me semble que c'est quand même une question assez importante. Deux autres petites choses par rapport au plan qui vient de nous être présenté sur l'accessibilité des piétons. Moi, qui encore une fois habite dans ce quartier, je vous invite, M. le directeur des services, à faire le trajet et vous verrez bien que ça monte. Non seulement ça monte énormément, et c'est fatiguant pour le piéton, mais la descente est également fatigante pour le piéton par rapport notamment à ses genoux.

M. Luc LEMONNIER : M. DECK vous habitez peut-être dans le quartier, mais là vous n'avez pas de chance ! Vous n'avez pas de chance parce qu'en fait celui qui l'a fait à pieds et qui a calculé le nombre de minutes, c'est Gilles PIERRE.

M. Alexis DECK : Il faut être sérieux, il y a un effort qui est vraiment considérable et qui n'a rien à voir au niveau de la montée de ces côtes.

M. Luc LEMONNIER : Bien sûr, il est beaucoup moins linéaire qu'un tunnel, on est bien d'accord, M. DECK. Simplement, je ne veux pas souscrire à ce que vous avez dit tout à l'heure qui est de dire, en exagérant un peu, qu'il y a une entrave à la circulation des piétons, ce n'est pas vrai ! C'est peut-être un peu moins facile, mais il y a plein d'endroits où ce n'est pas facile au Havre. On a donc aménagé un circuit qui prend environ 17 minutes selon Gilles PIERRE. On met 4 minutes de plus que par la traversée piétonne actuelle du tunnel. Vous le ferez si vous voulez ! Mais il reste possible d'aller d'un point à un autre en marchant. Vous avez choisi d'être dans la caricature, je vous laisse à la caricature. M. DECK ?

M. Alexis DECK : Le dernier point est rapide et j'en arrêterai là. Il y aura forcément, de la part du Maire du Havre, un arrêté qui sera pris pour interdire les piétons de franchir le tunnel Jenner. Aussi, on n'est pas à l'abri qu'un citoyen, un collectif, une association, porte un recours devant le tribunal

administratif pour justement cette question d'entrave et que le tribunal administratif donne tort à la CODAH ou à la ville du Havre. A la ville du Havre en l'occurrence puisque c'est elle qui devra prendre cet arrêté là. Donc, je veux quand même attirer votre attention sur le nœud potentiel juridique et sécuritaire qui est devant nous si le tribunal administratif, une nouvelle fois, donne tort à la ville du Havre.

M. Luc LEMONNIER : Toutes les décisions et toutes les délibérations que prévoit de prendre une collectivité, qu'elle soit une communauté d'agglomération ou une ville, peuvent générer un recours au tribunal administratif. Donc, celle-ci aussi et nous verrons, M. DECK ! Vous vouliez intervenir, Mme NAIL ?

Mme Nathalie NAIL : Sur le chemin piétonnier, parce que c'est un chemin piétonnier, je précise pour ceux qui ne le connaissent pas, que les véhicules ne passent pas là et que c'est boisé par ailleurs. Allez voir les rapports de Police de ce qui s'est passé jusqu'à là, je vous assure qu'à 22 heures, le soir quand il fait nuit, et même à 18 heures, je n'y passe pas à pieds.

Quelqu'un sans micro : Et à 22 heures dans le tunnel, vous passez ?

Mme Nathalie NAIL : Oui, il y a des voitures qui passent et je n'y suis pas toute seule !

M. Luc LEMONNIER : M. HUCHET, avant de conclure ?

M. Yves HUCHET : Je voudrais donner quelques explications afin de répondre à Alexis DECK concernant le Rond-Point sur les accidents. Sachez quand même que la ville du Havre s'appuie sur les fichiers BAAC (bordereaux d'analyses d'accidents corporels) qui sont relatifs aux accidents et répertoriés par la Police nationale. Aussi, pour ma part, je n'ai pas souvenir d'avoir reçu des accidents que vous avez interprété il y a trois minutes comme quoi il y avait des blessés sur le Rond-Point. Non, monsieur ! On entend tout et n'importe quoi de votre bouche que ce soit en conseil municipal ou en conseil communautaire et donc je voulais vous le préciser ce soir.

Autre chose, la ville du Havre, pour l'année 2018 et l'année 2019, va mettre pratiquement 1 million d'euros dans les aménagements de sécurité routière. Voilà ce que je voulais vous dire ce soir parce que quelque fois vous êtes complètement en dehors de la question. Vous portez un sectarisme profond que ce soit sur l'utilisation de la voiture ou de donner satisfaction et la priorité au mode de transport doux, mais sachez aussi qu'il y a des gens qui ne peuvent pas se déplacer en vélo. Sachez-le !

M. Luc LEMONNIER : Merci, M. HUCHET, nous allons procéder au vote.

Vote : adoptée à la majorité

Pour : 51, Contre : 19, Abstentions : 2, Ne prennent pas part au vote :