

PROJET
D'EXTENSION
DU RÉSEAU DE TRAMWAY

EXPRIMEZ-VOUS À TRAVERS CE CAHIER D'ACTEUR

CONCERTATION
PRÉALABLE

DU 22 SEPTEMBRE
AU 16 NOVEMBRE 2021



Participez !

tramwaylehavremetro.fr

Jean-Paul LECOQ

Député de Seine-Maritime



Le territoire bouge avec vous



Face aux urgences écologiques et sociales auxquelles nous faisons face, développer les transports en commun à travers une nouvelle ligne de tramway, qui pour la première fois sortira de la ville centre, est une bonne chose pour notre territoire.

Notre pays s'est fixé comme objectif manquant d'ambition d'atteindre la neutralité carbone en 2050, la mobilité étant l'un des principaux facteurs d'émissions de CO₂, inciter les usagers à utiliser des moyens alternatifs à la voiture individuelle est un impératif que ce soit pour des questions environnementales ou de santé publique. Pour atteindre cet objectif, le développement des transports en commun est l'un des leviers à actionner.

Cependant, pour amener les citoyens à utiliser les transports en commun il ne suffit pas de construire une nouvelle ligne de tramway. Sa création doit se faire dans la construction collective, en y associant la population et les élus locaux.

La concertation et le travail collectif, c'est justement ce qui a manqué au premier projet d'extension du tramway de 2019, avec pour résultat une levée de bouclier légitime des habitants et des maires des territoires directement impactés. Après ce premier rendez-vous manqué, un second a vu le jour, avec cette fois, il est vrai une concertation des maires des territoires concernés. Mais une nouvelle fois, les principaux intéressés, les usagers sont laissés de côté. Ils peuvent certes s'exprimer au travers de ce débat public, mais pas participer à la construction de ce nouveau projet puisque toutes les orientations stratégiques sont déjà établies.

S'il avaient été associés dès le début, peut-être que comme moi, ils auraient salué la démarche d'entreprendre l'extension du réseau de tramway, mais auraient regretté son évident manque d'ambition et une incohérence majeure sur le fond.

LA DESSERTE DES QUARTIERS SUD

Commençons par une bonne note, la volonté de desservir enfin les quartiers sud par une ligne de transport en commun en site propre. Cela ne peut être que bénéfique à ce territoire trop souvent délaissé. Cependant, si nous voulons que le report modal dans ces quartiers soit à la hauteur de notre ambition, le tramway devra desservir une zone d'habitat la plus large possible. A ce titre, il est souhaitable que cette ligne

desserve Les Docks Vauban, le quartier Saint Nicolas, puis bifurque vers le sud en traversant le quartier de la Vallée Béreult jusqu'aux champs barrets jusqu'au Champs Barets pour aboutir à son terminus dans le quartier des Neiges. Ce tracé permet une large desserte des quartiers sud, un véritable désenclavement du quartier des Neiges dont les habitants restent encore beaucoup trop isolés du reste de l'agglomération. Cela ouvre également une possibilité d'extension dans un projet futur de liaison en direction de la zone industrielle, bassin d'emplois de près de 30 000 personnes.

UNE INCOHERENCE DE FOND

S'agissant de la deuxième branche de projet d'extension du tramway proposé par le président de la Communauté Urbaine, on marche sur la tête.

En effet, l'hypothèse de travail retenue engendre la suppression de la LER reliant Le Havre à Rolleville. A l'heure où l'urgence écologique est chaque jour plus prégnante et que l'on sait que le ferroviaire est l'une des solutions les plus efficaces pour réduire nos émissions de CO₂, chaque rail supprimé est une défaite supplémentaire pour notre avenir. On ne peut décemment pas penser qu'un projet de transport en commun qui se veut ancrer dans une démarche de transition écologique puisse se construire sur la suppression d'une ligne de chemin de fer. Au contraire, améliorons cette ligne, que ce soit sur son cadencement notamment pour renforcer la desserte du centre hospitalier Jacques Monod mais surtout sur sa longueur. Prolongeons la jusqu'à Goderville en passant par Criquetot l'Esneval, et il ne s'agit pas ici de créer une nouvelle voie mais de la remettre en service puisqu'elle existait auparavant. Les rails sont déjà posés à nous d'y faire circuler des trains pour alimenter en transports collectifs ces centralités rurales où aujourd'hui les habitants n'ont que comme seule option la voiture individuelle. Nous savons que les besoins de mobilité sur cet axe sont importants puisque le Département va investir plusieurs millions pour renforcer l'axe routier entre Goderville et Le Havre celui-ci n'arrivant pas absorber le trafic routier quotidien au moment des migrations pendulaires. Au lieu d'investir dans des infrastructures routières, c'est dans le ferroviaire que nous devons injecter de l'argent public. Ici, en l'occurrence c'est à la Région et à l'État de prendre leur responsabilité et de financer cette remise en état de ligne de chemin de fer.

Cela permettrait également de modifier le tracé nord du projet d'extension du réseau de tramway. Celui-ci partirait toujours du Cours de la République au niveau de l'Université, poursuivrait sa route en passant par Massillon, Graville et Soquence, traverserait la Brèque puis prendrait la rue du Général Leclerc pour rejoindre Harfleur, suivrait la rue de la République, la rue Carnot jusqu'au centre culturel « La Forge », ensuite la rue Frédéric Chopin, puis la Rue Paul Doumer jusqu'à l'Avenue du Maréchal Joffre permettant ainsi une desserte de la ZAC de la Lézarde qui se retrouve ainsi alimenter en transports collectifs à l'Est par la LER et à l'Ouest par le tramway. Enfin, la ligne prendrait la direction du centre-ville de Montivilliers. Dans un second temps, au travers d'un autre projet d'extension, il sera possible de desservir la ZAC de l'Estuaire située à Gonfreville l'Orcher en repartant du centre culturel « La Forge » puis en empruntant la rue du Maréchal de Lattre de Tassigny (ancienne route de la nationale 15) jusqu'à la ZAC de l'Estuaire et la piscine Gd'O. Les trois principales ZAC de l'agglomération seraient ainsi reliées au réseau de transport en commun. Le tramway pourrait ensuite continuer vers l'est de l'agglomération.

La solution n'est pas d'opposer le train et le tram, mais bien d'associer les deux afin d'assurer un maillage cohérent de notre territoire en matière de transport collectif.

UN RESEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN ACCESSIBLE A TOUTES ET TOUS

La réussite de l'extension du réseau de tramway ne dépend pas que de son tracé mais également de la logistique qui y sera raccordée pour faciliter l'intermodalité. En effet, on peut avoir un réseau de transports en commun performant, si on ne peut pas y accéder facilement, le report modal ne sera que très faible. Aussi, il est nécessaire de créer plusieurs parkings relais, notamment au niveau des entrées d'agglomérations à proximité des arrêts de transports en commun pour inciter les automobilistes à emprunter les transports collectifs. Pour renforcer encore cette attractivité, il serait judicieux que le fait de se garer dans un parking relais donne le droit à un titre de transport gratuit pour la journée. Il en va de même pour les cyclistes qui doivent pouvoir emprunter les transports en commun avec leurs vélos.

L'accessibilité c'est également le montant des titres de transport et opposer développement du réseau et réduction de la tarification, ou mise en œuvre de la gratuité est une absurdité. La Métropole de Montpellier en est le parfait exemple puisqu'elle vient de lancer la réalisation d'une cinquième ligne de tramway tout en instaurant depuis le 1^{er} septembre 2021 la gratuité des transports en commun pour les habitants de son agglomération ayant moins de 18 ans ou plus de 65 ans. Puis en 2023 ce sont tous les habitants de la métropole de Montpellier qui pourront se déplacer gratuitement en transport en commun. Si nous voulons relever le défi majeur d'une mobilité écologique et à la fois sociale et solidaire, l'instauration progressive de la gratuité à l'accès au transports en commun doit être étudié sérieusement et non balayée d'un revers de main comme c'est le cas actuellement par le Président de la Communauté Urbaine.

CONCLUSION

L'avenir de la mobilité est l'intermodalité, pour cela il est nécessaire de massifier le transport collectif, tramway et train, en le rendant performant, accessible à toutes et tous en terme de tarification et en matière de logistique. Les automobilistes doivent disposer de parking-relais pour garer leur véhicules et les usagers des mobilités douces doivent pouvoir emprunter les transports commun avec leur moyen de locomotion, en particulier les vélos.