



ANALYSE DU QUESTIONNAIRE

visant à alimenter la construction du diagnostic partagé
engagé dans le cadre du dialogue citoyen sur le projet
de Nouvelle Ligne T5

Questionnaire adressé sur la plateforme [Je participe](#) du 20 octobre 2021 au 14 janvier 2022

Version papier distribuée les 7 et 9 décembre 2021, puis accessible chez plusieurs commerçant·es du secteur
du 7 décembre 2021 au 14 janvier 2022



Introduction

La version numérique du questionnaire a été administrée durant 12 semaines, **du 20 octobre 2021 au 14 janvier 2022**, sur « Je Participe », la plateforme de participation citoyenne de la Métropole Rouen Normandie : <https://jeparticipe.metropole-rouen-normandie.fr/concertation-publique/dialogue-citoyen-sur-le-projet-de-nouvelle-ligne-t5>

Une version papier, adaptée et moins exhaustive, a été distribuée lors de rencontres de proximité organisées les 7 et 9 décembre 2021, en présence de l'équipe projet, sur le Boulevard d'Orléans et le Cours Clémenceau. Les bulletins papier étaient ensuite disponibles chez certain·es commerçant·es du boulevard d'Orléans, de la Place Joffre et du Cours Clémenceau, chez qui des urnes de collecte ont été disposées le 7 décembre 2021 puis ramassées le 14 janvier 2022.

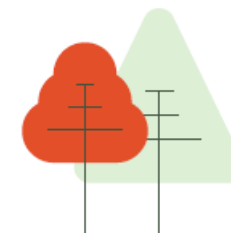
Il a enregistré **533 réponses sur sa version numérique et 41 réponses sur sa version papier**. A noter qu'il n'était pas obligatoire de répondre à l'ensemble des questions pour valider une participation à ce questionnaire (pour les deux versions), que certaines questions étaient à choix unique et d'autres à choix multiples. Cela explique par conséquent que certaines questions ne recueillent pas 100% des contributions.

Ce questionnaire avait pour objectif de :

- ❖ Lancer le dialogue citoyen sur la Nouvelle Ligne T5 auprès du grand public, des riverain·es, employé·es et commerçant·es du secteur ;
- ❖ Identifier et comprendre les usages des secteurs Orléans, Clémenceau et Rouen-Flaubert, et leurs particularités afin d'alimenter le diagnostic partagé en cours au sein des services de la Métropole et par le groupement de maîtrise d'œuvre ;
- ❖ Inviter les participant·es à se projeter dans le futur sur le quartier Rouen-Flaubert et connaître leurs aspirations sur cet aménagement d'ampleur qui bénéficiera de la desserte de T5 ;
- ❖ Identifier les personnes volontaires pour suivre activement les actualités du projet et/ou participer aux évènements qui seront organisés dans le cadre du dialogue citoyen (information générale sur le projet via la page dédiée sur jeparticipe, rencontres de proximité, balades urbaines, ateliers participatifs, ...),

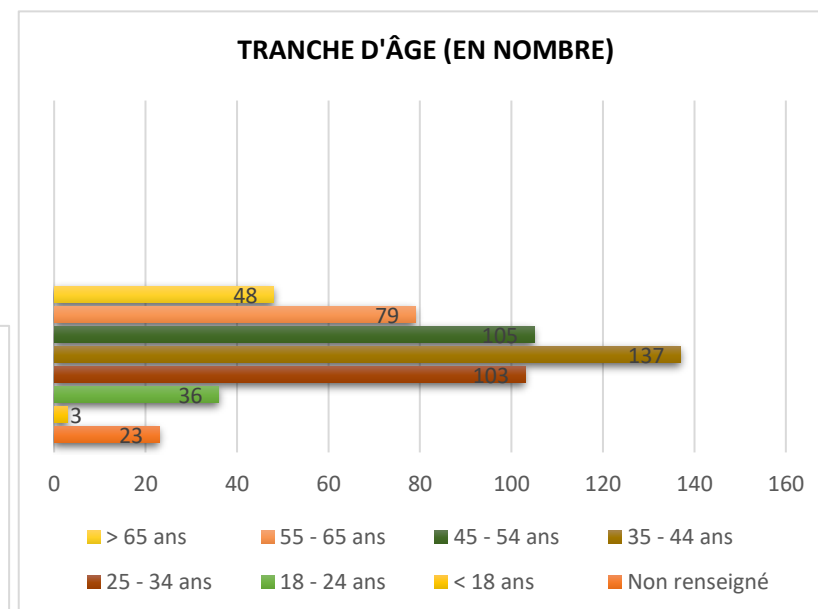
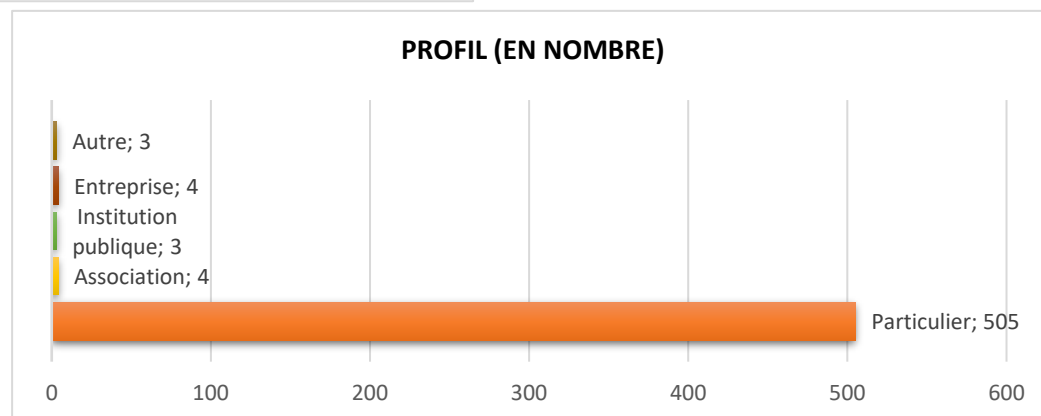
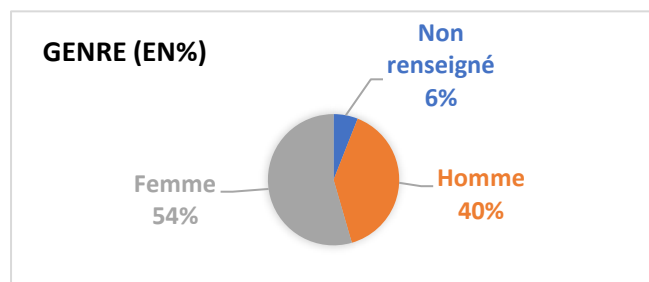
Par ailleurs, les répondant·es ont rempli ce questionnaire de manière volontaire sur Je participe ou en version papier. Ces personnes ne constituent donc pas un échantillon représentatif et à ce titre les chiffres présentés ci-après n'ont pas de valeur scientifique.

Le questionnaire numérique intégral est présenté en annexe, ainsi que le document PDF de la version papier.



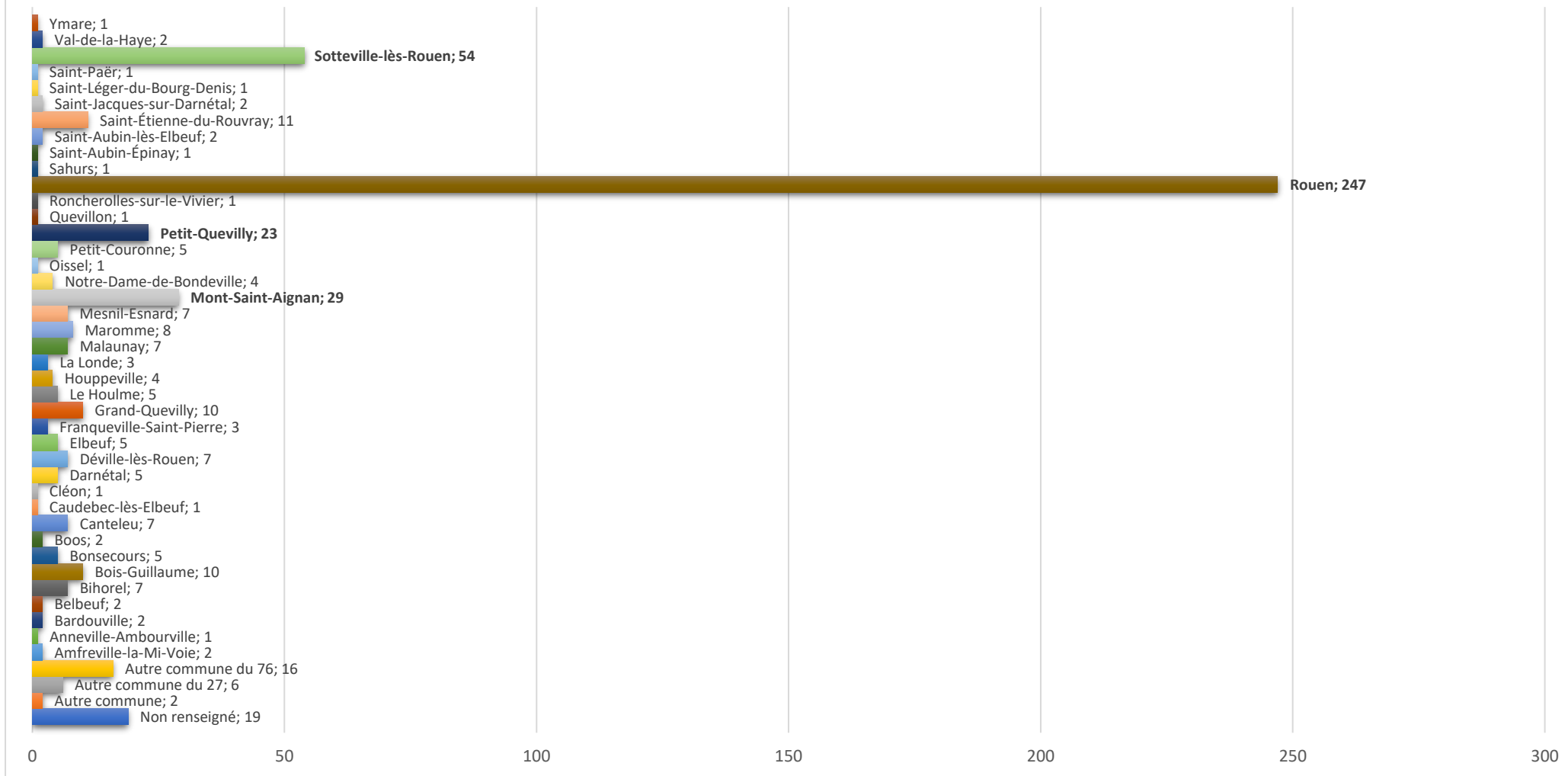
Le questionnaire en ligne

LE PROFIL DES PARTICIPANT·ES



Les premiers résultats de ces questions à choix unique montrent qu'**une légère majorité de femmes a répondu à ce questionnaire (54% - 291 femmes)**. La répartition des classes d'âge fait apparaître quant à elle un déséquilibre significatif dans le panel en défaveur des moins de 25 ans qui en représentent moins de 7%. Notons en revanche la **forte mobilisation des 25 - 54 ans** qui représentent 65% du panel de répondant·es. Enfin, nous constatons que les personnes ont majoritairement répondu à ce questionnaire à titre individuel puisque les résultats indiquent que 505 (sur 533) sont des « particuliers ».

COMMUNE DE RESIDENCE (EN NOMBRE)

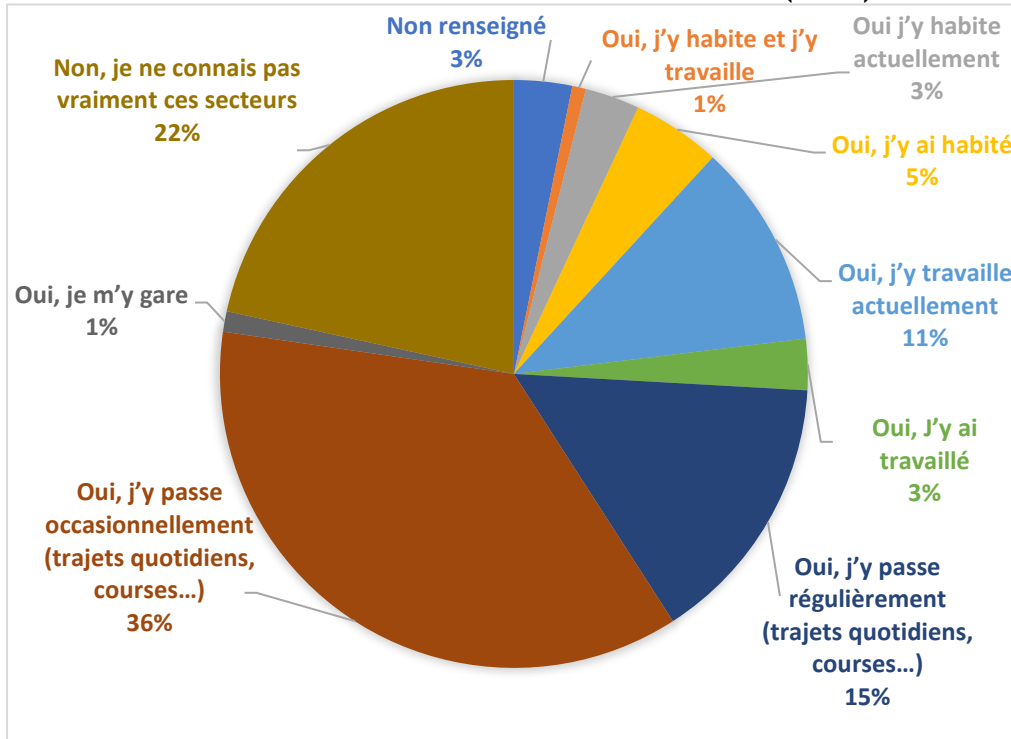


La répartition géographique des répondant·es (question à choix unique) montre une **dominante très nette des rouennais·es (46% - 247 personnes)**. La proche couronne de Rouen est également assez bien représentée, et plus particulièrement les villes concernées par la future desserte de T5 (desserte directe et connexions) : **Mont-Saint-Aignan (29 personnes)**, **Sotteville-lès-Rouen (54 personnes)**, **Le Petit-Quevilly (23 personnes)**. Les communes plus éloignées, même si elles sont représentées, ne comptent ici jamais plus de 4 participant·es chacune. **Au total, 40 communes de la Métropole sont représentées dans ce panel, soit 56 % des communes du territoire.**

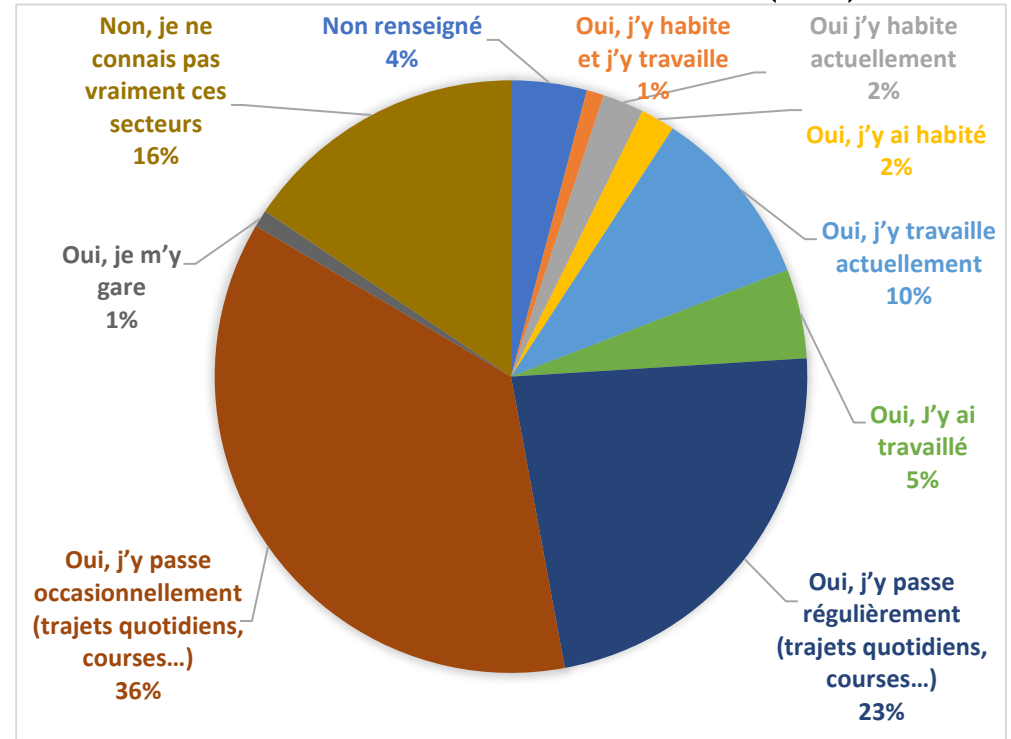
BILAN DES REPONSES AU QUESTIONNAIRE EN LIGNE

PARTIE I - VOTRE PRATIQUE DES SECTEURS BOULEVARD D'ORLEANS ET COURS CLEMENCEAU

Connaissez-vous le secteur "Boulevard d'Orléans" ? (en %)

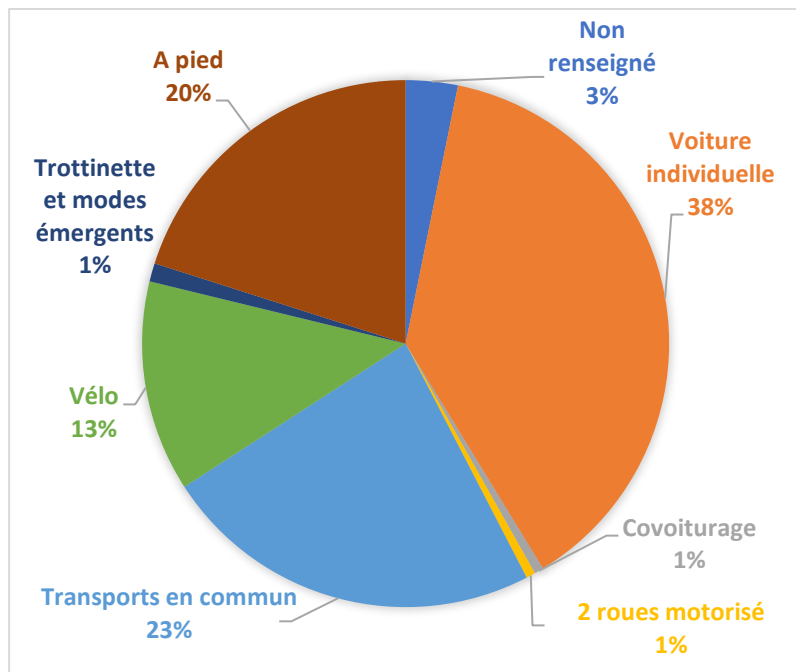


Connaissez-vous le secteur "Cours Clémenceau" ? (en %)

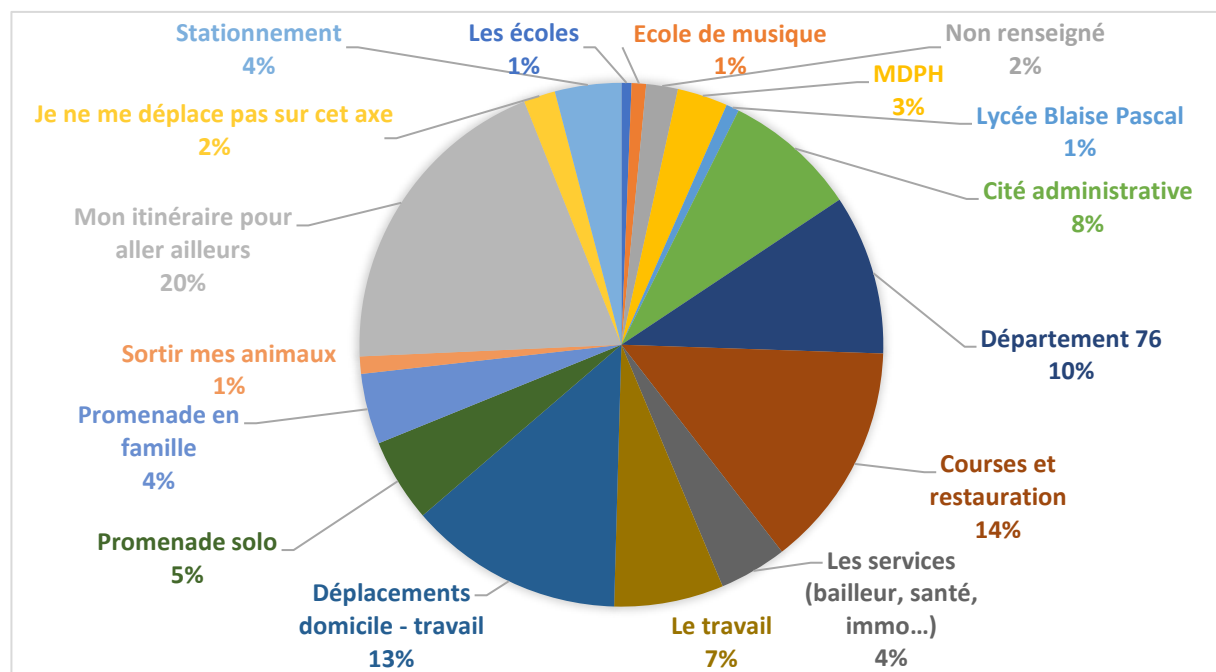


Au regard des réponses à ces questions à choix unique, le secteur du Boulevard d'Orléans, comme celui du Cours Clémenceau, semblent être **majoritairement perçus par les participant·es comme des quartiers peu connus**, qui, même s'ils abritent une diversité d'activités, sont identifiés comme des secteurs que l'on traverse pour rejoindre un autre endroit (dans les trajets quotidiens, aller faire des courses, rejoindre son lieu de travail, ...). En effet, les répondant·es sont à peine 9% à vivre ou à avoir vécu le quartier Orléans et seulement 5% côté Cours Clémenceau. **Ceci montre que les prochaines étapes du dialogue citoyen sur la Nouvelle Ligne T5 devront être plus attractives et accessibles pour les habitant·es du secteur.**

Comment vous-y rendez-vous ? (en %)



Quels sont vos principaux motifs de déplacement sur ces secteurs ? (en %)

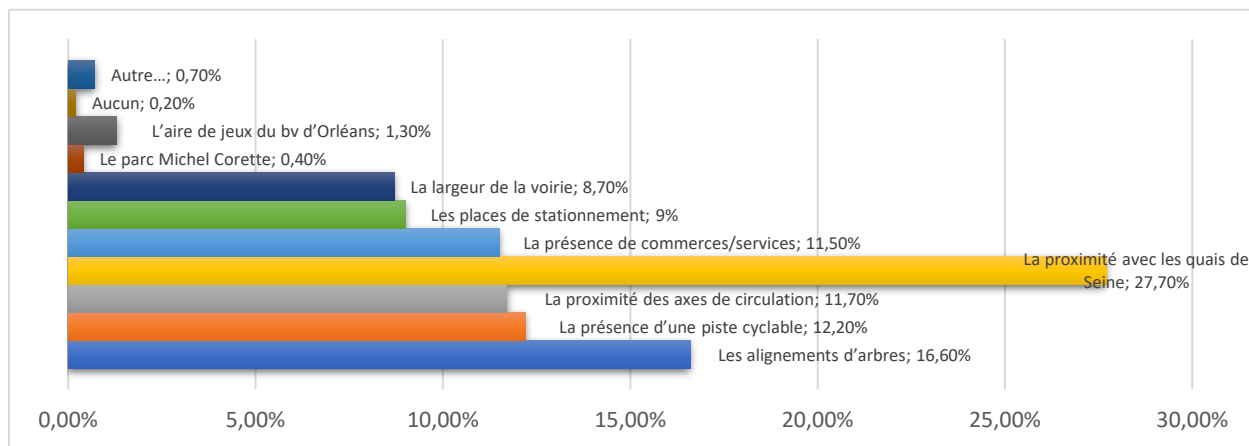


Le graphique de gauche (question à choix unique) montre que les déplacements vers le boulevard d'Orléans et le Cours Clémenceau se font majoritairement **en voiture (38%), en transports en commun (23%) et à pied (20%)**. Grâce au graphique de droite, nous pouvons constater que ces déplacements s'opèrent en grande partie, et comme constaté précédemment, **pour « aller ailleurs » (20%)**, pour des **déplacements domicile-travail (13%)** ou pour **faire des courses et se restaurer (14%)**. Les autres éléments de réponse, à ne pas minimiser pour autant, montrent qu'une vie de quartier existe sur ces secteurs puisqu'on s'y promène en famille, seul-e ou avec ses animaux, on y utilise les services (écoles, MDPH, lycée, santé) et les commerces de proximité, sans oublier qu'on y travaille et on y gare son véhicule.

La question concernant les motifs de déplacement a permis, grâce à sa catégorie « autres » d'identifier plusieurs motifs de déplacements qui n'étaient pas proposés dans ce questionnaire, à savoir : la gare Oui bus/Flixbus implantée avenue Champlain, la Friche Lucien et la place Carnot comme point de rendez-vous de manifestations.

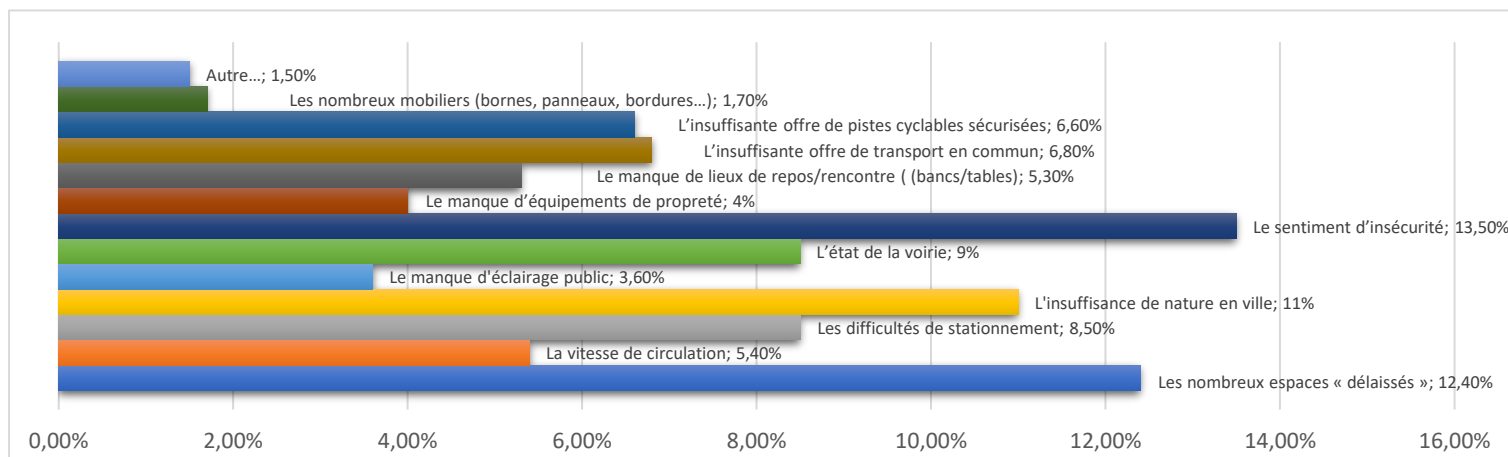
PARTIE II - L'IMAGE DES DIFFERENTS SECTEURS

Selon vous, quels sont les atouts de ces secteurs ? (en nombre)



Les atouts et points forts des secteurs Orléans et Clémenceau ont fait l'objet de deux questions à choix multiples. Ainsi, il apparaît que **la proximité avec les quais de Seine soit l'atout phare de ces secteurs (27,7%)** qui présentent en outre l'avantage d'être fournis en commerces et services (11,5%) ainsi qu'en places de stationnement (9%). Les alignements d'arbres sont identifiés par les répondant-es comme étant le deuxième plus grand atout de ces secteurs (16,6%), tandis que l'insuffisance de nature en ville entre dans le top 3 des points faibles identifiés par ces mêmes répondant-es (11%) ci-dessous.

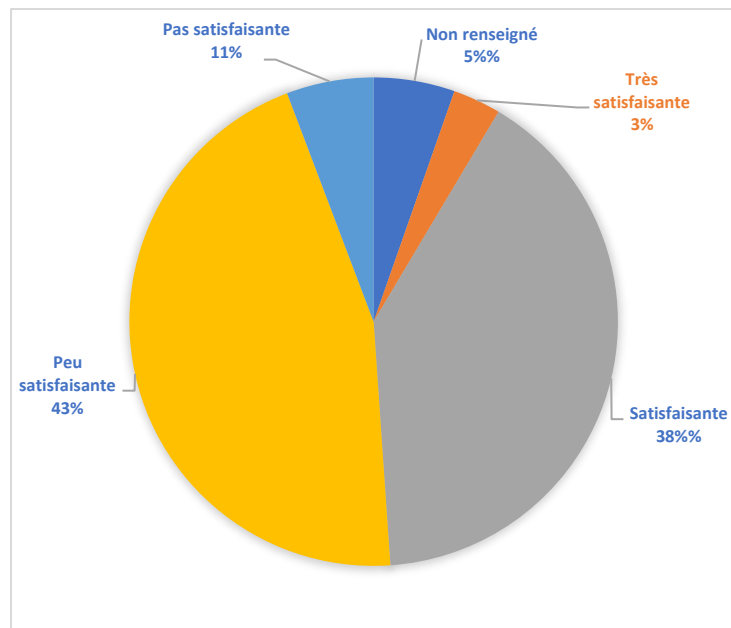
Selon vous, quels sont les principaux points faibles de ces secteurs ?



Autre point important, les secteurs ont, selon les réponses à la question précédente, l'avantage d'être équipés de pistes cyclables, mais cette **offre cyclable est considérée insuffisante** dans les réponses à la question suivante. Enfin, **le sentiment d'insécurité**, partagé dans ces secteurs par les répondant-es, semble être **renforcé par l'impression que de nombreux espaces y sont délaissés**.

Dans une moindre mesure, ces réponses permettent de constater que les secteurs évoqués souffrent d'une offre de transport en commun insuffisante (à noter que cet élément précédemment identifié par la Métropole a notamment motivé l'arrivée de T5 sur ces secteurs), d'un manque d'espace de rencontre et d'équipement de repos ou de partage (type banc, table, ...), et d'une voirie identifiée comme vétuste. En outre, si les places de stationnement étaient précédemment identifiées comme un atout, il semble cependant que celles-ci souffrent de leur succès et viennent souvent à manquer.

Comment jugez-vous la présence de nature sur ces axes ? (en %)



En cohérence avec les réponses sur les atouts/points faibles précédemment évoquées, il apparaît, dans cette question à choix unique, que les participant·es soient soit **peu (43%), voire satisfait·es (38%) de la présence de nature sur les axes Orléans et Clémenceau**. C'est finalement en analysant les justifications aux réponses que nous constatons que cette satisfaction tient plutôt d'un souci que soit conservée la nature existante, et qu'il n'y en ait pas moins à l'avenir, que d'une satiété des participant·es sur le sujet. En outre, il apparaît dans les réponses qu'il existe à ce jour, à Rouen, peu d'espace verdoyant de référence à mettre en comparaison avec les secteurs diagnostiqués. Ce constat semble globalement partagé par les répondant·es : *"Ce n'est pas propre à cet espace, Rouen est dans son ensemble une ville avec une présence de la nature insuffisante en comparaison avec la plupart des villes françaises."*(verbatim).

En ce sens, vous trouverez ci-dessous une analyse des principaux constats formulés par les 375 personnes (sur 533) qui se sont exprimées sur cette question :

Pourriez-vous justifier votre réponse ?

Une faible densité de nature dans les secteurs, peu qualitative et segmentée. La végétation présentant peu de variété et de biodiversité n'est ni valorisée ni protégée. « *Un alignement d'arbres au milieu d'une mer de béton n'est pas suffisant.* » (Verbatim)

Une sur-présence du béton dans un espace majoritairement minéralisé, conçu pour la circulation et le stationnement des véhicules particuliers. Malgré les efforts observés après les récents projets (aménagement T4 et quais de Seine), le secteur est décrit comme « *un secteur artificiel* » ou on « *ne voit que du béton* » donnant « *un sentiment d'étouffement notamment l'été* » (Verbatims).

Une densité de trafic motorisé (voiture, camion, moto) bruyant et polluant qui prend trop de place sur les mobilités actives (vélo/piéton). L'accès est jugé difficile et dangereux pour ces derniers car sur le peu d'espace qui leur est consacré, la voirie est en mauvais état (trottoirs inclinés et abimés par les racines d'arbres, sol truffé de trous et imperméable, créant d'importantes flaques par temps pluvieux), les marquages au sol sont quasi-invisibles, les bandes cyclables sont repliées d'obstacles, de détours, et entrent en conflit avec les usages des piétons. « *L'espace n'est pas sécurisé, ce n'est pas agréable de s'y promener.* » (Verbatim)

Un secteur aussi peu attractif qu'attrayant qui présente des lacunes en termes de propreté et d'entretien, donnant l'impression d'un espace globalement délaissé et triste « *comme une impression d'un quartier sinistré* » (verbatim). Ceci renforçant un sentiment partagé d'insécurité, accru par le trafic de drogue constaté sur le secteur.

Peu d'espaces et d'équipements de détente et de partage sécurisés « *Les bancs ne sont pas bien situés pour donner envie de profiter de l'environnement.* » (Verbatim)

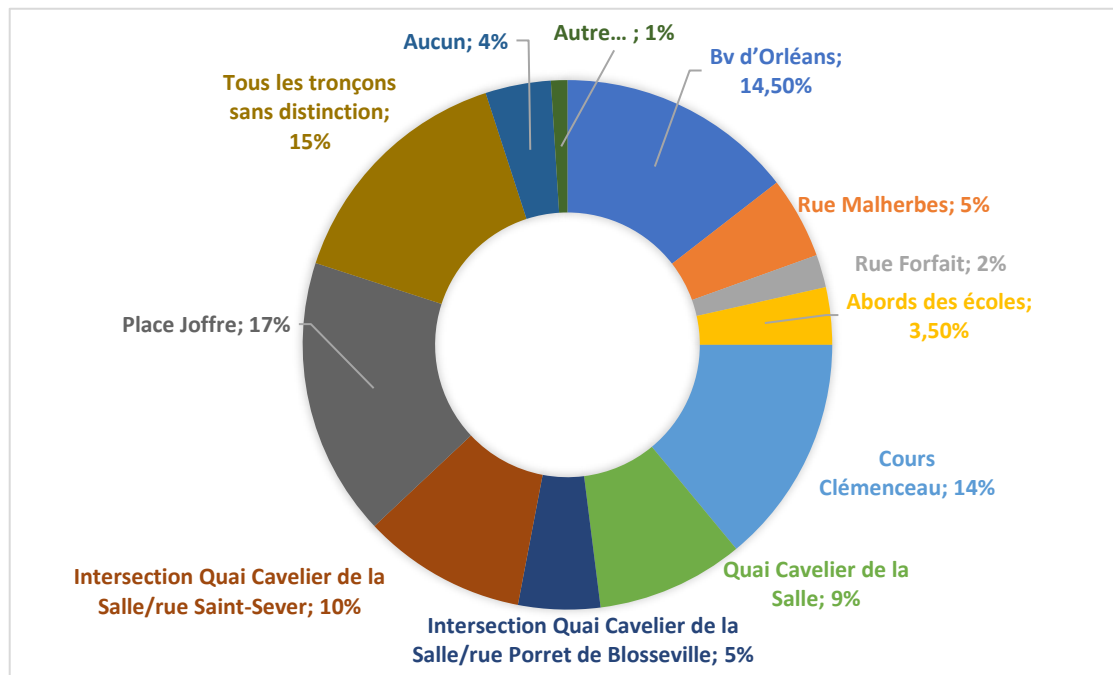
En plus de formuler un constat partagé sur l'état de la nature au sein des secteurs Orléans et Clémenceau, de nombreux participant·es ont parallèlement formulé plusieurs propositions répondant précisément aux différents constats présentés ci-dessus. Voici une synthèse de leurs propositions :

Humaniser la ville et penser la régulation thermique, en remplaçant le bitume par de la végétation qualitative et entretenue, dans le but de réinstaller durablement une forme de nature en ville. Pour cela, les participant·es proposent de créer un parc, de proposer des espaces verts et de détente qualitatifs (cf. les quais, le Parc du Champ des Bruyères), créer une trame verte de mobilité active, végétaliser les façades et les toits des immeubles, valoriser les arbres existants (en protégeant leurs racines sur lesquelles les voitures se garent actuellement), éviter les arbres pris dans le béton ou les carrés de pelouse inutilisables car coincés entre deux voies de circulation motorisée, proposer une offre complémentaire de verdure à hauteur d'humain·es (des massifs de fleurs et d'arbustes), favoriser les arbres plus traditionnels comme les chênes, les hêtres, des arbres fruitiers et plantes comestibles, libérer le sol du goudron en créant des bandes sans goudron parallèlement aux zones goudronnées utiles aux poussettes, trottinettes d'enfants, caddies, etc... « *La végétation permet de rafraîchir la ville, de réguler la pollution de l'air, de l'eau, et donc d'être en meilleure santé* » (verbatim)

Aménager l'espace de manière à garantir des accès faciles et sécurisés pour tou·tes les usage·res, qu'ils soient à pied, à vélo, en transports en commun ou en voiture, en évitant ainsi les conflits d'usages observés dans les secteurs et apaiser l'espace partagé...

... mais ne pas penser l'aménagement seulement sous le prisme des déplacements. Les participant·es proposent d'équiper les secteurs de manière à favoriser la socialisation, en installant des espaces de repos, de détente, de partage (bancs, tables de pique-nique, parc de jeux, jardins partagés).

Quels tronçons de ces avenues nécessiteraient un apaisement de l'espace public ? (en %)



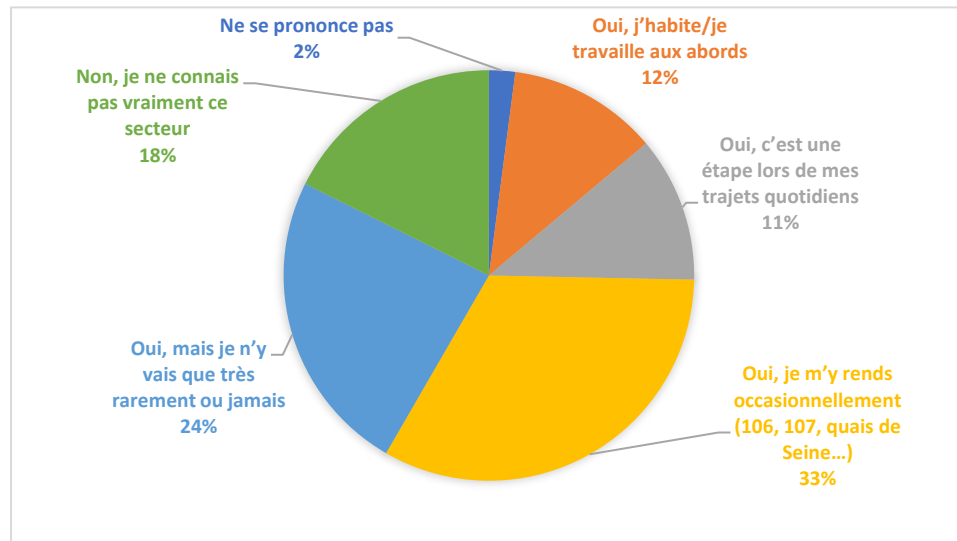
Au regard des réponses formulées par les répondant-es à cette question à choix unique, **il apparaît très clairement que les axes directement concernés par les futurs aménagement de T5 soient concernés par les enjeux d'apaisement :**

- ❖ Boulevard d'Orléans (14,5%),
- ❖ Place Joffre (17%)
- ❖ Cours Clémenceau (14%).

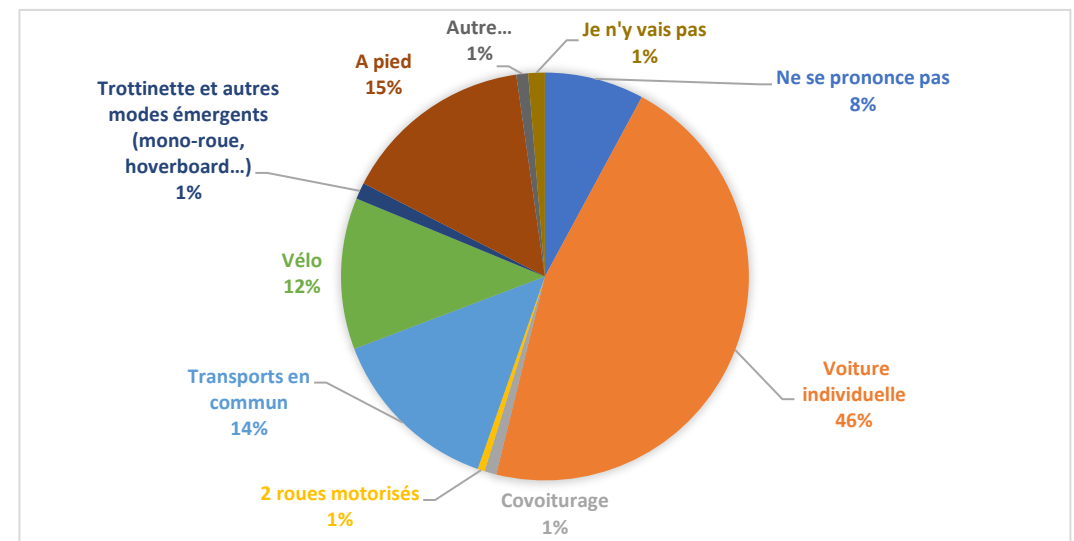
PARTIE III - VOTRE PRATIQUE DU QUARTIER ROUEN FLAUBERT

La nouvelle ligne T5 reliera en transversalité le plateau nord du territoire, en facilitant la desserte en transport en commun depuis Mont Saint Aignan, au projet Seine-Cité qui regroupe les plus grands projets métropolitains autour de l'axe Seine, dont fait notamment partie le futur quartier Rouen Flaubert (avec Luciline et Saint-Sever-Nouvelle Gare). Ce projet permettra donc de rejoindre la rive gauche, en empruntant le pont Flaubert, et ainsi desservir le futur quartier Rouen-Flaubert, le boulevard d'Orléans et le Cours Clémenceau. En ce sens, nous avons dans cette partie posé les mêmes questions (à choix unique) que pour les deux secteurs précédents afin de mesurer la connaissance, les usages et les constats du secteur de ce quartier à en devenir.

Connaissez-vous le secteur du futur quartier Rouen-Flaubert ? (en %)

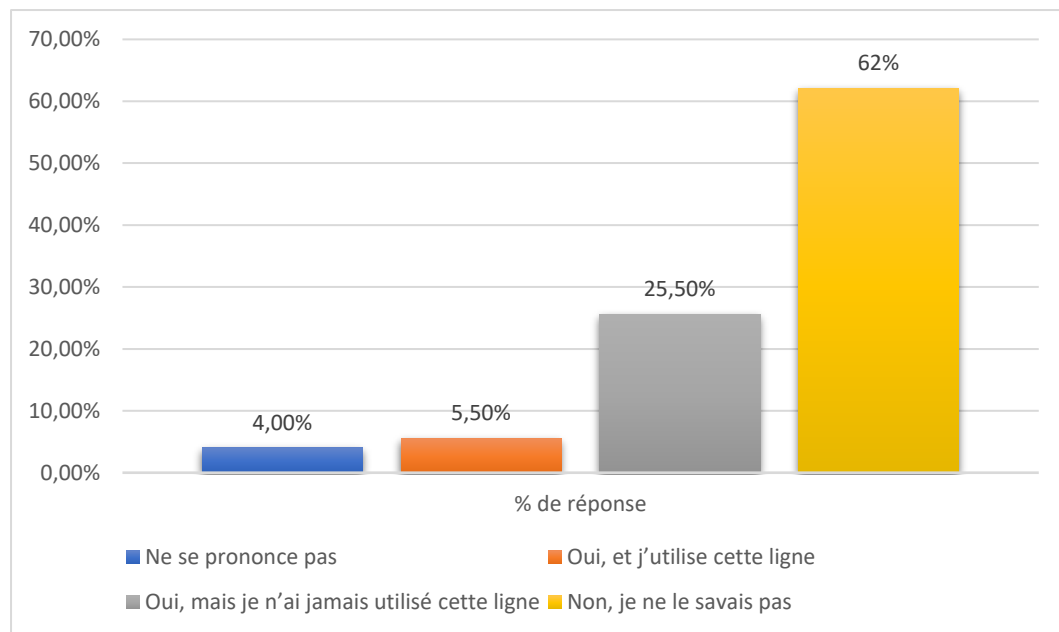


Comment vous rendez-vous dans ce quartier ? (en %)

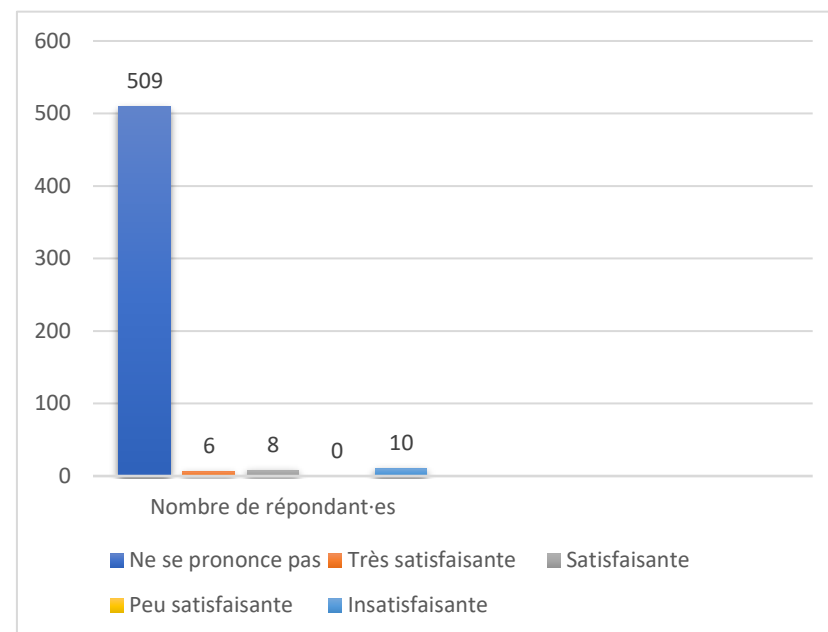


Ainsi, il apparaît que le secteur du futur quartier Rouen-Flaubert soit majoritairement identifié par les répondant-es qui s'y rendent occasionnellement pour utiliser les services qui y sont d'ores et déjà installés (le 106, 107, 108) et pour profiter des quais de Seine (33%). **Le secteur reste cependant peu connu (18%) ou rarement fréquenté (24%) par les participant-es.**

Saviez-vous que le quartier Flaubert est actuellement desservi par la ligne 34 ? (en %)



Si, oui comment jugez-vous cette ligne de transport ? (en nombre)



Nous constatons donc que la **ligne 34**, qui relie le centre-ville de Rouen, par la station Théâtre des arts, à Petit-Quevilly par la zone maritime (tracé intégral [ici](#)) **n'est pas connue par la majorité des répondant-es (62%), ou qu'elle est identifiée mais pas utilisée (25,5%)**. C'est donc une minorité de répondant-es, connaissant et utilisant cette ligne, qui a répondu à la question suivante, ne s'affichant que si le/la participant-es répondait par l'affirmative à la première. Ces dernier-es ont jugé la qualité de cette ligne de transport insatisfaisante (10 personnes), satisfaisante (8 personnes) voire très satisfaisante (6 personnes). Ainsi, les 509 personnes qui ne se sont pas prononcées sur la qualité de la ligne représentent les personnes qui ont répondu par la négative à la question précédente (soit 331 personnes) ainsi que les personnes qui n'ont simplement pas souhaité répondre à cette question.

Le quartier Rouen Flaubert est en cours de réalisation. Aussi, nous vous invitons à voyager dans le temps et à imaginer les futurs aménagements de la ligne T5 dans ce quartier. Comment les imagineriez-vous ? Quelle place occuperaient-ils dans l'espace public par rapport aux autres modes de déplacements ?



Cette question qui invitait à se projeter dans l'avenir et à imaginer les aménagements de la nouvelle ligne T5 au sein du quartier Rouen-Flaubert a permis de recueillir les contributions de 245 personnes (sur 533 au total). Nous constatons que les 245 contributeur·rices se sont majoritairement attaché·es à fournir des réponses précises et détaillées, et se sont même projeté·es, au-delà des aménagements de la nouvelle ligne T5, sur les aménagements de l'ensemble du futur quartier Rouen-Flaubert.

Pour faciliter la compréhension et l'analyse de ces nombreuses contributions, nous avons fait le choix de les catégoriser et de les synthétiser en les regroupant lorsqu'elles étaient similaires. En ce sens, certaines s'appliquent sur l'ensemble du tracé T5, d'autres sont spécifiques aux aménagements de T5 au sein du quartier Rouen-Flaubert, et d'autres participent à la projection collective des aménagements globaux de Rouen-Flaubert.

Sur l'ensemble du tracé, les participant·es attendent majoritairement :

- ❖ la garantie d'une desserte rapide, efficace et fréquente (cadencement régulier en semaine et le week-end, renforcement en heures de pointe) ;
- ❖ le positionnement des stations à des points stratégiques du territoire, proches des lieux d'intérêt ;
- ❖ des connexions stratégiques avec les lignes existantes du réseau Astuce, équipements et gares pour favoriser l'intermodalité ;
- ❖ que les vélos soit autorisés dans les bus (sur certains créneaux horaires si ce n'est pas possible tout le temps).

Les contributions font aussi apparaître la nécessité pour les répondant·es de conserver des places de stationnement, tout en proposant un aménagement apaisé pour éviter les conflits d'usages, et la conception d'aménagements de liaisons avec des itinéraires piétons sécurisés.

Enfin, d'autres propositions, plus marginales, suggèrent par exemple de convertir T5 en tramway (notamment dans la perspective du futur tram-train d'Elbeuf), de passer T5 en mégabus à double articulation, et de prévoir une liaison de Rouen-Flaubert au quartier Grammont et la Bibliothèque Simone de Beauvoir, ou vers l'Île-Lacroix.

Les contributions concernant **les aménagements de T5 au sein du quartier Rouen-Flaubert** font ressortir le souhait, largement partagé par les répondant·es, que T5 occupe une place centrale dans le quartier, c'est-à-dire qu'elle soit visible, prioritaire sur la circulation automobile et accessible à tou·tes : « *T5 devra avoir place centrale afin de favoriser le choix du transport en commun et des mobilités douces (marche, vélo) et éloigner le trafic automobile du quartier* » (verbatim).

Les participant·es demandent majoritairement que T5 soit aménagée en site propre puisque « *c'est ce qui rend ces transports efficaces* » (verbatim). Une forte attente a aussi été exprimée pour qu'un aménagement paysager continu soit créé le long des voies T5, avec des espaces verts, des arbustes-buissons, et des arbres.

Par ailleurs, nous observons un point de divergence, probablement à approfondir durant la suite de la concertation puisque ce questionnaire ne permet pas de confronter une proposition formulée avec les autres contributeur·rices (ce travail aura lieu durant les balades urbaines et les ateliers participatifs), au sujet des aménagements cyclables sur le tracé T5. En effet, si certain·es souhaitent autoriser les vélos/trottinettes/rollers à emprunter la voie de la T5 (comme c'est le cas sur une grande partie des aménagements TEOR existants sur le territoire métropolitain), d'autres préfèrent qu'une véritable piste cyclable soit créée en site propre, indépendante et protégée de la chaussée, sécurisant ainsi les interactions.

Au sujet des stations de T5, les répondant·es ont partagé le souhait que ces dernières soient disposées proches les unes des autres « *pour éviter l'effet tunnel du Mont-Riboudet* » (verbatim), et à proximité des commerces et services de proximité « *pour encourager le transfert modal par une commodité d'usage combinée entre le T5, ces commerces et l'approche du domicile* » (verbatim).

Les répondant·es imaginent aussi, pour une grande majorité, des abribus les protégeant des intempéries (de la pluie, de la chaleur, du vent) et « *verdoyants* » (verbatim), qui disposent de fonctionnalités telles que l'achat de tickets, l'information en temps réel sur les horaires et sur les aléas du trafic, des annonces vocales pour les personnes qui en ont besoin pour se déplacer sereinement.

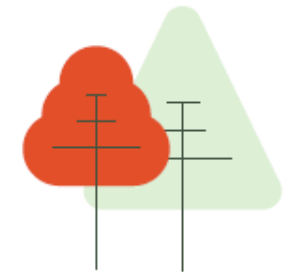
Les contributions font aussi apparaître le souhait que soient créées des stations multimodales qui leur permettraient de continuer leur voyage grâce à un autre mode de déplacement plus actif (vélo, trottinette, ...). Cela induira en complémentarité, selon de nombreux participant·es, de prévoir aux abords des stations T5, des abris de stationnement végétalisés et sécurisés pour les vélos, accessible à tous âges.

Enfin, certain·es participant·es font référence à la nécessité de penser et d'aménager l'espace au niveau des stations pour que, d'une part, les jonctions avec les autres lignes soient sécurisées et faciles, et d'autre part, que les voyageur·euses en attente et les personnes circulant ne se gênent pas mutuellement.

En ce qui concerne les équipements, il a notamment été proposé d'installer une ligne continue d'assises le long du tracé T5 et que les stations soient équipées de poubelles de tri sélectif.

Plusieurs propositions, plus minoritaires, souhaitent par exemple que T5 deviennent « *la ligne d'art de la Seine, puisqu'elle va la traverser* » et qu'en ce sens chaque arrêt fasse l'objet d'une « *création architecturale par les artistes/architectes locaux* » (verbatim). A ce sujet, plusieurs contributions imaginaient « *une architecture structurante et forte des arrêts TEOR* » (verbatim).

Enfin, les aménagements T5 semblent être attendus sous forme d'une « *sorte de coulée verte du transport* » le plus silencieux possible.



Sur les aménagements d'ensemble du futur quartier Rouen-Flaubert,

certain·es répondant·es font le pari que le quartier soit totalement piétonnisé, sans aucun trafic automobile : « *le quartier doit être pensé pour y habiter sans voiture* » (verbatim), hormis la desserte de T5 « *un transport propre, peu bruyant qui passe dans une zone plus végétale sans voiture* », les voies dédiées aux mobilités actives (vélo/trottinette, roller, ...), et un accès aux résident·es pour qu'ils stationnent leurs véhicules à domicile. Dans ce cas, les voitures seraient contraintes, par l'aménagement de l'espace, à circuler autour du quartier mais pas en son sein.

Cependant, une large majorité imagine plutôt que la priorité soit donnée aux mobilités actives et collectives sur la voiture particulière, qui occuperait donc une place secondaire « *les voitures ne doivent pas encombrer cet espace* » (verbatim). Il s'agit là plutôt de minoriser, voire de marginaliser les espaces dédiés à la voiture individuelle, sans pour autant bannir cette dernière du quartier. En complément, il a été proposé que certaines rues soient dédiées aux transports en commun, aux vélos et aux piétons.

De manière générale, les répondant·es partagent le souhait que :

- ❖ Les bâtiments, si possible limités en hauteur, bénéficient d'une « *véritable performance écologique* » (verbatim) ;
- ❖ Les espaces dédiés à chaque mode de déplacement soient lisibles, sécurisants et n'entrent pas en conflit avec d'autres usages ;
- ❖ La vitesse de circulation soit limitée à 30 ou 40km, avec la volonté, selon les contributions, que des radars soient installés ;
- ❖ L'accès avec les quais se fasse facilement ;
- ❖ Des aménagements urbains végétalisés et des places conviviales soient créés ;
- ❖ Les trottoirs soient suffisamment larges (2 mètres minimum) « *pour permettre de la convivialité* » et « *prendre en compte les poussettes, les enfants, les personnes âgées, etc...* » (verbatim) ;
- ❖ La priorité soit donnée à limiter, autant que possible, la bétonisation et de maximiser une végétalisation massive et variée du secteur, afin d'atténuer la chaleur l'été, de protéger la population des aléas climatiques, de limiter les conséquences de la pollution des sols et de la circulation (bruit, pollution), et de lutter contre le dérèglement climatique. Il s'agirait par exemple, selon les contributions, de végétaliser les façades et toits d'immeubles, créer des sentiers de balade et des lieux de repos tout en prévoyant des espaces verts sans aménagements et de laisser la possibilité aux riverain·es de planter eux-mêmes à certains endroits.

Aussi, en imaginant que les immeubles possèdent un stationnement souterrain, de nombreuses contributions considèrent qu'il serait « *judicieux de limiter au maximum les stationnements en surface, afin d'encourager les mobilités actives et l'usage de T5, à condition que ce quartier Rouen-Flaubert soit très bien articulé dans sa conception avec les autres réseaux - pistes cyclables, TEOR, métro - pour obtenir un véritable maillage du territoire et augmenter l'efficacité de l'intermodalité* » (verbatim).

A ce sujet, diverses inquiétudes sont apparues dans les contributions au sujet de la répartition de l'espace, notamment par la crainte d'une défaveur portée à l'égard des voitures individuelles : « *Il faut arrêter de croire qu'on habite Rouen et qu'on travaille au pied de sa porte ou sur un lieu desservi par un transport en commun* » (verbatim). Il s'agirait alors, selon les répondant·es, de garantir suffisamment d'espace à chaque mode de déplacement pour éviter les conflits d'usages, de prévoir des places de stationnements pour les riverains ne bénéficiant pas de parking sous-terrain. Une majorité de répondant·es s'entend par exemple à imaginer l'implantation d'un parking relais dans le secteur.

Toujours au sujet des aménagements d'ensemble du futur quartier Rouen-Flaubert, nous constatons une attente forte sur la diversification des modes de transports pour accéder au quartier et relier Rouen Flaubert à d'autres secteurs, et sur l'intermodalité, se traduisant par diverses propositions comme :

- ❖ L'intensification des navettes fluviales pour favoriser les liaisons entre les deux rives sans voiture ;
- ❖ L'installation des barques et de constructions sur pilotis ;
- ❖ L'installation d'un pont flottant en bois pour piétons et cyclistes, prévu pour tourner sur son axe afin de permettre aux bateaux de circuler, reliant la rive-gauche aux Docks 76, ou Rouen- Flaubert à Luciline ;
- ❖ L'installation de nombreux stationnements cyclables sécurisés aux abords des commerces et des stations T5 ;
- ❖ La mise en place de pistes cyclables sécurisées, cohérentes, continues, régulièrement entretenues et nettoyées. Avec par endroit la création de ponts et de tunnels.

Un certain nombre de contributions a évoqué l'importance de proposer des services et commerces de proximité (cabinet médical, restauration, boulangerie, boucherie) et de « *créer un petit centre-ville* » pour éviter « *l'effet zone dortoir* » (verbatim).

En outre, à la création de grands espaces commerciaux comme les Docks76, les répondant-es préfèrent la création « *de petites cellules commerciales pour se restaurer, se reposer et faire des activités ludiques ou sportives* », ou d'installer « *des halles semi-ouvertes pour des marchés avec des producteurs locaux en circuit court* ».

En ce qui concerne les équipements, les participant-es se projettent aisément et proposent notamment d'installer :

- ❖ une aire de covoiturage pour les personnes faisant des trajets longs régulièrement (domicile/travail ou autres...) ;
- ❖ des toilettes publiques ;
- ❖ des poubelles suffisamment grandes avec tri ;
- ❖ des fontaines à eau ;
- ❖ une bibliothèque ;
- ❖ un espace de jeux.

Certain-es participant-es attendent aussi qu'un soin particulier soit apporté à l'éclairage, pourquoi pas solaire, qui les sécurise et les rassure, notamment la nuit, et qui peut aussi, de jour, mettre en valeur les espaces urbains.

Enfin, en écho à la valorisation des abribus évoquée précédemment, il a été proposé d'« *imaginer un élément de design qui singularise la ligne et chaque abribus et qui l'inscrit [le quartier] tant dans la volonté de faire de Rouen une ville de culture et dans l'association du nom de Flaubert* » (verbatim).

Pour finir, parmi plusieurs contributions originales, il a été proposé d'installer « *des distributeurs de produits fermiers/maraichers de producteurs locaux (cf place Cauchoise) aux arrêts de bus* », d'« *essayer de mettre au point de l'autogestion dans chaque immeuble* » de Rouen-Flaubert, d'apaiser les traversées piétonnes grâce à « *des colorriages* » - appelé urbanisme tactique - « *comme rue Lafayette à proximité du Ccal Saint Sever* », d'installer un « *monument d'envergure comme emblème du quartier* » (verbatim).

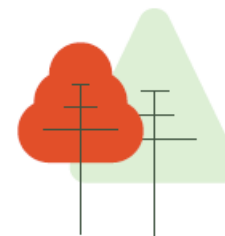
Enfin, un certain nombre de **points de vigilance** ont été partagés, sous formes de craintes, d'interrogations et parfois d'avis tranchés, mettant en lumière plusieurs points de tension au sujet de l'aménagement du futur quartier Rouen-Flaubert :

D'abord, l'image du quartier reste liée à l'incendie de Lubrizol. Le quartier est considéré, par plusieurs contributeur·rices, trop proche de la zone SEVEZO qui entoure l'usine. Plusieurs personnes demandent d'ailleurs que cette usine soit détruite, ou déplacée.

Ensuite, le trafic observé sur le secteur est jugé trop saturé, et plusieurs personnes considèrent que « *le tronçon T5 ne fera qu'aggraver ce phénomène* » (verbatim) notamment entre la SUD 3 et l'A150. Ils espèrent donc que les aménagements prévus soient « *non invasifs sur la circulation automobile* » (verbatim).

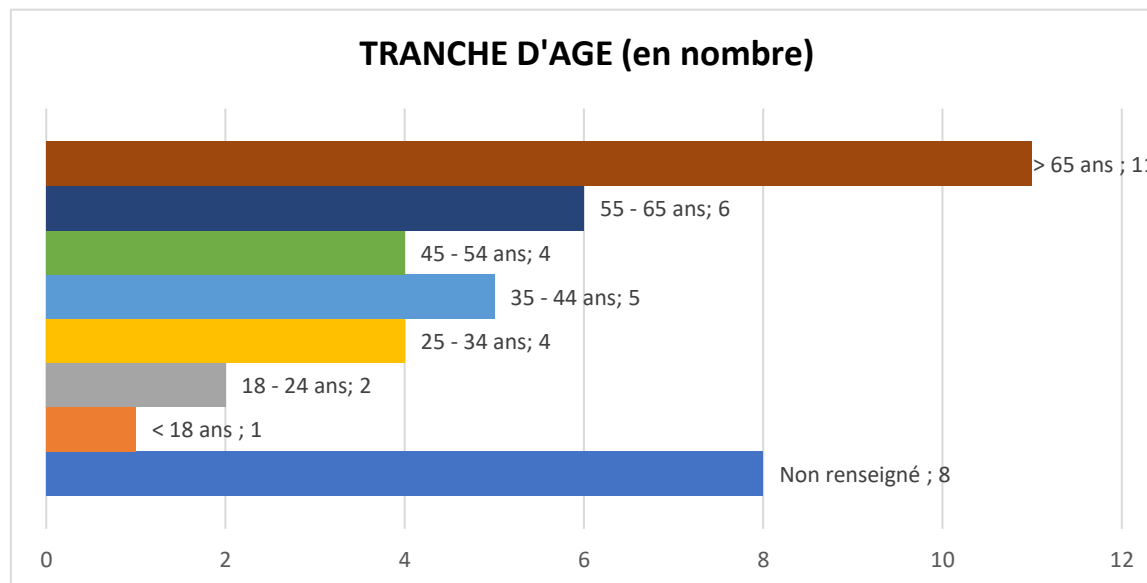
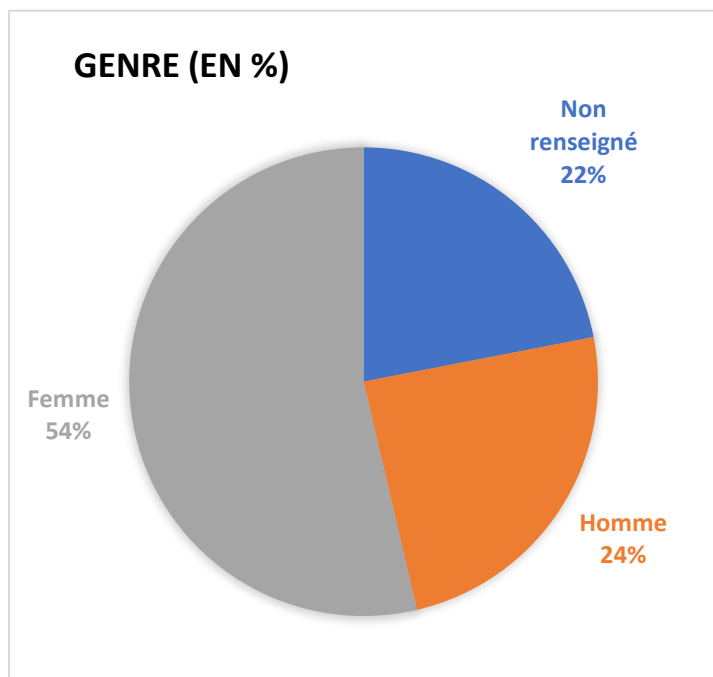
Aussi, des interrogations apparaissent quant à la prise en compte des risques technologiques et naturels du fait de la proximité avec la Seine (montée des eaux, ...). A ce sujet, un·e participant·e préconisait d'ailleurs la mise en place d'« *une vraie culture du risque* » sur ce secteur jugé « *vulnérable* » (verbatim).

Enfin, la réticence aux transports en commun apparaît comme un sujet fort dans plusieurs contributions (confort, sécurité, propreté, coût du ticket) que les participant·es conseillent de traiter en même temps que l'installation des nouvelles lignes comme T5.



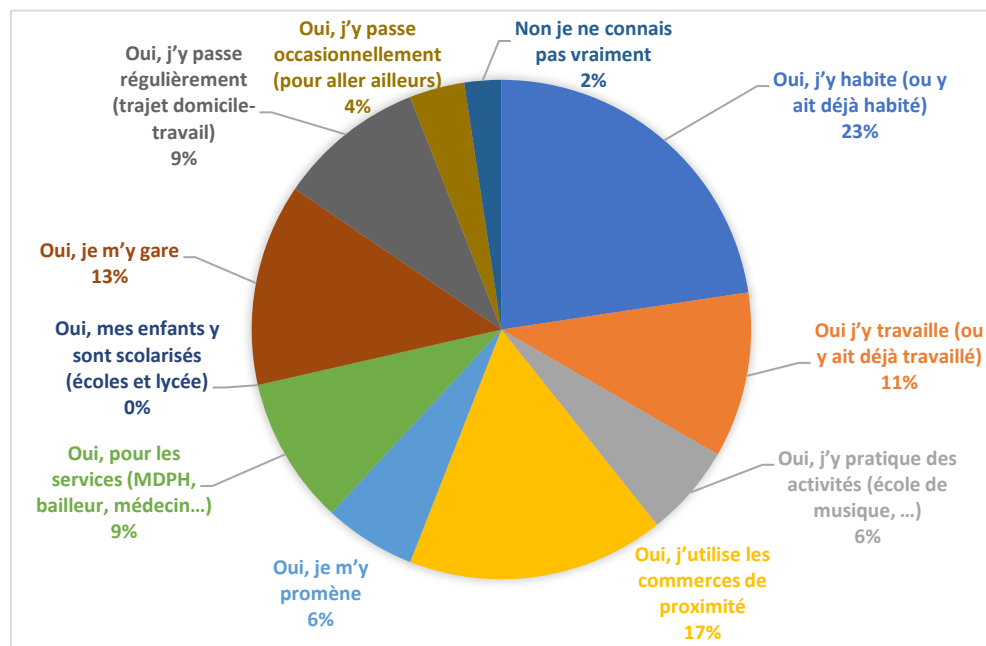
Le questionnaire papier

LE PROFIL DES PARTICIPANT·ES

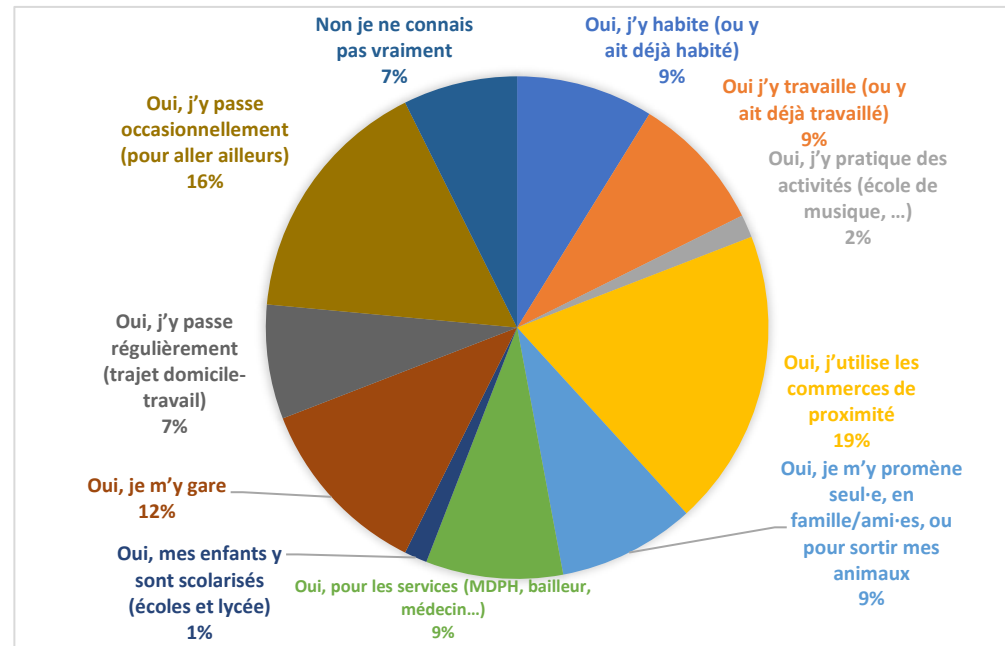


Les résultats de ces questions à choix unique montrent qu'une nouvelle fois, **c'est une majorité de femmes à répondu à la version papier** du questionnaire (54% soit 22 femmes sur 41 répondant·es). Ce résultat est à interpréter en tenant compte du nombre important de personnes qui n'ont pas renseigné leur genre (22% soit 9 personnes sur 41). La répartition des classes d'âge fait apparaître, **à l'inverse des résultats du questionnaire numérique, un déséquilibre dans le panel en défaveur des moins de 35 ans** qui représentent 12 personnes (parmi celles qui ont déclaré leur tranche d'âge). **Notons en revanche la forte mobilisation des plus de 65 ans qui se sont proportionnellement plus saisis du questionnaire papier que celui mis en ligne. Cet aspect avait d'ailleurs largement motivé la création de ce questionnaire papier mis à disposition chez les commerçant·es pour les personnes qui n'utilisent pas, ou avec difficulté, les outils numériques.**

Connaissez-vous le secteur Orléans et qu'y faites-vous ?



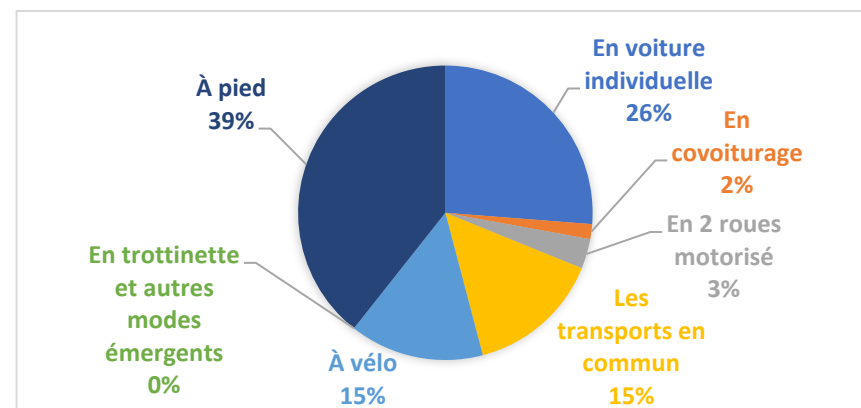
Connaissez-vous le secteur Clémenceau et qu'y faites-vous ?



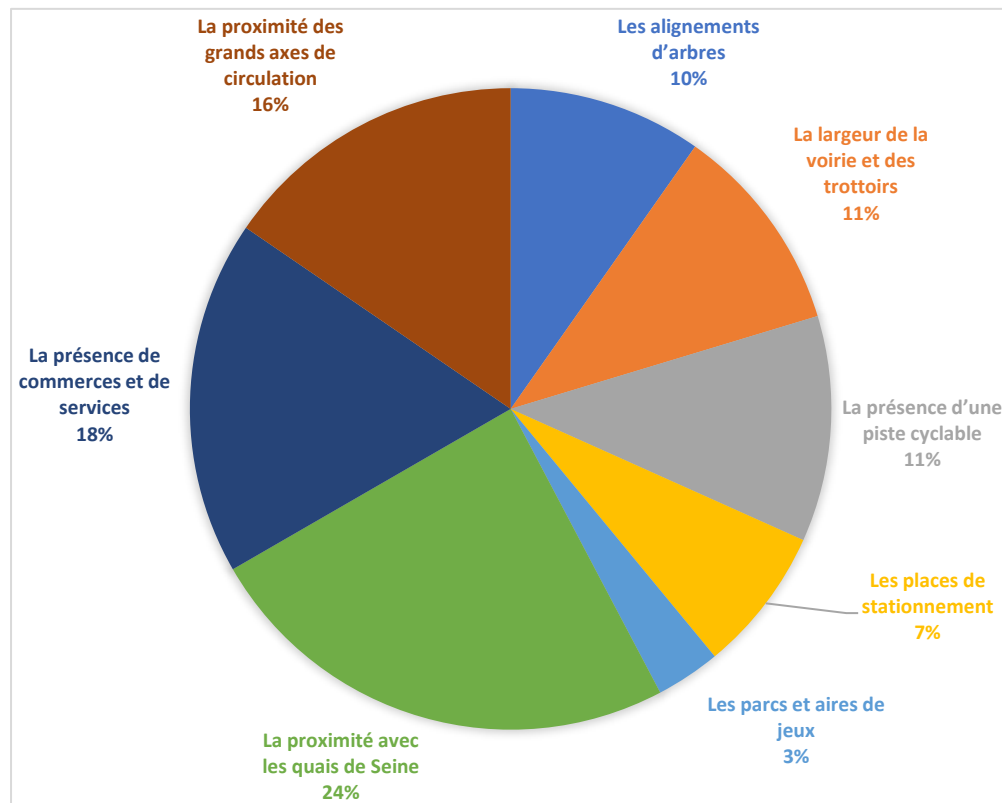
Contrairement à ce que nous observons pour le questionnaire numérique, il apparaît clairement, côté Boulevard d'Orléans que les répondant·es au questionnaire papier y vivent ou y aient déjà vécu (23%) et pratiquent ce quartier au quotidien puisqu'ils y utilisent les commerces de proximité (17%), y travaillent, s'y promènent (6%) et y pratiquent des activités (6%). C'est moins le cas côté Cours Clémenceau où les répondant·es passent majoritairement pour aller ailleurs (16%), s'y garent (12%), tout en utilisant les commerces de proximité (19%). Nous constatons, à la lumière de ces résultats, que les pratiques divergent selon ces deux quartiers pour les répondant·es.

Comment vous-y rendez-vous ?

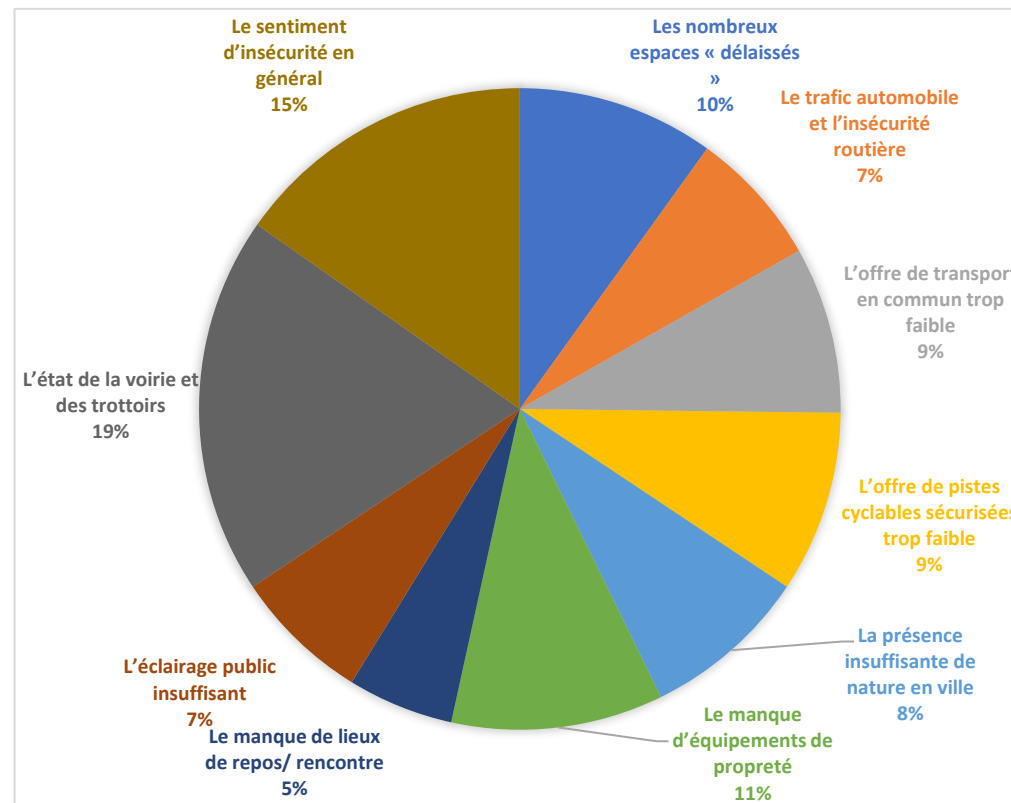
Le graphique ci-contre montre que les déplacements vers le boulevard d'Orléans et le Cours Clémenceau se font, pour les répondant·es au questionnaire papier, majoritairement à pied (39%), puis en voiture (26%) et vélo (15%) ou en transports en commun (15%).



Selon vous, quels sont les atouts de ces secteurs ?



Selon vous, quels sont les points faibles de ces secteurs ?

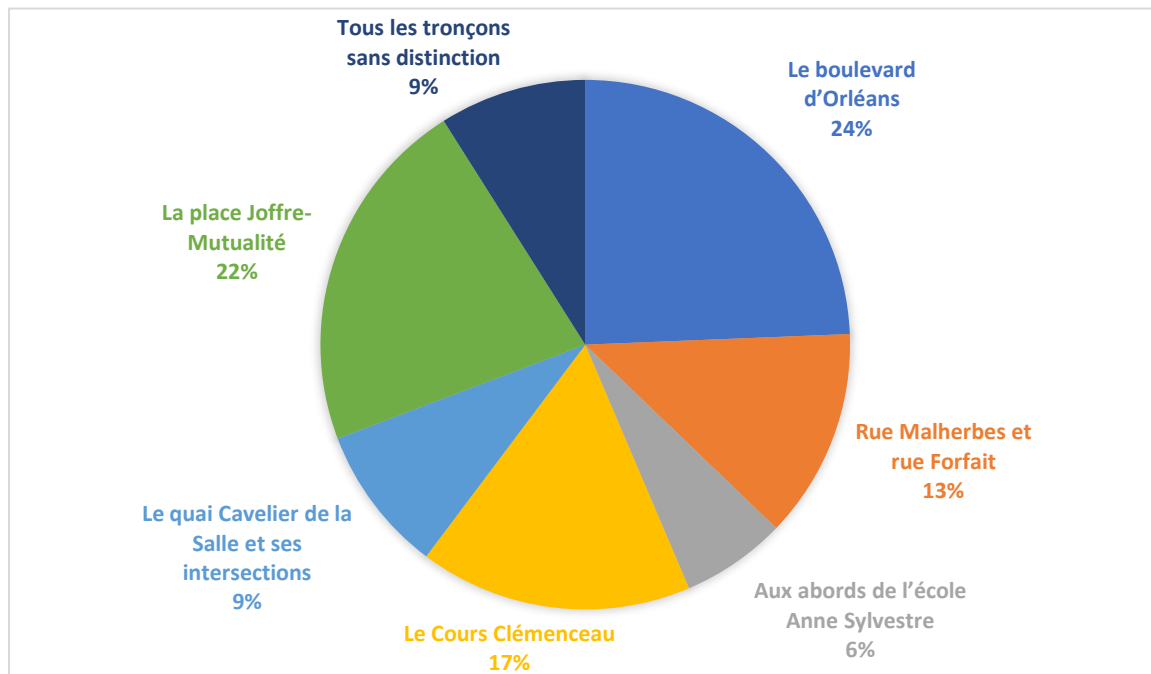


Les atouts et points faibles des secteurs Orléans et Clémenceau ont aussi fait l'objet de deux questions à choix multiples dans le questionnaire papier. Ici, il apparaît que **la proximité avec la Seine demeure l'atout phare de ces secteurs (24%)**, ainsi que la présence de commerces et services (18%) et la proximité avec les grands axes de circulation (16%), qui précédemment ne ressortait pas autant comme un atout.

Aussi, c'est **cette fois l'état de la voirie et des trottoirs qui apparaît comme principal point faible de ces secteurs (19%)** aux côtés du **sentiment général d'insécurité (15%)** que nous retrouvons majoritairement au sein des réponses du questionnaire numérique.

A noter en outre que le rapport à la nature, comme atout et point faible (car considérée insuffisante), qui ressortait précédemment est largement minimisé parmi les préoccupations des répondant·es au questionnaire papier.

Quels tronçons de ces avenues nécessiteraient un apaisement de l'espace public ?



Une nouvelle fois, les réponses formulées par les répondant·es à cette question à choix unique, montrent très clairement que **les axes directement concernés par les futurs aménagements de T5 sont concernés par les enjeux d'apaisement** :

- ❖ **Boulevard d'Orléans** (24%) ;
- ❖ **Place Joffre** (22%) ;
- ❖ **Cours Clémenceau** (17%).

Annexes :

- ❖ le questionnaire intégral
- ❖ le questionnaire papier

VOTRE PRATIQUE DES SECTEURS BOULEVARD D'ORLEANS ET LE COURS CLEMENCEAU

Connaissez-vous le secteur "Boulevard d'Orléans" ?

Sélectionner une réponse

Connaissez-vous le secteur "Cours Clémenceau" ?

Sélectionner une réponse

Comment vous-y rendez-vous ?

En voiture individuelle	En covoiturage	En 2 roues motorisé	En transports en commun	En vélo	En trottinette et autres modes émergents (mono-roue, hoverboard...)	A pied
-------------------------	----------------	---------------------	-------------------------	---------	---	--------

Quels sont vos principaux motifs de déplacement sur ces secteurs ?

- Les écoles maternelles et élémentaires
- L'école de musique de Rouen
- La Maison départementale des personnes handicapées (MDPH)
- Le Lycée Blaise Pascal
- La Cité administrative
- L'Hôtel du Département de Seine-

Maritime

- Pour faire des courses et me restaurer
- Les activités de service (bailleur, santé, immobilier...)
- Le travail (chez les commerçants du quartier, activités de service...)
- Les déplacements domicile - travail (traverse des secteurs)

- La promenade en solo
- La promenade en famille
- La sortie des animaux de compagnie
- Mon itinéraire pour aller ailleurs
- Je ne me déplace pas sur cet axe
- Le stationnement
- Autre...

L'IMAGE DES DIFFERENTS SECTEURS

Selon vous, quels sont les atouts de ces secteurs ?

- Les alignements d'arbres
- La présence d'une piste cyclable
- La proximité des axes de circulation
- La proximité avec les quais de Seine
- La présence de commerces/services
- Les places de stationnement
- La largeur de la voirie
- Le parc Michel Corette
- L'aire de jeux du bv d'Orléans
- Autre...

Selon vous, quels sont les principaux points faibles de ces secteurs ?

- Les nombreux espaces « délaissés »
- Le trafic automobile
- La vitesse de circulation
- Les difficultés de stationnement
- L'insuffisance de nature en ville
- Le manque d'éclairage public
- L'état de la voirie
- Le sentiment d'insécurité
- La manque d'équipements de propreté
- Le manque de lieux de repos/rencontre (bancs/tables)
- L'insuffisante offre de transport en commun
- L'insuffisante offre de pistes cyclables sécurisées
- Les nombreux mobiliers (bornes, panneaux, bordures...)
- Autre...

Comment jugez-vous la présence de nature sur ces axes ?

Très satisfaisante	Satisfaisante	Peu satisfaisante	Pas satisfaisante
--------------------	---------------	-------------------	-------------------

Quels tronçons de ces avenues nécessiteraient un apaisement de l'espace public ?

- Boulevard d'Orléans
- Rue Malherbes
- Rue Forfait
- Abords de l'école Anne Sylvestre
- Cours Clémenceau
- Quai Cavalier de la Salle
- Intersections Quai Cavalier de la Salle/rue Porret de Blossville
- Intersections Quai Cavalier de la Salle/rue Saint-Sever
- Place Joffre-Mutualité
- Tous les tronçons sans distinction
- Aucun
- Autre...

VOTRE PRATIQUE DU QUARTIER ROUEN FLAUBERT

Connaissez-vous le secteur du futur quartier Rouen Flaubert ?

Sélectionner une réponse

Comment vous rendez-vous dans ce quartier ?

Sélectionner une réponse

Saviez-vous que le quartier Flaubert est actuellement desservi par la ligne 34 ?

Sélectionner une réponse

Une réponse positive à « Saviez-vous que le quartier Flaubert est actuellement desservi par la ligne 34 ? », faisait apparaître une question supplémentaire au/ à la participant·e : « Si, oui comment jugez-vous cette ligne de transport ? ». Cette question n'étant pertinente si la personne ne connaît pas la ligne 34.

VOTRE PRATIQUE DU QUARTIER ROUEN FLAUBERT

Connaissez-vous le secteur du futur quartier Rouen Flaubert ?

Sélectionner une réponse

Comment vous rendez-vous dans ce quartier ?

Sélectionner une réponse

Saviez-vous que le quartier Flaubert est actuellement desservi par la ligne 34 ?

Oui, et j'utilise cette ligne

Si, oui comment jugez-vous cette ligne de transport ?

Sélectionner une réponse

L'IMAGE DU QUARTIER

Le quartier Rouen Flaubert est en cours de réalisation. Aussi, nous vous invitons à voyager dans le temps et à imaginer les futurs aménagements de la ligne T5 dans ce quartier. Comment les imagineriez-vous ? Quelle place occuperaient-ils dans l'espace public par rapport aux autres modes de déplacements ?

A large, solid green rectangular area intended for drawing or sketching. It occupies the upper half of the page below the introductory text. The bottom right corner of this area features a small, stylized graphic element consisting of several parallel diagonal lines.

Si vous le souhaitez, vous pouvez ajouter un commentaire libre sur ce projet :

A large, solid green rectangular area intended for adding a free text comment. It occupies the lower half of the page below the text prompt. The bottom right corner of this area features a small, stylized graphic element consisting of several parallel diagonal lines.

VOTRE PROFIL

Vous êtes :

Un particulier	Une association	Une entreprise	Une institution publique	Autre...
----------------	-----------------	----------------	--------------------------	----------

Votre genre

Sélectionner une réponse ▼

Votre commune de résidence

Sélectionner une réponse ▼

Votre classe d'âge

Sélectionner une réponse ▼

Pour que nous puissions préparer au mieux l'organisation des futures rencontres (réunions publiques, ateliers, balades urbaines...) et anticiper d'éventuels besoins, pourriez-vous indiquer si vous êtes dans une ou plusieurs de ces situations:

Handicap moteur	Handicap visuel	Handicap auditif	Autre...
-----------------	-----------------	------------------	----------

Cochez les cases ci-dessous si vous souhaitez participer activement à cette concertation et recevoir une invitation pour :

- participer à une balade organisée sur le site
- participer à un atelier participatif en présentiel
- participer à un atelier participatif en visioconférence

Cochez cette case si vous souhaitez être informé-e par mail des suites du dialogue citoyen sur la Nouvelle Ligne T5.

Cochez cette case si vous souhaitez être informé-e par mail des autres concertations organisées par la Métropole Rouen Normandie.

ENVOYER

Coupon à détacher et à déposer dans l'urne mise à disposition chez votre commerçant

Connaissez-vous le secteur "Orléans" et qu'y faites-vous ?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Oui, j'y habite (ou y ait déjà habité) | <input type="checkbox"/> Oui, pour les services (Direction des finances publiques, services du Département 76, médecin...) |
| <input type="checkbox"/> Oui j'y travaille (ou y ait déjà travaillé) | <input type="checkbox"/> Oui, mes enfants y sont scolarisés (écoles et lycée) |
| <input type="checkbox"/> Oui, j'y pratique des activités (école de musique, ...) | <input type="checkbox"/> Oui, je m'y gare |
| <input type="checkbox"/> Oui, j'utilise les commerces de proximité | <input type="checkbox"/> Oui, j'y passe régulièrement (trajet domicile-travail) |
| <input type="checkbox"/> Oui, je m'y promène seul-e, en famille/amis-es, ou pour sortir mes animaux | <input type="checkbox"/> Oui, j'y passe occasionnellement (pour aller ailleurs) |
| | <input type="checkbox"/> Non je ne connais pas vraiment |

Connaissez-vous le secteur "Clémenceau" et qu'y faites-vous ?

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Oui, j'y habite (ou y ait déjà habité) | <input type="checkbox"/> Oui, pour les services (MDPH, bailleur, médecin...) |
| <input type="checkbox"/> Oui j'y travaille (ou y ait déjà travaillé) | <input type="checkbox"/> Oui, mes enfants y sont scolarisés (écoles et lycée) |
| <input type="checkbox"/> Oui, j'y pratique des activités (école de musique...) | <input type="checkbox"/> Oui, je m'y gare |
| <input type="checkbox"/> Oui, j'utilise les commerces de proximité | <input type="checkbox"/> Oui, j'y passe régulièrement (trajet domicile-travail) |
| <input type="checkbox"/> Oui, je m'y promène seul-e, en famille/amis-es, ou pour sortir mes animaux | <input type="checkbox"/> Oui, j'y passe occasionnellement (pour aller ailleurs) |
| | <input type="checkbox"/> Non, je ne connais pas vraiment |

Comment vous-y rendez-vous ?

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> En voiture individuelle | <input type="checkbox"/> À vélo |
| <input type="checkbox"/> En covoiturage | <input type="checkbox"/> En trottinette et autres modes émergents |
| <input type="checkbox"/> En 2 roues motorisé | <input type="checkbox"/> À pied |
| <input type="checkbox"/> Les transports en commun
Précisez lesquels : | <input type="checkbox"/> Autre (précisez) : _____ |

Selon vous, quels sont les atouts de ces secteurs ?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Les alignements d'arbres | <input type="checkbox"/> La proximité avec les quais de Seine |
| <input type="checkbox"/> La largeur de la voirie et des trottoirs | <input type="checkbox"/> La présence de commerces et de services |
| <input type="checkbox"/> La présence d'une piste cyclable | <input type="checkbox"/> La proximité des grands axes de circulation |
| <input type="checkbox"/> Les places de stationnement | <input type="checkbox"/> Autre (précisez) : _____ |
| <input type="checkbox"/> Les parcs et aires de jeux | |

Informez-vous et participez à la concertation grâce à :



- La page internet dédiée
- 1 questionnaire en ligne
- 1 carte participative en ligne
- Un module de contribution libre en ligne
- Le coupon contribution joint à ce dépliant
- Des rencontres de proximité avec l'équipe projet
- Plusieurs balades urbaines
- Des ateliers participatifs (en ligne et en présentiel)

Invariants et thématiques à débattre

(au regard de contraintes techniques, réglementaires ou d'avancement du projet)

Invariants :

- **Le tracé** : il permet le renforcement de la T1, la desserte du nouveau quartier Rouen Flaubert et le désenclavement du Boulevard d'Orléans et du Cours Clémenceau
- **Les deux terminus** : Mont aux Malades et place Carnot
- **Les caractéristiques de TEOR**: la plateforme minérale, la priorité aux feux, les gabarits des quais
- La date de mise en service en décembre 2025

Thématiques ouvertes à la concertation :

- **L'aménagement qualitatif de l'espace public aux abords du tracé** : comment éviter les îlots de chaleur (choix des matériaux, végétalisation des quais et des abris, renaturation du secteur...) ? Quel type de circulation pour les voitures au niveau du boulevard d'Orléans ? Quels stationnements dans la contre-allée du Boulevard d'Orléans ?
- **Le partage de l'espace public** : Quelle est la pratique cyclable à l'usage sur ces secteurs (usages, stationnement, équipements...) ? Comment faciliter cette pratique dans ces secteurs ? La place des femmes et des enfants dans l'espace public. Quel traitement avec l'interface enfants/bus, notamment aux abords des parcs et écoles ?
- **La phase travaux** : Comment anticiper puis traiter les nuisances pour les piétons et cyclistes (Accès école, sécurisation des piétons et des cyclistes, accès aux commerces, ...)



Mont-aux-Malades
Place Carnot/Saint-Sever-Nouvelle-Gare

Nouvelle ligne T5

Dialogue citoyen
du 18 octobre 2021 à 29 avril 2022

Tenez-vous informés de l'avancement du projet et des modalités de participation à venir:
<https://jeparticipe.metropole-rouennormandie.fr/concertation-publique/dialogue-citoyen-sur-le-projet-de-nouvelle-ligne-t5>



Le projet en bref

Un bus à haut niveau de service (BHNS) qui :

- Reliera Mont-aux-Malades à Saint-Sever-Nouvelle-Gare
- Soutiendra d'autres lignes du réseau Astuce (T1),
- Répondra aux besoins de déplacements Nord-ouest/Sud-Est de nombreux habitant-es de la Métropole,
- Proposera une alternative à la voiture

Chiffres clés

- 7 connexions avec d'autres lignes du Réseau Astuce (métros, T4, L34, T1, T2, T3, L5, L8, L40, L43, F2)
- 12 stations desservies, dont 7 nouvelles stations
- Tracé de 8 km dont 7 km en site propre et 4,3 km existants (tracé de la ligne T1 et pont Flaubert)
- 1 bus toutes les 8 minutes en heure de pointe
- 25 minutes Mont-aux-Malades > Place Carnot – Saint-Sever-Nouvelle-Gare
- 18 000 voyageurs attendus chaque jour
- Des bus articulés plus capacitaires accessibles à tous-tes et dotés d'une motorisation propre (électrique)

Les grandes étapes du projet

Oct 2021 - Avr 2022 Concertation volontaire

2022 - 2023 Études

2023 Travaux concessionnaires

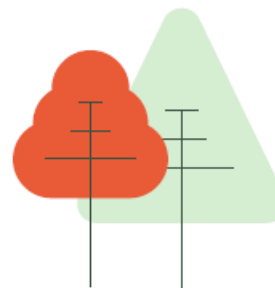
2024 - 2025 Travaux d'aménagements

Décembre 2025 Mise en service



Le tracé et les principaux sites desservis

- Pôle universitaire et académique de Mont-Saint-Aignan
- Centre Hospitalier du Belvédère
- Les quais de Seine et la presqu'île Rollet
- Le palais des sports et les Docks 76
- Les quartiers Luciline, Rouen-Flaubert et son canal, Saint-Sever-Nouvelle-Gare
- Le Port de Plaisance
- La Mairie de Mont-Saint-Aignan, l'Hôtel du Département et la Mairie Annexe Rouen - Saint-Sever
- 5 écoles primaires et élémentaires
- Le collège Jean de la Varende
- Le Lycée Blaise Pascal
- La MJC de Rouen
- La Cité administrative du Cours Clémenceau
- Arrêt des autocars (Flixbus et Blablabus)



Selon vous, quels sont les points faibles de ces secteurs ?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Les nombreux espaces « délaissés » | <input type="checkbox"/> Le manque d'équipements de propreté |
| <input type="checkbox"/> Le trafic automobile et l'insécurité routière | <input type="checkbox"/> Le manque de lieux de repos/rencontre |
| <input type="checkbox"/> L'offre de transport en commun trop faible | <input type="checkbox"/> L'éclairage public insuffisant |
| <input type="checkbox"/> L'offre de pistes cyclables sécurisées trop faible | <input type="checkbox"/> L'état de la voirie et des trottoirs |
| <input type="checkbox"/> La présence insuffisante de nature en ville | <input type="checkbox"/> Le sentiment d'insécurité en général |
- Autre (précisez) : _____

Quels tronçons de ces avenues nécessiteraient un apaisement de l'espace public ?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Le boulevard d'Orléans | <input type="checkbox"/> Le quai Cavalier de la Salle et ses intersections |
| <input type="checkbox"/> Rue Malherbes et rue Forfait | <input type="checkbox"/> La place Joffre-Mutualité |
| <input type="checkbox"/> Aux abords de l'école Anne Sylvestre | <input type="checkbox"/> Tous les tronçons sans distinction |
| <input type="checkbox"/> Le Cours Clémenceau | |
| <input type="checkbox"/> Autres (précisez) : _____ | |

Commentaire libre : _____

Vous êtes :

Genre : _____

Âge : _____

Adresse mail : _____

Cochez les cases ci-dessous si vous souhaitez participer activement à cette concertation et recevoir une invitation pour :

- Participer à une balade organisée sur le site
- Participer à un atelier participatif en présentiel
- Participer à un atelier participatif en visioconférence

Cochez cette case si vous souhaitez être informé-e par mail des suites du dialogue citoyen sur la Nouvelle Ligne T5.

Cochez cette case si vous souhaitez être informé-e par mail des autres concertations organisées par la Métropole Rouen Normandie.