

# Dialogue citoyen « Nouvelle Ligne T5 »

## Compte-rendu de l'atelier participatif (format numérique)

Lundi 28 mars 2022 – Teams – 18h30-20h30

**Nombre de participant·es : 10**

**Animation :**

- Isadora Guerra, Responsable du service Participation et Citoyenneté, Métropole Rouen Normandie
- Lotha Martot, Chargée de participation citoyenne, Métropole Rouen Normandie

**Intervention :**

- Ludovic Letellier, Chef de projet T5, Métropole Rouen Normandie
- Alexandre Lebas, groupement de maîtrise d'œuvre du secteur 1, Ingetec
- Eric Germain, groupement de maîtrise d'œuvre secteur 1, Folius

### Présentation du projet et de ses objectifs

Ludovic Letellier a présenté le futur tracé de T5 allant de Mont Saint Aignan à la Place Carnot.

Il a précisé que l'atelier participatif du jour concerne le secteur 1 du tracé T5, qui correspond au tronçon entre l'avenue Jean Rondeaux et la Place Carnot.

Ludovic Letellier a présenté également les modalités de participation prévues et a rappelé que la concertation a véritablement lieu en anticipation des premières études de maîtrise d'œuvre. Ce qui permet d'intégrer, dès le début des réflexions, l'expertise d'usage des répondant·es au questionnaire en ligne et des participant·es aux rencontres de proximité, aux balades urbaines et aux présents ateliers participatifs du 28 et du 29 mars 2022.

→ Le détail de cette présentation est disponible dans le diaporama présenté en amont de l'atelier

### Premier temps d'échanges avec les participant·es

Annie Jeanne, membre du Conseil de Développement Durable de la Métropole (CDD), a remercié Ludovic Letellier pour la présentation faite. Elle s'est ensuite interrogée sur les perspectives d'évolution de la [Nouvelle Gare](#). Elle a demandé si la T5 suffira à satisfaire les demandes des voyageur·euses au terme du développement de la gare.

Ludovic Letellier a répondu que la fréquence de T5, prévue toutes les 8 minutes en heure de pointe à sa mise en service, évoluera en fonction des besoins, notamment du quartier Flaubert et de l'arrivée de la Nouvelle Gare qui impactera le cours Clémenceau. Il a aussi expliqué qu'à l'horizon de l'arrivée de la Nouvelle Gare, les études menées ont montré que T5 devra être renforcée par l'arrivée d'un tramway (nouvelle branche de l'actuel à partir de Joffre-Mutualité).

Par ailleurs, Isadora Guerra a indiqué que la question de la temporalité est compliquée dans les démarches participatives. En effet, les calendriers des projets présentés par la Métropole peuvent sembler parfois lointains pour les habitant-es, ce qui ne les motive pas pour se mobiliser dans des démarches de concertation. La projection collective est difficile et les démarches participatives semblent en décalage avec la réalité quotidienne de la population qui cherche plutôt à connaître les avantages que la mise en service du projet leur apportera.

Annie Jeanne a rebondi sur ce point en faisant référence au nombre de participant-es à l'atelier du jour (10 présent-es sur 20 inscrit-es) en indiquant que la temporalité pourrait en être un élément de réponse. Elle s'est interrogée sur la méthode de mobilisation et a proposé que le Conseil de développement durable (CDD) dont elle est membre se saisisse de cette question.

En complément, Isadora Guerra a indiqué que retarder la séquence participative priverait le projet de tout apport citoyen puisque les décisions seraient déjà arbitrées. En complément, elle a expliqué qu'à l'occasion de rencontres de proximité organisées les 7 et 9 décembre 2021 sur le boulevard d'Orléans et le cours Clémenceau, les informations sur le projet ont été diffusées avec un questionnaire et qu'en retour, de nombreux passant-es considéraient le projet comme étant trop lointain.

Gérard Blanc, riverain du secteur Boulevard d'Orléans a indiqué s'interroger sur la représentativité des groupes de personnes qui s'impliquent dans une concertation. Selon lui, la population doit se mobiliser pour être plus représentative.

Isadora Guerra a rappelé toutes les modalités de communication et de mobilisation qui ont été déployées et a expliqué que, sur ce projet, la mobilisation du public fut compliquée. Elle a ainsi proposé aux participant-es de diffuser l'information autour d'eux et de se faire ambassadeur-rices des démarches participatives pour donner envie à leur entourage de s'impliquer également.

### Les enjeux et contraintes techniques du projet

Alexandre Lebas a expliqué que les éléments techniques présentés permettent de cadrer les échanges et faciliter la réflexion durant l'atelier participatif.

→ Le détail de cette présentation est disponible dans le diaporama présenté en amont de l'atelier

### Les premiers enseignements tirés de la concertation

Lotha Martot a présenté les premiers constats, tendances et propositions citoyennes tirés de l'analyse du questionnaire. Ces propositions ont majoritairement été entendues durant les rencontres de proximités et les balades urbaines.

→ Le détail de cette présentation est disponible dans le diaporama présenté en amont de l'atelier

## Atelier participatif sur Klaxoon

L'atelier participatif s'est déroulé sur Klaxoon, un tableau blanc numérique permettant de travailler de manière collaborative à l'aide de post-it virtuels.

En amont de l'étude de chaque scénario, Alexandre Lebas a présenté les contraintes et nécessités auxquelles est soumis chaque secteur pour faciliter la compréhension des enjeux par les participant-es.

# 1 - Les abords de l'école Anne Sylvestre

## Scenario 1 Piste cyclable unidirectionnelle bilatérale



### Contraintes du secteur :


- Gabarit restreint de façade à façade ;
- Conserver les arbres et préserver les espaces verts existants ;
- Garantir l'accès à la chaufferie de l'école au niveau du sous-sol (en bas à gauche de la coupe de principe) ;
- Garantir l'accès à l'entrée de sous-sol de l'immeuble de logement en construction, comptant 50 places de stationnement (accès au niveau de la voiture rouge sur le visuel).

### La proposition de la maîtrise d'œuvre comprend :

- 1 parvis d'attente devant l'école ;
- 1 piste cyclable unidirectionnelle bilatérale (un sens de chaque côté) - **2x2m** ;
- 1 station TEOR au niveau de l'école Anne Sylvestre pour permettre l'intermodalité avec la T4 - **2x4m** ;
- Plateforme TEOR - **6m50** ;
- L'accès aux 50 usagers du parking sous-terrain à leur logement par la plateforme TEOR. Les autres automobilistes ne pourront donc pas y accéder (pas de voie « voiture » entre l'avenue J Rondeaux et la rue P de Blosseville).

## Scenario 2 Piste cyclable bidirectionnelle unilatérale



Préférence pour le scénario 2 pour cohabitation vélos/piétons 

cette version présente l'avantage de gagner en surface et sécuriser les cyclistes

en voie cyclable bidirectionnelle, une bonne signalétique vélo sera nécessaire

Arbres, Pas de possibilité de mettre un jour d'autres véhicules ( trolleybus, tramways, bus à niveaux)? 

Itinéraire cyclable moins lisible, notamment pour le sens vers Joffre Mutualité

### La proposition de la maîtrise d'œuvre comprend :

- 1 station TEOR (2 quais) pour permettre l'intermodalité avec la T4 (station Orléans) - **2x4m** ;
- 1 piste cyclable bidirectionnelle unilatérale – **1x3m** ;
- Plateforme TEOR - **6m50** ;

➡ Plus de place aux espaces verts et sur le parvis d'attente devant l'école que dans le scénario 1.

## Scenario 3 Partage sur la voie TEOR



Cohabitation véloT4 intéressante 

cohabitation vélo-teor insécursante pour les cyclistes

scénario 3 : j'avais cru comprendre que les assis de cyclistes ne souhaitaient plus la circulation des vélos sur la voie TEOR

Potentiels conflits d'usage entre cyclistes et TEOR : baisse de la vitesse commerciale ? Dangerosité ? 

Charge mentale pour les conducteurs de TEOR ?

Les voies propres vélo sont plus agréables pour les cyclistes

dangereux pour les vélos. Cela ne favorise pas le développement de ce mode

### La proposition de la maîtrise d'œuvre comprend :

- 1 station TEOR (2 quais) pour permettre l'intermodalité avec la T4 (station Orléans) - **2x4m** ;
- Plateforme TEOR - **7m** ;

➡ Elargissement de la voie TEOR pour faciliter le partage de la voie avec les cyclistes.

☐ + 1m50 au profit des espaces verts et aux espaces piétonnisés par rapport au scenario 1.

*Ludovic Letellier a précisé que le choix entre ces 3 propositions, dépendant majoritairement de la place donnée aux cyclistes, s'appliquera sur l'ensemble du tracé jusqu'à la place Carnot.*

Alexandre Lebas a rappelé que les images proposées sont des « coupes de principes » et que la maîtrise d'œuvre n'est par exemple pas encore entrée dans le détail du type de revêtement ou de végétation. Les zones sont à ce stade seulement identifiées. Il s'agit d'une base de réflexion à agrémenter en atelier et au cours des études menées tout au long de l'année 2022.

## 2 - Les abords du Parc Lemoyne d'Iberville



ne pas oublier les abris vélos sécurisés pour les habitants

Pour l'augmentation de la surface du parc

Le teor peut remplacer au futur la voiture donc oui. Il faut voir loin

cheminements distincts vélos\_piétons-voitures-teor très satisfaisants

Une voie s'avère nécessaire, une desserte des appartements pour assurer les déménagements, est ce l'utilisation du trottoir ?

Je veux bien "qu'il y a trop de voitures" mais il s'agit surtout de véhicules des habitants proches... Le square mérite évidemment d'être réaménagé, et entretenu.

Pour les pistes cyclables, il faut mieux que leur configuration soit identique sur l'ensemble du parcours, afin d'éviter des "zig zag" des cyclistes... et des piétons (situations que l'on retrouve malheureusement souvent à Rouen...)



☐ Comme évoqué précédemment, il a été rappelé que les trois prochaines propositions sont soumises aux mêmes contraintes selon chaque scenario de piste cyclable qu'énoncé précédemment.

### Constats formulés par la maîtrise d'œuvre sur ce secteur :

- Parc relativement fréquenté avec divers usages (enfants, personnes au repos, boulistes, ...)
- Constat d'une asphyxie du parc par la présence de l'automobile ;

### Contraintes du secteur :

- Faible gabarit au niveau du parc (même si + large que le précédent tronçon) ;
- Conserver les arbres existants et préserver leur système racinaire ;
- Préserver les espaces verts existants ;
- Dénivelés sur les trottoirs ;

### Les propositions de la maîtrise d'œuvre comprennent :

Alexandre Lebas a indiqué que la proposition présentée, initialement moins approfondie et soumise à l'alignement des façades, a finalement été élargie de manière plus ambitieuse jusqu'au parc Lemoyne d'Iberville pour répondre aux propositions citoyennes résultantes du questionnaire, des rencontres de proximité et des balades urbaines.

Ludovic Letellier a complété en indiquant qu'il était intéressant de saisir cette opportunité pour améliorer au maximum le secteur du parc qui centralise la majorité des possibilités de création et d'augmentation d'espaces verts. Il a complété en expliquant qu'il serait envisageable d'étirer le parc vers l'église Cavalier de la Salle ou vers la zone commerciale. Les possibilités techniques sont donc avérées pour apaiser et paysager le secteur, ce qui est rarement possible sur de pareils espaces dans les autres projets d'aménagement.

- 1 station T5 (2 quais) pour garantir une station intermédiaire entre l'avenue Jean Rondeaux et la Place Joffre - **2x4m** ;
- 1 voie cyclable :
  - 1 piste cyclable unidirectionnelle bilatérale (un sens de chaque côté) - **2x2m** ;
  - OU 1 piste cyclable bidirectionnelle unilatérale – **1x3m** ;
  - OU un espace partagé vélo/TEOR
- Plateforme TEOR - **6m50** ;
  - OU de **7m** si le choix se porte sur le partage de la voirie entre T5 et les cyclistes

☞ Suppression des voies de circulation et de certaines places de stationnement au profit de l'agrandissement du secteur du parc pour répondre aux attentes formulées dans le questionnaire, et durant les rencontres de proximité et les balades urbaines.

Eric Germain a expliqué qu'il est actuellement difficile de se rendre compte du potentiel du parc Lemoyne d'Iberville car il est cerné de véhicules en stationnement. Il a expliqué avoir identifié le très haut potentiel de cet espace et a fait part des possibilités techniques à pouvoir créer un véritable poumon végétal au cœur du quartier grâce à la revalorisation et à l'agrandissement de ce parc.

Alexandre Lebas a indiqué que les différentes fonctionnalités du parc n'apparaissent pas sur l'image de principe mais qu'elles seront bien réintégrées lors de la définition des fonctions du parc à venir dans les prochaines étapes.

### *Les questions des participant-es sur le secteur Lemoyne d'Iberville*

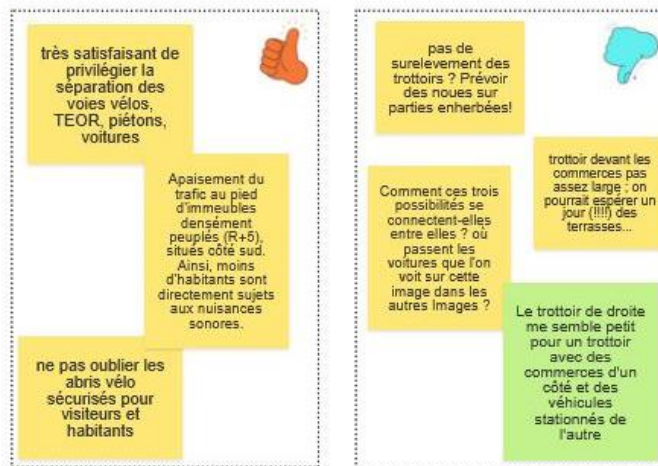
Corinne Castela, membre du Conseil de Développement Durable (CDD), a demandé si les voitures seraient complètement exclues de cet axe et par où elles passeront une fois l'espace aménagé.

Alexandre Lebas a répondu que l'étude de circulation menée sur le fonctionnement du quartier (entre la Seine et le secteur Barneville) a révélé qu'un certain nombre de flux de transit traversent à ce jour le secteur Orléans sans s'y arrêter. Ce ne sont donc ni des personnes qui y vivent, ni des personnes qui y utilisent les commerces. Aussi, l'étude montre qu'en plus des déplacements normaux des habitant-es du secteur, de nombreux véhicules stationnent plusieurs jours de suite dans le quartier. Finalement, l'asphyxie constatée sur ce secteur semble ne pas correspondre aux besoins et habitudes réels des personnes qui vivent dans le secteur ou y utilisent les commerces et services. En effet, l'étude effectuée montre que 25% des 1600 places de stationnement des secteurs Orléans et Clémenceau ne sont ni utiles à la vie du quartier, ni au stationnement des habitant-es. Ceci justifiant ainsi que les propositions formulées dans le cadre des aménagements de la futur ligne T5 prévoient la suppression de plusieurs places de stationnements au profit des espaces de natures, de la piétonisation et des espaces cyclables.

Annie Jeanne s'est exprimée sur le fait qu'à terme, il faudra s'inquiéter des véhicules des personnes qui prendront le train par la Nouvelle Gare.

Ludovic Letellier a répondu que c'était déjà le cas actuellement puisque les personnes se garent dans le quartier et prennent la T4 pour rejoindre la gare rive droite. En outre, il a indiqué qu'il n'était à ce jour techniquement pas possible, au regard des contraintes de gabarit auquel le projet est soumis, de maintenir un double sens de circulation sur le boulevard d'Orléans. Sur ce boulevard, les automobiles iront donc soit d'est en ouest, soit d'ouest en est. Par ailleurs, le projet de Nouvelle Gare comportera certainement un parking relais.

## 3 - Les abords de la zone commerciale du Bv Orléans



**De la même manière que précédemment, la maîtrise d'œuvre prévoit ici :**

- 1 voie cyclable :
  - 1 piste cyclable unidirectionnelle bilatérale (un sens de chaque côté) - **2x2m** ;
  - OU 1 piste cyclable bidirectionnelle unilatérale – **1x3m** ;
  - OU un espace partagé vélo/TEOR

**En plus des propositions spécifiques au secteur de la zone commerciale que voici :**

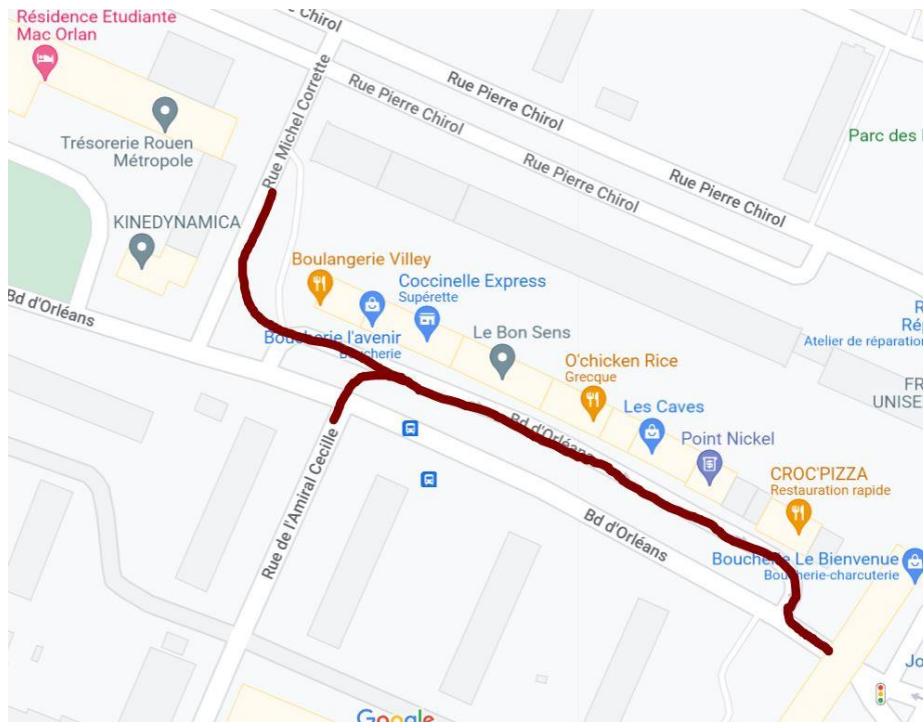
- T5 circule sur les voies de circulation actuelles du Boulevard d'Orléans ;
- Le sens de circulation devant les commerces est inversé d'ouest en est à d'est en ouest ;
- Une zone de stationnement de courte durée pour donner du flux de clientèle aux commerces ;
- Suppression du stationnement longue durée qui ne sont à ce jour pas utilisés au bénéfice des commerces selon l'étude stationnement.

*Les questions des participant-es sur le secteur de la zone commerciale*

Une question est formulée concernant la circulation des voitures. Ludovic Letellier a indiqué que les voitures circulant devant la zone commerciale rejoindraient la rue Michel Corrette, puis la rue Pierre Chirol pour récupérer l'avenue Jacques Quartier ou le quai Cavelier de le Salle. Alexandre Lebas a



complété ces propos en évoquant une solution par la rue de l'Amiral Cécille qui permettrait d'irriguer complètement le quartier.



Eric Germain a aussi expliqué qu'il y a sur ce secteur un véritable enjeu de sauvetage du commerce. En effet, l'aménagement qualitatif de T5 a aussi vocation à faire perdurer les commerces existants et à faciliter l'installation de nouveaux. Il a indiqué que de larges trottoirs pourraient notamment transformer la vie d'un quartier comme celui-ci.

En outre, Ludovic Letellier a évoqué le sentiment d'insécurité partagé par les commerçant-es, de nombreux répondant-es au questionnaire et plusieurs participant-es aux rencontres de proximité et aux balades urbaines. Il a expliqué que le sujet est pris en compte dans l'étude de l'aménagement T5 et qu'il est aussi en discussion avec la police nationale et la Ville de Rouen. En effet, malgré la présence policière sur le secteur et les tentatives d'apaisement mises en œuvre, la situation ne semble pas, à ce stade, évoluer favorablement.

Gérard Blanc, riverain du boulevard d'Orléans est intervenu pour expliquer qu'ayant quitté le centre-ville de Rouen il y a 6 mois pour emménager dans le quartier Orléans, il trouve le secteur très calme et ne ressent pas les problématiques d'insécurité. Il a cependant fait part de plusieurs retours de voisin-es qui semblent avoir peur d'accéder aux commerces. Il a aussi proposé que les trottoirs soient élargis. A ce sujet, Eric Germain a précisé que les dessins actuels sont adaptables aux arbitrages et que la largeur proposée est actuellement minimale.

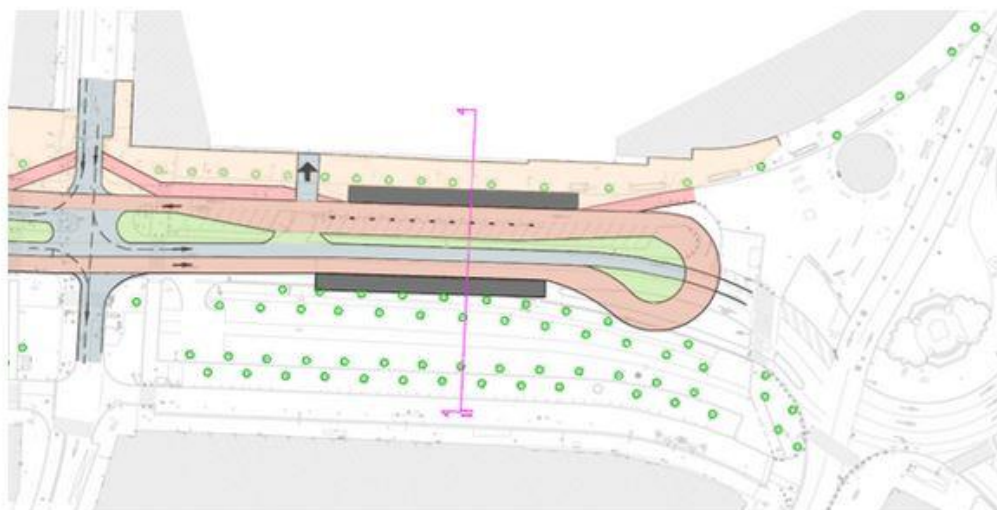
## 4 - Le Cours Clémenceau



Garder la bande en herbe au milieu en l'agrémentant avec des fleurs, etc...



pourquoi la verdure est-elle centrale et pas latérale ?



le stationnement des véhicules des marcheurs lors du marché hebdo de la place des emmurés est-il prévu ?



la bande d'espace vert au centre est-elle valorisante ? A moins d'être une "réserve foncière" pour la future ligne de tramway, ça ne me paraît pas très pertinent.

En ce qui concerne le Cours Clémenceau, Alexandre Lebas a indiqué que les propositions d'aménagement sont volontairement moins ambitieuses car la temporalité de ce secteur est différente. En effet, l'implantation de la Nouvelle Gare y entrainera des modifications. Il convient donc de ne pas prévoir trop d'aménagements, au risque que ces derniers soient modifiés dans les prochaines années.

### La maîtrise d'œuvre a donc proposé sur ce secteur :

- 1 station T5 (2 quais) terminus de la ligne T5 au niveau de la place Carnot - **2x4m** ;
- Intégrer TEOR et les voies cyclables sous forme de couloirs bus (type T4 en rive droite) ;
- Supprimer une voie de circulation dans chaque sens pour les automobilistes entre la rue Saint-Sever et la Place Joffre ;

## Les pistes cyclables sont imaginées de la même manière que sur l'ensemble du tracé :

- 1 piste cyclable unidirectionnelle bilatérale à la place du stationnement actuel - **2x2m** ;
- OU 1 piste cyclable bidirectionnelle unilatérale – **3m** ;
- OU un espace partagé vélo/TEOR ;

### *Les questions des participant-es sur le secteur Cours Clémenceau/Place Carnot*

Ludovic Letellier a répondu à une question sur le stationnement des maraîcher-es et exposant-es du marché des Emmurées en indiquant que le stationnement situé sous la zone arborée du Cours Clémenceau n'est pas compris dans l'emprise des aménagements T5. Il a expliqué que ce secteur sera traité par l'équipe en charge du projet « [Cœur de Métropole](#) », en sachant que le diagnostic des arbres révèle une problématique de tassement aux pieds de ces derniers. Il faudra donc trouver un compromis pour préserver ces arbres sans empêcher l'activité liée au marché des Emmurées.

Il a aussi répondu aux sollicitations sur l'ilot centrale séparant les deux sens de circulation en expliquant qu'il a été choisi d'impacter le moins possible cette bande de verdure car en dessous de celle-ci existent des réseaux en bon état. Il n'est donc pas envisageable d'y planter des arbres à racines pour le moment. Il pourra cependant y avoir une végétation intermédiaire. Il s'agit là d'optimiser au maximum les travaux pour les 15 prochaines années puisque le secteur sera retravaillé dans le cadre du projet [Saint-Sever Nouvelle -Gare](#) évoqué précédemment.

## Synthèse des échanges

Le projet est intéressant et répond pour moi aux attentes de tous

Domage que le coût de déplacement de la voirie pour supprimer la bande verte centrale cours Clémenceau au profit d'un élargissement de la verdure en latéral soit trop élevé

ne pas oublier les abris vélo

Ma préférence va pour le scénario 1 même si le 3 est aussi intéressant. Je pense que la cohabitation entre vélo et teor peut changer des conflits entre les deux

Présentation très claire, le projet me paraît remplacer la ligne 34 de manière efficace et qualitative (espaces publics)

les orientations en cours sont vraiment satisfaisantes, bravo pour l'effort de concertation et de prise en compte de tous les avis

En tant que cycliste, je préfère nettement la séparation vélo/TEOR scénario 2

Il reste effectivement de nombreuses interrogations, surtout dans la pratique des usages (riverains, desserte marché. Pourquoi ne pas envisager en accompagnement la réalisation d'un Park en silo pour les riverains et les livraisons? La solution 2 me semble la plus pertinente... en silo pour les riverains...

oui... mais peu de participants même si nous sommes motivés (et concernés) !

Dans cette partie, Isadora Guerra a expliqué qu'il s'agissait pour la Métropole de savoir si les scénarii proposés à ce stade répondent, selon les participant-es, à la synthèse des contributions citoyennes qui leur a été présentée en amont de l'atelier, ainsi qu'à leurs propres attentes. Elle a ensuite invité les participant-es à exprimer leur préférence sur les propositions faites par la maîtrise d'œuvre ou éventuellement à formuler d'autres propositions.

### *Les échanges sur la synthèse des travaux*

Gérard Blanc, qui habite le quartier Orléans, a dit être satisfait de l'atelier et des propositions formulées à ce stade. Il a aussi souhaité porter une attention aux automobilistes sur le secteur en considérant que si 25% de véhicules sont extérieurs au quartier, comme l'a évoqué Alexandre Lebas en début de présentation, cette valeur révèle aussi que 75% des véhicules comptabilisés sur le secteur appartiennent aux habitant-es.

Il a dit craindre le stationnement sauvage et les conflits d'usage liés aux limitations de stationnement, alors même que la situation est déjà très tendue.

Ludovic Letellier a notamment répondu que le sujet du stationnement est en cours de réflexion en collaboration avec la Ville de Rouen, dans le souci que les stationnements proposés le soient principalement au bénéfice des riverain-es. En outre, Ludovic Letellier a indiqué que le parking en silos à proximité du centre-ville évoqué dans la zone de discussion est considéré comme un « aspirateur à voitures » puisque les usager-es s'en approchent le plus possible et négligent les transports ayant vocation à drainer les voitures dès l'entrée des grandes villes.

Pierre Rannou a demandé des estimations sur le report modal en faveur de TEOR. Ludovic Letellier a indiqué que le report modal est constaté sur le territoire métropolitain depuis l'arrivée de T4 et qu'il est notamment lié à la performance du transport en commun et à la difficulté de trouver une place de stationnement. Sur T5, il a indiqué que l'objectif souhaité était de 15% en faveur de TEOR.

Pierre Rannou a complété en indiquant être favorable à ce que le stationnement soit réduit à l'arrivée de T5, puisque les habitant-es du quartier bénéficieront de la desserte du TEOR.

Gérard Blanc a indiqué être favorable au changement de comportement mais a fait part des difficultés à se déplacer, notamment le soir, vers des villes voisines de Rouen. A ce sujet, Ludovic Letellier a expliqué que la question de l'amplitude horaire, autant que celle de la fréquence des transports, font l'objet de réflexions puisqu'un projet de recomposition du réseau astuce est envisagé pour septembre 2022. En complément, il a indiqué que plus TEOR aura d'usager-es sur les heures creuses, plus l'offre augmentera.

Pierre Rannou a réagi en disant qu'il faut réduire le stationnement pour répondre aux enjeux à long terme. Il a notamment fait référence à démarche de co-construction du Plan de Mobilités métropolitain et à l'atelier participatif organisé le 28 avril 2022 au sujet du stationnement et de la mobilité inclusive (plus d'infos ici : <https://jeparticipe.metropole-rouen-normandie.fr/concertation-publique/mobilites-ca-bouge> ). Selon lui, limiter la place de la voiture en ville est ce qu'il y a de mieux à faire et que les gens peuvent s'adapter, notamment grâce à l'arrivée du T5.

Helene Bouffy a ensuite souhaité faire part de son expérience puisqu'elle vit à 25km de Rouen et travaille dans le secteur du 107 et du 106. Elle a indiqué utiliser sa voiture personnelle car le secteur est à ce jour mal desservi mais a expliqué avoir déjà modifié ses habitudes de déplacement puisqu'elle utilise désormais la [ligne 34](#) sur le temps du midi. Selon elle, il faudrait peut-être à terme consacrer les places de stationnement pour celles et ceux qui n'ont vraiment pas le choix de venir avec leur véhicule.

Enfin, les participant·es ont été invité·es à donner leur avis sur l'atelier du jour 🙌



## CONCLUSION

En conclusion, Isadora Guerra a indiqué que l'atelier était dupliqué en présentiel mardi 29 mars à 18h30 au 108 et que toute personne qui souhaite s'inscrire sera la bienvenue.

Lotha Martot a complété en expliquant que, pour en informer et mobiliser la population :

- des flyers ont été mis à disposition chez les commerçant·es du secteur,
- plusieurs publications ont été faites sur <https://www.facebook.com/jeparticipe.rouenmetro/>
- que toutes les informations sur la concertation sont à jour sur la page dédiée <https://jeparticipe.metropole-rouen-normandie.fr/concertation-publique/dialogue-citoyen-sur-le-projet-de-nouvelle-ligne-t5>.

Elle a enfin évoqué la liste de diffusion métropolitaine de la participation citoyenne qui centralise les informations sur les concertations en cours et à venir.

☞ Si vous souhaitez vous y inscrire, merci de nous contacter à l'adresse suivante [jeparticipe@metropole-rouen-normandie.fr](mailto:jeparticipe@metropole-rouen-normandie.fr)

Les participant·es ont remercié l'équipe projet pour l'organisation de l'atelier.