

Concertation préalable Arc Nord-Sud et T4 Bilan de la concertation

Mars - Mai 2013
Septembre 2014 - Avril 2015

PARLONS -
EN!



T4direction
Boulingrin - Centre - Zénith



SOMMAIRE

1. L'OBJET DE LA CONCERTATION.....	5
1.1. LA 1 ^{RE} PHASE DE CONCERTATION SUR L' ARC NORD-SUD	5
1.2. LA 2 ^E PHASE DE CONCERTATION SUR LA NOUVELLE LIGNE T4.....	6
2. LES MODALITES ET RESULTATS DE LA PHASE 1 DE LA CONCERTATION PREALABLE PORTANT SUR L'ARC NORD SUD.....	8
2.1. LES REUNIONS PUBLIQUES	8
2.2. REUNIONS AVEC LES REPRESENTANTS DE LA SOCIETE CIVILE.....	8
2.3. LA CAMPAGNE D'INFORMATION	8
2.4. LES RESULTATS	9
3. LES SUJETS SOULEVÉS EN PHASE 1 ET LES CONCLUSIONS.....	9
3.1. UN PROJET VECU COMME OPPORTUN... ..	9
3.2. ... MAIS SUSCITANT ENCORE DES INTERROGATIONS.....	13
3.3. CONCLUSIONS DE LA PHASE 1 DE LA CONCERTATION PREALABLE	17
4. LES MODALITES ET RÉSULTATS DE LA PHASE 2 DE LA CONCERTATION PREALABLE.....	19
4.1. LA CONCERTATION ACTEURS	19
4.2. LA CONCERTATION GRAND-PUBLIC.....	21
4.3. LE BILAN QUANTITATIF	26
4.4. SYNTHESE THEMATIQUE DES EXPRESSIONS DES ACTEURS ET DU PUBLIC	27



5. LES SUJETS SOULEVÉS EN PHASE 2 PAR LES ACTEURS ET LE PUBLIC (ET LES REPONSES APPORTÉES) 28

5.1. LA CONCERTATION	29
5.2. L'OPPORTUNITÉ DU PROJET	29
5.3. LA PLACE DE LA VOITURE ET LE REPORT MODAL	32
5.4. LA PERTINENCE DU TRACE ET DES TERMINUS.....	33
5.5. LES IMPACTS SUR LA CIRCULATION ET LE STATIONNEMENT	36
5.6. LA PERFORMANCE DU T4.....	42
5.7. LES HORAIRES DE FONCTIONNEMENT DU T4	43
5.8. LA MOTORISATION DU MATERIEL ROULANT	43
5.9. L'ACCOMPAGNEMENT DES ROUENNAIS PENDANT LES TRAVAUX.....	43
5.10. LES AMENAGEMENTS URBAINS ET PIETONNIERS	36
5.11. LES AMENAGEMENTS CYCLABLES	46
5.12. LA CONCORDANCE DU T4 ET DES AUTRES PROJETS DE LA METROPOLE	47
5.13. QUESTIONS RELATIVES A DES SECTEURS SPECIFIQUES.....	47
5.14. LES APPORTS ET SUITES DE LA CONCERTATION PORTANT SUR LE PROJET T4	51





ANNEXES

Document joint au présent bilan

1. LES DELIBÉRATIONS DE LA CREA SUR LA CONCERTATION PREALABLE

- 1.1. DELIBERATION DU CONSEIL DU 15 OCTOBRE 2012
- 1.2. DELIBERATION DU BUREAU DU 9 FEVRIER 2015

2. ANNEXES DU BILAN PHASE 1

- 2.1. LES SUPPORTS DE REUNIONS ET LES OUTILS DE COMMUNICATION
- 2.2. LES COMPTES RENDUS
- 2.3. LES RETOMBEES PRESSE

3. ANNEXES DU BILAN PHASE 2

- 3.1. LES SUPPORTS DE REUNIONS ET LES OUTILS DE COMMUNICATION DE LA PHASE 2 DE LA CONCERTATION
- 3.2. LES COMPTES-RENDUS
- 3.3. LES CONTRIBUTIONS COLLECTIVES RECUEILLIES
- 3.4. LES RETOMBEES PRESSE



1. L'OBJET DE LA CONCERTATION

Par délibération du 15 octobre 2012, la Communauté de l'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe a défini les modalités de la concertation préalable sur le projet Arc Nord/Sud, au titre de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme. Il a ainsi été prévu que la concertation serait effectuée durant les phases d'études concernant la définition du programme et l'élaboration de l'avant-projet selon les modalités suivantes :

- Des réunions publiques avec la population dans le secteur d'étude de l'axe nord-sud ;
- Une réunion avec les représentants de la société civile dans le cadre du Conseil Consultatif de Développement ;
- Une campagne d'information portant sur le projet et les réunions publiques (insertions sur le site internet et dans le magazine de l'agglomération, affiches).

1.1. LA 1^{RE} PHASE DE CONCERTATION SUR L'ARC NORD-SUD

Une première phase de concertation préalable s'est déroulée entre mars et mai 2013, durant les études de définition du programme. Elle a porté sur l'ensemble des opérations composant le projet Arc Nord-Sud :

- **Une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service : la ligne T4** (de type TEOR) (8,5km), en grande partie en site propre entre Boulingrin et Zénith, qui empruntera notamment les boulevards et le pont Guillaume le Conquérant ;
- **Des améliorations de la desserte de la Plaine de la Ronce et d'Isneauville par la ligne F1** (ex ligne 7), qui assurera toujours les liaisons entre le Plateau Nord, le centre de Rouen et la Rive Gauche, jusqu'au rond-point des Bruyères ;
- **Des parkings relais** sur chacune de ces deux lignes pour faciliter le transfert de la voiture vers les transports en commun, dès l'entrée dans l'agglomération.

Elle a porté sur la question de l'opportunité du projet et s'est déroulée selon les modalités suivantes, conformes aux modalités préalablement définies dans la délibération du 15 octobre 2012 :

- 3 réunions publiques (à Bois-Guillaume, Petit-Quevilly et Rouen) ;
- 2 réunions du Conseil Consultatif de Développement (Commission Aménagement et séance de l'assemblée plénière) ;
- 3 réunions avec d'autres représentants des acteurs socio-économiques ou de la société civile : Conseillers de Quartiers de la ville de Rouen, Commission Aménagement de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Rouen, Association les Vitrites de Rouen ;
- Ouverture d'une page internet sur le site de la CREA ;
- Une campagne d'affichage chez les commerçants situés le long du tracé, dans les bus et dans les mairies concernées ;
- Distribution de 6000 flyers ;
- Insertions dans la presse.

Les modalités de concertation et de communication effectivement réalisées sont ainsi allées au-delà des prérequis de la délibération initiale.



1.2. LA 2^E PHASE DE CONCERTATION SUR LA NOUVELLE LIGNE T4

Une deuxième étape de concertation préalable s'est déroulée entre septembre 2014 et avril 2015 Conformément à la délibération du Bureau en date du 9 février 2015, cette deuxième phase a été réalisée à ce stade uniquement sur l'opération T4 et le parking relais au Sud, directement associé à la ligne.

Le projet T4 prévoit la création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) de type TEOR qui constituera une nouvelle offre de déplacement selon un axe Nord-Sud dans la Métropole. Il vise à :

- Compléter le réseau Astuce pour répondre aux besoins de déplacements Nord-Sud ;
- Offrir de nouvelles correspondances avec les lignes existantes. Notamment avec le Métro et les lignes TEOR 1, 2 et 3.
- Relier des quartiers historiques, des quartiers en plein essor et des équipements majeurs
- Proposer une alternative performante à la voiture, pour desservir les populations et les emplois, nombreux sur le tracé, et créer un parking relais à l'entrée Sud de la Métropole.
- Améliorer la qualité urbaine sur les boulevards et avenues qui accueillent le T4 : aménager les places et les carrefours, faciliter les traversées piétonnes, créer des pistes cyclables le long du tracé, créer ou maintenir les arbres et plantations, créer plus de continuités entre le centre-ville et les quartiers environnants

Cette nouvelle ligne doit être mise en service en septembre 2018.

La deuxième phase de concertation a accompagné les études de conception (études préliminaires et d'avant-projet) et a porté sur les éléments de définition plus précis de fonctionnement du projet ainsi que sur les modalités d'insertion du projet dans l'espace urbain. Elle s'est déroulée en deux temps :

- Un temps de concertation avec les acteurs et les lycéens qui s'est déroulé entre septembre 2014 et mars 2015, mené en accompagnement des études préliminaires et d'avant-projet.
- Un temps de concertation avec le grand public (riverains, habitants de la Métropole, futurs usagers de la ligne T4), en avril 2015 en accompagnement des études d'avant-projet.

Les modalités de cette 2^e phase de concertation sont également allées au-delà des pré-requis de la délibération initiale.

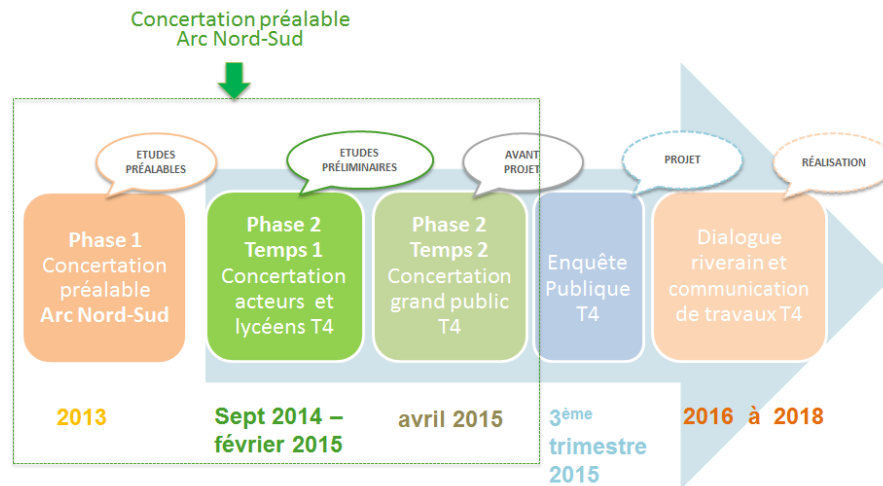
La concertation avec les acteurs et avec le grand public a nourri les études préliminaires et d'avant-projet portant sur l'implantation et la configuration du site propre et des stations, l'insertion du projet dans l'espace public et l'aménagement de l'espace de façade d'immeuble à façade d'immeuble.

Les sujets soumis à la discussion dans le cadre de la deuxième phase ont été :

- La pertinence globale du projet, hormis l'opportunité même du projet déjà soumise à la concertation en phase 1 en 2013 et actée par la Métropole ;
- L'insertion du site propre dans l'espace public, avec des focus sur certains secteurs où des enjeux spécifiques se posaient en phase d'étude (place Beauvoisine, place Cauchoise, boulevard des Belges, avenue de Caen, Rond-point des Bruyères) ;
- Les conditions pour faire du projet un facteur de développement économique et social ;
- Les conditions pour une optimisation de l'usage du T4, notamment par l'accessibilité des stations et la facilité des correspondances ;



- Les conditions d'accompagnement et d'information pendant la phase de travaux.
- Les parties suivantes présentent le bilan et tirent les enseignements de l'ensemble de la concertation préalable.





2. LES MODALITES ET RESULTATS DE LA PHASE 1 DE LA CONCERTATION PREALABLE PORTANT SUR L'ARC NORD-SUD

2.1. LES REUNIONS PUBLIQUES

Conformément aux modalités de concertation définies dans la délibération du 15 octobre 2012, trois réunions publiques ont été organisées :

- à Bois-Guillaume-Bihorel, le 8 mai 2013 à 18h ;
- au Petit-Quevilly le 12 mai 2013 à 18h ;
- à Rouen, le 22 mai 2013 à 18h.

Ces réunions ont réuni entre 70 et 100 personnes au total.

2.2. REUNIONS AVEC LES REPRESENTANTS DE LA SOCIETE CIVILE

Comme prévu, le Conseil Consultatif de Développement a été réuni, à travers sa commission aménagement le 27 mars 2013 à 17h et son assemblée plénière le 2 mai 2013 à 18h.

En complément de ces réunions, il a été souhaité de présenter devant trois autres instances locales :

- les conseils de quartiers de Rouen ont été réunis en séance plénière le 29 avril 2013 à 18h ;
- la commission aménagement de la Chambre de Commerce et d'Industrie le 3 mai 2013 à 8h ;
- et enfin l'association des commerçants de l'agglomération de Rouen (ACAR) le 23 mai 2013 à 14h30.

2.3. LA CAMPAGNE D'INFORMATION

Conformément à la délibération, une campagne d'information et de communication a été menée :

- affiches chez les commerçants le long de l'axe et dans les mairies concernées (environ 100 affiches) ;
- affiches dans les bus du réseau (230 affiches pendant 3 semaines) ;
- information sur le site internet à partir du 28/3/2013 : présentation du projet et annonce des réunions publiques ;
- 6 000 flyers distribués le 6 avril 2013 à la gare et à la station Hôtel de ville de Rouen, le 10 avril 2013 aux stations St Sever et Place St Sever, le 20 avril 2013 aux stations Hôtel de Ville de Rouen et Théâtre des Arts ;
- mise à disposition des flyers dans les mairies concernées ;
- article dans « Créa le Mag » de mars et insertion dans le magazine d'avril ;
- conférence de presse le 28 mars 2013, accompagnée d'un communiqué de presse et d'un dossier de presse ;
- insertions dans Paris Normandie, Tendances ouest, Côté Rouen.

Les modalités de concertation et communication effectivement réalisées sont ainsi allées au-delà des prérequis de la délibération initiale.



2.4. LES RESULTATS

D'un point de vue quantitatif, s'il est difficile d'estimer le nombre de gens touchés par la campagne de communication large qui a été menée, le bilan de la participation aux réunions publiques est un peu décevant. La participation a été fluctuante (entre une dizaine et une quarantaine de personnes à chaque réunion publique), sans doute pénalisée par des dates peu adaptées (vendredi soir 18h, périodes de vacances...). On notera également une surreprésentation, relativement classique, des publics retraités. Cette relative faiblesse peut également s'expliquer par la bonne acceptation générale du projet. On remarque en effet que c'est à la réunion de Bois-Guillaume-Bihorel, secteur où le projet présente une certaine complexité, que le public a été le plus nombreux, et les interventions les plus denses. A contrario, la réunion du Petit-Quevilly a été la moins fréquentée et la plus courte, ce qui peut s'expliquer par le fait que peu de questions se posent aujourd'hui sur l'implantation du projet dans sa partie Sud.

D'un point de vue qualitatif, le bilan est en revanche très positif. Les réunions se sont toutes déroulées dans une ambiance relativement détendue et positive. Les participants étaient bien venus afin de s'informer, de débattre et non pour exprimer leur désarroi de manière frontale ou vindicative sur ce projet, ou même plus globalement la politique menée par la CREA en matière de transport. Si certains débats ont pu être vifs, ils n'en demeuraient pas moins maîtrisés et respectueux. Les interventions ont pour beaucoup été issues d'usagers des transports collectifs (finalement plus que de simples riverains), ce qui a participé de manière positive au débat sur une nouvelle offre de transport collectif ayant vocation à transformer l'agglomération. Les interventions de l'audience ont montré toute l'attention portée au projet.

De manière générale les interventions font état d'une implication forte des personnes présentes dans la vie de leur agglomération. Le projet a régulièrement été inscrit dans des réflexions plus globales sur le développement économique de l'agglomération et son rayonnement. Consciente de la multiplicité des usages de moyens de transport et de la complexité du projet, l'audience a fait preuve d'un relatif pragmatisme. Les contre-propositions formulées se sont globalement bien inscrites dans une logique de satisfaction de l'intérêt général.

3. LES SUJETS SOULEVES EN PHASE 1 ET LES CONCLUSIONS

3.1. UN PROJET VECU COMME OPPORTUN...

L'opportunité du projet a été largement reconnue lors des réunions publiques. Le sens du projet a, malgré sa complexité, été compris par l'audience, et ses fondamentaux non pas été remis en cause. Au vu des échanges qui ont eu lieu nous pouvons dire que cet accueil est dû aux caractéristiques même de l'ANS telles qu'elles sont connues aujourd'hui, mais aussi à sa philosophie générale : l'accompagnement du développement urbain futur et la pose des premières pierres d'un réseau en maillage.

3.1.1. LA HAUTE PERFORMANCE DU SYSTEME DE TRANSPORT RETENU

Premier motif fondant l'opportunité du projet : le mode retenu de bus à haut niveau de service (BHNS) avec site propre. Cela n'a en réalité rien d'une surprise au vu de la maturité des habitants de l'agglomération en la matière. Ils ont, en effet, fait l'expérience



de ce type de mode de transport depuis bien des années avec les lignes TEOR. Au vu de la fréquentation et de la popularité de celles-ci, on peut même parler de plébiscite en faveur des BHNS en site propre. Encore plus qu'au développement du réseau et à l'accroissement de l'offre, l'audience a semblé particulièrement sensible à la qualité de celle-ci. Ainsi pour arguer dans le sens d'une portion en site propre la plus étendue possible, une conseillère de quartier n'hésite pas à prendre la ligne 7 comme contre-exemple, quand bien même celle-ci a fait l'objet d'aménagements récents conséquents :
« Je suis ravie de voir que cela va être une vraie ligne en site propre, dans la mesure où cette fois-ci vous avez prévu le double sens, parce que la ligne 7 c'est un truc bâtarde (SIC), cela a été fait à moitié seulement. C'est bien gentil dans un sens ça marche la circulation mais pas dans l'autre. Peut-être qu'encore plus de gens la prendraient si dans l'autre sens aussi il y avait une voie réservée. Il faut une véritable continuité comme pour le TEOR. »

Dans le même registre une autre conseillère de quartier s'impatiente :

« À quand une ligne propre de la rue Lafayette jusqu'au Boulevard de l'Europe ? »

La performance du système de transport mis en place s'entend également à travers une offre de service bénéficiant d'une amplitude horaire la plus large possible pour couvrir l'ensemble des besoins (retour de spectacle du Zénith, employés à horaires décalés...).

Les usagers des transports en commun ayant assisté à ces réunions publiques de concertation sont très sensibles à la fiabilité des transports en commun et un transport structurant de type BHNS sur l'axe Nord-Sud semble utile et nécessaire.

3.1.2. LA REPONSE A DES BESOINS ACTUELS ET FUTURS EN TERMES DE DESSERTE

De manière globale, les participants ont salué le tracé de cette ligne qui traverse des zones densément peuplées mais oubliées jusqu'alors des transports en commun structurants. C'est, en toute logique, tout particulièrement le cas des Isneauvillais et des conseillers de quartiers de « Centre-Ville Rive Gauche » et « St Clément Jardin des Plantes ».

Plus globalement les habitants de l'agglomération semblent saisir toute l'importance de desservir des zones d'habitation amenées à se développer dans les années à venir comme l'éco-quartier Flaubert, le quartier Luciline ou le quartier Pasteur.

Mais encore plus que sur la desserte de quartiers résidentiels, les participants aux réunions ont beaucoup insisté sur l'enjeu stratégique de desserte des grands pôles d'activités et d'emplois. Par exemple, le Président de l'interprofessionnelle CFDT de Rouen-Elbeuf :

« Le projet il est pertinent mais il le sera pleinement s'il se fait au sud jusqu'au Technopôle Madrillet où de nombreux salariés doivent se rendre tous les jours. Nous sommes également d'accord pour la prolongation L7 avec parking relais jusqu'à Plaine de la Ronce pour les mêmes raisons. »

Ou le directeur de l'ESITPA¹ et président de CESAR² :

« Je pense que sur l'opportunité de ce projet nous n'avons rien de plus à rajouter, cela a déjà été démontré brillamment par votre exposé synthétique. Cependant, je souhaite que nous ne nous arrêtons pas au milieu du chemin et je pense vraiment nécessaire que nous relions le pôle du Madrillet, où travaillent des milliers de personnes dont de très nombreux étudiants. »

Un retraité :

¹ Ecole d'ingénieur en agriculture.

² Conférence des établissements d'enseignement supérieur de l'agglomération de Rouen (CESAR).



« Il est capital de bien desservir les zones d'activités du Madrillet et de la plaine de la Ronce mais aussi le futur Palais des Congrès. Il en va de la santé économique de l'agglomération. »

Cyrille Moreau, président EELV CREA, n'a pas manqué non plus de souligner l'importance d'un réseau de transport en commun efficace pour l'économie rouennaise :

« Apprécier le développement économique d'un territoire à l'aune de ses infrastructures routières n'est pas forcément très pertinent. La qualité des transports collectifs est étudiée de près par les acteurs économiques qui cherchent à s'implanter sur un territoire. »

Les participants ne manquent pas non plus d'énumérer les grands équipements que cette nouvelle ligne desservira (CHU, Palais des Congrès, Jardin des Plantes, Zénith, Parc Expo et Technopôle) pour en souligner encore une fois l'opportunité.

Plus généralement, beaucoup de questions ont été posées sur le développement d'autres offres de transports collectifs complémentaires, dans une optique de structuration du réseau (desserte du plateau Est, desserte de l'Ouest par le Pont Flaubert, lien CHU-Boulingrin, desserte des principales zones d'activités, etc.). Ces contributions montrent toute l'attention portée par les participants au développement des transports collectifs, et participent à l'expression d'une attente forte sur le projet.

3.1.3. UNE REPONSE A DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET ECOLOGIQUES

Beaucoup d'intervenants ont souligné les bénéfices que ce projet pourrait avoir en termes de réduction des gaz à effet de serre dans l'agglomération rouennaise. Les habitants semblent aussi très concernés par la réduction du bruit qu'il pourra engendrer dans le cœur de ville.

Un intérêt très marqué a également été observé sur le choix du matériel roulant et son impact environnemental. Un participant demandait :

« Pourquoi ne pas recourir à des bus à alimentation électrique ? De plus cette solution n'est pas irréversible. »

Enfin, les habitants ayant participé aux réunions publiques semblent unanimement en faveur d'un développement des pistes cyclables, et donc des modes doux, dans l'agglomération et se félicitent que l'ANS soit aussi un axe cyclable. De nombreuses questions et remarques quant à la place de la voie cyclable ont ainsi été faites :

« Pour les cyclistes d'un bout à l'autre est ce qu'il y a quelque chose de prévu ? Le pont Guillaume le Conquérant, l'avenue Jean Rondeaux, en vélo ce n'est pas l'idéal... Quand on est sur la rive droite pour les vélos ce n'est pas pratique on est obligé de descendre les marches du pont Guillaume le Conquérant... »

« La piste cyclable doit être assez large pour que les vélos puissent facilement se croiser. »

La place du vélo dans le projet a été un sujet récurrent dans les interventions.

3.1.4. UNE REPONSE A DES ENJEUX SOCIAUX

Le public présent aux réunions, souvent composé de personnes dépendantes pour leur mobilité des transports collectifs (personnes âgées...), a bien montré tout l'enjeu social du projet. De nombreuses interventions ont bien mis en exergue l'importance de cet enjeu, telle celle du Président du groupe EELV à la CREA :

« Il y a des gens qui (...) ont besoin de leur voiture, mais il y a aussi des gens qui voudraient bien se passer de leur voiture. Le budget moyen d'une voiture, selon le



modèle et son usage, c'est entre 300 et 600€ par mois. L'abonnement de transport annuel de la CREA avec les prises en charge employeur et la valorisation de la CREA revient à 16€ par mois. Vous vous rendez bien compte qu'avec le chômage et le développement du salariat pauvre, pour beaucoup de gens habiter dans un cadre urbain où ils ont accès aux transports en commun c'est regagner beaucoup de pouvoir d'achat. Cela leur permet de passer un cap économique extrêmement difficile. »

3.1.5. LA CREATION D'UN MAILLAGE

Cet aspect prend son sens auprès de l'audience, il ne leur semble pas abstrait. Les participants ont évoqué leur cas particulier et l'avantage que cette ligne peut leur apporter, notamment en leur évitant de systématiquement « retomber » sur le Théâtre des Arts.

De très nombreuses interventions soulignent l'importance d'aménager avec soin les correspondances dans le but même de donner à ce maillage tout son sens. Ainsi, le directeur de l'ESITPA insiste :

« Je pense qu'il est très important d'apporter beaucoup de soin aux jonctions de l'ANS avec les autres lignes notamment celle allant sur Mont St Aignan³. »

Une conseillère de quartier souligne que ce maillage apportera réellement un plus uniquement si la correspondance au rond-point des Bruyères peut se faire aisément, et n'engendre donc pas une dégradation de service pour les usagers de la ligne 7 actuelle traversant l'agglomération :

« Comment envisagez-vous la correspondance, parce que c'est vrai que la ligne 7 qui va jusqu'au Zénith c'était formidable mais maintenant si je comprends bien il faudra changer de bus au rond-point des Bruyères, comment envisagez-vous une gare ou l'arrêt ? »

L'intermodalité prend également une part importante dans les interventions des habitants présents. Entre autres, ils veulent savoir comment le raccordement au métro et aux lignes TEOR se fera.

C'est une des raisons pour lesquelles les interventions ont d'ailleurs très majoritairement appuyé un terminus au Boulingrin plutôt qu'à Beauvoisine.

3.1.6. UNE HAUTE QUALITE URBANISTIQUE

Autre motif fondant l'opportunité du projet, la qualité urbanistique qu'il permettra. Celle-ci est en effet motif d'intérêt chez les habitants. Là encore les expériences passées du TEOR et plus récentes de la ligne 7 ont permis de gagner la confiance des habitants quant à la capacité des projets de BHNS en site propre, et les aménagements qu'ils nécessitent, à « rendre la ville plus belle, plus agréable ». Ainsi, une fois les craintes de travaux écartées :

« Avec ce projet y-aura-t-il des maisons sacrifiées ? »

Les interventions se sont faites sur la nature des aménagements (trottoirs, placettes etc.) et l'approche paysagère du projet. À ce sujet, des premières préconisations ont même émergé de la part des membres de la Commission urbanisme et aménagement du CCD :

« Nous avons ainsi remarqué qu'ont été plantés rue Jeanne d'Arc des arbres très beaux qui ne perdent pas leurs feuilles, pour le nettoyage des voies sous le bus une essence comme celle-ci devrait être privilégiée. »

Les premières esquisses réalisées par un groupe d'étudiantes de l'Ecole Nationale

³ Nous précisons que l'ESITPA se trouve à Mont Saint Aignan.



Supérieure du Paysage de Versailles et les clichés montrant les aménagements de qualité réalisés à Barcelone ou Nantes ont ainsi suscité l'approbation dans l'audience.

Le projet est globalement accepté dans son principe, avec de nombreuses interventions pour louer la nécessité d'apporter de nouvelles réponses en matière de transports collectifs structurants sur l'axe NS, de répondre aux enjeux environnementaux, d'améliorer le cadre de vie. On peut donc en déduire que la concertation a validé l'esprit du projet. Pour autant, il a suscité un certain nombre d'interrogations, et a soulevé certaines inquiétudes.

3.2. ... MAIS SUSCITANT ENCORE DES INTERROGATIONS

3.2.1. UNE CERTAINE DIFFICULTE A SE PROJETER AU REGARD DU CARACTERE AMONT DE LA CONCERTATION

Le projet présenté reste, au-delà de ses principes, encore imprécis sur son insertion urbaine, ce qui est normal à ce stade du projet. Certains participants n'ont pas hésité à exprimer leur **frustration quant au manque de détails donnés** sur la forme précise des aménagements qui seront effectués. Ils expriment une **impatience forte et déplorent la lenteur du projet**. D'autres laissaient entendre que tout avait d'ores et déjà été arbitré et qu'il n'y avait donc pas lieu à débat. Malgré les efforts de pédagogie de la CREA, certains participants semblaient avoir du mal à intervenir, « coincés » entre un projet défini dans ses grands axes (et donc verrouillé à ce niveau) et ouvert dans ses détails.

3.2.2. BEAUCOUP D'INTERROGATIONS SUR LA FAISABILITE DE L'INSERTION D'UN BHNS SUR LA VOIRIE : QUEL PARTAGE MODAL ?

Ainsi beaucoup d'interrogations se sont cristallisées sur la **faisabilité technique de l'insertion du projet dans la voirie**. Ainsi :

« Quelle est la largeur du boulevard des belges ? Est-ce que vous avez prévu les vélos, les piétons, la contrevoie. Il me semble que cela est possible à Nantes et à Barcelone, mais ça je ne vois pas ça passer boulevard des Belges, il y a d'autres rues où vous aurez les mêmes problèmes et aussi sur le pont Guillaume le Conquérant. »

« Avenue des Canadiens, vu la largeur du trottoir, comment allez-vous faire passer tout cela ? Comment sera envisagé le projet pour faire une voie propre ? »

Au fond, ce qui pose principalement difficulté, c'est la **réduction des voies réservées aux automobiles**. De nombreux habitants s'inquiètent ainsi du **risque de saturation du trafic dans le cœur de l'agglomération**. Une participante nous expliquait :

« Personnellement, je prends les transports en commun aussi souvent que je peux mais dans certains cas je ne peux faire autrement que prendre la voiture pour certains déplacements, notamment quand je sors de Rouen. Et si je considère l'aménagement que vous proposez, je me rends bien compte que cela risque de coincer car aujourd'hui il y a bien 6 voies et non 3. 3 en descendant 3 en montant, or elles sont saturées, alors si vous en supprimez 3, je ne sais vraiment pas comment on va faire pour se déplacer. En plus, il y a les transports exceptionnels qui passent là, je ne vois pas comment cela va passer. »

Les mêmes interrogations ont été formulées par la commission urbanisme et aménagement du CCD de la CREA :



« Des inquiétudes quant à la suppression de voies de circulation sur les boulevards. Les contre allées qui servent actuellement de stationnement ne pourraient-elles être utilisées par les bus ? »

Un autre habitant ajoutait :

« Le monde économique a aussi besoin de l'automobile. Cela m'inquiète qu'on supprime une ou deux voies sur les boulevards. Il faut faire attention vous allez engorger Rouen. »

Les élus de la CREA mais aussi ses services ont donc dû expliciter longuement le travail déjà produit en matière d'études de faisabilité, et rappeler que tous les scénarii envisagés et présentés y avaient été soumis. Frédéric Sanchez, Président de la CREA, insistait ainsi :

« Le projet d'ANS est justifié et rendu possible par le gabarit des boulevards empruntés, ceux de la rive droite : Yser, boulevard des Belges et les grandes voiries de la rive gauche : avenue Jean Rondeaux, boulevard du 11 novembre. »

« S'agissant de la rive gauche il s'agit de l'ancienne RN 128, diminuer cette emprise routière puisque maintenant on a l'autoroute, le pont Flaubert. On considère donc que ces grands boulevards doivent être rendus à la vie urbaine au sens plus paisible du terme. »

Pour répondre aux nombreuses interrogations persistantes sur l'implantation du projet, un soin particulier a été donné dans les réponses sur l'attention avec laquelle seraient menés les aménagements en fonction de chaque contexte particulier. Agnès Grandou, chef de projet ANS à la CREA, expliquait de cette manière :

« L'enjeu va être de trouver un équilibre entre la suppression de voies de circulation automobile et les places de stationnement. On prendra de la place soit sur l'un soit sur l'autre. Ce qui signifie qu'en fonction des tronçons on pourra avoir deux voies de circulation et pas de stationnements ou une voie et des stationnements. »

Au-delà, le Président Sanchez a tenu un discours fort et ambitieux sur l'insertion du projet et le report modal :

« Je crains que notre cœur d'agglomération, qui est aussi notre pôle majeur d'emplois, ait été pensé pour la voiture. A partir des années 50 nous avons privilégié des aménagements en faveur de la circulation automobile. Cela s'est traduit à l'époque par la construction d'autoponts et de gabarits de route importants. Ce dont on parle ce soir, c'est bien d'une nouvelle évolution de la part respective dans les mobilités dévolue aux piétons, aux vélos et aussi à tous les transports en commun y compris le train. Ce sur quoi les élus travaillent en parallèle de cet ANS, c'est un Plan de Déplacements Urbains, une délibération sera d'ailleurs soumise au conseil regroupant les élus des 70 communes de la CREA à la fin du mois de juin. Il s'agit donc pour nous de donner aux transports en commun une priorité renforcée dans l'usage de la voirie. Le projet présenté ce soir vise effectivement à limiter la place de la voiture individuelle dans le cœur d'agglomération. (...) Il ne s'agit pas d'écarter l'automobile mais d'organiser un partage différent de la voirie : entre le transport en commun et la voiture. De façade à façade, on est entre 25 et 30 mètres [sur les boulevards de Rouen]. On a la chance de disposer d'un volume urbain qui nous offre la possibilité de ne pas réfléchir en termes de « ou bien le TC » « ou bien la voiture » mais « transports en commun et voiture. Sur le partage avec les taxis cela est ouvert à la réflexion. (...) Du Zénith à l'hôtel de Ville, il faut 25 min. Nous avons le plus grand mal à le faire accepter par tous. Il y a, pour je ne sais quelles raisons, une légende qui veut que l'on mette toujours beaucoup plus de temps en transport en commun qu'en voiture dans cette agglomération. Cela est totalement faux, c'est même tout l'inverse. C'est vraiment un combat pied à pied d'arriver à faire accepter l'efficiences de notre réseau de transport en commun. »



Malgré cela, on dénote une forme de scepticisme dans l'audience quant à l'efficacité de ses aménagements « *sur-mesure* » permettant d'éviter toute situation d'embouteillages récurrents, ce qui **doit pousser la CREA à une attention très forte sur ce point lors des études et de la concertation ultérieures.**

3.2.4. LES CONTRAINTES LIEES AUX TRANSPORTS EXCEPTIONNELS

Une inquiétude sur la possibilité de réaliser le projet sur des voiries accueillant une circulation régulière de transports exceptionnels a été évoquée. Elle portait sur la possibilité technique d'assurer un partage de voirie entre un site propre et le passage des convois, mais aussi sur les risques d'encombrements supplémentaires vécus par les usagers si on cumule passage de convois et site propre.

3.2.5. LES ENJEUX SPECIFIQUES DU PLATEAU NORD

L'implantation de l'ANS sur le plateau Nord a également été l'objet de débats importants, en particulier lors de la réunion à Bois-Guillaume-Bihorel. Au fond, il semble que les participants regrettent la modestie du projet sur leur territoire sur différents aspects.

3.2.5. UN CALENDRIER TROP LONG ?

À la présentation du calendrier général, plusieurs participants regrettaient ainsi **la lenteur du projet face à des besoins sur le plateau Nord**, qui exigeaient selon eux une réponse beaucoup plus rapide. Un Isneuvillais s'inquiétait ainsi :

« Je suis très surpris de voir qu'on ne s'occupe de l'implantation d'un nouveau P+R qu'à l'horizon 2017-2018. Pourquoi ne pas s'attaquer au problème dès maintenant puisque la pénétrante au niveau d'Isneauville pose de nombreux problèmes d'engorgement, notamment le matin ? D'ailleurs vous n'envisagez d'allonger la L7 jusqu'à la zone de la Ronce qu'à l'horizon 2017-2018. Je suis également très surpris quand on voit le nombre de projets en cours sur cette zone, qui engendrent de plus en plus de trafic. »

3.2.6. L'ENJEU DES PARKING-RELAIS

Plus que tout autre enjeu, le positionnement des parkings relais au Nord a véritablement cristallisé le débat à lui seul lors de la réunion de Bois-Guillaume.

Une majorité d'habitants du plateau Nord présents à la réunion de Bois-Guillaume-Bihorel a plaidé pour une poursuite de la ligne 7 le plus au Nord possible et l'aménagement d'un grand parking relais au niveau de la commune d'Isneauville. Ils rappellent qu'une part non négligeable du trafic sur le plateau Nord est constituée d'usagers des routes secondaires rejoignant Rouen pour leur travail, et soulignent que l'engorgement au niveau du rond-point des Rouges Terres pourrait ainsi être limité. Gilbert Renard, maire de Bois Guillaume-Bihorel, a insisté là-dessus :

« Le P+R fonctionne donc bien à l'heure actuelle. Mais il pourrait être remonté encore parce qu'en fait il est utilisé par beaucoup d'utilisateurs du maillage de toutes les petites voies communales départementales autres que la rocade. Moi je reste persuadé là-dessus je pense que l'échec du P+R du Zénith l'illustre, que le P+R fonctionne beaucoup mieux pour ces usagers des maillages secondaires que pour les automobilistes qui viennent de plus loin utilisant des axes de circulation rapide à qui il ne viendrait pas à l'idée de sortir de la voie rapide pour aller prendre le bus. »

Il a même fait le détail d'un certain nombre de terrains communaux qui pourraient servir à l'implantation de ce parking :

« Sur les terrains disponibles, soit au cœur de la Plaine de la Ronce soit à Bois-



Guillaume, notamment sur des terrains entre les ronds-points des Rouges Terres et Lucie Aubrac au-delà du terrain des gens du voyage, [...] des terrains qui sont la propriété de la commune, ils se trouvent en quelque sorte dans la continuité du cimetière des Rouges Terres. Nous sommes donc prêts au niveau de la commune à examiner la cession qui pourrait être faite. »

Les arguments du maire de Bois-Guillaume-Bihorel ont été largement repris et étayés, notamment par le maire d'Isneauville, Gérard Ducable, qui ajoutait :

« Si l'on peut bloquer un certain nombre de véhicules très en amont alors l'aménagement des transports en commun sera facilité. »

Les habitants ont aussi beaucoup participé à cet échange et complété les propos. C'est notamment le cas d'un habitant, responsable du centre d'entraînement au Golf à Bois-Guillaume-Bihorel, qui s'inquiétait des répercussions négatives de l'aménagement d'un parking relais au niveau des Rouges Terres sur son activité :

« Si on a le parking aux Rouges Terres cela nous gangrènera énormément de monde. Je rejoins aussi ce que Monsieur le Maire a dit tout à l'heure, c'est vrai que les bouchons le matin viennent de l'Est. Les personnes qui prennent l'A28 vont directement à Rouen, ceux qui veulent aller à Bois Guillaume prennent la route de Neufchâtel. [...] Ce sont vraiment des résidentiels qui habitent à Isneauville et surtout plus loin qui bloquent la circulation, ceux qui empruntent la route de Neufchâtel, et non les personnes qui empruntent la voie rapide. Ces dernières vont dans le tunnel ! »

Il y a chez les habitants du plateau Nord des interrogations non levées à l'issue de la concertation. Ils craignent en fait de faire **les frais d'une politique visant à limiter le coût global du projet**. Ils ne manquent donc pas de rappeler l'opportunité du projet pour le plateau Nord mais insistent aussi beaucoup sur les projections de croissance de la zone d'activité de la plaine de la Ronce, par exemple, pour légitimer des investissements en infrastructures lourdes.

La CREA a indiqué que sur le sujet des P+R, des études complémentaires devaient être menées.

3.2.7. LE COUT DU PROJET

La question du coût a été évoquée à de nombreuses reprises, soit à travers des questions, au fond assez rares, d'habitants inquiets d'un possible gaspillage d'argent public, soit comme contrainte obligeant à faire des choix raisonnables au regard de possibles alternatives coûteuses. En effet, beaucoup d'intervenants ont soutenu des propositions impliquant des coûts supplémentaires : augmentation de l'amplitude des horaires, mise en place d'un service de nuit, privilégier le terminus au Madrillet plutôt qu'au Zénith, celui du Boulingrin plutôt que Beauvoisine, amener la ligne 7 le plus au Nord possible, etc.

Agnès Grandou, chef du projet à la CREA, a rappelé :

« Réaliser un système de bus en site propre de type TEOR, avec plateforme et aménagement des carrefours cela coûte entre 6 et 8 millions d'euros du km. Il faut savoir que sur ce projet, ce qui coûte particulièrement cher ce sont les aménagements d'un certain nombre de carrefours avec des nœuds de correspondances. Ainsi des investissements lourds devront être effectués en particulier sur la place Beauvoisine, le carrefour de la Gare et celui du boulevard des Belges. Par ailleurs, la réalisation du site propre ne peut se faire sans un réaménagement qui permettra aux usagers des transports en commun de venir dans des bonnes conditions de sécurité jusqu'aux stations. Vous savez d'expérience qu'aujourd'hui quand on est piéton sur le boulevard des Belges c'est extrêmement difficile, peu visible voire dangereux. Nous sommes donc obligés de repenser l'intégralité de l'aménagement sur ces voies à traverser. »



Elle a indiqué les estimations globales envisagées pour le projet :

« Le coût du projet estimé pour la nouvelle ligne et pour les améliorations de performances sur la L7 est compris entre 65 et 80 millions € pour les travaux. Pour le matériel roulant une estimation entre 10 et 18 millions € a été faite et les coûts d'exploitation sont estimés entre 6 et 7 millions € par an. (estimation de niveau étude de faisabilité pour la L7 + nouvelle ligne BHNS – une optimisation des coûts sera réalisée en phase conception) »

Le choix d'un BHNS, plus coûteux qu'un bus simple, n'est pas remis en cause, le Président Sanchez ayant lancé un fort plaidoyer pour le projet, largement accepté par les participants :

« Notre enjeu collectif est d'affirmer ou pas une place plus importante aux transports en commun en offrant à l'agglomération un maillage de son territoire, qui permet de sortir de la configuration en étoile du réseau et de ses inconvénients. Faire en sorte que l'arbitrage entre la voiture individuelle et les transports en commun pour les habitants de la CREA soit plus favorable aux transports en commun. Il faut savoir que le métro, le TEOR et la ligne 7 constituent des succès majeurs. Du fait de l'accident du pont Mathilde, nos autres lignes de bus souffrent. Nos concitoyens raisonnent de manière très rationnelle : "je prends le bus dont je suis sûr qu'il me fera éviter les embouteillages". Et donc les TEOR, le métro et la L7 accueillent une fréquentation supplémentaire qui représente l'équivalent de 7000 véhicules de moins pour notre voirie. Sans site propre, un bus n'est pas efficace ; il est englué dans la circulation avec les autres véhicules. Bien évidemment je peux vous assurer que nous aurons à cœur de faire des investissements maîtrisés en termes de coût. Mais vu le type de matériel que nous souhaitons accueillir et la fréquence de circulation envisagée, cela nécessite un enrobé robuste et des aménagements conséquents, c'est bien plus qu'un petit muret dont nous avons besoin. Cela coûte effectivement très cher. »

Au sein de l'enveloppe, et pour limiter les coûts, il s'agit donc de faire des choix. Frédéric Sanchez :

« Lorsque nous réfléchissons aux transports dans la CREA nous n'oublions jamais que leur financement dépend pour deux tiers des impôts. (...) Ces sujets sont donc aussi difficiles parce qu'ils impliquent de fortes sommes d'argent public. Nous cherchons donc à ce que l'intensité du besoin soit justement appréciée afin d'y répondre au mieux. Ce sont des arbitrages qui sont tout sauf aisés, il y a toujours un usager que nous ne sommes pas allés chercher. »

3.3. CONCLUSIONS DE LA PHASE 1 DE LA CONCERTATION PREALABLE

L'ANS ne suscite pas le débat quant à son opportunité. Il semble admis par l'ensemble des participants aux réunions publiques de concertation. Les débats accompagnant ces différentes réunions se sont donc largement focalisés sur des points de détail liés aux aménagements nécessaires à l'implantation de cette infrastructure, détails souvent encore non étudiés à ce stade du projet.

De nombreux arbitrages n'ont pas été encore pris et les études doivent se poursuivre. Cela n'a pas toujours été bien compris, certains habitants ont ainsi exprimé leur frustration d'avoir en leur possession aussi peu d'informations techniques précises. Un effort pédagogique important a dû être mis en œuvre pour bien expliciter le calendrier du projet. Cet effort devra être poursuivi auprès des citoyens de l'agglomération.

Le point le plus critique sera sans doute la question du partage modal entre voirie réservée à la voiture et voirie réservée au BHNS, les habitants, y compris ceux en faveur du projet (la très grande majorité), ne souhaitant pas que l'on pénalise trop



l'usage de la voiture. Arriver à maintenir une fluidité pour la circulation voiture avec l'ANS sera d'autant plus un enjeu que d'autres demandes fortes ont été enregistrées : la création avec l'ANS d'un espace réservé aux vélos, mais aussi d'espaces piétons, d'espaces de verdure et paysagers...

Parallèlement on observe sur le plateau Nord des attentes particulières à bien traiter : **calendrier des aménagements (phase des travaux ?), prolongement de la ligne 7, positionnement du P+R.**

La démarche de concertation préalable est ainsi globalement un succès dans la mesure où elle a permis à la population de s'exprimer largement sur le projet et de faire part de ses interrogations. Le projet en sort renforcé, avec des axes d'amélioration bien identifiés.

Les principaux sujets à retenir sont les suivants :

- Accord sur l'opportunité du projet, attentes fortes sur la qualité de service, les dessertes et l'intermodalité ;
- Sensibilité du sujet du partage modal sur les boulevards qui confirme la nécessité de recherche d'une performance du transport en commun et nécessite une approche fine et pragmatique de l'organisation de la circulation ;
- Demande de création avec l'Arc Nord-Sud d'un espace réservé aux vélos, mais aussi d'espaces piétons, d'espaces de verdure et paysagers ;
- Positions divergentes sur le positionnement du P+R au Nord, qui nécessite la poursuite des études pour le choix de localisation et les aménagements nécessaires au parking et au prolongement de la ligne 7 jusqu'à la Plaine de la Ronce.



4. LES MODALITES ET RESULTATS DE LA PHASE 2 DE LA CONCERTATION PREALABLE

4.1. LA CONCERTATION ACTEURS

Pour mener à bien cette concertation sur les études préliminaires, la Métropole a rencontré des acteurs divers concernés et impactés par la future ligne de bus à haut niveau de service (équivalent TEOR). Ceux-ci étaient impliqués soit du fait de leur mission de conseil auprès de la Métropole comme le Conseil Consultatif de Développement (CCD) et les associations partenaires des Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE), les associations de cyclistes ; soit du fait de leur activité à proximité ou impactée par le tracé comme c'est le cas des commerçants et du monde économique. Les lycéens et le personnel des établissements situés autour du rond-point des Bruyères ont été consultés en tant qu'usagers métropolitains. Les temps d'échanges ont été organisés entre les acteurs, les services de la Métropole et, le cas échéant, des élus.

4.1.1. LES ENTRETIENS INDIVIDUELS AVEC LES COMMERÇANTS

En maintenant le lien créé avec les acteurs économiques (par le biais de la Chambre de Commerce et d'Industrie) lors de la première phase de concertation sur l'Arc Nord-Sud, la Métropole a commencé la 2^e étape de la concertation dès septembre 2014 en organisant des rencontres individuelles avec les commerçants ou exploitants d'activités économiques situées le long du tracé. En se déplaçant avec le maître d'œuvre et la CCI chez les commerçants pour leur présenter le projet en cours d'élaboration, l'équipe projet du T4 a ainsi échangé sur le projet et sur ses impacts sur les activités économiques, recueillant des remarques, besoins et contraintes à prendre en compte.

En tout, 102 commerçants et activités sur les 112 concernés directement par le tracé ont été rencontrés individuellement. L'équipe projet a poursuivi ces échanges au-delà de la concertation avec les acteurs pour rencontrer toutes les activités impactées.

4.1.2. LES REUNIONS DE LA COMMISSION GRANDS PROJETS URBAINS DU CONSEIL CONSULTATIF DE DEVELOPPEMENT (CCD)

Deux réunions de concertation avec le CCD, auxquelles 20 à 25 membres ont participé, ont eu lieu le 14 janvier et le 18 février 2015, dans le cadre de la commission « grands projets urbains ».

Lors de la première réunion, le projet T4 à l'étude a été présenté par les services de la Métropole avant un temps de travail sur l'aménagement des stations et des correspondances. Les échanges ont porté sur deux exemples (la place Beauvoisine et l'avenue de Caen) et ont permis d'apporter des réflexions plus générales sur l'ensemble du tracé.

La deuxième réunion a été consacrée à l'insertion du projet dans la voirie et l'espace urbain : les fonctions associées aux bus, leur configuration dans l'espace et l'optimisation de l'aménagement de l'espace urbain, via une logique de requalification.

4.1.3. LA REUNION AVEC LES ACTEURS ECONOMIQUES

Le 19 février 2015, 13 membres de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat, 11 de la Chambre de Commerce et d'Industrie et des représentants des associations de commerçants et d'activités spécifiques ont été invités à participer à une réunion de



travail sur le projet. Les associations 3CR, les Vitrines de Rouen, l'Union des métiers de l'hôtellerie, Radio Taxis Rouen, Taxis blancs et l'association des bars rouennais étaient notamment présents. 15 représentants ont ainsi participé en présence du Président de la Métropole, M. Frédéric Sanchez, à un temps de travail par groupe suite à une présentation de l'état d'avancement du projet et des résultats des entretiens avec les commerçants. Les participants étaient invités à s'exprimer principalement sur deux thèmes :

- Les conditions pour faire du projet un facteur de développement économique ;
- Les conditions d'accompagnement des travaux et des impacts notamment sur les activités économiques.

La Métropole a rappelé sa volonté d'accompagner au plus près les commerçants pendant la phase de travaux.

4.1.4. LA CONCERTATION AVEC LES LYCEENS

LES ATELIERS DE CONCERTATION

Deux rencontres ont été organisées avec des lycéens et professeurs-encadrants des pôles d'enseignements situés autour du rond-point des Bruyères. La première s'est déroulée le 11 février 2015 dans les locaux du lycée professionnel de coiffure Albert Pourrière avec des élèves du lycée et des étudiants du CFA Marc Ruyer. La seconde a eu lieu le 20 février au lycée des Bruyères. En tout, 156 élèves et leurs professeurs ont participé aux ateliers.

Suite à la présentation du projet par la Métropole, les lycéens ont travaillé sur les questions suivantes :

- Pour améliorer les déplacements dans la Métropole rouennaise, le projet T4, qui renforce les liaisons Nord-Sud du Zénith au Boulingrin en passant par le centre-ville, vous semble-t-il pertinent ? Pourquoi ?
- À partir du projet d'aménagement du rond-point des Bruyères, quels sont, selon vous, les points forts et les points faibles de l'aménagement proposé ?
- Qu'est-ce qui favoriserait l'utilisation des transports en commun, du vélo et les déplacements à pied à l'échelle de l'agglomération Rouennaise ?

LE QUESTIONNAIRE EN LIGNE

Suite aux rencontres avec les lycéens, un questionnaire a été mis en ligne du 2 au 30 mars 2015, pour offrir un lieu d'expression à l'ensemble des élèves et personnels des deux structures associées à la démarche. Les 23 questions invitaient également les élèves à préciser les caractéristiques de leur usage des transports en commun et leur avis sur la qualité de ces derniers. Comme lors des ateliers, un focus sur l'insertion du T4 sur le rond-point des Bruyères était proposé.

4.1.5. LA REUNION AVEC LES PARTENAIRES PDE

Une réunion avec des associations et représentants d'entreprises, partenaires des réflexions de la Métropole sur les PDE (Plans de Déplacements des Entreprises), a eu lieu le vendredi 13 mars 2015. Un temps de présentation du projet T4 a été suivi d'un travail en groupes sur deux thèmes principaux : la pertinence du projet T4 et un zoom sur la station située place Cauchoise.



4.1.6. LA REUNION AVEC LES ASSOCIATIONS DE CYCLISTES

Le 16 mars 2015, 6 membres d'associations de cyclistes ont participé à un travail sur l'offre cyclable proposée dans le projet de T4. Sur la base de cartes des études préliminaires, les associations ont discuté sur la fonctionnalité des aménagements pour les vélos tout au long du tracé, et en particulier aux carrefours et sur les places.

4.2. LA CONCERTATION GRAND-PUBLIC

L'objectif principal de la phase de concertation grand-public était de recueillir les avis et propositions des habitants de la Métropole afin de nourrir les études préliminaires et d'avant-projet. La collectivité a opté pour des modalités d'information et de communication variées. En premier lieu, les habitants ont pu rencontrer les services techniques du T4, les mandataires du groupement d'études et, le cas échéant, des élus en diverses occasions :

- Une réunion avec des membres des associations concernées par le projet ;
- Une réunion spécifique avec les conseils de quartiers de l'agglomération ;
- Deux réunions publiques à Rouen et au Petit-Quevilly ;
- Une journée de rencontre avec les usagers des transports en commun ;
- Une permanence destinée spécifiquement aux commerçants ;
- Une réunion avec le Conseil Consultatif de Développement.

En outre, les habitants pouvaient s'informer et exprimer leurs avis et remarques grâce à plusieurs supports :

- Des panneaux d'informations placés à l'agence Astuce et en mairie de Rouen ;
- Des encarts affichés et diffusés dans les lieux publics et sur les écrans des bus ;
- Le dépliant et son volet questionnaire détachable ;
- Des informations et un questionnaire en ligne sur le site de la Métropole.

4.2.1. LA REUNION AVEC LES ASSOCIATIONS

La réunion s'est déroulée le 2 avril 2015 à l'espace Vauban, en présence de 5 représentants d'associations, du Président de la Métropole Frédéric Sanchez, des services techniques et des représentants du groupement d'études. La séance a été divisée en deux temps. Les services techniques ont d'abord présenté l'avancée du projet, puis les participants ont réagi sur des cartes représentant l'insertion du T4 dans l'espace urbain dans un second temps.

4.2.2. LA REUNION AVEC LES CONSEILS DE QUARTIERS

La réunion des conseils de quartiers rouennais dans le cadre de la concertation à propos du projet de nouvelle ligne de bus T4 s'est tenue le jeudi 9 avril à Rouen à l'Hôtel de Ville. Une cinquantaine de personnes étaient présentes dont :

- 33 habitants, membres des conseils de quartier de Rouen ;
- Des élus de la ville de Rouen dont le maire de la ville, M. Yvon Robert, ainsi que plusieurs conseillers municipaux : M. Kader Chekhemani, M. Ludovic Delesque, M. Jean-Marie Beregovoy et Mme Christine Rambaud ;
- Des représentants des services techniques de la Métropole, de la Ville de Rouen et de la maîtrise d'œuvre.

Les participants étaient réunis par groupes. À partir des plans détaillés de l'insertion du T4 dans l'espace public et d'une fiche de contribution collective, chaque table a répondu aux deux questions suivantes :



- Quelles remarques générales ou questions avez-vous sur le projet ?
- Quels points d'attention particuliers souhaitez-vous faire remonter sur les insertions par secteurs (Boulingrin – Place Cauchoise, Pont Guillaume le Conquérant – Jean Rondeaux Nord, Jean Rondeaux Sud – Place des Chartreux) ?

4.2.3. LA REUNION PUBLIQUE A ROUEN

La première réunion publique dans le cadre de la concertation à propos du projet de nouvelle ligne de bus T4 s'est tenue le lundi 13 avril 2015 à Rouen dans la Halle aux Toiles. Environ 120 personnes étaient présentes dont :

- De nombreux habitants essentiellement venus de Rouen et des communes concernées par le tracé : Petit et Grand-Quevilly, Sotteville-lès-Rouen ;
- M. Frédéric Sanchez, Président de la Métropole Rouen Normandie, M. Yvon Robert, maire de Rouen ;
- Des élus de la Métropole et des communes concernées par le projet ;
- Des représentants des services techniques de la Métropole et de la maîtrise d'œuvre.

La réunion s'est déroulée en deux temps. Après une présentation de l'avancée du projet, les participants ont pu échanger avec les élus et les services de la Métropole.





4.2.4. LA REUNION PUBLIQUE AU PETIT-QUEVILLY

La seconde réunion publique de concertation s'est tenue le mercredi 15 avril 2015 au Petit-Quevilly dans la salle de jeux du Groupe scolaire Gérard Philippe. Une cinquantaine de personnes étaient présentes dont :

- De nombreux habitants de Petit et Grand-Quevilly, de Sotteville-lès-Rouen, de Rouen et des communes avoisinantes. ;
- Les élus de la Métropole et des communes concernées par le projet : Frédéric Sanchez, Président de la Métropole et maire du Petit Quevilly, Marc Massion, Maire de Grand-Quevilly et Vice-Président de la Métropole en charge des mobilités durables, et Dominique Aupierre, adjointe au maire de Sotteville-lès-Rouen, en charge de l'urbanisme, de l'environnement, du commerce et de l'artisanat ;
- Des représentants des services techniques de la Métropole et de la maîtrise d'ouvrage.

La réunion s'est déroulée en deux temps. Après une présentation de l'avancée du projet, les habitants ont pu échanger avec les élus et les services de la Métropole.





4.2.5. LA DEMARCHE USAGERS

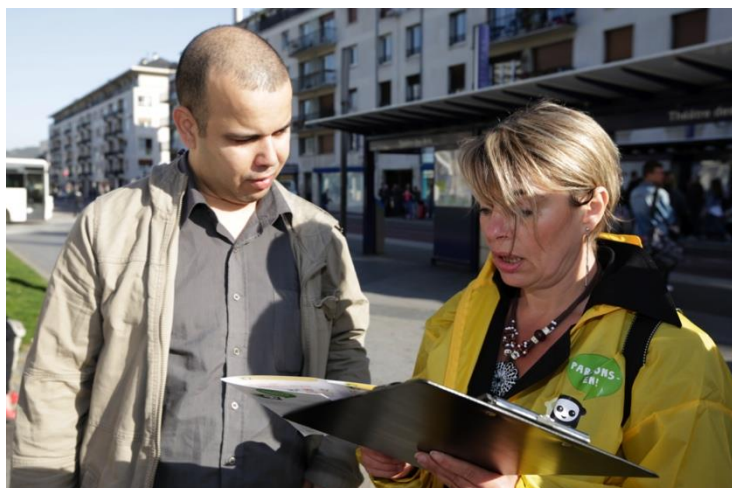
Cette rencontre s'est déroulée le mardi 14 avril de 8h à 18h. L'objectif visait à échanger sur le projet avec le plus grand nombre possible d'utilisateurs des transports en commun au cours de leur trajet ou aux arrêts, et à distribuer des dépliants d'information aux passants n'ayant pas le temps de s'arrêter.

Répartis en deux équipes, les membres de l'équipe-projet et les consultants ont couvert la rive droite et la rive gauche dans le métro et les lignes de bus.

Chaque entretien avec les utilisateurs consistait à :

- Expliquer succinctement le projet à partir du dépliant d'information et de la carte présentant le tracé ;
- Écouter et recueillir les réactions et les propositions des utilisateurs ;
- Apporter des précisions sur la concertation : modalités d'information et de participation, calendrier des réunions publiques et des possibilités de rencontrer l'équipe technique.

2500 exemplaires du dépliant d'information contenant la carte T ont été distribués pendant la journée. Environ 250 personnes ont échangé avec l'équipe du projet et fait part de leurs remarques.





4.2.6. LA PERMANENCE POUR LES COMMERÇANTS

Dans la journée du 20 avril devant l'agence Astuce, des membres de l'équipe projet du T4 ont reçu la visite des commerçants désireux de s'informer ou de réagir au projet T4. 6 commerçants ont fait le déplacement : trois situés sur la rive droite, les trois autres sur la rive gauche. Leurs questions concernaient notamment les aménagements près de leur boutique et l'impact éventuel sur le stationnement, une terrasse ou un accès au magasin. Plus généralement, ils souhaitaient obtenir des renseignements sur la position des arrêts ainsi que sur le calendrier du chantier et ses impacts sur leur fonctionnement. Des rencontres individuelles ont été organisées avec certains participants n'ayant pas pu se déplacer.

4.2.7. LA REUNION AVEC LE CCD

Le 22 avril 2015, les services de la Métropole et le Président sont revenus vers le CCD réuni en plénière. Un membre de la Commission Grands projets a présenté aux 62 membres du CCD qui étaient présents une synthèse des points soulevés par la Commission dans le cadre de la concertation acteurs sur le T4. L'équipe projet a ensuite présenté l'avant-projet, expliqué comment les sujets travaillés avec la Commission « Grands projets urbains » avaient été intégrés dans les études. Des réponses aux principales questions du CCD ont été apportées.

4.2.8. LES OUTILS DE COMMUNICATION DE LA CONCERTATION GRAND PUBLIC

Des supports de communication ont permis de présenter le projet :

- Une exposition composée de 6 panneaux de type roll-up format 80x200cm a été déployée en 3 exemplaires du 2 au 29 avril 2015 :
 - sur 2 sites : à l'Hôtel de Ville de Rouen et à l'Agence Astuce du Théâtre des Arts ;
 - le troisième jeu a été mis en place pour les réunions publiques et lors des rencontres avec les associations et le CCD.
- Un dépliant d'information auquel était joint un volet de contribution à renvoyer gratuitement a été boîté tout le long du tracé du T4 et dans les 5 communes concernées par l'Arc Nord-Sud : Rouen, Petit-Quevilly, Grand-Quevilly, Sotteville-lès-Rouen et Saint-Etienne-du-Rouvray. Le dépliant a également été mis à disposition dans les mairies des 5 communes, dans des lieux publics, chez les commerçants et lors des échanges sur le terrain.
- La page dédiée à l'Arc Nord-Sud sur le site internet de la Métropole a été actualisée pour présenter le projet T4. La mise en ligne à partir du 2 avril restera active. Un accès à un questionnaire était possible le temps de la concertation jusqu'au 29 avril 2015.





4.3. LE BILAN QUANTITATIF

Nombre de personnes rencontrées ou présentes aux réunions pendant la concertation acteurs

Entretiens commerçants – automne 2014 -chez les commerçants	102
Commission grands projets urbains du CCD 1 – 14 janvier 2015 – à la Métropole	24
Ateliers lycéens 1 – 11 février 2015 – au CFA Marc Ruyer	62
Commission grands projets urbains du CCD 2 – 18 février – au 106	21
Rencontre acteurs économiques – 19 février 2015 – à la Métropole	15
Ateliers lycéens 2 – 20 février 2015 – au Lycée des Bruyères	94
Acteurs des PDE – 13 mars – à la Métropole	10
Associations de cyclistes – 16 mars – à la Métropole	6
TOTAL	334

Nombre de personnes rencontrées ou présentes aux réunions pendant la concertation publiques

Associations – 2 avril 2015 – Immeuble Vauban	5
Conseils de quartiers – 9 avril 2015 – Hôtel de Ville de Rouen	40
Réunion publique Rouen – 13 avril 2015 - Halle aux Toiles	120
Démarche usagers – 14 avril 2015 – Dans le réseau Astuce	250
Réunion publique au Petit-Quevilly – 15 avril 2015 - Groupe scolaire Gérard Philippe	40
Permanence commerçants – 20 avril – Agence Astuce	6
Réunion plénière CCD – 22 avril – au H2O	62
TOTAL	523

Modalités d'information

Dépliants d'information	
<i>dont distribués dans les boîtes aux lettres</i>	35 000
<i>dont distribués dans les lieux publics</i>	15 000
Affichage	
<i>dont coulisses bus</i>	250
<i>dont affiches pantalon</i>	400
<i>dont Exposition</i>	3 x 6 panneaux
Communication Ecrans Métro et TEOR (Astuce TV)	2600 diffusions
Films diffusés lors des réunions publiques	3 diffusions
Site internet : pages consacrées à la concertation T4	2065 vues
Retombées presse	
<i>dont articles consacrés à la concertation publique T4</i>	20
<i>dont articles dans Le Mag, le magazine mensuel de la Métropole</i>	2
<i>dont reportage sur la Chaîne Normande</i>	1



Retour sur les expressions du public

283 questionnaires accolés au dépliant d'information ont été retournés à la Métropole par courriers, dont 5 inexploitable, pour un total de 278 contributions individuelles traitées.

55 questionnaires en ligne ont été remplis, dont 3 inexploitable, pour un total de 52 contributions individuelles en ligne traitées.

Au total, 330 personnes ont contribué en ligne ou grâce au dépliant.

Parmi ces expressions, 4 sont collectives. Elles émanent du Conseil de quartier Croix de Pierre, Saint Nicaise et Saint Marc et d'associations (« Effet de Serre toi-même », Sabine, Collectif Transports gratuits de l'agglomération rouennaise). Ces contributions sont portées en annexe du présent document.

4.4. SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES EXPRESSIONS DES ACTEURS ET DU PUBLIC

Le tableau suivant présente l'importance des sujets soulevés pendant la concertation Phase 2. Il ne s'agit pas d'un décompte chiffré des contributions dont le total cumulé ne serait pas représentatif eut égard à la différence d'effectifs rassemblés par types de publics. Il s'agit de l'apparition dans le débat ou les contributions des sujets ayant donné lieu à discussion ou répétition dans le cadre d'un temps de la concertation. Ce mode de représentation valorise les contributions collectives qui ont donné lieu à des travaux partagés et délibérés entre participants, par rapport aux contributions individuelles soumises par écrit sans présentation et échange avec la maîtrise d'ouvrage.

Le contenu des thèmes et des débats est détaillé dans la suite du bilan de la Phase 2 de la concertation préalable

Thèmes abordés	Commission grands projets urbains du CCD	Rencontres acteurs économiques et commerçants	Ateliers lycéens	Rencontres associations (PDE, cyclistes, environnementales)	Ateliers conseils de quartiers	Réunion publique Rouen	Réunion publique à Petit-Quevilly	Démarche usagers	Occurrence
Tracé, stations, terminus	X	X	X	X	X	X	X	X	8
La place du piéton	X		X	X	X	X	X	X	7
Les aménagements urbains et le mobilier	X		X	X	X	X	X	X	7
L'impact sur la circulation	X	X	X	X	X	X	X		7
La concertation	X	X		X	X	X		X	6
Horaires et performance du T4	X		X	X		X	X	X	6
Les aménagements cyclables			X	X	X	X	X	X	6
L'opportunité du projet		X	X	X		X		X	5
La complémentarité avec le métro et la F1	X		X		X	X		X	5
La place de la voiture et le report modal	X	X		X		X	X		5
L'impact sur le stationnement	X	X			X	X	X		5
Les parkings relais		X		X		X	X		4
La concordance du T4 avec d'autres projets		X	X		X	X			4
Le coût du projet			X			X		X	3
La motorisation du matériel roulant				X		X	X		3
L'accompagnement pendant les travaux		X				X	X		3



5. LES SUJETS SOULEVÉS EN PHASE 2 PAR LES ACTEURS ET LE PUBLIC (ET LES REPONSES APPORTÉES)

La concertation a soulevé plusieurs sujets sous forme d'interrogations, de remarques ou de propositions :

- Des retours saluant **le dialogue et la concertation** menés par l'équipe projet et la Métropole.
- **Une compréhension voire une adhésion au projet** de nouvelle ligne T4 que les acteurs souhaitent « performante », « moderne », intégrée et facteur de qualité urbaine pour les quartiers traversés.
- **Des précisions sur le budget du projet** et son impact sur les impôts locaux ;
- Un débat sur **la place accordée aux piétons, aux modes doux et à la voiture** dans l'agglomération et des interrogations sur les ambitions de la Métropole en termes **de report modal**.
- **Le questionnement concernant la localisation des terminus** et la suggestion de prolonger la ligne au Nord jusqu'au CHU de Rouen et au Sud jusqu'au Technopôle du Madrillet.
- **Des inquiétudes relatives à l'impact du projet sur la circulation**. Les points les plus souvent évoqués étant le passage à 2X1 voie de circulation automobile sur certains boulevards de la rive droite, ainsi que la mutualisation de la voie de bus avec le trafic automobile sur certains tronçons. En outre, les travaux prévus pour les accès Sud du pont Flaubert pourraient occasionner un report de trafic sur le tracé du T4, que les voiries ne pourraient pas absorber dans leur nouveau dimensionnement.
- **Une forte attente sur la performance du T4 et sa fréquence**, y compris lorsque celui-ci ne circule pas sur un site propre.
- **Des interrogations** sur le choix de la Métropole **concernant le type de motorisation du matériel roulant**.
- **Une attention particulière sur la qualité de l'offre TC : l'importance des correspondances et du confort des stations**, permettant d'avoir accès facilement à l'ensemble du réseau Astuce, la lisibilité et la facilité d'usage des P+R, l'attente de cadences horaires adaptées aux besoins...
- **La demande d'accompagnement des riverains et acteurs économiques, notamment des commerçants**, pendant et après les travaux pour que le projet soit le moins impactant possible sur les activités, et qu'il participe à la vitalité économique du territoire.
- **La souhait de faire du projet un vecteur de vie et de qualité urbaine**, en traitant les espaces publics, en améliorant la « couture » entre les quartiers de part et d'autres des boulevards qui souffrent aujourd'hui d'une vraie rupture, en proposant des espaces récréatifs et agréables pour tous, et en laissant une place pour le végétal.
- **Une attention particulière pour la cohabitation des fonctions dans la ville**, de manière à préserver l'activité économique et à l'améliorer (demande de visibilité des commerces, de stationnements minute, de places de livraisons, d'espaces public valorisés, d'espace pour les haltes taxi, de continuité des pistes cyclables....). La place du piéton est défendue par tous : la circulation des piétons doit être prioritaire et sécurisée.
- **Des questions sur la concordance du projet T4 avec les autres grands chantiers engagés par la Métropole** : Pont Flaubert, réaménagement du parvis de la gare rive droite, nouvelle gare rive gauche.
- **Des remarques spécifiques concernant des secteurs** où les problématiques posées sont emblématiques du projet de transport et d'aménagement : dans le bas du boulevard des Belges, le boulevard du 11 novembre, le rond-point des Bruyères, et l'avenue des Canadiens.



Ces remarques sont détaillées dans les paragraphes qui suivent. Les réponses apportées pendant la concertation par la Métropole sont encadrées.

5.1. LA CONCERTATION

Plusieurs acteurs, notamment issus du milieu associatif mais aussi du monde économique ainsi que de nombreux habitants ont salué la démarche de concertation de la Métropole sur le T4. Lors de la journée d'échanges entre l'équipe-projet et des usagers des transports en commun, de nombreuses personnes rencontrées, qui appartenaient parfois à des publics très éloignés des dispositifs « classiques » de concertation citoyenne, se sont montrées ravies que les services prennent le temps de consulter les habitants en amont du projet.

Des représentants d'associations et des acteurs ont évoqué la complexité du calendrier du fait de la tenue de plusieurs démarches de concertation, notamment sur le raccordement Sud du Pont Flaubert et sur la révision du SCOT. Si cette situation témoigne de la volonté de la Métropole de multiplier ce type de démarches, elle peut s'avérer problématique dès lors que les réunions se chevauchent ou deviennent trop nombreuses, ce qui n'a pas été le cas dans les cas cités ci-dessus.

Enfin, plusieurs participants dont des représentants des conseils de quartier ont demandé à pouvoir préparer les réunions de concertation au préalable, en ayant accès aux informations présentées par la Métropole telles que les cartes représentant l'insertion du T4 dans l'espace public.

5.2. L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

Le principe d'une nouvelle ligne T4 reconnu et accepté

Globalement, l'opportunité d'une nouvelle ligne de bus reliant les deux rives de la Seine sur un axe Nord-Sud est reconnue et partagée. Cette phase de la concertation ne questionnait pas l'opportunité du projet, actée lors de la précédente phase de dialogue, mais les échanges démontrent que malgré des questionnements portant sur la fluidité du trafic routier, l'idée de renforcer le réseau de transports en commun sur cet axe est bien identifiée et correspond à une attente fortement exprimée. Lors des réunions publiques, plusieurs voix se sont élevées pour simplement saluer la volonté de la Métropole de développer les transports en commun.

Le projet de nouvelle ligne est aussi plébiscité par le CCD et les associations qui soulignent qu'un bus en site propre propose une offre « performante », contribue au réaménagement des espaces urbains et des carrefours et permet l'implantation de pistes cyclables continues.

Cependant, sans remettre directement en cause le projet T4, certains participants expriment des demandes pour améliorer la desserte d'autres secteurs, notamment au Nord de l'agglomération. En outre, des inquiétudes ont été entendues concernant l'impact potentiellement négatif du projet T4 sur le renforcement des lignes existantes.



La Métropole a précisé que le projet n'est pas antinomique de l'amélioration du réseau. Celle-ci se fait par ailleurs. Un service de la Métropole est dédié à cette tâche. Il s'interroge tous les ans sur le fonctionnement du réseau dans son ensemble et sur la performance de chaque ligne.

Le projet T4 étendra le réseau et desservira des quartiers non desservis, notamment à l'ouest. Depuis 30 ans, le centre-ville progresse vers l'ouest avec le développement des quartiers Pasteur, Luciline ou le futur éco quartier Flaubert. Les habitants et employés de ces secteurs ont des besoins en termes de mobilité auxquels le projet T4 entend répondre. Il s'agit donc bien de compléter le réseau tout en renforçant ce qui existe déjà.

La complémentarité avec le métro et de la F1

Des questions ont été posées concernant la complémentarité du T4 avec le métro qui dessert également la rive gauche selon l'axe Nord-Sud. Certains habitants ont proposé de raccourcir le tracé du T4 afin qu'il ne soit pas redondant avec celui du métro, notamment entre la gare et le Boulingrin.

Le devenir de la ligne F1 qui sera remplacée par le T4 sur le tronçon entre le rond-point des Bruyères et le Zénith a également fait débat. Les usagers de la F1 et notamment les lycéens ont exprimé leur étonnement concernant ce choix qui impliquera un changement de ligne pour faire un trajet aujourd'hui direct en F1, et qui constitue aujourd'hui une des lignes les plus performantes pour les déplacements Nord-Sud.

La Métropole a précisé que les axes desservis rive gauche par le T4 étaient en plein développement, non desservis aujourd'hui par des transports en commun (Bd du 11 novembre, avenue de la Libération, avenue Jean Rondeaux) et souvent éloignées des 2 lignes de métro. Elle a confirmé que le T4, plus rapide et performant, entraînera le remplacement de la F1 entre les Bruyères et le Zénith. La correspondance au rond-point des Bruyères sera adaptée (aménagements de l'espace et des horaires) pour faciliter les changements et éviter la perte de temps. En outre, l'arrivée du T4 pourra entraîner des adaptations locales sur le tracé et l'offre d'autres lignes. Celles-ci sont en cours d'étude.

Le coût du projet

Au stade des études préliminaires, le coût du projet est estimé à 88M€. Le choix de mettre en place une nouvelle ligne de bus et non un tramway, comme cela a été questionné par certains acteurs, repose sur la différence de coûts entre les deux infrastructures. En prenant acte du moindre coût du BHNS par rapport au tramway, les participants ont cependant interrogé l'importance du montant total de l'opération, compte tenu de son utilité. Lors des réunions publiques, plusieurs participants ont demandé des précisions sur le budget prévisionnel annoncé par la Métropole et sur son impact sur les impôts locaux.



La Métropole a précisé que le choix du mode TEOR est plus économique que le tramway et que le niveau de fréquentation attendu sur cette ligne (18 000 voyageurs par jour) est adapté pour un BHNS mais pas pour un tramway. À l'inverse, un scénario de bus sans voie réservée a été testé mais ne permettrait pas de proposer une alternative fiable par rapport à l'automobile. Le projet permet ainsi de développer un réseau de transports en commun performant avec des retombées économiques et environnementales certaines, conformément à la politique des transports définie dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains de la Métropole approuvé en décembre 2014.

Concernant le détail du budget, la Métropole a fourni les informations suivantes :

- 14M€ pour l'achat du matériel roulant ;
- 48M€ pour les travaux d'aménagement, de voirie, et de transformation de l'espace public ;
- 4M€ pour les stations ;
- 7M€ pour les systèmes électriques, l'équipement électronique aux stations (informations voyageurs...) ;
- 10M€ pour les études et expertises : relevés de géomètres, études géotechniques, l'information pendant les travaux et la concertation ;
- 5M€ pour les aléas, poste budgétaire classique pour ce type de projet. A ce stade, il est difficile de prévoir quels seront ces aléas mais ils pourraient concerner certains ouvrages d'art complexes ou la rénovation de certains pans de chaussée dans lesquels on trouverait de l'amiante.

À plusieurs reprises le Président M. Frédéric Sanchez a souligné que le prolongement du T4 vers le CHU et/ou le Technopôle du Madrillet serait étudié pour vérifier que les coûts de ces investissements répondent à un besoin et une clientèle avérés. Le coût de travaux d'infrastructure entre le Zénith et le Technopôle est évalué à 4,5 M d'€. Les coûts d'exploitation du prolongement au Technopôle sont estimés à 730 000 € par an.

Enfin, l'engagement de ne pas augmenter les impôts a également été pris à plusieurs reprises, par le Président.

L'impact du projet sur le coût des transports

Plusieurs habitants ont interrogé la Métropole sur l'impact du T4 sur le coût des titres de transports. Certains d'entre eux, dont des acteurs associatifs et des lycéens, souhaiteraient que l'utilisation des transports en commun soit gratuite.



La Métropole a précisé que les questions tarifaires relevaient de la compétence de la TCAR, exploitant du réseau. En outre, elle a rappelé que le fonctionnement du T4 coûtera entre 4,5 et 5,5 M€ annuels (estimation hors recettes – optimisation prévue dans la poursuite des études de conception). Cela représente un coût complémentaire par rapport aux investissements. Une éventuelle gratuité est difficilement envisageable. Le coût supporté par l'utilisateur des transports par l'achat d'un billet ou d'un *pass* ne couvre qu'environ un tiers du coût total de son voyage, hors achat de matériel. Si ce coût n'était plus supporté par l'utilisateur, la Métropole devrait trouver d'autres modes de financement pour ses projets, par exemple en les faisant peser sur le contribuable.

5.3. LA PLACE DE LA VOITURE ET LE REPORT MODAL

Durant la deuxième phase de la concertation, avec les acteurs et avec le grand-public, des débats ont émergé à propos de la place de la voiture dans l'agglomération et des objectifs affichés par la Métropole en termes de report modal.

De manière générale, les Rouennais ayant pris part à la concertation s'accordent à saluer la volonté de la Métropole de réduire l'importance de la voiture dans une agglomération très routière. Quelques automobilistes présents lors des réunions publiques ou des personnes rencontrées lors de la démarche usagers regrettent que la Métropole cherche à « liquider la circulation automobile sur les boulevards de la rive droite ». Mais ces avis demeurent minoritaires et de nombreux habitants soutiennent l'amélioration du réseau de transports en commun afin de limiter progressivement l'utilisation de la voiture individuelle, mesure nécessaire « pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et donc limiter le réchauffement climatique ».

Les associations de défense de l'environnement ont présenté, à diverses occasions, un argumentaire détaillé incitant la Métropole à aller plus loin. Des contributions collectives à ce sujet sont annexées au bilan.

Concernant les ambitions de la Métropole en termes de report modal – réduction du trafic automobile de 15% sur le tracé du T4 –, des participants ont émis des doutes sur la viabilité de cette détermination. Les associations de défense de l'environnement auraient souhaité que la Métropole communique des valeurs chiffrées plutôt qu'un pourcentage. D'autres ont remis en question les études ayant amené à ce résultat. Enfin, des acteurs associatifs ont demandé que cette ambition soit renforcée et affirmée avec force, arguant que le projet T4 n'en serait que mieux perçu par la population.



Concernant la place de la voiture, la Métropole a rappelé que l'un des principaux objectifs du PDU auquel le T4 participe, est de réduire le trafic automobile en cœur de Métropole. Ainsi, la réduction du nombre de voies sur de nombreux axes empruntés par le T4, notamment sur les boulevards de la rive droite, le pont Guillaume le Conquérant ou encore l'avenue Jean Rondeaux, constitue un signe fort.

Elle a précisé que le report modal concerne bien le trafic sur le tracé du T4 et que les objectifs visés sont réalistes. Une fois la nouvelle ligne mise en service, la Métropole s'attend à ce que 15% des automobilistes qui effectuent un trajet le long du tracé du T4 empruntent les transports en commun plutôt que leur véhicule personnel.

Il ne s'agit pas de « supprimer » les véhicules particuliers mais bien de renforcer l'offre de transports en commun dans l'agglomération rouennaise qui devient de plus en plus performante et attractive avec le développement des P+R et la création de nouvelles lignes. Ce phénomène de report est observé dans d'autres agglomérations quand l'offre se développe.

À court terme, l'objectif de 15% de report modal est réaliste. À long terme, l'ambition de la Métropole grandira à mesure qu'elle s'approprie les nouvelles compétences qui lui sont conférées en termes d'aménagement de l'espace et d'urbanisme.

5.4. LA PERTINENCE DU TRACÉ ET DES TERMINUS

LE TRACÉ ET LES STATIONS

Globalement, les participants approuvent le choix du tracé. Ils soulignent que le trajet permettra une meilleure répartition des passagers entre les différentes lignes de bus/méto, soulignant que les 15 stations sont bien situées « à des points stratégiques ». Les sujets mis en relief concernent le tracé et les stations :

- Le fait de développer le réseau sur la rive gauche de la Seine et de desservir des zones mal reliées jusqu'alors fait partie des points forts du projet soulignés par les acteurs.
- La distance entre les stations, jugée optimale selon les études techniques a également été évoquée et globalement approuvée.
- Rive droite, certains acteurs ont fait remarquer l'absence de station à l'entrée importante de la rue de Crosne vers le centre-ville, ainsi que la rue Gustave Flaubert en vis-à-vis, pour la desserte du quartier de la Préfecture.
- La station proposée pour desservir l'éco quartier Flaubert est assez éloignée des futurs équipements du quartier, en particulier le futur siège de la Métropole.

La Métropole a répondu que le nombre de stations et leur positionnement n'évoluerait désormais qu'à la marge. La station proche de l'éco quartier Flaubert est volontairement positionnée à cet emplacement et non pas plus près des quais, de façon à permettre à l'avenir, la correspondance avec une nouvelle ligne de bus (T5 qui desservira l'éco-quartier Flaubert et la nouvelle gare de la rive gauche).



LES TERMINUS DE LA NOUVELLE LIGNE

Le terminus nord au Boulingrin, au CHU ou sur les plateaux nord

Au Nord, le choix du Boulingrin comme terminus du T4 a beaucoup questionné les habitants qui s'interrogent notamment sur l'opportunité de prolonger la ligne jusqu'au CHU.

De nombreux avantages à ce prolongement sont avancés :

- Desservir un établissement qui reçoit beaucoup de public et qui est l'un des principaux pôles d'emplois dans l'agglomération ;
- Répondre à une forte demande sans investir dans le prolongement onéreux du métro ;
- Proposer plus d'intermodalité ;
- Engendrer un meilleur report modal vers les transports en commun et de ce fait faciliter l'écoulement du trafic ;
- Réaménager une portion supplémentaire des boulevards à un endroit qui mérite d'être requalifié, etc. ;

Par ailleurs, quelques habitants ont évoqué l'idée de prolonger le T4 jusqu'aux plateaux Nord ou aux Rouges Terres.

Enfin, des participants auraient préféré que le terminus se situe au niveau de la gare pour éviter le doublon avec le métro.

Si le prolongement au CHU ne fait pas partie du projet en phase d'études, la Métropole a souligné lors de la concertation, que des études seraient rapidement diligentées pour analyser la pertinence d'un tel prolongement qui pourrait être actée dans un futur proche.

Frédéric Sanchez a également souligné qu'actuellement une desserte TEOR par le T1 fait le trajet CHU - Boulingrin, mais pas en site propre. En fonction des attentes des usagers, une décision d'exploitation pourra être prise. Il sera possible d'équilibrer l'usage de la plateforme du T4 en renforçant cette liaison. Il reconnaît que le CHU brasse un grand nombre d'usagers des transports en commun et d'automobilistes et que le flux est intensifié par le développement de l'ambulatoire, faisant du CHU un sujet de préoccupation majeur.

La Métropole avait envisagé un terminus sur les plateaux Nord lors des études de faisabilité. En termes de fréquentation, les études ont montré que les résultats seraient moins bons que ceux de l'actuelle ligne F1 qui emprunte ce trajet. La complémentarité entre la F1 et le T4 est la meilleure solution pour drainer le plus d'usagers possibles.

Enfin, le terminus du T4 à la gare n'a jamais été envisagé car il n'aurait pas permis la correspondance entre le T4 et le F1 à la place Beauvoisine. Aller jusqu'au Boulingrin permet de toucher plus d'usagers et de faire des correspondances supplémentaires. Pour maximiser la qualité des déplacements, il faut en effet multiplier les correspondances possibles et faire gagner du temps aux usagers.



Le terminus Sud, au Zénith ou au Technopôle du Madrillet

Une très grande majorité de personnes interrogées sur le projet, notamment dans le cadre de la démarche usagers, apprécie que le T4 desserve le Zénith. Considérant que les difficultés d'accès et de stationnement lors des spectacles, les usagers préféreront utiliser les transports en commun, plutôt que leur voiture, surtout si les horaires de fonctionnement permettent de rentrer tard.

De nombreux acteurs et habitants ont proposé d'amener le T4 jusqu'au Technopôle du Madrillet, situé à moins d'un kilomètre du Zénith, ce qui présenterait plusieurs avantages :

- Proposer une alternative complète de tracé Nord-Sud sur la rive gauche ;
- Offrir une correspondance avec le métro ;
- Permettre aux usagers (notamment les futurs habitants de l'éco quartier Flaubert) d'accéder rapidement à la zone d'activité que représente le Technopôle (100 hectares d'activités, entreprises, lycées, et pôle d'enseignement supérieur).

Il a été expliqué par la Métropole que le choix du Zénith comme terminus repose sur plusieurs éléments :

Le prolongement de la ligne entraînerait un surcoût important de 4,5M€ d'investissement en infrastructures (pour créer le site propre du T4) et un surcoût d'exploitation estimé à 730 000€ /an.

La desserte du Technopôle existant déjà par le métro, la fréquentation du T4 après le Zénith serait assez faible.

La mise en place d'un parking-relais au Zénith permettra aux automobilistes de laisser leur véhicule pour emprunter les transports à cet endroit. Il est plus favorable que le terminus se situe au niveau du P+R, pour des raisons de lisibilité et de confort d'attente.

Cependant, suite aux nombreuses remarques et demandes de prolongement de la ligne jusqu'au Technopôle, la Métropole envisage d'engager des études sur cette question, et notamment pour desservir le Technopôle, sans aménagement d'un site propre.

LES PARKINGS-RELAIS

Des habitants ont exprimé des interrogations et des attentes spécifiques concernant les parking-relais :

- Comment les P+R fonctionnent-ils ? En quoi se distinguent-ils des autres parkings ? Quelle politique tarifaire leur est appliquée ?
- Quels seront les parkings-relais créés ou agrandis dans le cadre du projet T4 ?
- De manière générale, les parkings relais manquent de visibilité dans l'agglomération. Plusieurs participants ont pointé du doigt l'aspect maladroit de l'acronyme « P+R », peu compréhensible hormis par les spécialistes des questions de mobilité.



Plusieurs P+R de l'agglomération ont été mis en place en urgence à cause de l'accident du pont Mathilde. Aujourd'hui, le fonctionnement n'est pas toujours le même d'un P+R à un autre. La Métropole cherche à homogénéiser les modalités de signalisation, les conditions tarifaires et à faciliter l'accès au P+R. Le projet T4 y participe.

Au Nord, outre celui qui existe déjà au Boulingrin, un second sera construit dans le secteur nord (Bois-Guillaume – Isneauville), avec une capacité de 500 véhicules. Au Sud, 500 places supplémentaires seront ajoutées au parking relais du Zénith dont l'accessibilité sera facilitée.

L'appellation « P+R » est issue du Code de la route. La Métropole ne pourra donc pas changer le nom des parkings relais mais trouvera d'autres moyens d'améliorer leur visibilité.

5.5. LES IMPACTS SUR LA CIRCULATION ET LE STATIONNEMENT

LES IMPACTS RIVE GAUCHE

La circulation et les travaux d'accès au pont Flaubert

Des habitants, les lycéens et les personnels des pôles d'enseignement des Bruyères ont interrogé la Métropole sur la réduction de la place de la voiture sur un axe majeur d'entrée dans l'agglomération. Les représentants du monde économique ainsi que des habitants de la rive gauche ont surtout fait état de leur inquiétude concernant la concomitance entre les travaux des accès au pont Flaubert et la mise en service du T4. Ils questionnent le fonctionnement du carrefour entre l'avenue Jean Rondeaux et le boulevard industriel qui leur semble délicat.

Concernant la circulation, la Métropole indique que des études sont en cours sur le fonctionnement du secteur où débouche la voie rapide. Les reports de trafics sur la rive gauche tout le long du boulevard industriel sont pris en compte et incitent à mettre en service le T4 rapidement, dès 2018, pour offrir une alternative fiable à la voiture : à terme, mais aussi pendant la période de travaux des accès au pont Flaubert.

Le stationnement et l'accès aux activités

Des entreprises pour leur fonctionnement, ainsi que des habitants, ont demandé des renseignements sur le nombre de places de parking avant et après l'insertion du T4, sur la rive gauche.

Les employés du lycée des Bruyères ont également demandé si les stationnements situés devant le lycée seraient conservés. Les acteurs économiques ont précisé que la rive gauche est surtout concernée par des commerces d'entrée de ville dont l'activité repose sur l'usage de la voiture, il faut donc « permettre l'accès ou l'évolution de ces activités ».



En termes de stationnement, une enquête est en cours pour connaître précisément les usages. Elle permettra de travailler sur le bilan de stationnement sur chaque tronçon et d'évaluer si des solutions particulières doivent être trouvées en certains lieux.

Sur l'avenue de la Libération, les services n'entrevoient pas de problème particulier pour restituer le nombre de places équivalent aux besoins. Sur le boulevard du 11 novembre, les premiers aménagements dessinés amenaient à une forte réduction du nombre de places de stationnement qui ne permettait pas de couvrir les besoins en termes de stationnement résidentiel (ce qui est plus problématique que s'agissant de stationnement lié à une activité professionnelle ou de loisir pour lequel des solutions alternatives existent). C'est pour cette raison que la solution finalement choisie et présentée en concertation est celle d'une zone 30 permettant aux vélos de circuler sur les mêmes voies que les voitures, en conservant du stationnement.

L'impact du T4 sur l'accès aux parcelles privées

Des riverains ont fait remarquer que plusieurs maisons particulières sont implantées sur les boulevards de la rive gauche où passe le T4, avec des portails permettant d'y accéder en voiture. Comment l'accès en voiture à ces maisons sera-t-il pris en compte ?

A propos des portails de maisons particulières, la Métropole a indiqué que les accès seront restitués sur l'ensemble du tracé, qu'ils soient piéton ou voiture. Les services ont l'habitude de traiter ce type de problème et savent tenir compte des modalités d'entrée et de sortie des véhicules particuliers, y compris en phase travaux. La largeur de la voirie est suffisante pour minimiser le nombre de manœuvres à effectuer pour les automobilistes. En outre, même si le T4 est prioritaire, les autres véhicules auront l'occasion de passer le carrefour. A quelques secondes près, les véhicules sortant des maisons particulières pourront s'insérer dans la circulation comme ils le font aujourd'hui.

Les embouteillages et problèmes de stationnement liés aux grands événements culturels ou sportifs

Des habitants ont fait remarquer que la rive gauche accueille des équipements collectifs d'envergure tels que le Zénith, le Parc des expositions ou encore le stade Diochon. Tous hébergent des événements majeurs entraînant des affluences importantes de véhicules. Les études menées par la Métropole sur le stationnement prennent-elles en compte les événements culturels au Zénith ou sportifs au stade Diochon (voire les deux en même temps) ?



La Métropole a précisé que les aménagements ne peuvent pas être dimensionnés en fonction des situations de matchs ou de concerts. L'objectif est de mettre en place une ligne performante, y compris les jours de grande affluence. C'est pour cela qu'une voie de quelques centaines de mètres sera réservée au bus à la sortie du rond-point des Bruyères, près du stade Diochon. Pour le stationnement, plusieurs solutions de mutualisation seront proposées. Une fois réaménagé, le parc urbain des Bruyères accueillera de nombreuses places de stationnement qui pourront être utilisées en cas de match. En outre, le parking relais au Zénith va être agrandi et sera accessible plus facilement en voiture. Les automobilistes pourront y laisser leur voiture et parcourir les deux kilomètres les séparant du stade en T4, voire à pied. La Métropole ne créera pas un parking de 1000 places près du stade Diochon. Enfin, elle cite l'exemple du Stade de France pour montrer que généralement, les stations de transports en commun ne sont pas implantées juste à côté des grands équipements afin de gérer les déplacements de foule.

LES IMPACTS RIVE DROITE

La réduction du nombre de voies

Des habitants, des usagers et des commerçants de la rive droite ont fait part de leur inquiétude concernant la réduction du nombre de voies pour le trafic des véhicules particuliers. Ils soulignent que les boulevards jouent « un rôle de périphérie urbaine » et font le constat d'une forte saturation de la circulation en centre-ville. Les points les plus débattus ont été :

- La réduction à 2X1 voie de circulation sur le boulevard de l'Yser et de la Marne, et la difficulté d'accès à la gare.
- Les difficultés d'accès au centre-ville engendrées par le site propre pour les « clients aisés des commerces qui viennent plus en voiture qu'en transport en commun » selon les représentants des commerçants.

En revanche, les acteurs économiques ont acté et trouvé positif le maintien de 2x2 voies sur le boulevard des Belges, ainsi que l'aménagement du pont Guillaume le Conquérant sur lequel la circulation est maintenue sur 5 voies.



Concernant le passage à 2x1 voie sur les boulevard de l'Yser et de la Marne, la Métropole a expliqué que la proposition répond à l'observation de la circulation actuelle. Il y a déjà plus de voies sur le bd des Belges que sur le bd de la Marne parce qu'il y a plus de circulation. Ainsi alors que 50 000 voitures circulent par jour sur le boulevard des Belges, le boulevard de la Marne en décompte moins de 30 000. En effet, à partir de la place Cauchoise, des flux automobiles partent vers le bd de la Marne mais aussi vers la rue Lecanuet ou vers le plateau.

Dans la section qui passe à 2X1 voie, 2 voies pour les voitures seront aménagées au droit des principaux carrefours pour répondre au stockage de voitures aux feux. En effet, les difficultés d'écoulement des flux se situent davantage aux croisements plutôt qu'en section courante.

Sur la base des propositions faites par les acteurs, la Métropole a listé des conditions d'accompagnement de la réduction de capacité pour la circulation voiture sur le tracé du T4 :

- Développer les transports en commun en général et faire du T4 une ligne performante.
- Installer des parkings en entrée d'agglomération pour stocker les voitures et capter ces flux : au Zénith et dans le secteur nord (Bois-Guillaume - Isneauville).
- Optimiser le plan de circulation à une plus large échelle pour fluidifier les carrefours et protéger des secteurs plus sensibles. Il faudrait selon eux réorganiser correctement ces trafics sans surcharger le centre-ville. Ponctuellement : il est proposé d'étudier des reports sur les rues Lecanuet et Jeanne d'arc.
- Bien aménager les carrefours, le tracé, les places et les stations pour permettre d'écouler au mieux les flux de véhicules qui resteront élevés.
- Les études et les tests de circulation montrent qu'avec une voie dans chaque sens, la circulation est gérable, à condition d'avoir des voies de stockage sur les carrefours.

Le stationnement rive droite

Le long du tracé, des habitants ont souhaité savoir ce que devenaient les stationnements dans les contre-allées des boulevards rouennais.

Les représentants des commerçants et des artisans ont également exprimé des inquiétudes pendant et après la mise en service de la nouvelle ligne. Ils ont souhaité savoir si les commerces et activités pourraient être livrés malgré l'absence de places de stationnement et de livraison devant leurs commerces.



Il a été précisé que les contre-allées des boulevards seraient supprimées, et l'ensemble de la voirie sera réaménagée pour le bus, les voies de circulation, les cycles, les piétons et le stationnement. A cette étape des études, le calcul exact de l'emplacement et du nombre de places de stationnement n'était pas encore arrêté. L'avant-projet qui sera présenté à l'enquête publique permettra d'apporter des réponses plus précises à ces interrogations.

Concernant les livraisons et les stationnements devant les activités, il a été précisé que le projet prévoit de maintenir des espaces de stationnement, de livraison et de stationnement minute.

Enfin, la rive droite dispose de nombreuses solutions de stationnement public payant qui méritent une meilleure signalisation. Un parking relais est également prévu sur le secteur nord (Bois-Guillaume – Isneauville). Il n'y a aura pas de parking supplémentaire à Boulingrin pour capter les véhicules avant le centre-ville.

La place pour les taxis rive droite

Les représentants des taxis ont précisé que les aménagements d'un bus à haut niveau de service ne les autorisent pas à circuler sur les voies réservées, limitant la fluidité de leur activité. Ils formulent la demande d'une réflexion pour aménager des stations de taxis à des endroits stratégiques, pour une intermodalité efficace avec les transports en commun.

La Métropole a confirmé qu'en phase travaux, des emplacements réservés aux taxis pourraient être étudiés là où cela est nécessaire. L'attention au fonctionnement de toutes les activités existantes est une préoccupation du projet.



Les transports exceptionnels

Des participants ont souligné que la traversée de Rouen est un itinéraire majeur pour les transports exceptionnels et ont souhaité savoir comment cela était compatible avec le T4.

L'équipe technique de la Métropole a expliqué que les convois exceptionnels sont un point spécifique d'attention. Si les acteurs urbains souhaiteraient volontiers à terme voir disparaître les transports exceptionnels des boulevards, il n'existe pas de solution possible dans l'immédiat (le pont Guillaume Le Conquérant est le seul pont à l'ouest de Paris à supporter les charges les plus lourdes). Le projet doit tenir compte d'une cohabitation nécessaire avec les transports exceptionnels.

Tous les aménagements sont ainsi vérifiés en termes de giration. Les girations ont été testées en se basant sur l'expérience acquise avec le projet de réaménagement du pont de Tancarville. Des études avaient porté sur les gabarits à prendre en compte pour les girations.

Il faudra par ailleurs travailler sur des mesures plus spécifiques : circulation de certains véhicules seulement la nuit, aménagements amovibles qui permettent le passage des véhicules exceptionnels, aménagement du boulevard des Belges pour éviter le retournement des véhicules Place Cauchoise, ouverture d'un nouvel itinéraire par le Pont Flaubert pour limiter le nombre de véhicules exceptionnels de catégories 1 et 2.

La place Cauchoise est pointée du doigt car les convois et les poids lourds qui arrivent de l'Ouest (A150) et qui doivent emprunter le pont Guillaume le Conquérant pour repartir vers le Sud ne peuvent pas le faire au niveau de la tête du pont. Ils sont contraints de remonter le boulevard des Belges et de faire demi-tour, place Cauchoise. Dans les aménagements, un mouvement tournant au niveau de la tête Nord du pont Guillaume le Conquérant est prévu, de manière à éviter les demi-tours place Cauchoise. De fait, ces aménagements permettent de retrouver des espaces publics plus généreux.

Une dernière piste consisterait à faire évoluer la circulation des transports exceptionnels (passages de nuit par exemple). Cette démarche ne dépend pas que de Rouen mais également des autorisations délivrées sur les routes départementales et nécessite donc une mise en cohérence complète.



5.6. LA PERFORMANCE DU T4

La concertation sur le T4 a été l'occasion pour de nombreux habitants de confirmer l'intérêt du réseau TEOR et de se féliciter de son développement. La fréquence de passage du T4, surtout aux heures de pointe, est appréciée par les personnes interrogées. Plusieurs personnes ont des attentes en termes de rapidité et de ponctualité.

Le système de guidage optique est apprécié par les personnes handicapées et les usagers à poussette car elle permet de monter plus facilement dans le bus que sur les autres lignes. Une mère en poussette rencontrée lors de la démarche usagers a fait remarquer que « les bus de la F1 ne s'arrêtent jamais en face des arrêts », ce qui ne pourra donc pas être le cas des TEOR.

Quelques questions ont été posées sur la performance du T4 lorsqu'il ne circulera pas sur un site propre : sur l'avenue des Canadiens, une partie de l'avenue J. Rondeaux et du boulevard de la Libération.

Au sein du CCD, des questions ont porté sur la performance et la sécurité dans le métro et les bus qui ne permettent pas de rallier assez vite les pôles universitaires (au nord et surtout au Technopole du Madrillet).

La Métropole a expliqué que la solution d'un site alterné a été privilégiée aux endroits où la voirie n'est pas assez large pour accueillir à la fois les voies pour les voitures, celles pour les vélos, des places de stationnement, des trottoirs agréables et deux voies réservées au bus. Cette solution permet une meilleure fréquence de passage des bus que s'ils étaient insérés normalement dans la circulation. C'est un choix de compromis qui permet de concilier tous les usages de la route.

En outre, bien que le T4 sorte parfois de sa plateforme dédiée, sa performance n'en sera que très peu affectée. En effet, son entrée et sa sortie de la voie de circulation « normale » seront régulées par des feux tricolores qui lui offriront la priorité sur les voitures. Le bus rejoindra son site dédié avant que la file de véhicules qui attendent aux croisements ne soit trop longue et l'en empêche, y compris aux heures de pointe. En bref, même si le BHNS ne circule pas sur un site dédié sur tout son trajet, il demeurera plus performant et donc potentiellement plus attractif que les véhicules particuliers.

Ce système fonctionne dans la vallée du Cailly pour la ligne T2. Il garantit une vitesse intéressante pour les bus.

Concernant les temps de parcours en transport en commun, le Président de la Métropole a reconnu que les usagers potentiels restent à convaincre sur les temps de trajet souvent surestimés par ceux qui ne prennent pas le Métro et les bus. Cependant, d'autres arguments sont également avancés auxquels la Métropole travaille aussi : l'attractivité globale du réseau, la propreté, le prix...



5.7. LES HORAIRES DE FONCTIONNEMENT DU T4

Plusieurs acteurs ont exprimé des attentes spécifiques en ce qui concerne la plage horaire durant laquelle le T4 circulera. Tous soulignent l'importance de la fréquence de passage des bus, et pensent que le bus doit circuler plus tard le soir pour répondre aux besoins spécifiques lors d'événements exceptionnels comme des matchs au stade Diochon ou des concerts au Zénith.

La Métropole a expliqué que le T4, comme les autres lignes du réseau TEOR, circulera entre 5h30 et 00h30. Il passera toutes les 6 minutes aux heures de pointe.

5.8. LA MOTORISATION DU MATERIEL ROULANT

Plusieurs participants ont questionné la Métropole sur le choix de la motorisation du matériel roulant. Les associations de défense de l'environnement ont exprimé leur préférence pour une carburation au gaz, moins polluante même si plus chère.

La Métropole a précisé qu'aucune décision n'avait été prise à ce sujet, hormis le fait que les moteurs respecteront la norme Euro 6 des standards européens, c'est-à-dire la plus exigeante en matière de rejet de particules fines dans l'air. En outre, une enquête menée par les services sur les bus hybrides récemment acquis par la Métropole semble montrer que ces derniers qui sont plus onéreux s'avèreraient plus polluants que les autres, à cause du système de freinage.

5.9. L'ACCOMPAGNEMENT DES ROUENNAIS PENDANT LES TRAVAUX

L'ACCOMPAGNEMENT DES RIVERAINS

Lors des réunions publiques et avec les représentants du monde économique, plusieurs questions et remarques ont été posées concernant les travaux liés à l'insertion du T4.

- A propos du calendrier : les travaux commenceront-ils partout au même moment ? Si non, quels secteurs seront en chantier à quelles dates ?
- Comment la Métropole prendra-t-elle en compte la question des nuisances, notamment sonores ?
- Des habitants de la rive gauche ont invité la Métropole à bien organiser les voies de délestage pour éviter que les voitures soient contraintes d'emprunter les rues autour du boulevard du 11 novembre de façon anarchique et parfois dangereuse.
- Les autres grands chantiers de la Métropole sont-ils pris en compte dans la réflexion ?



La Métropole n'a pas donné d'informations concernant l'agenda précis des travaux, en cours d'approfondissement et d'optimisation, et a assuré qu'elle communiquera à ce sujet dès que les décisions auront été prises. Les travaux commenceront en septembre 2016 et la ligne sera mise en service en septembre 2018. La concertation avec les riverains et les acteurs économiques se poursuivra pendant toute la phase travaux.

Elle a précisé que le positionnement des itinéraires de délestage est à l'étude. De nombreuses solutions sont mobilisables pour que les modalités de circulation provisoires soient les plus efficaces possibles : voies de délestage, chicanes, circulation guidée, etc. Pendant la période des travaux, la Métropole mettra en place un dispositif d'informations important. Les habitants devront faire remonter leurs constats à propos de tout délestage et/ou stationnement sauvage. Les services seront particulièrement à l'écoute pendant cette phase et mobiliseront des moyens pour que la gêne occasionnée par les travaux soit la plus minime possible.

Enfin, la maîtrise d'œuvre est bien consciente de l'existence d'autres projets menés par la Métropole et/ou les villes : les travaux sur les accès sud du pont Flaubert, la rénovation du centre-ville ,etc. D'ailleurs, la mise en service est prévue pour septembre 2018, au moment où les travaux pour le pont commenceront, afin de capter une partie des automobilistes impactés par ces derniers.

L'ACCOMPAGNEMENT DES COMMERÇANTS

Les commerçants le long du tracé

Plusieurs éléments ressortent des entretiens menés avec les commerçants implantés le long du tracé :

- Une inquiétude forte concernant la période de travaux, alors que le commerce traverse une période de fragilité ;
- L'attente d'une desserte performante des quartiers d'activités par les transports en commun ;
- Des questionnements concernant le devenir des boulevards et des activités commerciales après la mise en service du T4. Certains commerçants voient des possibilités de valorisation et de dynamisation de l'activité dans certains quartiers, d'autres anticipent des mutations importantes.
- Une situation fonctionnelle actuelle qui n'est pas toujours favorable et que le projet doit contribuer à améliorer : plus de visibilité pour les commerces, du stationnement minute, des accès et espaces de livraisons...

Les commerçants du centre-ville de Rouen

Les représentants des commerçants de Rouen ont souligné que l'impact du projet ne concerne pas seulement la centaine d'activités installées le long du tracé qui ont été consultées, mais bien tous les commerçants du centre-ville (2800 personnes). Pour ces derniers, au-delà des problématiques liées à la période des travaux, l'enjeu principal est la continuité de la fréquentation une fois que le T4 sera mis en service. Aujourd'hui, les commerçants du centre-ville brassent 34 000 clients par jour, dont 70% viennent en voiture. Les acteurs économiques souhaitent s'appuyer sur l'expérience des travaux des précédentes lignes de TEOR. Beaucoup avait été fait pour minimiser la gêne pour les commerçants. Des réunions hebdomadaires étaient organisées entre commerçants et chefs de chantiers pour pouvoir anticiper les périodes de travaux devant les commerces.



La Métropole veillera à ce que les commerçants soient toujours informés pour anticiper l'arrivée du projet et le calendrier des travaux. Elle souligne que les impacts du projet et les réaménagements de l'espace public peuvent être très bénéfiques aux commerçants. Pour accompagner les évolutions, les personnes en charge du projet poursuivront le travail avec la CCI tout au long du projet et resteront à la disposition des commerçants pour les questions propres à chaque activité.

Une procédure d'indemnisation sera mise en place sur le même principe que pour les aménagements des Quais hauts rive droite. Sur la base des chiffres d'affaires des années précédentes, les commerçants peuvent recourir à une indemnisation.

Enfin, il est prévu que la signalétique garantisse une bonne visibilité et accessibilité des commerces pendant et après les travaux.

Un travail du même type pourrait être mis en œuvre pour le T4.

5.10. LES AMENAGEMENTS URBAINS ET PIETONNIERS

Les espaces publics et les trottoirs

Les participants soulignent positivement le fait que « le projet prévoit un réaménagement global des voies incluant la réfection et un élargissement de certains trottoirs, notamment sur les boulevards ». Le CCD a insisté dans sa synthèse sur le fait que la requalification et la mise en valeur du tissu urbain étaient une dimension aussi importante voire plus importante que la seule fonctionnalité de transport.

De nombreux habitants, dont les membres du CCD et les représentants d'associations ont formulé les recommandations suivantes :

- Faciliter les traversées, les circulations piétonnes ainsi que les correspondances ;
- Créer le plaisir de fréquenter les boulevards et de stationner dans l'espace public autour du site propre, améliorer la « marchabilité » dans l'agglomération ;
- Profiter du projet pour requalifier les places et les carrefours, et créer des « coutures » entre le centre et les quartiers environnants.

La Métropole a expliqué que l'aménagement des voies pour accueillir le site propre du bus entraînera une requalification de la voirie de façade à façade du Boulingrin au rond-point des Bruyères. Au-delà de la mise en place d'une nouvelle ligne de transports, le projet a donc bien comme objectif de refaçonner l'espace urbain rouennais.

Elle a confirmé que l'accès des piétons au centre-ville de Rouen notamment est un enjeu majeur, pris en considération dans le projet T4. Elle va investir par ailleurs 30M€, appuyée par la Région et le Département, pour intervenir sur le centre-ville historique, et notamment le tissu piétonnier, en veillant à intégrer les problématiques de l'entretien et des livraisons qui dégradent l'espace public, y compris neuf.

Lors des réunions avec certains acteurs, des propositions d'aménagements des places et carrefours ont été discutées. Sur la base des aménagements imaginés au stade des études préliminaires, des remarques spécifiques ont été faites :



- **Place Beauvoisine** : les participants souhaitent que l'espace public qui est aujourd'hui très restreint redonne de la place au végétal pour rendre la place plus attractive et bénéficier aux commerces qui sont peu valorisés.
- **Au niveau de l'avenue de Caen** : les participants ont demandé à ce que la station ne soit pas située au milieu de la voirie mais en latéral de part et d'autre de l'avenue Jean Rondeaux, afin de créer un grand espace public accueillant la station au nord et au sud. La chaussée passerait au centre du carrefour ce qui sécuriserait les piétons et les voies cyclables. À cet endroit en effet les flux sont très importants.
- **Rond-point des Bruyères** : les élèves des lycées Albert Pourrière et des Bruyères, ont averti la Métropole de la dangerosité potentielle de la traversée du rond-point du fait de l'arrivée d'une voie réservée aux bus, et d'une voie cyclable. Le rond-point « coupé en deux » par le T4 et la F1 (qui devra y faire demi-tour), tandis que les véhicules particuliers continueront d'en faire le tour, ne leur semble pas adapté, d'autant que cet espace est aujourd'hui un point de rassemblement et de repos pour le public. Ils souhaitent donc que le projet veille à bien aménager l'espace et les passages piétons.

La végétation

Pour leur part, les lycéens interrogés mettent en garde contre la suppression de l'espace vert sur le rond-point des Bruyères, qu'ils considèrent comme un lieu de vie agréable, dans un quartier qui manque d'espaces publics récréatifs.

La Métropole indique que la question de la végétation est prise en compte sur le tracé du T4. Un diagnostic a été effectué avec la Ville de Rouen pour identifier les arbres à préserver, ceux à replanter et comment renforcer la place du végétal. Des rangées d'arbres moins denses, plus fréquents (tous les 13 m environ) et plus « transparents » que les grands platanes qui existent actuellement seront plantées sur tout le tracé. Il y aura une amélioration de l'aspect paysager des boulevards du cœur de ville.

En outre les places suivantes seront réaménagées et végétalisées : la place Beauvoisine, la place Cauchoise, le carrefour entre les avenues J. Rondeaux, Jaurès, l'avenue de la Libération et l'avenue de Caen, la place des Chartreux et le rond-point des Bruyères.

5.11. LES AMENAGEMENTS CYCLABLES

La grande majorité des participants se réjouit de l'aménagement de voies cyclables tout le long du tracé et pense que cela pourrait fortement favoriser l'utilisation du vélo par les Rouennais. Ils insistent sur les conditions de sécurité à assurer aux cyclistes.

Sur certaines parties du tracé comme le boulevard de la Marne, des cyclistes présents lors des réunions publiques ont proposé de créer des pistes cyclables à double-sens d'un côté ou de l'autre du boulevard et le plus loin possible des emplacements de stationnement.

Les associations de cyclistes et les membres du groupe PDE ont souhaité savoir si l'utilisation de la plateforme par les cyclistes était envisagée. Ils ont insisté sur la nécessité d'emprises assez larges pour sécuriser les vélos et pour permettre le stationnement tout au long du tracé et pas seulement aux stations où l'intermodalité est favorable.



La Métropole est revenue sur la question des différents types d'usagers du vélo. L'installation des bandes ou des pistes cyclables doit répondre à de multiples critères, de la sécurisation de la circulation d'un enfant de 10 ans au besoin d'un actif de se rendre à son lieu de travail le plus rapidement possible. Les choix présentés répondent en premier lieu à la volonté de la Métropole de favoriser le report modal.

Par ailleurs, des axes cyclables protégés ne peuvent pas être installés partout dans la ville. Les cyclistes doivent pouvoir passer facilement d'un axe protégé à une rue avoisinante sans voie réservée aux vélos. Or, les pistes bidirectionnelles ne permettent pas d'optimiser la continuité de la circulation des vélos en ville.

En ce qui concerne la sécurité des cyclistes sur les bandes cyclables, celles-ci sont résolument larges : 1,20 m, hors marquage et 50 cm de marge pour éviter les portières des véhicules stationnés. La largeur de la chaussée sera réduite, passant d'entre 3 et 3,50 m à 2,75 m ce qui entraînera une réduction de la vitesse de circulation.

512. LA CONCORDANCE DU T4 ET DES AUTRES PROJETS DE LA METROPOLE

Des habitants et certains acteurs économiques et associatifs ont demandé si le projet T4 tenait compte des projets de rénovation de la gare rive droite et de la nouvelle gare dans le quartier de Saint-Sever.

À propos de la rénovation de l'actuelle gare, la Métropole a précisé que, bien que le périmètre du projet de T4 s'arrête en haut du boulevard de la Marne, l'équipe du projet T4 et celle qui travaille sur le réaménagement du parvis de la gare travaillent ensemble. Le projet de T4 intègre au fur et à mesure les hypothèses de réaménagement issues des études de faisabilité concernant le parvis. La Métropole privilégie le positionnement d'un arrêt le plus proche possible de la gare pour favoriser la continuité piétonne avec le futur parvis.

En outre, le projet de nouvelle gare et plus généralement le développement du quartier Saint-Sever sont bien pris en compte dans les réflexions autour du T4. Les services travaillent sur une nouvelle ligne de transports (le T5) qui relierait le quartier Flaubert à la nouvelle gare.

5.13. QUESTIONS RELATIVES A DES SECTEURS SPECIFIQUES

Tout au long de la concertation, les acteurs et le grand public ont exprimé leurs avis, questions et propositions sur le projet dans sa globalité, sur les aspects spécifiques précédemment cités mais également sur certains secteurs en particulier.

Le bas du boulevard des Belges et le pont Guillaume le Conquérant

Les acteurs économiques, les associations de protection de l'environnement, les



membres du CCD et de nombreux habitants ont évoqué le bas du boulevard des Belges et le pont Guillaume le Conquérant. C'est notamment sur ce secteur que se sont cristallisés les débats autour de la place de la voiture dans l'agglomération, de celle du vélo et des piétons ou encore des correspondances.

Pour de nombreux participants, le boulevard des Belges constitue une « coupure » entre les quartiers ouest et le cœur d'agglomération. Tous s'accordent à penser qu'il faut améliorer la perméabilité entre les quartiers Pasteur, Luciline, le futur éco quartier Flaubert et le centre-ville historique. Cependant, si certains habitants invitent la Métropole à aller jusqu'au bout du raisonnement appliqué sur les boulevards de la rive droite et réduire le nombre de voies à 2x1 voie sur le boulevard des Belges, d'autres ne l'imaginent pas comme un boulevard agréable à parcourir en tant que piéton et n'y voient pas un axe structurant de l'agglomération.

En outre, la question de la correspondance du T4 avec les autres lignes TEOR au bas du boulevard des Belges a longuement été évoquée par les représentants des conseils de quartier et lors de la réunion publique sur la rive droite. Sur les plans présentés, la correspondance proposée impliquait de parcourir plusieurs mètres à pied et de traverser une rue. De nombreux participants ont souhaité que la Métropole retravaille l'emplacement de la station du T4 pour une meilleure correspondance avec les autres lignes du réseau TEOR, ce qui constitue une des forces du projet.

La Métropole a précisé que sur le pont Guillaume le Conquérant et sur le boulevard des Belges, le partage de l'espace serait plutôt en faveur de la voiture par rapport aux piétons. L'objectif est de conserver un haut niveau de fluidité de circulation sur ce secteur qui accueille un trafic dense. Cela a conduit à ne conserver qu'un trottoir sur le pont Guillaume et à ne mettre en place qu'une voie réservée au T4. Cependant, par rapport à la situation actuelle, l'espace sera plus sûr et agréable du fait des aménagements.

Concernant la correspondance, la solution d'insertion proposée dans la concertation et approfondie dans les études d'avant-projet est la seule faisable à l'horizon 2018 compte tenu des charges de circulation importantes sur les boulevards. Elle s'inscrira néanmoins, pour optimiser la correspondance à terme, dans un phasage du projet qui permettra à l'horizon 2023 (mise en service des aménagements du pont Flaubert avec diminution possible de la circulation sur les boulevards), la réalisation d'une station de correspondance plus confortable par dévoiement des lignes T1, T2 et T3 par la rue Racine. Ainsi, la Métropole s'est engagée à travailler sur la qualité des cheminements dans les aménagements mis en place en 2018.

Le boulevard du 11 novembre

Les modalités d'insertion du T4 sur le boulevard du 11 novembre ont été parmi les plus difficiles à arbitrer, du fait de la largeur réduite de la voie et de la nécessité de faciliter la mise en place d'un équilibre entre les différents usages possibles du boulevard. Durant la concertation, la mise en place d'une zone 30 dans laquelle le T4 circulera sur un site alterné a été présentée en concertation. Plusieurs participants ont questionné la Métropole sur ce choix. En outre, des riverains sont intervenus pour appeler la Métropole à veiller à ce que cette zone soit respectée comme ce n'est pas toujours le cas à Rouen.



La Métropole a pris le parti de mettre en place une zone 30 afin de permettre à la fois aux voitures, au bus, aux vélos de circuler tout en conservant des places de stationnement et des trottoirs confortables. Ce choix résulte également de la volonté d'élargir les trottoirs ainsi que de créer les refuges piétons réglementaires qui n'existent pas sur le tronçon à l'heure actuelle. En outre, la voie de bus est plus large qu'une voie de circulation automobile (3,50 m + 2x0,25 m pour les séparateurs contre environ 3 m aujourd'hui) ce qui oblige à installer un site alterné.

Des riverains ont souligné le problème des garages susceptibles de recevoir des livraisons alors qu'ils n'ont pas de stationnement réservé. Aujourd'hui, les camions de livraisons se garent en double-file ce qui pose déjà des problèmes. Une fois le site propre du T4 installé, il ne restera plus qu'une file. Les automobilistes devront-ils attendre derrière les camions pendant la livraison ?

La Métropole a expliqué que les services ont rencontré les commerçants et responsables d'activité le long du tracé. Les professionnels ont conscience qu'ils doivent organiser leurs dépôts et stationnement de véhicules de livraison à des moments où cela gêne le moins possible les usagers de la route (par exemple à 7h du matin). Ces sujets sont traités également dans le cœur de Rouen et ont trouvé une solution. La Métropole entretient un contact étroit avec les acteurs économiques pour régler ces situations.

Des participants ont subi des inondations sur le boulevard du 11 novembre à l'occasion d'orages importants. Lors de son réaménagement, la Métropole prévoit-elle de changer les collecteurs d'eaux pluviales sur cette voie ?

La Métropole a précisé que les services porteurs du projet de T4 dialoguent avec les services d'assainissement. Ces derniers travaillent actuellement sur ce sujet et conduisent un diagnostic de tout le réseau existant sur la rive gauche. Une fois les résultats de ce diagnostic connus, la Métropole évaluera l'opportunité d'effectuer des travaux sur le réseau en marge de ceux liés à l'implantation du T4.

Le rond-point des Bruyères

L'insertion du T4 sur le rond-point des Bruyères a beaucoup questionné les participants, d'autant qu'il s'agit d'une station essentielle puisqu'elle accueillera le terminus de la ligne F1, une fois que le T4 sera en service. La concertation avec les élèves des lycées A. Pourrière et des Bruyères et du CFA Marc Ruyer a montré à quel point cet espace était prisé par les étudiants qui le considèrent comme un lieu de vie agréable. Plusieurs habitants ont également souligné que le réaménagement proposé allait dans le sens de l'apaisement de la circulation à l'œuvre depuis la suppression du toboggan « accidentogène » puisqu'il permet notamment aux piétons de traverser l'espace de façon sécurisée. En outre, un riverain a fait remarquer que le réaménagement transformerait le rond-point en une place carrée, tout en conservant l'appellation de « rond-point ».



La Métropole a expliqué qu'elle avait d'abord envisagé de très peu intervenir et de simplement couper le rond-point en deux, en maintenant la structure, afin d'insérer la station du T4. Lors de la phase de concertation précédente, les services ont pu recueillir les avis et remarques des lycéens et jeunes scolarisés dans le quartier. Nombreux se sont exprimés contre le projet d'aménagement initial, en soulignant notamment sa dangerosité. En outre, le cœur de rond-point est fréquenté quotidiennement par des élèves et est perçu comme un lieu de vie agréable. C'est ce qui a amené à la solution présentée en concertation. Il y aura bien une station du T4 au centre mais également une grande place urbaine.

Par ailleurs, M^{me} Grandou note la remarque pertinente concernant l'appellation du rond-point qui pourrait à terme s'appeler « place des Bruyères ».

L'avenue des Canadiens

Plusieurs participants ont interpellé la Métropole sur l'absence de site propre sur cette partie du tracé située en entrée de ville. En outre, plusieurs riverains ont paru inquiets à l'idée de voir cet axe à nouveau en chantier alors qu'il a subi d'importants travaux il y a quelques années.

La Métropole a rappelé qu'il n'y aurait pas de travaux de réaménagement sur l'avenue des Canadiens qui a été rénovée récemment. La piste cyclable et les espaces pour les piétons en plus des voies de circulation automobile seront préservés. Seuls les arrêts seront reconfigurés pour être mis aux normes BHNS.

En outre, la Métropole peut décider à tout moment d'installer un site propre dans l'avenue des Canadiens. Pendant les travaux sur le pont-Flaubert, il n'est pas impossible que certains automobilistes utilisent l'ancienne route Nationale au lieu de la Sud 3 pour se rendre en centre-ville, auquel cas il sera nécessaire d'introduire un couloir réservé au bus pour lui garantir sa performance.



5.14. LES APPORTS ET SUITES DE LA CONCERTATION PORTANT SUR LE PROJET T4

Au cours de la deuxième phase de la concertation préalable portant sur le T4 et à son issue, la maîtrise d'ouvrage a proposé plusieurs évolutions du projet pour tenir compte des avis émis et des échanges :

L'INSERTION DES STATIONS ET LES AMÉNAGEMENTS

• Station du bas du boulevard des Belges

La solution d'insertion proposée dans la concertation et approfondie dans les études d'avant-projet est la seule faisable à l'horizon 2018 compte tenu des charges de circulation importantes sur les boulevards. Elle s'inscrira néanmoins dans un phasage du projet qui permettra à l'horizon 2023 (mise en service des aménagements du pont Flaubert avec diminution possible de la circulation sur les boulevards) la réalisation d'une station de correspondance plus confortable par dévoiement des lignes T1, T2 et T3 par la rue Racine.

Dans l'attente, une attention particulière sera apportée au traitement du cheminement piéton entre la station T4 et celle du bas du boulevard des Belges (T1, T2, T3).

• Rond-point des Bruyères

La solution d'insertion, présentée pendant le temps de concertation avec les acteurs (positionnement de la station au centre du rond-point), a été modifiée au profit de l'aménagement d'une place carrée permettant de restituer une place et des voiries plus apaisées. Le rond-point pourra alors voir son nom évoluer.

• Station Caen/Libération

La solution d'insertion, présentée pendant le temps de concertation avec les acteurs (positionnement de la station au centre du carrefour et des voies de circulation), a été modifiée au profit de l'aménagement de la station de part et d'autre du carrefour, en continuité avec des places urbaines, de façon à donner un plus grand confort à la station et des espaces publics plus qualitatifs.

LES TERMINUS

• CHU

Dans le cadre du plan pluriannuel d'investissement de la Métropole, des aménagements doivent être réalisés sur la section Boulingrin-St Hilaire pour T1. L'étude de l'opportunité d'un prolongement de T4 jusqu'au CHU sur cette infrastructure sera réalisée.

• Technopôle

À l'horizon 2018, le T4 fera son terminus à Zénith. En fonction des développements futurs de la zone de Technopôle, un prolongement de T4 sans aménagement pourra être examiné et son terme devra être défini.



LA PERFORMANCE DU T4 ET LA QUALITE DES CORRESPONDANCES, CIRCULATION

• Avenue des Canadiens

Les aménagements de l'avenue des Canadiens prévus dans l'avant-projet sont minimaux : voie bus entre le rond-point des Bruyères et Diochon dans le sens sud-nord, et pour le reste : maintien de 2x2 voies de circulation, aménagement des stations. Il est proposé de prendre les mesures pour permettre l'évolution de ces aménagements de façon à ce qu'en fonction des conditions de circulation (notamment pendant la période de travaux des aménagements du pont Flaubert), ils puissent être rapidement convertis en voie bus sur l'ensemble de l'avenue des Canadiens avec maintien d'une seule voie de circulation dans chaque sens.

• Boulevard des Belges

Comme le bas du Boulevard des Belges, le boulevard des Belges devra pouvoir évoluer dans une deuxième phase vers une diminution du nombre de voies de circulation. Le projet devra permettre à terme le passage à 2X1 voie en maintenant la possibilité de circulation des transports exceptionnels.

• Point Guillaume le Conquérant

Comme l'avenue des Canadiens, les aménagements du pont Guillaume le Conquérant (bus en site propre monodirectionnel axial) doivent pouvoir rapidement évoluer vers un site propre complet en fonction des conditions de circulation et de leur impact sur la performance de T4.

LES MODALITES DE REALISATION ET D'ACCOMPAGNEMENT

• Mise en place d'une commission d'indemnisation

Il est proposé de mettre en place une commission d'indemnisation pour la durée des travaux de T4. La Métropole s'engage également à porter une attention particulière sur la communication et l'information en phase de chantier.

• Mise en service

L'intention de la Métropole de réaliser le projet avec une mise en service en septembre 2018 est confirmée.

• Dialogue et information

La Métropole s'engage à poursuivre l'information et le dialogue avec les riverains, par la mise en place notamment d'une lettre d'information diffusée aux moments clés des prochaines étapes (enquête publique, travaux).

Concertation préalable Arc Nord-Sud et T4 Bilan de la concertation

Mars - Mai 2013
Septembre 2014 - Avril 2015

ANNEXES

PARLONS-
EN!



T4direction
Boulingrin - Centre - Zénith



SOMMAIRE

LES DELIBERATIONS DE LA CREA SUR LA CONCERTATION PREALABLE..... 4

DELIBERATION DU CONSEIL DU 15 OCTOBRE 2012	4
DELIBERATION DU BUREAU DU 9 FEVRIER 2015.....	9

ANNEXES DU BILAN PHASE 1..... 15

LES SUPPORTS DE REUNIONS ET LES OUTILS DE COMMUNICATION.....	15
LES COMPTES RENDUS	18
LES RETOMBEES PRESSE	61

ANNEXES DU BILAN PHASE 2..... 71

LES SUPPORTS DE REUNIONS ET LES OUTILS DE COMMUNICATION DE LA PHASE 2 DE LA CONCERTATION.....	71
LES COMPTES-RENDUS	115
LES CONTRIBUTIONS COLLECTIVES RECUEILLIES.....	232
LES RETOMBEES PRESSE AVANT LA CONCERTATION	273
LES RETOMBEES PRESSE PENDANT LA CONCERTATION	276





LES DELIBERATIONS DE LA CREA SUR LA CONCERTATION PREALABLE

DELIBERATION DU CONSEIL DU 15 OCTOBRE 2012



La CREA

DELIBERATION



Réunion du Bureau

du

15 octobre 2012

Déplacements

Exploitation du réseau de transports en commun

Axe Nord Sud : concertation

Autorisation

Par délibération du 18 octobre 2010, le Conseil communautaire a décidé d'approuver la réalisation d'un axe structurant Nord-Sud.

La réalisation de ce projet de transports en commun en site propre est prévue en 2017.

De par sa nature et son ampleur, ce projet est soumis aux dispositions de l'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme.

Cet article prévoit que les personnes publiques ayant l'initiative d'opérations d'aménagement sont tenues de délibérer, avant cette opération, sur les objectifs et modalités de concertation associant les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées pendant la durée de l'élaboration du projet.

Il convient de rappeler que les objectifs du projet tels qu'ils ont été exposés dans la délibération du Conseil communautaire du 18 octobre 2010, sont les suivants :

- créer une ligne supplémentaire de transports en commun pour répondre aux besoins de déplacements nord/sud, offrant vitesse, fréquence et régularité et proposer une alternative sérieuse à l'utilisation de la voiture particulière,
- améliorer le cadre de vie des habitants et des visiteurs du cœur de l'agglomération pour en doper l'attractivité, notamment à Rouen, en y proposant une organisation nouvelle du trafic automobile et des accès des véhicules particuliers,
- dynamiser les fonctions économiques et commerciales de l'agglomération en améliorant l'accessibilité aussi bien des commerces de centre-ville que des zones d'activités économiques périphériques,

- assurer la cohérence entre développement urbain et projet de transports en commun en valorisant l'intégration du projet de transports en commun dans le tissu urbain existant et en favorisant la construction de logements et de locaux d'activités à proximité de l'axe de transport.

La concertation sera menée durant les phases d'études concernant la définition du programme et l'élaboration de l'avant-projet selon les modalités suivantes :

- des réunions publiques avec la population dans le secteur d'étude de l'axe nord-sud,
- une réunion avec des représentants de la société civile dans le cadre du Conseil Consultatif de Développement de la CREA,
- une campagne d'information portant sur le projet et les réunions publiques (insertions sur le site internet de la CREA et dans le magazine de la CREA, affiches).

Un bilan de la concertation sera effectué.

Le Quorum constaté,

Le Bureau de la CREA,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code de l'Urbanisme, notamment l'article L 300-2,

Vu les statuts de la CREA, notamment l'article 5.1(2),

Vu la délibération du Conseil communautaire du 18 octobre 2010 relative à l'axe Nord-Sud,

Vu la délibération du Conseil du 28 mars 2011 donnant délégation au Bureau,

Ayant entendu l'exposé de Monsieur David LAMIRAY, Vice-Président chargé de l'Exploitation du réseau de transports en commun,

Après en avoir délibéré,

Considérant :

↳ que la CREA travaille à la définition d'un projet de transport en commun en site propre du Nord au Sud de l'agglomération, dont l'objectif de réalisation est 2017,

↳ que, conformément aux dispositions de l'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme, la CREA est tenue de délibérer, avant cette opération, sur les objectifs et modalités de concertation associant les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées pendant la durée de l'élaboration du projet,

Décide :

- ▶▶ d'autoriser le Président à engager la concertation préalable sur le projet d'Axe Nord-Sud,

» d'approuver les objectifs du projet :

- créer une ligne supplémentaire de transports en commun pour répondre aux besoins de déplacements nord/sud, offrant vitesse, fréquence et régularité et proposer une alternative sérieuse à l'utilisation de la voiture particulière,

- améliorer le cadre de vie des habitants et des visiteurs du cœur de l'agglomération pour en doper l'attractivité, notamment à Rouen, en y proposant une organisation nouvelle du trafic automobile et des accès des véhicules particuliers,

- dynamiser les fonctions économiques et commerciales de l'agglomération en améliorant l'accessibilité aussi bien des commerces de centre-ville que des zones d'activités économiques périphériques,

- assurer la cohérence entre développement urbain et projet de transports en commun en valorisant l'intégration du projet de transports en commun dans le tissu urbain existant et en favorisant la construction de logements et de locaux d'activités à proximité de l'axe de transport,

et

» d'approuver que la concertation préalable soit menée durant les phases d'études concernant la définition du programme et l'élaboration de l'avant-projet selon les modalités suivantes :

- des réunions publiques dans le secteur d'étude de l'axe nord-sud,

- une réunion avec des représentants de la société civile dans le cadre du Conseil Consultatif de Développement de la CREA,

- une campagne d'information portant sur le projet et les réunions publiques (insertions sur le site internet de la CREA et dans le magazine de la CREA, affiches).

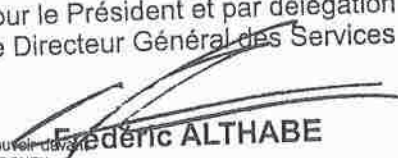
Un bilan de la concertation sera effectué.

Il reste que pour respecter les prescriptions de l'article L 5211.10 du Code Général des Collectivités Territoriales, il sera rendu compte de cette décision au Conseil lors de sa prochaine réunion.

Fait à ROUEN les jour, mois et an susdits.

SUIVENT LES SIGNATURES
POUR EXTRAIT CERTIFIÉ CONFORME
LE PRÉSIDENT

Pour le Président et par délégation
Le Directeur Général des Services


Frédéric ALTHABE

ACCUSE DE RECEPTION PREFECTURE

Objet de l'Acte :	Exploitation du réseau de transports en commun Axe Nord Sud : concertation Autorisation
Date de décision de l'Acte :	15 OCTOBRE 2012
Date de réception de l'accusé de réception de l'Acte :	23/10/2012
Numéro interne de l'Acte :	5225
Identifiant de l'accusé de réception :	076-200023414-20121015-5225A2322D50-DE
Nomenclature de l'Acte :	8.7
Date de la nomenclature de l'Acte :	01/04/2004
Date de la séance :	Bureau du 15/10/2012 17:00



DELIBERATION DU BUREAU DU 9 FEVRIER 2015





DELIBERATION

Réunion du Bureau

du

9 février 2015

Mobilité durable

Exploitation du réseau de transports en commun

Arc Nord Sud T4 : concertation préalable

Modification des modalités de concertation : autorisation

Par délibération du 15 octobre 2012, le Bureau communautaire a décidé d'autoriser le Président à engager la concertation préalable, conformément aux dispositions de l'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme, sur le projet Arc Nord-Sud. Il a également approuvé les modalités de la concertation, actant notamment le principe de réaliser la concertation préalable durant les phases d'études concernant la définition du programme et l'élaboration de l'avant-projet.

La première étape de cette concertation s'est déroulée entre mars et mai 2013, durant les études de définition du programme. Elle a porté sur l'ensemble des opérations composant le projet Arc Nord-Sud :

- une nouvelle ligne à haut niveau de service : la ligne T4 (de type TEOR) (8,5 km), en grande partie en site propre entre Boulingrin et Zénith, qui empruntera notamment les boulevards et le pont Guillaume le Conquérant,
- des améliorations de la desserte de la Plaine de la Ronce et d'Isneauville par la ligne F1 (ex ligne 7), qui assurera toujours les liaisons entre le Plateau Nord, le centre de Rouen et la Rive Gauche, jusqu'au rond-point des Bruyères,
- des parkings relais sur chacune de ces deux lignes pour faciliter le transfert de la voiture vers les transports en commun, dès l'entrée dans l'agglomération.

Aujourd'hui, la deuxième étape de la concertation préalable (liée aux études d'avant-projet) ne peut être engagée dans le même temps pour les opérations "ligne T4 avec P+R au sud" et "ligne F1 avec P+R au nord". En effet, l'état d'avancement de ces opérations diffère : un maître d'œuvre travaille actuellement sur l'opération "ligne T4 avec P+R au sud" et réalisera les études d'avant-projet au premier semestre 2015, tandis que pour l'opération "ligne F1 avec P+R au nord" la maîtrise d'œuvre n'a pas encore été attribuée et des études sont en cours pour préciser le



programme.

Afin de ne pas prendre de retard sur le projet de ligne T4 et de respecter la régularité de la procédure de concertation, il serait pertinent de dissocier les modalités de concertation entre les deux opérations.

Concernant la deuxième étape de concertation préalable portant sur l'élaboration de l'avant-projet, les modalités proposées sont les suivantes :

- Ligne T4 avec P+R au sud :

- des réunions publiques avec la population dans le secteur d'étude de la ligne T4 et du P+R sud,
- une réunion avec des représentants de la société civile dans le cadre du Conseil Consultatif de Développement de la Métropole Rouen Normandie,
- une campagne d'information portant sur le projet et les réunions publiques (insertions sur le site internet de la Métropole Rouen Normandie et dans le magazine de la Métropole Rouen Normandie, affiches),
- un bilan des deux étapes de la concertation préalable sera effectué.

- Ligne F1 et P+R au nord :

- une réunion publique avec la population dans le secteur d'étude de la ligne F1 et du P+R nord,
- une réunion avec des représentants de la société civile dans le cadre du Conseil Consultatif de Développement de la Métropole Rouen Normandie,
- une campagne d'information portant sur le projet et les réunions publiques (insertions sur le site internet de la Métropole Rouen Normandie et dans le magazine de la Métropole Rouen Normandie, affiches),
- un bilan des deux étapes de la concertation préalable sera effectué.

La teneur globale du projet Arc Nord-Sud et les objectifs du projet et de la concertation initialement approuvés restent inchangés.

Le Quorum constaté,

Le Bureau métropolitain,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,



Vu le Code de l'Urbanisme, notamment l'article L 300-2,

Vu le décret 2014-1604 du 23 décembre 2014 portant création de la métropole dénommée "Métropole Rouen Normandie",

Vu la délibération du Conseil Communautaire du 18 octobre 2010 relative à l'axe Nord-Sud,

Vu la délibération du Bureau Communautaire du 15 octobre 2012 relative à la concertation de l'axe nord sud,

Vu la délibération du Conseil du 15 décembre 2014 approuvant le Plan de déplacements Urbains (PDU),

Vu la délibération du Conseil du 14 avril 2014 donnant délégation au Bureau,

Ayant entendu l'exposé de Monsieur Marc MASSION, Vice-Président,

Après en avoir délibéré,

Considérant :

- que le projet d'Arc Nord Sud se décompose des deux opérations suivantes : une nouvelle ligne à haut niveau de service T4 avec un P+R au sud et des améliorations de la desserte de la Plaine de la Ronce et d'Isneauville par la ligne F1 avec un P+R au nord,
- que l'état d'avancement des deux opérations constitutives de l'Arc Nord-Sud est différent,
- qu'il est nécessaire de dissocier les modalités de concertation entre les deux opérations,

Décide : (abstention : 1 voix)

- d'approuver la dissociation de la deuxième étape de concertation préalable pour les opérations "ligne T4 avec P+R au sud" et "ligne F1 avec P+R au nord",

et

- d'approuver que la concertation soit menée durant la phase d'études d'avant-projet selon les modalités suivantes :

Ligne T4 avec P+R au sud :

- des réunions publiques avec la population dans le secteur d'étude de la ligne T4 et du P+R sud
- une réunion avec des représentants de la société civile dans le cadre du Conseil Consultatif de Développement de la Métropole Rouen Normandie,



- une campagne d'information portant sur le projet et les réunions publiques (insertions sur le site internet de la Métropole Rouen Normandie et dans le magazine de la Métropole Rouen Normandie, affiches).

- un bilan des deux étapes de la concertation préalable sera effectué.

Ligne F1 et P+R au nord :

- une réunion publique avec la population dans le secteur d'étude de la ligne F1 et du P+R nord

- une réunion avec des représentants de la société civile dans le cadre du Conseil Consultatif de Développement de la Métropole Rouen Normandie,

- une campagne d'information portant sur le projet et les réunions publiques (insertions sur le site internet de la Métropole Rouen Normandie et dans le magazine de la Métropole Rouen Normandie, affiches).

- un bilan des deux étapes de la concertation préalable sera effectué.

Il reste que pour respecter les prescriptions de l'article L 5211.10 du Code Général des Collectivités Territoriales, il sera rendu compte de cette décision au Conseil lors de sa prochaine réunion.

Fait à ROUEN les jour, mois et an susdits.

SUIVENT LES SIGNATURES
POUR EXTRAIT CERTIFIÉ CONFORME
LE PRÉSIDENT



La présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de Rouen, 53 avenue Gustave Flaubert, 76000 ROUEN, dans un délai de 2 mois à compter de sa publication et/ou notification.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur

076-200023414-20150209-D_2015_02_7434-DE

Acte certifié exécutoire

Réception par le préfet : 20/02/2015
Publication : 20/02/2015



ANNEXES DU BILAN PHASE 1

LES SUPPORTS DE REUNIONS ET LES OUTILS DE COMMUNICATION





LE FLYER

**TRANSPORTS EN COMMUN
ARC NORD-SUD**

La CREA dessine une nouvelle ligne
en site propre, innovante, performante
et confortable.

**PARTICIPEZ AUX
RÉUNIONS PUBLIQUES
DE 18H À 20H**

08 AVRIL BOIS-GUILAUME - BIHOREL
Espace Guillaume-le-Conquérant

12 AVRIL PETIT-QUEVILLY L'Astrolabe

22 AVRIL ROUEN Hôtel de ville

Plus d'infos
www.la-crea.fr

PRÉSENTATION DU PROJET

L'Arc Nord-Sud est un projet de transport en commun à haut niveau de service qui vise à répondre aux besoins de déplacements selon un axe nord-sud dans l'agglomération. Il remplace plusieurs opérations convergentes :

- une **nouvelle ligne**, en grande partie en site propre, entre Bihaumelle et le Zénith, qui traversera Rouen par les boulevards et le pont Guillaume-le-Conquérant ;
- des **améliorations de la performance de la ligne 7**, qui poursuivra à effectuer les liaisons entre le plateau Nord, le centre de Rouen, et la rive gauche ;
- des **parkings relais** sur chacune de ces deux lignes pour faciliter les échanges de la voiture avec les transports en commun, dès l'entrée dans l'agglomération.

Le projet sera mis en service en 2017 ou 2018. Il offrira une alternative attractive à la voiture et contribuera à la qualité de vie dans les secteurs concernés.

EN BREF :

Une nouvelle ligne :

- Un tracé de 8,5 km entre le site d'échange du Boulingrin et le Parc du Zénith ;
- 20 stations guérites ;
- 5 communes concernées : Rouen, Petit-Quevilly, Sotteville-le-Rouen, Saint-Etienne-du-Rouvray, Grand-Quevilly.

Une ligne 7 améliorée :

- Un tracé de 11 km entre le ZAC de la Plaine de la Rouerie et le parc-projet des Brévins ;
- 20 stations ;
- 5 communes concernées : Bihaumelle, Bois-Guillaume, Rouen, Grand-Quevilly, Sotteville-le-Rouen.

LES AFFICHES

**TRANSPORTS EN COMMUN
ARC NORD-SUD**

La CREA dessine une nouvelle ligne
en site propre, innovante, performante
et confortable.

**PARTICIPEZ AUX
RÉUNIONS PUBLIQUES
DE 18H À 20H**

08 AVRIL BOIS-GUILAUME - BIHOREL
Espace Guillaume-le-Conquérant

12 AVRIL PETIT-QUEVILLY L'Astrolabe

22 AVRIL ROUEN Hôtel de ville

Plus d'infos sur
www.la-crea.fr
rubrique transports /
arc-nord-sud



LES COMPTES RENDUS



Compte-rendu de réunion publique

« Conseillers de quartier Rouen »

Lieu : Hôtel de Ville de Rouen

Le 29 mars 2013, 18h.

Frédéric Sanchez : M. le Maire merci pour ces mots d'accueil, on est très heureux de participer à cette réunion qui a pour objet principal ANS, cela ne sera peut-être pas le seul objet. David Lamiray, qui s'occupe plus particulièrement des questions de transport au sein de l'exécutif de la CREA et Patrice Desanglois, qui nous rejoindra sans doute un peu plus tard, est un aussi un expert en la matière avec peut être plus une spécialisation sur les questions elbeuvienne, m'épauleront.

Alors l'ANS c'est quoi ? C'est un projet de nouvelle ligne de transport en commun à haut niveau de service. Pour le dire plus simplement : c'est quelque chose qui ressemble à TEOR, à la fois en termes de gabarit des véhicules et en termes de fréquence, de régularité des transports en commun. L'ANS desservira Boulingrin ou Beauvoisine, c'est d'ailleurs l'un des sujets qui fait l'objet de la concertation. Faut-il s'arrêter à Beauvoisine ? Ou faut-il aller jusqu'à Boulingrin ? L'ANS en passant par l'Ouest et le Sud du centre-ville de Rouen permettra de desservir le Zénith voire le technopôle du Madrillet pour boucler avec le terminus du métro. Cet ANS doit par ailleurs s'articuler avec la L7 et créer ainsi un maillage. Cela créera un réseau s'apparentant à un ballon de rugby. Un dispositif qui n'est pas tout à fait circulaire, mais qui vient reboucler au Nord et au Sud la ligne 7 et assurer ainsi des correspondances. L'ANS est justifié par une densité démographique forte, près de 150 000 habitants concernés. Il est également justifié par les besoins en transports en commun du cœur d'agglomération. On estime que la fréquentation en cœur d'agglomération pourrait rapidement être de 20 000 passagers par jour.

S'agissant de la L7, le projet dit ANS comprend un certain nombre de dispositifs visant à améliorer les performances de celle-ci. Il y a notamment le traitement des carrefours : carrefour du CHU, de la mairie et celui du futur Palais des congrès. Il y a un débat, une concertation à mener avec les habitants, les élus et vous les conseillers de quartiers sur la question des terminus et des parkings relais entre autres. Madame Grandou va à présent nous expliquer en détail le projet.

Agnès Grandou : Bonsoir je vais vous présenter en détail le projet ANS. Donc ANS est un projet de bus à haut niveau de service (BHNS) en site propre. Un BHNS est un bus qui est fiable, rapide et fluide, un bus qui n'est pas pris dans la circulation qui est accessible pour tous. Ce projet vise à améliorer les possibilités de se déplacer entre le Nord et le centre de l'agglomération, entre le Sud et le centre, mais aussi à l'intérieur de chacun de ces secteurs; L'objectif de réalisation est une mise en service en 2017 ou 2018. Ce projet présente plusieurs opérations.

Première opération : l'aménagement d'un site propre pour le bus qui relierait le secteur Beauvoisine au secteur du Zénith en empruntant sur la rive droite : le boulevard de Yser, de la Marne et des

Belges. Le site propre serait aménagé sur le pont Guillaume le Conquérant. Puis au Sud, sur la rive gauche il emprunterait : l'avenue Jean Rondeaux, de la Libération, et celle du 11 novembre. Il traverserait le rond-point des Bruyères et ensuite continuerait sur l'avenue des canadiens jusqu'au Zénith.

La deuxième opération de cet ANS : ce sont des améliorations de performances sur la Ligne 7 complémentaires à celles qui ont été mises en service en septembre 2012.

Troisième opération : ce sont des actions complémentaires sur les parcs relais, également complémentaires à ce qui a été mis en service en septembre 2012.

Alors pourquoi ce projet ? Le projet répond à trois grands enjeux. Premier enjeu : compléter le réseau de transports en commun structurant. Le réseau de TC à haut niveau de service en place aujourd'hui dans l'agglomération est constitué de 2 lignes de métro et des trois lignes de TEOR; les 2/3 des usagers des TC utilisent ces lignes, et leur fréquentation est en constante augmentation grâce à la fréquence et à la rapidité proposées. Mais du fait de son succès ce réseau devient insuffisant. Il y a donc un enjeu à le compléter en créant d'autres lignes structurantes de façon à répondre à de plus en plus de besoins dans l'agglomération. On constate aussi que ce réseau de TC a HNS ne dessert pas encore tous les secteurs à haute densité de population et forte demande de transport. On voit sur la carte que le centre de la rive gauche n'est pas desservi par les lignes de métro ni de TEOR. Certains secteurs de Petit-Quevilly, le secteur à l'Ouest sur les boulevards, le nord de Rouen et le Sud de Bois Guillaume sont aussi des secteurs denses qui sont insuffisamment desservis.

Deuxième enjeu fort : c'est l'accompagnement du développement urbain de l'agglomération. On assiste depuis une vingtaine d'année à une extension du cœur de l'agglomération vers l'Ouest cela a commencé avec la réhabilitation du quartier Pasteur. Aujourd'hui c'est le quartier Luciline qui est en cours de développement et demain ce sera l'éco quartier Flaubert sur la rive gauche. Ces nouveaux quartiers ou ces quartiers réhabilités ont besoin d'une desserte en TC. Aujourd'hui ces liaisons existent dans un axe Est Ouest grâce à TEOR mais on a besoin que les déplacements Nord Sud puissent aussi se faire dans ce secteur. Un autre développement important de l'agglomération : c'est ce qui accompagne la mise en service de Sud 3. Il y a une dizaine d'année on a assisté à un transfert de circulation entre l'avenue du 11 novembre et l'avenue de la libération vers Sud 3. Le fait qu'on ait moins de circulation sur ces voies fait qu'on a beaucoup d'opérations urbaines dans ces secteurs, des secteurs qui aujourd'hui sont très peu desservis par les TC. Il importe aussi d'accompagner le développement de grands équipements : le Zénith au Sud et le palais des congrès dans la côte de Neufchâtel. Mais aussi les parcs d'activités, qui ont déjà connu un fort développement ces dernières années, mais qui vont continuer à se développer dans les années à venir. Ainsi la zone d'activité du Madrillet au Sud et la zone d'activité de la plaine de la Ronce réuniront ensemble plusieurs milliers d'emplois chacune, il importe donc de bien les relier au secteur d'habitat de l'agglomération pour faciliter les déplacements domicile-travail en TC.

Troisième enjeu fort du projet : c'est de retrouver un meilleur équilibre dans l'agglomération entre les différents modes de transports. On observe ces dernières années une forte augmentation des déplacements en TC, et également une forte augmentation des déplacements à pied et en vélo. Or aujourd'hui la place réservée à ces modes est faible dans l'espace public. Un des enjeux de ce projet est donc de retrouver plus de place pour ces modes doux. De donner également une plus grande

place à la végétation afin d'améliorer la qualité de vie sur ces grands axes. De faire ainsi en sorte que ces axes circulés qui se sont progressivement retrouvés en cœur d'agglomération ne soient plus des espaces de coupures mais des lieux de rencontres.

Je vais rentrer maintenant plus précisément dans les caractéristiques du projet, et d'abord sur la nouvelle ligne qui reliera le secteur de la place Beauvoisine au secteur du Zénith. Sur cette ligne nous allons réaliser un SP pour le bus dans les 2 sens entre Beauvoisine et le rond-point des bruyères. Ensuite au sud du rond-point des bruyères on réalisera des aménagements adaptés, vous verrez qu'il y a plusieurs variantes possibles. Cette nouvelle ligne aura une fréquence comprise entre 6 et 9 minutes en heures de pointe et on attend une fréquentation comprise entre 15 et 20 000 voyageurs par jour, ce qui correspond à la fréquentation que nous avons aujourd'hui sur chacune des lignes de TEOR. Le projet comporte un certain nombre de variantes, celles-ci concernant notamment les terminus.

Sur cette nouvelle ligne au Nord plusieurs possibilités de terminus sont envisagées. Soit un terminus à la place Beauvoisine soit à la place du Boulingrin. Sur la place du Boulingrin on peut avoir un peu plus de correspondances avec d'autres lignes, par contre le coût du projet est un peu plus important car il y a 500 mètres supplémentaires à aménager et exploiter. Au Sud 2 variantes existent également. Il y a la possibilité d'avoir le terminus au Zénith ou bien au niveau du technopôle du Madrillet, ce qui correspond à 1,5 Km de tracé supplémentaire. Donc là aussi un surcoût d'infrastructures et d'exploitation mais en face la possibilité de desservir l'intérieur de la zone d'activité et d'avoir une correspondance avec le métro.

Le parking relais du Zénith est à conforter. Aujourd'hui c'est un parking relais dont l'attractivité n'est pas encore très importante. Le projet vise donc à améliorer son accessibilité et sa lisibilité de façon à ce qu'il soit plus efficace. Il y aura des stationnements complémentaires à trouver dans le secteur du Boulingrin de façon à ce que plus de personnes laissent leur voiture et empruntent les transports collectifs. Autre sujet clef sur la nature des aménagements : ce sont ceux des boulevards sur la partie Nord d'une part et la partie sud d'autre part. Sur les boulevards Sud le projet prévoit la création de voies de site propre ce qui va provoquer la suppression de 2 voies de circulation pour les voitures. L'enjeu va être de trouver un équilibre entre la suppression de voies de circulation automobile et les places de stationnement. On prendra de la place soit sur l'un soit sur l'autre. Ce qui signifie qu'en fonction des tronçons on pourra avoir deux voies de circulation et pas de stationnements ou une voie et des stationnements. Sur l'avenue des Canadiens deux solutions sont possibles en termes d'aménagement : soit la circulation du bus se fera parmi celle des voitures, soit on lui réserve une voie propre dans chaque sens. Un autre point important du projet ce sont les points de correspondances pour lesquels des aménagements de qualité devront être réalisés. Il y aura plusieurs points de correspondances fondamentaux. La place Beauvoisine, tout d'abord, qui permettra les correspondances avec les lignes 6, 7, 20 et avec le métro. La gare rue verte qui permettra les correspondances avec les lignes 4.8.11.13 et le métro. Le boulevard des belges pour la correspondance avec les trois lignes TEOR. L'avenue de Caen pour les correspondances avec le métro branche Georges Braque. Le rondpoint des bruyères pour les correspondances avec les lignes 7 et 41. Et puis des correspondances importantes sur le plateau et sur les rives sud avec des lignes transversales, 11 et 40 sur le plateau Nord et les lignes 6, 27 et 42 sur les rives Sud.

J'en viens aux améliorations de performances sur la L7 sur sa partie Nord, améliorations qui viennent compléter le dispositif qui a été mis en service en septembre 2012. Première amélioration l'accroissement de capacité du Parking de Rouges Terres qui comprend aujourd'hui 70 places, et qui est quotidiennement plein, d'ici quelques mois nous doublerons sa capacité. Ensuite le projet comprendra l'amélioration de plusieurs carrefours, des aménagements qui permettront aux bus d'avoir la priorité aux carrefours. Mais aussi des réaménagements des stations de façon à ce que l'accès et le confort en soient optimisés. 3 carrefours ont été jugés stratégiques : le carrefour de la mairie de Bois Guillaume, le carrefour du CHU et le futur carrefour du palais des congrès. Le projet comprend également la réalisation d'un parking relais définitif, le parking relais actuel étant réalisé sur un terrain qui devra retrouver sa vocation d'accueil d'activité économique qui lui est prévu. Le projet prévoit enfin de poursuivre la L7 jusqu'à la Plaine de la Ronce. Pour terminer la présentation quelques éléments complémentaires.

Tout d'abord, un zoom sur l'approche paysagère, qui est un point important du projet. Vous avez pu voir avec TOER qu'en apportant un transport en commun nous pouvons modifier de manière conséquente les espaces qu'il traverse. Les espaces traversés par ce tracé initial sont peu qualitatifs aujourd'hui et sur lesquels un travail d'amélioration paysagère est essentiel. Nous avons fait travailler une équipe de l'école du paysage qui a commencé à travailler sur des ambiances paysagères. L'image du haut est une image correspondant au secteur des boulevards où l'on voit que la végétation a repris plus de place avec notamment des parterres de verdure dans la contre allée. On va montrer deux images qui là sont des réalisations réelles d'aménagement de boulevard pour l'accueil d'un bus en site propre. Ici l'exemple de boulevards qui ont été réaménagés à Barcelone, on a retrouvé de la place pour les bus, les vélos et aussi de grands trottoirs où la végétation a gagné beaucoup de place. Et à Nantes dans un contexte urbain moins central, qui pourrait ressembler à ce qu'on pourrait avoir sur l'av des canadiens. C'est donc vraiment l'occasion de redonner une dimension paysagère à ces espaces.

Le coût du projet estimé pour la nouvelle ligne et pour les améliorations de performances sur la L7 est compris entre 65 et 80 millions € pour les travaux. Pour le matériel roulant une estimation entre 10 et 18 millions € a été faite et les coûts d'exploitation sont estimés entre 6 et 7 millions € par an.

Pour terminer le calendrier : nous avons réalisé une étude de faisabilité qui nous permet aujourd'hui de vous présenter le projet dans cet état. Il y aura une deuxième étape de concertation en 2014, qui accompagnera les études d'avant-projet. En 2015 aura lieu l'enquête publique qui débouchera sur la déclaration d'utilité publique qui nous permettra de recruter les entreprises qui réaliseront les travaux. Ceux-ci pourront débuter en 2016, les travaux qui dureront 2 ans, pour une mise en service à la fin de l'année 2017 ou courant 2018.

QUESTIONS SALLE

Jean-François Henric Je tiens à préciser que vous serez informés. Vous aurez un retour de l'ensemble des réunions de concertation, de ce qui ce sera dit lors des réunions. Il est temps de vous laisser la parole, j'espère que nous avons été clairs lors de la présentation. Nous allons passer aux questions. Merci de vous présenter cela nous aidera pour le compte rendu, merci de poser des questions les plus concises possibles. Je vous laisse la parole.

Pierre Blanchetière : Quartier du jardin aux plantes, mémoire vivante de Rouen 87 ans. J'ai fait partie pendant 30 ans de la commission de l'urbanisme de la ville de Rouen. Quelle est la largeur boulevard des belges ? Ce que vous avez prévu les vélos les piétons la contrevoie, il me semble que cela est possible à Nantes et à Barcelone, mais je ne vois pas ça passer boulevard des belges. Il y a d'autres rues où vous aurez les mêmes problèmes.

Brigitte Rocher Santenac : Quartier Rouen rive gauche. Avec ce projet y aura-t-il des maisons sacrifiées ? Avenue de Canadiens vu la largeur du trottoir comment allez-vous faire passer tout cela ? Comment sera envisagé le projet pour faire une voie propre ? Les gens qui travaillent le soir (dans la restauration) ou sortent n'ont pas de métro. Ne pourrait-il pas être possible d'étendre les horaires de circulation des métros ? Enfin je trouve que cela serait aussi bien d'avoir une voie propre à Amfreville.

Yvon Robert : Sur le Boulevard des belges il n'y a aucun problème à faire deux voies de véhicules de chaque côté et 2 voies centrales pour le transport en commun. 26 m 60. 1m50 de trottoir, 2m pour le stationnement, 2 m pour la contre allée, 2m sur stationnement de l'autre côté de la contre allée les deux voies de circulation transport en commun en site propre, 2 voies de circulations.

Pierre Blanchetière : Et sur le pont le conquérant ?

Yvon Robert : Il y a sept voies aujourd'hui sur le pont, cela permet sans aucun problème d'avoir 4 voies de circulations et 2 voies de pour le TCSP.

Pierre Blanchetière : N'oublions pas que la piste cycliste on doit voir assez large pour que les vélos puissent se croiser.

Yvon Robert : La piste cycliste on peut la mettre sans aucun problème avec le transport en commun comme à paris ou sur la ligne 7.

Frédéric Sanchez : Au préalable, on aurait peut-être dû le rappeler en introduction, bien entendu, avant de venir aujourd'hui devant vous ce soir, il y a eu une bonne année d'études durant laquelle nous avons bien évidemment vérifié les largeurs, vérifié la faisabilité de faire passer ces 2 voies réservé aux bus et vérifié comment nous articulions la nouvelle ligne avec la ligne 7. Nous avons fait un choix, la diapositive l'illustre bien entre l'ANS et la ligne 7, vous voyez, cela résulte déjà d'un choix fait par les élus.

Pierre Blanchetière : Mais c'est bon ça !

Frédéric Sanchez : Oui nous aussi on a trouvé que c'était bon ça mais il y avait d'autres solutions possibles. Ce choix est le résultat d'un arbitrage mené par les élus. Tout ça pour vous dire cher monsieur qu'il y a eu un certain nombre de vérifications et une des toutes premières a été de vérifier le gabarit des boulevards et avenues. Et donc ça passe.

Est-ce que des maisons seront rasées ? Eh bien non, c'est bien évidemment ce qu'on a vérifié aussi. Il se trouve que ces boulevards, qui ont longtemps été sur la rive gauche une route nationale, sont grands cela facilite grandement cette opération.

Avenue des canadiens je l'ai dit tout à l'heure je le répète. Dès qu'on aura dépassé le rondpoint des bruyères il n'est pas question de casser ce qui a été fait il y a quelques années il n'est donc pas

question d'installer le site propre au-delà du rond-point des bruyères lorsqu'on va vers le parc des expositions et le Zénith.

Habitante 1 : Non ce n'est pas là c'est après, c'est avenue des Chartreux qu'on veut savoir, c'est pour la ligne 7, au niveau du jardin des plantes monsieur.

Frédéric Sanchez : Ah votre question porte sur la ligne 7

Yvon Robert : Dans cette zone là il n'y a pas aujourd'hui de projet de site propre. La circulation fonctionne bien boulevard du jardin des plantes.

Frédéric Sanchez : Alors s'agissant d'Amfreville cela n'a pas de relation directe avec l'ANS. Mais nous avons annoncé hier que nous ferions d'ici septembre un site propre analogue à celui que nous avons mis en place route de Bonsecours dans le sens entrant il y a un peu plus de travaux que sur la côte de Bonsecours cela doit être fait pour septembre et le site propre fera 1,3 KM.

Après sur les horaires, il faut déjà les préciser pour savoir si l'on peut sortir et rentrer chez soi aux heures avancées de la nuit. Déjà précisons quels sont les horaires, les services rendus notamment le week-end.

Catherine Goniot : Sur les lignes principales les horaires le week-end TEOR et sur la ligne 7 on a le dernier bus autour de 22H30 23H00 mais on a un réseau qui s'appelle le réseau Noctambus qui fonctionne tous les soirs jusqu'à 1h00 du matin et qui circule le jeudi, le vendredi et le samedi jusqu'à 3H30. Ce réseaux dessert les deux campus universitaires mais dessert aussi tous les grands équipements culturels comme le 106, le théâtre des Arts etc. Donc il y a un réseau spécifique qui circule la nuit du jeudi au dimanche.

Frédéric Sanchez : Il y a une offre de transport en commun en soirée sur les lignes lourdes jusqu'à 22H30 et sur des lignes spécifiques sur des horaires qui nous amène au-delà de minuit. La question qui se pose donc à nous est qu'est-ce que nous pourrions proposer en plus ? Sur quels itinéraires ? Mais le propos général sur le thème qu'il n'y a pas d'offre est à vrai dire de l'ordre de la légende. Comme d'autres. Par exemple moi j'entends souvent dire que c'est trop cher quand je demande aux personnes qui me disent cela « Ah bon combien cela coûte ? » je m'aperçois rapidement qu'elles ne savent pas. Il y a cette idée très ancrée qu'il n'y a pas de transports collectifs la nuit, cela est faux. Est-ce qu'il y en a assez ? Est-ce que les itinéraires qui sont desservis sont les plus appropriés ? Ça c'est un autre débat.

Habitante 2 : Est-ce que je peux rebondir parce que justement je vous ai adressé une lettre. On parle du Noctambus, par exemple pour moi c'est difficile d'aller au zénith. Parce que dernier bus 22H30 au zénith, seulement il s'arrête à l'hôtel de ville ça veut dire que quelqu'un qui habite Bois Guillaume à 22H30 il ne peut pas rentrer du Zénith par le bus 7. Et croyez-moi bien j'ai étudié cela pendant un mois je peux vous dire que c'est tout à fait vrai. Donc il s'arrête à hôtel de ville il ne va pas jusqu'à Bois Guillaume donc c'est problématique.

Catherine Goniot : Oui, alors quand il y a des spectacles au Zénith il y a une navette qui circule. Ce qui est un peu compliqué c'est que le réseau de nuit ce ne sont pas les mêmes lignes que le jour. Ce sont des lignes qui ont des numéros spéciaux T1, N1 et N2 et en ce qui concerne le Zénith et le 106 on est sur un système de navettes, c'est à dire que comme il n'y a pas des activités tous les soirs sur

le 106 et le Zénith on est sur un système de navettes qui attend les gens à la sortie, à l'heure de sortie des spectacles.

Catherine Goniot : En tout cas il y a une offre de transports au Zénith les soirs de représentations avec des navettes spéciales A et B.

Pierre Blanchetière : Oui enfin, franchement, me rendant souvent au zénith et habitant au jardin des plantes je prends ma voiture ! Rouen intramuros quand il y a plus de bus...

Frédéric Sanchez : je vais vous donner la parole simplement attendez ma réponse. Je comprends que sur ANS les choses ne se passent pas trop mal puisque visiblement il y a peu de questions. Alors moi je voudrais vous donner une information pour rebondir sur l'échange qui vient de se produire. Dans le cadre de l'armada la CREA met en place un service de nuit pour les 10 jours de l'Armada. Quelle sont les lignes Catherine ?

Catherine Goniot : Alors nous aurons les lignes du métro, TEOR, la L31, la L30, La 32 et puis le réseau structurant L4, L10.

Frédéric Sanchez : D'accord. Et nous allons fonctionner jusqu'à quelle heure ? Et quel est le coût supplémentaire pour que les habitants aient une idée de l'effort financier que cela représente ?

Catherine Goniot : Nous allons fonctionner jusqu'à la fin du dernier concert soit 2H00 du matin. Le coût est de l'ordre de 900 000€.

Frédéric Sanchez : Pour être encore plus précis le coût s'élèvera à 980 000€ pour 10 jours. Donc mesdames et messieurs ce dont nous parlons ici ce n'est pas du tout d'améliorer les capacités techniques des transports en commun de Rouen. Techniquement rien n'empêche le TEOR de fonctionner 24/24H. Ce dont nous parlons ici c'est évidemment de financement, donc d'impôts. Sur la desserte nocturne de l'agglomération, les élus de la CREA ont décidé qu'elle devait progresser au fil du temps. On a pris un certain nombre de dispositions comme les navettes au départ du Zénith. C'est vrai que sur ce point les navettes sont peu lisibles, on doit faire un effort pour rendre les navettes plus lisibles pour nos usagers. On a pris des dispositions avec des lignes spéciales le jeudi vendredi et samedi soir avec les lignes Noctambus. Mais là nous avons à faire à un problème financier vous le voyez bien pour 10 jours d'Armada 980 000€, et ce n'est pas sur l'ensemble du réseau mais que sur les lignes principales. Si nous devons faire cela toute l'année ce sont des dizaines de millions d'euros qu'il faudrait injecter en plus dans la TCAR.

Habitante 1 : Moi je disais que le bus 7 quand vous venez pour un conseil municipal le dernier bus il s'arrête à 21H00. Alors excusez-moi le Conseil municipal il s'arrête pas avant 21H00.

Frédéric Sanchez : Si vous venez au Conseil municipal à Petit Quevilly à 20H30 il n'y avait plus personne.

Habitante 1 : Oui mais ce n'est pas Rouen excusez-moi !

Habitante : Conseil de quartier Rive gauche. Je vous pose une question concernant la ligne 7 qui pose pas mal de problèmes aux riverains. Pour sortir du garage, autrefois nous avions la possibilité pour aller sur Sotteville de faire le tour du rondpoint Champlain et de revenir. Avec le site propre nous sommes obligés en sortant du garage de remonter l'avenue de Champlain, de prendre les quais sur la

gauche et redescendre sur la rue Saint Sever et de reprendre le boulevard Clemenceau pour pouvoir aller sur Sotteville. Donc on fait des Km et on se retrouve en plein embouteillage. J'aimerais que la CREA et la ville se penchent sur ce problème afin que les riverains, qui n'ont pas été pris en considération à l'époque, soient enfin pris en compte et qu'on leur trouve une solution.

Frédéric Sanchez Pour bien comprendre, c'est le sens unique qui pose problème ?

Habitante : c'est le fait de ne pouvoir faire le tour du rond-point.

Frédéric Sanchez : Nous allons étudier une solution.

Habitante 3 : Conseil de quartier centre-ville rive gauche. Nous c'est également sur la Ligne 7 mais ça concerne l'aménagement de la place Carnot qui n'est toujours pas fini. Cela fait au moins un an et demi M. le Maire et il n'est toujours pas fini, il y a toujours une barrière, un trou, il y toujours quelque chose...

Catherine Goniot : Oui, oui effectivement c'est autour du bâtiment rond qui est le local conducteur. On attend encore les jardinières.

Habitante 3: oui et quand sera-t-il occupé ?

Catherine Goniot : Mais il est déjà occupé par les conducteurs de la TCAR.

Habitante: Ah bon ? Moi je ne vois personne.

Catherine Goniot : Non mais en fait c'est un lieu d'échange. C'est là que se font les échanges de services. Ce lieu n'a pas vocation à être ouvert au public. Cela ne génère pas une activité énorme en termes de passage.

Habitante 3: On pensait qu'on pouvait acheter nos billets là dedans.

Catherine Goniot : Ah non pas du tout. En fait c'est ce qui se trouvait sur la place de l'hôtel de ville qui a été déplacé là-bas.

Pierre Blanchetière: C'est comme les contrôleurs dans les bus il n'y en a jamais! Moi je suis un habitué du 7, il y a je ne sais pas combien de semaines, de mois que je n'ai pas vu un contrôleur! Moi j'étais à la chambre des métiers de très nombreuses années et à la commission des finances en plus! Eh bien les finances si on ne sait pas percevoir de dû on va à la catastrophe et puis c'est tout!

Yvon Robert : Non mais vous ne pouvez dire cela.

Jean-François Henric : Essayons de faire des interventions sur le projet d'ANS s'il vous plaît.

Pierre Blanchetière : Si les jeunes avec des fourrures je les vois ils ne payent jamais leur transport. Ce ne sont pas les ouvriers.

Habitant : Je voulais savoir si les vélos circuleront sur les voies réservées avec les bus en site propre ?

Frédéric Sanchez : Oui sur l'ANS ce sera le cas.

Patrick Boulard : Conseil de quartier Rive gauche. Serait-il possible de demander aux chauffeurs de bus de respecter la zone à 30Km. Parce qu'encore en venant tout à l'heure j'ai vu une dame qui était sur le passage piéton qui se faisait engueuler par le chauffeur de bus parce qu'elle passait. Excusez-moi mais c'était vraiment cela.

Catherine Goniot : On va passer le message.

Yvon Robert : on est parfaitement d'accord monsieur. Il faut le répéter constamment. Nous le ferons.

Habitante 4 : Je voudrais revenir sur l'aménagement des boulevards, si je me fie à votre plan il y aura deux voies dans un sens et qu'une seule dans l'autre pour les voitures ?

Yvon Robert : Cela c'est une hypothèse ce que j'ai dit tout au début et je le redis sur le passage qui va de la Seine jusqu'à Boulingrin selon les endroits on peut avoir plusieurs solutions, mais on en est pas aujourd'hui à définir avec précision les tracés définitifs. Je propose qu'on rejette un œil sur le calendrier. Voilà regardez, aujourd'hui on est sur une première étape de concertation. La première étape de concertation c'est sur le principe d'un TCSP avec un BHNS sur cet axe-là. Et vous voyez il y a en 2014 une deuxième étape de concertation et pendant l'enquête publique il y a une troisième étape de concertation. Cela est conforme à la loi sur les grands projets d'infrastructures. Dans un premier temps on est sur le principe, dans un deuxième temps on commence à préciser les détails et enfin avec l'enquête publique on est sur le dessin, partout on est au centimètre près.

Pourquoi ces 3 étapes ? Précisément parce que dans les grands projets d'aménagement il y avait une époque où il n'y avait que la phase d'enquête publique et à partir de ce moment-là seulement vous organisiez la concertation. Je me souviens notamment entre 89 et 94 d'avoir fait un certain nombre de réunions sur la construction du métro où nous n'avions pas les deux phases de concertation, et où on est arrivé en réunion publique en présentant le détail de la construction. Il y avait alors des personnes qui disaient : « Mais tout est décidé on ne peut plus faire la moindre modification ! ». Si, nous avons quand même pu faire des modifications dans le cadre de l'enquête publique du métro mais le projet était tellement avancé que ces modifications avaient un coût d'étude important. La Loi, depuis 90, a donc ajouté des phases de concertation à un moment où tout n'a pas déjà été décidé.

Sur les boulevards tout n'a pas été décidé on peut faire du stationnement ou ne pas en faire. On peut faire des pistes cyclables séparées de la voie bus ou au contraire mettre les vélos sur la voie bus. Il y a plusieurs solutions possibles et on n'a pas choisi « la » solution définitive. Aujourd'hui on est sur le principe d'un transport en commun à au niveau de service avec 2 voies réservées pour garantir la régularité et la fréquence du transport en commun.

Habitante 4 : moi personnellement je prends les transports en commun aussi souvent que je peux mais dans certains cas je ne peux faire autrement que prendre la voiture pour certains déplacements, notamment quand je sors de Rouen. Et si je considère l'aménagement que vous proposez je me rends bien compte que cela risque de coincer car aujourd'hui il y a bien 6 voies et non 3. 3 en descendant 3 en montant or elles sont saturées, alors si vous en supprimez 3 je ne sais vraiment pas comment on va faire pour se déplacer. En plus il y a les transports exceptionnels qui

passent là, je ne vois pas comment cela va passer. Moi personnellement de ma fenêtre je vois passer des ailes d'avion ou d'éolienne je ne sais pas ce que c'est, ça prend tout le carrefour...

Yvon Robert: Oui Rouen est un des trajets des transports exceptionnels, qui ont considérablement diminué car tous les maires depuis 25 ans se battent avec l'Etat pour qu'ils passent par d'autres endroits que les cœurs de villes. Quand on a des morceaux de fusée de 50 mètres de long qui passent au cœur de Rouen ce n'est quand même pas génial...Il y en avait beaucoup plus auparavant, cela a diminué, cela n'a pas disparu. L'objectif des maires de Rouen, qu'ils soient de droite ou de gauche, là-dessus il y a consensus, c'est de faire disparaître les transports exceptionnels. Mais il y a des travaux importants à effectuer car s'ils passent par Rouen ce n'est pas par plaisir. Les conducteurs de transports exceptionnels ils préféreraient passer sur une route où il n'y a pas des tournants, des carrefours et des voitures en stationnement. Donc si ils passent là c'est qu'il y a des secteurs où ils ne peuvent pas passer et notamment sous certains ponts dans le département de la Seine Maritime. Il y a donc un travail à mener avec l'Etat. Donc laissons cela de côté, un jour je l'espère il n'y aura plus aucun transport exceptionnel dans Rouen mais on ne va pas attendre que cela soit terminé pour avancer du côté des transports en commun dans la CREA.

Je le répète boulevard des belges il y a parfois 7 voies et sinon 6. Donc quand il y a 7 voies on peut très bien faire 4 voies d'automobile et 2 voies de TCSP. Par contre il est clair que cela diminue les possibilités de la circulation, mais notre choix, qui est totalement assumé, est qu'il n'est pas question de supprimer la circulation automobile. Par contre il est question, c'est notre volonté, de diminuer la circulation automobile. Mais pour diminuer celle-ci il faut que vous ayez une offre de transport en commun supplémentaire.

La situation qu'on rencontre tous les jours à Rouen, qu'on expérimente grandeur nature, c'est qu'à chaque fois qu'il y a 5 à 10 000 personnes supplémentaires qui prennent les transports en commun au lieu de prendre leur voiture la circulation redevient possible dans le cœur de Rouen. Et à ce moment-là les gens se disent quand ils sont dans les transports en commun: «Et bien cela ne circule pas mal en fait, je vais pouvoir reprendre ma voiture la semaine prochaine». Et on se retrouve la semaine qui suit avec ces 5 à 10 000 dans leur voiture. C'est bien de cet ordre-là pas plus, en effet, sur les environ 300 000 voitures qui rentrent et qui sortent de Rouen tous les jours le problème il est sur ces 5 à 10 000 qui abandonnent leur voiture un jour et la reprennent le suivant car ils ont constaté que ça circulait plutôt bien. Et à ce moment-là ça coïncide. Donc il y a absolument besoin d'avoir des transports en commun.

Il est extrêmement intéressant d'observer que l'ensemble des transports en commun sur la CREA ont vu leur fréquentation augmenter de 10 % ces 6 derniers mois. Mais le métro c'est +20%, TEOR c'est +10%, les lignes 6 et 7 c'est entre +25 et +30% selon les moments, et il y a d'autres lignes à l'inverse qui voient leur fréquentation baisser parce qu'elles sont complètement engluées dans la circulation. Si l'on veut faire des progrès aux transports en commun et donc faire diminuer la circulation automobile il faut une offre de transport en commun de qualité : rapide et fréquente. Avec la ligne 7 on n'a pas fait quelque chose de totalement complet on a mis de la voirie réservée partout où cela coïncitait. Cela a suffi à faire considérablement augmenter sa fréquentation avec globalement d'une année sur l'autre un bond de l'ordre de 20 à 25%, avec un record lors d'un des samedis de décembre pendant la période des courses de Noël, vous savez ces fameux samedis où, paraît-il, il n'y avait personne en ville...où nous avons enregistré +70% d'utilisateurs par rapport au même samedi de

l'année précédent, parce que le site propre facilite la circulation. Donc cela est complètement lié si l'on ne diminue pas les voies de circulation sur les boulevards et on n'améliore pas la rapidité des transports en commun on ne diminuera jamais la circulation automobile dans Rouen. C'est un axe de circulation majeur, on laissera bien évidemment la possibilité d'y circuler en voiture mais on la diminuera.

Pierre Blanchetière : Quand les politiques se sont décidé il y a 50 ans pour les études du contournement Est et bien il n'y a toujours rien de fait...C'est sûr vous les politiques pour vous tirer dans les pattes vous êtes forts...C'est toujours les mêmes choses !

Yvon Robert : Alors attendez ce n'est pas la peine de parler des hommes politiques d'il y a cinquante ans, cela ne sert à rien. Par contre nous on est en train de prendre le taureau par les cornes. J'ai entendu les mêmes types de discours il y a 25 ans lors de la construction du tramway. La ligne a été faite, les lignes 6 et 7 ont été faites et on continue avec l'ANS. Je vous garantis qu'il y a 60 000 personnes par jours dans le tramway et quand il n'existait pas ils étaient davantage dans leurs voitures. On continue donc d'avancer.

Habitante 4 : Actuellement la circulation est asphyxiée dans Rouen, on ne peut rentrer on ne peut sortir...

Yvon Robert : Mais c'est fondamentalement problématique madame, mais aujourd'hui Rouen n'est pas asphyxié, Rouen est asphyxié les jours où les gens reprennent trop leur voiture, c'est un problème de 5 à 10 000 voitures. Je comprends que parfois on ne peut faire autrement que de prendre sa voiture, on ne va pas commencer à distribuer des tickets de rationnement...Par contre pour que les gens abandonnent leur voiture il faut leur proposer une offre de transport efficace. Nous sommes là sur un projet d'amélioration globale de la qualité de vie sur Rouen mais un projet complexe qui va prendre du temps comme on le voit sur le calendrier. Pour ce projet il va falloir expliquer, écouter les habitants de la CREA et répondre à leurs interrogations, leurs préoccupations.

Habitante 2 : Je vais parler de cette ligne, l'ANS, on ne peut pas non plus beaucoup en parler car on a encore assez peu d'éléments précis. Je pense que la prochaine fois on en aura plus l'occasion. Mais néanmoins je suis ravie de voir que cela va être une vraie ligne en site propre dans la mesure où cette fois ci vous avez prévu le double sens. Parce que la ligne 7 c'est un truc bâtarde dans la mesure où dans un sens ça marche mais pas dans l'autre. Peut-être qu'encore plus de gens la prendraient si dans l'autre sens aussi il y avait une voie réservée.

Ce que je regrette c'est qu'il n'y ait donc pas comme pour le TEOR une véritable continuité, par exemple à partir du Boulevard de l'Europe et la rue Lafayette dans le prolongement d'un seul coup vous avez les voitures et le bus sur une même voie dans la rue Lafayette.

J'ai également lu dans les journaux au moment de la mise en circulation de la L7 qu'il y a des gens qui étaient sur Isneauville juste après les Rouges Terres, des lycéens des étudiants principalement, qui sont obligés maintenant d'aller beaucoup plus loin, de prendre le 11 et de s'arrêter. Pourquoi n'y a-t-il pas de continuité ?

Frédéric Sanchez : En l'occurrence nous avons amélioré fortement en septembre la Ligne 11. Mais c'est toujours pareil nous rêvons tous d'un transport en commun qui s'apparente à un taxi, or ce ne sera jamais un taxi donc il y a forcément, quand on opère des choix, des usagers qui sont mieux

servis que d'autres. Nous nous sommes, cependant, rendu compte qu'il y avait des usagers qui étaient impactés trop fortement, de manière trop négative. Une nouvelle ligne a donc été créée la 96 qui, pour un coût de 40 000 €, vient compléter l'offre et l'améliorer encore. Tous ces sujets sont des sujets complexes comme vous le savez mais on est dans une situation d'expansion de l'offre. D'une certaine manière l'augmentation des réclamations relatives aux transports est aussi le fruit de ce développement du réseau, puisque à chaque fois que nous ouvrons une nouvelle ligne de transport en commun efficace nous accentuons le contraste avec les zones où l'offre de transport est moins avantageuse. Ainsi les riverains en font part entre eux. Avant ce n'était pas comme cela les gens étaient beaucoup plus résignés. C'est vrai que nous sommes largement en expansion d'offre. L'Arc Nord Sud c'est colossal le supplément d'offre que cela va permettre. Cela dit ça coûte cher. Mais je suis convaincu qu'il faudra poursuivre sur d'autres projets. Je crois chère madame que la ville dans laquelle nous souhaiterions vivre n'est pas encore la ville dans laquelle nous vivons, qui est encore trop une ville routière. Comme maire moi aussi je constate que les demandes qu'on nous adresse sont plus des demandes visant à limiter la place de la voiture, à limiter la vitesse des voitures et à développer une alternative efficace à la voiture. L'arc Nord Sud en sera une.

Habitante 5 : pourquoi n'aurions-nous pas des Filo'r à Rouen sur la ligne 7 ? Ce serait bien car c'est tout petit Filo'r, ce n'est pas des grands bus.

Sanchez : Madame Filo'r est déployé dans les zones rurales de la CREA depuis maintenant 2 ans. C'est un grand succès. Le dispositif Philo est un dispositif dit « à la demande » il faut être abonné et on téléphone 24H avant, il y a des arrêts théoriques qui sont sur la carte et on dit : « voilà j'aimerais être pris à telle heure à tel arrêt ». Sur Elbeuf cela existait déjà et s'appelait « Allo bus » dont s'occupe Patrice Desanglois et cela concerne une zone d'environ 45 000 habitants où il y a 15 000 abonnés, cela marche donc vraiment très très bien. Mais c'est pour les zones rurales parce qu'en ville on a le tramway on a Teor on aura l'ANS bientôt. De la même manière cela n'aurait pas de sens de faire passer ANS à la campagne.

Habitant 1 : le projet de tram-train c'en est où ? Il y a eu des conférences là-dessus donc je voudrais savoir.

Habitante 6 : Ma fille habite La Brétèque et le bus 40 passait là depuis toujours et puis subitement la veille de la rentrée le circuit du bus a complètement changé. Pourquoi ?

Habitante 7 : Je voulais savoir si vous allez construire à la place des Chartreux des immeubles. Est-ce que cela va réduire le boulevard de ce côté-là ? Parce qu'on a assisté à des réunions en tant que conseillers de quartier mais on n'a pas eu plus d'informations que cela.

Habitante 8 : Moi j'attends la ligne propre de la rue Lafayette jusqu'au boulevard de l'Europe.

Sinon comment envisagez-vous la correspondance ? Parce que la ligne 7 qui allait jusqu'au Zénith c'était formidable mais maintenant si je comprends bien il faudra changer de bus au rond-point des Bruyères. Comment envisagez-vous une gare ou l'arrêt ?

Frédéric Sanchez : Ne vous inquiétez pas il y aura des aménagements pour faciliter au maximum les correspondances et organiser un point d'échange, comme disent les spécialistes, efficace et confortable. D'ailleurs on va être en travaux, me disait David Lamiray, sur tout le parvis-point

d'échange avec TEOR au Théâtre des Arts. On va agrandir les quais, en plus le parvis s'est abîmé donc on va faire restaurer tout cela.

Sur votre question pour le moment nous ne prolongerons pas le site propre sur Lafayette pour tout un tas de raisons qui tiennent aux caractéristiques de l'agglomération et font que nous privilégions l'ANS. Mais à partir de 2020, cela fait partie de nos projets, quand la nouvelle gare sera installée sur le site de la SERNAM nous reviendrons dans ce secteur pour refaire évidemment des travaux. Il y a des réflexions : est-ce que ce sera une nouvelle ligne TEOR ou un tramway ? Ce n'est pas impossible car si nous avons l'implantation de la nouvelle gare nous aurons besoin de quelque chose de très puissant en termes de capacités.

Sur les autres questions. Le tram-train ça c'est quelque chose dont s'occupe la Région. A brèves échéances il y a des travaux en cours visant à la diamétralisation de la ligne Elbeuf-Yvetot de façon à ce que Rouen ne soit plus le terminus mais Yvetot, ce qui doit permettre, si les besoins s'en font sentir, de doubler aux heures de pointes les trains en circulation et fournira une alternative extrêmement intéressante pour tous ceux qui viennent de loin. La mise en fonctionnement devrait avoir lieu l'année prochaine.

Sur les adaptations de lignes chère madame c'est exactement ce que j'ai dit tout à l'heure, le bus il ne passe plus devant chez votre fille si j'ai bien compris mais il passe à quelques dizaines de mètres.

Habitante 6 : Non il est à un kilomètre son bus.

Frédéric Sanchez : Quand nous révisons les tracés des bus nous le faisons sur des données objectives, c'est-à-dire combien y a-t-il d'usagers qui sont montés dans le bus à chaque arrêt. Sur l'arrêt dont vous nous parlez nous avons constaté que la fréquentation était trop faible. Nous, les services de la CREA et de la TCAR, travaillons en regardant de manière extrêmement précise la fréquentation. Lorsque nous redressons ou changeons un tracé c'est bien parce que le tracé n'est pas efficace et ne collecte pas assez d'usagers. C'est donc ce que nous avons fait sur cette ligne et du coup on a plus d'usagers.

Yvon Robert : Notre objectif c'est vraiment d'apporter le maximum de services au maximum de personnes. Mais il arrive qu'il y ait des endroits où pour dix personnes c'est moins bien et 90 pour qui c'est mieux.

Frédéric Sanchez : Enfin sur la place des Chartreux, oui nous allons construire mais nous avons bien pensé à conserver la place pour pouvoir faire passer le TCSP.

Pierre Blanchetière : Au conseil de quartier du jardin des plantes on trouve cela très bien ce que vous allez faire avec la ligne 7 mais par contre on voudrait juste qu'il y ait un petit peu plus de bus le samedi matin. Et ce n'est pas que ceux du quartier jardin des plantes toute la rive gauche aurait besoin d'un peu plus de bus le samedi matin sur le 7 et que par contre vous en supprimiez un peu moins pendant la période des vacances.

Frédéric Sanchez : Cela c'est une question d'argent pour dire les choses très simplement. Nous avons pris en septembre la décision d'améliorer les fréquences le samedi après-midi et donc c'est vrai le samedi matin il y en a moins pendant les périodes de vacances également. Mais nos habitudes de vie

évoluent aussi donc, dans les années qui viennent, il n'est pas impossible qu'on renforce l'offre même pendant ces périodes-là.

Pierre Blanchetière: Oui mais monsieur Sanchez j'étais boulanger au marché des Emmurées il faut dire que cela pourrait l'aider. Car le marché des Emmurées est en train de se mourir...

Habitante 7: Je voudrais savoir pourquoi les cartes de bus pour les personnes âgées c'est 65 ans et non 60 ans. Vous allez à Nantes à st Nazaire c'est 60 ans. La SNCF aussi c'est 60 ans.

Jean-François Henric : La question est un peu hors sujet madame.

Habitante 7: C'est peut être hors sujet mais c'est quand même nous qui payons les augmentations parce qu'une carte ça fait 10 voyages et bien sur une retraite ça paraît! Et c'est nous qui payons la CREA aussi avec nos impôts. Alors j'estime que cette question elle n'est pas inutile.

Yvon Robert : Juste pour avoir un ordre de grandeur de la répartition financière, l'exploitation des transports en commun c'est aux alentours de 80 millions € par an. Il y en a 20 qui sont payés par les usagers et 60 par le versement transport donc par les entreprises et 2% des salaires sont reversés.

Habitante7 : Oui mais nous on a payé quand on travaillait. On baisse les étudiants mais on augmente les seniors.

Yvon Robert : augmenté de 10 centimes.

Habitante 7: Non non excuse-moi Yvon mais tu ne prends pas le bus souvent visiblement!

Frédéric Sanchez : On va s'arrêter là pour aujourd'hui cela dit il y a encore d'autres réunions sur le projet ANS, le 8 avril au bois Guillaume, le 12 avril au Petit Quevilly et le 22 ici même. Merci de votre participation à tous.

Compte-rendu de Séance plénière

Conseil Consultatif de Développement CREA

Le 2 avril 2013

Frédéric Sanchez : L'objectif de cette rencontre qui associe le conseil consultatif est de faire le point sur le projet ANS que va piloter la CREA.

Avec David Lamiray qui m'épaula sur ce projet et Patrice Desanglois, qui s'occupe plus particulièrement du TAE, nous avons l'ambition de franchir d'ici dix ans une nouvelle étape du maillage du cœur d'agglomération en transport en commun. Bien entendu en matière de transport l'ANS n'est pas le seul sujet. Ainsi en juin prochain cette même assemblée communautaire devra adopter un PDU qui prend acte des innovations les plus récentes, comme FILO'R ou la L7, mais détaillera également les projets futurs de l'agglomération dont l'échéancier doit être étudié, notamment la desserte des plateaux Est. Il s'agit donc bien d'un document de programmation.

A une échéance plus lointaine nous commençons à réfléchir au développement d'un nouvel axe Est – Ouest rive gauche cette fois ci. Celui-ci permettra la desserte de la nouvelle gare, traversera le boulevard d'Orléans jusque l'éco quartier Flaubert, remontera le pont Flaubert et desservira la zone d'activité du mont Riboudet.

Ce soir il n'est pas envisagé de mener une réunion sur l'exploitation globale des transports en commun dans l'agglomération. Voilà c'était juste une remarque pour le bon ordre de notre réunion. L'objet de la réunion c'est bien ce futur ANS, les problématiques qu'il soulève en termes d'aménagement et d'exploitation.

Agnès Grandou : En préalable je tiens juste à préciser que cette séance a été précédée de deux séances du groupe de travail aménagement, une première séance au mois de novembre « enjeux du projet et opportunité » et une deuxième séance la semaine dernière où il a pu travailler sur les caractéristiques du projet, son fonctionnement, les grandes questions d'intermodalité et d'insertion paysagère.

Donc ANS est un projet de bus à haut niveau de service (BHNS) en site propre. Un BHNS est un bus qui est fiable, rapide et fluide, un bus qui n'est pas pris dans la circulation qui est accessible pour tous. Ce projet vise à améliorer les possibilités de se déplacer entre le Nord et le centre de l'agglomération, entre le Sud et le centre, mais aussi à l'intérieur de chacun de ces secteurs; L'objectif de réalisation est une mise en service en 2017 ou 2018. Ce projet présente plusieurs opérations.

Première opération : l'aménagement d'un site propre pour le bus qui relierait le secteur Beauvoisine au secteur du Zénith en empruntant sur la rive droite : le boulevard de Isère, de la Marne et des Belges. Le site propre serait aménagé sur le pont Guillaume le Conquérant. Puis au Sud, sur la rive gauche il emprunterait : l'avenue Jean rondeaux, de la libération, et celle du 11 novembre. Il

traverserait le rondpoint des Bruyères et ensuite continuerait sur l'avenue des canadiens jusqu'au Zénith.

La deuxième opération de cet ANS : ce sont des améliorations de performances sur la Ligne 7 complémentaires à celles qui ont été mises en service en septembre 2012.

Troisième opération : ce sont des actions complémentaires sur les parcs relais, également complémentaires à ce qui a été mis en service en septembre 2012.

Le projet répond à trois grands enjeux. Premier enjeu : compléter le réseau de transports en commun structurant. Le réseau de TC à haut niveau de service en place aujourd'hui dans l'agglomération est constitué de 2 lignes de métro et des trois lignes de TEOR; les 2/3 des usagers des TC utilisent ces lignes, et leur fréquentation est en constante augmentation grâce à la fréquence et à la rapidité proposées. Mais du fait de son succès ce réseau devient insuffisant. On constate aussi que ce réseau de TC a HNS ne dessert pas encore tous les secteurs à haute densité de population et forte demande de transport. On voit sur la carte que le centre de la rive gauche n'est pas desservi par les lignes de métro ni de TEOR. Certains secteurs de petit Quevilly, le secteur à l'Ouest sur les boulevards, le nord de Rouen et le Sud de Bois Guillaume sont aussi des secteurs denses qui sont insuffisamment desservis.

Deuxième enjeu fort : c'est l'accompagnement du développement urbain de l'agglomération. On assiste depuis une vingtaine d'année à une extension du cœur de l'agglomération vers l'Ouest cela a commencé avec la réhabilitation du quartier Pasteur. Aujourd'hui c'est le quartier Luciline qui est en cours de développement et demain ce sera l'éco quartier Flaubert sur la rive gauche. Ces nouveaux quartiers ou ces quartiers réhabilités ont besoin d'une desserte en TC. Les zones d'activité également, celle du Madrillet au Sud et celle de la plaine de la Ronce réuniront ensemble plusieurs milliers d'emplois chacune, il importe donc de bien les relier au secteur d'habitat de l'agglomération pour faciliter les déplacements domicile-travail en TC.

Troisième enjeu fort du projet : c'est de retrouver un meilleur équilibre dans l'agglomération entre les différents modes de transports. On observe ces dernières années une forte augmentation des déplacements en TC, et également une forte augmentation des déplacements à pied et en vélo. Or aujourd'hui la place réservée à ces modes est faible dans l'espace public. Un des enjeux de ce projet est donc de retrouver plus de place pour ces modes doux. De donner également une plus grande place à la végétation afin d'améliorer la qualité de vie sur ces grands axes.

Je vais rentrer maintenant plus précisément dans les caractéristiques du projet, et d'abord sur la nouvelle ligne qui reliera le secteur de la place Beauvoisine au secteur du Zénith. Sur cette ligne nous allons réaliser un SP pour le bus dans les 2 sens entre Beauvoisine et le rondpoint des bruyères. Ensuite au sud du rondpoint des bruyères on réalisera des aménagements adaptés. Cette nouvelle ligne aura une fréquence comprise entre 6 et 9 minutes en heures de pointe et on attend une fréquentation comprise entre 15 et 20 000 voyageurs par jour, ce qui correspond à la fréquentation que nous avons aujourd'hui sur chacune des lignes de TEOR.

Sur cette nouvelle ligne au Nord plusieurs possibilités de terminus sont envisagées. Soit un terminus à la place Beauvoisine soit à la place du Boulingrin. Sur la place du Boulingrin on peut avoir un peu plus de correspondances avec d'autres lignes, par contre le coût du projet est un peu plus important

car il y a 500 mètres supplémentaires à aménager et exploiter. Au Sud 2 variantes existent également. Il y a la possibilité d'avoir le terminus au Zénith ou bien au niveau du technopôle du Madrillet, ce qui correspond à 1,5 Km de tracé supplémentaire. Donc là aussi un surcoût d'infrastructures et d'exploitation mais en face la possibilité de desservir l'intérieur de la zone d'activité et d'avoir une correspondance avec le métro.

Il y aura des stationnements complémentaires à trouver dans le secteur du Boulingrin de façon à ce que plus de personnes laissent leur voiture et empruntent les TC. Autre sujet clef sur la nature des aménagements : ce sont ceux des boulevards sur la partie Nord d'une part et la partie sud d'autre part. Sur les boulevards Sud le projet prévoit la création de voies de site propre ce qui va provoquer la suppression de 2 voies de circulation pour les voitures. L'enjeu va être de trouver un équilibre entre la suppression de voies de circulation automobile et les places de stationnement. On prendra de la place soit sur l'un soit sur l'autre. Ce qui signifie qu'en fonction des tronçons on pourra avoir deux voies de circulation et pas de stationnements ou une voie et des stationnements. Un autre point important du projet ce sont les points de correspondances pour lesquels des aménagements de qualité devront être réalisés. Il y aura plusieurs points de correspondances fondamentaux. La place Beauvoisine, tout d'abord, qui permettra les correspondances avec les lignes 6, 7, 20 et avec le métro. La gare rue verte qui permettra les correspondances avec les lignes 4.8.11.13 et le métro. Le boulevard des belges pour la correspondance avec les trois lignes TEOR. L'avenue de Caen pour les correspondances avec le métro branche Georges Braque. Le rondpoint des bruyères pour les correspondances avec les lignes 7 et 41. Et puis des correspondances importantes sur le plateau et sur les rives sud avec des lignes transversales, 11 et 40 sur le plateau Nord et les lignes 6, 27 et 42 sur les rives Sud.

J'en viens aux améliorations de performances sur la L7 sur sa partie Nord, améliorations qui viennent compléter le dispositif qui a été mis en service en septembre 2012. Première amélioration l'accroissement de capacité du Parking de Rouges Terres qui comprend aujourd'hui 70 places, et qui est quotidiennement plein, d'ici quelques mois nous doublerons sa capacité. Ensuite le projet comprendra l'amélioration de plusieurs carrefours, des aménagements qui permettront aux bus d'avoir la priorité aux carrefours. 3 carrefours ont été jugés stratégiques : le carrefour de la mairie de Bois Guillaume, le carrefour du CHU et le futur carrefour du palais des congrès. Le projet comprend également la réalisation d'un parking relais définitif, le parking relais actuel étant réalisé sur un terrain qui devra retrouver sa vocation d'accueil d'activité économique qui lui est prévu. Le projet prévoit enfin de poursuivre la L7 jusqu'à la Plaine de la Ronce.

Le coût du projet estimé pour la nouvelle ligne et pour les améliorations de performances sur la L7 est compris entre 65 et 80 millions € pour les travaux. Pour le matériel roulant une estimation entre 10 et 18 millions € a été faite et les coûts d'exploitation sont estimés entre 6 et 7 millions € par an.

Pour terminer le calendrier : nous avons réalisé une étude de faisabilité qui nous permet aujourd'hui de vous présenter le projet dans cet état. Il y aura une deuxième étape de concertation en 2014, qui accompagnera les études d'avant-projet. En 2015 aura lieu l'enquête publique qui débouchera sur la déclaration d'utilité publique qui nous permettra de recruter les entreprises qui réaliseront les travaux. Ceux-ci pourront débuter en 2016, les travaux qui dureront 2 ans, pour une mise en service à la fin de l'année 2017 ou courant 2018.

QUESTIONS

Henriette.C : La commission urbanisme et aménagement du conseil consultatif de la CREA est globalement en accord avec le projet mais a émis quelques réserves. Des inquiétudes ainsi quant à la suppression de voies de circulation sur les boulevards. Les contre allées qui servent actuellement de stationnement ne pourraient-elles être utilisées par les bus ? Le serpent de mer du métro au CHU a également été évoqué. Le problème des transports exceptionnels qui perturbent vraiment la circulation a été abordé. Nous craignons la cohabitation dans la courbe de la route de Neufchâtel, où sera inauguré le palais des congrès, entre les transports exceptionnels, les transports en commun et les modes doux. Pourraient-ils être déviés ? Le paysage a également été évoqué; nous avons ainsi remarqué qu'ont été plantés rue Jeanne d'Arc des arbres qui ne perdent pas leurs feuilles. Pour le nettoyage des voies sous le bus une essence comme celle-ci devrait être privilégié. Enfin, sur le tracé nous sommes d'accord pour que l'ANS aille jusqu'au Technopôle pour les étudiants et les entreprises.

Daniel Roche, directeur ESIDPA président de CESAR : Je pense que sur l'opportunité de ce projet nous n'avons rien de plus à rajouter, cela a déjà été démontré brillamment par votre exposé synthétique. Cependant, je souhaite que nous ne nous arrêtons pas au milieu du chemin et je pense vraiment nécessaire que nous relions le pôle du Madrillet, où travaillent des milliers de personnes dont de très nombreux étudiants. Enfin, je pense qu'il est très important d'apporter beaucoup de soin aux jonctions de l'ANS avec les autres lignes notamment celle allant sur Mont St Aignan.

Gilbert Renard, maire de Bois Guillaume Bihorel : Ne reproduisons pas les mêmes erreurs que dans le passé avec les deux arbitrages boulingrin/Beauvoisine et Zenith/technopôle. Concernant le parking P+R envisagé qui est au Nord au niveau du rondpoint des Rouges Terres avec un agrandissement de celui existant. Les élus de Bois Guillaume Bihorel souhaitent que ce parking soit situé plus au Nord (proximité collège Aubrac par exemple). 6 communes ont mis leurs moyens ensemble pour faire naître ce secteur d'activité Plaine de la Ronce (Mont st Aignan, Bois guillaume, Bihorel, st Martin du vivier, Fontaine sous Préaux et Isneauville). Nous souhaiterions qu'au même titre que les autres technopôles et pôles économiques celui de la plaine de la ronce soit aussi desservi par des transports performants. L'emplacement envisagé actuellement pour le parking est en déclivité il est gorgé d'eau.

Jacques.B : Il est important d'aller jusqu'à la Plaine de la Ronce car il y a une importante zone d'habitation à Isneauville. Il faut aussi aller jusqu'au Madrillet. Sur les transports exceptionnels je ne pense pas que l'on puisse faire grand-chose au niveau de l'itinéraire. Cependant, je pense qu'au niveau des horaires nous pourrions mener un travail.

Guy.T : Le monde éco a aussi besoin de l'automobile. Cela m'inquiète qu'on supprime une ou deux voies sur les boulevards. Il faut faire attention, vous allez engorger Rouen.

Frédéric Sanchez : Sur la nouvelle ligne la question reste ouverte sur ses terminus Nord et sud. Dans les deux cas la problématique est moins celle de l'infrastructure que celle de l'exploitation. Comme nous vous l'avons expliqué nous espérons 20 000 usagers. Le bouclage nous permettra-t-il d'en toucher encore plus où au moins d'atteindre cet objectif ?

Catherine Goniot : Le surcoût en exploitation sur un an si l'on va jusqu'à boulingrin est de l'ordre de 300 000€ par an. Et sur le terminus au sud au Technopôle cela serait encore plus conséquent car la distance est supérieure.

Frédéric Sanchez : Il s'agit donc clairement d'un arbitrage financier. La capacité budgétaire future de la CREA doit être prise en ligne de mire. Si nous rebouclions des deux côtés avec le métro cela représente environ 1 million € par an récurrent. Ce projet structurant et prioritaire mobilise beaucoup de crédit. La question financière sera un élément de l'arbitrage final que le conseil communautaire devra prendre le moment venu.

Sur la L7. Il y a une série de points noirs qui vont demander beaucoup de travail d'étude, notamment sur l'aménagement des carrefours. La question du terminus et celle des P+R sont distinctes en réalité. Les maires de Bois Guillaume et Isneauville ont fait état de leur préférence pour un P+R au bout de la ligne et donc à la frontière de la CREA. Ce parking s'adresserait donc aux automobilistes de la pénétrante. Le positionnement à Rouges Terres permet de drainer les usagers qui balayent notre territoire d'Est en Ouest au Nord. C'est vrai qu'il y a un débat technique non tranché sur le positionnement définitif du P+R. Mais c'est vrai que l'arrêt actuel de la L7 a toujours été conçu comme un arrêt provisoire, l'arrêt futur sera bien du côté de l'entrée de la plaine de la Ronce. Nous ne lions pas le terminus de la ligne et la réalisation du P+R.

Sur la grande peur, car c'est bien de cela dont il s'agit. Je trouve que par les temps qui courent on doit utiliser le mot peur avec beaucoup de précaution. Comme un peu près tout fait peur, finalement on a plus réellement peur de rien. La peur ne devenant plus un élément structurant de la réflexion. Je suggère qu'on soit un peu économe sur les motifs d'anxiété. Après c'est un vrai sujet : quel cœur d'agglomération et quel maillage voulons nous? Je fais partie de ceux qui pensent que l'accident du pont Mathilde a fait progresser et de manière irréversible la réflexion. Là où une forme de prudence pouvait nous conduire à gérer jusqu'ici, nous venons peut-être de constater qu'il faut aller plus vite et fortement dans une stratégie qui affirme la préférence aux transports en commun en cœur d'agglomération. Nous nous dirigeons donc vers la réduction de la place des automobiles en centre-ville. L'échéance, qui n'est pas immédiate, nous offre également la possibilité de construire les convictions et les usages. J'ai d'ailleurs souhaité avec les élus accélérer la mise en place des plans de déplacement en entreprise de façon à ce que ce travail se fasse au plus proches des salariés et qu'il permette de faire évoluer un certain nombre de comportements. L'affirmation d'une préférence pour les transports en commun sur la voirie en centre-ville est effectivement un élément structurant de notre stratégie. Après nous n'en sommes absolument pas à dire qu'il n'y aura plus de voiture du tout. Ce n'est pas du tout ce que nous souhaitons.

Yvon Robert : Les transports exceptionnels ont diminué. On peut redemander les chiffres à la DDE et on voit qu'ils ont diminué. Le sujet des horaires peut être un sujet pour progresser. Il y a ensuite le sujet des infrastructures autour de l'agglomération rouennaise. En même temps on ne peut attendre éternellement que ces infrastructures soient mises en place et être condamné à ne rien faire dans l'agglomération. Sur les boulevards, comme le disait Frédéric, on n'est pas encore en train de dessiner les boulevards aujourd'hui, on a une 2^{ième} étape de concertation puis on a l'enquête publique en 2015. C'est vraiment à ce moment-là qu'on sera au mètre près. Par contre sur l'idée qu'on veut diminuer le trafic sur les boulevards c'est vraiment un débat qu'on veut engager aujourd'hui. Ce que le pont Mathilde nous montre c'est qu'il y a vraiment un lien entre les transports

en commun et la circulation automobile dans cette agglomération. Il faut donc que la circulation soit vraiment pour ceux qui en ont absolument besoin. Alors comment faire ? On ne va quand même pas donner des tickets de rationnement. Mettre en place des transports en commun performants est absolument nécessaire pour permettre aux gens qui ont envie de se passer de leur voiture de s'en passer.

Cyrille Moreau, président EELV CREA : Tout d'abord, je souhaite exprimer mes réserves quant à l'idée du maire de Bois Guillaume Bihorel de remonter le P+R plus au Nord parce que cela va allonger la ligne et être un facteur d'encouragement de l'étalement urbain. Sur les terminus malgré les surcoûts identifiés je souhaite qu'on relie le Technopôle et le Boulingrin et qu'on identifie un certain nombre de recettes induites. En effet, en reconnectant avec le métro cela peut entraîner des surplus de recettes pour l'exploitant. Sur les inquiétudes liées à la diminution de la place de la voiture. Je vous invite tous à vous méfier des lieux communs qui nous amènent à dire que réduire le nombre de voies nous conduirait forcément à d'inévitables embouteillages. En 1968 un mathématicien Dietrich Braess a fait des calculs très poussés et a montré que dans certaines situations le fait d'augmenter le nombre de voies de circulation pouvait augmenter les phénomènes de congestion et que dans certains cas inverse le fait de les diminuer pouvait réduire les phénomènes de congestion. Cela a été démontré à plusieurs reprises d'ailleurs notamment à NYC en 1990 où pour la 42 journée mondiale de la Terre la Ville avait fermé une grande avenue et à leur grande surprise le trafic fonctionnait mieux. Pourquoi ? Parce que l'automobiliste, contrairement à ce que l'on peut dire, ne fonctionne pas comme une goutte d'eau. Un automobiliste il cherche en permanence à optimiser son temps du coup il réfléchit et si il a trop de choix cela dégrade l'efficacité de son déplacement et cela entraîne à la fin un embouteillage. Mathilde nous l'a démontré de façon surprenante. On nous avait ainsi dit que si l'on faisait le contournement Est on réduirait de 15% le trafic sur le pont Mathilde. Miracle on a constaté une augmentation de 25 000 usagers dans les transports collectifs dans les semaines qui ont suivi l'accident. On a réussi à modifier le comportement de 15 000 personnes de plus que ce que l'on attendait comme report avec le contournement Est. On a donc de la marge dans notre réseau. Il s'agit donc bien comme le disait Yvon d'inciter le maximum de personnes à utiliser les transports en commun afin d'offrir aussi aux personnes qui n'ont d'autre choix la possibilité de circuler rapidement dans l'agglomération rouennaise.

Apprécier le développement économique d'un territoire à l'aune de ses infrastructures routières n'est pas forcément très pertinent. La qualité des transports collectifs est étudiée de près par les acteurs économiques qui cherchent à s'implanter sur un territoire.

Jacques.B: L'opportunité, la pertinence du projet n'est pas à discuter. Je pense cependant qu'il faudrait le penser dans un cadre élargi « Paris Seine Normandie » avec notamment le développement du contournement Est et le développement d'autres moyens de TC.

Frédéric Sanchez : 1^{ère} échéance à venir en matière de TC: l'électrification Rouen Elbeuf et la diamétralisation de Yvetot-Elbeuf sous quelques mois. Point fondamental du prochain PDU : la CREA a pris la décision de se substituer aux communes pour s'occuper des abords de gares. L'articulation entre les modes de transports en communs urbain et ferroviaire est améliorée grâce au réseau Astuce.

Une meilleure desserte en TC de St Aubin et Oissel sera mise en place. Nous devons aller au-delà de la côte de Bonsecours, déjà avec la voie de bus descendante on gagne 4 minutes, il faut maintenant

monter sur le plateau jusqu'à l'horizon du contournement. Quel aménagement? TEOR ne semble pas pertinent. Une voie réservée semble être une option plus intéressante si la fréquentation n'est pas trop importante. Cela s'articulerait avec le contournement. L'Etat, qui est maître d'ouvrage du contournement, nous demande d'ailleurs de mener cette réflexion sur l'inter modalité. A une échéance non déterminée : création d'une ligne nouvelle Paris Normandie.

Nous avons également initié un travail de réflexion sur le développement d'un autre axe Est-Ouest cette fois ci sur la rive gauche à hauteur du boulevard d'Orléans car il y a un manque. Il partira de Sotteville passera par la nouvelle gare, puis sur le pont Flaubert et se reconnectera au pôle d'échange du Mont Riboudet. Nous avons déjà obtenu l'autorisation de l'Etat d'étudier la possibilité de faire monter le bus sur le pont Flaubert. Je ne pense pas qu'il sera nécessaire d'avoir une voie réservée sur le pont.

Intervenant 1 : Au niveau du transport de marchandises on ne voit pas quelle est la stratégie de la CREA.

Frédéric Sanchez : C'est un volet obligatoire du PDU. Les éléments de réflexion sont aussi nationaux. La question de la montée en puissance du ferroviaire ne concerne pas que les passagers. La desserte fluviale et ferroviaire du port de Rouen est donc un sujet majeur pour l'agglomération. Sur le contournement Est il y a débat entre élus sur son opportunité ou son tracé. Nous espérons que le gouvernement retiendra un tracé et dotera notre agglomération de cette infrastructure dans un horizon proche. Nous convenons que cela constitue un élément de réponse de la desserte du port par les poids lourds. Concernant les travaux rive gauche et rive droite du Pont Flaubert, l'Etat doit reprendre ses études. Je rappelle que la CREA n'a aucune compétence pour le moment en termes de voirie (ce sont l'Etat, le Département, et les Commune qui les détiennent).

Intervenant 1: Il serait intéressant d'avoir une carte de l'ensemble des modes de transports notamment des moyens d'entrée dans l'agglomération. Cette carte des accès n'existe pas. En tant qu'usager qu'est-ce qu'il m'est offert en termes de services de transport.

Frédéric Sanchez : Votre dernière remarque me surprend M. Michelin vend des cartes routières bien faites. Sinon dans le cadre du projet « Atout mode » que pilote la Région, dont la CREA est un partenaire majeur puisque nous accueillons 230 000 salariés donc c'est pour dire s'ils viennent d'ailleurs, il y a une réponse à votre requête. Cette vision globale TC elle est à portée de main. Donc quand vous associez « atout mode » plus la carte Michelin vous avez à mon avis tous les outils.

Hervé Goujon, président de l'interprofessionnelle CFDT de Rouen Elbeuf : Le projet est pertinent mais il l'est seulement s'il se fait au sud jusqu'au technopôle du Madrillet. Je suis également d'accord pour une prolongation de la L7 en site propre avec parking relais jusqu'à la Plaine de la Ronce.

Frédéric Sanchez : Un certain nombre d'enjeu sont devant nous, l'équilibre des usages va être un sujet important en termes de réflexion. Bien je vous remercie pour votre participation et vos remarques constructives.

Compte-rendu de réunion publique

Lieu : Bois Guillaume – Bihorel

Le 8 avril 2013, 18h.

Gilbert Renard : Nous organisons donc plusieurs réunions pour présenter ce projet qui fait partie des améliorations de notre agglomération qui regroupe maintenant plus de 500 000 habitants. Ce projet répond à l'intérêt général et à celui des communes. Je salue également MM. Gérard Ducable (Maire d'Isneauville), Pascal Houbroon (Maire délégué au secteur de Bihorel) et Cyrille Moreau, qui est responsable du groupe EELV. Voilà donc je te passe la parole Frédéric.

Frédéric Sanchez : M. le Maire merci pour ces mots d'accueil, on est très heureux de participer à cette réunion qui a pour objet principal ANS, cela ne sera peut-être pas le seul objet. David Lamiray, qui s'occupe plus particulièrement des questions de transport au sein de l'exécutif de la CREA et Patrice Desanglois, qui nous rejoindra sans doute un peu plus tard, est un aussi un expert en la matière avec peut être plus une spécialisation sur les questions elbeuvienne, m'épauleront.

Alors l'ANS c'est quoi ? C'est un projet de nouvelle ligne de transport en commun à haut niveau de service. Pour le dire plus simplement : c'est quelque chose qui ressemble à TEOR, à la fois en termes de gabarit des véhicules et en termes de fréquence, de régularité des transports en commun. L'ANS desservira Boulingrin ou Beauvoisine, c'est l'un des sujets qui fait l'objet de la concertation. Faut-il s'arrêter à Beauvoisine ? Ou faut-il aller jusqu'à Boulingrin ? L'ANS en passant par l'Ouest et le Sud du centre-ville de Rouen permettra de desservir le Zénith voire le technopôle du Madrillet pour boucler avec le terminus du métro. Cet ANS doit par ailleurs s'articuler avec la L7 et créer ainsi un maillage. Cela créera un réseau s'apparentant à un ballon de rugby. Un dispositif qui n'est pas tout à fait circulaire, qui vient reboucler au Nord et au Sud la ligne 7 et assurer ainsi des correspondances. L'ANS est justifié par une densité démographique forte, près de 150 000 habitants concernés. Il est également justifié par les besoins en transports en commun du cœur d'agglomération. On estime que la fréquentation en cœur d'agglomération pourrait rapidement être de 20 000 passagers par jour. L'ANS est également justifié et rendu possible par le gabarit des boulevards. Tout d'abord, ceux de la rive droite : boulevard de l'Yser, de la Marne et des Belges. Et les grandes voiries de la rive gauche : avenue Jean Rondeaux, du 11 novembre, de la libération et des canadiens.

S'agissant de la L7, le projet dit ANS comprend un certain nombre de dispositifs visant à améliorer les performances de celle-ci. Il y a notamment le traitement des carrefours : carrefour du CHU, de la mairie et celui du futur Palais des congrès. Il y a un débat à mener avec les habitants et les élus des différentes communes concernées sur la question des terminus et des parkings relais entre autres. Un débat qui n'est à vrai dire pas très évidents, plusieurs scénarii existent sur ces différents points. Donc voilà ce qui nous occupe ce soir, il s'agit bien d'une concertation, on est très en amont du projet. La CREA a déjà pris un certain nombre de décisions, notamment celle d'améliorer encore la L7. On a déjà fait un certain nombre de travaux dans le centre-ville de Rouen mais cela peut être encore amélioré. La décision de créer une voie de bus nouvelle a ainsi été prise. En revanche

beaucoup de décisions supplémentaires vont devoir être prises comme vous allez le voir dans l'exposé technique. Il y a par exemple à décider de l'emplacement urbain de la voie propre. Ce sont des sujets très importants qui visent, dans les années qui viennent, à limiter l'usage de la voiture dans le cœur d'agglomération.

Limiter cela n'est pas interdire la voiture, mais l'on sait bien que nous devons offrir pour nos concitoyens, notamment ceux qui viennent parfois d'au-delà du territoire de la CREA, des solutions transport en commun qui éviteraient une pénétration trop importante dans la Ville. Celle-ci souffre encore trop d'embouteillage, que le pont Mathilde fonctionne ou pas. Cela étant sa fermeture n'arrange rien. Voilà l'objet principal de notre réunion, je le répète car la réunion a été préparée dans cet esprit. La réunion ne vise pas à faire un point sur l'exploitation globale des transports en commun dans vos secteurs de vie. S'il y a des questions sur le réseau existant et ses problématiques on en prendra quelques-unes, on en prendra surtout bonne note et l'on vous répondra ultérieurement. Voilà c'est simplement pour ne pas se tromper de réunion, on n'est pas là pour évoquer le fonctionnement quotidien des transports en commun de l'agglomération. Je vais m'arrêter là pour cette introduction. Je propose maintenant que Madame Grandou prenne le micro et nous présente le projet.

Agnès Grandou : Bonsoir je vais vous présenter en détail le projet ANS. Donc ANS est un projet de bus à haut niveau de service (BHNS) en site propre. Un BHNS est un bus qui est fiable, rapide et fluide, un bus qui n'est pas pris dans la circulation qui est accessible pour tous. Ce projet vise à améliorer les possibilités de se déplacer entre le Nord et le centre de l'agglomération, entre le Sud et le centre, mais aussi à l'intérieur de chacun de ces secteurs; L'objectif de réalisation est une mise en service en 2017 ou 2018. Ce projet présente plusieurs opérations.

Première opération : l'aménagement d'un site propre pour le bus qui relierait le secteur Beauvoisine au secteur du Zénith en empruntant sur la rive droite : le boulevard de Yser, de la Marne et des Belges. Le site propre serait aménagé sur le pont Guillaume le Conquérant. Puis au Sud, sur la rive gauche il emprunterait : l'avenue Jean rondeaux, de la libération, et celle du 11 novembre. Il traverserait le rondpoint des Bruyères et ensuite continuerait sur l'avenue des canadiens jusqu'au Zénith.

La deuxième opération de cet ANS : ce sont des améliorations de performances sur la Ligne 7 complémentaires à celles qui ont été mises en service en septembre 2012.

Troisième opération : ce sont des actions complémentaires sur les parcs relais, également complémentaires à ce qui a été mis en service en septembre 2012.

Alors pourquoi ce projet ? Le projet répond à trois grands enjeux. Premier enjeu : compléter le réseau de transports en commun structurant. Le réseau de TC à haut niveau de service en place aujourd'hui dans l'agglomération est constitué de 2 lignes de métro et des trois lignes de TEOR; les 2/3 des usagers des TC utilisent ces lignes, et leur fréquentation est en constante augmentation grâce à la fréquence et à la rapidité proposées. Mais du fait de son succès ce réseau devient insuffisant. Il y a donc un enjeu à le compléter en créant d'autres lignes structurantes de façon à répondre à de plus en plus de besoins dans l'agglomération. On constate aussi que ce réseau de TC a

HNS ne dessert pas encore tous les secteurs à haute densité de population et forte demande de transport. On voit sur la carte que le centre de la rive gauche n'est pas desservi par les lignes de métro ni de TEOR. Certains secteurs de petit Quevilly, le secteur à l'Ouest sur les boulevards, le nord de Rouen et le Sud de Bois Guillaume sont aussi des secteurs denses qui sont insuffisamment desservis.

Deuxième enjeu fort : c'est l'accompagnement du développement urbain de l'agglomération. On assiste depuis une vingtaine d'année à une extension du cœur de l'agglo vers l'Ouest cela a commencé avec la réhabilitation du quartier Pasteur. Aujourd'hui c'est le quartier Luciline qui est en cours de développement et demain ce sera l'éco quartier Flaubert sur la rive gauche. Ces nouveaux quartiers ou ces quartiers réhabilités ont besoin d'une desserte en TC. Aujourd'hui ces liaisons existent dans un axe Est Ouest grâce à TEOR mais on a besoin que les déplacements Nord Sud puissent aussi se faire dans ce secteur. Un autre développement important de l'agglomération : c'est ce qui accompagne la mise en service de Sud 3. Il y a une dizaine d'année on a assisté à un transfert de circulation entre l'avenue du 11 novembre et l'avenue de la libération vers Sud 3. Le fait qu'on ait moins de circulation sur ces voies fait qu'on a beaucoup d'opérations urbaines dans ces secteurs, des secteurs qui aujourd'hui sont très peu desservis par les TC. Il importe aussi d'accompagner le développement de grands équipements : le Zénith au Sud et le palais des congrès dans la côte de Neufchâtel. Mais aussi les parcs d'activités, qui ont déjà connu un fort développement ces dernières années, mais qui vont continuer à se développer dans les années à venir. Ainsi la zone d'activité du Madrillet au Sud et la zone d'activité de la plaine de la Ronce réuniront ensemble plusieurs milliers d'emplois chacune, il importe donc de bien les relier au secteur d'habitat de l'agglomération pour faciliter les déplacements domicile-travail en TC.

Troisième enjeu fort du projet : c'est de retrouver un meilleur équilibre dans l'agglomération entre les différents modes de transports. On observe ces dernières années une forte augmentation des déplacements en TC, et également une forte augmentation des déplacements à pied et en vélo. Or aujourd'hui la place réservée à ces modes est faible dans l'espace public. Un des enjeux de ce projet est donc de retrouver plus de place pour ces modes doux. De donner également une plus grande place à la végétation afin d'améliorer la qualité de vie sur ces grands axes. De faire ainsi en sorte que ces axes circulés qui se sont progressivement retrouvés en cœur d'agglomération ne soient plus des espaces de coupures mais des lieux de rencontres.

Je vais rentrer maintenant plus précisément dans les caractéristiques du projet, et d'abord sur la nouvelle ligne qui reliera le secteur de la place Beauvoisine au secteur du Zénith. Sur cette ligne nous allons réaliser un SP pour le bus dans les 2 sens entre Beauvoisine et le rondpoint des bruyères. Ensuite au sud du rondpoint des bruyères on réalisera des aménagements adaptés, vous verrez qu'il y a plusieurs variantes possibles. Cette nouvelle ligne aura une fréquence comprise entre 6 et 9 minutes en heures de pointe et on attend une fréquentation comprise entre 15 et 20 000 voyageurs par jour, ce qui correspond à la fréquentation que nous avons aujourd'hui sur chacune des lignes de TEOR. Le projet comporte un certain nombre de variantes, celles-ci concernent notamment les terminus.

Sur cette nouvelle ligne au Nord plusieurs possibilités de terminus sont envisagées. Soit un terminus à la place Beauvoisine soit à la place du Boulingrin. Sur la place du Boulingrin on peut avoir un peu plus de correspondances avec d'autres lignes, par contre le coût du projet est un peu plus important

car il y a 500 mètres supplémentaires à aménager et exploiter. Au Sud 2 variantes existent également. Il y a la possibilité d'avoir le terminus au Zénith ou bien au niveau du technopôle du Madrillet, ce qui correspond à 1,5 Km de tracé supplémentaire. Donc là aussi un surcoût d'infrastructures et d'exploitation mais en face la possibilité de desservir l'intérieur de la zone d'activité et d'avoir une correspondance avec le métro.

Le parking relais du Zénith est à conforter. Aujourd'hui c'est un parking relais dont l'attractivité n'est pas encore très importante. Le projet vise donc à améliorer son accessibilité et sa lisibilité de façon à ce qu'il soit plus efficace. Il y aura des stationnements complémentaires à trouver dans le secteur du Boulingrin de façon à ce que plus de personnes laissent leur voiture et empruntent les TC. Autre sujet clef sur la nature des aménagements : ce sont ceux des boulevards sur la partie Nord d'une part et la partie sud d'autre part. Sur les boulevards Sud le projet prévoit la création de voies de site propre ce qui va provoquer la suppression de 2 voies de circulation pour les voitures. L'enjeu va être de trouver un équilibre entre la suppression de voies de circulation automobile et les places de stationnement. On prendra de la place soit sur l'un soit sur l'autre. Ce qui signifie qu'en fonction des tronçons on pourra avoir deux voies de circulation et pas de stationnements ou une voie et des stationnements. Sur l'avenue des Canadiens deux solutions sont possibles en termes d'aménagement : soit la circulation du bus se fera parmi celle des voitures, soit on lui réserve une voie propre dans chaque sens. Un autre point important du projet ce sont les points de correspondances pour lesquels des aménagements de qualité devront être réalisés. Il y aura plusieurs points de correspondances fondamentaux. La place Beauvoisine, tout d'abord, qui permettra les correspondances avec les lignes 6, 7, 20 et avec le métro. La gare rue verte qui permettra les correspondances avec les lignes 4.8.11.13 et le métro. Le boulevard des belges pour la correspondance avec les trois lignes TEOR. L'avenue de Caen pour les correspondances avec le métro branche Georges Braque. Le rondpoint des bruyères pour les correspondances avec les lignes 7 et 41. Et puis des correspondances importantes sur le plateau et sur les rives sud avec des lignes transversales, 11 et 40 sur le plateau Nord et les lignes 6, 27 et 42 sur les rives Sud.

J'en viens aux améliorations de performances sur la L7 sur sa partie Nord, améliorations qui viennent compléter le dispositif qui a été mis en service en septembre 2012. Première amélioration l'accroissement de capacité du Parking de Rouges Terres qui comprend aujourd'hui 70 places, et qui est quotidiennement plein, d'ici quelques mois nous doublerons sa capacité. Ensuite le projet comprendra l'amélioration de plusieurs carrefours, des aménagements qui permettront aux bus d'avoir la priorité aux carrefours. Mais aussi des réaménagements des stations de façon à ce que l'accès et le confort en soient optimisés. 3 carrefours ont été jugés stratégiques : le carrefour de la mairie de Bois Guillaume, le carrefour du CHU et le futur carrefour du palais des congrès. Le projet comprend également la réalisation d'un parking relais définitif, le parking relais actuel étant réalisé sur un terrain qui devra retrouver sa vocation d'accueil d'activité économique qui lui est prévu. Le projet prévoit enfin de poursuivre la L7 jusqu'à la Plaine de la Ronce. Pour terminer la présentation quelques éléments complémentaires.

Tout d'abord, un zoom sur l'approche paysagère, qui est un point important du projet. Vous avez pu voir avec TOER qu'en apportant un transport en commun nous pouvons modifier de manière conséquente les espaces qu'il traverse. Les espaces traversés par ce tracé initial sont peu qualitatifs aujourd'hui et sur lesquels un travail d'amélioration paysagère est essentiel. Nous avons fait travailler une équipe de l'école du paysage qui a commencé à travailler sur des ambiances

paysagères. L'image du haut est une image correspondant au secteur des boulevards où l'on voit que la végétation a repris plus de place avec notamment des parterres de verdure dans la contre allée. On va montrer deux images qui là sont des réalisations réelles d'aménagement de boulevard pour l'accueil d'un bus en site propre. Ici l'exemple de boulevards qui ont été réaménagés à Barcelone, on a retrouvé de la place pour les bus, les vélos et aussi de grands trottoirs où la végétation a gagné beaucoup de place. Et à Nantes dans un contexte urbain moins central, qui pourrait ressembler à ce qu'on pourrait avoir sur l'av des canadiens. C'est donc vraiment l'occasion de redonner une dimension paysagère à ces espaces.

Le coût du projet estimé pour la nouvelle ligne et pour les améliorations de performances sur la L7 est compris entre 65 et 80 millions € pour les travaux. Pour le matériel roulant une estimation entre 10 et 18 millions € a été faite et les coûts d'exploitation sont estimés entre 6 et 7 millions € par an.

Pour terminer le calendrier : nous avons réalisé une étude de faisabilité qui nous permet aujourd'hui de vous présenter le projet dans cet état. Il y aura une deuxième étape de concertation en 2014, qui accompagnera les études d'avant-projet. En 2015 aura lieu l'enquête publique qui débouchera sur la déclaration d'utilité publique qui nous permettra de recruter les entreprises qui réaliseront les travaux. Ceux-ci pourront débuter en 2016, les travaux qui dureront 2 ans, pour une mise en service à la fin de l'année 2017 ou courant 2018.

QUESTIONS

Frédéric Sanchez : Bien je propose que nous passions sans plus tarder au débat et à l'échange, après cet exposé très clair de madame Grandou. Alors je précise juste qu'il faut se présenter avant de poser sa question puisque je vous rappelle qu'il s'agit d'une procédure officielle, nous nous conformons à l'ensemble des textes en la matière. Donc tout est pris en compte.

Dominique Hamel : Je suis résident à Isneauville et également parent d'élève. Concernant la L7 je vois que l'objectif à court terme est d'augmenter la capacité du parking relais des Rouges Terres mais je suis très surpris de voir qu'on ne s'occupe de l'implantation d'un nouveau P+R qu'à l'horizon 2017-2018. Pourquoi ne pas s'attaquer au problème dès maintenant puisque la pénétrante au niveau d'Isneauville pose de nombreux problèmes d'engorgement, notamment le matin ?

D'ailleurs vous envisagez d'allonger la L7 jusqu'à la zone de la Ronce qu'à l'horizon 2017-2018. Je suis, également, très surpris quand on voit le nombre de projet en cours sur cette zone, qui engendre de plus en plus de trafic. J'ai le sentiment qu'au regard de ce que vous nous présentez le problème est pris à l'envers concernant l'aménagement de cette L7. Vous préférez axer vos efforts sur l'aménagement du carrefour du Bois Guillaume, du CHU et du Palais des congrès mais ne vous attaquez pas au cœur du problème qui est : la pénétrante depuis Isneauville.

Gérard Ducable : je pense qu'effectivement la venue de la L7 sur notre commune était très importante. Moi je pense qu'actuellement il y a un problème très important c'est cette sortie de la rocade N-Est au cœur presque d'Isneauville, dans la plaine de la Ronce. On peut donc se demander si des aménagements plus bas au niveau des Rouges Terres amélioreraient largement la circulation sur cet axe. Je ne dirais pas qu'on commence par le mauvais bout, c'est quelque chose d'extrêmement complexe à gérer, mais je trouve qu'il faut effectivement se poser toutes les questions. Notamment

sur ce trajet entre Isneauville et les Rouges Terres car c'est vraiment là que se concentrent les grandes difficultés de circulation le matin et le soir. Une chose qui n'a pas été résolue ici, mais là c'est plus du domaine de notre préfecture, ce sont les convois exceptionnels qui causent une gêne considérable pour tous les modes de transports qu'on mettra en place quoiqu'il arrive.

Frédéric Sanchez : Puisqu'on évoque ce sujet-là je vais redonner la parole à Mme Grandou pour qu'elle puisse nous donner des informations plus fines sur les points abordés

Agnès Grandou : Concernant le P+R au Nord, ce qui est proposé c'est d'agir très rapidement sur l'existant car proposer un nouveau projet de parking nécessite de trouver un terrain nouveau, de l'acquérir et de l'aménager, ce qui prend un certain nombre d'années. La solution rapide que nous proposons vise donc à réaménager le P+R en seulement quelques mois.

Concernant la recherche d'un nouveau site. Nous considérons, effectivement, que le trafic entre le rondpoint Lucie Aubrac et celui des Rouges Terres pose de nombreux problèmes. L'accès à un nouveau P+R efficace nécessite donc l'aménagement d'une bretelle de sortie d'autoroute de façon à pouvoir accéder facilement au rondpoint des Rouges Terres. Pour pouvoir procéder à de tels aménagements une déclaration d'utilité publique doit être déposée, ce qui prend plusieurs années. On est donc dans le calendrier général du projet qui s'inscrit sur plusieurs années. La solution avec la bretelle autoroutière permettra de faire diminuer la circulation entre les rondpoints des Rouges Terre et Aubrac, ce qui permettra de faire les aménagements nécessaires pour accueillir la ligne 7. Ce qui n'est pas possible actuellement compte tenu de la circulation qui rend l'exploitation de cette ligne impossible.

Le 2^{ème} scénario : vise à implanter le P+R au niveau de la plaine de la Ronce et de développer un site propre entre les rondpoints Aubrac et Rouges terres. Nous envisagerions l'aménagement d'une seule voie en site propre compte tenu de l'espace disponible. Voie qui serait empruntée dans le sens entrant le matin et sortant le soir. Cette solution a un coût estimé à 7 millions € contre 3 millions € pour la première solution. On arrive à cette différence pour deux raisons. Tout d'abord, la réalisation du P+R sur les Rouges Terres qui est moindre à celui de la plaine de la Ronce. Sur la plaine de la Ronce l'espace disponible est très limité ce qui nous contraint à construire un parking en ouvrage et non en surface ce qui est bien plus onéreux. Et puis la différence de coût vient également du fait que l'aménagement d'une nouvelle bretelle de sortie d'autoroute a un coût bien moins élevé que la réalisation d'un site propre sur 1.5Km.

Frédéric Sanchez : Nous nous sommes donc penchés sur le sujet avec sérieux. S'agissant de l'exploitation il y a évidemment toute une série de coûts qui devront être considérés le moment venu. Mais là la décision est prise : nous avons décidé d'aller plus loin avec la L7. Ce sont les conditions dans lesquelles nous irons plus loin avec la L7 qui ne sont pas encore figées et font donc l'objet du débat comme ce soir.

Gilbert Renard : Quelques mots sur cet aspect puisque cela a fait l'objet de nombreux débats entre les élus de Bois Guillaume et ceux de la CREA. Nous, à Bois Guillaume, on comprend très bien qu'il faut être raisonnable avec la dépense publique. Cependant, sur ce positionnement de parking qui fait débat, nous avons avancé de nombreux arguments à l'époque et la crise actuelle provoquée par la fermeture du pont Mathilde a au moins cela de positif qu'elle montre réellement l'utilité de ce parking. Il y a dans l'aménagement de la Plaine de la Ronce le franchissement de la route de

Neufchâtel avec un rondpoint à la hauteur de la jardinerie actuelle, qui n'est pas connecté avec l'autoroute mais avec le réseau du secteur de la Plaine de la Ronce. Peut-être que cet aspect-là n'a pas été suffisamment étudié. La commune dispose de terrains entre les rondpoints des Rouges Terres et Lucie Aubrac au-delà du terrain des gens du voyage, là où va sortir incessamment sous peu la piste cyclable agglavé qui relie Mont st Aignan, dans la continuité du cimetière des Rouges Terres. Nous sommes donc prêts au niveau de la commune à examiner la cession qui pourrait être faite.

Ce que j'avais aussi souligné c'est que le flux majoritaire qui coince au rondpoint des Rouges Terres le matin vient de l'Est, l'autobus allant vers le rondpoint Lucie Aubrac est donc prioritaire sur l'Est puisqu'il arrive de leur droite. Et par contre le soir le flux principal vient de l'Ouest, le bus ne serait donc pas gêné non plus. J'encourage donc le positionnement d'un vrai parking relais complémentaire au plus vite sur le secteur.

Habitant : Je vous remercie M. le Maire c'est ce que je voulais aborder comme question. Il y a des terrains en face du collège Lucie Aubrac qui sont vacants, là où étaient longtemps les gens du voyage. Il y a également un terrain de l'autre côté de la 4 voies près du Leroy Merlin qui est disponible. Pourquoi ne pas les retenir ?

Romain Delaitre : créateur du centre d'entraînement Golfique de Bois Guillaume visant à la démocratisation du Golf auprès des jeunes. Nous avons beaucoup d'écoles qui viennent mais sommes très mal desservis par les transports en commun. Les élèves rencontrent de grandes difficultés à venir.

Concernant la rocade, je pense que ce parking relais doit être à l'extérieur de la rocade et non à l'intérieur. Sur la bretelle de sortie d'autoroute il n'y a pas de problèmes. Mais si on a le parking juste avant cela nous gangrènera énormément de monde. Je rejoins aussi ce que monsieur le maire a dit tout à l'heure, c'est vrai que les bouchons le matin viennent de l'Est. Les personnes qui prennent l'A28 vont directement à Rouen, ceux qui veulent aller à Bois Guillaume prennent la route de Neufchâtel.

Gérard Ducable: Je voulais, tout d'abord, dire que la commune d'Isneville n'a pas de terrains dans la zone dont on vient de parler. Deuxièmement, je pense qu'il est très important de tenir compte des aires de parking qui vont se créer sur la commune de Quincampoix. Certes, c'est loin mais nous savons que les voitures qui viennent sur Bois Guillaume-Rouen viennent de très loin, il s'agit de 17-18 000 véhicules par jour ce qui est énorme. Les infrastructures routières n'absorbent pas cette circulation. Si l'on peut bloquer un certain nombre de véhicules très en amont alors l'aménagement des transports en commun sera facilité. Pour le moment c'est une aire de covoiturage mais à termes cela peut se transformer autrement.

Marie Guguin : de Bois Guillaume. Je souhaiterais faire part de mon expérience, j'utilise depuis 5 ans la rocade Nord de Bois Guillaume pour aller sur Buchy A28, comme je suis dans le sens inverse du trafic majoritaire je n'ai aucun problème. Je ne vois pas sortir de véhicules sur le secteur Isneville ou alors uniquement quand le tunnel est bloqué ce qui veut bien dire que les gens empruntant cet axe vont vers Rouen via ce tunnel mais ne sortent pas. Je ne vois donc pas la pertinence de cette nouvelle bretelle et de ce parking relais à ce niveau-là.

Agnès Grandou : Dans l'étude de scénario on avait étudié différents terrains, notamment sur le secteur Plaine de la Ronce celui qui a été évoqué en face du collège Aubrac. Celui dont j'ai parlé est celui qui présentait le plus d'intérêt. Il faut savoir que pour qu'un parking relais fonctionne il faut qu'il se trouve à proximité immédiate d'une voie rapide pour que cela soit évident quand on sort. Il faut également qu'il soit situé en amont de secteurs de ralentissement importants où les automobilistes savent qu'ils vont perdre un temps important. Il faut enfin que ces P+R soient desservi par des transports en commun performants pour se relier au centre-ville. On estime que le temps maximum en transport en commun qu'est prêt à consacrer une personne pour relier sa destination est de 20 minutes. C'est donc là aussi une caractéristique qui joue en faveur d'une solution aux Rouges Terres.

Romain Delaitre : Oui mais ce sont vraiment des résidentiels qui habitent à Isneauville et surtout plus loin qui bloquent la circulation, ceux qui empruntent la route de Neufchâtel, et non les personnes qui empruntent la voie rapide. Ces dernières vont dans le tunnel.

Agnès Grandou : Aujourd'hui il y a effectivement des grosses circulations qui sont observées, grâce aux comptages sur le secteur de Quincampoix par la route départementale, mais vous avez également des forts flux qui arrivent depuis l'autoroute. Nous sommes sur des flux équivalents. En se plaçant à Rouges Terres on arrive à capter ces deux flux, ce qui n'est pas possible si l'on se place plus haut.

Frédéric Sanchez : J'insiste beaucoup pour que madame Grandou prenne la parole pour que chacun puisse se rendre réellement compte de la complexité des choses dont nous parlons aujourd'hui. Nous voyons bien avec les éléments dont nous disposons qu'il n'existe pas de scénario qui cumule tous les avantages et aucun inconvénient. Nous n'en avons pas pour le moment. Le moment venu les élus de la CREA devront se prononcer pour le scénario le plus pertinent, le plus à même de répondre à l'intérêt général. Nous avons commencé à analyser les scénarii en termes d'avantages et inconvénients à la lumière du travail effectué par les services de la CREA. Je souhaite donc que tout le monde prenne la mesure des difficultés et crédite les services de la CREA du sérieux avec lequel ils regardent les données du problème et essayent de le résoudre.

Gilbert Renard : Moi je m'interroge sur la façon dont on apprécie les P+R. Je constate que le P+R des Rouges Terres a été directement impacté par différents événements : le phénomène Mathilde, la raréfaction du stationnement de la Ville centre avec une augmentation des zones de stationnements payants etc. Le P+R fonctionne donc à l'heure actuelle bien. Mais il pourrait être remonté encore parce qu'en fait il est utilisé par beaucoup d'utilisateur du maillage de toutes les petites voies communales et départementales autre que la rocade. Je reste persuadé, là-dessus je pense que l'échec du P+R du Zénith l'illustre bien, que le P+R fonctionne beaucoup mieux pour ces usagers des maillages secondaires que pour les automobilistes qui viennent de plus loin utilisant des axes de circulation rapide, à qui il ne viendrait pas à l'idée de sortir de la voie rapide pour aller prendre le bus.

Eugène Lefebvre : président des parents d'élève du lycée public du Bois Guillaume. Les deux lycées de secteur publics se sont retrouvés avec de grandes difficultés suite à l'arrêt en juin 2012 de la desserte par les bus. Nous vous avons rencontré la CREA et la solution a été trouvée de créer le bus 96. Nous espérons que ce bus sera maintenu à la rentrée prochaine et que des bus plus tôt, à 16H00 par exemple, seront mis en place pour permettre aux lycéens de retourner à Rouen chez eux. Le bus

96 est un grand succès il est plein. Je pense par contre que sur Isneauville on a tendance à oublier les jeunes. C'est important il y a un fort potentiel.

Frédéric Sanchez : Je pense qu'il faut s'économiser des propos définitifs sur ces sujets compliqués. Et lorsque nous réfléchissons aux transports dans la CREA nous n'oublions jamais que leur financement dépend pour 2/3 des impôts. Le coût par exemple de la mise en place de la ligne 96 est un coût important proche de 40 000€. Ces sujets sont donc aussi difficiles parce qu'ils impliquent de fortes sommes d'argent public. Nous cherchons donc à ce que l'intensité du besoin soit justement apprécié afin d'y répondre au mieux. Ce sont des arbitrages qui sont tout sauf aisés, il y a toujours un usager que nous ne sommes pas allés chercher.

Edouard Lichtblau : habite à Bois Guillaume et travaille à Quevilly. J'ai besoin de ma voiture. Quand on regarde la carte et qu'on connaît les transports en commun de Rouen avec un métro, une ligne 7 et des TEOR on se demande quelle est l'utilité de faire passer des transports en commun là pour des sommes pareilles! 85 millions €! Un bus en site propre pourquoi pas mais ce n'est pas la peine de mettre des sommes pareilles. Un bus en site propre c'est le bus habituel on met un petit muret, on fait comme à Paris et on laisse passer les bus, ça va aussi vite que le TEOR. Personnellement une telle somme pour cela s'il y avait un referendum demain je voterais contre.

Régis Lerenard: centre-ville rive gauche. Je voudrais savoir les bus en site propre de quel côté vont-ils passer ? A droite, à gauche ou au milieu ?

Frédéric Sanchez : Sur les parkings P+R il y effectivement une réflexion en cours sur son positionnement et aucune décision n'a pour l'instant été prise. Mais nous avons comme vous le soulignez une expérience sur notre territoire de l'inefficacité de ce type de dispositif. Les parkings P+R ne fonctionnent pas dans notre agglomération comme ils le devraient, y compris le parking du Mont Riboudet, qui malgré les embouteillages et la fermeture du pont Mathilde n'a jamais été plein. Pourquoi ? Je crains que notre cœur d'agglomération, qui est aussi notre pôle majeur d'emplois, ait été pensé pour la voiture. A partir des années 50 nous avons privilégié des aménagements en faveur de la circulation automobile. Cela s'est traduit à l'époque par la construction d'autopont et de gabarit de route important. Ce dont on parle ce soir c'est bien d'une nouvelle évolution de la part respective dans les mobilités dévolue aux piétons, aux vélos et aussi à tous les transports en commun y compris le train. Ce sur quoi les élus travaillent en parallèle de cet ANS c'est un PLD, une délibération sera d'ailleurs soumise au conseil regroupant les élus des 70 communes de la CREA à la fin du mois de juin. Il s'agit donc pour nous de donner aux transports en commun une priorité renforcée dans l'usage de la voirie. Le projet présenté ce soir vise effectivement à limiter la place de la voiture individuelle dans le cœur d'agglomération.

Edouard Lichtblau: Pourquoi une telle somme pour quelque chose qui sera finalement en parallèle ? Pourquoi ne renforcerions nous pas les transports efficaces que nous avons déjà ?

Habitant : résidant à Isneauville et travaillant à Grand Quevilly. Je pense qu'il faut aussi laisser le libre choix aux individus, et ne pas leur laisser croire qu'ils sont uniquement contribuables et qu'ils sont là pour subir un système. Ne prendre que les transports en commun cela n'est pas si simple que cela, on ne peut pas toujours. Il y a un manque d'anticipation important sur ce projet.

Frédéric Sanchez : Alors je vois que vous avez beaucoup de reproches à faire aux dirigeants actuels de la CREA. Je me permets seulement de rappeler que pour les voiries la compétence de la CREA est nulle, celle-ci relève encore complètement de l'Etat, des départements et des communes. Vous venez de décrire précisément ce qui nous occupe ce soir. Si nous voulons que les voiries permettent aux personnes qui n'ont d'autre choix que de se déplacer en voitures puissent le faire le plus rapidement possible, il faut alors que nous soyons en mesure de proposer des alternatives efficaces à ceux qui peuvent laisser leur voiture dans leur garage. Mais ce choix en faveur des transports en commun et des modes doux il faut le poser fermement. Il faut savoir que dans la CREA la moyenne des déplacements en voiture c'est 3Km. Nous nous focalisons depuis le début de cette réunion, car elle s'est engagée ainsi, sur les Parking relais et donc sur les trajets des périurbains, qui ont fait le choix de vivre au-delà du cœur urbain et très loin de leur travail, et c'est leur liberté elles en ont tout à fait le droit. Mais ces personnes ne constituent pas l'essentiel du trafic automobile dans l'agglomération. L'essentiel du trafic dans l'agglomération ce sont les habitants de l'agglomération eux même qui l'engendre.

Notre enjeu collectif est d'affirmer ou pas une place plus importante aux transports en commun en offrant à l'agglomération un maillage de son territoire, qui permet de sortir de la configuration en étoile du réseau et de ses inconvénients. Faire en sorte que l'arbitrage entre la voiture individuelle et les transports en commun pour les habitants de la CREA soit plus favorable aux transports en commun. Il faut savoir que le métro, le TEOR et la ligne 7 constituent des succès majeurs. Il faut savoir que du fait de l'accident du pont Mathilde nos autres lignes de bus souffrent. Nos concitoyens raisonnent de manière très rationnelle : « je prends le bus dont je suis sûr qu'il me fera éviter les embouteillages ». Et donc TEOR, le métro et la L7 accueillent une fréquentation supplémentaire qui représente l'équivalent de 7000 véhicules de moins pour notre voirie.

Sans site propre un bus n'est pas efficace il est englué dans la circulation avec les autres véhicules. Bien évidemment je peux vous assurer que nous aurons à cœur de faire des investissements maîtrisés en termes de coût. Mais vu le type de matériel que nous souhaitons accueillir et la fréquence de circulation envisagée cela nécessite un enrobé robuste et des aménagements conséquents, c'est bien plus qu'un petit muret dont nous avons besoin. Cela coûte effectivement très cher.

Agnès Grandou : Réaliser un système de bus en site propre de type TEOR, avec plateforme, aménagement des carrefours cela coûte entre 6 et 8 millions du Km. Il faut savoir que sur ce projet ce qui coûte aussi particulièrement cher ce sont l'aménagement d'un certain nombre de carrefours avec des nœuds de correspondances. Ainsi des investissements lourds devront être effectués en particulier sur la place Beauvoisine, le carrefour de la Gare et celui du boulevard des belges. Par ailleurs, la réalisation du site propre ne peut se faire sans un réaménagement qui permettra aux usagers des transports en commun de venir dans des bonnes conditions de sécurité jusqu'aux stations. Vous savez d'expérience qu'aujourd'hui quand on est piéton sur le boulevard des Belges c'est extrêmement difficile, peu visible voire dangereux. Nous sommes donc obligés de repenser l'intégralité de l'aménagement sur ces voies à traverser.

David Lamiray : Je souhaite également réagir à certains propos. Vous avez Monsieur évoqué la Ville de Nantes que vous semblez bien connaître. Je fais partie de ces élus qui considèrent qu'il n'y a aucune honte à aller voir ailleurs ce qui se fait de bien et s'en inspirer même si notre territoire a ses

particularités que nous connaissons tous. La ville de Nantes a fait des choix forts, notamment de faire en périphérie des parkings uniquement destinés à des usagers qui utilisent ensuite les transports en commun en site propre. Or le constat que l'on fait dans plusieurs agglomérations : c'est que dès qu'on place ces parkings à plus de 20 minutes en transport en commun du cœur de la métropole ils ne fonctionnent pas. Ensuite les sites propres, certains se demandaient pourquoi investir autant et ne pas faire comme à Paris avec les couloirs de bus. On se rend bien compte qu'à Paris, malgré le site propre, arrivé aux carrefours le bus ne passe pas, il est bloqué comme tout le monde. Et on se rend compte d'une chose et vous le savez bien ici notamment avec la ligne 11. La ligne 11 nous pose énormément de problèmes en termes de régularité de la fréquence. Parce que c'est cela qui va rendre nos transports attractifs. Au fond vous allez prendre le bus à partir du moment où l'on pourra véritablement vous garantir un temps de transport. Vous prendrez le bus pour aller au travail parce que vous pourrez avoir un gage de garantie sur l'heure à laquelle vous arriverez. Cela on le voit bien aujourd'hui avec le pont Mathilde il n'y a que les sites propres qui permettent de garantir les temps de trajet dans notre agglomération. La Ligne 11 c'est un vrai problème à partir du moment où elle descend au niveau de la gare, on perd énormément de temps et de garantie de trajet à ce niveau. Vous évoquiez ce tracé en vous questionnant sur sa pertinence. Il faut savoir qu'en heure de pointe nous n'avons pas la possibilité de mettre plus de rames que ce que nous avons actuellement. En termes de sécurité la fréquence des rames est au maximum. Aujourd'hui sur l'axe où l'on a le T1, T2 et T3 nous avons un bus toutes les 3 minutes nous sommes au maximum de montée de charges possible. On se doit donc aujourd'hui d'offrir au bassin de vie une alternative mais une alternative qui va desservir un quartier qui s'appelle le quartier pasteur, le pont guillaume le conquérant où se trouve une cité universitaire, le nouveau quartier Flaubert etc. Vous nous parliez justement d'anticipation. Quant aux connections elles sont là avec la L7 au nord, avec le technopôle et le métro au Sud. Donc là véritablement on boucle notre réseau avec des sites propres et une meilleure fréquence. Le président l'évoquait il s'agit d'offrir une alternative à l'ensemble des usagers.

Cyrille Moreau, Président du groupe EELV CREA : Je voudrais juste revenir sur une inquiétude qui a été formulée sur le libre choix du mode de transport. Il ne s'agit pas de bannir les voitures individuelles mais d'écrire les conditions pour que chacun puisse se déplacer en fonction du mode qui lui est le plus adapté. Vous vous avez besoin de votre voiture, il faut créer les conditions pour que vous puissiez continuer à circuler. Le président l'a rappelé 25% des gens font moins de 2Km en déplacement sur la CREA, ces gens-là pourraient se déplacer à pied plutôt qu'en voiture. 50% font moins de 5Km, ceux-ci pourraient se déplacer en vélo et en transport collectif. Si on arrive à convaincre ces gens, qui sont principalement sur le cœur de réseau, à prendre d'autres modes de déplacement que la voiture nous allons libérer de l'espace de stationnement, de l'espace de voiture ce qui permettra aux gens qui, comme vous, n'ont pas d'alternative à la voiture de circuler plus facilement. Et par rapport au contexte de crise économique actuel nous avons un devoir de renforcer le réseau, un réseau qui fonctionne bien c'est un réseau qui est en grille, c'est-à-dire que vous avez plusieurs lignes Est Ouest, plusieurs ligne Nord Sud, ce qui permet de bonnes interactions. Il y a des gens qui, comme vous, ont besoin de leur voiture mais il y a aussi des gens qui voudraient bien se passer de leur voiture. Le budget moyen d'une voiture, selon le modèle et son usage, c'est entre 300 et 600€ par mois. L'abonnement de transport annuel de la CREA avec les prises en charge employeur et la valorisation de la CREA revient à 16€ par mois. Vous vous rendez bien compte qu'avec le chômage et le développement du salariat pauvre pour beaucoup de gens habiter dans un cadre urbain où ils ont accès aux transports en commun c'est regagner beaucoup de pouvoir d'achat, cela

leur permet de passer un cap économique extrêmement difficile. On essaye donc de trouver un compromis en termes de transports qui permette à chacun de trouver son compte.

Habitant : Je voudrais réagir sur la L7 et la L11. Mon inquiétude c'est qu'il y a un fort besoin potentiel avec le développement de la Plaine de la Ronce entre autres. Je ne comprends pas qu'on ne développe pas la L7 jusqu'à Isneauville alors qu'il y a un fort besoin.

Frédéric Sanchez : Mais ce dont nous parlons depuis tout à l'heure c'est bien du développement de la L7 de façon à desservir Isneauville.

Habitant : en 2018...

Frédéric Sanchez : Non nous avons l'ambition, dans un agenda qui n'est pas 2018, d'améliorer les conditions d'exploitation de la L7, de la même façon que nous l'avons déjà fait dans le cœur d'agglomération pour près de 15 millions € d'investissements. Il faut évidemment réaliser tout ce qui est possible avant 2018 sur la L7 notamment au niveau de Bois Guillaume. Nous sommes déterminés, nous élus de la CREA, à mener à bien ce projet. Nous accompagnons le développement d'Isneauville. Ce n'était d'ailleurs pas le souhait de tous les élus de la CREA, certains avançaient, en effet, le fait que cette forme de périurbanisation ne répondait pas à certaines nouvelles normes mais ce n'est pas notre cas. Nous accompagnons ce développement dans une dimension maîtrisée, le maire d'Isneauville insiste d'ailleurs sur cette maîtrise foncière. Nous avons donc décidé de faire ce site propre mais n'avons pas encore décidé comment : Quelle sera la place de la voiture? Ou se trouveront les voies de bus?

Romain Delaitre : Je souhaiterais qu'on recentre la réunion sur le tronçon Nord de cet ANS puisque c'est ce qui nous concerne directement. Moi ce qui me préoccupait c'est le terminus, à savoir où nous le plaçons. Car je rencontre de grandes difficultés sur Bois Guillaume-Bihorel.

Frédéric Sanchez : en l'occurrence on s'achemine vers la fin de la réunion donc s'il y a des choses à dire c'est le moment.

Gilbert Renard : Il y avait aussi ce soir l'interrogation : Boulingrin/Beauvoisine? A titre personnel je pense que sur cette jonction ne soyons pas trop à l'économie au départ parce qu'après on le paie plus cher. Le fait que le métro se soit arrêté au Boulingrin dans les études il y a 15 ans et non pas au CHU on l'a regretté après. Il me semble donc pertinent d'aller jusqu'au Boulingrin avec le site propre. Sinon sur un autre point, Rouen n'est pas complètement comparable à Nantes. Nantes, tout d'abord, c'est une Communauté Urbaine, ils ont des pouvoirs supérieurs à ceux d'une communauté d'agglomération. Alors on peut le regretter pour certains ou s'en féliciter pour d'autres. Rouen a également une topographie bien particulière avec le port qui est à quelques centaines de mètres du centre-ville, premier port céréalier de France, qui nécessite également des aménagements particuliers pour son bon fonctionnement. Donc il faut vraiment penser les transports dans leur globalité tout doit être prévu aussi bien pour le piéton, le cycliste que pour le camionneur. Nous travaillons aussi sur l'avenir avec cet ANS avec, si tout va bien, un superbe centre des congrès d'ici 3 ans Côte de Neufchâtel qui sera donc desservi par un transport en commun performant pour les congressistes.

Habitant : Je voudrais revenir sur l'événement malheureux du pont Mathilde qui a paradoxalement été un événement positif pour le plateau Nord finalement. Tout simplement parce que nous

subissions toujours la fermeture du tunnel sous la Grand'Mare du fait justement du pont Mathilde qui était en permanence en bouchon les matins. Cela a donc enfin permis à M. le préfet de se rendre compte qu'on ne pouvait plus utiliser les déviations S1 S2 comme au début du tunnel. Lorsque le pont Mathilde redeviendra opérationnel que se passera-t-il M le président? Allons-nous laisser cette pénétrante ? Le contournement, qui pourrait en grande partie résoudre ces difficultés, verra-t-il le jour ?

Frédéric Sanchez : J'espère que tout le monde a pris conscience de la complexité de ces questions. Deuxièmement, les projets ANS et L7 renvoient à une vision de la mobilité au sein de l'agglomération qu'il convient de partager. Les élus doivent de toute façon, les mois qui viennent prendre des décisions importantes à ce sujet. La problématique des infrastructures est une problématique qui n'est pas la seule intéressante. Il y a comme nous l'avons dit les infrastructures, celles qu'on a et celle qu'on n'a pas. Je ne sais pas si c'est l'imprévoyance ou l'impécuniosité de ceux qui nous ont précédés qui en est la cause. Mais effectivement les raccordements du pont Flaubert ne sont pas assurés de manière convenable, il faut y revenir, près de 200 millions € d'investissements sur la rive gauche, près de 80 sur la rive droite sont nécessaires. Et cette impécuniosité-là, qui a empêché que les aménagements soient réalisés au moment de l'ouverture du pont, nous met dans une position délicate à un moment où les dépenses publiques doivent être encore davantage maîtrisées. Je crains que beaucoup de sujets soient bien identifiés mais buttent sur un front budgétaire qui n'est pas si simple que cela à résoudre. En tout état de cause au-delà des infrastructures il y a des enjeux qui tiennent aux individus et aux comportements individuels. On l'a vu avec la fermeture du pont Mathilde un certain nombre de nos concitoyens étaient disponibles à faire changer leurs habitudes. Il faut capitaliser sur ces évolutions et donc préparer un après Mathilde qui soit différent de l'avant. Nous sommes donc un certain nombre d'élus dans cette agglomération à penser que demain nous vivrons les enjeux de mobilité différemment, et que la place de la voiture se devra d'être dans un équilibre meilleur avec les transports en commun. Merci pour vos contributions qui ont été prises en note. Pour ceux que cela intéresse deux autres réunions sont prévues.

Compte-rendu de réunion publique

Lieu : Petit Quevilly

Le 12 avril 2013, 18h.

Frédéric Sanchez : La décision prise : c'est de financer la création, d'ici 4 ans, d'une ligne nouvelle qui viendra compléter l'offre de transports en commun. Comme vous allez le voir dans la très efficace présentation de Mme Grandou, cette nouvelle ligne doit, dans une zone d'habitation très dense, près de 150 000 habitants, permettre de transporter quotidiennement 20 000 personnes. Nous sommes donc sur quelque chose d'analogue à ce que représente TEOR sur la rive droite. L'idée étant de créer cette nouvelle ligne sur un site propre réservé au bus, type TEOR donc, entre Beauvoisine ou Boulingrin, cela fait justement partie des débats. Cette ligne passerait par les grands boulevards rive gauche et remonterait au moins jusqu'au zénith. Là à nouveau il y a un petit débat sur le terminus. Petit débat façon de parler, car les répercussions financières sont quant à elles plus qu'importantes. Tout cela est aussi une question de gros sous. Est-ce qu'on s'arrête au zénith ou est-ce qu'on reboucle avec le métro au technopôle ? Ce dont nous devons prendre la mesure ensemble c'est que nous commençons à réinstaller un réseau de transport en commun dont les principes de fonctionnement seront différents de ceux que nous avons actuellement. Nous avons eu tendance au fil des années à tout flécher au théâtre des Arts. Progressivement on est en train d'assouplir cette façon de travailler. Dans les années qui viennent notre ambition est de multiplier ces nœuds de correspondance.

Nous n'avons pas de réponse ce soir sur la manière dont cette nouvelle ligne va s'intégrer dans le paysage urbain. Une fois la décision prise de faire un bus en site propre dans les 2 sens il reste beaucoup de décisions à prendre, notamment sur la façon de gérer tous les carrefours qu'il y a sur ce tracé, mais aussi la façon de gérer le trafic automobile et ses itinéraires. De manière générale il s'agit bien de diminuer la place de la voiture en diminuant l'emprise routière de celle-ci sur les grands boulevards. Puisque maintenant on a l'autoroute et le pont Flaubert il semble logique de diminuer l'emprise routière de l'ancienne RN 128 sur la rive gauche. Il faut réorganiser l'espace public afin que les nuisances de l'automobile soient atténuées. Je vous confie maintenant à Mme Grandou.

Agnès Grandou : Bonsoir je vais vous présenter en détail le projet ANS. Donc ANS est un projet de bus à haut niveau de service (BHNS) en site propre. Un BHNS est un bus qui est fiable, rapide et fluide, un bus qui n'est pas pris dans la circulation qui est accessible pour tous. Ce projet vise à améliorer les possibilités de se déplacer entre le Nord et le centre de l'agglomération, entre le Sud et le centre, mais aussi à l'intérieur de chacun de ces secteurs; L'objectif de réalisation est une mise en service en 2017 ou 2018. Ce projet présente plusieurs opérations.

Première opération : l'aménagement d'un site propre pour le bus qui relierait le secteur Beauvoisine au secteur du Zénith en empruntant sur la rive droite : le boulevard de Isère, de la Marne et des Belges. Le site propre serait aménagé sur le pont Guillaume le Conquérant. Puis au Sud, sur la rive

gauche il emprunterait : l'avenue Jean rondeaux, de la libération, et celle du 11 novembre. Il traverserait le rondpoint des Bruyères et ensuite continuerait sur l'avenue des canadiens jusqu'au Zénith.

La deuxième opération de cet ANS : ce sont des améliorations de performances sur la Ligne 7 complémentaires à celles qui ont été mises en service en septembre 2012.

Troisième opération : ce sont des actions complémentaires sur les parcs relais, également complémentaires à ce qui a été mis en service en septembre 2012.

Alors pourquoi ce projet ? Le projet répond à trois grands enjeux. Premier enjeu : compléter le réseau de transports en commun structurant. Le réseau de TC à haut niveau de service en place aujourd'hui dans l'agglomération est constitué de 2 lignes de métro et des trois lignes de TEOR; les 2/3 des usagers des TC utilisent ces lignes, et leur fréquentation est en constante augmentation grâce à la fréquence et à la rapidité proposées. Mais du fait de son succès ce réseau devient insuffisant. Il y a donc un enjeu à le compléter en créant d'autres lignes structurantes de façon à répondre à de plus en plus de besoins dans l'agglomération. On constate aussi que ce réseau de TC a HNS ne dessert pas encore tous les secteurs à haute densité de population et forte demande de transport. On voit sur la carte que le centre de la rive gauche n'est pas desservi par les lignes de métro ni de TEOR. Certains secteurs de petit Quevilly, le secteur à l'Ouest sur les boulevards, le nord de Rouen et le Sud de Bois Guillaume sont aussi des secteurs denses qui sont insuffisamment desservis.

Deuxième enjeu fort : c'est l'accompagnement du développement urbain de l'agglomération. On assiste depuis une vingtaine d'année à une extension du cœur de l'agglomération vers l'Ouest cela a commencé avec la réhabilitation du quartier Pasteur. Aujourd'hui c'est le quartier Luciline qui est en cours de développement et demain ce sera l'éco quartier Flaubert sur la rive gauche. Ces nouveaux quartiers ou ces quartiers réhabilités ont besoin d'une desserte en TC. Aujourd'hui ces liaisons existent dans un axe Est Ouest grâce à TEOR mais on a besoin que les déplacements Nord Sud puissent aussi se faire dans ce secteur. Un autre développement important de l'agglomération : c'est ce qui accompagne la mise en service de Sud 3. Il y a une dizaine d'année on a assisté à un transfert de circulation entre l'avenue du 11 novembre et l'avenue de la libération vers Sud 3. Le fait qu'on ait moins de circulation sur ces voies fait qu'on a beaucoup d'opérations urbaines dans ces secteurs, des secteurs qui aujourd'hui sont très peu desservis par les TC. Il importe aussi d'accompagner le développement de grands équipements : le Zénith au Sud et le palais des congrès dans la côte de Neufchâtel. Mais aussi les parcs d'activités, qui ont déjà connu un fort développement ces dernières années, mais qui vont continuer à se développer dans les années à venir. Ainsi la zone d'activité du Madrillet au Sud et la zone d'activité de la plaine de la Ronce réuniront ensemble plusieurs milliers d'emplois chacune, il importe donc de bien les relier au secteur d'habitat de l'agglomération pour faciliter les déplacements domicile-travail en TC.

Troisième enjeu fort du projet : c'est de retrouver un meilleur équilibre dans l'agglomération entre les différents modes de transports. On observe ces dernières années une forte augmentation des déplacements en TC, et également une forte augmentation des déplacements à pied et en vélo. Or aujourd'hui la place réservée à ces modes est faible dans l'espace public. Un des enjeux de ce projet est donc de retrouver plus de place pour ces modes doux. De donner également une plus grande place à la végétation afin d'améliorer la qualité de vie sur ces grands axes. De faire ainsi en sorte que

ces axes circulés qui se sont progressivement retrouvés en cœur d'agglomération ne soient plus des espaces de coupures mais des lieux de rencontres.

Je vais rentrer maintenant plus précisément dans les caractéristiques du projet, et d'abord sur la nouvelle ligne qui reliera le secteur de la place Beauvoisine au secteur du Zénith. Sur cette ligne nous allons réaliser un site propre pour le bus dans les 2 sens entre Beauvoisine et le rond-point des bruyères. Ensuite au sud du rondpoint des bruyères on réalisera des aménagements adaptés, vous verrez qu'il y a plusieurs variantes possibles. Cette nouvelle ligne aura une fréquence comprise entre 6 et 9 minutes en heures de pointe et on attend une fréquentation comprise entre 15 et 20 000 voyageurs par jour, ce qui correspond à la fréquentation que nous avons aujourd'hui sur chacune des lignes de TEOR. Le projet comporte un certain nombre de variantes, celles-ci concernent notamment les terminus.

Sur cette nouvelle ligne au Nord plusieurs possibilités de terminus sont envisagées. Soit un terminus à la place Beauvoisine soit à la place du Boulingrin. Sur la place du Boulingrin on peut avoir un peu plus de correspondances avec d'autres lignes, par contre le coût du projet est un peu plus important car il y a 500 mètres supplémentaires à aménager et exploiter. Au Sud 2 variantes existent également. Il y a la possibilité d'avoir le terminus au Zénith ou bien au niveau du technopôle du Madrillet, ce qui correspond à 1,5 Km de tracé supplémentaire. Donc là aussi un surcoût d'infrastructures et d'exploitation mais en face la possibilité de desservir l'intérieur de la zone d'activité et d'avoir une correspondance avec le métro.

Le parking relais du Zénith est à conforter. Aujourd'hui c'est un parking relais dont l'attractivité n'est pas encore très importante. Le projet vise donc à améliorer son accessibilité et sa lisibilité de façon à ce qu'il soit plus efficace. Il y aura des stationnements complémentaires à trouver dans le secteur du Boulingrin de façon à ce que plus de personnes laissent leur voiture et empruntent les TC. Autre sujet clef sur la nature des aménagements : ce sont ceux des boulevards sur la partie Nord d'une part et la partie sud d'autre part. Sur les boulevards Sud le projet prévoit la création de voies de site propre ce qui va provoquer la suppression de 2 voies de circulation pour les voitures. L'enjeu va être de trouver un équilibre entre la suppression de voies de circulation automobile et les places de stationnement. On prendra de la place soit sur l'un soit sur l'autre. Ce qui signifie qu'en fonction des tronçons on pourra avoir deux voies de circulation et pas de stationnements ou une voie et des stationnements. Sur l'avenue des Canadiens deux solutions sont possibles en termes d'aménagement : soit la circulation du bus se fera parmi celle des voitures, soit on lui réserve une voie propre dans chaque sens. Un autre point important du projet ce sont les points de correspondances pour lesquels des aménagements de qualité devront être réalisés. Il y aura plusieurs points de correspondances fondamentaux. La place Beauvoisine, tout d'abord, qui permettra les correspondances avec les lignes 6, 7, 20 et avec le métro. La gare rue verte qui permettra les correspondances avec les lignes 4.8.11.13 et le métro. Le boulevard des belges pour la correspondance avec les trois lignes TEOR. L'avenue de Caen pour les correspondances avec le métro branche Georges Braque. Le rondpoint des bruyères pour les correspondances avec les lignes 7 et 41. Et puis des correspondances importantes sur le plateau et sur les rives sud avec des lignes transversales, 11 et 40 sur le plateau Nord et les lignes 6, 27 et 42 sur les rives Sud.

J'en viens aux améliorations de performances sur la L7 sur sa partie Nord, améliorations qui viennent compléter le dispositif qui a été mis en service en septembre 2012. Première amélioration

l'accroissement de capacité du Parking de Rouges Terres qui comprend aujourd'hui 70 places, et qui est quotidiennement plein, d'ici quelques mois nous doublerons sa capacité. Ensuite le projet comprendra l'amélioration de plusieurs carrefours, des aménagements qui permettront aux bus d'avoir la priorité aux carrefours. Mais aussi des réaménagements des stations de façon à ce que l'accès et le confort en soient optimisés. 3 carrefours ont été jugés stratégiques : le carrefour de la mairie de Bois Guillaume, le carrefour du CHU et le futur carrefour du palais des congrès. Le projet comprend également la réalisation d'un parking relais définitif, le parking relais actuel étant réalisé sur un terrain qui devra retrouver sa vocation d'accueil d'activité économique qui lui est prévu. Le projet prévoit enfin de poursuivre la L7 jusqu'à la Plaine de la Ronce. Pour terminer la présentation quelques éléments complémentaires.

Tout d'abord, un zoom sur l'approche paysagère, qui est un point important du projet. Vous avez pu voir avec TEOR qu'en apportant un transport en commun nous pouvons modifier de manière conséquente les espaces qu'il traverse. Les espaces traversés par ce tracé initial sont peu qualitatifs aujourd'hui et sur lesquels un travail d'amélioration paysagère est essentiel. Nous avons fait travailler une équipe de l'école du paysage qui a commencé à travailler sur des ambiances paysagères. L'image du haut est une image correspondant au secteur des boulevards où l'on voit que la végétation a repris plus de place avec notamment des parterres de verdure dans la contre allée. On va montrer deux images qui là sont des réalisations réelles d'aménagement de boulevard pour l'accueil d'un bus en site propre. Ici l'exemple de boulevards qui ont été réaménagés à Barcelone, on a retrouvé de la place pour les bus, les vélos et aussi de grands trottoirs où la végétation a gagné beaucoup de place. Et à Nantes dans un contexte urbain moins central, qui pourrait ressembler à ce qu'on pourrait avoir sur l'av des canadiens. C'est donc vraiment l'occasion de redonner une dimension paysagère à ces espaces.

Le coût du projet estimé pour la nouvelle ligne et pour les améliorations de performances sur la L7 est compris entre 65 et 80 millions € pour les travaux. Pour le matériel roulant une estimation entre 10 et 18 millions € a été faite et les coûts d'exploitation sont estimés entre 6 et 7 millions € par an.

Pour terminer le calendrier : nous avons réalisé une étude de faisabilité qui nous permet aujourd'hui de vous présenter le projet dans cet état. Il y aura une deuxième étape de concertation en 2014, qui accompagnera les études d'avant-projet. En 2015 aura lieu l'enquête publique qui débouchera sur la déclaration d'utilité publique qui nous permettra de recruter les entreprises qui réaliseront les travaux. Ceux-ci pourront débuter en 2016, les travaux qui dureront 2 ans, pour une mise en service à la fin de l'année 2017 ou courant 2018.

QUESTIONS :

Habitant 1 : Pour les cyclistes d'un bout à l'autre est ce qu'il y a quelque chose de prévu ?

Frédéric Sanchez : Ce point n'est pas encore traité pour l'instant.

Habitant 1 : Le pont Guillaume le Conquérant, l'avenue Jean Rondeaux, en vélo ce n'est pas l'idéal...

Frédéric Sanchez : Des premières améliorations seront réalisées avant l'ANS. Nous devons ainsi finaliser un certain nombre d'aménagements. Pour l'instant pas sur le pont Guillaume, où la effectivement il faut prendre un petit peu plus de temps. Mais nous sommes en train de piloter un programme de développement qui s'appelle CREAvélo, qui permettra de piloter des aménagements.

On vient d'ailleurs de terminer la piste cyclable qui permet de rejoindre de l'avenue Jean Rondeaux toute la promenade notamment autour du hangar 106. Ainsi quand vous arrivez de la rive Gauche au dernier feu de l'avenue Jean Rondeaux avant de traverser le pont Guillaume le Conquérant maintenant vous avez une piste cyclable toute neuve.

Habitant 1 : Quand on est sur la Rive droite pour les vélos ce n'est pas pratique on est obligé de descendre les marches du pont Guillaume le conquérant.

Frédéric Sanchez : Sur les quais hauts rive gauche une piste cyclable sera également aménagée. Sur l'axe nord sud lui-même, la décision n'a pas encore été prise d'ouvrir ou pas, comme sur la ligne 7, l'usage cyclable. Pour des raisons simples : c'est que les caractéristiques techniques des bus que nous ferons circuler sur ANS ne sont pas arrêtées. En fonction de celles-ci nous pourrions ou pas faire circuler sur une même voie les bus et les vélos. Notre objectif en réalisant l'ANS est évidemment d'assurer aux cyclistes une desserte efficace sécurisée.

Régis Lerenard: Au sujet des cars, les CREALIS qui viennent de sortir et les TEOR, c'est construit où en France ? A Lyon ?

Frédéric Sanchez : Il semblerait qu'ils soient assemblés à Lyon oui.

Régis Lerenard: Oui parce que il n'existe plus de car français, on en fabrique plus. Mais les TEOR ils sont très bien, c'est ce qu'il y a de mieux aujourd'hui.

Frédéric Sanchez : Nous ne savons pas encore quel type de matériel nous allons retenir, pour l'instant nous sommes en train d'analyser les matériels existants.

Habitant 3 : Moi c'est plus une proposition, pourquoi ne pas plutôt faire passer une ligne au pont Flaubert et après sur l'avenue de l'Europe ? Ce serait bien pour les étudiants pour rejoindre le campus.

Frédéric Sanchez : Alors nous sommes également en train de commencer un travail de réflexion sur le développement d'un autre axe Est-Ouest cette fois ci sur la rive gauche à hauteur du boulevard d'Orléans car il y a un manque. Il partira de la nouvelle gare, passera sur le pont Flaubert et se reconnectera au pôle d'échange du Mont Riboudet. Nous avons déjà obtenu l'autorisation de l'Etat d'étudier la possibilité de faire monter le bus sur le pont Flaubert. Je ne sais pas s'il sera nécessaire d'avoir une voie réservée sur le Pont Flaubert, mais cela on le verra plus tard.

Habitant 3 : Non moi ce que je proposais c'est plus au Nord.

Yvon robert : Mais nous avons déjà trois lignes de TEOR sur l'axe Est-Ouest rive droite, nous n'allons pas en rajouter une.

Frédéric Sanchez : Bien pas d'autres questions ? Dans ce cas merci à tous. Nous vous souhaitons une bonne soirée et une bonne fin de semaine.

Compte-rendu de réunion publique

Lieu : Hôtel de Ville de Rouen

Le 22 avril 2013, 18h.

[Mot de bienvenue du maire de Rouen, puis discours de présentation du projet ANS par le président de la CREA suivi par la présentation technique détaillée de Mme Grandou.]

Questions – réponses :

M. Lerenard : Pour le matériel roulant vous allez prendre du thermique ou de l'électrique ?

Habitant 1 : Les usagers de la L7 doivent donc changer à Boulingrin, il pourra donc y avoir des problèmes de correspondances et de stationnement. Il ne faut pas non plus déclarer la guerre à l'automobile. On travaille sur d'autres moyens, d'ici quinze ans il peut se passer technologiquement quelque chose. Il ne faut pas asphyxier la ville.

Habitante 1 : Quels horaires nocturnes et à quel cadencement ?

Jean-Michel Bérégovoy : Il est primordial de doter notre agglomération de moyens de transport en commun performants, il en va aussi de l'égalité sociale. En effet, de plus en plus de nos concitoyens pensent à renoncer à l'utilisation de leur voiture individuelle pour des raisons économiques. Il faut leur offrir une alternative efficace qui leur permette de se rendre sur leur lieu de travail dans des temps raisonnables. Offrir un réseau de transports en commun efficace c'est donner la possibilité à tous les habitants de l'agglomération de faire des économies conséquentes, autrement dit leur faire gagner du pouvoir d'achat. C'est pourquoi il est essentiel de prolonger cet ANS jusqu'au Technopôle et au Boulingrin. Cela représente certes des surcoûts en investissements au départ, mais à terme la ligne pourra également être utilisée par davantage d'usagers. On parle je trouve aussi assez peu des nombreuses autres externalités positives que ce projet permettra de dégager. Ainsi la qualité de vie dans l'agglomération et tout particulièrement dans le cœur de ville sera fortement améliorée. Ce sont de nombreuses retombées positives en matière de santé qu'il faut aussi mettre dans la balance.

Habitant 3 : Moi mon problème c'est la desserte de St Etienne du Rouvray qui en l'état n'est pas assurée.

Habitant 2 : Avez-vous pensé à des bus avec alimentation électrique par caténaire ? De plus cette solution n'est irréversible. Cela répondrait aux attentes des habitants en matière de respect environnemental et nuisances sonores selon moi.

Frédéric Sanchez : Il ne s'agit pas d'écarter l'automobile mais d'organiser un partage différent de la voirie: entre le transport en commun et la voiture. De façade à façade on est entre 25 et 30 mètres. On a la chance de disposer d'un volume urbain qui nous offre la possibilité de ne pas réfléchir en

termes de « ou bien le TC » « ou bien la voiture » mais « transports en commun et voiture ». Sur le partage avec les taxis cela est ouvert à la réflexion.

Depuis l'incident Mathilde les résultats des P+R sont assez décevants le mont Riboudet n'est jamais plein le zénith a toujours été vide. L'expérience de notre agglomération avec les P+R est donc difficile. Je pense qu'un certain nombre d'idées reçues empêchent ces parkings de fonctionner comme ils le devraient.

Du Zénith à l'hôtel de Ville il faut 25 min. Nous avons le plus grand mal à le faire accepter par tous. Il y a pour je ne sais quelles raisons une légende qui veut que l'on mette toujours beaucoup plus de temps en transport en commun qu'en voiture dans cette agglomération. Cela est totalement faux, c'est même tout l'inverse. C'est vraiment un combat pied à pied d'arriver à faire accepter l'efficience de notre réseau de transport en commun.

Sur les terminus tout comme sur les horaires d'exploitation ce sont là des questions exclusivement budgétaires, elles relèvent, le moment venu, d'arbitrages que les élus devront trancher dans un contexte financier tendu. Donc quand nous évoquons collectivement notre envie d'aller plus tard le soir, plus tôt le matin, plus pendant les vacances etc. ce sont des questions exclusivement financières. Nous nous efforçons donc de trouver un équilibre entre le service qu'on rend aux usagers et l'investissement consenti par le contribuable.

Sur le matériel roulant aucune décision n'a été prise. Nous expérimentons actuellement un véhicule hybride, ce véhicule substantiellement plus onéreux nous cause aussi beaucoup plus d'ennuis que nos véhicules thermiques. Nous avons plutôt envie les prochaines années d'expérimenter les véhicules propres. Les arbitrages restent à prendre, mais s'agissant de véhicules très lourds nécessitant des motorisations puissantes malheureusement il n'y a sur le marché actuellement pas d'alternative fiable disponible au véhicule à motorisation thermique

Le projet doit assurer une qualité cyclable de grande qualité. L'arbitrage n'a pas encore été pris si les vélos pourront circuler sur la voie de SP comme sur la ligne 7 ou s'il y aura un site propre cyclable aménagé.

Pour les voies de bus. Il n'y a pas une seule solution technique tout du long. Ce dont nous sommes sûrs c'est que nous souhaitons faire un bus en site propre au moins entre Beauvoisine-Boulingrin et le rond-point des bruyères. Il faut se garder d'une vision simpliste où l'on dit : « il y aura 2 fois une voie tout du long ». Non il y a des endroits où il y aura 2 voies pour les voitures en fonction des sens et du carrefour à gérer. Nous ferons des aménagements fins, en fonction de chaque contexte précis.

Pour la desserte de St Etienne du Rouvray, nous sommes bien évidemment conscients des difficultés que des personnes comme vous avec cet itinéraire peuvent rencontrer en termes de transport. La solution, et je le regrette, n'arrivera pas dans un futur proche. Un certain nombre d'aménagements pourront certes être réalisés. Mais de manière plus globale sachez que nous sommes d'ores et déjà en train de commencer un travail de réflexion sur le développement d'un autre axe Est-Ouest cette fois ci sur la rive gauche à hauteur du boulevard d'Orléans car il y a là un manque. Il partira de la nouvelle gare, passera sur le pont Flaubert et se reconnectera sur le pôle d'échange Mont Riboudet. Nous avons déjà obtenu l'autorisation de l'Etat d'étudier la possibilité de faire monter le bus sur le pont Flaubert. Je ne sais pas s'il sera nécessaire d'avoir une voie réservée sur le Pont Flaubert, mais

cela on verra ce n'est pas pour tout de suite. Ce nouvel axe permettra aux usagers qui comme vous effectuent des déplacements Sud-Ouest Sud-Est de se déplacer plus facilement sans repasser par l'hyper centre de Rouen.

Agnès Grandou : Sur les systèmes de bus à alimentation électrique nous y avons bien sûr pensé mais l'aménagement des carrefours aurait été extrêmement problématique. Et pas uniquement pour les passages des convois exceptionnels aussi pour des poids lourds de gabarit plus « classique ». Cela engendre également un surcoût en matière d'infrastructures qui n'est absolument pas négligeable.



LES RETOMBÉES PRESSE





Transports : la Crea souhaite créer une ligne de type Teor sur les boulevards de Rouen

La communauté d'agglomération de Rouen veut passer la vitesse supérieure dans le développement des transports en commune. Ainsi, la Crea souhaite créer un nouvel axe de transport de type Teor, un "Arc nord-sud" en site propre. Cette nouvelle ligne de

bus permettrait de relier Isneauville, au nord, au Petit-Quevilly, au sud, formant ainsi une boucle avec l'actuelle ligne 7 de bus. Ce mini "ring" rouennais en forme de demi-lune emprunterait les boulevards rive droite (depuis Beauvoisine) en site propre,

ainsi que le Pont Guillaume Le Conquérant, l'avenue Jean Rondeaux puis le rond-point des Bruyères, au croisement entre Rouen, Petit-Quevilly et Sotteville. Une concertation publique devrait débuter au printemps, a expliqué Frédéric Sanchez, le président de la

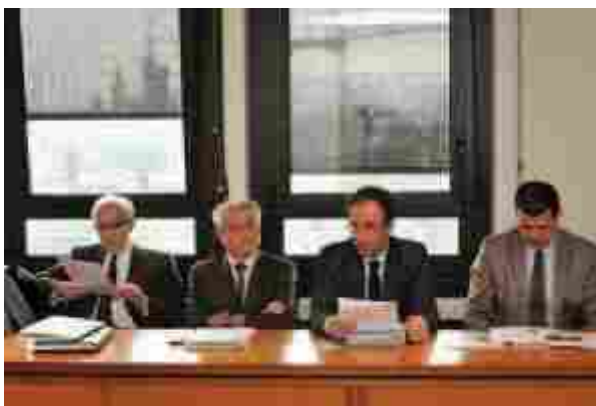
Crea, à Tendance Ouest. La Crea aimerait voir les travaux débiter "dans trois ans". Par ailleurs, elle travaille activement au renforcement d'une ligne entre Rouen et le Plateau Est, via la Côte de Bonsecours, avec la création de portions en site propre.

28 mars 2013

Arc Nord – Sud : une nouvelle ligne de transports en commun

La Crea a dévoilé ce matin son projet d'une nouvelle ligne de transports en commun, reliant le Boulingrin à Saint-Etienne-du-Rouvray. Un projet que Frédéric Sanchez espère voir en service dès 2017.

Ce matin du 28 mars 2013, Frédéric Sanchez, dévoilait son projet pour améliorer les transports en commun à Rouen. Il s'agit d'une **nouvelle ligne**, longue de plus de huit kilomètres qui ira de la place du Boulingrin ou Beauvoisine jusqu'au Zénith ou au Technopôle à Saint-Etienne-du-Rouvray. Une ligne qui viendrait multiplier les points d'échange pour les usagers, jusqu'ici limités au Théâtres des Arts, l'Hotel de Ville et Saint-Sever. « Une évolution majeure des transports en commun », selon Frédéric Sanchez, le président de la Crea.



Cette ligne desservira les boulevards, l'avenue Jean Rondeaux, ainsi que la Plaine de la Ronce ou le Madrillet. Selon Bernard Jeanne, maire de Roncherolles-sur-le-Vivier, cette arc nord-sud est « une étape importante pour le **développement de l'éco-quartier Flaubert** ainsi que pour le futur parc écologique des Bruyères.

Cet axe concernerait plus de 150 000 habitants, pour un investissement qui se situe entre 65 et 80 millions d'euros. Sans compter les 10 à 18 millions de nouveaux véhicules et les 2 millions pour le fonctionnement quotidien.

Ce seront des bus qui circuleront sur cette nouvelle ligne, plutôt que des métros, deux fois plus chers. Ils circuleront sur des voies réservées à cet effet, à la manière des Teor. La fréquence des bus sera comprise entre 6 et 9 minutes, estime-t-on à la Crea. Cet axe transporterait environ **20 000 personnes par jour**.

Concernant le centre-ville de Rouen, « c'est un enjeu urbain », estime Yvon Robert, maire de Rouen. « **La place Cauchoise, la gare ou la place Beauvoisine pourraient devenir plus piétonnisées** », envisage-t-il, « mais on n'en est pas encore à dessiner les passages piétons sur la place Cauchoise ».

La Crea espère voir les travaux débiter courant 2016, pour se terminer en 2017 ou 2018.





Transports

Un "Arc Nord – Sud" sur 8,5 km

Une ligne à haut niveau de service desservira les quartiers ouest de Rouen en 2018

Les premières réunions publiques de présentation de la future ligne de transport en commun Arc Nord – Sud de l'agglomération de Rouen (CREA) vont débuter pendant le mois d'avril, révélant les premières esquisses de l'armature du réseau à l'horizon 2020, a annoncé jeudi le président de la CREA, Frédéric Sanchez (PS). L'Arc Nord Sud sera une ligne de bus à haut niveau de service sur 8,5 km desservant la partie ouest du cœur de Rouen, jusqu'ici délaissée par les transports en commun. Sur la rive gauche de la Seine, il traversera des quartiers en mutation, le futur éco-quartier Flaubert, l'avenue Jean-Rondeaux, le carrefour des Chartreux et le parc des Bruyères. Rive droite, la nouvelle ligne empruntera les boulevards (Yser, Marne, Belges) qui seront totalement remodelés. Sur la totalité de l'itinéraire, l'Arc Nord Sud desservira une zone de 150.000 habitants avec une fréquence de passage de 6 minutes aux heures de pointe. La fréquentation devrait être de 20.000 passagers/jour, chiffre atteint par chacune des lignes de TOER, le tramway transportant jusqu'à 40 à 50.000 passagers/jour.

Après la première phase de concertation, les études d'avant projet seront réalisées en 2014 avec un enquête publique programmée pour 2015. Si le calendrier est respecté, les travaux commenceront en 2016 pour une mise en service en 2017 ou 2018. Le coût des travaux est évalué entre 65 et 80 M€ en infrastructures et entre 10 et 18 M€ pour le matériel roulant qui sera le modèle de bus le plus performant sur le marché lors de la mise en service.

La création de cet arc vise à modifier l'organisation des transports en commun dans le centre de Rouen qui, jusqu'à présent converge vers le Théâtre des Arts, que ce soit le tramway ou les lignes TEOR. La modernisation de la ligne 7 à l'est du centre historique a déjà permis la création d'un deuxième pôle d'échange place de l'hôtel de ville. Au-delà de l'échéance 2020, le réseau de transports en commun sera complété sur la rive gauche par une ligne est-ouest qui partira de la future gare Saint-Sever prévue dans le projet LNPN (Ligne nouvelle Paris Normandie) pour traverser l'éco-quartier Flaubert et rejoindre le pôle d'échange du Mont-Riboudet (Palais des sports, Docks 76) sur la rive droite en empruntant le pont Gustave-Flaubert.

« Nous voulons multiplier les points d'échange dans la zone la plus dense de l'agglomération. Dans les dix années à venir, nous passerons d'un dispositif en étoile à un maillage central », prévoit Frédéric Sanchez (PS). « Structurer l'espace urbain et solliciter les comportements des habitants », sont les deux objectifs de la CREA, qui affiche une volonté de changement de la mobilité dans le centre de l'agglomération de Rouen. Le maire de Rouen, Yvon Robert (PS), l'illustre en dérivant des boulevards qui ne seront plus « des autoroutes urbaines » et des carrefours emblématiques (Cauchoise, Gare, Beauvoisine) qui ne seront plus seulement des « carrefours à voitures » mais aussi des « lieux piétonniers ».

Etienne Banzet



Voies réservées en projet

La fermeture du principal franchissement routier de la Seine à Rouen vécue comme une catastrophe par les usagers et les élus, s'avère être un accélérateur de projets pour les transports en commun. D'autant que si les lignes en site propre (tramway, TEOR, 7) ont enregistré un bon de fréquentation, le réseau traditionnel souffre, englué dans le trafic automobile. La tentation d'expérimenter les voies réservées aux bus était forte : elle a été mise en œuvre pour les lignes desservant les plateaux Est (Bonsecours, Mesnil-Esnard) et sera poursuivie ; à la rentrée de septembre vers Amfreville la Mivoie (CD 6015) sur 1,3 km. Dès la réouverture du pont Mathilde à l'été 2014, les quais hauts rive droite auront des voies réservées pour les bus.

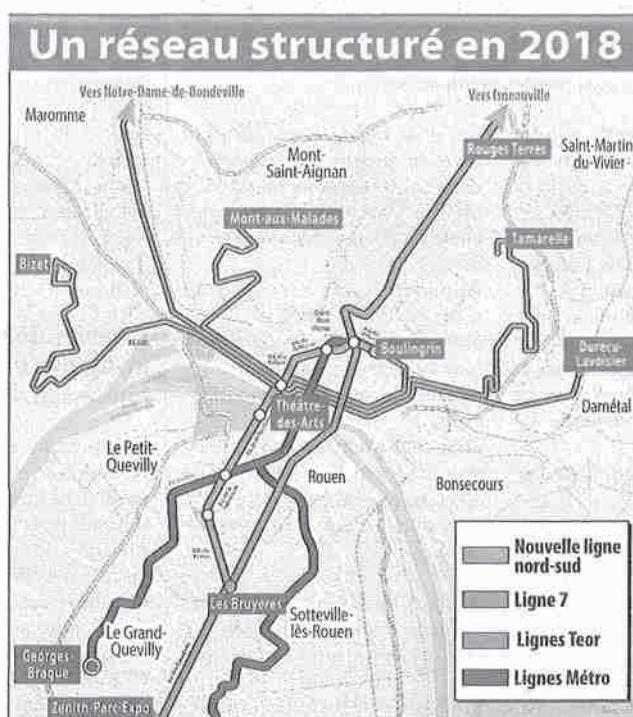
Les bus gardent la ligne

Transports en commun. Pas de métro sur le nouvel axe nord-sud. La Crea a opté pour un circuit en site propre, du type Teor. Le futur tracé reliera les deux rives via le pont Guillaume-le-Conquérant.

Les élus ne l'appellent pas T4 mais c'est bien une toute nouvelle ligne de transport en commun, sur le modèle de Teor, qui va naître d'ici 2018. Ce fameux arc nord-sud (comme ils le surnomment pour l'instant) devrait relier la rive droite à la rive gauche via le pont Guillaume-le-Conquérant. « Le départ se fera du boulingrin ou de la place Beauvoisine, et l'arrivée est prévue au Zénith ou au Technopôle du Madrillet, complète Frédéric Sanchez, président de la Crea. Les stations exactes seront déterminées lors de la concertation qui doit démarrer d'ici la fin de l'année. »

REVOIR EN PROFONDEUR LE SCHÉMA DE CIRCULATION

C'est surtout la deuxième phase de concertation, fin 2014, qui devrait échauffer les esprits. Il s'agira alors de déterminer la nature des aménagements sur des axes aussi sensibles et empruntés que le boulevard de la Marne, le boulevard des Belges, l'avenue Jean-Rondeaux et l'avenue de la Libération. Qui dit site propre, dit couloirs entièrement réservés aux bus, et donc, moins de place pour les voitures... « Les emplacements seront définis au terme d'échanges et de concertation, mais il est évident que l'arc nord-sud nous oblige à revoir en profondeur



le schéma de circulation, souligne Yvon Robert, le maire de Rouen. Les grands carrefours, que sont aujourd'hui Beauvoisine et Cauchoise, vont devoir faire une place aux bus, aux piétons, aux vélos. On ne peut plus avoir de telles autoroutes urbaines. »

Les élus ayant écarté l'idée d'un métro – « deux à trois fois plus cher » et « pas adapté à cette situation » – tous les aménagements seront réalisés en surface. Le type de véhicule choisi pourrait s'approcher du Teor, soit

un bus à haut niveau de service. « Nous testons en ce moment un véhicule hybride, explique Frédéric Sanchez. Il y a également, en ce moment, toute une expérimentation autour du véhicule à hydrogène. »

Selon les estimations de la Crea, cette nouvelle ligne de 8,5 km environ pourrait être empruntée par 20 000 passagers par jour, « soit la moyenne dans les véhicules Teor ». Elle permettra de dédoubler la ligne 7 et le métro sur une partie du trajet, et de desservir les nouveaux loge-

ments construits avenue Jean-Rondeaux ainsi que le futur éco-quartier Flaubert. La fréquence est programmée de 6 à 9 minutes en heure de pointe. Des parkings relais devraient être créés le long du parcours. « Il est apparu que le site du Zénith est un peu lointain. On s'en rend compte aujourd'hui. Le futur parking relais serait donc plus probablement le long de la Sud III », annonce Frédéric Sanchez.

ENTRE 65 ET 80 MILLIONS D'EUROS

La facture est à la hauteur du projet : le coût des travaux est estimé entre 65 et 80 millions d'euros et l'achat de matériel roulant entre 10 et 18 millions d'euros. Après concertation (2013-2014) et enquête publique (2015), les travaux pourraient commencer en 2016 pour une mise en service en 2017 ou 2018.

Et la Crea voit déjà au-delà de cette ligne d'avenir. Un nouveau tracé est-ouest est déjà en réflexion. Il pourrait, d'ici dix ans, relier la future gare rive gauche au pôle multimodal du Mont-Riboudet, en passant par l'éco-quartier Flaubert et le pont levant. Pour ce scénario, la Crea n'exclut pas le tramway...

CÉLINE BRUET

c.bruet@presse-normande.com

Échos Expérience

Depuis l'aménagement d'un couloir de bus de 1,4 km dans le sens descendant, dans la côte de Bonsecours, les usagers gagneraient en moyenne trois minutes sur leur temps de trajet. En revanche, le temps est plus long pour les automobilistes.

Amfreville

Une expérience similaire à celle mise en place à Bonsecours va être tentée à Amfreville-la-Mivoie. Un couloir de bus de 1,3 km va ainsi être créé, pour la rentrée 2013, sur la route départementale 6015. Cette voie réservée à la ligne 11 partirait du « passage de l'eau » et rejoindrait la place Saint-Paul.

TROIS QUESTIONS À...



Agnès Grandou

CHARGÉE DU PROJET
DE TRANSPORT EN COMMUN
DE L'ARC NORD-SUD

« Repenser la circulation des boulevards »

En 2018, une nouvelle ligne en site propre type Teor, l'arc nord-sud, reliera le parc-expo et le Boulingrin en passant par le pont Guillaume-le-Conquérant.

La ligne de bus 7 relie déjà le Parc-expo à Bois-Guillaume. Pourquoi une nouvelle ligne ?

■ Agnès Grandou : « Lors de l'amélioration de la ligne 7, nous avons identifié de nombreux déplacements nord-sud. Le métro et la ligne 7 ne suffisent pas. Par ailleurs, compte tenu du développement actuel et à venir des quartiers ouest, un nouvel axe à l'ouest devenait nécessaire. Nous retravaillerons par la suite sur la ligne 7, avec la création de la nouvelle gare, sans se contenter des deux axes centraux, mais en mettant en place un véritable maillage de la ville. »

Pourquoi pas un métro ?

■ « Non seulement le métro est deux à trois fois plus cher, mais il n'est pas adapté. Même à l'ho-

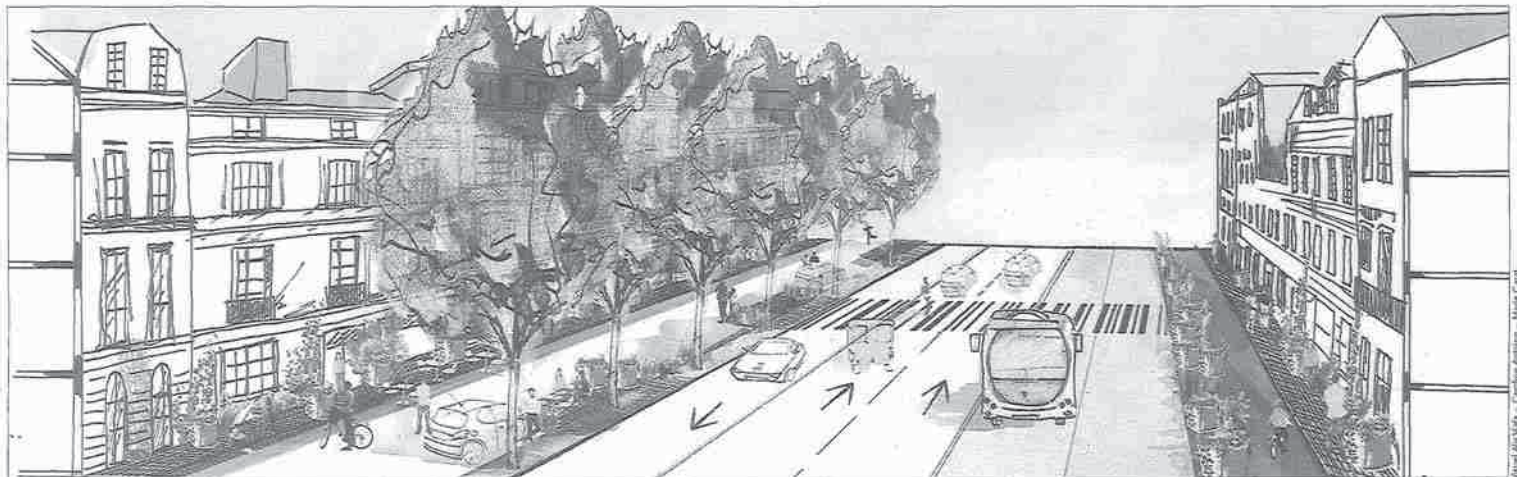
rizon 2025-2030, nous estimons la fréquentation de l'arc nord-sud à environ 20.000 voyageurs. Alors qu'il faut 30 à 40.000 usagers pour justifier la création d'un tramway. »

L'arc nord-sud passera en site propre sur les boulevards des Belges, de la Marne et de l'Yser. Comment gérerez-vous l'importante circulation automobile ?

■ « Nous réfléchissons à différentes solutions, mais cette nouvelle ligne, combinée au stationnement en entrée d'agglomération, sera déjà une alternative performante à la circulation automobile. Par ailleurs, nous allons travailler les carrefours, réorganiser les voies et prendre des décisions concernant le stationnement, en repensant toute la voirie de façade à façade. »

■ Début des travaux prévu en 2016 pour une mise en service en 2018. Coût des travaux : entre 65 et 80 millions d'euros. Coût du matériel roulant : entre 10 et 18 millions d'euros.

En 2018, une nouvelle ligne de type Teor passera par les boulevards



■ Les travaux pourraient débuter en 2016, annonce la Crea.

En 2017 ou 2018, l'ANS, pour "Arc Nord-Sud", devrait voir le jour. Le projet est colossal : la Crea veut tracer 8,5 kilomètres de voies réservées, pour un coût estimé entre 75 et 98 millions d'euros, à l'horizon 2017-2018. Si le projet doit encore être précisé dans les détails d'ici à 2014-2015, on

sait déjà que cet Arc Nord-Sud partira de la place du Boulingrin ou Beauvoisine et rejoindra le rond-point des Bruyères sur la rive gauche, ou le Zénith. Comme son nom l'indique, il formera un arc vers l'est, afin de desservir le futur éco-quartier Flaubert, mais aussi la place des Chartreux

ou encore l'hippodrome des Bruyères, que la Crea projette de transformer en parc urbain "écologique".

Mais c'est surtout son tracé sur la rive droite qui risque de faire jaser. Car la création d'un site propre à deux fois une voie sur les boulevards et le Pont Guillaume-le-

Conquérant réduira d'au-

tant les files de circulation pour les voitures.

20 000 voyageurs/jour
"Dans les dix ans à venir, l'idée est de passer d'un dispositif de transports en commun en étoile centralisé au Théâtre des Arts à un maillage nord-sud et est-ouest", avance Frédéric Sanchez, le président de la

Crea. Les techniciens de la communauté d'agglomération ont sorti leurs calculatrices. L'Arc Nord-Sud touchera 150 000 habitants et pourrait transporter jusqu'à 20 000 voyageurs par jour, l'équivalent des lignes Teor actuelles. "Parallèlement, il faudra mener une politique ambitieuse de développement

des parkings relais".

Trois réunions publiques sont organisées en avril : le 8 avril à 18h à l'espace Guillaume-le-Conquérant de Bois-Guillaume-Bihorel, le 12 avril à L'Astrolabe de Petit-Quevilly (18h) et le 22 avril à l'Hôtel de Ville de Rouen (18h).

Thomas Blachère

se tient **aujourd'hui** à 18 h à l'hôtel de ville de Rouen. Cette future ligne de transport en commun, de type Teor, devrait relier la rive droite (Boulingrin ou Beauvoisine) à la rive gauche (Zénith ou technopôle du Madrillet) via le pont Guillaume-le-Conquérant d'ici 2018.

PN, 22/04/2013

Réunion publique

La troisième et dernière réunion publique de présentation par la Crea du projet « arc Nord-Sud »

Des boulevards à partager

Circulation. Sur le principe, le projet de nouvelle ligne Nord-Sud en site propre, à l'horizon 2018, est favorablement accueilli.

Rondement menée, la troisième et dernière réunion publique pour présenter le futur Arc Nord-Sud de la Crea lundi soir à l'hôtel de Ville. Le principe d'une nouvelle ligne de transport en commun en site propre empruntant les boulevards (Yser, Marne et Belges) puis le pont Guillaume-le-Conquérant et réduisant la place des voitures n'a choqué personne.

La perspective de transformer l'autoroute urbaine qui coupe la ville en espace de rencontre entre différents modes de transports (piétons, vélos, bus et voitures) semble même réjouir. Les Verts applaudissent. « *L'accident du pont Mathilde a démontré que les lignes en site propre sont les seules à même d'apporter une réponse aux difficultés de déplacements dans notre agglomération* », note Jean-Michel Bérégovoy. Petit bémol pour les élus écologistes : « *il faut aussi des réponses à court terme pour les parkings relais et les amplitudes horaires.* »

Le projet dont les contours ont déjà été dévoilés (lire PN du 29 mars) doit encore être affiné. Après deux ans de travaux, il devrait voir le jour fin 2017, début 2018. « *Nous n'avons pas encore toutes les réponses, il reste de nombreux dé-*



Le visage du boulevard des Belges est appelé à changer

tails à trancher », insiste Frédéric Sanchez, patron de la Crea. Et le diable est dans les détails à venir...

Question de coût

« *Il s'agit de réorganiser la cohabitation sur un espace qui fait près de 30 m de large. Il y a de la place pour tout le monde. Nous n'excluons personne. Pas même les ambulances qui en situation d'urgence peuvent emprunter les voies de bus ou Teor* », a-t-il rappelé.

Pour le point de départ, il faudra choisir entre Boulingrin ou Beauvoisine et le Zénith ou Technopôle comme terminus. Cela dépendra des finances : Boulingrin offre davantage de correspondances mais ce serait plus cher. Même souci

pour la partie sud où une jonction avec le métro à Technopôle représente 1,5 km de plus que le Zénith. Selon les choix, les travaux se chiffrent entre 65 et 80 millions d'euros.

Quant au type de matériel de roulant (chiffré entre 10 et 18 millions d'euros), ce sera plutôt un bus ressemblant à Teor, mais reste à savoir quel sera son carburant.

« *Dans l'idéal on aimerait avoir du propre. L'hybride actuellement testé nous laisse rêveur mais pas pour de bonnes raisons* », a simplement lâché le président de la Crea. « *Il faudra surtout que ce soit du matériel fiable...* »



ANNEXES DU BILAN PHASE 2

LES SUPPORTS DE REUNIONS ET LES OUTILS DE COMMUNICATION DE LA PHASE 2 DE LA CONCERTATION



SUPPORT DE LA CONCERTATION ACTEURS

SUPPORTS DE LA CONCERTATION GRAND PUBLIC

Arc Nord-Sud/T4

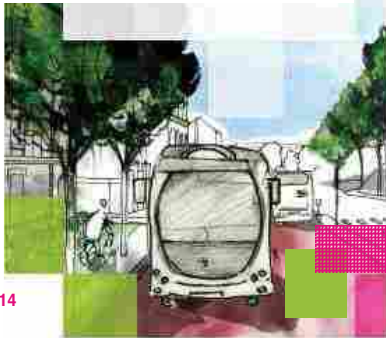
Projet de transport en commun à haut niveau de service

Conseil consultatif
de développement

Commission grands projets



3 décembre 2014



Un projet de transport en commun à haut niveau de service...

... pour mieux se déplacer entre le nord et le sud, et mieux desservir le cœur de l'agglomération

- une nouvelle ligne T4 entre Boulingrin et Zénith
- des améliorations de la performance de la ligne F2 au nord
- des parkings relais (P+R)



Une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service : T4

- 8,5km et une 15ne de stations entre Boulingrin et Zénith
- Fréquence 6 mn en heure de pointe
- Mise en service septembre 2018
- Coût estimé des infrastructures : 43,1 M€ HT
- 18 000 à 20 000 voyageurs/jour
- guidage optique
- un parking relais



Boulingrin - Bruyères Un site propre intégral

- Site propre dans les deux sens
- Requalification qualitative de façade à façade
- Continuité des itinéraires cyclables et intégration des cheminements piétonniers

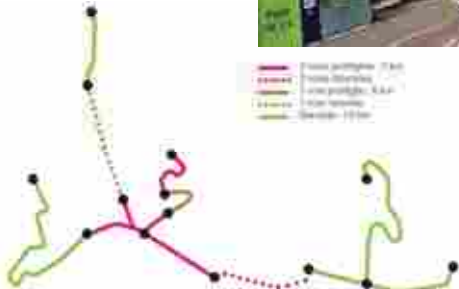


Bruyères-Zénith Des adaptations

- Insertion dans la circulation ou en voie réservée
- Insertion qualitative au droit des stations, perméabilités avec les quartiers transversaux

La conception d'un système qui valorise l'expérience de TEOR

- performance
- capacité
- accessibilité
- interopérabilité



Les enjeux de circulation et de desserte complexes

- Des flux importants à réorganiser
- Maintenir le passage des convois exceptionnels
- Permettre les livraisons et les accès au centre-ville
- Garantir un niveau de performance, notamment aux carrefours de la ligne T4



Un nouveau partage de la voirie et une approche paysagère intégrée

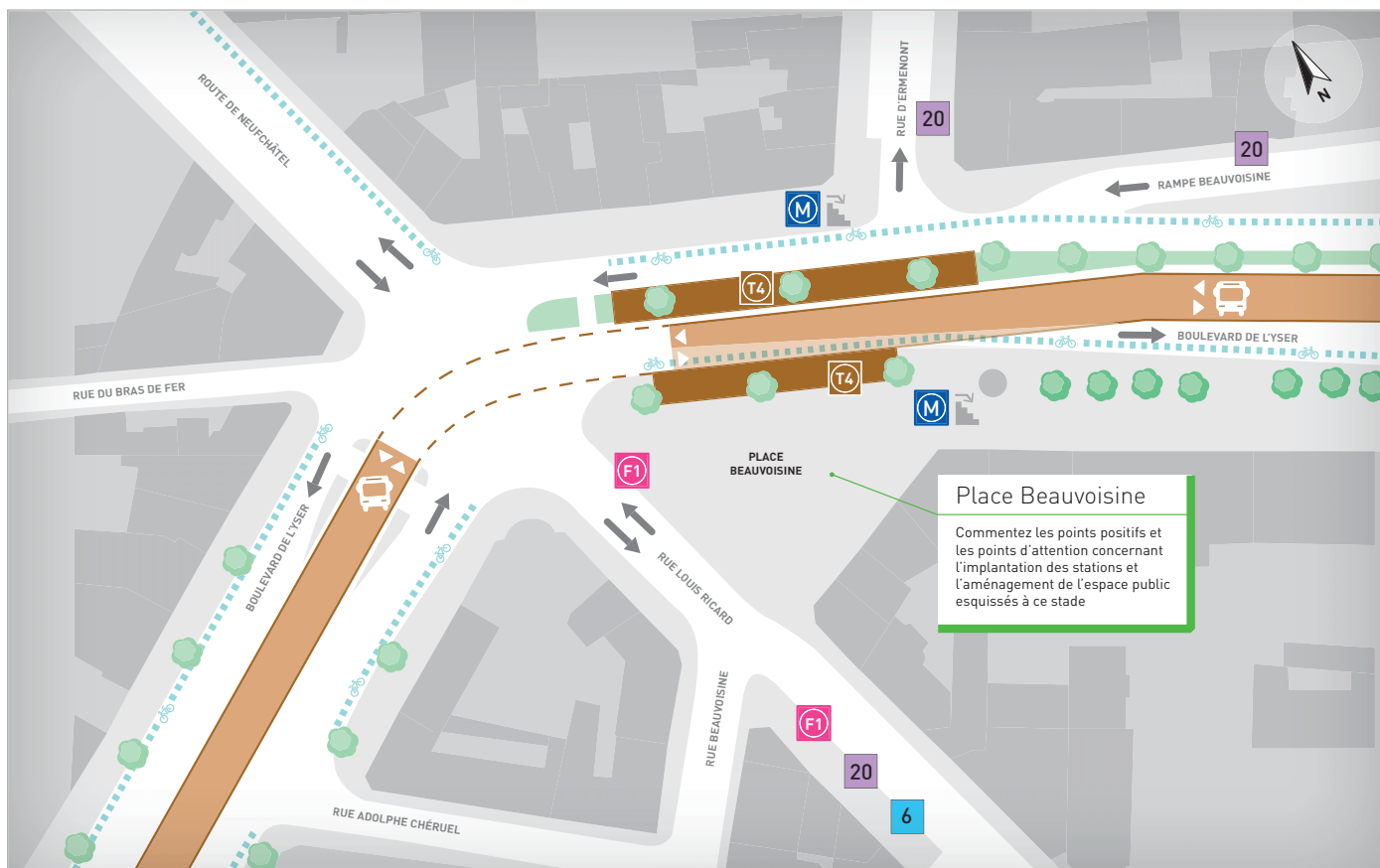
- ❑ Mettre en valeur les qualités urbaines des espaces traversés
- ❑ Favoriser la socialisation et les nouveaux usages de l'espace public
- ❑ Rendre plus visible le végétal
- ❑ Mettre en scène les points de vue et espaces singuliers : Zénith, traversée de Seine...

Exemple de partage de la voirie : 2+1 voies



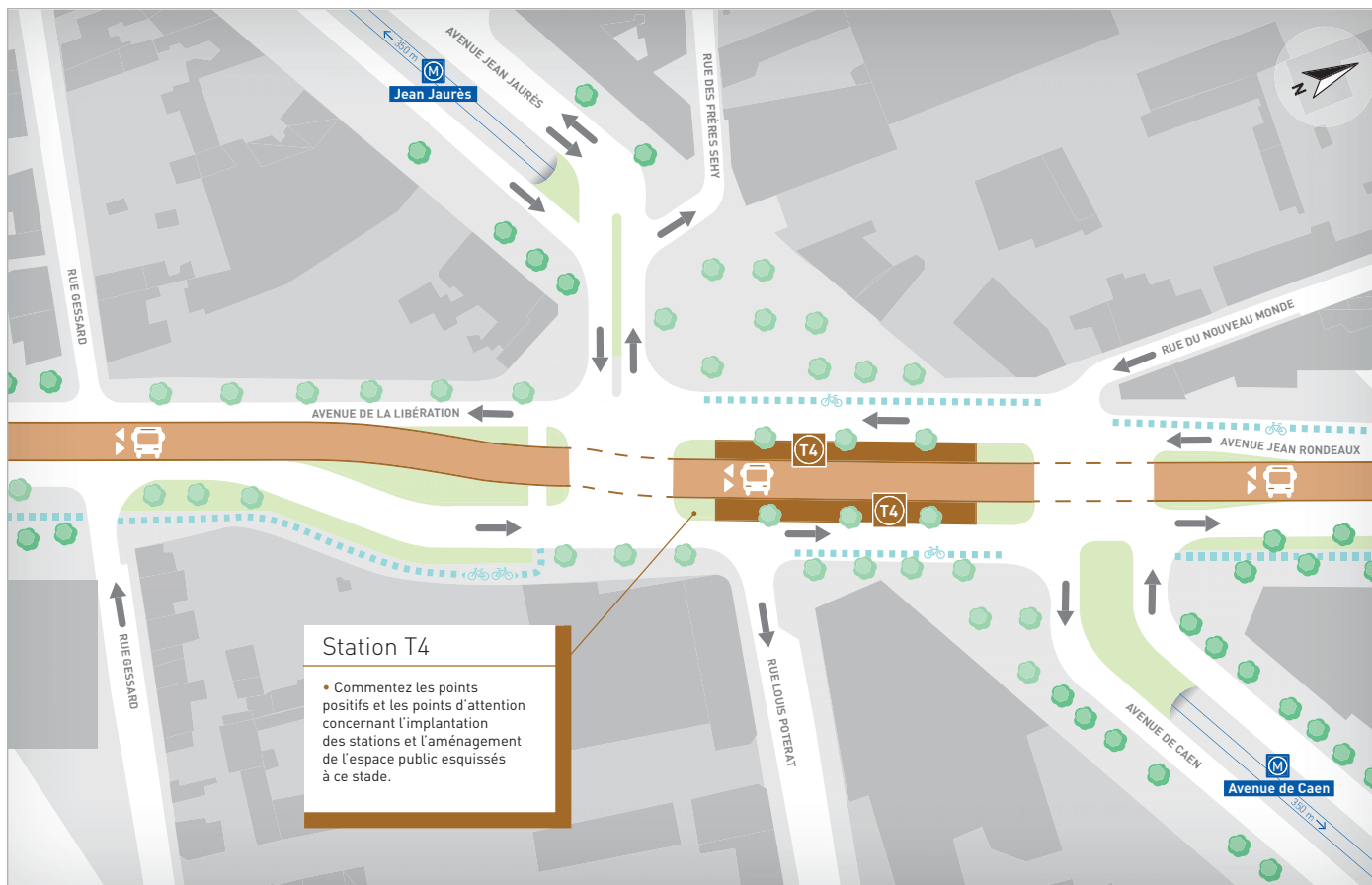
Calendrier général

- 2012** Etudes de faisabilité
- 2013** 1^{ère} étape de concertation et vote du programme
- 2014** Etudes préliminaires et 2^{ème} étape de concertation
- 2015** Avant-projet, projet et enquête publique
- 2015-16** Travaux concessionnaires réseaux
- 2016** Déclaration d'utilité publique et début des travaux
- 2018** Mise en service



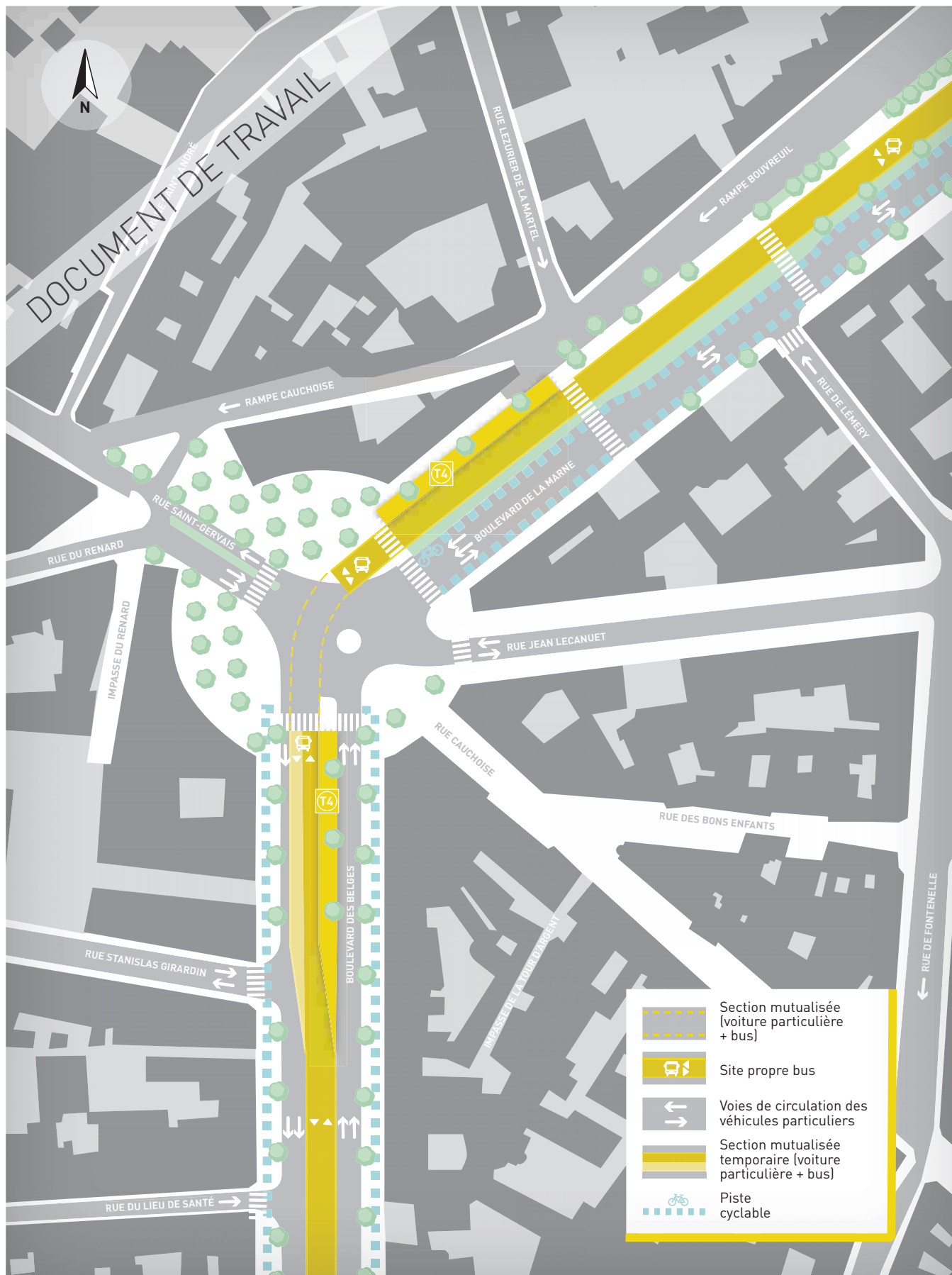
T4 direction
Boulingrin - Centre - Zénith
PARLONS-EN

CONCERTATION LIGNE T4
Place Beauvoisine



CONCERTATION LIGNE T4
Avenue de Caen





T4 direction
Boulingrin - Centre - Zénith
PARLONS-EN

FÉVRIER 2015

PISTES DE RÉFLEXION POUR LA PLACE CAUCHOISE



métropole
ROUEN NORMANDIE

DOCUMENT DE TRAVAIL



Arc Nord-Sud/T4

Projet de transport en commun à haut niveau de service

Réunion avec les acteurs économiques

Les conditions d'un projet de BHNS, porteur de développement économique de la métropole et de son centre



19 février 2015



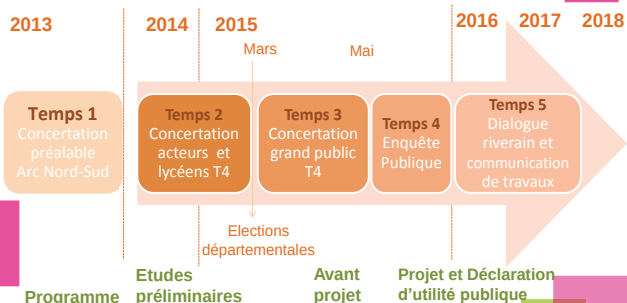
Ordre du jour

1. Introductions
2. Le projet
3. Réflexions en sous-groupes sur les conditions d'accompagnement du projet et les facteurs de développement

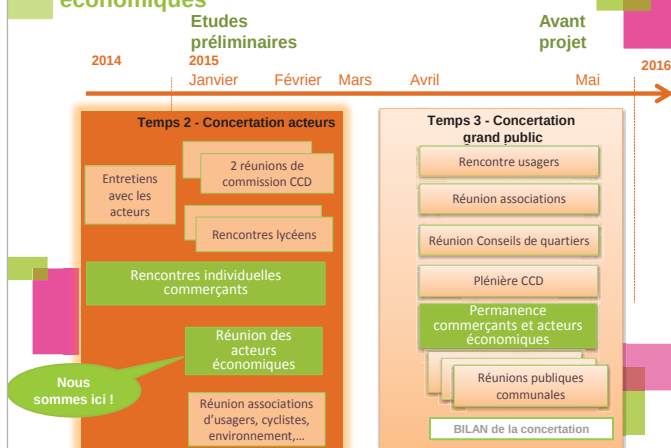
1. Introductions

M. Frédéric Sanchez,
Président de la Métropole Rouen-Normandie

La concertation



Les temps de travail avec les acteurs économiques



Les sujets à approfondir avec les acteurs économiques

Les conditions pour faire du projet un facteur de développement économique

Les conditions d'accompagnements des travaux et des impacts notamment sur la logistique

2. Le projet

T4 Une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service

- 8,5km et 15 de stations entre Boulingrin et Zénith
- Fréquence 6 mn en heure de pointe
- 25 à 30 mn de temps de trajet
- Mise en service septembre 2018
- 18 000 à 20 000 voyageurs/jour
 - Guidage optique
 - Un parking relais au Zénith
 - Coût estimé des infrastructures 43,1 M€HT



Une nouvelle ligne : pourquoi?

- Compléter les **lignes performantes** du réseau Astuce
- Accompagner le développement de **nouveaux quartiers** et desservir plus **d'emplois**
- Donner plus de places aux **modes alternatifs à la voiture**



Calendrier général

2012 - 2013	Etudes de faisabilité 1 ^{ère} étape de concertation
2014 - 2015	Etudes préliminaires et d'avant-projet 2 ^{ème} étape de concertation
Fin 2015	Finalisation du projet Enquête publique
2015 - 2016	Travaux des concessionnaires de réseaux
2016	Déclaration d'utilité publique Début des travaux
2018	Mise en service

3. Les insertions

T4 : quels aménagements ?

Boulingrin - Bruyères Un site propre intégral

- Une voie dédiée au bus dans les deux sens
- La requalification de l'espace public pour plus de convivialité et une perméabilité entre les quartiers et le centre-ville
- La continuité des itinéraires cyclables et l'amélioration des cheminements piétons



Bruyères-Zénith Des adaptations

- Une insertion dans la circulation ou en voie réservée
- Insertion qualitative au droit des stations, perméabilité avec les quartiers transversaux

Un nouveau partage de la voirie et une approche paysagère intégrée

- Mettre en valeur les qualités urbaines des espaces traversés
- Favoriser la socialisation et les nouveaux usages de l'espace public
- Rendre plus visible le végétal
- Mettre en scène les points de vue et espaces singuliers : Zénith, traversée de Seine...



Les aménagements et insertions rive droite



Les aménagements et insertions rive gauche



Les aménagements et insertions rive gauche (suite)

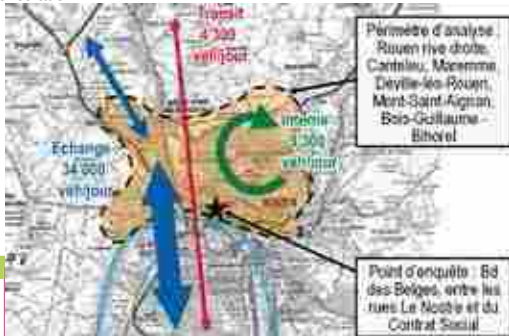


4. La circulation

Enquête Origines-Destinations Bd des Belges

Structure du trafic sur le Bd des Belges par rapport au secteur Rouen rive droite et proche couronne

Enquête par interview réalisée le 2 octobre 2014 de 7h à 19H dans les 2 sens de circulation



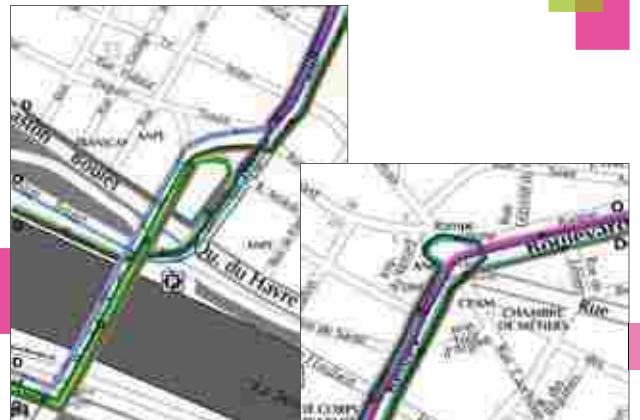
Les accès au centre-ville



Transports exceptionnels



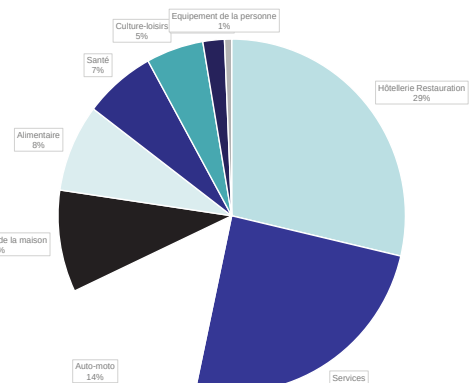
Transports exceptionnels



5. Commerçants

150 commerces situés le long du tracé

Répartition des commerces situés sur le tracé de T4



150 commerces situés le long du tracé

97 commerces visités

15 à visiter

13 refus

25 relancés

Bilan des rencontres avec les commerçants

Bilan des rencontres avec les commerçants

- ❑ Inquiétude forte des commerçants pour la période de travaux, dans une période de fragilité commerciale
- ❑ Une attente d'une desserte TC performante
- ❑ Questionnement par rapport au devenir définitif des rues et des activités commerciales :
 - possibilité de valorisation/dynamisation
 - des mutations à prévoir
- ❑ Une situation fonctionnelle actuelle pas toujours favorable, à améliorer (visibilité, stationnement minute, livraisons, espaces public valorisé)

6. Livraisons et stationnement

Livraisons

- ❑ Une situation actuelle inconfortable pour les livraisons
- ❑ Un travail à mener sur l'emplacement et les conditions de livraisons
 - Groupe de travail de la CCI
- ❑ Recherche de solutions adaptées

Stationnement

- ❑ Enquête de stationnement en janvier
- ❑ Recherche de poches de stationnement dans secteurs complexes

7. Réflexions en sous-groupes

Questions introductives au débat

Question 1 : Quelles questions, remarques positives ou points d'attention souhaitez-vous faire remonter concernant le projet T4 ?

Question 2 : A quelles conditions T4 peut-il être facteur de développement économique pour les secteurs desservis ?

Question 3 : Quelles mesures d'accompagnement doit-on anticiper pendant les travaux et lors de la mise en service ?

Méthode de travail

1. Réflexion en petits groupes
2. Restitution des groupes sur les 3 questions

Merci de votre participation !

Rendez-vous au printemps lors de la permanence proposée aux commençants et acteurs économiques et en réunions publiques

ZOOM sur les insertions

Les aménagements et insertions rive droite



Les aménagements et insertions rive droite



Les aménagements et insertions rive gauche



Les aménagements et insertions rive gauche

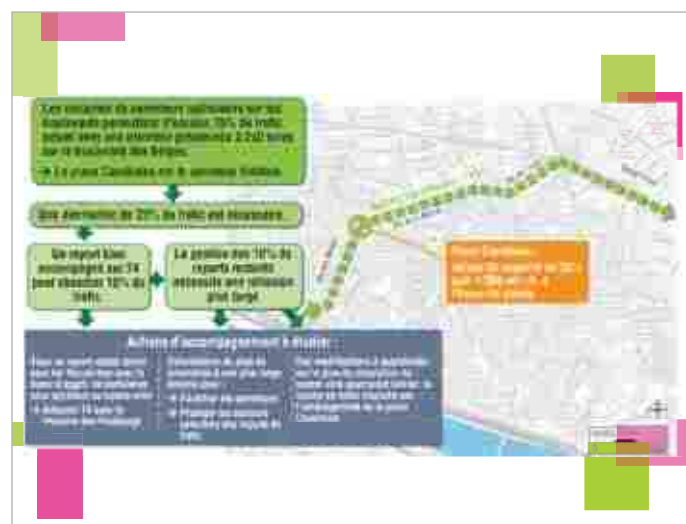


Les aménagements et insertions rive gauche (suite)



Etudes de circulation








T4direction
Boulingrin - Centre - Zénith

RÉUNION DE CONCERTATION
2 AVRIL 2015 - ASSOCIATIONS

02.04.15

FRÉDÉRIC SANCHEZ
Président de la Métropole Rouen Normandie

02.04.15
2



ORDRE DU JOUR

1. Introduction
2. Présentation du projet
3. Temps de travail par tables
4. Restitution

➤ Fin de la réunion à 12h30

02.04.15
3



1. INTRODUCTION

02.04.15
4



LES ÉQUIPES TECHNIQUES

Métropole Rouen Normandie
Agnès GRANDOU, Directrice de projet Arc Nord-Sud T4
Ludovic LETELLIER et Nicolas HUE, Mission Arc Nord-Sud T4

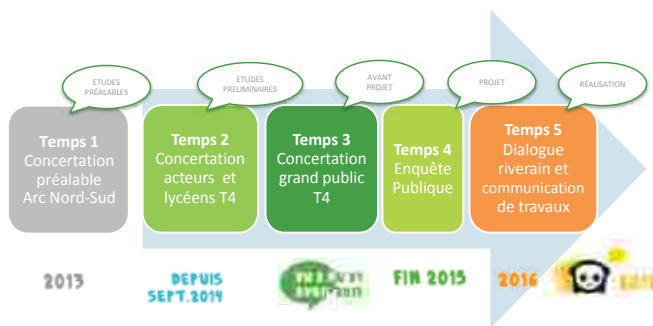
Maîtrise d'œuvre
Daniel ARSLANIAN, Directeur de projet, SCE
Yves COULOME, Architecte Urbaniste, Attica

Assistant en concertation
Sophie GUILLAIN et Frédéric FIATTE, Res publica

02.04.15
5



LES ÉTAPES DE LA CONCERTATION



The diagram shows a timeline of the consultation process from 2013 to 2016. It includes five main steps: Temps 1 (Concertation préalable Arc Nord-Sud), Temps 2 (Concertation acteurs et lycéens T4), Temps 3 (Concertation grand public T4), Temps 4 (Enquête Publique), and Temps 5 (Dialogue riverain et communication de travaux). Above the steps are labels for the stages: ETUDES PRÉLIMINAIRES, ETUDES PRÉLIMINAIRES, AVANT PROJET, PROJET, and RÉALISATION. The timeline starts in 2013, continues through 2014 (DEPUIS SEPT. 2014), 2015 (FIN 2015), and ends in 2016.

02.04.15
6





LES MODALITÉS D'INFORMATION ET DE CONCERTATION

Réunions publiques

13 avril Halle aux Toiles, Rouen 19-21h
15 avril Groupe scolaire Gérard Philippe,
Petit Quevilly 18-20h

Rencontre avec les usagers Astuce

14 avril dans les bus
Place de la gare
Agence Astuce au Théâtre des Arts } 8-10h et
16-18h

Permanence pour les commerçants

20 avril Agence Astuce 9h-19h

Un dépliant et sa carte T

Exposition

Du 2 au 29 avril, à la mairie de Rouen et à l'agence Astuce

Le site internet : www.metropole-rouen-normandie.fr.

02.04.15

7



2. PRÉSENTATION DU PROJET

Les grands objectifs

02.04.15

8



LE T4 NOUVEAU MAILLON DU RÉSEAU ASTUCE



T4 : une nouvelle ligne à haut niveau de service...

- 8,5 km et 15 stations entre Boulingrin et Zénith
- Un bus toutes les 6 mn en heure de pointe
- De 5h30 à 0h30
- 25 à 30 minutes de parcours
- 18 000 à 20 000 voyageurs/jour
- Correspondances
Métro, T1, T2, T3, F1, F2 et lignes de bus



UN TRANSPORT PERFORMANT

Une ligne TEOR, moderne

- De nouveaux bus
- Un guidage optique à l'approche des stations
- L'accessibilité pour tous
- Le confort des stations



02.04.15

10



QUI RAPPROCHE LES QUARTIERS ET LES ÉQUIPEMENTS

Une ligne de proximité qui dessert les quartiers, les équipements et soutient les projets de développement



02.04.15

11



LE COUT DU PROJET

Cout global
88 M€ TTC

Etudes, aménagements du site propre, équipement des stations, mobiliers, aménagements urbains
74 M€ TTC

Le matériel roulant
14 M€ TTC

Les porteurs de projet et financeurs



02.04.15

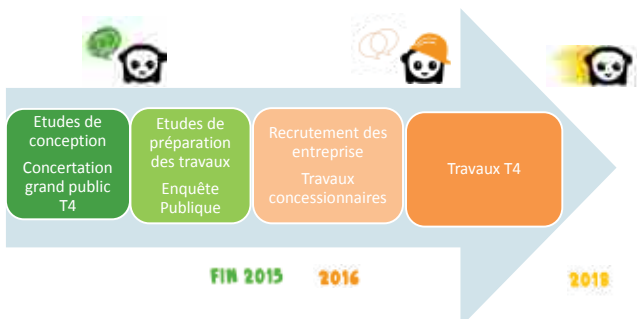
12





LES ETAPES

Mise en service : septembre 2018



02.04.15
13



02.04.15
14



DONNER AU TRANSPORT EN COMMUN LA PRIORITÉ

Un site réservé sur 2/3 du tracé

- Site propre 2 sens partout où c'est possible
- Site alterné si manque d'espace
- Solution adaptée sur l'avenue des Canadiens

La priorité aux feux

- Une diminution du trafic automobile de 15 %
- Intégration de 2x1 voies ou 2x2 voies de circulation selon les besoins
- Des insertions compatibles avec les convois exceptionnels

02.04.15
15



REPENSER L'ESPACE PUBLIC

Réaménager de façade à façade

- Nouvelles continuités urbaines entre les quartiers
- Espaces publics apaisés
- Circulations piétonnes et vélos
- Respect de tous les besoins urbains
- Mise en valeur des espaces traversés
- Rendre le végétal plus visible

02.04.15
16



LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Requalifier la ville et les boulevard rive droite



- ✓ Exemple place Beauvoisine



02.04.15
17



LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Requalifier la ville et les boulevard rive gauche

- ✓ Exemple croisement avenue de Caen – avenue de la Libération



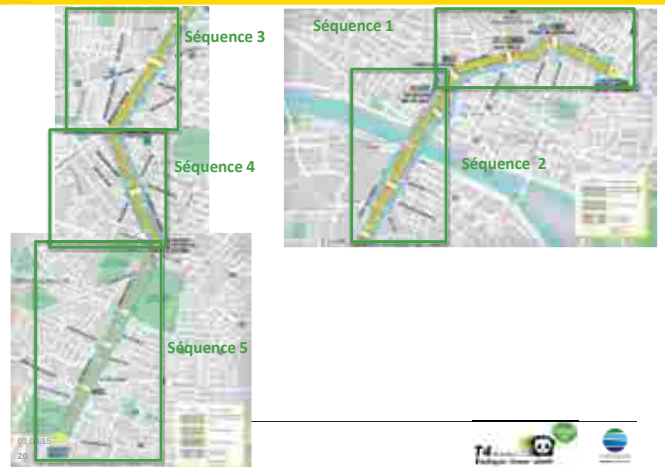
2. PRÉSENTATION DU PROJET

Le projet par secteur

02.04.15
19



LE PROJET EN 5 SÉQUENCES



02.04.15
20



LE PROJET EN 5 SÉQUENCES



02.04.15
21



SÉQUENCE 1 : BOULINGRIN - CAUCHOISE



02.04.15
22



SÉQUENCE 1 : BOULINGRIN - CAUCHOISE



Boulevard de l'Yser



Boulevard de l'Yser



SÉQUENCE 1 : BOULINGRIN - CAUCHOISE



Boulevard de la Marne
Projet T4 Boulogne

02.04.15
24



LE PROJET EN 5 SÉQUENCES



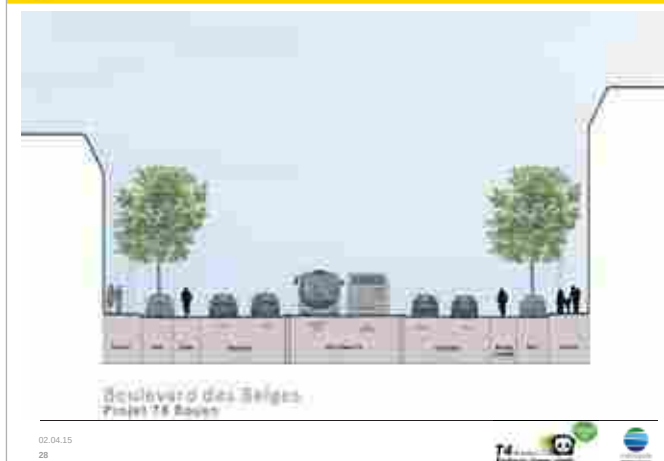
SÉQUENCE 2 : CAUCHOISE – AV. RONDEAUX NORD



SÉQUENCE 2 : CAUCHOISE – AV. RONDEAUX NORD



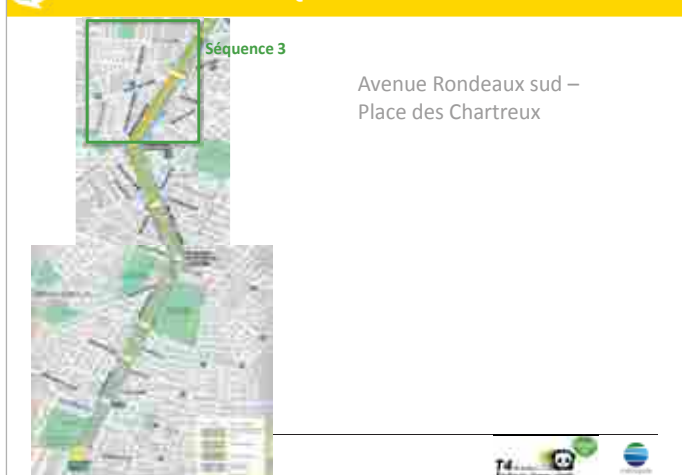
SÉQUENCE 2 : CAUCHOISE – AV. RONDEAUX NORD



SÉQUENCE 2 : CAUCHOISE – AV. RONDEAUX NORD



LE PROJET EN 5 SÉQUENCES



SÉQUENCE 3 : AV J. RONDEAUX SUD - CHARTREUX



02.04.15
31



SÉQUENCE 3 : AV. J RONDEAUX SUD - CHARTREUX



Avenue de la Libération
Zénith T4 Haute

02.04.15
32



LE PROJET EN 5 SÉQUENCES



02.04.15
33



SÉQUENCE 4 : CHARTREUX – BRUYÈRES



LE PROJET EN 5 SÉQUENCES



02.04.15
35



SÉQUENCE 5 : ROND-POINT DES BRUYÈRES - ZÉNITH



02.04.15
36





SÉQUENCE 5 : ROND-POINT DES BRUYÈRES - ZÉNITH



02.04.15
37



02.04.15
38



TEMPS DE TRAVAIL PAR TABLE

Question 1 :

Quelles remarques générales ou questions avez-vous sur le projet ?

Question 2 :

Quels points particuliers d'attention souhaitez-vous faire remonter sur les insertions par secteurs ?

1. De Boulingrin à la Place Cauchoise.
2. Place Cauchoise, Pont Guillaume-le-Conquérant, Jean Rondeaux nord
3. Jean Rondeaux sud, avenue de la Libération, Place des Chartreux
4. Boulevard du 11 novembre et Rond-Point des Bruyères
5. L'avenue des Canadiens jusqu'au Zénith

02.04.15
39



TEMPS DE TRAVAIL PAR TABLE



02.04.15
40



4. RESTITUTION DES TABLES

02.04.15
41



5. CONCLUSIONS

02.04.15
42





T4 *direction*
Boulingrin - Centre - Zénith

MERCI DE VOTRE PARTICIPATION !

02.04.15




T4 direction
Boulingrin - Centre - Zénith

RÉUNION DE CONCERTATION

8 AVRIL 2015 – CONSEILS DE QUARTIERS DE ROUEN

10.06.15

YVON ROBERT
Maire de Rouen
Vice-Président de la
Métropole Rouen Normandie

10.06.15
2



ORDRE DU JOUR

1. Introduction
2. Présentation du projet
3. Temps de travail par tables
4. Restitution

➤ Fin de la réunion à 20h30

10.06.15
3



1. INTRODUCTION
La concertation

10.06.15
4



LES ÉQUIPES TECHNIQUES

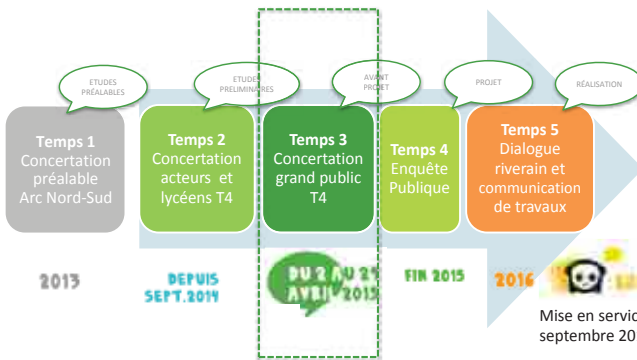
Métropole Rouen Normandie
Agnès GRANDOU, Directrice de projet Arc Nord-Sud T4
Ludovic LETELLIER, Mission Arc Nord-Sud T4

Maîtrise d'œuvre
Daniel ARSLANIAN, Directeur de projet, SCE
Yves COULOUME, Architecte Urbaniste, Attica

10.06.15
5



LES ÉTAPES DE LA CONCERTATION



The diagram shows a timeline of the concertation process:

- 2013**: Temps 1 (Concertation préalable Arc Nord-Sud), Temps 2 (Concertation acteurs et lycéens T4), Temps 3 (Concertation grand public T4).
- DEPUIS SEPT. 2014**: Temps 3 (Concertation grand public T4).
- AVRIL 2015**: Temps 3 (Concertation grand public T4).
- FIN 2015**: Temps 4 (Enquête Publique).
- 2016**: Temps 5 (Dialogue riverain et communication de travaux), Réalisation.

Mise en service : septembre 2018

10.06.15
6





LES MODALITÉS DE CONCERTATION

Réunion avec les associations

2 avril

Réunions publiques

13 avril Halle aux Toiles, Rouen 19-21h

15 avril Groupe scolaire Gérard Philippe,
Petit Quevilly 18-20h

Rencontre avec les usagers Astuce

14 avril toute la journée dans les bus, et
Place de la gare
Agence Astuce au Théâtre des Arts } 8-10h et 16-18h

Permanence pour les commerçants

20 avril de 9h à 19h à l'Agence Astuce

Réunion plénière du CCD

22 avril

10.06.15

7



LES MODALITÉS D'INFORMATION ET CONTRIBUTION

Un dépliant et sa carte T

Disponible dans les mairies de Rouen

Petit-Quevilly, Sotteville, Saint-Etienne, Grand-Quevilly

A retourner avant le 29 avril



Exposition

Du 2 au 29 avril, à la mairie de Rouen et à l'agence Astuce

Le site internet : www.metropole-rouen-normandie.fr

10.06.15

8



2. PRÉSENTATION DU PROJET

Les grands objectifs

10.06.15

9



LE T4 NOUVEAU MAILLON DU RÉSEAU ASTUCE



T4 : une nouvelle ligne à haut niveau de service...

- 8,5 km et 15 stations entre Boulingrin et Zénith
- Un bus toutes les 6 mn en heure de pointe
- De 5h30 à 0h30
- 25 à 30 minutes de parcours
- 18 000 à 20 000 voyageurs/jour
- Correspondances
Métro, T1, T2, T3, F1, F2 et lignes de bus



UN TRANSPORT PERFORMANT

Le confort et l'accessibilité

- De nouveaux bus
- Un guidage optique à l'approche des stations
- L'accessibilité pour tous
- Le confort des stations

Un site réservé sur 2/3 du tracé

- Site propre 2 sens partout où c'est possible
- Site alterné si manque d'espace
- Solution adaptée sur l'avenue des Canadiens

La priorité aux feux

- Une diminution du trafic automobile de 15 %
- Intégration de 2x1 voies ou 2x2 voies de circulation selon les besoins
- Des insertions compatibles avec les convois exceptionnels



10.06.15

11



QUI RAPPROCHE LES QUARTIERS ET LES ÉQUIPEMENTS

Une ligne de proximité...

- Desserte des quartiers et des équipements
- Accompagnement des projets de développement

... qui transforme et valorise les rues

- Réaménagement de façade à façade
- Espaces publics apaisés
- Circulations piétonnes et vélos
- Mise en valeur paysagère et végétale



10.06.15

12

LE COÛT DU PROJET

**Cout global
88 M€ TTC**

Etudes, aménagements du site propre,
équipement des stations, mobiliers,
aménagements urbains
74 M€ TTC

Le matériel roulant
14 M€ TTC

Les porteurs de projet et financeurs



10.06.15
13



LES ETAPES

Mise en service : septembre 2018



10.06.15
14



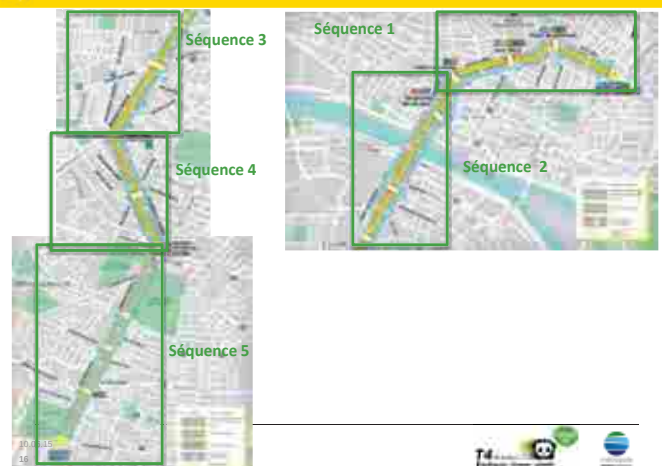
2. PRÉSENTATION DU PROJET

Les aménagements

10.06.15
15



LE PROJET EN 5 SÉQUENCES



10.06.15
16



LE PROJET EN 5 SÉQUENCES



10.06.15
17



SÉQUENCE 1 : BOULINGRIN - CAUCHOISE



10.06.15
18





SÉQUENCE 1 : BOULINGRIN - CAUCHOISE



- ✓ Place Beauvoisine : principes d'aménagement



10.06.15
19



SÉQUENCE 1 : BOULINGRIN-CAUCHOISE

- ✓ Boulevard de l'Yser: principes d'aménagement



Boulevard de l'Yser



SÉQUENCE 1 : BOULINGRIN-CAUCHOISE



- ✓ Boulevard de la Marne : principes d'aménagement

10.06.15
21



LE PROJET EN 5 SÉQUENCES

Séquence 2



SÉQUENCE 2 : CAUCHOISE – AV. RONDEAUX NORD



10.06.15
23



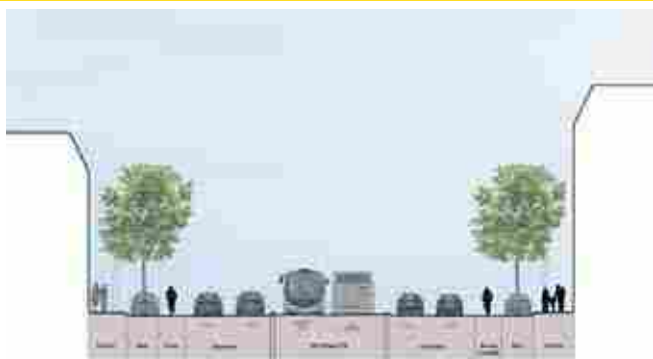
SÉQUENCE 2 : CAUCHOISE – AV. RONDEAUX NORD



- ✓ Boulevard des Belges : principes d'aménagement

10.06.15
24

SÉQUENCE 2 : CAUCHOISE – AV. RONDEAUX NORD



✓ Boulevard des Belges :
principes d'aménagement

10.06.15
25



SÉQUENCE 2 : CAUCHOISE – AV. RONDEAUX NORD



✓ Pont Guillaume le Conquérant :
principes d'aménagement

10.06.15
26



LE PROJET EN 5 SÉQUENCES



Séquence 3

Avenue Rondeaux sud –
Place des Chartreux



SÉQUENCE 3 : AV J. RONDEAUX SUD - CHARTREUX



10.06.15
28



SÉQUENCE 3 : AV J. RONDEAUX SUD - CHARTREUX

✓ Croisement
avenue de Caen –
avenue de la
Libération :
principes
d'aménagement



SÉQUENCE 3 : AV. J RONDEAUX SUD - CHARTREUX



✓ Avenue de la Libération :
principes d'aménagement

10.06.15
30



LE PROJET EN 5 SÉQUENCES



Séquence 4

10.06.15
31



SÉQUENCE 4 : CHARTREUX – BRUYÈRES



LE PROJET EN 5 SÉQUENCES



Séquence 5

10.06.15
33



SÉQUENCE 5 : ROND-POINT DES BRUYÈRES - ZÉNITH



10.06.15
34



3. DÉBAT PAR TABLES

10.06.15
35



TEMPS DE TRAVAIL PAR TABLE

Question 1 :

Quelles remarques générales ou questions avez-vous sur le projet ?

Question 2 :

Quels point particuliers d'attention souhaitez-vous faire remonter sur les insertions par secteurs ?

1. De Boulingrin à la Place Cauchoise.
2. Place Cauchoise, Pont Guillaume-le-Conquérant, Jean Rondeaux nord
3. Jean Rondeaux sud, avenue de la Libération, Place des Chartreux

10.06.15
36





TEMPS DE TRAVAIL PAR TABLE



10.06.15
37



4. RESTITUTION DES TABLES

10.06.15
38



5. CONCLUSIONS

10.06.15
39



PARLONS
EN!

T4direction
Boulingrin - Centre - Zénith

MERCI DE VOTRE PARTICIPATION !

10.06.15

Arc Nord-Sud/T4

Projet de transport en commun à haut niveau de service

CFA Marc Ruyer
Lycée Professionnel
Pourrière



11 février 2015



Ordre du jour

1. Le projet
2. La démarche de concertation
3. Questions-réponses sur le projet
4. Travail en ateliers

1. Le projet

T4 Une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service

- 8,5km et une 15^{ne} de stations entre Boulingrin et Zénith
- Fréquence 6 mn en heure de pointe
- 25 à 30 mn de temps de trajet
- Mise en service septembre 2018
- 18 000 à 20 000 voyageurs/jour
 - Guidage optique
 - Un parking relais au Zénith
- Coût estimé des infrastructures : 43,1 M€HT



Une nouvelle ligne : pourquoi?

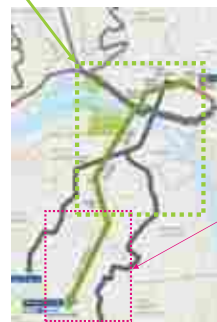
- Compléter les **lignes performantes** du réseau Astuce
- Accompagner le développement de **nouveaux quartiers** et desservir plus d'**emplois**
- Donner plus de places aux **modes alternatifs à la voitures**



T4 : quels aménagements ?

Boulingrin - Bruyères
Un site propre intégral

- Une voie dédiée au bus dans les deux sens
- La requalification de l'espace public pour plus de convivialité
- La continuité des itinéraires cyclables et l'amélioration des cheminements piétons



TEOR



Bruyères-Zénith
Des adaptations

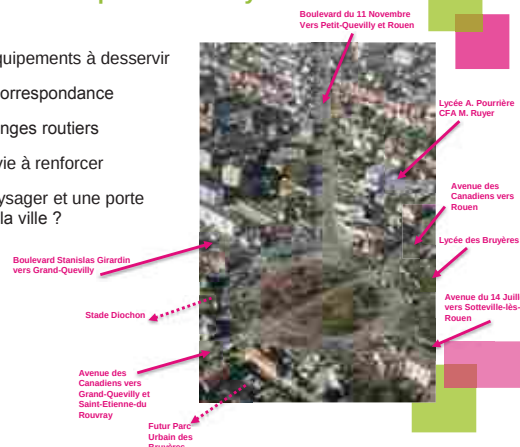
- Une insertion dans la circulation ou en voie réservée

Correspondances et stations



Focus sur le Rond-point des Bruyères

- Des grands équipements à desservir
- Un nœud de correspondance
- Un lieu d'échanges routiers
- Un centre de vie à renforcer
- Un espace paysager et une porte d'entrée dans la ville ?



Pistes pour le rond-point des Bruyères demain

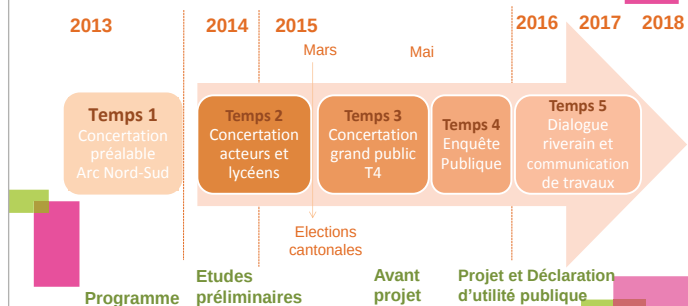


Calendrier général

2012 - 2013	Etudes de faisabilité 1 ^{ère} étape de concertation
2014 - 2015	Etudes préliminaires et d'avant-projet 2 ^{ème} étape de concertation
Fin 2015	Finalisation du projet Enquête publique
2015 - 2016	Travaux des concessionnaires de réseaux
2016	Déclaration d'utilité publique Début des travaux
2018	Mise en service

2. La démarche de concertation

La concertation T4 : quand donner son avis ?



3. Questions-réponses sur le projet

4. Travail en ateliers

Les Questions

Question 1 : Pour améliorer les déplacements dans la Métropole rouennaise, le projet T4, qui renforce les liaisons Nord-Sud du Zénith au Boulingrin en passant par le centre-ville, vous semble-t-il pertinent ? - Justifiez votre réponse

Question 2 : A partir du projet d'aménagement du rond-point des Bruyères, quels sont, selon vous, les points forts et les points faibles de l'aménagement proposé ?

Question 3 : Comment favoriser l'utilisation des transports en commun, du vélo et les déplacements à pied à l'échelle de l'agglomération Rouennaise ?

Méthode de travail

Le travail par table (45 min)

- 5 minutes pour prendre connaissance des questions et y réfléchir individuellement quelques instants
- Nommer le porte-parole de chaque table, qui sera chargé de restituer les réflexions collectives
- Echanger pour répondre aux questions de la fiche collective

La restitution et le débat (40 min)

- Un porte-parole par table présenter les réflexions de chaque table
- Une discussion tous ensemble sur les 3 thématiques

Merci de votre participation !



RÉUNIONS PUBLIQUES DE CONCERTATION

13 AVRIL 2015 - ROUEN

15 AVRIL 2015 – LE PETIT QUEVILLY

15.04.15



ORDRE DU JOUR

1. Introduction
2. Présentation du projet
3. Temps de travail par tables
4. Restitution

➤ Fin de la réunion à 12h30

15.04.15

2



LES ÉQUIPES TECHNIQUES

Métropole Rouen Normandie

Agnès GRANDOU, Directrice de projet Arc Nord-Sud T4

Ludovic LETELLIER et Nicolas HUE, Mission Arc Nord-Sud T4

Maîtrise d'œuvre

Daniel ARSLANIAN, Directeur de projet, SCE

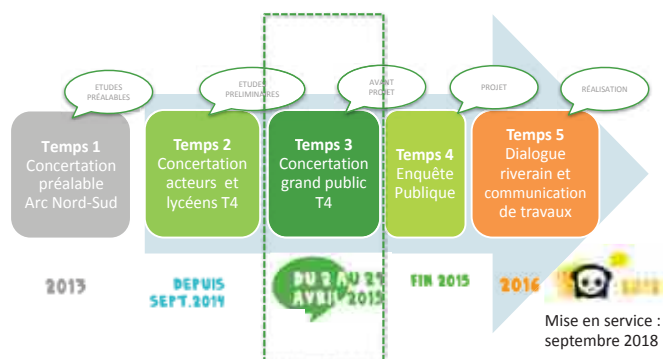
Yves COULOME, Architecte Urbaniste, Attica

15.04.15

4



LES ÉTAPES DE LA CONCERTATION



15.04.15

5



LES MODALITÉS DE CONCERTATION

Réunion avec les associations

2 avril

Réunions publiques

13 avril Halle aux Toiles, Rouen 19-21h

15 avril Groupe scolaire Gérard Philippe, Petit Quevilly 18-20h

Rencontre avec les usagers Astuce

14 avril dans les bus

Place de la gare

Agence Astuce au Théâtre des Arts } 8-10h et 16-18h

Permanence pour les commerçants

20 avril de 9h à 19h à l'Agence Astuce

Réunion plénière du CCD

22 avril

15.04.15

6



LES MODALITÉS D'INFORMATION ET CONTRIBUTION

Un dépliant et sa carte T

Disponible dans les mairies de Rouen
Petit-Quevilly, Sotteville, Saint-Etienne, Grand-Quevilly
A retourner avant le **29 avril**



Exposition

Du **2 au 29 avril**, à la mairie de Rouen et à l'agence Astuce

Le site internet : www.metropole-rouen-normandie.fr.

15.04.15
7



2. PRÉSENTATION DU PROJET

Les grands objectifs

15.04.15
8



LE T4 NOUVEAU MAILLON DU RÉSEAU ASTUCE



T4 : une nouvelle ligne à haut niveau de service...

- 8,5 km et 15 stations entre Boulingrin et Zénith
- Un bus toutes les 6 mn en heure de pointe
- De 5h30 à 0h30
- 25 à 30 minutes de parcours
- 18 000 à 20 000 voyageurs/jour
- Correspondances
Métro, T1, T2, T3, F1, F2 et lignes de bus



UN TRANSPORT PERFORMANT

Une ligne TEOR, moderne

- De nouveaux bus
- Un guidage optique à l'approche des stations
- L'accessibilité pour tous
- Le confort des stations



15.04.15
10



QUI RAPPROCHE LES QUARTIERS ET LES ÉQUIPEMENTS

Une ligne de proximité qui dessert les quartiers, les équipements et soutient les projets de développement



15.04.15
11



LE COUT DU PROJET

**Cout global
88 M€ TTC**

Etudes, aménagements du site propre, équipement des stations, mobiliers, aménagements urbains
74 M€ TTC

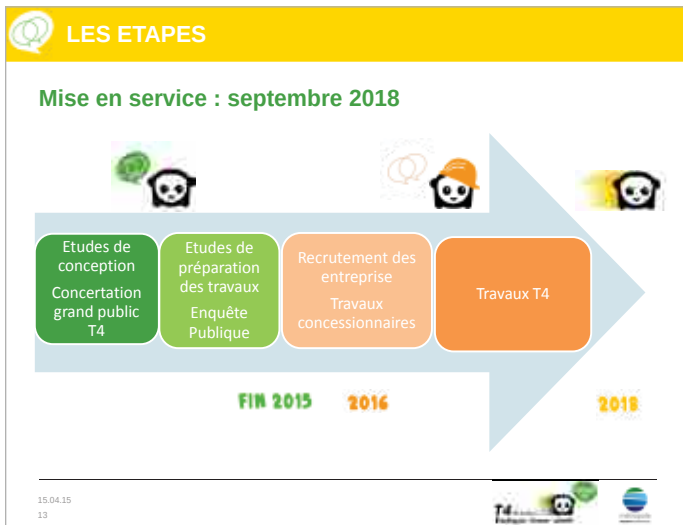
Le matériel roulant
14 M€ TTC

Les porteurs de projet et financeurs



15.04.15
12





DONNER AU TRANSPORT EN COMMUN LA PRIORITÉ

Un site réservé sur 2/3 du tracé

- Site propre 2 sens partout où c'est possible
- Site alterné si manque d'espace
- Solution adaptée sur l'avenue des Canadiens

La priorité aux feux

- Une diminution du trafic automobile de 15 %
- Intégration de 2x1 voies ou 2x2 voies de circulation selon les besoins
- Des insertions compatibles avec les convois exceptionnels

15.04.15
15

REPENSER L'ESPACE PUBLIC

Réaménager de façade à façade

- Nouvelles continuités urbaines entre les quartiers
- Espaces publics apaisés
- Circulations piétonnes et vélos
- Respect de tous les besoins urbains
- Mise en valeur des espaces traversés
- Rendre le végétal plus visible

15.04.15
16

LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Requalifier la ville et les boulevard rive droite



✓ Exemple place Beauvoisine



15.04.15
17

LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Requalifier la ville et les boulevard rive gauche

✓ Exemple croisement avenue de Caen – avenue de la Libération




15.04.15
18

2. PRÉSENTATION DU PROJET

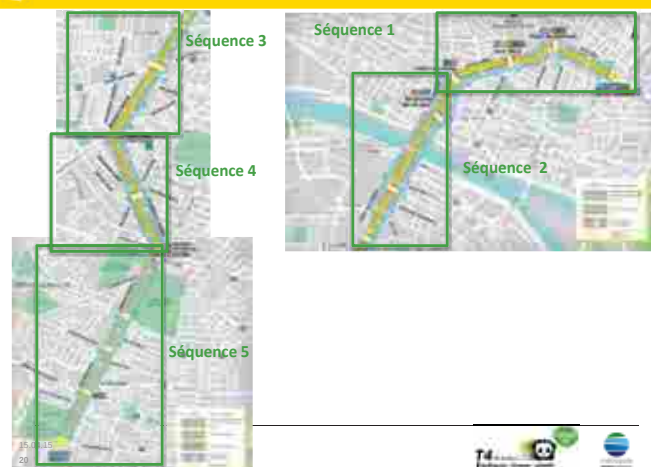
Le projet par secteur

15.04.15

19



LE PROJET EN 5 SÉQUENCES



15.04.15

20



LE PROJET EN 5 SÉQUENCES



15.04.15

21



SÉQUENCE 1 : BOULINGRIN - CAUCHOISE



15.04.15

22



SÉQUENCE 1 : BOULINGRIN - CAUCHOISE



Boulevard de l'Yser



SÉQUENCE 1 : BOULINGRIN - CAUCHOISE



15.04.15

24

LE PROJET EN 5 SÉQUENCES



SÉQUENCE 2 : CAUCHOISE – AV. RONDEAUX NORD



SÉQUENCE 2 : CAUCHOISE – AV. RONDEAUX NORD



Boulevard des Belges

15.04.15
27

SÉQUENCE 2 : CAUCHOISE – AV. RONDEAUX NORD



Boulevard des Belges
Projet T4 Rouen

15.04.15
28

SÉQUENCE 2 : CAUCHOISE – AV. RONDEAUX NORD



Pont Guillaume le Conquérant
Projet T4 Rouen

15.04.15
29

LE PROJET EN 5 SÉQUENCES



Avenue Rondeaux sud –
Place des Chartreux

15.04.15
30

SÉQUENCE 3 : AV J. RONDEAUX SUD - CHARTREUX



15.04.15
31

SÉQUENCE 3 : AV. J RONDEAUX SUD - CHARTREUX



15.04.15
32

LE PROJET EN 5 SÉQUENCES



15.04.15
33

SÉQUENCE 4 : CHARTREUX – BRUYÈRES



SÉQUENCE 5 : ROND-POINT DES BRUYÈRES - ZÉNITH



15.04.15
36


SÉQUENCE 5 : ROND-POINT DES BRUYÈRES - ZÉNITH



15.04.15
37





15.04.15
38





15.04.15
39





T4 direction
Boulingrin - Centre - Zénith

MERCI DE VOTRE PARTICIPATION !

15.04.15





LE DEPLIANT

POURQUOI UNE NOUVELLE LIGNE T4 ?

Améliorer la desserte des quartiers de la métropole, offrir une alternative à la voiture, et améliorer la qualité de l'air.

LES STATIONS

- LE CENTRE-VILLE
- LE CENTRE
- LE ZÉNITH
- LE BOULEVARD
- LE PONT
- LE PARC
- LE JARDIN
- LE CHATEAU
- LE MANÈGE
- LE PAYSAN
- LE MOULIN
- LE BARRAGE
- LE PAYSAN
- LE MOULIN
- LE BARRAGE
- LE PAYSAN
- LE MOULIN
- LE BARRAGE

LA CONCERTATION

Tout au long du projet, la concertation sera organisée pour recueillir vos avis et suggestions.

COMMENT PARTICIPER À LA CONCERTATION ?

Participez à la concertation en ligne sur le site www.metropole-rouen-normandie.fr ou lors des ateliers de concertation.

PARLONS-EN !

T4 direction
Boulingrin - Centre - Zénith

Du 2 au 29 avril 2015
Participez à la concertation
RENDEZ-VOUS
RENSEIGNEMENTS
EXPLOITATION

metropole-rouen-normandie.fr

POURQUOI UNE NOUVELLE LIGNE T4 ?

Améliorer la desserte des quartiers de la métropole, offrir une alternative à la voiture, et améliorer la qualité de l'air.

LES STATIONS

- LE CENTRE-VILLE
- LE CENTRE
- LE ZÉNITH
- LE BOULEVARD
- LE PONT
- LE PARC
- LE JARDIN
- LE CHATEAU
- LE MANÈGE
- LE PAYSAN
- LE MOULIN
- LE BARRAGE
- LE PAYSAN
- LE MOULIN
- LE BARRAGE
- LE PAYSAN
- LE MOULIN
- LE BARRAGE

LA CONCERTATION

Tout au long du projet, la concertation sera organisée pour recueillir vos avis et suggestions.

COMMENT PARTICIPER À LA CONCERTATION ?

Participez à la concertation en ligne sur le site www.metropole-rouen-normandie.fr ou lors des ateliers de concertation.

PARLONS-EN !

T4 direction
Boulingrin - Centre - Zénith

Du 2 au 29 avril 2015
Participez à la concertation
RENDEZ-VOUS
RENSEIGNEMENTS
EXPLOITATION

metropole-rouen-normandie.fr



LES AFFICHES





LE COMMUNIQUE DE PRESSE




COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Lancement de la 2^e concertation sur le projet de nouvelle ligne T4

Du 2 au 29 avril 2015, la Métropole Rouen Normandie, autorité organisatrice des transports à l'échelle des 71 communes du territoire, organise une large concertation sur la nouvelle ligne. Le T4 sera la 1^{re} ligne TEOR à relier la Rive Gauche et la Rive Droite, dès 2018.

LE T4 POUR RÉPONDRE À DE NOUVELLES MOBILITÉS

- Compléter le réseau Astuce en proposant de nouvelles correspondances
- Créer une alternative performante à la voiture, pour desservir les quartiers et les emplois
- Assurer régularité, fréquence, rapidité et confort avec des bus neufs, adaptés aux personnes à mobilité réduite
- Relier des quartiers du centre-ville, des avenues en plein essor et des équipements majeurs
- Améliorer la qualité urbaine sur les boulevards qui accueillent le T4 et donner plus de place aux piétons et aux cyclistes

UNE CONCERTATION POUR ASSOCIER TOUS LES HABITANTS

Pour s'informer et donner son avis, la Métropole propose des temps d'information et d'échange avec les usagers, les riverains, les commerçants, les acteurs socio-économiques et l'ensemble des habitants de la Métropole.

LES RÉUNIONS PUBLIQUES
 Lundi **13 avril** de 19h à 21h
 Halle-aux-Toiles à Rouen
 Mercredi **15 avril** de 18h à 20h
 Groupe scolaire Gérard-Philippe Petit-Quevilly

UNE EXPOSITION du 2 au 29 avril
 Hôtel-de-Ville de Rouen, Agence astuce (Station Théâtre des Arts) et lors des réunions publiques

RENCONTRE AVEC L'ÉQUIPE DU PROJET T4
 Mardi **14 avril** toute la journée sur les lignes du réseau Astuce (TEOR, Métro et F1), 8h-10h et 16h-18h, place de la Gare et devant l'agence Astuce (station Théâtre des Arts).

RENCONTRE À DESTINATION DES COMMERÇANTS
 Lundi **20 avril** de 9h à 19h
 Agence Astuce (Station Théâtre des Arts)

Pour participer à la concertation, compléter le questionnaire (carte-T) joint au dépliant d'information diffusé aux riverains et lors des rencontres.

Toutes les informations disponibles sur le site de la Métropole www.metropole-rouen-normandie.fr

Retrouvez tous nos communiqués et dossiers sur www.metropole-rouen-normandie.fr rubrique Presse

Métropole Rouen Normandie 14 bis avenue Pasteur - CS 50 589 - 76006 Rouen Cedex
www.metropole-rouen-normandie.fr




Le projet T4 en bref

15 STATIONS ENTRE BOULINGRIN ET LE ZÉNITH
8,5 KM
19 000 À 20 000 VOYAGEURS/JOUR
FRÉQUENCE : 6 MIN EN HEURE DE POINTE

DE BOULINGRIN AU ROND-POINT DES BRUYÈRES : UN SITE PROPRE POUR LE BUS

- Des voies dédiées aux bus
- L'aménagement de l'espace public pour plus de convivialité et un meilleur accès au centre-ville
- Des itinéraires cyclables
- Plus de place aux piétons et des traversées facilitées
- 11 stations assurant la desserte du centre-ville commerçant, de la gare SNCF, du cœur de la Rive Gauche et ses nouveaux quartiers, des établissements scolaires
- Des correspondances importantes avec le métro, les lignes TEOR et les lignes FAST du Réseau ASTUCE (Boulingrin, Beauvilliers, Gare Rive Droite, Bd des Belges et Rond-point des Bruyères)

DU ROND-POINT DES BRUYÈRES AU ZÉNITH : DES ADAPTATIONS

- Le passage du bus dans la circulation ou en voie réservée
- Des stations aménagées pour faciliter les correspondances et le lien avec les quartiers environnants
- 4 stations permettant de desservir le Zénith, les entreprises du secteur, le Parc naturel urbain des Bruyères, le stade Robert Diochon, le pôle universitaire et le technopôle du Madrillet

LES ÉTAPES DU PROJET

2012-2013	2014-2015	fin 2015	2016	2018
Études de faisabilité 1 ^{re} étape de concertation	Études de conception 2 ^{de} étape de concertation	Finalisation du projet Enquête publique	Travaux préparatoires sur les réseaux fin 2016 Début des travaux	Mise en service

La Métropole est le principal financeur du projet estimé à 88 millions euros avec le soutien de l'État et de la Région Haute-Normandie.

Contact Presse
 Julie Moulas
 02 35 52 95 66 / 06 16 21 38 54
julie.moulas@metropole-rouen-normandie.fr

Retrouvez tous nos communiqués et dossiers sur www.metropole-rouen-normandie.fr rubrique Presse

Métropole Rouen Normandie 14 bis avenue Pasteur - CS 50 589 - 76006 Rouen Cedex
www.metropole-rouen-normandie.fr



LES COMPTES-RENDUS



COMPTE RENDU REUNION DU 14 JANVIER 2015

Durée de la séance : 2 heures 50

Présents à la réunion : Christian Aguelon, Philippe Anne, Jean-Christophe Aplin court, Hervé Baron, Francis Bia, Etienne Bisson, Franck Blanpain, Lucien Bollote, Jean-Paul Camberlin, Marie Castets, Bernard Champeaux, Patrick Courtet, Gaetan Dubois, Fabienne Fendrich, Hervé Gomond, Jean-Claude Gosselin, Bernard Jeanne, Nicolas Lepelley, Jean-Noël Le Toulouzan, Jean Loisel, Corinne Marandet, Laetitia Meslem, Claude Quessandier, Philippe Varin.

Intervenants :

Métropole : Catherine Goni ot (Directrice Adjointe espace publique et mobilité durable), Agnès Grandou (Directrice du projet Arc Nord Sud), Nicolas Hue (Mission Arc Nord Sud), Ludovic Letellier (Mission Arc Nord Sud)

Respublica : (prestataire sur la concertation du T4) : Sophie Guillain et Céline Badet

Rappel de l'ordre du jour

1. Temps d'échange sur le projet de Métropole en vue de la plénière du 20 janvier
2. Présentation du projet Arc Nord-Sud (ANS)
3. Echanges

1. Temps d'échange sur le projet de Métropole

La commission trouve ce texte est beaucoup plus pertinent que le premier mais regrette que

- les éléments positifs du territoire ne ressortent pas assez. Les éléments négatifs sont trop décrits. Il conviendrait de s'appuyer davantage sur des transformations positives.
- le texte est bien écrit mais trop long
- le pouvoir des mots n'a pas assez été utilisé pour entraîner les habitants dans ce projet.
- la valeur patrimoniale du territoire n'est pas assez mise en avant alors que ce territoire a compté dans l'histoire de France.

La commission salue la prise en compte des éléments relatifs à l'ouverture de la Métropole et les synergies avec les territoires environnants. Il est en effet indispensable de coopérer autour d'intérêts communs pour que la dynamique métropolitaine soit partagée et bénéficie à l'ensemble du territoire régional.

2. Présentation du projet Arc Nord-Sud

Cette future ligne reliera la place du Boulingrin au Zénith en passant par les boulevards sur la rive droite (le boulevard de l'Yser, le boulevard de la Marne, la place Cauchoise, le boulevard des Belges) avant d'emprunter le Pont Guillaume le Conquérant puis l'avenue Jean Rondeau, l'avenue de la Libération, le boulevard du 11 novembre, le rond-point des Bruyères et l'avenue des Canadiens jusqu'au Zénith.

- ✓ Ce tracé court sur 8,5 kilomètres et comporte une quinzaine de stations.
- ✓ La fréquence proposée sera de 6 minutes en heure de pointe, soit une fréquence équivalente à celle proposée sur les lignes T2 et T3.
- ✓ La ligne sera mise en service en septembre 2018.
- ✓ Le coût estimé d'infrastructures est de 43 millions d'euros.
- ✓ 18 000 à 20 000 voyageurs sont attendus quotidiennement, soit environ l'équivalent des lignes T2 et T3.
- ✓ Un système de guidage optique sera proposé comme sur le TEOR et un système de parking relais sera associé à la ligne : la solution déjà existante au Zénith sera améliorée et du stationnement

Conseil Consultatif de Développement de la Métropole

Commission Grands Projets Urbains

destiné à proposer du rabattement plus local sera réalisé de part et d'autres de la ligne sur le long du tracé.

- *Calendrier*
- ✓ 2014 : Etudes préliminaires
- ✓ 2015 : Fin de l'avant-projet puis enquête publique
- ✓ 2016 : Début des travaux par le concessionnaire de réseau, puis travaux d'infrastructure
- ✓ 2018 : Mise en service en septembre.

3 . Echanges

- C'est une bonne chose que de favoriser le transport collectif
- Il est impératif d'envisager la poursuite au sud vers le métro, au nord vers le CHU : choix des terminus
- Le tracé a des incidences sur la vie économique et sur la qualité de l'espace public . Quelle vie urbaine voulons nous ? Cette ligne peut s'avérer l'outil de reconquête des boulevards et d'élargissement du centre. Ce réaménagement permettrait en outre au quartier Jouvenet de réintégrer la ville. Il est impératif d'en profiter pour faire du projet d'espace public et non seulement un tracé technique
- Question des horaires, et plus particulièrement du dernier passage, et des cadences
- la conception des stations avec signature particulière doivent être réalisée en concertation avec les usagers.
- Question du mobilier
- prévoir des liens avec le centre-ville, ainsi que de vrais parkings relais.
- Question du végétal qualité d'espaces public mais également nuisance
- la ligne passera à proximité de l'écoquartier Flaubert un accès en transport en commun de la Zone Industrielle du Boulevard Maritime est-il prévu ?
- Demande de diffusion de l'information pour l'ensemble des automobilistes, pour un mieux vivre ensemble
- Demande de réunions mutualisées avec les acteurs concernés.

Travail des membres sur les stations et correspondances

Les membres de la commission sont invités à se répartir en plusieurs groupes pour réfléchir aux aménagements de l'avenue de Caen et t de la Place Beauvoisine

Les membres de la commission se répartissent en quatre groupes de travail pour réfléchir aux aménagements proposés, aux questions soulevées et soumettre des réponses collectives.

Quelles doivent être selon vous les conditions de réussites des correspondances avec le réseau ? Que pensez-vous de la proposition de positionnement des stations ?

Les réponses des membres de la commission à ces questions sont synthétisées dans des fiches jointes à ce compte rendu.

La prochaine réunion de la commission aura lieu le **mercredi 18 février à 17h** dans les locaux du 106 quai Jean de Béthencourt.

Concertation T4 - Réunion Publique à Petit Quevilly

Compte rendu de la réunion de concertation du 15 avril 2015.
Salle de jeux du Groupe scolaire Gérard Philippe.





SOMMAIRE

1. INTRODUCTIONS.....	3
1.1. INTRODUCTION PAR M. FREDERIC SANCHEZ.....	3
1.2. Présentation de LA CONCERTATION ET DU DEROULE DE LA REUNION.....	3
2. PRESENTATION DU PROJET PAR LA METROPOLE.....	4
3. ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS	4
3.1. QUESTIONS ET REMARQUES D'ORDRE GENERAL.....	4
3.2. SUJETS SPECIFIQUES A PETIT-QUEVILLY	7

10/06/15



T4 (direction)
Boulingrin - Centre - Zenith
PARLOIR-EN

150415_T4_RPPetitQuevilly_Vdef
10/06/15



La seconde réunion publique de concertation sur le projet de nouvelle ligne de bus à haut niveau de service T4 s'est tenue le mercredi 15 avril 2015 à Petit-Quevilly dans la salle de jeux du Groupe scolaire Gérard Philippe. Une cinquantaine de personnes étaient présentes dont :

- Les élus de la Métropole et des communes concernées par le projet, en particulier : Frédéric Sanchez, Président de la Métropole et maire du Petit Quevilly, Marc Massion Maire de Grand Quevilly et Vice-Président de la Métropole en charge des mobilités durables et Dominique Aupierre, adjointe au maire de Sotteville-lès-Rouen, en charge de l'urbanisme, de l'environnement, du commerce et de l'artisanat, à la tribune. Etaient également présents : Martial Obin, Gérard Babin, Maryvonne Sinoquet et Pascal Rigaud, conseillers municipaux à Petit-Quevilly, Gérard Guillopé, conseiller municipal à Sotteville-Lès-Rouen.
- Des représentants des services techniques de la Métropole et de la maîtrise d'ouvrage
- De nombreux habitants de Petit et Grand Quevilly, de Sotteville-lès-Rouen, de Rouen et des communes avoisinantes.

La réunion a duré environ deux heures entre 18h et 20h. A l'issue de la réunion, les services sont restés une heure pour échanger avec les participants qui le souhaitaient.

1. INTRODUCTIONS

1.1. INTRODUCTION PAR M. FREDERIC SANCHEZ

M. Frédéric Sanchez, Président de la Métropole Rouen Normandie et maire de la commune de Petit-Quevilly remercie d'abord les participants pour leur présence. Il présente les élus qui l'accompagnent à la tribune et qui font partie du comité de pilotage du projet : **M. Marc Massion** et **Mme Dominique Aupierre**.

La réunion vise à informer les habitants sur l'état d'avancement du projet T4, nouvelle ligne de bus à haut niveau de service de type Teor, à répondre à leurs questions et à recueillir leurs remarques. La mise en service de cette nouvelle ligne est entérinée. La concertation porte sur la manière de mettre en œuvre cette décision : comment insérer au mieux la ligne T4 dans l'espace urbain, au bénéfice des riverains, des habitants et des salariés, des automobilistes, des acteurs économiques (commerçants, livreurs) et des cyclistes ? Comment partager l'espace entre les différents modes de transports, le transport collectif, la voiture particulière, la marche, le vélo,...

Le Président revient sur la volonté forte de la Métropole de développer le réseau de transports en commun rouennais. Il rappelle à quel point l'arrivée du métro/tram a transformé l'agglomération, en offrant aux usagers des transports un gain de temps appréciable et aux piétons une ville embellie. Aujourd'hui, le métro contribue fortement à l'attractivité de Rouen et des communes avoisinantes. Forte de cette expérience et du constat des conséquences heureuses du développement de transports collectifs efficaces, la Métropole se donne les moyens d'aller plus loin.

S'adressant tout particulièrement aux habitants de Petit et de Grand Quevilly, il évoque le souvenir des « toboggans » pour voitures sur la rive gauche situés sur l'avenue Jean Rondeaux, à l'intersection entre l'avenue de Caen et l'avenue Jean Jaurès, sur le rond-point des Bruyères... Cette époque durant laquelle la priorité était donnée à la voiture – si bien que les feux tricolores étaient réglés pour passer au vert afin de préserver la continuité des trajets automobiles – est aujourd'hui révolue. Aujourd'hui, les habitants souhaitent vivre dans une ville apaisée et sécurisée.

Le schéma et les plans présentés lors de cette réunion résultent de nombreuses études qui ont permis de concilier la place accordée à la voiture et celle accordée à des transports en commun efficaces, aux vélos et aux piétons.

1.2. PRESENTATION DE LA CONCERTATION ET DU DEROULE DE LA REUNION

Mme Sophie Guillain de Res publica présente la tribune composée, outre les élus, des services techniques du T4 mobilisés pour présenter le projet et répondre aux questions des participants :



T4 direction :
Boulingrin - Centre - Zénith
PARLOIR-ETI

150415_T4_RPPetitQuevilly_Vdef
10/06/15



Mme Agnès Grandou, directrice du projet T4 à la Métropole, **M. Ludovic Letellier**, chargé de projet T4 à la Métropole et **M. Daniel Arslanian**, directeur de projet chez SCE, mandataire du groupement de bureaux d'études.

L'objectif principal de la phase de concertation qui s'ouvre, et donc de la réunion du jour, est de nourrir l'avant-projet en cours de construction. L'enquête publique se tiendra à l'automne 2015. Puis, pendant la phase travaux jusqu'en 2018, la Métropole s'est engagée à accompagner les habitants de la Métropole et notamment les riverains et les commerçants.

La phase de concertation actuelle est composée de plusieurs moments de dialogue : une réunion avec les associations le 2 avril, deux réunions publiques, le 13 avril à Rouen et le 15 à Petit-Quevilly, une rencontre avec les usagers des transports en commun le 14 avril, une permanence destinée aux commerçants le 20 avril et une réunion avec le conseil consultatif de développement le 22 avril.

Enfin, les habitants peuvent recueillir des informations et exprimer leurs avis et remarques grâce à plusieurs supports : le volet détachable joint au dépliant présentant le projet et un questionnaire en ligne sur le site de la Métropole.

Tous les éléments issus de ces réunions et contributions seront compilés dans le bilan de la concertation.

2. PRESENTATION DU PROJET PAR LA METROPOLE

Un film présentant le tracé est diffusé pendant la réunion. La présentation du projet faite par Agnès Grandou se trouve en annexe du présent compte rendu.

Lors de la réunion publique du 13 avril à la Halle aux Toiles de Rouen, des participants ont demandé des précisions sur le budget alloué au projet. La Métropole s'étant engagée à apporter ce détail, Agnès Grandou présente la répartition par poste du budget total est estimé à 88M€ :

- 14M€ pour l'achat du matériel roulant ;
- 48M€ pour les travaux d'aménagement, de voirie, et de transformation de l'espace public ;
- 4M€ pour les stations ;
- 7M€ pour les systèmes électriques, l'équipement électronique aux stations (informations voyageurs...) ;
- 10M€ pour les études et expertises : relevés de géomètres, études géotechniques, l'information pendant les travaux et la concertation ;
- 5M€ pour les aléas, poste budgétaire classique pour ce type de projet. A ce stade, il est difficile de prévoir quels seront ces aléas mais ils pourraient concerner certains ouvrages d'art complexes ou la rénovation de certains pans de chaussée dans lesquels on trouverait de l'amiante.

3. ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Les questions et réponses autour du projet sont restituées par thématiques, des plus générales aux plus particulières.

3.1. QUESTIONS ET REMARQUES D'ORDRE GENERAL

LES HORAIRES DE FONCTIONNEMENT DES BUS

M. Philippe Leseigneur, habitant de la rue Flaubert, s'interroge sur les modalités de distribution des dépliants informatifs de la concertation. Il a observé que seuls les détenteurs d'une carte Astuce semblent l'avoir reçu. Il explique que les personnes handicapées sont très concernées par le projet. Actuellement, lors des concerts au Zénith, il leur est impossible d'assister au spectacle jusqu'à la fin car les bus ne circulent plus à partir d'une certaine heure. Cela est également valable pour le Kindarena. Les horaires de fonctionnement du T4 permettront-ils de régler ce problème ?



Le sujet revient dans le débat lorsqu'une participante explique qu'elle ne peut pas utiliser les transports en commun pour se rendre à son lieu de travail (la zone industrielle) en raison de ses horaires de travail (elle arrive parfois à 4h du matin et doit repartir à 22h).

M. Sanchez confirme que la problématique des horaires de fonctionnement concerne l'ensemble du réseau de transports en commun. En septembre 2014, la Métropole a décidé d'étendre les plages horaires, faisant en sorte que les bus circulent plus fréquemment aux heures de pointes et plus tôt et plus tard dans la journée. Les élus sont conscients des difficultés pointées par M. Leseigneur. Elles ne concernent d'ailleurs pas uniquement les personnes handicapées mais bien l'ensemble des usagers, notamment ceux qui se rendent à des spectacles culturels ou sportifs en transports en commun. L'exploitation des bus le soir coûte très cher mais la Métropole réaffirme sa volonté de poursuivre la logique. Pour rappel, le T4 circulera entre 5h30 et 00h30 et passera toutes les 6 minutes aux heures de pointes.

LES CORRESPONDANCES ET LES STATIONS

Mme Joubert, habitante du boulevard du 11 novembre demande où se situera la correspondance entre le T4 et le T3 ?

M. Leseigneur demande aux services de veiller à ce que les correspondances soient aménagées de façon à faciliter le parcours des personnes handicapées et des personnes âgées.

Un participant souhaite savoir ce que deviennent les stations de l'avenue des Canadiens.

Agnès Grandou précise que la correspondance entre le T4 et le T3 se fera sur le boulevard des Belges. Les lignes de Teor circulent actuellement sur le quai tandis que le T4 passera sur le pont Guillaume le Conquérant. La station « Boulevard des Belges » du T4 se situera à l'entrée de ce dernier. Les personnes désirant effectuer la correspondance avec le T3 parcourront quelques mètres à pied.

Concernant les stations de l'avenue des Canadiens, elles seront maintenues à l'exception de celle du stade Diochon, et seront réaménagées au standard des bus à haut niveau de service.

LE STATIONNEMENT SUR LA RIVE GAUCHE

Mme Martin, habitante de Petit Quevilly sur le boulevard du 11 novembre demande des précisions sur le nombre de places de parking avant et après l'insertion du T4, sur l'ensemble du tracé et particulièrement sur la rive gauche.

Agnès Grandou explique que, concernant le stationnement, le nombre de places existantes a été évalué lors d'un relevé de terrain de jour et de nuit.

Cette étude a permis de différencier les besoins de stationnement en journée et la nuit. Sur l'ensemble de la rive gauche, on constate qu'il y a plus de places de stationnement que ce dont les usagers ou habitants ont besoin. Le nombre de places à restituer une fois le T4 mis en service sera donc moindre que ce qui existe aujourd'hui.

Sur l'avenue de la Libération, les services n'entrevoient pas de problème particulier pour restituer le nombre de places équivalent aux besoins. Sur le boulevard du 11 novembre, les premiers aménagements dessinés amenaient à une forte réduction du nombre de places de stationnement, qui ne permettait pas de couvrir les besoins en termes de stationnement résidentiel (ce qui est plus problématique que s'agissant de stationnement lié à une activité professionnelle ou de loisir pour lequel des solutions alternatives existent). C'est pour cette raison que la solution finalement choisie et présentée en concertation est celle d'une zone 30 permettant aux vélos de circuler sur les mêmes voies que les voitures, en conservant du stationnement.

LE CHOIX DU TERMINUS AU ZENITH

M. Pascal Rigaud, élu Europe Ecologie Les Verts à Petit-Quevilly, souhaiterait que le tracé du T4



soit prolongé jusqu'au Technopôle. Cela donnerait plus de sens à la pratique de la ligne.

M. Sanchez livre des chiffres éclairant la décision de placer le terminus au Zénith. Si la Métropole engageait des travaux de réaménagement pour relier le Zénith au terminus du métro, cela coûterait 4,5M€. C'est trop compte tenu du nombre d'usagers supplémentaire potentiel. En revanche, le T4 pourrait et pourra rallier le Technopôle dans la voie existante pour un surcoût de 730 000€. La Métropole pourra décider à tout moment de prolonger le T4 au Technopôle si un nombre suffisant de personnes en exprime le besoin.

LA VISIBILITE DES PARKINGS RELAIS

M. Pascal Rigaud insiste sur la complémentarité entre les transports en commun et la voiture. La question des parkings relais et de leur visibilité est essentielle. Or, celle-ci n'est pas optimale, notamment à cause du nom « P+R », ce qui incite peu les automobilistes à utiliser les P+R. Il propose une réflexion sur ce sujet, qu'il approfondira lors des séances du conseil municipal, et sur une utilisation mutualisée des parkings existants, notamment lors d'événements exceptionnels comme les matchs de football. Les parkings des supermarchés pourraient, par exemple, être intégrés dans cette réflexion.

M. Sanchez explique que l'appellation « P+R » est issue du Code de la route. La Métropole ne changera donc pas le nom des parkings relais mais trouvera d'autres moyens d'améliorer leur visibilité.

LE CHOIX DE LA MOTORISATION

Un participant interroge la Métropole sur le choix du moteur des futurs bus Teor.

M. Sanchez explique qu'aucune décision n'a pas été prise à ce sujet pour le moment hormis le fait que les moteurs respecteront la norme Euro 6 des standards européens, c'est-à-dire la plus exigeante en matière de rejet de particules fines dans l'air. Il se dit également déçu par les résultats d'une enquête menée par les services sur les bus hybrides récemment acquis par la Métropole. Ceux-ci s'avèreraient plus chers et plus polluants que les autres, à cause du système de freinage. En outre, les véhicules électriques ne sont pas adaptés aux exigences de rapidité et de fréquence du T4.

LA CIRCULATION DES VELOS

Mme Nelly Lecomte utilise beaucoup son vélo et très peu les transports en commun. Elle salue l'initiative de la Métropole de développer le réseau de pistes cyclables dans l'agglomération. Elle fait remarquer que les pistes qui existent sur l'avenue des Canadiens et sur la rue Stanislas Girardin sont parfois utilisées comme zone de stationnement par les voitures. Les nouvelles pistes implantées seront-elles sécurisées ?

M. Arslanian précise que la largeur des pistes et voies cyclables implantées dans le cadre du projet T4 sera de 1,20m sans compter les 25cm des bandes de marquage au sol de chaque côté, soit un total de 1,70m. Ces dimensions répondent aux normes de sécurité fixées par la loi.

M. Sanchez souligne à nouveau la volonté de la Métropole de poursuivre le développement du réseau de voies cyclables. A terme, l'objectif est de compléter le réseau entre la nouvelle place des Bruyères et la place du Trianon pour rejoindre les voies implantées près du jardin des plantes.

LA PLACE DE LA VOITURE

M. Guillaume Blavette de l'association Effet de serre toi-même s'étonne de certaines remarques en faveur de l'automobile entendues lors de la réunion. Le projet de la Métropole s'inscrit dans une logique de développement des transports en commun inscrite dans des objectifs nationaux, notamment à travers le Schéma national des infrastructures de transport. Le T4 sera un axe structurant pour l'agglomération. Par expérience, on sait que la valeur des biens immobiliers situés



autour d'un axe performant de transport augmente une fois la nouvelle ligne en service. Il interroge les participants ayant montré leur attachement à leur voiture sur le coût que l'utilisation quotidienne de celle-ci représente, puis cite son propre exemple pour montrer à quel point la voiture personnelle est un des postes de dépenses les plus prohibitifs pour les ménages. Les riverains des axes structurants tels que les Teor vivent dans des espaces apaisés, moins bruyants, plus propres.

Une participante signale que si elle pouvait, elle emprunterait les transports. Or, il n'existe pas de lignes lui permettant de rejoindre son lieu de travail.

LA PHASE TRAVAUX

Mme Joubert demande des précisions sur la phase travaux. Vont-ils commencer en même temps dans tous les secteurs ?

Mme Lecomte, habitante de Petit-Quevilly, demande comment les travaux se dérouleront dans le quartier et invite la Métropole à bien organiser les voies de délestage pour éviter que les voitures utilisent des itinéraires improvisés de façon anarchique et parfois dangereuse (notamment la rue de la Pelouse et la rue de l'Union).

M. Sanchez regrette de ne pouvoir apporter de réponse précise concernant l'agenda des travaux et assure que la Métropole communiquera à ce sujet dès que les décisions auront été prises. Les travaux commenceront en septembre 2016 et la ligne sera mise en service en septembre 2018. Il rappelle également que la concertation avec les riverains et les acteurs économiques se poursuivra pendant toute la phase travaux.

M. Arslanian précise que le positionnement des itinéraires de délestage est à l'étude. De nombreuses solutions sont mobilisables pour que les modalités de circulation provisoires soient les plus efficaces possibles : voies de délestage, chicanes, circulation guidée etc.

Pendant la période des travaux, la Métropole mettra en place un dispositif d'informations important.

Mme Grandou invite les participants et notamment les riverains à faire remonter leurs constats à propos de tout délestage et/ou stationnement sauvages. La Métropole sera particulièrement à l'écoute pendant cette phase et mobilisera des moyens pour que la gêne occasionnée par les travaux soit la plus minime possible.

LA QUESTION DES EXPROPRIATIONS

Une participante, habitante de Petit-Quevilly demande si certains bâtiments seront frappés d'alignement en marge du projet T4.

M. Sanchez affirme qu'aucune expropriation n'est prévue dans le cadre du projet T4.

L'IMPACT DU PROJET SUR LES IMPOTS LOCAUX

Une participante demande à quel point le projet de T4 entraînera une augmentation des impôts locaux.

M. Sanchez explique que la Métropole a anticipé les coûts engendrés par le projet de T4 dans ses perspectives budgétaires prévisionnelles. Le projet n'est pas hors norme pour la Métropole. A titre d'exemple, les nouvelles rames de métro achetées en 2013 avaient coûté plus cher. Le Président prend l'engagement formel de ne pas augmenter les impôts.

3.2. SUJETS SPECIFIQUES A PETIT-QUEVILLY

L'IMPACT DU T4 SUR L'ACCES AUX PARCELLES PRIVEES



T4 direction :
Boulingrin - Centre - Zenith
PARLOIR-EN

150415_T4_RPPetitQuevilly_Vdef
10/06/15



Mme Faloun, habitante de Petit-Quevilly, vivant sur le boulevard du 11 novembre au croisement avec la rue Gambetta, demande l'emplacement exact de l'arrêt de bus prévu à cette intersection. Elle fait remarquer qu'à cet endroit, plusieurs maisons particulières sont implantées avec des portails permettant d'y accéder en voiture. Comment l'accès en voiture à ces maisons sera-t-il pris en compte ?

Pourquoi la station « Gambetta » n'est-elle pas déplacée de quelques dizaines de mètres, là où elle pourrait ne gêner personne ? Au croisement 11 novembre-Gambetta, le T4 aura la priorité et les voitures devront s'arrêter au feu. Les riverains désirant quitter leur domicile en voiture devront attendre que le feu passe au vert, que les voitures passent le carrefour pour enfin espérer s'insérer dans la circulation.

A propos des portails de maisons particulières, **M. Arslanian** explique que tous les accès seront restitués sur l'ensemble du tracé, qu'ils soient piétons ou voiture. Les services ont l'habitude de traiter ce type de problème et savent tenir compte des modalités d'entrée et de sortie des véhicules particuliers, y compris en phase travaux. La largeur de la voirie est suffisante pour minimiser le nombre de manœuvres à effectuer pour les automobilistes. En outre, même si le T4 est prioritaire, les autres véhicules auront l'occasion de passer le carrefour. A quelques secondes près, les véhicules sortant des maisons particulières pourront s'insérer dans la circulation comme ils le font aujourd'hui. Il invite Mme Faloun à venir consulter des plans plus précis à la fin de la réunion.

M. Sanchez invite tous les participants se trouvant dans un cas de figure similaire à venir consulter des plans plus précis en fin de réunion et rappelle toute l'importance de ce sujet dont les élus à la tête du projet ont bien conscience. L'arrivée du T4 doit profiter à tous et non pas causer de difficultés. En outre, la mise en place d'une zone 30 sur le boulevard du 11 novembre permettra aux voitures et aux vélos de cohabiter sans danger, aux nombreux piétons se rendant notamment dans les écoles situées près du rond-point des Bruyères de traverser le boulevard sereinement, et aux véhicules sortant de leur domicile de s'insérer dans la circulation sans difficulté. La Mairie de Petit-Quevilly mettra tout en œuvre pour que cette zone soit respectée.

LES EMBOUTEILLAGES ET PROBLEMES DE STATIONNEMENT LIES AUX GRANDS EVENEMENTS CULTURELS OU SPORTIFS

M. Gantier habite dans le quartier des Bruyères depuis 1971 et possède deux maisons sur le parcours du T4, l'une sur le boulevard du 11 novembre et l'autre sur l'avenue des Canadiens. Il avait participé à la concertation portant sur le réaménagement de l'avenue des Canadiens et du rond-point des Bruyères il y a quelques années. A l'époque, les techniciens avaient garanti aux riverains que la rénovation de l'espace public suivait une logique durable et « qu'ils étaient tranquilles pour 30 ans ». Il avait même été question d'installer des couloirs de bus alors que le Teor n'existait pas encore. Cette option n'avait pas été retenue au profit de la construction de trottoirs très larges sur l'avenue des Canadiens. Celle-ci constitue dorénavant une belle artère d'entrée en agglomération, qui fait la fierté des riverains. Cependant, cette rue accueille des équipements collectifs d'envergure tels que le Zénith, le Parc des expositions ou encore le stade Diochon. Ce dernier accueille régulièrement des événements majeurs comme des matchs d'équipe de France espoirs entraînant des affluences importantes de véhicules. Il lui paraît difficile de convaincre une grande partie des supporters d'emprunter les transports en commun plutôt que leurs voitures. Or, sans cela, comment peut-on réduire le nombre de places de stationnement aux environs du rond-point des Bruyères ? Les études menées par la Métropole sur le stationnement prennent-elles en compte les événements culturels au Zénith ou sportifs au stade Diochon (voire les deux en même temps) ?

M. Le Senior rappelle que quand le FC Rouen jouait encore en première division et attirait 20 000 spectateurs à chaque match, les bouchons occasionnés étaient loin d'être insurmontables, ni pour les automobilistes de passage, ni pour les riverains. Pour lui, l'arrivée du T4 ne changera donc pas la situation actuelle.

Mme Grandou rappelle qu'il n'y aura pas de travaux de réaménagement sur l'avenue de Canadiens qui a été rénovée récemment. La piste cyclable et les espaces pour les piétons en plus des voies de circulation automobile seront préservés.



Concernant la question de l'affluence lors d'évènements ponctuels, Mme Grandou explique que les aménagements ne peuvent pas être dimensionnés en fonction des situations de matchs ou de concerts. L'objectif est bien de mettre en place une ligne performante y compris les jours de grande affluence. C'est pour cela qu'un passage de quelques mètres sera réservé au bus à la sortie du rond-point des Bruyères, près du stade Diochon. Pour le stationnement, plusieurs solutions de mutualisation seront proposées. Une fois réaménagé, le rond-point des Bruyères accueillera de nombreuses places de stationnement qui pourront être utilisées en cas de match. En outre, le parking relais au Zénith va être agrandi et sera accessible plus facilement en voiture. Les automobilistes pourront y laisser leur voiture et parcourir les deux kilomètres les séparant du stade en T4, voire à pied. La Métropole ne créera pas un parking de 1000 places près du stade Diochon. Enfin, elle cite l'exemple du Stade de France pour montrer que généralement, les stations de transports en commun ne sont pas implantées juste à côté des grands équipements afin de gérer les déplacements de foule.

M. Gantier persiste à penser que l'arrivée du T4 occasionnera des problèmes de stationnement lors des matchs de football ou des concerts. Il s'étonne de voir la Métropole et les communes compliquer l'accès à des équipements qu'elles gèrent. En tant que riverain, il a pu constater que les supporters de football choisissaient parfois de se garer n'importe où, y compris devant les portails des habitants pour ne pas rater le début du match. L'insertion du T4 ne fera que compliquer une situation déjà critique.

En outre, l'aménagement proposé près du stade Diochon sur l'avenue des Canadiens sera problématique dans la mesure où c'est à cet emplacement que les cars de supporters visiteurs s'arrêtent pour déposer les spectateurs.

M. Sanchez souligne que les problèmes soulevés par M. Gantier préexistent à l'arrivée du T4. En premier lieu, le stade Diochon n'accueille plus régulièrement des matchs importants. Le problème de stationnement et de l'accès au stade est bien identifié par la Métropole et la ville de Rouen qui gère aujourd'hui l'équipement. Un des objectifs du T4 est bien d'accueillir une partie des supporters habitant dans l'agglomération. La Métropole va créer 500 nouvelles places dans le parking-relais du Zénith. Il y aura également des possibilités de stationner à l'hippodrome.

LE REAMENAGEMENT DU ROND-POINT DES BRUYERES

M. Gantier a fait remarquer que le réaménagement transforme le rond-point en une place carrée, tout en conservant l'appellation de « rond-point ». Le réaménagement va dans le sens de l'apaisement de la circulation à l'œuvre depuis la suppression du toboggan « accidentogène » puisqu'il permet notamment aux piétons de traverser l'espace de façon sécurisée.

Sur le rond-point des Bruyères, la Métropole a d'abord envisagé de très peu intervenir et de simplement couper le rond-point en deux, en maintenant la structure, afin d'insérer la station du T4. Dans le cadre de la concertation, les services ont pu recueillir les avis et remarques des lycéens et jeunes scolarisés dans le quartier. Nombreux se sont exprimés contre le projet d'aménagement initial, en soulignant notamment sa dangerosité. En outre, le cœur de rond-point est fréquenté quotidiennement par des élèves et est perçu comme un lieu de vie agréable. C'est ce qui a amené à la solution présentée aujourd'hui. Il y aura bien une station du T4 au centre mais également une grande place urbaine.

Par ailleurs, **Mme Grandou** note la remarque pertinente concernant l'appellation du rond-point qui pourrait à terme s'appeler « place des Bruyères ».

LES LIVRAISONS SUR LE BOULEVARD DU 11 NOVEMBRE

Mme Paillant habite sur le boulevard du 11 novembre. Elle évoque le problème des garages susceptibles de recevoir des livraisons alors qu'ils n'ont pas de stationnement réservé. Aujourd'hui, les camions de livraisons se garent en double-file ce qui pose déjà des problèmes. Une fois le site propre du T4 installé, il ne restera plus qu'une file. Les automobilistes devront-ils attendre derrière les camions pendant la livraison ?



M. Arslanian explique que les services ont rencontré les commerçants et responsables d'activité le long du tracé. Les professionnels ont conscience qu'ils doivent organiser leurs dépôts et stationnement de véhicules de livraison à des moments où cela gêne le moins possible les usagers de la route (par exemple à 7h du matin).

M. Sanchez rappelle que le projet de T4 doit régler des problèmes actuels et non pas en créer de nouveaux. Il est hors de question que des véhicules de livraison bloquent la route à une heure de pointe. Ces sujets sont traités également dans le cœur de Rouen. La Métropole entretient un contact étroit avec les acteurs économiques pour régler ces situations.

INONDATIONS SUR LE BOULEVARD DU 11 NOVEMBRE

Des participants ont subi des inondations sur le boulevard du 11 novembre à l'occasion d'orages importants. Lors de son réaménagement, la Métropole prévoit-elles de changer les collecteurs d'eaux pluviales sur cette voie ?

M. Letellier précise que les services porteurs du projet de T4 dialoguent avec les services d'assainissement. Ces derniers travaillent actuellement sur ce sujet et conduisent un diagnostic de tout le réseau existant sur la rive gauche. Une fois les résultats de ce diagnostic connus, la Métropole évaluera l'opportunité d'effectuer des travaux sur le réseau en marge de ceux liés à l'implantation du T4.

L'EMPLACEMENT DE L'ARRÊT PROVISOIRE DU F1 PRES LE ROND-POINT DES BRUYERES

Mme Dubos profite de la présence des services de la Métropole et de Frédéric Sanchez pour faire remarquer que cela fait un an que l'arrêt du F1 sur le rond-point des Bruyères a été remplacé par un arrêt provisoire devant l'école de coiffure. Cet espace est étroit et boueux ce qui entraîne des désagréments et peut s'avérer dangereux pour les usagers attendant le bus.

A l'issue de la réunion, les services de la Métropole et les élus ont poursuivi les échanges avec des riverains autour de cartes détaillant les insertions du projet près de chez ceux qui souhaitaient plus d'informations.

Compte rendu réunion du 18 février 2015

Durée de la séance : 2 heures 53

Présents à la réunion : François Alexandre, Philippe Anne, Jean-Christophe Aplincourt, Francis Bia, Etienne Bisson, Lucien Bollote, Jean-Jacques Boutet, Jean-Paul Camberlin, Catherine Capron, Marie Castets, Bernard Champeaux, Jacques Charrons, Josette Cheval, Gaetan Dubois, Fabienne Fendrich, Hervé Gomond, Jean-Noël Le Toulouzan, Serge Martin-Desgranges, Claude Quessandier, Alain Rouzies, Emmanuel Schillewaert.

Excusés : Serge Christophe, Patrick Courtet, Michel Jacquet, Jean Loisel.

Intervenants :

Métropole : Agnès Grandou (Directrice du projet Arc Nord Sud), Ludovic Letellier (Mission Arc Nord Sud)

Respublica (prestataire sur la concertation du T4) : Sophie Guillain

SCE (maîtrise d'œuvre) : Daniel Arslanian

Rappel de l'ordre du jour

- 1) Echanges sur l'ordre du jour des prochaines réunions
- 2) Temps d'atelier

1)Echanges sur l'ordre du jour des prochaines réunions

En préambule, il est porté à la connaissance des membres de la commission que Serge Martin-Desgranges accompagnera le Conseil Consultatif de Développement le temps de l'absence d'Isadora Guerra.

Il est signalé qu'une concertation est en cours sur le projet visant à relier la Sud 3 au Pont Flaubert. Certains acteurs associatifs ont ainsi été contactés par la DREAL qui suit le projet au nom de l'Etat et une présentation du projet envisagé a été effectuée. Ainsi, même si ce projet n'est pas purement du ressort de la Métropole, il aura de fortes incidences sur l'organisation de la circulation et sur la vie de l'Eco quartier Flaubert. Il est suggéré qu'une demande soit adressée pour que le CCD soit saisi.

Il est rappelé en outre que des travaux de la commission sont attendus en ce qui concerne le projet de la gare. D'ici le mois de juin, une présentation générale du projet sera ainsi effectuée et sera suivie de deux séances de travail animée par le cabinet Res publica.

Dans le cas du T4, il s'agit en grande partie d'un trajet nouveau. Cette ligne permettra

d'alléger quelque peu la fréquentation du métro et du TEOR et surtout de désengorger la correspondance au Théâtre des Arts.

Cette ligne desservira des quartiers dont le développement urbain est important, Les usagers en provenance du Sud de la Métropole et se dirigeant vers l'Ouest auront la possibilité d'emprunter le T4 et changer au boulevard des Belges plutôt que le métro ; ce qui soulagera la correspondance du Théâtre des Arts, aujourd'hui saturée.

2)Temps d'atelier

Question 1

A quelles conditions le T4 sur les boulevards rouennais peut-il être de facteur de couture urbaine entre le centre-ville et les quartiers riverains ?

Le T4 pourrait être facteur de couture urbaine sur les boulevards si la circulation piétonne est rendue prioritaire d'une rive à l'autre. Il conviendrait d'étendre la zone 30 sur les boulevards.

Par ailleurs, ce qui est aujourd'hui perçue comme une voie pénétrante majeure n'aura plus la même fonctionnalité dans le cadre du réseau d'agglomération à moyen terme. Ne serait-ce que par la déviation de la Sud 3 sur le Pont Flaubert, la fonctionnalité de l'entrée de ville par l'avenue Jean Rondeau ne sera plus la même.

De manière générale, il s'agirait de valoriser les zones piétonnes par des aménagements urbains de qualité.

- Préserver le stationnement des riverains et les accès livraison des commerçants de façon limitée et adaptée ;
- Sécuriser et soigner des passages et traversées piétons ;
- Requalifier des espaces publics ;
- Permettre la revitalisation de façades dégradées, en particulier le long du boulevard des Belges entre la place Cauchoise et la rue de Crosne ;
- Assurer un traitement végétal soigné

Il convient ainsi de faire en sorte que les livraisons puissent être effectuées.

Il y a de la marge pour réaliser de l'aménagement urbain et pour satisfaire tous les besoins. Il est remarqué fait que les boulevards constituent une réelle frontière et que le projet devrait logiquement permettre d'améliorer les choses.

Question 2

A partir des aménagements proposés place Cauchoise et dans le bas du boulevard des Belges commentez les propositions d'aménagements.

Pour le bd des Belges

Il est préconisé de faciliter la correspondance entre le TEOR et le T4 en adaptant l'emplacement de la station bd des Belges à cet effet. L'intérêt de déplacer la station serait également de constituer un vrai axe piétonnier arrivant sur les quais qui ont été réaménagés d'autant que cette station pourrait desservir la Faculté de Droit et la Préfecture accessibles à pied. Il pourrait également s'agir d'améliorer la lisibilité de l'entrée de ville. Cette station

peut être l'occasion d'un aménagement urbain attractif entre les quais et la tête de pont et bien sécurisé pour les piétons et les cyclistes.

Pour ce qui est de la place Cauchoise

La prise en compte des commerces est essentielle, entre autres par rapport à la problématique du stationnement tout comme l'articulation entre les flux automobiles, piétonniers et cyclistes.

La commission attend cependant un vrai projet d'espace public. L'aménagement du TA est une opportunité pour requalifier les espaces.

La prochaine réunion se déroulera le mercredi 18 mars à 17h00 au PCC - 2^e étage.

COMPTE RENDU REUNION DU 22 AVRIL 2015

Membres du CCD présents à la réunion : Christian Aguelon, Daniel Havis, Nadine Aragona, Sylvie Barbier, Laurence Bertho-Bedel, Francis Bia, Philippe Billaux, Franck Blanpain, Lucien Bollotte, Fabrice Bonnet, Jean-Jacques Boutet, Dominique Bruyant, Jean-Paul Camberlin, Catherine Capron, Danièle Carricaburu, Marie Castets, Cedric Challamel, Jacques Charron, Josette Cheval, Serge Christophe, Danielle Colombel, Daniel Cornet, Dominique Cyrot, Christian Dejour, Marie-France Detalminil, Gaétan Dubois, Jean Durame, Denis Gallot, Jacques Gerriet, Hervé Gomond, Alain Goussault, Agnès Grandou, Emile Groult, Jose Gutierrez, Frédéric Henry, Marie-Christine Hervé-Porchy, Michel Jacquet, Bernard Jeanne, Jean-Noël Le Toulouzan, Monique Lemarié, Isabelle Lesage, Jean Loisel, Corinne Marandet, Abdelkrim Marchani, Laurent Moreno, Bruno Morin, Daniel Carricaburu, Christophe Leroy, Patrick Pollet, Marc Pot, Claude Quessandier, Jean-Pierre Rousseau, Alain Rouzies, Catherine Saillard, Philippe Schapman, Emmanuel Schillewaert, Régis Soenen, Philippe Thillay, Gilles Thomas, Hélène Veyrieres, Bob Villette.

Pour la Métropole : Frédéric Sanchez, Agnès Grandou, Serge Martin-Desgranges

Excusés : François Alexandre, Philippe Buisson, Jean-François Caillard, Fabienne Fendrich, Pascale Homs, Christian Reynero, Frédéric Roels.

Durée de la séance 2 heures 25

Ordre du jour :

1-Point d'étape sur les travaux des commissions.

- a) Chemins de la Citoyenneté.
- b) Attractivité, rayonnement, Vallée de Seine.
- c) Planification et aménagement du territoire.
- d) Grands Projets Urbains.

2-Point sur les concertations publiques en cours.

3-Point rapide sur le projet Métropolitain.

4-Point sur la ligne T4.

5-Point d'actualité sur question de la future région normande.

1- Point d'étape sur les travaux des commissions.

- a) Chemins de la citoyenneté-présentation par Bernard Jeanne

Cette commission a pour mission plus précise d'instruire des projets présentés dans le cadre du programme des 7 journées internationales. Elles correspondent aux compétences de la Métropole : droit des femmes, eau, liberté de la Presse, environnement, démocratie, tolérance et personnes handicapées.

Les événements tragiques de janvier dernier ont plongé la commission dans une réflexion plus fondamentale. Dans sa contribution au projet Métropolitain, la commission a insisté sur la place à donner aux Citoyens. Les projets de la Métropole ne prennent tout leur sens que si la collectivité les met au service d'objectifs qui permettent de s'approprier ce territoire, de créer du lien social, d'y vivre ensemble. Ce

Conseil Consultatif de Développement de la Métropole

Séance plénière

sont des valeurs qui doivent aussi permettre de se sentir citoyen des territoires, que ce soit au niveau des communes, de la Métropole, de la Région, de la France ou de l'Europe. Les événements de janvier (assassinats de Charlie Hebdo et de l'hyper Cacher) ont alimenté les réflexions. Passés l'émotion et l'extraordinaire élan qui a mobilisé des millions de citoyens ayant affirmé leur attachement à la liberté d'expression, la question est de savoir ce qui reste de ces moments si forts. Il est apparu que nos concitoyens, pour le dire de façon un peu provocatrice, aiment peut-être plus la République que la démocratie. Cela est étonnant puisque le fondement de la République est la démocratie.

La commission a convenu qu'avant de s'interroger sur la manière d'être citoyen dans une démocratie, il fallait s'interroger sur ce qu'est la citoyenneté. « Qu'est-ce qui fait que l'on est citoyen ? » : trois niveaux de réponses peuvent être retenus. Le premier est juridique : pour être citoyen, il faut avoir la nationalité française. Cette dernière confère des droits civils comme l'égalité devant la loi et devant la justice ; des droits politiques comme le droit de vote ou le fait d'être candidat aux élections et des droits sociaux comme le droit à l'éducation et à la Sécurité Sociale. Cette citoyenneté confère aussi des obligations : respecter la loi, payer ses impôts ou plutôt contribuer à la dépense collective, participer à la défense du pays. Cette définition de la citoyenneté a pour contrepartie d'exclure des droits politiques ceux qui n'ont pas la nationalité française parce qu'ils ne sont que de simples résidents. Il ne faut pas seulement penser dans ce cas aux immigrés, mais également à tous les étudiants étrangers venus pour quelques années en raison de pôles universitaires puissants en France. Cette définition ne leur permet pas d'être citoyens de la Métropole.

Un deuxième niveau de lecture correspond au lien entre citoyenneté et exercice du droit de vote. Scrutins après scrutins, les élections livrent la mesure d'une abstention massive et le dénombrement de ceux qui, selon cette définition, ne se sentent pas citoyens. Un électeur sur deux ne s'est pas exprimé le mois dernier. Les analyses ne manquent pas : crise de la Politique, crise de la démocratie représentative, sentiment que les élections ne servent à rien, système à bout de souffle. Les raisons de cette panne de la démocratie qui alimente des appétits bien inquiétants dépassent largement le cadre de cette commission.

Le troisième niveau ramène à la définition du mot citoyen, c'est-à-dire celui qui habite la cité. En toute liberté, un citoyen peut choisir de participer à la vie de son territoire ou d'en être un citoyen passif. Des milliers de citoyens sont actifs : les élus bien sûr, mais également toutes les personnes qui donnent de leur temps, de leur savoir-faire, de leur intelligence pour prendre en charge des segments de la vie sociale. Ils se rassemblent dans des centaines d'associations qui quadrillent le territoire. Ces dernières sont sportives, culturelles, humanitaires, d'éducation populaire, de loisirs, de défense, du patrimoine. Elles concrétisent de grands idéaux, mais aussi des intérêts plus ponctuels. Elles constituent, en tout cas, une formidable introduction à la vie sociale, à la vie de la cité, à la citoyenneté et une richesse considérable pour le territoire. La vie associative n'est pas une compétence de la Métropole mais la collectivité peut faciliter son expression en offrant par exemple des lieux publics pour se faire connaître, se rencontrer, échanger leurs expériences ou mutualiser leurs moyens. Cela s'effectue déjà et peut encore s'amplifier dans le cadre des manifestations liées aux journées internationales des Chemins de la citoyenneté. C'est également ce qu'essaye de faire l'association « Territoires pour l'Unesco, Métropole Rouen Normandie » en valorisant des initiatives porteuses des valeurs de l'Unesco. Être citoyen, c'est aussi être reconnu comme membre de la cité. C'est alors à ceux qui sont en charge de la collectivité d'aller vers les citoyens, de les écouter, de connaître leurs besoins et leur point de vue. C'est cette démocratie consultative et participative que mettent en œuvre selon des formes différentes correspondant à leur objet, le SCOT, le Parc Naturel des Bruyères, le raccordement sud du pont Flaubert ou la concertation de la future ligne T4.

Ainsi visiblement, les Chemins de la Citoyenneté traversent et concernent les trois autres Commissions du Conseil Consultatif de Développement. Ces appels à la participation rencontrent des fortunes diverses et des succès variés. Ce constat et la volonté de faire des propositions concrètes ont conduit la Commission, pour tenter de répondre à la question : « Qu'est-ce qu'être citoyen ? », à la renverser en se demandant : « Pourquoi n'est-on pas citoyen ? ». Premièrement, on ne peut pas être Citoyen d'un territoire si l'on ne connaît pas l'institution qui le dirige, ses compétences et ce qu'elle fait. La commission propose donc de simplifier l'information qui émane de l'institution sur les sujets parfois techniques dans le Mag, sur le site Internet et sur le support particulièrement efficace des écrans de transports en commun. Cette simplification pourrait s'opérer par le biais de visuels, de bandes dessinées ou de vidéos, tout en essayant de répondre à la question : « En quoi cela vous concerne-t-il ? ». Les inaugurations ou les manifestations pourraient être des occasions d'inviter un public habituellement éloigné des sujets Métropolitains. Cette mixité permettrait en outre d'éviter de tomber dans l'entre soi

Conseil Consultatif de Développement de la Métropole

Séance plénière

et réduirait la distance entre les « insiders » et les « outsiders ». On ne peut pas être citoyen ou renoncer à être un citoyen actif lorsqu'on s'interroge sur le sens de l'action de son territoire et sur le sens de ses projets.

Si l'ambition économique est le plus souvent mise en avant, la plus-value en termes de citoyenneté et du vivre ensemble n'est jamais évoquée. Une réflexion à ce sujet pourrait être introduite dans chaque projet Métropolitain voire communal. D'autre part, de multiples initiatives citoyennes existent sur le territoire mais sont souvent méconnues. Le label « Chemins de la Citoyenneté » leur offre une valorisation. Il est proposé, pour faire émerger d'autres initiatives, de transposer le dispositif CREA'ctifs qui donne de très bons résultats pour des projets économiques au domaine de la citoyenneté. Enfin, on ne peut pas être citoyen ou être difficilement un citoyen actif si on ne sait pas, si l'on n'ose pas ou si on ne dispose pas des moyens de s'exprimer.

La dernière proposition est la plus ambitieuse mais également la moins aboutie : il s'agirait de bâtir une Maison de la Citoyenneté à l'image des Maisons de la forêt. Mais si ces dernières se justifient parce qu'elles doivent être localisées dans la forêt, la citoyenneté ne réside pas dans un endroit particulier. La Maison de la Citoyenneté devrait alors être itinérante, prenant la forme d'un minibus de la démocratie se déplaçant dans les communes au gré des événements. Cela suppose toutefois que les habitants au-devant desquels irait cette navette se rendent à ces rendez-vous. Les lieux de rencontre et les dispositifs existants pourraient être utilisés (animations culturelles, centres de loisirs, associations, animations périscolaires). Les citoyens viendraient s'y informer, mais aussi écouter, voir et relever tous les signaux qui doivent interpeller ceux en charge de la vie de la collectivité. Au 21^{ème} siècle, cet échange ne se fait pas seulement par des rencontres réelles mais de plus en plus dans le monde virtuel. Il est possible d'imaginer une web radio interactive. De la même façon, les réseaux sociaux sont devenus un vecteur de communication essentiel le plus souvent utilisé par les élus à titre personnel. La Métropole doit aussi considérer sa présence sur ces réseaux en tant qu'institution.

Toutes les facettes de cette plateforme de la citoyenneté favoriseront la participation à la vie de la cité, à condition que l'information aille à double-sens. Elle permettrait par exemple de solliciter les habitants en leur disant : « Voilà le problème identifié, que proposez-vous pour le résoudre ? ». Ainsi il s'agirait de parier sur l'ingéniosité de la société civile et d'ajouter à la liste des différents qualificatifs de la démocratie électorale, consultative, participative, co-constructiviste une nouvelle forme « propositive ». Les propositions de cette commission sont inspirées par la conviction que la citoyenneté n'est pas un but en soi. L'énoncé « les Chemins de la Citoyenneté » rappelle l'idée du cheminement, des sentiers probablement sinueux, escarpés, incertains sur lesquels il faut progresser pour contribuer à faire de la collectivité une Métropole de citoyens.

Frédéric Sanchez juge cette contribution fort documentée et elle-même « propositive ». Des référendums d'initiative populaire existent. Il est bon de constater que des propositions peuvent être issues de la société civile. Ce document sera intégré dans les réflexions de la Métropole, pour ce qui la concerne. Bien d'autres éléments excèdent ses modestes compétences puisque les enjeux soulignés à de multiples reprises interpellent les responsables ici présents dans leurs structures elles-mêmes.

Abdelkrim Marchani tient à préciser que la contribution est très fidèle aux échanges intervenus au sein de la Commission. La question des lycées fut également abordée. Ces derniers représentent des réservoirs où un certain nombre de villes de la Métropole sont déjà représentés. Les lycéens sont des témoins essentiels de la Métropole puisqu'ils utilisent les transports en commun, échangent entre eux, profitent d'activités et retournent dans leur ville. Ce réservoir de Métropolitains pourrait être mis à contribution afin de construire l'avenir de la Métropole.

Frédéric Sanchez ajoute que Rouen est en train d'associer des jeunes sur leur conception de la ville. Cette action se déroule en ce moment même. Il sera intéressant d'en tirer des enseignements sur les nombreux sujets qui concernent les compétences de la Métropole.

Alain Rouzies n'a pas participé à cette Commission mais il désire exposer une remarque concernant les Maisons de la citoyenneté : il est regrettable de ne pas avoir associé les mairies à ce concept. Celles-ci accueillent la citoyenneté et participent à son développement. Les Conseils de Quartiers ne sont pas assez utilisés alors qu'ils sont des lieux privilégiés de mélange de différentes structures. Ces conseils pourraient devenir un outil majeur pour développer la

Conseil Consultatif de Développement de la Métropole

Séance plénière

relation entre les collectivités et les citoyens. La manière d'organiser la réflexion au sein des Conseils de Quartiers est faillible, c'est pourquoi les retours sont indispensables. Monsieur Sanchez a indiqué que la ville de Rouen associe les jeunes sur une réflexion autour de la cité mais les Conseils de Quartiers n'ont pas eu écho de cette démarche. Les projets doivent être partagés en amont en utilisant l'ensemble des structures qui peuvent aider à la réflexion. En outre, il est nécessaire d'effectuer un retour auprès des citoyens. Il est également possible d'envisager d'autres outils.

b) Attractivité, rayonnement, Vallée de Seine-présentation Laurence Bertho-Bedel, Régis Soenen

Cette Commission se situe dans la continuité de ses travaux depuis deux ans. Il s'agit d'apporter une contribution sur l'attractivité et le rayonnement en regard avec ce qui se passe autour de la Métropole. Les travaux sont orientés sur trois axes. Premièrement, nous mettons en avant un dialogue et une compréhension mutuelle entre la Délégation Interministérielle et les acteurs économiques de la Métropole. Il paraissait important qu'une instance du Conseil Consultatif de Développement puisse apporter une contribution aux travaux de la Délégation du Développement. En effet, le processus de Métropolisation doit s'effectuer dans le cadre du développement de la Vallée de la Seine. Des réunions se tiendront- la première aura lieu le 11 mai – avec le SGAR Haute-Normandie afin de préparer la réunion avec le délégué au mois de septembre.

Deuxièmement, il était nécessaire de réaffirmer notre identité – c'est parti du travail de Laurence Bertho-Bedel. Ainsi, les travaux se poursuivent sur une démarche d'écologie industrielle au niveau de la Métropole, qui pourrait être suivie d'une démarche d'économie circulaire voire d'économie de partage. Sous ces deux angles internes à la Métropole, une première approche a été entamée par la CCI dans le cadre d'un large groupe de travail.

Pour le troisième axe, l'Agence d'Urbanisme sera sollicitée sur les méthodes de dialogue de la Métropole avec les autres territoires. Il était important que le processus de Métropolisation ne s'effectue pas sans ce dialogue sous un angle économique. Un premier diagnostic sera porté par l'agence d'urbanisme, et dans un second temps, les autres territoires seront invités au sein de la Commission afin de déterminer les intérêts convergents voire concurrentiels voisins de la Métropole.

La réunion concernant la marque territoriale et l'écologie industrielle se tiendra le 9 juin, et la réunion de dialogue avec les autres territoires portée par l'Agence aura lieu le 7 juillet.

En termes de marketing territorial, la marque territoriale « Enjoy Rouen Normandie » était annoncée l'année dernière. Comme toute marque construite, elle dispose d'une gouvernance et d'un Comité. L'objectif n'est pas de présenter la marque mais il semblait pertinent de saisir la société civile au travers du Conseil Consultatif de Développement sur ce sujet. L'attractivité passe par l'extérieur : faire connaître Rouen, faire venir les personnes à Rouen ; mais cette attractivité transite également par les habitants. La société civile représente bien les habitants et permet de savoir comment le territoire est vécu et approprié. La société civile est invitée à réfléchir sur ces thèmes avec la Commission afin d'effectuer un retour vers l'instance décisionnaire de la marque territoriale et vers le Conseil Consultatif de Développement.

Une participante souhaite connaître la signification de l'écologie industrielle.

Des expériences de ce type ont été lancées sur plusieurs territoires hexagonaux tels que Dunkerque ou Le Havre. L'écologie industrielle sur la Métropole est orientée vers une transformation des déchets en produits, comme un réseau d'ordures ménagères qui produit de la vapeur pour l'habitat (Grand Quevilly). L'idée est d'avoir un retour d'expérience sur cette écologie industrielle qui va déborder sur l'économie circulaire voire sur la toile industrielle. Ces initiatives, nombreuses sur la Métropole, méritent d'être dupliquées. Pour ce faire, il faut instaurer un dialogue entre les différents acteurs (de la PME aux grands groupes, des structures publiques aux structures privées).

Frédéric Sanchez souligne qu'un certain nombre de sujets n'impliquent pas toujours la Métropole en tant que territoire. Elle s'engagera dans le contexte de la réforme institutionnelle qui n'est pas achevée, au sein du volet évolution de la répartition des compétences dans le cadre de la loi Notre, du volet évolution des périmètres intercommunaux et enfin du volet concernant la création des nouvelles Régions. Ceci interroge la manière dont la Métropole construit un partenariat fructueux à l'échelle de la proximité immédiate avec les autres

Conseil Consultatif de Développement de la Métropole

Séance plénière

intercommunalités environnantes, mais également à l'échelle Normande. Ces sujets ne sont pas simples et tiennent à la réalité des flux d'échanges économiques par exemple, entre les différents périmètres.

c) Planification et aménagement du territoire-présentation Bernard Champeaux

La commission planification et aménagement du territoire émane de l'ancienne commission urbanisme de la précédente version du CCD. Cette commission compte une soixantaine de membres inscrits dont une trentaine participe à chaque réunion. Son champ d'action, outre l'examen du projet Métropolitain, consiste à relire et à commenter les grands textes d'orientations pour l'aménagement du territoire sur les années à venir. Ces textes sont le Schéma de Cohérence Territoriale mais également de nombreux autres documents (PDU, PLUI, PLH, PCET). Les réunions sont mensuelles, et à chacune d'entre elles un technicien de la Métropole vient exposer le sujet dont il est responsable. Un débat s'ensuit pendant lequel les membres de la commission émettent des avis ou des propositions. Après deux séances consacrées au Projet Métropolitain, le travail a porté sur le PDU et notamment sur les résultats de l'enquête publique qui en découlait. Le PDU arrive à son terme et les objections déposées par la commission d'enquête ont été présentées (plan cyclable, modélisations d'études de trafic, suivi formalisé de la progression du PDU). À la relecture des objections le débat s'est porté principalement sur des questions de fond. Le PDU a été perçu comme un document globalement trop imprécis. En matière de transports en commun, le volet ferroviaire mériterait d'être davantage développé, même si la Métropole n'a pas la maîtrise des sujets ferroviaires. Cette question était préoccupante pour les liaisons longues distances, mais également pour la dimension périurbaine (TER, tram). Des questions se sont également posées sur la cohérence des réseaux ou sur l'interopérabilité matérielle et tarifaire. Au niveau du transport en véhicule particulier une allusion trop timide a été faite à la voiture du futur de même que sur les équipements cyclables. Des remarques ont également porté sur la dimension économique des transports en termes d'impacts sur la vie des entreprises. Dans ce sens, des participants auraient souhaité que le volet PDE soit davantage développé. Un questionnaire s'est exprimé sur les conditions d'utilisation des poids lourds ainsi que sur le transport de fret (fluvial et ferroviaire). Le problème de l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap mérite d'être approfondi. Concernant l'urbanisme, le document gagnerait à être moins autocentré sur le périmètre des transports urbains dans la mesure où les déplacements quotidiens sont en partie générés par des franges de ce territoire. De fait, une collaboration accrue avec les territoires environnants au travers d'institutions telles que la Région ou même les pays voisins permettrait d'enrichir cet élément sur les déplacements périurbains. Sur le développement durable, il apparaît nécessaire de prendre en compte de manière plus insistante la dimension climatique (émissions de CO₂), mais également les impacts de l'étalement urbain et des transports qui en découlent sur les pertes de terres naturelles et agricoles. Des sujets ont fait apparaître des distorsions notamment sur le manque de précision des fiches action. Il s'agit, au regard de la durée de vie du PDU, de garder une sorte d'adaptabilité. À l'inverse, certains ont craint que ce manque de précision ne débouche sur une insuffisance d'actions. Des divergences sont alors apparues sur le partage de l'espace et sur la façon de définir les zones peu denses. Il a été question de FILOR, et certains se sont interrogés sur la nécessité de desservir ces zones (Monsieur Champeaux ne partage pas ce point de vue). La problématique de la limite du droit à la desserte de transports collectifs fait débat car le coût par personne transportée augmente lorsque la densité décroît, que les distances s'allongent et que le potentiel de trafic diminue. Des solutions équilibrées doivent être trouvées.

Frédéric Sanchez estime que le coût global serait à calculer. Si l'ensemble des coûts sociaux liés à l'étalement urbain et à l'usage de la voiture individuelle sont intégrés, la problématique du coût du transport en commun de type FILOR en milieu rural prend une autre forme. Ce serait les habitants qui participeraient à l'appauvrissement de la qualité de l'air en cœur de métropole.

Bernard Champeaux admet ne pas avoir été exhaustif car les remarques étaient très nombreuses.

Le travail suivant a porté sur le SCOT. Le cadrage de la réunion était précis, le processus arrivant à son terme. Il s'agissait d'inviter les membres du CCD à participer à l'enquête publique, d'avoir l'information sur les modalités de la participation et de présenter le document de synthèse. Le DO reprenait l'essentiel des orientations du SCOT de manière très synthétique. Ce document est consultable sur le site de la CREA et il est composé de trois grandes parties : la présentation des objectifs - « Comment organiser le développement durable du territoire ? », les mesures visant à la protection de l'environnement et les axes du développement urbain en conformité avec les objectifs de développement durable. La maîtrise de l'occupation des sols, à titre d'exemple, fixe une contrainte forte sur l'artificialisation. En effet, il est prévu de limiter à 700 hectares les extensions d'artificialisation liées à l'habitat et à 380 hectares celles liées à l'activité

Conseil Consultatif de Développement de la Métropole

Séance plénière

économique sur la durée du schéma. Le but est de privilégier systématiquement la reconstruction de la ville sur la ville et l'utilisation des friches industrielles plutôt que de consommer les espaces comme sur les périodes antérieures. Lors du débat, des objections sont apparues sur le positionnement du SCOT (document trop peu précis). Il a fallu expliquer que le SCOT était un document « chapeau » qui encadre l'ensemble des documents d'orientation plus opérationnels (le PDU, le PLUI, le PLH et le PCET). Les éléments non précisés dans le SCOT le sont ou le seront dans ces autres documents, pour certains achevés et pour d'autres au début de leur élaboration. L'articulation des documents les uns par rapport aux autres ne semblait pas évidente à tous les participants, et ceci devra certainement être réexpliqué. Chaque sous-document investit un champ particulier. Par exemple, l'urbanisme et le transport devront obéir à une logique parfaitement cohérente. Des inquiétudes se sont exprimées quant à la manière dont se déclineront les grandes orientations dans les PLUI. Le PLU communal a laissé sa place au PLUI Métropolitain et les interrogations portaient sur son niveau prescriptif et sa cohérence par rapport aux ambitions locales et communales. Des incertitudes demeurent par rapport à la cohérence et à l'emboîtement avec les différents sous-documents. Comment savoir dans quelle mesure cette Métropolisation pourra entrer dans les faits par rapport aux logiques locales et communales ? Des interrogations se sont exprimées quant à l'évaluation du projet compte-tenu du temps sur lequel il doit se développer (bilans d'étapes, outils d'actualisation). Il a été recommandé aux participants, aux associations ainsi qu'aux corps constitués de participer le plus activement possible à l'enquête publique maintenant achevée. Le bilan est tel que pour l'ensemble de ces réunions (SCOT, PDU), il est très difficile d'établir une synthèse des contributions du fait des sensibilités et des préoccupations qui s'expriment. Il faudra parvenir à donner satisfaction aux uns et aux autres sans pour autant aller à l'encontre de la logique générale du projet.

Le Président Sanchez estime qu'en cherchant à préserver certains équilibres, le risque est de contrarier « tout le monde ». Deux échanges sont très importants : d'une part, le PDU exprime la difficulté que deux grandes infrastructures de transport doivent mener des travaux significatifs dans un agenda non stabilisé (le contournement Est et l'affaire de la LNPN). Ces deux éléments ont pesé dans la manière dont les élus de la Métropole ont pu proposer à la concertation un Plan de Déplacement Urbain totalement finalisé au regard de l'impact évident sur les mobilités que provoquerait l'arrivée de ces deux infrastructures. Leur agenda même pèse sur tout le reste. D'autre part, le SCOT constitue un document d'orientation générale qui fixe des principes assez volontaristes sur la consommation des espaces et sur le lien fort entre la densité de l'habitat et la présence du transport en commun. Un lien étroit existe donc entre le PDU et le transport. Par la suite, le PLUI qui va demander quatre à cinq ans d'efforts détaillera ces éléments. Il résoudra les incertitudes évoquées dans le compte-rendu. Au sein de ce document, la conciliation entre les aspects d'un programme politique municipal et le document piloté par la Métropole d'aménagement du territoire s'opérera. Le législateur a ainsi prévu des modalités de vote qui reposent sur une consultation obligatoire des Conseils municipaux, afin que les désaccords existants s'y résolvent. Un dispositif de gouvernance fin et complexe doit être mis en œuvre, le dernier mot revenant à la Métropole. Mais le cas impose, au sens juridique du terme, de recueillir l'avis d'une commune. S'il est contraire, la Métropole ne pourra passer outre cet avis. Le cadre de procédure garantira la recherche d'un consensus. Il ne s'agit pas de se situer dans la perspective de problèmes majeurs. Le SCOT, de ce point de vue, a fixé les critères du futur PLUI. Ce sujet peut sembler abstrait mais est extrêmement important pour l'avenir du territoire. Comme l'a exprimé Monsieur Champeaux, il s'agit de l'avenir de l'aménagement de la Métropole.

- d) Grands Projets Urbains-présentation Bernard Champeaux en remplacement de Fabienne Fendrich empêchée

Cette Commission est une émanation de l'ancienne commission éco quartier dont le champ d'action s'est élargi à d'autres grands projets : le T4, le projet de gare et de quartier gare ainsi que le parc urbain des Bruyères. Ce dernier n'a pas encore été abordé et sera l'objet des prochaines réunions. La commission compte une quarantaine de membres dont 25, en moyenne, participent à chaque réunion. Chaque séance est thématique et Madame Fendrich tient à ce que la méthodologie de travail de cette Commission soit expliquée. Le Cabinet Respublica assiste cette commission. Le format de la réunion a été modifié afin d'en améliorer la dynamique et d'en renforcer l'efficacité. Au début de chaque réunion, un technicien vient exposer son dossier. Plutôt que de s'orienter vers un débat classique, Respublica prépare des fiches questions thématiques. Les participants sont réunis en groupes de quatre à cinq personnes et travaillent sur un groupe de

Conseil Consultatif de Développement de la Métropole

Séance plénière

questions. Les contributions sont ensuite croisées et mises en commun. Le temps est ainsi mieux utilisé et la diversité des propositions s'en trouve enrichie. S'ensuit une restitution avec synthèse auprès des techniciens de la Métropole. Cette forme dynamique est très intéressante et se révèle meilleure que la précédente.

Les deux réunions T4 ont été consacrées soit à des questions d'ensemble (intérêt global du projet), soit à des ateliers très ponctuels sur l'implantation des stations (un groupe sur la station Beauvoisine, un autre sur la station avenue de Caen, recherche de l'optimisation de l'implantation, facilitation des circulations piétonnes, des correspondances). En ce qui concerne les généralités, il est sain de privilégier les transports en commun, mais des objections se sont exprimées de façon récurrente sur les terminus (prolongement vers le CHU, Technopole du Madrillet). Ce dossier ne doit pas être réduit à un dossier de transport et il ne faut pas en sous-estimer la dimension urbanistique. Quelle ville est désirée, comment les projets tels que la ligne T4 sont-ils des outils de requalification, de mise en valeur du tissu urbain ? Cette dimension a été jugée aussi importante voire plus importante que la seule fonctionnalité de transport. Enfin, rendre acceptable le projet par une concertation la plus développée possible auprès de tous (riverains, automobilistes, citadins) est nécessaire.

Le dossier nouvelle gare a fait l'objet de deux autres réunions. De nombreux intervenants ont fixé au préalable : « La nouvelle gare n'a de sens que si la Normandie choisit Rouen pour capitale. ». Bernard Champeaux est par ailleurs convaincu que la nouvelle gare possède un sens en elle-même. Cette dernière doit constituer un exemple d'intermodalités, bien desservie par les transports en commun, accessible, ouverte sur les modes doux. La gare routière devrait être déplacée de manière à regrouper tous les modes de transports sur le site. D'un point de vue urbanistique, la gare doit être un moyen de valoriser un quartier, mais elle doit également influencer sur les quartiers avoisinants. Culturellement, le site choisi, proche de la Seine, ouvre des perspectives sur le fleuve et sur la rive droite. Ce projet doit être un révélateur de l'entrée de la Métropole dans le 21^{ème} siècle tout comme l'ont été certains bâtiments pour leur siècle. Le chantier de la gare va s'étaler sur un temps long (une quinzaine d'années) qu'il faudra gérer. Les temps intermédiaires ponctués par la mutation progressive du quartier devront être mis en valeur par des manifestations culturelles, artistiques, ainsi que des expositions, de façon souple. Il faudra ainsi prendre en compte la dimension évolutive du projet car les habitudes et les pratiques dans quinze ans ne seront certainement plus les mêmes. Les architectes devront travailler pour que le projet demeure contemporain lors de l'inauguration. La réflexion va s'élargir puisque la commission va travailler à nouveau sur la notion d'éco quartier en recherchant la cohérence entre les différents éléments des grands projets de la Métropole.

Frédéric Sanchez évoque le projet T4 mais suggère de garder les questions et observations lors de la présentation.

Bernard Jeanne précise que les Chemins de la Citoyenneté passent par toutes les commissions. La commission est prête à s'arrêter pour discuter de la clause de citoyenneté. Un appel a été fait à la société civile, mais il ne doit pas se limiter aux « Insiders ».

2- Concertations publiques en cours.

Frédéric Sanchez remercie les porte-paroles des commissions pour leur compte rendu. Dans le cadre de l'ordre du jour, l'actualité en termes de concertation est dense actuellement. Cela ne va pas sans poser de problèmes aux pouvoirs publics mais également à la société civile dans sa capacité à participer à ces exercices. La concertation sur la ligne T4 va s'achever et la concertation et l'enquête publique sur le SCOT sont terminées. Cet automne, une concertation aura lieu au sens réglementaire du terme sur la nouvelle gare. Les éléments de la commission pourront être rendus publics et intégrés à ce moment. L'État mène, ce soir à 19 heures 30 au Hangar 10, la concertation relative au pont Flaubert. D'autres exercices auront lieu, par exemple, sur l'actuelle gare et le réaménagement complet de son parvis en lien avec le projet T4. Les riverains et les usagers de la gare seront conviés à ces réflexions. Cette grande intensité devait être rappelée au Conseil Consultatif de Développement. La reconversion du site Seine sud ne doit pas être oubliée, ainsi que la démarche de concertation qui donne lieu à une réunion publique dans quelques jours à Oissel.

3- Point rapide sur le projet Métropolitain.

Conseil Consultatif de Développement de la Métropole

Séance plénière

Le Président ajoute que des documents plus explicites sont en cours d'élaboration en ce qui concerne le projet Métropolitain (DCI Métropolitaine). Il a été transmis et fait une centaine de pages avec les annexes. De nombreux sujets évoqués ce soir y ont été intégrés. Il doit pouvoir être enrichi d'éventuelles remarques. Le travail est en cours et ne sera pas achevé avant l'été. Sa forme reste à définir mais il devrait paraître au mois de septembre.

Christian Aguelon souhaiterait en tant que membre des commissions, être tenu informé du calendrier des réunions publiques ainsi que des lieux où elles seront tenues. Il est par ailleurs surpris d'apprendre la tenue de la réunion sur l'aménagement du pont Flaubert ce soir-même alors qu'il y a travaillé.

Le Président précise que dans ce cas, l'État est maître d'ouvrages et pilote la concertation. Cette information a d'ailleurs été diffusée de manière très large (publicités sur les bus de la Métropole). La Métropole peut contribuer et aider à la diffusion de ces dates.

4- Point sur la ligne T4, présentée en détail ces derniers jours et dont la concertation publique s'achève le 29 avril.

Agnès Grandou commente la présentation sur le projet de ligne T4.

Frédéric Sanchez estime qu'avec un temps de parcours de 20 minutes, cette ligne représente un gain de temps de 10 minutes par rapport à la F1. Avant d'ouvrir la discussion, deux observations rapides peuvent être apportées. D'une part, il faut être attentif aux stations et à la signature architecturale. La station Cathédrale, à titre d'exemple, a un vécu difficile. Un mobilier urbain spécifique et original représente beaucoup de maintenances complexes. D'autre part, pour la problématique du sud, il n'y aura pas de travaux d'infrastructure entre Zénith et Technopole. En effet, cela représenterait 4 à 5 M€ de travaux inutiles car il n'y a ni embouteillages ni problématiques de circulation sur ce secteur. Le terminus pourrait être transféré du Zénith à la Technopole, afin de faire le lien avec le Métro. Mais le coût a déjà été évalué à 730 000 € et la décision de réaliser ces travaux dépendra étroitement de l'évaluation du potentiel de clientèle. Sur l'autre partie, la décision d'exploitation est déjà prise, les TEOR couvrant CHU-Boulingrin. D'après la présentation de Madame Grandou, il est même envisagé que le T1, T2 ou T3 soit dévié et reboucle par le CHU en passant par les infrastructures de la T4. Cette possibilité existe déjà mais peut être renforcée en choisissant de conserver l'actuelle desserte. Le sujet de l'infrastructure reste à traiter. Les travaux s'enchaîneront car il n'est pas possible de tout réaliser simultanément. Après septembre 2018, il faudra regarder comment créer un parcours bus mieux protégé afin d'accroître les performances du transport en commun entre Boulingrin et le CHU tout en sachant que la place Saint-Hilaire reste un point d'accès très difficile.

Jean Duramé découvre le projet mais demande pourquoi doubler une infrastructure existante entre le Boulingrin et la gare (le métro est déjà présent). Le TEOR aurait pu démarrer son trajet de la gare et faire la connexion avec le Métro. Les deux entrées de ville (place Saint-Hilaire et avenue des Canadiens), avec une seule voie pour les voitures, risquent de se trouver encombrées. Le fait de diminuer la circulation automobile de 15 % n'est qu'une évaluation car les personnes venant de loin entreront probablement toujours en ville.

Le Président ajoute qu'une prolongation jusqu'au CHU est réclamée ainsi qu'un arrêt à la gare.

Agnès Grandou explique que le point de départ sur la réflexion T4 est une réflexion globale sur les déplacements Nord/Sud avec deux axes (ligne 7 - F1 actuelle plateau Nord Zénith, et axe à l'Ouest). Ces deux lignes complémentaires devaient trouver des points de correspondance aussi bien au Nord qu'au Sud afin qu'une personne venant du plateau Nord puisse aussi bien se rendre au centre-ville via le F1 ou à l'éco quartier Flaubert via une correspondance accessible. Il était donc évident que T4 circule au moins jusqu'à Beauvoisine afin d'assurer cette correspondance avec F1. En 2013, dans le cadre du CCD, la question du terminus s'est posée (Beauvoisine ou Boulingrin). Les arguments en faveur du second cas ont été retenus car Boulingrin dispose de beaucoup de correspondances. Les possibilités de déplacement pour les usagers s'en trouvent démultipliées. Aujourd'hui, il est

Conseil Consultatif de Développement de la Métropole

Séance plénière

question de déplacer le terminus pour faciliter davantage les dessertes. Si le doublon existe, il permet de démultiplier les possibilités de déplacements sur le réseau.

Frédéric Sanchez ajoute que l'objectif du projet dans le cadre du PDU est très clair : la réduction du trafic automobile en cœur d'agglomération. Un parking au Sud (500 places) sera créé pour accueillir les usagers de la route venant jusque dans l'agglomération (du Roumoy, Bourg Achard, Bourgtheroulde et au-delà). Un parking (500 places) sera également disponible au Nord pour la ligne F1. L'actuel parking relais Rouge-Terre sera agrandi de façon substantielle – celui-ci fonctionne d'ailleurs très bien. Le cœur du projet est de faciliter l'accès au cœur de la Métropole via les transports en commun. Par ailleurs, les problématiques de livraisons sont traitées et les infrastructures sont conçues de manière à pouvoir accueillir les transports exceptionnels.

Danièle Carricaburu explique que l'Université qu'elle représente compte 26 000 étudiants dont 25 000 sont sur la Métropole. La plupart utilisent les transports en commun. Dans le cadre du Plan de Déplacement et du Développement Durable, l'Université entend favoriser les déplacements collectifs. Madame Carricaburu salue les améliorations faites au niveau de la desserte de Mont-Saint-Aignan, que ce soit avec le TEOR ou bien la ligne F2. Elle désire cependant revenir sur le terminus Sud. Au sein des réunions de concertation, il a été exprimé la nécessité de poursuivre la desserte jusqu'au Madrillet. L'Université n'est pas la seule dans ce cas : une partie de la Faculté de Sciences, l'INSA, l'Esigelec, le lycée Le Corbusier et une grande partie du Technopole se sentent concernés.

Frédéric Sanchez précise que la réponse n'est ni positive ni négative. Ce terminus ne sera possible qu'en fonction de l'évaluation de la clientèle.

Danièle Carricaburu demande comment une clientèle peut émerger si la ligne n'existe pas.

Le Président affirme toute l'attention qui est portée aux usagers du réseau. Des études sont systématiquement faites auprès de la clientèle et les avis sont recueillis très régulièrement. Cette demande sera mesurée et en fonction des résultats, les travaux seront réalisés ou non.

Danièle Carricaburu explique qu'au sein de l'enquête de déplacement, il est apparu que le métro ne donnait pas satisfaction. De nombreux collègues, lors du déménagement de l'INSA, ont souhaité utiliser les transports en commun mais ont renoncé en raison d'une perte de temps et d'un sentiment d'insécurité.

Frédéric Sanchez répond que la décision n'est pas prise. L'investissement est important et nécessite une étude de clientèle. La deuxième partie de l'intervention ne plaide pas en faveur de Daniel Carricaburu car même le Métro au cœur du campus ne donne pas satisfaction.

Daniel Carricaburu ajoute que le trajet est trop long.

Frédéric Sanchez est d'accord, mais la T4 fait 8,5 kilomètres de terminus à terminus. Un certain nombre d'usagers potentiels restent à convaincre sur les enjeux de temps de trajet (souvent surestimés par ceux qui ne prennent pas les transports en commun) voire très largement surestimés pour le Métro. Les problématiques éventuelles de sécurité peuvent créer un frein. Mais d'autres motifs sont évoqués : l'attractivité globale du réseau, la propreté – thème sur lequel la Métropole insiste fortement auprès de la TCAR – et le prix. La possibilité de rebouclage est totalement ouverte et les travaux d'infrastructures jugés parfaitement inutiles sont écartés entre Technopole et Zénith.

David Leroy, ayant assisté aux réunions explique que l'inquiétude vient de la réduction à deux fois une voie de circulation entre la place Cauchoise et la place du Boulingrin. Afin de convaincre les sceptiques, il serait nécessaire d'obtenir les données du nombre de véhicules par heure qui utilisent deux voies et une voie sur le boulevard des Belges.

Conseil Consultatif de Développement de la Métropole

Séance plénière

Agnès Grandou ne dispose pas de chiffres précis mais estime que d'après un travail de calibrage de voies de circulation, 800 à 900 voitures par heure passent sur une voie. Si ce seuil est dépassé, il est nécessaire de mettre deux voies. Le volume global journalier sur le boulevard des Belges est de plus de 50 000 véhicules alors qu'il est de moins de 30 000 sur le boulevard de la Marne. Il faut avoir en tête que pour l'usage d'une deux fois une voie ou deux fois deux voies, on fait un calibrage en section. Le schéma ne se reproduit pas de bout en bout. Une voie supplémentaire peut être créée au niveau des carrefours pour gérer le stockage des voitures aux feux (boulevard de la Marne et de l'Yser). Un plan de circulation plus général est envisagé pour accompagner le projet et faciliter la circulation. Il existe beaucoup de déplacements de petits transits de plateau à plateau. Aujourd'hui pour aller de Bois Guillaume à Mont Saint Aignan, beaucoup de personnes sont amenées à redescendre sur les boulevards et ensuite remonter sur le coteau. Ces déplacements viennent accroître fortement le trafic sans plus-value pour les commerces situés sur le parcours ou les habitants. Ce plan vise à apaiser les circuits de circulation sur les boulevards et dans le centre-ville.

Un intervenant plaide pour la desserte Nord. Pour la première fois, on mentionne des aménagements spécifiques entre le Boulingrin et le CHU à moyen termes, mais les citoyens de l'agglomération n'en sont pas informés. Les citoyens déplorent régulièrement la non-continuité d'une ligne entre le Boulingrin et le CHU. Il est nécessaire de diffuser davantage les informations. Sur la place Saint Hilaire, qui devra un jour certainement être réaménagée, les Conseils de Quartier de Rouen souhaitent implanter une magnifique roue de moulin au centre. Celle-ci pourrait poser des problèmes si elle est réellement installée.

Frédéric Sanchez précise que la diffusion de l'information est toujours un exercice difficile. Comme l'a précisé Madame Grandou, la réflexion se porte sur la manière dont la gare Saint-Sever (Gare Rouen Normandie) sera desservie. Cette Gare Rouen Normandie sera reliée au parking du Mont Riboudet Kindarena par un transport en commun qui distribuera le Cours Clémenceau, le Boulevard d'Orléans et les futures voiries de l'éco quartier. Les études doivent permettre d'acquiescer 10 ans d'avance en termes de prospective.

Un intervenant souhaite avoir plus de précisions concernant l'emplacement de la zone de stationnement Sud.

Agnès Grandou explique que les terrains se situent entre l'actuel parking du Zénith et les voies de la route départementale. Ces terrains permettront de réaliser entre 400 et 500 places de stationnement.

Un intervenant demande si les places seront payantes ou bien si leur prix sera inclus dans le prix du billet comme à ce jour.

Frédéric Sanchez répond que le prix sera inclus dans le billet comme pratiqué actuellement.

Un intervenant souhaite connaître l'emplacement du parking Nord sur la ligne F1.

Frédéric Sanchez précise que ce parking se situera en face de Rouge-Terre avec une capacité de 500 places. Ce parking relais sera gratuit pour les usagers d'Astuce. Le stationnement existant à Boulingrin est maintenu.

Josette Cheval souhaite savoir si les transports exceptionnels passant au bas de la côte de Neufchâtel ont bien été pris en compte dans la réalisation du projet tout comme ceux qui redescendent de Cauchoise. Par ailleurs la ligne ne va pas au CHU, et les personnes ne prendront pas une correspondance pour s'y rendre.

Frédéric Sanchez revient sur le second point déjà évoqué : actuellement une desserte TEOR fait le trajet CHU-Boulingrin. En fonction des attentes des usagers, une décision d'exploitation pourra être prise. Il sera possible d'équilibrer l'usage de la plateforme du T4 en renforçant cette liaison. Le CHU brasse un grand nombre d'usagers des transports en commun et d'automobilistes. Le flux est intensifié par l'avènement de l'ambulatoire, ce qui fait du CHU un sujet de préoccupation majeur.

Conseil Consultatif de Développement de la Métropole

Séance plénière

Agnès Grandou ajoute que les convois exceptionnels sont un point technique compliqué du projet. Ces convois doivent pouvoir passer entre la tête Sud du pont Guillaume le Conquérant et le Boulingrin. Ce passage sur la Seine est le seul existant à l'Ouest de Paris qui permette de faire passer les convois les plus pondéreux. Il a été intégré, lors du dessin des aménagements. Les girations ont été testées en se basant sur l'expérience acquise avec le projet de réaménagement du pont de Tancarville. Des études avaient porté sur les gabarits à prendre en compte pour les girations. La place Cauchoise est pointée du doigt car les convois et les poids lourds qui arrivent de l'Ouest (A150) et qui doivent emprunter le pont Guillaume le Conquérant pour repartir vers le Sud ne peuvent pas le faire au niveau de la tête du pont. Ils sont contraints de remonter le boulevard des Belges et de faire demi-tour, place Cauchoise. Dans les aménagements, un mouvement tournant au niveau de la tête Nord du pont Guillaume le Conquérant est prévu, de manière à éviter les demi-tours place Cauchoise. De fait, ces aménagements permettent de retrouver des espaces publics plus généreux. Une dernière piste consisterait à faire évoluer la circulation des transports exceptionnels (passages de nuit par exemple) Cette démarche ne dépend pas que de Rouen mais également des autorisations délivrées sur les routes départementales et nécessite donc une mise en cohérence complète.

Frédéric Sanchez précise que dans ce cadre, les discussions ont débuté avec le Préfet et la position de la Métropole est très ferme. À l'ouverture, en septembre 2018 mais également en amont, la fin des traversées de jour est réclamée. En effet, la fréquence de circulation des bus est de 6 minutes en heures de pointe et de 10 à 30 minutes en heures creuses. Ces données ont été expliquées à Monsieur le Préfet.

Bernard Jeanne ajoute, au nom de l'association Territoires pour l'Unesco, qu'un bel exemple de clause de citoyenneté serait de permettre aux citoyens de s'approprier les réalisations de la Métropole. La ligne T4 est une sorte de bus touristique de la Métropole car elle dessert pratiquement toute les grandes réalisations.

Bernard Champeaux explique que la voie de circulation au Sud des Chartreux était un lieu répulsif pour les piétons de par son aspect d'autoroute urbaine. Au cours des décennies, les villes ont ouvert leur urbanisme vers l'intérieur et non pas vers cette voie. Les flux piétons doivent être aménagés en direction des stations pour une question de perméabilité. Par exemple, la Cité Foliot, zone d'habitation dense, va se retrouver à moins de 100 mètres à vol d'oiseau de la station Gambetta. Mais cette dernière sera très peu accessible car il faudra passer par de petites rues ou des chemins contournés. Le constat est identique pour la Cité de la Lande à Grand Quevilly qui, avec l'urbanisation du stade Allorge, pourra probablement bénéficier d'une continuité piétonnière vers le parc urbain. Il en est de même à Saint-Etienne du Rouvray pour la Cité du Champ de Courses dont une extrémité est assez éloignée de la station de Métro et sera plus proche de la station Parc Urbain des Bruyères. Le chemin piétonnier existant est très peu sécurisé (sombre, glauque). Plus au Sud, au niveau du carrefour avec l'avenue Franklin Roosevelt, l'échangeur en trèfle a des normes autoroutières. Les cheminements d'approches par rapport aux quartiers d'habitations extrêmement denses tant du côté Grand Quevilly que du côté Saint-Etienne du Rouvray sont actuellement très mauvais. Cette approche dissuade les usagers d'utiliser la ligne nouvelle. Il est souhaitable de travailler le sujet, peut-être en comblant la trémie en construisant un carrefour à niveaux. À défaut de pouvoir transformer en profondeur ce carrefour dans un premier temps, il faudrait travailler avec les communes sur de nouveaux cheminements piétonniers de manière à faciliter l'accès des populations nombreuses aux stations nouvelles de la ligne T4.

Frédéric Sanchez ajoute que cette ligne va engager définitivement la transformation de l'ancienne RN138 rive gauche. Ce qui vient d'être exprimé est partagé. Une zone 30 sera aménagée dans la traversée de Petit Quevilly. Les traversées piétonnes constituent actuellement et pour l'avenir un enjeu majeur. La ligne T4 va accompagner et renforcer un mouvement de mutation urbaine forte. La place des Chartreux, par exemple, comptera quelques 300 logements supplémentaires. La Métropole a maintenant toutes les compétences juridiques et techniques pour piloter ces sujets.

Conseil Consultatif de Développement de la Métropole

Séance plénière

5-Point d'actualité sur question normande, les premières décisions du gouvernement ont été rendues publiques à l'occasion du Conseil des Ministres de ce matin.

Frédéric Sanchez indique que le gouvernement a précisé les conditions et l'agenda de la concertation avec les pouvoirs publics locaux sur la réorganisation des services de l'État. La concertation s'engagera au mois de juillet et aura pour thème la création des 13 grandes Régions. Trois personnes ont été désignées pour réfléchir et rendre un rapport au gouvernement à ce sujet : Le Préfet de Haute-Normandie, le Recteur de Basse-Normandie et le Directeur de l'Agence Nationale de Santé de Basse-Normandie. Le signal envoyé est très clair : Rouen a vocation à accueillir le chef-lieu de Région. Par ailleurs, Caen doit trouver une place dans la nouvelle organisation des services de l'État. Le Conseil des Ministres a rappelé qu'il appartient au Conseil Régional futur de se prononcer sur ses modalités de travail même si l'État peut émettre des souhaits. Le Président de la Métropole Rouen-Normandie ainsi que les élus socialistes bas et haut-normands ont émis une position très claire à ce sujet. Elle sera rendue publique puisqu'une tribune est en cours de diffusion (signée par une quarantaine d'élus normands). Le Préfet de Région doit pouvoir travailler quasi quotidiennement avec le Président du Conseil Régional dont l'instance doit se situer à Rouen. Concernant les réunions du Conseil, elles sont encadrées par la loi. Le lieu de réunion doit se situer ailleurs qu'à Rouen. Il est donc proposé qu'elles aient lieu principalement à Caen. Cette tribune a également pour but de mettre un terme à l'état d'esprit dépréciateur régnant depuis plusieurs semaines. Trop de critiques ont été prononcées sur la base d'une rumeur erronée. La construction de la Normandie doit s'effectuer sur une base de confiance et tirer parti de l'excellence de chacun. Ce débat historique et important doit être réussi, et une hégémonie rouennaise serait contre-productive et inefficace. Monsieur Sanchez a d'ailleurs insisté pour porter avec Caen le label Normandy French Tech qui fédère à l'exportation les entreprises du numérique. Il ne s'agit en aucun cas de dénigrer l'un par rapport à l'autre. Rouen sera plus forte si ses partenaires naturels sont actifs et dynamiques.

Frédéric Sanchez remercie l'ensemble des participants pour leur contribution.

Projet de ligne T4 - Métropole Rouen Normandie

Rencontre avec les acteurs économiques

Destinataires :

Les participants

Auteurs :

Res publica

Date :

19 février 2015

Cr 150219 T4Rouen acteurs éco
V1

*Compte rendu de la réunion qui s'est tenue entre Rouen Métropole Normandie et les
acteurs économiques de l'agglomération sur le projet de création de la ligne T4 dans
le cadre de la deuxième phase de concertation.*

SOMMAIRE

INTRODUCTION PAR M. FREDERIC SANCHEZ.....	3
PRESENTATION DE LA CONCERTATION ET DU PROJET	3
Introduction de la séance de travail par Res publica.....	3
Présentation du projet de ligne T4 par la Métropole	4
Premiers échanges	4
TRAVAIL EN ATELIERS.....	4
Méthode de travail	4
Question 1.....	5
Questions 2 et 3	10
CONCLUSION PAR M. FREDERIC SANCHEZ	13
Liste des personnes présentes	14

1.1. INTRODUCTION PAR M. FREDERIC SANCHEZ

M. Frédéric Sanchez, président de Métropole Rouen Normandie, introduit la réunion en précisant son objectif : approfondir la réflexion sur les futurs aménagements liés à la mise en place de la nouvelle ligne de bus à haut niveau de service (T4). Sur tout son parcours qui s'étend de Boulingrin au Zénith, la ligne T4 desservira de nombreuses entreprises aux activités diverses, du commerce classique aux services à la personne. Il rappelle que la Métropole Rouen Normandie a conduit de nombreux entretiens individuels avec les acteurs économiques lors des semaines précédentes et propose aux participants à faire le point sur ces échanges.

La réunion du jour se déroule à un moment clé de la préparation du projet puisqu'une concertation publique sera organisée à partir du mois d'avril. Les échanges du jour donneront l'occasion aux porteurs du projet d'approfondir ce qui sera présenté pendant cette nouvelle étape de concertation qui associera plus largement les habitants de la métropole et les futurs usagers de la ligne T4.

Le Président conclut en invitant les animateurs de la réunion à en présenter le déroulement.

1.2. PRESENTATION DE LA CONCERTATION ET DU PROJET

1.2.1. Introduction de la séance de travail par Res publica

Mme Sophie Guillain, de Res publica accompagne la Métropole en tant que prestataire pour l'organisation et la mise en œuvre de la concertation. Elle propose un travail en deux temps : après une présentation de l'état d'avancement du projet et des résultats des premiers échanges entre la Métropole et les acteurs économiques, les participants sont invités à s'exprimer sur trois questions. Elle souligne l'importance des réponses apportées qui constitueront une ressource pour la maîtrise d'œuvre. Elle introduit ensuite les membres de l'équipe-projet : **Mme Agnès Grandou, directrice de projet de la Mission Arc Nord-Sud** relevant du pôle Transports, Mobilité, Déplacements de Métropole Rouen Normandie, assistée par **M. Ludovic Letellier**. **M. Daniel Arslanian** représente la SCE en tant que maître d'œuvre.

Sophie Guillain replace la réunion dans le contexte global de la concertation autour du projet de ligne T4. Un temps de concertation préalable sur l'ensemble de l'arc Nord-Sud s'est déroulé en 2013. Les réflexions avaient porté sur l'Arc nord sud : à la fois sur la ligne T4 et sur la ligne F1, mise en service depuis. Le projet T4 fait actuellement l'objet d'un deuxième temps de concertation associant les acteurs les plus concernés par la mise en place de la ligne T4 et dont les apports sur les détails du projet intéressent plus particulièrement la Métropole. A ce stade, les réflexions émanant des échanges avec les parties prenantes peuvent permettre de modifier certains paramètres du projet. Des rencontres ont également été organisées avec des lycéens, des associations et le Conseil Consultatif de Développement. La phase suivante de concertation sera vouée à informer un public plus large (conseils de quartiers, usagers de transports, riverains...) sur l'avancement du projet et à le finaliser avant l'enquête publique qui devrait avoir lieu à l'automne 2015. Enfin, la Métropole s'est engagée à

accompagner les Rouennais et notamment les riverains et les commerçants pendant toute la durée des travaux, soit jusqu'en 2018.

En ce qui concerne le travail spécifique avec les acteurs économiques, la réunion du jour a plusieurs de recueillir les avis et idées des participants en tant que représentants de l'activité économique dans la métropole rouennaise sur deux thèmes principaux :

- Les conditions pour faire du projet un facteur de développement économique ;
- Les conditions d'accompagnements des travaux et des impacts notamment sur la logistique.

De nouvelles rencontres avec la Métropole sont programmées à partir du mois de mai.

Présentation du projet de ligne T4 par la Métropole

Les détails de la présentation du projet faite par Agnès Grandou sont disponibles sur le Powerpoint qui se trouve en annexe du présent compte rendu.

Premiers échanges

- Les indemnités compensatoires versées aux commerçants sont-elles prévues dans le budget de 43M€ ?

Sophie Guillain : C'est justement sur ce type de questions que les participants sont appelés à donner leurs avis. Que type d'accompagnement devrait-il être privilégié ? Uniquement financier ? Matériel ? Autre ? Les échanges après les ateliers permettront d'apporter des réponses (voir ci-dessous question 3).

- Certains commerçants auront-ils vraiment des travaux devant leur porte pendant 2 ans ? Si tel est le cas, ce n'est pas d'indemnités dont ils auront besoin mais d'un rachat de leur commerce par la Métropole !
- Entre les stations Boulingrin et Beauvoisine, comment la circulation sera-t-elle organisée ?

Agnès Grandou : Il y aura bien deux types de voies, celle pour les véhicules particuliers et l'autre pour les bus de la ligne T4. Au croisement avec la rue Valas, là où la voie réservée aux bus sera traversée par celle des voitures, un feu tricolore régule déjà la circulation.

Sophie Guillain : Les plans présentés sont schématiques et donnent un aperçu global du tracé avec des focus sur les différentes parties du tracé. Ceux qui seront présentés au grand public en phase d'avant-projet, au printemps 2015 seront plus précis.

TRAVAIL EN ATELIERS

Méthode de travail

Les ateliers ont duré une vingtaine de minutes durant lesquelles les participants, répartis en trois groupes de trois/quatre personnes ont répondu collectivement, table par table, aux trois questions suivantes :

- Question 1 : Quelles questions, remarques positives ou points d'attention souhaitez-vous faire remonter concernant le projet T4 ?
- Question 2 : A quelles conditions T4 peut-il être facteur de développement économique pour les secteurs desservis ?
- Question 3 : Quelles mesures d'accompagnement doit-on anticiper pendant les travaux et lors de la mise en service ?

Question 1

Table 1 :

Mathieu de Montchalin (Vitrines de Rouen), José Ortuzar (Vitrines de Rouen), François Souday (CCI)

- **Point positif : le travail et la disponibilité de l'équipe projet**

Tous tiennent d'abord à féliciter Agnès Grandou pour son travail depuis plusieurs mois, notamment avec les Vitrines de Rouen et la CCI. Ces travaux témoignent de la qualité d'écoute confirmée au cours des nombreuses réunions pendant lesquelles des réponses étaient systématiquement apportées aux questions formulées. Agnès Grandou s'est forgé une bonne connaissance des attentes et enjeux pour les commerçants. Cela ne signifie pas que les réponses apportées correspondent toujours aux attentes des acteurs économiques, ne serait-ce que parce qu'elles passent par une phase d'arbitrage politique. Mais sur la méthode, tous soulignent l'excellent travail mené depuis le début du projet. C'est important car c'est un des atouts du projet.

- **Accord sur les objectifs principaux du projet**

Le groupe est d'accord sur les objectifs du projet : amener les rouennais du Zénith au centre-ville en 20 minutes, irriguer une partie de la rive gauche mal desservie, des transports en commun fiables et presque programmés qui permettent aux travailleurs d'éviter les aléas de la circulation. Pour une ville moderne, il faut des transports modernes.

- **Impact négatif sur la fréquentation des commerces après la mise en service ?**

L'impact du projet sur les commerçants ne se limite pas aux 150 qui ont été consultés mais à tous les commerçants du centre-ville (2800 personnes). Pour ces derniers, au-delà des problématiques liées à la période des travaux, l'enjeu principal est la continuité de la fréquentation une fois que le T4 sera mis en service. Aujourd'hui, les commerçants du centre-ville brassent 34 000 clients par jour, dont 70% viennent en voiture. Il n'y a que 10 à 15 % des automobilistes qui circulent dans la zone du projet qui sont en transit. Les autres ont bien Rouen centre comme destination.

- **Inquiétude sur la réduction du nombre de voies de circulation entre les places Cauchoise et Beauvoisine**

La configuration du tronçon proposée entre la place Cauchoise et Boulingrin semble impossible. Le groupe ne comprend pas pourquoi on a besoin de 2x2 voies sur le bd des Belges, puis seulement 2 voies (une dans chaque sens) à partir de la place Cauchoise ? Comment se fait-il que ces 34 000 voitures (en retirant les futurs usagers du T4 et ceux qui ne passeront plus par ce chemin) n'auront plus besoin que d'une voie dans chaque sens pour rejoindre la place Beauvoisine en traversant deux nœuds importants (place Cauchoise et gare SNCF). C'est la question principale.

- **Précision insuffisante des plans présentés**

Il faut d'urgence passer du schéma présenté aux participants à un schéma plus précis. Par exemple, aujourd'hui entre la place Cauchoise et la place Beauvoisine, il y a une contre-allée qui sert soit au stationnement, soit à la circulation entre la gare SNCF et la place Beauvoisine. Que deviennent ces contre-allées ? Si on les rend à la circulation, on n'a pas besoin de réduire à 2x1 voies. Le groupe estime qu'il n'a pas le niveau d'information suffisant pour en juger.

- **Autre itinéraire possible entre place Cauchoise et gare SNCF ?**

Pour éviter de compliquer la circulation de la place Cauchoise et de la gare SNCF, pourquoi ne pas passer par la rue Lecanuet puis tourner à gauche rue Jeanne d'arc, par le square Verdel ? Cela aurait un autre avantage, celui d'irriguer l'hyper centre-ville puisque depuis le square, des gens pourront se rendre à pied jusqu'au Gros-Horloge. Cette bifurcation ne poserait pas de problèmes d'aménagement.

Table 2 :

Philippe Argenson (CCAR), Philippe Despréaux (3CR), Claude Guez (CCI), Gérard Thibous (CCI)

- **Amélioration de la desserte de l'arc Nord-Sud**

Le groupe est conscient que le projet est acté et a le sentiment de le « subir » mais ne remet pas en cause son opportunité, notamment parce qu'il permettra de renforcer le maillage en transports en commun de l'axe Nord-Sud.

- **Complexification générale de la circulation dans la Métropole**

La configuration de Rouen est déjà complexe. Il n'y pas de périphérique. Le groupe trouve dommage de « bloquer » l'automobile dans ce secteur qui joue ce rôle de périphérique urbain. Il rappelle l'exemple TEOR implanté sur la rue du Général Giraud et au-delà et le compare à un barrage. On est en train d'installer une frontière circulaire autour du centre-ville qui va entraîner une réorganisation et des reports de flux. Les individus sont encore très attachés à l'automobile. Bien sûr qu'il faut développer les transports en commun mais l'évolution culturelle qui en découle se met en place progressivement. Or à Rouen, il n'y a pas assez de place pour développer les transports en commun.

- **Difficultés de circulation entre la place Cauchoise et la gare SNCF**

Le groupe rejoint la remarque de la table 1 sans avoir été jusqu'à imaginer l'itinéraire bis proposé. Il y a déjà de nombreux bouchons place Cauchoise et surtout à la gare SNCF (véhicules venant de la rue Verte). Le fait de passer de deux à une voie inquiète.

- **Fluidité avec les axes de circulation transversaux**

On peut prendre l'exemple de l'accès au centre-ville par la place Henri IV. Il arrive de devoir attendre deux minutes à un feu car le bus F1 est prioritaire. (Les services de la Métropole souligne que ces feux ont été supprimés depuis). Quid du raccordement avec la Sud 3 ? Combien de voies seront-elles réservées à la circulation des voitures sur le pont Guillaume le Conquérant ?

Réponse : Sur ce dernier point, a priori le nombre de voies pour les voitures ne changera pas (2x2). C'est l'emplacement exact du futur site propre du bus qui n'est pas encore défini.

- **Concilier les travaux du T4 avec d'autres travaux (notamment sur le pont Flaubert)**

Cette question dépend des périodes auxquelles se feront ces travaux. Ceux du pont Flaubert devraient commencer en 2017 sur la rive gauche. Cela va avoir des conséquences sur les perturbations de circulation automobile (connexion Sud 3 – Rondot).

Réponse de Frédéric Sanchez : Nous raisonnons comme vous mais dans l'autre sens : il s'agit pour nous de faire les travaux du T4 rapidement, avant que les travaux lourds sur le pont Flaubert commencent. Les conditions de circulation seront effectivement difficiles et d'autant plus s'il n'y a pas de transports en commun efficaces depuis le Zénith. Nous cherchons à soulager les grands flux pénétrants de travailleurs qui vont jusqu'au cœur d'agglomération en voiture. Il faut capter ces flux en amont des travaux sur le pont Flaubert, pour éviter qu'ils n'engorgent totalement le centre-ville. Nous voulons terminer le T4 pour 2018. Les travaux sur le pont auront commencé et se poursuivront jusqu'en 2023. Le préfet présentera bientôt le projet lors de réunions publiques à partir d'avril 2014, il présentera les 12 ou 13 phases de travaux. J'ai veillé à ce que le préfet s'attache à rencontrer les acteurs économiques de façon à ce que le projet de rénovation du pont Flaubert intègre les travaux du T4 dans ses réflexions.

Table 3

Didier Bardor (CMA76), Didier Buisson (AARTRA taxis jaunes / Radio taxis de Rouen), Catherine Capron (CMA76), Dominique Moulard (CMA76)

- **Circulation difficile entre la gare SNCF et Boulingrin**

Le groupe rejoint les réflexions des autres acteurs sur ce point. En outre, pourquoi refaire une ligne de bus alors qu'il y a déjà le métro ?

- **Inquiétudes sur le stationnement**

Ces inquiétudes portent sur le temps des travaux et après la mise en service. Le groupe pense notamment aux commerces de proximité comme les boulangeries et les boucheries. Comment seront-ils livrés sans places de stationnement et de livraison devant leurs commerces ?

- **Comment les taxis pourront-ils circuler ?**

La mise en place de stations sont-elles prévues à des endroits stratégiques pour relier les transports en commun aux taxis ?

- **Evaluation de l'impact sur le report de flux de voitures dans l'hypercentre ?**

- **Un parking-relais supplémentaire au Boulingrin est-il envisagé ?**

Si les voitures stationnent pour prendre les transports en commun, il faut un stationnement adéquat. Aujourd'hui les parkings de la gare et de Boulingrin sont souvent pleins en semaine.

- **Problème général de stationnement pour les artisans du bâtiment (plombiers, dépanneurs...)**

Les artisans ont du mal à stationner et se font souvent « épingler » pendant qu'ils travaillent. Ne pourrait-on pas imaginer un système de carte de stationnement à l'année par exemple ?

Réponses techniques aux questions soulevées par les tables :

Agnès Grandou :

Pourquoi 2x2 puis 2x1 voies ? Cela est lié à la circulation actuelle. Il y a déjà aujourd'hui plus de voies sur le bd des Belges que sur le bd de la Marne parce qu'il y a plus de circulation sur le premier ainsi que sur le pont Guillaume le Conquérant. A partir de la place Cauchoise, on a un éclatement des flux automobiles qui partent soit vers le bd de la Marne, soit vers la rue Lecanuet, soit vers le plateau. On cherche à s'adapter aux flux de circulation. Les études et les tests de circulation sur la base des aménagements montrent qu'avec une voie dans chaque sens, la circulation est gérable, à condition d'avoir des voies de stockage sur les carrefours.

M. Un participant objecte : L'arrivée à la place Beauvoisine par la rue de Bihorel et la rampe Beauvoisine pose un problème certain. Le flux qui vient de la rue de Bihorel a du mal à s'évacuer sur le boulevard à cause d'un problème de coordination des feux (quand le feu de la rue Bihorel passe au vert, celui de la place passe au rouge).

L'autre problème de la circulation sur la place Beauvoisine est l'arrivée des voitures par la route de Neuchâtel. Autant, entre la circulation de la place Cauchoise à la gare SNCF peut rester fluide malgré la réduction du nombre de voies, autant l'arrivée à la

place Beauvoisine de la route de Neuchâtel va poser problème. Le trafic est perturbé à de nombreuses périodes de la journée à cet endroit.

Frédéric Sanchez :

Le problème qu'il s'agit de résoudre est celui que vous constatez. Le point de départ de notre discussion c'est bien que ça circule mal. Le cheminement intellectuel auquel nous nous confrontons ce soir est celui que de nombreux responsables publics ont développé depuis plusieurs années (Juppé à Bordeaux, Estrosi à Nice). Nous ne voyons pas comment désaturer la circulation sinon en organisant un transfert modal : c'est-à-dire en facilitant le fait que moins de personnes prennent la voiture et plus prennent les transports en commun. Si cela n'est pas fait, les automobilistes se retrouveront constamment dans les embouteillages, plus encore qu'aujourd'hui. Aujourd'hui, personne ne voit comment résoudre ces problèmes de circulation dans le cadre d'aménagements routiers complémentaires ou supplémentaires. Le contournement a été un temps envisagé pour améliorer le trafic. Cela n'a strictement rien à voir selon les chiffres.

La ville de Rouen est encombrée. Cela n'est pas favorable au commerce, aux individus, à leur santé. C'est bien cette réflexion qui anime la Métropole. Comment faire en sorte que moins de gens prennent leur voiture, tout en sachant que certains ont de très bonnes raisons de l'utiliser (livreurs) ? L'ambition du projet T4 en termes de report modal est de 15% Cela correspond à l'objectif national généralement visé. Rouen a une bonne marge de progression par rapport à ces voisins (Rennes, Caen). A Rennes, par exemple, un nouveau tram va circuler. Le coût des travaux dépasse le milliard d'euros. Nous avons préféré le bus au tram en partie pour l'aspect économique.

Le raisonnement est le même partout. Un parking est installé en entrée d'agglomération pour stocker des voitures, puis il s'agit de faire en sorte que ceux qui consentent à stationner le fassent parce que les transports en commun sont efficaces, aux endroits où il faut, et sont plutôt moins cher que la voiture. La carte et le tableau sur les trafics qui vous ont été présentés (slide 19 du pwp en annexe) est le cœur de la démonstration qui a conduit les élus à installer une ligne de transports en commun à cet endroit. Il y a une réelle densité de population (100 000 habitants). Il y a un trafic important qui vise le cœur de l'agglomération. L'intérêt qu'il y a à renforcer les transports en commun sur l'arc Nord-Sud est de réussir à capter les voyageurs qui transitent sur cet axe et une partie des échanges de rives.

Agnès Grandou :

La zone de référence (en jaune) comprend le centre de la rive droite. On compte 9300 véhicules par jour qui empruntent les boulevards pour se déplacer dans le centre. 34 000 personnes passent par les boulevards pour se rendre de la zone vers la rive gauche. Enfin 4300 véhicules transitent par les boulevards mais n'ont ni leur origine, ni leur destination dans cette zone. Ces derniers trafics, dits de transit, peuvent être allégés en étant reportés sur le pont Flaubert ou le pont Mathilde. En ce qui concerne les trafics d'échanges et internes à la zone, certains voyageurs peuvent se reporter sur les transports en commun ou continuer à passer sur les boulevards ou chercher d'autres itinéraires. Pour répondre à la question sur l'impact du projet T4 sur les autres

voiries, un travail sera mené dans les mois qui viennent sur les plans de circulation dans un périmètre plus large pour réorganiser correctement ces trafics sans surcharger le centre-ville. Il s'agira aussi d'évaluer à quels endroits le trafic est surchargé et déchargé.

Frédéric Sanchez :

En outre, un parking-relais sera installé au Zénith et un parking complémentaire près de l'hippodrome dans un premier temps au moins. A terme, ce stationnement servira plutôt à l'hippodrome). Au nord, est prévu un parking à Rouge-terre. Il n'y a pas de parking supplémentaire à Boulingrin car il s'agira de capter les véhicules avant le centre-ville.

José Ortuzar :

A propos du trafic, si on enlève 15% de report modal et 10% de trafic de transit, cela laisse 75% du trafic actuel qu'il faut réorganiser. Diviser par deux le flux montants et descendants dans cet axe et garder 75% de véhicules paraît complexe.

Agnès Grandou

Les aménagements qui vont être réalisés permettent d'écouler ces 75%.

Daniel Arslanian, SCE maitre d'œuvre :

Pour écouler ce flux, il s'agit de bien synchroniser les feux. Sur les artères où passera le T4, les vitesses seront réduites mais le trafic beaucoup plus fluide grâce à une synchronisation des feux plus efficaces. Aujourd'hui, on a l'impression que les carrefours sont régulés « en accordéon » qui est une forme de synchronisation mais pas celle qui permet la meilleure fluidité.

Un participant demande :

Pourquoi ne pas aller jusqu'au CHU ? C'est un problème d'aller du Boulingrin au CHU. Il y a le T1 qui est assez rapide mais cela fait une rupture

Frédéric Sanchez :

La Métropole envisage de prolonger la ligne T4 jusqu'au CHU dans les années à venir.

Questions 2 et 3

Les questions 2 et 3 ont été traitées en même temps, table par table et au fil des échanges.

Table 3

Sur la question des indemnisations, il y avait eu une bonne expérience pendant les travaux du TEOR. Il ne s'agit pas seulement d'indemniser financièrement les commerçants, il faut veiller à ce que la signalétique garantisse une bonne visibilité des commerces. Il faut également garantir une bonne accessibilité. Il faut éventuellement aménager des points de stationnements pendant les travaux auxquels on peut ajouter les réflexions sur les points taxis.

Sur la question 2, il est clair que quand on observe tous les éléments d'urbanisme liés à la mise en place du T4, cela va améliorer les commerces qui passeront ce moment difficile de mutation.

Table 2

Il est nécessaire de penser l'amélioration de l'accès piétons vers le centre-ville. Il faut notamment penser à la question de la propreté. Il faudrait peut-être remplacer quelques contractuels chargés de distribuer des amendes de stationnement et les charger de suivre les promeneurs de chiens qui ne ramassent pas les excréments ou les restaurateurs qui laissent leurs poubelles devant les commerces.

Frédéric Sanchez :

Le Président fait le point sur plusieurs sujets restés sans réponses. La question qui préoccupe le plus la Métropole est celle du bd des Belges plus que le bd de la Marne. Une étude spécifique a été menée concernant la gare et les alentours, où vient s'ajouter le problème de l'affaissement de terrain rue Verte. Hormis ce carrefour, les flux ne sont pas un sujet de préoccupation particulièrement difficile, à condition de bien faire les choses. L'objectif est de faire passer le bus, les voitures, les vélos et d'améliorer le passage des piétons. Au niveau du stationnement, il s'agit de le maintenir notamment sur le bd des Belges. Au passage, dans ce secteur, les acteurs économiques sont impatients de voir des aménagements qui les rendent plus visibles.

L'accès des piétons au centre-ville est un deuxième enjeu important. La Métropole va investir 30M€, appuyée par la région, pour intervenir sur le tissu piétonnier en veillant à intégrer la problématique de la maintenance et essayer de résoudre les problématiques de livraisons qui dégradent l'espace public, y compris neuf.

Un autre point délicat, surtout pendant les travaux sur le pont Flaubert, correspond au carrefour entre l'avenue Jean Rondeaux et le boulevard industriel. Des études sont en cours. Il y aura des reports de trafics sur la rive gauche tout le long du boulevard industriel pendant la durée des travaux.

Concernant le stationnement, le secteur le plus problématique est en fait le bd du 11 novembre où il y a beaucoup d'activités. Le stationnement public est difficile alors que le stationnement privé est très important. Il y a un conflit d'usage potentiel entre les habitants et les commerçants.

Au sujet des indemnisations, la procédure sera la même que celle proposée pour les aménagements et travaux sur les hauts quais. Les commerçants calculent les objectifs

de chiffre d'affaire et de perte qui permettent de recourir à une indemnisation. A l'occasion des travaux des hauts quais, certains ont perçu des sommes importantes dans le secteur.

Sophie Guillain :

Ce système est-il satisfaisant pour tout le monde ? Quelles améliorations peuvent-elles être apportées ?

Un participant :

Il faut une bonne communication entre la Métropole et les commerçants pour que chacun puisse se préparer. En outre, il serait bien de rééditer la méthode de travail d'il y a 10 ans pour les travaux du TEOR. Beaucoup avait été fait pour minimiser la gêne pour les commerçants. Des réunions hebdomadaires étaient organisées entre commerçants, chefs de chantiers pour pouvoir anticiper les périodes de travaux devant les commerces. Ainsi, les commerçants savent quand ils peuvent mettre du personnel en congé, être livrés avant ou après... Il s'agirait de reprendre ce travail.

Sophie Guillain :

Concernant la communication avec les commerçants, la prochaine étape de la concertation devrait commencer à remplir cet objectif. Il s'agira dès le printemps 2015 d'organiser des permanences auxquelles tous sont conviés. Les commerçants et activités auront accès à des informations précises et des éléments de documentation sur l'évolution de leur secteur. Les participants à la réunion du jour pourront jouer le rôle de relais. Ensuite, à l'occasion des travaux, des accompagnements tels que ceux évoqués par le participant pourront être mis en place.

Table 1

Rien à ajouter concernant la question 3. Il y a eu de nombreux grands chantiers dans l'agglomération récemment, notamment ceux de l'aménagement d'un espace piéton devant la cathédrale. Tous les acteurs ont progressé qualitativement en matière d'information et de transmission au bon moment auprès des autres, pour expliquer ce qui va se passer et recueillir les réactions basées sur des faits et pas des fantasmes. Il faut tirer les leçons positives de ce qui a été fait.

Au sujet de la question 2, le groupe souhaite attirer l'attention de la Métropole sur l'opportunité du choix d'entreprises de travaux locales pour les travaux. Même si le code des marchés publics interdit le localisme, il est peut-être possible, par un système d'allotissements, de « favoriser » les entreprises locales. Cela peut être un moyen pour le projet de favoriser le développement économique.

Par rapport aux commerçants, il faut resituer le projet T4 dans un projet plus global (comme l'a fait M. Sanchez en « dézoomant »). Il s'agit de rappeler que pour moderniser la vie, la Métropole investit dans des transports en commun et le réaménagement des espaces urbains. Il y a des sujets qui dépendent aujourd'hui de la

Métropole : stationnement, parkings, négociations avec les parkings privés. Il faut expliquer aux commerçants et aux habitants que la Métropole ne cherche pas à les empêcher de se rendre en Ville en voiture, qu'il s'agit d'additionner les moyens de transports (attention à ne pas opposer les uns aux autres). Il n'y a pas assez de communication sur les moyens de se garer en ville dans les parkings. Il n'y a pas de mutualisation des moyens de paiements. Certaines Métropoles ont fait des efforts sur ce point. Par exemple, il faudrait pouvoir payer sa place de parking avec la carte Astuce.

Il faut éviter de cristalliser les débats sur la seule ligne T4 et montrer que le projet participe à un plan d'ensemble pour moderniser la ville, rendre son centre-ville plus attractif, accessible, fluide, compréhensible. Sur la signalétique routière du centre-ville, il y a des efforts à faire. C'est ce plan global qui permettra aux uns et aux autres de comprendre le rôle et le projet de la Métropole. On évitera ainsi les fantasmes et les réactions épidermiques.

Sophie Guillain :

En parallèle au prochain de temps de concertation, l'équipe technique est à l'écoute si d'autres questions sont restées en suspens ce jour ou viendraient à émerger.

CONCLUSION PAR M. FREDERIC SANCHEZ

Le souhait est de passer d'un projet subi à un projet le plus partagé possible. Le message apporté aux visiteurs de Rouen et aux habitants est porté par tout le monde. Ce message doit être le plus positif possible. S'il venait à mal passer, il deviendrait difficile pour chacun de porter ensuite ses projets individuels, notamment les acteurs économiques de ce secteur qui nous tient particulièrement à cœur compte tenu de son poids économique. En outre, quand la Métropole investit autant d'argent public, ce n'est pas pour échouer et c'est bien parce que le projet constitue une priorité majeure de son action d'ici les 5 prochaines années qu'il faut savoir faire passer les messages positifs. Le travail et l'approfondissement des réflexions est très important.

LISTE DES PERSONNES PRESENTES

Civilité	Prénom	Nom / Dénomination commerciale	Titre ou Profession	Complément d'identification du destinataire	Point de remise	Téléphone	Mail
Monsieur	JOSE	ORTUZAR		VITRINES ROUEN		06 87 76 83 84	jose.ortuzar@orange.fr
Monsieur	François	SOUDAY			CCI ROUEN	02 35 14 37 27	francois.souday@normandie.cci.fr
Monsieur	DOMINIQUE	MOULARD	Président		CMA 76	06 15 50 16 60	dominique.moulard@cm-76.fr
Monsieur	DANIEL	BARDOR	Trésorier		CMA 76	06 38 90 35 84	daniel_bardor@yahoo.fr
Monsieur	MATTHIEU	DE MONTCHALIN	Président	VITRINES ROUEN	CCI ROUEN	06 80 85 50 92	montchalin@armitier.com
Madame	CATHERINE	CAPRON			CMA 76	02 32 18 23 35	catherinecapron@cm-76.fr
Monsieur	CLAUDE	GUEZ	Trésorier Adjoint		CCI ROUEN	06 07 43 84 74	claudeguez@groupeguez.com
Monsieur	GERARD	THIBOUS	Trésorier		CCI ROUEN	06 87 69 19 11	gerard.thibous@sfr.fr
Monsieur	DIDIER	BUISSON	Président	AARTRA TAXIS JAUNES / RADIO TAXIS DE ROUEN		07 70 72 56 91	busson@taxijaune.fr
Monsieur	PHILIPPE	DESPREAUX	Président	3 CR		09 75 77 85 95	NR
Monsieur	PHILIPPE	ARGENSON		CCAR		02 35 88 19 58	administration@rouenshopping.com

M. Frédéric HENRY, Vice-Président de la CCI, était excusé.

Concertation T4 - Réunion Associations

Compte rendu de la réunion de concertation du 2 avril 2015,
immeuble Vauban.





SOMMAIRE

1. INTRODUCTIONS.....	3
1.1. INTRODUCTION DE LA SEANCE PAR M. SANCHEZ	3
1.2. PRESENTATION DE LA CONCERTATION ET DU DEROULE DE LA REUNION	3
 2. PRESENTATION GENERALE DU PROJET ET REACTIONS	5
2.1. PRESENTATION PAR LES SERVICES DE LA METROPOLE.....	5
2.2. ECHANGES SUR LE PROJET	5
 3. PRESENTATION DU PROJET ET REACTIONS	8
3.1. SEQUENCE 1 : BOULINGRIN – PLACE CAUCHOISE	8
3.2. SEQUENCE 2 : PLACE CAUCHOISE – AV J. RONDEAUX NORD.....	9
3.3. SEQUENCES 3 ET 4 : AV J. RONDEAUX SUD – CHARTREUX - BRUYERES	11
3.4. SEQUENCE 5 : ROND-POINT DES BRUYERES – ZENITH	12
 4. PARTICIPANTS A LA REUNION.....	13

10/06/15



cr 150402 T4_concertation associations_Vdef
10/06/15



1. INTRODUCTIONS

1.1. INTRODUCTION DE LA SEANCE PAR M. SANCHEZ

Frédéric Sanchez, Président de la Métropole Rouen Normandie introduit la réunion en rappelant l'objet du projet : la mise en service d'une nouvelle ligne de BHNS, le T4, en septembre 2018. L'opportunité du projet ayant déjà été discutée et entérinée, les participants sont invités à réfléchir collectivement à la meilleure manière d'insérer le T4 dans un tissu urbain dense de la Métropole.

Comme tout projet nouveau de transport en commun, il s'agit à la fois d'un projet de transport et d'un projet de ville. M. Sanchez invite tous les habitants de la Métropole à aborder différemment la question de la mobilité urbaine, les trajets domicile-travail et le partage de l'espace public. En arrière-plan, l'enjeu est de générer un transfert modal de 15%, c'est-à-dire de substituer progressivement à l'usage des véhicules particuliers, d'autres modes de déplacements. Outre le renforcement du maillage de l'espace urbain par les transports en commun, le T4 modifiera substantiellement les comportements de certains riverains, notamment sur la rive gauche, améliorera les conditions de circulation des piétons ainsi que les déplacements à vélo sur l'arc Nord-Sud. L'amélioration des liaisons nord-sud fait d'ailleurs partie des priorités de la politique cyclable de la Métropole.

Il s'agit d'améliorer la qualité de vie des habitants : moins d'embouteillages, moins de pollution de l'air, un centre-ville plus agréable... Ces futurs aménagements ne serviront pas uniquement à renforcer l'efficacité du système de transports en commun rouennais mais également à continuer de faire évoluer la façon dont les habitants vivent au cœur de la Métropole.

Les réflexions autour du T4 intègrent celles portant sur d'autres projets en cours : l'éco quartier Flaubert dont les travaux sont en cours, la rénovation du centre historique de Rouen qui débutera en 2016 et s'achèvera en 2019, et l'ensemble du projet spécifique à la gare rive droite. A une plus grande échelle, elles renvoient également aux problématiques de circulation dans la Métropole. Enfin, l'arrivée de la T4, les évolutions réglementaires et les transferts de compétences vers la Métropole produiront sans doute des évolutions significatives en termes de gestion du stationnement.

Sans remettre en question les liens qui existent entre tous ces projets, M. Sanchez rappelle que l'objectif de la réunion est, d'une part de diffuser les dernières informations sur le projet, d'autre part de partager les réflexions et interrogations des associations. Lors de la phase précédente de concertation en 2013, le projet n'était pas aussi abouti qu'aujourd'hui. A quelques mois de l'enquête publique, les participants sont invités à réfléchir sur les enjeux opérationnels et non plus conceptuels.

Un nouveau cycle de réunions de concertation s'ouvre au mois d'avril : deux réunions publiques le 13 avril 2015 à Rouen et le 15 avril à Petit-Quevilly, une opération de concertation dans les bus le 14 avril, une journée de rencontre avec les acteurs économiques (que la Métropole a déjà rencontrés individuellement et collectivement) dans les locaux de l'agence Astuce le 20 avril.

1.2. PRESENTATION DE LA CONCERTATION ET DU DEROULE DE LA REUNION

Sophie Guillain, de Res publica accompagne la Métropole en tant que prestataire pour la concertation. La phase actuelle de dialogue intervient entre la fin des études préliminaires et la présentation de l'avant-projet en enquête publique à l'automne 2015. L'objectif principal de cette phase, est de nourrir l'avant-projet en cours de construction. Pendant la phase travaux jusqu'en 2018, la Métropole s'engage à accompagner les riverains et les commerçants.

Sophie Guillain présente les représentants techniques de la Métropole et de la maîtrise d'œuvre du projet : Mme Agnès Grandou, directrice du projet T4 à la Métropole, M. Ludovic Letellier, chargé de projet T4 à la Métropole, M. Daniel Arslanian, directeur de projet chez SCE, mandataire du groupement de bureaux d'études, et M. Yves Couloume, architecte, chez Attica.



La réunion s'organise en deux temps. Les services techniques de la Métropole présentent d'abord l'avancée du projet. Dans un second temps, les participants réagissent sur des cartes représentant l'insertion du T4 dans l'espace urbain. Les modalités d'information et de contribution sont présentées aux participants. Les associations peuvent apporter des contributions collectives, via le site de la Métropole ou en les adressant directement aux services. Celles-ci seront jointes au bilan de la concertation et auront une meilleure visibilité que les contributions individuelles.



2. PRESENTATION GENERALE DU PROJET ET REACTIONS

2.1. PRESENTATION PAR LES SERVICES DE LA METROPOLE

La présentation du projet faite par **Agnès Grandou**, directrice du projet T4 pour la Métropole, est disponible en annexe du présent compte rendu.

2.2. ECHANGES SUR LE PROJET

LES AMBITIONS DE LA METROPOLE EN TERMES DE REPORT MODAL

Sans remettre en cause l'opportunité du projet, **Francis Bia**, représentant de **Haute Normandie Nature et Environnement**, souhaite faire quelques remarques. Il revient tout d'abord sur la question du transfert modal de 15% annoncé par la Métropole et regrette l'utilisation d'un pourcentage plutôt qu'une valeur chiffrée qui serait plus parlante pour la population. Il demande notamment s'il s'agit de 15% de tout le trafic automobile de la Métropole ou simplement du trafic sur le trajet du T4 ?

Pour l'association, il est essentiel d'affirmer d'une voix forte l'ambition de report modal liée au projet. Il a l'impression que la Métropole essaye de ménager les susceptibilités de certains acteurs, notamment des automobilistes, en n'affichant pas plus clairement sa volonté de faire baisser le trafic de voitures particulières. Un projet ambitieux serait mieux perçu.

Agnès Grandou précise que le report modal concerne bien le trafic sur le tracé du T4. Autrement dit, une fois la nouvelle ligne mise en service, la Métropole s'attend à ce que 15% des automobilistes effectuant un trajet le long du tracé du T4 empruntent les transports en commun plutôt que leur véhicule personnel.

Yves Coulome, architecte urbaniste d'**Attica**, rappelle que sur l'ensemble des axes empruntés par le T4, deux voies de circulation au moins seront supprimées. Cela constitue un signe fort. Le travail réalisé à chaque carrefour du projet prévoit des aménagements qui permettent 85% du trafic actuel et donnent un aspect concret d'une ville apaisée, reflet de l'ambition de la Métropole.

Frédéric Sanchez insiste sur le fait que le discours accompagnant l'arrivée du T4 ne reposera pas sur une mise en compétition des transports en commun et de la voiture individuelle. Il ne s'agit en aucun cas de « supprimer » les véhicules particuliers mais bien de renforcer l'offre de transports en commun dans l'agglomération rouennaise.

LE CHOIX DES TERMINUS

Guillaume Blavette de l'association **Effet de serre toi-même** ne souhaite pas non plus remettre en cause l'opportunité d'une nouvelle ligne de transport en commun qui apparaît nécessaire pour couvrir l'arc Nord-Sud. Pour autant, il rapporte les quelques interrogations des adhérents de son association.

La Métropole présente un terminus à Boulingrin. L'association interroge la possibilité d'une connexion « rails-CHU » et aurait souhaité débattre de la possibilité d'améliorer la desserte du CHU qui est l'un des principaux acteurs économiques de l'agglomération en plus d'être un établissement de prestige. Rive gauche, pourquoi ne pas raccorder le T4 avec le Centre Hospitalier de Saint-Etienne de Rouvray qui, depuis des années, se situe dans un « angle mort » pour les transports en commun. Il y a des difficultés de connexions entre les deux centres hospitaliers. Ce souci du développement des transports en commun de la Métropole, que chacun salue, permettra-t-il de résoudre cette question ?

Jean-Paul Camberlin de l'association **Rue de l'avenir** aborde la question du prolongement du



tracé du T4 au sud, entre le Zénith et le Technopôle du Madrillet. En tant que membre du Comité consultatif de développement de la Métropole (CCD), il sait que cette liaison n'est pas prévue pour des raisons financières. Pourtant, dans la perspective de l'arrivée de nouveaux habitants dans l'éco quartier Flaubert, cette liaison directe pourrait être utile. Le coût de l'opération aurait pu être compensé par un terminus à la Gare rive droite, mais il semble que le retournement du bus ne soit pas possible à cet endroit.

Frédéric Sanchez explique que le choix d'arrêter le T4 au Zénith et non au Technopôle repose sur un problème d'exploitation. La liaison en question ne nécessiterait pas d'infrastructures nouvelles, ni de travaux publics lourds. L'idée de prolonger le trajet du T4 à l'avenir, en fonction de l'évolution des besoins, n'a jamais été écartée par la Métropole.

Sur la liaison Boulingrin-CHU, les élus ont relancé le PDE pour obtenir un diagnostic sérieux de la situation. La liaison existe déjà, par le T1 mais pas en site propre. Les résultats de fréquentation des bus montrent qu'elle n'est pas aussi élevée qu'on pourrait en avoir l'intuition. A l'avenir, un site propre pourrait voir le jour sur cette liaison mais il ne faut pas considérer que cela représente la solution pour améliorer la desserte du CHU. Il serait dommage que les débats se cristallisent sur ce sujet alors que la desserte existe et qu'elle est décevante en fréquentation.

LES TEMPS DE CONCERTATION

Guillaume Blavette fait remarquer aux participants que plusieurs phases de concertation sont prévues au mois d'avril dans le cadre d'autres projets que celui du T4. Les associations de protection de la nature et de l'environnement seront notamment mobilisées par les réunions sur le raccordement sud du Pont Flaubert qui s'inscrit dans le projet d'éco quartier. Il y aura également l'enquête publique sur le SCOT. L'association s'interroge sur l'efficacité de tous ces temps de concertation compte tenu de ces questions calendaires.

A ce sujet, **Frédéric Sanchez** rappelle que le T4 devra absolument être mis en service avant le début des travaux lourds sur le pont Flaubert. C'est pour cette raison que la phase de concertation grand public doit être lancée dès à présent. Tous les projets convergent et l'Etat, incarné par la DREAL, et la Métropole échangent et se coordonnent.

L'IMPORTANCE DE LA « MARCHABILITE »

Jean-Paul Camberlin émet le souhait que les traversées piétonnes soient particulièrement soignées tout le long du tracé. Il faut surtout que les voitures arrêtées aux feux ne soient pas « collées » aux passages piétons et donc prévoir un espace de quelques mètres entre les deux. Cela favoriserait la marchabilité dans la Métropole.

A propos des traversées piétonnes, la Métropole mettra en place des passages piétons aux normes. De manière générale, le projet vise à améliorer la marchabilité dans l'agglomération.

Daniel Arslanian, directeur de projet chez SCE, précise que les traversées piétonnes seront protégées partout où c'est nécessaire.

LES HORAIRES DE FONCTIONNEMENT ET LA CONNECTIVITE DU T4

A propos des horaires de fonctionnement du T4, la plage présentée (5h30 – 0h30) ne correspond pas à celles des lignes Metro et de Teor. Le comité pour les transports en commun de l'agglomération rouennaise demande depuis longtemps le prolongement des horaires de nuit de ces lignes.

Francis Bia évoque la connectivité de la future ligne de bus avec les lignes radiales présentes ou futures. Il faut que ce projet soit le plus ouvert possible à des ramifications et ne se limite pas simplement aux 8,5 kilomètres de la nouvelle ligne. Dans d'autres instances, notamment au CCD, la mise en place d'une éventuelle ligne T5 a été évoquée. En outre, une étude a été menée sur les



déplacements de la population active dont une partie pourrait être drainée par un transport passant sur les boulevards maritimes. Il serait intéressant d'intégrer ces éléments aux réflexions sur le T4.

Agnès Grandou précise que les fonctionnements en exploitation en lien avec d'autres lignes est également un sujet important. Ce n'est pas l'objet de la présente concertation mais la Métropole souhaite vivement progresser sur ce thème.

MOTORISATION DES BUS

Guillaume Blavette évoque une étude menée par Air Normand à l'automne 2014 comparant les moteurs des différents véhicules Teor pour appuyer la préférence d'Effet de serre toi-même ! pour le gaz. Bien que cela représente un surcoût, c'est le type de motorisation le plus respectueux de la qualité de l'air.

La Métropole précise que des études sont en cours sur ce sujet. Aucun arbitrage n'a été rendu pour le moment.



3. PRESENTATION DU PROJET ET REACTIONS

3.1. SEQUENCE 1 : BOULINGRIN – PLACE CAUCHOISE



Le site propre du T4 se matérialise par une plateforme au centre de la chaussée, avec de part et d'autre, une voie de circulation dans chaque sens, des bandes cyclables et des places de stationnement. Au niveau des carrefours, il y a plus de voies pour stocker les voitures qui attendent au feu. C'est à cette condition que la circulation fonctionne sur 2x1 voie sur le reste du tracé. Il y a une station sur la place Beauvoisine puis la plateforme est déplacée du côté « gare » de la chaussée pour desservir une station située dans la continuité de l'espace public face à la gare, à l'entrée de la rue Jeanne d'Arc. Le bus poursuit son trajet de façon latérale sur le boulevard de la Marne. Les voies du bus sont sur la partie haute du boulevard, alors que sur la partie sud se trouvent les voies de circulation, les bandes cyclables et les places de stationnement. A la place Cauchoise, il y a une station et à partir du début du boulevard des Belges où le trafic est plus dense, le bus est à nouveau au milieu de la chaussée, entouré par 2x2 voies de circulation et les bandes cyclables.

LES AMENAGEMENTS PROPOSES ET LEURS EFFETS SUR LA CIRCULATION

Jean-Paul Camberlin s'interroge sur le réaménagement de la place de la Gare. Un pôle de correspondance avec d'autres lignes était prévu devant la poste. Or, des postes de rechargement de véhicules électriques viennent d'être installés à cet emplacement.

Sur la place Beauvoisine, pourrait-on faire en sorte que les véhicules particuliers fassent le tour de la fontaine Sainte-Marie plutôt qu'ils ne franchissent le site dédié du T4 ?

Jean-Marc Varlet demande des précisions sur la circulation entre la gare et la place Beauvoisine, en tenant compte du passage des convois exceptionnels. En outre, comment les véhicules particuliers accéderont-ils à la rue d'Ernemont avec le site dédié du bus sur la place Beauvoisine ?

Guillaume Blavette ne comprend pas pourquoi le futur site dédié du T4 « serpente » entre le Boulingrin et la gare. Ne pourrait-on pas envisager un tracé sur un des deux côtés de la voie ?

Agnès Grandou revient sur le tronçon place Beauvoisine – Gare SNCF. Le site dédié du T4 passera bien au centre de la chaussée sur cette partie de ce tronçon. Le schéma présenté donne une impression que le T4 serpente, mais c'est l'effet du coude dans le boulevard de l'Yser au niveau du carrefour avec la rue de l'Avalasse.

A propos du passage du boulevard de la Marne vers la rue d'Ernemont, les automobilistes venant du sud n'auront plus la possibilité de tourner directement à gauche pour l'emprunter. Ils pourront y accéder via la rue Sainte-Marie et le boulevard de l'Yser, ou via la côte de Neufchâtel.

En ce qui concerne la station à la gare, la Métropole n'avait pas connaissance de l'implantation des bornes de rechargement pour voitures électriques et va retravailler la question.



LA CIRCULATION DES VELOS

La circulation en vélo est compliquée à Rouen, notamment pour les familles avec jeunes enfants. Dans le boulevard de la Marne, le fait d'insérer les voies cyclables de chaque côté de la voie, alors que le bus passe le long des façades nord, crée un risque pour la voie cyclable qui se retrouve entre la voie du bus et la voie de circulation automobile. Serait-il possible d'avoir plutôt une seule piste à double sens à cet endroit, d'un côté ou de l'autre du boulevard et le plus loin possible des emplacements de stationnement ?

En ce qui concerne les voies cyclables, **Yves Couloume** rappelle qu'elles ont fait l'objet d'une concertation spécifique avec les associations de cyclistes. Cette étape a mis en lumière la difficulté à satisfaire tous les usagers du vélo à la fois. En effet, l'installation des bandes ou des pistes cyclables doit répondre à de multiples critères, de la sécurisation de la circulation d'un enfant de 10 ans au besoin d'un actif de se rendre à son lieu de travail le plus rapidement possible. Les choix présentés répondent en premier lieu à la volonté de la Métropole de favoriser le report modal.

Par ailleurs, des axes cyclables protégés ne peuvent pas être installés partout dans la ville. Les cyclistes doivent pouvoir passer facilement d'un axe protégé à une rue avoisinante sans voie réservée aux vélos. Or, les pistes bidirectionnelles ne permettent pas d'optimiser la continuité de la circulation des vélos en ville.

En ce qui concerne la sécurité des cyclistes sur les bandes cyclables, celles-ci sont résolument larges : 1,20 m, hors marquage et 50 cm de marge pour éviter les portières des véhicules stationnés. La largeur de la chaussée sera réduite, passant d'entre 3 et 3,50 m à 2,75 m ce qui entraînera une réduction de la vitesse de circulation.

LES PARKINGS RELAIS

Un point étonne **Guillaume Blavette** : le parking relais à Boulingrin. Les parkings relais se situent généralement plutôt en périphérie d'agglomération pour réaliser l'objectif affiché de réduction du trafic de véhicules particuliers en centre-ville. Il paraîtrait plus favorable, autant que faire se peut, de placer un parking relais plus en périphérie, comme c'est le cas à l'extrémité sud de la ligne. Il est d'ailleurs rare que les parkings relais soient complets. Cela pourrait éviter de nombreux stationnements intra-urbains. L'enjeu est bien de parvenir, comme l'a rappelé M. Sanchez, à faire évoluer les comportements des rouennais en matière de déplacement.

A propos des parkings relais, le Président précise que celui qui est présenté à Boulingrin est bien celui qui existe déjà. Le parking relais d'entrée d'agglomération au nord se situera dans le secteur de Rouge Terres, sera desservi par la ligne F1 et contiendra 500 places.



Francis Bia alerte sur les enjeux de limiter l'imperméabilisation des sols dans le secteur de Rouges Terres.

3.2. SEQUENCE 2 : PLACE CAUCHOISE – AV J. RONDEAUX NORD

Dans ce secteur, la circulation est particulièrement dense, ce qui explique le choix de la Métropole de conserver 2x2 voies de circulation de la Place Cauchoise au carrefour entre l'avenue Jean Rondeaux et le boulevard de l'Europe. Le site dédié du bus sera au centre de la chaussée tout le long du tracé. Sur le pont Guillaume le Conquérant, le bus circulera sur un site monodirectionnel alterné et les vélos sur une piste cyclable bidirectionnelle sur le côté est du pont, pour des questions de



sécurité.

LA PLACE ACCORDEE A LA VOITURE

Guillaume Blavette regrette la trop grande importance accordée à la voiture sur ce tronçon, malgré la volonté affichée de la Métropole de reconquérir les quartiers ouest de l'agglomération en favorisant les mobilités douces. Il s'inquiète notamment de l'équilibre des flux entre la circulation sur le pont Flaubert qui constituera, à terme, le contournement ouest de Rouen, et celle sur le pont Guillaume le Conquérant et le boulevard des Belges. En termes de protection de la qualité de l'air, il convient de veiller à ce que l'emprise de l'automobile ne soit pas trop forte sur ce secteur. Même si les parkings relais captent une partie des automobilistes avant le cœur d'agglomération, même si certains poids lourds empruntent le boulevard maritime, la circulation de véhicules particuliers dans Rouen demeurera très dense, notamment en raison de l'emplacement du raccordement avec la Sud 3 et de l'existence d'un parking pour poids lourds sous le pont Flaubert.

Enfin, la rampe d'accès permettant d'accéder du boulevard Ferdinand de Lesseps au pont Guillaume le Conquérant est-elle maintenue ?

Le parking pour poids lourds précédemment évoqué est une zone d'exploitation des silos pendant les campagnes céréalières. En outre, après l'arrivée du T4 sur le pont Guillaume le Conquérant, le nombre de véhicules devrait baisser de 15%, ce qui correspond à 7500 véhicules sur les 50 000 empruntant cet axe chaque jour.

Agnès Grandou précise que le projet réduit considérablement la place accordée à la voiture sur le pont. De 5 voies dans un sens et 2 dans l'autre, on passe à 3 dans un sens et 2 dans l'autre. Sur l'avenue Jean Rondeaux, une voie sur les 5 actuelles sera initialement supprimée et la Métropole se réserve la possibilité d'en supprimer une dans chaque sens à l'avenir. Sur le boulevard des Belges, on passe de 2x3 à 2x2 voies.

Frédéric Sanchez comprend et partage les préoccupations des participants. L'un des principaux objectifs du T4 est bien de réduire la densité de circulation de véhicules particuliers dans l'agglomération. A court terme, l'objectif de 15% de report modal matérialise cette volonté dans la mesure la plus réaliste possible. A long terme, l'ambition de la Métropole grandira à mesure qu'elle s'approprie les nouvelles compétences qui lui sont conférées en termes d'aménagement de l'espace et d'urbanisme.

Enfin, concernant la rampe d'accès au pont Guillaume, elle sera bien maintenue. Le pont Flaubert sera en chantier jusqu'en 2022, ce qui entraînera un report de trafic important sur le pont Guillaume le Conquérant. Le maintien de la bretelle est donc nécessaire pour les quelques années qui viennent. L'idée de la supprimer est néanmoins toujours à l'ordre du jour.

REPORT MODAL ET PERFORMANCE DU T4

En lien avec la place accordée à la voiture sur ce tronçon se pose la question de l'insertion performante du T4, notamment sur le pont Guillaume où il ne disposera pas d'un site propre dans les deux sens tout le long de la traversée. En filigrane, les participants réinterrogent la Métropole sur ses objectifs en termes de report modal.

Michel Pons précise que les membres du CESER travaillent actuellement, à la demande du Président de Région, sur le report modal.

Agnès Grandou explique que la principale préoccupation des services techniques est bien de rendre le T4 plus performant que la voiture individuelle pour effectuer n'importe quel trajet sur l'axe Boulingrin-Zénith. Bien que le T4 sorte momentanément de sa plateforme dédiée sur le pont Guillaume, sa performance n'en sera que très peu affectée. En effet, son entrée et sa sortie de la voie de circulation « normale » seront régulées par des feux tricolores qui lui offriront la priorité sur les voitures. En outre, le bus rejoindra son site dédié avant que la file de véhicules qui attendent aux croisements ne soit trop longue et l'en empêche, y compris aux heures de pointe. En bref, même si



le BHNS ne circule pas sur un site dédié sur tout son trajet, il demeurera plus perforant et donc potentiellement plus attractif que les véhicules particuliers.

Par ailleurs, la réflexion des architectes urbanistes et des services techniques sur les carrefours dans le cadre de l'insertion du T4 tient compte de l'objectif de 15% de report modal de la Métropole. Autrement dit, une fois le site propre du T4 mis en place, les carrefours sont pensés pour accueillir 85% du trafic actuel, sans réserve de capacité d'accueil de véhicules supplémentaires.

3.3. SEQUENCES 3 ET 4 : AV J. RONDEAUX SUD – CHARTREUX - BRUYERES

Dans le sud de l'avenue Jean Rondeaux, il y aura une station au croisement avec la rue des Anglais et le bus circulera sur un site propre monodirectionnel alterné. A partir du croisement avec l'avenue de Caen, la voie est plus large, ce qui permet à nouveau l'installation d'un site propre bidirectionnel. Dans l'avenue de la Libération, le site propre est toujours au centre de la chaussée avec une voie de circulation dans chaque sens et une piste cyclable bidirectionnelle à l'emplacement de l'actuelle contre-allée.

Une station sera installée sur la place des Chartreux qui sera transformée pour devenir un espace plus piétonnier. Le T4 empruntera le boulevard du 11 novembre sur un site monodirectionnel alterné, toujours selon le même principe : le bus roule sur son site à l'approche des carrefours et s'insère dans la circulation sur le reste du tronçon. A ce stade, l'installation de pistes cyclables de part et d'autre de la chaussée est envisagée. Cependant, une réflexion est en cours au sujet de la mise en place d'une zone 30 qui implique que les vélos circulent avec les voitures.

Après un arrêt au croisement avec la rue Gambetta, le T4 s'arrêtera au rond-point des Bruyères qui sera transformé en place urbaine.



LA ZONE 30 SUR LE BOULEVARD DU 11 NOVEMBRE



Un participant demande s'il s'agira bien d'une zone 30, indiquée par un panneau à l'entrée de la zone et dans laquelle le stationnement des véhicules est limité, ou d'une voie 30, ce qui signifie que la limitation de vitesse doit être rappelée aux automobilistes à chaque intersection.

Les services techniques étudient actuellement ces deux options avec la maîtrise d'œuvre.

Frédéric Sanchez précise que l'option « zone 30 » sera présentée au grand public lors des réunions du 13 et du 15 avril.

NOMBRE DE VOIES ET LARGEUR DE LA CHAUSSEE SUR LE BD DU 11 NOVEMBRE

Guillaume Blavette demande pourquoi l'on passe des 2x2 voies de circulation actuelles à 2x1 voie et une seule voie pour le bus au centre de la chaussée, d'autant que la largeur des voies va être réduite.



Yves Couloume explique que les trottoirs seront élargis et accueilleront les refuges piétons réglementaires qui n'existent pas sur le tronçon à l'heure actuelle. En outre, la voie de bus est plus large qu'une voie de circulation automobile (3,50 m + 2x0,25 m pour les séparateurs contre environ 3 m aujourd'hui).

3.4. SEQUENCE 5 : ROND-POINT DES BRUYERES – ZENITH

Sur cette partie du tracé, le bus circulera avec les autres véhicules. Les voies cyclables existantes sont maintenues. Les stations seront aménagées pour accueillir les plateformes à guidage optique.

Il y aura un aménagement entre le stade Diochon et le rond-point des Bruyères, tronçon souvent embouteillé : le bus pourra accéder à une voie réservée du sud vers le nord pour rejoindre le rond-point. A terme, ce réaménagement pourrait se transformer en voie réservée.

PLACE DE LA VOITURE ET ABSENCE DE SITE PROPRE

Guillaume Blavette remarque que l'absence de site propre sur cette partie du tracé située en entrée de ville est symbolique de la place encore trop grande accordée à la voiture. Ne serait-ce qu'en termes d'affichage, il serait opportun d'installer une voie réservée au T4, afin que les automobilistes qui s'arrêtent au parking-relais du Zénith considèrent Rouen comme une agglomération privilégiant les transports en commun. L'attractivité de la Métropole n'en serait que renforcée.



Jean-Paul Camberlin estime qu'une politique privilégiant les transports en commun à la voiture doit être mise en œuvre petit à petit. Dans l'hypothèse où le nombre d'utilisateurs du T4 s'avérerait décevant, le fait que les bus circulent dans des voies réservées pourrait être mal perçu par les automobilistes.

Frédéric Sanchez rappelle qu'avec la configuration actuelle, la Métropole peut décider à tout moment d'installer un site propre dans l'avenue des Canadiens. Une fois le T4 mis en service et les travaux sur le pont Flaubert commencés, le comité de pilotage envisagera à nouveau l'opportunité de cette décision. Pendant les travaux, il n'est pas impossible que certains automobilistes utilisent l'ancienne route Nationale au lieu de la Sud 3 pour se rendre en centre-ville, auquel cas il pourrait être nécessaire d'introduire un couloir réservé au bus pour lui garantir sa performance. Il est difficile d'anticiper les comportements des habitants.

Yves Couloume précise que la vitesse moyenne de circulation des bus sur l'avenue des Canadiens est actuellement de 18km/h. Ce n'est pas la partie du tracé où le besoin d'améliorer la vitesse de circulation des bus se fait le plus ressentir.

REPLACEMENT DE LA F1 PAR LE T4

Jean Paul Camberlin demande si les études ont montré que le remplacement de la ligne F1 par le T4 entre le Zénith et le rond-point des Bruyères allait permettre aux voyageurs de rallier le centre-ville plus rapidement.

Ludovic Letellier précise que le T4 sera plus rapide et plus fréquent.

4. PARTICIPANTS A LA REUNION

Prénom	Nom	Association
Francis	BIA	HNNE
Guillaume	BLAVETTE	Effet de serre toi même !
Jean-Paul	CAMBERLIN	Rue de l'avenir
Michel	PONS	Coordination Handicap Normandie
Jean-Marc	VARLET	Club Elan
EXCUSES		
Monsieur	BLONDEL	SA.BI.NE
Monsieur	CHAMPEAUX	CPTC
Madame	FUSIL	CARDERE



Arc Nord-Sud – T4

Concertation des référents d'entreprises et d'administrations vendredi 13 mars 2015

Réunion de concertation proposée aux référents PDE / PDA par le service Développement des Mobilités afin de prendre en compte leurs avis sur les aménagements en cours de définition de la future ligne de transport en commun T4.

Participants :

M. José ORTUZAR	Les Vitrites de Rouen	jose.ortuzar@orange.fr
Mme Gaëlle DEBUT	Les Vitrites de Rouen	contact@vitrites-de-rouen.com
Mme Mélanie LE JAN	Air Normand	melanie.lejan@airnormand.fr
M. Julien LECOINTRE	Cerema	julien.lecointre@cerema.fr
Mme Karine LE BRIS	ATD 76	contact@atd76.fr
M. Pascal HOUBRON	La Poste	pascal.houbron@laposte.fr
Mme Sylvie FUSIL	Cardere	sylvie.fusil@cardere.org
Mme Anne-Sophie DE BESSÉS	Arehn	as.debesses@arehn.asso.fr
M. Denis WENDLING	Ville de Rouen	dwendling@rouen.fr
Mme Emanuèle BERNAL	Pôle Emploi	emanuele.bernal@pole-emploi.fr

Intervenants :

Mme Agnès GRANDOU	Chef de projet	agnes.grandou@metropole-rouen-normandie.fr
M. Ludovic LETELLIER	Equipe projet	ludovic.letellier@metropole-rouen-normandie.fr
M. Nicolas HUE	Equipe projet	nicolas.hue@metropole-rouen-normandie.fr

Organisateurs :

Mme Elsa DELABAERE	Service Développement des Mobilités	elsa.delabaere@metropole-rouen-normandie.fr
Mme Karine LEGER	Service Développement des Mobilités	karine.leger@metropole-rouen-normandie.fr

1^{er} temps de réunion

1. PRESENTATION DU PROJET

Le projet T4 c'est :

- Une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) de 8,5 Km
- 15 stations le long du trajet
- Une fréquence de 6 min en heure de pointe
- Un temps de trajet d'un bout à l'autre de la ligne compris entre 25 et 30 min
- Une mise en service pour septembre 2018
- Une estimation de 18 000 à 20 000 voyageurs par jour
- Un système de guidage optique
- Un parking relais au Zénith
 - Coût du projet hors matériel roulant : 43 100 000 € HT

2. POURQUOI CE PROJET ?

Les principaux objectifs du projet visent à :

- Compléter l'offre de transport en commun structurante existante (Métro / TEOR)
- Accompagner le développement de nouveaux quartiers
- Donner plus de place aux modes alternatifs à la voiture

3. CALENDRIER

Aujourd'hui : Phase de conception des aménagements par la maîtrise d'œuvre et prise en compte de l'avis des acteurs, usagers et riverains concernés par le projet.

Fin mai 2015 : Finalisation de l'avant-projet

Automne 2015 : Enquête publique puis fin des études projet

Eté 2016 : Travaux des concessionnaires

Septembre 2016 : Démarrage des travaux

Septembre 2018 : Mise en service

4. QUESTIONS/REMARQUES DES PARTICIPANTS SUR LE PROJET

- Pourquoi ne pas prolonger la ligne T4 jusque dans le Technopole du Madrillet ?
 - Le surcoût (infrastructures et exploitation) n'est pas justifié par rapport au potentiel de personnes qui serait susceptible de l'utiliser.
- Mr Ortuzar considère que le fait de ne prévoir qu'une voie de circulation, en section courante, sur le tronçon Gare / Boulingrin risque d'entraîner des bouchons aux heures de pointes.

- L'actuel parking relais du Zénith est sous utilisé. Il est très compliqué d'y rentrer ou d'en sortir si l'on n'est pas titulaire d'une carte Astuce et il n'y a pas de vente de tickets sur place.
 - Le futur parking fonctionnera sur le même principe que celui du Mont-Riboudet avec la possibilité d'acheter des titres de transport sur place (au niveau de la station. Un travail particulier sera effectué pour simplifier les accès aux usagers.
- La fréquence des bus sera-t-elle renforcée les soirs de spectacle au Zénith ?
 - Oui, Il est prévu de renforcer la fréquence les soirs de spectacle.
- Quels sont les avantages attendus de cette ligne de transport en commun ?
 - Offrir une desserte en transports en commun de quartiers actuellement non desservis
 - Compléter le réseau Astuce pour répondre aux besoins de déplacements nord-sud.
 - Offrir de nouvelles correspondances avec les lignes existantes. Notamment avec le Métro, les lignes TEOR 1, 2 et 3, la ligne Fast 1
 - Relier la gare rive droite, le quartier historique de Rouen à des axes en plein développement urbain (Rondeaux-Libération-Chartreux) et des équipements majeurs (Zénith, futur Parc Naturel Urbain des Bruyères, etc)
 - Offrir une alternative performante à la voiture, pour desservir les populations et les emplois, nombreux sur le tracé
 - Améliorer la qualité urbaine sur les boulevards et avenues qui accueillent le T4 aménager les places et les carrefours, faciliter les traversées piétonnes, créer des pistes cyclables le long du tracé, créer ou maintenir les arbres et plantations, rétablir les continuités entre le centre-ville et les quartiers environnants
- Quelle place est faite au vélo dans les aménagements ?
 - Une continuité cyclable est recherchée tout au long du tracé, avec aménagement systématiques en bandes ou pistes.
 - D'une manière générale le projet vise à faciliter le développement des modes alternatifs à la voiture (on attend 15% de trafic voiture en moins) avec 2 points durs à traiter qui sont la tête sud du pont Guillaume le Conquérant et la place Cauchoise.
- Comment seront traitées les livraisons ?
 - La CCI a depuis plusieurs années déjà mis en place un groupe de travail qui traite exclusivement de ce sujet. L'équipe du T4 est allée faire une présentation du projet. Une réflexion est menée par le MOE de T4 sur la position et les dimensions des places de livraison. Une nouvelle réunion sera programmée dès que le l'insertion du T4 sera arrêté sur tout le tracé. Mr Houbbron demande à ce que la Poste puisse être intégrée à ce groupe de travail de la CCI. La MRN va faire suivre cette demande à la CCI.
- Les convois exceptionnels continueront-ils de passer par le boulevard des Belges ?
 - Les convois exceptionnels continueront de passer par le boulevard des Belges car aujourd'hui le pont Guillaume le Conquérant est le seul ouvrage disponible en aval de Paris capable de supporter les charges les plus lourdes pour passer d'une rive à l'autre.

- Quelles sont les interconnexions avec les autres lignes de transport ?
 - Les principales interconnexions avec les lignes existantes du réseau Astuce sont les suivantes :
 - Boulingrin : 
 - Beauvoisine :   20
 - Gare Rive Droite :   8   13
 - Boulevard des Belges :   
 - Avenue de Caen / Jaurès : 
 - Bruyères : 
 - Zénith :   

2ème temps de réunion

5. ATELIER DE TRAVAIL N°1

Que pensez-vous du projet de nouvelle ligne BHNS T4 ?

- Les points positifs :
 - Une amélioration de l'offre de transport qui prend en compte les nouveaux projets d'aménagements
 - Une bonne desserte Nord Sud dans des quartiers où les TC sont aujourd'hui peu présents
 - Une offre performante qui dessert le Zénith
 - La réalisation d'un véritable parking relais
 - La continuité des pistes/bandes cyclables
 - Un tracé pertinent
 - Une bonne interconnexion avec la gare SNCF
 - Une requalification des axes au caractère historiquement routier
 - Prise en compte de l'évolution démographique
 - Desserte d'une zone à forte densité.
- Les points négatifs :
 - Pas de liaison avec le terminus du Technopole, voire au-delà de la zone, vers la Vente Ollivier en cours de développement
 - Absence de prolongement vers le CHU, l'est de Rouen et les autres lignes TEOR
 - Pas de desserte de la future gare SNCF rive gauche
 - Risque de congestion du trafic (en rive droite) du fait de la réduction des voies de circulation automobile et probabilité d'un report vers des rues non adaptées à un trafic routier intense.
- Suggestions, idées :
 - Privilégier autant que possible le site propre ou la voie réservée sur le tronçon Zénith / Rond-point des Bruyères
 - Prévoir une meilleure accessibilité au parking relais du Zénith depuis l'arrivée par l'autoroute
 - Créer une voie spécifique pour accéder au parking relais

- Prévoir des aires de livraison et du stationnement minute près des commerces
- Harmoniser et organiser les horaires de livraison ainsi que le ramassage des déchets en fonction des flux de circulation.
- Matérialiser le fait que la plateforme soit exclusivement réservé aux bus (par un marquage spécifique ou autre car les gens extérieurs à la MRN ne savent pas ce qu'est un TEOR).

6. ATELIERS DE TRAVAIL N°2

Que pensez-vous de l'aménagement proposé sur la place Cauchoise ?

- Les points positifs :
 - Moins de voies pour les voitures au profit de la ligne de TC et présence de pistes/bandes cyclables
 - Un espace plus agréable à vivre
 - Amélioration de la qualité de l'air
 - Plus de clients pour les commerçants proches des stations
 - La liaison piétonne réaménagée
 - Bonne redistribution des modes de déplacement
- Les points négatifs :
 - Risque de conflit de circulation sur voie partagée entre T4 et voitures
 - Nombre de voies de circulation voitures ne semble pas suffisant
 - Traversée de la voie bus Place Cauchoise
 - Manque plan de circulation
 - Déficit des places de stationnement
 - Le stationnement des cars scolaires n'est plus possible sur le boulevard de la Marne
 - La place Cauchoise n'est pas suffisamment remise en valeur
 - Comment seront gérés les cars scolaires qui s'arrêtent au niveau du fleuriste ?
- Suggestions, idées :
 - Différencier les revêtements piétons / vélo
 - Prévoir des places PMR et garder quelques places de stationnement
 - Aménager un espace récréatif sur la place
 - Mettre T4 en voie banalisée sur le Boulevard des Belges en descendant
 - Mettre du stationnement minute proche des commerçants
 - Installer une bande cyclable plutôt qu'une piste cyclable

Ateliers Lycée professionnel Albert Pourrière – CFA Marc Ruyer

Compte-rendu des ateliers du 11 février 2015.



T4 direction
Boulingrin - Centre - Zénith



SOMMAIRE

1. SYNTHÈSE	3
1.1. LA PERTINENCE DU T4	3
1.2. L'AMÉNAGEMENT DU ROND-POINT DES BRUYERES	3
1.3. FAVORISER L'UTILISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN ET DES MODES DOUX	4
2. RESTITUTION DES ATELIERS	5
2.1. QUESTION 1 : POUR AMÉLIORER LES DÉPLACEMENTS DANS LA MÉTROPOLE ROUENNAISE, LE PROJET T4, QUI RENFORCE LES LIAISONS NORD-SUD, DU ZÉNITH AU BOULINGRIN EN PASSANT PAR LE CENTRE-VILLE, VOUS SEMBLE-T-IL PERTINENT ? POURQUOI ?	5
2.2. QUESTION 2 : À PARTIR DU PROJET D'AMÉNAGEMENT DU ROND-POINT DES BRUYERES, QUELS SONT, SELON VOUS, LES POINTS FORTS ET LES POINTS FAIBLES DE L'AMÉNAGEMENT PROPOSÉ ?	9
2.3. QUESTION 3 : QU'EST-CE QUI FAVORISERAIT L'UTILISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN, DU VÉLO ET LES DÉPLACEMENTS À PIED À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION ROUENNAISE ?	12



1. SYNTHÈSE

1.1. LA PERTINENCE DU T4

Les élèves du lycée professionnel Albert Pourrière et du CFA Marc Ruyer estiment que le projet T4 est pertinent pour améliorer les déplacements dans la métropole rouennaise à plusieurs titres. Il permettrait d'abord **un gain de temps** notamment entre la gare et le rond-point des Bruyères en supprimant une correspondance. Il faciliterait les déplacements des nombreux voyageurs se rendant au Parc des expositions, au Zénith ou devant prendre un train pour rejoindre leur domicile. La future ligne T4 (BHNS), **plus régulière et plus rapide**, est identifiée comme un facteur incitant les Rouennais à utiliser les transports en commun. De plus, elle présenterait le double avantage de **mieux desservir des quartiers peu dotés en transports en commun** (Petit Quevilly) et de **désengorger le métro et le F1**.

Les élèves jugent la partie nord de la ligne (de Boulingrin à la place des Chartreux, voire jusqu'au rond-point des Bruyères) plus pertinente que la partie sud (du rond-point au Zénith), aujourd'hui déjà couverte par le F1.

En outre, nombre d'élèves met en cause les **difficultés de circulation pour les automobilistes** que le projet T4 pourrait engendrer. Le trafic est déjà, selon eux, très dense et les **embouteillages nombreux**, notamment sur le rond-point des Bruyères, l'avenue des Canadiens, le pont Guillaume le Conquérant ou encore aux environs du Zénith. La réduction du nombre de voies pourrait aggraver la situation et les tensions entre automobilistes et usagers des transports publics. Les élèves s'interrogent également sur la circulation des véhicules pendant la durée des travaux.

Enfin, certains jugent le projet **trop onéreux**, et s'inquiètent de l'augmentation du prix des titres de transports ou des impôts. D'autres ne le considèrent **pas indispensable** et privilégieraient l'augmentation du nombre de bus dans les zones rurales mal desservies.

1.2. L'AMÉNAGEMENT DU ROND-POINT DES BRUYERES

Les points forts et faibles du projet d'aménagement du rond-point des Bruyères sont classés en fonction de leur occurrence dans les propos des lycéens.

Points forts	Points faibles
Gain de temps et de régularité Desserte de nouveaux lieux Accès plus rapide et plus simple à la gare pour les élèves Bus plus respectueux de l'environnement que la voiture individuelle Plage horaire élargie et fréquence renforcée Désengorgement du métro et du F1	Risques de bouchons pendant les travaux et après la mise en service à cause de la réduction du nombre de voies, surtout sur le rond-point des Bruyères. Traversée du rond-point des Bruyères rendue difficile pour les piétons. « Défiguration » du rond-point des Bruyères, considéré comme l'espace vert du secteur et utilisé par les élèves comme aire de détente et de déjeuner. Coût du projet (43M€). Crainte de sa répercussion sur les impôts locaux. Obligation pour les voyageurs de la ligne à faire une correspondance pour se rendre au Zénith. Pas d'arrêt du T4 devant le lycée, question du devenir de l'arrêt de la F1 devant le lycée (valises de matériel encombrantes).



1.3. FAVORISER L'UTILISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN ET DES MODES DOUX

De manière générale, les élèves pensent que des campagnes de sensibilisation sur les enjeux liés au développement durable, à la pollution ou à la santé pourraient favoriser l'utilisation des transports en commun et des modes doux.

Transports en commun :

- Assouplissement de la politique tarifaire : baisse du prix du titre des transports, voire gratuité.
- Augmentation de la fréquence de passage des bus (pour éviter qu'ils soient surchargés et favoriser le confort) surtout le weekend et élargissement des plages horaires.
- Amélioration de l'équipement des bus et des stations pour les personnes à mobilité réduite, notamment les jeunes mamans.
- Renforcement de la propreté dans les transports en commun.

Vélo :

- Réfection de la chaussée
- Augmentation du nombre de pistes cyclables et réaménagement des voies.
- Généralisation des bornes de vélos en libre en service, notamment près des écoles

Déplacements à pied :

- Agrandissement des trottoirs (notamment pour les poussettes).
- Embellissement des trottoirs.



2. RESTITUTION DES ATELIERS

Deux ateliers, regroupant 62 élèves du CFA Ruyer et du Lycée Professionnel Pourrière, se sont déroulés le 11 février 2015, l'un en matinée, le second l'après-midi. Les participants étaient issus de différentes classes afin d'assurer une certaine représentativité : CAP coiffure 1^{ère} et 2^{ème} année, Terminale perruquier, Bac Pro esthétique 1^{ère} et 2^{ème} année...

Les élèves étaient répartis par sous-groupe de 6 personnes et devaient, suite à une introduction présentant le projet et la démarche de concertation, répondre collectivement aux trois questions suivantes. Un porte-parole a restitué les réflexions de chaque sous-groupe avant que des échanges s'engagent entre tous les participants.

2.1. QUESTION 1 : POUR AMELIORER LES DEPLACEMENTS DANS LA METROPOLE ROUENNAISE, LE PROJET T4, QUI RENFORCE LES LIAISONS NORD-SUD, DU ZENITH AU BOULINGRIN EN PASSANT PAR LE CENTRE-VILLE, VOUS SEMBLE-T-IL PERTINENT ? POURQUOI ?

Ateliers du matin

Table	Le projet semble pertinent parce que...	Le projet ne semble pas pertinent parce que...
1	Il permet d'éviter de prendre plusieurs moyens de transports depuis la gare pour rejoindre le lycée et le CFA. Il représente un gain de temps pour ceux qui prennent le train (amélioration de leur vie quotidienne puisqu'ils partiront plus tard et rentreront plus tôt chez eux)..	
2	Il permettra de desservir de nouveaux lieux de la place Cauchoise au rond-point des Bruyères.	L'accès rapide au rond-point des Bruyères paraît compliqué. La traversée du rond-point des Bruyères sera dangereuse. La circulation des voitures risque de se complexifier davantage. Il ne faut pas réduire le nombre de voies de circulation. Il y a déjà beaucoup de voitures sur 3 voies, le trafic sera encore plus dense sur 2 voies. La circulation sera

31/03/15





Table	Le projet semble pertinent parce que...	Le projet ne semble pas pertinent parce que...
		« encore plus horrible » durant les deux ans de travaux Il y aura moins de clients dans les commerces, notamment les salons de coiffure, puisque moins de places pour se garer.
3	Il est pratique pour élèves qui doivent aujourd'hui utiliser la correspondance entre le métro et le F1.	La station « rond-point des Bruyères » est plus éloignée du lycée que celle du F1. Cela rendra moins pratique le transport du matériel (valise).
4	Ce bus permettra aux personnes qui prennent plusieurs moyens de transport de se rendre plus facilement de la gare au lycée et inversement.	
5	Il permettra un gain de temps car il n'y aura pas de changement entre la gare et le lycée. Les quartiers nouvellement développés et n'ayant aucune ligne de transport seront desservis L'accès au Parc des Expos et aux événements qui y sont organisés est facilité.	
6	Il n'y a pas besoin de faire une correspondance entre la gare et le lycée Le T4 passera plus fréquemment et il y aura donc moins d'attente Il permettra de désengorger le métro et le F1 Des arrêts intéressants pour les habitants du Petit Quevilly sont créés Le bus sera plus régulier et aura moins de retard La plage horaire sera élargie, ce qui est intéressant pour ceux qui vont au Zénith	



Ateliers de l'après-midi

Table	Le projet semble pertinent parce que...	Le projet ne semble pas pertinent parce que...
1	La ligne sera utile de Boulingrin à la place des Chartreux. A l'heure actuelle, seule la ligne de métro passe à la gare. Il permettra de desservir des zones non desservies par le réseau de bus.	Il y a déjà la ligne F1 qui est assez régulière entre le rond-point des bruyères et le Zénith. Cela provoquera énormément de bouchons pour les automobilistes au niveau du Zénith, Il serait plus logique de faire passer cette ligne de Boulingrin aux Bouttières car la ligne 6 n'est pas assez régulière.
2	La ligne permet de rejoindre la gare et le Zénith rapidement et facilement.	Le changement de bus entre le F1 et le T4 au rond-point des Bruyères est inutile. Le fait que le F1 fasse demi-tour au milieu du rond-point risque de provoquer des bouchons importants.
3	Il relie la gare au rond-point des Bruyères. C'est le tronçon de la ligne qui est vraiment utile.	Il va créer des problèmes de circulation (pont, rond-point, avenue des Canadiens...)
4	Il y a une forte demande d'une nouvelle ligne de bus puisque les prévisions estiment entre 18 000 et 20 000 le nombre d'usagers par jour. Cette nouvelle ligne inciterait sûrement les personnes à prendre davantage les transports en commun (régularité et fréquence). La gratuité du parking relai pour ceux qui prennent les transports est attractive.	
5		Le métro est beaucoup plus rapide. Le projet est trop cher. La nouvelle ligne pourrait causer des bouchons. Il devrait y avoir plus de sécurité et de contrôles dans les bus.



Propositions-questions :

- Pourquoi ne pas rajouter des bus F1 pendant les travaux pour éviter les retards ?
- Pourquoi ne pas augmenter la fréquence de passage du F1 ?
- Pourquoi installer des bus dans des zones bien desservies et pas dans les campagnes ?
- Le T4 va-t-il faire augmenter le prix des titres de transport ?



2.2. QUESTION 2 : A PARTIR DU PROJET D'AMENAGEMENT DU ROND-POINT DES BRUYERES, QUELS SONT, SELON VOUS, LES POINTS FORTS ET LES POINTS FAIBLES DE L'AMENAGEMENT PROPOSE ?

Ateliers du matin

Table	Points forts	Points faibles
1	La rapidité pour rejoindre le métro La rapidité et la ponctualité du TEOR La bonne visibilité du terminus du F1	L'absence d'arrêt devant le lycée Risque d'embouteillages pour les voitures L'absence d'un passage piéton sur une des branches du rond-point des Bruyères pour se rendre à l'arrêt du T4
2	La desserte des arrêts qui n'étaient pas desservis	Les difficultés pour les piétons (traverser la route, mais aussi le rond-point) Les travaux La densification de la circulation
3	Le gain de temps (5 minutes) Limiter les changements de transports Des bus plus fréquent Une fin de service plus tardive	La suppression de l'espace vert du rond-point L'éloignement de la station de bus par rapport au lycée Les voyageurs du F1 devront effectuer un changement pour se rendre au Zénith Le coût élevé de la mise en service Le risque de bouchons
4	Moins de changements de transport La facilité et rapidité	L'aménagement de la ligne n'est pas bien pensé La dangerosité pour les piétons Les problèmes de circulation (feux rouges)



Table	Points forts	Points faibles
5	Des stations sécurisées Relais des TEOR Les passages piétons mieux aménagés	Plus assez de verdure La difficulté de circulation pendant les travaux La sortie des parkings le long du rond-point risque d'être encore plus compliquée
6	Des correspondances plus faciles Le maintien d'un peu d'espaces verts	Les risques de bouchons au niveau du Rond-point des Bruyères pour les voitures, à cause du F1 et du T4 Le manque de passages piétons, il faut en ajouter

Ateliers de l'après-midi

Table	Points forts	Points faibles
1	Plus rapide	La réduction importante de l'espace vert du rond-point qui est très utilisé pour se relaxer ou déjeuner. Les bouchons au rond-point. L'aggravation des tensions entre automobilistes et conducteurs de bus. Le budget trop important pour une ligne pas forcément indispensable. Cela se répercutera sur les impôts déjà élevés. Ce budget (43M€) pourrait servir à autre chose, plus indispensable.
2	Le site propre du bus permet un trajet rapide.	Les bouchons au rond-point du fait de la réduction du nombre de voies Le changement de bus alors que le F1 allait déjà au Zénith ne sert à rien. Le coût de l'aménagement.



Table	Points forts	Points faibles
3	Le ralentissement de la circulation, les voitures vont trop vite. L'ajout de lignes et d'arrêts de bus sur le boulevard du 11 novembre. L'accès direct à la gare.	La « défiguration » du rond-point : pourquoi ne pas s'arrêter aux arrêts (du F1) qui existent déjà ? Cela pourrait réduire le coût des travaux ? La mauvaise circulation pour les voitures.
4	L'écologie si les gens prennent plus les transports que la voiture. Plus de fluidité : un bus toutes les 6 minutes aux heures de pointe.	Le risque de provoquer encore plus de bouchons, surtout au rond-point des Bruyères. La suppression de la végétation au rond-point.
5	Moins de pollution avec les transports en commun. Plus de place dans le métro. Des déplacements moins chers qu'en voiture.	Le risque de bouchons et d'accidents. Le changement de bus F1/T4. Le bus met plus de temps que la voiture. La réduction des espaces verts, Il faudrait ajouter de la végétation au rond-point des Bruyères.

Propositions-questions :

- Il faudra prévoir des grands abribus car il va y avoir du monde (lycée des Bruyères, lycée Albert Pourrière, CFA Ruyer)
- Le T4 va-t-il faire augmenter le prix des titres de transport ?
- Pourquoi ne pas s'arrêter aux arrêts (du F1) qui existent déjà ? Cela pourrait réduire le coût des travaux ?
- Il faudrait revoir les horaires des bus en fonction des spectacles du Zénith
- Le coût des travaux va-t-il faire augmenter les impôts ?



2.3. QUESTION 3 : QU'EST-CE QUI FAVORISERAIT L'UTILISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN, DU VELO ET LES DEPLACEMENTS A PIED A L'ECHELLE DE L'AGGLOMERATION ROUENNAISE ?

Ateliers du matin :

Table	Transports en commun	Vélo	Marche à pied
1	La météo (si le temps est pluvieux)	La météo (si le temps est dégagé) La distance (si le trajet est court)	La météo (si le temps est dégagé) La distance (si le trajet est court)
2	Une meilleure "hygiène de vie" dans les transports, effort de propreté, de nettoyage Un personnel roulant plus agréable	L'amélioration de l'état des chaussées et pistes cyclables	
3	La baisse du prix des titres de transports L'augmentation de la fréquence de passage Une meilleure adaptation des stations et des bus pour les personnes à mobilité réduite et les poussettes	L'aménagement de voies cyclables	
4	Les personnes qui utilisent la voiture ou le vélo le font parce que les horaires des bus sont mal adaptés et engendre de l'attendre. Ceux qui prennent le bus le font parce qu'ils n'ont pas le choix. « On ne peut pas tous prendre le bus, sinon autant supprimer le permis »		
5	La mise en place de campagnes de sensibilisation (pollution, santé...)	La création de voies réservées aux vélos Le développement des Cyclics	La mise en place de campagnes de sensibilisation (pollution, santé...)



Table	Transports en commun	Vélo	Marche à pied
6		La création de pistes cyclables L'aménagement des points d'accès aux vélos près des écoles et du stationnement	L'élargissement des trottoirs pour les poussettes.

Ateliers de l'après-midi

Table	Transports en commun	Vélo	Marche à pied
1	Des transports plus rapides et moins chers que la voiture L'installation de plus de places assises Des bus plus nombreux pour éviter la surcharge des transports		
2	La baisse du prix des transports	Plus de pistes cyclables.	
3	Des tarifs moins élevés Des horaires de bus plus « larges » Plus de bus le weekend	Plus de parcs à vélos	Des trottoirs mieux aménagés
4	La gratuité des transports	Plus de points d'accès à des vélos en libre-service	
5	Moins cher que la voiture. Le bus pour éviter les mauvaises conditions climatiques.	L'argument de la pollution Moins cher que la voiture. Le vélo est efficace pour se muscler.	Moins cher que la voiture.

Ateliers Lycée des Bruyères

Compte-rendu des ateliers du 20 février 2015



T4 direction
Boulingrin - Centre - Zénith



SOMMAIRE

1. SYNTHÈSE 3

1.1. LA PERTINENCE DU T4 3

1.2. L'AMÉNAGEMENT DU ROND-POINT DES BRUYERES 3

1.3. FAVORISER L'UTILISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN ET DES MODES DOUX 4

2. RESTITUTION DES ATELIERS 5

2.1. QUESTION 1 : POUR AMÉLIORER LES DÉPLACEMENTS DANS LA MÉTROPOLE ROUENNAISE, LE PROJET T4, QUI RENFORCE LES LIAISONS NORD-SUD, DU ZÉNITH AU BOULINGRIN EN PASSANT PAR LE CENTRE-VILLE, VOUS SEMBLE-T-IL PERTINENT ? POURQUOI ? 5

2.2. QUESTION 2 : À PARTIR DU PROJET D'AMÉNAGEMENT DU ROND-POINT DES BRUYERES, QUELS SONT, SELON VOUS, LES POINTS FORTS ET LES POINTS FAIBLES DE L'AMÉNAGEMENT PROPOSÉ ? 10

2.3. QUESTION 3 : QU'EST-CE QUI FAVORISERAIT L'UTILISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN, DU VÉLO ET LES DÉPLACEMENTS À PIED À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION ROUENNAISE ? 14



1. SYNTHÈSE

1.1. LA PERTINENCE DU T4

Les lycéens sont divisés quant à l'opportunité de la ligne T4.

Certains estiment que le projet T4 **facilitera globalement les déplacements dans la Métropole rouennaise**, notamment dans la mesure où il relie les deux rives rapidement. Les nombreux voyageurs empruntant le trajet Gare SNCF-Zénith et/ou Boulingrin-Zénith gagneront du temps et n'auront pas de changement. Le trajet permettra une **meilleure répartition des passagers entre les différentes lignes de bus/métro**, d'autant plus que les 15 stations sont situées à des points stratégiques et bien espacées les unes des autres. De plus, **le T4 desservira des zones mal desservies jusqu'alors**, notamment sur le tronçon Boulingrin – Rond-point des Bruyères : le boulevard des Belges, le futur éco-quartier Flaubert, l'avenue Jean Rondeau, la place des Chartreux et le boulevard du 11 novembre. La qualité des bus de la future ligne T4 (BHNS), potentiellement **plus rapides, fréquents et réguliers** rend également le projet pertinent pour les élèves.

D'autres remettent en cause certains aspects du projet, voire le projet lui-même. Le T4 pourrait, ainsi, **entrer en conflit avec d'autres lignes déjà en service**, notamment le métro et surtout le F1 entre le rond-point des Bruyères et le Zénith. La suppression de ce dernier tronçon semble ne pas satisfaire les participants, notamment les nombreux usagers réguliers du F1. De plus, les lycéens s'inquiètent de la **suppression de l'espace vert sur le rond-point des Bruyères**, qu'ils identifient comme un lieu de vie et de rencontres agréable. Sur ce même rond-point, **la cohabitation entre le T4, le terminus du F1, les autres lignes de bus, les véhicules particuliers et les piétons pourrait s'avérer difficile et créer des problèmes de sécurité**. De manière générale, le projet pourrait rendre la circulation encore plus complexe qu'elle l'est déjà dans l'agglomération, notamment pendant la durée des travaux. Les élèves regrettent également que la Métropole n'ait pas opté pour **un tramway, moins polluant**. En ce qui concerne le trajet du T4, ils estiment que le centre-ville est déjà bien irrigué par les transports collectifs, que **le futur éco-quartier Flaubert est privilégié au détriment d'autres quartiers mal desservis** (Est de Sotteville, zone universitaire, quartier de la Grand'Mare). Enfin, le coût du projet est pointé du doigt. Le rapport avantages/inconvénients ne leur paraît pas positif et ils considèrent que d'autres aménagements seraient prioritaires.

1.2. L'AMÉNAGEMENT DU ROND-POINT DES BRUYERES

Les points forts et faibles du projet d'aménagement du rond-point des Bruyères sont classés en fonction de leur occurrence dans les propos des lycéens.

Points forts	Points faibles
Gains de régularité, de rapidité et de fluidité du trafic Augmentation de la fréquence des passages des bus Proximité du trajet avec le lycée des Bruyères, le lycée Albert Pourrière et la CFA. Atout pour les habitants à proximité du trajet Facilité de changement de ligne de bus. Rénovation de la chaussée Zones nouvellement desservies, notamment le long du boulevard du 11 novembre, sur l'avenue Jean Rondeau et le futur éco-quartier Flaubert.	Suppression de l'espace vert au rond-point des Bruyères (dévalorisation du paysage, modification de l'écosystème, destruction d'un espace de vie agréable). Suppression du F1 entre le rond-point des Bruyères et le Zénith. Coût trop élevé du projet (alors que l'argent pourrait être investi ailleurs). Manque de sécurité pour les piétons sur le rond-point Risque d'embouteillages sur le rond-point liés aux trop nombreux feux rouges et à la cohabitation difficile entre les véhicules particuliers, les bus, les vélos et les piétons.



Plusieurs points de liaisons avec le métro, le 6, T1, T2, T3 etc.

Originalité (couper un rond-point en deux).

Aménagement de pistes cyclables.

Travaux trop longs qui perturberont la circulation, la vie quotidienne des Rouennais, l'activité des commerces

Perturbations sur le long terme de l'activité économique pour les commerces à proximité du rond-point

Obligation pour les citoyens de changer leurs habitudes.

1.3. FAVORISER L'UTILISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN ET DES MODES DOUX

De manière générale, les élèves pensent que des campagnes de sensibilisation sur les enjeux liés à la protection de l'environnement pourraient favoriser l'utilisation des transports en commun et des modes doux.

Transports en commun :

- Assouplissement de la politique tarifaire : baisse du prix des titres de transport (pour un voyage et les abonnements), notamment pour les étudiants.
- Augmentation de la fréquence de passage surtout aux heures de pointe. Les élèves mettent l'accent sur les nombreux retards des transports en commun.
- Amélioration du confort dans les bus, notamment par l'augmentation du nombre de places assises
- Amélioration de l'équipement des bus pour les personnes à mobilité réduite.
- Développement du réseau de transports péri-urbain.
- La mise en place de bus en site propre

Vélo :

- Augmentation du nombre de pistes cyclables mieux sécurisées et de parcs à vélos.
- Mise en place de points d'accès aux vélos en libre en service.
- Aménagement d'espaces verts où les vélos peuvent circuler.

Déplacements à pied :

- Agrandissement et réaménagement des trottoirs
- Création de nouveaux passages piétons plus sécurisants (notamment sur le rond-point des Bruyères)
- Multiplication du nombre de voies piétonnes.
- Aménagement d'espaces pour les chiens.
- Augmentation du nombre d'espaces verts.
- Enterrement des lignes de métro pour laisser plus de place aux piétons.



2. RESTITUTION DES ATELIERS

Deux ateliers, regroupant des élèves de 2^{nde} et de 1^{ère} du Lycée des Bruyères, se sont déroulés le 20 février 2015, l'un en matinée, le second l'après-midi. 94 élèves ont participé aux ateliers, respectant l'objectif de diversité des classes d'âge.

Les élèves étaient répartis par sous-groupe de 6 personnes et devaient, suite à une introduction présentant le projet et la démarche de concertation, répondre collectivement aux trois questions suivantes. Un porte-parole a restitué les réflexions de chaque sous-groupe avant que des échanges s'engagent entre tous les participants.

2.1. QUESTION 1 : POUR AMELIORER LES DEPLACEMENTS DANS LA METROPOLE ROUENNAISE, LE PROJET T4, QUI RENFORCE LES LIAISONS NORD-SUD, DU ZENITH AU BOULINGRIN EN PASSANT PAR LE CENTRE-VILLE, VOUS SEMBLE-T-IL PERTINENT ? POURQUOI ?

Ateliers du matin

Table	Le projet semble pertinent parce que...	Le projet ne semble pas pertinent parce que...
1		Il existe déjà le F1 et le métro. Il supprime l'espace vert sur le rond-point des Bruyères alors qu'il y a en déjà peu à Sotteville.
2	Il facilitera globalement les déplacements dans la Métropole. Le trafic sera plus fluide et les passagers mieux répartis dans les transports.	Le coût du projet semble trop élevé. Il supprime l'espace vert du rond-point des Bruyères.
3	Il facilitera globalement les déplacements Nord-Sud au sein de la Métropole. Il offre un itinéraire plus facile aux passagers arrivant de la gare et qui empruntait le F1.	

31/03/15





Table	Le projet semble pertinent parce que...	Le projet ne semble pas pertinent parce que...
4		Le F1 emprunte un trajet semblable. Le métro dessert déjà un grand nombre de stations. La circulation sera difficile pour les voitures au rond-point des Bruyères.
5		Du fait d'un problème d'agencement et de manque de place, il pourrait y avoir un conflit de circulation entre le T4 et les voitures particulières. Le coût du projet semble trop élevé par rapport aux inconvénients qu'il soulève. L'esthétique de certains quartiers s'en trouvera modifiée (rond-point des Bruyères). Il supprime l'espace vert du rond-point des Bruyères Il entrainera des problèmes de sécurité sur certains tronçons. Il y a déjà assez de transports sur la Place des Chartreux Le F1 circule déjà entre Rouen et la rive sud. Le projet met trop en avant l'éco-quartier Flaubert au détriment d'autres quartiers mal desservis (Est de Sotteville)
6		Le projet met trop en avant l'éco-quartier Flaubert d'autres quartiers mal desservis. D'autres quartiers comme la zone universitaire mériteraient d'être mieux desservis. Il supprime l'espace vert du rond-point des Bruyères qui est un lieu de vie et de rencontres. Les lignes de bus existantes suffisent.



Table	Le projet semble pertinent parce que...	Le projet ne semble pas pertinent parce que...
		Le coût du projet semble trop élevé. Les travaux causeront des embouteillages et obligeront les automobilistes à modifier leurs itinéraires quotidiens. Les piétons ne seront pas en sécurité.
7	Les 15 stations sont à bonne distance les unes des autres. Le passage au milieu du rond-point des Bruyères et la priorité aux feux permettra aux bus de passer régulièrement (priorité sur les voitures)	Le terminus en demi-tour du F1 entraîne la suppression d'une partie de l'espace vert du rond-point des Bruyères. Le coût du projet semble trop élevé alors qu'il paraît moins nécessaire que d'autres aménagements.
8	Il facilitera globalement les déplacements dans la Métropole, notamment parce que le trajet est bien pensé.	Il supprime l'espace vert du rond-point des Bruyères qui est un espace de vie agréable pour tous les étudiants.
9	Il permettra de rallier les deux rives rapidement.	

Ateliers de l'après-midi

Table	Le projet semble pertinent parce que...	Le projet ne semble pas pertinent parce que...
1	Il permettra le désengorgement des lignes de bus déjà en place, surtout aux heures de pointes. Le T4 desservira de nouvelles zones et son trajet est bien pensé. Les bus passeront plus fréquemment.	Au rond-point des Bruyères, il deviendra plus dangereux pour les piétons de traverser la rue, notamment à cause du terminus en demi-tour du F1. « Le demi-tour à un bus au milieu d'un rond-point est autant contradictoire que dangereux ».



Table	Le projet semble pertinent parce que...	Le projet ne semble pas pertinent parce que...
2	Les personnes qui habitent près de la ligne pourront se déplacer plus facilement.	Les usagers devront changer de bus entre le F1 et le T4 pour se rendre au Zénith.
3	Le trajet sera plus rapide grâce à la priorité sur les autres véhicules. Le trajet Boulingrin-Zénith pourra s'effectuer sans changement. Le bus desservira de nouvelles zones sur l'avenue Jean Rondeau et le boulevard des Belges.	De nombreuses lignes de bus existent déjà comme par exemple le F1. La circulation des voitures sur le rond-point des Bruyères sera perturbée par la priorité du bus. Le coût du projet semble élevé alors que son utilité est critiquable.
4	Le bus permettra aux usagers de se rendre directement de St-Etienne de Rouvray à Petit Quevilly. Il sera pratique pour se rendre à « Crunchy food » et Quick.	Il entrainera une augmentation de la pollution dans la Métropole. Les usagers devront changer de bus entre le F1 et le T4 du Zénith à Saint-Sever.
5	Le bus desservira de nouvelles zones. Il facilite les déplacements vers la gare ou le Zénith de ceux qui logent ou travaillent dans le centre-ville L'emplacement des stations et la distance entre chacune d'elles sont bien pensés	La période de travaux perturbera la vie quotidienne des Rouennais
6	Il facilite les déplacements vers la gare ou le Zénith de ceux qui logent ou travaillent dans le centre-ville Il facilitera le développement du nouvel éco-quartier Flaubert.	
7	Un bus en site propre est le gage d'une plus grande fluidité et d'un trajet plus rapide entre Boulingrin – Rouen – le Zénith.	Les usagers devront changer de bus entre le F1 et le T4 pour se rendre au Zénith. La circulation sera encore plus difficile dans Rouen. Il supprime l'espace-vert au rond-point des Bruyères.



Propositions-questions :

- Le projet semble plus pertinent du rond-point des Bruyères vers le Nord car il traverse des zones mal desservies par les transports en commun.
- Pourquoi ne pas privilégier le tramway qui serait moins polluant ?
- Pourquoi ne pas conserver le F1 du Zénith au rond-point des Bruyères pour les personnes se rendant à Rouges Terres ?
- Pourquoi ne pas prolonger le trajet jusqu'au quartier de la Grand'Mare ?
- C'est dommage qu'il n'ait pas été demandé aux élèves de s'exprimer sur la ligne dans son ensemble et de regarder, en plus de l'aménagement du rond-point des Bruyères, ceux de la place des Chartreux, du Zénith...



2.2. QUESTION 2 : A PARTIR DU PROJET D'AMENAGEMENT DU ROND-POINT DES BRUYERES, QUELS SONT, SELON VOUS, LES POINTS FORTS ET LES POINTS FAIBLES DE L'AMENAGEMENT PROPOSE ?

Ateliers du matin

Table	Points forts	Points faibles
1		Suppression de l'espace vert au rond-point des Bruyères Manque de sécurité pour les piétons sur le rond-point Problèmes de circulation Coût trop élevé du projet
2	Fluidité Atout pour les habitants à proximité du trajet Desserte de l'avenue Jean Rondeau	Problèmes de circulation (embouteillages) Travaux trop longs qui vont entraîner des perturbations de la circulation Suppression de l'espace vert au rond-point des Bruyères Coût trop élevé du projet
3	Facilité de changement de ligne de bus T4, F1	Suppression de l'espace vert au rond-point des Bruyères Travaux trop longs Coût trop élevé du projet
4	Proximité du trajet avec le lycée des Bruyères	Problèmes de circulation (embouteillages) Suppression de l'espace vert au rond-point des Bruyères (modification de l'écosystème) Manque de sécurité pour les piétons sur le rond-point Perturbations de l'activité économique pour les commerces à proximité du rond-point Modification des habitudes des citoyens qui devront changer leurs trajets
5		Suppression de l'espace vert au rond-point des Bruyères (alors que déjà peu nombreux dans le secteur) Manque de sécurité pour les piétons aux abords et sur le rond-point Suppression du F1 entre les Bruyères et le Zénith Coût trop élevé du projet



Table	Points forts	Points faibles
6	Rapidité Modernité Desserte de l'éco-quartier Flaubert Fluidité	Suppression de l'espace vert au rond-point des Bruyères (espace de vie) Manque de sécurité pour les piétons Coût trop élevé du projet (l'argent public pourrait être investi ailleurs) Esthétique Réorganisation compliquée Travaux trop longs ce qui entrainera des perturbations pour les commerces Problèmes de circulation (embouteillages)
7	Rapidité Régularité et fréquence des passages	Suppression de l'espace vert au rond-point des Bruyères (alors que déjà peu nombreux) Coût trop élevé du projet Problèmes de circulation (embouteillages)
8	Rapidité Régularité et fréquence des passages	Suppression de l'espace vert au rond-point des Bruyères qui est un lieu utilisé à l'heure du déjeuner et aux heures de permanence Problèmes de circulation (embouteillages) Suppression du F1 entre les Bruyères et le Zénith Coût trop élevé du projet Pollution Manque de sécurité pour les piétons
9	Rapidité Emplacements des stations à des endroits stratégiques Relie les deux rives Desserte de l'éco-quartier Flaubert Bénéfique pour l'espace vert qui va remplacer le champ de courses Installation d'une piste cyclable	Suppression de l'espace vert au rond-point des Bruyères Problèmes de circulation (embouteillages) Suppression du F1 entre les Bruyères et le Zénith Coût trop élevé du projet Manque de sécurité pour les piétons Travaux trop longs



Ateliers de l'après-midi

Table	Points forts	Points faibles
1	Rénovation de la chaussée Régularité et fréquence des passages Zones nouvellement desservies	Suppression de l'espace vert au rond-point des Bruyères (dévalorisation du paysage) Manque de sécurité pour les piétons Suppression du F1 entre les Bruyères et le Zénith Problèmes de circulation (trop nombreux feux liés à la priorité donnée aux bus)
2	Pratique Fluidité Régularité et fréquence des passages Relie les deux rives Zones nouvellement desservies (bd du 11 novembre et éco-quartier Flaubert) Plusieurs points de liaisons avec métro, le 6, T1, T1, T3...	Suppression de l'espace vert convivial au rond-point des Bruyères Suppression du F1 entre les Bruyères et le Zénith Déjà 4 lignes de bus sur l'avenue des Canadiens en plus des bus scolaires
3	Rapidité Itinéraire pertinent	Déjà beaucoup de bus Manque de sécurité pour les piétons au rond-point des Bruyères
4	Stations de bus supplémentaires Zones nouvellement desservies Originalité (couper un rond-point en deux)	Suppression du F1 entre les Bruyères et le Zénith
5	Proximité du trajet avec les lycées Bruyère, Pourrière et le CFA Plusieurs points de liaisons avec d'autres lignes Aménagements de l'espace (pistes cyclables)	Suppression de l'espace vert au rond-point des Bruyères Problèmes de circulation Suppression du F1 entre les Bruyères et le Zénith (demi-tour compliqué sur le rond-point)
6	Régularité et fréquence des passages Rapidité (pour rejoindre Rouen)	Suppression du F1 entre les Bruyères et le Zénith Suppression de l'espace vert au rond-point des Bruyères Problèmes de circulation (voitures + T4+ Vélos + piétons)



Table	Points forts	Points faibles
7		Problèmes de circulation (pendant la phase travaux) Pollution Suppression de l'espace vert au rond-point des Bruyères

Propositions-questions :

- Actuellement, autour du rond-point des Bruyères, il y a déjà trois arrêts de bus. Pourquoi le F1 ne pourrait-il pas utiliser ces espaces aménagés (notamment pour les bus scolaires) plutôt que faire demi-tour au milieu du rond-point ? En outre, pourquoi avoir supprimé l'arrêt de bus devant le lycée ce qui oblige les élèves à traverser la route pour le prendre le bus ou rejoindre le lycée et pose des problèmes de sécurité et d'encombrement aux heures de pointes ?
- Ce projet s'inscrit dans l'Agenda 21 de la Métropole. Quels en sont les objectifs économiques, sociaux et environnementaux ?



2.3. QUESTION 3 : QU'EST-CE QUI FAVORISERAIT L'UTILISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN, DU VELO ET LES DEPLACEMENTS A PIED A L'ECHELLE DE L'AGGLOMERATION ROUENNAISE ?

Ateliers du matin :

Table	Transports en commun	Vélo	Marche à pied
1	La mise en place de campagnes de publicité pour inciter les gens à ne pas utiliser leur voiture		
2	La baisse du prix des titres de transports Plus de bus et donc moins de monde dans un seul bus	Des conditions météo favorables (été)	Un meilleur aménagement des trottoirs (trop étroits, poteaux au milieu...)
3	Des transports en commun plus réguliers et fréquents La baisse du prix des titres de transports Moins de retards	Plus de pistes cyclables mieux sécurisées.	
4	La mise en place de campagnes de publicité et de sensibilisation aux enjeux environnementaux		
	La baisse du prix des titres de transports (carte 1 voyage, abonnements...) Moins de retards et de grèves Des transports en commun plus réguliers et fréquents Le métro plus régulier aux heures de pointes		La création de nouveaux passages piétons L'enterrement des lignes de métro pour augmenter l'espace disponible pour les piétons
5	Des campagnes de publicité et de sensibilisation aux enjeux environnementaux		
	La baisse du prix des titres de transports Moins de retards Une meilleure adaptation des bus pour les personnes à mobilité réduite		



Table	Transports en commun	Vélo	Marche à pied
6	Des transports en commun plus fréquents et réguliers	La multiplication du nombre d'espaces verts	La multiplication du nombre d'espaces verts
7	La baisse du prix des titres de transports Des transports en commun plus fréquents et réguliers	Des conditions météo favorables La mise en place d'infrastructures pour les vélos (parcs, voies...)	Un meilleur aménagement des trottoirs La multiplication du nombre d'espaces verts L'aménagement d'espaces pour les chiens
8	La baisse du prix des titres de transports	La mise en place d'infrastructures pour les vélos (parcs à vélos)	La réfection des trottoirs Des passages piétons mieux sécurisés sur le rond-point des Bruyères
9	Des transports en commun plus confortables (installation de plus de places assises) Des transports en commun plus fluides		

Ateliers de l'après-midi

Table	Transports en commun	Vélo	Marche à pied
1	La mise en place de bus en site propre	La création de nouvelles pistes cyclables Le développement des « Vélib's »	L'augmentation du nombre de rues piétonnes
2		Des conditions météo favorables	
3	La baisse du prix des titres de transports Le développement du réseau péri-urbain	Le développement des « Vélib's »	Plus de rues piétonnes
4	La baisse du prix des titres de transports pour les étudiants	La création de nouvelles pistes cyclables	L'élargissement des trottoirs.



5		La création de nouvelles pistes cyclables Le développement des vélos en libre-service	Un meilleur aménagement des trottoirs
6	La baisse du prix des titres de transports Des bus plus nombreux, plus fréquents et plus confortables Moins de retards	La création de nouvelles pistes cyclables Plus de parcs à vélos	Des paysages plus agréables

Propositions-questions :

- Pourquoi ne pas mettre en place un système de « points de fidélité » dans les transports en commun (comme au kebab) ? Par exemple, 10 voyages effectués pourraient donner droit à un voyage gratuit.
- Les horaires du site de la TCAR sont souvent différents de ceux affichés en station.

Concertation T4 - Réunion Conseils de quartiers de Rouen

Compte rendu de la réunion de concertation du 9 avril 2015, grande
Salle des commissions de l'Hôtel de ville de Rouen.





SOMMAIRE

1. INTRODUCTIONS.....	3
1.1. INTRODUCTION DE M. YVON ROBERT, MAIRE DE ROUEN	3
1.2. PRESENTATION DE LA CONCERTATION ET DU DEROULE DE LA SEANCE.....	4
2. PRESENTATION DU PROJET PAR LA METROPOLE.....	4
3. TEMPS DE TRAVAIL EN ATELIERS	4
3.1. MODALITES DU DISPOSITIF.....	4
3.2. RESTITUTION	5
3.3. LES REPONSES DE L'EQUIPE TECHNIQUE	7
4. LISTE DES PARTICIPANTS.....	10

10/06/15



T4 (direction)
Boulingrin - Centre - Zenith
PARLOIR-EN

Cr150409_T4_réunionCQ_Vdef
10/06/15



La réunion des conseils de quartiers rouennais dans le cadre de la concertation à propos du projet de nouvelle ligne de bus à haut niveau de service T4 s'est tenue le jeudi 9 avril à Rouen à l'Hôtel de Ville. Une cinquantaine de personnes étaient présentes dont :

- 33 habitants, membres des conseils de quartier de Rouen
- Des élus de la ville de Rouen dont le maire de la ville, M. Yvon Robert, ainsi que plusieurs conseillers municipaux ou adjoints : M. Kader Chekhemani, M. Ludovic Delesque, M. Jean-Michel Bérégovoy et Mme Christine Rambaud.
- Des représentants des services techniques de la Métropole, de la Ville de Rouen et de la maîtrise d'œuvre

La réunion s'est déroulée entre 18h30 et 20h30. A l'issue de la réunion, l'équipe projet du T4 a échangé avec les participants qui le souhaitent pendant une heure.

1. INTRODUCTIONS

1.1. INTRODUCTION DE M. YVON ROBERT, MAIRE DE ROUEN

M. Yvon Robert, maire de Rouen, remercie les participants de leur présence à la première réunion de la deuxième étape de concertation sur le projet de nouvelle ligne de bus à haut niveau de service, le T4. Cette nouvelle ligne a pour objectif de renforcer la couverture de l'agglomération par le réseau de transports en commun.

La réunion du jour permet de présenter le projet au stade des études préliminaires, avant qu'un avant-projet soit finalisé et présenté à l'enquête publique fin 2015. Le projet de ligne T4 s'inscrit dans la logique portée par la Métropole et la ville de Rouen de développer des transports en commun performants. Il y a 2 ans, la fermeture soudaine du pont Mathilde a causé des difficultés considérables. A cette occasion, les Rouennais ont pu mesurer l'importance des transports en commun circulant sur des voies réservées. Pendant les travaux, la fréquentation a augmenté sur l'ensemble du réseau et notamment sur les lignes de métro et Teor. Ce sont ces modes de déplacements qui incitent plus les habitants à préférer les transports collectifs à la voiture.

La mise en service du T4 est prévue pour septembre 2018. La phase actuelle de concertation succède à celle qui s'était déroulée en 2013 sur l'opportunité du projet Arc Nord-Sud dont T4 est une des composantes. A l'automne 2015, une nouvelle phase de concertation s'ouvrira dans le cadre de l'enquête publique.

La réunion s'est déroulée en trois temps : une présentation de l'état d'avancement du projet pour que chaque participant en acquiert une vision globale, puis, un temps de travail par groupes à partir des plans présentés et de questions avant une restitution en fin de réunion.

Un participant, M. Rouziès, membre du conseil de quartier Saint-Marc / Croix de Pierre / Saint-Nicaise, interpelle M. Yvon Robert et les organisateurs de la réunion. Il regrette que les éléments présentés par la Métropole sur le projet T4 n'aient pas été communiqués plus tôt aux conseils de quartier par mail. La participation à la réunion du jour aurait, selon lui, mérité une préparation plus importante.

En outre, bien qu'il comprenne que la Ville ou la Métropole ne puissent pas toujours répondre individuellement aux participants, il souhaiterait obtenir des retours concernant les concertations auxquels le conseil de quartier dont il est membre a participé par le passé sur la ligne 7 et sur la transformation du métro au Boulingrin.

La participation des conseils de quartiers aux phases de concertation s'inscrit dans le respect de la convention d'Aarhus qui offre la possibilité aux citoyens de participer à la décision dans le cadre d'un projet public.

M. Yvon Robert rappelle que la réunion du jour est la première de la deuxième phase de



concertation. Elle s'adresse volontairement aux conseils de quartiers afin qu'ils puissent s'enquérir les premiers des informations relatives au projet de T4. Un simple envoi de documents dont les plans des insertions, sans explication ni dialogue n'aurait pas suffi pour appréhender le projet dans toute sa complexité et ainsi y contribuer de manière efficace. La réunion du jour doit permettre ce dialogue. Après celle-ci, les membres des conseils de quartier sont libres de participer aux réunions publiques organisées à Rouen et à Petit-Quevilly et de formuler des contributions écrites qui seront annexées au bilan de la concertation. En outre, les documents présentés pourront leur être transmis sans difficulté.

M. Rouziès précise, avant de quitter la salle, que le conseil de quartier Saint-Marc / Croix de Pierre élaborera une contribution écrite sur le projet.

1.2. PRESENTATION DE LA CONCERTATION ET DU DEROULE DE LA SEANCE

Mme Sophie Guillain de Res publica accompagne la Métropole pour l'organisation et l'animation de la concertation. Elle présente la tribune composée des services techniques du T4 mobilisés pour présenter le projet et répondre aux questions des participants : **Mme Agnès Grandou**, directrice du projet T4 à la Métropole, **M. Ludovic Letellier**, chargé de projet T4 à la Métropole et **M. Daniel Arslanian**, directeur de projet chez SCE, mandataire du groupement de bureaux d'études.

L'objectif principal de la phase de concertation qui s'ouvre, et donc de la réunion du jour, est de nourrir l'avant-projet en cours de construction. L'enquête publique se tiendra à la fin de l'année 2015. Puis, pendant la phase travaux jusqu'en 2018, la Métropole s'est engagée à accompagner les habitants de la Métropole et notamment les riverains et les commerçants.

La phase de concertation actuelle est composée de plusieurs moments de dialogue : une réunion avec les associations le 2 avril, deux réunions publiques, le 13 avril à Rouen et le 15 à Petit-Quevilly, une rencontre avec les usagers des transports en commun le 14 avril, une permanence destinée aux commerçants le 20 avril et une réunion avec le conseil consultatif de développement le 22 avril.

Enfin, les habitants peuvent recueillir des informations et exprimer leurs avis et remarques grâce à plusieurs supports : le volet détachable joint au dépliant présentant le projet et un questionnaire en ligne sur le site de la Métropole.

Tous les éléments issus de ces réunions et contributions seront compilés dans le bilan de la concertation.

2. PRESENTATION DU PROJET PAR LA METROPOLE

Un film présentant des témoignages et le tracé est diffusé pendant la réunion. La présentation du projet faite par Agnès Grandou se trouve en annexe du présent compte rendu.

3. TEMPS DE TRAVAIL EN ATELIERS

3.1. MODALITES DU DISPOSITIF

Les participants étaient réunis en 6 groupes d'entre 4 et 10 personnes. A partir des plans détaillés de l'insertion du T4 dans l'espace public et d'une fiche de contribution collective, chaque groupe a répondu aux deux questions suivantes :

- Quelles remarques générales ou questions avez-vous sur le projet ?
- Quels points d'attention particuliers souhaitez-vous faire remonter sur les insertions par secteurs (Boulingrin – Place Cauchoise, Pont Guillaume le Conquérant – Jean Rondeaux



Nord, Jean Rondeaux Sud – Place des Chartreux) ?

Le travail a duré 45 minutes. Compte tenu de la richesse des échanges à propos de la première question, les groupes ont formulé une réponse globale aux deux questions, intégrant leurs analyses sectorielles.

3.2. RESTITUTION

TABLE 1

- Sur la Place Cauchoise, quels sont les aménagements prévus pour sécuriser l'accès à la rue Stanislas Girardin, la rue du Renard et plus généralement les rues adjacentes depuis le boulevard des Belges ?
- Comme d'autres groupes, la question de la correspondance avec les lignes Teor sur le boulevard des Belges est mise en avant. Comment les personnes à mobilité réduite pourront-elles l'effectuer ? Le groupe propose qu'il y ait une station « Flaubert » en face de l'avenue du même nom ; cela permettrait de relier les quartiers ouest au centre-ville et de faciliter l'accès en vélo et piéton entre ces deux secteurs.
- Sur la rive gauche, les aménagements prévus sur le boulevard du 11 novembre ne risquent-ils pas d'engorger les rues des Martyrs de la Résistance et d'Elbeuf ?
- Le groupe trouve nécessaire de travailler sur des plans plus précis, notamment sur le tronçon place Cauchoise – boulevard des Belges.

TABLE 2

Le groupe fait remarquer que les plans présentés auraient pu mieux faire apparaître les autres lignes de transport.

- Le groupe est « scandalisé » par le remplacement de la ligne F1 par le T4 du rond-point des Bruyères au Zénith. Les habitants de la rive gauche qui empruntent cette ligne devront changer de bus et seront donc pénalisés.
- Le groupe remarque un doublon du T4 avec le métro entre le Boulingrin et la gare SNCF. La circulation automobile est déjà difficile sur ce tronçon, notamment aux heures de pointe.
- Comment les convois exceptionnels arrivant de la route de Neuchâtel sur le boulevard de la Marne circuleront-ils, notamment sans abîmer les feux tricolores ? ne faudrait-il pas envisager des feux amovibles ou sur roulettes ? Que deviennent les contre-allées sur les boulevards ? Les riverains, notamment ceux qui habitent au rez-de-chaussée, verront les voitures passer devant leurs fenêtres ce qui entraînera des nuisances sonores et en termes de qualité de l'air. Pourquoi ne pas installer un métro souterrain qui évite un certain nombre de ces nuisances ?
- Le groupe se prononce contre la suppression de la bretelle permettant d'accéder au pont Guillaume le Conquérant depuis le boulevard Ferdinand de Lesseps.
- Le T4 est redondant avec le métro qui en outre permet une correspondance facile avec les lignes Teor au Théâtre des Arts, alors que la station sur le boulevard des Belges du T4 ne le permet pas. Pourquoi ne pas simplement faire partir la ligne T4 du croisement entre l'avenue de Caen et l'avenue Jean Rondeaux pour aller jusqu'au Zénith.

TABLE 3

- Pourquoi le tracé du T4 prévoit-il une liaison entre la gare et le Boulingrin alors que le métro la fait déjà ? Un terminus à la gare permettrait de desservir le parvis qui va être rénové.
- Les aménagements proposés sur les deux rives vont poser des problèmes de stationnement pour les résidents. Il faut un bilan du nombre de places supprimées par le projet.
- Comment les convois exceptionnels pourront-ils s'insérer dans le trafic ?
- Sur le boulevard de l'Yser, la réduction du nombre de voies entraîne un risque fort d'encombrement.



- Il faut développer le réseau des transports en commun avec une vision de long terme et en particulier développer des correspondances vers Bois-Guillaume, par exemple depuis la place Beauvoisine.
- Y a-t-il eu une vraie étude du trafic qui permette d'affirmer que cela va fonctionner ?
- Quid de la desserte de l'éco quartier Flaubert ? La station proposée est assez éloignée des futurs équipements de l'éco-quartier, en particulier le futur siège de la Métropole.
- Pourquoi ne pas conserver un site propre pour le T4 sur toute l'avenue Jean Rondeaux ?
- Pourquoi ne pas prévoir des parkings à proximité des stations du T4 et pas uniquement aux terminus, comme cela a été fait dans la vallée du Cailly ? Prévoir également du stationnement pour les vélos.
- Comment la place Cauchoise va-t-elle être aménagée en prenant en compte les traversées piétonnes, les mouvements tournants des véhicules, le temps de traversée des vélos ?
- Même question pour la place des Chartreux (vraie usine à gaz aujourd'hui) ?
- Comment la circulation fonctionnera-t-elle sur le pont Guillaume le Conquérant pendant l'Armada ?
- Il s'agira d'éviter de lancer des chantiers (immobiliers ou autres) importants pendant les travaux du T4.
- Pourquoi ne pas ranimer le projet de liaison entre l'avenue du Fond du Val et le pont Flaubert ? Cela permettrait de réduire le trafic sur les boulevards de la rive droite.

TABLE 4

Le groupe a surtout travaillé sur la rive droite et notamment sur le secteur Boulingrin – Boulevard des Belges.

- Que deviendront les arbres entre la place Cauchoise et la place Beauvoisine ?
- Pourquoi ne pas prolonger le tracé du T4 après le Boulingrin, soit vers le CHU, soit vers le lycée Flaubert ?
- Pourquoi ne pas installer une station sur le quai Cavelier de la Salle afin d'avoir une correspondance avec les lignes 106 et 108 ?
- Ne pourrait-on pas envisager de rapprocher la station située sur le boulevard des Belges de la station desservie par les autres lignes Teor sur le quai du Havre, malgré le problème du dénivelé ?
- Le groupe entrevoit des difficultés de circulation sur les boulevards de la rive droite où il ne restera qu'une voie dans chaque sens pour les voitures.

TABLE 5

Le groupe a travaillé sur l'ensemble de la ligne et notamment sur la rive gauche d'où étaient issus plusieurs participants.

- Que devient la voie qui débouche sur la Sud 3 qui ne sera réaménagée qu'en 2022, à l'issue des travaux sur les accès du pont Flaubert ?
- Pourquoi ne pas installer une station sur le quai Cavalier de la Salle ? En effet, le 106 et le 108 draineront de nombreux usagers. Il conviendrait peut-être de décaler la station « Boulevard d'Orléans » vers le pont ou d'en implanter une autre.
- Quel sera le dispositif de végétalisation des boulevards de la rive droite ?
- Que deviennent les contre-allées le long des boulevards de la Marne et de l'Yser ?
- Y aura-t-il un parking relais au Boulingrin ?
- Où passera la ligne 20 qui circule aujourd'hui sur la place Beauvoisine ?

TABLE 6

Le groupe regrette que les plans fournis par la Métropole ne soient pas plus détaillés. L'échelle est



trop grande et ne permet pas de visualiser avec précision l'insertion du T4 dans l'espace.

- Il semble que 50% des voies seront supprimées sur les boulevards pour faire place au T4. La Métropole prévoit un report modal de 15%. Il semble y avoir une incohérence.
- Quid du stationnement sur les boulevard du Boulingrin et de la Marne ?
- Comment fonctionne le site propre du T4 sur le pont Guillaume le Conquérant ?
- Comment s'opère la correspondance avec les autres lignes Teor sur le bas du boulevard des Belges ?
- En règle générale, tous les passages où le site propre du T4 passe de deux à une voie paraissent compliqués.
- Quel est l'intérêt de desservir la gare rive droite alors qu'une gare rive gauche va être mise en place ?
- Pourquoi engorger l'avenue des Canadiens en passant de 2X2 à 2x1 voies ?
- Pour 88M€, pourquoi ne pas construire une nouvelle ligne de métro ?

3.3. LES REPONSES DE L'EQUIPE TECHNIQUE

Les réponses aux questions et remarques consignées ci-dessus ont été apportées par Mme Agnès Grandou, M. Ludovic Letellier et M. Daniel Arslanian. Elles sont rapportées ci-après et classées par thématiques.

Agnès Grandou commence par remercier les participants pour la richesse de leurs réactions.

LA PERTINENCE DU TRACE

Un groupe propose de limiter le tracé du T4 au tronçon Zénith – avenue de Caen du fait de l'existence du métro et des impacts sur la circulation. **Agnès Grandou** explique que l'objectif du projet est de drainer le plus de voyageurs possible. Si la ligne est trop courte, elle n'intéressera pas assez de personnes.

En outre, à propos d'un potentiel doublon avec la ligne F1, elle précise que celle-ci s'arrêtera désormais au rond-point des Bruyères et sera remplacée par le T4 du rond-point au Zénith. Ce choix résulte du fait que le T4 passera plus fréquemment que le F1 et que son amplitude horaire sera plus large (5h30-0h30).

LE POSITIONNEMENT DES STATIONS

- **Le terminus au Boulingrin**

Les études de faisabilité menées entre 2011 et 2013 ont permis d'arriver au scénario actuel. Un terminus à la gare n'a jamais été envisagé ; l'idée est de relier le T4 et la F1 à la place Beauvoisine, afin que les habitants des plateaux nord puissent utiliser le T4. Aller jusqu'au Boulingrin permet de viser un nombre d'usagers plus important et des correspondances supplémentaires. En revanche à l'avenir, le T4 pourrait aller jusqu'au CHU.

- **La station desservant l'éco-quartier Flaubert**

Cette station est volontairement positionnée à cet emplacement et non pas plus près des quais. A l'avenir, une nouvelle ligne de bus (pourquoi pas le T5 ?) desservira l'éco-quartier Flaubert et la nouvelle gare de la rive gauche. La Métropole a donc privilégié cet emplacement en vue d'une future correspondance entre les deux lignes. La future ligne T5 desservira le cœur de l'éco-quartier alors que le T4 desservira les premiers immeubles qui seront construits le long de l'avenue Jean Rondeaux.

- **L'impact du T4 sur la circulation**



T4 direction :
Boulingrin - Centre - Zénith
PARLOIR-ETI



Daniel Arslanian rappelle l'objectif ambitieux de la Métropole d'obtenir 15% de report modal. Il précise que des calculs ont été effectués pour vérifier que les boulevards de la rive droite pourront bien accueillir 85% du trafic routier actuel après l'arrivée du T4. Tout est mis en œuvre pour que le trafic ne se reporte pas sur des voies adjacentes.

Sur le boulevard des Belges, 2x2 voies seront conservées car il s'agit d'un axe majeur de circulation. En outre, l'objectif est également d'apaiser la circulation, de réduire la vitesse de circulation des voitures pour gagner en fluidité.

Agnès Grandou précise que des études spécifiques de comptage ont été menées sur chaque carrefour le long du tracé afin de vérifier que les flux de voitures puissent circuler de façon la plus fluide possible. En outre, une enquête sur l'origine et la destination des voitures sur les boulevards a été conduite pour appréhender au mieux les trajets des utilisateurs de voitures.

LA CONCORDANCE DES TRAVAUX LIES AU T4 AVEC LES AUTRES GRANDS CHANTIERS DE LA METROPOLE

Daniel Arslanian précise que la maîtrise d'œuvre a connaissance des projets menés par la Métropole ou les villes : les travaux sur les accès sud du pont Flaubert, la rénovation du centre-ville, le réaménagement du parvis de la gare, etc. Le travail en cours consiste à recenser ces projets pour en tenir compte au mieux dans le phasage des travaux qui sera mis en place. L'échelonnement avec les aménagements du pont Flaubert est déjà calé. La phase travaux du T4 commencera en 2016 pour que sa mise en service soit effective en 2018 au moment où les travaux pour le pont commenceront.

LE STATIONNEMENT

Daniel Arslanian précise que la géométrie de la voirie ne permet pas de restituer toutes les places de stationnement sur l'ensemble du tracé. Les contre-allées sur les boulevards de la rive-droite seront bien supprimées. Cela fait partie de la réduction de la place de la voiture dans l'agglomération. En revanche des places de livraison et la signalisation des stationnements existants sont bien prévues.

LA VEGETALISATION

Des rangées d'arbres seront plantées le long des boulevards de la rive droite, en tenant compte des questions de stationnement mais aussi de ramassage des ordures ménagères. Le but est d'améliorer l'aspect paysager du cœur d'agglomération.

LE SITE PROPRE DU T4

Certains groupes s'interrogent sur la pertinence des secteurs où le T4 circulera sur un site propre alterné, d'une seule voie comme sur certaines parties de l'avenue Jean Rondeaux. **Agnès Grandou** explique que cette solution a été privilégiée aux endroits où la voirie n'est pas assez large pour accueillir à la fois les voies pour les voitures, celles pour les vélos, des places de stationnement, des trottoirs agréables et deux voies réservées au bus. Elle précise que cette solution permet une meilleure fréquence de passage des bus que s'ils étaient insérés normalement dans la circulation. C'est un choix de compromis qui permet de concilier tous les usages de la route.

Ce système fonctionne dans la vallée du Cailly pour la ligne T2. Il garantit une vitesse intéressante pour les bus.

Pour répondre à toutes les interrogations dans le détail, les services de la Métropole invitent les participants qui le souhaitent à prolonger la discussion de façon individuelle à la fin de la réunion. Avant cela, Agnès Grandou note les interrogations et propositions des groupes de travail sur des sujets comme :



- la station au bas du boulevard des Belges et la qualité de la correspondance avec les lignes Teor ;
- l'aménagement des places et les enjeux de sécurité et de confort sur lesquels la Métropole se montrera particulièrement attentive ;
- La végétalisation ;
- Les enjeux de réduction des nuisances sonores pour les riverains ;
- Le stationnement sur certains secteurs.

En conclusion, **Sophie Guillain** rappelle qu'un compte rendu de la réunion sera communiqué aux conseils de quartier et consultable dans le bilan de la concertation.

Les conseils de quartier peuvent transmettre à la Métropole, soit par écrit, soit en répondant au questionnaire sur le site de la Métropole avant le 29 avril, toutes leurs contributions collectives ou cahiers d'acteurs qui seront intégrés au bilan.



4. LISTE DES PARTICIPANTS

Prénom	Nom	Conseil de Quartier / élus
Jean-Baptiste	BARRE	CQ Saint-Julien
Jean-Michel	BEREGOVY	Elu de la Ville de Rouen
Odile	BOL	CQ Rouen rive gauche
Eliane	BORDET	CQ Rouen rive gauche
Ioïc	BOULARD	Habitant
Marc	BOULLAY	CQ Pasteur
Jacques	BRIENT	CQ Coteaux Ouest
Evelyne	BRIENT	CQ Coteaux Ouest
Fara	CARRA RAVAIGORISON	CQ Jardin des plantes
Christian	CAZAYUS	Habitant
Guillaume	CHAROULET	CQ Vieux marché
Kader	CHEKHEMANI	Elu de la Ville de Rouen
Michel	COMBES	CQ Gare / Jouvenet
Patrick	COURTET	CQ Croix de Pierre / St Nicaise / St Marc
Fabien	CREPIAT	CQ Pasteur
Marc	DECLEIN	CQ Croix de Pierre / St Nicaise / St Marc
Ludovic	DELESQUE	Elu de la Ville de Rouen
Corinne	DOUYER	Habitant
Jean Caude	FERRIOL	Habitant
Olivier	HOUGNON	CQ Croix de Pierre / St Nicaise / St Marc
Mélanie	LEPENANT	CQ Pasteur
Olivier	LEPRETTRE	CQ Sapins
Christophe	LEURY	CQ Gare / Jouvenet
Gérard	MARIE	CQ Rouen rive gauche
Laurent	MOIGNE	CQ Jardin des plantes
Marie-José	PECON	Habitant
Christian	PECON	Habitant
Monique	QUENEDEY	CQ Vieux marché
Christine	RAMBAUD	Elue de la Ville de Rouen
David	REMY	Habitant
Annie	RESSE-LAGACHE	CQ Gare / Jouvenet
Brigitte	ROCHER-SENTENAC	CQ Rouen rive gauche
Josette	ROUSSEL	CQ Gare / Jouvenet
Alain	ROUZIES	CQ Croix de Pierre / St Nicaise / St Marc
Patrick	THIEURY	CQ Rouen rive gauche
Anita	VALLEE	Habitant
Stany	VIBERT	CQ Mont-Gargan



Concertation T4 – Rencontre avec les usagers

Compte rendu de la démarche usagers du 14 avril 2015.
Réseau Astuce.





SOMMAIRE

1. LE CONTEXTE DE LA DEMARCHE	3
1.1. LES MODALITES.....	3
1.2. LE DEROULEMENT DES ENTRETIENS	3
1.3. NOMBRE D'ENTRETIENS ET DE CARTE T DISTRIBUEES	3
2. LES ENSEIGNEMENTS.....	4
2.1. LES PROFILS DES PERSONNES RENCONTREES	4
2.2. L'ACCUEIL GENERAL DU PROJET	4
2.3. LES THEMES SPECIFIQUES	5

10/06/15



T4 (directeur)
Boulingrin - Centre - Zénith
PARLOIR - ETJ

150414_T4_CRrencontre_usagers_Vdef
10/06/15



1. LE CONTEXTE DE LA DEMARCHE

Dans le cadre de la phase de concertation grand public sur le projet de T4, une des modalités d'information et de recueil d'avis retenue par la Métropole Rouen Normandie consistait à rencontrer des usagers des transports en commun. L'objectif de la démarche visait à échanger sur le projet avec le plus grand nombre possible d'usagers au cours de leur trajet ou aux arrêts, et à distribuer des dépliants d'information aux passants n'ayant pas le temps de s'arrêter.

1.1. LES MODALITES

Cette rencontre s'est déroulée le mardi 14 avril de 8h à 18h, en présence de :

- Agnès Grandou, Métropole Rouen Normandie
- Ludovic Letellier, Métropole Rouen Normandie
- Corinne Bruno, Res publica
- Frédéric Fiatte, Res publica
- Sophie Guillaud, Res publica

Répartis en deux équipes, les membres de l'équipe-projet et les consultants ont couvert les territoires suivants :

- De 8h à 10h et de 16h à 18h : une équipe devant la gare rive droite et une équipe au Théâtre des arts.
- De 10h à 13h : une équipe dans le T1 et à certains arrêts (Boulingrin, Pasteur, Mont Riboulet) et une équipe dans le T3 (entre Mont Riboulet – Saint-Hilaire)
- De 14h à 16h : les deux équipes dans le F1, une sur la partie nord (Rouges Terres – St-Sever) et l'autre sur la partie sud (St-Sever – Zénith) ainsi que dans le Métro (deux branches de la rive gauche).

1.2. LE DEROULEMENT DES ENTRETIENS

Chaque entretien avec les usagers a duré entre 2 à 5 minutes. Sur la base du dépliant d'information sur le T4, il s'agissait de :

- **Expliquer succinctement le projet**, notamment à partir de la carte présentant le tracé :
 - ✓ relier les 2 rives par un bus en site propre (comme les TEOR), pour des déplacements Nord-Sud et des correspondances (gare, bd des Belges),
 - ✓ mise en service en 2018.
 - ✓ Aménagement de l'espace public avec notamment l'élargissement des trottoirs, des pistes cyclables, plus d'espaces piétons aux carrefours, la priorité des bus aux feux...
- **Ecouter et recueillir les réactions et les propositions des usagers**
- **Apporter des précisions sur la concertation** : modalités d'information et de participation, calendrier des réunions publiques et des possibilités de rencontrer l'équipe technique.

1.3. NOMBRE D'ENTRETIENS ET DE CARTE T DISTRIBUEES

Chaque membre de l'équipe projet a pu s'entretenir avec une cinquantaine de personnes dans la journée. Tous les propos recueillis n'ont pas été consignés par écrit, les enquêteurs ayant souvent privilégié la qualité du dialogue avec les usagers à la restitution exacte de leurs avis. Toutes les propositions et les remarques différentes ont cependant été notées ce qui permet de rendre compte de toute la diversité des opinions exprimées.

En outre, **2500 exemplaires du dépliant d'information** contenant la carte T ont été distribués



pendant la journée.

2. LES ENSEIGNEMENTS

2.1. LES PROFILS DES PERSONNES RENCONTREES

Les modalités de la démarche – deux équipes fixées sur des lieux à forte affluence aux heures de pointes et navigant sur le réseau aux heures creuses – ont permis d'appréhender au mieux **la grande diversité des profils d'usagers des transports en commun rouennais**. Ainsi, une grande partie des usagers rencontrés à la gare et devant le Théâtre des arts entre 8h et 10h puis entre 16h et 18h utilisent les transports au quotidien pour se rendre à leur lieu de travail ou d'étude. Bien qu'il fut parfois difficile d'engager le dialogue avec **des actifs, des parents accompagnant leurs enfants à l'école ou des lycéens** pressés de terminer leurs trajets, les équipes ont profité des temps de correspondance (entre la gare et le métro et aux arrêts des lignes TEOR) pour échanger avec eux ou, au moins, les informer sur le projet.

Entre 10h et 16h, les équipes ont croisé **de nombreuses personnes âgées**, moins pressées et qui se rendaient à des lieux précis (magasins en centre-ville, CHU...) ce qui a favorisé la mise en place de dialogues plus longs et précis.

La majorité des répondants habitent à Rouen ou aux alentours : Sotteville-lès-Rouen, Grand ou Petit-Quevilly, Canteleu, Saint-Etienne-du-Rouvray, Mont-Saint-Aignan, Elbeuf... Certains usagers, notamment à la gare, viennent de plus loin (Paris, Caen) et utilisent les transports plus ou moins régulièrement pour des motifs professionnels.

Dans l'ensemble, **le fait « d'aller vers » les usagers a permis d'échanger avec un public souvent peu actif dans le cadre de dispositifs de concertation « classiques »** : jeunes, actifs, population d'origine étrangère, personnes à mobilité réduite....

2.2. L'ACCUEIL GENERAL DU PROJET

Si quelques-unes des personnes **rencontrées avaient eu connaissance du projet via les journaux locaux ou les affiches dans les bus**, la plupart d'entre elles le découvraient et se sont montrées plutôt réceptives et demandeuses de plus amples informations. Les participants ont surtout observé de près le tracé et l'emplacement des stations proposés.

Dans l'ensemble, **les usagers rencontrés portent un regard très positif sur l'arrivée d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service**. Nombreux sont ceux pour qui « *toutes les améliorations du réseau de transport sont bonnes à prendre* ». Le fait que la nouvelle ligne appartienne **au réseau TEOR est identifié comme un point fort**. De nombreux usagers ont profité de l'occasion pour exprimer leur satisfaction quant au fonctionnement des lignes T1, T2 et T3, évoquant notamment le site propre comme un atout majeur. Un participant s'est ainsi dit favorable « *au T4 et même au T5, T6, T7... !* ». Certains n'ont pas caché leur enthousiasme et paraissaient même déçus que la mise en service ne soit prévue que pour septembre 2018 !

Même ceux dont les trajets habituels ne seront pas impactés par l'arrivée du T4 ont émis des avis plutôt favorables. En effet, la ligne répondra à des besoins identifiés par tous. **Le positionnement du terminus au Zénith** couplé à l'amplitude horaire à laquelle le bus circulera présentent notamment un fort intérêt pour de nombreuses personnes interrogées. Des thèmes comme la desserte de nouveaux quartiers surtout sur la rive gauche, la connexion rapide entre les deux rives sont également revenus plusieurs fois dans les propos recueillis.

Plusieurs usagers n'ont exprimé aucun avis sur le projet. Certains attendent de le voir à l'œuvre pour se faire une opinion, d'autres n'utilisent pas assez les transports en commun pour en avoir une. Presque tous ont remercié les enquêteurs pour l'information.

Par ailleurs, **une minorité de participants semble réfuter tout ou partie du projet**. Si certains y sont complètement opposés car ils estiment que « *le tracé est complètement inutile* » ou « *qu'il y a déjà assez de bus* », d'autres regrettent simplement que ce projet, « *trop cher* », soit privilégié au prolongement de lignes existantes ou à la mise en place de nouvelles lignes dans des quartiers



périphériques très mal desservis.

Les conducteurs de bus et les employés de la TCAR ont accueilli le projet favorablement. Tous n'en avaient pas entendu parler mais se sont montrés intéressés et ont accepté la distribution des dépliants d'information dans leurs bus. Certains y ont vu une future opportunité professionnelle.

Enfin, **plusieurs personnes interrogées ont salué la démarche entreprise par la Métropole** et se sont montrées ravies que les services prennent le temps de consulter les habitants en amont du projet. A l'inverse, quelques passants n'ont pas trouvé la démarche pertinente comme ce quinquagénaire pour qui il est : « *inutile de demander un avis ou concerter sur un projet puisque tout était déjà décidé notamment par les politiques* ».

2.3. LES THEMES SPECIFIQUES

Suite à la présentation, la plupart des participants se contentaient de donner un avis général sur le T4. Cependant, certains ont fait part d'interrogations, de remarques ou de propositions sur des sujets plus spécifiques. Les thèmes abordés pendant la journée sont listés ci-dessous, dans l'ordre de leur occurrence dans les propos recueillis.

- De très nombreux participants ont fait part de l'intérêt **d'un tracé allant jusqu'au Zénith**. Le fait de pouvoir facilement se rendre et revenir de concerts en transports en commun depuis la rive droite est un point très positif du projet de T4. De nombreuses questions ont été posées sur l'amplitude horaire pour permettre de revenir des événements se terminant tard le soir.
- Cette nouvelle ligne est perçue comme utile car **elle desservira de nouveaux quartiers**, notamment sur la rive gauche (av. Jean Rondeaux, boulevard du 11 novembre). Le T4 sera pratique pour se rendre jusqu'au Petit Quevilly ou au rond-point des Bruyères.
- De nombreuses personnes interrogées pensent qu'ils utiliseront le T4 **pour avoir accès facilement à certaines infrastructures bien précises** : la gare SNCF, les futurs sièges de la CAF et de la Métropole, la préfecture, le stade Diochon etc.
- **La fréquence de passage du T4**, surtout aux heures de pointes, est appréciée par les personnes interrogées.
- Il convient de noter les nombreuses **attentes en termes de rapidité et de ponctualité**. Certains usagers disent qu'ils préféreront sûrement le métro, identifié comme ponctuel et fiable.
- Plusieurs personnes, personnes âgées et personnels soignant, étudiants, **regrettent que le T4 ne circule pas jusqu'au CHU**. L'hôpital est difficile d'accès en transports en commun depuis la rive gauche. Un terminus au CHU permettrait d'éviter au personnel, aux malades et aux visiteurs d'utiliser leur voiture.
- Au sud, certains **regrettent l'absence d'une connexion avec le Technopôle**.
- Des usagers souhaitent **de meilleures interconnexions** et pointent le déficit de lignes de transports en commun dans les quartiers nord de l'agglomération.
- Certains posent la question **du doublon avec la F1**. A propos de la suppression de la ligne après le rond-point des Bruyères, les avis divergent. Les utilisateurs de la F1 la regrettent dans l'ensemble mais certains la voient d'un bon œil puisque le T4 sera plus fréquent et plus rapide.
- Plusieurs participants notent **l'amélioration du réseau de voies cyclables** de l'agglomération. Un facteur insiste notamment sur le côté pratique pour la tournée sur le secteur nord.
- **De nombreuses questions concernent les futurs aménagements**, notamment pour le parvis de la gare rive droite et les places Beauvoisine, Cauchoise et des Chartreux.
- On note **quelques inquiétudes sur le devenir des arbres du centre-ville** et des interrogations sur la **végétalisation des boulevards de la rive droite**.
- Quelques participants, notamment des commerçants ou exploitants, ont posé des questions précises sur la phase travaux : quel calendrier ? Quels secteurs seront en chantier en premier ? Certains se disent « moins inquiets » que s'il s'agissait d'une nouvelle ligne de métro.
- **Le système de guidage optique est apprécié** par les personnes handicapées et les usagers à poussettes car il permet de monter plus facilement dans le bus que sur les autres lignes. Une mère en poussette fait remarquer que « les bus de la F1 ne s'arrêtent jamais en face des arrêts », ce qui ne pourra donc pas être le cas des TEOR.
- **Même si quelques inquiétudes ont émergé à propos des embouteillages** que l'installation du



site propre va provoquer notamment sur le boulevard des Belges, la majorité des personnes interrogées se réjouit du renforcement de l'offre TEOR. Certains trouvent positif le report modal envisagé par la Métropole dans le cadre du projet car la **réduction du nombre de voitures permettra de limiter la pollution.**

Concertation T4 - Réunion publique à Rouen

Compte rendu de la réunion de concertation du 13 avril 2015 -
Halle aux toiles de Rouen





SOMMAIRE

1. INTRODUCTIONS.....	3
1.1. ACCUEIL PAR M. YVON ROBERT, MAIRE DE ROUEN	3
1.2. INTRODUCTION PAR M. FREDERIC SANCHEZ, PRESIDENT DE LA METROPOLE ..	3
1.3. PRESENTATION DE LA CONCERTATION ET DU DEROULE DE LA SEANCE	4
2. PRESENTATION DU PROJET PAR LA METROPOLE.....	4
3. ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS	4
4. CONCLUSION	11



La première réunion publique dans le cadre de la concertation à propos du projet de nouvelle ligne de bus à haut niveau de service T4 s'est tenue le lundi 13 avril 2015 à Rouen dans la Halle aux Toiles. Environ 120 personnes étaient présentes dont :

- De nombreux habitants essentiellement venus de Rouen et des communes concernées par le tracé : Petit et Grand Quevilly, Sotteville-lès-Rouen.
- M. Frédéric Sanchez, Président de la Métropole Rouen Normandie, M. Yvon Robert, maire de Rouen.
- Des élus de la Métropole et des communes concernées par le projet.
- Des représentants des services techniques de la Métropole et de la maîtrise d'œuvre

La réunion a duré deux heures entre 19h et 21h. A l'issue de la réunion, les intervenants ont pu échanger avec les participants qui le souhaitaient sur des questions particulières.

1. INTRODUCTIONS

1.1. ACCUEIL PAR M. YVON ROBERT, MAIRE DE ROUEN

M. Yvon Robert, Maire de Rouen et Vice-Président de la Métropole Rouen Normandie, se réjouit d'accueillir les participants pour cette nouvelle étape de concertation dans le cadre du projet de ligne de bus à haut niveau de service, le T4. Cette étape succède à une première concertation sur la desserte de l'arc Nord-Sud en 2013 et précède l'enquête publique qui aura lieu à l'automne 2015.

Ce nouveau projet de transport en commun porté par la Métropole vise à poursuivre le maillage du territoire. Ce n'est ni le premier, ni le dernier. M. Robert rappelle son implication passée dans le projet du tramway et se dit convaincu de la nécessité pour l'agglomération de se doter de lignes de transports en commun performants, en voies réservées. C'est sur ce modèle qu'ont été conçues les lignes Teor et la ligne F1. Le projet de T4, particulièrement ambitieux, s'inscrit dans la priorité fixée par la Métropole de développer et d'améliorer le réseau de transports en commun existant.

La Métropole travaille depuis de nombreuses années à la conception du projet et entre aujourd'hui dans une étape opérationnelle. Si le tracé est d'ores et déjà défini, plusieurs éléments dont la géométrie précise du projet et les modalités de son insertion dans l'espace public sont soumis à la concertation. La Métropole sera à l'écoute de tous les avis et les propositions et fera en sorte de concilier les attentes divergentes des uns et des autres.

1.2. INTRODUCTION PAR M. FREDERIC SANCHEZ, PRESIDENT DE LA METROPOLE

M. Frédéric Sanchez, Président de la Métropole Rouen Normandie, indique que la décision de mettre en place la ligne T4 est prise et n'est donc pas soumise à la concertation. En revanche, la manière de mettre en œuvre le projet est au cœur des réflexions des élus et des services de la Métropole, sur la base d'études techniques approfondies menées depuis plusieurs années.

Comment réussir un partage nouveau et équilibré de l'espace public entre l'usage qu'en font les piétons, les riverains, les cyclistes, les automobilistes, les professionnels motorisés et les usagers des transports en commun ? La Métropole cherche avant tout à assurer l'efficacité des transports en commun tout en garantissant à tous les usagers de la route le plus grand confort possible dans l'agglomération.

La réflexion est complexe et implique la prise en compte de nombreux paramètres et enjeux. Comme pour tout projet de ce type, il n'existe pas de solution qui cumule tous les avantages et exclue tous les inconvénients. L'objectif de la réunion du jour est de recueillir les avis et les propositions de chacun et de vérifier que les choix présentés y sont conformes. La Métropole cherche à étoffer son projet et à progresser dans la manière dont elle répond aux besoins des rouennais.



1.3. PRESENTATION DE LA CONCERTATION ET DU DEROULE DE LA SEANCE

Mme Sophie Guillain de Res publica accompagne la Métropole pour l'organisation et l'animation de la concertation. L'objectif principal de la phase de concertation qui s'ouvre, et donc de la réunion du jour, est de nourrir l'avant-projet en cours de construction. L'enquête publique se tiendra à la fin de l'année 2015. Pendant la phase travaux soit jusqu'en 2018, la Métropole s'est engagée à accompagner les Rouennais et notamment les riverains et les commerçants.

La phase de concertation actuelle est composée de plusieurs moments de dialogue : une réunion avec les associations le 2 avril, deux réunions publiques, le 13 avril à Rouen et le 15 à Petit-Quevilly, une rencontre avec les usagers des transports en commun le 14 avril, une permanence destinée aux commerçants le 20 avril et une réunion avec le conseil consultatif de développement le 22 avril 2015.

Enfin, les habitants peuvent recueillir des informations et exprimer leurs avis et remarques grâce à plusieurs supports : le volet détachable joint au dépliant présentant le projet et un questionnaire en ligne sur le site de la Métropole.

Tous les éléments issus de ces réunions et contributions seront compilés dans le bilan de la concertation.

Outre les élus, la tribune est composée des services techniques du T4 mobilisés pour présenter le projet et répondre aux questions des participants : **Mme Agnès Grandou**, directrice du projet T4 à la Métropole, **M. Ludovic Letellier**, chargé de projet T4 à la Métropole, **M. Daniel Arslanian**, directeur de projet chez SCE, mandataire du groupement de bureaux d'études, et **M. Yves Couloume**, architecte, chez Attica.

2. PRESENTATION DU PROJET PAR LA METROPOLE

Un film présentant des témoignages et le tracé est diffusé pendant la réunion. La présentation du projet faite par Agnès Grandou se trouve en annexe du présent compte rendu.

3. ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

L'OPPORTUNITE DU PROJET

Plusieurs participants se sont exprimés pour souligner leur adhésion au projet de T4 et pour saluer la volonté de la Métropole de développer les transports en commun, dont les élus EELV et PCF de la ville de Rouen, les associations de protection de l'environnement et des habitants de l'agglomération. Certains étaient très étonnés de constater qu'un tel projet ne soit pas accueilli encore plus positivement.

Certains participants ne remettent pas directement en cause le projet mais expriment des demandes pour améliorer la desserte d'autres secteurs : les quartiers du nord de la ville, Sotteville-lès-Rouen, Saint-Etienne du Rouvray. Pourquoi ne pas améliorer l'existant avant de se lancer dans des travaux de cette envergure ?

Enfin, une partie des participants s'est montrée moins enthousiaste, remettant parfois en cause l'opportunité même de mettre en place le T4.

La Métropole précise que l'amélioration du réseau se fait par ailleurs. Un service de la Métropole est dédié à cette tâche. Il s'interroge tous les ans sur le fonctionnement du réseau dans son ensemble et sur la performance de chaque ligne. Le projet de T4 étendra le réseau et desservira des quartiers non desservis, notamment à l'ouest. Depuis 30 ans, le centre-ville progresse vers l'ouest avec le développement des quartiers Pasteur, Luciline, le futur éco quartier Flaubert. Les habitants et employés de ces secteurs ont des besoins en termes de mobilité auxquels le projet T4 entend répondre. Il s'agit donc bien de compléter le réseau tout en renforçant ce qui existe déjà.



LES DOUBLONS AVEC DES LIGNES EXISTANTES

Une participante indique que les Rouennais ont déjà « subi » la transformation de la ligne 7 en F1 censée relier le centre-ville de Rouen au Zénith comme le T4. En outre, le tracé prévoit une liaison entre la gare et le Boulingrin alors que le métro l'effectue déjà. Cela entraînera des travaux importants sur ce secteur souvent encombré et des problèmes en termes de stationnement (cf infra pour plus de détails).

A propos d'un potentiel doublon avec la ligne F1, **Agnès Grandou** rappelle que cette ligne s'arrêtera désormais au rond-point des Bruyères et sera remplacée par le T4 du rond-point au Zénith. Ce choix résulte du fait que le T4 passera plus fréquemment que le F1 et que son amplitude horaire sera plus large (5h30-0h30). En outre, le T4 desservira des quartiers de la rive gauche peu desservis à l'heure actuelle : le futur éco quartier Flaubert, l'avenue Jean Rondeaux etc.

Au nord, mettre le terminus du T4 à la gare n'a jamais été envisagé car il n'aurait pas permis la correspondance entre le T4 et le F1 à la place Beauvoisine. Aller jusqu'au Boulingrin permet de toucher plus d'usagers et de faire des correspondances supplémentaires. Les habitants des plateaux nord notamment pourront ainsi utiliser le T4. Pour maximiser la qualité des déplacements il faut en effet multiplier les correspondances possibles et faire gagner du temps aux usagers.

LE POSITIONNEMENT DES TERMINUS

Sur la rive droite, plusieurs participants regrettent que le tracé ne soit pas prolongé jusqu'au CHU qui concentre une activité économique importante.

Guillaume Grima de l'association Effet de serre toi-même ! demande pourquoi le prolongement du tracé vers les plateaux nord sur la rive droite et vers le Technopôle sur la rive gauche n'est pas envisagé. **Guillaume Blavette** de la même association regrette que le tracé ne continue pas jusqu'à Rouge Terre afin de mailler un secteur important de la rive droite et permettre aux cadres et employés qui y habitent d'utiliser les transports en commun.

Didier Chartier, élu PCF à la Ville de Rouen appuie ces demandes.

Frédéric Sanchez explique que le choix d'arrêter le T4 au Zénith et non au Technopôle n'exclut pas une prolongation ultérieure. C'est un sujet d'exploitation. La liaison en question ne nécessiterait pas d'infrastructures nouvelles, ni de travaux publics lourds. L'idée de prolonger le trajet du T4 à l'avenir, en fonction de l'évolution des besoins, n'a jamais été écartée par la Métropole.

La liaison Boulingrin-CHU existe déjà, par le T1 mais pas en site propre. A l'avenir, un site propre pourrait voir le jour sur cette liaison.

Agnès Grandou indique que la Métropole avait envisagé un terminus sur les plateaux nord lors des études de faisabilité. En termes de fréquentation, on obtenait de moins bons résultats que l'actuelle ligne F1 qui emprunte ce trajet. La complémentarité entre la F1 et le T4 est la meilleure solution pour drainer le plus d'usagers possibles.

L'IMPACT DU PROJET SUR LA CIRCULATION

Pour un participant vivant et travaillant sur la rive droite, envisager de limiter la circulation des voitures sur les boulevards revient à désirer la mort d'une partie des activités économiques au nord et au sud de ces derniers. En tant qu'utilisateur de la voiture, il n'envisage que deux solutions pour traverser Rouen : emprunter les boulevards pour rejoindre les voies rapides ou emprunter une voie de contournement qui semble ne plus être d'actualité. Le projet de T4 montre la volonté de la Métropole de déplacer certaines activités, notamment celles en lien avec l'industrie, en dehors de l'agglomération.

Sur les boulevards de l'Yser et de la Marne, le projet prévoit une réduction à 2x1 voies pour les véhicules particuliers. Or, il y a régulièrement des bouchons importants dans ce secteur, par exemple au pied de la Route de Neuchâtel, surtout aux heures de pointe ou aux heures de départs de trains. Pourquoi vouloir boucher les boulevards de la rive droite ?

Un participant demande des précisions sur l'impact de l'insertion du T4 sur la place Cauchoise où



transitent de l'ordre de 40 000 véhicules par jour.

Un habitant indique que les zones 30 ne sont que très peu respectées dans l'agglomération et demande à ce que la Métropole soit attentive à ce sujet.

Entre le Boulingrin et la place Cauchoise, l'objectif est d'améliorer la qualité des espaces urbains et le confort des piétons et des cyclistes, en diminuant autant que possible la circulation automobile. **Agnès Grandou** rappelle l'ambition de la Métropole en termes de report modal : une fois la nouvelle ligne mise en service, la Métropole s'attend à ce que 15% des automobilistes effectuant un trajet le long du tracé du T4 empruntent les transports en commun plutôt que leur véhicule personnel. Ainsi, le travail réalisé à chaque carrefour le long du projet, prévoit des aménagements qui permettent 85% du trafic actuel et donnent un aspect concret d'une ville apaisée. Des voies supplémentaires, permettant le stockage des véhicules, seront maintenues au niveau des carrefours.

LA CIRCULATION DES TRANSPORTS EXCEPTIONNELS

Comment le projet prend-il en compte la problématique de la circulation des transports exceptionnels sur les boulevards de la rive droite ?

Daniel Arslanian précise qu'ils continueront à circuler sur les boulevards après l'arrivée du T4. Tous les aménagements prévus prennent en compte cet enjeu. La seule nouveauté sera l'impossibilité pour les camions d'effectuer un demi-tour sur la place Cauchoise pour emprunter les quais comme c'est le cas actuellement. Ils emprunteront le pont Guillaume le Conquérant directement depuis le bas du boulevard des Belges. En revanche, pendant la phase travaux, la circulation des transports exceptionnels devra être limitée.

Yves Couloume précise que les trajectoires des convois exceptionnels font l'objet d'une modélisation informatique. Elles seront dessinées sur tous les plans d'insertion du T4.

A certains endroits, les transports exceptionnels devront serrer à gauche pour avoir l'amplitude nécessaire pour tourner à droite, comme c'est déjà le cas aujourd'hui. Etant donné que la largeur globale de la voirie sur les boulevards ne sera pas modifiée par le projet, les transports exceptionnels pourront circuler. Ils ne devraient pas avoir à emprunter la voie réservée au T4, sauf cas exceptionnels. Des études plus précises sont en cours à ce sujet.

LE BOULEVARD DES BELGES, COUPURE ENTRE LES QUARTIERS OUEST ET LE CENTRE-VILLE

Les associations de protection de l'environnement évoquent le boulevard des Belges qui constitue une véritable « coupure » entre les quartiers ouest et le cœur d'agglomération. Il faut améliorer la perméabilité entre les quartiers Pasteur, Luciline, le futur éco-quartier Flaubert et le centre-ville historique. La Métropole doit aller jusqu'au bout du raisonnement appliqué sur les boulevards de la rive droite et réduire le nombre de voies à 2x1 voie sur le boulevard des Belges.

Jean-Michel Bérégovoy, élu EELV à la Ville de Rouen, revient sur ce sujet en évoquant l'usage difficile du boulevard des Belges pour les piétons. Un projet d'une telle ampleur doit permettre de repenser la ville.

En outre, il revient sur la question de la correspondance du T4 avec les autres lignes Teor au bas du boulevard des Belges qui avait déjà émergée avec force lors de la réunion avec les Conseils de quartier de Rouen. Sur les plans présentés, la correspondance implique de parcourir plus d'une centaine de mètres à pied et de traverser des rues. Il rappelle que lors de la réunion des conseils de quartiers, la demande de simplifier les traversées et la correspondance en bas du boulevard des Belges s'est posée unanimement.

Par ailleurs, M. Bérégovoy pense que le boulevard ne sera probablement jamais un boulevard agréable à parcourir en tant que piéton. En revanche, les rues Flaubert et de Crosne qui relient la préfecture au Vieux Marché constituent un axe structurant pour les piétons.

Agnès Grandou précise que le projet constitue un équilibre entre enjeux liés aux modes doux et et



enjeux de circulation. Selon les secteurs, les solutions sont plus ou moins favorables à tel ou tel mode. Ainsi sur le pont Guillaume le Conquérant et sur le boulevard des Belges, le partage de l'espace sera plutôt en faveur de la voiture par rapport aux piétons. L'objectif est de conserver un haut niveau de fluidité de circulation sur ce secteur qui accueille un trafic dense. Cela a conduit à ne conserver qu'un trottoir sur le pont Guillaume et ne mettre en place qu'une voie réservée au T4. Cependant, par rapport à la situation actuelle, l'espace sera plus sûr et agréable du fait des aménagements

LA PLACE DE LA VOITURE, LE REPORT MODAL ET LA QUALITE URBAINE

Pour les associations de défense de l'environnement, Rouen se trouve dans une situation de détresse sanitaire. Une étude européenne a démontré que 111 décès par an sont directement liés à la pollution atmosphérique dont le trafic automobile urbain est la source principale. En outre, la nécessité de limiter les émissions de gaz à effet de serre, responsables du réchauffement climatique et mettant en péril l'ensemble des équilibres humains, sociaux et économiques de la planète, passe obligatoirement par une diminution du trafic automobile. Dans la mesure où le projet de T4 et plus généralement le développement du réseau Teor va dans ce sens, de nombreux habitants voient une avancée positive. Les associations Effet de serre toi-même ! et SABINE incitent néanmoins la Métropole à aller plus loin. Elles souhaitent notamment la remise en service du système de location de vélos Vélo'R, la suppression du stationnement gratuit en ville.

Cette intervention est appuyée par plusieurs participants.

Francis Bia, de Haute Normandie Nature Environnement fait part de ses calculs en termes de report modal. Le projet prévoit 18 000 à 20 000 voyageurs par jour. Par expérience, on sait que 50% d'entre eux sont des nouveaux usagers des transports en commun, soit entre 9 000 et 10 000 personnes. Dès lors, l'objectif de la Métropole d'atteindre 15% de report modal sur le tracé paraît trop ambitieux. Il rejoint les participants qui se sont exprimés sur un prolongement du T4 vers les quartiers du nord de l'agglomération afin de drainer le plus de voyageurs possibles.

Yves Couloume s'exprime sur l'importance de considérer le projet de T4 comme une opportunité d'améliorer le cadre de vie. La volonté de la Métropole est bien de réduire la place accordée à la voiture. Certains trouvent que cette réduction est trop importante, d'autres pas assez. Cependant, il est clair que les réaménagements prévus de façade à façade sur les boulevards permettront de réaffecter une partie de l'espace public à des usages piétonnier et cycliste apaisés, avec des trottoirs agréables et de vrais itinéraires cyclables. En outre, les voies réservées aux voitures seront moins larges qu'aujourd'hui (de 3,30 à 2,75 mètres) ce qui entraînera une réduction de la vitesse de circulation.

LE PROJET DE T4 EN LIEN AVEC LE REAMENAGEMENT DU PARVIS DE LA GARE

Un habitant demande si le projet de T4 tient compte du projet de rénovation du parvis de la gare rive droite.

Agnès Grandou précise que bien que le périmètre du projet de T4 s'arrête en haut du boulevard de l'Yser, l'équipe du projet du T4 et celle qui travaille sur le réaménagement du parvis de la gare travaillent ensemble. Le projet de T4 intègre au fur et à mesure les hypothèses de réaménagement issues des études de faisabilité concernant le parvis. La Métropole privilégie le positionnement d'un arrêt le plus proche possible de la gare pour privilégier la continuité piétonne avec le futur parvis.

LE PROJET DE T4 EN LIEN AVEC LE PROJET DE NOUVELLE GARE SUR LA RIVE GAUCHE

Un conseiller de quartier se dit surpris que personne n'évoque le sujet de la gare rive gauche. Dans



les années à venir, une nouvelle gare devrait voir le jour dans le quartier de Saint-Sever. Dans quelle mesure le projet de T4 en tient-il compte ?

Frédéric Sanchez explique que le projet de nouvelle gare et plus généralement le développement du quartier Saint-Sever sont bien pris en compte dans les réflexions autour du T4. Les services travaillent sur une nouvelle ligne de transports (le T5) qui relierait le quartier Flaubert à la nouvelle gare. En outre, la question d'un téléphérique urbain est à l'étude pour relier les deux rives par l'est, c'est-à-dire par les quartiers Saint-Sever et du CHU.

LE STATIONNEMENT

Une habitante de la rive droite interpelle la Métropole sur la saturation du stationnement, notamment aux alentours de la gare et du Boulingrin. Le projet ne semble pas inclure la construction d'un parking sur le secteur du boulevard de l'Yser – place Beauvoisine, alors qu'il prévoit la suppression de dizaines de places de stationnement. C'est avant et pas après la mise en service de T4 qu'il faut construire un parking !

Un participant demande un bilan de stationnement complet répertoriant le nombre de places avant et après le projet.

Il est également indiqué que de plus en plus de voitures stationnement sur les boulevards de façon prolongée et sont des voitures ventouses.

Agnès Grandou explique que la Métropole ne peut se permettre d'attendre la construction de parkings pour répondre aux besoins en termes de transports en commun. L'augmentation du nombre d'usagers est constante depuis de nombreuses années. En marge de l'insertion du T4, des places de stationnement seront restituées sur tous les boulevards de part et d'autre de la chaussée, et non plus en contre-allée. Cela constituera un élément apaisant dans la voirie. Le nombre de places à l'issue du projet sera bien réduit. Pendant les prochaines étapes d'étude du T4, la Métropole vérifiera que la restitution des places de stationnement est équilibrée et permet aux usagers de la route de se garer le plus près possible de leur lieu de destination.

LES PARKINGS-RELAIS

Guillaume Grima insiste sur l'aspect maladroît de l'acronyme « P+R ». Hormis les spécialistes des questions de mobilité, il doute que les habitants comprennent ce sigle qui indique les parkings relais, c'est-à-dire des parkings reliés à des axes structurants de transports en commun, censés inciter les automobilistes à déposer leurs véhicules pour poursuivre leur trajet en transports. Ce dispositif est très bénéfique mais peu lisible et mal indiqué.

Une habitante de la rive gauche demande si un parking sera construit à la sortie de la Sud 3 près du Pont Guillaume le Conquérant, sur l'avenue Jean Rondeaux.

Frédéric Sanchez relie cette question aux enjeux de stationnement dans l'agglomération. Bien que le nombre de places de stationnement soit réduit sur les boulevards de la rive droite, le développement des parkings relais aux terminus est un élément compensatoire. Au nord, outre celui qui existe déjà au Boulingrin, un second sera construit à Rouge Terre avec une capacité de 500 véhicules. Au sud, 500 places supplémentaires seront mises en place au parking relais du Zénith dont l'accessibilité sera facilitée.

M. Sanchez explique que l'appellation « P+R » est issue du Code de la route. La Métropole ne pourra donc pas changer le nom des parkings relais mais trouvera d'autres moyens d'améliorer leur visibilité. Il confirme qu'il s'est lui-même étonné de cette appellation compliquée.

LA VEGETALISATION

Une participante prend l'exemple du manque de verdure sur les quais très bétonnés pour évoquer la question de la végétalisation liée au projet. Les images de synthèse présentées ne rassurent pas.



T4 direction :
Boulingrin - Centre - Zénith
PARLOIR-EN



Dans un contexte environnemental difficile, un habitant de Petit-Quevilly demande qu'après leur rénovation, les places réaménagées soient plus verdoyantes qu'aujourd'hui.

Yves Couloume indique qu'outre les aménagements sur les boulevards précités, le projet inclut la plantation de rangées d'arbres moins denses, plus fréquents (tous les 13m environ) et plus « transparents » que les grands platanes qui existent actuellement, par exemple sur le boulevard des Belges. Ces rangées seront plantées sur tout le tracé. Il y aura une amélioration de l'aspect paysager des boulevards du cœur de ville.

Agnès Grandou cite les places qui seront réaménagées et végétalisées : la place Beauvoisine, la place Cauchoise, le carrefour entre les avenues J. Rondeaux, Jaurès, l'avenue de la Libération et l'avenue de Caen, la place des Chartreux et le rond-point des Bruyères.

LES AMENAGEMENTS CYCLABLES ET PIETONNIERS

Jean-Michel Bérégovoy explique que du Boulingrin à la gare, les aménagements semblent ne pas favoriser la sécurité des parcours cyclistes car ils sont insérés entre le site propre et la voie banalisée. Il demande à la Métropole de veiller à ce que les bandes ou voies cyclables soient protégées, notamment vis-à-vis des voitures stationnées (avec en filigrane l'enjeu de l'ouverture des portières). Pourquoi ne pas les placer le long de la voie réservée au T4 ou entre le trottoir et les places de stationnement ?

Un cycliste intervient pour exprimer son regret de l'absence de pistes cyclables sécurisées tout le long du tracé.

Une participante note combien il est compliqué et peu confortable de se déplacer à pied sur les boulevards. Certains endroits sont dangereux, Elle cite l'avenue J. Rondeaux. La qualité de l'espace piétonnier sur le pont Guillaume le Conquérant est importante.

Yves Couloume apporte quelques explications à ce sujet. Des axes cyclables protégés ne peuvent pas être installés partout dans la ville. Les cyclistes doivent pouvoir passer facilement d'un axe protégé à une rue avoisinante qui sera sans voie réservée aux vélos. Or, les pistes bidirectionnelles ne permettent pas d'optimiser la continuité de la circulation des vélos en ville.

En ce qui concerne la sécurité des cyclistes sur les bandes cyclables, celles-ci sont résolument larges : 1,20 m, hors marquage et 50 cm de marge pour éviter les portières des véhicules stationnés.

LA PERFORMANCE DU T4 EN SITE NON RESERVE

Didier Chartier s'interroge sur la performance du T4 lorsqu'il ne circule pas en site propre : sur l'avenue des Canadiens, une partie de l'avenue J. Rondeaux, du boulevard de la Libération. Il demande que tout soit mis en œuvre pour limiter au maximum ce type de situation qui ne permet pas de garantir une performance optimale du service rendu aux usagers des transports.

Un conseiller de quartier a également du mal à comprendre comment le T4 demeurera performant lorsqu'il devra utiliser les voies de circulation des autres véhicules.

Agnès Grandou précise que bien que le T4 sorte parfois de sa plateforme dédiée, sa performance n'en sera que très peu affectée. En effet, son entrée et sa sortie de la voie de circulation « normale » seront régulées par des feux tricolores qui lui offriront la priorité sur les voitures. En outre, le bus rejoindra son site dédié avant que la file de véhicules qui attendent aux croisements ne soit trop longue et l'en empêche, y compris aux heures de pointe. En bref, même si le BHNS ne circule pas sur un site dédié sur tout son trajet, il demeurera plus perforant et donc potentiellement plus attractif que les véhicules particuliers.

LA MOTORISATION

Les associations Effet de serre toi-même ! et SABINE préconisent le choix d'une carburation au gaz



T4 direction
Boulingrin - Centre - Zénith
PARLOIR - ET



pour le matériel roulant, comme à Lille.

M. Sanchez explique qu'aucune décision n'a pas été prise à ce sujet pour le moment hormis le fait que les moteurs respecteront la norme Euro 6 des standards européens, c'est-à-dire la plus exigeante en matière de rejet de particules fines dans l'air.

LE TEMPS DES TRAVAUX

Une participante s'inquiète des nuisances causées par les travaux.

M. Farcy interroge la Métropole sur la concordance des travaux du T4 avec d'autres chantiers importants comme ceux de la gare rive droite et de la tête sud du pont Flaubert.

Daniel Arlsanian précise que les travaux seront divisés en plusieurs phases. Un dispositif d'accompagnement et d'information spécifique sera mis en place pendant toute la durée des travaux.

Frédéric Sanchez précise que l'accompagnement des acteurs économiques et des riverains comprendra un dispositif d'indemnisation des activités commerciales dans le cas où le niveau des nuisances deviendrait trop important.

LE BUDGET DU PROJET

Plusieurs participants demandent des précisions sur le budget prévisionnel annoncé par la Métropole.

Une habitante demande notamment combien coûte la liaison entre la gare et le Boulingrin.

Agnès Grandou apporte quelques éléments de réponse et promet de la compléter lors de la prochaine réunion publique. Sur les 88M€ du budget total, 74M€ seront consacrés aux aménagements urbains. Sur ces 74M€, il convient de distinguer le coût des travaux d'aménagement des voiries (50M€), les coûts de système et celui des études qui représentent, à ce stade, quelques millions d'euros.

LE COUT DES TRANSPORTS

Le collectif Transports gratuit dans l'agglomération rouennaise milite pour la gratuité des transports en commun. Son représentant et M. Chartier, PCF, pensent que cela entraînerait une augmentation du nombre d'usagers.

Frédéric Sanchez précise que le fonctionnement du T4 coutera entre 4,5 et 5,5M€ annuels. Cela représente un coût complémentaire par rapport aux investissements. Une éventuelle gratuité est difficilement envisageable. Le coût supporté par l'usager des transports par l'achat d'un billet ou d'un pass ne couvre qu'environ un tiers du coût total de son voyage, hors achat de matériel. Si ce coût n'était plus supporté par l'usager, la Métropole devrait trouver d'autres modes de financement pour ses projets, par exemple en les faisant peser sur le contribuable.

Didier Chartier connaît bien la position de la Métropole sur ce sujet. Pour lui, la gratuité des transports publics est une perspective vers laquelle il faut tendre, en passant par certaines étapes, notamment l'extension du champ de la gratuité. Il rappelle que les groupes politiques de gauche alliés au sein de la gouvernance de la Métropole ont un accord sur cette question.

QUESTION JURIDIQUE

Une habitante attire l'attention du Président de la métropole sur une question d'ordre juridique la



concernant en tant que copropriétaire/occupante d'un appartement au 68 Route de Neuchâtel. Le 15 novembre 2011, des travaux ont été réalisés pour poser un avaloir dans le cadre du chantier de la ligne F1. Ces travaux ont provoqué un ébranlement de l'immeuble. Le 19 octobre 2012, la Métropole a fait constater le sinistre par voie d'huissier. Depuis, il ne s'est rien passé.

Sur les boulevards de la rive droite se trouvent de nombreux immeubles anciens. Qu'est-il prévu pour les protéger ou en cas de sinistre du même ordre ?

Daniel Arslanian précise qu'avant le démarrage des travaux des relevés de l'état des bâtiments seront effectués.

Frédéric Sanchez note cette remarque et invite la participante à en discuter à l'issue de la réunion

LA CONCERTATION

Afin de contribuer au mieux à la construction de l'avant-projet, les associations Effet de serre toi-même ! et SABINE sollicitent un temps de travail basé sur des plans plus précis, notamment concernant les nœuds urbains que constituent les places Beauvoisine, Cauchoise, l'intersection entre le boulevard des Belges, les quais et le pont Guillaume le Conquérant. Cela permettrait aux participants de mieux comprendre comment le T4 va s'insérer dans la voirie.

Guillaume Blavette salue l'initiative de la Métropole de mettre en œuvre une phase de concertation préalable à l'avant-projet et remercie les services techniques pour leur écoute attentive. Les réunions comme celle du jour permettent un lien direct entre les pouvoirs publics et la population ce qui est nécessaire comme l'a montré la richesse des échanges, mais trop rare dans l'agglomération.

4. CONCLUSION

Agnès Grandou remercie les participants pour la richesse de leurs interventions qui font écho aux problématiques qui se posent quotidiennement aux élus et aux services à la tête du projet.

En conclusion, **Frédéric Sanchez** invite ceux qui le souhaitent à poursuivre la discussion sur des points plus précis à l'issue de la réunion. Il insiste sur le fait que le projet va rééquilibrer l'offre de transport entre la rive droite et la rive gauche et note que les lignes Fast qui n'existent que depuis 8 mois fonctionnent bien. Enfin, il rappelle l'efficacité des transports en commun et des dispositifs engagés lors de la fermeture soudaine du Pont Mathilde.



LES CONTRIBUTIONS COLLECTIVES RECUEILLIES



CONTRIBUTION EFFECTUÉE PAR QUELQUES CONSEILLERS DU QUARTIER CROIX DE PIERRE / ST NICAISE / ST MARC DE ROUEN

REMARQUES PRÉLIMINAIRES LES INSUFFISANCE DES PRÉSENTATIONS :

- Il est dommage de ne pas avoir un plan global de partage de l'espace public décliné par segment afin d'avoir une vision plus précise sur les évolutions prévues de la circulation automobile.

- Il manque une présentation claire et précise du budget complet de l'opération en recettes comme en dépenses. La répartition des sommes en fonction des différents choix de fonctionnalités serait utile pour appréhender les marges de manœuvre.

- Il manque un bilan global de l'état initial du stationnement sur l'ensemble du parcours et les évolutions prévues.

QUESTIONNEMENTS :

1/ Positions des arrêts :

1.1 – L'arrêt T4 prévu avenue Jean Rondeaux est à la hauteur du Boulevard d'Orléans à 500 mètres de l'aboutissement sur la rive sud du Pont Guillaume le Conquérant. Il ne dessert pas le 106 et le futur « Hôtel de la Métropole ».

Ne peut on le rapprocher de la tête sud du pont ?

1.2 – L'arrêt prévu au bas du boulevard des Belges est éloigné de plus de cent mètres de l'arrêt du TEOR ; Il y a un enjeu fort de coordination entre les deux réseaux ; d'autant plus si on envisage d'utiliser le futur tracé du T4 pour une des lignes de TEOR afin de "rentabiliser" les voies réservées.

Ne peut-on revoir l'ensemble pour améliorer la coordination (et la sécurité ?)

1.3 – La liaison avec la gare rive droite reste problématique.

Ne peut-on utiliser le projet pour créer une zone plus efficiente d'accueil des diverses lignes de bus qui se croisent dans un rayon de 150 mètres ?

2/ Extrémités du projet :

- 2.1 – Beaucoup d'habitants s'interrogent sur le choix des extrémités du projet prévues au Zénith et au Boulingrin.

Au sud, la zone de Technopôle, toujours en expansion, accueille des milliers d'étudiants et de chercheurs. L'aboutissement du métrobus est éloigné de certains sites. Le futur axe de développement urbanistique le long de T4 créera des besoins de transport vers Technopôle.

Pourquoi ne pas anticiper ces besoins ?

- 2.2 – Au nord, la liaison vers le CHU de T4 éviterait une solution de continuité vers cette zone qui est, de plus, en cours de développement avec la ZAC de l'Aubette.

Pourquoi ne pas prévoir une liaison “protégée” Boulingrin /CHU pour assurer la fluidité du trafic ?

- 2.3 – Autre axe qui semble un peu délaissé : la liaison avec le plateau vers le Monumental, le lycée Flaubert et le Châtelet ou l'absence de site propre entre le Jardin des Plantes (en amont pour F1) et le rond point des Bruyères et le Zénith.

Ne peut-on l'intégrer au projet ?

3/ L'étude de l'impact sur le stationnement sur les boulevards Rive Droite :

- 3.1 – Quelles sont les impacts espérés des parkings de délestages ?

L'établissement de la nouvelle ligne va détruire un certain nombre de places de stationnement qui servent aussi aux habitants du centre de Rouen.

A t-on étudié les conséquences et trouvé des solutions ?

AG

→ dans quel cadre?
C7 Rouen

Présenté par sous Plo
France CH
Déclaration du groupe FdG

Intervention Motions ligne T4 CM du 21 avril 2015

« Future ligne T 4 Sur la base d'une commande politique les techniciens présentent leurs travaux soumis à concertation publique du 2 au 29 avril.

Le projet présenté a pour objectif de favoriser le transfert modal de milliers d'usages « voitures » utilisés dans les déplacements domicile travail. L'estimation de fréquentation est entre 18 000 et 20 000 voyageurs par jour.

Pourtant, pour notre séance deux motions sont présentées avec des analyses très différentes. Celle de l'UMP demande face à une nouvelle offre de transport en commun, un équilibre pour la circulation des véhicules. Dans un langage très contestataire mais aussi très contestable : flou artistique, amateurisme, pas de vision à long terme, habitants pris en otage... vous défendez l'idée du maintien de la place de l'automobile en centre ville tout en demandant un changement du tracé TC sur l'axe Boulevard des Belges- Boulingrin ! Autant dire, c'est une contestation frontale du projet.

→ OO -
La motion présentée par Décidons Rouen Citoyenne et Ecolo défend des aménagements optimaux et sécurisés. Faire entendre sa voix pour une efficacité des transports collectifs convient à notre groupe des élu-es communistes Front de Gauche. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si nous présentons ce jour même une motion défendant un service public ferroviaire de qualité... Pour nous la ligne T4 doit répondre à l'exigence sociale, à l'urgence environnementale en renforçant le droit à la mobilité.

- Oui il faut améliorer la correspondance afin qu'elle soit optimale en bas du bld des Belges avec T1-T2-T3 mais aussi au niveau du rond point des Bruyères entre F1 et T4 dans un « bord à bord » accessible. La rupture de charge est un maillon faible à un bon usage du TC
- Oui il faut aménager pour plus de sécurité les pistes cyclables, les traversées piétonnes et plus largement les fractures urbaines du « tout voiture » des années 70.
- Oui, il faut répartir au mieux les voies bus, auto et stationnement sur la rive gauche. Pour cela, il faut inclure réellement 2 voies en site propre sur l'avenue Jean Rondeaux et bld du 11 novembre pour le bus. Ce qui n'est pas le cas dans la présentation actuelle. Notons au passage que celle-ci est bien sommaire sur le site de la Métropole. La largeur de la voirie permet le partage des différents modes en privilégiant le transport collectif. Il est repéré et visible pour tous.
- Oui à un couloir dédié sur la partie Rond point de Bruyères vers le Zénith

Face à ces constats, la multimodalité doit être soignée. Ce système qui relie entre eux plusieurs modes de transports, consiste à rechercher des complémentarités entre différents modes de déplacements (voiture/transport collectifs, modes doux/transports collectifs ...). Il faut identifier des « lieux d'intermodalité », en lien avec le stationnement. D'où cette interrogation concernant l'absence de liaison entre Boulingrin et le CHU comme entre le Zénith et Technopole ?

Aujourd'hui, l'offre en matière de déplacement, qui comprend les transports en communs, le stationnement, les dessertes, les horaires ..., n'est pas satisfaisante. L'amélioration de la qualité de l'air nous en fait obligation. C'est d'ailleurs dans cet esprit que notre groupe

souhaite la gratuité des TC de façon préventive lorsque Air Normand annonce des pics de pollution même si cela ne résout pas tout...

Dans le cadre du PDU, les élus communistes et républicains ont exprimé avec force l'exigence d'une politique de transports collectifs (réseau armature en site propre irriguant les quartiers les plus denses, les équipements publics, les lieux de travail et de commerce, parking relais, tramway, train type RER, lignes transversales...) . Les nouvelles dispositions de transport en commun doivent dès maintenant intégrer le projet de la future gare ferroviaire à Rouen St Sever.

En cela, nous plaçons qu'avec le projet de T4, on intègre une amélioration des voiries utilisées par le F1 entre la rue La Fayette et les Bruyères. Et bien sur une piste cyclable.

Nous voterons donc contre la motion UMP Modern.

Nous voterons la motion Décidons Rouen dont nous partageons l'esprit de recherche du maximum de service rendu face à un investissement souhaité par tous. >>

→ Vote lors du CM de Rouen du 21/4.
de la motion " Décidons Rouen "
16 Pour
14 Contre

Du 2 au 29 avril, s'ouvre un cycle de réunions publiques, de rencontres et d'expositions sur le détail technique du tracé validé en conseil communautaire. Cette nouvelle ligne d'un bus à guidage optique, de type TEOR, reliera le Zénith à Boulingrin par l'ouest soit 8,5 km. Sur la base d'une commande politique et un cadrage budgétaire austéritaire, les techniciens présentent leurs travaux soumis à concertation publique. (la photo représente le tramway sur rail à Petit-Quevilly, dit métro). Rappelons que les élus communistes ont défendu un axe Nord Sud direct en site propre contenu dans le précédent Plan de Déplacement Urbain. L'articulation du T4 avec le F1, qui desservira la future gare métropolitaine St Sever, est un compromis qu'il convient de soigner avec attention.

En dépassant le côté *com* soigneusement étudié, il est nécessaire d'examiner si réellement le projet présenté permettra une partie du transfert modal des milliers d'usage "voiture" utilisés pour les déplacement domicile – travail. Rappelons que l'objectif est de capter 18 à 20.000 voyageurs / jour. Et là, on reste sur beaucoup d'interrogations :

- Pourquoi ne prolonge t on pas la ligne à la fois vers **Technopole** (activités, habitat et université) et le **CHU C. Nicole**, le site de l'agglomération le plus fréquenté en salariés, étudiants et en visiteurs?
- On découvre que le bus circulera dans le flux des voitures entre le **rond point des Bruyères et le Zénith**. Pas de site propre ni de couloir de bus dédié sur 1/3 du parcours ?! Pense t on réellement que l'habitant du Roumois abandonnera sa voiture au parking relais du Zénith pour prendre un bus englué dans les embouteillages aux heures de pointes avec un accès problématique au rond point des Bruyères ?
- Précisément **ce rond point**, la station trône en plein milieu. Le « bord à bord » avec la ligne F1 qui dessert commerces et activités du cœur de ville n'est pas du tout assuré avec une rupture de charge dissuasive pour les personnes à mobilité réduite mais aussi les stéphanois et grand-quevillais qui utilisent F1 pour aller travailler(+ 5 à 8mn). Et rien des lignes transversales 41, 32, 154 très fréquentées. Le projet passe complètement à côté d'un vrai pôle d'échange.
- Toujours sur le **rond point des Bruyères**, cœur névralgique des déplacements sur la rive gauche, le flux des voitures sera réaménagé mais le débit reste le même. On ne sent pas de vrais choix à prioriser le transport en commun. Bouchons assurés, franchissement piétons pour accéder à la station bien risqué et fiabilité du T4 incertaine aux heures de pointes.
- A aucun moment, n'est évoqué des mesures d'accompagnement **avenue des Canadiens vers rue La Fayette** emprunté par le F1 (ex ligne 7), articulé au T4. Ce qui est devenu une piste carrossable, le restera t il ?
- Priorité aux transports en commun ? **Avenue du 11 novembre et Jean Rondeaux**, cette vraie trouée urbaine nous incitait à penser qu'enfin nous allions bénéficier du site propre en 2 voies ? Que nenni, le projet envisage une seule voie en site propre et un partage de la voirie ... avec les voitures !
- Précisément, cette trouée sera en zone 30. **Le civisme des automobilistes** sera soumis à rude épreuve pour une voirie qui restera un axe secondaire de transit routier nord sud.
- L'intention d'y inclure **des pistes cyclables** est louable afin de prolonger le réseau existant. On aurait pu imaginer que les cyclistes aient une voie dédiée avenue des Canadiens et puissent partager la voie du T4 comme elle l'est de façon rebelle sur la plate forme TEOR. Et que l'on puisse réexaminer **la pertinence du stationnement** le long de la totalité de cet axe. Le double sens T4 en site propre pourrait être réalisé.
- Sur ces portions, nous sommes dans un creux urbain. Gageons que le projet accélérera **la densification de l'habitat nécessaire**. Des réalisations à Petit-Quevilly sont terminées. Des projets sont en cours en particulier autour de la place des Chartreux. Le projet facilitera la commercialisation mais il faut que les constructions sortent de terre, que des services et activités se développent.
- Contrairement au document public présenté, il n'y a pas de connexion avec **la branche G. Bracque du métro**. Au niveau des stations « avenues de Caen » et « Jean Jaurès », les distances sont d'au moins 300 m. C'était une faiblesse du tracé proposé. Cela le restera.
- En sera t il de même pour la correspondance avec **les branches T1, T2 et T3 au boulevard des Belges** ? Dénivelé, distances à parcourir dans un morceau de ville rude et difficile d'accès. Des solutions existent qui méritent d'être étudié avec des choix forts à affirmer du pont G. Le Conquérant au bld des Belges. Il en va de l'équilibre économique de la ligne. Et les voitures auront toujours 4 voies de circulation!
- Enfin, la gestion des différends flux et contraintes autour de **la gare de Rouen rive droite** sert de prétexte à une partie de la droite rouennaise à rejeter le projet. Pourtant, ici, un bon compromis a été trouvé. Pour autant, il sera nécessaire d'améliorer le projet de bout en bout pour s'assurer une adhésion la plus large possible de la population.

Nous n'irons pas plus loin dans les remarques, observations et critiques du projet. Parlons sur la capacité d'écoute des décideurs et des propositions citoyennes qui ne manqueront pas d'être formulées. **Reste que l'impression générale fait ressortir en premier lieu une démarche urbaine intéressante pour effacer la**



fracture du « tout voiture » des années 70, 80. Pour autant, il s'agit avant tout de construire un axe de transports de masse efficace, attractif et performant. Franchement, l'évidence d'une réussite des objectifs chiffrés proposés ne saute pas aux yeux. **Peut vraiment mieux faire !** Pour cela, il faudra s'en donner des moyens financiers supplémentaires. Comme le font d'autres métropoles telles Bordeaux, Grenoble, Strasbourg ou Nice.

Alors venez aux réunions publiques citoyennes pour faire entendre votre voix à l'exigence sociale de transports collectifs efficaces, à la réduction des inégalités territoriales d'accès aux services, à l'emploi et à l'urgence environnementale. Regardons le produit plutôt que l'emballage. Faisons que ces concertations ne se transforment pas en *Causes toujours, tu m'intéresses*, en *One Man Show*.

Réunions publiques

Rouen, le lundi 13 avril à 19h, Halles aux toiles.

Petit-Quevilly le mercredi 15 avril à 18h, école G. Philippe.

Contribution des élus communistes de Petit-Quevilly
parue sur le blog <http://76140fantgauch.canalblog.com>


André Delostre

Adjoint PCF en charge de l'urbanisme.

4 CANALBLOG

Rechercher

Contactez l'auteur

Envoyer à un ami

Facebook 22

Tweet 0

Google+ 0

Tableau de bord

Se déconnecter



petitquevilly

.....L'Humain d'abord! Tous ensemble, changeons la vie!..... PCF Front de Gauche Petit-Quevilly

.....L'Humain d'abord! Tous ensemble, changeons la vie!..... PCF Front de Gauche Petit-Quevilly > Transports > Axe Nord-Sud par l'ouest:
T4, bus amélioré cohabitant avec les voitures ou bus performant en site propre?



24 avril 2015

Axe Nord-Sud par l'ouest: T4, bus amélioré cohabitant avec les voitures ou bus performant en site propre?



Bus 4-1 photo prise avenue J. Jaurès

Hélène Klein, pour le groupe PCF Front de Gauche est intervenue lors du conseil municipal de Rouen sur la future ligne T4 soumise à concertation publique: "Sur la base d'une commande politique, les techniciens présentent leurs travaux soumis à concertation publique du 2 au 29 avril. Le projet présenté a pour objectif de favoriser le transfert modal de milliers d'usages « voitures » utilisés dans les déplacements domicile travail. L'estimation de fréquentation est entre 18 000 et 20 000 voyageurs par jour.



Photo prise du rond point des Bruyères vers le Zenith.

Pourtant, pour notre séance deux motions sont présentées avec des analyses très différentes. Celle de l'UMP demande face à une nouvelle offre de transport en commun, un équilibre pour la circulation des véhicules. Dans un langage très contestataire mais aussi très contestable: flou artistique, amateurisme, pas de vision à long terme, habitants pris en otage... vous défendez l'idée du maintien de la place de l'automobile en centre ville tout en demandant un changement du tracé TC sur l'axe Boulevard des Belges- Boulingrin! En creux, c'est une contestation frontale du projet.



Newsletter

email

M'abonner

Contactez l'auteur

Portail de l'action des élus communistes et de la vie citoyenne

Le programme des formations du Cidelo pour le second trimestre 2015 !

ATD Quart Monde et les chômeurs manifestent le 27 avril pour demander une loi

"Mouvement contre l'austérité" et "Adresse au Premier Ministre" portant sur une demande de subvention exceptionnelle à l'Etat

Emprunts à risque : dépôt des demandes d'aide auprès des préfectures jusqu'au 30 avril 2015

Rôle et responsabilité des élus en matière de tranquillité publiques. Quels nouveaux enjeux ?

Participez avec le Cidelo aux Assises du sport populaire de la FSGT

Courrier de Stéphane PEU adressé aux Présidents des OPH (Ile-de-France) concernant le décret 2012-952

« Evolution du regard sur les quartiers sensibles de 2009 à 2014 »

La réforme de l'organisation territoriale de l'Etat en conseil des ministres du 22 avril 2015

Compte rendu de la réunion relative à la réorganisation régionale et à la réforme de l'administration territoriale de l'Etat



La motion présentée par **Décidons Rouen Citoyenne et Ecolo** défend des aménagements optimaux et sécurisés. Faire entendre sa voix pour une efficacité des transports collectifs convient à notre groupe. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si nous présentons ce jour même une motion défendant un service public ferroviaire de qualité... Pour nous la ligne T4 doit répondre à l'exigence sociale, à l'urgence environnementale en renforçant le droit à la mobilité.

- Oui il faut améliorer les correspondances afin qu'elle soit optimale en bas du **bld des Belges avec T1-T2-T2-T3** mais aussi au niveau du **rond point des Bruyères entre F1 et T4** dans un « bord à bord » accessible. La rupture de charge est un maillon faible à un bon usage du TC
- Oui il faut aménager pour plus de sécurité **les pistes cyclables, les traversées piétons** et plus largement les fractures urbaines du « tout voiture » des années 70.
- Oui, il faut répartir mieux les voies bus, auto et stationnement sur la rive gauche. Pour cela, il faut **inclure réellement 2 voies en site propre sur l'avenue Jean Rondeaux, bld du 11 novembre, bld des Belges** pour le bus. La largeur de la voirie permet le partage des différents modes en privilégiant le transport collectif.
- Oui à un **couloir dédié sur la partie Rond point de Bruyères vers le Zénith**

Face à ces constats, la multimodalité doit être soignée. Ce système qui relie entre eux plusieurs modes de transports, consiste à rechercher des complémentarités entre différents modes de déplacements (voiture/transport collectifs, modes doux/transports collectifs...). Il faut identifier des « lieux d'intermodalité », en lien avec le stationnement. D'où cette interrogation concernant l'absence de liaison entre Boulingrin et le CHU comme entre le Zénith et Technopole ?

Aujourd'hui, l'offre en matière de déplacement, qui comprend les transports en communs, le stationnement, les dessertes, les horaires ..., n'est pas satisfaisante. L'amélioration de la qualité de l'air nous en fait obligation.

Dans le cadre du PDU, les élus communistes et républicains ont exprimé avec force l'exigence d'une politique de transports collectifs (réseau armoire en site propre irriguant les quartiers les plus denses, les équipements publics, les lieux de travail et de commerce, parking relais, tramway, train type RER, lignes transversales...). Les nouvelles dispositions de transport en commun doivent dès maintenant intégrer **le projet de gare ferroviaire métropolitaine à Rouen St Sever**. En cela, nous plaçons qu'avec le projet de T4, l'ont intégré une amélioration des voiries utilisées par le F1 entre la rue La Fayette et les Bruyères. Et bien sur une piste cyclable.

Nous voterons contre la motion UMP Modem et **voterons la motion Décidons Rouen dont nous partageons l'esprit de recherche du maximum de service rendu face à un investissement souhaité par tous.**

Posté par pcpadriquetvilly à 06:32 · Transports - Commentaires (0) - Permalien (0)

Tags: **Fathia Sechere, Hélène Klein, PCF Front de Gauche, Rouen, T4, TECR**

0 J'aime: Tweet

Vous aimez ?

• [Article précédent \(23/04/2015\)](#)

ALORS QUE DES MILLIERS D'ENFANTS, DE FEMMES,...

» [Lire la suite](#)

• [Article suivant \(23/04/2015\)](#)

ECHOS DU CONSEIL DE ROUEN MÉTROPOLE ET...

Notre camarade Patrice Dupray a été désigné dans la commission locale pour l'évaluation des charges...

» [Lire la suite](#)

Vous aimerez peut-être :

antifascisme

Arguments et combats contre le F.Haino

composante Front de Gauche

Ensemble-EDG

Parti Communiste Français

Parti de Gauche

République et Socialisme

culture

Centre Dramatique National Haute-Normandie

Education

collège Diderot

collège Fernand Légar

parents d'élèves FCPE 70

Journaux d'opinions

Le Monde

L'Humanité

Paris-Normandie

Personnalité Front de Gauche

Jean-Luc Mélenchon

Pierre Laurent

Politique

Conseillers généraux PCF76

Coopérative citoyenne

Elus communistes de Rouen

Elus communistes de Seine Maritime

Groupe CRC au Sénat

Les Frondeurs

Santé

Clinique du Batvèdre

Solidarité

Comité de défense triage de Soiteville

Femmes Solidaires

France Amérique Latine

Mouvement de la Paix

Secours Populaire

syndicats

CFDT

CGT

Force Ouvrière

FSU

Vie pratique

Communauté d'agglomération de Rouen

Ville de Petit-Quevilly

Derniers messages

Echos du conseil de Rouen Métropole et positionnement Front de Gauche

Alors que des milliers d'enfants, de femmes, d'hommes meurent en Méditerranée fuyant la guerre

RUE DE
L'AVENIR

Pour une Ville
plus sûre et plus
Agroable à Vivre

	INF	ATT	AR
FS	✓		
CR			
ABE			
FA	✓		
PN			
PV/VLB			
OR			
GS/AD			
ORU/CG	✓		
PG			
VP			

Reçu le
7 MAI 2015

13226

MAI 2015

Jean Paul CAMBERLIN

Secrétaire général

6 rue Malatiré 76 000 Rouen

02 35 89 58 24 / 06 89 75 24 44

camberlin@wanadoo.fr

Rouen le 25/04/2015

Monsieur le président,

Présentation

Depuis 1988 « rue de l'avenir », association nationale, milite pour un partage équitable de l'espace public.

Elle fonctionne par un réseau de correspondants locaux dans des grandes villes comme Rennes, Nantes, Bordeaux, Lyon, Aix, Grenoble... et Rouen.

Ce dispositif permet une confrontation féconde de ce qui se fait en bien ou en mal dans ces entités urbaines.

Nous sommes aussi en contact avec des capitales européennes grâce au réseau « RUES ».

Parmi nos membres figurent chercheur universitaire retraité des CETE, ingénieur en accidentologie ...

Parmi nos fondateurs figurent le GART, le CVTC, la FUB la FCPE...

Toutes nos publications sont relues par le CERTU (devenu CEREMA).

Parmi nos adhérents des associations nationales (les droits du piéton) des agglomérations comme des villes ...

La future ligne T4

Lors de la réunion plénière du CCD du 22/04/15 vous avez évoqué une zone 30 aménagée sur la commune de petit Quevilly.

Or, lors de la réunion de travail du 02/04/15 je suis intervenu pour vous dire qu'une voie 30 me paraît mieux adaptée qu'une zone 30.

Vous trouverez ci-joint les recommandations du CERTU quant à la réalisation d'une zone 30, ainsi que la différenciation entre voie 30 et zone 30.

Croyez, monsieur le président, que mon plus grand souhait est la réussite de ce projet majeur qui viendra compléter le réseau ASTUCE. Il serait regrettable qu'un aménagement inapproprié vienne l'affaiblir en l'offrant à une critique du style « pourquoi une zone 30 ici et pas là ? ».

Recevez, monsieur le président, l'expression de ma considération distinguée.

ORI			
CG			
DB			
BI			
AC			
AG			
AB			
ES			
SH			

[Signature]

Pour la zone 30

La mise en conformité des zones 30 existantes revient dans un premier temps à s'assurer de la cohérence des aménagements avec la limitation de vitesse. Dans la mesure où les zones ne prévoient pas d'échec, sur ce point, celle-ci est à vérifier au plus tôt. Il s'agit donc d'évaluer l'efficacité de l'aménagement en terme de modulation de la vitesse, par des observations *in situ* et des relevés de vitesse qui permettent d'avoir une vision objective des comportements. Si la voie encourage la pratique de vitesse supérieure à 30 km/h, l'autorité détentrice du pouvoir de police peut :

- soit chercher à changer les pratiques en intervenant sur le comportement à adopter en zone 30, par l'information ou en mettant des contraintes particulières ;
- soit chercher à compléter l'aménagement pour améliorer le fonctionnement, le recours à des aménagements légers ou à des mesures ponctuelles pourra alors être mis à profit pour programmer la mise en conformité dans le temps et traiter davantage de zones ;

• soit recourir sur la configuration réglementaire de la zone, dans le cas où la collectivité ne disposerait pas des moyens nécessaires pour faire respecter la limitation de vitesse.

Après avoir réalisé les éventuelles modifications nécessaires, l'autorité détentrice du pouvoir de police devra repenser deux autres (article R.411-6) :

- l'un fixant le périmètre des zones 30 et leur aménagement ;
- l'autre constatant l'aménagement cohérent des zones et la mise en place de la signalisation correspondante.

Par ailleurs, la généralisation des double-sens cyclables dans les zones 30 d'ici juillet 2010 implique l'analyse de toutes les voies à sens unique dans les zones existantes ou en projet. Il s'agit dans le cas général de déterminer les conditions de mise en œuvre des double-sens cyclable, conformément aux recommandations en vigueur.

Bien faire la différence
entre Zone 30 et voie 30 !



Panneau B30

≠



Panneau B14

Revenir à un simple panneau de limitation de vitesse à 30 km/h pour se dégager des obligations qu'impliquent l'aménagement d'une zone 30 : une fausse « bonne idée »

Il faut rappeler que le panneau de limitation B14 et le panneau zonale B30 ne correspondent pas à la même utilisation réglementaire.

1 - Sur le plan juridique : il est précisé dans la circulaire d'application du 18 décembre 1990 que le recours à des limitations de vitesses plus rigoureuses que le 50 km/h en agglomération correspondent à des situations particulières (danger ponctuel par exemple). De fait, compte tenu des possibilités offertes par la zone 30, les limitations ponctuelles à 30 km/h doivent rester occasionnelles.

2 - Au-delà de la limitation de vitesse, le panneau zonale B30 rappelle à l'automobiliste qu'il entre dans un espace urbain où la vie locale est prépondérante (place animée, sortie d'école, quartier commerçant ou résidentiel), et qu'il doit modifier son comportement en conséquence. Le panneau B14 n'aura pas les mêmes effets que l'aménagement d'une zone 30 en terme d'amélioration des conditions de déplacements des piétons et des cycles.

3 - Sur le plan des recommandations, le CERTU considère que la zone 30 peut tenir lieu d'aménagement cyclable, dans la mesure où la zone est aménagée, conformément à l'art R110-2 du Code de la route, « de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable ». La limitation ponctuelle de la vitesse n'offre pas à elle seule les mêmes garanties pour la cohabitation des vélos et des véhicules motorisés sur la chaussée.

4 - Enfin, sur le plan réglementaire, le recours au B14 oblige aussi à répéter les panneaux à chaque intersection, notamment pour les usagers venant des voies saccartées.

La zone 30

Définition :

La zone 30 correspond à des espaces publics où l'on cherche à améliorer le confort et la sécurité de l'ensemble des usagers, dont celle des piétons. Contrairement aux zones piétonnes et aux zones de rencontre, la réglementation relative aux piétons est la même que pour le reste à 50 km/h. Les piétons n'ont pas de priorité particulière et sont tenus d'utiliser les passages lorsqu'ils existent. Toutefois, la vitesse réduite des véhicules rend envisageable la traversée des piétons dans de bonnes conditions de sécurité en tout point de la chaussée. En l'absence de passage piétons, les piétons peuvent traverser où ils le souhaitent tout en portant vigilance. Leur cheminement s'en trouve donc facilité.

Objectifs fondamentaux :

Si l'objectif principal des zones 30 est de rendre les déplacements plus faciles, plus confortables et plus sûrs pour les piétons, c'est aussi un aménagement favorable aux cyclistes, dans la mesure où l'homogénéisation des vitesses permet

— moins de 30 km/h pour tous les usagers — pacifier les villes et les modes existants de cohabiter sur la chaussée, sans nécessairement recourir à des bandes ou des pistes cyclables. En outre, toutes les rues des zones 30 doivent être mises à double sens pour les cyclistes d'ici juillet 2010, sans distinction de sens pour les piétons. La zone 30 correspond donc à des lieux où l'on souhaite favoriser les déplacements en modes doux, essentiels pour le développement de la vie locale, en modérant la vitesse des véhicules motorisés.

Situations types :

La création d'une zone 30 ne nécessite pas forcément des aménagements très lourds : la configuration la plus commune de la rue — une chaussée pour l'ensemble des véhicules et des espaces latéraux pour les piétons — est tout à fait adaptée aux zones 30, moyennant des interventions modestes mais efficaces pour modérer la vitesse. Les lieux concernés sont donc potentiellement nombreux et le niveau d'aménagement variable en fonction des situations rencontrées.

Les piétons n'ont pas de priorité particulière (contrairement aux panneaux de Rouen)



Dans les zones de quartier, une occasion à titre collectif de zone 30, sans nécessité d'aménagements lourds.



Dans des secteurs centraux, générateurs de flux piétons et motorisés, la zone 30 permet des aménagements qualitatifs pour les modes doux sans contraindre substantiellement le trafic motorisé.



Dans les secteurs d'agglomération, l'aménagement d'une zone 30 est une solution fréquemment retenue pour concilier trafic et vie résidentielle.



La zone 30 est adaptée à la problématique des secteurs scolaires : elle permet de traiter les sorties, mais surtout les rues adjacentes où circulent les enfants et où les accidents sont les plus fréquents.

> Ce qui change réglementairement pour les zones 30

Article R. 110-2 :
« [...] Tout les aménagements sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité territoriale ou par le préfet de police [...] »

Article R. 110-7 :
« [...] Les aménagements de la zone 30 sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité territoriale ou par le préfet de police [...] »

Article R. 110-2 :
« [...] Les aménagements de la zone 30 sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité territoriale ou par le préfet de police [...] »

Les deux modifications réglementaires concernant la zone 30 portent sur la généralisation des double-sens cyclables et l'obligation de cohérence des aménagements avec la limitation de vitesse applicable.

Double-sens cyclable

La zone 30 peut parfaitement être considérée comme un maillon d'un réseau cyclable : l'homogénéisation des vitesses pratiquées – moins de 30 km/h pour tous les usagers – permet en effet, dans le cas général, aux cyclistes et aux modes motorisés de circuler sur la chaussée sans nécessité d'aménagement spécifique. Désormais, la définition réglementaire de la zone 30 améliore encore le niveau de service offert aux cyclistes en généralisant le double-sens cyclable.

Le double-sens cyclable n'est pas une mesure nouvelle : les travaux de suivi et d'évaluation réalisés dans les villes ayant déjà expérimenté en ont démontré les avantages, tant sur le plan du confort que de la sécurité. C'est aussi une mesure favorable au piéton : l'expérience montre en effet que les cyclistes font rarement les détours exigés par la présence de voirie à sens unique, parce que l'itinéraire imposé est plus long et souvent ressenti comme plus dangereux. Ils circulent alors illégalement sur les trottoirs. Le double-sens cyclable permet d'éviter cela.

Sécurité et confort des déplacements sont donc les raisons qui ont poussées les pouvoirs publics à généraliser cette mesure dans les zones 30. Le décret prévoit ainsi qu'au 1^{er} juillet 2010, tous les sens uniques dans ces zones, à de rares exceptions près pour des contraintes propres à la voirie et à son usage, seront ouverts aux cyclistes dans les deux sens. Les collectivités devront donc d'ici là mettre en place la signalisation adaptée, et au besoin recourir aux aménagements nécessaires, pour satisfaire à la réglementation.

Aménagements cohérents

Le Code de la route précise désormais que l'aménagement des zones 30 doit être cohérent avec la limite de vitesse applicable (là où l'ancienne réglementation n'obligeait explicitement qu'à un aménagement spécifique des entrées et sorties). Cette nouvelle rédaction met l'accent sur le lien qui doit exister entre la limite de vitesse fixée sur la voie et son aménagement : la simple signalisation réglementaire n'est pas en soi suffisante pour assurer la crédibilité et l'efficacité de la zone 30. En d'autres termes, l'aménagement doit être suffisamment explicite pour signifier aux usagers qu'ils circulent dans un espace au fonctionnement spécifique, et ainsi leur faire adopter la vitesse et le comportement appropriés.

Qu'est-ce qu'un aménagement « cohérent avec la limitation de vitesse » ?

En matière d'aménagement, il n'existe pas de recette applicable à toutes les situations. La notion de cohérence est nécessairement relative à un contexte urbain, à une configuration et à des usages locaux. En tout état de cause, un aménagement « cohérent avec la limitation de vitesse applicable » est donc d'abord un aménagement ayant fait l'objet d'une réflexion spécifique. Toutefois, un certain nombre de principes généraux peuvent être énoncés.

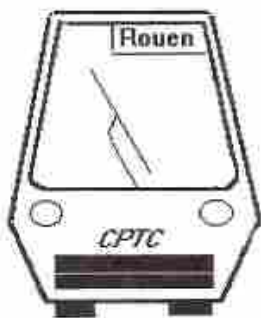
En premier lieu, il importe que les entrées et les sorties soient identifiables et explicites pour tous les usagers. L'enjeu est d'indiquer sans ambiguïté l'entrée dans des lieux au fonctionnement spécifique, afin que chacun puisse adopter le comportement approprié. Il peut alors s'avérer nécessaire de mettre en place des dispositifs contraignant l'automobiliste à ralentir. Mais d'une manière générale, l'aménagement d'entrée de zone gagnera en crédibilité s'il s'appuie sur la configuration des lieux et les comportements effectifs des usagers.

À l'intérieur de la zone 30, si les caractéristiques et l'environnement des voies incitent naturellement à des vitesses inférieures à 30 km/h, l'aménagement peut déjà être considéré comme cohérent : il n'y a donc pas nécessité dans ce cas de mettre en place des dispositifs complémentaires. À l'inverse, si certaines voies encouragent la pratique de vitesse supérieure à 30 km/h, l'aménagement devra concourir à modérer cet effet. Variation de profil en long et en travers, réduction de la largeur de la chaussée, traitement des carrefours en plateau, rétablissement de la priorité à droite : les techniques sont connues. Il s'agira surtout d'articuler ces interventions autour d'une stratégie globale d'aménagement visant à exprimer le caractère urbain et la convivialité des lieux, ce qui revient souvent à privilégier le confort du piéton et des cyclistes.



L'obligation de cohérence des aménagements avec la limitation de vitesse n'implique pas nécessairement des interventions lourdes : dans bien des cas, les caractéristiques propres de la rue et de son environnement incitent déjà à rouler à moins de 30 km/h. Il s'agira alors surtout d'en marquer les entrées en limitant le recours à des dispositifs complémentaires au strict nécessaire.

Dans une zone 30, rien ne doit rappeler la route, pas de bande axiale, pas de Stop, priorité à droite...



Projet ANS : analyses et réflexions du CPTC.

Cette note constitue la contribution de notre association à la deuxième étape de concertation relative au projet ANS, liée à la prochaine publication des études d'avant-projet. Son objectif consiste à apporter des éléments de réflexion susceptibles d'enrichir le projet présenté par la CREA.

Les premières esquisses du projet, qui avaient été évoquées au cours des dernières années de la précédente décennie, sous la forme d'une ligne unique reliant la Plaine de la Ronce au Zénith, en contournant le centre-ville par les boulevards, qui éludaient la création d'un site propre nord-sud central, n'avaient pas suscité notre adhésion.

Depuis, les choses ont évolué, de manière très favorable. L'axe Corneille République a été aménagé, puis mis en service, et les programmes de développement urbain qui concernent la rive gauche (Chartreux, écoquartier du Pont Flaubert...) et qui cautionnent puis légitiment le tracé ouest de l'ANS, commencent à se concrétiser.

Le nouveau projet, configuré sous la forme de deux lignes complémentaires l'une de l'autre, est tout à fait satisfaisant, et conforme, à quelques petits détails près, à la proposition que nous avons émise en 2010 dans le cadre des réflexions relatives à l'avenir du réseau.

Nous soutenons donc pleinement le principe de ce projet. Mais nous décelons en l'état actuel d'avancement du dossier certaines insuffisances ou difficultés non encore surmontées, notamment en termes de potentiel de trafic ou d'attractivité. Nous demandons par conséquent que le phasage du projet soit étroitement coordonné avec les opérations d'urbanisme nécessaires au plein succès de son exploitation.



Bus de la ligne fast 1 en direction du zénith : une première préfiguration de l'Arc Nord Sud.

Rappel des caractéristiques du projet présenté par la CREA

⇒ Les objectifs

- ✕ mailler le réseau structurant de transports collectifs, en y intégrant plusieurs secteurs encore mal desservis.
- ✕ encourager le report modal vers les mobilités durables et les pratiques intermodales (P&R).
- ✕ accompagner les développements urbains en devenir (écoquartier du Pont Flaubert, Chartreux, plateaux), de nouvelles zones d'emploi (Madrillet, Plaine de la Ronce) et plusieurs équipements majeurs (Zénith, hôpital nord...).
- ✕ requalifier certains espaces dégradés (avenues, boulevards) : créer de nouveaux paysages, améliorer la qualité de la vie.

⇒ La structure du projet

Deux lignes BHNS de configuration « radiale pénétrante », offrant un niveau de service comparable à celui de TEOR. L'une sur le tracé est (Corneille) l'autre sur l'ouest (Rondeaux).

⇒ La ligne rouge

Il s'agit de l'actuelle ligne 7, limitée toutefois aux Bruyères, son extrémité sud devant être reprise par la ligne verte.

Au regard de la qualité des aménagements déjà réalisés sur cet axe, peu de travaux supplémentaires semblent nécessaires sinon le repositionnement et la mise aux normes des stations situées entre le Jardin des Plantes et les Bruyères.

La desserte serait toujours assurée au moyen de bus articulés, selon une fréquence de 8 à 10 minutes.

⇒ La ligne verte

Il s'agirait d'une ligne nouvelle reliant le Boulingrin au Zénith, via les boulevards de l'ouest, le pont Guillaume le Conquérant, l'avenue J. Rondeaux, les Chartreux, l'avenue du 11 Novembre et, au sud des Bruyères, l'avenue des Canadiens, en reprenant sur cette section la mission assurée par l'actuelle ligne 7.

Cet axe serait aménagé sous la forme d'un TCSP de type TEOR, sauf sur sa section terminale, au sud du Champ de Courses.

Au regard du trafic attendu à long terme (20 000 voyages), le niveau de service devrait être équivalent à celui pratiqué sur une ligne TEOR : un véhicule BHNS toutes les 6 à 10 minutes.

⇒ Nos analyses et nos propositions

Pour davantage de lisibilité, nous utiliserons deux couleurs :

✕ nos analyses seront présentées en noir.

✕ nos propositions seront imprimées en bleu.



Le projet ANS :

Une ligne F1 polarisée vers le nord.

Un nouveau BHNS orienté vers le sud.

1. La localisation des terminus : ni trop près, ni trop loin...

Cette question est très importante : du choix des quatre têtes de lignes dépendront largement la fonctionnalité, l'attractivité et donc l'usage de ces deux nouveaux éléments du réseau. D'où la nécessité de procéder à des arbitrages tout à la fois cohérents avec les objectifs initialement assignés au projet, et compatibles avec le succès économique de son exploitation.

⇒ La ligne rouge

Terminus nord

La desserte de la zone d'activité de la Plaine de la Ronce constitue l'un des objectifs emblématiques du projet présenté. Il faudra donc prolonger la ligne existante jusqu'à Isneauville. En observant la fréquence envisagée (90 rotations par jour), l'exploitation de cette section risque de s'avérer très coûteuse au regard de ses potentialités de trafic, probablement limitées à quelques centaines d'usagers : le socle de trafic résidentiel est de l'ordre de 300 voyages par jour, et l'apport généré par la ZA est incertain (l'usage des transports en commun peine toujours à s'imposer dans les zones d'emploi périphériques à l'intérieur desquelles le stationnement n'est pas contraint). Notre propos ne consiste cependant pas à contester le projet : l'engagement a été pris, et il devra maintenant être tenu. Pour limiter le déficit d'exploitation, il conviendra d'attirer vers la nouvelle desserte la plus grande quantité possible de courants de trafic : celui généré par la ZA de la Ronce, mais aussi le trafic local et les flux intermodaux apportés par l'A 28, le CD 151 (Fontaine le Bourg) et le CD 928 (Quincampoix, etc). Et comme tout cela ne suffira pas, il sera utile de réviser le PLU de sorte à densifier la ville en bordure du prolongement.

D'où les propositions suivantes :

- ✕ prolonger la ligne 7 jusqu'à Petit Pont via le CD 928.
- ✕ desservir la Ronce au passage (station au rond-point).
- ✕ supprimer la ligne 11 afin de reprendre le trafic local.
- ✕ en compensation, créer une station de qualité au débouché de la rue de l'église, et maintenir la desserte taxi du village.
- ✕ créer deux P&R : le premier à la Ronce (échangeur de l'A 28), le second au Petit Pont (débouché des CD 151 et 928).
- ✕ urbaniser et densifier l'ensemble du linéaire desservi.

Terminus sud

Il est convenu que la ligne 7 sera interrompue aux Bruyères. Son terminus devra être proche de la future station de l'ANS qui, afin d'optimiser les distances, sera probablement située au nord du rond-point, avenue du 11 Novembre.

D'où cette proposition : aménager le nouveau terminus du 7 avenue des Canadiens, sur un alignement, en face du lycée.



Une extrémité nord remaniée de sorte à desservir la plaine de la Ronce et à développer les pratiques intermodales.



Les bruyères : une double station à configurer de sorte à faciliter les échanges entre les deux lignes.

⇒ La ligne verte

Terminus nord

Selon le projet actuel, le terminus serait localisé au Boulingrin. Ce choix présente plusieurs avantages : une faisabilité aisée, la convergence de très nombreuses lignes en correspondance, la disponibilité d'un local pour la relève des conducteurs. Mais il présente également deux insuffisances importantes : pérenniser l'absence de liaison directe entre la gare et le CHU, et manquer singulièrement de lisibilité.

Sur le premier point, souvenons-nous qu'une liaison directe entre la gare RD et le CHU avait été mise en place en 2002 (ligne 4), mais supprimée en 2013 (refonte des lignes 4 et 5). La mise en service de la future gare RG n'étant pas attendue avant longtemps, il serait bon que l'ancienne fonctionnalité « gare RD – CHU » soit durablement rétablie. Le prolongement de l'ANS jusqu'au CHU serait un moyen facile d'y parvenir. L'adoption de cette mesure entraînerait une reconfiguration de la ligne T1, qui retrouverait son terminus originel du CHU, en utilisant la boucle de retournement aménagée à cet effet. Notons que, sur le tronçon concerné, la substitution de l'ANS au T1 réduirait les coûts d'exploitation (moindre fréquence), tout épargnant aux usagers l'inconfort des ruptures de charge.

L'autre point faible du projet tient à son manque de lisibilité. Pour les rouennais l'ANS deviendra la « ligne des boulevards ». Pour être comprise et utilisée, elle devra « boucler la boucle » jusqu'au secteur Martainville. Une opportunité inespérée se présente d'ailleurs : il serait possible d'établir la tête de ligne sur l'emplacement du terminus actuel de la ligne 5 (ex 4), dimensionné pour recevoir deux véhicules articulés, et offrant une correspondance quai à quai avec TEOR.

Notons que cette nouvelle configuration du réseau BHNS pourrait induire des transferts de trafic vers l'ANS susceptibles de contribuer à la désaturation du tronçon central de TEOR.

D'où les propositions suivantes :

✕ interrompre la ligne T1 au CHU.

✕ prolonger la ligne verte ANS jusqu'à Martainville.

Terminus sud

Selon le projet actuel, le terminus serait localisé au Zénith : le BHNS terminerait sa course à quelques centaines de mètres seulement du Technopôle du Madrillet, destination majeure...

D'où cette proposition : prolonger la ligne jusqu'à Technopôle, en aménageant un terminus sur les espaces engazonnés disponibles situés devant l'INSA.



4 raisons de terminer le bouclage nord :

- Créer une liaison directe gare – CHU
- Améliorer la lisibilité du réseau
- Soulager le tronçon central de TEOR
- Générer des économies d'exploitation



Martainville : possibilité d'aménager un terminus sur la piste actuellement utilisée par la ligne 5.



Technopole du Madrillet :

- Un prolongement souhaitable : desserte alternative du site, liaison directe vers les nouveaux développements urbains de l'Ouest (chartreux, écoquartier)
- Un prolongement réalisable : faisabilité d'un terminus devant l'INSA

2. L'effet réseau : l'optimisation des correspondances.

⇒ La ligne rouge

Trois nœuds de correspondance fonctionnent déjà sur cet axe et donnent satisfaction aux usagers : République (avec TEOR), Hôtel de Ville (avec les bus) et Beauvoisine (avec le métro). Cette dernière station gagnerait à être requalifiée.

⇒ La ligne verte

Une dizaine de points de correspondance seraient à optimiser, dont le Boulingrin, la gare RD, place Cauchoise, Bd des Belges, Jean Rondeaux, avenue de Caen, les Chartreux et les Bruyères, sans compter les stations que desserviraient les extensions vers CHU - Martainville et le Technopôle du Madrillet.

Nous souhaiterions particulièrement insister sur la nécessité d'optimiser les trois fonctionnalités suivantes :

La correspondance avec TEOR (station Boulevard des Belges)

La station de l'ANS devrait être localisée le plus près possible de TEOR, au sud de l'intersection avec la rue du Contrat social. Afin de faciliter la correspondance, la meilleure configuration serait celle d'une station commune aux deux axes ANS / TEOR. [Une déviation du tracé de TEOR par la rue Racine permettrait de réaliser cette station sur la section basse du boulevard.](#)

La correspondance avec le futur TCSP est-ouest rive gauche

En cohérence avec le développement du futur écoquartier, et dans l'objectif de desservir la nouvelle gare Saint Sever, un nouveau TCSP est-ouest sera créé sur la rive gauche, qui empruntera le cours Clémenceau et le boulevard d'Orléans. [Afin d'anticiper les possibilités de liaison avec ce futur TCSP, il faudrait absolument que la station Jean Rondeaux de l'ANS soit localisée au niveau du débouché du boulevard d'Orléans.](#)

La correspondance avec le métro (station avenue de Caen)

La ligne verte croisera la branche ouest du métro au niveau des Barrières de Caen, mais il ne sera pas possible d'aménager une station sur ce site que le métro franchit en tunnel.

[Il faudrait donc appuyer la correspondance avec le métro sur la station **Avenue de Caen**, en aménageant la station de l'ANS le plus près possible de cette dernière, avenue Jean Rondeaux, à l'intersection avec la rue du Petit Quevilly.](#)

Un mail piétonnier de qualité, dont l'amorce a déjà été créée dans le cadre de récents programmes de rénovation urbaine, devrait faciliter la correspondance.



Dévier TEOR pour la correspondance ANS.



Créer une jonction avec le BHSN sud.



Faciliter la liaison avec le métro en utilisant les mails piétonniers existants.

3. La cohérence entre urbanisme et transports.

L'ANS est en tout premier lieu un projet de transport collectif, mais qui se veut porteur d'exigences en matière d'urbanisme : les objectifs consistent ainsi à accompagner le développement de nouveaux quartiers ou de nouveaux pôles économiques, à requalifier certains espaces publics aujourd'hui dégradés, puis à améliorer le cadre de vie des habitants.

Nous souhaiterions apporter quelques éléments susceptibles de renforcer cette dimension du projet, en nous concentrant sur le cas de la ligne verte, l'aménagement des aires irriguées par la ligne rouge, exception faite de sa section terminale, qu'il conviendra de densifier, étant quasiment terminé.

Rive droite : recoudre le tissu urbain.

Sur la rive droite, le tracé de l'ANS empruntera les boulevards. Actuellement, ceux-ci sont devenus de vraies routes urbaines, écoulant un trafic intense, générant d'importantes nuisances et exerçant un véritable effet de coupure sur le tissu urbain : la difficulté que rencontrent les piétons à les traverser ajoute une « distance psychologique » rejetant en dehors de la ville plusieurs quartiers tout proches : Madeleine, Saint Gervais...

En installant un TCSP réduisant l'espace dédié à la circulation, on se donnerait les moyens d'établir une ambiance apaisée, de faciliter les déplacements doux vers les quartiers voisins, et de créer de nouveaux espaces de convivialité.

Au regard de la volonté d'élargir la ville vers l'ouest, cet enjeu est particulièrement fort à l'échelle du boulevard des Belges, à propos duquel nous proposons :

- ✕ une réduction de moitié des files de circulation (de 4 à 2).
- ✕ l'aménagement d'un site propre intégral pour le BHNS.
- ✕ l'aménagement de voies cyclables et de larges trottoirs.
- ✕ le développement concerté de lieux d'animation (terrasses).

Il faudrait enfin que, pour prendre pleinement son sens, tant dans sa fonctionnalité transport que dans sa dimension de requalification urbaine, l'ANS soit clairement perceptible comme un projet de reconquête intégrale des boulevards : un BHNS circulaire complet, associé à un nouveau paysage. S'arrêter au Boulingrin serait une erreur : de la discontinuité qui en résulterait se dégagerait une impression d'inachevé, qui affaiblirait l'attractivité et la fréquentation du réseau.

D'où nos propositions (déjà évoquées au § 2) :

- ✕ étendre les aménagements jusqu'à Saint Hilaire.
- ✕ prolonger l'exploitation de l'ANS vers le CHU et Martainville.



*Le boulevard des Belges aujourd'hui :
Un espace disqualifié, bruyant, pollué, qui
fracture le tissu urbain.*



*Le boulevard des belges demain :
Autour de l'ANS un espace requalifié,
Une circulation apaisée, un lieu de
convivialité, un centre-ville élargi.*



*Etendre la requalification des boulevards
vers l'est de Rouen.*

Rive gauche : construire de la ville autour de l'ANS.

Sur la rive gauche, les enjeux sont sensiblement différents. Les enjeux urbains sont ici, plus encore que sur la rive droite, imbriqués aux problématiques d'organisation des transports, et notamment à la viabilité économique de la ligne nouvelle.

En matière d'urbanisme, l'objectif général de requalification des espaces publics reste toujours le fil conducteur du projet, mais en prenant ici une dimension bien plus forte qu'ailleurs, compte tenu des caractéristiques des secteurs à desservir : avec l'ANS, des pans entiers de ville seront à reconstruire.

En matière de transports, le défi à relever s'annonce difficile. Exceptions faites du quartier d'Orléans et son extrémité sud, la ligne verte traversera des secteurs très fortement dégradés, peu peuplés, et dans lesquels l'usage des transports collectifs est actuellement presque inexistant.

Dans un contexte à ce point défavorable, parvenir à exploiter sainement un nouveau TCSP d'importance comparable à TEOR constitue un pari audacieux, très loin d'être gagné d'avance.

La configuration des lieux le permettant, il sera probablement facile de construire l'ANS. La véritable difficulté consistera en réalité à fidéliser une quantité suffisante d'usagers, **à contenir le déficit d'exploitation à un niveau supportable**, et à donner sa pleine légitimité au site propre.

Il convient en effet de bien prendre conscience de la fragilité commerciale du projet et de se méfier de toute comparaison trop hâtive avec les projets de TSCP réalisés antérieurement. Lorsque le système TEOR a été créé, chacune de ses branches venait se substituer à une ancienne ligne de bus à fort trafic, lui apportant naturellement plusieurs milliers de voyageurs. De par son attractivité propre, TEOR a ensuite, au fil des ans, attiré puis fidélisé de très nombreux usagers supplémentaires, mais sa montée en puissance s'appuyait sur des bases solides.

Aujourd'hui, avec l'ANS, nous partons de rien, ou presque :
✕ quelques centaines d'usagers captables sur Jean Rondeaux.
✕ un petit millier d'usagers repris à la ligne 7, autour du Zénith. Beaucoup de travail reste donc à faire pour atteindre l'objectif initialement assigné au projet : 20 000 voyages quotidiens.

Notre propos ne consiste pas à mettre en doute la faisabilité de ce projet, ou la viabilité économique de son exploitation. Il tend au contraire à rechercher les conditions de son succès. Et notre conviction est que les solutions qui se dégageront relèveront davantage de l'urbanisme que du transport.

Avenue Jean Rondeaux et ses prolongements, des espaces hétérogènes à réhabiliter et à densifier :



Quelques secteurs denses anciens : le faubourg d'Orléans.



De premières opérations de densification : Le quartier des chartreux.



Mais encore beaucoup de dents creuses : Notamment autour de Bonne Nouvelle.

Ce seront en effet les choix retenus quant à l'aménagement des quartiers desservis qui détermineront l'usage de l'ANS, et donc la viabilité économique de son exploitation.

En effet, pour attirer vers l'ANS un nombre suffisant d'usagers, il ne suffira pas de développer un service de grande qualité. Il faudra aussi respecter les exigences de l'urbanisme durable :

- ⇒ densifier les secteurs desservis, afin de porter le potentiel de clientèle du BHNS à un niveau viable.
- ⇒ contraindre le stationnement (une place au plus par UH) afin d'inciter les ménages à davantage utiliser les TC.
- ⇒ impulser le développement de micro-centralités locales, regroupant commerces de proximité et divers services, afin de réduire la dépendance à la voiture.
- ⇒ établir la perméabilité des espaces aux mobilités actives : permettre aux habitants d'accéder très aisément à pied ou à vélo aux commerces locaux et à la station de TCSP.
- ⇒ organiser la mixité fonctionnelle de chacun des quartiers, afin de dépolieriser les flux, de mieux répartir les charges, et de permettre le déploiement de fréquences soutenues.

La prise en compte de telles exigences s'avère déterminante envers l'évolution des pratiques de déplacement des citoyens : dans un secteur de proche périphérie aménagé à l'ancienne, le taux d'usage des transports en commun dépasse rarement le seuil très modeste de 0,3 voyage par jour et par habitant. Mais lorsqu'on s'inscrit dans une logique d'urbanisme durable, il atteint 1 voyage par habitant (25 % des parts modales).

En adoptant maintenant une approche bien plus pragmatique, insistons sur l'importance de bien intégrer les problématiques d'habitat, de mobilité et de consommation. Il importe en effet que les citoyens se sentent encouragés à se déplacer en bus. La disponibilité de petits commerces aux abords des stations pourrait ainsi constituer un puissant levier de transfert modal : en facilitant la vie quotidienne, ces nouvelles commodités pourraient fortement infléchir les pratiques de déplacement. Dans le cas contraire, la nécessité d'utiliser quotidiennement leur automobile pour s'approvisionner induirait une majorité de résidents à l'utiliser pour tous leurs autres déplacements, et donc à se détourner intégralement des transports collectifs.

D'où les propositions suivantes :

- ✕ sur les sections les plus dégradées du parcours :
reconstruire un front bâti dense de « ville durable ».
- ✕ autour des stations formant un « cœur de quartier » :
aménager de petites « centralités locales » regroupant une palette suffisante de commerces de proximité.
- ✕ entre les stations ANS et la profondeur des quartiers :
établir une perméabilité (voies de circulations douces).



*Aux limites entre Rouen et Petit Quevilly :
La nécessité de requalifier et de densifier.*



*Plus au Sud (Grand Quevilly – St Etienne) :
nécessité d'ouvrir de perméabilités entre
l'ANS et les quartiers voisins à desservir.*



*Avenue du 11 novembre : nécessité de
densifier, de compléter le front bâti, et de
créer des cœurs de village autour des
stations ANS, avec des commerces de
proximité.*

Une fois ces grands principes énoncés, le temps semble venu de les appliquer, sous la forme de propositions plus concrètes, aux différentes sections de la ligne nouvelle.

Section 1 : de la Seine à Bonne Nouvelle

Il s'agit de la section qui sera aménagée sur la première moitié de l'avenue Jean Rondeaux, en bordure du futur écoquartier. En lien avec ce grand projet urbain, l'avenue sera réaménagée de sorte à accueillir un site propre, très probablement axial, et une station au débouché du Boulevard d'Orléans.

Les espaces disponibles étant généreux, nous ne doutons pas de la qualité des ouvrages qui seront réalisées dans ce secteur. En revanche, nous éprouvons de très réelles inquiétudes quant au potentiel de trafic localement captable par l'ANS : sur le versant ouest à l'horizon 2020, seule sera sortie de terre la première tranche de l'écoquartier qui, n'apportera à l'ANS que quelques centaines d'usagers. De l'autre côté de l'avenue, une population nombreuse réside dans les collectifs anciens du faubourg d'Orléans, mais l'usage des transports collectifs y est faible, ce quartier étant actuellement éloigné du réseau. Il va donc falloir conquérir une clientèle a priori non acquise. Ce qui sera d'autant plus délicat que les parcours d'approche du centre-ville sont orientés en direction du pont Jeanne d'Arc et tournent donc le dos à l'avenue Jean Rondeaux.

Il s'agira donc d'inverser la polarisation des flux piétonniers, et à donner aux riverains l'envie de se diriger vers l'avenue.

D'où les deux propositions suivantes :

- ✕ inverser la mauvaise image de l'avenue Jean Rondeaux, en apportant un soin particulier aux éléments paysagers.
- ✕ installer des commerces de proximité près de la station, ouvrant sur rue, au RDC des immeubles de l'écoquartier.

Section 2 : de Bonne Nouvelle aux Barrières de Caen

Il s'agit de la section traversant le secteur le plus détérioré : bâti ancien ou dégradé, hangars disgracieux, friches, etc... Beaucoup de laideur et un potentiel de trafic très faible.

D'où la proposition suivante : accompagner l'aménagement du nouveau BHNS de la construction d'un front bâti de qualité permettant tout à la fois de requalifier les espaces desservis et d'apporter à l'ANS la clientèle dont il aura besoin.

Notons la nécessité, dans le cadre du projet de rénovation, d'établir un cheminement piétonnier d'excellente qualité entre la station de l'ANS et celle du tramway.



Avenue Jean Rondeaux : attirer les usagers vers l'ANS en créant de l'animation autour de la nouvelle station (commerces sur le front bâti de la première tranche de l'éco quartier).



Entre bonne nouvelle et les chartreux : reconstruire une ville densifiée.

Section 3 : des Chartreux aux Bruyères

Cette section est un peu moins dégradée que la précédente, mais présente toutefois plusieurs insuffisances :

- ⇒ une densité insuffisante des hangars, des dents creuses, un habitat individuel ancien, parfois vétuste. .
- ⇒ pas de centralité locale, peu de commerces de proximité.
- ⇒ un réel manque de perméabilité entre l'avenue principale et les quartiers adjacents : Cité Foliot, rue Louis Blanc...

Il s'agit en outre d'un axe qui n'est actuellement pas desservi, et le long duquel l'usage des transports collectifs n'existe pas. L'enjeu est clair : il faudra conquérir 100% de la clientèle.

D'où les propositions suivantes :

- ✕ réparer et densifier le front bâti (immeubles R+4).
- ✕ constituer un cœur de village (commerces de proximité) au droit de la station centrale (carrefour Gambetta).
- ✕ aménager des cheminements piétonniers entre cette station et les espaces riverains à irriguer.

Section 4 : des Bruyères au Zénith

L'avenue des Canadiens a été assez récemment requalifiée dans le cadre de l'action de valorisation des entrées de ville. Plusieurs stations de bus de qualité ont ainsi été aménagées, qu'il suffirait de porter aux normes BHNS.

En termes d'infrastructures, la circulation étant assez fluide, la création d'un site propre intégral ne semble pas s'imposer, sauf à vouloir par ce moyen exprimer une priorité politique. L'aménagement d'une très courte section de couloir bus entre la station du Champ de Courses et le rond-point des Bruyères serait en revanche nécessaire, afin d'extraire les véhicules ANS des encombrements se formant à l'approche de ce carrefour. Seuls quelques micro-travaux seraient donc indispensables.

Car, dans ce secteur, la principale difficulté ne consistera pas à faire circuler les bus, mais à permettre à ses clients potentiels d'accéder aux stations à partir des quartiers riverains.

Plusieurs ensembles d'habitation avoisinent le tracé de l'ANS (Delalande, Champ de Courses, Leprettre, Château Blanc...), mais ces derniers ne disposent pas d'ouvertures vers l'avenue. Cette disposition avait un sens à l'époque de la construction de ces quartiers : l'objectif consistait à protéger les résidents des nuisances générées par une grande voie de circulation. Aujourd'hui, l'avantage d'hier se transforme en inconvénient, en privant les riverains d'un accès commode au BHNS. L'objectif consiste donc à établir les perméabilités nécessaires.



11 novembre : combler les dents creuses, constituer un front bâti continu.



11 novembre : percer des cheminements piétonniers entre la station centrale et les zones denses à desservir.



Grand Quevilly : faciliter l'accès aux stations desservant les quartiers Delalande et Roosevelt.

Le problème se pose avec une acuité particulière au niveau de deux stations : Stand des Fusillés et George Sand.

⇒ Station Stand des Fusillés

Cette station dessert deux ensembles d'habitat collectif :

✂ à l'ouest : le quartier Deladande (Grand Quevilly).

✂ à l'est : la Cité du Champ de Courses (Saint Etienne).

Dans un cas comme dans l'autre, les parcours d'approche sont inconfortables et peu sécurisants, car déserts et mal éclairés :

✂ à l'ouest : un simple sentier tracé le long d'un stade.

✂ à l'est : une ruelle étroite, sinueuse et très obscure.

Afin d'attirer vers cette station son réel potentiel de clientèle, il faudra requalifier les cheminements piétonniers d'approche.

D'où les propositions suivantes :

✂ à l'ouest : conserver le sentier existant, en le réhabilitant pour davantage de lisibilité, de confort et de sécurité (pose d'un revêtement, amélioration de l'éclairage...)

✂ à l'est : percer un mail piétonnier, rectiligne et lumineux, entre l'avenue et les premiers immeubles de la cité.

⇒ Station George Sand

Cette station devrait desservir plusieurs îlots d'habitat dense répartis de part et d'autre de l'axe : Leprettre, Jean Macé.... Malheureusement, la configuration actuelle des lieux en rend l'approche difficile et laisse craindre un faible usage de l'ANS.

A Saint Etienne, la station, trop orientée sur la rue E. Renan, n'est pas assez ouverte sur le cœur du quartier, plus au sud. Et du côté Grand Quevilly, la résidentialisation systématique des espaces oppose des barrières infranchissables aux usagers qui sont alors contraints à effectuer des détours dissuasifs. Notre propos ne consiste cependant pas à dénigrer l'existant. Nous voulons simplement proposer des mesures susceptibles d'y intégrer de façon satisfaisante l'accessibilité à l'ANS, afin de faciliter la vie quotidienne des usagers et d'attirer vers les transports en commun une clientèle supplémentaire.

D'où les propositions suivantes :

✂ combler la tranchée empruntée par l'avenue F. Roosevelt.

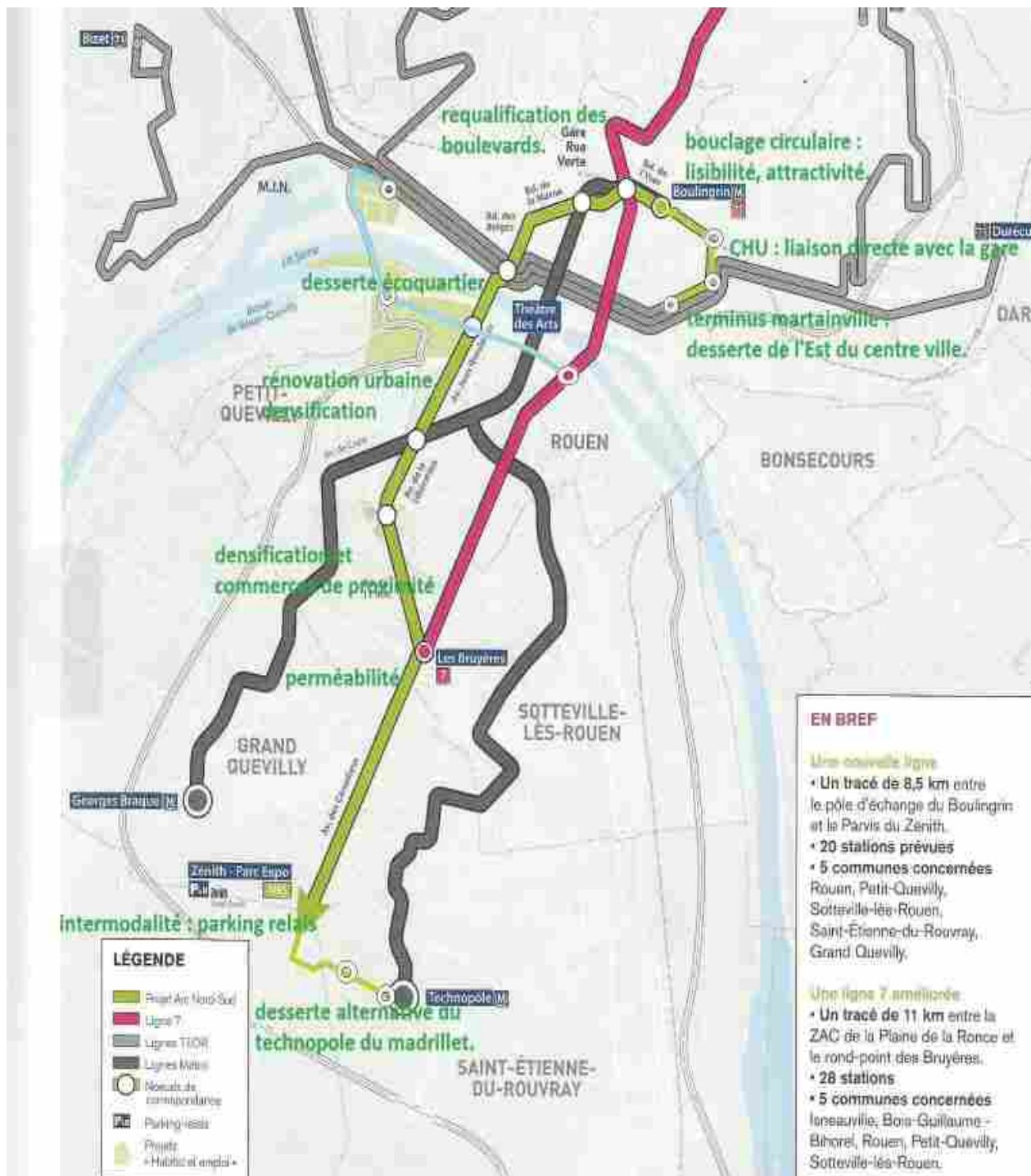
✂ remplacer l'échangeur Canadiens Roosevelt par un carrefour à un seul niveau (rond-point ou carrefour à feux).

✂ déplacer la station ANS en limite sud de ce carrefour.

✂ aménager des cheminements directs et confortables entre cette station et les îlots à desservir : Saint Just, Leprettre...



En quelques mots...





Rouen, le 26 avril 2015

Observations de l'association SABINE sur le projet d'aménagement de la ligne T4 de bus à haut niveau de service

Nos observations portent sur les plans du projet de la ligne T4 tels qu'ils ont été présentés aux associations, par les services de la Métropole Rouen Normandie, le lundi 23 mars 2015.

Ce projet est l'occasion d'une restructuration urbaine très importante et d'un meilleur partage de la voirie en faveur des modes alternatifs à la voiture. L'association SABINE est favorable à ce type de projet renforçant l'offre de transport en commun qui devrait permettre une réduction des émissions polluantes et de gaz à effet de serre. Nous souhaitons que ce projet soit l'occasion d'une requalification ambitieuse de l'espace public pour une ville plus agréable à vivre en réduisant le trafic automobile.

● Observations de principe :

- La restructuration des voiries empruntées par la ligne T4 doit s'accompagner d'aménagements cyclables conformément aux dispositions de l'article L 228-2 du code de l'environnement qui dispose : « *À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement des ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe.* »
- La continuité des itinéraires cyclables doit être assurée : non seulement il ne doit pas y avoir de tronçon sans aménagement cyclable, mais les places et carrefours doivent aussi être traités pour les vélos.
- Lorsque la solution piste cyclable est retenue, l'enjeu est d'assurer la sécurité des cyclistes en privilégiant le retour des usagers à vélo à proximité immédiate des véhicules automobiles à l'approche des carrefours pour une bonne visibilité réciproque
- La solution bande cyclable sur trottoir, souvent appelée « piste cyclable », ne devra être retenue qu'à la double condition que l'espace affecté aux piétons soit suffisant (minimum 2,50 mètres) et que le traitement au sol permette une claire distinction entre espace vélo et espace piéton (couleurs différentes), pour minimiser les conflits d'usage.

Peindre simplement une bande sur un trottoir à destination des cyclistes ne nous paraît ni légal ni même constituer un aménagement. De plus ce serait dangereux à la fois pour les cyclistes, les piétons et surtout les personnes à mobilité réduite, et en tout cas contraire aux dispositions découlant de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Les associations de personnes aveugles et malvoyantes, de personnes sourdes et malentendantes pourraient facilement attaquer le maître d'ouvrage pour mise en danger de la vie d'autrui. Les bandes cyclables peintes doivent être uniquement réalisées sur chaussée, sauf cas particulier nécessitant alors une véritable séparation des cyclistes et des piétons, séparation devant être détectée par l'ensemble des personnes à mobilité réduite, dont les aveugles et les mal-voyants.

● **Observations particulières sur les aménagements présentés le 23 mars 2015 :**

- **Aucun élément n'a été présenté sur le traitement des carrefours :** Bruyères, Chartreux, avenue de la libération/avenue de Caen, avenue Rondeaux/Sud III, têtes sud et nord du pont Guillaume le Conquérant, Cauchoise, boulevard de la Marne/rue Jeanne d'Arc, Beauvoisine, Boulingrin. Comment sont intégrés les déplacements des vélos et leurs différents mouvements dans ces intersections de grande dimension ? Il est indispensable que ces points soient étudiés avec la plus grande attention pour assurer la continuité du cheminement cycliste et rendre visible par les automobilistes la présence éventuelle de vélos.
- **Dans la présentation du 23 mars, parmi les profils des différents axes, l'aménagement du boulevard du 11 novembre ne figure pas.** Or, selon des informations recueillies lors d'une réunion publique, il semble que l'option zone 30 ait été retenue. Cette solution ne nous paraît pas satisfaisante pour plusieurs raisons :
Alors que sur le reste de l'itinéraire de la T4, les déplacements à vélo bénéficient d'aménagements spécifiques (bande cyclable ou piste cyclable), la cohérence dans les aménagements doit être recherchée. En effet la configuration du boulevard du 11 novembre (voie rectiligne de grande longueur) ne diffère pas de celle des autres tronçons de la ligne T4. Par ailleurs, cette zone 30 induira une diminution de la vitesse commerciale des bus. Le boulevard du 11 novembre doit être traité comme le reste de l'itinéraire.
En outre, la mise en zone 30 d'un tronçon d'itinéraire sans que le traitement de l'espace public soit véritablement cohérent avec cette limitation de la vitesse à 30 km/h ne serait pas acceptable. Un exemple nous est donné à Rouen : la rue d'Elbeuf, entre la rue Méridienne et la rue Dufay, qui est en zone 30 d'après la signalisation verticale, mais sans traitement particulier de l'espace et où la circulation automobile se fait en réalité à 50 km/h et où les vélos n'ont pas d'espace dédié et ne sont donc pas sécurisés.
A noter que le sens Chartreux – Bruyères est en légère montée : les cyclistes doivent donc impérativement avoir un espace dédié, type bande cyclable.
- **Avenue de la Libération, en rive est, les vélos sont prévus sur le trottoir à proximité immédiate d'un alignement d'arbres.** Il convient de souligner que trop souvent ce type d'aménagement cyclable devient vite inutilisable en raison des racines qui déforment le revêtement.
- **Avenue Rondeaux large :** compte tenu de la présence d'un mail planté de 8,50 m de large, nous proposons que le cheminement piéton se fasse sur ce mail et que l'espace prévu pour le trottoir (2,50 m) soit redistribué pour élargir les bandes cyclables bilatérales.
- **Le tronçon Avenue Rondeaux nord** comporte des bandes cyclables bi-latérales. Or il apparaît explicitement que la bande en rive ouest s'interrompt au niveau de la rue Brisout de Barneville

en raison des voies d'accès à la Sud III. Cette discontinuité du cheminement vélo n'est pas acceptable. Nous proposons que soit étudiée une piste bidirectionnelle en rive est. Cette solution serait en cohérence avec la piste bidirectionnelle prévue sur le pont Guillaume le Conquérant. Cette piste devra être sur le même plan que la chaussée automobile (avec une protection type séparateur infranchissable).

Le principe de la piste, telle qu'elle est prévue en rive est, sur un plan sur-élevé par rapport à la chaussée automobile qui lui est contigüe est à proscrire en raison du risque de chute.

- Sur le **pont Guillaume le Conquérant**, la solution bande bidirectionnelle unilatérale sur trottoir n'est pas satisfaisante pour les raisons évoquées ci-dessus dans le paragraphe « Observations de principe ». En l'espèce, les piétons ne disposant que de 1,95 m, la cohabitation entre vélos et piétons ne peut qu'être inconfortable pour les usagers et source de conflits et de danger. Nous proposons de retenir la solution piste bidirectionnelle sur la chaussée avec un séparateur continu non franchissable pour la protéger de la circulation automobile. Etant donné que Guillaume le Conquérant est le pont le plus à l'ouest (en attendant une éventuelle future passerelle) empruntable à vélo, son traitement et ses raccordements avec les bandes et pistes existantes, tant en rive gauche qu'en rive droite, doivent être exemplaires et les plus fluides possible. Notamment à l'approche de la station qui sera en correspondance avec la station TEOR, si les cheminements des usagers des bus doivent bien évidemment être facilités au maximum, les cheminements des vélos devront aussi être de qualité et en correspondance avec l'itinéraire cyclable des quais rive droite.
- Pour le **boulevard des Belges**, la solution bandes cyclables paraît préférable. Néanmoins le maintien de deux fois deux voies automobiles nous fait craindre un axe aux caractéristiques plus routières qu'urbaines, peu différent de la situation actuelle, et donc peu propice aux déplacements à vélo.
- En fixant le terminus de la T4 au Boulingrin, les besoins de déplacements générés par le CHU, les facultés de médecine et pharmacie ainsi que le pôle Innovation Santé, ne sont pas pris en compte. Un **prolongement jusqu'au CHU** permettrait une liaison directe entre ces sites et la gare. Il permettrait également un traitement du boulevard de l'Yser pour les circulations vélos, bouclant ainsi l'itinéraire cyclable sur la totalité des boulevards de la rive droite.
- De même, il apparaît essentiel qu'en rive gauche le terminus de la ligne T4 soit positionné à proximité du terminus du métrobus au **Technopôle**. Avec un lycée, des établissements d'enseignement supérieur, des entreprises et centres de recherche, les besoins de déplacements sont importants. Ce site devrait être connecté au parking-relais du Zénith avec la T4. De plus, pour les modes doux, une véritable coupure est créée par le trafic automobile en provenance de la voie rapide, rendant difficile l'accès au Technopôle.
- Enfin, l'aménagement de la ligne F1 a permis de réorganiser les circulations sur une grande partie de son linéaire, rive gauche et rive droite. Néanmoins, il demeure une section qui n'a pas été traitée rive gauche : **l'avenue des Canadiens, entre le jardin des plantes et le rond-point des bruyères**, sur les communes de Rouen, Sotteville et Petit-Quevilly. Ce segment présente une chaussée bombée, en mauvais état, mal éclairée, donc particulièrement dangereuse pour les cyclistes. Compte tenu de ses compétences en matière de transports publics et de voirie, la Métropole, à l'occasion du projet de la T4, se doit de terminer l'intégration des circulations cyclistes sur ce tronçon par des aménagements adaptés.

Pour SABINE,
le président, Yves BLONDEL





association
**effet de serre
toi-même !**

EFFET DE SERRE TOI-MEME ! Sabine, l'asso vélo de Rouen

Associations membres de Haute-Normandie Nature
Environnement

<http://www.rouensabine.fubicy.org/> _ e-mail: rouensabine@fubicy.org
Effetdeserretoimeme@gmail.com



Projet de liaison Nord-Sud de la Métropole Rouen-Normandie

Par une nouvelle ligne de transport en commun à haut niveau de service dite T4

Contribution Associative à l'avant-projet

Cadre stratégique de réflexion

La CREA, devenue Métropole Rouen-Normandie, autorité organisatrice des transports compétente en matière de transport urbain a souhaité en 2009 lancer la création d'une nouvelle ligne de Bus à Haut Niveau de Service sur un arc nord-sud au vu des besoins de nos concitoyens en déplacements entre le nord et le sud de l'aire urbaine rouennaise. Ce projet, dans son intention, ne peut que recevoir un satisfecit de principe de la part des associations de protection de l'environnement puisqu'il vient aider à la mise en place d'une intermodalité essentielle à la nécessaire réduction des émissions de gaz à effet de serre et à la réduction des polluants atmosphériques.

Pour notre association, la diminution de la place de l'automobile personnelle est un objectif qui couvre des champs transversaux comme la diminution des gaz à effet de serre, l'amélioration de la qualité de l'air, un espace public plus agréable et plus apaisé, une meilleure consommation des espaces tant dans la densification urbaine que dans la protection ou la création d'espaces naturels et enfin une plus grande solidarité humaine.

L'importance de la lutte pour la réduction des gaz à effet de serre n'est plus à démontrer, mais rappelons que si notre génération n'agit pas en ce sens, ce sont les générations futures qui devront financer le coût du réchauffement climatique, estimé par des économistes à l'addition des deux guerres mondiales du 20^{ème} siècle et de la crise économique de 1929. L'humanité doit maintenir l'évolution des températures en deçà d'un seuil de 2 degrés sans quoi les impacts économiques, les souffrances humaines poseront la question de la *soutenabilité*.

Sur les aspects polluant atmosphériques la Métropole Rouen-Normandie est dans le juste en développant les transports en communs puisque c'est une des réponses, parmi un faisceau d'action, qui vient limiter un phénomène tuant directement des habitants.

Effet de Serre toi-même ! et Sabine ont besoin de vous

Contactez-nous et participez à nos activités pour la protection de l'environnement et la lutte contre le changement climatique

C'est pourquoi nous proposerons, aussi, des variantes ou des compléments en terme d'aménagement dans un objectif d'être dans une recherche cohérente d'un investissement générant le maximum de plus value en terme de qualité de service de transport, de partage de l'espace public apaisant, et de protection de l'environnement.



Pour une concertation pour permettre l'expression d'une véritable démocratie locale

1. ***Présenter à la concertation les nœuds urbains Beauvoisine, Tissot, Cauchoise Guillaume le conquérant-Boulevard des belges, avenue de Caen :***

Lors des phases de présentation que la CREA, puis la Métropole ont organisé sur une période de deux ans, les dossiers étaient en cours de construction ce que l'on peut souligner comme étant particulièrement positif car les interactions participatives sont plus riches et un rythme commun entre les élus, les services et les usagers de l'espace public s'établit. Néanmoins, dans cette phase, qui s'ouvre depuis le 2 avril 2015, dite "grand public" la présentation doit devenir concertation et s'appuyer sur quelques certitudes d'aménagements, or sur l'ensemble des intersections Beauvoisine, Tissot, Cauchoise Guillaume le conquérant-Boulevard des belges, avenue de Caen avec les boulevards nous n'avons aucune donnée fiable.

De ce fait, il est particulièrement hasardeux de tenter d'émettre un avis sur les circulations douces, à titre d'exemple, sans avoir de plan de partage de l'espace public notamment sur notre territoire où de très mauvaises habitudes subsistent en générant de nombreux conflits d'usage ou difficultés d'usage. De plus, ce sont ces intersections qui techniquement sont les plus complexes et où les choix peuvent "gâcher" tout un segment de projet notamment lorsque l'on est attaché à l'intermodalité, à la facilité d'évolution des vélos et des piétons.

En conclusion il est absolument indispensable, en tant qu'associations de protection de l'environnement, et par extension pour les usagers de l'espace public, d'avoir transmission par la Métropole d'éléments d'aménagements clairs sur la base de plans analysables.

Effet de Serre toi-même ! et Sabine ont besoin de vous

Contactez-nous et participez à nos activités pour la protection de l'environnement et la lutte contre le changement climatique

2. Présenter à la concertation le budget complet de l'opération en recette comme en dépense :

Sur cet aspect financier qu'est le budget propre de l'opération, nous n'avons pas eu assez de données. En effet, nous avons deux volumes globaux de dépenses un de 88M€ TTC pour l'ensemble des opérations et un chiffre qui est le coût estimé des infrastructures : 43,1 M€ HT. Il semble que le budget infrastructure est découpé par segment. Pour le reste nous n'avons pas assez d'éléments d'analyse pour appréhender les marges de manœuvre à volume financier constant.

3. Présenter à la concertation l'ensemble du bilan stationnement :

Nous ne disposons d'aucune information sur l'état initial du stationnement sur l'ensemble du parcours et les évolutions prévues. Dans ce genre de projet il est important d'avoir ce bilan global complété par un bilan par segment afin d'avoir une vision plus précise sur les évolutions spécifiques de la circulation automobile.

De plus, le dossier ne présente aucune articulation avec des parkings de délestages. D'ailleurs à ce propos, la communication faite aux entrées de ville sur les parkings de délestage attachés à des lignes de transport en commun structurantes nomme P+R ce qui est une aberration en termes de compréhension pour un automobiliste qui n'est pas un technocrate des mobilités.

Pour des modifications en cohérence avec le cadre stratégique

1. Revoir le dessin des extrémités des lignes :

La future ligne T4 sera une ligne de bus à haut niveau de service longue de 8,5km et de 15 stations entre Boulingrin et Zénith. Ce segment qui correspond à la volonté de porter un arc nord-sud correspond à un besoin intermodal de déplacement de véhicules légers en intra agglomération ou en trafic d'échange qui diminuerait la circulation automobile. C'est la raison pour laquelle lors des premières phases d'élaboration du projet l'arc nord-sud avait été retenue comme étant une solution pour relier les plateaux nord et l'extrémité sud de l'agglomération. La nécessité de limiter les ruptures de charge sur une ligne de transport en commun est impérieuse si on veut améliorer l'intermodalité.

a. Relier le Zénith au Technopôle :

Les besoins de déplacements et d'intermodalité exigent que la future ligne T4 ait son terminus connecté avec celui du métro-bus sur le technopôle. Le Technopôle du Madrillet c'est : 100 hectares d'activités, des lycées, de l'enseignement supérieur, de la recherche et un nombre d'entreprises encore en développement.

Pour les déplacements doux, une véritable coupure urbaine, liée au trafic voiture de la sortie de voie rapide, existe entre le rond-point du Zénith et l'entrée dans le Technopôle du Madrillet. Cette zone en plein développement doit être connectée au parking P+R du zénith.

Effet de Serre toi-même I et Sabine ont besoin de vous

Contactez-nous et participez à nos activités pour la protection de l'environnement et la lutte contre le changement climatique

b. Monter sur les plateaux nord et desservir le CHRU :

Les besoins en déplacements entre pôles générateurs de flux et zones de stationnement ou résidentielle nous pousse à proposer que la gare soit reliée, en créant deux branches qui se séparent sur la place Beauvoisine, avec un terminus au C.H.U via les boulevards et un autre terminus sur les plateaux nord via l'axe route de Neufchâtel. Cette solution impliquerait d'arrêter le F1, ligne structurante nord-sud axe hôtel de ville, rue d'elbeuf, sur la place Beauvoisine et d'en faire une place intermodale.

Depuis la mise en service du Métrobus une question est sur de nombreuses lèvres pourquoi ne pas avoir réalisé une ligne jusqu'au CHRU qui représente 5 000 personnes et la Faculté de Médecine et de Pharmacie en représente 7 000. Dans les années qui viennent, le développement de Rouen Innovation Santé va générer encore plus de déplacements et la qualité de la liaison avec la gare rive-droite, tant qu'elle reste la seule gare à Rouen, orientera certains choix de déplacements des salariés et des visiteurs. Or la rupture de charge comme le manque de visibilité du trajet sont des obstacles à cette intermodalité.

Le plan de déplacement des employés de la ville de Rouen et du C.H.U mené en 2009 présentait un potentiel d'agents du C.H.U habitant à moins de 3 km d'une gare relié à ville de Rouen de 13,34%. Ce sont principalement des personnes qui utilisent leur voiture.

2. Etre cohérent et mieux partager l'espace public entre Cauchoise et Rondeau :

C'est le point de désaccord majeur avec le projet T4 pour nous. C'est un sujet de revendication ferme et non négociable pour qui veut être cohérent vis-à-vis des objectifs urbains et environnementaux.



Effet de Serre toi-même I et Sabine ont besoin de vous

Contactez-nous et participez à nos activités pour la protection de l'environnement et la lutte contre le changement climatique

Sur ce segment, le boulevard des Belges représente la coupure urbaine par excellence entre les quartiers ouest et le centre ville historique pour l'ensemble des déplacements doux, générant un cloisonnement néfaste à la qualité de vie, à l'économie. L'inconfort des traversées, la dépriorisation des déplacements doux dans le flux de circulation, la pollution atmosphérique générée par plus de 45.000 véhicules/ jours ne peuvent persister après la mise en place de ce projet de T4. Ce serait une erreur historique équivalente à celle du CHRU et du Métrobus.

Sur le projet T4, c'est le seul segment où la Métropole envisage 2*2 voies de circulation automobile, soit 4 voies au total, en remarquant que les espaces sont très contraints et que la co- existence des différents usagers est tendue. Alors dé-densifions, allons au bout de la cohérence, laissons seulement 2 voies de circulation voitures comme sur l'ensemble du projet.

Les études scientifiques sur la pollution atmosphérique admettent qu'au delà de 5.000 véhicules/jours la pollution atmosphérique de proximité démultiplie les risques pour les habitants résidant dans une zone de 150 mètres.

De plus, d'un point de vue urbanistique, il faut absolument requalifier cette coupure urbaine en l'aménageant dans une optique de partage de l'espace public, fonctionnel, esthétique et confortable pour une qualité de bien être valorisante pour ce secteur de la ville.



C'était d'ailleurs un des objectifs des programmes électoraux de 2008 de Rouen Motivée qui présentaient ce genre de visuel montrant très clairement le maintien de deux files de circulation. L'argument des commerces sur ce secteur ne peut être employé car il y a quasiment aucun commerce qui soit dépendant de l'automobile.

Effet de Serre toi-même ! et Sabine ont besoin de vous

Contactez-nous et participez à nos activités pour la protection de l'environnement et la lutte contre le changement climatique

Pour des véhicules au GNV ou au bioGNV :

pour protéger notre air, limiter les émissions de gaz à effet de serre et devenir autonomes.

Les matériels roulants sur TEOR 1, 2 et 3 roulent avec de l'Euro 3 ou de l'Euro 5 en fonction des modèles roulants^{iv}.

En ce qui concerne les matériels roulants, l'annexe des données techniques fournie à l'appui du rapport du délégataire à la CREA indique la politique d'acquisition du matériel roulant comme suit :

Modèle	Type	Parc	Age moyen	Niveau de dépollution	Carburant
Renault Agora TEOR	articulé	3	11,85	Euro 2	gazole
Renault Agora	articulé	34	11,85	Euro 2	gazole
Irisbus Citelis TEOR	articulé	28	8,28	Euro 3	diesel 30 %
Irisbus Néocelis TEOR	articulé	38	0,46	Euro 5 (EEV)	diesel 30 %
Irisbus Agora L	articulé	26	7,79	Euro 3	diesel 30 %
Evobus D40GN2	Standard	14	13,47	Euro 2	Gazole
Irisbus Agora	Standard	76	7,83	Euro 3	diesel 30 %
Irisbus Citelis	Standard	14	4,83	Euro 5 (EEV)	Gazole
Hauliez GX117L	minibus	16	8,66	Euro 3	Gazole
Irisbus Crossway	Standard	37	4,29	Euro 5 (EEV)	Gazole
Fiat Ducato	minibus	7	1,41	5	Gazole

Les bus récemment acquis comme l'Irisbus Néocelis, Citelis et Crossway, ayant moins de cinq ans d'âge sont pourvus de la norme de dépollution « Euro 5 EEV » en vigueur. La CREA s'est dotée d'un parc de véhicules avec échappement vers le haut dont les effets sont en cours d'analyse. Si cette solution s'avère pertinente au regard de la qualité de l'air, elle sera étendue à l'achat de tous les nouveaux véhicules.

Le GNV répond déjà à la norme Euro 6, qui est entrée en vigueur en 2014, contrairement aux motorisations diesel pour lesquelles les constructeurs vont devoir créer des systèmes anti-pollution à intégrer aux nouveaux modèles. Le GNV et le bioGNV représentent une réelle avancée sur le plan écologique et ont pleinement leur place dans le nouveau mix énergétique^v.

Dans ce tableau les émissions des principaux polluants pour les bus en fonction du carburant^{vi} :

Pour les PL, bus et autocar

Des normes exigeantes pour les émissions des poids lourds, bus et cars

Masse, en grammes par kilowatt-heure (g/kWh), des oxydes d'azote (NOx), monoxyde de carbone (CO), hydrocarbures (HC) et valeur limite pour les particules.

Norme	Norme de référence (g/kWh)	Date de mise en application (mm/aaaa)	NOx (g/kWh)	CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	Particules (g/kWh)
Euro 0	83/77	01-10-1990	16,4	11,2	2,4	-
Euro 1	91/542 (A)	01-10-1993	9	4,9	1,23	0,36
Euro 2	91/542 (B)	01-10-1996	7	4	1,1	0,15
Euro 3	1996/96	01-10-2001	5	2,1	0,66	0,13
Euro 4	1999/96	01-10-2006	3,5	1,5	0,46	0,02
Euro 5	1999/96	01-10-2009	2	1,5	0,46	0,02
Euro 6	Règlement (UE) 2015/258	31-12-2013	0,4	1,5	0,13	0,01

+ mesures particules en nombre
+ mesure NO2 prévue

Source : CITEA, 2010

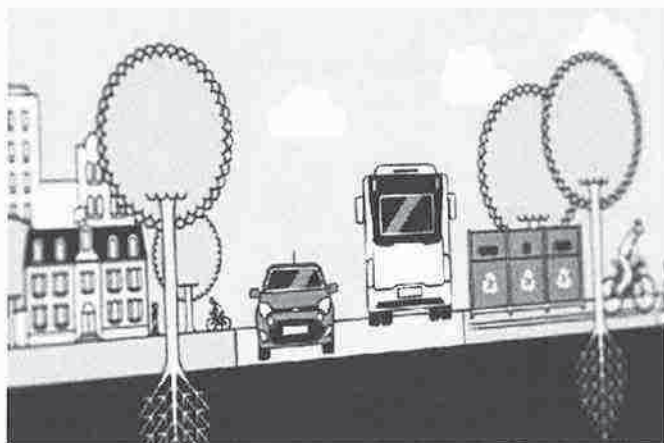
Effet de Serre toi-même ! et Sabine ont besoin de vous

Contactez-nous et participez à nos activités pour la protection de l'environnement et la lutte contre le changement climatique

Un exemple concret explicité dans cette interview d'Eric Quiquet Premier Vice-président de Lille Métropole, Chargé des Transports urbains, Adjoint au Maire de Lille :

« Pour lutter contre la pollution de l'air et le réchauffement climatique, Lille Métropole s'est investi dans l'étude des énergies alternatives. Nous avons donc décidé de développer une nouvelle filière de carburant propre répondant aux problèmes d'environnement des villes et de valoriser une source d'énergie locale renouvelable. Dès 1990, Lille Métropole a mis sur pied un projet pilote en Europe visant à faire fonctionner huit bus urbains avec un biogaz purifié produit à partir de la fermentation des boues d'une station d'épuration. Ce programme ambitieux d'autobus au gaz a été développé avec la participation de la Commission Européenne, le Conseil Régional Nord Pas-de-Calais et l'ADEME. Lille Métropole a été la première collectivité de France à mettre en exploitation commerciale, le 14 mars 1994, un véhicule à énergie gaz: un autobus PR 100.2 de la marque RENAULT V.I. L'expérience tirée de ce prototype de bus au gaz a permis à la Société RENAULT V.I. de produire en série un modèle de bus fonctionnant au GNV. Après 500 000 km d'exploitation et de suivi de tous les paramètres, Lille Métropole décide en 1999 de remplacer progressivement la flotte de bus urbains diesels par des modèles fonctionnant au gaz. A fin 2013, la flotte de bus urbains sera 100% au gaz soit 423 bus (standards et articulés) et 5 minibus de 8 mètres^{vii}. »

Un autre exemple d'une ville pionnière en matière de mobilité durable Strasbourg a ouvert sa première station GNV dès 1997. Un second équipement ouvert au public a été inauguré en 2009. Les stations GNV approvisionnent les véhicules des collectivités, des entreprises, des taxis et des clients particuliers.



Rejoignez Effet de Serre toi-même ! Et Sabine

Et participez à nos activités au cœur de la Métropole Rouen-Normandie en faveur d'un autre modèle urbain démocratique, écologique et solidaire.

Contactez-nous. C'est ensemble que nous
construirons les solutions pour vivre mieux !

Effetdeserretoimeme@gmail.com
rouensabine@fubicy.org

ⁱ http://www.invs.sante.fr/publications/2002/psas_020624/programme.html

ⁱⁱ http://opac.invs.sante.fr/doc_num.php?explnum_id=8433

ⁱⁱⁱ <http://www.inserm.fr/index.php/thematiques/cancer/dossiers/cancers-et-environnement>

^{iv} <https://www.ccomptes.fr/Publications/Publications/Communaute-d-agglomeration-Communaute-d-agglomeration-Rouen-Elbeuf-Austreberthe-CREA-volet-Transports-urbains-de-voyageurs-Rouen-Seine-Maritime>

^v http://atee.fr/sites/default/files/ATEE/brochure_biogmv_club_biogazweb.pdf

^{vi} http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/1-Transports_140212_JJB_V2.pdf

^{vii} http://atee.fr/sites/default/files/ATEE/brochure_biogmv_club_biogazweb.pdf, p 19.

Effet de Serre toi-même ! et Sabine ont besoin de vous

Contactez-nous et participez à nos activités pour la protection de l'environnement et la lutte contre le changement climatique



SYNTHESE DE LA REUNION DU SECTEUR OUEST AMENAGEMENT DE LA LIGNE DE TRANSPORTS EN COMMUN NORD-SUD MERCREDI 13 MAI 2015

Présents :

Florence HEROUIN-LEAUTEY, adjointe au Maire en charge des quartiers ouest
Karine VALLIN, directrice de la démocratie participative et des politiques de proximité

Marc BOULLAY, conseiller de quartier Pasteur
Didier DEMARE, conseiller de quartier Coteaux ouest
Romain LEAL, conseiller de quartier Pasteur
Benjamin LEGRAND, conseiller de quartier Pasteur

Olivier JOURDAIN, coordinateur de quartiers

Excusés :

Evelyne BRIENT, conseillère de quartier Coteaux ouest
Catherine DEMARE, conseillère de quartier Coteaux ouest
Jacques BRIENT, conseiller de quartier Coteaux ouest
Fabien CREPIAT, conseiller de quartier Pasteur
Didier DESANNAUX, conseiller de quartier Coteaux ouest
Axel MARIN, conseiller de quartier Pasteur

La Métropole Rouen Normandie a fourni, par l'intermédiaire de Karine VALLIN, deux plans détaillés proposant des aménagements en bas du boulevard des Belges et autour de la place Cauchoise. Ces plans ne sont pas définitifs et les aménagements représentés ne sont pas validés. Ils sont encore soumis à discussion et ne sont pas communicables.

STATION BOULEVARD DES BELGES

Circulation des véhicules :

1. Passage de 2x 4 voies à 2 voies au croisement entre la rue Duguay-Trouin et le boulevard des Belges lorsqu'on accède au pont Guillaume le Conquérant

Le plan fait figurer deux voies descendant le boulevard qui croisent deux voies venant de la rue Dugay-Trouin. Ces quatre voies deviennent deux voies une fois sur le pont : la circulation sera ralentie à ce croisement si l'on se base sur les flux actuels.

2. Construction d'une résidence à l'angle de la rue Duguay-Trouin et du pont Guillaume le Conquérant

Comment sera gérée la sortie des véhicules de cette résidence, si celle-ci est prévue par la rue Duguay-Trouin comme auparavant : les usagers devront-ils obligatoirement prendre le pont ?

3. Circulation des convois exceptionnels

La suppression de la giration place Cauchoise est a priori prévue (au regard des aménagements présentés) : y a-t-il confirmation que les convois exceptionnels tourneront bien directement sur le pont Guillaume le Conquérant au niveau de la rue Saint-Jacques ?

Fonctionnement de l'interconnexion TEOR :

1. Un changement de trajet d'une des lignes TEOR actuelles est présenté sur le plan.

S'il s'agit de la ligne T1 :

Est-il prévu de maintenir le tronçon T1 Boulingrin-CHU par le boulevard de Verdun ?

Le cas échéant, y aura-t-il un site propre pour ce tronçon ?

Si ce tronçon n'était pas maintenu, comment sera assurée la liaison entre le CHU et la Gare SNCF rue Verte ?

2. Modification du tracé d'une des lignes TEOR

Quel sera l'impact sur la fréquentation de la ligne T1 actuellement surchargée entre le plateau de l'Université à Mont-Saint-Aignan et la place Saint-Hilaire : y aura-t-il plus de véhicules en circulation ?

Dans l'hypothèse où plus de véhicules sont mis en circulation, le tronçon Boulevard des Belges – Kindarena ne sera-t-il pas saturé ?

Intermodalité :

1. Liaison pour piétons entre la station T4 et les stations T1,T2,T3

Le parcours prévu entre la station T4 (sur la rampe), la future nouvelle station dans le bas du boulevard des Belges (ligne déviée) et la station déjà existante le long du quai du Havre est trop compliqué pour un usage piéton.

Le groupe de travail manifeste ses craintes de voir les usagers traverser en diagonal entre le pont et la rue Anatole France.

Est-il possible de matérialiser des passages piétons en queue et tête de la nouvelle station (boulevard des Belges), et ce dans les deux sens de circulation ?

2. Absence de station cy'clic près des stations du boulevard des Belges

Pour une intermodalité optimale, une station est souhaitée dans l'espace réaménagé au pied de la rampe d'accès au pont Guillaume le Conquérant.

3. Création d'un parking relais

L'aménagement d'un parking relais sous le pont Guillaume le Conquérant (près de l'hôtel Kyriad) est suggéré (avec quelques réserves quant à son utilisation).

Accès aux quais de Seine (piétons, vélos) :

Pas d'aménagement prévu entre les stations et les quais de Seine

L'entrée des quais par le bas du boulevard des Belges est le premier accès de plain-pied pour le centre ville. Les autres accès se font par des escaliers. Un aménagement agréable et facile d'utilisation est souhaité :

- *Faut-il envisager une traversée souterraine ? En passerelle ?*
- *Comment a été étudiée la question de la fluidité des trajets piétons et vélos qui veulent traverser le quai du Havre pour aller sur les quais ?*

- *La largeur des trottoirs qui longent la voie ferrée sera-t-elle augmentée afin qu'elle soit réglementaire et permettent leur usage optimal ?*

STATION PLACE CAUCHOISE

Circulation des véhicules :

1. Traitement des contre-allées du boulevard des Belges

La création de voie cyclable sur le boulevard et le réaménagement global des lieux va-t-elle permettre de supprimer les contre-allées actuellement utilisées comme voie de délestage par des véhicules motorisés ou des cyclistes ?

2. Entrée de centre-ville : limitation à 30 km/h

Le plan ne prévoit pas de revêtement particulier « zone 30 » à l'entrée de la rue Jean Lecanuet et de la rue Saint-Gervais. Ces deux rues sont limitées à 30 km/h : il faut donc prévoir ce marquage.

3. Conflit d'usage voitures/piétons au nord du boulevard des Belges

La traversée des piétons entre le haut de la rue Cauchoise et Pôle Emploi Cauchoise est très dangereuse : la signalisation autorise actuellement le piéton à traverser alors que les véhicules débouchant de la rue du Renard sont autorisées à circuler.

Une temporisation des feux est demandée :

- *Soit en deux temps sur le modèle des traversées pour piétons sur les voies métro du boulevard de l'Europe*
- *Soit un passage au rouge pour toutes les voies de circulation, permettant ainsi une traversée des piétons en une seule fois*

Intermodalité :

1. Absence de station cy'clic a proximité des stations Cauchoise (boulevard de la Marne et boulevard des Belges)

Pour une intermodalité optimale, une station est souhaitée sur la place Cauchoise, a proximité des voies cyclables prévues.

Accès au quartier Pasteur pour les piétons :

Le positionnement de la station sur le boulevard de la Marne ne favorise pas la circulation des piétons vers les rues Stanislas Girardin et l'avenue Flaubert.

- *Pour un meilleur drainage des quartiers ouest, positionner les deux stations sur le boulevard des Belges.*
 - ➔ *Avec cette option, comment gérer le flux piéton venant du collège Barbey d'Aurevilly et de la butée Saint-Maur ?*

La gratuité des transports : combien ?

Un rapport au Sénat de 2012 récapitule les modalités de financement des transports en commun urbains.

Globalement, il se répartit comme suit : 20% est payé par les usagers via les billets, 40% par les collectivités territoriales, et 40% par la taxe Versament Transports. Cette taxe instituée au début des années 1970 est payée par les entreprises de plus de 9 salariés des agglomérations concernées. En conséquence ne paient pas cette taxe les entreprises hors métropole, ni celles de moins de 9 salariés.

Le rapport indique que le produit total national de cette taxe en 2008 s'est élevé à 5,77 milliards d'euro (2,85 milliards pour l'Île de France, 2,92 hors Île de France). Ce qui signifie que la part du financement des transports en commun urbains par les usagers est de moins de 3 milliards par an pour toute la France. Pour mémoire, rappelons que le PIB est de plus de 2000 milliards.

On voit bien que la gratuité des transports n'est pas une douce utopie sympathique, c'est un choix économique dans une société comme la nôtre. Pourtant les mauvais signes s'accroissent :

- en 2014, la TVA sur les transports est passée de 7 à 10%, venant rajouter ceux-ci, le tout en contradiction flagrante avec les discours sur la nécessité des transports en commun,
- suppression de la taxe (dite VTI) qui devait être mise en place en janvier 2015 pour favoriser les transports régionaux,
- refus de réouverture de la gare de Darnétal,
- l'augmentation des tarifs (voir lettre n°1 de décembre 2014)



Et si le bus était gratuit ?
Le prendriez-vous ?

Pourquoi pas dans l'agglomération rouennaise ?
Les transports en commun sont gratuits pour les habitants de la capitale de l'Estonie, Tallin (424 445 habitants)



Transports gratuits

Agglomération de Rouen Lettre n°1 décembre 2014

Tarifs des transports en commun : l'augmentation continue, un bien mauvais signal !

La CREA et la TCAR communiquent régulièrement sur les transports en commun.

La grande publicité sur les lignes FAST est inversement proportionnelle à l'ampleur des modifications réelles pour les usagers.

Quelques prolongations très limitées, une petite augmentation du cadencement des bus à certaines heures de la journée.

Nous sommes très loin de ce que laisse entendre cette publicité : vous qui n'utilisez pas souvent les lignes FAST, ne vous laissez pas abuser. C'est un battage médiatique qui masque l'essentiel.

L'essentiel c'est l'augmentation importante des tarifs.

Là encore, la mesure positive qu'est la baisse de moitié des tickets modérateurs, qui concernent les familles nombreuses, les enfants de 4 à 6 ans, les personnes à mobilité réduite et les demandeurs d'emploi sous condition de ressources, ne peut masquer la réalité :

Le ticket à l'unité devient un luxe 1,6 euros pour un voyage ! Et toujours pour une seule heure.
Les tarifs des tickets par carte de 10 voyages également : 1,33 euros le voyage.

L'augmentation de 30 euros de chaque abonnement annuel est considérable, 7% en 2014, c'est en tout plus 26% depuis 2010.

Rien qui n'incite au développement des transports en commun. La gratuité ou les réductions de tarifs pour les plus démunis des habitants, si elle dépasse celles et ceux qui sont en difficulté, est plus une aide qu'une volonté de permettre à toutes et tous de se déplacer librement. D'ailleurs la gratuité mise en place lors des pics de pollution a montré son efficacité en terme de fréquentation.

La seule solution : la gratuité pour toutes et tous !

CI page suivante les augmentations des dernières années
(source : Normandie Actus)

COP21/Alternatiba c'est quoi ?

Depuis 35 ans les gouvernements se rencontrent pour « réguler » le dérèglement climatique. La dernière fois c'était au Pérou à Lima en décembre 2014. La prochaine réunion aura lieu à Paris en décembre 2015.

Malgré les alertes des scientifiques (GIEC) et des associations, jusqu'à maintenant ces rencontres n'ont pas débouché sur une remise en question de l'activité économique productiviste, à cause de la pression des entreprises.

Cette conférence est donc cruciale, car elle doit aboutir à un accord international sur le climat pour contenir le réchauffement en deçà de 2°C.

Pour nous il faut faire apparaître au grand public le danger du modèle économique actuel pour le climat et mettre en place une mobilisation pour contraindre les gouvernements à changer de politique.

Cette mobilisation s'articule avec le processus « Alternatiba », lancé au pays Basque il y a plus d'un an et qui met en lumière des alternatives concrètes pour limiter la production de gaz à effet de serre. En clair des alternatives aux changements climatiques induits par l'activité humaine.

A Rouen ce sera le 4 octobre, nous y serons présents. D'ores et déjà nous participons à une réflexion sur les transports dans l'agglomération. Pour nous, la gratuité des transports c'est plus de déplacements collectifs et moins de véhicules dans nos rues.

D'ici le 4 octobre nous vous tiendrons au courant des initiatives prises.



Transports gratuits

Agglomération de Rouen

Lettre n°2 janvier 2015

Albert Jacquard à la radio le 24/09/1993

« Il faut tout repenser autrement. Un tout petit exemple, un peu pittoresque : j'y pense quand je suis en voiture. Pourquoi est-ce que dans les rues de Paris je peux circuler ? Parce qu'il y a un certain nombre de centaines de milliers de braves gens qui sont sous terre dans le métro. Ils me rendent service en étant là, s'ils n'étaient pas dans le métro, ils seraient dans les rues et je ne pourrais plus bouger, ce serait complètement saigné. Par conséquent, le métro rend service aux gens qu'il transporte mais il rend encore plus service aux gens qu'il ne transporte pas. Par conséquent, ce service, il faudrait le payer. Par conséquent, c'est parce que je ne prends pas le métro mais ma voiture que je dois payer le métro. Et à la limite on peut dire que le prix du billet de métro devrait être négatif puisque les braves gens qui descendent sous terre rendent service aux autres en leur permettant de circuler à peu près tranquillement. Alors, à défaut d'être négatif, ça pourrait au moins être nul. Et j'imagine que voilà une action facile à faire qui consisterait à faire payer le métro parisien par ceux qui utilisent leur voiture. C'est juste, c'est économiquement parfaitement justifiable et pourquoi est-ce qu'on ne le fait pas ? On n'ose pas revenir en arrière sur des idées reçues. Ce n'est qu'un petit exemple pittoresque mais je crois que l'essentiel aujourd'hui, j'en suis sûr, on va à la catastrophe, c'est de remettre à plat toutes nos idées reçues. »

Tickets	2010	2011	2012	2013	2014	EVOLUTION
Unité	1,4	1,4	1,5	1,5	1,6	14,00%
Carte 10 voyages	11,4	12	12,9	12,9	13,3	11,00%
Jeune 10 voyages		7,3	8	8	8,2	12,00%
Moderato 10 voyages		6	6,3	6,3	3	-50,00%
Senior 20 unités		9	9,7	9,7	10	11,00%
Découverte 24h00		4,2	4,4	4,4	4,7	12,00%
Abonnements						
Annuel	350	366	415	430	460	26,00%
Annuel demi tarif	175	183	207,5	215	230	26,00%
Mensuel	41	46	52	52	52	13,00%
Mensuel demi tarif	22	23	26	26	26	13,00%
Jeune - 12ans		66	70	73	80	33,00%
Jeune - 17ans		130	140	145	155	19,00%

Les transports collectifs sont quasiment le seul mode de déplacement payant

Les rues et les routes, les trottoirs et les aménagements cyclables sont payés par la collectivité et non par les automobilistes, les piétons ou les cyclistes. C'est le contribuable, et non l'utilisateur qui paye.

L'utilisateur des transports publics est donc quasiment le seul à payer en tant qu'utilisateur, ce qui peut sembler paradoxal dans une perspective de développement de l'usage des transports publics à des fins environnementales.

Par ailleurs, si on demande habituellement à l'utilisateur des transports en commun de financer le coût du transport, personne ne demande aux propriétaires de logements ou aux commerçants qui bénéficient de la plus-value liée à la présence de réseaux de transports publics de financer spécifiquement leur construction et leur fonctionnement. De la même manière, comment calculer l'économie que représentent les transports en commun en matière d'environnement ?

En milieu urbain, l'automobile mobilise en général 80 à 90 % des budgets publics consacrés aux déplacements, les transports collectifs seulement 10 % environ. Dans ce contexte, certains affirment qu'un basculement sur les transports collectifs d'une partie des crédits affectés à l'automobile pourrait permettre de financer à la fois la gratuité des transports publics et l'augmentation de l'offre.

Pourquoi pas dans l'agglomération rouennaise ?

Les transports en commun sont gratuits dans le centre ville de Bradford, au Royaume Uni (295 000 habitants)

La gratuité des transports,

c'est la santé !

Entre 17 et 20 personnes meurent chaque année d'accidents de la circulation, mais sachiez-vous que la pollution atmosphérique tue encore plus !

En 2012, une étude Aphekom dans sept villes « volontaires », dont Rouen, a révélé que si la France appliquait la valeur guide de l'Organisation Mondiale de la Santé sur les particules fines (10 µg/m3 en moyenne annuelle) 110 décès seraient potentiellement évités chaque année à Rouen, dont 50 % pour causes cardiovasculaires. Le gain d'espérance de vie à l'âge de 30 ans serait de 4 à 5 mois. Enfin 180 millions d'euros seraient économisés en dépenses de santé à Rouen.

Ces particules fines, PM10 et PM2.5 (différenciées selon leur taille) pénètrent profondément l'organisme et s'y accumulent provoquant maladies respiratoires, cardio-vasculaires et cancer. Elles sont classées cancérogènes depuis 2012 par le Centre international de recherche sur le cancer.

Malheureusement en continu les niveaux de pollution notamment dans l'agglomération. Le dernier rapport disponible, celui de 2013 indique pour le quart de la bourse de Rouen 48 jours de dépassements de la valeur limite, et des niveaux très élevés pour toute l'agglomération !

Mais d'autres études sont plus inquiétantes encore. Airparif a mesuré à Paris le nombre de particule ultrafines, celles d'une taille inférieure aux PM2.5 : le 13 décembre 2013, les rues de Paris étaient aussi polluées qu'une pièce de 20 mètres carrés occupée par huit fumeurs !

La lutte contre la pollution passe par l'éradication des moteurs diesel - l'une des principales sources de particules fines - dont la nocivité a été reconnue par l'OMS dès 1988.

La gratuité des transports réduit la circulation routière et pour cette raison aussi elle est une urgence !



LES RETOMBÉES PRESSE AVANT LA CONCERTATION

« Inepte » et « ridicule »

Transports. Les Verts et le CPTC répondent à la proposition de l'UMP d'adopter un téléphérique sur l'Arc nord-sud.

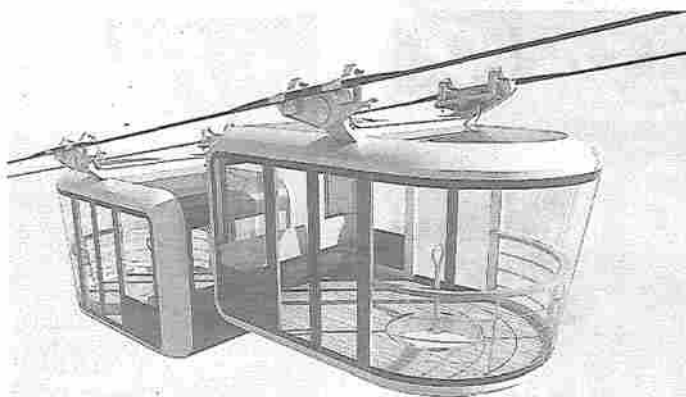
La proposition de l'UMP de réaliser un transport aérien, type téléphérique ou aérotram, pour le futur Arc Nord-Sud n'est pas passé inaperçu (lire notre édition du jeudi 9 octobre). Les élus écologistes de la Crea parlent d'« aberration », d'« ineptie » et de « vision [qui] frôle même le ridicule ». C'est sûr, ils ne prendront pas le bus ensemble. Car les Verts eux sont très attachés à la solution retenue d'un bus en site propre type Teor.

De son côté, l'ex-conseiller municipal vert Jean-Paul Camberlin, a publié un communiqué sous la casquette du comité pour les transports en commun dans la métropole rouennaise (CPTC), dans lequel il « démonte » les arguments de l'UMP, point par point.

Vingt fois moins cher pour l'usager

Dans le communiqué EELV, le président de groupe, Cyrille Moreau, répond aussi bien sur le projet de téléphérique que sur la politique de transports en général car ceci n'est qu'un « écran de fumée pour masquer leur opposition à toute politique de transports collectifs ».

Sur le téléphérique, EELV juge la solution de l'UMP irréaliste car « les téléphériques répondent à des situations très particulières » (forte dé-



Modèle de grandes cabines choisi par Brest (document Semtram)

clivité, franchissement d'un obstacle, etc. précise le CPTC). « L'emprise au sol requise pour réaliser une station se situe entre 500 et 800 m² et réduirait considérablement le nombre d'arrêts. L'exact contraire du principe d'un transport collectif performant dont l'objet est de desservir un maximum de lieu de vies. »

Sur le fond, les Verts expliquent pourquoi la suppression de voies réservées aux automobilistes accompagne logiquement toute création d'infrastructures nouvelles en matière de transport en commun. « C'est indispensable pour garantir une rapidité des déplacements et surtout une fiabilité des temps de parcours ». Seule manière selon eux d'assurer le report modal, c'est-à-

dire de convertir des automobilistes aux transports en commun. Avec en toile de fond, l'émergence d'une ville apaisée. Les écologistes développent également l'argument économique. D'abord pour l'usager : « Les transports en commun sont vingt fois moins chers qu'une voiture ». Mais aussi sur le tissu économique, citant des études indiquant que les transports collectifs et les aménagements en faveur des modes doux contribuent à une augmentation de 10 à 25 % du chiffre d'affaires global.

EDOUARD ROPIQUET

e.ropiquet@presse-normande.com

Sur www.paris-normandie.fr, les communiqués complets d'EELV et du CPTC



Samedi 11 octobre 2014 - n°4850 - 2

www.filfax.com

Transports

*Pour ne pas chasser
les voitures du centre*

*L'UMP rêve d'un
téléphérique dans
l'agglomération de Rouen*

Le groupe UMP du conseil municipal de Rouen demande que soit étudiée la réalisation d'un téléphérique urbain en alternative au projet de liaison "Arc nord-sud" de l'agglomération de Rouen par une ligne de bus à haut niveau de service en site propre. Marie-Hélène Roux, conseillère municipale et vice-présidente de la CREA – qui deviendra Métropole Rouen Normandie le 1^{er} janvier 2015 –, considère qu'un téléphérique urbain éviterait de supprimer des voies de circulation pour l'automobile. Elle pense particulièrement aux boulevards de la Marne et des Belges, à Rouen, ce qui « *conduira immanquablement à de nouveaux engorgements* ».

Mme Roux voit dans ce qu'elle appelle un « *aérotram* », une solution « *résolument moderne et innovante en termes de mobilité* » avec des coûts d'investissements inférieurs à ceux d'une desserte par bus.

Un projet de téléphérique urbain a déjà existé dans l'agglomération de Rouen en 1995, défendu par le maire socialiste Yvon Robert (1995 – 2001), revenu à ce poste en 2012. Sur un axe Est-Ouest il devait desservir les Hauts-de-Rouen, le centre ville en longeant la Seine puis remonter vers l'ouest sur le plateau de Mont-Saint-Aignan. Cette option avait été abandonnée pour des raisons, de capacité et d'incertitudes techniques et financières. Elle a été remplacée par trois lignes dites TEOR, bus à haut niveau de service, en voie réservée avec guidage optique du véhicule aux stations.

E.B.



LES RETOMBÉES PRESSE PENDANT LA CONCERTATION





24/04/2015 20 notice(s)

Nouvelle ligne Teor : la concertation publique lancée

Nouvelle ligne Teor : la concertation publique lancée
in **Tendance Ouest Rouen 199 (23 avril 2015)**

T4 direction Boulingrin-Centre ville-Zénith - PARLONS-EN ! - Participez à la concertation : réunions publiques, rencontre, exposition / Métropole Rouen Normandie

T4 direction Boulingrin-Centre ville-Zénith - PARLONS-EN ! - Participez à la concertation : réunions publiques, rencontre, exposition / Métropole Rouen Normandie, Auteur
in **Site internet de la Métropole Rouen Normandie (3 avril 2015)**. - Dépliant
Dépliant CREA up Réseau Astuce - Arc Nord/Sud - Deuxième phase - Exploitation des Transports - Mise en place de la ligne T4 ➤

Pas de gros dossiers, mais de nombreuses motions et plusieurs occasions d'évoquer des dossiers en cours - Un menu tendance "light" / DEROUET, Laurent

Pas de gros dossiers, mais de nombreuses motions et plusieurs occasions d'évoquer des dossiers en cours - Un menu tendance "light" / DEROUET, Laurent, Auteur
in **Paris Normandie édition Grand Rouen. Elbeuf 21742 (21/04/2015)**

Le projet de relier directement le 6e pont à la Sud III soutenu à l'unanimité lors de la première réunion de concertation - Flaubert : des accès plébiscités

Le projet de relier directement le 6e pont à la Sud III soutenu à l'unanimité lors de la première réunion de concertation - Flaubert : des accès plébiscités
in **Paris Normandie édition Grand Rouen. Elbeuf 21740 (18/04/2015)**

Les accès du Pont Flaubert

Les accès du Pont Flaubert
in **Chronique de Normandie (La) 403 (20/04/2015)**

Les réunions de concertation se poursuivent à propos de la nouvelle ligne T4 - Questions de points de vue

Les réunions de concertation se poursuivent à propos de la nouvelle ligne T4 - Questions de points de vue
in **Paris Normandie édition Grand Rouen. Elbeuf 21739 (17/04/2015)**
Article associés up Réseau Astuce - Arc Nord/Sud - Deuxième phase - Exploitation des Transports - Mise en place de la ligne T4 ➤

De nombreuses questions autour de la future ligne de bus (en partie) en site propre T4. Certaines demeurent sans réponse ... La révolution sur les places / ROPIQUET, Edouard

De nombreuses questions autour de la future ligne de bus (en partie) en site propre T4. Certaines demeurent sans réponse ... La révolution sur les places / ROPIQUET, Edouard, Auteur
in **Paris Normandie édition Grand Rouen. Elbeuf 21737 (15/04/2015)**
Article associés up Réseau Astuce - Arc Nord/Sud - Deuxième phase - Exploitation des Transports - Mise en place de la ligne T4 ➤

Une liaison directe pont Flaubert/Sud III

Une liaison directe pont Flaubert/Sud III
in **Côté Rouen 188 (du 15 au 21 avril 2015)**

Ligne de bus T4 : concertation publique



Ligne de bus T4 : concertation publique
in **Côté Rouen 188 (du 15 au 21 avril 2015)**

La concertation autour des accès sud du pont Flaubert débute. Des questions, notamment celle du coût, se posent - Pont Flaubert : chers accès

La concertation autour des accès sud du pont Flaubert débute. Des questions, notamment celle du coût, se posent - Pont Flaubert : chers accès
in **Paris Normandie édition Grand Rouen. Elbeuf 21738 (16/04/2015)**

Ligne T4 - Le "Oui mais" des écologistes

Ligne T4 - Le "Oui mais" des écologistes
in **Bulletin (Le) 3648 (14/04/2015)**

Ligne de bus rapide, du nord au sud de l'agglomération de Rouen : l'avis des élus écologistes

Ligne de bus rapide, du nord au sud de l'agglomération de Rouen : l'avis des élus écologistes
in **Normandie actu (Lundi 13 avril 2015)**

Teor traverse la Seine

Teor traverse la Seine
in **Liberté Dimanche 3944 (12/04/2015)**

Ce soir, à la Halle aux toiles, partisans et opposants à la future ligne T4 sont invités à échanger leurs points de vue dans le cadre de la concertation publique - Le débat s'accélère / DEROUET, Laurent

Ce soir, à la Halle aux toiles, partisans et opposants à la future ligne T4 sont invités à échanger leurs points de vue dans le cadre de la concertation publique - Le débat s'accélère / DEROUET, Laurent, Auteur
in **Paris Normandie édition Grand Rouen. Elbeuf 21735 (13/04/2015)**
Article associés up Réseau Astuce - Arc Nord/Sud - Deuxième phase - Exploitation des Transports - Mise en place de la ligne T4 ↘

Tête sud du pont Flaubert et ligne T4 - Deux projets d'aménagement de la Métropole entrent en phase de concertation / BANZET, Etienne

Tête sud du pont Flaubert et ligne T4 - Deux projets d'aménagement de la Métropole entrent en phase de concertation / BANZET, Etienne, Auteur
in **Fil-Fax Normandie 4975 (Vendredi 10 avril 2015)**

Grande concertation publique sur la future ligne T4

Grande concertation publique sur la future ligne T4
in **Tendance Ouest Rouen 197 (9 avril 2015)**

ACTUALITES - Comment Flaubert rejoindra la Sud III

ACTUALITES - Comment Flaubert rejoindra la Sud III
in **Métropole Rouen Normandie le mag 3 (avril 2015)**. - p. 6

ACTUALITES - Nouvelle concertation T4

ACTUALITES - Nouvelle concertation T4
in **Métropole Rouen Normandie le mag 3 (avril 2015)**. - p. 4
Crea le mag up Réseau Astuce - Arc Nord/Sud - Deuxième phase - Exploitation des Transports - Mise en place de la ligne T4 ↘



La nouvelle ligne T4, qui doit relier le Zénith au Boulingrin en 2018, avance - Teor traverse la Seine / BRUET, Céline

La nouvelle ligne T4, qui doit relier le Zénith au Boulingrin en 2018, avance - Teor traverse la Seine / BRUET, Céline, Auteur

in **Paris Normandie édition Grand Rouen. Elbeuf 21731 (08/04/2015)**

Article associés up Réseau Astuce - Arc Nord/Sud - Deuxième phase - Exploitation des Transports - Mise en place de la ligne T4 ↘

COMMUNIQUE DE PRESSE - Lancement de la 2e concertation sur le projet de nouvelle ligne T4 / MOULAS, Julie

COMMUNIQUE DE PRESSE - Lancement de la 2e concertation sur le projet de nouvelle ligne T4 / MOULAS, Julie, Auteur

in **Site internet de la Métropole Rouen Normandie (3 avril 2015)**. - 2 p.

Dossier de presse up Réseau Astuce - Arc Nord/Sud - Deuxième phase - Exploitation des Transports - Mise en place de la ligne T4 ↘



LE BULLETIN DU 14/04/2015

Le « Oui mais » des écologistes

Le bus, c'est l'affaire de tous et si les écologistes de Rouen voient d'un bon œil l'arrivée de la ligne T4, qui reliera la place Boulingrin au Grand-Quevilly (Zénith), ils ont toutefois des remarques à formuler : pour la sécurité, pour l'aménagement d'arrêts en des points stratégiques, pour les piétons et pour l'aménagement des pistes cyclables... Des remarques qui alimenteront la concertation menée jusqu'au 29 avril !



Ligne de bus T4 : concertation publique

La ligne T4 traversera Rouen du nord au sud, en reliant la station Boulingrin au Zénith, à l'horizon 2018. Plusieurs rendez-vous d'informations sont prévus jusqu'au 29 avril.

Le réseau Astuce, le réseau de transports en commun de la Métropole Rouen Normandie, comptera une nouvelle ligne de Teor, la T4, d'ici 2018. Cette nouvelle ligne de « bus à haut niveau de service » reliera les deux rives de Rouen, de la station Boulingrin, au Zénith (Grand-Quevilly), au sud de l'agglomération. En vue d'informer et d'associer les habitants à ce projet, une seconde concertation est lancée, avec plusieurs rendez-vous jusqu'au 29 avril (lire ci-contre).

Une alternative à la voiture

Cette nouvelle ligne répondra à plusieurs objectifs, détaille la Métropole Rouen Normandie : « Il s'agit de compléter le réseau Astuce en proposant de nouvelles correspondances, créer une alternative performante à la voiture, pour



Le projet de tracé de la future ligne T4, qui traversera Rouen du nord au sud.

desservir les quartiers et les emplois, assurer régularité, fréquence, rapidité et confort avec des bus neufs, adaptés aux personnes à mobilité réduite, relier des quartiers du centre-ville, des avenues en plein essor et des équipe-

ments majeurs, et enfin améliorer la qualité urbaine sur les boulevards qui accueillent le T4 et donner plus de place aux piétons et aux cyclistes. »

88 millions d'euros
D'une longueur de 8,5 kilomè-

tres, la ligne T4 devrait comprendre 15 stations, dont la place Beauvoisine, la gare SNCF, le boulevard des Belges, puis, en passant par le pont Guillaume-le-Conquérant, rive gauche, la place des Chartreux, le rond-point des Bruyères et enfin le Zénith. La fréquence prévue en heure de pointe : 6 minutes. Les travaux devraient débuter en 2016, pour une mise en service en 2018. Coût total de l'opération : 88 millions d'euros, financés par la Métropole, avec le soutien de l'État et de la Région Haute-Normandie. Concernant la participation de l'État, à hauteur de 6,6 millions d'euros, la ligne T4 a en effet été retenue dans le cadre de l'appel à projets « transports collectifs et mobilité durable », lancé par le ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.



(photo Df)

La concertation

- réunion publique mercredi 15 avril de 18h à 20h, au groupe scolaire Gérard-Philippe, à Petit-Quevilly.
- exposition jusqu'au 29 avril, à l'Hôtel de Ville de Rouen et à l'agence Astuce (station Théâtre des Arts), et lors des réunions publiques.
- rencontre avec l'équipe du projet T4, mardi 14 avril toute la journée, sur les lignes du réseau Astuce, et de 8h à 10h et de 16h à 18h place de la gare et devant l'agence Astuce (station Théâtre des Arts).
- rencontre pour les commerçants lundi 20 avril de 9h à 19h à l'agence Astuce (station Théâtre des Arts).



Aménagement

Tête sud du pont Flaubert et ligne T4

Deux projets d'aménagement de la Métropole entrent en phase de concertation

Les "phases de concertation" de deux projets lourds d'aménagement routier et de transport sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie se déroulent concomitamment depuis le 2 avril et jusqu'au 31 mai. Le premier, sous maîtrise d'ouvrage de la Métropole Rouen Normandie, concerne la future ligne T4 du réseau Astuce, qui sera à l'horizon 2018, un bus à haut niveau de service du type TEOR avec guidage optique, reliant le nord de la ville de Rouen au sud de l'agglomération sur 8,5 km.

Cette ligne vise à desservir l'ouest du centre ville sur la rive droite de la Seine en empruntant les boulevards, puis le futur écoquartier Flaubert, les espaces du parc des Bruyères le parc des expositions. Elle empruntera les axes routiers qui permettaient de sortir et pénétrer dans le centre de Rouen jusqu'à l'ouverture de la voie rapide Sud-III au début des années 90. La réalisation d'une voie réservée de transports en commun va permettre une requalification des espaces urbains parfois très dégradés comme les boulevards à Rouen, ou en mutation sur la rive gauche de la Seine.

Elle desservira 100.000 avec une fréquentation estimée de 18.000 à 20.000 voyageurs par jour. Le coût global du projet est estimé à 88 M€ TTC incluant les études, l'acquisition des matériels roulant, l'aménagement du site propre et des espaces publics, les stations. L'enquête publique est prévue pour la fin 2015, les travaux étant prévus de 2016 à la mi-2018. Ce projet est contesté par l'opposition de droite au conseil métropolitain qui considère qu'il va pénaliser l'automobile sans apporter d'améliorations à l'attractivité du centre ville.

Le second projet concerne également la traversée de l'agglomération de Rouen, avec la construction du raccordement du pont Gustave-Flaubert sans discontinuer avec la voie rapide Sud-III sur la rive gauche de la Seine. Depuis son ouverture en septembre 2008, le raccordement au réseau routier sur la rive gauche est provisoire et sommaire. Le chantier d'un coût de 200 M€ financés à parts égales par l'Etat et les collectivités territoriales, ne représente que cinq cents mètres de voirie mais s'avère particulièrement délicat car réalisé sans interrompre un trafic de l'ordre de 50.000 véhicules/jour. Le raccordement sera en liaison direct avec le futur écoquartier Flaubert qu'il surplombera partiellement et doit s'insérer dans un tissu urbain en développement. L'enquête publique est prévue en 2016, les travaux se déroulant en plusieurs phases à partir de 2017 pour une mise en service en 2022.

Etienne Banzet

Deux liaisons Rive droite - Rive gauche



Dossiers complets et dates des réunions publiques

Ligne T4 : www.metropole-rouen-normandie.fr

Pont Flaubert : www.acces-pontflaubert-rivegauche.fr

fil-fax normandie - Reproduction et diffusion interdites ©



Reportage



LES FAITS
En 2015 : finalisation du projet, enquête publique 2016-2018 : travaux, Bessière 2019 : mise en service.

LE CHIFFRE
Le coût global du projet est estimé à 100 M€, financés par la Métropole, la Région et l'État.

Concertation sur toute la ligne

T4, la nouvelle ligne TCR qui reliera le Boulingrin au Zénith dès 2018, est conçue en concertation avec les usagers et les riverains.

Une concertation de développer la Métropole participative et citoyennisme sur son territoire, la Métropole consulte les habitants à l'élaboration de ses projets. À l'initiative, du SCOT (Schéma de Cohésion Territoriale), de l'élaboration l'habitat, de l'aménagement du Parc naturel urbain des Bruyères, de la gare 2025, la Métropole de la nouvelle ligne de transport en commun, le T4.

Cette démarche se poursuit avec l'information du public et les phases réglementaires comme les enquêtes publiques et la concertation publique pour affiner et améliorer les projets lors des phases de l'élaboration, et de faciliter l'accès aux données produites par les usagers.



4.1. Réunions publiques
Deux réunions publiques se sont tenues à Rouen et Petit-Quevilly en avril. L'occasion d'échanger avec les riverains, commerçants, associations et les différents usagers de l'espace public (automobilistes, piétons, cyclistes) sur les aménagements qui leur paraissent.



4.2. Rencontre avec les agents
Les agents de la Métropole à la rencontre des utilisateurs des transports en commun : l'occasion d'échanger le projet T4 et de recueillir l'avis du futur voyageur potentiel. Cette démarche sur le terrain complète les réunions publiques.



4.3. Plan ligne
La nouvelle ligne TCR T4 permettra de relier la place du Boulingrin au pôle Zénith Parc. Elle aura une longueur d'environ 1,5 km. Les bus circuleront sur des voies dédiées jusqu'au rond-point des Bruyères. T4 desservira des nouveaux quartiers de la Métropole (notamment le futur quartier Flabert), ainsi que des grands pôles d'activités (Pôle des congrès, centre-ville de Rouen, gare SNCF, les grands boulevards, et les grandes avenues, le stade Duchaux, le Parc naturel urbain des Bruyères...).

Cette nouvelle ligne complètera le réseau. Actuellement, les lignes de métro sur l'axe nord-sud. Au-delà d'une ligne de bus, le projet T4-2018 est l'occasion d'aménager les 0,5 km du parcours, en repensant l'espace public accessible à tous.

4.4. Confort et accessibilité
Le projet T4 offre l'opportunité de réaménager l'espace public sur les 0,5 km du tracé. L'objectif de la Métropole, aussi, c'est de rendre l'espace public de la gare à la place en valeur, la conforter, la compléter en un passage agréable pour tous les usagers (automobilistes, piétons, cyclistes, transports en commun, riverains...).



LIBERTE DIMANCHE DU 12/04/2015



16

Lundi

Teor traverse la Seine

ROUEN. De 19 h à 21 h à la halle aux toiles, première réunion publique de la concertation sur le projet de ligne Teor T 4 qui reliera la rive gauche à la rive droite en 2018. Une seconde aura lieu mercredi 15 de 18 h à 20 h à l'école Gérard-Philippe à Petit-Quevilly. Mardi 14, rencontre avec l'équipe du projet sur les lignes du réseau. Jusqu'au 29 avril, expo à l'hôtel de ville et à la station Théâtre des arts. Lundi 20 de 9 h à 19 h, rencontre à destination des commerçants à l'agence Astuce, station Théâtre des arts.



Teor traverse la Seine

Concertation. La nouvelle ligne de bus T4, qui doit relier le Zénith au Boulingrin en 2018, avance. Habitants et usagers sont invités à donner leur avis sur ce projet estimé à 88 millions d'euros.

La famille Teor s'agrandit. La petite dernière, baptisée T4, devrait naître en 2018. Et pour annoncer sa venue, la Métropole, en guise de faire-part, a envoyé un questionnaire aux habitants concernés pour leur demander leur avis. Car la conception d'une nouvelle ligne de transport en commun en site propre est toujours voisine de mécontentements. Davantage d'espace pour les bus, c'est moins de place pour les voitures. Et sur des axes aussi fréquentés que le boulevard des Belges ou l'avenue Jean-Rondeaux, la question du partage des voies est extrêmement délicate.

BANDES CYCLABLES ET ZONE 30

« Il y a des endroits où le site réservé aux bus sera au milieu. À d'autres endroits, il n'y aura pas de visibilité, comme entre le rond-point des Bruyères et le Zénith, résume Frédéric Sanchez, le président de la Métropole Rouen Normandie. La concertation se permettra de voir tout ça. » Le partage des voies ne concerne pas

uniquement les bus et les voitures mais également les vélos. À l'époque de la construction de Teor, aucune piste n'avait été prévue, ce que les associations de cyclistes ont par la suite reproché. Pour éviter la même erreur, des espaces sont bel et bien prévus pour les deux-roues, tout le long du tracé, ou presque. « L'objectif est de mieux relier la rive gauche à la rive droite, poursuit Frédéric Sanchez. À noter de très larges bandes cyclables mais aussi une zone 30 au niveau des Châtreaux. Il n'y a qu'un niveau de la bretelle d'accès à la Sud III où nous aurons dû renoncer à ces aménagements. »

Après la concertation, les travaux devraient débuter à la fin de l'année 2016, pour une mise en service en 2018. L'objectif est d'attirer 20 000 usagers par jour sur cet axe qui doit, au début, traverser 15 stations sur 8,5 km de bitume du Zénith au Boulingrin. Le prolonge-



POUR FAIRE VOTRE AVIS

- Lundi 13 avril, réunion publique à 19 h à la Halle aux toiles à Rouen.
- Mardi 14 avril, de 8 h à 10 h et de 16 h à 18 h, l'équipe de la Métropole viendra à la rencontre des usagers place de la gare, devant l'Agence Astuce et sur tout le réseau, afin d'informer et d'échanger sur le projet.
- Mercredi 15 avril, réunion publique à 18 h, groupe scolaire Gérard-Philippe, 30 boulevard Stanislas-Girardin au Petit-Quevilly.

(C. B. L'AVANT-CORRESPONDANT)
Concertation jusqu'au 29 avril. Détail sur www.la-cra.fr/ligne-t4-votre-avis

DU ZÉNITH AU BOULINGRIN, QUE PENSEZ-VOUS DU TRACÉ ?

« J'espère que le chantier ne gênera pas trop »

Anis Kellahi, 25 ans, commerçant, Rouen.
« Le tracé passe à des endroits où il n'y a rien, comme avenue Jean-Rondeaux. C'est bien mais j'espère que les travaux ne vont pas occasionner trop de gêne. Surtout pour les commerçants car la fréquentation va baisser. Les gens ne pourront plus se garer. Si c'est juste un mauvais moment à passer, on fera avec. »

« Il ne faut pas faire n'importe quoi ! »

Christelle Pakowski, 36 ans, mère au foyer, Le Grand-Quevilly.
« Il est important que les personnes concernées apportent leur pierre à ce projet. Ce n'est pas quand tout sera terminé qu'il faudra venir dire que telle ou telle chose ne va pas, comme on a pu le voir avec la construction de Teor. Il ne faut pas faire n'importe quoi, après c'est plus dur pour changer. »

« Un excellent moyen de se rendre au centre-ville »

Dung Hoang, 53 ans, commerçante, Rouen.
« Le bus est un excellent moyen, pas cher, de se déplacer. Je sais qu'il va y avoir des constructions dans les secteurs où passera la nouvelle ligne, cela permettra aux gens de se rendre dans le centre-ville sans avoir besoin de prendre la voiture. C'est bon contre la pollution et les embouteillages. »

LA FUTURE LIGNE T4



« Avec cette ligne, je serai plus proche de mon travail »

Estelle Soullain, 32 ans, agent territorial, Rouen.
« C'est une excellente nouvelle. Je suis propriétaire à Saint-Etienne-du-Rouvray, côté technopôle. Je prends le métro tous les jours pour aller à Rouen. C'est très pratique. Avec cette ligne de bus, je serai plus proche de mon travail. Espérons tout de même que le prix du voyage n'augmentera pas trop. »

« Quelle place pour les automobilistes ? »

Mamadou Niang, 29 ans, informaticien, Rouen.
« Quand je vois le tracé, je me demande quelle est la place des automobilistes. La ligne passe sur des axes importants. Si la voie est partagée avec les bus, cela risque de ralentir les entrées et les sorties d'agglomération. Si c'est pour faire comme Teor, autant interdire toute de suite aux voitures de circuler. »

« La desserte du quartier Flaubert assurée »

Sophie Lennuyeux, 43 ans, vendeuse, Le Petit-Quevilly.
« Enfin on se préoccupe de cette partie de l'agglomération qui n'était absolument pas desservie ! L'avenue Jean-Rondeaux par exemple. Et quand le nouveau quartier Flaubert sera sorti de terre, sa desserte sera assurée. Ça donne envie d'attendre un peu pour y acheter un appartement. »



Le débat s'accélère

Réunion. Ce soir, à la Halle aux toiles, partisans et opposants à la future ligne T4 sont invités à échanger leurs points de vue dans le cadre de la concertation publique. L'occasion d'aller plus loin sur le sujet.

La première réunion publique consacrée à la ligne T4, qui doit relier à l'horizon 2018, la place du Boulingrin au Zénith, se tient ce soir à la Halle aux toiles, rive droite. Un hasard du calendrier certainement, mais pas seulement. Car si la future ligne de bus en site propre, un investissement autour de 86 M€, fait causer, ce n'est pas pour les 23 de son parcours et ses dix stations, entre l'avenue Jean-Romèdeaux et son terminus au sud de la Seine. Non.

Une fois encore, la question sous-jacente, c'est bien le partage de la voirie dans le centre-ville rouennais, entre la place Beauvoisine et le boulevard des Belges. « On veut chasser la voiture du centre-ville », argumentent les uns. « On va tuer le commerce », rétorquent les autres. Quant aux défenseurs des modes de déplacements doux, ils regrettent déjà que la Métropole n'ait pas eu plus d'ambition sur le sujet. « L'importance du trafic arrivant sur les boulevards a poussé la Métropole à choisir de maintenir deux voies de circulation dans chaque sens ; or pour un aménagement optimal et apaisant, il aurait fallu ne maintenir qu'une seule voie de circulation dans chaque sens. L'aménagement de la ligne T4 aurait dû être l'occasion de requalifier ce boulevard, antistressant aujourd'hui à une véritable autoroute urbaine », regrette déjà les élus Verts, qui seront présents ce soir pour défendre leur point de vue.

Le comité pour les transports en commun (CPTC) dans la métropole rouennaise veut lui aussi que la Métropole, à l'instar des Fingers



La concertation publique sur la ligne T4 est aussi l'occasion de relancer le débat sur la place des transports en commun dans l'hyper-centre rouennais (photo Stéphanie Néron)

de M. Caillou, fasse une ligne de bus en site propre un petit peu plus longue : « la CPTC souhaite d'ailleurs encore l'ambition du projet T4 en le prolongeant tant au nord, vers le CHRU (Charles-Nicolas, NDLR) qu'au sud vers le Technopôle », indique dans un communiqué Jean-Paul Cumberlin, le secrétaire de l'association. Une option encore en réflexion du côté de la Métropole qui ne ferme pas la porte à de tels aménagements.

LA PLACE DES TRANSPORTS EN COMMUN

La concertation sur la future ligne T4, lancée tout dernièrement et qui

se déroule jusqu'au 29 avril prochain, est finalement l'occasion de réfléchir à nouveau à la place des transports en commun dans l'hyper-centre rouennais. Un débat « enterré » en même temps que le métro sur la rive droite. Relancé avec l'arrivée de Teor à la fin des années 90, sans finalement être tranché en faisant cohabiter bus et mal au bus et voiture, notamment rue du Général-Leclerc et Alsace-Lorraine. Et sans régler la question du « plateau piétonnier » de la rive droite où encore aujourd'hui automobilistes et piétons cohabitent, à coups de regards de travers le week-end, dans les rues du centre-ville. Une remarque de l'ancien élu municipale écologiste, Guillaume

Grims, lancée lors d'une de ces dernières interventions au conseil municipal revient alors en mémoire : « À force de vouloir ménager tout le monde, à force de ne pas choisir, on ne satisfait personne... » La ligne T4 échappera-t-elle à cette malédiction ? La réunion publique de ce soir peut être un premier élément de réponse.

LAURENT DERQUET
l.derquet@paris-normandie.com

Sur le net

Retrouvez l'infographie du parcours de la future ligne T4 sur paris-normandie.fr

NOTES

« Lundi 13 avril, réunion publique à 19 h à la Halle aux toiles à Rouen.

« Mardi 14 avril, de 8 h à 10 h et de 16 h à 18 h, l'équipe de la Métropole viendra à la rencontre des usagers place de la gare, devant l'agence Astuce et sur tout le réseau, afin d'échanger et d'échanger sur le projet.

« Mercredi 15 avril, réunion publique à 18 h, groupe scolaire Gérard-Philippe, 30 boulevard Stanislas-Girardin au Petit-Quevilly.

« Plus d'informations sur le site www.la-cra.fr/ ligne-T4



Paris N

8

ROUEN MÉTROPO

La révolution sur les places

Transports. De nombreuses questions autour de la future ligne de bus (en partie) en site propre, T4. Certaines demeurent sans réponse...



Aucune solution n'est proposée pour la correspondance entre la future T4 et les autres lignes Teor en bus du boulevard des Belges (photo Stéphane Pénit)

« **U**n scandale. » L'écologiste Jean-Michel Bérégovoy est furieux. Furieux de n'avoir obtenu aucune réponse sur les principaux points d'achoppement qu'EELV oppose à ses partenaires socialistes sur le dossier de la T4. Un nouvel axe de bus à haut niveau de service qui reliera le Boulingrin au Zénith à partir de septembre 2018. C'était lundi soir la première réunion de concertation autour du projet. Près de 80 personnes ont fait le déplacement. Les écologistes n'ont eu de fait aucune réponse sur leurs deux principaux points d'interrogation, à savoir le boulevard des Belges qui restera en 2x2 voies et agira toujours comme une coupure urbaine entre l'ouest et le centre-ville, et sur la question de la correspondance entre le T4 et les autres Teor dont la station se

trouve quai du Havre. Un nœud qui apparaît comme un casse-tête. Les élus ont peu pris la parole, laissant aux services et aux cabinets en charge de la maîtrise d'œuvre le soin de présenter le projet et de répondre aux questions de la salle.

De lieux de passage à lieux de vie

Parmi les interventions, on peut noter la question du pourquoi du doublement avec le métro entre la gare et Boulingrin. « C'est pour permettre le maximum de correspondances possibles, c'est vu répondre une riveraine. Dès qu'un voyageur doit faire deux correspondances, c'est extrêmement pénalisant. » Sur le stationnement déjà saturé autour des boulevards, la réponse fournie est que les deux parkings relais Zénith et Terres rouges (sur la route de Neufchâteau à Bois-

Guillaume) vont être réaménagés et agrandis. Sur la « *noirce* pendant les travaux », il a été rappelé qu'une commission d'indemnisation est mise en place pour ce type de chantier. À noter aussi, la demande des associations d'avoir accès aux détails du projet.

La partie présentation aura eu un mérite, faire découvrir les premiers visuels. Une sorte de révolution est à prévoir. Tout l'espace, de façade à façade, va être déconstruit pour repartir de zéro. Les grandes gagnantes seront certainement les places Beauvoisine, Cauchotse, Chastreux, le carrefour avenue de Caen-Boulevard Jean-Jaurès, le rond-point des Bruyères et le parvis de la gare. Ces lieux qui aujourd'hui ne sont que de passage vont devenir à terme des lieux de vie avec de la verdure, des terrasses, du petit commerce... Cool.

Brèves de concertation

■ **Commerçants.** Sans les caricaturer, les commerçants sont traditionnellement parmi les plus attachés à la voiture. Sur ce sujet, les Vitaines de Rouen, une des deux principales associations de commerçants du centre-ville, apportent leur soutien. Dans le clip de présentation diffusé lundi soir, leur président Mathieu de Monichallin explique : « Il faut le maximum de transports en commun pour accéder rapidement et efficacement au centre-ville. C'est un enjeu du XXI^e siècle. » Son soutien n'est pas un blanc-seing, la condition est d'avoir « une concertation sur tous les détails ».

■ **Santé.** Les associations de défense de l'environnement rappellent les problèmes de santé publique posés par la pollution atmosphérique : 10 % de cancers du poulmon imputables à celle-ci à Rouen (Inserm). Moment amusant dans la soirée, quand le

représentant d'Effet de serre toi-même, Guillaume Blavette, reproche à un intervenant d'afficher fièrement ses 50 000 km par an. Un comportement « climaticide ». On aura au moins appris un mot.

■ **Bouts de ligne.** De nombreuses interventions ont souhaité voir la T4 prolongée au nord jusqu'à Bois-Guillaume voire Incauville, et au sud jusqu'à Technopole de Saint-Etienne-du-Rouvray (notamment Didier Charrier, élu communiste à la mairie). Pour le sud, Frédéric Sanchez, président de la Métropole, affirme que cela serait étudié dans les premiers mois et mis en place si besoin. « Facile » puisque cela ne nécessite quasiment aucun aménagement. Au nord, les services expliquent que les perspectives en termes de fréquentation étaient moins bonnes en partant d'Incauville.

EN LOUCEDE

Si le sempiternel débat sur le partage entre les voitures et les autres usagers se fait toujours entendre, sa vigueur diminue. Ouf ! Dix ou vingt ans après d'autres, les Rouennais comprennent que l'empire de la bagnole individuelle appartient au siècle dernier. Mais le Normand est lent. Pire, ses élus manquent de courage. Le président de la Métropole, Frédéric Sanchez, peine encore à assumer ce choix politique en public (ce que fait plus volontiers le maire Yvon Robert, faut reconnaître). À force de vouloir faire passer les choses en loucedé, la fameuse politique des petits pas - les élus ne parviennent qu'à une chose, nous laisser la désagréable impression d'être pris pour des jambons.

Edouard Ropiquet



Question de points de vue

Transports. Les réunions de concertation se poursuivent à propos de la nouvelle ligne T4, qui doit relier le Zénith au Boulingrin en 2018.

Pour la deuxième réunion publique de concertation sur le projet de construction de la nouvelle ligne de transports en commun T4, qui avait lieu à Petit-Quevilly, après celle de Rouen lundi soir, les représentants des services et des cabinets en charge de la maîtrise d'œuvre, accompagnés des élus Frédéric Sanchez pour Petit-Quevilly, Marc Massion pour Grand-Quevilly et Dominique Aupierre pour Sotteville-lès-Rouen, ont dû, une nouvelle fois, faire preuve de pédagogie pour informer, expliquer et parfois rassurer la trentaine de citoyens qui avaient fait le déplacement, et avaient des questions à poser. Frédéric Sanchez a introduit le débat en rappelant certaines évidences. « *Que ce soit clair. Nous sommes dans des réunions de concertations et d'échanges. Le sujet n'est pas de savoir si l'on va faire cette ligne T4. C'est acté ! L'objet de ces rassemblements est d'avoir une idée de comment on va le faire. Toutes les remarques émises seront consignées et analysées...* »

À l'issue de la présentation du projet, axé plus particulièrement sur le tracé rive gauche, bon nombre de riverains ont, fatalement, soulevé des questions personnelles... Ainsi, les places de stationnement le long du Boulevard du 11 novembre ou la position des nouveaux arrêts ont semblé soucier Madame Martin et Gilles, habitant ce secteur. À



La nouvelle ligne T4 sera opérationnelle en 2018 sur la rive gauche

question claire, réponse immédiate : « *Les études et observations ont révélé que le futur nombre d'emplacements correspondra bien aux besoins...* » « *Quid de l'aménagement du rond-point des Bruyères ?* », demandé par un autre riverain. « *En collaboration avec le lycée Albert-Pourrière et celui des Bruyères, il nous est apparu nécessaire de conserver et d'aménager ce lieu de vie cher aux étudiants...* » Petit à petit, chaque interrogation a reçu une réponse même si, en pareil cas, elles n'ont peut-être pas satisfait tout le monde.

Places de stationnement, nouveaux arrêts...

« *Il est fini le temps des toboggans, celui où la priorité était donnée à la voiture... Il y a 20 ans, quand le métro*

bus est arrivé, on ne s'imaginait pas à quel point il allait contribuer au développement des villes desservies. Je ne pense pas que l'on pourrait revenir en arrière. Les citoyens veulent dorénavant une ville apaisée, sécurisée... », a appuyé Frédéric Sanchez.

Pour compléter cette seconde rencontre, Agnès Grandoux, la responsable du projet à la Métropole, a tenu à apporter des précisions budgétaires qui avaient été réclamées lors de la première réunion de lundi. « *Les nouveaux aménagements de l'espace public devraient coûter 48,4 millions d'euros, les stations 4,1 M€, les systèmes 6,8 M€, le matériel roulant 13,5 M€ et les éventuels aléas 5,2 M€.* »

Un dossier qui n'a pas fini de faire parler avant de rouler...



N° 197 - 9 avril 2015

tendanceOUEST
<((o))> NEWS



Grande concertation publique sur la future ligne T4

La Métropole lance une deuxième grande concertation publique sur le projet de la nouvelle ligne T4 allant du Boulingrin au Zénith. Jusqu'au 29 avril, les riverains peuvent s'exprimer en remplissant un formulaire distribué lors des réunions publiques. Deux

rencontres sont prévues, le lundi 13 avril dès 19h à la Halle aux Toiles et le 15 avril dès 18h au groupe scolaire Gérard-Philippe à Petit-Quevilly. L'Arc Nord-Sud, qui devrait être emprunté par plus de 18 000 voyageurs par jour, doit être mis en service en 2018.



Nouvelle ligne Teor : la concertation publique est lancée

Le 2 avril, la Métropole a lancé la concertation publique pour la future ligne T4, qui devrait voir le jour en septembre 2018.

Relier le Boulingrin au Zénith en transports en commun en moins de 30 minutes sera bientôt possible grâce à la construction imminente de la quatrième ligne de Teor. Le projet a connu un coup d'accélérateur ces dernières semaines. Le 2 avril, la Métropole a lancé la phase de concertation publique, qui devrait s'étendre jusqu'au 29 avril, avant le démarrage des travaux prévus en 2016 et la mise en service en septembre 2018.

18 000 voyageurs

L'ambition de cette ligne, c'est de capter l'attention de 18 000 usagers chaque jour, "nous espérons un report de 15 % des usagers de la voiture vers cette ligne", analyse Frédéric Sanchez, président de la Métropole. Une ligne qui devrait compléter de manière efficace le réseau Astuce. "Nous avons

rencontré l'ensemble des commerçants et des acteurs économiques concernés. S'ils craignent la phase de chantier, ils espèrent ces aménagements." Des aménagements que la Métropole a souhaité respectueux avec un Teor, parfois sur deux voies, parfois sur une seule. "Le pont Guillaume a été l'un des sujets les plus difficiles en termes d'insertion du vélo, du piéton, du bus et des voitures." Un enjeu qui laisse les élus écologistes perplexes. "Pour un aménagement optimal et apaisant il aurait fallu ne maintenir qu'une seule voie de circulation dans chaque sens", indiquent-ils, qualifiant le boulevard des Belges d'autoroute urbaine. Si tous se gargarisent d'avoir toujours défendu l'idée d'une nouvelle ligne, le projet, dont le coût s'élève à 88 millions d'euros, ne semble pas faire l'unanimité chez tous les élus.



■ La ligne T4 bénéficiera d'un bus toutes les six minutes en heure de pointe et reliera la place du Boulingrin au Zénith de Rouen. Ici, sur le boulevard de l'Yser.



LIBERTE DIMANCHE DU 12/04/2015

16

16

Lundi

Teor traverse la Seine

ROUEN. De 19 h à 21 h à la halle aux toiles, première réunion publique de la concertation sur le projet de ligne Teor T 4 qui reliera la rive gauche à la rive droite en 2018. Une seconde aura lieu mercredi 15 de 18 h à 20 h à l'école Gérard-Philippe à Petit-Quevilly. Mardi 14, rencontre avec l'équipe du projet sur les lignes du réseau. Jusqu'au 29 avril, expo à l'hôtel de ville et à la station Théâtre des arts. Lundi 20 de 9 h à 19 h, rencontre à destination des commerçants à l'agence Astuce, station Théâtre des arts.



Actualités

Nouvelle concertation T4



En 2018, T4, une nouvelle ligne de TEOR, reliera la rive droite à la rive gauche. Vous avez jusqu'au 29 avril pour donner votre avis sur le projet.

TRANSPORTS Relier la place du Boulingrin au Zénith en moins de 30 minutes : cela sera possible à partir de septembre 2018 avec la future ligne T4. La Métropole travaille actuellement sur la conception de cette nouvelle ligne TEOR. Elle viendra compléter le réseau de transports en commun et desservir de nouveaux quartiers. Elle reliera, toutes les 6 minutes aux heures de pointe, les deux rives, du Boulingrin au pôle Zénith/Parc expo, en passant par le centre de Rouen, les boulevards et le pont Guillaume-le-Conquérant.

Le parcours de 8,5 km sera majoritairement en voie réservée. Cinq communes seront directement concernées : Rouen, Petit-Quevilly, Sotteville-lès-Rouen, Saint-Etienne-du-Rouvray et Grand Quevilly. Près de 100 000 habitants pourront accé-

der près de chez eux à l'une des 15 stations de la ligne.

Avec la ligne T4, les habitants seront à quelques minutes du centre-ville de Rouen et ses boulevards, du Parc urbain des Bruyères, du stade Diochon, du futur écoquartier Flaubert, du collège Barbey-d'Aureville, du Parc expo, du Zénith, de la gare rive droite ou encore des grandes avenues de la rive gauche : Jean-Rondeaux, de la Libération et le boulevard du 11-Novembre. Le projet est financé par la Métropole avec le soutien de la Région et de l'État.

Le Conseil Métropolitain a validé les grands principes du projet et engagé sa mise en œuvre. Parallèlement, le temps est venu des études de conception qui définiront les aménagements de la future ligne T4 et les rues qu'elle empruntera. Une deuxième étape de concertation publique aura lieu jusqu'au 29 avril. Alors, donnez votre avis !

→ Plus d'infos :
www.metropole-rouen-normandie.fr

VOTRE AVIS COMPTE

Venez découvrir la T4 et donner votre point de vue jusqu'au 29 avril. Moment privilégié d'information et d'échange avec les usagers, réunions publiques, rencontres et exposition sont au programme de cette concertation.

Les réunions publiques

Le lundi 13 avril de 19h à 21h, à la Halle-aux-Toiles à Rouen, place de la Basse-Vieille-Tour, dans la salle des fêtes du 1^{er} étage.

Le mercredi 15 avril de 18h à 20h, au groupe scolaire Gérard-Philips, 30, boulevard Stanislas-Girardin à Petit-Quevilly.

Rencontre avec l'équipe du projet T4

Le mardi 14 avril, de 8h à 10h et de 16h à 18h, place de la Gare et devant l'agence Astuce, station Théâtre-des-Arts.

Une exposition à l'Hôtel-de-Ville de Rouen, à l'agence astuce du Théâtre-des-Arts et lors des réunions publiques.