



SYNTHÈSE

BALADES URBAINES

ORGANISÉES LES 11, 13 ET 15 JANVIER 2022

Dans le cadre du projet d'aménagement cyclable du Boulevard de l'Europe



UNION EUROPÉENNE
Fonds européen de
développement régional



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



RÉGION
NORMANDIE



métropole
ROUEN NORMANDIE

INTRODUCTION

La Métropole a expliqué que l'aménagement cyclable du boulevard de l'Europe s'inscrit dans un contexte de réaménagement global des axes structurants appelé « Plan Vélo Métropolitain ». Ainsi, les balades urbaines organisées les 11, 13 et 15 janvier 2022 ont permis de présenter le projet, d'échanger sur l'état actuel du site, ses usages, et d'alimenter la réflexion collective sur le projet d'aménagement cyclable du Boulevard de l'Europe. Vous trouverez, à la lecture de ce document, la présentation complète et imagée du projet ainsi que les différents sujets qui ont alimenté les échanges.



ÉTAPE 1

*Des abords
de la maison
d'arrêt jusqu'à
l'intersection
avec la rue aux
Anglais*

Pour débiter la présentation, la Métropole a expliqué que, tout au long de son parcours, la piste cyclable du boulevard de l'Europe fera le tour intégral de chaque carrefour, eux-mêmes connectés aux rues perpendiculaires, en vue de sécuriser les traversées.

Ensuite, sur le tronçon observé, les travaux auront essentiellement lieu sur la contre-allée Sud du boulevard mesurant 8 mètres de large, qui sera divisée en trois parties :

- Une partie pour les piétons : avec un trottoir d'environ 2 mètres de large, dans le souci d'aller au-delà des normes d'accessibilité imposées à 1,40 mètre et tendre vers plus de confort ;
- Une partie pour les cyclistes : avec une piste cyclable de 3 mètres de large réalisée en enrobé rouge (couleur affectée à l'ensemble du Plan Vélo Métropolitain) ;
- Une partie dédiée à la renaturation du boulevard : 3 mètres dédiés à redonner de la place à la nature sur le secteur.

En outre, il a été expliqué que, pour l'essentiel du linéaire, une bordure sera utilisée pour marquer la limite entre la piste cyclable et le trottoir. Elle possédera une hauteur de 6 cm et sera chanfreinée, permettant ainsi la séparation des piétons et des cycles sans déstabiliser les cyclistes. En plus, un caniveau enherbé sera créé en guise d'espace tampon entre le trottoir et la piste cyclable, et ainsi limiter les conflits d'usages.

Aussi, depuis l'avenue Jean Rondeaux jusqu'en approche de l'avenue de Caen, une voie de circulation sera supprimée. Ce choix s'explique par le trafic observé sur cette section du boulevard permettant une circulation sur deux voies. Cela permettra de récupérer de l'espace sur la chaussée pour aménager la piste cyclable au droit de la maison d'arrêt et ainsi conserver son parvis qui compte parmi les contraintes imposées dans le cadre de cet aménagement. Une fois avoir passé la maison d'arrêt, la piste cyclable regagnera la contre-allée et une partie du stationnement actuel sera recréé sur la chaussée.



Remarques des participant-es

Serait-il possible de mettre en place un « céder le passage » devant la prison ?

La Métropole a indiqué que les cyclistes bénéficiaient déjà du régime de priorité à droite.

Pourquoi avoir choisi de créer une piste bidirectionnelle et pas une piste bilatérale ?

La Métropole a expliqué que le choix de la piste bilatérale a été étudié mais qu'il représente un coût financier trop important car nécessitant de réaménager les deux rives du boulevard de l'Europe et qu'il est jugé trop impactant sur les autres modes de déplacement.

Qu'a motivé le choix se portant sur l'aménagement de la rive sud ?

Après plusieurs interrogations à ce sujet, la Métropole a rappelé que le projet d'aménagement cyclable ne concerne pas la rive nord du boulevard de l'Europe et que ce choix est justifié par l'impact moins important sur le stationnement ainsi que sur le système racinaire des arbres.

Un-e participant-e s'est demandé-e si le stationnement sauvage à l'œuvre sur le côté sud du boulevard de l'Europe se reportera sur la partie nord non aménagée.

Il a été précisé par la Métropole que les aménagements garantiront la priorité aux piétons et aux cyclistes, notamment au niveau des entrées charretières et des voies perpendiculaires secondaires (non gérées par des feux) où les véhicules se devront de ralentir (grâce à des plateaux de ralentissement par exemple).

Sur cette partie, la piste cyclable sera réalisée en fond de contre-allée pour éviter que les personnes qui sortent des immeubles tombent directement dessus. Cela permet aussi que le trottoir soit à proximité des stationnements qui seront créés, et donc de faciliter les échanges (ne pas être contraint-e de traverser la piste cyclable pour aller sur le trottoir quand on est stationné-e).

Les stationnements sont, sur l'ensemble du linéaire, réalisés en pavés avec joints enherbés pour lutter contre l'imperméabilisation du sol.

Figure 1 : Entre maison d'arrêt et la rue aux Anglais



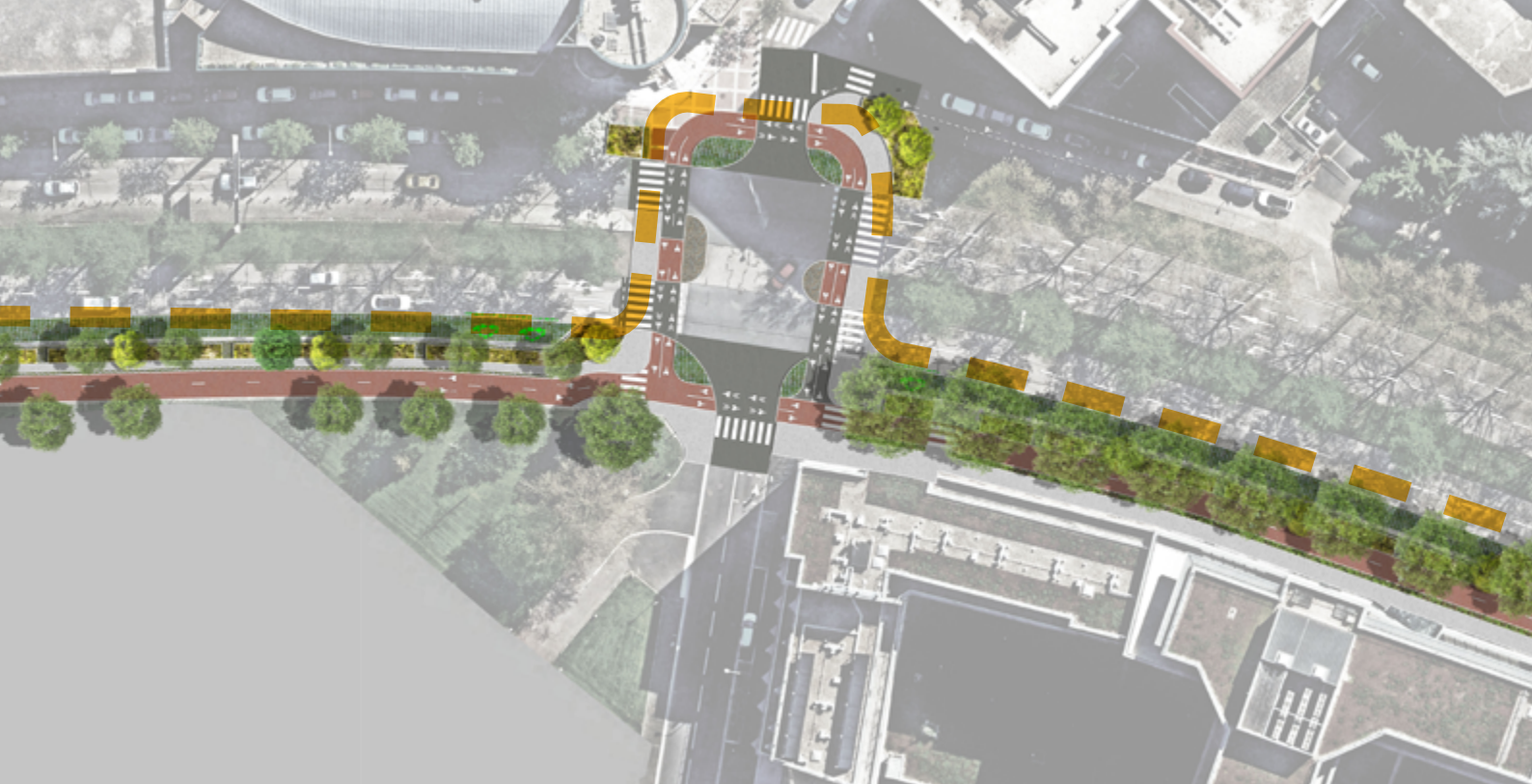
Le sol de la piste cyclable est-il perméable ?

La Métropole a expliqué que le choix s'est porté sur un sol imperméable car les revêtements perméables en sable stabilisé des pistes cyclables souffrent d'une durée de vie limitée et ne permettent pas tous les usages (trotinettes, skates, ...). En complètement, il est prévu que l'entretien des pistes cyclables tel que le balayage soit effectué de la même façon que sur la chaussée.

Les arbres seront-ils tous conservés ?

Il a été indiqué que seuls les arbres en mauvais état seront abattus pour raison sanitaire puis remplacés.

Une personne a porté un point de vigilance sur le choix d'emplacement des arceaux vélos sur le secteur pour que ces derniers ne gênent pas les piétons comme c'est actuellement le cas aux abords de la maison d'arrêt.



ÉTAPE 2

*De l'intersection
Boulevard de
l'Europe/rue aux
Anglais jusqu'au
rond-point des
Harkis*

La Métropole explique que tous les carrefours à feu du boulevard de l'Europe seront aménagés de cette manière et les participant-es y ont réagi favorablement.

Il s'agit là de faire en sorte que les cyclistes puissent traverser en parallèle des traversées piétonnes en respectant la même signalisation. Les cyclistes pourront ainsi faire le tour du carrefour à double sens, tous les mouvements sont possibles. La Métropole travaille aussi à supprimer tous les ressauts au niveau des traversées cyclables qui ont actuellement des impacts assez forts pour les gros vélos. À la place, un aménagement sous forme de bateau sera proposé au niveau 0. Ceci permet d'aller plus loin que les réglementations qui exigent une hauteur de 2 cm pour garantir l'accès aux personnes à mobilité réduite.

Remarques des participant-es

Avez-vous prévu des signalisations rappelant la priorité des piétons et cyclistes, notamment au niveau des intersections ?

La Métropole a expliqué que sur un carrefour comme celui-ci ce n'est pas prévu, mais que ça le sera au niveau des intersections dont le mouvement de « tourne à droite » est très important, comme au niveau du rond-point des Harkis. Cependant, il a été précisé que les marquages de la traversée seront réalisés au sol avec les logos vélo et des chevrons, pour marquer la continuité de la piste cyclable sur la chaussée. Aussi, les carrefours sans feu seront équipés d'un plateau de ralentissement pour garantir la sécurité, ce qui n'est pas prévu pour les carrefours à feux qui sont eux-mêmes sécurisés par la présence des feux.

Les passages piétons, et parfois les logos vélos, sont très glissants lorsqu'il pleut ou gèle, avez-vous prévu quelque chose pour l'éviter ?

La Métropole a répondu que ces marquages seront réalisés avec des résines à très forte anti-glissance permettant une haute adhérence.

Comment avez-vous prévu la distinction de l'espace entre cyclistes et piétons pour éviter les conflits d'usage ?

La Métropole a expliqué que la distinction est prévue par le revêtement, puisque les trottoirs seront en béton clair alors que la piste cyclable sera en enrobé rouge. La bordure de séparation sera en béton grise, permettant ainsi de marquer une séparation lisible. Le dénivelé accentuera aussi cette démarcation.



C'est à partir de cette intersection avec la rue des Anglais que la piste cyclable revient le long des arbres et le trottoir en pied d'immeuble. Le piéton est prioritaire sur la piste cyclable et empruntera les passages piétons pour traverser cette dernière. Les bandes de stationnements recréées sur chaussée se poursuivront jusqu'en approche du rond-point des Harkis et ne pourront pas être prolongées au-delà car il est nécessaire de conserver le nombre de voies de circulation existantes au regard du trafic observé.

L'alignement d'arbre est conservé sur l'ensemble du linéaire, les rares abattages sont justifiés par des raisons sanitaires et seront remplacés par des arbres plus résistants en diversifiant les essences. En effet, le boulevard de l'Europe ayant été historiquement pensé et aménagé pour la circulation des voitures, les arbres l'étaient aussi, alors que ce nouveau projet d'aménagement sera plus végétal.

Une personne a porté un point de vigilance sur le fait de garder un itinéraire droit pour que les cyclistes puissent conserver leur vitesse.

Une autre personne a indiqué que quand il n'y a pas assez d'arceaux vélos les gens s'accrochent entre eux, et qu'il faudrait donc penser à mettre des arceaux en quantité. Au sujet des équipements, la Métropole a ajouté qu'une station de réparation sera installée avec pompe, outils et accroches vélos. En outre, des compteurs à vélo sont prévus afin de connaître le flux de passage sur les axes concernés.

Une personne a porté un point d'attention sur le fait que les lampadaires gênent le passage. La Métropole a expliqué que lorsque la largeur de passage réglementaire n'est pas respectée, les lampadaires seront décalés en fond de trottoir pour permettre le passage.

Y a-t-il des risques que le système racinaire des arbres abîme les nouveaux aménagements ?

En réponse un-e participant-e a suggéré de retirer les arbres qui ne s'intègrent plus dans un aménagement et dont le système racinaire peut mettre de fait en danger les passant-es ou les habitations (référence à la chute d'arbres à proximité du rond-point des bruyères).

Est-ce qu'il y aura une bande d'herbe au pied des arbres ? Parce que la politique de non-tonte annuelle est parfois dérangeante.

La Métropole a rappelé que ces usages sont nouveaux et qu'il faut du temps pour que les riverain-es et les agent-es en charge de l'entretien s'habituent, et qu'il faut aussi laisser la nature s'exprimer.

Au niveau des carrefours, les potelets ne font pas l'unanimité car dangereux pour les cyclistes. Il a été indiqué par la Métropole que les potelets seront mis en place pour éviter le stationnement sur les pistes cyclables et que ces derniers pourraient être à mémoire de forme.



ÉTAPE 3

Le rond-point des Harkis – focus côté nord

L'aménagement du rond-point des Harkis prévoit que les usager-es de la piste cyclable puissent faire le tour du giratoire, notamment pour connecter l'ensemble des voies. Le point le plus critique se situe au niveau de la zone de « tourne à droite » à l'intersection de l'Avenue de Bretagne et du Boulevard de l'Europe (en direction de la maison d'arrêt). Ce « tourne à droite » direct sera supprimée pour permettre l'aménagement de la piste cyclable. Environ 450 voitures par heure tournant à droite à ce niveau, ce mouvement provoque un conflit avec les piétons et vélos qui traversent. La traversée piétonne et cyclable sera ainsi décalée le plus possible du carrefour et sera sécurisée par un feu de circulation.

Remarques des participant-es

L'aménagement se prolongera-t-il jusqu'à la plateforme de la station Saint-Sever ?

La Métropole a expliqué que ce n'est pas prévu dans le cadre du projet du Boulevard de l'Europe mais qu'une étude est en cours. Trois scénarii sont à l'étude impliquant : de passer par le parc à l'ouest, d'aménager la voie partagée avec les piétons à l'est ou de passer par la trémie. Il a été précisé que la lutte contre les discontinuités est une priorité pour fournir un aménagement qualitatif, sécurisé et structurant.

Qu'est ce qui est prévu en termes d'éclairage ?

La Métropole a indiqué que l'éclairage est satisfaisant et que le renouvellement de l'éclairage n'est pas prévu dans le cadre de l'aménagement cyclable du boulevard de l'Europe. Certains poteaux seront seulement déplacés s'ils gênent (en milieu de trottoir par exemple).

Avez-vous pensé le boulevard de l'Europe dans son ensemble ?

La Métropole a rappelé que ce projet consiste en l'intégration de pistes cyclables et non d'une requalification du boulevard de l'Europe.

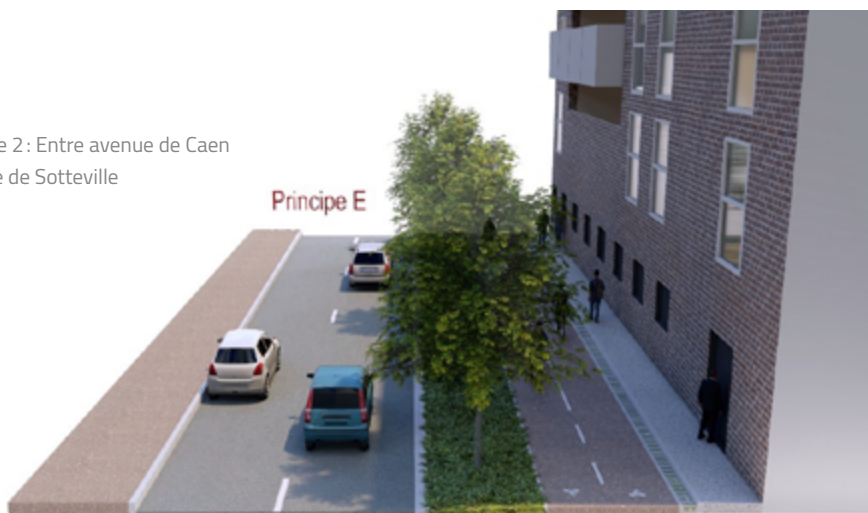


ÉTAPE 4

*Le rond-point
des Harkis –
focus sud est*

Ensuite, la Métropole a expliqué qu'à l'intersection de l'Avenue de Caen et du Boulevard de l'Europe, la troisième voie dédiée au « tourne à droite » sera être supprimée car le trafic sur la rue des Murs Saint-Yon n'est pas assez conséquent pour bénéficier d'une voie dédiée souvent utilisée comme voie d'accélération à proximité de l'école. Cela permettra de réattribuer l'espace à un espace vert et à faire ralentir les véhicules par un aménagement en plateau pour tourner à droite sur la rue des Murs Saint-Yon et ainsi sécuriser le passage piétons et apaiser l'espace. Cela permettra par la même occasion de corriger les défauts de circulation.

Figure 2 : Entre avenue de Caen
et rue de Sotteville





ÉTAPE 5

Les abords de l'Atrium

Le fonctionnement de la piste cyclable sera le même que précédemment. Le revêtement clair sera prolongé jusque devant l'Atrium, pour attirer l'attention des passant-es vers ce bâtiment d'intérêt architectural. Ainsi, l'enrobé rouge de la piste cyclable disparaîtra au profit d'un parvis unifié et améliorera l'entrée du bâtiment.

Remarque des participant-es

Avez-vous prévu des places de stationnement PMR à ce niveau ?

La Métropole a indiqué que deux places de stationnement PMR vont être créées aux abords de l'Atrium.



ÉTAPE 6

L'intersection avec la rue Saint-Julien

Ce carrefour bénéficiera, comme les autres carrefours à feux du linéaire, d'une traversée cyclable. Au niveau de la zone centrale de l'arrêt de tramway (station Europe), si un piéton a la place de stationner pour attendre de traverser, ce n'est actuellement pas le cas des vélos. L'espace refuge va donc être légèrement élargi (pour atteindre 2 m de large) en faveur des cyclistes pour que ces derniers puissent patienter entre le tramway et la voie de circulation en toute sécurité. En plus de créer les traversées, des aménagements de sécurité sont donc prévus.

Remarque des participant-es

Les livreurs stationnent souvent sur les pistes cyclables, qu'avez-vous prévu pour éviter cela ?

La Métropole a répondu que les potelets, permettant aux personnes malvoyantes de se repérer, seront installés sur les traversées piétonnes. Aussi, il a été décidé de laisser la piste cyclable vivre durant ses premiers mois sans qu'aucun obstacle ne soit installé et d'observer les usages. Dès lors, si les stationnements des véhicules y sont trop souvent constatés, des potelets y seront installés.



ÉTAPE 7

Les abords de la Clinique de l'Europe

Le trottoir conservera sa largeur actuelle car le secteur accueille une forte affluence de piétons. La voie de « tourne à droite » en direction de la rue de Sotteville sera supprimée car elle est peu utilisée. Cela n'aura donc pas d'impact sur les ralentissements déjà observés à ce niveau, qui concernent majoritairement les autres directions du carrefour. La Métropole a indiqué que plusieurs comptages effectués permettent d'affirmer ces constats. En outre, l'espace libéré laissera donc la place à la piste cyclable, à la végétation, et permettra de recréer la place de livraison jugée très importante dans le fonctionnement du laboratoire de l'Europe.

Il est rappelé que le boulevard de l'Europe reste un axe majeur pour traverser Rouen et qu'il n'a pas vocation à devenir une voie limitée à 30 km pour que la circulation y demeure et éviter qu'elle soit reportée dans les rues adjacentes ou le centre-ville de Rouen.



ÉTAPE 8

Le carrefour de l'Europe

Sur le carrefour de l'Europe, le nombre de voies à l'intérieur du giratoire va diminuer.

En effet, actuellement, les 3 voies qui permettent, du boulevard de l'Europe, d'accéder au giratoire, passent à 4 voies en son sein, créant ainsi des problèmes de répartition des véhicules. La voie la plus à droite au sein du giratoire sera donc supprimée pour regagner de l'espace devant la clinique Mathilde.

Aussi, les cerisiers présents sur l'ensemble du pourtour du giratoire seront abattus pour des raisons sanitaires et seront remplacés par de nouvelles essences d'arbres au sein de massifs de plantation plus travaillés.

En outre, comme au niveau des autres intersections, l'aménagement prévoit toutes les traversées cyclables sous forme d'anneau. Une problématique a été identifiée au sujet du poteaux tenant le catenaire du tramway sur l'axe de la traversée cyclable. Puisque ce dernier doit de toute manière être enlevé pour des raisons de sécurité, sa suppression est donc à l'étude dans le cadre de l'aménagement cyclable du boulevard de l'Europe.

Un îlot refuge sera aussi créé au droit de la traversée de la rue de Sotteville au sud pour garantir la sécurité d'une traversée en trois temps si cela est nécessaire. La création de ce type de refuge permettra de diminuer les temps de feu rouge pour les voitures puisque les piétons ne seront plus obligés de traverser l'ensemble de la traversée en une fois. Ce mécanisme permet d'améliorer la circulation.



ÉTAPE 9

*Le carrefour
de l'Europe -
focus est*

La station Cy'clic va être déplacée aux abords du magasin ALDI à l'opposé du carrefour.

De plus, les traversées piétonnes et cyclables de ce côté seront rapprochées du carrefour et réduites dans leur longueur par la création d'un îlot. Ces éléments ont vocation à sécuriser davantage la traversée qui, réduite, permettra d'amplifier le temps de feu vert pour les voitures et ainsi de fluidifier la circulation.

Comme côté Clinique de l'Europe, le nombre de voie au sein du giratoire passera de 4 à 3 pour clarifier les tracés et redonner de l'espace pour replanter des massifs en pied d'arbres.

Remarque des participant·es

Un·e participant·es a indiqué qu'il lui semble intéressant de refaire les marquages au sol actuellement très abîmés et peu lisibles, et d'installer une signalétique claire pour sécuriser le positionnement de chacun·e sur le carrefour.



ÉTAPE 10

*Du carrefour
de l'Europe jusqu'à
la clinique Mathilde*

Sur cet espace, au pied du mur une bande technique en pavage enherbé permettra de maintenir un espace entre le mur et la piste cyclable, puis viendra la piste cyclable, et le trottoir, et enfin les espaces verts qu'il sera possible de traverser pour rejoindre les places de stationnement.





ÉTAPE 11

Les abords de la Clinique Mathilde

À l'extrémité du Boulevard de l'Europe, la piste cyclable tournera à l'intersection avec la rue Lessard, juste avant la Clinique Mathilde, pour rejoindre ensuite la rue Desseaux, permettant de rejoindre notamment la place Carnot. L'aménagement du boulevard de l'Europe prend donc fin à la connexion avec la rue Desseaux qui est en zone 30 et bénéficie d'un double sens cyclable.

En parallèle de l'aménagement du boulevard de l'Europe, la Métropole indique que le pont de l'Europe, qui enjambe le faisceau ferroviaire, sera aménagé en août 2022 afin de permettre une continuité cyclable avec les quais rive gauche de la Seine. Le but ici est d'utiliser la voie de droite actuelle (dite voie lente), quand on arrive du pont Mathilde sur le Boulevard de l'Europe, pour créer un espace partagé piéton/vélo et ainsi redescendre sur l'ancien anneau qui permettait de rejoindre le boulevard industriel. Ainsi la piste cyclable du boulevard de l'Europe sera connectée à la piste existante qui rejoint la CARSAT et le chemin de halage.

Remarque des participant-es

Quel impact cet aménagement aura sur les voies de circulation ?

La Métropole explique qu'actuellement, parmi les trois voies présentes sur le Pont Mathilde, deux d'entre elles redescendent par l'anneau vers le boulevard industriel tandis qu'une seule rejoint le boulevard de l'Europe, qui s'élargit à deux voies une fois sur le Pont de l'Europe. En ce sens, le fait de rester à une voie tout au long de ce tronçon n'aura pas d'impact sur la circulation, il suffira de rétablir deux voies de circulation en approche du carrefour. Ainsi, la réduction à une voie sur le pont de l'Europe permettra d'insérer une voie partagée Piétons/Vélos, qui sera séparée de la voie de circulation par une glissière en béton pour sécuriser l'ensemble.

CONCLUSION

La Métropole indique que les travaux se tiendront de la fin de l'été 2022 et devront prendre fin avant mars 2023 pour respecter les échéances imposées par les financements européens dont bénéficie le projet.