

# Dialogue citoyen « Nouvelle Ligne T5 »

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

Mardi 29 mars 2022 – 108 – 18h30-20h30

**Nombre de participant-es : 13**

**Animation :**

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

**Intervention :**

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

### Présentation du projet et de ses objectifs

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

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

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

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

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

Un participant a indiqué qu'il lui semblait dommage que la station installée aux abords du pont Flaubert soit éloignée de l'espace boisé prévu dans le cadre du projet Rouen-Flaubert présenté le 17 mars 2022 en réunion publique (informations [ici](#)).

Plusieurs personnes ont aussi été surprises qu'aucuns travaux ne soient prévus sur le pont Flaubert puisque l'axe souffre d'embouteillages et que cela pourrait entraîner une répercussion sur T5. Un participant s'attendait à ce que T5 soit en site propre sur le pont Flaubert et s'est aussi interrogé sur le passage sécurisé des cyclistes dans le secteur.

Ludovic Letellier a répondu que la localisation des stations se fait tous les 400 à 500 mètres en fonction de la répartition de la population sur le secteur. En ce sens, l'endroit choisi devrait de manière prévisionnelle regrouper la plus forte densité d'habitant-es et de salarié-es du secteur. Sur le pont Flaubert, si l'autorisation de dédier une voie au bus n'a pas été accordée par l'Etat, Ludovic Letellier explique qu'il est prévu que le bus circule sur la voie qui subit le moins d'embouteillage et qui rejoint actuellement, de la rive sud vers la rive nord, le secteur des docks sans difficulté.

Un participant a aussi regretté que les correspondances ne soient pas prévues entre les transports et les stations vélos, de manière à favoriser l'intermodalité sur le secteur. A ce sujet, Ludovic Letellier a répondu que les équipements et accès vélo étaient à l'étude sur l'ensemble du territoire métropolitain. En outre, Isadora Guerra a expliqué qu'un travail sur les mobilités serait conduit dans le cadre de la concertation Rouen-Flaubert et qu'au sujet du vélo, des stations en libre-service étaient installées le long du trajet T5.

Plusieurs participant-es sont revenu-es sur le fait qu'il n'y ait pas de voie dédiée sur le pont Flaubert et s'inquiètent des effets négatifs que les embouteillages auront sur la qualité de service de T5. Ils ont notamment fait référence à l'atout que cela apporte à T4 d'être isolée de la circulation des voitures sur une partie de son trajet.

Isadora Guerra a rappelé que la concertation sert aussi à alimenter les discussions et à faire ressortir des points d'attention en fonction de l'expertise d'usage des participant-es. Elle a expliqué que la demande de site propre a été refusée par la Préfecture en raison de l'impact que cela pourrait avoir sur la circulation de l'axe.

Au cours de la présentation, une personne a demandé à quel horizon la Nouvelle Gare sera en service. Ludovic Letellier a répondu que les études avaient repris et qu'elle était à ce stade prévue pour 2035-2040. Une autre personne a rebondi en expliquant que même sans l'arrivée de la Nouvelle Gare, il y a déjà des personnes qui circulent sur le secteur et pour qui la T5 aura un fort intérêt. En complément, Ludovic Letellier a expliqué qu'à horizon de l'arrivée de la Nouvelle Gare, les études menées ont montré que T5 devra être renforcée par l'arrivée d'un tramway (nouvelle branche de l'actuel à partir de Joffre-Mutualité). Il a conclu en indiquant que les aménagements réalisés dans le cadre du projet T5 sur le secteur Clémenceau avaient vocation à durer une quinzaine d'années jusqu'à ce que soient entrepris ceux du projet [Saint-Sever Nouvelle Gare](#).

## Les enjeux et contraintes techniques du projet

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

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

### *Second temps d'échanges avec les participant-es*

Un participant a interpellé la Métropole sur les difficultés que rencontrent les commerces situés sur la contre-allée du boulevard d'Orléans. Il a aussi expliqué qu'il y a selon lui un problème de gestion de la zone « 15 minutes gratuit » puisque c'est une voiture équipée d'un radar automatique qui verbalise les automobilistes sur le secteur.

Alexandre Lebas a indiqué qu'une réflexion globale serait menée dans le cadre des aménagements T5.

Plusieurs participant·es ont formulé leur inquiétude quant à la diminution du nombre de stationnement sur le secteur.

Un participant a évoqué les changements qui pourraient concerner le sens de circulation au niveau de l'école Anne Sylvestre. Il alerte notamment sur la zone de dépose de l'école.

Alexandre Lebas a répondu que cette question serait traitée durant l'atelier participatif qui aura lieu par la suite.

Une participante a partiellement répondu en expliquant qu'il ne servait à rien de construire plus de route dans la mesure où, de toute façon, tout le monde circule au même moment dans la journée. Il est donc plus judicieux de varier les modes de déplacement plutôt que d'accroître la place de la voiture dans les nouveaux aménagements.

Alexandre Lebas a indiqué que le partage de l'espace faisait l'objet des échanges du jour et qu'il était important que les participant·es s'expriment à ce sujet pour que leurs contributions soient prises en compte dans la réflexion et dans les propositions qui seront faites aux élu·es.

Un participant a interrogé la maîtrise d'œuvre sur le secteur de la Maison Départementale pour les Personnes Handicapées (MDPH) et a indiqué que l'arrêt de bus à proximité devra être adapté aux situations des usager·es.

Des inquiétudes ont été formulées au sujet de la priorité des transports en commun aux feux, sur le postulat que l'état de la circulation s'aggraverait davantage. En réponse, la Métropole a indiqué que cette priorité correspondait à un décalage de quelques secondes et n'aurait pas d'impact significatif sur la circulation générale du quartier. En complément, un participant a expliqué avoir participé à la concertation sur la nouvelle ligne T4 et notamment aux échanges sur la transformation du rond-point des Bruyères dont le résultat lui semble bien plus qualitatif et sécurisé que précédemment. La Métropole a indiqué qu'il n'y aurait pas de travaux de grande ampleur au niveau de la place Joffre puisque le projet Saint-Sever Nouvelle Gare induira l'évolution qualitatives des aménagements.

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

### Les premiers enseignements tirés de la concertation

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

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

Les participants ont posé plusieurs questions sur le profil des répondant·es au questionnaire et sur la connexion entre les différentes modalités de participations.

Une participante a insisté sur le fait que si le projet lui semble intéressant, il est pour elle crucial d'entretenir aussi l'existant au quotidien.

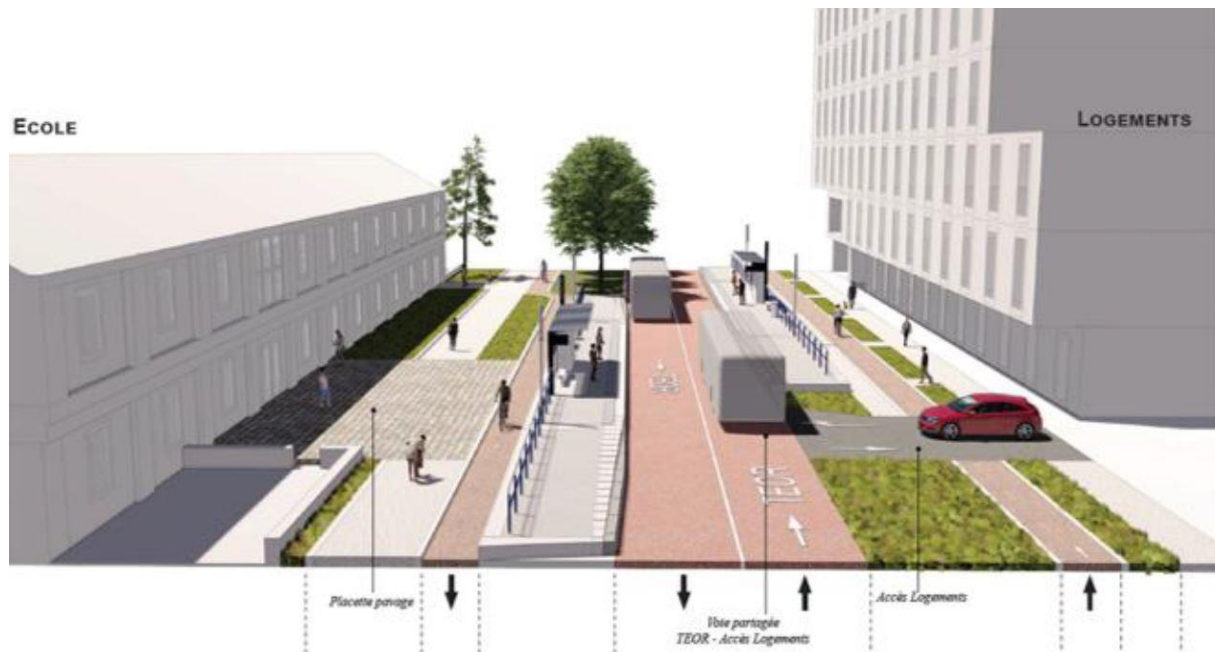
## Atelier participatif

Voici une synthèse des contributions formulées par les participant·es répartis en 3 groupes.

Durant cet atelier, les participants étaient invités à étudier les 3 scénarii proposées par la maîtrise d'œuvre, d'en identifier ce qu'ils considéraient comme les points négatifs et positifs et enfin de se positionner collectivement selon leur préférence. La Métropole a en introduction précisé que le choix entre ces 3 propositions, dépendant majoritairement de la place donnée aux cyclistes, s'appliquerait sur l'ensemble du tracé jusqu'à la place Carnot. Voici la synthèse de leurs contributions :

## Les abords de l'école Anne Sylvestre/école de musique

### Scenario 1



- Les avantages :
  - Les participant-es n'ont inscrit aucun avantage pour ce scenario
- Les inconvénients :
  - La sortie de parking rompt la piste cyclable
  - La piste ouest-est est coincée entre le quai de bus et le parvis de l'école
  - Trop forte cohabitation entre les vélos et les piétons aux abords de l'école
  - Conflit d'usage entrainera le rabat des vélos sur la voie TEOR
  - Limite la place des espaces verts

## Scenario 2



- Les avantages :
  - Piste sécurisée et indépendante
  - Grand espace apaisé devant l'école
  - Piste cyclable la mieux séparée permettant les dépassements
  - Bon compromis pour les espaces verts
- Les inconvénients :
  - La sortie de parking qui rompt la piste cyclable

## Scenario 3



- Les avantages :
  - Espace partagé vélo/TEOR
  - Plus de place pour les espaces verts

- Les inconvénients :
  - Les vélos ne sont pas en sécurité totale
  - Riverain-es qui traversent la voie TEOR

Le choix d'une position s'est dessiné pour les groupes 1 et 3 en faveur du scénario 2 (piste bidirectionnelle unilatérale), tandis que le groupe 2 a longtemps hésité entre les scénarii 2 et 3 (piste bidirectionnelle unilatérale ou voie partagée vélo/TEOR) sans finalement se positionner pour l'un d'eux.

### Les abords du Parc Lemoyne d'Iberville



- Les avantages :
  - La piste bidirectionnelle unilatérale permet un flux de vélo efficace
  - Agrandissement du parc
  - Moins de place aux voitures
- Les inconvénients :
  - Couvrir le terrain de pétanque

## La zone commerçante



*NB : les propositions d'aménagements cyclables faites précédemment sont applicables sur l'ensemble du tracé. La continuité et la linéarité de cet aménagement fait partie des invariants du projet. Ainsi, le choix du premier tronçon impacte les 4 secteurs étudiés.*

- Les avantages :
  - Du stationnement régulé
  - Ajouter des parkings vélo aux abords des commerces
- Les inconvénients :
  - Les participant-es n'ont inscrit aucun inconvénient pour ce scénario
- ➔ Les participant-es n'ont pas réussi à trancher collectivement au sujet du sens unique de circulation devant la zone commerçante. Les avis ne font pas consensus à ce sujet.

## Le Cour Clémenceau



*NB : les propositions d'aménagements cyclables faites précédemment sont applicables sur l'ensemble du tracé. La continuité et la linéarité de cet aménagement fait partie des invariants du projet. Ainsi, le choix du premier tronçon impacte les 4 secteurs étudiés.*

- Les avantages :
  - Conserver du stationnement sur le secteur
  - Renforcer les stationnements véhicule électriques

- Les inconvénients :
  - Interrogation sur le fait que les voitures doivent couper les pistes cyclables et les voies TEOR pour rejoindre les voies perpendiculaires au cours Clémenceau
- ➔ Sur ce secteur, le groupe 3 a considéré qu'une piste unidirectionnelle bilatérale serait plus adaptée.