



NOTICE

Le Cahier d'acteur doit permettre aux acteur·rices du territoire, collectifs de citoyen·nes : associations, entreprises, organismes publics, parapublics ou privés, collectivités territoriales, syndicats professionnels, de contribuer au dialogue citoyen sur la nouvelle ligne T5.

Il s'agit donc d'une contribution collective, d'un exposé argumenté, pour exprimer un avis, une expertise, une **position vis-à-vis des sujets soumis au débat dans le cadre de cette concertation**.

L'objectif des cahiers d'acteurs est de proposer un format unique qui permette à chaque structure, quel que soit son poids et ses moyens, de publier aux mêmes conditions, un support qui sera porté à connaissance du public et qui viendra nourrir le bilan de la concertation.

Les contributions peuvent être adressées sous format WORD ou OPEN OFFICE par courrier électronique à jeparticipe@metropole-rouen-normandie.fr.

Ces contributions seront mises en page selon la maquette commune à tous les cahiers d'acteurs et seront publiées sur le site Internet <https://jeparticipe.metropole-rouen-normandie.fr/> en annexe au bilan de la concertation accessible à tou·tes.

Le cahier d'acteurs et son contenu relèvent de la totale responsabilité de son auteur·rice et n'engage que cette/ces personne(s).

QUELQUES ÉLÉMENTS DE CADRAGE

Les objectifs de cette concertation

- ✓ Organiser un espace de dialogue permettant d'associer les citoyen·nes à l'élaboration d'un projet structurant pour le territoire,
- ✓ Améliorer et actualiser les connaissances de l'aménageur, la Métropole Rouen Normandie, sur les usages autour du tracé de la nouvelle ligne T5 et sur les transports en service qui interagiront avec cette nouvelle ligne.
- ✓ Recueillir l'expertise d'usage des riverain·es, des usager·es des lignes de transports en commun (L34, T1, ...), des personnes qui circulent au sein de ces secteurs (en voiture, à vélo, à pied, en trottinette, ...), des entreprises et des associations afin d'identifier les consensus et divergences entre acteurs, d'enrichir le projet et de le faire évoluer pour qu'il réponde au mieux aux besoins et attentes du territoire.

Les invariants du projet

Si de nombreux sujets sont proposés à la concertation, d'autres ne peuvent être modifiés et sont à considérer comme des « invariants ». En raison de contraintes techniques, réglementaires ou d'avancement des projets, les invariants identifiés par la Métropole Rouen Normandie pour cette concertation sont :

- ✓ le tracé qui permet le renforcement de la T1 (aucun travaux lourd sur ce tronçon), la desserte du nouveau quartier Rouen Flaubert et le désenclavement du Boulevard d'Orléans et du Cours Clémenceau ;
- ✓ les deux terminus (Mont aux Malades et place Carnot) ;
- ✓ la plateforme minérale réservée à TEOR, la priorité aux feux, les gabarits des quais ;
- ✓ la date de mise en service en 2026.

Les sujets soumis à la concertation

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

Écrivez à partir d'ici votre contribution concernant les thématiques soumises à la première phase de cette concertation (dans le respect du cadre explicité précédemment)

N'hésitez pas à illustrer vos propos avec des chiffres, graphiques, images.

Le nombre de pages et de signes n'est pas restreint.

Bon travail !

CONTRIBUTION DE L'ASSOCIATION SABINE

La contribution (remarques, propositions) ci-dessous concerne essentiellement le projet entre l'avenue Jean Rondeaux et la place Carnot, le reste du projet n'ayant pas suscité de remarque significative de notre part a priori.

Tronçon boulevard d'Orléans Cette partie nous semble bien traitée globalement ; seule la partie en rive Sud face place Le Moyne d'Iberville nous interroge, car la piste cyclable unidirectionnelle semble passer très près des sorties d'immeuble (en réalité surtout concernant la première voire la seconde sortie à compter de l'intersection avec la rue Ploret de Blosserville), ce qui risque d'y occasionner des conflits d'usage. Si c'est effectivement le cas, nous proposons essentiellement d'échanger flux piéton et cycliste : trottoir le long des immeubles, et pour la piste, supprimer le léger décroché en amont de la rue Ploret de Blosserville (dans le sens Ouest-Est), et la rendre adjacente à la voie TEOR. Face rue Michel Corrette ; elle passerait bien derrière l'arrêt de bus également (comme les plans fournis), mais elle ferait apparaître un passage piéton peu avant cet arrêt pour relier trottoir et arrêt de bus, car séparés alors par la piste.

Nous aurions besoin d'un éclaircissement sur le fonctionnement du boulevard d'Orléans, car il semble que la circulation générale (a minima locale, riverains) utilise une partie au moins de la plateforme TEOR d'après notre interprétation des plans.

Tronçon Place Joffre-Cours Clémenceau-Place Carnot

Remarque méthodologique: ne connaissant pas les plans du projet Coeur de Métropole sur le cours Clémenceau (en grisé sur les plans du projet T5), nous ne pouvons pas envisager de discussion globale sur l'axe, ce qui pourrait nuire fortement à la cohérence à l'ensemble du tronçon place-Joffre-place Carnot en rive Sud.

Place Joffre: nous considérons comme invariant la piste cyclable bidirectionnelle de l'avenue Jacques Cartier-avenue de Bretagne, qui traverse la place, côté Ouest, et dans un axe Nord-Sud.

Le projet envisage des traversées Est-Ouest très compliquées, peu efficaces pour les cyclistes, et en conflit avec les piétons. Notamment de l'Est vers l'Ouest, depuis la piste unidirectionnelle en rive Nord du cours Clémenceau, vers celle du boulevard d'Orléans, avec un tracé formant un "M". De plus, si le projet est globalement ambitieux, nous regrettons qu'il le soit moins quant à la reconfiguration de la place Joffre, actuellement très routière, et minée de nombreuses contraintes spatiales nuisant aux modes doux : l'envergure d'un tel projet et rare, nous pensons qu'il faut pouvoir se donner les moyens, techniques et financiers, de remodeler l'espace public pour l'apaiser de manière très significative.

Nous préconisons donc un réaménagement plus global et profond de la place, de sorte à se rapprocher au mieux d'une configuration à la hollandaise concernant le vélo, permettant à la fois une traversée sécurisée mais efficace. Dans le sens Est-Ouest, un tracé plus direct, sur le bord extérieur du demi-cercle Nord du carrefour giratoire, pourrait être à l'étude, évitant donc les contraintes de la zone partagée (quart Nord-Est) et du raccord à la piste existante (quart Nord-Ouest), qui rendent la trajectoire actuelle complexe. Un passage temporaire sur la voie T5, à partir de l'intersection située juste avant l'arrêt T5 pourrait sinon être envisagée, pour s'insérer sur l'aménagement cyclable du giratoire.

Cours Clémenceau : nous nous interrogeons sur le tracé de la piste unidirectionnelle en rive Sud, de l'Ouest vers l'Est, puisqu'il est incomplet sur les plans (zone grisée, projet Coeur de Métropole), et sur la présence de pictogrammes vélo sur la voie du T5, ce qui suscite de notre part une incompréhension des intentions du projet. Nous sommes inquiets au sujet de la présence d'une piste entrant dans la zone grisée côté place Joffre, mais n'en sortant pas, côté place Carnot.

Place Carnot : les pictogrammes vélo sont absents de l'actuelle voie bus-vélo de l'avenue Champlain (en Nord-Sud). Nous ne connaissons pas les intentions quant à cette voie bus-vélo, mais nous pensons qu'il faut la maintenir bien sûr.

Le mouvement rue Lafayette->cours Clémenceau nous paraît très peu efficace : il faut aller bien plus haut que le cours Clémenceau pour rejoindre la piste en rive Nord. Nous pensons qu'il faut envisager de pouvoir passer par l'actuelle contre-allée en rive Sud (ce qui est possible d'ailleurs dans le fonctionnement actuel), pour rejoindre la piste en rive Nord, à l'intersection avec la rue Saint-Sever. Pourquoi ne pas envisager d'ailleurs une bidirectionnelle en rive Sud, en plus de l'unidirectionnelle en rive Nord.

Enfin, le demi-giratoire de la place Carnot pourrait également tendre vers une configuration à la hollandaise. Le mouvement, pour les motorisés, du giratoire vers la rue Malouet, coupe la bande cyclable connexe, et pourrait être plus sécurisé.