



Participation citoyenne
Bilan de concertation
du 20 octobre 2021 au 31 janvier 2023

Nouvelle Ligne T5



**TRANSPORT
COLLECTIF
en site propre**
Nouvelle ligne T5



--- SOMMAIRE ---

LE PROJET DE NOUVELLE LIGNE T5	3
Le contexte général du projet	3
Les objectifs et principales caractéristiques du projet	4
Le tracé de la ligne	5
L'équipement des stations	6
Les aménagements aux abords de T5	7
Le niveau d'offre	7
Les principaux équipements et services desservis	7
Le calendrier du projet	8
LA CONCERTATION	9
Le cadre de la concertation	9
Cibles de la concertation :	9
Outils mobilisés :	10
Objectifs généraux et opérationnels de la concertation	10
Les sujets ouverts à la concertation et les invariants	10
Les modalités d'information et communication	11
Lettre information sur le projet	11
Plaquettes informatives balades urbaines	11
Page dédiée sur JeParticipe	11
Campagne sur les réseaux sociaux	11
Liste de diffusion de la participation citoyenne	12
Affiches	12
Les modalités de la concertation	13
Secteur 1 : Orléans/Clémenceau	13
Secteur 2 : Mont Riboudet – Kindarena	17
Tout au long de la concertation	18
Contribution du Conseil de Développement Durable métropolitain (CDD)	19
PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS ET APPORTS DE LA CONCERTATION	20
Enseignement 1 : nécessité d'intégrer le parc dans le périmètre du projet	20
Enseignement 2 : des aménagements favorables au sentiment de sécurité	20
Enseignement 3 : création d'espaces verts généreux en désimperméabilisant des espaces	21
Enseignement 4 : maintien de fonctionnalité pour des commerçants	22
Enseignement 5 : des espaces d'attente qualitatifs et sécurisés pour l'école Anne Sylvestre	23
Enseignement 6 : des aménagements cyclables conformes aux usages	23
Enseignement 7 : Déplacement de stèles Place Carnot	24
Enseignement 8 : du stationnement dépose-minute pour l'école de musique	25
CONCLUSIONS	26

LE PROJET DE NOUVELLE LIGNE T5

Le contexte général du projet

La Métropole Rouen Normandie reconnaît l'importance du défi climatique et s'engage à atteindre les objectifs de neutralité carbone fixés par les Nations-Unies d'ici 2050. Dans cette optique, elle est prête à revoir, modifier et renforcer ses dispositifs afin de contribuer à cet objectif mondial et d'utiliser celui-ci comme un indicateur de l'efficacité de ses politiques. Dans cette perspective, la Métropole déclare l'état d'urgence climatique sur son territoire et se positionne en tant que leader de la transition, en rejoignant les territoires déjà engagés dans cette mobilisation cruciale pour la préservation de la planète. La création de la ligne T5 est clairement identifiée comme l'une des mesures à prendre pour atteindre l'objectif fixé par la Métropole.

La Métropole souhaite créer la ligne T5 afin de proposer des alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle, en réponse aux enjeux climatiques et pour anticiper le développement de son territoire. La création de la ligne T5 est motivée par plusieurs facteurs :

- La forte croissance des effectifs d'étudiants sur le campus de Mont Saint Aignan (14 300 étudiants universitaires dont la croissance est de 6% sur l'ensemble de la période 2013/2017 et de 7 à 8% sur l'ensemble de la période 2017/2022 ; 4 900 étudiants en école supérieure) ;
- La saturation de la ligne T1 aux heures de pointes et dont il n'est plus possible d'augmenter les fréquences (un T1 toutes les 3 minutes en heure de pointe) ;
- La saturation du principal nœud de correspondance du réseau Astuce : la station Théâtre des Arts. La ligne T5 améliorera le maillage du réseau Astuce, grâce notamment à ses connexions avec les 4 lignes TEOR existantes, les 2 lignes de tramway mais aussi les lignes Fast, F2, F3 et F4 ;
- La perturbation du tronc commun du réseau historique (T1, T2 et T3) situé entre le Pôle d'Échange Multimodal Mont Riboudet-Kindarena et le CHU Charles-Nicolle (soit de part et d'autre du centre-ville de Rouen). Du fait de la haute fréquence de la ligne T1, il n'est pas possible d'augmenter celle des lignes T2 et T3 ;
- L'augmentation des liaisons entre les deux rives de la Seine ;
- Le quartier Rouen Flaubert, qui accueillera à terme 15 000 personnes (10 000 résidents et 5 000 employés), va générer environ 50 000 déplacements quotidiens. Les habitants de la Métropole effectueront en moyenne 3,7 déplacements par jour, tandis que les salariés en effectueront 2. Il est important de rappeler que ce projet permet de réhabiliter 80 hectares de friches industrielles en plein centre-ville, renforçant ainsi la résilience du territoire face aux risques industriels, naturels et sanitaires. la mise en place d'un BHNS est prévue dès les premières études d'aménagement et de circulation ;
- La desserte et revitalisation par l'embellissement des quartiers Ouest, Saint-Sever et Clémenceau ;
- La desserte de la future gare d'agglomération sur la rive gauche de la Seine : Saint-Sever Nouvelle Gare ;

- À plus long terme une liaison avec le réseau ferré pourrait être créée au niveau de la station Fond du Val (Halte du Fond du Val).

Les objectifs et principales caractéristiques du projet

La nouvelle ligne T5 est un projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), une liaison expresse qui reliera en transversalité le plateau nord du territoire, depuis Mont-aux-Malades, au projet Seine-Cité qui regroupe les plus grands projets métropolitains autour de l'axe Seine : Luciline, Rouen Flaubert jusqu'à Saint-Sever-Nouvelle-Gare. Ce projet facilitera la desserte en transport en commun de la cité universitaire de Mont Saint Aignan, en venant soutenir la T1 à ce niveau, et permettra de rejoindre la rive gauche en contournant la station centrale du Théâtre des Arts.



Le projet T5 couvre plusieurs objectifs qui concernent la desserte de la ligne en elle-même mais aussi ses aménagements et équipements ainsi que les usages connexes qui ont été à l'ordre du jour du dialogue citoyen initié par la Métropole.

Il s'agit :

- d'offrir un moyen de transport rapide, fiable et confortable, et d'améliorer la performance des autres lignes de bus du territoire : T5 est une ligne qui va soulager les lignes TEOR et plus particulièrement la ligne T1. Elle va favoriser les transports en commun entre les 2 rives de la Seine et faciliter l'accès à la cité Universitaire de Mont Saint Aignan ;
- d'assurer une liaison et des correspondances efficaces ;
- d'accompagner les projets de développement du territoire en desservant au plus près les zones récemment aménagées ou en devenir (Quartier Rouen-Flaubert) et contribuer à l'attractivité des quartiers en favorisant leur désenclavement (Quartier Ouest) ;
- de créer des itinéraires continus, confortables et sécurisés, notamment pour la marche à pied et le vélo ;
- d'améliorer le cadre de vie en contribuant à la rénovation de l'espace public et à l'apaisement des circulations : les aménagements sur le Boulevard d'Orléans se feront de façade à façade tandis qu'au niveau du cours Clémenceau, ils devront anticiper les études du projet Saint Sever Nouvelle Gare dont les premiers résultats sont attendus après la mise en service de T5.

De plus, outre son impact fort sur la mobilité et la baisse du type de pollution qui en découle, la réalisation de la ligne T5 permettra aussi de réaménager l'espace public du boulevard d'Orléans et du Cours Clémenceau. Cela favorisera la revalorisation et la mutation de ces secteurs mais aussi d'améliorer la biodiversité, la gestion de l'eau et des îlots de chaleur en proposant une végétalisation qualitative, et d'effectuer un travail sur le bruit et la pollution lumineuse.

Enfin, dans un second temps, lorsque les études de la future gare et de ses aménagements seront suffisamment avancées, une réflexion sur le prolongement de la T5 vers l'Est pourra être amorcée afin de :

- Renforcer et améliorer la desserte de la clinique Mathilde et de la bibliothèque Simone-de-Beauvoir. Ces équipements sont générateurs de nombreux déplacements dont certains ne peuvent être faits actuellement dans de bonnes conditions en transport en commun ;
- Desservir le quartier Grammont (projet NPNRU) et de l'ouvrir sur la ville en facilitant ses accès.

Le tracé de la ligne

La longueur de la ligne T5 sera de 8 kilomètres entre le terminus du Mont aux Malades (Mont-Saint-Aignan) et la place Carnot-Saint Sever Nouvelle Gare (Rouen gauche).

La ligne T5 utilisera :

- le site propre de la T1, entre le Pôle d'Échange Multimodal (PEM) Mont Riboudet-Kindarena et le terminus du Mont aux Malades (soit environ 3,8 kilomètres) ;
- La traversée du pont Flaubert sera en site banalisé par des marquages (différents du site propre en enrobé rouge), conformément à la volonté de l'Etat qui en est le gestionnaire ;
- Le reste du tracé, jusqu'à la place Carnot, sera en site propre.

➔ Soit près de 7 kilomètres de site propre sur 8 kilomètres de tracé.

De plus, l'interdistance entre chaque station sera d'environ 500 mètres et dans la mesure du possible, les 12 stations de la ligne seront composées de quais doubles

Les stations seront réparties de la façon suivante :

- 5 stations communes avec T1 :
 - Mont aux Malades
 - Les Coquets
 - Place Colbert
 - Campus
 - Fond du Val
- 1 station dédiée au T5 au sein du pôle d'échange du Mont Riboudet-Kindarena (PEM et P+R).
- 6 stations, propres au T5, réparties comme suit :
 - Quartier Flaubert et Niki de Saint-Phalle, dans le quartier Rouen Flaubert
 - Orléans (connexion avec T4) et Amiral Cécille, sur le boulevard d'Orléans
 - Joffre-Mutualité, place Joffre (connexion avec le tramway)
 - Carnot-Saint-Sever Nouvelle Gare (connexion avec la halte routière de la rive gauche)

L'équipement des stations

Les stations seront toutes équipées des mêmes systèmes que les lignes TEOR, à savoir :

- Un abri, avec son mobilier (assises, panneaux d'information voyageurs, éclairage...)
- A minima, un Distributeur Automatique de Titre de Transport (DAT) par station ;
- Une Borne d'Information Voyageurs (BIV) par abri ;
- Un équipement de sonorisation ;
- Des valideurs selon l'importance de la fréquentation des quais ;
- Un cadre horaire avec un plan de quartier ;
- Une accessibilité maximale (rampe d'accès au quai si nécessaire, bande d'éveil, sonorisation, barrières et mobilier adapté...)
- Selon les espaces, un dispositif de stationnement pour vélo.

Les aménagements aux abords de T5

Des aménagements pour les modes actifs seront réalisés le long des infrastructures de la ligne T5. Il sera ainsi aisé de se déplacer à vélo entre le quartier Rouen Flaubert et la place Carnot-Saint Sever Nouvelle Gare autant que pour rejoindre l'hypercentre de la rive droite. Ces déplacements à pied ou à vélo seront d'autant plus facile qu'il n'y a pas de dénivelé sur ces secteurs.

Le tracé de T5 pourra se poursuivre au-delà de ses terminus (Mont aux Malades et Carnot-Saint Sever Nouvelle Gare) si les études en démontrent l'utilité. Une réflexion est notamment en cours au sein de la Métropole pour étendre le projet à l'Est vers la clinique Mathilde et le quartier Grammont (bibliothèque Simone-de-Beauvoir).

Le niveau d'offre

Lors de la mise en service de la ligne T5, la Métropole envisage de mettre en place la même offre que celle de la ligne T4, à savoir :

- Temps de **parcours estimé à 25 minutes pour une longueur de 8 kilomètres, soit une vitesse de 19,05 km/h, équivalente à la vitesse moyenne des lignes TEOR (18,76 Km/h) ;**
- Au lancement de la ligne T5, la **fréquence sera de 8 minutes en heure de pointe et 10 minutes en heures creuses ;**
- **Amplitude de 5h45 à 00h00.**

Pour accompagner le fort développement engagé sur les quartiers traversés par la ligne T5 (quartier Ouest, Rouen-Flaubert, Saint-Sever, Clémenceau...) mais aussi l'évolution constante de la fréquentation des lignes TEOR, dès leurs mises en services, il est envisagé de pouvoir faire évoluer la fréquence de la ligne très rapidement.

Les principaux équipements et services desservis

Sur plus de la moitié de sa longueur, la ligne T5 va irriguer des sites de la rive gauche qui n'étaient pas ou peu desservis par les transports en communs.

De la rive gauche à la rive droite il s'agit de :

- La future gare SNCF Rive Gauche (terminus)
- La place des Emmurées et son marché (180 m)
- Le centre commercial Saint-Sever (500 m).
- La cité administrative Rive Gauche (200m)
- L'Hôtel du Département (200 m)
- Les commerces du boulevard d'Orléans et de la place Joffre
- La CPAM Rouen Elbeuf (250 m)
- Les quais de Seine Rive Gauche et Rive Droite (250 m)
- Le commissariat de Police rue Brisout-de-Barneville (300 m)
- Le quartier Rouen Flaubert
- Le stade Jean-Mermoz (350 m)

LA CONCERTATION

Le cadre de la concertation

La concertation volontaire engagée par la Métropole concerne les secteurs du Mont-Riboudet, du boulevard d'Orléans et du Cours Clémenceau sous maîtrise d'ouvrage de la Métropole. Sur le secteur Rouen Flaubert, sous maîtrise d'ouvrage de Rouen Normandie Aménagement, la T5 a été intégrée à la réflexion engagée sur la mobilité au sein du nouveau quartier.

Sur les 8 kilomètres de tracé du projet T5, 4,3 kilomètres sont existants (voies actuelles de T1) et ne seront pas modifiés à l'occasion de la mise en service de la nouvelle ligne T5. Il reste donc à créer et à aménager :

- La liaison entre le pont Flaubert et le Pôle d'échange multimodal (PEM) Mont-Riboudet. La réalisation de ce secteur qui s'étend sur 1,00 kilomètre devra respecter les contraintes réglementaires et techniques liés à l'autoroute A150.
 - Intégration des aménagements cyclables
 - Jonction au niveau du quartier des Docks pour connecter le pont au pôle d'échange multimodal
- Le tronçon situé au niveau du futur Quartier Rouen Flaubert. Ce secteur qui s'étend sur 1,50 kilomètre sera réalisé dans le cadre des aménagements du futur quartier Rouen-Flaubert pour lequel une nouvelle étape de concertation a été engagée en 2022. En ce sens, les éléments recueillis dans le cadre de la concertation T5 concernant ce secteur ont servi de base de réflexion pour les travaux engagés sur les enjeux de mobilités dans le cadre de la concertation Rouen Flaubert.
- Les tronçons concernant les secteurs « Boulevard d'Orléans » et « Cours Clémenceau » qui s'étendent sur 1,20 kilomètres et dont l'aménagement lié à la nouvelle ligne T5 se feront :
 - De façade à façade sur le boulevard d'Orléans,
 - Des façades Nord (coté Seine) aux bordures de voirie existantes au Sud du boulevard (en limite de la zone arborée) sur le Cours Clémenceau.

Cibles de la concertation :

☑ **Grand public** : toute la communication sur cette concertation s'adressait à l'ensemble d'habitants de la Métropole

☑ **Citoyens** : la liste de diffusion de citoyens qui participent habituellement a été également ciblée

☑ **Riverains** : un boitage a été opéré dans un rayon de 500 mètres autour du futur tracé de T5 auprès de 5845 foyers

☑ **Acteurs économiques** : commerçants du secteur

☑ **Acteurs associatifs** : notamment l'association de cyclistes Sabine

☑ **Institutions** : Ecoles du secteur, Hôtel du Département et la Cité administrative

☑ **Autres** : une séance de travail spécifique a été proposée au CDD et leurs membres ont été invités à participer à l'ensemble de modalités proposées dans le cadre de cette concertation

Outils mobilisés :

- Atelier participatif
- Réunion publique
- Balade urbaine
- Cartographie participative
- Rencontres de proximité
- Questionnaire

Autre : rencontres dédiées avec certains usagers du secteur : école Anne Sylvestre, école de musique, église/paroisse Jean-Baptiste de la Salle, commerçants, Hôtel du Département, Cité administrative et anciens combattants

Objectifs généraux et opérationnels de la concertation

Cette démarche participative consiste à **organiser un espace de dialogue** permettant d'associer les citoyens à l'élaboration d'un projet de transport en commun structurant pour le territoire et est aussi l'occasion pour la Métropole Rouen Normandie, aménageur du projet, d'**améliorer et actualiser ses connaissances** sur les usages autour du tracé de la nouvelle ligne T5 et sur les transports en service qui interagiront avec cette nouvelle ligne.

En ce sens, recueillir l'expertise d'usage des riverains, des usagers des lignes de transports en commun (L33, T1, ...), des personnes qui circulent au sein de ces secteurs (en voiture, à vélo, à pied, en trottinette, ...), des entreprises et des associations a permis 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 de celles et eux qui en bénéficieront au quotidien.

Les sujets ouverts à la concertation et les invariants

La Métropole a identifié, selon les contraintes qui lui sont imposées, plusieurs **thématiques** qui ont été soumises 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 ?
- **Les conditions de 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, ...) ?

Certains éléments du projet ne peuvent être modifiés en raison de contraintes techniques, réglementaires ou d'avancement du projet.

La Métropole Rouen Normandie a identifié plusieurs de ces **invariants** :

- le tracé qui permet le renforcement de la T1, la desserte du nouveau quartier Rouen Flaubert et le désenclavement du Boulevard d'Orléans et du Cours Clemenceau
- 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 janvier 2026

Les modalités d'information et communication

Pour accompagner le lancement de la concertation et l'organisation de chaque modalité participative, nous avons déployé des modalités d'information et de communication spécifiques.

Lettre information sur le projet

Diffusée en octobre 2021 à 5 845 exemplaires, cette [lettre d'information](#) a permis une première prise de connaissance synthétique du projet et annonçait l'ouverture de la concertation. Ce document a fait l'objet d'une diffusion par boitage dans un rayon de 500 mètres autour du futur tracé de T5.

Plaquettes informatives balades urbaines

A l'occasion des balades urbaines de février 2022 un [livret de participation](#) nous a permis de recueillir de manière organisée les attentes citoyennes, il contenait également un détachable permettant aux participants de récupérer les informations clés du projet. Des [flyers](#) ont été également édités et largement diffusés afin d'inviter les commerçants du quartier à participer à des balades qui leur ont été dédiées.

Une [plaquette informative](#) présentant le projet et les évolutions de celui-ci grâce à la concertation a été également éditée à l'occasion des balades urbaines de janvier 2023.

Page dédiée sur JeParticipe

La page dédiée au projet sur JeParticipe, la plateforme de participation citoyenne de la Métropole Rouen Normandie, mise en ligne le 20 octobre 2021, a été le point d'information central de la concertation. Les visiteurs ont pu y consulter les informations générales sur le projet et contribuer aux différentes modalités de participation numériques qui leur ont été proposées (questionnaires 1 et 2, carte participative, commentaires libres) et s'inscrire aux événements organisés (balades, rencontres, ateliers).

<https://jeparticipe.metropole-rouen-normandie.fr/concertation-publique/dialogue-citoyen-sur-le-projet-de-nouvelle-ligne-t5>

Cette page a été la plus visitée du site [JeParticipe](#) en 2022 avec plus de 10 200 vues.

Campagne sur les réseaux sociaux

Durant toute la durée de la concertation, la page Facebook de la participation citoyenne a servi de relai pour informer des modalités de participation citoyenne. En outre, la concertation T5 a bénéficié d'un relai sur le Facebook de la Métropole Rouen Normandie.

Un total de 19 posts ont été publiés sur Facebook afin de communiquer sur les différentes échéances.

Liste de diffusion de la participation citoyenne

Durant toute la durée de cette phase de concertation, les personnes abonnées à la lettre de la participation citoyenne, transmise via l'adresse jeparticipe@metropole-rouen-normandie.fr ont reçu les informations concernant les événements relatifs au dialogue citoyen sur la nouvelle ligne T5.

→ Pour plus de détails sur les supports numériques de communication, veuillez consulter [l'annexe communication numérique](#).

Affiches

En amont de chaque événement, une campagne d'affichage a été organisée sur certaines stations de bus, métro et TEOR. Des opérations d'affichage ont été réalisées en « dos de conducteur » (cf photo) ou sur les écrans animés présents dans les métros et TEOR du réseau Astuce.



Les modalités de la concertation

Secteur 1 : Orléans/Clémenceau

Questionnaire secteur 1 (numérique et papier)

Pour lancer le dialogue citoyen, cette première étape a permis d'établir un diagnostic partagé, puis d'identifier et hiérarchiser les grands enjeux à intégrer dans le projet en fonction des expériences d'usage des participants, notamment sur le **secteur Orléans/Clémenceau**. Cet outil participatif a aussi permis d'identifier les personnes qui souhaitent s'impliquer activement durant la concertation et qui se mobiliseraient à l'occasion de balades urbaines et d'ateliers.

Le questionnaire a été mis en ligne **du 20 octobre 2021 au 14 janvier 2022** sur JeParticipe. En outre, ce questionnaire été dupliqué en format papier, de nombreux exemplaires ont été disposés chez les commerçants volontaires du secteur avec une urne de collecte. Tous ces éléments ont ensuite été collectés par nos soins et intégrés à l'analyse de ces premières contributions du dialogue citoyen sur le projet de Nouvelle Ligne T5.

Ce questionnaire a permis de récolter **574 contributions** au total (533 en version numérique + 41 en version papier), en voici la synthèse :

Constats formulés

- Faible densité de nature, peu qualitative et segmentée
- Sur-présence du béton dans un espace majoritairement minéralisé, conçu pour la circulation et le stationnement des voitures
- Densité de trafic motorisé bruyant et polluant qui prend trop de place sur les mobilités actives (vélo/marche)
- Peu d'espaces et d'équipements de détente et de partage sécurisés
- Secteur aussi peu attractif qu'attractif, globalement délaissé et triste, présentant des lacunes d'entretien renforçant un sentiment partagé d'insécurité

3 grandes tendances se dessinent

- Humaniser la ville et penser la régulation thermique, en remplaçant le bitume par de la végétalisation qualitative entretenue, dans le but de réinstaller durablement une forme de nature en ville
- Partager et aménager l'espace de manière à garantir des accès faciles et sécurisés pour tous
- Ne pas penser l'aménagement seulement sous le prisme des déplacements en équipant le secteur de manière à favoriser la socialisation

Les premières propositions concrètes des participants

- Créer un parc
- Proposer une offre complémentaire de verdure à hauteur d'humain
- Eviter les carrés de pelouse coincés entre 2 voies de circulation
- Proposer des espaces verts et de détente qualitatifs
- Créer une trame verte de mobilité active
- Végétaliser les façades et les toits d'immeubles
- Valoriser les arbres existants
- Libérer le sol du goudron en créant des bandes parallèles aux trottoirs utiles aux poussettes, fauteuils roulants, caddies, ...
- Installer des bancs, tables de pique-nique, parc de jeux

→ Pour plus de détail sur les contributions formulées, veuillez consulter le [bilan du questionnaire n°1](#).

Les premières rencontres de proximité - 7 et 9 décembre 2021

L'équipe projet s'est rendue sur site pour présenter le projet, échanger avec les passants, répondre aux questions et recueillir les avis et contributions sur le projet de Nouvelle Ligne T5. Les premières rencontres, organisées les 7 et 9 décembre 2021, ont aussi permis de présenter le projet et la démarche de concertation, faire connaître le questionnaire en ligne et en distribuer une version papier pour les personnes plus à l'aise avec ce type de format, d'échanger avec les riverains et passants en micro-trottoir et de répondre aux premières questions que soulève le projet. Nous comptons pour cet évènement environ **1000 interactions**. Les dates des rencontres et toutes les modalités de concertation ont été présentés dans la [lettre d'information](#) diffusée dans les foyers du secteur lors du lancement de la concertation.

Carte participative

Cette carte a été accessible sur la page dédiée au projet sur la plateforme JeParticipe. L'objectif était de permettre aux participants de contribuer à enrichir cette base visuelle pour faire sortir les problématiques et points d'attention pour dégager les enjeux relatifs à chaque tronçon du tracé de la ligne T5.

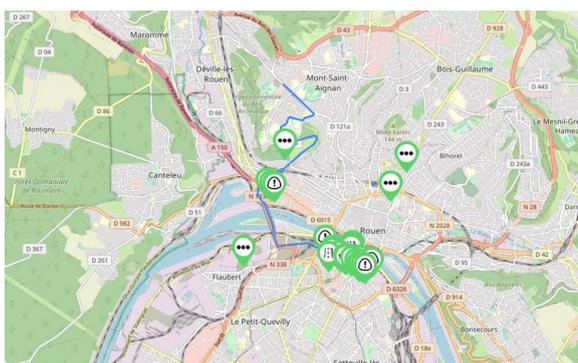


Figure 1 Vision d'ensemble des contributions



Figure 2 Focus sur les contributions Orléans-Clémenceau

La trentaine de contributions formulées concernent majoritairement :

- L'élargissement de l'offre TEOR
- La sécurisation des flux de déplacement par les aménagements proposés
- La création d'aménagements cyclables propres et sécurisés
- L'équipement des stations TEOR
- L'entretien du secteur
- L'accès aux services alentours
- Les liaisons entre T5 et le reste du réseau
- La place aux espaces verts et mobiliers urbains

→ Pour plus de détail sur les contributions formulées, veuillez consulter [le bilan de la carte participative](#).

Les premières balades urbaines

Les aménagements conséquents du secteur Orléans/Clemenceau ont conduit la Métropole à proposer des balades qui ont été organisées sur site. A travers ces [balades](#) en groupes, des échanges sur l'état actuel du site et ses usages, ainsi que sur ses évolutions potentielles ont permis d'alimenter la réflexion collective sur le projet et le diagnostic partagé en cours concernant ce secteur. Ces balades ont eu lieu les 22 et 24 février 2022 à 12h15 puis le 26 février à 9h30 et ont permis de mobiliser **une trentaine** de personnes (entre 7 et 10 personnes à chaque balade).



En parallèle des balades dédiées au grand public, la Métropole a proposé à une trentaine de commerçants des secteurs Orléans et Joffre/Clémenceau de venir enrichir et partager le diagnostic afin qu'il prenne en compte avec exactitude leurs besoins et contraintes du quotidien, ainsi que leur vision du projet. Ces [balades](#) ont eu lieu le **21 février à 19h15 (secteur Orléans) et le 22 février à 19h (secteur Joffre/Clémenceau)**.

Plusieurs sujets ont émergé lors de ces balades :

- D'abord, les commerçants du secteur ont évoqué la question de la sécurité, le « turn over » des commerces, le stationnement, l'indemnisation en phase travaux, l'accès aux commerces pendant les travaux, les livraisons, les sens de circulation, la lisibilité des pistes cyclables, l'accès PMR aux commerces.
- D'autres part, le grand public s'est quant à lui, plutôt focalisé sur la renaturation du secteur et son verdissement à hauteur d'humain, la sécurisation aux abords des écoles, les nuisances liées à la phase travaux, le stationnement des camions gênant la circulation des piétons, la pacification du secteur et l'apaisement de l'espace public, la connexion cyclable avec le Pont Flaubert et le fait qu'il n'y ait pas de site propre sur le pont Flaubert.
- Enfin, plusieurs propositions, faisant écho aux réponses au questionnaire n°1, ont été formulées. Elles concernaient notamment la création de véritables espaces verts et de détente qualitatifs, d'une trame verte de mobilité active (éviter les carrés de pelouse coincés entre 2 voies de circulation), végétaliser les façades et les toits d'immeubles du secteur, valoriser les arbres existants, installer des bancs, tables de pique-nique, parc de jeux, partir du principe qu'un espace où on circulera n'est pas obligatoirement un espace à bétonner (on peut marcher sur de la terre ou de l'herbe, même s'il est nécessaire de garder une bande goudronnée pour les poussettes, fauteuils roulants...).

Les ateliers participatifs

Les ateliers participatifs ont été organisés les 28 (format numérique) et 29 mars 2022 (au 108 - siège de la Métropole). Ces rendez-vous participatifs ont été alimentés par les résultats tirés de la phase de diagnostic (questionnaire, rencontres de proximité, balades urbaines).

Ces ateliers ont permis de :

- Rappeler le contexte d'émergence du projet et de ses objectifs
- Présenter le bilan du questionnaire 1 ayant servi de base de réflexion pour la conception des premières esquisses du projet
- Présenter des premières esquisses et des variantes d'aménagement
- Travailler en groupe (présentiel) ou sur un tableau collaboratif numérique (distanciel) pour identifier les bénéfices et point faibles de chaque variante

Nombre de participants : **23 personnes** pour les deux ateliers confondus



Différents sujets ressortent des échanges et des travaux engagés pendant ces ateliers :

- Les perspectives d'évolution de la Nouvelle Gare et notamment la capacité de T5 à satisfaire les demandes des voyageurs au terme du développement de la gare ;
- La mobilisation rendue complexe du fait de la temporalité du projet, et donc la représentativité des groupes de personnes qui s'impliquent dans une concertation ;
- L'ambiance des secteurs Orléans et Clémenceau ;
- L'inquiétude et les changements d'habitude à prévoir en matière de stationnement, des abords des commerces et de l'impact des aménagements sur leur activité, des alentours du marché coté Clémenceau ;
- L'impact que pourraient avoir les embouteillages actuels sur le pont Flaubert puisque T5 n'y circulera pas en site propre comme sur le reste de son parcours ;
- La sécurisation des voies cyclables dans le secteur ;
- La suppression de la circulation sur le boulevard d'Orléans au niveau des écoles proposé dans un scénario ;
- Le bénéfice de varier les modes de déplacement plutôt que d'accroître la place de la voiture dans les nouveaux aménagements dans un contexte urbain où tout le monde circule au même moment dans la journée ;
- L'accès aux services comme la Maison départementale des personnes handicapées de la Seine-Maritime ;
- La priorité des transports en commun aux feux, sur le postulat que l'état de la circulation s'aggraverait davantage.

→ Pour plus de détails, vous pouvez consulter les comptes-rendus de chaque atelier : [28 mars](#) et [29 mars 2022](#).

Les deuxièmes rencontres de proximité (11 et 13 octobre 2022)

D'autres rencontres ont eu lieu les 11 et 13 octobre 2022, elles ont permis de présenter les avancées du projet, de répondre aux questions, d'identifier les points de tension. Ces événements ont permis d'interagir avec **environ 200 personnes**.



La deuxième session de balades urbaines du secteur Orléans/Clémenceau (les 26 et 28 janvier 2023)

A travers des balades en groupes, la Métropole a pu présenter les avancées du projet sur plan, le calendrier des travaux et répondre aux questions que suscite le projet. Ces balades ont permis de rassembler une **quarantaine de personnes** au total.

Secteur 2 : Mont Riboudet – Kindarena

Questionnaire secteur 2

Le deuxième questionnaire, qui a obtenu **181 réponses** en ligne sur JeParticipe du 2 au 30 juin, a permis de compléter et partager le diagnostic sur le secteur du Mont-Riboudet. Son objectif était d'identifier et de comprendre les utilisations du secteur Mont Riboudet - Kindarena, ainsi que de recenser les personnes volontaires pour suivre activement les actualités du projet et/ou participer aux événements organisés dans le cadre du dialogue citoyen.

Ce questionnaire a révélé que, selon les participants, l'intérêt de la future desserte de la ligne T5 dans le secteur concerne principalement la facilitation de l'accès à la rive gauche (23%), une meilleure desserte de la cité universitaire de Mont Saint Aignan (19%), le soulagement de la ligne T1 (19%) et la desserte du futur quartier Rouen Flaubert. Ces aspects sont d'ailleurs les principales motivations derrière ce projet de nouvelle ligne à haut niveau de service. Parmi les autres contributions, il a été noté que les répondants accordent une attention particulière à la desserte des entreprises situées le long du tracé de la ligne T5.

De plus, les répondants se sont exprimés de manière proportionnelle en faveur d'un meilleur partage des espaces afin de faciliter les déplacements (30%), de la mise en place de lieux pour s'asseoir et se reposer (26%) et d'une meilleure signalétique entre les modes de déplacement piétons, vélo et transports en commun (23%).

Les axes d'amélioration formulés concernent principalement la répartition des modes de déplacement dans l'espace et le souhait d'une répartition plus équitable, sécurisée et claire, en faveur des modes de déplacement actifs tels que le vélo ou la marche.

→ Pour plus de détails vous pouvez consulter [le bilan de ce questionnaire](#).

Les rencontres de proximité



Le 14 juin de 16h à 19h des rencontres de proximité ont été organisées sur l'esplanade du Mont Riboudet à Rouen. Le premier objectif était d'informer les usagers sur la future ligne T5 et plus spécifiquement sur l'insertion dans le secteur Pont Flaubert / Mont Riboudet / Mont-Saint-Aignan. Le second objectif était de recueillir l'avis des usagers à l'aide d'un questionnaire également mis en ligne. Les usagers ont été informés de la tenue de ce temps d'information par voie électronique et par affichage, une semaine avant. Cette rencontre a permis de recueillir l'avis d'une centaine de personnes interrogées en direct. L'accueil des usagers était très cordial et les personnes interrogées ont manifesté un intérêt pour la future ligne. L'équipe d'enquêteur a noté une appréciation plutôt positive du quartier Mont Riboudet par les usagers et une satisfaction globale du niveau de service de transports en commun. L'utilisation du parking relais semble fluide, et la connexion piétonne avec les transports en commun bien identifiée.



Tout au long de la concertation

Cahiers d'acteurs

Suite la présentation du projet aux associations de cyclistes du territoire, l'association SABINE a transmis une contribution au sujet de la continuité des aménagements cyclables au niveau de la Place Joffre (secteur 2).

→ Vous trouverez [ici cette contribution](#).

Commentaires libres

En complément, la page dédiée au projet sur JeParticipe disposait d'un module commentaires permettant à toute personne qui le souhaite de faire une contribution libre sur le sujet, et ceci tout au long de la période de concertation. Un total de **30 commentaires** libres a été comptabilisés et analysés par la maîtrise d'œuvre.

Contribution du Conseil de Développement Durable métropolitain (CDD)

Une réunion de présentation du projet a été proposée en visioconférence (dans un contexte de crise sanitaire COVID) aux membres du Comité changement climatique et aménagement du territoire (CCCAT) du CDD le 1^{er} mars 2022 ([compte rendu](#)). Par ailleurs, le projet T5 a fait l'objet de discussion, notamment lors de la présentation de la contribution du Comité des Transports en Commun de l'agglomération rouennaise du quartier Rouen-Flaubert, que traversera T5 ([contribution consultable ici](#)). Si la contribution est ciblée sur un secteur, les propositions formulées peuvent s'appliquer au-delà des frontières du quartier. Il ressort donc de cette contribution :

« D'abord la nécessité absolue de travailler avec un très grand soin la localisation des stations et la qualité de leurs cheminements d'approche. Il est notamment fondamental qu'une continuité fluide soit assurée, pour les usagers, de la descente du bus à leur domicile, en rencontrant sur leur chemin les commerces de proximité :

TEOR → commerces → domicile

L'efficience de cette continuité est l'un des leviers déterminants de la réussite du transfert modal de l'automobile vers les transports en commun.

Ensuite l'intérêt que présenterait un prolongement vers l'écoquartier de la ligne de bus 41, de sorte à établir ainsi une liaison directe entre ce dernier, Petit Quevilly et Sotteville (cette proposition est devenue réalité depuis la recomposition du réseau TC en septembre 2023 et la ligne est la 33).

Et enfin l'utilité de préparer l'avenir, et notamment l'aménagement, le jour venu, du futur tram-train qui reliera Rouen à Elbeuf, en réutilisant la voie ferrée inusitée passant par Grand Couronne. Entre Rouen et Petit Quevilly, ce tram-train pourrait circuler sur les voiries urbaines afin d'assurer une desserte de meilleure proximité, et serait donc amené à emprunter la plateforme du T5. Il serait donc souhaitable que cette dernière soit dès l'origine établie selon des normes techniques permettant cette évolution.

Pour en terminer avec les transports en commun, précisons que l'objectif fixé en termes de parts modales (16 %) est insuffisant : ce taux est celui qui devrait être atteint sur l'ensemble de l'agglomération à l'horizon 2030. Un écoquartier se doit de faire mieux, et donc tendre vers une part modale au moins égale à 20 %.

A titre de référence, dans l'écoquartier de Stockholm qui ressemble au nôtre, la part modale des transports collectifs (tramway + navette fluviale) s'élève à 50 %, et même 60 % sur le créneau des déplacements domicile-travail. »

PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS ET APPORTS DE LA CONCERTATION

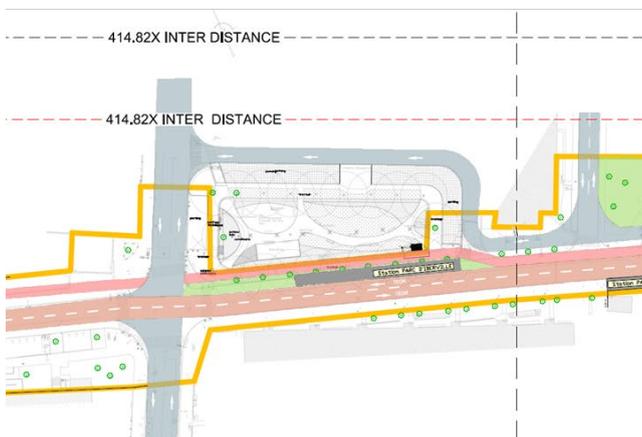
Enseignement 1 : nécessité d'intégrer le parc dans le périmètre du projet

Les échanges avec les participants à la concertation ont permis de souligner la nécessité d'inclure le parc d'Iberville, situé sur le boulevard d'Orléans, dans le projet. Il a également été important de consulter les services de la Ville de Rouen, qui envisageaient un projet aux abords du parc.

Ainsi, grâce à la concertation, le projet T5 a été modifié pour prendre en compte cet espace, ce qui a doublé la superficie du parc, passant de 1600 à 3200 m². La concertation a également permis de travailler avec les associations de boulistes pour créer deux terrains adaptés (un terrain de pétanque et un terrain multi-jeux pour le molkky, le badminton ou autres activités), rénover les toilettes, prévoir des tables de pique-nique, maintenir les aires de jeux et prévoir la création de végétation à échelle humaine.

Il a également été souligné la nécessité de placer l'arrêt de bus Amiral Cécile au niveau du parc.

Scénario d'aménagement avant concertation



Scénario d'aménagement après concertation

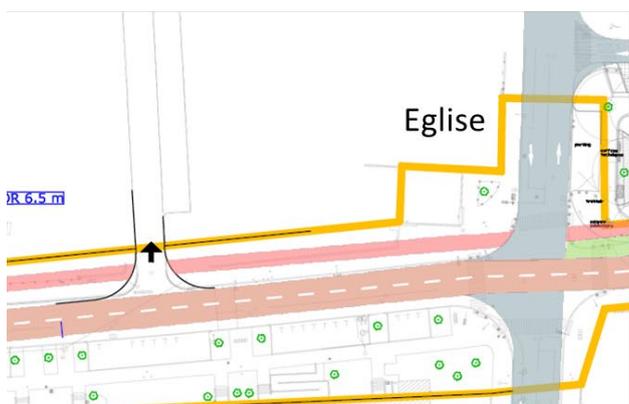


Enseignement 2 : des aménagements favorables au sentiment de sécurité

Après avoir consulté les services de la Ville de Rouen et la Police Municipale, il a été constaté qu'il était nécessaire de réaménager cet espace qui est squatté et qui crée des zones d'ombre favorables aux activités illicites. Afin de remédier à cela, il est prévu de réduire la hauteur d'un mur en briques pour ouvrir l'espace et créer des chemins piétonniers éclairés.

Ainsi, la concertation a permis d'intégration au périmètre du projet le réaménagement de l'espace vert de l'Eglise Jean-Baptiste De La Salle.

Scénario d'aménagement avant concertation

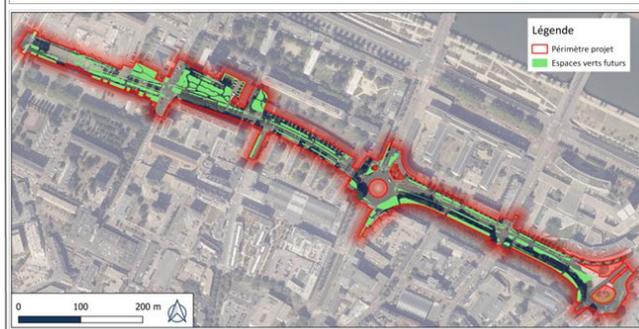
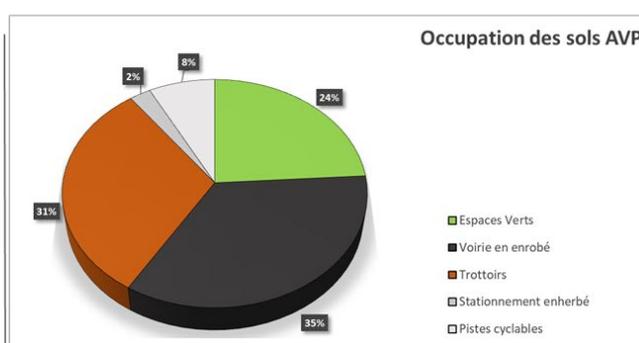
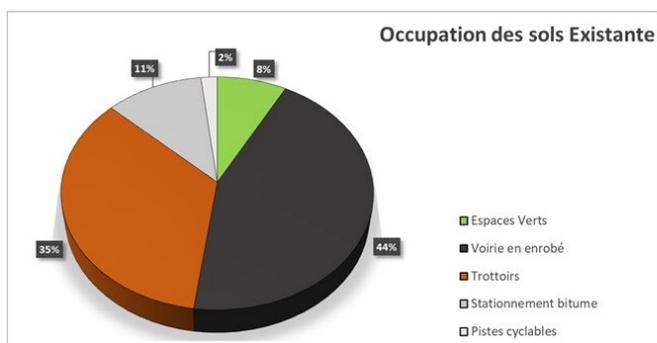


Scénario d'aménagement après concertation



Enseignement 3 : création d'espaces verts généreux en désimperméabilisant des espaces

Afin de répondre aux attentes citoyennes exprimant leur souhait de voir des espaces végétalisés dans ce quartier et des îlots de fraîcheur, l'équipe de maîtrise d'œuvre a pu fixer un objectif ambitieux de réduction des surfaces imperméables au profit d'une végétation plus dense, qui serait à hauteur d'hommes et permettrait de gérer les eaux pluviales qui s'écoulent. Ainsi, le projet comprendra 25% d'espaces verts supplémentaires (par rapport à l'état initial).



Il a également a été décidé d'intégrer la végétalisation des quais des stations TEOR pour l'ensemble du tracé. Cette initiative consiste à planter un arbre par quai et à créer des plantes à l'arrière des abris. De plus, les toits des abris seront également végétalisés.

Aménagement arrêt type avant concertation



Aménagement arrêt après concertation



Enseignement 4 : maintien de fonctionnalité pour des commerçants

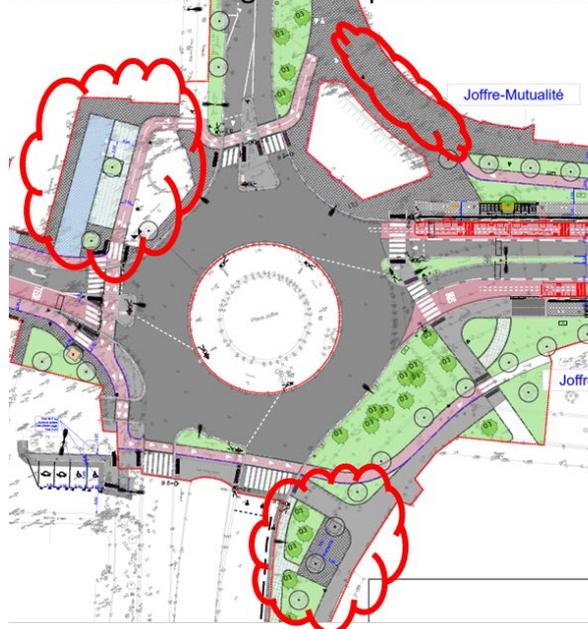
Après avoir écouté les commerçants, des modifications ont été apportées au projet initial en ce qui concerne les fonctionnalités prévues. Ces adaptations comprennent les éléments suivants :

- Le maintien du stationnement du côté nord-ouest de la Place Joffre.
- La création de terrasses pour les restaurants du côté sud-est et nord-est de la Place Joffre.

Scénario d'aménagement avant concertation



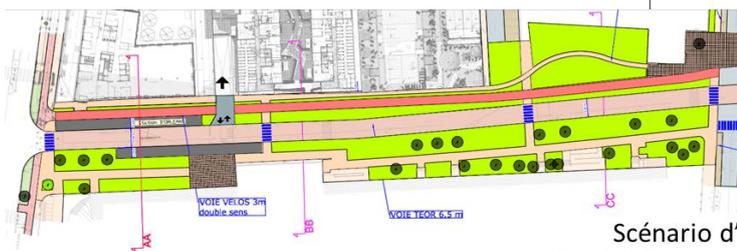
Scénario d'aménagement après concertation



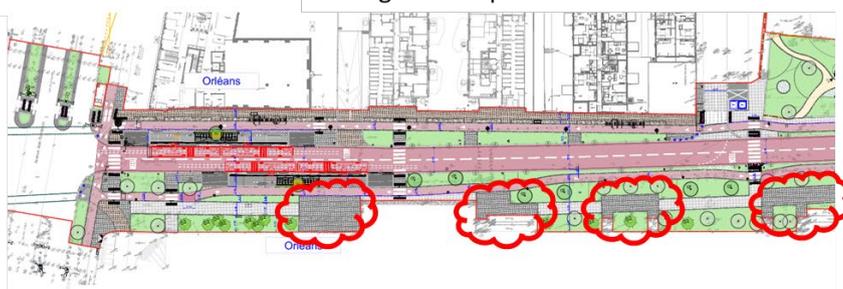
Enseignement 5 : des espaces d'attente qualitatifs et sécurisés pour l'école Anne Sylvestre

Après avoir consulté l'Ecole A. Sylvestre et les enseignants, il a été décidé de renforcer la sécurité devant l'école et d'aménager des parvis et des espaces d'accueil de qualité près des différentes entrées. Ainsi des zones pavées, équipées de bancs et d'éclairage, ont été ajoutées au projet T5.

Scénario d'aménagement avant concertation



Scénario d'aménagement après concertation



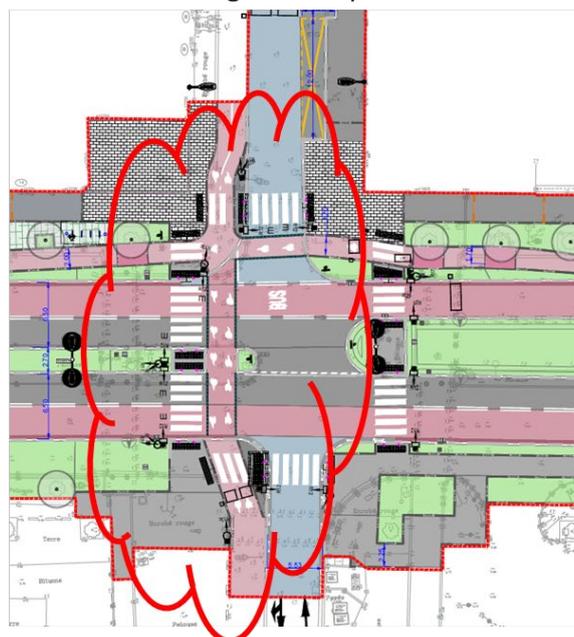
Enseignement 6 : des aménagements cyclables conformes aux usages

Après avoir consulté les associations cyclistes, il a été décidé de maintenir une piste cyclable bidirectionnelle sur le côté du carrefour de la rue St Sever, malgré le fait que le projet initial prévoyait une reconfiguration du carrefour conformément aux recommandations du CEREMA. Ainsi, le scénario retenu est celui qui était souhaité par les associations.

Scénario d'aménagement avant concertation



Scénario d'aménagement après concertation



De plus, des raccordements aux rues Desseaux, Champlain et Lafayette ont été ajoutés afin de faciliter l'insertion des vélos et d'améliorer la sécurité des déplacements.

Scénario d'aménagement avant concertation



Scénario d'aménagement après concertation



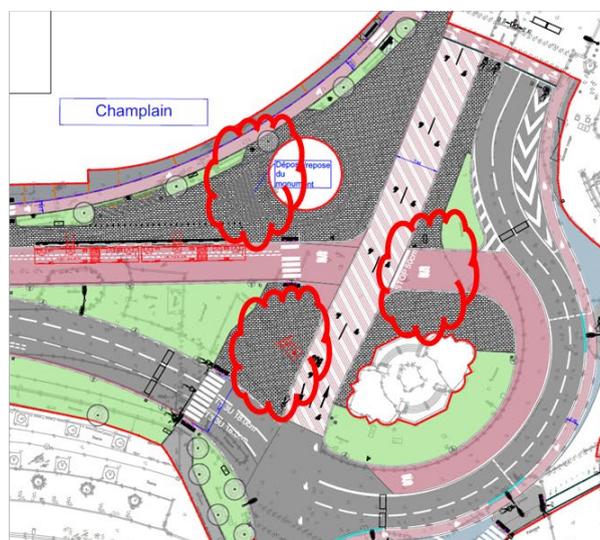
Enseignement 7 : Déplacement de stèles Place Carnot

Après avoir apporté des modifications au projet T5 concernant le terminus Place Carnot, des échanges ont eu lieu avec les anciens combattants afin de prendre en compte les déplacements des stèles tout en garantissant leur accès lors des différentes cérémonies annuelles.

Scénario d'aménagement avant concertation



Scénario d'aménagement après concertation

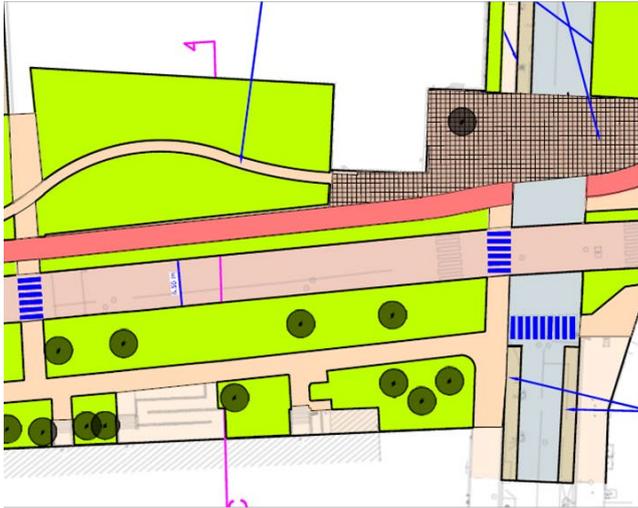


Renforcement de la sécurité devant les écoles du boulevard d'Orléans avec la création de parvis devant chaque entrée.

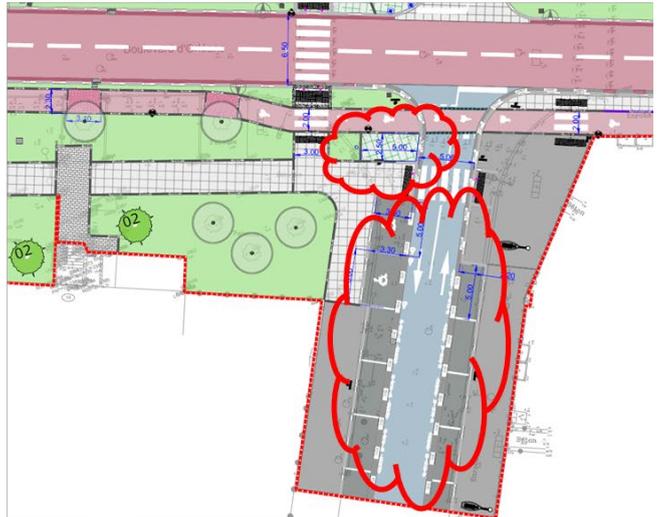
Enseignement 8 : du stationnement dépose-minute pour l'école de musique

À la suite des discussions avec l'Ecole de Musique, le projet T5 a pu inclure des places de stationnement de courte durée devant l'école, au niveau de la rue Poret de Blossesville, ainsi qu'une place dédiée au chargement et déchargement des camionnettes transportant le matériel.

Scénario d'aménagement avant concertation



Scénario d'aménagement après concertation



CONCLUSIONS

L'organisation des modalités participatives de ce dialogue citoyen et la communication engagée ont subis le contexte de restrictions dues à la crise sanitaire du COVID. La Métropole s'est donc adaptée du mieux possible pour proposer différents formats numériques (page dédiée sur JeParticipe, questionnaire, carte participative, ateliers en visioconférence), et présentiel (rencontres de proximité, visites commerçants, balades urbaines, ateliers participatifs).

D'importants moyens ont été engagés pour la mobilisation du public et des acteurs du secteurs (commerces, entreprises, associations, collectifs, habitat collectif, services publics...). **Près de 2000 personnes ont ainsi pu s'exprimer sur le projet.** Même si ce bilan n'est pas considéré satisfaisant au regard des objectifs que s'est fixé la Métropole en matière de mobilisation citoyenne dans l'élaboration de projets urbains structurants, **les retours qualitatifs ont permis de faire évoluer le projet d'aménagement de manière significative.**

Les agents en charge du projet et du suivi de la concertation ont bénéficié, lors des différents événements organisés, d'un accueil favorable et ont constaté que le projet de nouvelle ligne T5 était majoritairement bien reçu par les habitants et usagers du secteur.

En partant d'un projet avec beaucoup d'invariants, dont les marges de manœuvre étaient fortement limitées, les différentes étapes de la concertation ont permis d'établir un diagnostic partagé -et cela dès le démarrage des études de Maîtrise d'Œuvre- puis, de venir enrichir le projet au fur et à mesure de l'avancé des différentes phases d'études et enfin de créer des rapports de proximité avec un quartier qui se sentait délaissé.

En effet, de nombreuses personnes ont partagé leur crainte que le projet apporte davantage de nuisances et les discussions ont mis en lumière un sentiment partagé d'abandon par -la puissance publique- du quartier Boulevard d'Orléans/Clémenceau. De nombreux habitants, usagers et commerçants se sentent démunis face à une ambiance pesante et un fort sentiment d'insécurité.

En outre, nous avons constaté l'ambiguïté très forte dans le discours des personnes, entre le souhait que les futurs aménagements intègrent davantage d'espaces piétons et de nature, et le mécontentement affirmé que ces apports aient un impact sur la quantité de stationnements proposés. Nous notons par ailleurs que la temporalité du projet, dont la mise en service est prévue en 2026, a aussi complexifié la mobilisation citoyenne. C'est donc à la Métropole et aux collectivités locales de continuer à diffuser et entretenir une culture de la participation citoyenne pour que les habitants et usagers du territoire aient conscience du moment opportun pour que leurs contributions et propositions puissent être intégrées aux projets.