



Séance de travail sur la T5

CDD - Comité changement climatique et aménagement du territoire (CCCAT)

Mardi 1^{er} mars 2022 – en visioconférence

Nombre de participant·es : environ 22 (voir liste en fin du présent compte-rendu)

Durée : 2h

Animation :

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

Intervention :

Ludovic LETELLIER, chargé des opérations du T5, Métropole Rouen Normandie

Alexandre LEBAS, directeur du groupement de maîtrise d'œuvre du secteur 1 (INGETEC-FOLIUS-CABINET MERLIN)

Le support de présentation est transmis aux membres du comité en complément de ce compte-rendu.

Introduction

En introduction, Isadora GUERRA a proposé que pour les opérations d'urbanisme, les membres du CCCAT s'organisent pour suivre les concertations en cours en participant aux différentes modalités proposées (ateliers, balades, réunions...). Soit par binôme, soit par petits groupes, au choix.

En outre, Ludovic Letellier, chargé des opérations du T5, a expliqué que les questions relatives à l'ensemble du réseau Astuce seront traitées à l'occasion de la présentation de la recomposition du réseau métropolitain qui aura lieu le 22 mars 2022. Cette explication fait suite à la contribution envoyée par Corinne Castela (Theleme) qui sera donc traitée à ce moment car la réflexion formulée dépasse le seul projet de nouvelle ligne T5.

Présentation du projet de nouvelle ligne T5 et du dialogue citoyen engagé depuis le 20 octobre 2021

Ludovic Letellier a ensuite rappelé que le projet de nouvelle ligne T5 naît d'une décision de la Métropole prise fin 2020 de répondre à un appel à projet lancé par l'Etat relatif aux Transports Collectifs en Site Propre. Le dossier de candidature a été déposé en avril 2021, et a par la suite reçu un avis favorable sous réserve que les travaux soient effectués au plus tard en 2025.

Le tracé de T5 est réparti entre plusieurs maîtrises d'œuvre :

- Le groupement INGETEC-FOLIUS-CABINET MERLIN, retenu en début d'année 2022, a la charge du secteur 1 qui s'étend de la place Carnot jusqu'à l'entrée du quartier Rouen Flaubert.
- Au sein de ce quartier, la maîtrise d'ouvrage a été attribuée à Rouen Normandie Aménagement avec qui la Métropole travaille en étroite collaboration pour assurer une cohérence dans les projets menés.
- Ensuite, le secteur 2, qui va de la sortie du Pont Flaubert jusqu'au pôle d'échange multimodal du Mont Riboudet, a été attribué mi-février au groupement INGEROP-ESPACE LIBRE-TODOMODO.
- Enfin, passé le Mont Riboudet, le T5 suivra les aménagements de nos jours utilisé par le T1 jusqu'au terminus du Mont Aux Malades (pas de travaux prévus sur ce tronçon).

Ludovic Letellier a précisé que sur le Cours Clémenceau, en parallèle du projet T5, une réflexion a été engagée au sujet des stationnements situés sous les arbres, dans le cadre du projet « Cœur de Métropole. En outre, rue Saint-Sever une réflexion sur la marchabilité et les modes doux est en cours.

→Le détail de cette présentation est disponible dans le diaporama présenté lors du comité

Premiers échanges sur la présentation générale du projet

Benoit LECLERC (Réseau AMAP) : *Le site propre du TEOR sera-t-il également accessible aux vélos, comme c'est le cas actuellement sur certains tronçons du réseau ?*

Sur le principe, la Métropole a expliqué qu'il était prévu la dissociation entre les espaces dédiés aux cyclistes et ceux dédiés aux transports en commun. Dans les hypothèses actuelles du T5, la mutualisation est analysée car elle présente un certain nombre d'avantages, surtout dans des secteurs où l'espace de façade à façade est étroit et contraint. Il s'agit aussi d'imperméabiliser le moins possible le secteur et de préserver les espaces naturels existants. A ce sujet, **Sandrine LE DOARE (Sabine)** a indiqué « *ce qui serait bien c'est aussi d'éviter d'utiliser le réseau cyclable comme une variable d'ajustement... mais bien d'avoir un parcours cyclable uniforme et continu sur l'ensemble du trajet contrairement à ce qui s'est fait sur la T4* ».

Aurèle Rattiez (YAKAFOKON Normandie) : *Que deviendront les anciens TEOR après le passage de la flotte actuelle en véhicule électrique ?*

La Métropole a répondu que les véhicules qui ne seront plus utilisés seront vendus, peut-être pas en France car d'ici 2050 l'ensemble des véhicules de transports en commun doit être « propre », mais certainement à l'étranger.

Christelle Oghia (VE2A) : *Existe-il une carte intégrant le tracé de la nouvelle ligne T5 avec les autres lignes du réseau ?*

-> la carte a été intégré dans l'espace prévu à cet effet (équipe teams CCCAT)

Francis BIA (FNE Normandie) : *En considérant que le T5 accueillera 12000 à 18000 voyageurs, quel est le report sur le réseau existant ?*

La Métropole a expliqué que le nouveau quartier Flaubert devrait capter de nouveaux voyageurs, et qu'actuellement les voyageurs prochainement concernés par la desserte de T5 semblent principalement utiliser le métro et la T4. Ludovic Letellier a précisé qu'il n'existait à ce jour pas de chiffre précis du report en faveur de T5 au détriment des autres lignes. Il a aussi précisé que l'objectif était de créer un nouvel équilibre, en soulageant le métro ainsi que la T1, mais aussi de proposer des temps de parcours inférieurs aux usagers pour aller d'une rive à l'autre sans passer par la station Théâtre des arts.

Corinne Castela (Theleme) *Qu'est-ce qui motive le choix de renforcer le T1 alors que c'est le T2 qui est le plus fréquenté ?*

Ludovic Letellier a rappelé que sur cet aspect-là, des précisions seront apportées plus précisément lors de la présentation de la reconstitution du réseau Astuce. Cependant, il est précisé que la T5 permettra « d'injecter » un bus de plus tous les 8 minutes aux heures de pointe, heures à lesquelles on a pu constater de nombreuses personnes restent sur le quai, même hors heures de pointe, à cause des T1 surchargés. Ceci n'est pas le cas sur la T2 dont la fréquentation est plus étalée et donc moins concentrée sur les heures de pointe. La Métropole a précisé que T5 a également vocation à atténuer le nœud routier observé à la station Théâtre des arts, décentraliser les flux de déplacements et soulager la T1 pour limiter les conflits d'usages et garantir des trajets qualitatifs aux voyageurs circulant sur le réseau Astuce.

Julien Lecointre (SABINE) *Est-ce un site propre sur le Pont Flaubert ?*

La Métropole a expliqué qu'à ce stade, sur le Pont Flaubert, le bus ne pourra pas avoir de voie dédiée car, la chaussée appartenant à l'Etat, cela aurait nécessité une demande de VRTC (Voierie réservée aux transports en commun) qui n'a pas été envisagée en raison des difficultés de circulation observées sur l'ensemble du pont Flaubert et notamment à sa tête nord, mais aussi sur l'A150. La T5 empruntera donc la voie la moins empruntée du pont (sortie vers les Docks76).

La piste cyclable sera-t-elle supprimée ?

Non. Il est préconisé de restituer tous les modes doux déjà présents, et notamment la piste cyclable présente rive droite sous le passage de la D982. A ce jour, les solutions de restitution n'ont pas encore été complètement définies.

Toujours sur le Pont Flaubert, comment gérez-vous les multiples basculements qui se produisent tout au long de l'année ? Avez-vous anticipé les travaux sur les accès définitifs en rive gauche qui débute également ? Comment coordonnez-vous vos travaux avec ceux des accès définitifs ?

Plusieurs réunions de coordination sont régulièrement organisées avec Rouen Normandie Aménagement (RNA) pour le quartier Flaubert et avec la DREAL pour les aménagements de la tête sud du pont Flaubert. En outre, le passage du pont levant est en effet considéré comme « un point dur » du projet. Les levées ayant lieu principalement en soirée, la ligne T5 sera certainement contrainte à la déviation ou suspendue. Ce complexe point n'a pas encore été arbitré et il s'agira de trouver une solution qui atteigne le moins possible la qualité du service proposé. Ludovic Letellier a précisé qu'une série d'essais étaient prévus avec Transdev Rouen sur les différentes girations.

Christelle Oghia (VE2A) *Sur ce projet T5 avant quelle date souhaitez-vous les retours du CCCAT ?*

Comme évoqué en début de réunion, il faut déterminer la méthode de travail du CCCAT pour s'inscrire dans le calendrier du projet T5, à savoir qu'un groupe réduit se positionne et prend part au processus de concertation ou alors que le sujet soit soumis à l'ordre du jour de prochaines réunions avec l'ensemble des membres, mais cela implique d'augmenter la fréquence des réunions.

Dominique Varin (héberge de seine pour l'habitat participatif) *Vous avez dit bus électriques : donc ce sont des bus simples, qui ne sont pas doublés au niveau longueur ?*

Les bus seront articulés et mesureront 18 mètres. Des compléments à cette question ont été apportés lors de la présentation.

Christelle Oghia (VE2A) *Où en êtes-vous dans la concertation ?*

Isadora Guerra a répondu qu'une présentation de la démarche participative serait faite après cette première phase d'échange. En outre, elle indique que les membres du CCCAT devront déterminer la manière dont ils intègrent la démarche. Enfin, elle a expliqué que les documents de candidature présentés par la Métropole comprenant les données d'entrées du projet seraient transmis au CCCAT.

En complément, Ludovic Letellier a rappelé que la concertation a lieu dans la phase la plus amont de la conception du projet puisqu'à lieu en ce moment la phase de diagnostic partagé et qu'à ce stade rien n'a encore été dessiné.

Christelle Oghia (VE2A) *Quels sont les dates et horaires des ateliers thématiques ?*

Isadora Guerra a indiqué que les ateliers participatifs auraient lieu les :

- 28 mars en visioconférence (de 18h30 à 20h30)
- 29 mars au 108 au siège de la Métropole (de 18h30 à 20h30)
- 31 mars pour les commerçants à la maison de quartier Saint Sever (de 19h à 21h)

La démarche participative du projet

Lotha Martot a présenté l'ensemble de la démarche participative : objectifs, invariants, sujet proposés, modalités d'information, de communication et de participation citoyenne.

→Le détail de cette présentation est disponible dans le diaporama présenté lors du comité

Les premiers éléments de diagnostic

Alexandre LEBAS, directeur de la maîtrise d'œuvre du secteur 1 regroupant INGETEC-FOLIUS-CABINET MERLIN, a présenté les premiers éléments du diagnostic en cours dont les résultats sont attendus à la fin du mois de mars, après les ateliers participatifs.

→Le détail de cette présentation est disponible dans le diaporama présenté lors du comité

Second temps d'échanges sur les premiers éléments de diagnostic

Julien Lecointre (Sabine) *Les largeurs cyclables projetés sont insuffisantes : bidirectionnelle = 4 m / unidirectionnelle = 2m.*

Ludovic Letellier a expliqué que le choix d'une piste cyclable de 3 mètres est justifié par le souci d'une répartition équitable de l'espace entre les usager-es dans un secteur présentant des dimensions contraignantes. Alexandre Lebas complète en expliquant que la piste cyclable pourra mesurer 4 mètres dans les espaces les plus larges. Le sujet ici est bien le partage de l'espace à juste valeur pour chacun des usages. La Métropole a indiqué qu'à ce stade, l'objectif visé sur ce secteur est de centrer les aménagements sur le piéton, puisque c'est le dénominateur commun à chaque mode de transport : on est tou-t'es piétons à un moment dans la journée. En ce sens, les trottoirs ne feront pas moins de 2 mètres et une attention particulière sera portée au niveau de l'école.

Plusieurs questions font référence à la sécurité sur le secteur. En réponse, Ludovic Letellier a indiqué plusieurs problématiques au niveau de la zone de commerces du boulevard d'Orléans, le constat a été fait durant les balades urbaines, les commerçant-es en ont fait part, de nombreux riverain-es aussi et ce sujet ressort beaucoup parmi les résultats du questionnaire. Un échange aura lieu prochainement avec Frédéric Marchand, élu de la ville de Rouen sur ce secteur et la police nationale.

Gaétan Dubois (CFE-CGC), la problématique de sécurité concernent aussi les jardins qui sont situés plus bas que la voirie. Il pourrait être imaginé que l'arrivée de T5 ouvre l'espace entre les jardins et la voirie pour éviter les jets de pierre et rompre la césure identifiée.

Présentation du secteur 2

Ludovic Letellier explique qu'il y a encore peu d'éléments sur ce secteur qui vient à peine d'être présenté en maîtrise d'œuvre sélectionnée.

Sur le slide présenté (31/34), la partie orange représente le sens sud-nord. En sortant du pont Flaubert, la T5 prendra l'amorce pour sortir vers les Docks et empruntera la voirie de sortie d'accès du P+r qu'elle traversera pour se reconnecter à la plateforme de la T1 en contournant le local de la TCAR.

Dans l'autre sens, en descendant de la voie T1, la T5 passera sous l'autoroute et partagera l'espace avec la voiture pour remonter sur le pont Flaubert.

Les difficultés sur ce secteur concernent :

- la répartition de l'espace puisque l'Etat est propriétaire d'une partie des voiries et a engagé une réflexion sur l'aménagement de la tête nord du pont Flaubert ;
- les problématiques d'embouteillage et d'accidents sur l'autoroute A150 ;
- la saturation du Mont Riboudet

→Le détail de cette présentation est disponible dans le diaporama présenté lors du comité

Conclusion

Pour conclure, Isadora Guerra rappelle que les **ateliers participatifs sur la T5 auront lieu les 28, 29 et 31 mars 2022**. Les membres du CCCAT qui le souhaitent pourront s'y inscrire via la page JEPARTICIPE <https://jeparticipe.metropole-rouen-normandie.fr/concertation-publique/dialogue-citoyen-sur-le-projet-de-nouvelle-ligne-t5>.

Elle a aussi indiqué que tous les documents étaient disponibles dans l'équipe Teams dédiée au CCCAT. Pour celles et ceux qui n'arrivent pas à s'y connecter, l'accès est possible via ce lien : <https://metropolerouennormandiefr.sharepoint.com/sites/CDDComiteChangementClimatiqueAménagementTerritoire/Shared%20Documents/General>

Les membres du CCCAT sont invité-es à transmettre leurs questions à Isadora qui fera le lien avec l'équipe projet T5.

Ont participé à cette séance : Valérie Dubroeuq (A26architecture Rouen), Benoit Leclerc (Réseau AMAP HN), Gaëtan Dubois (CFE/CGC), Corinne Castela-Devars (Thélème), Christelle Oghia (VE2A Villes et Architectures en Ateliers), Dominique Varin (Association l'héberge de Seine), Philippe Adam (SNCF réseau), Aurèle Rattez (Collectif yakafokon), Jean-Louis De Giovanni (Citoyens Normands de l'énergie), Francis Bia (FNE Normandie), Sandrine Le Doaré (Sabine), Annie Jeanne (CAF), Stéphanie Cubaud (Grand Elbeuf à Vélo), Guérolé Le Moaligou (Fédération française du paysage - Délégation Normandie), Julie Tacail (Rouen Métropole Habitat), Olivier Julien (Chambre d'agriculture 76), Julien Lecointre (Sabine), Muriel Lorieau-Ponthieu (Conseil Régional de l'Ordre des Architectes de Normandie), Cecile Sauer (Véolia), Claire Soubrane (Union nationale des professions libérales), Léna Trutt (Association Gueule d'atmosphère), Amel Henry (Kaufman & Broad)

La prochaine réunion aura lieu le lundi 25 avril à 18h30 sur teams et sera consacrée au RLPi