
MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE

*Communes de Rouen, Petit-Quevilly, Grand-Quevilly,
Sotteville-lès-Rouen, Saint-Étienne-du-Rouvray et Petit-Couronne*

Projet de ligne de bus T4 à haut niveau de service reliant la place du Boulingrin à la place du Zénith

- **Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique**
- **Enquête parcellaire**

ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

du 6 novembre au 7 décembre 2015

Décision du tribunal administratif de Rouen du 29 septembre 2015

(n° E150000089/76)

Arrêté préfectoral du 9 octobre 2015

2 - CONCLUSIONS ET AVIS

DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

sur l'enquête préalable à la

déclaration d'utilité publique

(Le rapport d'enquête fait l'objet d'un document distinct du présent document)

Le contexte

Afin de mettre en œuvre les orientations de son plan de déplacements urbains et de son schéma de cohérence territoriale, la Métropole Rouen Normandie (anciennement la Créa : communauté d'agglomération de Rouen-Elbeuf-Austreberthe), a décidé le développement de son réseau de transports en commun par la réalisation d'un axe nord-sud par l'ouest de l'hyper-centre, c'est-à-dire en passant par les grands boulevards de l'agglomération rouennaise, via le pont Guillaume le Conquérant, desservant ainsi les deux rives de la Seine. Cette nouvelle ligne de bus, en site propre, dénommée ligne « T4 », s'inscrit dans un programme plus large sur les échanges nord-sud : « L'Arc Nord-Sud ».

Le président de la Métropole Rouen Normandie, par lettre du 17 juillet 2015, a sollicité du préfet de la Seine-Maritime, l'ouverture et l'organisation de deux enquêtes publiques relatives à ce projet de ligne de bus T4 à haut niveau de service, une enquête portant sur la déclaration d'utilité publique (DUP) et l'autre sur le volet parcellaire.

Par souci de simplification administrative, les deux procédures ont été menées concomitamment et ont fait l'objet d'une enquête publique unique destinée à informer la population et à recueillir ses observations, propositions et contre-propositions éventuelles sur le projet présenté par la Métropole Rouen Normandie, ci-après dénommée « la Métropole ». Cette enquête unique s'est déroulée du 6 novembre au 7 décembre 2015.

Désigné en qualité de commissaire enquêteur par décision du président du tribunal administratif de Rouen, j'ai, d'une part, établi un rapport qui est commun aux deux procédures et, d'autre part, rédigé mes conclusions, assorties de mon avis sur l'opération projetée. M. Joël Laboulais a été désigné en qualité de commissaire enquêteur suppléant.

Les présentes conclusions et mon avis concernent uniquement l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique relative au projet de ligne de bus T4 à haut niveau de service.

Mes conclusions sur le projet de ligne T4 à haut niveau de service reliant la place du Boulingrin à la place du Zénith

L'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions d'accueil et dans un très bon climat, du lundi 6 novembre au lundi 7 décembre 2015, à la mairie des communes suivantes : Rouen (siège de l'enquête), Petit-Quevilly, Grand-Quevilly, Sotteville-lès-Rouen, Saint-Étienne-du-Rouvray et Petit-Couronne.

Après avoir :

- Étudié le volumineux dossier d'enquête présenté par la Métropole en vue de réaliser une ligne de bus T4 à haut niveau de service reliant la place du Boulingrin à Rouen à la place du Zénith à Grand-Quevilly.
- Analysé l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement sur le dossier présentant le projet et comprenant l'étude d'impact, et pris connaissance du mémoire en réponse de la Métropole à cet avis.
- Auditionné le 15 octobre 2015, en présence de mon suppléant, M. Joël Laboulais, les

personnes responsables de la Métropole en charge du dossier, lesquelles nous ont fourni les informations et les renseignements que nous désirions recueillir. Réunion suivie d'une visite complète du tracé projeté de la ligne T4.

- Tenu les sept permanences suivantes : Rouen les 6 et 18 novembre et 7 décembre 2015, Petit-Quevilly les 7 et 25 novembre 2015, Grand-Quevilly le 12 novembre 2015 et Saint-Étienne-du-Rouvray le 1^{er} décembre 2015.
- Reçu, lors de ces permanences, 53 personnes ou représentants d'associations qui m'ont fait part de leurs observations verbales et/ou écrites.
- Constaté au terme de l'enquête que j'avais reçu 74 dépositions représentant un total de 662 observations, aucune ne portant sur l'enquête parcellaire.
- Dressé le 13 décembre 2015 le procès-verbal des observations du public recueillies au cours de l'enquête (document de 32 pages annexé à mon rapport d'enquête).
- Convoqué le 14 décembre 2015 le président de la Métropole Rouen Normandie pour lui notifier, à l'occasion d'une réunion dans les locaux de la Métropole, le procès-verbal des observations.
- Pris connaissance de la lettre du 23 décembre 2015 du président de la Métropole Rouen Normandie sollicitant un délai supplémentaire de 15 jours pour me remettre son mémoire en réponse, demande que j'ai répercutée à la préfecture et qui a été acceptée par lettre du 29 décembre 2015, m'accordant un délai de même durée pour la remise de mon rapport et de mes conclusions et avis à la date du 22 janvier 2016.
- Pris connaissance des réponses, par lettre en date du 15 janvier 2016, du président de la Métropole Rouen Normandie, dans le cadre de son mémoire en réponse qui m'a été remis le 18 janvier 2016 à 14 heures au cours d'une réunion qui s'est tenue dans les locaux de la Métropole à Rouen.

D'autre part, je considère que :

- L'enquête a été organisée selon la réglementation en vigueur, en application des dispositions du code de l'environnement.
- Toutes les formalités prescrites par l'arrêté préfectoral du 9 octobre 2015 ont été parfaitement respectées, notamment :
 - ✓ L'affichage de l'avis d'enquête en mairie et sa publication, à trois semaines d'intervalle, dans « Paris-Normandie » et « Liberté Dimanche » portant à la connaissance du public l'ouverture de l'enquête publique et ses modalités d'organisation (cf. mon rapport d'enquête § 13 page 21).
 - ✓ La mise à disposition du public dans les mairies des communes suivantes, d'un dossier, comprenant toutes les pièces réglementaires, et d'un registre d'enquête dont j'avais paraphé les pages et que j'ai clos au terme de l'enquête : Rouen, Petit-Quevilly, Grand-Quevilly, Sotteville-lès-Rouen, Saint-Étienne-du-Rouvray et Petit-Couronne.

- La Métropole a mis tout en œuvre pour assurer une large publicité sur l'enquête publique, bien au-delà de la réglementation et c'est un point très positif à souligner (cf. mon rapport d'enquête ! 13 page 21).

Aussi, à l'appui de ces considérations préliminaires, d'ordre général, je dresse le constat suivant sur le projet de ligne de bus T4 à haut niveau de service, afin d'argumenter mon avis final sur ce dossier.

L'opération projetée met en œuvre les objectifs du plan de déplacements urbains et du schéma de cohérence territoriale de la Métropole, d'une part, en engageant la deuxième phase du programme « Arc Nord-Sud » et, d'autre part, en optant pour un parti d'aménagements de reconquête des espaces publics jusqu'alors essentiellement réservés à la circulation automobile, l'objectif affiché par le maître d'ouvrage étant d'inciter à une réduction de l'usage de la voiture au profit des transports en commun.

Ce projet s'inscrit dans le principe de développement durable - de « mobilité durable » - qui prend en compte les enjeux économiques, environnementaux et sociaux. Il présente, c'est une évidence, un certain nombre d'avantages et d'inconvénients qu'il convient maintenant d'analyser par souci d'objectivité et de crédibilité.

Les avantages du projet de ligne T4

- ✓ La ligne T4 permet de compléter la densification du maillage des transports collectifs en développant, sur l'agglomération rouennaise, l'offre de déplacement moins polluant, en bus à haut niveau de service.
- ✓ Les études l'ont démontré, un tel projet répond aux besoins de déplacements selon un axe nord-sud en passant par l'ouest, secteur non desservi actuellement depuis les boulevards de la rive droite de Rouen, en passant par le pont Guillaume le Conquérant, pour rejoindre les avenues et boulevards situés sur la rive gauche de l'agglomération rouennaise. En effet, sur la rive gauche, aucun bus ne passe sur l'avenue Jean Rondeaux, l'avenue de la Libération et le boulevard du 11 Novembre jusqu'au rond-point des Bruyères. La liaison « Bruyères-Zénith » sur l'avenue des Canadiens est actuellement assurée par la ligne F1.
- ✓ La dimension urbanistique est prise en compte car le développement urbain est important et se densifiera dans les prochaines années sur la rive gauche de la Seine. Le projet permettrait ainsi d'assurer une desserte de qualité pour les grands projets urbains situés sur son tracé, tout particulièrement l'écoquartier Flaubert si sera réalisé en face de la future station « Orléans ». C'est en outre à partir de cette station que le projet anticipe l'évolution du réseau qui sera nécessaire pour desservir la future gare ferroviaire sur la rive gauche si celle-ci se réalise un jour dans le secteur du quartier Saint-Sever. Le projet prend par conséquent en considération les politiques publiques d'urbanisme et de déplacement, ce qui correspond pleinement aux objectifs du schéma de cohérence territoriale de la Métropole.
- ✓ La ligne T4, dans sa globalité, ne conduit pas à interdire l'usage de la voiture mais à en réduire son utilisation grâce à un report modal qui pourrait atteindre 15 %, avec un potentiel de 20 000 voyages/jour. Ainsi, le projet permet de renforcer l'attractivité globale du réseau en contribuant à modifier les pratiques de déplacement en voiture.

- ✓ La ligne T4 prend particulièrement bien en compte les déplacements des cyclistes par la création, sur la majeure partie de son tracé, de pistes ou de bandes cyclables, hormis sur le boulevard du 11 Novembre entre les stations « Chartreux et Bruyères » où la circulation « autos-vélos » serait partagée en « zone 30 ». En outre, le projet intégré également de manière satisfaisante les déplacements des piétons. En ce sens, le projet favorise très largement les déplacements « en mode doux ».
- ✓ La ligne T4 établit un élément important de contribution à la requalification et à la mise en valeur des quartiers desservis et serait une source d'attractivité, notamment pour le commerce de proximité, au niveau des places et des stations. Ce serait tout particulièrement vrai pour les places, leur conférant ainsi un caractère beaucoup plus urbain et moins routier comme c'est le cas actuellement.
- ✓ Par ailleurs, la ligne T4 offrirait une amplitude horaire large (de 5h30 à 0h30) et de bonne cadence (toutes les 6 minutes en heures de pointe) en augmentant les possibilités de correspondances notamment avec les lignes structurantes T1, T2 et T3 à partir de la station « Boulevard des Belges » ce qui permettrait de désengorger, en partie, le Théâtre des Arts. La vitesse commerciale des bus serait de 20 km/h.
- ✓ Le projet s'accompagne de la réalisation d'un parking relais implanté près de la station « Zénith », terminus sud de la ligne T4. Ce « P+R » sera bien sûr de nature à inciter les automobilistes périurbains, au sud de l'agglomération, à utiliser la ligne T4 (ce qui ne sera pas le cas, on peut le regretter, depuis le terminus du Boulingrin).
- ✓ Pour la durée des travaux, lesquels risquent d'avoir un impact négatif sur les commerces situés le long du parcours, une commission d'indemnisation sera mise en place par la Métropole. C'est un point positif.
- ✓ L'évaluation socio-économique démontre un taux de rentabilité immédiat de 4,8 % dès 2019, première année de mise en service de la ligne. Le calcul résulte du rapport entre le bénéfice net actualisé pendant la première année de mise en service et l'investissement actualisé. Le projet deviendrait ainsi rentable en 2055 au moment où le bilan cumulé des coûts et des avantages deviendrait nul (cf. page 11 du mémoire en réponse).

Ainsi que je l'ai précisé dans mon rapport d'enquête, il est évident que les principaux gains seront apportés au bénéfice des usagers de la ligne T4 et c'est bien là le plus important. Il est en outre à souligner que si l'analyse « monétarisée » permet d'évaluer l'opportunité et la « rentabilité » d'un projet au regard de critères économiques objectifs et comparables entre projets, elle ne peut, en revanche, prendre en compte l'ensemble des facteurs, notamment « qualitatifs », ce qui a tendance à sous-estimer le bilan positif d'un projet. C'est ainsi que ce bilan « mathématique » socio-économique ne prend pas en compte des paramètres tels que les effets positifs sur l'urbanisation, la requalification de l'espace public, l'amélioration du cadre de vie, l'intégration de la mobilité douce pour les cyclistes et les piétons, etc.

Au titre des avantages que ce projet présente, je prends en considération son coût qui serait de 65 M€ HT soit 78 M€ TTC. C'est incontestablement un montant d'investissement très important pour la collectivité. Outre la finalité de « mobilité durable » de l'opération projetée

en faveur de la société et de l'environnement, c'est un investissement qui va générer des activités importantes, échelonnées sur deux années, pour les entreprises de travaux publics et leurs sous-traitants. Dans le contexte actuel on ne peut que se réjouir qu'un tel investissement soit prochainement mis en œuvre. En effet, il est de nature à « donner du travail » dans un secteur professionnel (le BTP) touché par les effets néfastes de la conjoncture économique qui touche également tous les secteurs d'activités, y compris celui du commerce.

Un tel projet permettrait de réaliser des travaux de voirie et de requalification des secteurs et quartiers traversés, des travaux d'aménagements des stations avec leurs équipements et leurs systèmes d'exploitation, des travaux aménagements paysagers avec plantations d'arbres et de végétaux, etc. La construction du matériel roulant serait également créateur d'activités dans un secteur lui aussi fragilisé (on peut bien sûr espérer que ce sera en France). Sans oublier l'embauche de personnel pour la conduite des bus et probablement pour la maintenance du matériel roulant qui viendrait augmenter le parc actuel de véhicules.

Coût important, disais-je, pour la collectivité. Certes, mais les dépenses seraient partagées de la manière suivante : la Métropole : 58,5 % ; la Région : 34 % et l'État : 7,5 %. A cet égard, l'ex-Région « Haute-Normandie » s'était engagée sur un taux de participation de 34 %, aussi faut-il espérer que cet engagement ne sera pas remis en cause par la nouvelle Région « Normandie », ce qui conduirait inévitablement à remettre en cause le projet.

Les inconvénients du projet de ligne T4

Si le projet présente des atouts très intéressants au titre des avantages que je viens de décrire, il convient aussi d'examiner objectivement les inconvénients qu'il comporte.

- ✓ Ce qui vient immédiatement à l'esprit c'est l'impact que la ligne T4 aurait sur la circulation automobile. En réduisant le nombre de voies sur les boulevards, tout particulièrement ceux de la rive droite, la fluidité du trafic risque d'être perturbée, pouvant entraîner un ralentissement de la circulation aux heures de pointe, or les voitures polluent davantage quand elles sont à l'arrêt ou au ralenti. A la lecture de son mémoire en réponse, j'ai pu toutefois noter que la Métropole mettra tout en œuvre pour optimiser les flux de circulation à l'approche et au niveau des carrefours à feux, se fixant ainsi un « *objectif de congestion maîtrisée* ». D'autre part, les difficultés probables de circulation - que je ne nie pas - sur l'axe de la ligne T4, en heures de pointe, amèneront très certainement des reports de trafic sur d'autres rues de l'agglomération occasionnant ainsi une gêne supplémentaire aux riverains de ces voies.
- ✓ La mise en œuvre du projet conduit à supprimer plus de 300 places de stationnement. Le stationnement résidentiel sur la rive droite (payant) sera tout particulièrement impacté, d'autant que l'opération ne prévoit aucune mesure compensatoire, le maître d'ouvrage considérant que les six parkings souterrains du centre-ville sont actuellement sous-exploités (en dehors du samedi, me semble-t-il ?).
- ✓ La réalisation des travaux d'aménagements nécessiterait l'abattage de 433 arbres, toutefois il est prévu d'en planter 899 au titre des mesures compensatoires. Les effets du projet entraîneraient par conséquent une dégradation et une destruction temporaires d'habitats pour l'avifaune et pour les chiroptères présents sur certains arbres de la rive droite.

- ✓ La Métropole n'a pas la totale maîtrise foncière pour réaliser son projet sur la rive gauche, toutefois l'impact sur la propriété privée serait très limité (je traite plus particulièrement ce point au titre de mes conclusions dans le cadre de l'enquête parcellaire dans un document distinct des présentes conclusions).
- ✓ La « zone 30 » sur le boulevard du 11 Novembre, entre la place des Chartreux et le rond-point des Bruyères, conduira à une circulation partagée entre automobilistes et cyclistes. Ces derniers ne disposeront donc pas d'une piste ou d'une bande cyclable sauf à supprimer totalement les places de stationnement sur le boulevard. L'absence de couloirs réservés aux cyclables sur ce boulevard constitue, il est vrai, un point faible du projet mais pas, de mon point de vue, un inconvénient majeur. A étudier toutefois avec les associations de cyclistes.
- ✓ Si le projet prévoit au sud un parking relais (P+R) près de la place du Zénith, en revanche aucune disposition particulière n'est prise dans la partie nord pour faciliter le report modal. Il pourrait être envisagé la réalisation d'un parking relais à l'est de Rouen sur Darnétal (?).
- ✓ Manifestement, les nuisances, certes temporaires, seront importantes pendant la phase de réalisation des travaux (circulation, bruit des engins de travaux publics et des camions, émissions de poussières). En outre, pendant les travaux, la circulation des transports exceptionnels se trouvera perturbée mais cette importante question a déjà été prise en compte par la Métropole en liaison avec les services compétents, notamment de l'État et du Département.

Tels sont, me semble-t-il, les principaux inconvénients du projet de ligne T4. Toutefois, je considère que ces « désavantages », s'ils ne sont certes pas du tout à sous-estimer et qui ont suscité des interrogations et des inquiétudes parfaitement légitimes de la part de certaines personnes et associations durant l'enquête, ne sont cependant pas de nature à mettre en cause la notion d'intérêt général et d'utilité publique que ce projet dégage. J'observe cependant que les mêmes interrogations et inquiétudes avaient été formulées, en leur temps, pour les projets de « métro-tramway » et des lignes T1, T2 et T3.

Sans constituer un inconvénient majeur, mais plutôt « un point faible », le projet aurait gagné en cohérence si était assurée la desserte du centre hospitalier universitaire (CHU) au nord, et du Technopôle au sud de la ligne T4. Je reste néanmoins convaincu que ces dessertes finiront par être assurées à court terme si je m'en tiens aux engagements de la Métropole de mener des études pour atteindre cet objectif de bon sens (cf. son mémoire en réponse qui est très clair à cet égard).

Mon avis sur le projet de ligne T4 à haut niveau de service reliant la place du Boulingrin à la place du Zénith

Il me faut, à ce stade de ma réflexion et de mes conclusions, rappeler qu'il fut une époque où la ville, d'une manière générale, devait s'adapter à la voiture (Rouen n'en fut-il pas le « meilleur » exemple ?). Cette époque est désormais révolue et l'on peut observer une évolution croissante dans toutes les grandes villes de France et d'Europe. Il devient donc indispensable de sortir de cette logique défendue durant trop longtemps qui consistait à accorder une place prépondérante à la voiture dans la ville selon un modèle culturel fortement individualiste, à savoir la « culture de la voiture ». Aujourd'hui, il faut résolument

s'engager dans une démarche inverse pour parvenir, même si c'est difficile, à un changement des habitudes et des pratiques de déplacement. Il est nécessaire par conséquent de favoriser les aménagements urbains pour atteindre un meilleur partage de l'espace public en privilégiant les modes alternatifs de déplacement grâce aux transports en commun mais également à la pratique du vélo et de la marche, qui plus est, l'un et l'autre, bon pour la santé dans une « ville respirable » où il fait bon vivre. En outre, ne consomme-t-on pas mieux en termes d'achat chez les commerçants, là où l'on vit bien ?

Force est de constater que le taux d'occupation d'un véhicule est particulièrement bas. En effet, il représente environ 1,2 personne par voiture pour effectuer le trajet domicile-travail. En fait, dans la majorité des cas, le conducteur est seul dans sa voiture. On peut toutefois noter le développement du covoiturage qui repose sur une prise de conscience et sur l'implantation de parkings aménagés à cet effet. En revanche, il est évident que des catégories socio-professionnelles sont et resteront dans l'obligation d'utiliser leur véhicule pour se déplacer, tant en ville qu'en dehors des agglomérations.

Pour ce qui est des villes, les transports en commun présentent des avantages indéniables. Tout d'abord, les études sérieuses démontrent que ce mode de déplacement revient moins cher que l'utilisation de la voiture, la dépense pour celle-ci ne se limitant pas bien sûr au seul carburant.

Le transport en commun c'est également moins de bruit et une pollution plus faible puisque, ramenée au nombre de personnes transportées dans un bus, la pollution émise par ce dernier est bien inférieure à celle de l'automobile. C'est d'autre part des gains de temps appréciables grâce à la circulation des bus en site propre sur des couloirs réservés et sécurisés. C'est aussi moins de stress (on se laisse conduire) ou d'énervements dus aux embouteillages et aux problèmes récurrents de stationnement payant en ville (pas de place à trouver pour se garer ni de risques d'amende). En revanche, il est vrai que les transports en commun offrent moins de flexibilité que la voiture, laquelle procure un sentiment de liberté mais qui conduit, en définitive, à une certaine dépendance liée à son usage quotidien.

Qu'en est-il pour le projet de ligne de bus T4 à haut niveau de service ?

En premier lieu, il convient de rappeler que ce projet est issu d'un processus itératif entre, d'une part, les études de faisabilité puis d'avant-projet et, d'autre part, plusieurs phases de concertation (et non de négociation) avec les acteurs socio-économiques de l'agglomération, les chambres consulaires, en y associant, bien entendu, les commerçants et leurs représentants ainsi que la population (cf. mon rapport d'enquête § 9 page 15). Cette démarche, certes réglementaire pour une telle opération, aura été mise en œuvre avec un réel souci, me semble-t-il, de transparence et d'efficacité reposant sur une volonté affirmée du maître d'ouvrage de parvenir à un projet partagée. L'objectif, de mon point de vue, aura été atteint. Cette concertation aura bien sûr permis, c'est évident, d'alimenter et d'enrichir les études techniques du projet, celles-ci pouvant être encore améliorées à la lumière des apports intéressants et constructifs résultant de l'enquête publique.

Naturellement, un projet de cette nature ne peut pas recueillir l'assentiment général. En effet, il est tout à fait normal, et dans la logique des choses, que des désaccords se soient exprimés au cours de la procédure de concertation. Tout comme lors de l'enquête publique où chacun aura pu donner son avis - favorable (ou plutôt favorable) ou défavorable (ou plutôt défavorable) - et, à cet égard, cette enquête aura pleinement rempli son rôle de démocratie participative entretenue par une forte participation, tant du public que des associations, et par la production de plusieurs contributions étayées et de grande qualité sur des arguments

favorables ou défavorables. C'est ainsi que certains habitants de l'agglomération ont pu exprimer leurs interrogations, leurs inquiétudes, voire leur opposition à un tel projet, plus particulièrement sur le secteur des boulevards de la rive droite de Rouen à cause des impacts sur la circulation et sur le stationnement. De même, les deux associations de commerçants (« Vitrites de Rouen » et « 3CR »), la chambre de commerce et d'industrie ainsi que l'association « Demain la Métropole » (créée en octobre 2015) ont fait valoir leur hostilité, non pas au développement des transports en commun dont chacun s'accorde à dire qu'ils sont indispensables, mais sur le parti d'aménagement retenu par les élus de la Métropole. J'ai bien sûr enregistré avec attention et intérêt les désaccords qui ont été présentés et je ne suis pas insensible aux arguments exprimés et dont je ne conteste nullement la pertinence et la légitimité. Cela fait pleinement partie du processus démocratique, étant rappelé qu'une enquête publique n'a pas valeur référendaire. Elle est un moment privilégié pour que chacun puisse s'exprimer librement, le commissaire enquêteur étant garant - en toute indépendance - du bon déroulement de la procédure qui est obligatoire.

A contrario, j'ai pu enregistrer une franche adhésion au projet de la part d'une partie du public (notamment les habitants de la rive gauche) et de plusieurs associations qui défendent l'idée d'une cité plus humaine avec moins de voitures dans la ville (« *la rue n'est pas la route* »). Sont intervenues dans ce sens positif les associations « Effet de serre toi-même ! », « Sabine, l'asso vélo de Rouen », « Rue de l'Avenir » et le « Comité pour les transports en commun ». Concernant les partis politiques, ce sont seulement les élus écologistes de la Métropole qui ont plaidé en faveur de la ligne T4, en émettant toutefois des recommandations pour améliorer le projet. Il en est de même du conseil consultatif de développement des grands projets urbains de la Métropole qui comprend une cinquantaine de représentants de la société civile, dont certains membres sont d'ailleurs défavorables au tracé du projet.

Pour ce qui me concerne, je considère que le projet de ligne de bus T4 constitue un projet structurant ambitieux, certes coûteux, mais qui est en cohérence avec la politique de déplacement menée depuis plusieurs décennies dans l'agglomération rouennaise, à savoir : le « Métrobus » (métro-tramway) mis en service en 1994 puis les lignes de bus Téo T1, T2 et T3 à haut niveau de service ainsi que, plus récemment, les lignes « Fast ». A cet égard, qui remet en cause aujourd'hui le bien-fondé de toutes ces nouvelles lignes structurantes de transport collectif ? Pourtant elles avaient été bien décriées, à l'époque, en amont de leur mise en service, ce qui avait suscité bien des interrogations et des oppositions. D'ailleurs, ces lignes à haut niveau de service ne sont-elles pas de plus en plus fréquentées, quelles que soient les classes sociales et les générations (étudiants, adultes, personnes âgées), en favorisant de surcroît l'accès aux personnes à mobilité réduite ainsi qu'aux parents avec une poussette. Je peux toutefois constater, et regretter, que le vélo n'a pas encore véritablement trouvé sa place dans les véhicules de transport collectif (en France... et peut-être sur le réseau rouennais, en particulier).

Ce projet T4 viendra par conséquent compléter le maillage du réseau existant. Il représente une étape supplémentaire car d'autres projets structurants seront indispensables pour encore améliorer le réseau des transports en commun sur l'agglomération rouennaise. Ce projet contribuera ainsi à placer la Métropole Rouen Normandie parmi les métropoles françaises performantes en matière de développement des transports collectifs.

Un tel investissement s'inscrit dans la continuité de ceux engagés depuis deux décennies afin de permettre une évolution des pratiques de déplacements, sans toutefois exclure la circulation automobile. Il offrira ainsi un meilleur équilibre modal entre les modes de

déplacements urbains que sont la voiture et les transports en commun, tout en favorisant la pratique de la marche et du vélo. Il permettra une circulation plus apaisée dans une agglomération plus respirable.

Par ailleurs, cette opération contribuera, d'une part, à une requalification paysagère des espaces publics et des quartiers desservis et, d'autre part, à favoriser, près des stations, l'attractivité pour le commerce de proximité.

Il est indéniable que le projet de ligne T4 s'inscrit dans une démarche affirmée de réduction de l'utilisation de la voiture en ville, ce qui contribue ainsi à économiser la consommation de carburants fossiles et donc à réduire les émissions de polluants et de particules fines dans l'atmosphère (qualité de l'air) et à diminuer, certes à un très modeste niveau, les gaz à effet de serre pour la protection de la planète. Ce projet est donc cohérent avec l'objectif affiché par la COP 21 de réduire les gaz à effet de serre afin de lutter contre le réchauffement climatique, ce qui passe nécessairement par une obligation de résultat. Le projet s'inscrit, par des actes, dans cette démarche et contribue ainsi à la transition énergétique.

Cependant, à cet égard, l'enquête publique aura révélé que les avis sont partagés sur le type de motorisation, lequel n'a pas encore été arrêté par les élus de la Métropole. Faut-il s'orienter vers un 100 % diesel, le gaz naturel pour véhicule (méthane), le tout-électrique, la solution hybride ? Même si cela représente un coût supplémentaire, j'estime qu'il faut privilégier une carburation innovante dont pourraient bénéficier les bus T4 de type « nouvelle génération » moins polluant que le diesel. Tout ce qui peut contribuer à réduire la pollution atmosphérique, tout particulièrement en ville, est à privilégier, y compris si cette contribution a un coût supplémentaire. C'est une question fondamentale de santé publique ! Il ne faut pas se contenter d'affirmer que les « normes » seront respectées, quand on sait ce que sont les « normes » dans le secteur de l'automobile. Naturellement, le type de motorisation retenu pourrait aboutir à un bénéfice net actualisé plus élevé mais il ne faut pas perdre de vue que, a contrario, les impacts environnementaux seraient moindres. Et n'est-ce pas là l'essentiel ?

Concernant le choix retenu d'un bus à haut niveau de service (BHNS), je considère qu'il constitue le « meilleur rapport qualité-prix » car il sera le mieux adapté à la configuration des voiries qui seront empruntées. En effet, selon les secteurs traversés, les infrastructures seront différentes : site propre intégral mono ou bidirectionnel avec couloirs centraux ou latéraux, ou site propre alterné ou bien circulation banalisée entre le rond-point des Bruyères et le Zénith.

C'est globalement, de mon point de vue, un bon projet qui prend bien en compte toutes les problématiques, notamment de circulation et de trafic. Naturellement, j'ai bien conscience des impacts que la ligne T4 risque de générer, en heures de pointe, sur la circulation rive droite. Faut-il pour autant considérer qu'il est « urgent de ne rien faire » notamment au prétexte qu'il conviendrait d'attendre la réalisation des travaux de la tête sud du pont Flaubert prévus dans deux ans et du contournement est de Rouen (Liaison A13-A28) dont on parle depuis tant d'années et dont personne n'est en mesure de s'engager sur un échéancier de réalisation.

En définitive, le projet de ligne T4 s'inscrit dans un choix « politique »¹ de société : la vie dans la cité, et quel mode de transport alternatif à la voiture ?

1 « politique » au sens étymologique du mot.

Il me paraît indispensable, pour parvenir à un « mieux vivre en ville » d'inciter tout particulièrement les citadins, mais également la population périurbaine, à utiliser les transports en commun d'autant plus si ceux-ci offrent une qualité de service : fiabilité, rapidité, confort, sécurité, correspondances assurées, etc., ce qui, aujourd'hui, est globalement le cas pour le métro-tramway et les lignes Téor T1, T2 et T3. Il en sera de même, à n'en pas douter, pour la ligne T4.

D'autre part, il est nécessaire d'inciter les automobilistes périurbains à utiliser les parkings relais en entrées d'agglomération bien que, de mon point de vue, ils sont notoirement insuffisants ou sous-dimensionnés (exemple, le parking relais des Terres Rouges à Bois-Guillaume pour les utilisateurs de la ligne F1). Tout comme il faut encourager le covoiturage dont on peut constater qu'il se développe.

Dans ma réflexion, pour exprimer mon sentiment général sur le projet de ligne T4, je prends en compte le dossier d'enquête proprement dit ainsi que le bilan de l'enquête que je considère comme très positif eu égard à la bonne participation du public et des associations, mais je prends bien évidemment également en considération les réponses qui m'ont été présentées par la Métropole dans le cadre de son mémoire du 15 janvier 2016. Le maître d'ouvrage, ainsi qu'exposé dans mon rapport d'enquête, apporte un certain nombre de garanties et d'engagements. J'ai tout particulièrement noté sa volonté de desservir, à terme, depuis le Boulingrin, le centre hospitalier universitaire de Rouen, de même qu'à l'autre extrémité de la ligne T4, le Technopôle situé à proximité du Zénith. Ce sont deux points positifs très importants et l'enquête publique l'aura, non pas révélé, mais confirmé car cela avait déjà été exprimé pendant les phases de concertation préalable.

J'ai d'autre part noté une réelle volonté de la Métropole de parvenir à un projet partagé par le plus grand nombre, en apportant, autant que faire se peut, des améliorations à son projet, par exemple sur l'optimisation des carrefours à feux grâce aux nouvelles technologies et un poste de contrôle central des flux, permettant ainsi d'améliorer la fluidité de la circulation, et plus particulièrement aux heures de pointe afin d'éviter au maximum une saturation éventuelle du trafic.

Pour ma part, je répète que c'est globalement un bon projet, avec ses forces et, comment pourrait-il en être autrement, ses faiblesses qui ne sont pas, à mes yeux, rédhibitoires. C'est un projet qui constitue un point d'équilibre satisfaisant, par une offre quantitative et qualitative, entre transports en commun, automobiles et autres modes alternatifs de déplacements en ville (vélo et marche). C'est par conséquent un projet qui partage la voirie mais avec l'objectif affiché de favoriser les transports collectifs.

Je ne doute pas que le projet de ligne de bus T4 présente une réelle utilité publique, à tous les niveaux :

- ✓ Une utilité publique pour les utilisateurs de transports en commun dont il faut bien constater, dans toutes les villes, tant en France qu'en Europe, qu'ils sont de plus en plus nombreux à les utiliser.
- ✓ Une utilité publique pour la qualité de vie de ceux qui vivent en ville ou qui y travaillent et qui respirent un air pollué par la circulation automobile. On peut d'ailleurs constater, notamment à Rouen vers le 20 janvier 2016, des pics importants de pollutions atmosphériques occasionnées notamment par les émissions de poussières fines provenant tout particulièrement des échappements.

- ✓ Une utilité publique, enfin, pour la collectivité en général en termes de santé publique, de réduction de la consommation énergétique, de diminution des gaz à effet de serre contribuant ainsi à lutter contre le changement climatique.

En conséquence, à l'appui des considérations qui précèdent faisant valoir le caractère d'intérêt général et d'utilité publique de l'opération projetée de ligne de bus T4, et des éléments d'appréciation que j'ai exposés dans mon rapport d'enquête, **je donne un avis favorable** à la demande de déclaration d'utilité publique présentée par le président de la Métropole Rouen Normandie en vue de réaliser la ligne de bus T4 à haut niveau de service reliant la place du Boulingrin à Rouen à la place du Zénith à Grand-Quevilly, en limite des communes de Saint-Étienne-du-Rouvray et de Petit-Couronne.

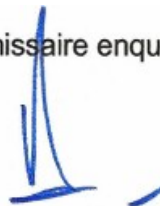
Mon avis favorable n'est assorti d'aucune réserve compte tenu, d'une part, des réponses complètes et satisfaisantes (toutes analysées dans mon rapport d'enquête), qui ont été apportées par le maître d'ouvrage et, d'autre part, de ses engagements dans le cadre de son mémoire en réponse au procès-verbal des observations que j'avais établi au terme de l'enquête et que je lui avais notifié.

Ainsi qu'elle l'a fait à l'occasion de la concertation préalable, en amont de l'enquête publique qui vient de s'achever, j'invite la Métropole Rouen Normandie à continuer à travailler en partenariat, bien entendu avec les mairies des communes concernées par le projet, ainsi qu'avec les services de l'État, du Département et du Grand port maritime de Rouen (notamment), mais également avec les conseillers de quartiers et les associations qui se sont exprimées durant l'enquête publique, qu'elles soient favorables (« Effet de serre toi-même ! », « Sabine, l'asso vélo de Rouen », « Rue de l'Avenir » et le « Comité pour les transports en commun »), ou défavorables au projet. Je pense bien sûr aux deux associations défavorables de commerçants « Vitrites de Rouen » et « 3CR » ainsi que la nouvelle association « Demain la Métropole ». Certes, ces trois associations se sont montrées très critiques à certains égards, notamment sur la circulation et les trafics de véhicules sur la rive droite de Rouen, mais j'ai pu aussi noter qu'elles ne s'inscrivaient pas dans une opposition systématique. Ce sont des interlocuteurs qui peuvent apporter - je l'ai constaté lors de mes entretiens avec eux et à la lecture de leurs contributions écrites - leurs expériences respectives. Ce serait de nature, me semble-t-il, à encore enrichir les aménagements projetés, comme pour les associations très favorables au projet qui peuvent, elles aussi, faire part de leurs expériences et leurs expertises.

Naturellement, cela va de soi, la Métropole devra associer tout particulièrement les riverains du tracé de la ligne T4 (habitants, commerçants, entreprises et autres riverains) bien en amont du lancement des travaux et pendant leur réalisation. De même, elle devra être très vigilante pour que soit assurée, pendant les travaux, la circulation, dans les meilleures conditions possibles, des transports exceptionnels mais également pour le déplacement des automobilistes, des cyclistes et des piétons.

Conclusions et avis établis le 22 janvier 2016

Le commissaire enquêteur



Jean-Jacques Delaplace