
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

PROCÈS-VERBAL **DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR** **SUR LES OBSERVATIONS DU PUBLIC**

L'arrêté préfectoral du 9 octobre 2015 a prescrit l'ouverture d'une enquête publique unique comprenant deux volets :

- ✓ L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique relative au projet de ligne de bus T4 à haut niveau de service entre le Boulingrin et le Zénith.
- ✓ L'enquête parcellaire.

Cette enquête unique s'est déroulée du 6 novembre au 7 décembre 2015. J'ai tenu sept permanences au cours desquelles j'ai reçu 53 personnes : 36 à Rouen, 11 à Petit-Quevilly, 4 à Grand-Quevilly et 2 à Saint-Étienne-du-Rouvray (pas de permanence à Sotteville-lès-Rouen ni à Petit-Couronne).

Conformément aux dispositions réglementaires imposées par le code de l'environnement régissant les enquêtes publiques (article R. 123-18), le présent procès-verbal est présenté sous forme de synthèse concernant les principaux thèmes abordés, toutefois, par souci d'exhaustivité, je reprends l'ensemble des observations qui nécessitent un positionnement du maître d'ouvrage dans le cadre des réponses à apporter au présent procès-verbal.

Au terme de la procédure, j'ai constaté avoir reçu 74 dépositions sous forme écrite ou verbale se répartissant de la manière suivante et comprenant un total de 662 observations :

Mode de déposition	Nombre de dépositions	% de dépositions	Nombre d'observations	% d'observations
Contributions, lettres et notes (papier)	7	10 %	104	16 %
Contributions, lettres et notes (courriels)	32	43 %	437	66 %
Registres	12	16 %	74	11 %
Dépositions verbales (sans confirmation écrite)	23	31 %	47	7 %
Total	74	100 %	662	100 %

Quelques commentaires sur le nombre de dépositions :

- ✓ Mairie de Rouen : 62 dépositions (écrites et verbales) avec 642 observations,
- ✓ Mairie de Petit-Quevilly : 7 dépositions (écrites et verbales) avec 9 observations,
- ✓ Mairie de Grand-Quevilly : 2 dépositions verbales avec 3 observations,
- ✓ Mairie de Sotteville-lès-Rouen : 1 seule observation au registre,
- ✓ Mairie de Saint-Etienne-du-Rouvray : 2 dépositions verbales avec 7 observations,
- ✓ Mairie de Petit-Couronne : aucune observation.

Sur les 74 dépositions, le registre de Rouen en comprenait 10, celui de Petit-Quevilly : une, celui de Sotteville-lès-Rouen : une. Aucune déposition sur les registres de Grand-Quevilly, Saint-Étienne-du-Rouvray et Petit-Couronne.

À noter qu'aucune observation n'a été présentée au titre de l'enquête parcellaire.

Toutes les copies des 51 dépositions écrites présentées au cours de l'enquête (environ 145 pages) sont en possession de la direction « Axe Nord-Sud » de la Métropole (registres, lettres, notes, courriels et contributions). Les originaux seront remis à la préfecture.

Le tableau des pages 4 et 5, récapitule l'identité des personnes, des associations ou autres participants qui ont présenté des observations.

Le procès-verbal se décline selon les 10 chapitres suivants :

1. Dépositions sur la concertation et sur le dossier (p. 5)
 - 1.1 : La concertation en amont de l'enquête (p. 5)
 - 1.2 : Le dossier soumis à l'enquête (p. 6)
 - 1.3 : Les consultations dans le cadre de l'enquête (p. 8)
2. Dépositions favorables au projet de ligne T4 (p. 8)
3. Dépositions défavorables au projet de ligne T4 (p. 10)
 - 3.1 : Opposition au projet (p. 10)
 - 3.2 : Le choix du tracé (p. 11)
 - 3.3 : Les impacts du projet sur la circulation et sur les trafics (p. 12)
 - 3.4 : Les impacts du projet sur la stationnement (p. 14)
 - 3.5 : Le choix du planning (p. 15)
4. Propositions de modifications au projet de ligne T4 (p. 15)
 - 4.1 : La desserte du CHU (p. 15)
 - 4.2 : La desserte du Technopôle (p. 16)
 - 4.3 : Le pont Guillaume le Conquérant (p. 17)
 - 4.4 : La zone 30 sur le boulevard du 11 Novembre (p. 17)
 - 4.5 : La section rond-point des Bruyères-Zénith (p. 17)
 - 4.6 : Les stations de la ligne T4 (p. 18)
 - 4.7 : Le déplacement des cyclistes (p. 19)
 - 4.8 : Le déplacement des piétons (p. 20)
5. Observations générales sur les aménagements projetés (p. 21)
 - 5.1 : Observations diverses (p. 26)
6. Observations sur des points particuliers du projet (p. 26)
 - 6.1 : Les transports exceptionnels (p. 26)
 - 6.2 : La fermeture de la rue Louis Poterat (p. 27)
 - 6.3 : Les entrées et sorties de garages ou de propriété (p. 27)
 - 6.4 : Les parkings relais de dissuasion (p. 27)
 - 6.5 : Choix du système de transport en commun (p. 28)
 - 6.6 : La carburation des futurs bus (p. 28)
7. Questionnement sur la phase des travaux (p. 29)
8. Propositions de variantes au tracé de la ligne T4 (p. 29)
 - Proposition de l'association « Demain la Métropole » (p. 29)
 - Proposition de M. Jean-Claude Truc (p. 30)
9. Observations sortant du cadre de l'enquête publique (p. 31)
10. Questions et observations du commissaire enquêteur (p. 31)

Tableau récapitulatif des 74 dépositions selon l'ordre alphabétique

Les 74 dépositions se décomposent comme suit :

- ✓ Le public : 62 dépositions, écrites et orales, comprenant 215 observations,
- ✓ Les associations : 7 dépositions écrites comprenant 375 observations,
- ✓ Autres participants (les 5 dernières lignes du tableau de la page suivante : 5 dépositions écrites comprenant 72 observations.

Commune	Date déposition	M. ou Mme	Nom du déposant	Mode de déposition	Nbre d'obs.
Rouen	non daté	M.	Abdon Michel	registre	2
Rouen	07/12/15	M.	Anne Philippe	registre	5
Rouen	non daté	???	anonymat	registre	1
Petit-Quevilly	25/11/15	Mme	Barillon Pauline (GPMR)	oralement	2
Rouen	06/11/15	Mme	Bascones Mélanie	oralement	2
Rouen	03/12/15	M.	Bied Dominique	courriel	2
Rouen	non daté	Mme	Blaiset-Ménager Colette	registre	1
Rouen	07/12/15	M.	Buchet Jean-Marc	courriel	7
Rouen	25/11/15	M.	Carment Antoine	courriel	1
Rouen	07/12/15	Mme	Carra-Ranaivoarison Fara	oralement	5
Rouen	07/12/15	M.	Casaert Philippe	courriel	10
Rouen	06/11/15	M.	Cavé James	registre	2
Sotteville	non daté	M.	Champalbert Michel	registre	1
Petit-Quevilly	25/11/15	M.	Clovin Jacky	oralement	1
Petit-Quevilly	25/11/15	M./Mme	Cozzi Jean et Yveline	oralement	1
Rouen	03/12/15	M.	Cyrot Dominique	courriel + contribution	18
Rouen	03/12/15	???	Daupley	courriel	5
Rouen	17/11/15	M.	David Rémy	courriel	1
Rouen	06/11/15	M.	Désormeaux William	oralement	1
Rouen	07/12/15	M.	Dubois Gaëtan	oralement	1
Rouen	07/12/15	M.	Dufour Alain	oralement	5
Rouen	13/11/15	M.	Eastabrook Jean	courriel	4
Rouen	01/12/15	M.	Fabre Jean	courriel	2
Petit-Quevilly	25/11/15	Mmes	Fahloun Anita et Laurence	oralement	2
Rouen	07/12/15	M.	Farcis Dominique	courriel	4
Rouen	07/12/15	M.	Frison Christian	registre	2
St-Étienne	01/12/15	M.	Gantier Gilles	oralement	3
Petit-Quevilly	07/11/15	Mmes	Gantier Mauricette et Nathalie	oralement	1
Rouen	07/12/15	M.	Guéret Pierre	registre	10
Rouen	19/11/15	Mme	Guidici Véronique	courriel	1
Rouen	04/12/15	Mme	Hagnéré Valérie	courriel	4
Rouen	07/12/15	M.	Holstein Sébastien	oralement	1
Rouen	18/11/15	M.	Idasiak Bruno	courriel	1
Rouen	02/12/15	M.	Jérémie de Saint Léger	courriel	1
Rouen	07/12/15	M.	Lamme Freddy	oralement	2
Rouen	07/12/15	Mme	Le Bocq Anne-Marie	courriel	9
Rouen	02/12/15	M.	Le Bocq Daniel	registre	27
St-Étienne	01/12/15	Mme	Lecomte Nelly	oralement	4
Petit-Quevilly	25/11/15	M./Mme	Léger Gérard et Éliane	oralement	1
Rouen	07/12/15	M.	Leray Éric	oralement	1
Rouen	07/12/15	M.	Lerenard Régis	oralement	1
Rouen	07/12/15	M.	Leroux Martial	oralement	1
Rouen	06/11/15	M.	Liaudet Pierre	oralement et courriel	1
Rouen	17/11/15	MM.	Lucas/Seprey/Tourmelin	courriel	3

Commune	Date déposition	M. ou Mme	Nom du déposant	Mode de déposition	Nbre d'obs.
Petit-Quevilly	07/11/15	Mme	Martin Véronique	oralement et registre	1
Rouen	28/11/15	Mme	Martin-Deschamps Charlotte	lettre	5
Grand-Quevilly	12/11/15	M./Mme	Micaut Marc et Danielle	oralement	2
Rouen	30/11/15	M.	Parvillers Hugues	courriel	1
Rouen	01/12/15	M.	Picot Thomas	courriel	1
Rouen	06/11/15	M.	Pinus Guillaume	courriel	1
Rouen	01/12/15	Mme	Prime Blandine	courriel	1
Rouen	07/12/15	Mme	Quenedey Monique	lettre	6
Rouen	non daté	M.	Rabinne Alain	registre	2
Rouen	18/11/15	M.	Rivière Jacques	oralement	1
Rouen	07/12/15	Mme	Roux Marie-Hélène	note	5
Grand-Quevilly	12/11/15	M.	Ruault Didier	oralement	1
Rouen	07/12/15	M.	Sadones Patrick	courriel	4
Rouen	07/12/15	Mme	Saillard Catherine	oralement	6
Rouen	06/11/15	Mme	Thierry Chantal	oralement	2
Rouen	07/12/15	M.	Thomas	courriel	9
Rouen	07/12/15	M.	Truc Jean-Claude	note	4
Rouen	09/11/15	M.	Vasse Alain-Michel	courriel	3
Rouen	non daté	asso	3CR (Olivier Farcis)	registre	20
Rouen	24/11/15	asso	Comité pour les TC	courriel + contribution	71
Rouen	05/12/15	asso	Demain la Métropole	courriel + contribution	172
Rouen	18/11/15	asso	Effet de serre toi même !	contribution	80
Rouen	23/11/15	asso	Rue de l'Avenir	courriel + contribution	14
Rouen	18/11/15	asso	Sabine, l'asso vélo de Rouen	contribution	
Rouen	07/12/15	asso	Vitrines de Rouen (José Ortuzar)	courriel + contribution	18
Rouen	01/12/15	autre	CCI de Rouen	courriel + lettre	26
Rouen	07/12/15	autre	Conseil consultatif de développ.	courriel + contribution	30
Rouen	07/12/15	autre	Conseil de quartier St-Clément	contribution	4
Rouen	07/12/15	autre	Élu-es écologistes de la Métropole	courriel + contribution	10
Rouen	04/12/15	autre	Grand port maritime de Rouen	courriel + lettre	2
Totaux			74		662

Le présent procès-verbal reprend les observations orales et écrites (registres, contributions d'associations sous forme de mémoire, courriels, lettres et notes) recueillies au cours de l'enquête.

Sont repris dans les chapitres suivants - « *en italique* » - des extraits des remarques reçues.

1 – Dépositions sur la concertation et sur le dossier

1.1 : La concertation en amont de l'enquête

L'association « Demain la Métropole » est très critique à l'égard de la concertation préalable qu'elle qualifie de « *biaisée* » : « *L'utilité des réunions publiques dépend beaucoup du sentiment d'être considéré ou au contraire méprisé auquel le public est extrêmement sensible. La conviction que les jeux ne sont pas faits, que le maître d'ouvrage répondra à toutes les questions, qu'il y aura la possibilité d'entendre des experts indépendants sont les vrais indicateurs de leur bon déroulement. Quand on considère le nombre réduit de participants à la concertation autour d'un projet pourtant directement lié à la vie quotidienne de beaucoup de personnes on se dit que la Métropole a d'énormes progrès à faire dans ce domaine et que la création de notre association est totalement justifiée* ». « *Il est nécessaire de permettre des débats ouverts et transparents assurant l'expression d'arguments plus que d'opinions. Ce n'est pas la position, la qualité, le rang ou la conviction de celui*

qui s'exprime qui prévaut mais bien la qualité de son argumentaire. Tous les avantages du projet ont été abondamment développés, souvent chiffrés de manière très approximative alors que tous ses inconvénients ont été sous-évalués, renvoyés à la suite des études ou à l'organisation d'autres réunions finalement jamais programmées. (...) nous avons découvert que les mots information et concertation étaient synonymes ». Il est également reproché que : « Malgré le nombre et la pertinence des interventions relatées dans le bilan de la concertation les évolutions apportées au projet sont relativement mineures ou sont carrément reportées à un avenir indéterminé ». D'autre part, il est déploré que la Métropole ait décidé de différer la concertation portant sur la ligne F1 et sur le parking de dissuasion nord.

L'association des commerçants « Vitrites de Rouen » est également très critique sur la phase de concertation : « À ce jour un nombre important de nos interrogations ou craintes n'ont pas été levées. (...) Nos propositions ont été rejetées. Nous, commerçants, transporteurs, parents d'élève, demandons avec insistance une vraie concertation ».

1.2 : Le dossier soumis à l'enquête

Lors de mes permanences, plusieurs personnes m'ont dit que le dossier était trop volumineux (6,5 kg) et donc difficilement accessible aux gens souhaitant le consulter. M. Alain Rabinne écrit sur le registre de Rouen : « *Fallait-il un si gros dossier ?* ». J'ai d'ailleurs constaté que la plupart des gens renonçaient à lire une telle masse de documents. En définitive, ce sont principalement les associations qui auront pris connaissance du dossier mais parfois en partie seulement car le dossier répondait à certaines questions posées.

M. Dominique Cyrot est très critique sur le dossier, tant sur la forme que sur le fond : « *Un dossier d'enquête très orienté, très épais mais aussi insuffisant. Il n'y aucune indication précise sur les origines et destination des déplacements faits par les usagers automobile sur les boulevards extérieurs. On suppose que tout déplacement automobile peut être transféré sur les transports en commun, ce qui est parfaitement arbitraire. (...) L'aménagement de la place Beauvoisine présente deux inconvénients qui ne sont pas analysés dans le dossier. Le courant de circulation automobile du venant de l'ouest par le boulevard de l'Yser et prenant la rue d'Ernemont devient impossible. Il est supposé remonter la route de Neufchâtel et prendre la rue du Champ du Pardon, particulièrement étroite et mal adaptée à la circulation automobile. Cet inconvénient n'est pas mentionné. Plus gravement la ligne d'autobus 20 qui passe place Beauvoisine ne peut plus prendre la rue d'Ernemont et doit elle aussi, être détournée. Son passage éventuel par la rue du Champ du Pardon est très difficile vu l'angle aigu formé avec la route de Neufchâtel. En supposant même qu'il soit possible, il nécessiterait des travaux importants et la suppression de tout stationnement dans la rue du Champ du Pardon. Que le dossier mis à l'enquête omette ces problèmes illustre bien une justification de la ligne T4 à tout prix en minimisant ou, dans cet exemple précis, en omettant totalement des inconvénients graves. De même les plans concernant l'intersection du boulevard de la Marne ou du boulevard de l'Yser avec la rue Jeanne d'Arc n'indiquent aucun mouvement de tourne à gauche possible en direction de la gare actuelle, ce qui serait un non sens total. Ou alors il faut se demander si les plans présentés sont incomplets ou erronés, ce qui amène à se poser des questions sur la validité de pareil dossier d'enquête publique. (...) Si le dossier mis à l'enquête analyse bien les avantages pour le fonctionnement des transports en commun (à l'exception des perturbations pour les lignes secondaires), il se contente de considérations très floues sur la « congestion automobile » qu'entraînerait ce projet sur la rive droite et sur ses autres inconvénients : réduction du stationnement, réduction de chiffre d'affaire pour les commerces riverains, etc. La justification par l'exemple de la fermeture du pont Mathilde n'a pas de sens (...). Les problèmes de qualité de l'air ou d'amélioration de l'urbanisme dépendront largement du niveau de « congestion automobile » entraîné et ne peuvent en l'état être considéré comme des*

avantages. Le principal inconvénient du projet n'a pas fait l'objet d'analyses dignes de ce nom (...). Le projet doit donc être repris ».

L'association « Demain la Métropole » fait de nombreuses critiques sur la consistance du dossier d'enquête et notamment par rapport aux études qui ont été réalisées. Il est notamment déploré ou considéré que :

- *« Le PDU de 2013, considéré comme un document de transition par la Métropole serve à justifier le tracé retenu alors même qu'elle n'a pas pris en amont la juste mesure des réserves émises en leur temps par la commission d'enquête publique ».*
- *« Le dossier d'enquête publique est muet sur le nombre des emplois desservis ».*
- *« Un flou complet entoure l'ensemble des données de trafic et les reports modaux escomptés. Le report modal calculé au stade de l'avant-projet s'avère finalement 5 fois inférieur aux allégations de la concertation, (1 600 véhicules individuels au lieu de 7 500). Le nombre des déplacements journaliers de véhicules individuels « économisés » ne dépasse pas 0.3% de l'ensemble des déplacements à l'échelle de l'agglomération, inférieur à la précision de mesure d'une enquête du type « ménages-déplacements », soit environ 80 voitures de moins par sens sur le boulevard des Belges à l'heure de pointe ».*
- *« La Métropole ne s'est pas donné les moyens d'une étude sérieuse des conséquences des options prises en matière de plan de circulation, de saturation des carrefours, de report de trafic, de congestion prévisible du cœur de l'agglomération, de satisfaction des besoins légitimes de stationnement, de circulation des transports exceptionnels. Le chiffre de 25% de réduction de la circulation générale nécessaire au maintien du niveau actuel de saturation des boulevards apparaît comme invraisemblable au regard des réductions des chaussées et à la complexification des carrefours. Même si cette réduction s'avérait exacte c'est environ 11 000 véhicules qu'il faudrait pouvoir dévier ».*
- *« Sur les niveaux de trafics sur le boulevard des Belges (50 000) et sur le boulevard de la Mame (30 000) aucune information ne figure sur des comptages directionnels au niveau des principaux carrefours pourtant essentiels au stade d'une étude de ce type ni sur les réserves de capacité qui en résultent ».*
- *« Une affirmation non étudiée et donc non démontrée est également à noter, concernant une éventuelle diminution du trafic dans le bas du Boulevard des Belges qui pourrait découler de l'aménagement de la liaison définitive entre le pont Flaubert et la voie rapide Sud III. Aucune étude ne vient étayer cet espoir auquel on aimerait également pouvoir croire ».*
- *Lors de l'enquête Origines-Destinations « une véritable enquête-cordon n'a pas été réalisée autour de la zone d'études, par exemple par lecture des plaques minéralogiques en entrée et en sortie qui aurait permis de connaître la réalité des mouvements en situation « de référence » et aussi de redresser les chiffres de l'enquête par interviews. Nous regrettons également que le taux d'échantillonnage des interviews ne soit pas indiqué comme c'est la règle pour les sondages ».*
- *« Au cours de la réunion avec les acteurs économiques du 19 février 2015 on explique que « les 4 300 véhicules qui transitent peuvent être allégés en étant reportés sur le pont Flaubert ou le pont Mathilde et qu'un travail sera mené dans les mois qui viennent sur les plans de circulation dans un périmètre plus large pour réorganiser correctement ces trafics sans surcharger le centre-ville » Le dossier d'enquête publique est vide de cette étude pourtant essentielle à la bonne information du public ».*
- *Sur la synchronisation des feux : « Il eût été pertinent d'effectuer des mesures sur les vitesses moyennes pratiquées et sur les temps de parcours afin d'apprécier le gain de*

capacité pouvant découler d'une éventuelle amélioration de la synchronisation des feux. Là encore cette étude est absente du dossier d'enquête publique. Dans la mesure où la Métropole exerce depuis le 1^{er} janvier 2015 la compétence « voirie » et donc la gestion de la signalisation tricolore elle va pouvoir s'attacher rapidement à la mise en œuvre de ces nouveaux plans de feux ».

- Il est contesté l'affirmation selon laquelle « le travail réalisé à chaque carrefour prévoit des aménagements qui permettent 85% du trafic actuel, ce qui est contradictoire avec d'autres sources dans le même document qui font état de 75% (15% de report modal ajoutés à 10 % de trafic reportés sur d'autres voies) ».
- Concernant la circulation des vélos envisagée sur le site propre des bus « les causes [de l'abandon de cette possibilité] ne sont pas renseignées dans le dossier ni leurs conséquences ».

Sur l'évaluation socio-économique, M. ou Mme Daupley fait les remarques suivantes : « Il me semble totalement biaisé de comparer un projet de ligne T4 avec une situation actuelle fictive qui intégrerait une desserte bus. Comment juger de l'intérêt du bus si on le compare avec un état fictif ou l'on aurait mis des bus ? Cette supercherie permet les pirouettes : « ces postes n'ont pas été intégrés ... car ils correspondent à la situation de référence ». La situation actuelle n'est pas la situation de référence, il y aura donc bien des surcoûts à rajouter. P839, est indiqué qu'une restriction de capacité est appliquée au réseau routier, mais plus loin on explique qu'il n'y a rien de changé pour les usagers VP. La logique est que les usagers VP perdent suffisamment de temps dans les transports pour qu'ils soient incités à prendre les TC. Ainsi les gains annoncés de 130 M€ pour les usagers TC correspondent à des pertes au niveau des usagers VP pour des montants équivalents ou supérieurs. Le chiffrage à 0 pour les usagers VP est des plus fantaisistes. P844, le coût d'entretien d'une voirie n'est pas du tout le même selon que l'on fait passer des bus ou des VP. La soit disant neutralité du a) est fautive. Toutes les mairies de l'agglomération ont pu constater que le passage d'une ligne de bus sur leur voirie engendrait des dégradations très importantes. P848, le stationnement rapporte des fonds non négligeables aux collectivités par l'intermédiaire des tarifications horaires. Les chiffres sont farfelus. Une place coûte à l'investissement 5000 € sur 10 à 15 ans et 100 à 200 € à l'entretien, elles peuvent rapporter jusqu'à 4000 €/an. Le bilan n'est pas du tout le même que celui annoncé. (...) Je pense que l'on doit donner les vrais éléments pour permettre aux citoyens d'être réellement à même de réagir ».

1.3 : Les consultations dans le cadre de l'enquête

L'association « Demain la Métropole » « constate que le dossier d'enquête publique de T4 est dépourvu des avis des services : de la protection du patrimoine, du Département gestionnaire des boulevards, et de l'État [Dirno et DDTM] gestionnaire du pont Guillaume et de l'avenue Jean Rondeaux et responsable des autorisations de transports exceptionnels ».

2 : Dépôts favorables au projet de ligne T4

Plusieurs personnes, que j'ai reçues et/ou qui m'ont écrit, se sont manifestées au cours de l'enquête pour se prononcer en faveur du projet de ligne T4. De même, les associations rouennaises suivantes sont intervenues favorablement :

- ✓ L'association « Effet de serre, toi-même ! », représentée par un collectif.
- ✓ L'association « Sabine, l'asso vélo de Rouen », représentée par un collectif.
- ✓ L'association « Rue de l'Avenir », représentée par son président, M. Jean-Paul Camberlin.
- ✓ L'association « Comité pour les transports en commun » (CPTC), représentée par son président, M. Bernard Champeaux.

Les arguments mis en exergue par les associations sont les suivants :

Les associations « Effet de serre toi-même ! » et « Sabine, l'asso vélo de Rouen » soulignent que « ce projet, dans son intention, ne peut que recevoir un satisfecit de principe de la part des associations de protection de l'environnement puisqu'il vient aider à la mise en place d'une intermodalité essentielle à la nécessaire réduction des émissions de gaz à effet de serre et à la réduction des polluants atmosphériques». (...) «Pour nos associations, la diminution de la place de l'automobile individuelle est un objectif qui couvre des champs transversaux comme la maîtrise de la consommation de carburants fossiles, l'amélioration de la qualité de l'air, un espace public plus agréable et plus apaisé, une meilleure utilisation des espaces tant dans la densification urbaine que dans la protection ou la création d'espaces naturels et enfin une plus grande solidarité humaine». (...) «Le transport en commun répond à cette nécessité bien plus que l'utilisation de la voiture individuelle (...)». «Ce projet de transport en commun (...) apporte des réponses globalement positives (...) C'est pourquoi nous soutiendrons et défendrons ce projet dans sa vision stratégique». Cette position est également partagée par d'autres personnes qui sont favorables au projet, lequel contribue, d'une part, à « lutter contre le changement climatique, la pollution atmosphérique et la qualité de vie », et d'autre part, à « améliorer la sécurité ».

Pour « Rue de l'Avenir », c'est « un projet majeur qui contribuera à placer la Métropole Rouen Normandie parmi les métropole françaises actives en matière de mobilité durable ». « La rue n'est pas la route ». « Il s'agit de passer d'une ville routière à une ville à vivre, une ville respirable, une ville apaisée ». (...) Cela passe par un réseau de transport en commun maillé, fiable, attractif, sécurisé et une tarification socialement juste ».

L'association « CPTC » considère que « le projet T4 s'inscrit dans une logique cohérente d'évolution des pratiques de déplacement dans notre métropole conformes aux exigences de développement durable en complétant le réseau existant (...) » [et qu'il] « permettra une mutation des pratiques de mobilité urbaine selon un meilleur équilibre modal (...) ». Sans exclure la voiture [le projet] accorde une juste place aux piétons, aux cyclistes et aux usagers des transports en commun ». (...) « Le projet T4 constitue, comme le furent en leur temps le tramway et les premières lignes Téo, un formidable outil d'embellissement et de requalification des quartiers qu'il desservira ». Sur la rive droite, « en réduisant le nombre de voies de circulation des voitures, la ligne T4 permettra la mise en place d'une circulation plus apaisée qui apportera à ces boulevards davantage de calme, de convivialité et de sécurité ». Sur la rive gauche « l'aménagement du T4 associé aux opérations de rénovation urbaine (...) permettra de transformer positivement le paysage et l'atmosphère des espaces traversés ». (...) « C'est un projet qui met en cohérence urbanisme et transport ».

Outre les quatre associations précitées, j'ai recueilli d'une partie du public un avis favorable au projet de ligne T4, d'une part, lors de mes entretiens au cours de mes permanences et, d'autre part, par des dépositions écrites :

- ✓ Mme Colette Blaiset-Ménager : « Je suis très favorable à ce parcours qui dessert enfin l'ouest de Rouen ».
- ✓ M. Michel Abdon : « Le projet semble très intéressant pour les usagers ».
- ✓ M. Thomas Picot : « Je vous remercie de bien vouloir considérer mon intérêt et mon attachement au projet de mise en place d'une ligne T4 (...) mode de déplacement dont l'utilité publique est indiscutable ».
- ✓ Mme Charlotte Martin-Ceschamps : « Ce projet (...) est une très bonne chose pour notre agglomération. De plus c'est l'occasion de créer des aménagements cyclables sur un linéaire important [en donnant] plus de place à ce mode de déplacement non polluant, adapté au milieu urbain, économique et bon pour la santé ».

Les élu-es écologistes de la Métropole Rouen Normandie rappellent « *leur attachement au développement des transports en commun, indispensable alternative à la voiture dans une agglomération devenue Métropole et engagée dans des grands réaménagements urbains. Les transports en commun, particulièrement ceux en voie réservée et site propre, ont démontré s'il le fallait sur notre territoire, lors de l'accident du Pont Mathilde et en période de saturation, qu'ils constituent une réponse pertinente, écologique, démocratique. Les écologistes saluent ce projet de nouvelle ligne T4 qu'ils ont défendue depuis des années et qui contribue à établir un maillage global du territoire en transports en commun en proposant une ligne rapide et fiable du nord au sud en passant par l'ouest de notre agglomération. En offrant aux usagers occasionnels ou quotidiens des lignes multiples, principales et secondaires, d'est en ouest et du nord au sud (à l'instar, à l'avenir, d'une T5 au nord et d'une T6 à l'est), nous nous rapprochons ainsi d'un objectif essentiel : offrir un véritable choix au citoyen dans son mode de déplacement* ».

En outre, la commission Grands projets urbains (GPU) du Conseil consultatif de développement (CCD) de la Métropole, se prononce en faveur du projet de ligne T4 car il constitue « *une pièce maîtresse* » dans la mutation de la métropole qui est engagée dans la démarche « *ville respirable* ». « *Il s'agit d'un tournant sociologique, économique et environnemental inéluctable. (...) Le passage de la T4 en site propre sur les boulevards, sur les pénétrantes « originelles » de la desserte en centre-ville, doit être considéré comme une action positive qui permettra de diminuer la pression automobile* ». Ne sont pas repris ici, pour éviter les redondances, tous les arguments qui plaident en faveur du projet et je renvoie à la contribution du GPU en possession de la Métropole.

3 : Dépositions défavorables au projet de ligne T4

A contrario, des personnes et trois associations sont opposées, ou en partie défavorables au projet de ligne T4.

3.1 : Opposition au projet

Concernant le public, Voici quelques réactions recueillies :

- ✓ M. Dominique Farcis : « *Un projet trop coûteux, inutile et nuisible : à abandonner !* ». Position partagée par M. Jacques Rivière.
- ✓ M. ou Mme Daupley écrit : « *Faire ce projet, malgré les surcoûts très importants est un choix très structurants, car c'est autant d'autres actions qui ne pourront pas être faites* ».
- ✓ Mme Anne-Marie Le Bocq estime que pour « *pour quelques personnes qui utiliseront le T4, des centaines de personnes ne pourront plus travailler dans des délais corrects. On sait très bien qu'un bus ne va pas forcément là où l'on doit travailler et que parfois il faut prendre sa voiture pendant les heures de travail pour se rendre chez les clients ou prestataires surtout quand on a du matériel à transporter. Je ne pense pas que cette voie T4 soit très utile et qu'elle apportera plus de désagréments que d'agréments* ».
- ✓ M. Jean-Marc Buchet ne comprend pas comment plusieurs milliers de véhicules/jour pourront transiter sur deux fois moins de voies. « *(...) depuis le resserrement du boulevard des Belges, qui m'a fait perdre près de cinq minutes sur mon trajet matin et soir, je mets au final près de trois fois plus de temps aux heures de pointe qu'à d'autres heures. L'étude indique également que la ligne permettra à 7500 personnes de voyager par jour fin 2017. La ligne F1, dont la fréquence de passage est très forte, et qui est une ligne historique et centrale de Rouen, fait tout juste ce nombre de passagers. Nous pouvons donc raisonnablement douter qu'une ligne beaucoup plus longue qui desservira des quartiers moins*

peuplés n'atteindra pas et de loin cet objectif. Il serait pertinent que, pendant les deux ans de travaux de l'aménagement du pont Flaubert, et dans l'attente de l'impact sur la circulation de cet aménagement, soit mise en place une ligne de bus temporaire pour valider la fréquentation de cette ligne T 4. Cela permettrait de sécuriser un plan de financement intégrant un investissement très conséquent, même pour une métropole qui a encore quelques moyens. Nous employons 20 collaborateurs qui font le déplacement Rouen nord / Rouen sud tous les jours et qui ne veulent pas revivre la galère du pont Mathilde. Et ils ne prennent que peu les transports en commun ayant presque tous besoin de leur voiture pour leurs déplacements professionnels ».

- ✓ M. Thomas estime que « Ce projet est essentiellement lancé pour connecter le futur siège de la Métropole rive gauche et le quartier qui y sera développé.(...) « le tracé sur la rive droite, à quoi sert-il ? La première partie entre Boulingrin et la gare ne fait que passer en surface alors que le même parcours existe déjà avec le métro ! mais qui peut soutenir que c'est nécessaire ? Avec nos impôts nous avons déjà payé des dizaines de millions d'euros pour la réalisation du métro, et le T4 propose de remettre des dépenses au même endroit ! La seconde partie du tracé de la gare jusqu'à la rive gauche : pourquoi ne pas continuer son trajet en métro ! décidément ce métro, à quoi sert il ? autant le reboucher ? La ligne T4 peut ainsi démarrer rive gauche au pied du pont Jeanne d'Arc et rejoindre par la rive gauche le pont Guillaume le Conquérant. Concernant la circulation sur la rive droite, M. Thomas écrit : « La circulation dans l'agglomération de Rouen est mauvaise, particulièrement pour le nord. Il n'y a pas de périphérique au nord-est de l'agglomération, avec le tronçon manquant de Maromme. Dans cette situation, les boulevards, comme dans de nombreuses villes, sert de périphérique intérieur. Venir mettre la ligne T4 sur les boulevards c'est acceptable à condition au préalable de créer un périphérique au nord de l'agglomération, mais on ne voit aucun projet sur ce thème à Maromme. Donc mettre la ligne T4 sur les boulevards c'est repousser les voitures vers des routes qui n'existent pas, c'est inacceptable et irréaliste. Les personnes doivent aller travailler et les transports en commun ne sont pas possibles pour tous en fonction des besoins. (...) « En conclusion : Mettre la ligne T4 sur les boulevards c'est du vol d'espace public alors que le métro en sous-terrain existe ! Mettre la ligne T4 sur les boulevards c'est au minimum perdre 25 M€ et apporter plus de problèmes de circulation à Rouen ».

Concernant les associations, trois d'entre-elles se sont manifestées durant l'enquête pour affirmer leur hostilité au projet de ligne T4, tout particulièrement sur la rive droite :

- ✓ L'association des commerçants et artisans de Rouen « Vitrites de Rouen », représentée par son vice-président, M. José Ortuzar.
- ✓ L'association de commerçants « 3CR » (concentration des comités commerciaux de Rouen), représentée par son secrétaire général M. Olivier Farcis, représentant également l'association des riverains de la gare.
- ✓ L'association « Demain la Métropole » représentée par son président M. Jean-Maillard et un collectif de plusieurs personnes.

Globalement, ces trois associations ont présenté les mêmes arguments et revendications, aussi ne sont repris ci-après que des extraits des 37 pages de la contribution de l'association « Demain la Métropole » compte tenu des recoupements avec les associations « Vitrites de Rouen » et « 3CR »).

3.2 : Le choix du tracé

L'association « Demain la Métropole », très favorable au développement des transports en commun de type « bus à haut niveau de service » sur l'agglomération rouennaise, n'en demeure pas moins opposée au tracé qui a été retenu par la Métropole. Elle fait notamment valoir son argumentation sur les points suivants :

Au préalable, il est rappelé que le PDU préconisait l'aménagement d'un axe nord-sud entre le Plateau nord (Isneauville) et le Parc des expositions. Il est regretté « que la Métropole n'ait tenu aucun compte des réserves formulées en 2013 par la commission d'enquête sur le PDU, en amont de l'opération T4 ».

Selon cette association, « le tracé retenu ne concrétise aucune des promesses de la concertation :

- La population desservie est de 42 700 habitants alors que les prévisions étaient de 150 000. Une bonne part de ces 42 700 habitants est déjà desservie par le Métro.
- Le tracé retenu ne corrige pas l'injustice qui est faite à environ 90 000 habitants des zones denses de l'agglomération actuellement non desservis par une ligne structurante.
- Le tracé n'améliore pas la desserte inexistante des zones majeures d'activité économique.
- Le dossier d'enquête publique est muet sur le nombre des emplois desservis.
- La fréquentation de la ligne est de 14 900 voyages/jour au lieu de 20 000 comme annoncé.
- Le tracé retenu ne permet pas des correspondances satisfaisantes ni avec le Métro ni avec les lignes TEOR existantes.

3.3 : Les impacts du projet sur la circulation et sur les trafics

De vives inquiétudes et critiques relevées au cours de l'enquête concernent essentiellement la diminution du nombre de voies de circulation sur les boulevards de la rive droite et tout particulièrement entre la place du Boulingrin et la place Cauchoise :

Mme Véronique Guidini exprime ses « craintes au niveau du passage de la ligne T4 sur le boulevard des Belges (...) déjà saturé aux heures de pointe, d'autant plus depuis que le marquage au sol a été modifié. (...) La suppression d'une voie dans chaque sens de circulation ne peut qu'empirer les choses ».

M. Antoine Carment, qui exerce une profession libérale, écrit : « J'ai pris connaissance avec effarement du projet de ligne T4. (...) Je veux bien que l'on privilégie les transports en commun, mais il ne faut pas oublier qu'il y a de nombreuses professions qui nécessitent l'utilisation de la voiture. (...) Vouloir réduire les voies entre le Boulingrin et la place Beauvoisine est IRRESPONSABLE ! (...). C'est une question de survie pour Rouen : qui va rester habiter cette ville si l'on continue ces folies ? (...). Cette personne, qui ne comprend pas ce projet, prend l'exemple de la route de Dieppe à Déville : « ce sont des durées ahurissantes des feux rouges à l'approche des bus ».

M. Hugues Parvilliers écrit : « Je suis pour les transports en commun mais pas à n'importe quelles conditions ! (...) [Les] conséquences [du tracé de la ligne T4] sur la circulation automobile de transit seront délétères. Ce dont Rouen a besoin c'est d'une ligne qui desserve la nouvelle gare SNCF ! (...) Comment oser créer en 2015 des transports utilisant des carburants fossiles ! Il faut une ligne de Trolley ! Signer ce projet c'est annoncer la mort par sclérose du grand Rouen ! ».

M. Jean Fabre : « Le problème de loin le plus délicat est certainement la mise à une voie dans chaque sens de circulation des boulevards extérieurs entre la place du Boulingrin et la place Cauchoise (...). Il n'y a aucune indication précise sur les origines et destination des déplacements faits par les usagers automobile sur les boulevards extérieurs. On suppose que tout déplacement automobile peut être transféré sur les transports en commun, ce qui est parfaitement arbitraire ».

M. Dominique Cyrot : « Limiter à une voie de circulation dans chaque sens le trafic automobile entre la place du Boulingrin et la place Cauchoise sur un axe de communication important de la ville est utopique. Une seule voie de circulation par sens sur un axe très circulé entraînera des répercussions catastrophiques au moindre incident, qu'il s'agisse d'un camion en panne, d'un camion de démantèlement, de la livraison à domicile d'un colis, du ramassage des ordures, des déchets verts, de travaux de réparation d'un revêtement ou d'une canalisation, de l'entretien des arbres, etc. Quantité de véhicules se stockeront immédiatement à l'arrêt en aval et bloqueront d'autres carrefours. Les

embouteillages mettront ensuite des durées importantes à se résorber comme l'expérience l'a déjà montré (...) ».

Mme Valérie Hagnéré : *« La ligne T4 ne règlera pas les problèmes de circulation, bien au contraire. En effet, en venant de la rive droite l'accès à la sud 3 au niveau de la prison est très difficile. Si des files de circulation sont supprimées pour faire place à un bus en site propre il y aura encore plus de bouchons (...) et davantage de pollution, car il va falloir abattre de beaux arbres. Je ne vois pas l'intérêt de cette ligne et la vie à Rouen n'en sera pas plus agréable ».*

Mme Monique Quenedey (conseillère de quartier « Vieux-Marché-Cathédrale ») : *« La jonction entre la ligne nord-sud du métro et les T1, T2, T3, se fait au Théâtre des Arts, non au bas du boulevard des Belges où c'est tout à fait inadapté. Conclusion : Pour aller du Boulingrin au Zénith, prendre le métro jusqu'à l'Avenue de Caen, puis le T4 de l'Avenue de Caen au Zénith. Correspondance avec T1, T2, T3 au Théâtre des Arts. Une ligne de bus ordinaire (Gare-Place Cauchoise-Boulevard des Belges-Avenue Jean Rondeau jusqu'à l'Avenue de Caen) devrait être suffisante pour compléter ce dispositif. (...) L'impact environnemental est énorme. Les boulevards doivent conserver leurs arbres et leurs contre-allées. Qu'en sera-t-il des habitants du boulevard de l'Yser quand la circulation passera au ras de leurs fenêtres et qu'ils n'auront plus aucune place pour garer leur voiture. Il ne semble pas non plus que l'on fasse grand cas du bruit et de la pollution ! Et où pourront se garer les ambulances qui viennent à la maison de retraite de La Compassion ? Bref, mille et mille questions pour cette ligne T4 très onéreuse, qui présente tant d'impacts négatifs, et dont l'utilité ne se justifie absolument pas puisqu'elle double en grande partie la ligne de métro qui, très judicieusement a été établie en voie souterraine, pour décongestionner la circulation en surface ».*

M. Christian Frison : *Sur la rive droite, le projet occasionnera « des ralentissements automobiles déjà nombreux aux heures de pointes, provoquant une pollution atmosphérique qui ne va que croître au grand désarroi des riverains ».*

Mme Marie-Hélène Roux (conseillère municipale de Rouen) : *« Tout d'abord je tiens à redire que je ne suis nullement opposée aux transports en commun et que je ne suis pas non plus pour le tout voiture. Pour autant, pour que les transports soient attractifs cela suppose que le temps de trajet soit inférieur à celui de la voiture. De plus, des études montrent qu'environ 70% des déplacements liés aux achats sont réalisés en voiture. Ainsi, un juste équilibre doit être trouvé entre la nécessité de faciliter la circulation en ville et les impératifs écologiques. Un élément important qu'est l'accessibilité joue un rôle majeur dans le délaissement des centres-villes au profit des périphéries. A force de créer sans cesse de nouvelles lignes réservées au métro, bus et vélo dans les villes moyennes, il est logique que les commerces ne fassent plus recette. Il s'agit là d'un pan non négligeable de notre économie que l'on doit défendre. Même si on propose des parkings relais, on note à ce jour une adhésion difficile. Pour en revenir précisément au projet de la ligne T4, ce qui pose problème n'est pas la partie rive sud du Zénith à la Seine mais bien la portion boulevard des Belges-Boulingrin. A ce jour, suite à la concertation, on arrive à 2x2 voies plus une voie de chaque côté en site propre. On diminue ainsi les contre-allées, on supprime des arbres et des places de stationnement. Mais ce qui est vraiment à craindre, c'est l'évolutivité des aménagements car on parle dans un second temps d'une diminution possible du nombre de voies de circulation. Je considère que d'une part, il n'est pas acceptable de faire adhérer des gens à un projet qui va évoluer et certainement pas dans le bon sens. Cela va conduire inmanquablement à de nouveaux engorgements avec des répercussions dans toute la ville et de graves conséquences sur l'attractivité de Rouen et ainsi, une fuite majorée de la clientèle vers la périphérie. Il est donc tout à fait souhaitable de reconsidérer cet élément afin de ne pas pénaliser l'attractivité de notre ville et par là même l'activité commerciale ».*

Sur la réduction du nombre de voies de circulation, l'association « Demain la Métropole » souligne que *« le fait de rendre les boulevards moins routiers par un partage de l'espace favorisant les transports en commun et les modes doux risque de congestionner un grand nombre de voiries secondaires. Le dossier ne fait pas apparaître de mesures d'accompagnement susceptibles de rendre celles-ci aptes à supporter de tels reports de trafic : rien concernant des changements de configuration de ces voies et carrefours ou concernant une adaptation des plans de circulation dans les*

quartiers impactés sur Rouen et les communes voisines (principalement Mont-Saint-Aignan) ».

D'autre part, concernant les impacts de la réduction du nombre de voies de circulation sur les carrefours à feux, cette association estime que ces derniers, « qui règlent les conflits de circulation et sécurisent les traversées piétonnes fonctionnent aujourd'hui pratiquement tous en deux phases principales c'est-à-dire selon le réglage qui leur assure le meilleur rendement. Dans le projet proposé beaucoup des carrefours devront fonctionner en trois phases donc avec un rendement nettement dégradé. Malgré cela le projet prévoit de réduire de manière drastique le nombre de voies circulables ». A l'appui d'un tableau détaillé (cf. page 20 de la déposition), l'association « montre que la réduction de capacité atteint 33% voire 50% dans beaucoup de cas. Il est donc invraisemblable que la réduction de capacité le long de l'itinéraire soit de 25% comme annoncé. Il faut s'attendre à un allongement de la durée des heures de pointe, une situation très congestionnée en quasi permanence et à des temps de parcours augmentés de façon inacceptable. On sait par ailleurs que les voitures sont plus polluantes au ralenti qu'en circulation. Il est donc certain qu'on observera une nette augmentation de la pollution de proximité comme celle mesurée par Air Normand au bas du boulevard des Belges. Le niveau sonore ne risque pas d'être réduit du fait des concerts de klaxon qui ne manqueront pas d'en découler ».

L'association « Demain la Métropole » estime également que « sur l'essentiel du tracé, la circulation actuelle s'effectue en pointe à un niveau proche de la saturation. La plupart des itinéraires parallèles sont déjà fortement utilisés comme voies de substitution et sont incapables de supporter une augmentation supplémentaire. Il est donc certain que des axes de plus en plus éloignés connaîtront des reports importants. Du fait de l'absence de voirie de contournement notre agglomération supporte la réputation d'une capitale régionale où les encombrements sont fréquents. Le tracé retenu amplifie considérablement le risque de blocage complet au moindre incident. Les trafics de longue distance seront incités à éviter l'agglomération, comme pendant la fermeture du pont Mathilde. Il en résultera une perte d'activités économiques et un enchérissement de la subvention publique d'équilibre à verser pour la concession de la liaison A28-A13 ».

Cette position est partagée par la CCI de Rouen : « [Le projet] suscite un certain nombre d'interrogations et d'inquiétudes quant au fonctionnement des entreprises situées le long de son tracé et plus globalement concernant l'impact sur les conditions de circulation au cœur de la Métropole ». La CCI demande par ailleurs, « de manière globale, compte tenu des nombreux changements qui interviendront, du fait de ce projet, (...) qu'il [soit] associé à la refonte du plan de circulation du cœur de la Métropole ».

3.4 : Les impacts du projet sur le stationnement

Outre les impacts négatifs sur la circulation, notamment sur la rive droite, l'association « Demain la Métropole » met en exergue les conséquences du tracé de ligne T4 sur le stationnement « question récurrente lors de la concertation préalable » et fait valoir :

- « Le tracé entraîne la suppression, sans compensation de 330 emplacements de stationnement essentiels à la vie des habitants et aux activités économiques. (...) Aucune mesure compensatoire n'est prévue (...) ».
- « Il est regrettable que la maîtrise d'ouvrage n'ait pas voulu se donner les moyens d'une véritable enquête de terrain qui aurait permis de connaître la réalité des besoins et des usages de stationnement : le taux de rotation des places concernées (nombre de voitures les ayant utilisées dans la journée), le nombre de places vacantes aux différentes heures, le taux de verbalisation, etc. Si ces données ont été recueillies, ce qui n'est pas avéré, la Métropole n'a pas souhaité les communiquer à la population ».
- « Il n'est pas difficile d'imaginer les conséquences de cette suppression massive : Les usagers devront rechercher des places plus éloignées de leur destination (commerces ou domicile) et viendront augmenter la pression de stationnement dans des quartiers déjà largement déficitaires (...). Force est donc de constater, pour le stationnement comme pour les données de trafic que la décision politique intervenue antérieurement sur des bases approximatives a occulté toute étude sérieuse au stade de l'avant-projet ».

En définitive, sur le choix du tracé retenu, « Demain la Métropole » conclut son argumentaire en considérant « *que le tracé ne présente pas un bilan avantages/inconvénients positif susceptible de justifier une déclaration d'intérêt public. Les inconvénients que révèlent, malgré leur incomplétude, les études d'avant-projet l'emportent largement sur les avantages* ». (...) « *Tous les avantages du projet ont été abondamment développés, souvent chiffrés de manière très approximative alors que tous ses inconvénients ont été sous-évalués, renvoyés à la suite des études ou à l'organisation d'autres réunions finalement jamais programmées* ».

La CCI de Rouen soulève également la question du stationnement et des livraisons le long du tracé : « *Les places de stationnement livraisons identifiées le long du tracé (...) ne sont pas toutes pertinentes et idéalement positionnées. Ainsi les aménagements prévus place Cauchoise et autour du rond-point des Bruyères conduisent à la disparition de beaucoup de places de stationnement et modifient les flux d'accès aux commerces. (...) il est indispensable d'apporter des modifications et compléments aux aménagements prévus. Il ressort des travaux et réflexion en cours que les aires de livraisons devraient permettre le stationnement de type « arrêt minute ». Au vu des retours d'expérience, il apparaît qu'autoriser l'utilisation des aires de livraisons par les clients des commerces permette de maintenir l'attractivité des commerces en proximité des infrastructures de transport en commun en site propre. Le travail sur la problématique des livraisons actuellement en cours, effectué en collaboration par les services de la Métropole et de la CCI de Rouen, même s'il est postérieur à la rédaction du dossier d'enquête publique, devrait être pris en compte lorsque la Métropole présentera une version amendée du projet à l'issue de la consultation du public. En effet, dès aujourd'hui, des activités situées en centre-ville se voient contraintes de cesser leur activité faute de pouvoir être livrées. Toute mesure de restriction des livraisons doit donc être mûrement pesée au regard de ces conséquences sur la vie des entreprises concernées (commerces et transporteurs notamment)* ».

3.5 : Le choix du planning

L'association « Demain la Métropole » souligne qu'il « *est bien peu rationnel de ne pas anticiper les difficultés de circulation liées à l'aménagement de la jonction entre Sud III et le pont Flaubert dont le chantier pourrait commencer en 2018 et de réduire d'un quart la capacité du seul itinéraire alternatif (Jean Rondeaux, pont Guillaume, ensemble des boulevards). Quelles que soient les mesures de maintien de la circulation des semaines seront nécessaires pour raccorder la nouvelle infrastructure sur le pont d'une part et sur la voie rapide de l'autre. Une congestion totale de l'agglomération ne manquera pas de se produire* ». (...) « *La réalisation anticipée de la ligne T4 entre l'avenue Jean Rondeaux et la place du Boulingrin va coûter des dizaines de millions d'euros pour engorger encore plus le centre-ville pendant plusieurs années* ».

L'association « Demain la Métropole » et la CCI de Rouen, estime que le projet ne devrait être engagé qu'après la réalisation du contournement est de Rouen (liaison A28-A13).

4 : Propositions de modifications au projet de ligne T4

Plusieurs dépositions, tant du public que des associations, présentent des propositions de modifications qui pourraient être apportées au projet afin de l'améliorer. Les paragraphes suivants reprennent, sans les hiérarchiser, les différentes propositions émises.

4.1 : La desserte du CHU

Plusieurs remarques de la part de personnes en faveur de la desserte du CHU par la ligne T4 et par les quatre associations s'étant prononcées en faveur du projet. C'est « *la question récurrente des Rouennais depuis la mise en service du Métrobus* », soulevée par les associations « *Effet de serre toi-même !* » et « *Sabine, l'asso vélo de Rouen* » : « *pourquoi ne pas avoir réalisé une ligne jusqu'au CHU ? Il est par conséquent proposé « que la gare soit reliée au CHU via les boulevards* ». (...) *Le CHU représente 5 000 personnes qui se déplacent quotidiennement et la*

Faculté de Médecine et de Pharmacie en représente 7 000 ». (...) « Le prolongement jusqu'au CHU permettrait également d'effectuer un raccordement avec T1 et T3, place Saint-Hilaire, afin de faciliter l'accès aux transports en commun pour les habitants du plateau nord et de l'est de Rouen ».

L'association « CTPC » propose également le prolongement du T4 jusqu'au CHU (voire Martainville) et, en contrepartie, suggère de prévoir le terminus du T1 au CHU au lieu du Boulingrin.

De même, le Conseil consultatif de développement de la Métropole (Grands projets urbains) est très favorable au prolongement de la ligne T4 vers le CHU afin d'éviter les ruptures de charge et ce qui apporterait « à la fois une meilleure cohérence au réseau et une connexion directe entre le CHU et la gare (...) Cette extension n'induirait aucun surcoût d'exploitation dans la mesure où les circulations du T4 s'y substitueraient à celles assurées aujourd'hui par le T1 ».

M. Olivier Farcis (association 3CR) est également favorable à la desserte du CHU par la ligne T4. De même que M. Alain Rabinne qui « regrette que le CHU ne soit pas pris en compte ». Quant à M. Bruno Idasiak il va jusqu'à écrire : « le fait que le T4 [n'ira pas] jusqu'au CHU est une erreur historique ».

4.2 : La desserte du Technopôle

Plusieurs demandes également présentées pour le prolongement de la ligne T4 jusqu'au Technopôle. Les arguments ne manquent pas. Un élève-ingénieur à l'INSA écrit à cet égard : « Très intéressé par cette nouvelle ligne T4 (...) je me demande pourquoi vous ne prolongez pas le terminus de cette ligne jusqu'au Technopôle (...) qui est très mal desservi par les transport en commun ! A ce jour, depuis le centre-ville, seul le métro permet de le rejoindre ».

L'association « CTPC » va dans le même sens et souligne « la nécessité d'anticiper la desserte du Technopôle du Madrillet. Nous n'estimons pas judicieux le choix consistant à localiser au Zénith le terminus de la future ligne T4 ». Il est mis en exergue l'intérêt de desservir le Technopôle « en apportant à cette ligne un trafic conséquent au regard des équipements porteurs qui s'y trouvent (INSA, Esigelec, lycée Le Corbusier, MOVE'O et la toute nouvelle école d'ingénieurs, Esitech) ».

Il est souligné un potentiel de trafic élevé pour un faible kilométrage, sans coût d'infrastructure élevée (circulation des bus sur chaussée banalisée) et avec un coût d'exploitation limité.

Les associations « Effet de serre toi-même ! » et « Sabine, l'asso vélo de Rouen » plaident également dans ce sens : « Les besoins de déplacements et d'intermodalité exigent que la future ligne T4 ait son terminus connecté avec celui du métro-bus sur le Technopôle (100 hectares d'activités). (...) Cette zone en plein développement doit être connectée au parking P+R du Zénith ».

De même, la CCI de Rouen souligne que « le terminus au Zénith est insatisfaisant car il n'assure pas une desserte directe des entreprises, écoles et laboratoires présents sur le technopôle du Madrillet, site majeur d'innovation et d'activités économiques de la Métropole, pénalisé par l'absence d'une desserte de transports en commun rapide. (...) la prolongation de la future ligne T4 jusqu'à l'extrême Est du technopôle du Madrillet permettrait la création d'une correspondance avec le terminus du Tramway et une desserte des entreprises de la zone d'activité du Madrillet ».

Le Conseil consultatif de développement de la Métropole (Grands projets urbains) est, lui aussi, très favorable au prolongement de la ligne T4 vers le CHU afin d'éviter les ruptures de charge. Cette « extension consoliderait à peu de frais le projet d'un surcroît de trafic de passagers important ».

4.3 : Le pont Guillaume le Conquérant

M. Rémy David reproche qu'un seul couloir alterné soit prévu pour le passage des bus sur le pont. *« Pourquoi une seule file réservée à la circulation du T4 sur le pont Guillaume le Conquérant. Soyez audacieux en créant une 2^{ème} file pour la régulation de la ligne T4 ».*

L'association « CPTC » regrette *« le manque d'ambition du projet [un seul couloir sur le pont] en ce qui concerne la traversée de la Seine. (...) Il s'agit d'une erreur stratégique. (...) Un fonctionnement de la ligne T4 altéré par ce maillon faible pourrait s'avérer gravement contre-productif ».* (...) *« Nous demandons par conséquent la continuité du site propre bidirectionnel entre les deux rives de la Seine ».* Position partagée par les élu-es écologistes de la Métropole.

4.4 : La zone 30 sur le boulevard du 11 Novembre

L'association « Rue de l'Avenir » demande, pour le boulevard du 11 Novembre sur la rive gauche, le statut de « voie 30 » et non le statut de « zone 30 » qui n'est pas adapté à la longueur du boulevard qui sera limité à 30 km/h (la zone 30 est plutôt réservée à des secteurs particuliers comme, par exemple, la proximité d'une école). L'association souligne que *« d'autres sites mériteraient ce statut [de voie 30] comme la traversée du boulevard de la Marne au droit du collège Barbey d'Aurévilly ».* Sur ce point, M. James Cavé de la rive droite a signalé les excès de vitesse à cet endroit et demande également que la vitesse soit limitée à 30 km/h.

Les associations « Effet de serre toi-même ! » et « Sabine, l'asso vélo de Rouen » regrettent que *« Ce tronçon ne bénéficie d'aucun aménagement cyclable, ce qui constitue une discontinuité dans l'itinéraire vélo. La configuration proposée risque d'inciter fortement le cycliste à emprunter la voie T4, pour éviter ainsi de ralentir le flux des véhicules qui ne peuvent les dépasser en respectant la distance minimale de sécurité. L'ajout de 2 bandes unidirectionnelles de chaque côté serait la solution évidente pour toutes les catégories d'usagers ».* Cette position est partagée par M. Olivier Farcis de l'association « 3CR ».

Mme Charlotte Martin Deschamps fait valoir que la zone 30 pour une circulation partagée « automobilistes-cyclistes » n'est pas conforme aux dispositions de l'article L. 228-2 du code de l'environnement : *« A l'occasion de toute rénovation de voie urbaine, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation ».* Il est par ailleurs fait référence à un jugement de la Cour administrative d'appel de Nantes du 26 juin 2009 selon lequel une zone 30 ne saurait dispenser de réaliser un aménagement cyclable conformément aux dispositions de l'article L. 228-2 du code de l'environnement.

Les élu-es écologistes de la Métropole *« défendent le maintien, sur le segment entre la place des Chartreux et le rond-point des Bruyères, d'une circulation du futur T4 en site propre plutôt qu'en ayant recours à une zone 30 comme cela a été proposé avec un site alterné sur ce segment. Ils réitèrent leurs doutes sur le respect de cette limitation et le risque accru d'insécurité notamment pour les cycles ».*

4.5 : La section rond-point des Bruyères-Zénith

Les élu-es écologistes de la Métropole défendent *« au-delà de la question du terminus, (...) le prolongement de la ligne en couloir bus réservé jusqu'au Zénith situé sur le Technopole du Madrillet, qui créerait une véritable connexion jusqu'au parking P+R favorisant alors réellement l'intermodalité, et assurant la performance attendue de la ligne ».*

Cette demande est également partagée par la commission Grands travaux du Conseil consultatif de développement de la Métropole.

4.6 : Les stations de la ligne T4

Concernant le partage de l'espace public sans conflit au niveau des stations, pour l'ensemble des usagers, il est demandé par les associations « Effet de serre toi-même ! » et « Sabine, l'asso vélo de Rouen » :

- ✓ *Revoir les abords de stations pour éviter les conflits d'usages pour les usagers des transports en commun (exemple : flot de piétons sortant du bus et se retrouvant à traverser une piste cyclable présente sur le trottoir).*
- ✓ *Supprimer les pincements des espaces publics aux extrémités des stations par les nouveaux aménagements.*

D'une manière générale, il est demandé par l'association « CPTC » : « *Aménager des cheminements de qualité (revêtement, éclairage, mobilier urbain...) de nature à faciliter et sécuriser l'approche des transports en commun. Développer une dynamique commerciale aux abords des stations* ».

D'autre part, il est demandé d'apporter des modifications aux aménagements des stations suivantes :

4.6.1 : Boulingrin : Les deux lignes T1 et T4 doivent disposer chacune de leur propre quai.

4.6.2 : Gare : Réaménager la section supérieure de la rue Jeanne d'Arc pour constituer un espace intermodal partagé (création d'un mail entre la gare et les boulevards).

4.6.3 : Cauchoise : Déplacer la station dans le sens nord-sud sur le boulevard des Belges au droit de la rue Stanislas Girardin (demande des associations « Rue de l'Avenir » et « CPTC »).

4.6.4 : Belges : Cette station est considérée par l'association « CPTC » comme l'élément le plus préoccupant du projet dans la mesure où « *les conditions de correspondance avec les autres lignes (T1, T2, T3) s'annoncent inconfortables et malaisées, voire médiocrement sécurisées (...)*. Il est demandé : « *A court terme, un aménagement qualitatif optimal du cheminement intermédiaire et, à long terme, lorsque l'évolution du réseau viarie le permettra, la rectification de l'itinéraire des lignes T1, T2 et T3 par la rue Racine et le déplacement induit de la station* ». Cette position est également partagée par les élu-es écologistes de la Métropole et par des personnes qui se sont manifestées durant l'enquête.

4.6.5 : Orléans : Localiser la station en prévision de la correspondance T5, à l'horizon de l'aménagement du quartier de la nouvelle gare rive gauche.

4.6.6 : Caen/Jaurès/Libération : Il est demandé un effort particulier pour faciliter le cheminement vers les stations de la ligne M (CPTC).

Le Conseil de quartier « Saint-Clément-Jardin des Plantes » demande : « *1- que la station Caen-Libération soit modifiée de telle sorte que la station de la ligne T4 soit centrale, afin d'ouvrir la rue Poterat aux 2 sens de circulation, ce qui éviterait ainsi de croiser les flux de circulation. 2- Dans l'éventualité où cela ne pourrait se faire, il pourrait être envisagé une réunion Métropole-Bouygues-Ville de Rouen pour décider d'une voie d'accès entre rue Poterat et avenue de Caen, en limite de propriété de la zone dite « Peugeot ».*

4.6.7 : Chartreux : Le Conseil de quartier « Saint-Clément-Jardin des Plantes » demande : « une station au centre ce qui permettrait que la ligne T4 ne croise pas les flux de circulation ».

4.6.8 : Bruyères : L'association « CPTC » (et plusieurs personnes également) souligne que « la mise en service de la ligne T4 aura pour effet d'interrompre sur ce site la ligne F1 et de contraindre une partie des usagers à une rupture de charge ». Il est demandé de « soigner particulièrement les aménagements et la sécurisation des cheminements entre les stations T4 et F1/41 ».

Les élu-es écologistes de la Métropole Rouen Normandie « ont pris note de l'insertion de la station au centre du rond-point des Bruyères dans un aménagement transformé en place carrée. Son positionnement est prévu dans la partie centrale alors que les arrêts de bus des autres lignes de transports collectifs sont maintenus en pourtour de la future place, en rue extérieure nécessitant une traversée piétonne supplémentaire. Il aurait été pertinent de penser cette configuration en pôle d'échange en partie centrale. Ainsi, alors que la rue à l'ouest de la place permet une bonne sécurité des usagers par le recours à un aménagement en voie réservée avec passage traité en plateau dans la continuité du parc du lycée des Bruyères, la longeante à l'est sera par contre commune à tous les véhicules circulant et sans traitement visible particulier. Il serait donc pour le moins essentiel de sécuriser les traversées piétonnes par l'intermédiaire de plateaux piétonniers, qui emprunteront ce cheminement notamment en sortant du stade sportif à proximité ou qui passeront d'un transport en commun (ligne fast ou autres lignes de transport collectif du secteur) au T4. Ce choix doit enfin être associé à une bonne synchronisation des feux ».

4-6.9 : Renan : Il est suggéré par l'association « CPTC » de renommer cette station afin d'éviter la confusion avec la station de tramway de même nom. Sur le long terme il est demandé des aménagements pour modifier la configuration actuelle du carrefour entre l'avenue des Canadiens et l'avenue Franklin Roosevelt.

4.6.10 : Zénith : L'association « CPTC » salue « les mesures envisagées pour encourager les automobilistes périurbains à s'engager vers de nouvelles pratiques intermodales en utilisant la ligne T4 à partir du P+R du Zénith ». Il est demandé « qu'un effort de communication ambitieux soit développé autour de cette offre pour lui accorder la plus grande visibilité possible ».

D'une manière générale, pour les stations, la CCI de Rouen « préconise de prévoir des équipements spécifiques avec des surfaces vitrées qui garantissent de préserver la visibilité des commerces quand une station se trouve au droit d'un établissement commercial ou sur une place pourvue de commerces (intersections de l'avenue Jean Jaurès, avenue de Caen, avenue de la Libération et avenue Jean Rondeaux) ».

4.7 : Le déplacement des cyclistes

Les associations « Effet de serre, toi-même ! » et « Sabine, l'asso vélo de Rouen » ont proposé de nombreuses modifications à apporter aux aménagements sur tout l'itinéraire concernant la circulation des vélos, propositions déclinées dans un document « Éléments techniques de revendication ». Je ne reprends pas ici ce document très détaillé de 8 pages en possession de la Métropole. Globalement, il est demandé par ces deux associations les aménagements suivants, à généraliser, pour faciliter et sécuriser la circulation des vélos :

- ✓ Sas vélos à chaque carrefour.
- ✓ Continuité du marquage au sol à chaque traversée de carrefour : Généralisation des symboles aux intersections comme avenue de Caen.
- ✓ Piste cyclable sur trottoir : Pour minimiser les conflits d'usage piétons / cycles, le traitement au sol doit permettre une claire distinction entre espace piéton et espace vélo par des revêtements de couleur différente, et par une ligne séparatrice détectable par les personnes non voyantes.

- ✓ *Piste cyclable qui devient bande cyclable avant les intersections : En amont des feux, la piste rejoint la route et devient une bande pour passer le carrefour, assurant ainsi une bonne visibilité entre automobilistes et vélos et permettant un passage plus fluide et plus sécurisé des cyclistes au carrefour. Exemple avenue des Canadiens à Saint-Etienne-du-Rouvray.*
- ✓ *Bonne visibilité aux abords des intersections : En tenir compte pour l'implantation de la végétation. Les arbres au bord de carrefour sont souvent trop près de celui-ci. Éviter les panneaux d'informations ou publicitaires devant les passages piétons.*
- ✓ *Éviter les obstacles : Ils gênent la circulation fluide des vélos et représentent un danger comme : les potelets, les angles droits, l'implantation d'aménagement en double sens sous les arbres (pas pertinent à cause des racines).*
- ✓ *Aménagement de stationnement pour vélos selon besoins (cf. document technique par segment) : Les emplacements pour vélos devraient être implantés selon les 3 types suivants : par des arceaux, par des arceaux couverts, par station sécurisée.*

Les élu-es écologistes de la Métropole demandent également des infrastructures cyclables sécurisées et rejoignent en cela les demandes des deux associations citées ci-dessus. Les écologistes soulignent par ailleurs que « *la sécurisation des circulations cyclables reste entière à ce stade du projet sur la partie vulnérable que constitue l'axe de boulevards Boulingrin-Yser-Marne. Ici les voies cyclables sont placées entre la voie de circulation automobile et les stationnements, ce qui constitue le choix le plus dangereux. Nous réitérons nos fortes réserves sur ce choix d'organisation et demandons que les pistes cyclables sur cette zone soient détachées des stationnements de bords externes. Un placement des pistes entre les stationnements et le trottoir, ou bien accolées à la voie réservée au T4 (mais dans ce cas protégé physiquement du trafic automobile), redonneraient la sécurité vitale aux cyclistes en vitesse sur cet axe, qui ne seraient plus stoppés par des obstacles imprévus les mettant en grand danger (pour citer deux exemples parmi nombre d'autres : une porte s'ouvrant d'un automobiliste descendant de son véhicule, ou bien des véhicules régulièrement arrêtés temporairement sur les pistes, générant une insertion en urgence du cycliste dans le trafic voitures pour continuer son trajet) ».*

Mme Véronique Martin, habitante de la rive gauche qui se déplace à vélo, demande que les « *pistes [bandes ?] cyclables soient délimitées par une murette et non une ligne blanche chaque fois que cela est possible (...). Les cyclistes doivent être protégés* ». Position partagée par Mme Nelly Lecomte de Sotteville. De même, Mme Blandine Prime de Sotteville également, qui soutient le projet de ligne T4 écrit : « *Je ne me sens pas en sécurité sur la plupart des pistes cyclables* ».

Mme Charlotte Martin-Deschamps souligne que « *la cohabitation piétons-vélos est particulièrement difficile sur un espace peu large* », ce qui sera le cas sur les trottoirs du pont Guillaume le Conquérant. Il est demandé que « *l'espace piétons et l'espace vélos soient bien identifiés et séparés* ». Il est donné un exemple de traitement qui pourrait être adopté sur le pont « *qui assurerait un meilleur confort pour les différents usagers* ». (document en possession de la Métropole).

M. Dominique Bied écrit : « *Boulevard des Belges, je vois que vous prévoyez deux fois deux voies avec bande cyclable, ce qui est contraire à toutes les règles de sécurité en matière d'aménagement ; c'est pire que rien. Là où on fait 2x2 il faut des pistes en site propre* ».

4.8 : Le déplacement des piétons

L'association « Rue de l'Avenir » demande pour les piétons :

- ✓ L'application de l'article 12-8°-c du décret n° 2015-808 du 2 juillet 2015 relatif au plan d'actions pour les mobilités actives et au stationnement : une distance de cinq mètres en amont des passages piétons dans le sens de la circulation (l'association fait référence au passage piétons sur le photomontage de la figure 26 page 58 qui n'est pas en conformité avec le décret).

- ✓ La ligne d'effet des passages piétons doit être placée avant et non après comme sur le photomontage de la figure 35, page 63 (place Beauvoisine).
- ✓ Apporter un soin particulier aux traversées piétonnes tout au long du tracé. Il est rappelé « *qu'un piéton sur trois qui est tué lors de la traversée d'une voie circulée, l'est sur un passage piéton* ».
- ✓ L'association demande également « *un marquage innovant des passages piétons marquant clairement la continuité des cheminements* ».

M. Alain-Michel Vasse, pharmacien, s'inquiète de la traversée par les piétons de la ligne T4 entre l'avenue Gustave Flaubert et la rue de Crosne et craint que la place du Vieux Marché soit difficilement accessible pour les piétons qui viennent faire leurs courses depuis la zone ouest.

5 : Observations générales sur les aménagements projetés

Place Beauvoisine : Plusieurs interventions concernant cette place, notamment celle de la CCI de Rouen : « *la suppression de la possibilité de remonter la rue d'Ernemont pour les véhicules qui circulent sur les boulevards d'ouest en est va recharger la circulation route de Neufchâtel déjà en limite de capacité (limitée à une voie au niveau du futur Palais des Congrès)* ».

Carrefour de la gare : L'aménagement de ce carrefour suscite bien des interrogations. La CCI de Rouen estime qu'un tel projet « *conduit à supprimer l'accès au parvis de la gare SNCF par la rue Jeanne d'Arc dans le sens sud-nord. Le dossier d'enquête publique du projet ne précise pas les futures modalités d'accès au parking de la gare. La CCI de Rouen souhaite que la Métropole Rouen Normandie précise dès que possible comment les accès au parking de la gare pourront s'effectuer* ».

M. Pierre Guéret (hôtel de Dieppe) a posé plusieurs questions relatives à la place de la gare proprement dite, notamment sur l'accès (et le stationnement) des cars de touristes ou de congressistes. Il demande que lui soient communiquées des études sérieuses sur le flux de véhicules dans la zone de la gare. M. Olivier Farcis de l'association « 3CR » va dans le même sens en soulignant que le flux de 10 000 véhicules/jour provenant de Mont-Saint-Aignan arrivant à la gare, n'est pas étudié et pris en compte.

Place Cauchoise : La restructuration complète de cette place est source d'inquiétudes. La CCI de Rouen considère que « *les restrictions de capacités en direction de la gare et en sortie de la rue du Renard posent question. Une utilisation d'emprises sur le projet immobilier en cours a-t-elle été envisagée ? Le fleuriste se voit masqué et interdit d'accès par une station. De plus, la CCI de Rouen s'interroge sur la capacité d'y faire passer les convois exceptionnels* ».

Bas du boulevard des Belges : M. Philippe Casaert se fait l'écho des préoccupations manifestées par des riverains de la station « Boulevard des Belges » et des commerçants de la place Henri IV : « *Les préoccupations portent sur le sens de circulation des véhicules, dans les rues Saint-Jacques et Anatole France et sur les incidences sur la vie de notre quartier. En effet, d'après le plan du projet, la rue Saint-Jacques resterait en sens unique en direction de la place Henri IV, alors que la rue Anatole France passerait en double sens. Merci de bien vouloir confirmer ces deux points. Si cette nouvelle organisation s'avère exacte, se pose la question de la circulation et du stationnement rue Anatole France, notamment avec le passage des véhicules de transport public. On n'imagine pas que ceux-ci pourront continuer à emprunter la rue Saint-Jacques, compte tenu de la nouvelle configuration (succession d'angles droits au débouché du pont Guillaume le Conquérant puis au niveau de l'accès rue Saint-Jacques). Si ce n'est pas le cas, quel serait le sens de circulation dans les rues précitées, et quelle(s) voie(s) serait(ent) réservée(s) au trafic des transports publics devant*

rejoindre la gare routière ? Le positionnement de la station au bas du boulevard des Belges devrait générer une nombreuse affluence de passants dans les rues avoisinantes direction place Henri IV et Théâtre des Arts. Ceci constitue une orientation intéressante pour la vitalité du quartier et le développement de son commerce de proximité. Dans cette perspective, est-il prévu des travaux d'aménagement des trottoirs (trop étroits, souvent défoncés par les racines et encombrés de containers à ordures), l'implantation place Henri IV de nouvelles espèces d'arbres et la rénovation du mobilier urbain ? Dans le même ordre d'idées, même si cette remarque peut paraître dérisoire, l'espace vert à l'emplacement de la future station boulevard des Belges, sera-t-il maintenu, à tout le moins, pour le confort et l'hygiène des animaux domestiques du quartier et afin de renforcer la propreté de ses rues ? Vous comprendrez, à travers ces interrogations, que c'est toute la vie d'un quartier qui est en jeu en favorisant le développement de son attractivité et le maintien de son tissu social et commercial ».

Concernant le regroupement des lignes T1, T2, T3 et T4, M. Casaert écrit : *« Envisagé pour 2023, ce regroupement ne doit pas être sous-estimé au prétexte qu'il serait prématuré d'en parler alors que la réalisation de la ligne T4 n'est pas encore entamée. Au contraire, et ce, en parfaite cohérence avec les préoccupations développées précédemment, l'aménagement de la place Henri IV et des voies de circulation, doit être dès à présent pensé et préparé en tenant compte des conséquences de ce regroupement de lignes. Il apparaît clairement sur le plan que des « mesures conservatoires Téor » sont inscrites au bas du boulevard des Belges en prévision du futur passage des lignes T 1-2-3, avec semble-t-il, compte tenu de la largeur de l'espace réservé, une station qui pourrait se situer entre les rues Anatole France et Saint-Jacques. Merci de bien vouloir confirmer ce projet de station. Si tel est le cas, le bas du boulevard des Belges accueillera l'une des plus importantes intersections de transport public de la Métropole. Il conviendrait, dans cette perspective, de prévoir des aménagements en conséquence dans les rues adjacentes et place Henri IV sans altérer l'identité de ce quartier ».*

Rond-point des Bruyères : Plusieurs personnes se sont interrogées sur le réaménagement complet de ce rond-point : *« Pourquoi rendre carré le rond-point des Bruyères qui est magnifiquement paysager ? ». « Nous ne comprenons pas pourquoi une place carrée fonctionnerait mieux qu'une place ronde ».* De son côté la CCI écrit : *« La transformation du rond-point des Bruyères pose de nombreuses questions : limite de capacités, mélange des flux de circulations automobiles et piétons face au lycée des Bruyères. Une voie de circulation supplémentaire pourrait être envisagée pour restituer de la capacité en termes de flux, avec suppression de l'espace banalisé pour les piétons face au lycée, ceci afin de les rendre vigilants. De plus, la présence des bus au centre de la place a-t-elle été envisagée ? ».*

* * *

Sur les aménagements proposés au dossier d'enquête, plusieurs personnes sont intervenues, d'une part, pour signaler des problèmes possibles et préoccupants générés par le projet et/ou, d'autre part, pour présenter des propositions de modifications d'aménagements. Sont notamment intervenues dans ce sens les personnes suivantes : M. Dominique Cyrot, M. Olivier Farcis de l'association « 3CR », M. Daniel Le Bocq, Mme Anne-Marie Le Bocq, M. Philippe Anne, M. Alain Dufour.

Ces remarques ne sont pas reprises ici car elles correspondent, pour la quasi totalité d'entre-elles, à celles développées dans la déposition de l'association « Demain la Métropole ». Cette association a présenté des figures extraites du dossier d'enquête que je ne reprends pas ici (se reporter à sa contribution qui est en possession de la Métropole). Les observations sont les suivantes :

- Place des Bruyères : *Il est surprenant de prévoir 2 voies sur toutes les voies d'entrée (boulevard Stanislas Girardin, avenue des Canadiens, avenue du 14 Juillet) et une seule sur le boulevard du 11 Novembre (absence de toute donnée quantifiée relative au trafic).*
- Place des Chartreux : *Le projet prévoit une seule voie de circulation au débouché de la rue Saint-Julien mais deux voies au débouché du Boulevard Charles de Gaulle ce qui ne semble pas rationnel.*

- Carrefour des avenues de Caen et de la Libération : Manque une flèche en « tourne-à-gauche » le sud à la sortie de l'avenue de Caen.
- Carrefour des avenues Jean Rondeaux et de l'Europe : Le stockage pour le « tourne-à-gauche » en direction de Sud III est largement insuffisant (à moins que le projeteur n'ait décidé de faire fonctionner le carrefour en 4 phases). Circulation à l'anglaise sur la rue Brisout (et non Bristout) de Barneville ?
- Carrefour de l'avenue Jean Rondeaux et du Boulevard d'Orléans : Le « tourne-à-gauche » venant du nord à destination du boulevard d'Orléans est-il autorisé ou interdit comme le suggère l'absence de flèche ? Si c'est le cas sur quelle voie est-il reporté ? On circule aussi à gauche sur le boulevard d'Orléans ?
- Carrefour de l'avenue Jean Rondeaux et du pont Guillaume le Conquérant : Le tourne-à-gauche vers le boulevard Jean de Béthencourt est-il autorisé ou non ?
- Tête nord du pont Guillaume le Conquérant :
 - Virage très brutal et en devers à la sortie du pont entraînant un risque important d'accident pour les voitures qui roulent parfois à des vitesses soutenues sur le pont. Que devient la circulation de la rue Anatole France ?
 - Le trafic en direction du nord ne pourra pas s'écouler sur deux voies et sera rapidement contraint par le stockage des véhicules tournant à gauche vers la rue Saint Jacques.
 - Le tourne-à-gauche venant du sud vers le pont Guillaume sera-t-il autorisé (comme pour les convois exceptionnels) ou interdit ? Quelle mesure est prévue pour faire respecter cette interdiction ?
 - Le mouvement direct du boulevard des Belges en direction du pont Guillaume empiète largement sur la piste du T4.
 - Le tracé comporte une baïonnette dangereuse à hauteur de la rue Anatole France.
 - Il est nécessaire de vérifier si la largeur de l'emprise existant devant l'immeuble 25/27 Boulevard des Belges est suffisante pour maintenir l'accès vers le souterrain de traversée piétonne (à moins que ce passage ne soit supprimé).
 - Le fonctionnement du carrefour semble impossible avec l'évolution du tracé de TEOR vers la rue Racine (sauf à fonctionner en 4 phases avec un rendement catastrophique).
 - Comment sera géré le confluent des mouvements en direction du pont Guillaume (depuis le boulevard des Belges et depuis la rue Dugay Trouin) avec des feux ou avec une perte de priorité ?
- Carrefour du Boulevard des Belges avec la rue du Contrat Social : Quelle est l'importance du mouvement en tourne-à-gauche vers le nord qui serait interdit ? Par quelle voie peut-il être reporté ? Quel sera l'itinéraire du bus N° 13 qui effectue ce mouvement après son terminus à la Préfecture ?
- Carrefour du boulevard des Belges, avenue Flaubert et rue de Crosne : Manquent les flèches des 2 tourne-à-gauche, depuis le boulevard des Belges vers l'avenue Flaubert d'une part et depuis le boulevard des Belges vers la rue de Crosne de l'autre. Les stockages des tourne-à-gauche est insuffisant, ils déborderont rapidement sur les voies directes. La dimension des refuges piétons au niveau des 4 terre-pleins semble faible au regard du nombre de piétons.
- Place Cauchoise :
 - La circulation en sortie de la rue Lecanuet est reportée par la rue Lemery, mais celle-ci est fermée depuis le 27 juillet 2009 par suite du risque d'effondrement d'un immeuble. La réouverture de cette voie est attendue dans le quartier depuis plus de 6 ans. Est-on certain qu'elle pourra intervenir dans des délais compatibles avec les travaux de T4 ?
 - Le stockage des sorties de la rue du Renard et du tourne-à-gauche venant de la rampe Cauchoise est insuffisant ; ces deux voies supportent un fort trafic qui a du mal à s'écouler aujourd'hui sur 4 voies.

- *Par où passent les bus de la ligne 5 au milieu du carrefour ?*
 - *Où sont les épures de giration des convois exceptionnels ?*
 - *Les piétons traversant la partie ouest du boulevard des Belges seront de nouveau en conflit direct avec le trafic provenant de la rue Saint-Gervais ce que l'aménagement précédent évitait.*
 - *Que deviennent les bus ou les cars qui s'arrêtent temporairement sur le boulevard de la Marne pour les besoins des écoles du quartier (Jean Baptiste de la Salle, Pottier, Hachette, Barbey d'Aurevilly) ?*
 - *Comment s'effectuèrent les livraisons du fleuriste et du point-relais ?*
- *Carrefour Bd de la Marne rue Bouvreuil* : *Le mouvement de convergence de 2 voies sur une seule (sens nord vers sud) posera des problèmes de priorité (le code de la route français ne gère pas ce type de conflit, contrairement au code allemand). Le stockage du tourne-à-gauche vers la rue Bouquet semble sous-dimensionné par rapport au trafic (même amputé de 25%).*
 - *Carrefour du boulevard de la Marne avec la rue Jeanne d'Arc* :
 - *La desserte de la gare pour les voitures est rendue impossible. Quid de la dépose-minute ? Quid des taxis ? Quelle concertation avec les usagers en amont de cette décision drastique ?*
 - *Le tourne-à-gauche du boulevard de la Marne vers le centre-ville est-il supprimé ou simplement mal dimensionné par absence de stockage ?*
 - *La dimension du refuge destiné aux piétons du côté ouest est inadaptée au nombre de traversées (c'est le passage piétons le plus fréquenté de toute l'agglomération).*
 - *Comment les deux auto-écoles (Forum et Pilote) pourront-elles fonctionner sans aucun stationnement à proximité ?*
 - *Carrefour du boulevard de la Marne, de la rue Bouvreuil et de la rue du Champs des Oiseaux* : *Le stockage du tourne-à-gauche vers la rue du Champs des Oiseaux est trop réduit, surtout en tenant compte du report de la dépose minute de la gare. Il faut aussi tenir compte de l'afflux des personnes venant chercher des voyageurs à la gare à l'arrivée des trains de Paris ou du Havre, la rue de la Rochefoucauld ne présente pas la même capacité de stockage que le haut de la rue Jeanne d'Arc, elle sera rapidement congestionnée rendant impossible l'écoulement du trafic vers la rue du Champs des Oiseaux. Le carrefour ne peut fonctionner qu'en 3 phases ?*
 - *Carrefour du boulevard de l'Yser, de la rue de la Glacière et de la rue l'Avalasse* : *Le carrefour est-il prévu de fonctionner en 3 phases ? Comment est assurée la protection des piétons sur le passage piéton sur le boulevard du côté ouest ?*
 - *Place Beauvoisine* :
 - *Le stockage du tourne-à-gauche vers la côte de Neufchâtel est très insuffisant.*
 - *Le tourne-à-gauche vers la rue d'Ernemont est rendu impossible. Comment va se faire la desserte de l'école Notre-Dame et du quartier Jouvenet ?*
 - *La capacité de la rampe Beauvoisine sera limitée au nombre de véhicules pouvant se stocker avant le feu de la côte de Neufchâtel. Est-on certain que ce sera suffisant ?*
 - *Pourquoi la trace d'un demi-tour sur le boulevard figure-t-elle à hauteur de la rue Adolphe Chéruel ?*
 - *Place du Boulingrin* :
 - *Fonctionnement invraisemblable de la voirie du côté nord du boulevard, de part et d'autre du parking P+R.*
 - *Côté ouest : 1 voie vers le sud, une chaussée en double sens, une voie vers le sud.*
 - *Côté est : 2 voies vers de sud, 2 voies vers le sud, 1 voie vers le nord, 1 voie vers la rampe Saint-Hilaire.*

L'association des commerçants « Vitrites de Rouen » présente les observations suivantes sur les aménagements :

- Place Cauchoise : La station "montante" supprime une voie. Proposition : positionner la station sur la voie (*idem* place Beauvoisine). La station "descendante" est placée sur la desserte actuelle du fleuriste. Proposition : la décaler vers l'aval ou l'inverser avec la station montante en la positionnant sur la voie. Solution alternative : détourner la T4 par la rue Jean Lecanuet.
- Boulevard de la Marne : Une seule voie de circulation dans chaque sens. Proposition : maintenir les 2 voies ou T4 rue Jean Lecanuet.
- Carrefour rue Jeanne d'Arc / Gare : Si confirmation du report des aménagements autour de la gare. Proposition : déplacer les stations vers la rue du Chant des Oiseaux pour libérer la voie d'accès à la gare.
- Boulevard de l'Yser : Deux voies sens montant et 1 seule en descente. Proposition : suppression du terre-plein central pour 2x2.
- Place Beauvoisine : Les stations étant déjà positionnées sur les voies = pas d'amélioration possible. La solution alternative du passage T4 par la rue Jean Lecanuet - Mairie et remontée par la rue Sainte-Marie vers le Boulingrin, est la solution.
- Rive sud : Absence de tourne-à-gauche avenue Jean Rondeau vers Sud III. Proposition : maintien des deux voies dans les deux sens.

Quant à la commission Grands travaux urbains du Conseil consultatif de développement de la Métropole, elle fait les observations suivantes sur les aménagements prévus et à prévoir :

- Concernant les stations Beauvoisine et avenue de Caen :
 - Il convient d'éviter les traversées piétonnes pour rejoindre les stations ;
 - Il est indispensable de s'assurer de la qualité des espaces autour des stations (présence de végétal) ;
 - Il faut garantir la proximité et l'accessibilité des correspondances, le lien des stations vers lieux de vie, d'emplois... ;
 - Il est nécessaire d'éviter la superposition des flux au niveau des stations (VP, TC, vélos) ;
 - Une attention particulière doit être accordée à l'orientation des stations (p.ex. la position par rapport aux vents...), ceci peut faire l'objet d'une concertation avec les futurs usagers.
- Boulevard des Belges : Il est préconisé de faciliter la correspondance entre le TEOR et le T4 en adaptant l'emplacement de la station boulevard des Belges à cet effet. L'intérêt de déplacer la station serait également de constituer un vrai axe piétonnier arrivant sur les quais qui ont été réaménagés d'autant que cette station pourrait desservir la Faculté de Droit et la Préfecture accessibles à pied. Il pourrait également s'agir d'améliorer la lisibilité de l'entrée de ville. Cette station peut être l'occasion d'un aménagement urbain attractif entre les quais et la tête de pont et bien sécurisé pour les piétons et les cyclistes.
- Place Cauchoise : La prise en compte des commerces est essentielle, entre autres par rapport à la problématique du stationnement tout comme l'articulation entre les flux automobiles, piétonniers et cyclistes. La commission attend un vrai projet d'espace public et non pas l'implantation de zones résiduelles aux transports.
- Rond-point des Bruyères : Les aménagements prévus (...) ne semblent pas favoriser les correspondances, ainsi la commission propose que la totalité des arrêts soient plutôt aménagés sur le terre-plein central du rond-point (...).

5.1 : Observations diverses sur les aménagements :

- ✓ Mme Fara Carra-Ranaivoarison craint que la diminution du nombre de voies sur le boulevard du 11 Novembre conduise les automobilistes à emprunter, depuis le rond-point des Bruyères, l'avenue des Canadiens, la rue des Martyrs de la Résistance et la rue d'Elbeuf (de même dans le sens inverse), ce qui conduira à l'augmentation des nuisances sur cet axe déjà très fréquenté.
- ✓ M. Freddy Lamme demande si la rue des Pépinières (Petit-Quevilly, avenue de la Libération) sera rouverte à la circulation (le plan des aménagements indique que oui). Quid du stationnement si la rue, actuellement en impasse, est ouverte à la circulation ? Que signifie sur le plan « option 4 » pour la rue Parmentier, « option 5 » pour la rue des Pépinières et « option 6 » pour la rue de Gessard ?

6 : Observations sur des points particuliers du projet

Sont reprises dans le présent chapitre les diverses remarques qui présentent un caractère particulier ou qui expriment des interrogations, voire des inquiétudes.

6.1 : Les transports exceptionnels

Le Grand port maritime de Rouen est intervenu dans le cadre de l'enquête en tant que garant des activités opérées par les exploitants occupant son domaine et tout particulièrement pour garantir la circulation des transports exceptionnels, tant en phase exploitation qu'en phase travaux.

« En matière de maintien de la circulation des transports exceptionnels en phase exploitation : Certains des exploitants connus du GPMR réceptionnent et expédient des colis de très grandes dimensions nécessitant à ce titre un acheminement en transport exceptionnel (TE). Ceux-ci empruntent notamment, conformément aux autorisations préfectorales, un trajet qui intersecte sur un linéaire conséquent le trajet du projet de la nouvelle ligne T4. Pour ce qui concerne les accès au niveau de la tête sud du pont Guillaume le Conquérant, bien que cela semble être le cas, le dossier ne précise pas la prise en compte de la giration des TE en provenance du boulevard Jean de Béthencourt. La présence d'une seule voie de circulation sur la majeure partie du tronçon Pont Guillaume le Conquérant – Place Beauvoisine ainsi que les rayons de giration au droit de ce même pont devront être interrogés. En raison de l'augmentation à craindre des difficultés de circulation dues au dimensionnement des TE, il pourrait s'avérer intéressant d'étudier la possibilité pour les TE d'emprunter partiellement le site propre dédié au T4, lorsque cela est possible techniquement (absence de signalisation verticale...) et souhaitable (en dehors de horaires de pointe du BHNS). Cette modalité semble plus particulièrement envisageable de nuit. De manière générale, la possibilité de révision de la circulation des transports exceptionnels dans l'agglomération, citée en page 88 de la pièce E, devra nécessairement faire l'objet d'une large concertation avec les acteurs et le GPMR souhaite que l'UPR soit invitée aux réflexions sur cet enjeu ».

« En matière de maintien de la desserte des activités portuaires en phase travaux : En phase travaux, et de manière globale, le dossier s'étend peu sur les modalités de prise en compte des TE. Aussi, il apparaît opportun qu'il y soit fait la lumière sur les mesures envisagées pour permettre à toutes les étapes de la construction, le passage des transports exceptionnels. A défaut, un itinéraire alternatif devrait être proposé. De manière particulière, il est important que la desserte des activités portuaires depuis le boulevard Jean de Béthencourt soit maintenue dans les meilleures conditions, à la fois pour les TE mais également pour l'ensemble des usagers fréquentant l'axe. A ce titre, le GPMR souhaite que soit étudiée la possibilité de dévier les véhicules en provenance des quais hauts vers les quais bas en permettant l'accès par la rampe Jeanne d'Arc. Cette solution permettrait de désengorger le

carrefour, notamment aux heures d'affluence et de limiter l'impact pour les activités économiques. Par ailleurs, une attention toute particulière devra être observée pour maintenir les girations des TE au droit de la tête sud du pont Guillaume le Conquérant. Enfin, les plans de circulation en phase travaux devront être communiqués le plus en amont possible aux opérateurs de la place portuaire afin qu'ils soient en mesure de s'adapter au mieux aux conditions de travaux ».

Mme Catherine Saillard (syndic du 34 place Beauvoisine) et M. William Désormeaux (Mobys' Café, boulevard de l'Yser) proposent de déplacer de quelques mètres la station Beauvoisine vers l'ouest (sens Beauvoisine-gare) car, selon eux, les convois exceptionnels n'auront pas suffisamment de place pour effectuer leur virage en bas de la route de Neufchâtel.

6.2: La fermeture de la rue Louis Poterat : Le projet prévoit la fermeture de la rue Louis Poterat sur la rive gauche, à hauteur de l'avenue de la Libération (près du carrefour avec l'avenue de Caen). Pour un habitant du quartier cette fermeture est « incongrue ». Le report de la circulation des voitures, mais surtout des poids-lourds qui empruntent la rue Poterat, « vers la rue de Gessard, n'est pas réaliste ». Cette position s'est ensuite trouvée confirmée comme suit : « Le Conseil de quartier « Saint-Clément-Jardin des Plantes », réuni le jeudi 3 décembre 2015, tient à faire connaître son étonnement face à la décision de fermeture à la circulation actuelle de la rue Louis Poterat. Dans la possibilité du statut actuel, il paraît difficile d'imaginer que le flux de la rue Poterat se reportant rue de Gessard puisse déboucher sur la rue Saint-Julien où il est prévu un plateau piétonnier ». Une proposition est faite concernant la station « Caen-Jaurès-Libération » (voir § 4.6.6).

6.3 : Les entrées et sorties de garage ou de propriété : Plusieurs personnes se sont manifestées pour exprimer leurs inquiétudes par rapport aux aménagements projetés qui vont leur occasionner une gêne pour l'entrée et la sortie de voiture de leur garage ou de leur propriété.

Le problème a été soulevé aux endroits suivants :

- ✓ Boulevard des Belges : aux n^{os} 32, 36 et 38.
- ✓ Boulevard du 11 Novembre : aux n^{os} 70, 76 et 113.

D'une manière générale, c'est un problème qui risque de se présenter tout particulièrement, d'une part, aux endroits où la contre-allée sera supprimée et où la largeur du trottoir sera réduite (véhicule débordant sur la chaussée le temps de l'ouverture ou de la fermeture de la porte ou du portail) et, d'autre part, lorsqu'il n'y aura plus qu'une seule file de circulation automobile, les manœuvres d'entrée et de sortie bloquant la circulation sur la voie unique.

6.4 : Les parkings relais de dissuasion :

M. Jean Eastabrook souligne le « manque de places du parking du Boulingrin » et propose « un parking de dissuasion suffisamment important en bord de Seine, côté Saint-Paul et côté bassin Saint-Gervais avec un bus de Seine à énergie propre (...). Ce serait une vraie avancée contre la pollution de Rouen ».

Les associations « Effet de serre toi-même ! » et « Sabine, l'asso vélo de Rouen » proposent un axe d'amélioration pour les parkings relais : « Nous considérons que la complémentarité entre les déplacements et le stationnement est très importante et passe par un véritable développement des parkings relais (dits P+R) notamment sur l'est où nous tenons à réaffirmer que la possibilité d'agrandir le parking du Boulingrin n'est pas une solution viable car bien trop centrale par rapport aux périmètres urbains. Nous préconisons une solution vers Darnétal, au plus près ».

La CCI de Rouen écrit : « (...) il apparaît l'absence de parking relais le long du tracé. La CCI de Rouen estime que les possibilités de report modal de la voiture au transport en commun, uniquement par les parkings relais existants du Boulingrin et du Parc des Expositions, sont insuffisantes. Afin que le projet de ligne T4 joue pleinement son rôle, il est nécessaire que des parkings relais soient envisagés sur l'avenue Jean Rondeaux ou l'avenue de la Libération ».

6.5 : Choix du système de transport en commun

L'association « Demain la Métropole » soutient le choix retenu par la Métropole pour un bus à haut niveau de service « *présentant un excellent niveau de service pour un coût nettement moins élevé qu'un tramway. Les lignes T1, T2 et T3 sont exemplaires d'un système de « busway » qui réaménagement également les profils de rue de façade à façade, dont les véhicules possèdent une bonne vitesse commerciale et accostent en station avec une précision comparable à celle d'un tramway* ».

En revanche, M. Jean Fabre estime qu'un « *transport fréquent fiable et rapide demeure une clé du succès. Alors dimensionner ce transport pour offrir une alternative attractive, dans une ville jusqu'à présent conçue pour la voiture, est l'enjeu principal. Un BHNS est un bus, certes plus performant qu'un bus traditionnel, mais qui reste attaché à l'image du bus classique. Alors pourquoi ne pas envisager par exemple un tramway (...) ? (...) Les emprises sont disponibles et constituent une opportunité exceptionnelle de changer l'ambiance urbaine. (...) Et pourquoi la possibilité d'un transport de type trolleybus n'est-il pas étudié ? Celui-ci présente également des avantages (silence, préservation de la qualité de l'air local...) ?* ».

6.6 : La carburation des futurs bus

Seules les associations « Effet de serre toi-même ! » et « Sabine, l'asso vélo de Rouen », sont intervenues sur le type de carburation en se prononçant pour la motorisation des véhicules au GNV (gaz naturel pour véhicules, composé à 97 % de méthane) ou au bioGNV qui « *représentent une réelle avancée sur le plan écologique et [qui] ont leur place dans le nouveau mix énergétique* ». Il est souligné que le GNV répond déjà à la norme Euro 6, entrée en vigueur en 2014, et que c'est la carburation qui permet de lutter contre la pollution de l'air en limitant les émissions de polluants et de gaz à effet de serre. M. Patrick Sadones se prononce également pour le GNV mais souligne qu'une « *autre piste pourrait être d'utiliser des bus électriques ou hybrides comme cela est déjà réalisé dans une vingtaine de villes en France* ».

Question du commissaire enquêteur : Le dossier étant muet sur ce point, le type de carburant est-il déjà retenu par la Métropole pour l'exploitation commerciale des futurs bus à haut niveau de service qui seront mis en service sur la ligne T4 ?

A propos de la carburation, M. ou Mme Daupley écrit : « *En terme de gaz à effet de serre, les constructeurs annoncent pour un bus une consommation de 40 à 60 l/100 et de 4 à 6 l/100 pour un VP. Comment se fait-il que l'on ait un écart de 1 à 2 des coûts CO2 avec des consommations de 1 à 10 ?* ».

Quant à M. Gilles Gantier, il se prononce en faveur du bus électrique avec un système de batteries à charge rapide (de type « Tesla »). Bien que l'investissement serait de 30 % supérieur, M. Gantier estime que le bus électrique est la solution de l'avenir et qu'il est le meilleur moyen de lutter contre les gaz à effet de serre. La RATP envisage de ce doter de ce type de bus en région parisienne.

* * *

7 : Questionnement sur la phase des travaux

Plusieurs personnes, tant de la rive droite que de la rive gauche, sont préoccupées par les impacts du chantier qui est prévu sur deux ans : circulation, stationnement, sorties et entrées de garage, nuisances sonores, émissions de poussières, etc. La CCI de Rouen demande notamment quelles seront les « *mesures d'accompagnement visant à limiter les gênes occasionnées par les différentes phases de travaux d'aménagements* ». D'autre part, la CCI constate qu'il « *n'est pas fait mention dans le dossier d'enquête publique d'indemnités en lien avec les incidences économiques de la phase travaux pour les établissements commerciaux situés le long ou à proximité du trajet. (...) et souhaite que des compléments soient apportés afin que la pérennité des activités commerciales le long du tracé soit garantie* ».

M. Pierre Guéret demande, concernant l'hôtel Kyriad quai Gaston Boulet, où il est possible actuellement de garer deux cars contre la façade de l'hôtel, si ce sera possible pendant les travaux et après mise en service.

Pendant la phase des travaux au rond-point des Bruyères, Mme Nelly Lecomte redoute que les automobilistes empruntent les petites rues du secteur.

Mme Catherine Saillard a des craintes sur les dommages qui pourraient être occasionnés, pendant les travaux, à l'immeuble situé au 34 place Beauvoisine (angle route de Neufchâtel / rue Bras de Fer). Cet immeuble de 1830 est déjà fragilisé, notamment dû au passage des trains sous l'immeuble, mais également à la suite de travaux réalisés sur la voirie en 2011 (constat effectué à l'époque par la Créa ou par la Ville ?). D'autre part, Mme Saillard et M. Éric Leray (58 rue Louis Ricard) demandent expressément qu'avant le démarrage des travaux sur la place Beauvoisine, les riverains, les commerçants et artisans soient étroitement associés.

8 : Propositions de variantes au tracé de la ligne T4

8.1 : Proposition de l'association « Demain la Métropole »

Cette association présente une proposition alternative au tracé de la ligne T4 tel qu'il a été soumis à l'enquête. Cette demande remet totalement en cause l'économie générale du projet. Voici ce qui est proposé :

« Nous suggérons qu'une variante soit complètement étudiée qui consisterait à utiliser le tracé du projet dans sa partie sud et à rejoindre ensuite le Boulevard d'Orléans, le cours Clemenceau et l'avenue Champlain puis le tracé actuel de F1 au moins jusqu'à Bois-Guillaume, voire mieux jusqu'à Isneauville et la ZAC de la Plaine de la Ronce. Cette variante répond bien mieux à la diversité des objectifs de T4 que le projet présenté à l'enquête publique :

- *Elle dessert le futur Eco-quartier Flaubert qui semble avoir pesé lourd dans le choix du tracé ouest.*
- *Elle anticipe la création de la ligne T5 puisque l'aménagement du boulevard d'Orléans et du Cours Clemenceau décrit ci-dessus est réutilisable sans dépense supplémentaire. Elle dessert l'ancienne école des Douanes, la Cité administrative, le siège du Conseil départemental et l'île Lacroix. Dans la mesure où le futur quartier de la gare est appelé à abriter à terme un important centre d'affaires et de nombreux emplois associés elle fournit une solution crédible de transport structurant dès le début de ce développement.*

- Elle crée enfin la liaison structurante entre les plateaux nord et le centre-ville qui manque cruellement au réseau actuel et qui seule permettra de décharger les boulevards de ceinture d'une partie du trafic. Elle dessert dans de bonnes conditions le futur Palais des Congrès en projet sur le site de l'ancienne École Normale route de Neufchâtel.
- Elle rééquilibre le réseau dans la traversée du centre-ville du côté Est trop délaissé aujourd'hui et éloigne le tracé du Métro dont le projet présenté est trop proche quand il ne lui est pas directement superposé.
- Elle autorise un échange commode avec le Métro à la station Joffre-Mutualité et avec les TEOR T1, T2, T3 à l'arrêt République sans devoir modifier le tracé des TEOR actuels ni engager des dépenses supplémentaires non maîtrisées comme la déviation des TEOR par la rue Racine.
- Elle n'empêche pas d'envisager une requalification des boulevards pour les rendre plus urbains, favorisant l'usage des modes « actifs » vélos et marche à pied après report de trafic sur le Contournement Est.
- Elle évite de réduire de façon inconsidérée la capacité de l'avenue Jean Rondeaux, du pont Guillaume le Conquérant et des boulevards de la rive gauche et de la rive droite avant la réalisation du raccordement définitif du pont Flaubert en rive sud.
- Elle évite le site « monodirectionnel » peu satisfaisant sur le pont Guillaume le Conquérant

« Notre association considère que l'efficacité d'une infrastructure de bus à haut niveau de service est bien mieux justifiée, en termes de coûts comme de conséquence sur la vie des habitants si plusieurs lignes l'utilisent. Il est donc pertinent de chercher à concentrer plusieurs lignes sur les troncs communs traversant le cœur de l'agglomération comme cela a été fait avec les TEOR existants. Pourquoi ne pas imaginer que 3 terminus pourraient à terme être implantés sur les plateaux nord : T4 à Isneauville, T6 à La Vatine et T7 à Bihorel ? ».

8.2 : Proposition de M. Jean-Claude Truc

M. Truc fait la proposition suivante :

« Les observations portent essentiellement sur le trajet entre le terminus du Boulingrin et la gare rive droite. La future ligne devra emprunter les boulevards périphériques, dont la vocation actuelle est de permettre aux véhicules de contourner le centre ville, en entraînant des modifications importantes de la chaussée telles que la suppression d'une voie (sur les deux) de la chaussée, ce qui aura pour effet de provoquer des perturbations très fréquentes dans la circulation. Par ailleurs, cette ligne T4 empruntera (en surface) le même itinéraire que celui du métro (en souterrain) entre le Boulingrin et la gare de Rouen, faisant ainsi double emploi avec le système actuel de transports collectifs (le Métrobus). Or, il apparaît que le tronçon de la ligne de Métro, situé entre le Boulingrin et la gare, est actuellement assez peu utilisé : en effet, le Métro ne se remplit qu'à partir de la gare en direction de la rive gauche, et inversement, la quasi totalité des voyageurs venant de la rive gauche descendent à la gare, de sorte que le plus souvent un très petit nombre de voyageurs continuent vers Beauvoisine et le Boulingrin. Donc, il y a tout lieu de craindre que cette nouvelle ligne T4 ne porte un préjudice au fonctionnement du Métro, entre ces deux points indiqués, au point de motiver ultérieurement la cessation de l'exploitation de ce tronçon de ligne souterraine, pour des raisons d'économie, obligeant ainsi les voyageurs à emprunter exclusivement la ligne T4. Il y aurait une solution provisoire consistant à faire circuler le T1 actuel, dont le terminus est au Boulingrin, jusqu'à la Gare-Rive-Droite, afin de tester les habitudes des utilisateurs de transports collectifs. L'avantage de cet essai serait d'être particulièrement économique, car il suffirait d'aménager une ou deux stations entre le Boulingrin et la gare. Le T1 pourrait s'arrêter devant la gare et faire demi-tour pour revenir vers le Boulingrin. Par la suite, s'il s'avère qu'après une période d'essai suffisant, cette prolongation provisoire du T1 apporte un service appréciable aux utilisateurs que des aménagements définitifs pourraient être alors entrepris ».

9 : Observations sortant du cadre de l'enquête publique

Durant l'enquête, plusieurs contributions ont présenté des thématiques d'ordre général, et sans porter de jugement de valeur sur les arguments avancés, je considère qu'elles sortent du cadre de la présente procédure. J'ai relevé les points suivants qui n'appellent donc pas de réponse de la Métropole (sauf si elle souhaite le faire) :

- ✓ La place du vélo à l'intérieur des transports en commun. Naturellement, il peut être répondu sur ce point si des dispositions particulières seront prises dans le cadre de la future ligne T4.
- ✓ La tarification des transports en commun (d'une manière générale).
- ✓ Comme pour toutes les métropoles, la circulation des transports en commun jusqu'à une heure du matin.
- ✓ La réouverture de la rue Verte et les aménagements de la place de la gare.
- ✓ La réalisation d'une « *croix verte et bleue naissant sur le boulevard des Belges qui consisterait à supprimer deux voies de circulation automobile pour réaliser des cheminements doux végétalisés et avec la présence d'eau (...)*. Cet « *urbanisme durable* » permettrait, selon les associations « *Effet de serre toi-même!* » et « *Sabine, l'asso vélo de Rouen* », « *d'améliorer la qualité de vie des habitants et de favoriser le maintien et le développement de la biodiversité* ».
- ✓ M. Dominique Bied « *Pour l'accès aux collines de Rouen, il faudra penser au transport par câble, très efficace et écologique* ».
- ✓ Plusieurs personnes seraient favorables au prolongement du métro/tramway, du Technopôle jusqu'au Zénith, voire jusqu'à la station Georges Braque pour réaliser un bouclage.

10 : Questions et observations du commissaire enquêteur

Le bilan de l'enquête parcellaire : le point sur les retours des accusés de réception, les retours des questionnaires annexés aux notifications, les anomalies constatées, le point sur les négociations amiables, etc.

Abattage d'arbres : Le dossier d'enquête ne présente pas le bilan du nombre d'arbres qui seraient abattus et plantés au titre des mesures compensatoires, tant sur la rive droite que sur la rive gauche. Dans son mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale, la Métropole indique que 602 arbres seront plantés. Quel sera le nombre total d'arbres abattus et plantés, en ventilant les données par secteur du projet.

Le stationnement : Concernant les effets du projet sur le stationnement, le tableau de la page 532 de l'étude d'impact fait apparaître un déficit global de 279 places (261 rive droite et 18 rive gauche). Or, ce déficit est calculé sur la base du nombre de places utilisées. Si l'on effectue le calcul par rapport au nombre de places existantes, le déficit est alors de 472 places (347 rive droite et 125 rive gauche). Le mode de calcul retenu par la Métropole minimise par conséquent le nombre de places de stationnement réellement perdues (472 au lieu des 279 annoncées). Pourquoi ?

Le parking relais du Zénith : Le dossier d'enquête fait état de ce parking P+R à hauteur du Zénith, or aucun élément tangible ne figure au dossier, tant de DUP que parcellaire. Pourquoi ce parking de dissuasion indispensable qui, à n'en pas douter, contribuera à favoriser le stationnement en entrée de ville (exemple du P+R aux Rouges Terres pour le F1), est-il déconnecté du dossier T4 ?

* * *

C'est sur la base de l'ensemble des éléments qui précèdent dans le présent procès-verbal que la Métropole Rouen Normandie est invitée à me présenter ses réponses conformément aux dispositions de l'article R. 123-18 du code de l'environnement.

Procès-verbal établi le 13 décembre 2015

Le commissaire enquêteur



Jean-Jacques Delaplace