



Comité Pour les Transports en Commun
dans la métropole rouennaise

Président : Bernard Champeaux

02 35 68 71 29 /06 77 85 33 23

bernard.champeaux@wanadoo.fr

Siège social : 6, rue Malatiré 76 000 Rouen

Site : <https://cptcrouen.wordpress.com/>

Courriel : cptc76@orange.fr

Contribution écrite du CPTC À l'enquête publique relative au projet T4

Adoptée à Rouen, le samedi 21 novembre 2015

Présentation du CPTC

Créé en 1994, Le CPTC est l'association dont les interventions s'appliquent aux transports collectifs desservant l'agglomération Rouennaise :

- *Métro, TEOR, bus, autocars départementaux et trains régionaux.*

Ses principaux objectifs consistent à :

- *Permettre aux usagers de faire entendre leurs voix,*
- *Constituer une force de proposition en faveur du développement des transports en commun et des mobilités durables.*

1. Position de notre association envers la globalité du projet.

1.1. Un développement utile du réseau dans le cadre de la mobilité durable ;

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.

De plus cette nouvelle infrastructure permettra une mutation des pratiques de mobilité urbaine selon un meilleur équilibre modal accordant une plus large place à l'usage des transports en commun et des modes actifs tout au long d'un axe à très fort potentiel de trafic.

Le projet instaure un partage équitable de l'espace public entre les différents modes de déplacement.

Sans exclure la voiture il accorde une juste place aux piétons aux cyclistes et aux usagers des transports en commun.

1.2. Un vecteur de requalification des espaces publics :

Loin d'enlaidir ou de congestionner la ville, le projet T4 constitue, comme le furent en leur temps le tramway et les premières lignes TEOR, un formidable outil d'embellissement et de requalification des quartiers qu'il desservira.

1.2.1. Sur la rive droite :

Les boulevards sous leur forme actuelle opposent un effet de frontière très difficilement franchissable entre l'hyper centre et les quartiers adjacents.

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.

Cette offre nouvelle incitera en outre de nombreux riverains qui n'utilisent pas encore les transports en commun à le faire désormais.

1.2.2. Sur la rive gauche :

La future ligne T4 parcourra une succession de secteurs alternant une urbanisation ancienne en voie de réhabilitation et de friches en cours de requalification,

Les voies actuellement empruntées, larges et passantes, présentent des caractéristiques fortement routières et très insuffisamment urbaines (avenue Rondeaux, boulevard du 11 novembre...)

L'aménagement du T4 associé aux opérations de rénovation urbaine entreprises dans ces secteurs (éco quartier, Chartreux...) permettra de transformer positivement le paysage et l'atmosphère des espaces traversés, (circulation apaisée, bandes cyclables, marchabilité, alignement d'arbres, requalification paysagère, création d'espaces publics...).

1.3. Un projet en cohérence « urbanisme / transports ».

De grands projets urbains voient le jour dans notre métropole et se caractérisent par une volonté d'extension vers l'ouest du centre-ville tant sur la rive droite (Pasteur, Lucilline, Docks...) que sur la rive gauche (éco-quartier, Chartreux...).

Personne ne comprendrait à l'heure où toutes les grandes villes s'engagent vers le développement durable que ces projets urbains ne s'accompagnent pas d'un ambitieux projet de mobilité durable !

Il est évident que les nombreux équipements structurants qui jalonnent le futur parcours du T4 nécessitent la mise en place d'un transport en commun à haut niveau de service (tramway ou BHNS).

Marchabilité = facilitation de la pratique de la marche.

BHNS = bus à Haut Niveau de Service.

La prise en compte de l'extension du centre-ville vers l'ouest.

👉 De la même façon, dans un proche avenir, la poursuite du programme d'éco-quartier et son développement vers l'ouest ainsi que la future gare appelleront la création d'une nouvelle ligne (T5) d'orientation « est-ouest » rive sud, afin de compléter le réseau et de l'adapter sans retard à l'évolution de l'urbanisation et de conserver toute leur cohérence entre les politiques d'urbanisme et de mobilité.

2. Caractéristiques générales du projet

2.1. Choix modal pertinent.

L'ordre de grandeur des trafics attendus (20 000 voy. / J) est largement supérieur à celui d'une ligne de bus conventionnelle (10 000 voy. / J) mais inférieur à la jauge d'un tramway (50 000 voy. /J).

Le choix d'un BHNS semble donc le mieux adapté.

2.2. Niveau de service adapté.

Les notices d'information publiques indiquent une fréquence de 6mn en heure de pointe, et 10mn en heure creuse, et une amplitude de 05h30 à 00h30.

👉 Ce niveau de service doit effectivement être mis en œuvre et étendu aux autres lignes de TCSP (tramway, T1, T2, T3) notamment en ce qui concerne le service de soirée.

2.3. Equipement de l'infrastructure perfectible.

Globalement nous approuvons le principe d'un équipement différencié de l'infrastructure selon les secteurs traversés : site propre intégral bidirectionnel en hyper centre, site propre alterné en zone intermédiaire, circulation banalisée en périphérie.

👉 Il s'agit d'un compromis raisonnable suffisant au bon fonctionnement du service, cependant nous regrettons le manque d'ambition du projet en ce qui concerne la traversée de la Seine (pont Guillaume le Conquérant).

Afin de maintenir le plus grand nombre possible de files de circulation des automobiles le projet présenté n'accorde qu'un seul couloir à T4 exploitable en circulation alternée selon des modalités normalement suivies dans la traversée de localités suburbaines (vallée du Cailly).

Or la traversée de la Seine s'inscrit dans un contexte de centre-ville dans lequel le risque de congestion est suffisamment élevé pour justifier un site propre intégral.

Bien sûr la prochaine fermeture des accès au pont Flaubert (2018-2022) induira une surcharge temporaire du pont Guillaume le Conquérant, et pourrait justifier cette restriction, mais il s'agirait à notre avis d'une erreur stratégique.

Associé au P+R (parc relais) du Zénith, la ligne T4 devra constituer pendant la période des travaux une alternative attractive à l'approche du centre-ville en voiture et un outil de décongestion comparable à ce que fût le site propre sur le pont Corneille lors de la fermeture du pont Mathilde.

Un fonctionnement de la ligne T4 altéré par ce maillon faible pourrait s'avérer gravement contreproductif.

☞ Nous demandons par conséquent la continuité du site propre bidirectionnel entre les deux rives de la Seine.

3. Le choix des terminus

3.1. Inquiétudes quant à la fonctionnalité du terminus Boulingrin.

Le projet présenté suggère un terminus commun pour les lignes T1 & T4 sur le site actuel de l'arrêt du T1.

Malgré l'anticipation d'une sur-largeur, nous comprenons mal comment l'accostage des véhicules au moyen du guidage optique pourra être assuré lorsque plusieurs véhicules se présenteront successivement !

☞ Les conditions d'accessibilité des PMR risquent de s'en trouver fortement dégradées.
Il faudrait que ces deux lignes puissent disposer chacune de leur propre quai.

3.2. Pertinence d'un prolongement de l'exploitation vers le CHU.

☞ Nous proposons une modification des schémas d'exploitation du réseau TEOR consistant à prolonger la ligne T4 vers le CHU (voire Martainville) et, en contrepartie, à supprimer la section terminale de la ligne T1 (CHU-Boulingrin).

Le retournement des véhicules de la ligne T1 interviendrait sur la raquette aménagée à cet effet devant les urgences, raquette déjà utilisée lors des premières années d'exploitation de TEOR.

Le retournement des véhicules de la ligne T4 pourrait s'effectuer au moyen d'un aménagement analogue au débouché de la rue d'Amiens ou en effectuant une boucle juste à la station Martainville par la rue Marin le Pigny.

Cette option serait commercialement très intéressante en créant un lien direct entre le secteur Saint Marc-champ de Mars et le nord du centre-ville.

3.2.1. Aucun surcoût d'exploitation par substitution de T4 à T1.

Cette modification n'induira aucun surcoût de fonctionnement global dans la mesure où il s'agirait d'une substitution d'une ligne TEOR par une autre.

3.2.2. Lisibilité du réseau : une ligne des boulevards.

Elle présente en revanche de très nombreux avantage par exemple :

- Une meilleure lisibilité du réseau, T4 apparaîtrait clairement aux yeux de tous comme la « ligne des boulevards ». un circulaire à la manière de ce qui existe dans des grandes villes.
- Le rétablissement d'une liaison directe entre le CHU et la gare SNCF rive droite qui restera même à long terme un terminal TER de grande importance drainant les flux régionaux.
- Une simplification du pôle d'échanges du Boulingrin, l'actuel terminus T1 devenant une station passante du T4.
- Une fiabilisation globale du réseau TEOR : en effet en l'absence de site propre entre la place du Boulingrin et la place saint Hilaire, il arrive souvent aux véhicules T1 d'être retardé dès les premiers hectomètres de leur parcours, au risque de déstabiliser durablement l'ensemble de la ligne.

☞ Dans la configuration que nous proposons, les mêmes difficultés affecteraient la ligne T4 mais uniquement sur les derniers hectomètres de son parcours.

Les retards induits pourraient être absorbés dans les temps de battement prévus au terminus sans nullement affecter la régularité globale du service.

☞ A plus long terme néanmoins il faudra envisager le bouclage du site propre sur la globalité du parcours. Cette amélioration pourrait être préfigurée dès la mise en service de T4 en 2018 par la réalisation d'un simple marquage au sol constituant un couloir bus sur le parcours approche de la place saint Hilaire.

3.3. Nécessité d'anticiper la desserte du Technopole du Madrillet.

Nous n'estimons pas judicieux le choix consistant à localiser au Zénith le terminus de la future ligne T4.

☞ Alors qu'à très court terme le prolongement permettrait de desservir de manière rapprochée le technopole du Madrillet, en apportant ainsi à cette ligne un trafic conséquent au regard des équipements porteurs qui s'y trouvent (INSA, Esigelec, lycée Le Corbusier, MOVE'O...)

3.3.1. Un potentiel de trafic élevé pour un faible kilométrage

Ce prolongement permettrait de consolider l'économie du système par une augmentation significative du nombre d'usagers non négligeable au regard du volume de trafic actuellement acheminé par la section terminale de la ligne F1 au sud de la place des bruyères.

3.3.2. Une clientèle à conquérir : échange technopôle-/ éco-quartier

On peut raisonnablement penser qu'une demande de déplacement croissante se développera entre le site du technopôle et les nouveaux secteurs d'habitat de la rive sud (Chartreux, éco-quartier...) qu'il conviendrait d'anticiper afin d'installer durablement des pratiques d'éco mobilité.

3.3.3. Une extension réalisable sans coût d'infrastructure

La faisabilité technique de cette extension ne pose aucune difficulté, la circulation des bus s'effectuant sur chaussée banalisée il suffit d'aménager une station passante aux abords du lycée le Corbusier et d'implanter un terminus sur la sur largeur engazonnée existante entre le portail de l'INSA et le rondpoint du technopole, la surface disponible permet l'installation d'un quai long et d'une piste de 40m pour le stockage de deux véhicules articulés.

3.3.4. Le surcout d'exploitation limité

Ce très court prolongement d'un km n'induirait qu'un surcoût de 400 000 € par an, et non 750 000 € comme évoqué dans le débat, dépense largement justifiée au regard des gains de trafic envisageables (au moins un millier d'usagers par jour).

4. La localisation des stations et l'aménagement de leurs abords.

Globalement le nombre de stations, leur localisation, leur espacement et leur niveau d'équipement nous semble apporter au projet l'efficacité attendue.

Nous ne sommes pas favorables à l'ajout d'un arrêt intermédiaire qui aurait pour effet d'altérer la performance du système et d'en amoindrir l'attractivité.

Nous approuvons les efforts réalisés pour aménager de nouveaux espaces publics de qualité autour de plusieurs stations importantes dont le cadre urbain s'en trouvera significativement apaisé et revalorisé (places Beauvoisine, Cauchoise, des Bruyères ...).

Nous souhaitons cependant émettre quelques réserves et propositions concernant l'aménagement spécifiques de certaines stations.

4.1. Station Cauchoise :

Cette station a pour vocation à constituer le principal point de contact vers l'hyper centre de Rouen pour les usagers en provenance ou à destination de la rive gauche.

4.1.1. Sens Sud-Nord : une bonne localisation

Sa localisation en aval du carrefour semble judicieux, un cheminement convivial s'offre alors naturellement aux usagers en parcourant une aire piétonne (autour de la rue Cauchoise).

4.1.2. Sens Nord-Sud : une approche difficile

Dans le sens inverse, l'approche de la ligne T4 sera bien difficile et bien moins attractive d'une part en raison d'une topographie défavorable et sa localisation peu amène car adossée à un talus, et d'autre part au regard de la localisation excessivement excentrée de la station sur le boulevard de la Marne.

Le cheminement naturel vers le tracé du T4 au départ de la place du Vieux Marché consiste à emprunter la rue de Crosne dont le profil est plus accessible.

☞ Nous suggérons donc de déplacer la station Cauchoise dans le sens Nord-Sud sur le boulevard des belges au droit de la rue Stanislas Girardin en léger décalage avec la station montante afin de contenir la sur-largeur nécessaire.

4.2. Stations de la rive gauche : amélioration de la perméabilité avec les quartiers adjacents.

Sur cette rive plusieurs stations présentent une caractéristique commune : avoisiner des secteurs d'habitat dense mais situés en retrait de cette infrastructure prévue.

Exemples :

- Au nord de Petit Quevilly, station Dambourney,
- Quartier Foliot à Petit Quevilly, station Gambetta,
- Quartier De La lande à Grand Quevilly, station Parc des bruyères,
- Quartier Château Blanc à saint Etienne du Rouvray, station Renan.

Autour de chacune de ces stations il conviendrait d'aménager des cheminements de qualité (revêtement, éclairage, mobilier urbain...) de nature à faciliter et sécuriser l'approche des transports en commun.

4.3. Intérêt de développer une dynamique commerciale autour des stations.

L'un des facteurs d'attractivité du système de transport en commun proposé résulte dans son aptitude à accompagner les citadins dans la mutation globale de leurs pratiques de déplacement.

A ce titre, l'aménagement de commerces de proximité aux abords des stations périphériques, desservant des quartiers à vocation principalement résidentielle, est d'une très grande importance : en offrant aux usagers la possibilité d'effectuer au sortir du bus leurs achats quotidiens, cette offre nouvelle encouragera ces derniers à organiser leur temps personnel sans devoir recourir à l'usage de la voiture individuelle.

A l'inverse, en l'absence de commerce de proximité, les citadins sont incités à utiliser leur voiture au moins pour leur approvisionnement et, par induction, pour l'ensemble de leurs autres déplacements.

☞ Cette question devra notamment examinée attentivement en ce qui concerne les stations Chartreux et Gambetta autour desquelles des cases commerciales devraient être envisagées.

4.4. L'optimisation de l'effet réseau

Le projet de ligne T4 ne constitue en aucun cas un projet isolé il s'agit au contraire d'un élément d'un ensemble dont il faut renforcer la cohérence.

4.4.1. Station Gare : un espace intermodal

La station localisée au débouché du boulevard de l'Yser doit être efficacement connectée à la station de tramway et à l'entrée de la gare SNCF, elle doit aussi permettre des correspondances aisées avec les lignes de bus appelées à desservir ce site.

☞ Nous demandons que soit réaménagée la section supérieure de la rue Jeanne d'Arc entre les boulevards et la place Tissot, de sorte à constituer un espace partagé comportant à la fois une station de bus (F2, 8, 11...) et un mail permettant aux circulations actives de se développer entre la gare et les boulevards.

Ce nouvel espace de qualité devra contribuer à rapprocher ce nœud de mobilité du centre-ville rouennais.

4.4.2. Bd des Belges : cheminement de qualité dans l'attente du passage de TEOR par la rue Racine

Cette station constitue l'élément le plus préoccupant du projet. Les très fortes contraintes pesant temporairement sur le réseau routier ont imposé des compromis peu satisfaisants pour les futurs usagers de la ligne T4.

En outre la baisse de recette commerciale induite risque d'affecter lourdement le bilan d'exploitation de la ligne nouvelle T4, d'aucun évoquant un manque à gagner d'environ un million d'€ par an.

En effet, les conditions de correspondance avec les autres lignes TEOR (T1, T2, T3) s'annoncent inconfortables et malaises, voire médiocrement sécurisées (distances excessivement longues, nécessité de traverser plusieurs chaussées à très fort trafic).

Nous sommes bien conscients de l'extrême complexité de la situation mais nous demandons deux sortes de mesures :

☞ À court terme, un aménagement qualitatif optimal du cheminement intermédiaire,
☞ À long terme, lorsque l'évolution du réseau viaire le permettra, la rectification de l'itinéraire des lignes T1, T2 et T3 par la rue Racine et le déplacement induit de la station.

4.4.3. Orléans : une station à localiser en prévision de la correspondance T5

Lors des consultations préalables, plusieurs intervenants ont suggéré un déplacement vers le nord au débouché du quai Cavelier de la Salle, l'idée évoquée consistait à rapprocher cette station du « 106 » et du futur hôtel métropolitain.

Il s'agirait, si cet avis était retenu, d'une lourde erreur par manque d'anticipation.

En effet, à l'horizon de l'aménagement du quartier de la « nouvelle gare RG » et de l'extension vers l'ouest de l'éco-quartier Flaubert, une nouvelle ligne de TCSP (T5) devra être créée sur l'axe formé par le cours Clémenceau, le boulevard d'Orléans et son prolongement vers le centre de l'éco-quartier.

☞ Il faudra absolument qu'une correspondance soit assurée entre les lignes T4 et T5 aux abords immédiats du boulevard d'Orléans.

4.4.4. Barrière de Caen : une correspondance défaillante.

La ligne T4 croise à ce niveau la branche ouest de la ligne M traversant ce site en trémie sans possibilité immédiate d'aménager une station de correspondance.

☞ Dans l'immédiat un effort particulier devra être fait pour faciliter le cheminement vers la station voisine.

Mais à long terme il serait souhaitable d'aménager une véritable correspondance et d'envisager dès maintenant les réservations foncières nécessaires.

4.4.5. Bruyères : liaison T4 / F1 / 41

La mise en service de la ligne T4 aura pour effet d'interrompre sur ce site la ligne F1 et de contraindre une partie de ses usagers à une rupture de charge.

La configuration envisagée pour cette station TEOR et les arrêts des bus F1 et 41 présente des caractéristiques favorables à la pratique des correspondances.

☞ Nous demandons, toutefois, que l'aménagement et la sécurisation des cheminements soient traités avec le plus grand soin.

4.4.6. Renan : correspondance avec le 42.

Note : il faudra renommer cette station afin d'éviter la confusion avec la station de tramway de même dénomination.

Il s'agit du point de correspondance avec la principale transversale rive gauche (42) reliant Grand Quevilly à Saint Etienne du Rouvray.

Sur ce site l'enjeu est double : consolider le maillage du réseau ASTUCE et faciliter la diffusion des usagers vers les quartiers résidentiels adjacents.

Au regard de chacun de ces objectifs, il semble que la solution la plus efficace à long terme consiste à profondément remanier le carrefour entre l'avenue des Canadiens et l'avenue

Franklin Roosevelt qui présente actuellement des caractéristiques autoroutières peu propice aux mouvements piétonniers.

☞ Il s'agit de supprimer la trémie et de créer un carrefour à niveau (rond-point ou à feux) présentant des caractéristiques urbaines.

Il serait alors possible de déplacer la station T4 et les arrêts des lignes 27 et 42 au débouché immédiat de ce carrefour de sorte à faciliter les correspondances et les parcours d'approche avec les îlots résidentiels adjacents :

- La station de T4 serait localisée sur l'avenue des Canadiens,
- Une station commune aux lignes 27 et 42 serait positionnée de façon adjacente débouchant sur l'avenue Franklin Roosevelt.

Cette opération, certes coûteuse, est phasable dans le temps, dans l'attente de sa réalisation, un aménagement minimaliste est envisageable.

Par ailleurs la reconfiguration du carrefour permettrait de remobiliser des espaces à des fins foncières susceptibles de compenser partiellement le coût de l'opération, de densifier le secteur et d'abonder ainsi le potentiel de trafic de la ligne.

5. Encouragement des pratiques intermodales

Nous saluons 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.

☞ Nous demandons qu'un effort de communication ambitieux soit développé autour de cette offre pour lui accorder la plus grande visibilité possible.

6. Opportunité d'améliorer l'attractivité globale du réseau

La mise en service de la ligne T4 induira nécessairement des modifications de parcours de plusieurs lignes secondaires du réseau ASTUCE (La ligne 13 aux abords de la gare SNCF, La ligne 20 autour de la place Beauvoisine...),

L'opportunité nous est donc offerte d'envisager des évolutions du maillage de ce réseau comme, par exemple, une nouvelle diamétralisation des lignes 6 et 20, et quelques autres possibilités d'amélioration du réseau.

Ces réajustements pourraient faire l'objet d'une réflexion concertée qui pourrait être engagée selon des échéances permettant une modernisation de notre réseau avant la fin de cette décennie.
