

## Projet ANS : analyses et réflexions du CPTC.

Cette note constitue la contribution de notre association à la deuxième étape de concertation relative au projet ANS, liée à la prochaine publication des études d'avant-projet. Son objectif consiste à apporter des éléments de réflexion susceptibles d'enrichir le projet présenté par la CREA.

Les premières esquisses du projet, qui avaient été évoquées au cours des dernières années de la précédente décennie, sous la forme d'une ligne unique reliant la Plaine de la Ronce au Zénith, en contournant le centre-ville par les boulevards, qui éludaient la création d'un site propre nord-sud central, n'avaient pas suscité notre adhésion.

Depuis, les choses ont évolué, de manière très favorable. L'axe Corneille République a été aménagé, puis mis en service, et les programmes de développement urbain qui concernent la rive gauche (Chartreux, écoquartier du Pont Flaubert...) et qui cautionnent puis légitiment le tracé ouest de l'ANS, commencent à se concrétiser.

Le nouveau projet, configuré sous la forme de deux lignes complémentaires l'une de l'autre, est tout à fait satisfaisant, et conforme, à quelques petits détails près, à la proposition que nous avions émise en 2010 dans le cadre des réflexions relatives à l'avenir du réseau.

Nous soutenons donc pleinement le principe de ce projet. Mais nous décelons en l'état actuel d'avancement du dossier certaines insuffisances ou difficultés non encore surmontées, notamment en termes de potentiel de trafic ou d'attractivité. Nous demandons par conséquent que le phasage du projet soit étroitement coordonné avec les opérations d'urbanisme nécessaires au plein succès de son exploitation.



*Bus de la ligne fast 1 en direction du zénith : une première préfiguration de l'Arc Nord Sud.*

## Rappel des caractéristiques du projet présenté par la CREA

### ⇒ Les objectifs

- ☒ mailer le réseau structurant de transports collectifs, en y intégrant plusieurs secteurs encore mal desservis.
- ☒ encourager le report modal vers les mobilités durables et les pratiques intermodales (P&R).
- ☒ accompagner les développements urbains en devenir (écoquartier du Pont Flaubert, Chartreux, plateaux), de nouvelles zones d'emploi (Madrillet, Plaine de la Ronce) et plusieurs équipements majeurs (Zénith, hôpital nord...).
- ☒ requalifier certains espaces dégradés (avenues, boulevards) : créer de nouveaux paysages, améliorer la qualité de la vie.

### ⇒ La structure du projet

Deux lignes BHNS de configuration « radiale pénétrante », offrant un niveau de service comparable à celui de TEOR. L'une sur le tracé est (Corneille) l'autre sur l'ouest (Rondeaux).

### ⇒ La ligne rouge

Il s'agit de l'actuelle ligne 7, limitée toutefois aux Bruyères, son extrémité sud devant être reprise par la ligne verte.

Au regard de la qualité des aménagements déjà réalisés sur cet axe, peu de travaux supplémentaires semblent nécessaires sinon le repositionnement et la mise aux normes des stations situées entre le Jardin des Plantes et les Bruyères.

La desserte serait toujours assurée au moyen de bus articulés, selon une fréquence de 8 à 10 minutes.

### ⇒ La ligne verte

Il s'agirait d'une ligne nouvelle reliant le Boulingrin au Zénith, via les boulevards de l'ouest, le pont Guillaume le Conquérant, l'avenue J. Rondeaux, les Chartreux, l'avenue du 11 Novembre et, au sud des Bruyères, l'avenue des Canadiens, en reprenant sur cette section la mission assurée par l'actuelle ligne 7.

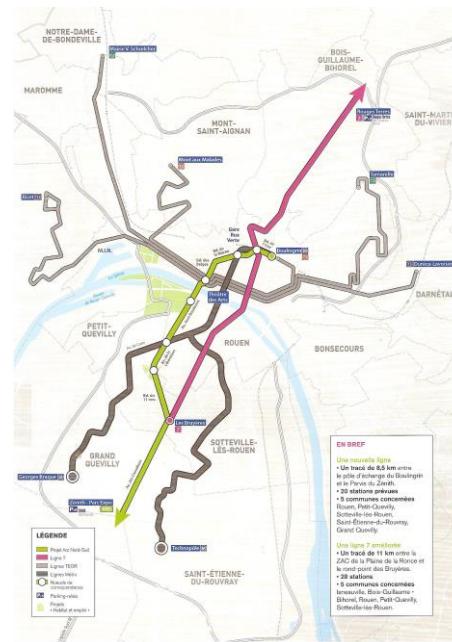
Cet axe serait aménagé sous la forme d'un TCSP de type TEOR, sauf sur sa section terminale, au sud du Champ de Courses.

Au regard du trafic attendu à long terme (20 000 voyages), le niveau de service devrait être équivalent à celui pratiqué sur une ligne TEOR : un véhicule BHNS toutes les 6 à 10 minutes.

### ⇒ Nos analyses et nos propositions

Pour davantage de lisibilité, nous utiliserons deux couleurs :

- ☒ nos analyses seront présentées en noir.
- ☒ nos propositions seront imprimées en bleu.



Le projet ANS :

*Une ligne F1 polarisée vers le nord.*

*Un nouveau BHNS orienté vers le sud.*

## 1. La localisation des terminus : ni trop près, ni trop loin...

Cette question est très importante : du choix des quatre têtes de lignes dépendront largement la fonctionnalité, l'attractivité et donc l'usage de ces deux nouveaux éléments du réseau. D'où la nécessité de procéder à des arbitrages tout à la fois cohérents avec les objectifs initialement assignés au projet, et compatibles avec le succès économique de son exploitation.

### ⇒ La ligne rouge

#### Terminus nord

La desserte de la zone d'activité de la Plaine de la Ronce constitue l'un des objectifs emblématiques du projet présenté. Il faudra donc prolonger la ligne existante jusqu'à Isneauville. En observant la fréquence envisagée (90 rotations par jour), l'exploitation de cette section risque de s'avérer très coûteuse au regard de ses potentialités de trafic, probablement limitées à quelques centaines d'usagers : le socle de trafic résidentiel est de l'ordre de 300 voyages par jour, et l'apport généré par la ZA est incertain (l'usage des transports en commun peine toujours à s'imposer dans les zones d'emploi périphériques à l'intérieur desquelles le stationnement n'est pas contraint). Notre propos ne consiste cependant pas à contester le projet : l'engagement a été pris, et il devra maintenant être tenu. Pour limiter le déficit d'exploitation, il conviendra d'attirer vers la nouvelle desserte la plus grande quantité possible de courants de trafic : celui généré par la ZA de la Ronce, mais aussi le trafic local et les flux intermodaux apportés par l'A 28, le CD 151 (Fontaine le Bourg) et le CD 928 (Quincampoix, etc). Et comme tout cela ne suffira pas, il sera utile de réviser le PLU de sorte à densifier la ville en bordure du prolongement.

D'où les propositions suivantes :

- ☒ prolonger la ligne 7 jusqu'à Petit Pont via le CD 928.
- ☒ desservir la Ronce au passage (station au rond-point).
- ☒ supprimer la ligne 11 afin de reprendre le trafic local.
- ☒ en compensation, créer une station de qualité au débouché de la rue de l'église, et maintenir la desserte taxi du village.
- ☒ créer deux P&R : le premier à la Ronce (échangeur de l'A 28), le second au Petit Pont (débouché des CD 151 et 928).
- ☒ urbaniser et densifier l'ensemble du linéaire desservi.

#### Terminus sud

Il est convenu que la ligne 7 sera interrompue aux Bruyères. Son terminus devra être proche de la future station de l'ANS qui, afin d'optimiser les distances, sera probablement située au nord du rond-point, avenue du 11 Novembre.

D'où cette proposition : aménager le nouveau terminus du 7 avenue des Canadiens, sur un alignement, en face du lycée.



*Une extrémité nord remaniée de sorte à desservir la plaine de la Ronce et à développer les pratiques intermodales.*



*Les bruylères : une double station à configurer de sorte à faciliter les échanges entre les deux lignes.*

## ⇒ La ligne verte

### Terminus nord

Selon le projet actuel, le terminus serait localisé au Boulingrin. Ce choix présente plusieurs avantages : une faisabilité aisée, la convergence de très nombreuses lignes en correspondance, la disponibilité d'un local pour la relève des conducteurs. Mais il présente également deux insuffisances importantes : pérenniser l'absence de liaison directe entre la gare et le CHU, et manquer singulièrement de lisibilité.

Sur le premier point, souvenons-nous qu'une liaison directe entre la gare RD et le CHU avait été mise en place en 2002 (ligne 4), mais supprimée en 2013 (refonte des lignes 4 et 5). La mise en service de la future gare RG n'étant pas attendue avant longtemps, il serait bon que l'ancienne fonctionnalité « gare RD – CHU » soit durablement rétablie. Le prolongement de l'[ANS](#) jusqu'au CHU serait un moyen facile d'y parvenir. L'adoption de cette mesure entraînerait une reconfiguration de la ligne T1, qui retrouverait son terminus originel du CHU, en utilisant la boucle de retournement aménagée à cet effet. Notons que, sur le tronçon concerné, la substitution de l'[ANS](#) au T1 réduirait les coûts d'exploitation (moindre fréquence), tout épargnant aux usagers l'inconfort des ruptures de charge.

L'autre point faible du projet tient à son manque de lisibilité. Pour les rouennais l'[ANS](#) deviendra la « ligne des boulevards ». Pour être comprise et utilisée, elle devra « boucler la boucle » jusqu'au secteur Martainville. Une opportunité inespérée se présente d'ailleurs : il serait possible d'établir la tête de ligne sur l'emplacement du terminus actuel de la ligne 5 (ex 4), dimensionné pour recevoir deux véhicules articulés, et offrant une correspondance quai à quai avec TEOR.

Notons que cette nouvelle configuration du réseau BHNS pourrait induire des transferts de trafic vers l'[ANS](#) susceptibles de contribuer à la désaturation du tronçon central de TEOR.

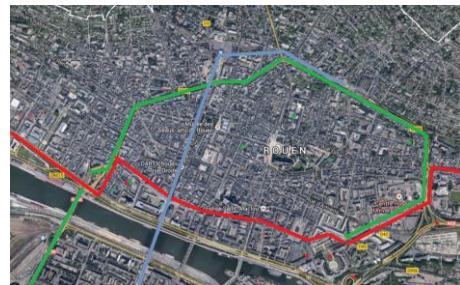
D'où les propositions suivantes :

- ☒ interrompre la ligne T1 au CHU.
- ☒ prolonger la ligne verte [ANS](#) jusqu'à Martainville.

### Terminus sud

Selon le projet actuel, le terminus serait localisé au Zénith : le BHNS terminerait sa course à quelques centaines de mètres seulement du Technopôle du Madrillet, destination majeure...

D'où cette proposition : prolonger la ligne jusqu'à Technopôle, en aménageant un terminus sur les espaces engazonnés disponibles situés devant l'INSA.



4 raisons de terminer le bouclage nord :

- *Créer une liaison directe gare – CHU*
- *Améliorer la lisibilité du réseau*
- *Soulager le tronçon central de TEOR*
- *Générer des économies d'exploitation*



*Martainville : possibilité d'aménager un terminus sur la piste actuellement utilisée par la ligne 5.*



*Technopole du Madrillet :*

- *Un prolongement souhaitable : desserte alternative du site, liaison directe vers les nouveaux développements urbains de l'Ouest (chartreux, écoquartier)*
- *Un prolongement réalisable : faisabilité d'un terminus devant l'INSA*

## 2. L'effet réseau : l'optimisation des correspondances.

### ⇒ La ligne rouge

Trois nœuds de correspondance fonctionnent déjà sur cet axe et donnent satisfaction aux usagers : République (avec TEOR), Hôtel de Ville (avec les bus) et Beauvoisine (avec le métro). Cette dernière station gagnerait à être requalifiée.

### ⇒ La ligne verte

Une dizaine de points de correspondance seraient à optimiser, dont le Boulingrin, la gare RD, place Cauchoise, Bd des Belges, Jean Rondeaux, avenue de Caen, les Chartreux et les Bruyères, sans compter les stations que desserviraient les extensions vers CHU - Martainville et le Technopôle du Madrillet.

Nous souhaiterions particulièrement insister sur la nécessité d'optimiser les trois fonctionnalités suivantes :

#### La correspondance avec TEOR (station Boulevard des Belges)

La station de l'ANS devrait être localisée le plus près possible de TEOR, au sud de l'intersection avec la rue du Contrat social. Afin de faciliter la correspondance, la meilleure configuration serait celle d'une station commune aux deux axes ANS / TEOR. Une déviation du tracé de TEOR par la rue Racine permettrait de réaliser cette station sur la section basse du boulevard.

#### La correspondance avec le futur TCSP est-ouest rive gauche

En cohérence avec le développement du futur écoquartier, et dans l'objectif de desservir la nouvelle gare Saint Sever, un nouveau TCSP est-ouest sera créé sur la rive gauche, qui empruntera le cours Clémenceau et le boulevard d'Orléans. Afin d'anticiper les possibilités de liaison avec ce futur TCSP, il faudrait absolument que la station Jean Rondeaux de l'ANS soit localisée au niveau du débouché du boulevard d'Orléans.

#### La correspondance avec le métro (station avenue de Caen)

La ligne verte croisera la branche ouest du métro au niveau des Barrières de Caen, mais il ne sera pas possible d'aménager une station sur ce site que le métro franchit en tunnel.

Il faudrait donc appuyer la correspondance avec le métro sur la station **Avenue de Caen**, en aménageant la station de l'ANS le plus près possible de cette dernière, avenue Jean Rondeaux, à l'intersection avec la rue du Petit Quevilly.

Un mail piétonnier de qualité, dont l'amorce a déjà été créée dans le cadre de récents programmes de rénovation urbaine, devrait faciliter la correspondance.



Dévier TEOR pour la correspondance ANS.



Créer une jonction avec le BHSN sud.



Faciliter la liaison avec le métro en utilisant les mails piétonniers existants.

### 3. La cohérence entre urbanisme et transports.

L'ANS est en tout premier lieu un projet de transport collectif, mais qui se veut porteur d'exigences en matière d'urbanisme : les objectifs consistent ainsi à accompagner le développement de nouveaux quartiers ou de nouveaux pôles économiques, à requalifier certains espaces publics aujourd'hui dégradés, puis à améliorer le cadre de vie des habitants.

Nous souhaiterions apporter quelques éléments susceptibles de renforcer cette dimension du projet, en nous concentrant sur le cas de la ligne verte, l'aménagement des aires irriguées par la ligne rouge, exception faite de sa section terminale, qu'il conviendra de densifier, étant quasiment terminé.

#### Rive droite : recoudre le tissu urbain.

Sur la rive droite, le tracé de l'ANS empruntera les boulevards. Actuellement, ceux-ci sont devenus de vraies routes urbaines, écoulant un trafic intense, générant d'importantes nuisances et exerçant un véritable effet de coupure sur le tissu urbain : la difficulté que rencontrent les piétons à les traverser ajoute une « distance psychologique » rejetant en dehors de la ville plusieurs quartiers tout proches : Madeleine, Saint Gervais...

En installant un TCSP réduisant l'espace dédié à la circulation, on se donnerait les moyens d'établir une ambiance apaisée, de faciliter les déplacements doux vers les quartiers voisins, et de créer de nouveaux espaces de convivialité.

Au regard de la volonté d'élargir la ville vers l'ouest, cet enjeu est particulièrement fort à l'échelle du boulevard des Belges, à propos duquel nous proposons :

- ☒ une réduction de moitié des files de circulation (de 4 à 2).
- ☒ l'aménagement d'un site propre intégral pour le BHNS.
- ☒ l'aménagement de voies cyclables et de larges trottoirs.
- ☒ le développement concerté de lieux d'animation (terrasses).

Il faudrait enfin que, pour prendre pleinement son sens, tant dans sa fonctionnalité transport que dans sa dimension de requalification urbaine, l'ANS soit clairement perceptible comme un projet de reconquête intégrale des boulevards : un BHNS circulaire complet, associé à un nouveau paysage. S'arrêter au Boulingrin serait une erreur : de la discontinuité qui en résulterait se dégagerait une impression d'inachevé, qui affaiblirait l'attractivité et la fréquentation du réseau.

D'où nos propositions (déjà évoquées au § 2) :

- ☒ étendre les aménagements jusqu'à Saint Hilaire.
- ☒ prolonger l'exploitation de l'ANS vers le CHU et Martainville.



*Le boulevard des Belges aujourd'hui :  
Un espace disqualifié, bruyant, pollué, qui  
fracture le tissu urbain.*



*Le boulevard des belges demain :  
Autour de l'ANS un espace requalifié,  
Une circulation apaisée, un lieu de  
convivialité, un centre-ville élargi.*



*Etendre la requalification des boulevards  
vers l'est de Rouen.*

## Rive gauche : construire de la ville autour de l'ANS.

Sur la rive gauche, les enjeux sont sensiblement différents. Les enjeux urbains sont ici, plus encore que sur la rive droite, imbriqués aux problématiques d'organisation des transports, et notamment à la viabilité économique de la ligne nouvelle.

En matière d'urbanisme, l'objectif général de requalification des espaces publics reste toujours le fil conducteur du projet, mais en prenant ici une dimension bien plus forte qu'ailleurs, compte tenu des caractéristiques des secteurs à desservir : avec l'ANS, des pans entiers de ville seront à reconstruire.

En matière de transports, le défi à relever s'annonce difficile. Exceptions faites du quartier d'Orléans et son extrémité sud, la ligne verte traversera des secteurs très fortement dégradés, peu peuplés, et dans lesquels l'usage des transports collectifs est actuellement presque inexistant.

Dans un contexte à ce point défavorable, parvenir à exploiter sainement un nouveau TCSP d'importance comparable à TEOR constitue un pari audacieux, très loin d'être gagné d'avance.

La configuration des lieux le permettant, il sera probablement facile de construire l'ANS. La véritable difficulté consistera en réalité à fidéliser une quantité suffisante d'usagers, **à contenir le déficit d'exploitation à un niveau supportable**, et à donner sa pleine légitimité au site propre.

Il convient en effet de bien prendre conscience de la fragilité commerciale du projet et de se méfier de toute comparaison trop hâtive avec les projets de TSCP réalisés antérieurement. Lorsque le système TEOR a été créé, chacune de ses branches venait se substituer à une ancienne ligne de bus à fort trafic, lui apportant naturellement plusieurs milliers de voyageurs. De par son attractivité propre, TEOR a ensuite, au fil des ans, attiré puis fidélisé de très nombreux usagers supplémentaires, mais sa montée en puissance s'appuyait sur des bases solides.

Aujourd'hui, avec l'ANS, nous partons de rien, ou presque :  
➤ quelques centaines d'usagers captables sur Jean Rondeaux.  
➤ un petit millier d'usagers repris à la ligne 7, autour du Zénith. Beaucoup de travail reste donc à faire pour atteindre l'objectif initialement assigné au projet : 20 000 voyages quotidiens.

Notre propos ne consiste pas à mettre en doute la faisabilité de ce projet, ou la viabilité économique de son exploitation. Il tend au contraire à rechercher les conditions de son succès. Et notre conviction est que les solutions qui se dégageront relèveront davantage de l'urbanisme que du transport.

*Avenue Jean Rondeaux et ses prolongements, des espaces hétérogènes à réhabiliter et à densifier :*



*Quelques secteurs denses anciens : le faubourg d'Orléans.*



*De premières opérations de densification : Le quartier des chartreux.*



*Mais encore beaucoup de dents creuses : Notamment autour de Bonne Nouvelle.*

Ce seront en effet les choix retenus quant à l'aménagement des quartiers desservis qui détermineront l'usage de l'ANS, et donc la viabilité économique de son exploitation.

En effet, pour attirer vers l'ANS un nombre suffisant d'usagers, il ne suffira pas de développer un service de grande qualité.

Il faudra aussi respecter les exigences de l'urbanisme durable :  
⇒ densifier les secteurs desservis, afin de porter le potentiel de clientèle du BHNS à un niveau viable.

- ⇒ contraindre le stationnement (une place au plus par UH) afin d'inciter les ménages à davantage utiliser les TC.
- ⇒ impulser le développement de micro-centralités locales, regroupant commerces de proximité et divers services, afin de réduire la dépendance à la voiture.
- ⇒ établir la perméabilité des espaces aux mobilités actives : permettre aux habitants d'accéder très aisément à pied ou à vélo aux commerces locaux et à la station de TCSP.
- ⇒ organiser la mixité fonctionnelle de chacun des quartiers, afin de dépolariser les flux, de mieux répartir les charges, et de permettre le déploiement de fréquences soutenues.

La prise en compte de telles exigences s'avère déterminante envers l'évolution des pratiques de déplacement des citadins : dans un secteur de proche périphérie aménagé à l'ancienne, le taux d'usage des transports en commun dépasse rarement le seuil très modeste de 0,3 voyage par jour et par habitant. Mais lorsqu'on s'inscrit dans une logique d'urbanisme durable, il atteint 1 voyage par habitant (25 % des parts modales).

En adoptant maintenant une approche bien plus pragmatique, insistons sur l'importance de bien intégrer les problématiques d'habitat, de mobilité et de consommation. Il importe en effet que les citadins se sentent encouragés à se déplacer en bus. La disponibilité de petits commerces aux abords des stations pourrait ainsi constituer un puissant levier de transfert modal : en facilitant la vie quotidienne, ces nouvelles commodités pourraient fortement infléchir les pratiques de déplacement. Dans le cas contraire, la nécessité d'utiliser quotidiennement leur automobile pour s'approvisionner induirait une majorité de résidents à l'utiliser pour tous leurs autres déplacements, et donc à se détourner intégralement des transports collectifs.

#### D'où les propositions suivantes :

☒ sur les sections les plus dégradées du parcours :

reconstruire un front bâti dense de « ville durable ».

☒ autour des stations formant un « cœur de quartier » : aménager de petites « centralités locales » regroupant une palette suffisante de commerces de proximité.

☒ entre les stations ANS et la profondeur des quartiers : établir une perméabilité (voies de circulations douces).



*Aux limites entre Rouen et Petit Quevilly : La nécessité de requalifier et de densifier.*



*Plus au Sud (Grand Quevilly – St Etienne) : nécessité d'ouvrir de perméabilités entre l'ANS et les quartiers voisins à desservir.*



*Avenue du 11 novembre : nécessité de densifier, de compléter le front bâti, et de créer des coeurs de village autour des stations ANS, avec des commerces de proximité.*

Une fois ces grands principes énoncés, le temps semble venu de les appliquer, sous la forme de propositions plus concrètes, aux différentes sections de la ligne nouvelle.

#### Section 1 : de la Seine à Bonne Nouvelle

Il s'agit de la section qui sera aménagée sur la première moitié de l'avenue Jean Rondeaux, en bordure du futur écoquartier. En lien avec ce grand projet urbain, l'avenue sera réaménagée de sorte à accueillir un site propre, très probablement axial, et une station au débouché du Boulevard d'Orléans.

Les espaces disponibles étant généreux, nous ne doutons pas de la qualité des ouvrages qui seront réalisées dans ce secteur. En revanche, nous éprouvons de très réelles inquiétudes quant au potentiel de trafic localement captable par l'ANS : sur le versant ouest à l'horizon 2020, seule sera sortie de terre la première tranche de l'écoquartier qui, n'apportera à l'ANS que quelques centaines d'usagers. De l'autre côté de l'avenue, une population nombreuse réside dans les collectifs anciens du faubourg d'Orléans, mais l'usage des transports collectifs y est faible, ce quartier étant actuellement éloigné du réseau. Il va donc falloir conquérir une clientèle a priori non acquise. Ce qui sera d'autant plus délicat que les parcours d'approche du centre-ville sont orientés en direction du pont Jeanne d'Arc et tournent donc le dos à l'avenue Jean Rondeaux.

Il s'agira donc d'inverser la polarisation des flux piétonniers, et à donner aux riverains l'envie de se diriger vers l'avenue.

D'où les deux propositions suivantes :

- ☒ inverser la mauvaise image de l'avenue Jean Rondeaux, en apportant un soin particulier aux éléments paysagers.
- ☒ installer des commerces de proximité près de la station, ouvrant sur rue, au RDC des immeubles de l'écoquartier.

#### Section 2 : de Bonne Nouvelle aux Barrières de Caen

Il s'agit de la section traversant le secteur le plus détérioré : bâti ancien ou dégradé, hangars disgracieux, friches, etc... Beaucoup de laideur et un potentiel de trafic très faible.

D'où la proposition suivante : accompagner l'aménagement du nouveau BHNS de la construction d'un front bâti de qualité permettant tout à la fois de requalifier les espaces desservis et d'apporter à l'ANS la clientèle dont il aura besoin.

Notons la nécessité, dans le cadre du projet de rénovation, d'établir un cheminement piétonnier d'excellente qualité entre la station de l'ANS et celle du tramway.



*Avenue Jean Rondeaux : attirer les usagers vers l'ANS en créant de l'animation autour de la nouvelle station (commerces sur le front bâti de la première tranche de l'éco quartier).*



*Entre bonne nouvelle et les chartreux : reconstruire une ville densifiée.*

### Section 3 : des Chartreux aux Bruyères

Cette section est un peu moins dégradée que la précédente, mais présente toutefois plusieurs insuffisances :

- ⇒ une densité insuffisante des hangars, des dents creuses, un habitat individuel ancien, parfois vétuste.. .
- ⇒ pas de centralité locale, peu de commerces de proximité.
- ⇒ un réel manque de perméabilité entre l'avenue principale et les quartiers adjacents : Cité Foliot, rue Louis Blanc...

Il s'agit en outre d'un axe qui n'est actuellement pas desservi, et le long duquel l'usage des transports collectifs n'existe pas. L'enjeu est clair : il faudra conquérir 100% de la clientèle.

D'où les propositions suivantes :

- ☒ réparer et densifier le front bâti (immeubles R+4).
- ☒ constituer un cœur de village (commerces de proximité) au droit de la station centrale (carrefour Gambetta).
- ☒ aménager des cheminements piétonniers entre cette station et les espaces riverains à irriguer.

### Section 4 : des Bruyères au Zénith

L'avenue des Canadiens a été assez récemment requalifiée dans le cadre de l'action de valorisation des entrées de ville. Plusieurs stations de bus de qualité ont ainsi été aménagées, qu'il suffirait de porter aux normes BHNS.

En termes d'infrastructures, la circulation étant assez fluide, la création d'un site propre intégral ne semble pas s'imposer, sauf à vouloir par ce moyen exprimer une priorité politique. L'aménagement d'une très courte section de couloir bus entre la station du Champ de Courses et le rond-point des Bruyères serait en revanche nécessaire, afin d'extraire les véhicules ANS des encombres se formant à l'approche de ce carrefour. Seuls quelques micro-travaux seraient donc indispensables.

Car, dans ce secteur, la principale difficulté ne consistera pas à faire circuler les bus, mais à permettre à ses clients potentiels d'accéder aux stations à partir des quartiers riverains.

Plusieurs ensembles d'habitation avoisinent le tracé de l'ANS (Delalande, Champ de Courses, Leprette, Château Blanc...), mais ces derniers ne disposent pas d'ouvertures vers l'avenue. Cette disposition avait un sens à l'époque de la construction de ces quartiers : l'objectif consistait à protéger les résidents des nuisances générées par une grande voie de circulation. Aujourd'hui, l'avantage d'hier se transforme en inconvénient, en privant les riverains d'un accès commode au BHNS. L'objectif consiste donc à établir les perméabilités nécessaires.



*11 novembre : combler les dents creuses, constituer un front bâti continu.*



*11 novembre : percer des cheminements piétonniers entre la station centrale et les zones denses à desservir.*



*Grand Quevilly : faciliter l'accès aux stations desservant les quartiers Delalande et Roosevelt.*

Le problème se pose avec une acuité particulière au niveau de deux stations : Stand des Fusillés et George Sand.

⇒ Station Stand des Fusillés

Cette station dessert deux ensembles d'habitat collectif :

☒ à l'ouest : le quartier Deladande (Grand Quevilly).

☒ à l'est : la Cité du Champ de Courses (Saint Etienne).

Dans un cas comme dans l'autre, les parcours d'approche sont inconfortables et peu sécurisants, car déserts et mal éclairés :  
 ☒ à l'ouest : un simple sentier tracé le long d'un stade.  
 ☒ à l'est : une ruelle étroite, sinuuse et très obscure.

Afin d'attirer vers cette station son réel potentiel de clientèle, il faudra requalifier les cheminements piétonniers d'approche.

D'où les propositions suivantes :

- ☒ à l'ouest : conserver le sentier existant, en le réhabilitant pour davantage de lisibilité, de confort et de sécurité (pose d'un revêtement, amélioration de l'éclairage...)
- ☒ à l'est : percer un mail piétonnier, rectiligne et lumineux, entre l'avenue et les premiers immeubles de la cité.

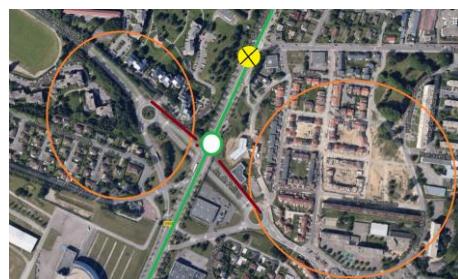
⇒ Station George Sand

Cette station devrait desservir plusieurs îlots d'habitat dense répartis de part et d'autre de l'axe : Leprette, Jean Macé.... Malheureusement, la configuration actuelle des lieux en rend l'approche difficile et laisse craindre un faible usage de l'ANS.

A Saint Etienne, la station, trop orientée sur la rue E. Renan, n'est pas assez ouverte sur le cœur du quartier, plus au sud. Et du côté Grand Quevilly, la résidentialisation systématique des espaces oppose des barrières infranchissables aux usagers qui sont alors contraints à effectuer des détours dissuasifs. Notre propos ne consiste cependant pas à dénigrer l'existant. Nous voulons simplement proposer des mesures susceptibles d'y intégrer de façon satisfaisante l'accessibilité à l'ANS, afin de faciliter la vie quotidienne des usagers et d'attirer vers les transports en commun une clientèle supplémentaire.

D'où les propositions suivantes :

- ☒ combler la tranchée empruntée par l'avenue F. Roosevelt.
- ☒ remplacer l'échangeur Canadiens Roosevelt par un carrefour à un seul niveau (rond-point ou carrefour à feux).
- ☒ déplacer la station ANS en limite sud de ce carrefour.
- ☒ aménager des cheminements directs et confortables entre cette station et les îlots à desservir : Saint Just, Leprette...



*En quelques mots...*

