



Résumé :

Les boulevards de la Rive Droite sont en travaux, pour un projet "Demi-Posture" de transport en commun. La ligne T4, projet-phare de la Métropole Rouen Normandie qui, en 2014, visait au partage de l'espace public et au réaménagement urbain de ces césures routières, montre des ambitions à la baisse.



<http://sabinerouenvelo.org/>

<https://www.facebook.com/AssociationSabine/>

<http://www.effetdeserretoimeme.fr/>

<https://www.facebook.com/effet.deserretoimeme/>

Sommaire

Introduction

1] Le contexte stratégique d'amélioration de la lutte contre le réchauffement climatique, la pollution atmosphérique et pour la qualité de vie.

2- Un niveau de démocratie finalement très décevant.

3- Les reculs quasi systématiques du projet

3.A] Pour les cyclistes.

3.A.1] La disparition complète des aménagements spécifiques aux cycles.

3.A.2] Illisibilité totale de la place du cycle sur l'espace public.

3.A.3] les zones de grands dangers.

3.A.3.a] En bas du Boulevard des Belges

3.A.3.b] Les entrées de contre allée coupent le couloir bus-vélo.

3.A.3.c] Les carrefours et autres intersections semblent négligés..

3.B] Pour les piétons.

3.B.1] La mise en place d'itinéraires non rectilignes.

3.B.2] L'affaiblissement qualitatif des aménagements piétons.

4] Le sauvetage des arbres

5] Le tracé : la prolongation vers le CHU

6] L'absence de chiffrage budgétaire

Conclusion

Introduction

À l'automne 2017, la Métropole Rouen Normandie, a présenté de nouveaux plans pour la partie rive droite de la future ligne de transport T4 qui annulent les plans soumis à l'enquête publique de 2015. Nous avons saisi la Préfecture de cette variation sans retour en concertation, ce qui est en contradiction avec l'avis du commissaire enquêteur. Sur le fond, l'aménagement proposé dans cette deuxième version du projet est bien moins efficace du point de vue des enjeux de transfert modal de la voiture vers les transports en commun et les déplacements actifs que la première version présentée en 2014, même s'il y a une légère amélioration par rapport à l'existant. Nous regrettons que la Métropole Rouen Normandie ait cédé au lobby pro voiture, minoritaire, et n'ait pas écouté les partisans du partage de l'espace public car ce sont les habitants qui vont devoir supporter les conséquences de ces choix qui démontrent une ambition bien faible (surtout au vu de la communication de cette collectivité locale !)... Enfin ce projet, contrairement au premier, abandonne la notion de restructuration urbaine de la forme des boulevards, et sanctuarise la voiture en plein centre de Rouen...

1. Le contexte stratégique d'amélioration de la lutte contre le réchauffement climatique, la pollution atmosphérique, et pour la qualité de vie.

L'importance de la lutte pour la réduction des gaz à effet de serre n'est plus à démontrer. Mais rappelons que si notre génération n'agit pas en ce sens, ce sont les générations futures qui devront financer le coût du réchauffement climatique, qui est estimé par des économistes à la somme des coûts des deux guerres mondiales du 20^{ème} siècle et de la crise économique de 1929. L'humanité doit maintenir l'évolution des températures en deçà d'un seuil de 2 degrés, sans quoi les impacts économiques, les souffrances humaines poseront la question de la supportabilité.

L'année 2018 a commencé les pieds dans l'eau avec deux tempêtes sérieuses. Les derniers jours confirment une pluviométrie exceptionnelle après plusieurs années « sèches ». 10 à 15 mm de pluie se sont abattus sur la Seine-Maritime dans la matinée du lundi 22 janvier 2018. Elles viennent s'ajouter à un cumul déjà élevé de 20 à 25 mm sur les précédentes 24h. Les sols sont saturés et gorgés d'eau ce qui provoque « un risque d'important de ruissellement et de crue rapide des rivières dans l'ensemble du département », précise la préfecture. Cet épisode succède à une situation de grande pénurie d'eau en 2017, et une période en 2016 au contraire, qui a vu des inondations au printemps. Les phénomènes excessifs se multiplient...

« En 2013, le 5^e rapport du Groupe I du [GIEC](#) rendait publique l'évaluation suivante :

- *La fréquence ou l'intensité des épisodes de fortes précipitations a probablement augmenté, au moins en Amérique du Nord et en Europe.*
- *Il est probable que les influences anthropiques affectent le cycle mondial de l'eau depuis 1960 : elles ont contribué aux augmentations du contenu atmosphérique en vapeur d'eau, à des changements de la distribution spatiale des précipitations sur les continents à l'échelle du globe, à l'intensification des épisodes de fortes précipitations sur les régions continentales où les données sont suffisantes et à des changements de salinité à la surface des océans.*
- *Les épisodes de précipitations extrêmes deviendront très probablement plus intenses et fréquents sur les continents des moyennes latitudes et dans les régions tropicales humides d'ici la fin de ce siècle, en lien avec l'augmentation de la température moyenne en surface. »*

Pour nos associations, la diminution de la place de l'automobile personnelle est un objectif qui couvre des champs transversaux comme la diminution des gaz à effet de serre, l'amélioration de la qualité de l'air, un espace public plus agréable et plus apaisé, une meilleure consommation des

espaces tant dans la densification urbaine que dans la protection ou la création d'espaces naturels et enfin une plus grande solidarité humaine.

, En ce qui concerne la pollution atmosphérique, la Métropole Rouen-Normandie est dans le juste en développant les transports en commun puisque c'est une des réponses, parmi un faisceau d'actions, pour limiter un phénomène responsable d'une importante morbi-mortalité des habitants. En effet, il serait coupable sur ce sujet d'oublier que la pollution atmosphérique tue sur notre aire urbaine rouennaise : en 2002 il y avait 62 décès anticipés¹ et en 2012 il y avait 111 décès évitables². Les études menées par les scientifiques s'enchaînent et se corrèlent. C'est ainsi que l'expertise de l'INSERM indique qu'à Grenoble, Strasbourg, Paris et Rouen, 10% des cancers du poumon sont attribuables à l'exposition aux particules fines³. C'est le sens même de l'engagement de La Métropole dans le cadre de l'appel à projet « Ville respirable » du ministère de l'Environnement.

Sur la rive sud, l'arrivée de cette nouvelle ligne T4 va permettre une régénération du tissu urbain en respectant une mixité sociale et fonctionnelle, et en densifiant l'habitat et les activités en bordure du transport en commun structurant, ce qui représente la seule solution alternative à l'étalement urbain, générateur de déplacements et de son cortège de nuisances environnementales.

Sur les aspects économiques étroitement liés au transport collectif urbain, nous considérons que le commerce de proximité est, au contraire des grands centres commerciaux, un atout pour la reconstruction du lien social et la réappropriation des espaces public comme lieu de vie commune porteuse de sens. De plus, les grands centres commerciaux sont des pôles qui génèrent des flux de voitures personnelles très importants.

Enfin, la finitude de la planète doit nous inciter, collectivement à économiser les ressources naturelles et l'énergie, Les transports en commun répondent à cette nécessité bien plus que l'utilisation de la voiture individuelle et offriront à nos concitoyens en difficultés économiques des modes de déplacements peu onéreux dans une perspective d'augmentation du coût des déplacements lié à l'augmentation du coût des énergies carbonées ou électriques.

Notre territoire par ses problématiques, et ses retards, notre population par ses difficultés et ses aspirations, méritent une exemplarité fonctionnelle, environnementale et économique et à plus forte raison pour des projets comme la création d'une nouvelle ligne de transports en commun.

¹ http://www.invs.sante.fr/publications/2002/psas_020624/programme.html

² http://opac.invs.sante.fr/doc_num.php?explnum_id=8433

³ <http://www.inserm.fr/index.php/thematiques/cancer/dossiers/cancers-et-environnement>

2- Un niveau de démocratie finalement très décevant.

Nous avons souligné lors de notre première contribution, pendant l'enquête d'utilité publique, la qualité démocratique de la démarche de la Métropole. Ainsi nous écrivions : "*Nous tenons à souligner l'effort démocratique consenti, qui devrait être durable et largement renforcé. Néanmoins nous n'avons pas eu accès au budget global et par segment, et le bilan stationnement global ne nous a pas été fourni non plus.*"

Nous n'aurions peut être pas dû être aussi positifs car les mois qui allaient suivre cet avis allaient nous laisser sans aucune information de la part de la métropole. Du début de l'année 2016 à la fin de l'année 2017 soit pendant 2 ans, les services de la métropole vont complètement bouleverser le projet, notamment sur la rive droite, sans jamais nous informer des changements concernant les plans des aménagements notamment sur la rive-droite, et ce malgré au moins deux courriers à l'automne 2016 et à l'automne 2017, sur ce sujet de la concertation qui resteront sans réponses.... Ce manque de concertation avec les partenaires associatifs en amont des changements qui se sont opérés et cette mise devant le fait accompli de même que l'ignorance des sollicitations par courrier des mêmes partenaires, donc non consultés, sont particulièrement méprisants des principes démocratiques.

D'ailleurs le commissaire enquêteur dans son rapport de janvier 2016 qui émettait un avis favorable au projet initial stipulait : "***Ainsi qu'elle l'a fait à l'occasion de la concertation préalable, en amont de l'enquête publique qui vient de s'achever, j'invite la Métropole Rouen Normandie à continuer à travailler en partenariat, bien entendu avec les mairies des communes concernées par le projet, ainsi qu'avec les services de l'État, du Département et du Grand port maritime de Rouen (notamment), mais également avec les conseillers de quartiers et les associations qui se sont exprimées durant l'enquête publique, qu'elles soient favorables (« Effet de serre toi même ! », « Sabine, l'asso vélo de Rouen », « Rue de l'Avenir » et le « Comité pour les transports en commun »), ou défavorables au projet. Je pense bien sûr aux deux associations défavorables de commerçants « Vitrites de Rouen » et « 3CR » ainsi que la nouvelle association « Demain la Métropole ».***"

Nous aurons finalement accès, à des plans provisoires fin novembre 2017, grâce au Vice-Président en charge de l'Environnement, mais avec la précision que tout était décidé, et que ce n'était qu'un point d'information...

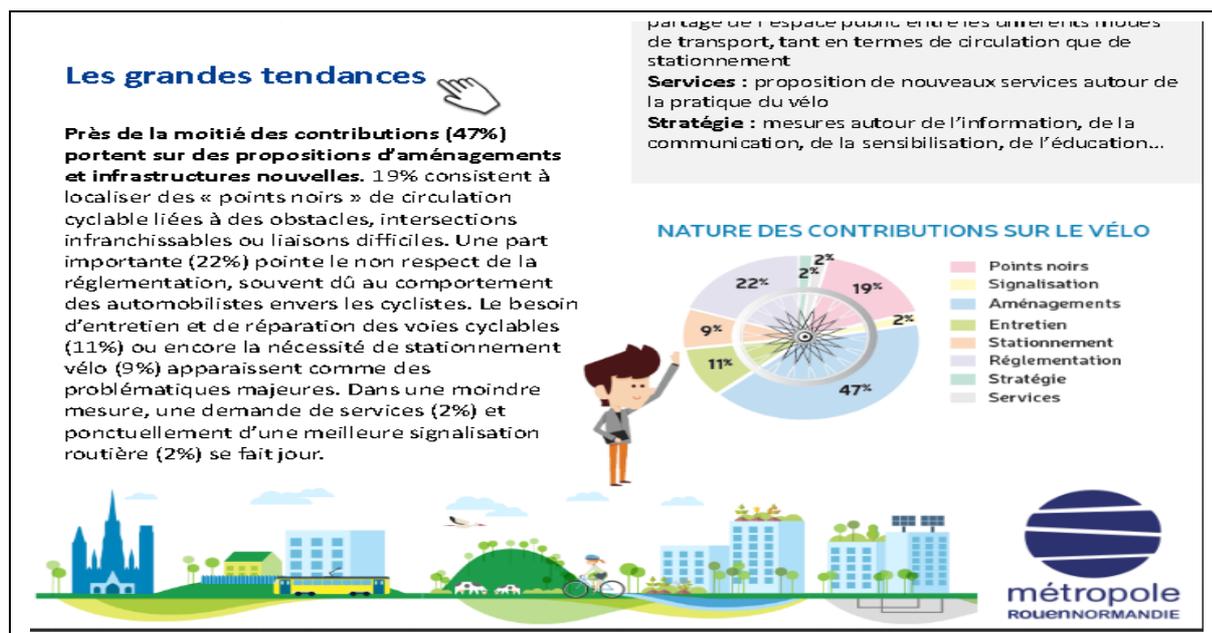
L'attitude de la Métropole Rouen Normandie, dans sa conduite démocratique de ce projet, est nettement en deçà des objectifs que cette collectivité s'était fixée, et méprise complètement l'avis du commissaire enquêteur en laissant les partenaires dans l'ignorance complète des bouleversements que va subir ce projet. Si le pouvoir politique avait souhaité décourager l'engagement citoyen, il ne s'y serait pas pris autrement.

3- Les reculs quasi systématiques du projet

Ce projet sur le tracé de la Rive droite a été bouleversé par la Métropole, puisque la maîtrise d'œuvre n'est plus externalisée comme elle l'est toujours sur la rive gauche. C'est la Métropole elle-même qui est maître d'œuvre. La différence majeure entre le projet soumis à enquête publique et celui qui passera en phase opérationnelle en 2018, réside dans la suppression de voies centrales réservées au BHNS et la suppression des aménagements cyclables dans une volonté d'être "*moins impactant*" sur la place de la voiture... La Métropole a donc fait évoluer son objectif d'aménagement dans le sens des rares acteurs qui critiquaient ce projet en ignorant complètement les soutiens à son projet. C'est une conception qui ne permettra pas de dessiner de façon cohérente la ville de demain.

3.A] Pour les cyclistes.

Lors de l'enquête participative sur le PLUI de la Métropole, le nombre de dépôts de contributions sur le vélo a été soulignée par tous les acteurs. La Métropole en a même sorti un petit dossier spécifique⁴.



⁴ <http://plu-metropole-rouen-normandie.fr/wp-content/uploads/2017/05/Bilan-concertation-velo-1.pdf>

Dans cette enquête, on peut voir que la majorité des contributions portent sur les aménagements, et qu'une majorité se plaint des erreurs de conception et/ou d'entretien... Les cyclistes réclament donc des aménagements bien conçus, sécurisants et lisibles, et qui soient bien entretenus.

3.A.1] La disparition complète des aménagements spécifiques aux cycles.

Nous souhaitons réaffirmer que les aménagements dédiés et sécurisés sont beaucoup plus adaptés aux besoins des cyclistes que des couloirs bus-vélo. Si l'objectif est de permettre une augmentation de la part modale du vélo dans les déplacements à Rouen, il va falloir permettre l'émergence de nouveaux cyclistes qui pour l'instant globalement éprouvent des craintes sur la circulation. La meilleure réponse est d'avoir des aménagements protecteurs, lisibles et continus afin d'accompagner ces cyclistes de faible pratique, puisque venant d'autres modes de déplacements.

Or, dans ce projet, les cycles sont dans les couloirs bus depuis le bas du Boulevard des Belges jusqu'à la Place du Boulingrin. Sabine qui recense les cas de conflits entre les bus et les cyclistes, toujours beaucoup plus dangereux pour les cycles au vu de la différence de gabarit entre ces deux modes de locomotion, alerte sérieusement la Métropole sur son inquiétude : sur près de quatre kilomètres de couloir bus cette cohabitation va s'avérer difficile. Le premier projet l'avait d'ailleurs compris en instituant des aménagements spécifiques et sécurisés. A titre d'exemple, la partie de couloir bus entre la rue Gustave Flaubert et la place Cauchoise est en faux plat montant, ce qui représente une difficulté pour un vélo cargo car sa vitesse est réduite et l'effort physique peut être important. Sachant qu'à la gauche du couloir bus vélo il y a deux files de circulation automobile qui peuvent être occupées, le conflit d'usage va être important entre le bus qui ne peut pas doubler et le cycliste pressé par l'arrière. Ce genre de situation se présente sur le secteur Yser après la gare jusqu'à la place Beauvoisine. Plusieurs types de cyclistes peuvent être excessivement exposés sur cet itinéraire, les enfants, les cyclistes peu affirmés, les triporteurs, et même les vélos pliants... Cet inconfort et ces potentiels conflits d'usages seront des freins très nets au développement du vélo, surtout lorsqu'on les compare aux projets initiaux de cette collectivité locale.

Sur cette partie nous demandons expressément à la métropole de tenir compte des recommandations du CERTU et de rétablir des aménagements cyclables dédiés comme expliqué dans la revue d'août 2010 : *"Si les aménagements et les conditions d'exploitation ne sont pas réunis pour mettre en œuvre cette cohabitation de manière satisfaisante pour l'efficacité des transports*

publics et la sécurité de tous les usagers, des aménagements appropriés aux cyclistes seront réalisés parallèlement à ceux affectés aux transports publics. Certu 2010 / 75"

Nous demandons, si la Métropole venait à ne pas accéder à cette demande, qu'à titre compensatoire soient appliquées ces trois exigences afin d'anticiper les conflits et d'éviter des accidents :

1- Le couloir bus devra être de 4,50 m de large, dimension à l'intérieur de laquelle la mixité bus-vélos est possible et souhaitable, quels que soit le sens de circulation du bus et le type de ligne et dans le respect des prescriptions indiquées sur un guide spécifique comme cela a été fait à Lyon⁵.

2- Des formations obligatoires devront être délivrées aux chauffeurs de bus afin qu'ils comprennent les contraintes du cycliste et qu'ils aient comme référence le guide des bonnes pratiques mais aussi une sensibilisation aux angles morts.

3- Un groupe de travail devra être mis en place afin de vérifier les circulations aux intersections. Nous nous appuyons ici sur les recommandations du CERTU : *"L'aménagement doit combiner avec justesse les possibilités offertes par la réglementation pour faciliter la circulation des bus et des cycles, en prenant en compte pour ces derniers tous les mouvements autorisés à la circulation générale.*

Les intersections représentent en effet les secteurs où se situent la plupart des accidents, du fait essentiellement d'un conflit entre voitures et vélos (si on met de côté les accidents impliquant des deux-roues motorisés utilisant non réglementairement le couloir vélos-bus)."

3.A.2] Illisibilité totale de la place du cycle sur l'espace public.

La lisibilité des espaces publics est une condition importante du confort et de la sécurité car elle met l'utilisateur en situation de confiance. Le manque de lisibilité est souvent la source de comportements incohérents car le cycliste ne sait pas comment se comporter, et c'est d'autant plus crucial que le cycliste est fragile. Par exemple cette lisibilité est particulièrement importante pour les plus jeunes qui circulent en ville. Le raisonnement est similaire en ce qui concerne la continuité et la cohérence des aménagements (couleurs, tracés, mobilier...). Ce projet nous paraît être un élément aggravant de l'illisibilité et de l'incohérence des espaces publics, et donc un élément d'insécurité...

À Rouen, nous allons donc avoir des espaces partagés en plein centre ville autour de la rue du Général Leclerc où les vélos ont l'interdiction de rouler sur les voies des T1, T2 et T3, et sur les boulevards les vélos devront rouler dans le couloir réservé au T4... Comment peut-on espérer que les usagers de la bicyclette puissent comprendre facilement le fonctionnement de l'espace public ? Ce

⁵ https://www.grandlyon.com/fileadmin/user_upload/media/pdf/voirie/20080521_gl_voirie_cohabitation-bus-velos.pdf

sujet sera une source de conflit d'usage au quotidien pour tous les usagers... Les cyclistes, les chauffeurs de bus, et les automobilistes auront des difficultés à lire l'espace public et donc à se positionner, ce qui entraînera des conflits et augmentera le risque pour chaque usager.

Ce passage en italique ne devrait plus avoir de raison d'être puisque le président de la métropole a annoncé le rétablissement de l'autorisation pour les vélos d'emprunter les voies TEOR sur l'axe Est Ouest en centre ville, sans que les détails aient pu être précisés. Nous serons vigilants sur ce dossier, et nous nous félicitons que notre analyse ait servi de base à un changement historique de position de la Métropole.

3.A.3] les zones de grands dangers.

3.A.3.a] En bas du boulevard des Belges

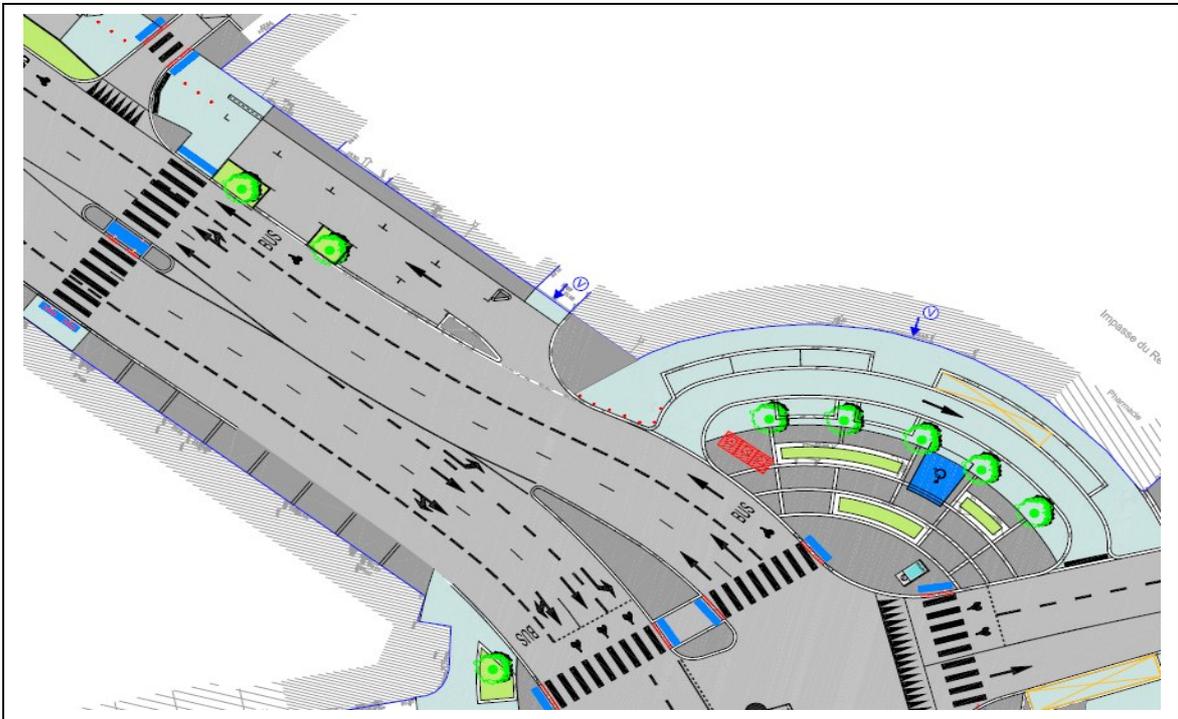
Dans la partie basse du boulevard des Belges au niveau de la limite de maîtrise d'œuvre à la hauteur de la rue Duguay Trouin réouverte à la circulation, un nouveau carrefour sera créé. Nous considérons que cet endroit est porteur de nombreux risques pour les cyclistes notamment dans le sens Nord Sud lorsque le mouvement est rectiligne pour gagner par exemple le petit morceau de piste cyclable qui traverse.



Nous demandons à la Métropole d'effectuer un marquage au sol complet pour les cyclistes afin d'éviter, notamment, que les automobilistes tournant à droite oublient la présence de cyclistes ce qui, dans une portion aux allures très routières, aggrave le risque.

3.A.3.b] Les entrées de contre allée coupent le couloir bus vélo.

A plusieurs reprises et notamment dans la partie du boulevard des Belges située juste au sud de la place Cauchoise en rive Ouest, une contre allée autorisée à la circulation des automobiles est maintenue. Nous souhaitons que la Métropole trouve une solution afin de prévenir le tourner à droite du véhicule qui va couper le couloir bus-vélo dans son angle mort.



3.A.3.c] Les carrefours et autres intersections semblent négligés..

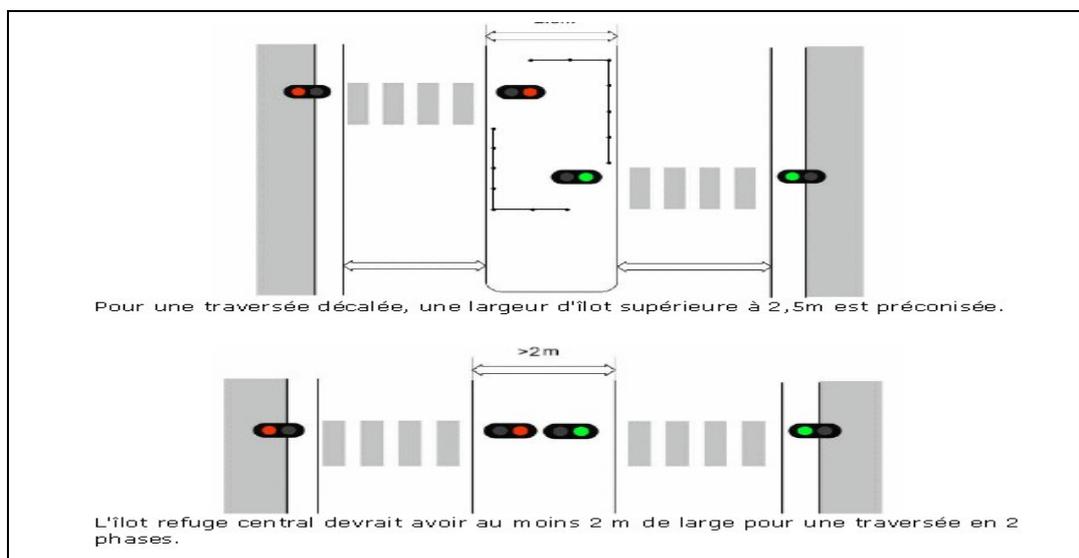
Nous prendrons là aussi des exemples autour de la place Cauchoise où sur les plans qui nous ont été fournis la bande cyclable de la rue Jean Lecanuet a disparu... De même nous demandons le rétablissement du plateau surélevé au nord de la place Cauchoise rue Saint Gervais - rue du Renard comme dans la première version du projet. Il nous semble nécessaire de mettre en place une concertation sur le sujet des intersections, car c'est sur ces secteurs que l'accidentologie est la plus importante et que les plans que nous avons pu visionner nous semblent porteurs d'interrogations en matière de sécurité.

3.B] Pour les piétons.

La présence de 4 files de circulation automobile crée une problématique de coupure urbaine entre l'intra boulevard ou « cœur historique » et les quartiers extérieurs et ce notamment pour les piétons : on sait que les personnes à mobilité réduite se plaignent que les temps de traversée sont bien trop courts.

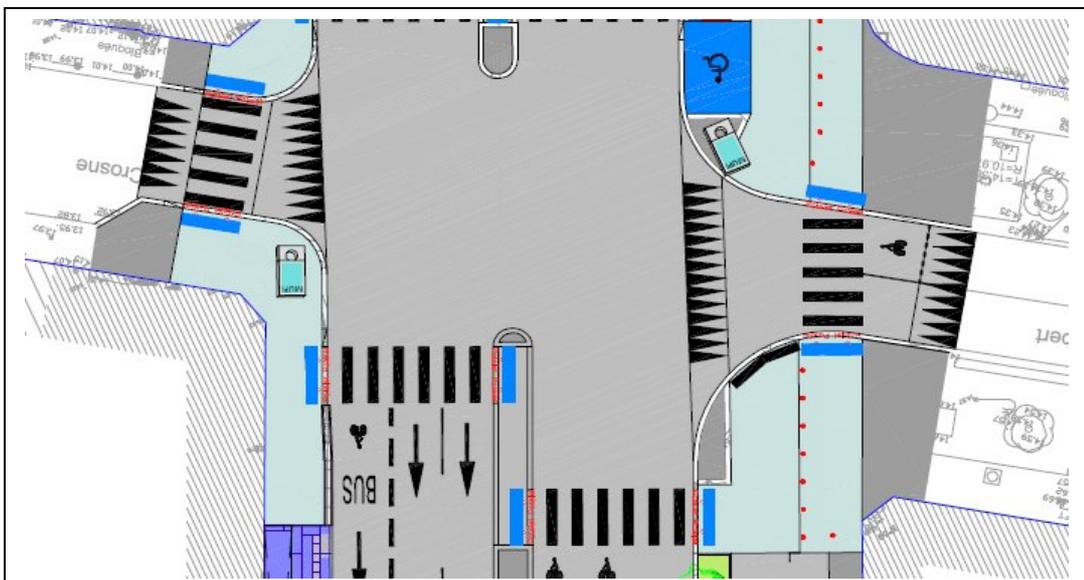
3.B.1] La mise en place d'itinéraires non rectilignes.

Sur 3 traversées le passage piéton n'est pas rectiligne. Or l'exigence de confort et de sécurité pour les personnes malvoyantes pointe des recommandations de passages piétons rectilignes, comme on en trouve sur les autres secteurs. Il aurait été souhaitable d'étendre ce principe et de le généraliser. Du point de vue du piéton c'est beaucoup plus inconfortable, d'autant que la largeur des îlots est largement sous dimensionnée. Ce sont des détails, mais au quotidien pour les habitants, ce sont des sujets d'importance, et malheureusement ce sont encore les automobilistes qui bénéficient des faveurs de l'aménageur... De plus, cet aspect est totalement contradictoire avec le concept de "Marchabilité" présentée par Sonia Lavadino dans ses travaux, mis en valeur par la Métropole Rouen Normandie lors d'une grande Réunion publique.



<http://routes.wallonie.be/download.do?action=2&shortId=4412&comment=T%E9I%E9charger%20%ABGuide%20des%20travers%E9es%20pi%E9tonnes%BB>

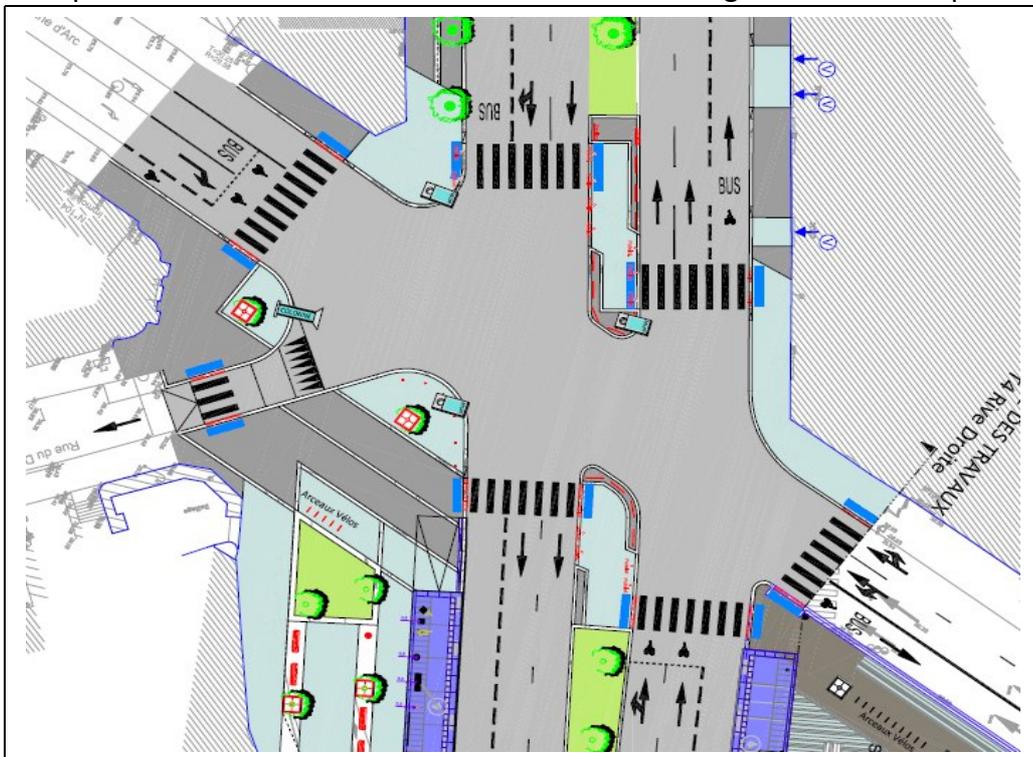
Sur le secteur de la rue de Crosne



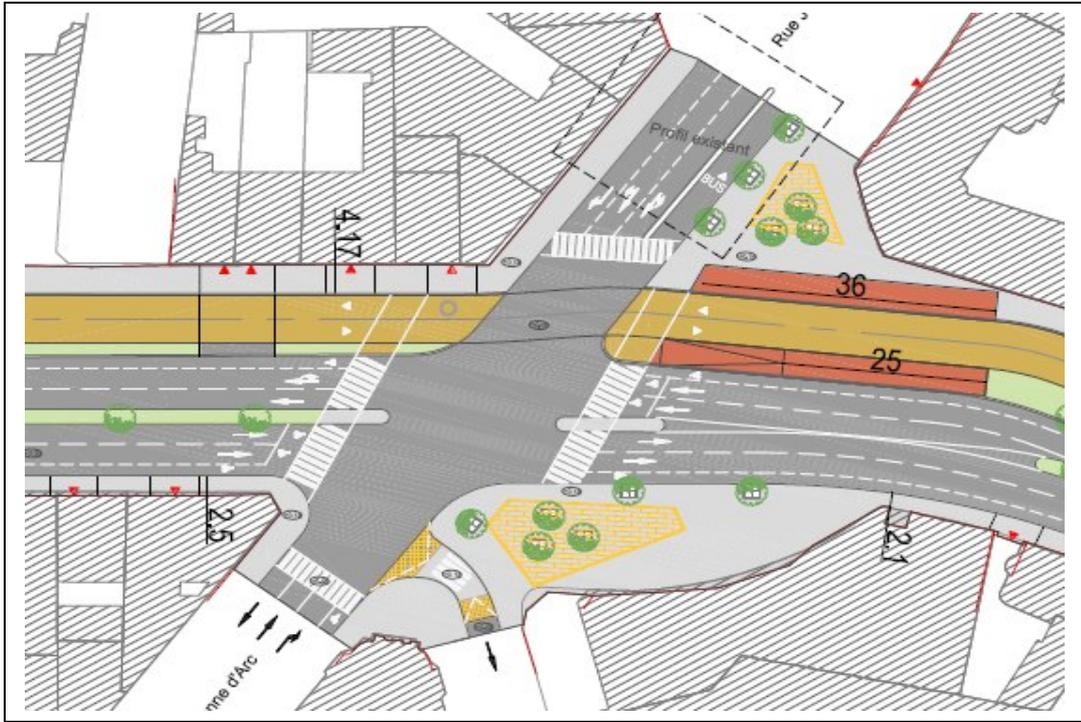
On voit très nettement sur cette vue que la partie vers la Place Cauchoise pose problème puisque le passage piéton n'est pas rectiligne et le décroché va atteindre 5 mètres ! De plus, la largeur de l'îlot avoisine le mètre ce qui est insuffisant.

Sur le secteur de la traversée devant le collège Barbay d'Aurévilly, nous demandons la mise en place d'un feu tricolore pour piétons afin que les enfants qui doivent traverser puissent le faire dans les meilleures conditions de sécurité.

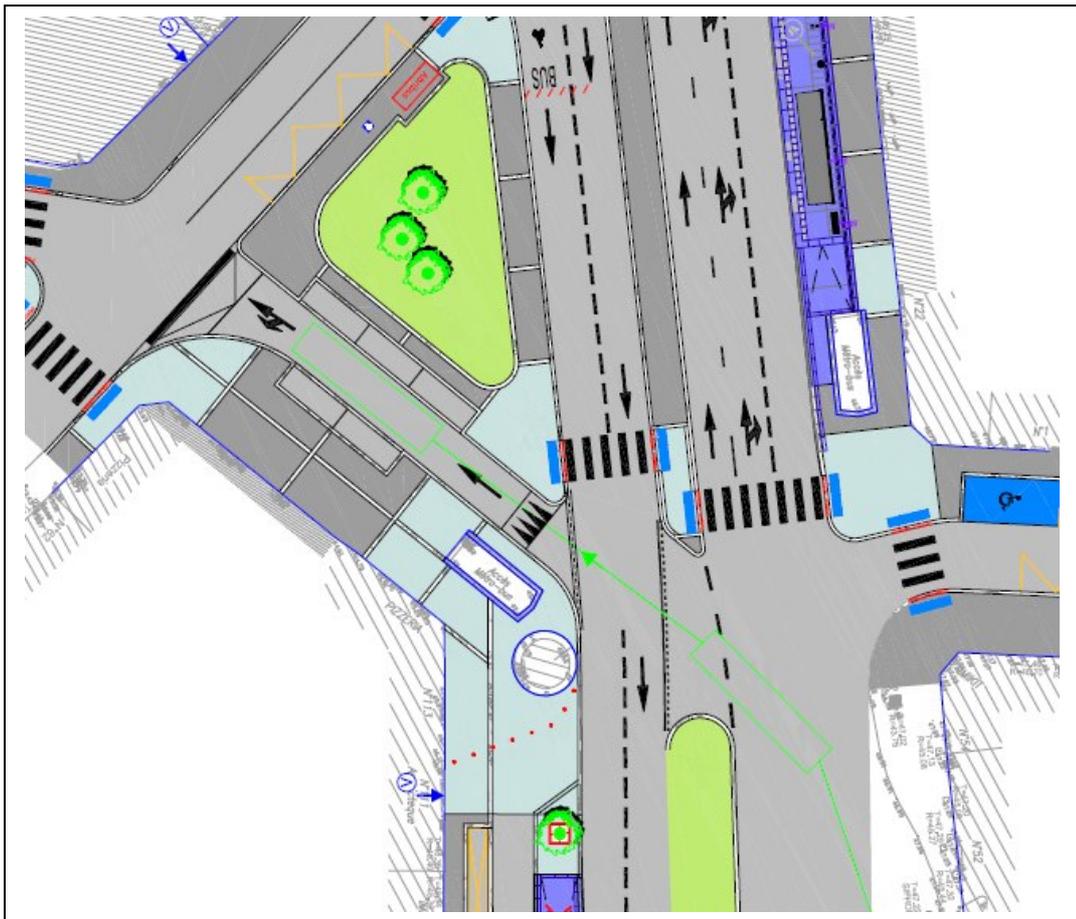
Sur le secteur des abords de la gare, c'est effectivement très parlant : le piéton est dépriorisé et aura un déplacement « en espalier », ce qui est contre nature pour ce type de déplacements doux. Une des solutions aurait été d'agrandir les zones piétonnes.



Cela avait été envisagé comme le montre cette partie du plan qui concerne la gare où les espaces piétonniers sont plus cohérents et continus, et où les passages piétons sont rectilignes.



Secteur Beauvoisine :



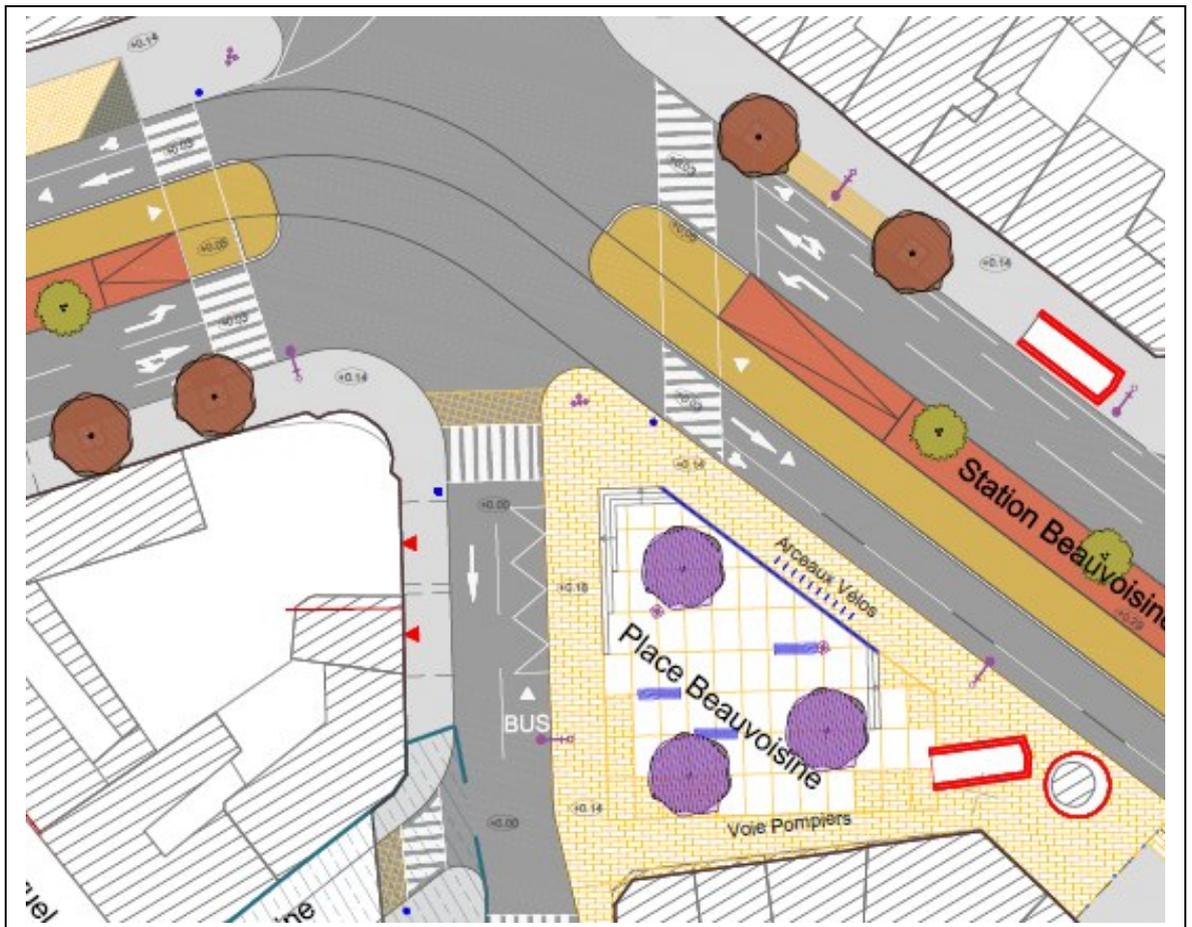
Sur l'Est de Beauvoisine, le passage à l'est de la rotonde a été complètement supprimé : ceci obligera le piéton à un grand détour puis à une traversée non rectiligne. Et pourtant il existe des flux importants qui sortent des transports en commun, en particulier du

méto, et qui regagnent les quartiers extérieurs aux boulevards à pieds. Nous réclamons son rétablissement.

3.B.2] L'affaiblissement qualitatif des aménagements piétons.

Sur le secteur de la place Cauchoise dans la version présentée à l'enquête d'utilité publique, les espaces piétonniers étaient plus vastes et plus continus. Ils ont été réduits au profit des automobilistes.

Mais le cas le plus flagrant est celui de la place Beauvoisine où c'est une voie voiture qui a retrouvé une place au lieu d'une place piétonne !



Plan soumis à enquête d'utilité publique en 2015

4] Le sauvetage des arbres

Le premier projet était très "abatteur d'arbres". Le projet initial aurait nécessité l'abattage de 433 arbres. Or, dans le projet actuel, « seulement » 24 arbres devraient être abattus, pour pouvoir à l'aménagement des stations. Cette très forte réduction est le point positif de ce deuxième projet.

Nous souhaitons rappeler notre vision de l'aménagement urbain : il faut faire avec le maximum de végétaux existants.

Rappelons que l'arbre, principal consommateur de CO₂ et producteur d'O₂ en milieu urbain, est un atout précieux de Rouen, ex chef-lieu de l'ancienne Haute-Normandie, réputée pour détenir le triste record de la région la plus émettrice de gaz à effet de serre.

Citons un extrait des conclusions du commissaire enquêteur en janvier 2016 à projet du projet initial : « *La réalisation des travaux d'aménagements nécessiterait l'abattage de 433 arbres, toutefois il est prévu d'en planter 899 au titre des mesures compensatoires.* » Les scientifiques eux-mêmes ont longtemps pensé que les jeunes arbres absorbaient davantage de CO₂ pour satisfaire les besoins en carbone essentiels à leur croissance. Pourtant, une étude publiée en janvier 2014 dans NATURE a démenti cette affirmation. Des années de recherche menées par près de 40 chercheurs, portant sur 670 000 arbres appartenant à 403 espèces différentes, ont prouvé que ce sont les spécimens les plus vieux et donc les plus grands de chaque espèce qui absorbent le plus de CO₂. Dans une zone urbaine aussi minéralisée et polluée que Rouen, les arbres dits « à grand développement » constituent un précieux réseau de capteurs et de puits de carbone.

Ainsi, maintenir la présence des arbres existants est très important dans la lutte contre le réchauffement climatique à travers l'absorption de gaz à effet de serre, la création d'îlots de fraîcheurs, l'amélioration de la qualité de l'air par le piégeage de particules polluantes, la préservation de la biodiversité (avifaune, chiroptères présents dans les arbres de la rive-droite).

Maintenir les arbres est tout aussi important pour la structuration de nos espaces publics auxquels ils apportent une fonction sociale (lieux de détente, de promenades, de rencontres) mais aussi culturelle dans la mesure où ils ont accompagné la vie de nombreux citoyens.

Ainsi, les habitants de la Métropole réclament plus d'arbres, plus d'espaces naturels comme le prouve l'étude menée par Sonia Lavadino : "*Les espaces publics gagneraient à être aménagés pour être plus agréables aux yeux des Rouennais. Ces aménagements ne doivent pas nécessairement être chers, ni fixés au sol. Il apparaît que les Rouennais souhaitent plus de nature, que ce soit des arbres, de la verdure (289 citations), des pelouses (227 citations), ou même des jardins partagés (117 citations).*" In *Marchabilité et vitalité commerciale de Sonia Lavadino*

5] Le tracé : la prolongation vers le CHU

Nous continuons à demander la continuation du tracé vers le CHU, qui nous semble être la solution pour permettre une amélioration des mobilités moins émettrice de gaz à effet de serre et de polluants. Il faut donc rappeler que le C.H.U représente 5 000 personnes qui se déplacent

quotidiennement. La Faculté de Médecine et de Pharmacie et les écoles paramédicales en représentent 7 000. Dans les années qui viennent, le développement de Rouen Innovation Santé va générer encore plus de déplacements. La qualité de la liaison avec la gare rive-droite, tant qu'elle reste la seule gare ferroviaire à Rouen, orientera certains choix de déplacements des salariés et des visiteurs. Or la rupture de charge, comme le manque de visibilité du trajet, sont des obstacles à cette intermodalité.

Le plan de déplacement des employés de la ville de Rouen et du C.H.U mené en 2009 présentait un potentiel d'agents du C.H.U habitant à moins de 3 km d'une gare reliée à la ville de Rouen de 13,34%. Ce sont principalement des personnes qui utilisent actuellement leur voiture.

6] L'absence de chiffrage budgétaire

Nous regrettons que la Métropole n'ait toujours pas jugé utile de nous fournir un bilan financier détaillé et complet de ce nouveau projet tant en recettes qu'en dépenses. Il nous semble important d'exercer une vigilance citoyenne sur ce sujet.

Conclusion

Cette contribution publiée, en pleine phase de travaux a pour vocation d'informer nos concitoyens sur l'évolution de ce projet. Elle est tardive mais c'est aussi une façon d'exprimer notre désaccord avec les méthodes de la Métropole qui nous a laissé 2 ans sans informations explicites, comme nous l'expliquons dans la deuxième partie de cette contribution.

Sur le fond nous regrettons amèrement le recul de l'objectif de partage de l'espace public entre les deux versions de ce projet, d'autant que nous considérons qu'il est la résultante, des lobbyistes pro voitures qui oublient les aspects sanitaires et environnementaux. Nous regrettons que les élus républicains garant de l'intérêt général, aient reculé, lâchant au passage leurs intentions premières !