



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 d'écoquartier du Pont Flaubert

Adoptée à Rouen, le samedi 21 novembre 2015

Présentation du CPTC

Créé en 1994, Le CPTC est une association membre de la FNAUT 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, des mobilités et d'un urbanisme durables.*

1. Une initiative positive

Dès le début des années 2000, notre association a engagé des réflexions et formulé des propositions tendant à engager notre agglomération vers urbanisme durable autour des thématiques suivantes:

Sobriété énergétique, économies d'espace et de ressources, densification et structuration de l'urbanisation autour des transports collectifs, promotion des modes actifs, mixité sociale et fonctionnelle, recomposition des espaces publics pour une meilleure qualité du cadre de vie et le développement du vivre ensemble, implication des habitants dans la vie de la cité, préservation de la biodiversité et réintroduction de la nature en ville, etc...

En vue de la révision du PDU, notre association a notamment publié en 2009 un dossier détaillé intitulé « MUS : mobilité et urbanisme soutenable » dont un chapitre entier était consacré à l'introduction de la démarche écoquartier dans notre agglomération.

Nous insistions alors sur la nécessité d'appuyer nos réflexions sur les retours d'expérience conduites depuis plus d'une décennie dans de nombreuses villes d'Europe du nord et d'aborder les problématiques d'aménagement de ces nouveaux espaces selon une approche novatrice pluridisciplinaire et transversale intégrant tous les enjeux économiques, environnementaux et sociaux : développement solidaire, recherche d'économie de ressource et d'énergie dans les domaines de l'habitat et des mobilités, politique de l'eau, réintroduction de la nature en ville, implication des habitants à la vie locale...

Le projet aujourd'hui soumis à enquête publique semble s'inscrire dans cette philosophie, nous y retrouvons pleinement les valeurs et les orientations en faveur desquelles nous militons. Il se présente comme un outil susceptible d'entraîner notre agglomération vers un développement plus soutenable et notamment de limiter le fléau de la périurbanisation en offrant à la population l'alternative d'un nouveau cadre de vie de qualité.

C'est pourquoi notre association émet un avis globalement favorable à ce projet, avec toutefois quelques réserves relatives à certains éléments et à certaines imprécisions.

2. Se donner les moyens d'un véritable développement soutenable

2.1. S'inscrire résolument dans l'anticipation

Le projet résulte d'une réflexion engagée au tout début des années 2000, en vue d'une réalisation qui s'étalera sur les deux prochaines décennies, il n'atteindra sa pleine maturité que vers 2030-2040, et devra être pleinement fonctionnel tout au long de la deuxième moitié du ce siècle.

Il est donc impérativement nécessaire de concevoir son aménagement non en fonction des réalités actuelles mais en anticipation des modes de fonctionnement de la ville de demain dans une perspective de développement durable.

Certains des objectifs chiffrés figurant au dossier ne semblent malheureusement pas s'inscrire dans cette logique anticipatrice ; par exemple, en terme de mobilité il est envisagé un volume de 70 000 déplacements jour pour 15 000 usagers (résidents et employés) soit 4,7 déplacement par personne alors que la mobilité moyenne actuelle est de 3,8.

Nous recherchons la cohérence entre cette prévision inflationniste de la mobilité et les objectifs de sobriété énergétique mis en exergue dans la présentation du projet

Nous demandons par conséquent que soit reconsidérée la modélisation des pratiques de déplacements autour de nouvelles références plus conformes à un mode de développement plus responsable et conforme aux ambitions écologiques affichées par la métropole..

2.2. Tenir nos engagements relatifs à la maîtrise du dérèglement climatique.

A la veille de la tenue de la COP 21, nous souhaitons insister, même s'il ne s'agit pas du seul critère de performance écologique, sur la nécessité d'inscrire ce projet dans le respect de nos engagements nationaux en termes de politique climatique.

Or, en la matière les progrès à accomplir sont considérables en effet il convient de rappeler trois données fondamentales et les obligations qui en découlent :

- ✓ Pour simplement stabiliser le climat il faudra réduire nos émissions de GES au niveau absorbable par les écosystèmes : 4 Gtep / an
- ✓ Dans l'hypothèse optimiste de 8 milliards d'êtres humains nos rejets individuels ne devront plus dépasser 500 kg d'équivalent carbone par an
- ✓ Suivant ces modes de vie actuels chaque français émet plus de 2 tonnes de carbone par an, à elle seule son automobile émet son quota de 500 kg autorisés

Conséquences : nous devons apprendre avant 2050 à faire évoluer nos modes de vie de sorte à diviser par 4 nos émissions de GES, il s'agit du facteur 4 associé au plan climat national mis en place dès 2004.

Conçu aujourd'hui pour être opérationnel en 2050, l'écoquartier du pont Flaubert se doit d'être exemplaire en matière de politique climatique, et donc s'inscrire très rigoureusement dans les contraintes du facteur 4.

2.3. Adapter les modes de fonctionnement du quartier aux exigences du Plan Climat

Les efforts à accomplir devront prioritairement se concentrer sur les activités les plus fortement génératrices de GES qui dans notre pays, au regard de son bouquet énergétique, résulte principalement de l'habitat des transports et des pratiques de consommation dont notamment la filière agroalimentaire.

Sur le premier poste, celui du logement, les perspectives sont encourageantes tant à l'échelle de l'agglomération, autour des possibilités de rénovation du bâti ancien, qu'à l'échelle de l'écoquartier à l'intérieur duquel des principes constrictifs à haute performance énergétique seront mis en œuvre, et que sera développé l'usage d'énergie renouvelable.

Sur les deux autres points en revanche, les ambitions du projet semblent très insuffisamment définies.

En matière de consommation il faudrait affirmer la présence d'un tissu commercial de proximité suffisamment dense et attractif pour infléchir les pratiques quotidiennes d'achat des habitants : encourager la promotion des productions agricoles locales (circuits courts : point de vente, marchés) faciliter l'implantation d'activités artisanales s'inscrivant dans une logique d'économie circulaire, etc.

Nous éprouvons de très vives inquiétudes sur le volet mobilité du projet. En dépit de louables intentions et de l'affirmation insistante d'un objectif d'écomobilité a, certaines dispositions envisagées ne semblent pas compatibles avec les exigences du facteur 4.

Ainsi la part modale envisagée pour l'automobile (en moyenne 34%) est bien trop élevée pour un écoquartier, et celles du vélo et des transports en commun respectivement 10% et 16% sont anormalement faibles.

Dans les secteurs qui entourent l'hyper centre de Rouen, la part modale moyenne de l'automobile se situe autour de 50%. Il est bien peu probable que l'on parvienne à diviser par 4 les émissions de CO₂ en ne ramenant cette part qu'à 34%

Certes les progrès technologiques et l'avènement de nouvelles motorisations électriques ou thermiques à basse consommation devront permettre au cours des années à venir de réduire les émissions unitaires des véhicules ; mais tout au mieux on ne saurait attendre de ces progrès davantage qu'une diminution de moitié de la pollution ; cela ne sera pas suffisant .

Pour atteindre le facteur 4, aux progrès de la technologie, devront être associées à parité d'efficacité des évolutions significatives de l'usage du véhicule personnel.

Les mathématiques sont implacables 2 fois 2 font 4 : en cumulant un facteur technologique et un facteur d'usage 'engagement écologique pourra être tenu.

Le projet doit se fixer pour ambition de réduire à 25% la part modale de l'automobile et se donner les moyens de faire progresser les modes actifs et de l'usage des transports en commun. D'où la nécessité de reconsidérer les exigences du projet en terme de mobilité durable.

3. Des améliorations nécessaires en termes de mobilité durable

3.1. Affiner le projet de desserte par les TCSP urbains

L'écoquartier sera desservi par deux lignes de TCSP : une ligne d'orientation nord sud (T4 fonctionnelle vers 2018) et une ligne d'orientation est-ouest (T5) qui sera réalisée ultérieurement.

Ligne T4

Le quartier sera desservi en lisière par deux stations localisées sur l'avenue Jean Rondeaux, la station nord devra être aménagée au carrefour avec le boulevard d'Orléans, au contact du mail de circulation douce vers l'intérieur de l'écoquartier et en correspondance avec la future ligne T5.

La station sud devra être assez proche du carrefour d'entrée avec l'écoquartier (boulevard de l'Europe) et permettre des cheminements aisés vers le secteur résidentiel voisin (l'île jardinée)

Ligne T5

Ce projet inscrit au PDU est un TCSP d'orientation est-ouest associé aux grands projets urbain métropolitain : nouvelle gare, écoquartier, Seine ouest

Il connectera l'écoquartier à la nouvelle gare saint Sever en suivant l'axe formé par le boulevard d'Orléans. L'architecture de cette ligne nouvelle ne saurait cependant se restreindre à la problématique exclusive du désenclavement de l'écoquartier mais s'inscrire au contraire dans une vision réticulaire élargie prenant en compte de façon plus globale l'émergence de nouveaux besoins de déplacement à l'échelle de l'agglomération.

Il serait en effet utile que ce nouveau vecteur offre une ouverture vers le nord-ouest de l'agglomération et établisse une liaison directe entre la nouvelle gare et les pôles universitaires et tertiaires de Mont Saint Aignan.

D'où la nécessité d'un tracé incurvé prolongeant par le pont Flaubert la section décrite sur la rive gauche par une extension vers le pôle d'échange du mont Riboudet et le campus en empruntant le site propre de T1.

L'écoquartier aurait tout à gagner l'adoption de cette configuration :

- ✓ Il ne serait plus perçu comme une impasse
- ✓ Il serait connecté directement à des sites majeurs
- ✓ Les flux générés par les destinations ajoutées rendraient économiquement possible le déploiement de fréquences très élevées rendant l'usage des transports en commun plus attractif.

Localisation précise des stations de la ligne T5

Trois stations sont prévues, l'une en lisière de quartier au contact de T4 et les deux autres à l'intérieur du quartier.

La station principale serait implantée à l'ouest de la place centrale à la sortie de l'échangeur avec le pont, ce choix de localisation paraît judicieux dans la mesure où il permettrait une desserte rapprochée de la place centrale et des îlots habités contigus du secteur affecté aux activités tertiaires, et du lieu de promenade (trame verte et bleue). Cette disposition permettrait en outre l'adossement d'un parking relais au débouché de la voie autoroutière.

La station intermédiaire est proposée à mi-chemin entre la place centrale et le quartier d'Orléans à proximité de l'ouvrage de franchissement du faisceau ferroviaire. Ce site serait relativement excentré par rapport au secteur d'habitat à desservir, afin de faciliter l'approche de cette station pour le plus grand nombre possible d'usagers, il serait préférable d'envisager un léger glissement vers l'ouest, sur la même voirie mais aux abords de la place centrale.

Il faudra veiller à ce que ces deux stations soient environnées de tous les commerces de proximité utiles aux riverains afin de créer une fluidité d'usage susceptible de les inciter à utiliser davantage les transports en commun.

Nous souhaitons enfin proposer une simplification du tracé de la ligne T5 à l'intérieur du quartier. Le schéma présenté propose en effet un itinéraire dissocié s'enroulant autour de la place centrale en banalité avec les flux de circulation automobile. Le détour par le sud ne comportant aucune station, cette mesure s'annonce aussi inutile que contreproductive en termes de temps de parcours et de consommation d'espace. Nous proposons donc de regrouper les deux sens de circulation du BHNS sur un site propre bidirectionnel positionné de façon latérale au nord de la place centrale dans la continuité naturelle du mail des circulations douces tracé dans le prolongement du boulevard d'Orléans.

3.2. Encourager la pratique des modes actifs

Le projet affirme l'importance accordée aux mobilités actives à l'intérieur du quartier et en direction des secteurs urbains voisins. Il nous semble néanmoins nécessaire de consolider cette intention en prenant toutes les mesures utiles à la concrétisation des pratiques de déplacement attendues.

Tout doit être pensé de sorte que les déplacements à pied à vélo ou en transports collectifs soient plus faciles, plus rapides et plus agréables que l'usage de l'automobile.

Il faut notamment que tous les îlots habités soient connectés au moyen de voie de circulation douce de grande qualité paysagère, équipées de tout le mobilier urbain nécessaire et richement végétalisées et arborées et connectées à la place centrale aux commerces et services de proximité et aux stations de transport en commun.

L'usage de la bicyclette devra être encouragé non seulement par la richesse des aménagements cyclables (pistes, bandes, allée de circulation douce et dispositif de stationnement sécurisé) mais également par la mise à disposition de garages à vélos à proximité de chaque unité d'habitation.

L'agence de mobilité envisagée à proximité de la station centrale de T5 pourrait en outre intégrer un service de location de vélos et un atelier d'entretien et de maintenance de bicyclette.

3.3. Réduire plus encore la place et l'usage de l'automobile

Il faudrait sans verser dans l'excès, consistant à bannir totalement l'automobile prendre les mesures permettant d'en contenir l'usage à un niveau raisonnable et compatible avec les objectifs de développement durable assignés au projet.

Il serait souhaitable de tendre vers une part modale de 25% soit environ en moyenne un déplacement quotidien en voiture par personne contre un peu plus de deux actuellement.

Pour cela, il faudrait contenir l'étendue du réseau viaire au strict nécessaire et canaliser la circulation sur un nombre limité de voiries principales. Ainsi la voie tracée dans le prolongement du boulevard d'Orléans devrait être réservée aux piétons, aux cyclistes et aux transports en commun T5 les flux automobile pénétrant étant dirigés vers le prolongement du boulevard de l'Europe.

Cette répartition constituerait un signal fort le chemin le plus court vers le centre-ville étant dédié aux modes de déplacement les plus respectueux de l'environnement.

A l'intérieur du quartier le réseau viaire d'intérêt local devrait être redimensionné de façon minimaliste de sorte à constituer des îlots résidentiels libéré de la pression automobile.

A la notion de rue devrait alors se substituer la notion d'allée principalement dédié aux piétons et aux cyclistes et néanmoins accessibles aux véhicules d'intervention et de service ainsi qu'aux automobilistes pour des usages exceptionnels dans le cadre des mesures envisagées des ZTL

L'autre levier susceptible de maîtriser l'usage déraisonnable de l'automobile est la politique du stationnement. Le projet envisage de « mutualiser les espaces de stationnement » cette disposition permettra assurément d'éviter certains surdimensionnement liés à des affectations monofonctionnelles. mais s'en tenir à cette seule mesure manquerait singulièrement d'ambition

Il ne s'agira pas de seulement mutualiser le stationnement pas de le contraindre, un écoquartier doit s'inscrire dans une logique d'offre résidentielle à bas niveau de stationnement. une norme très exigeante devra définie en la matière et respectée. Les deux PLU devront être révisé en conséquence.

Au-delà de ce critère purement quantitatif une approche qualitative devra être menée consistant à reléguer le stationnement en lisière des îlots habités et de préférence en ouvrage , cette disposition devrait permettre tout à la fois d'inciter les résidents à l'usage de mobilité alternatives (l'usage du vélo ou l'approche de la station de transport en commun devenant plus commode que l'accès au parking) et d'améliorer la sécurité et le cadre de vie en substituant des espaces verts en surface traditionnellement dédiés à la circulation et aux stationnement.

Il conviendrait également de réorienter l'usage de l'automobile vers des pratiques plus citoyennes et plus responsables notamment le covoiturage et l'auto partage

La possibilité de pouvoir disposer ponctuellement d'une automobile pour des usages spécifiques et limités dans le temps (gros achats, sorties week-end, ...) permettrait à de nombreux ménages de se libérer des lourdes charges imputable à la possession d'un véhicule particulier (de l'ordre de 400 € / mois) et de réorienter leur mobilité quotidienne vers les modes actifs et collectifs

Ces nouveaux services pourraient être regroupés au sein de l'agence de mobilité sur la place centrale

3.4. Connecter l'écoquartier au réseau de bus desservant les localités voisines

Le projet insiste sur la nécessité d'ouvrir l'écoquartier vers les espaces voisins des perméabilités pour les circulations douces ont notamment étaient prévues en direction du quartier d'Orléans et de Petit Quevilly dans la continuité de la trame verte et bleue.

Cette même préoccupation devrait s'appliquer aux transports en commun en direction des localités voisines

Or il existe actuellement dans le secteur une ligne de bus transversale (41) assurant une desserte locale entre Sotteville et Rouen et le vieux bourg de Petit Quevilly. Cette ligne pourrait utilement être prolongée jusqu'à l'écoquartier de sorte à ouvrir celui-ci vers le cœur de la rive gauche.

Nous demandons à ce que soit aménagée une piste pour recevoir le terminus de la ligne 41 au contact immédiat de la station centrale de la future ligne T5

3.5. Prendre des mesures conservatoires en vue d'une desserte par le tram-train

Les projets à long terme de développement des services ferroviaires métropolitains comportent à l'horizon de la mise en service de la nouvelle gare la mise en service d'un réseau de tram-train dont l'une des branches, dirigée vers Elbeuf via Grand couronne, emprunterait le faisceau ferroviaire traversant l'écoquartier, si ce projet voyait le jour, il serait nécessaire de son poids démographique et de son intérêt économique que l'écoquartier soit desservi par une station intermédiaire nous demandons que des mesures conservatoires soient prises pour que le moment venu l'aménagement de cette station et de ses abords soient réalisables.

3.5 Prévoir une traversée fluviale dirigée vers le quartier Pasteur

Afin de permettre aux piétons et aux cyclistes d'atteindre le quartier Pasteur de façon la plus directe possible il serait souhaitable d'organiser un passage d'eau à partir d'un embarcadère voisin du 106, ce service pourrait s'inspirer des services de navibus de Nantes.

A l'intérieur de l'écoquartier un cheminement (une passerelle ?) piétonnier devrait être aménagé de sorte à connecter cet embarcadère au parc Clamagerand et au secteur résidentiel voisin

En conclusion : notre association soutient le projet d'écoquartier du pont Flaubert mais attend néanmoins que des précisions et des approfondissements lui soient apportés pour lui donner les pleins moyens de ses ambitions.
