



Rouen, le 26 avril 2015

Observations de l'association SABINE sur le projet d'aménagement de la ligne T4 de bus à haut niveau de service

Nos observations portent sur les plans du projet de la ligne T4 tels qu'ils ont été présentés aux associations, par les services de la Métropole Rouen Normandie, le lundi 23 mars 2015.

Ce projet est l'occasion d'une restructuration urbaine très importante et d'un meilleur partage de la voirie en faveur des modes alternatifs à la voiture. L'association SABINE est favorable à ce type de projet renforçant l'offre de transport en commun qui devrait permettre une réduction des émissions polluantes et de gaz à effet de serre. Nous souhaitons que ce projet soit l'occasion d'une requalification ambitieuse de l'espace public pour une ville plus agréable à vivre en réduisant le trafic automobile.

● Observations de principe :

- La restructuration des voiries empruntées par la ligne T4 doit s'accompagner d'aménagements cyclables conformément aux dispositions de l'**article L 228-2 du code de l'environnement** qui dispose : *« À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement des ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »*
- La **continuité des itinéraires cyclables** doit être assurée : non seulement il ne doit pas y avoir de tronçon sans aménagement cyclable, mais les places et carrefours doivent aussi être traités pour les vélos.
- Lorsque la solution **piste cyclable** est retenue, l'enjeu est d'assurer la sécurité des cyclistes en privilégiant le retour des usagers à vélo à proximité immédiate des véhicules automobiles à l'approche des carrefours pour une bonne visibilité réciproque
- La solution **bande cyclable sur trottoir**, souvent appelée « piste cyclable », ne devra être retenue qu'à la double condition que l'espace affecté aux piétons soit suffisant (minimum 2,50 mètres) et que le traitement au sol permette une claire distinction entre espace vélo et espace piéton (couleurs différentes), pour minimiser les conflits d'usage.

2 rue du Réservoir 76000 Rouen- www.fubicy.org/rouensabine - rouensabine@fubicy.org
Société Amicale pour la Bicyclette en Normandie / Agglomération de Rouen - Association loi 1901
Siret 452 942 303 00010 - Membre de la FUB, Fédération française des Usagers de la Bicyclette

Peindre simplement une bande sur un trottoir à destination des cyclistes ne nous paraît ni légal ni même constituer un aménagement. De plus ce serait dangereux à la fois pour les cyclistes, les piétons et surtout les personnes à mobilité réduite, et en tout cas contraire aux dispositions découlant de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Les associations de personnes aveugles et malvoyantes, de personnes sourdes et malentendantes pourraient facilement attaquer le maître d'ouvrage pour mise en danger de la vie d'autrui. Les bandes cyclables peintes doivent être uniquement réalisées sur chaussée, sauf cas particulier nécessitant alors une véritable séparation des cyclistes et des piétons, séparation devant être détectée par l'ensemble des personnes à mobilité réduite, dont les aveugles et les mal-voyants.

● **Observations particulières sur les aménagements présentés le 23 mars 2015 :**

- Aucun élément n'a été présenté sur le **traitement des carrefours** : Bruyères, Chartreux, avenue de la libération/avenue de Caen, avenue Rondeaux/Sud III, têtes sud et nord du pont Guillaume le Conquérant, Cauchoise, boulevard de la Marne/rue Jeanne d'Arc, Beauvoisine, Boulingrin. Comment sont intégrés les déplacements des vélos et leurs différents mouvements dans ces intersections de grande dimension ? Il est indispensable que ces points soient étudiés avec la plus grande attention pour assurer la continuité du cheminement cycliste et rendre visible par les automobilistes la présence éventuelle de vélos.
- Dans la présentation du 23 mars, parmi les profils des différents axes, l'aménagement du **boulevard du 11 novembre** ne figure pas. Or, selon des informations recueillies lors d'une réunion publique, il semble que l'option zone 30 ait été retenue. Cette solution ne nous paraît pas satisfaisante pour plusieurs raisons :
Alors que sur le reste de l'itinéraire de la T4, les déplacements à vélo bénéficient d'aménagements spécifiques (bande cyclable ou piste cyclable), la cohérence dans les aménagements doit être recherchée. En effet la configuration du boulevard du 11 novembre (voie rectiligne de grande longueur) ne diffère pas de celle des autres tronçons de la ligne T4. Par ailleurs, cette zone 30 induira une diminution de la vitesse commerciale des bus. Le boulevard du 11 novembre doit être traité comme le reste de l'itinéraire.
En outre, la mise en zone 30 d'un tronçon d'itinéraire sans que le traitement de l'espace public soit véritablement cohérent avec cette limitation de la vitesse à 30 km/h ne serait pas acceptable. Un exemple nous est donné à Rouen : la rue d'Elbeuf, entre la rue Méridienne et la rue Dufay, qui est en zone 30 d'après la signalisation verticale, mais sans traitement particulier de l'espace et où la circulation automobile se fait en réalité à 50 km/h et où les vélos n'ont pas d'espace dédié et ne sont donc pas sécurisés.
A noter que le sens Chartreux – Bruyères est en légère montée : les cyclistes doivent donc impérativement avoir un espace dédié, type bande cyclable.
- **Avenue de la Libération**, en rive est, les vélos sont prévus sur le trottoir à proximité immédiate d'un alignement d'arbres. Il convient de souligner que trop souvent ce type d'aménagement cyclable devient vite inutilisable en raison des racines qui déforment le revêtement.
- **Avenue Rondeaux large** : compte tenu de la présence d'un mail planté de 8,50 m de large, nous proposons que le cheminement piéton se fasse sur ce mail et que l'espace prévu pour le trottoir (2,50 m) soit redistribué pour élargir les bandes cyclables bilatérales.
- Le tronçon **Avenue Rondeaux nord** comporte des bandes cyclables bi-latérales. Or il apparaît explicitement que la bande en rive ouest s'interrompt au niveau de la rue Brisout de Barneville

en raison des voies d'accès à la Sud III. Cette discontinuité du cheminement vélo n'est pas acceptable. Nous proposons que soit étudiée une piste bidirectionnelle en rive est. Cette solution serait en cohérence avec la piste bidirectionnelle prévue sur le pont Guillaume le Conquérant. Cette piste devra être sur le même plan que la chaussée automobile (avec une protection type séparateur infranchissable).

Le principe de la piste, telle qu'elle est prévue en rive est, sur un plan sur-élevé par rapport à la chaussée automobile qui lui est contiguë est à proscrire en raison du risque de chute.

- Sur le **pont Guillaume le Conquérant**, la solution bande bidirectionnelle unilatérale sur trottoir n'est pas satisfaisante pour les raisons évoquées ci-dessus dans le paragraphe « Observations de principe ». En l'espèce, les piétons ne disposant que de 1,95 m, la cohabitation entre vélos et piétons ne peut qu'être inconfortable pour les usagers et source de conflits et de danger. Nous proposons de retenir la solution piste bidirectionnelle sur la chaussée avec un séparateur continu non franchissable pour la protéger de la circulation automobile. Etant donné que Guillaume le Conquérant est le pont le plus à l'ouest (en attendant une éventuelle future passerelle) empruntable à vélo, son traitement et ses raccordements avec les bandes et pistes existantes, tant en rive gauche qu'en rive droite, doivent être exemplaires et les plus fluides possible. Notamment à l'approche de la station qui sera en correspondance avec la station TEOR, si les cheminements des usagers des bus doivent bien évidemment être facilités au maximum, les cheminements des vélos devront aussi être de qualité et en correspondance avec l'itinéraire cyclable des quais rive droite.
- Pour le **boulevard des Belges**, la solution bandes cyclables paraît préférable. Néanmoins le maintien de deux fois deux voies automobiles nous fait craindre un axe aux caractéristiques plus routières qu'urbaines, peu différent de la situation actuelle, et donc peu propice aux déplacements à vélo.
- En fixant le terminus de la T4 au Boulingrin, les besoins de déplacements générés par le CHU, les facultés de médecine et pharmacie ainsi que le pôle Innovation Santé, ne sont pas pris en compte. Un **prolongement jusqu'au CHU** permettrait une liaison directe entre ces sites et la gare. Il permettrait également un traitement du boulevard de l'Yser pour les circulations vélos, bouclant ainsi l'itinéraire cyclable sur la totalité des boulevards de la rive droite.
- De même, il apparaît essentiel qu'en rive gauche le terminus de la ligne T4 soit positionné à proximité du terminus du métrobus au **Technopôle**. Avec un lycée, des établissements d'enseignement supérieur, des entreprises et centres de recherche, les besoins de déplacements sont importants. Ce site devrait être connecté au parking-relais du Zénith avec la T4. De plus, pour les modes doux, une véritable coupure est créée par le trafic automobile en provenance de la voie rapide, rendant difficile l'accès au Technopôle.
- Enfin, l'aménagement de la ligne F1 a permis de réorganiser les circulations sur une grande partie de son linéaire, rive gauche et rive droite. Néanmoins, il demeure une section qui n'a pas été traitée rive gauche : **l'avenue des Canadiens, entre le jardin des plantes et le rond-point des bruyères**, sur les communes de Rouen, Sotteville et Petit-Quevilly. Ce segment présente une chaussée bombée, en mauvais état, mal éclairée, donc particulièrement dangereuse pour les cyclistes. Compte tenu de ses compétences en matière de transports publics et de voirie, la Métropole, à l'occasion du projet de la T4, se doit de terminer l'intégration des circulations cyclistes sur ce tronçon par des aménagements adaptés.

Pour SABINE,
le président, Yves BLONDEL

