



EFFET DE SERRE TOI-MEME ! Sabine, l'asso vélo de Rouen

Associations membres de Haute-Normandie Nature
Environnement

<http://www.rouensabine.fubicy.org/> _ e-mail: rouensabine@fubicy.org
Effetdeserretoimeme@gmail.com



Projet de liaison Nord-Sud de la Métropole Rouen-Normandie Par une nouvelle ligne de transport en commun à haut niveau de service dite T4

Contribution Associative à l'avant-projet

Cadre stratégique de réflexion

La CREA, devenue Métropole Rouen-Normandie, autorité organisatrice des transports compétente en matière de transport urbain a souhaité en 2009 lancer la création d'une nouvelle ligne de Bus à Haut Niveau de Service sur un arc nord-sud au vu des besoins de nos concitoyens en déplacements entre le nord et le sud de l'aire urbaine rouennaise. Ce projet, dans son intention, ne peut que recevoir un satisfecit de principe de la part des associations de protection de l'environnement puisqu'il vient aider à la mise en place d'une intermodalité essentielle à la nécessaire réduction des émissions de gaz à effet de serre et à la réduction des polluants atmosphériques.

Pour notre association, 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.

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, estimé par des économistes à l'addition 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 *soutenabilité*.

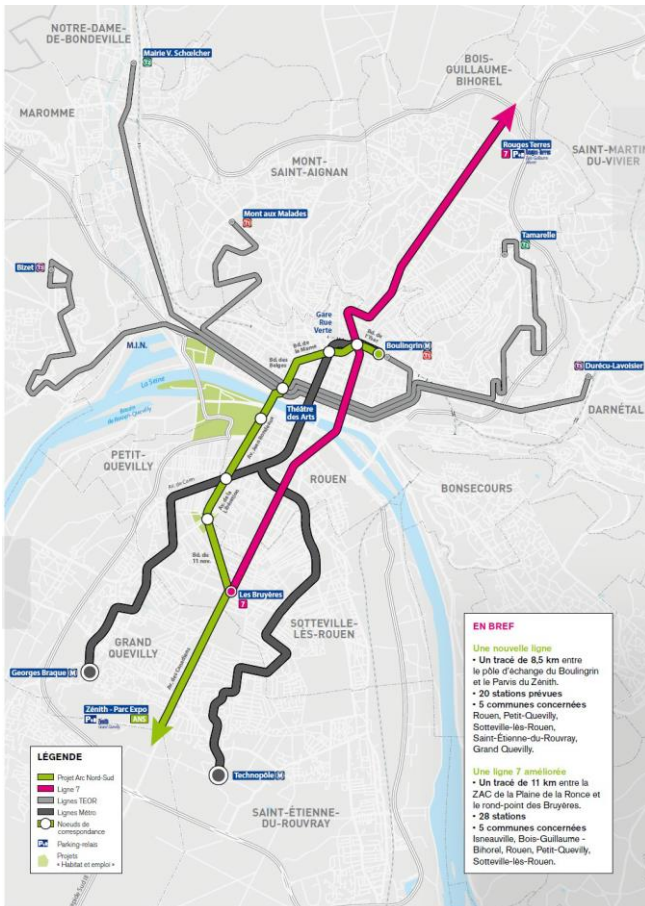
Sur les aspects polluant atmosphériques la Métropole Rouen-Normandie est dans le juste en développant les transports en communs puisque c'est une des réponses, parmi un faisceau d'action, qui vient limiter un phénomène tuant directement des habitants.

Effet de Serre toi-même ! et Sabine ont besoin de vous

Contactez-nous et participez à nos activités pour la protection de l'environnement et la lutte contre le changement climatique

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 anticipésⁱ et en 2012 il y avait 111 décès évitablesⁱⁱ. 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 finesⁱⁱⁱ.

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 du 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 très importants de générateurs de flux de voitures personnelles.

Enfin la finitude de la planète doit nous inciter, collectivement à économiser les ressources naturelles et l'énergie, le transport en commun répond à cette nécessité bien plus que l'utilisation de la voiture individuelle et offrira à nos concitoyens en difficulté économique des modes de déplacements peu onéreux dans une perspective d'augmentation du coût des déplacements par l'augmentation du coût des énergies carbonées ou électriques.

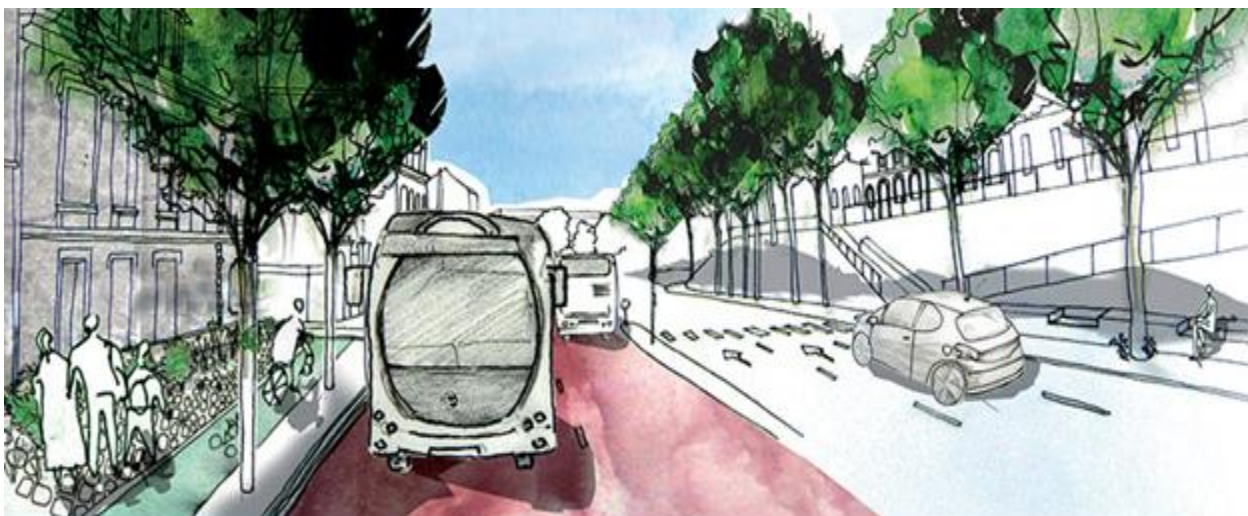
La Métropole, à travers ce projet de transport en commun nommé T4, apporte des réponses globalement positives, à ces grandes problématiques du siècle, ce qui nous semble aller dans le bon sens. Néanmoins certains aspects doivent être approfondis ou redimensionnés pour réussir un projet qualitativement exemplaire. Nous ne souhaitons pas rester dans la qualité médiane. Notre territoire par ses problématiques, 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 transport en commun.

C'est pourquoi nous soutiendrons et défendrons ce projet dans sa vision stratégique. A cette étape de la concertation il manque une série de données et des plans d'aménagements pour pouvoir affirmer une cohérence entre la vision stratégique et les opérationnalités.

Effet de Serre toi-même ! et Sabine ont besoin de vous

Contactez-nous et participez à nos activités pour la protection de l'environnement et la lutte contre le changement climatique

C'est pourquoi nous proposerons, aussi, des variantes ou des compléments en terme d'aménagement dans un objectif d'être dans une recherche cohérente d'un investissement générant le maximum de plus value en terme de qualité de service de transport, de partage de l'espace public apaisant, et de protection de l'environnement.



Pour une concertation pour permettre l'expression d'une véritable démocratie locale

1. ***Présenter à la concertation les nœuds urbains Beauvoisine, Tissot, Cauchoise Guillaume le conquérant-Boulevard des belges, avenue de Caen :***

Lors des phases de présentation que la CREA, puis la Métropole ont organisé sur une période de deux ans, les dossiers étaient en cours de construction ce que l'on peut souligner comme étant particulièrement positif car les interactions participatives sont plus riches et un rythme commun entre les élus, les services et les usagers de l'espace public s'établit. Néanmoins, dans cette phase, qui s'ouvre depuis le 2 avril 2015, dite "grand public" la présentation doit devenir concertation et s'appuyer sur quelques certitudes d'aménagements, or sur l'ensemble des intersections Beauvoisine, Tissot, Cauchoise Guillaume le conquérant-Boulevard des belges, avenue de Caen avec les boulevards nous n'avons aucune donnée fiable.

De ce fait, il est particulièrement hasardeux de tenter d'émettre un avis sur les circulations douces, à titre d'exemple, sans avoir de plan de partage de l'espace public notamment sur notre territoire où de très mauvaises habitudes subsistent en générant de nombreux conflits d'usage ou difficultés d'usage. De plus, ce sont ces intersections qui techniquement sont les plus complexes et où les choix peuvent "gâcher" tout un segment de projet notamment lorsque l'on est attaché à l'intermodalité, à la facilité d'évolution des vélos et des piétons.

En conclusion il est absolument indispensable, en tant qu'associations de protection de l'environnement, et par extension pour les usagers de l'espace public, d'avoir transmission par la Métropole d'éléments d'aménagements clairs sur la base de plans analysables.

Effet de Serre toi-même ! et Sabine ont besoin de vous

Contactez-nous et participez à nos activités pour la protection de l'environnement et la lutte contre le changement climatique

2. Présenter à la concertation le budget complet de l'opération en recette comme en dépense :

Sur cet aspect financier qu'est le budget propre de l'opération, nous n'avons pas eu assez de données. En effet, nous avons deux volumes globaux de dépenses un de 88M€ TTC pour l'ensemble des opérations et un chiffre qui est le coût estimé des infrastructures : 43,1 M€ HT. Il semble que le budget infrastructure est découpé par segment. Pour le reste nous n'avons pas assez d'éléments d'analyse pour appréhender les marges de manœuvre à volume financier constant.

3. Présenter à la concertation l'ensemble du bilan stationnement :

Nous ne disposons d'aucune information sur l'état initial du stationnement sur l'ensemble du parcours et les évolutions prévues. Dans ce genre de projet il est important d'avoir ce bilan global complété par un bilan par segment afin d'avoir une vision plus précise sur les évolutions spécifiques de la circulation automobile.

De plus, le dossier ne présente aucune articulation avec des parkings de délestages. D'ailleurs à ce propos, la communication faite aux entrées de ville sur les parkings de délestage attachés à des lignes de transport en commun structurantes nomme P+R ce qui est une aberration en termes de compréhension pour un automobiliste qui n'est pas un technocrate des mobilités.

Pour des modifications en cohérence avec le cadre stratégique

1. Revoir le dessin des extrémités des lignes :

La future ligne T4 sera une ligne de bus à haut niveau de service longue de 8,5km et de 15 stations entre Boulingrin et Zénith. Ce segment qui correspond à la volonté de porter un arc nord-sud correspond à un besoin intermodal de déplacement de véhicules légers en intra agglomération ou en trafic d'échange qui diminuerait la circulation automobile. C'est la raison pour laquelle lors des premières phases d'élaboration du projet l'arc nord-sud avait été retenue comme étant une solution pour relier les plateaux nord et l'extrémité sud de l'agglomération. La nécessité de limiter les ruptures de charge sur une ligne de transport en commun est impérieuse si on veut améliorer l'intermodalité.

a. Relier le Zénith au Technopole :

Les besoins de déplacements et d'intermodalité exigent que la future ligne T4 ait son terminus connecté avec celui du métro-bus sur le technopole. Le Technopôle du Madrillet c'est : 100 hectares d'activités, des lycées, de l'enseignement supérieur, de la recherche et un nombre d'entreprises encore en développement.

Pour les déplacements doux, une véritable coupure urbaine, liée au trafic voiture de la sortie de voie rapide, existe entre le rond-point du Zénith et l'entrée dans le Technopôle du Madrillet. Cette zone en plein développement doit être connectée au parking P+R du zénith.

Effet de Serre toi-même ! et Sabine ont besoin de vous

Contactez-nous et participez à nos activités pour la protection de l'environnement et la lutte contre le changement climatique

b. *Monter sur les plateaux nord et desservir le CHRU :*

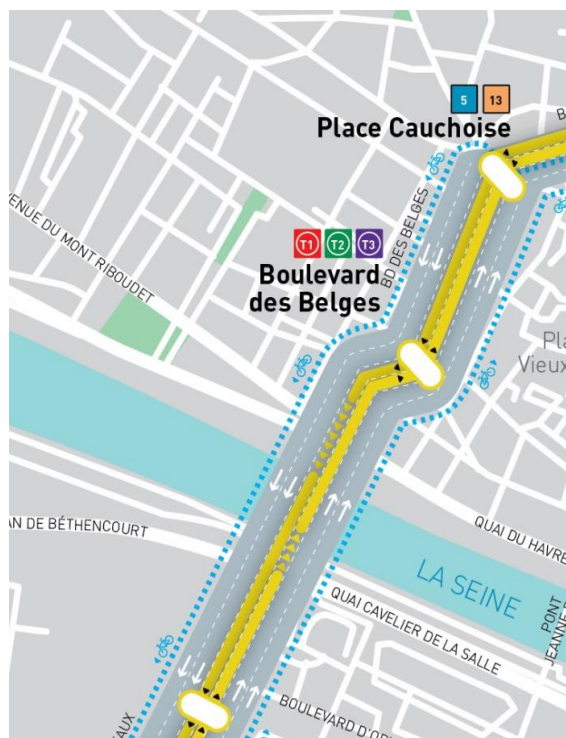
Les besoins en déplacements entre pôles générateurs de flux et zones de stationnement ou résidentielle nous pousse à proposer que la gare soit reliée, en créant deux branches qui se séparent sur la place Beauvoisine, avec un terminus au C.H.U via les boulevards et un autre terminus sur les plateaux nord via l'axe route de Neufchâtel. Cette solution impliquerait d'arrêter le F1, ligne structurante nord-sud axe hôtel de ville, rue d'elbeuf, sur la place Beauvoisine et d'en faire une place intermodale.

Depuis la mise en service du Métrobus une question est sur de nombreuses lèvres pourquoi ne pas avoir réalisé une ligne jusqu'au CHRU qui représente 5 000 personnes et la Faculté de Médecine et de Pharmacie en représente 7 000. Dans les années qui viennent, le développement de Rouen Innovation Santé va générer encore plus de déplacements et la qualité de la liaison avec la gare rive-droite, tant qu'elle reste la seule gare 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 relié à ville de Rouen de 13,34%. Ce sont principalement des personnes qui utilisent leur voiture.

2. *Etre cohérent et mieux partager l'espace public entre Cauchoise et Rondeau :*

C'est le point de désaccord majeur avec le projet T4 pour nous. C'est un sujet de revendication ferme et non négociable pour qui veut être cohérent vis-à-vis des objectifs urbains et environnementaux.



Effet de Serre toi-même ! et Sabine ont besoin de vous

Contactez-nous et participez à nos activités pour la protection de l'environnement et la lutte contre le changement climatique

Sur ce segment, le boulevard des Belges représente la coupure urbaine par excellence entre les quartiers ouest et le centre ville historique pour l'ensemble des déplacements doux, générant un cloisonnement néfaste à la qualité de vie, à l'économie. L'inconfort des traversées, la dépriorisation des déplacements doux dans le flux de circulation, la pollution atmosphérique générée par plus de 45.000 véhicules/ jours ne peuvent persister après la mise en place de ce projet de T4. Ce serait une erreur historique équivalente à celle du CHRU et du Métrobus.

Sur le projet T4, c'est le seul segment où la Métropole envisage 2*1 voies de circulation automobile, soit 4 voies au total, en remarquant que les espaces sont très contraints et que la co-existence des différents usagers est tendue. Alors dé-densifions, allons au bout de la cohérence, laissons seulement 2 voies de circulation voitures comme sur l'ensemble du projet.

Les études scientifiques sur la pollution atmosphérique admettent qu'au delà de 5.000 véhicules/jours la pollution atmosphérique de proximité démultiplie les risques pour les habitants résidant dans une zone de 150 mètres.

De plus, d'un point de vue urbanistique, il faut absolument requalifier cette coupure urbaine en l'aménageant dans une optique de partage de l'espace public, fonctionnel, esthétique et confortable pour une qualité de bien être valorisante pour ce secteur de la ville.



C'était d'ailleurs un des objectifs des programmes électoraux de 2008 de Rouen Motivée qui présentaient ce genre de visuel montrant très clairement le maintien de deux files de circulation. L'argument des commerces sur ce secteur ne peut être employé car il y a quasiment aucun commerce qui soit dépendant de l'automobile.

Effet de Serre toi-même ! et Sabine ont besoin de vous

Contactez-nous et participez à nos activités pour la protection de l'environnement et la lutte contre le changement climatique

Pour des véhicules au GNV ou au bioGNV :

pour protéger notre air, limiter les émissions de gaz à effet de serre et devenir autonomes.

Les matériels roulants sur TEOR 1, 2 et 3 roulent avec de l'Euro 3 ou de l'Euro 5 en fonction des modèles roulants^{iv}.

En ce qui concerne les matériels roulants, l'annexe des données techniques fournie à l'appui du rapport du délégataire à la CREA indique la politique d'acquisition du matériel roulant comme suit :

Modèle	Type	Parc	Age moyen	Niveau de dépollution	Carburant
Renault Agora TEOR	articulé	3	11,85	Euro 2	gazole
Renault Agora	articulé	34	11,85	Euro 2	gazole
Irisbus Citelis TEOR	articulé	28	6,28	Euro 3	diester 30 %
Irisbus Néocralis TEOR	articulé	38	0,46	Euro 5 (EEV)	diester 30 %
Irisbus Agora L	articulé	26	7,79	Euro 3	diester 30 %
Evobus 0405N2	Standard	14	13,47	Euro 2	Gazole
Irisbus Agora	Standard	76	7,83	Euro 3	diester 30 %
Irisbus Citelis	Standard	14	4,53	Euro 5 (EEV)	Gazole
Heuliez GX117L	minibus	16	9,66	Euro 3	Gazole
Irisbus Crossway	Standard	37	4,29	Euro 5 (EEV)	Gazole
Fiat Ducato	minibus	7	1,41	5	Gazole

Les bus récemment acquis comme l'Irisbus Néocralis, Citelis et Crossway, ayant moins de cinq ans d'âge sont pourvus de la norme de dépollution « Euro 5 EEV » en vigueur. La CREA s'est dotée d'un parc de véhicules avec échappement vers le haut dont les effets sont en cours d'analyse. Si cette solution s'avère pertinente au regard de la qualité de l'air, elle sera étendue à l'achat de tous les nouveaux véhicules.

Le GNV répond déjà à la norme Euro 6, qui est entrée en vigueur en 2014, contrairement aux motorisations diesel pour lesquelles les constructeurs vont devoir créer des systèmes anti-pollution à intégrer aux nouveaux modèles. Le GNV et le bioGNV représentent une réelle avancée sur le plan écologique et ont pleinement leur place dans le nouveau mix énergétique^v.

Dans ce tableau les émissions des principaux polluants pour les bus en fonction du carburant^{vi} :

■ Pour les PL, bus et autocar

Des normes exigeantes pour les émissions des poids lourds, bus et cars

Masse, en grammes par kilowatt-heure (g/kWh), des oxydes d'azote (NOx), monoxyde de carbone (CO), hydrocarbures (HC) et valeur limite pour les particules.

Normes	Textes de référence (directives)	Date de mise en application (tous types)	NOx (g/kWh)	CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	Particules (g/kWh)
Euro 0	88/77	01-10-1990	14,4	11,2	2,4	-
Euro 1	91/542 (A)	01-10-1993	9	4,9	1,23	0,36
Euro 2	91/542 (B)	01-10-1996	7	4	1,1	0,15
Euro 3	1999/96	01-10-2001	5	2,1	0,66	0,13
Euro 4	1999/96	01-10-2006	3,5	1,5	0,46	0,02
Euro 5	1999/96	01-10-2009	2	1,5	0,46	0,02
Euro 6	Règlement (CE) n° 595/2009	31-12-2013	0,4	1,5	0,13	0,01

+ mesures particules en nombre
+ mesure NO2 prévue

Source : MEEDDM / DGITM

Effet de Serre toi-même ! et Sabine ont besoin de vous

Contactez-nous et participez à nos activités pour la protection de l'environnement et la lutte contre le changement climatique

Un exemple concret explicité dans cette interview d'Eric Quiquet Premier Vice-président de Lille Métropole, Chargé des Transports urbains, Adjoint au Maire de Lille :

« Pour lutter contre la pollution de l'air et le réchauffement climatique, Lille Métropole s'est investi dans l'étude des énergies alternatives. Nous avons donc décidé de développer une nouvelle filière de carburant propre répondant aux problèmes d'environnement des villes et de valoriser une source d'énergie locale renouvelable. Dès 1990, Lille Métropole a mis sur pied un projet pilote en Europe visant à faire fonctionner huit bus urbains avec un biogaz purifié produit à partir de la fermentation des boues d'une station d'épuration. Ce programme ambitieux d'autobus au gaz a été développé avec la participation de la Commission Européenne, le Conseil Régional Nord Pas-de-Calais et l'ADEME. Lille Métropole a été la première collectivité de France à mettre en exploitation commerciale, le 14 mars 1994, un véhicule à énergie gaz: un autobus PR 100.2 de la marque RENAULT V.I. L'expérience tirée de ce prototype de bus au gaz a permis à la Société RENAULT V.I. de produire en série un modèle de bus fonctionnant au GNV. Après 500 000 km d'exploitation et de suivi de tous les paramètres, Lille Métropole décide en 1999 de remplacer progressivement la flotte de bus urbains diesels par des modèles fonctionnant au gaz. A fin 2013, la flotte de bus urbains sera 100% au gaz soit 423 bus (standards et articulés) et 5 minibus de 8 mètres^{vii}. »

Un autre exemple d'une ville pionnière en matière de mobilité durable Strasbourg a ouvert sa première station GNV dès 1997. Un second équipement ouvert au public a été inauguré en 2009. Les stations GNV approvisionnent les véhicules des collectivités, des entreprises, des taxis et des clients particuliers.



Rejoignez Effet de Serre toi-même ! Et Sabine

Et participez à nos activités au cœur de la Métropole Rouen-Normandie en faveur d'un autre modèle urbain démocratique, écologique et solidaire.

Contactez-nous. C'est ensemble que nous construisons les solutions pour vivre mieux !

Effetdeserretoimeme@gmail.com
rouensabine@fubicy.org

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

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

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

^{iv} <https://www.ccomptes.fr/Publications/Publications/Communaute-d-agglomeration-Communaute-d-agglomeration-Rouen-Elbeuf-Austreberthe-CREA-volet-Transports-urbains-de-voyageurs-Rouen-Seine-Maritime>

^v http://atee.fr/sites/default/files/ATEE/brochure_biogmv_club_biogazweb.pdf

^{vi} http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/1-Transports_140212_JJB_V2.pdf

^{vii} http://atee.fr/sites/default/files/ATEE/brochure_biogmv_club_biogazweb.pdf, p 19.

Effet de Serre toi-même ! et Sabine ont besoin de vous

Contactez-nous et participez à nos activités pour la protection de l'environnement et la lutte contre le changement climatique