



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

<http://www.rouensabine.fubicy.org/>  
rouensabine@fubicy.org

<http://www.effetdeserretoimeme.fr/>  
Effetdeserretoimeme@gmail.com



**PROJET DE LIAISON NORD SUD  
DE LA METROPOLE ROUEN NORMANDIE  
par une nouvelle ligne de transport en commun  
à haut niveau de service (T4)**

**Éléments techniques de revendication.**

*Version 14 novembre 2015*

## **SOMMAIRE**

### **Éléments techniques de revendication**

Document technique par segment

1. Rive droite :
  - 1.1 Segment Boulingrin Beauvoisine
  - 1.2 Segment Beauvoisine Cauchoise
  - 1.3 Segment Cauchoise Guillaume le Conquérant (tête sud)
  
2. Rive gauche
  - 2.1 Segment Guillaume le Conquérant (tête sud) Dambourney
  - 2.2 Segment Dambourney Chartreux
  - 2.3 Segment Chartreux Les Bruyères

## **1 Rive droite :**

### **1.1 Segment Boulingrin-Beauvoisine :**

#### Prolongement :

Le prolongement jusqu'au CHU permettrait également d'effectuer un raccordement avec T1 et T3 , place St Hilaire, afin de faciliter l'accès aux transports en commun pour les habitants du plateau nord et de l'est de Rouen.

#### Place du Boulingrin :

Côté ouest de la place, le sas vélo, tel qu'il est prévu, sert de piste cyclable pour passer de la bande en rive nord vers la piste en rive sud.

Nous proposons deux options pour résoudre ce problème :

Option 1 : Aménagement cyclable bidirectionnel dans l'axe du sas actuel à l'Est de la place

Option 2 : Rajouter piste bidirectionnelle à l'ouest à insérer sur le terre-plein à l'est du passage piéton pour traverser le boulevard vers le stationnement vélos.

#### Entre Boulingrin et rue Sainte-Marie :

Le choix d'une piste bidirectionnelle au sud et d'une bande unidirectionnelle au nord nous semble intéressant, mais attention à ce que la piste soit suffisamment matérialisée pour éviter que les piétons ne se l'approprient.

En rive sud du boulevard de l'Yser, sens est-ouest, pour la liaison de la bande cyclable à la piste bidirectionnelle, il serait plus judicieux de rester sur la chaussée pour le passage du carrefour avec la rue Sainte-Marie. Cela éviterait les conflits avec les voitures et avec les piétons à côté du passage piéton et rendrait plus fluide le parcours du cycliste.

Avec le nouvel aménagement, la ligne 20 est dévoyé pour passer par la rue Sainte-Marie, et par le boulevard dans le sens est-ouest jusqu'à la rue d'Ernemont. Cela se traduit, semble-t-il, par la suppression du contre-sens cyclable de la rue Sainte-Marie. Nous souhaitons que ce contre-sens cyclable soit maintenu.

### **1.2 Segment Beauvoisine Cauchoise :**

Ce segment avec 3 places (Beauvoisine, gare, Cauchoise) est à l'intersection des flux importants du plateau nord qu'il draine et oriente. L'aménagement devrait s'inscrire dans une vision prospective d'amélioration de la desserte en transports en commun du plateau nord et de report modal facilité. Ces 3 places sont fortement marquées par ces flux et ont un aspect « lunaire ». Pour compenser, les alignements d'arbres de très haute tige existants devront être conservés en priorité.

La place Beauvoisine figure plus comme un nœud routier qu'une place en ville. Son aménagement se réduit aujourd'hui à des voies régulées par un ensemble de feux pour permettre aux voitures de s'écouler sans encombrement. Les convois exceptionnels réguliers, de bateaux et de mobiles-homes notamment, sont perturbants.

Place de la gare : absence d'information sur son aménagement.

Place Cauchoise : c'est celle qui présente le plus de caractéristiques de place en ville avec ses commerces aux alentours, ses espaces piétonnés. A conserver et à renforcer.

#### Place Beauvoisine :

Elle présente une structure qui nous semble peu propice à un bon fonctionnement.

Proposition 1 : Il convient de prévoir un marquage au sol en rive nord pour matérialiser le cheminement vélo pour traverser la place vers la rue Louis Ricard.

Proposition 2 : dans la rue Louis Ricard, en montant, positionner l'arrêt de bus plus à droite, pour laisser le passage des voitures et vélos dans la montée

Proposition 3 : prévoir un sas vélo à l'arrivée du boulevard de l'Yser (devant Speedy).

Problème : circulation du T4 sur les voies voiture.

#### Place de la gare :

Il convient d'autoriser l'accès au couloir bus pour les vélos.

Prévoir une bande cyclable, et un sas vélo, rue Jeanne d'Arc sens nord-sud entre la gare et les boulevards.

#### Boulevard de la Marne :

Il manque un sas vélo au carrefour bd de la Marne - rue A. Blanchard. A quoi correspond le dessin en triangle près du passage piéton ?

Le rétrécissement de 2 à 1 voie voiture, face à la rue de l'Abbé Cochet, nécessite de mettre en place une protection de la bande cyclable pour empêcher les véhicules motorisés de "mordre" sur la bande, et ainsi sécuriser les cyclistes.

Devant le collège Barbey, en direction de la gare, il convient de prévoir une protection de la bande cyclable (risque de phénomène de voitures garées pour la dépose des collégiens).

Améliorer la traversée, devant Barbey, de la rive nord vers le collège.

#### Place Cauchoise :

Il manque un sas vélo bd de la Marne.

La rue Lemery est prévue en sens unique à 2 voies voiture : nous demandons un

contre-sens cyclable. Est-ce un carrefour à feux ?

A l'extrémité Est de la station cauchoise, le cheminement des piétons ne semble pas possible.

Il manque un aménagement cyclable en descente de Saint Gervais.  
En montée rue Saint Gervais, conflit avec l'arrêt de bus.

### **1.3 Segment Cauchoise Guillaume le Conquérant (tête sud)**

Bd des Belges :

Amendement : supprimer 1 voie voiture.

Augmenter la partie végétalisée à l'instar de ce qui va se faire à Paris.

Pont Guillaume le Conquérant :

Sur le pont, à quoi sert l'espace technique de 1 m (coupes 09 et 10) entre chaussée et cycles ? Peut-il être affecté aux cycles ?

Option 1 : utiliser cet espace technique pour élargir le trottoir (qui est très étroit) et la piste cyclable.

Option 2 : réaliser la piste cyclable bi-directionnelle au niveau de la chaussée, avec un séparateur béton la protégeant de la circulation motorisée, pour éviter le conflit d'usage avec les piétons.

Les aménagements en sortie nord du pont apparaissent de nature à générer des conflits entre cycles et piétons.

Pour assurer une connexion en mobilité douce entre la fac Pasteur et la rive gauche ou l'hyper-centre, nous proposons :

Option 1 : supprimer une voie voiture rue Duguay Trouin, sens ouest-est, pour réaliser une voie cyclable venant se connecter aux aménagements de la tête nord du pont.

Option 2 : assurer un itinéraire cyclable nord-sud, depuis la rue Duguay Trouin, puis passage sous le pont pour se reconnecter aux aménagements de la tête nord.

Sortie du pont Guillaume le Conquérant :

L'accès vers le hangar 106 est prévu avec la nécessité de faire le tour du carrefour. Il serait souhaitable de prévoir une traversée vélo vers la rive ouest et un accès direct au quai bas et au hangar 106.

## **2. Rive gauche :**

### **2.1 Segment Guillaume le Conquérant (tête sud) Dambourney :**

Le segment Pont Guillaume-Dambourney est un maillon important du projet T4 puisqu'il permet la desserte du futur bâtiment de la Caisse d'allocations familiales et desservira le futur quartier Flaubert. La fluidité de ce parcours et sa capacité à concilier différentes mobilités nous semblent très importantes.

Nous préconisons de transformer la piste cyclable en bande cyclable sur la chaussée en amont des intersections, sur l'ensemble de ce segment.

Nous nous félicitons que des pistes cyclables soient proposées sur les cartes 14, 15 et 16. Pour autant, nous pouvons formuler quelques remarques :

Tête nord de l'intersection entre Jean Rondeaux et accès Sud III, il faut permettre aux vélos qui viennent du nord de récupérer la bande en rive ouest de l'avenue Jean Rondeaux : à côté du passage piéton, prévoir l'accès des vélos à un sas en rive ouest qui permette de récupérer la bande cyclable.

Une implantation de la végétation qui ne gêne pas la visibilité entre véhicules motorisés et vélos, notamment au niveau des intersections (suppression de l'arbre au coin de la rue Pierre Forfait ainsi que ceux à l'angle du Boulevard d'Orléans et de l'avenue Jean Rondeaux).

L'extension des aires de stockage piéton à l'angle Rondeaux-Orléans.

Dans le sens sud-nord, en amont du carrefour avec le bd d'Orléans, transformer la piste en bande cyclable, pour que les piétons voient mieux les cyclistes, et qu'ils aient plus d'espace entre la station Orléans et le boulevard d'Orléans.

De même, transformer la piste en bande à l'approche de l'intersection avec la rue Brisout de Barneville.

Au niveau de la station Dambourney, en rive est, assurer la continuité de la bande cyclable.

### **2.2 Segment Dambourney Chartreux :**

Avenue Jean Rondeaux : l'emprise au sol des projets de constructions (angle rue du Petit Quevilly) n'apparaît pas. En fonction de cette emprise, le site propre bus pourrait être à 2 sens. A tout le moins, la bande cyclable (prévue pour 1,50 m) devrait être élargie en réduisant le mail, pour un meilleur confort des cyclistes, en raison de son positionnement le long d'une voie bus + véhicules à 50 km/h.

Le marquage au sol du cheminement vélo pour traverser le carrefour av J. Rondeaux / av de Caen est un élément très appréciable. Il est à généraliser. Il manque un sas vélo au sud, sens sud nord, de cette intersection.

Une végétalisation de la nouvelle place, derrière la station Caen Jaurès Libération, est souhaitable.

La reprise de l'extrémité Est de l'avenue de Caen, qui fait partie de l'enveloppe des travaux, devrait être l'occasion d'y créer des bandes cyclables

Des arceaux vélo sont à prévoir des 2 côtés, à la station Caen Jaurès Libération.

Pour un accès direct à l'avenue Jean Jaurès depuis l'avenue Jean Rondeaux, un aménagement cyclable pourrait être prévu à partir du débouché de la rue du Nouveau Monde.

L'arbre et les plantations à proximité immédiate de l'intersection rue Parmentier / av Libération masquent potentiellement la visibilité entre vélo et automobilistes ; ils ont à supprimer.

L'accès vers la partie nord de la rue des Limites, en venant de la piste en rive sud de l'avenue de la Libération, apparaît peu praticable : angles droits. Un cheminement vélo le long du passage piétons précédent serait préférable.

Des contre-sens cyclables sont à prévoir rue Eustache de la Querrière et rue des Limites.

En rive sud, en sortie de la station Chartreux, un marquage au sol du cheminement vélo vers la bande est à prévoir.

### **2.3 Segment Chartreux Les Bruyères :**

Boulevard du 11 novembre à Petit-Quevilly :

Ce tronçon ne bénéficie d'aucun aménagement cyclable, ce qui constitue une discontinuité dans l'itinéraire vélo.

La configuration proposée risque d'inciter fortement le cycliste à emprunter la voie T4, pour éviter ainsi de ralentir le flux des véhicules qui ne peuvent les dépasser en respectant la distance minimale de sécurité.

L'ajout de 2 bandes unidirectionnelles de chaque côté serait la solution évidente pour toutes les catégories d'usagers.

A quoi correspond la ligne pointillée en emprise au sol sur les propriétés riveraines ? Est-ce l'amorce de l'élargissement du gabarit du Boulevard du 11 novembre pour permettre l'aménagement complet avec pistes cyclables ?

### Rond-Point des Bruyères :

Pour les cyclistes, il serait judicieux de conserver la possibilité de traverser la place en ligne droite.

La piste vers le boulevard Stanislas Girardin pourrait être réalisée en continuité avec les aménagements cyclables existants du boulevard.

Le long du lycée des Bruyères, la piste cyclable risque de générer des conflits avec les piétons. La suppression de celle-ci pourrait permettre de créer un vaste espace partagé.

Le positionnement des arceaux vélos n'est pas judicieux, il serait préférable de les proposer de chaque côté de la station T4.

Quand la voie de circulation véhicule n'est pas impactée par un arrêt de bus, il est préférable de positionner la piste cyclable le long de celle-ci, pour rendre visible le cycliste.