

# Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code de l'environnement

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale  
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

## Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

Dossier complet le :

N° d'enregistrement :

### 1. Intitulé du projet

Création d'une ligne de Transport en Commun en Site Propre (TCSP), appelée T5, sur la Métropole Rouen Normandie.

### 2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

#### 2.1 Personne physique

Nom

Prénom

#### 2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Métropole Rouen Normandie

Nom, prénom et qualité de la personne  
habilitée à représenter la personne morale

Althabe Frédéric, Directeur Général des Services

RCS / SIRET

2 0 0 0 2 3 4 1 4 0 0 1 0 1

Forme juridique EPCI

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

### 3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
6b	Réalisation d'une ligne de TCSP sur les communes de Mont Saint Aignan et Rouen. La ligne T5 aura une longueur totale de 7,5 km en milieu urbain, dont 5,25 km sont déjà aménagés. Les 2,25 km à aménager concernent les infrastructures projetées dans le cadre du quartier Rouen-Flaubert et de la liaison définitive Sud III / A150 en rive gauche (projets autorisés) pour 1 km, la création d'un barreau de raccordement de 0,25 km entre la bretelle de sortie Nord du Pont-Flaubert et le PEM Mont-Riboudet, et la requalification de la section entre l'av. Rondeaux et la place Carnot sur 1 km.

### 4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

#### 4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

D'Ouest en Est, la ligne T5 va emprunter la plateforme existante de la ligne T1 (sur 4,0 km). Elle poursuivra son trajet via le pont Flaubert (sur 1,5 km) puis traversera la quartier Rouen Flaubert (1,0 km) avant de parcourir le boulevard d'Orléans et le Cours Clémenceau (1,0 km).

Les travaux d'infrastructures sur le périmètre du quartier Rouen-Flaubert étant autorisés au titre de l'opération urbaine, la réalisation du projet T5 nécessite donc :

(1) La requalification des espaces publics en vue de la desserte des quartiers Orléans et Clémenceau entre l'avenue Rondeaux et la place Carnot (1 km / 3,35 ha). Sur ce secteur, les voiries seront maintenues entre les fils d'eau existants mais feront l'objet d'un nouveau partage entre les différents modes de déplacements (vélos, Transport en Commun et VL) ; les espaces publics sont requalifiés en suivant une logique de services aux usagers, de confort urbain et de renaturation.

(2) La création d'une voie dédiée au BHNS (Ouvrage d'Art ou remblai) d'environ 250 m afin de permettre le raccordement entre la bretelle de sortie Nord du pont-Flaubert et le PEM Mont-Riboudet tout en prenant en compte les contraintes de nivellement.

Dans ce secteur, les travaux se développent majoritairement sur des délaissés routiers.



## 4.2 Objectifs du projet

Il s'agit de créer une nouvelle ligne de transport en commun, performante.

Cette ligne T5 va permettre :

- de créer une nouvelle traversée de la Seine qui va venir soulager la ligne T1 (notamment pour ses stations desservant la cité Universitaire de Mont Saint Aignan) mais aussi la station Théâtre des Arts,
  - de desservir les usagers des hangars 105 (à venir), 106, 107 et 108 qui souffrent du manque de transports en communs,
  - de desservir le nouveau quartier Rouen Flaubert dont les premières livraisons sont attendues pour fin 2023 / début 2024 (10 000 habitants et 5 000 emplois à terme),
  - de mieux desservir les quartiers Ouest, dont l'écoquartier Luciline,
  - de desservir la future gare rive gauche "Saint Sever Nouvelle Gare",
  - de développer la desserte du centre rive gauche de la ville de Rouen, les quartiers Saint Sever et Orléans, qui sont peu desservis à ce jour, notamment en développant les liaisons Est-Ouest,
  - de mieux mailler le réseau structurant avec une correspondance à Champlain avec plusieurs lignes Fast et à Joffre avec le métro,
  - permettre à toute la rive gauche de monter à Mt St Aignan sans passer par le centre rive droite .
- Les aménagements réalisés dans le cadre de la ligne T5 auront aussi vocation à renaturer la ville.

## 4.3 Décrivez sommairement le projet

### 4.3.1 dans sa phase travaux

Les travaux envisagés (y compris prévus au titre du quartier Rouen-Flaubert) sont estimés à 12 mois pour les réseaux et à 28 mois pour les infrastructures de voiries et les Ouvrages d'Arts.

Le tracé T5 sera décomposé en 3 secteurs de travaux VRD :

- Secteur 1: PEM Mont Riboudet / Pont Flaubert (travaux sous maîtrise d'ouvrage Métropole au titre du T5).
- Secteur 2 : Quartier Rouen Flaubert (travaux sous maîtrise d'ouvrage RNA au titre du projet urbain Rouen-Flaubert).
- Secteur 3 : Boulevard d'Orléans / Cours Clémenceau (les travaux de voiries resteront entre les files d'eau existants et seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage Métropole au titre du T5).

Un marché "Abris et mobilier de stations" traitera les 7 nouvelles stations.

Un marché "Espaces verts et mobilier" ainsi qu'un marché "Systèmes" seront passés pour tout le tracé T5.

L'acquisition de 14 bus articulés (18 m) avec motorisation propre (électrique) est prévue avant la mise en service.

La Métropole de Rouen souhaite une mise en service de la ligne T5 pour la fin de l'année 2025.

### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

La plateforme de la ligne T1, comprise entre le terminus Mont aux malades et le PEM Mont Riboudet, sera mutualisée avec la ligne T5 pour devenir un tronçon commun T1 / T5 (plateforme existante).

La ligne T5 sera en voirie banalisée entre le PEM Mont Riboudet et le quartier Rouen Flaubert (voirie existante sauf entre le pont Flaubert et le PEM Mont Riboudet pour le sens Sud / Nord)).

Sur le quartier Rouen Flaubert (rue Niki de Saint Phalle), le boulevard d'Orléans et le Cours Clémenceau, la ligne T5 aura sa propre voie. Le terminus de T5 se fera au niveau de la place Carnot.

La ligne T5 mesurera 7,5 km dont plus de 5 sont déjà existants.

Elle desservira 12 stations dont 7 sont à créer.

Son temps de parcours est estimé à 25 minutes, soit une vitesse de 19,05 km/h.

12 à 18 000 voyageurs/jour sont attendus sur la nouvelle ligne T5.

**4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?**

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

La réalisation des infrastructures supportant le T5 au droit du quartier Rouen Flaubert est couverte par les autorisations associées au projet urbain. Leur réalisation n'est pas questionnée par la concertation ouverte autour du projet urbain et l'actualisation de l'étude d'impact engagée par RNA.

**4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées**

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Tracé	7,5 km dont plus de 5 existants
Site propre	Plus de 6 km (seul l'accès au pont Flaubert sera en site banalisé)
Secteur Orléans - Clémenceau	1,1 km de voirie entre fils d'eau existants (maintien des alignements d'arbres)
Stations	12 dont 7 existantes
Superficie défrichée	0 Ha. Travaux en zone urbaine.

**4.6 Localisation du projet**

Adresse et commune(s)  
d'implantation

Métropole Rouen Normandie : Rouen,  
Mont-Saint-Aignan

Coordonnées géographiques<sup>1</sup>

Long. \_\_° \_\_' \_\_" \_\_ Lat. \_\_° \_\_' \_\_" \_\_

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), 9° a), 10°, 11° a) et b), 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. 0 1° 0 7' 0 9 " 47 Lat. 4 9° 4 6 ' 5 9 " \_

Point d'arrivée :

Long. 0 1° 0 9 ' 1 9 " 11 Lat. 4 9° 4 3 ' 3 4 " 7

Communes traversées :

76 130 Mont Saint Aignan  
76 000 Rouen

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui ☐

Non ☒

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui ☐

Non ☐

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

<sup>1</sup> Pour l'outre-mer, voir notice explicative



## 5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère de l'environnement vous propose un regroupement de ces données environnementales par région, à l'adresse suivante : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Les-donnees-environnementales-.html>.

Cette plateforme vous indiquera la définition de chacune des zones citées dans le formulaire.

Vous pouvez également retrouver la cartographie d'une partie de ces informations sur le site de l'inventaire national du patrimoine naturel (<http://inpn.mnhn.fr/zone/sinp/espaces/viewer/>).

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le Plan de Prévention du Bruit de l'agglomération rouennaise a été approuvé en octobre 2014. La cartographie du bruit a été mise à jour en mars 2021. le nouveau PPB doit être approuvé début 2022.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Abords de l'Hôtel du Département, MH. Abords des immeubles du quai du Havre, MH. Abords du château d'eau marégraphe, MH. Abords de l'église Saint-Thomas du Mont aux Malades, MH (ligne existante). Passage dans le site classé du fond du val (ligne existante).

Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PPRI Vallée de la Seine : Boucle de Rouen approuvé le 20/04/2009, modifié le 3/04/2013.  PPRI du bassin versant du Cailly, de l'aubette et du robec prescrit le 29/12/2008.  PPRT de la ZIP du site de Lubrizol de Rouen approuvé le 31/03/2014.  PPRT de la ZIP de Petit et Grand Quevilly, approuvé le 25/01/2018.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le sujet des sites et sols pollués se concentre sur le secteur du quartier Rouen Flaubert ; opération qui supporte la réalisation des infrastructures dédiées au T5. La prise en compte de ces enjeux est prévue au titre des autorisations actuelles et la qualité des matériaux sera intégrée aux études de conception et aux marchés de travaux prévus à ce titre.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Site du fond du val (voie déjà existante sur le tracé de la ligne T1, pas de modification).
<b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Lequel et à quelle distance ?</b>
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Boucle de la Seine aval (5,7 km). Boucle de la Seine amont - coteaux de Saint-Adrien (4,8 km).
D'un site classé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Site classé du fond du val (traversée). Site classé de la Côte Sainte Catherine (1,15 km de la place Carnot).



## 6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

### 6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	S'agissant des secteurs restant à aménager, et en excluant les infrastructures projetées au droit du quartier Flaubert qui supporteront à terme le T5, des levés topographiques seront réalisés pour appréhender plus finement les travaux de nivellement et estimer les volumes en déblais remblais. L'objectif étant, notamment pour la section av. Rondeaux / place Carnot, de maintenir les niveaux des voiries existantes.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	S'agissant des secteurs restant à aménager, et en excluant les infrastructures projetées au droit du quartier Flaubert qui supporteront à terme le T5, des levés topographiques seront réalisés pour appréhender plus finement les travaux de nivellement et estimer les volumes en déblais remblais. L'objectif étant, notamment pour la section av. Rondeaux / place Carnot, de trouver un équilibre entre les remblais et les déblais et de favoriser le recyclage de matériaux sur site pour éviter la consommation de ressources naturelles.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'objectif de la ligne T5 est de s'inscrire dans les emprises des voiries existantes et de limiter au maximum son impact sur l'environnement. Sur le périmètre Rouen-Flaubert, seul espace de création de voies nouvelles, les études réalisées prennent déjà en compte les enjeux écologiques. Les infrastructures supportant le T5 ont été autorisés en conséquence.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le tracé du T5 emprunte des voiries existantes ou des voiries à créer dans un secteur de friches industrielles et portuaires en reconversion (ecoquartier Rouen Flaubert).
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'itinéraire emprunté par le T5 circule à proximité du site classé Lubrizol et des silos Robust qui disposent d'un PPRT. En revanche, il ne recoupe pas le périmètre d'aléa de ces deux sites. Le centre de Rouen est dans le PPI de Borealis mais pas dans son PPRT.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le tracé T5 est en partie dans une zone visée par le PPRI "Vallée de la Seine Boucle de Rouen". Il s'agit de la section empruntant les infrastructures développées dans le quartier Rouen Flaubert conçu et autorisé en prenant en compte cette contrainte.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La ligne T5 a vocation à limiter les déplacements en voitures en facilitant le report modal (limitation des voies de circulation et du stationnement avec la mise en service en parallèle d'un Transport en Commun en Site Propres, performant) et à favoriser les modes doux (trottoirs plus confortables et aménagements cyclables). Les études de circulation associées montrent que le projet à une incidence limitée en termes de report de circulation.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Le projet engendrera des nuisances sonores en phase chantier, notamment dans le secteur Orléans-Clemenceau. Le bruit fera l'objet de prescriptions spécifiques dans les marchés de travaux. En phase exploitation, l'apaisement de la circulation automobile et les choix matériels opérés par la Métropole (T5 sera équipée de bus électrique) vont plutôt en faveur d'une amélioration de la situation autour du projet et n'engendrent pas de dégradation dans les zones de report de circulation.



	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Les travaux pourront engendrer des désagréments olfactifs temporaires (notamment pour la réalisation des revêtements). Toute disposition permettant de limiter la gêne occasionnée sera envisagée. En exploitation, les choix matériels opérés par la Métropole (bus électriques) permettent d'éviter les rejets atmosphériques liés aux véhicules et les nuisances olfactives associées.
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Les travaux, notamment associés aux démolitions de structures, aux terrassements et aux réseaux pourront temporairement engendrer des vibrations. Ce point fera l'objet d'une expertise spécifique dans les études géotechniques pour éviter la dégradation des constructions environnantes. Toute disposition permettant de limiter la perception des phénomènes vibratoires sera envisagée. Le projet ne devrait pas engendrer de problèmes vibratoires en exploitation.
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Lors des études AVP une optimisation de l'éclairage public pourra être recherchée selon les secteurs et l'âge des équipements existants afin d'en limiter l'impact sur l'environnement.
<b>Emissions</b>	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les travaux pourront engendrer des rejets atmosphériques en liens avec les engins et procédés. Toute disposition permettant d'éviter et ou de réduire ces rejets sera envisagée. En exploitation, les choix matériels opérés par la Métropole (bus électriques) permettent d'éviter les rejets atmosphériques liés aux véhicules.
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des effluents ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	



<b>Patrimoine / Cadre de vie / Population</b>	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le tracé du T5 reprend des axes déjà existants. Les réaménagements de voiries chercheront à mettre en valeur le patrimoine historique, notamment Le Cours Clémenceau, longeant l'Hôtel du Département, Monument Historique récemment inscrit.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Travaux en zone urbaine dense.

**6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?**

Oui ☒ Non ☐ Si oui, décrivez lesquelles :

Le quartier Rouen Flaubert a fait l'objet de diverses études environnementales préalables, d'une Etude d'Impact et d'un Dossier Loi sur L'eau dans le cadre de la création et de la réalisation de la ZAC Rouen Flaubert.

L'ensemble des études menées sur le quartier Rouen Flaubert intègre le tracé de la ligne BHNS T5, depuis l'origine du projet (sur le plan structurel et fonctionnel).

De ce fait, les incidences cumulées avec le projet Rouen-Flaubert sont déjà évaluées dans les dossiers relatifs à l'opération urbaine ; cette analyse ne démontrait pas de dégradation excessive de l'environnement par cumul des incidences individuelles des projets.

Au contraire, le projet T5 est favorable au développement d'une offre alternative à la voiture sur le territoire et répond, à ce titre, aux enjeux d'écocomobilité porté pour le quartier Rouen-Flaubert.

**6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?**

Oui ☐ Non ☒ Si oui, décrivez lesquels :



**6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :**

Le projet T5 est situé en zone urbaine. L'objectif recherché par la Métropole est d'utiliser au maximum les voiries existantes afin d'avoir le moins d'impact possible sur l'environnement. Pour les espaces requalifiés dans le secteur Orléans Clemenceau (non couvert par les autorisations accordées au titre du quartier Flaubert), les études de circulation et acoustique réalisées ne révèlent pas d'incidence significative et le projet poursuit un objectif d'amélioration qualitative notamment sur le sujet de la nature en ville. L'impact environnemental ponctuel engendré par les travaux fera l'objet d'une attention toute particulière.

La Métropole a fait le choix d'une motorisation électrique pour l'acquisition des 14 BHNS qui circuleront sur T5.

La ligne T5 est un élément clés de la modification de la mobilité tel que prévu dans le PCAET Métropolitain avec pour objectif d'atteindre en 2030 les parts modales suivantes :

-TC : 14 %

-Marche à pied : 32 %

-Vélo : 5%

-VP : 47 %

-Autres : 2 %

### 7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Sur les 7,5 km du tracé T5 seul près de 2,25 km vont faire l'objet de travaux de VRD, le reste n'étant qu'une utilisation de la voirie existante (plateforme T1 et voirie pont Flaubert). Parmi ces travaux, 1 km sont réalisés au titre des autorisations accordées à l'opération d'aménagement du quartier Rouen Flaubert, et les autres (1,25 km) vont consister à repartager les usages (vélos, Transports en commun et voitures) entre les fils d'eau. Il n'est pas envisagé d'abattage d'arbres.

Les marchés d'études et travaux vont intégrer les dernières réglementations issues de la mise à jours des CCAG Prestations Intellectuelles et Travaux, ainsi que des clauses de valorisation de matériaux sur site et permettant d'éviter ou réduire les incidences liées au chantier. Dès sa mise en service la ligne T5 favorisera un report modal positif à l'échelle du territoire et pour ces habitants. Son évaluation environnementale ne nous semble donc pas nécessaire.

### 8. Annexes

#### 8.1 Annexes obligatoires

Objet	
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - <b>non publié</b> ; <input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ; <input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ; <input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ; <input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ; <input type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets. <input type="checkbox"/>



## 8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
Une note d'accompagnement générale est jointe au présent CERFA de manière à expliciter plus précisément les enjeux et réponses apportées par le projet de création de la ligne T5.

## 9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

☐

Fait à

Rouen

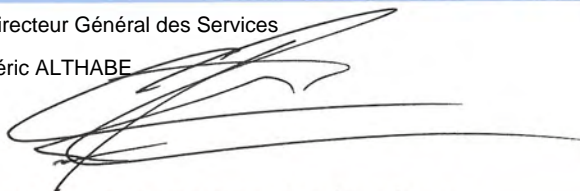
le,

11/02/2022

Signature

Le Directeur Général des Services

Frédéric ALTHABE



Insérez votre signature en cliquant sur le cadre ci-dessus

