

Proposition de Sabine concernant le projet de réaménagement du Pont Corneille

28 novembre 2023

Lors d'une réunion de concertation le 21 septembre 2023, la Métropole a présenté un projet de réaménagement du Pont Corneille, dont l'enjeu est de proposer un accès automobile à l'île Lacroix depuis la rive droite.

Il y est proposé d'opérer une redistribution des voies en attribuant :

- une voie de circulation générale au sens nord->sud
- 2 voies de circulation générale au sens sud->nord

Seraient maintenues les deux voies bus-vélo avec une largeur légèrement réduite.

Une redistribution des voies placeraient les voies bus-vélo à l'extérieur de la chaussée à proximité immédiate du trottoir où seraient positionnés les quais des arrêts de bus. Les voies de circulation générales seraient quant à elles positionnées au centre de la chaussée.

Il est proposé d'ajouter des pistes cyclables monodirectionnelles de chaque côté sur les trottoirs le long du garde-corps, le reste du trottoir étant dévolu aux piétons.

Suite à cette réunion, l'association Sabine s'était engagée à adresser ses propositions.

Dans le projet de plan de mobilité 2035 de la Métropole adopté récemment, il est envisagé une évolution des parts modales des différents mode de transport à échéance 2035 faisant passer à Rouen la marche de 30 % à 36 %, le vélo de 2 % à 12 %, les transports en commun de 23 % à 28 %, la voiture individuelle de 45 % à 24 %.

Place des transports en commun

Lors de la réunion du 21 septembre, M. Tisserand a souligné le caractère stratégique du pont Corneille pour les transports en commun de l'agglomération.

Les évolutions visées de part modale vélo (multiplication par 5 ou 6) et du trafic des bus notamment pour la liaison avec la future gare Saint-Sever risquent de rendre très difficile à terme la mixité vélo-bus sur le pont Corneille.

Par ailleurs, l'attractivité des modes de transports en commun est directement liée à son efficacité. Ils auraient tout à gagner à disposer de voies de circulation dédiées, libérées d'un flux cycliste voué à augmenter fortement lui aussi.

Place des piétons

Alors que le plan de mobilité de la Métropole vise une augmentation de la part modale liée à la marche et qu'en outre le flux piéton sur le pont Corneille augmentera considérablement du seul fait de l'installation de la gare Saint-Sever, réduire l'espace actuellement dévolu aux piétons paraît contreproductif.

Place des vélos

A. Un aménagement séparé de la voie bus. La qualité des infrastructures cyclables est un des leviers les plus efficaces pour favoriser l'usage du vélo aussi bien pour un usage du quotidien que pour une pratique de loisir. Ces infrastructures doivent en particulier offrir efficacité, sécurité, confort, selon des critères qui ont été votés à l'unanimité dans le Plan Vélo de la Métropole Rouen Normandie. Le pont Corneille, traversée cyclable de la Seine la plus amont dans la Métropole après les ponts liant Oissel à Tourville-la-Rivière, constitue un des tronçons de l'itinéraire 1 du Réseau Express Vélo de la Métropole. D'après le Plan Vélo de la Métropole, l'aménagement privilégié de ce réseau est la piste cyclable séparée de la circulation motorisée.

Selon les données disponibles sur l'open data de la Métropole sur la fréquentation des aménagements cyclables, les comptages vélo sur le pont Corneille sont de l'ordre de 2500 à 4000 vélos par jour (les chiffres qui nous ont été communiqués en réunion étaient bien inférieurs), ce qui en fait le point de comptage le plus fréquenté de la Métropole. Vu l'augmentation de la part modale vélo souhaitée et l'installation future de la gare Saint-Sever, ces chiffres sont amenés à augmenter très significativement.

Lors de la réunion, M. de Gentil-Baichis, élu de la ville de Rouen chargé de la politique cyclable a manifesté sa volonté de proposer aux cyclistes des aménagements cyclables accessibles et sécurisés (notamment pour les cyclistes débutants, les familles avec enfants, etc.) ambition qui n'est pas compatible avec une voie bus-vélo. De plus, comme indiqué précédemment, l'augmentation des flux cycliste et bus rendra difficile leur cohabitation et pourrait réduire l'efficacité de cette voie, à la fois pour les transports en commun et les cyclistes. **Pour toutes les raisons évoquées, nous soutenons donc l'idée de la création d'une piste cyclable séparée de la voie bus.**

B. Dimensionnement et positionnement de l'aménagement cyclable. Rappelons les largeurs d'aménagement préconisées par le CEREMA en fonction des flux cyclistes ciblés (et non constatés) :

- 2m minimum jusqu'à 1500 cyclistes (par sens) et 2,5m au-delà pour les pistes unidirectionnelles,
- 3,5 m minimum jusqu'à 3000 cyclistes (deux sens confondus) et 4m minimum au-delà pour les pistes bidirectionnelles.

Le régime proposé aux cyclistes dans le projet consiste à maintenir une voie bus-vélo réduite, pour les cyclistes les plus aguerris, en complément de pistes cyclables unidirectionnelles bilatérales de

2m, destinées aux moins aguerris. Ces pistes seraient situées en limite de garde-corps sur l'actuel trottoir, avec l'impossibilité technique de démarquer nettement l'aménagement cyclable du cheminement piéton. Ce régime ne nous paraît pas pertinent à plusieurs titres :

- tout d'abord car cette situation, très documentée et dont on a un exemple sur les quais hauts rive droite à Rouen, est source de conflits d'usage entre piétons et cyclistes,
- ensuite, car du fait de ce risque de conflits et du sous-dimensionnement des pistes proposées (par rapport aux chiffres de 2023 et au sens des recommandations du CEREMA), les cyclistes risquent de s'en détourner et de sur-utiliser la voie bus-vélo (réduite par rapport à l'existant). L'efficacité de cette voie mixte risque à nouveau d'en être dégradée, et une forte cohabitation dans ces conditions risque d'être moins légitime auprès des conducteurs de bus, du fait de l'existence d'un aménagement cyclable dédié.

En bref, le fait de maintenir ouverte la voie bus-vélo ne doit pas pallier des défauts de conception des pistes cyclables projetées. Nous soutenons l'idée de pistes dont les dimensions et le confort d'usage les rendraient attractives pour tous les usagers cyclistes. C'est seulement dans ces conditions que la voie-bus vélo peut éventuellement servir de complément.

Place de la voiture

Dans son guide « Rendre sa voirie cyclable », le CEREMA propose d'utiliser le levier de l'adaptation du plan de circulation pour redistribuer l'espace public et proposer des itinéraires favorables au vélo. La Métropole reprend dans son plan de mobilité 2035 le principe d'accorder sa juste place à chaque mode de déplacement. Sabine propose de s'emparer du levier qu'offre l'adaptation du plan de circulation pour mettre en œuvre ce principe de la façon suivante sur le projet de réaménagement du Pont Corneille.

Un des enjeux du projet est de permettre la liaison automobile entre l'île Lacroix et chacune des rives, tout en interdisant le trafic automobile de transit entre les deux rives, celui-ci pouvant s'effectuer notamment par les ponts Mathilde et Guillaume le Conquérant. Cette restriction par rapport à la situation actuelle réduirait mécaniquement les flux automobiles et donc le besoin d'espace dédié à la circulation.

En réunion, il nous a été annoncé un comptage de 12000 véhicules par jour entre l'île Lacroix et la rive droite. Nous n'avons pas été destinataires des comptages concernant les véhicules entrant et sortant de l'île Lacroix, mais on peut penser qu'allouer une voie de circulation à chaque sens de circulation (entrée et sortie de l'île Lacroix) peut alors s'avérer suffisant.

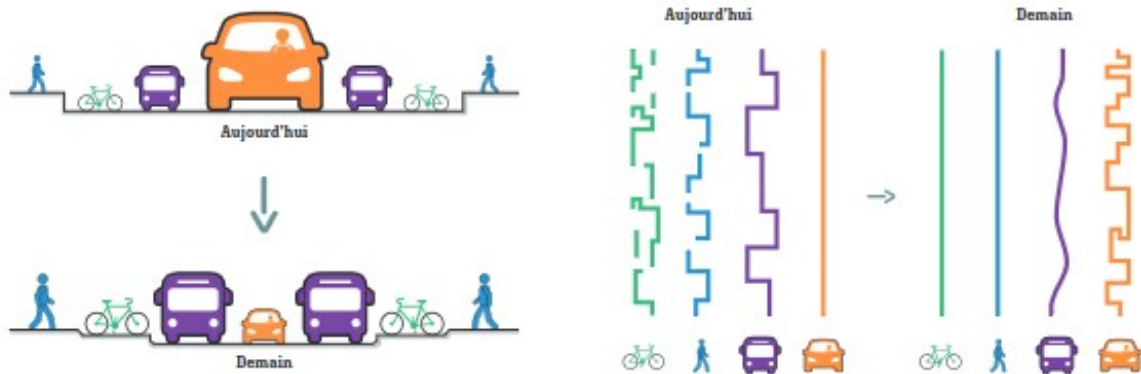


Figure extraite du document « Stratégie du plan de mobilité 2035 de la Métropole Rouen Normandie, chapitre leviers stratégiques du PDM page 24 »

Synthèse de la proposition de Sabine

Dès lors, Sabine propose de ne pas obérer les velléités d'orienter les parts modales fixées par le plan de mobilité 2035 de la Métropole Rouen Normandie en :

- ne réduisant pas l'espace actuellement dévolu au piéton ;
- adaptant le plan de circulation de la ville de sorte à permettre la desserte automobile de l'île Lacroix par chacune des rives et à bloquer les transits entre les deux rives par le pont Corneille avec l'allocation d'une voie de circulation à chacun des sens de circulation ;
- positionnant des voies de circulation à l'usage exclusif des transports en commun ;
- favorisant la pratique du vélo en réalisant des pistes cyclables dimensionnées en cohérence avec le flux visé, respectant les préconisations du plan vélo de la Métropole pour un aménagement du réseau express vélo via un aménagement cyclable séparé physiquement des autres modes. Celui-ci peut consister en une piste bidirectionnelle (voir coupe suivante) ou en pistes unidirectionnelles bilatérales, du moment que l'aménagement ne change pas de type le long de l'axe rue de la République-pont Corneille-avenue Champlain.

