



# Sabine, l'asso vélo de Rouen

membre de la FUB

12 rue du contrat social 76000 Rouen

<https://sabinerouenvelo.org/>

courriel : [rouensabine@fub.fr](mailto:rouensabine@fub.fr)

Rouen, le 17 février 2024

Lettre ouverte à

Monsieur le Président de la Métropole Rouen Normandie, Maire de Rouen

Le 21 septembre dernier, les services de la Métropole présentaient aux associations de promotion du vélo **un projet d'aménagement de l'espace sur le pont Corneille** qui doit s'opérer à l'occasion d'importants travaux de maintenance sur l'ouvrage. Les mesures marquantes de ce projet consistent à rétablir une desserte automobile de l'île Lacroix depuis la rive droite, tout en interdisant le transit direct de la rive droite vers la rive gauche. Le projet présenté comportait également la création de deux pistes cyclables monodirectionnelles positionnées sur l'actuel espace dévolu au cheminement piéton, outre le maintien pour les cyclistes de la possibilité de circuler sur les voies dédiées aux transports en commun.

Comme elle s'y était engagée, suite à la réunion, **Sabine transmettait aux services de la Métropole une proposition alternative**. L'essentiel de l'argumentaire de cette proposition reposait sur le Plan de Mobilités 2035 de la Métropole actuellement en cours de définition et dont les principes ont été votés à l'unanimité en conseil métropolitain. Plus précisément, nous reprenions les objectifs d'évolution de part modale des différents moyens de transport favorables aux mobilités actives et au transport en commun avec une réduction du trafic automobile que la Métropole s'est elle-même fixée ainsi que la nécessité pour y parvenir de redistribuer l'espace public.

Ainsi notre proposition ambitionnait

- **de ne pas réduire l'espace actuellement dévolu aux piétons,**
- **de proposer des voies à l'usage exclusif des bus susceptibles d'améliorer le service en réduisant l'actuel conflit d'usage avec les cyclistes,**
- **de proposer des pistes cyclables séparées des autres flux, conformes aux exigences du Réseau Express Vélo dont le pont Corneille est un des tronçons, exigence qui permet aux cyclistes d'évoluer efficacement et en sécurité,**
- **de ramener à 2 voies l'espace dédié à la circulation générale et, afin de réduire le flux automobile, d'interdire les transits d'une rive à l'autre dans les deux sens de circulation tout en maintenant la possibilité de desserte de l'île Lacroix par chacune des deux rives.**

Vous pourrez retrouver cette proposition sur notre site internet :

<https://sabinerouenvelo.org/2023/11/projet-damenagement-du-pont-corneille/>

Lors d'une nouvelle réunion qui s'est tenue le 9 février, les services de la Métropole ont présenté aux associations le résultat d'une simulation de trafic d'un scénario où seules deux voies seraient dédiées au trafic motorisé, où les trottoirs seraient maintenus à l'usage exclusif des piétons et incluant des pistes cyclables séparées des espaces piétons et voies de bus. Les résultats de cette étude font apparaître, selon les services de la Métropole, des risques de congestion du trafic allant jusqu'à bloquer les voies TEOR des rues du Général Leclerc et Alsace-Lorraine, aux heures de pointe. Les résultats de cette étude conduisaient la Métropole à abandonner le scénario testé dans

cette simulation et à revenir au scénario initial.

**L'association Sabine regrette le choix opéré par la Métropole** considérant qu'il est en totale opposition avec les principes de rééquilibrage de l'espace public comme instrument pour atteindre les objectifs de part modale favorables aux mobilités actives et aux transports en commun au détriment de l'automobile. La Métropole est ainsi en contradiction avec ce qu'il convient de faire et ce qu'elle s'est elle-même fixé. **Nous refusons notamment le positionnement des pistes cyclables sur les trottoirs.** En effet, nous refusons que les aménagements cyclables soient déployés au détriment de l'espace actuellement dévolu aux piétons. Ce type d'aménagement contreproductif, car créant du conflit d'usage entre piétons et cyclistes, a notamment été déployé durant la mandature précédente (quais hauts rive droite, avenue de Bretagne). Nous avons espéré ce temps révolu.

**Les simulations de trafic qui nous ont été présentées l'ont été sur la base d'un trafic automobile identique à celui constaté actuellement. Or, cette hypothèse ne nous semble pas valide.** D'une part, la Métropole vise elle-même une réduction de la part modale automobile, actuellement de 45 %, à 24 % à échéance 2035. D'autre part, les travaux qui vont s'opérer pendant plus de deux ans sur le pont Corneille vont impacter fortement le trafic, ce qui est susceptible de faire évoluer de façon substantielle les habitudes de trajet avec potentiellement le choix d'itinéraires alternatifs, des modifications de mode de transport pour une partie de la population en transit sur ce secteur, voire une évaporation du trafic comme il a pu être constaté lors de l'épisode ayant conduit à la fermeture du pont Mathilde. **Proposer à l'issue de cette phase de travaux de deux ans, une infrastructure venant réinstaller le volume de trafic automobile actuellement constaté serait aberrant et en opposition avec les objectifs du Plan des Mobilités.** La Métropole raterait alors une opportunité de peser sur les parts modales dans le sens souhaité.

Enfin, nous regrettons vivement que notre proposition consistant à couper le transit automobile entre les deux rives dans les deux sens de circulation, tout en maintenant la desserte de l'île Lacroix et en reportant le trafic actuel vers les ponts plus routiers (pont Mathilde, pont Guillaume-le-Conquérant) afin de consacrer l'essentiel du pont Corneille aux transports en commun et aux mobilités actives, nous regrettons que cette proposition n'ait pas été entendue par la Métropole et qu'elle n'ait pas donné lieu à une simulation de trafic.

En résumé, alors que le secteur des transports est, avec plus de 30 % des émissions de gaz à effet de serre dont plus de la moitié incombe à l'automobile, le principal contributeur au niveau national du dérèglement climatique, alors que les objectifs fixés par le Plan des Mobilités de la Métropole pour réduire la pollution et le coût du transport sont unanimement salués, nous constatons que le projet proposé de réaménagement du pont Corneille vient en totale contradiction avec ces objectifs, qu'il manque cruellement d'ambition sur la place à donner aux mobilités alternatives à l'automobile, qu'il laisse passer une trop belle opportunité de faire de ce lieu emblématique liant les deux rives l'affirmation de ce que doit être le monde d'après.

**Nous appelons la Métropole, signataire du Manifeste « Ville apaisée, Quartiers à vivre » à renoncer au projet du pont Corneille tel qu'il nous a été présenté, à construire un projet qui soit cohérent avec les objectifs du Plan des Mobilités, un projet à la hauteur de l'urgence climatique que la Métropole a décrétée.**

**Nous appelons la Métropole à traduire ses mots en actes.**