

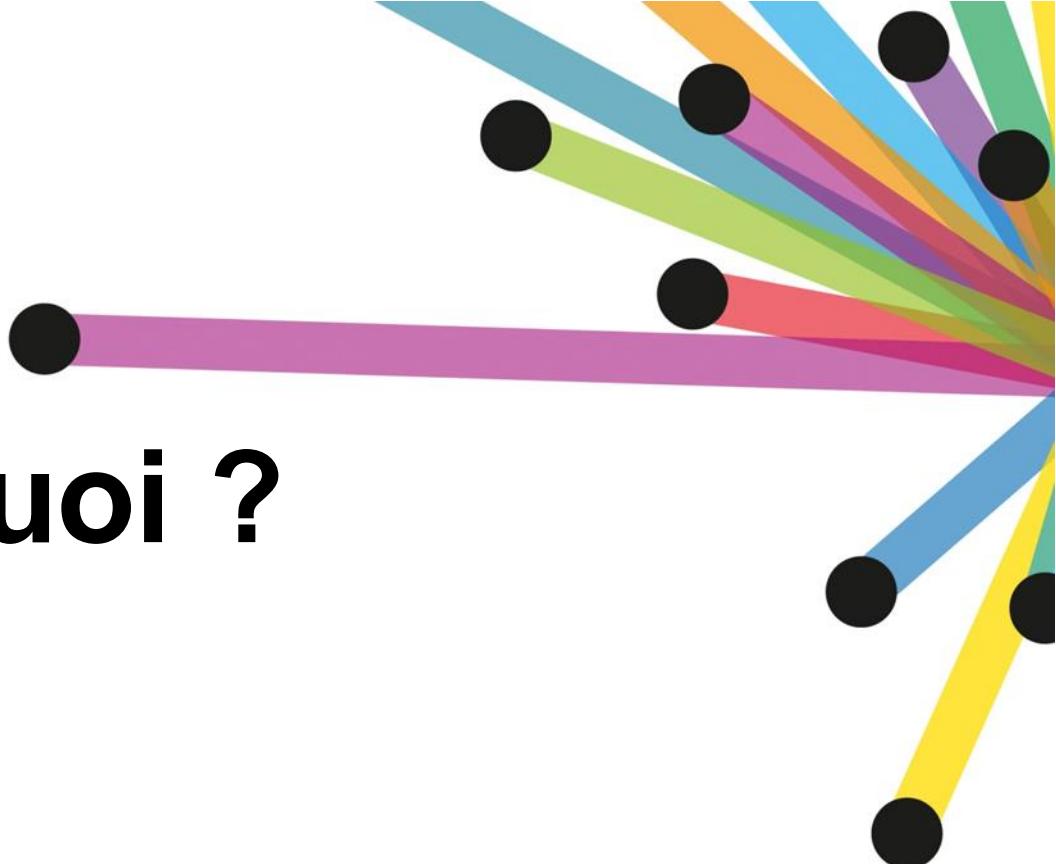
# Pont de pierre

*Réservation du pont de pierre  
aux vélos, piétons et transports en commun*

à partir du 1<sup>er</sup> août 2017



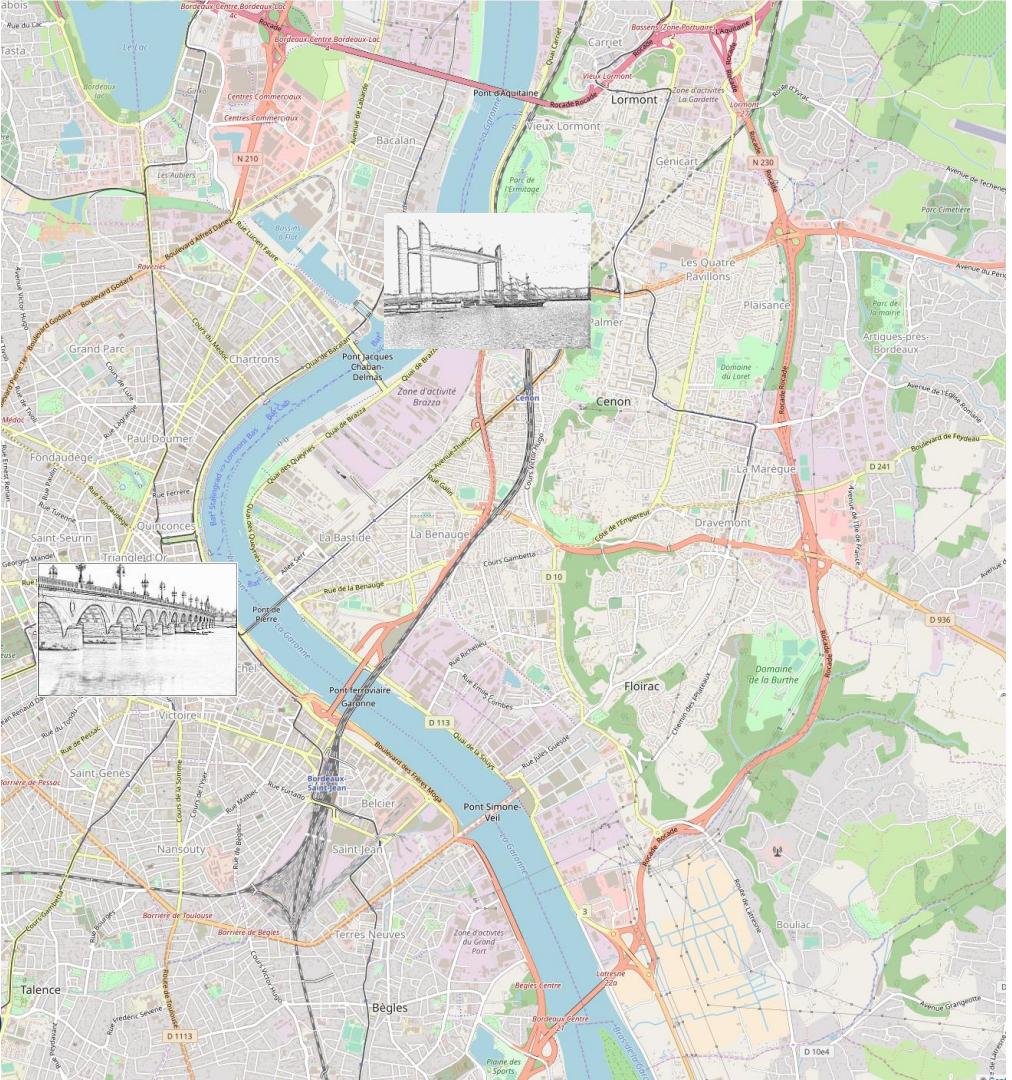
# Pourquoi ?



# Point de départ - un nouveau pont sur la Garonne en 2013

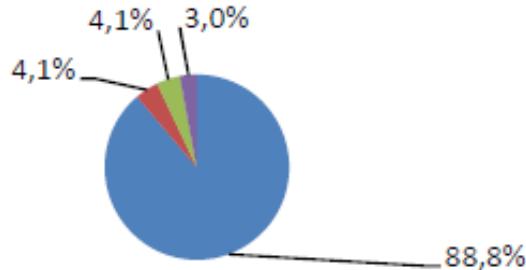
## Bordeaux – les franchissements de la Garonne

- **3 ponts urbains**
  - **Le pont Jacques Chaban-Delmas (2013)**
  - **Le pont de pierre (1822)**
  - **Le pont Saint Jean (1965)**
- **2 ponts autoroutiers**
  - **Le pont d'Aquitaine (1967)**
  - **Le pont François Mitterrand (1993)**
- **Un 4<sup>ème</sup> pont urbain en construction**
- **Un pont ferroviaire (2008)**
- **Une passerelle Eiffel désaffectée depuis 2008 (1860)**

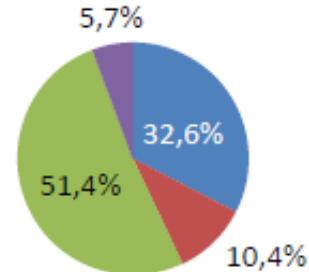


# Le pont de pierre : un pont multimodal

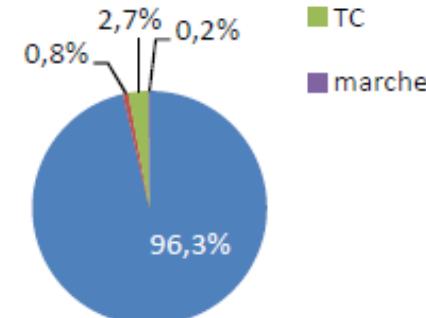
- Un usage très différent des autres ponts urbains,
- Avant sa réservation, moins du tiers des usagers du pont étaient des automobilistes.



Pont Chaban



Pont de Pierre



Pont Saint Jean

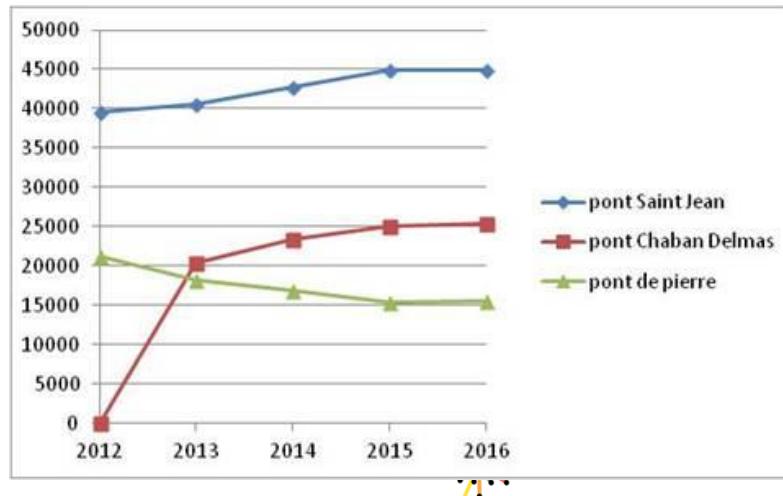
# La baisse du trafic routier sur le pont

Baisse de 30% du trafic routier depuis 2012.

Une fréquentation routière représentant moins de 5% des franchissements routiers de la Garonne avec un usage :

- soit pour des déplacements très courts,
- soit par des véhicules venant de très loin dont l'itinéraire « normal » pour leur trajet devait emprunter le pont Saint Jean.

... et des réserves de capacité sur le pont Saint Jean en heures de pointe.



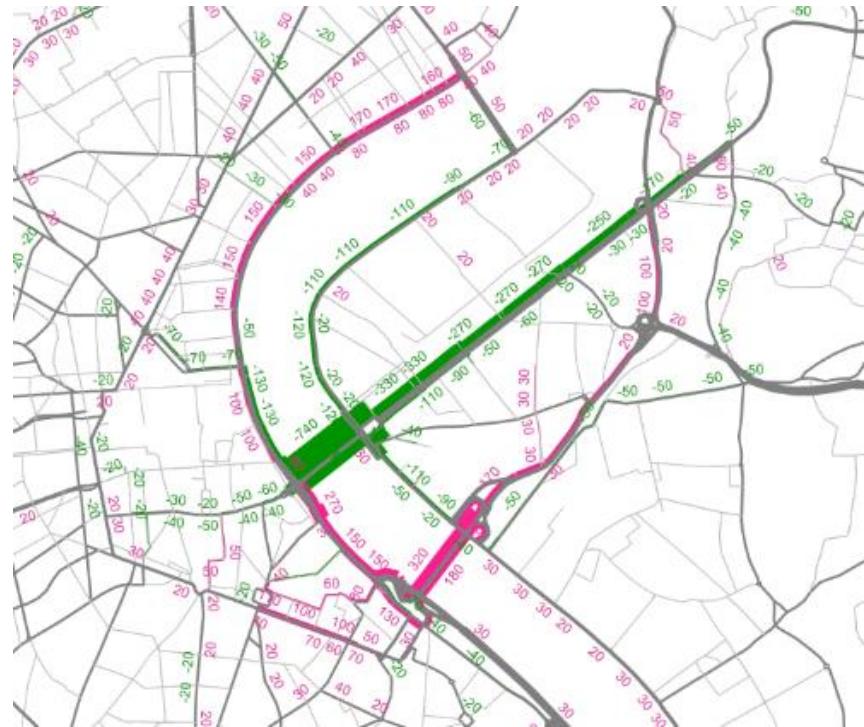
# Une cohabitation difficile entre le tramway et la circulation routière

- Pont de pierre – un des principaux bouchons de l'agglomération,
- 2 lignes de tramway avec une fréquence de 3 minutes en heures de pointe -*soit un tramway toutes les 45 secondes*- limitant les temps de vert au feu en sortie de pont pour les véhicules.
- Une exploitation des tramways perturbée par les flux routiers.

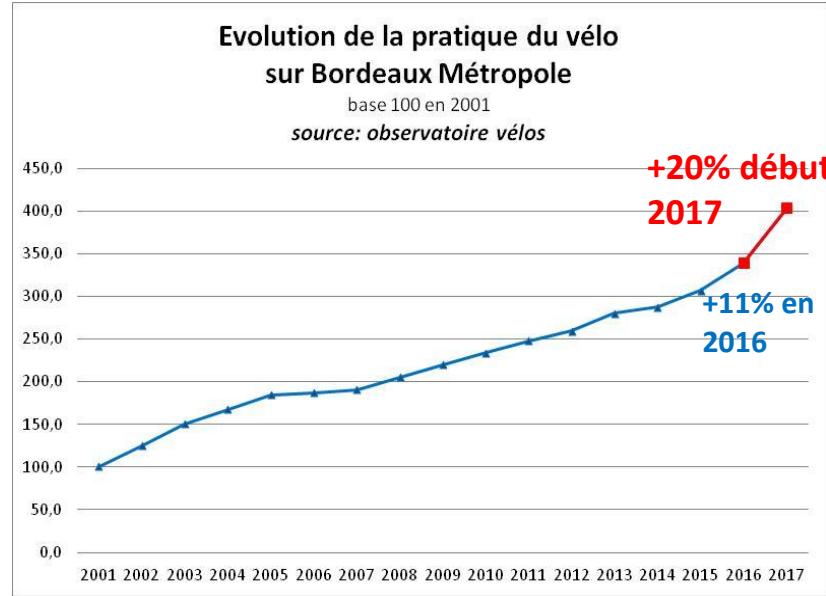


# Des évaluations a priori prédisant des effets très positifs sur le report modal

- Un réel report modal attendu (TC et vélos) :
  - 40% des usagers voiture du pont de pierre changent de mode,
- une baisse importante de la circulation sur l'avenue Thiers,
- des hausses mesurées sur l'axe Joliot Curie ou sur les quais rive gauche,
- un faible impact sur le pont Jacques Chaban Delmas.



# Bordeaux – 6<sup>e</sup> ville cyclable au monde en 2017



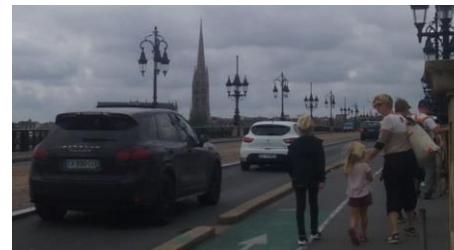
Une mixité des usages sur le trottoir conjuguée aux intensités des pratiques (piétons, joggeurs, cyclistes) générant des situations accidentogènes.

Une forte progression de la pratique du vélo sur Bordeaux Métropole

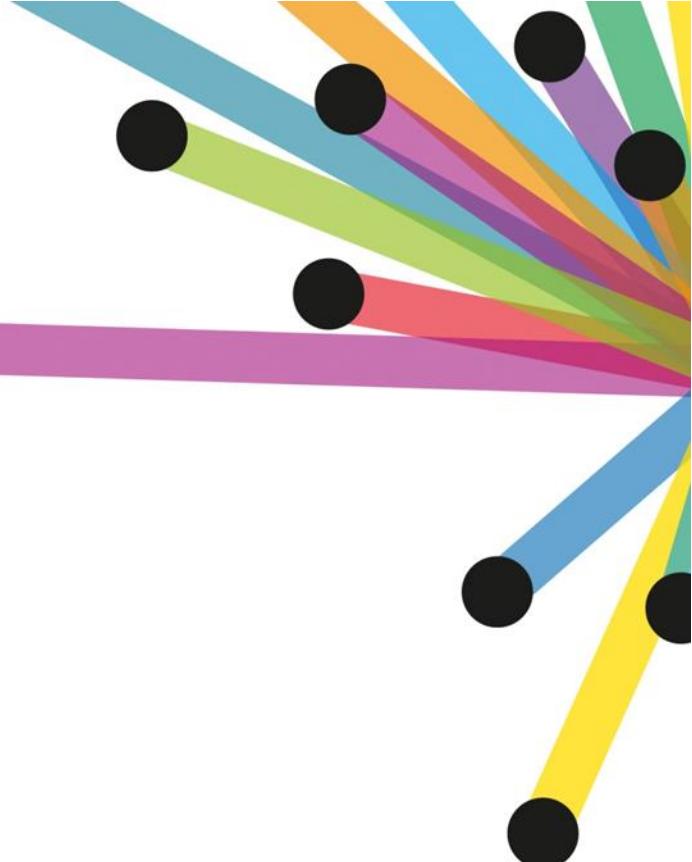
## Sur le pont de pierre:

- Plus de 7000 cyclistes par jour en 2016,
- on compte 1 vélo pour 2 voitures.

En heures de pointe, plus de cyclistes que de voitures sur le pont.

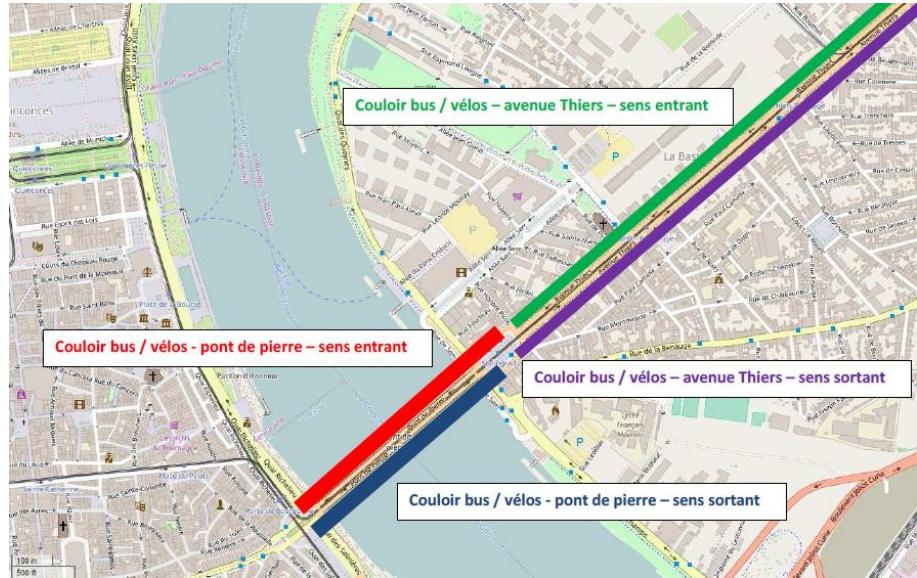
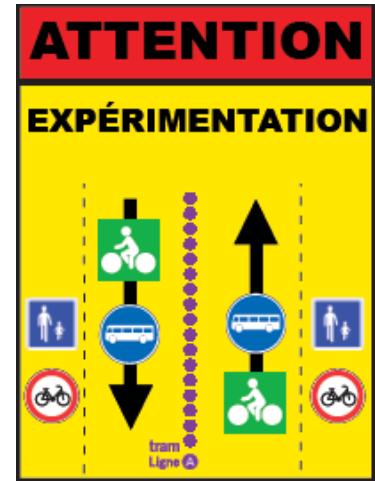


# Comment ?



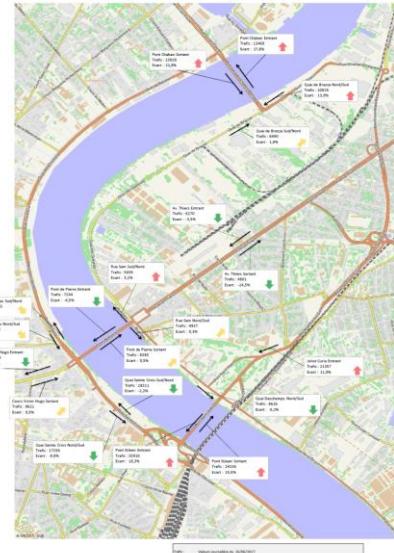
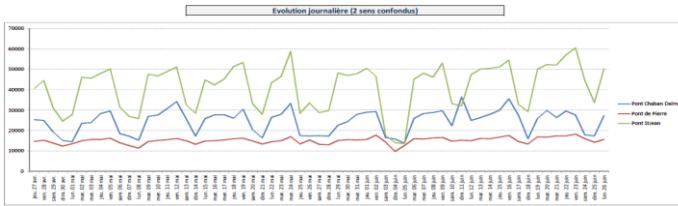
# un projet emblématique

Des aménagements simples et lisibles pour accompagner les changements de pratique efficacement.



# une mise en œuvre « progressive »

- une concertation préalable,
  - une phase d'expérimentation d'un an à partir du 1<sup>er</sup> août 2017 (*Retour à la situation antérieure possible en moins d'une semaine en cours d'expérimentation*)
    - un suivi politique (comités de pilotage),
    - un suivi technique (indicateurs de suivi, mesures d'accompagnement),
  - puis sa pérennisation en juillet 2018.



# Accompagnement et concertation

Une information importante et ciblée auprès des automobilistes:  
panneaux d'information, presse, flyers, sites web et réseaux sociaux...

Une concertation en amont et pendant l'expérimentation:

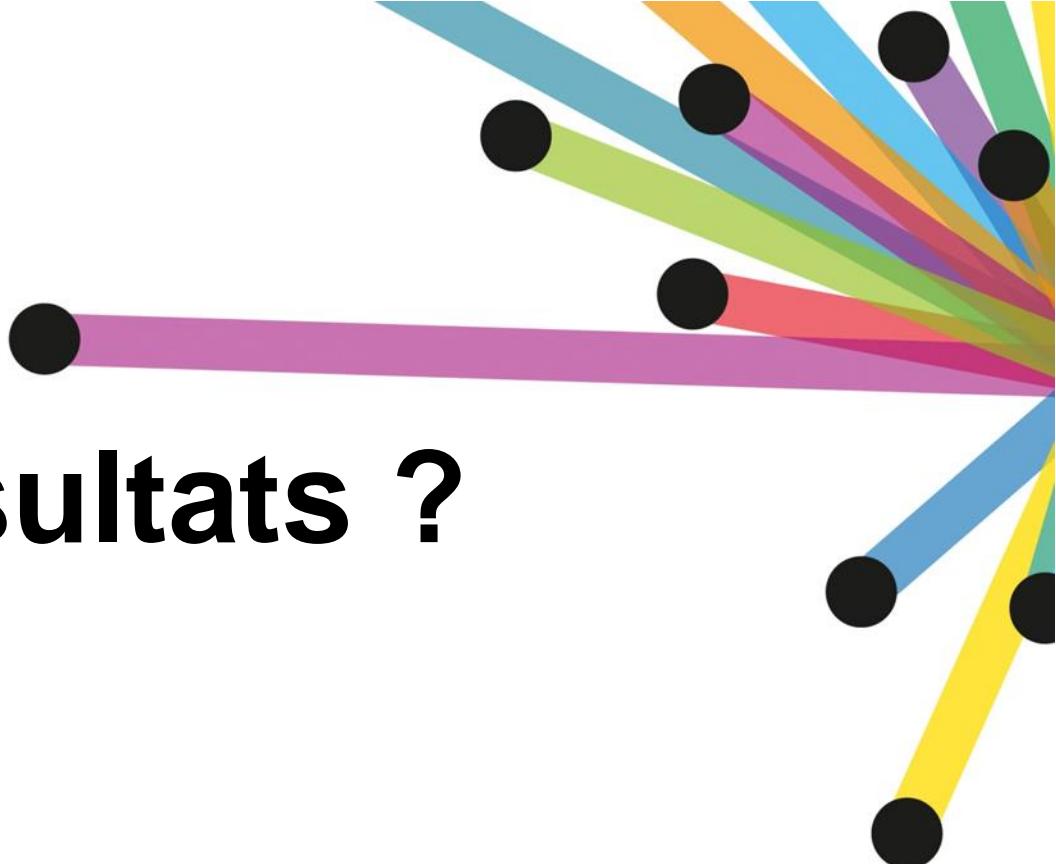
- ✓ Avec les commerçants et autres acteurs économiques (taxis, services de secours...),
- ✓ Avec les associations (piétons, cyclistes, automobilistes...),
- ✓ Avec les élus des différentes communes de la Métropole.

Des mesures d'accompagnement:

- ✓ Des actions pour les commerces (arrêts minute, animations...),
- ✓ Des actions « circulation » (adaptation des carrefours à feux, capacité des P+R, amélioration des accès aux ponts Saint-Jean et F. Mitterrand).



# Quels résultats ?



# Une nouvelle façon de vivre la ville

## Un énorme succès auprès des cyclistes et des piétons

- ✓ La tête de proue d'une Métropole et d'une ville de cyclistes

- Bordeaux, capitale du vélo en France,
- Chaque jour, 80 000 habitants de la Métropole font du vélo dont 40 000 bordelais.



- ✓ Une opération bénéfique :

- aux femmes,
- à l'ensemble des générations et catégories socio-professionnelles.



- ✓ 9 500 habitants utilisent régulièrement le pont en vélo ou à pied (de 2 à 3 fois par semaine à plusieurs fois par jour)

# Une fréquentation cycliste record sur le pont de pierre toute l'année

- ✓ Une fréquentation supérieure à 10 000 cyclistes par jour sur le pont au printemps et à l'automne.
  - ✓ Plusieurs pointes à plus de 12 000 cyclistes en juin et septembre 2018.
  
- ✓ Une hausse spectaculaire de la pratique du vélo suite à la réservation du pont:  
+20% à +40% suivant la période de l'année, soit en moyenne 1 500 à 2 000 passages à vélo en plus sur le pont par jour.



# Les piétons se réapproprient les trottoirs

Une hausse du nombre de piétons sur le pont supérieure à celle des cyclistes.



Des fréquentations pouvant dépasser les 7 000 piétons/jour,  
*auxquelles il faut ajouter 800 joggeurs/jour.*

# La fréquentation des transports progresse également

## Forte hausse de la fréquentation du tramway A

- ✓ +9% en 2017, +8% sur les premiers mois de l'année 2018,
- ✓ Un fonctionnement amélioré sur la place Bir Hakeim permettant plus de fiabilité,
- ✓ Un renforcement de l'offre pour accompagner les usages.



## Un accès à la nouvelle salle de spectacle performant

Les navettes bus « Arena » depuis la place Bir Hakeim efficaces et régulières grâce au pont de pierre sans voitures.

# Un report modal digne d'une opération de TCSP

- ✓ 11% des cyclistes et 13% des piétons sur le pont sont d'anciens automobilistes.
- ✓ 2% des cyclistes et 4% des piétons viennent du tramway et y ont été remplacés par d'anciens automobilistes

***Soit 3 150 franchissements de la Garonne en voiture évités chaque jour***

Source: enquêtes réalisées en juin 2018 auprès de plus de 1 000 cyclistes et piétons

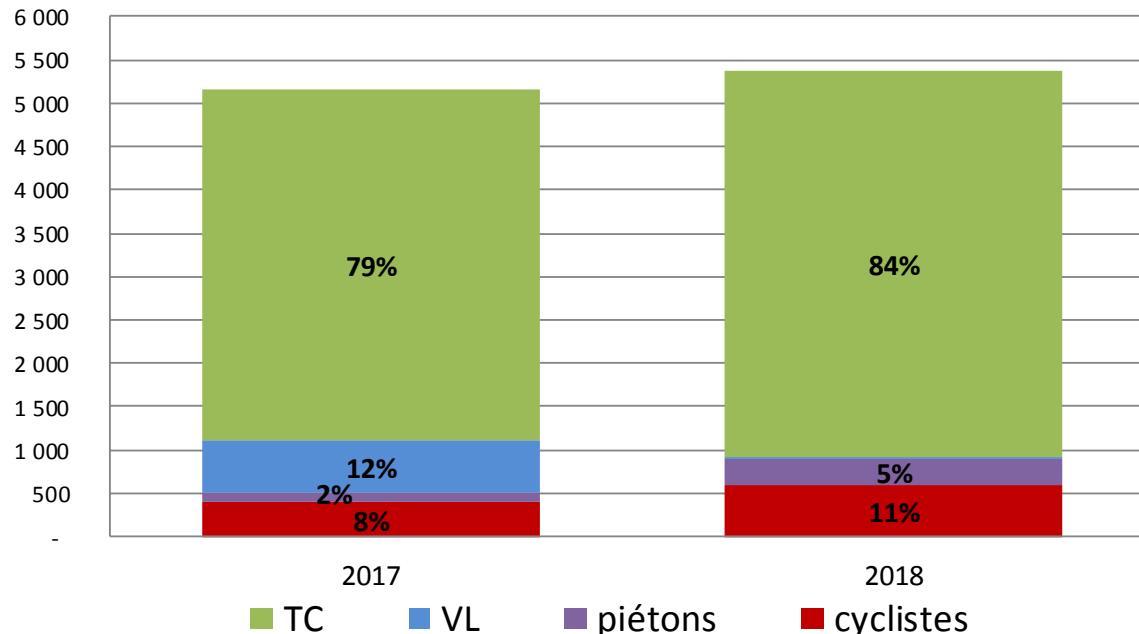


*Par ailleurs, 35% des cyclistes et 24% des piétons sur le pont font plus de vélo ou de marche qu'avant.*

# Une fréquentation globale du pont de pierre en hausse

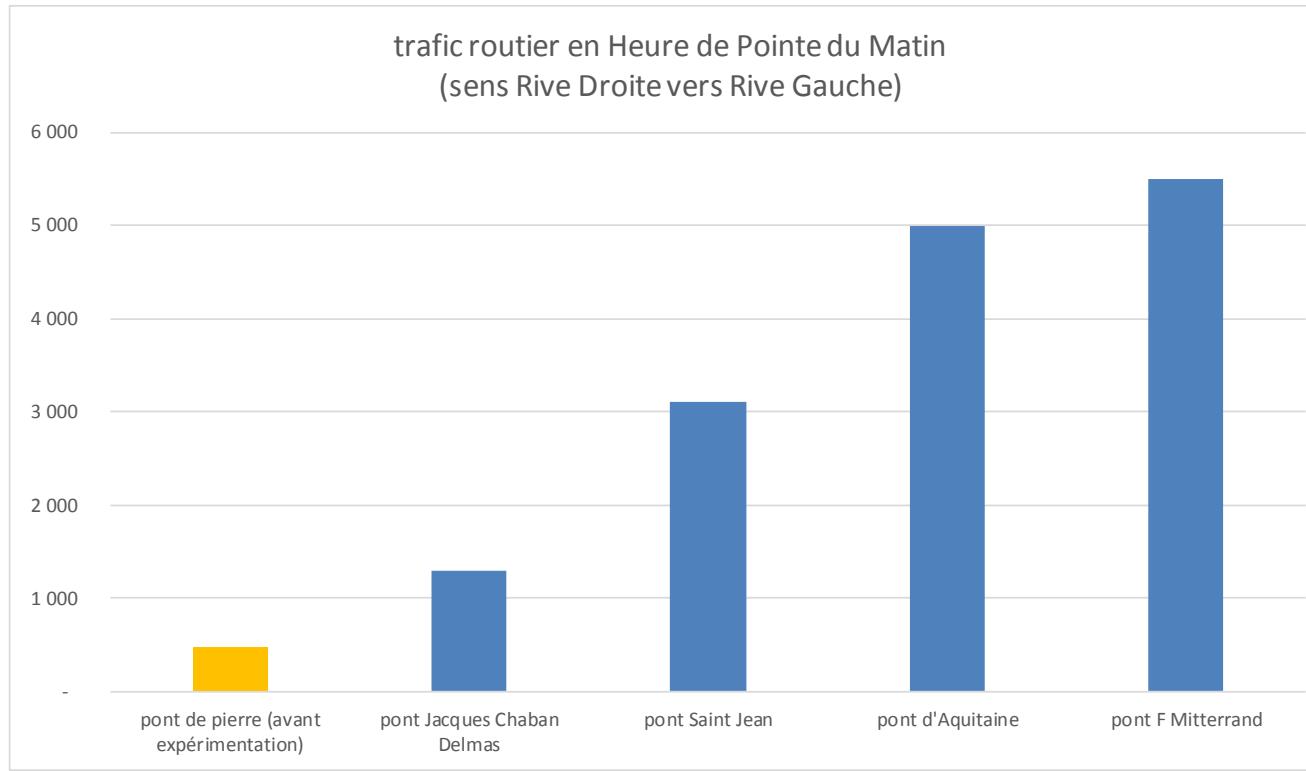
Pont de pierre : Fréquentation en heure de pointe du matin dans le sens "rive droite vers rive gauche"

(nombre de voyageurs à l'heure de pointe du matin)



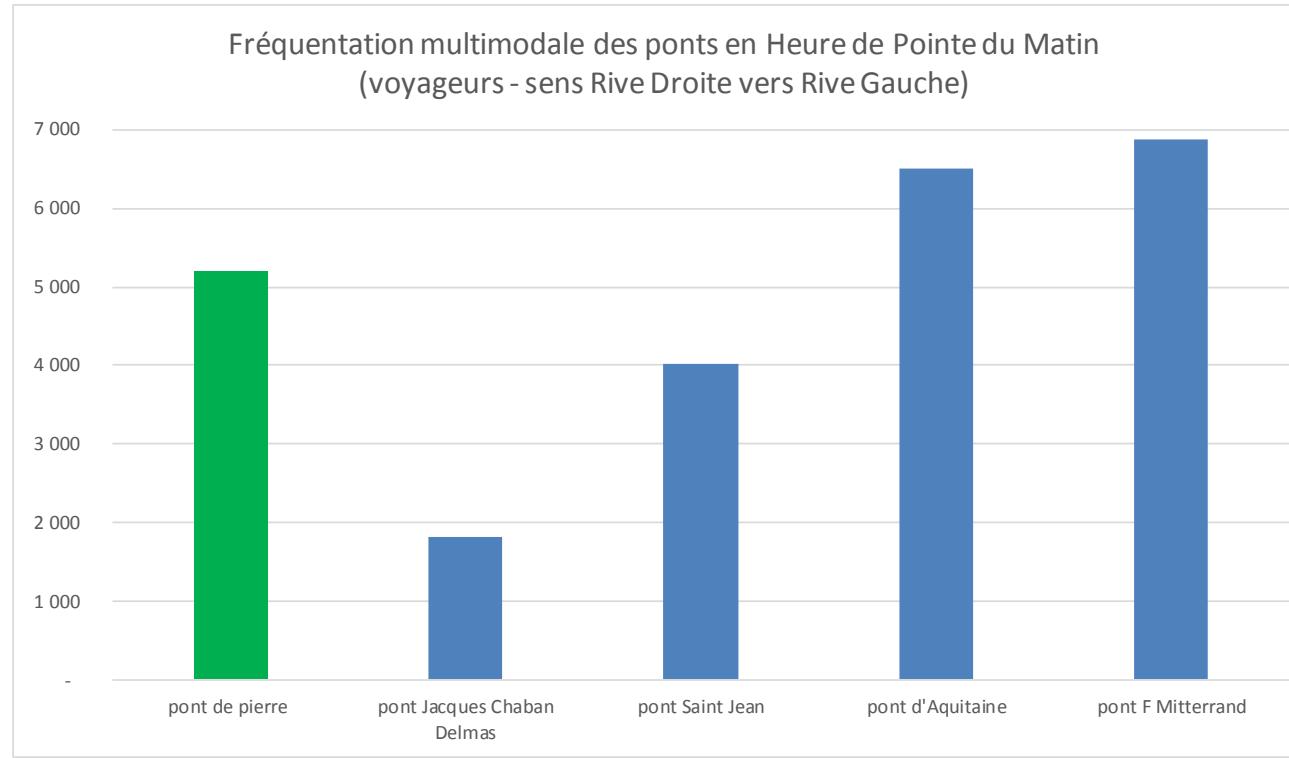
# Auparavant, une capacité routière très faible du pont de pierre...

En heure de pointe,  
le trafic routier  
du pont de pierre  
correspondait à  
moins de 3%  
du trafic automobile  
franchissant la  
Garonne depuis la  
rive droite



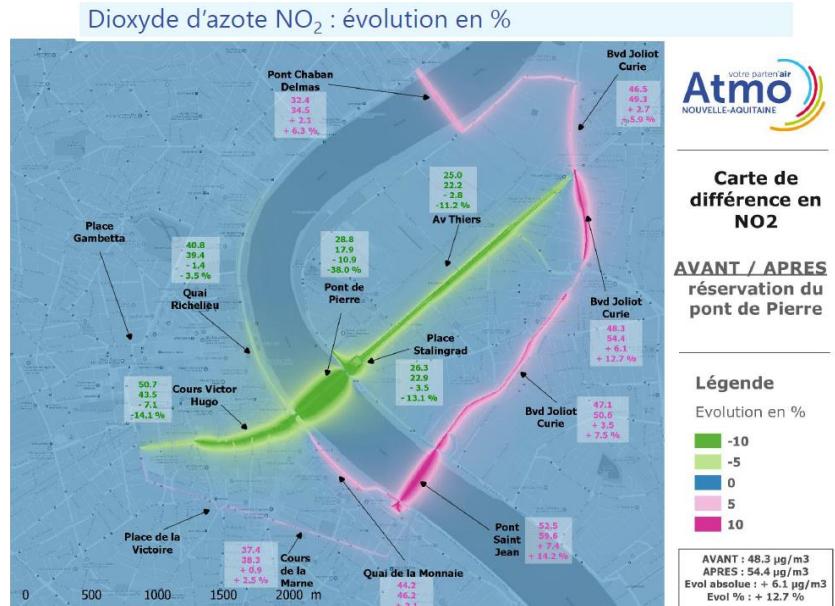
**... mais, aujourd’hui, une capacité multimodale très élevée et pouvant encore progresser.**

**En heure de pointe,  
le pont de pierre est  
désormais utilisé par  
21% des personnes  
franchissant la  
Garonne depuis la  
rive droite**



# Qualité de l'air - une nette amélioration

- ✓ Une nette baisse des niveaux d'émission de polluants sur le quartier Bastide.
- ✓ Une étude globale de l'association agréée en charge de la surveillance de la qualité de l'air (ATMO Nouvelle Aquitaine) confirme les effets bénéfiques du projet à plus grande échelle.





Rappel de la situation au printemps 2017





