

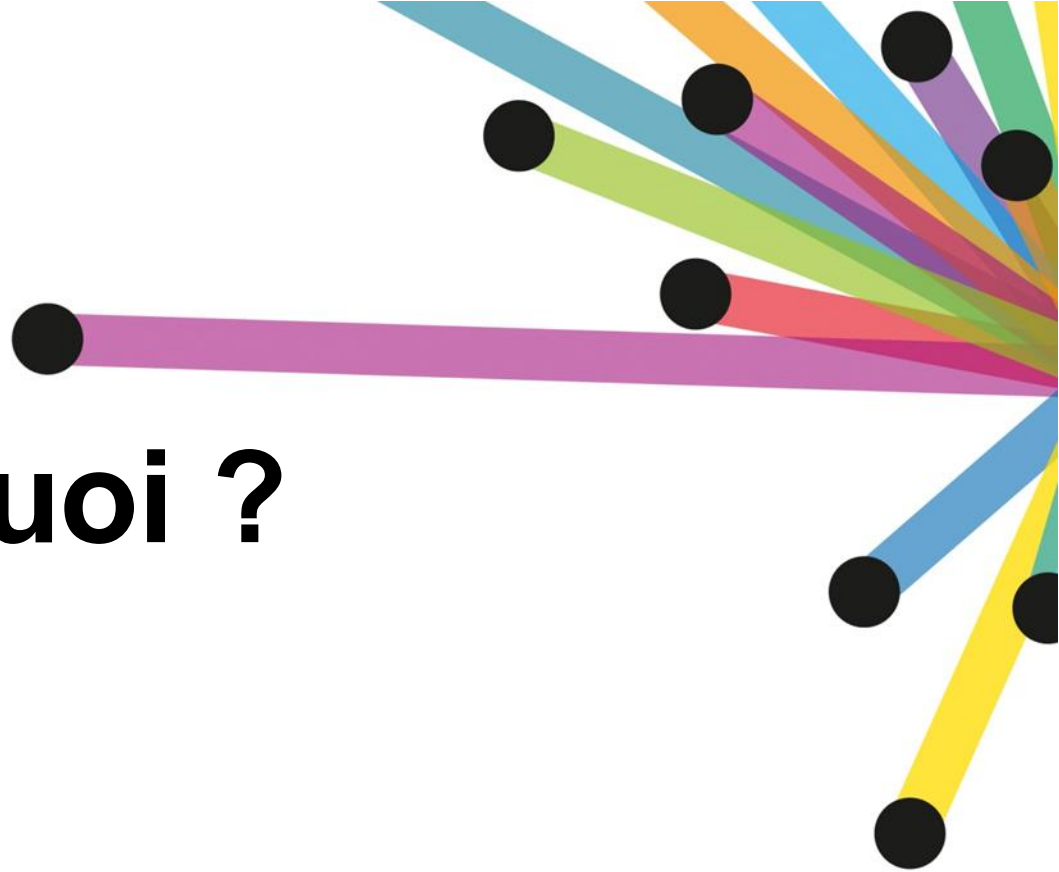
# Pont de pierre

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

*à partir du 1<sup>er</sup> août 2017*



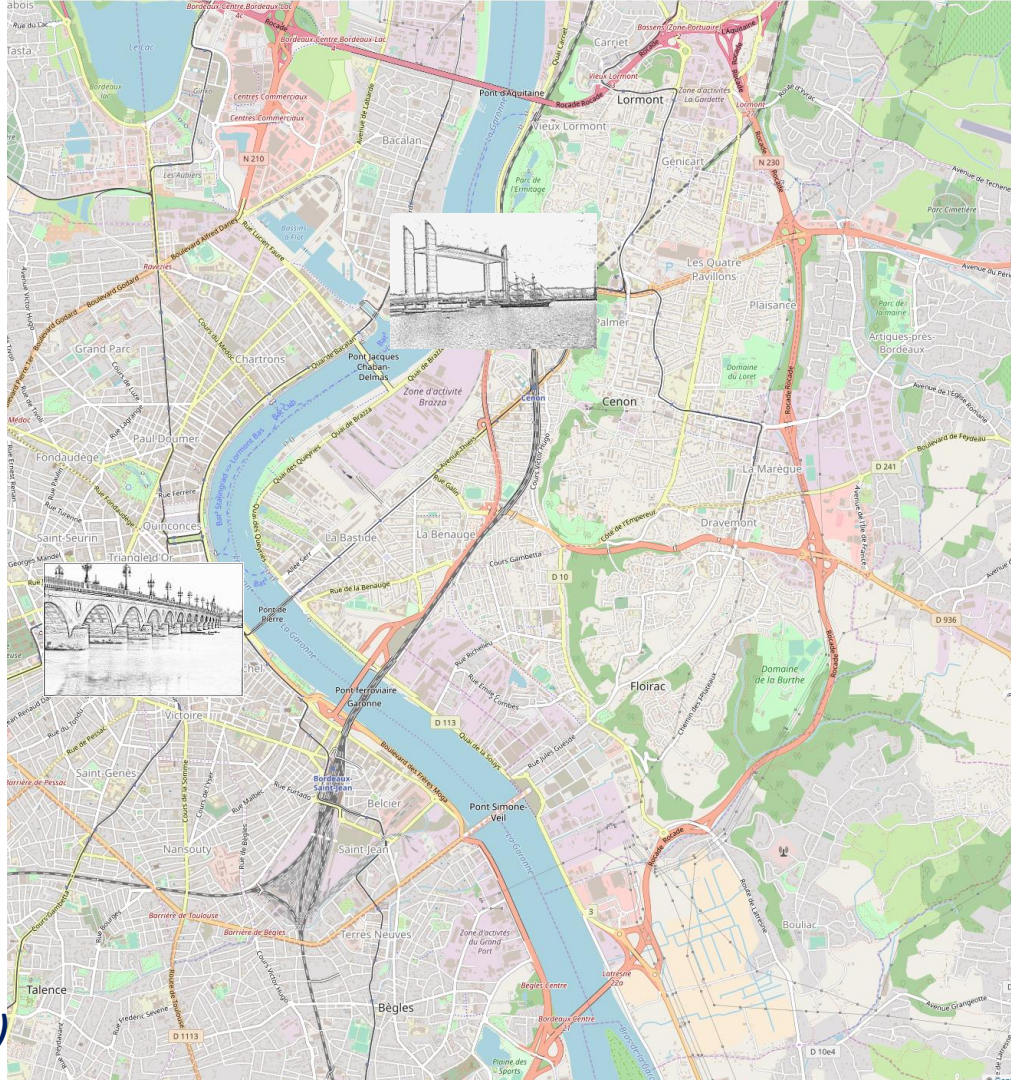
**Pourquoi ?**



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

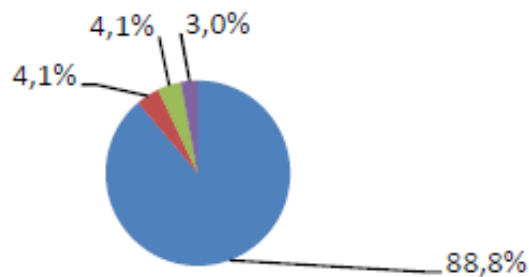
## Bordeaux – les franchissements de la Garonne

- **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)**

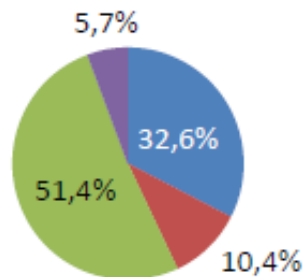


# Le pont de pierre : un pont multimodal

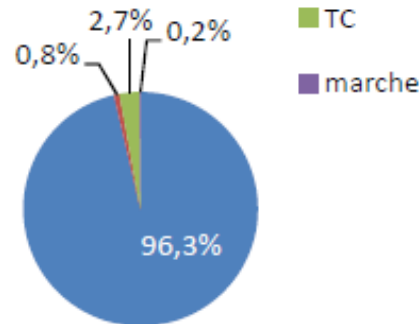
- Un usage très différent des autres ponts urbains,
- Avant sa réservation, moins du tiers des usagers du pont étaient des automobilistes.



Pont Chaban



Pont de Pierre



Pont Saint Jean

■ voiture  
■ vélo  
■ TC  
■ marche



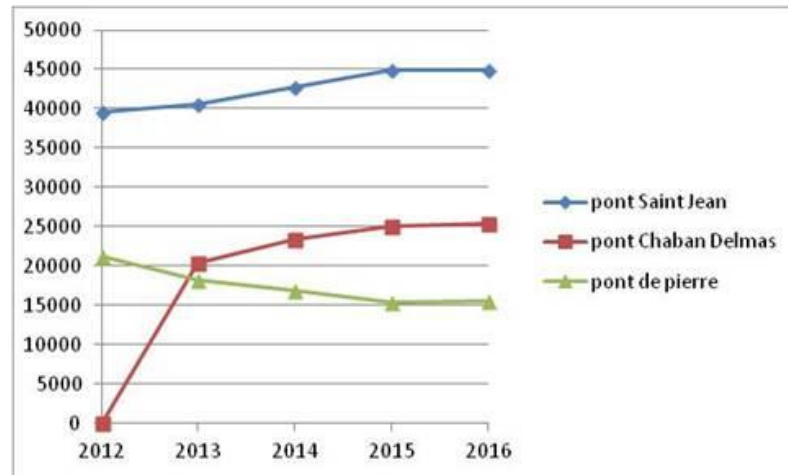
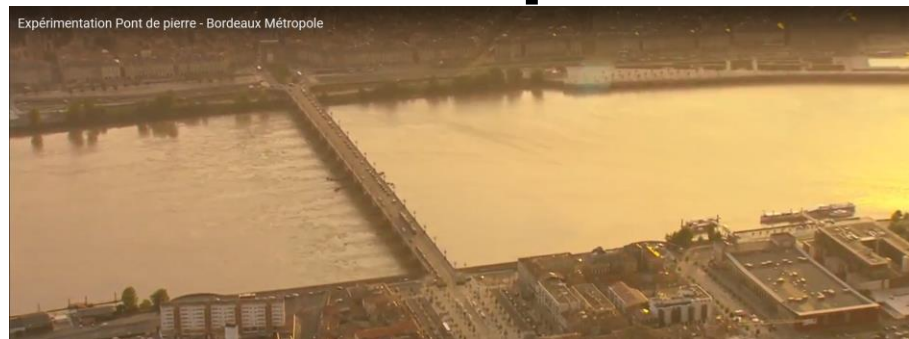
# La baisse du trafic routier sur le pont

**Baisse de 30% du trafic routier depuis 2012.**

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

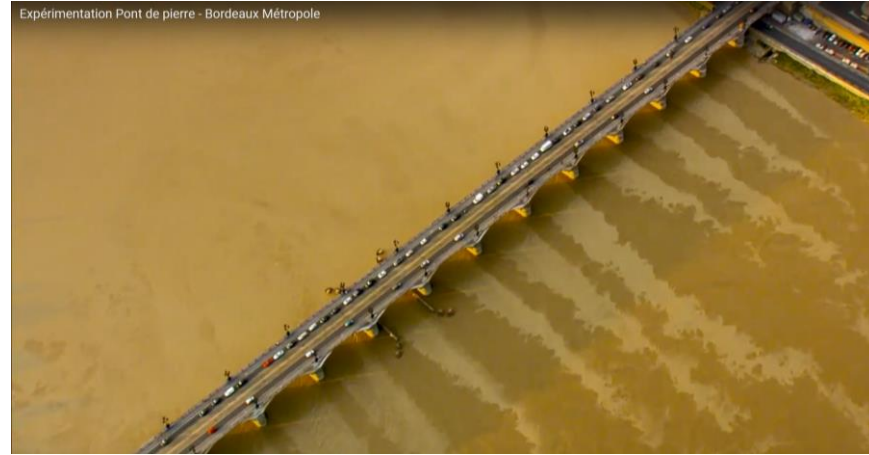
- soit pour des déplacements très courts,
- soit par des véhicules venant de très loin dont l'itinéraire « normal » pour leur trajet devait emprunter le pont Saint Jean.

... 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.

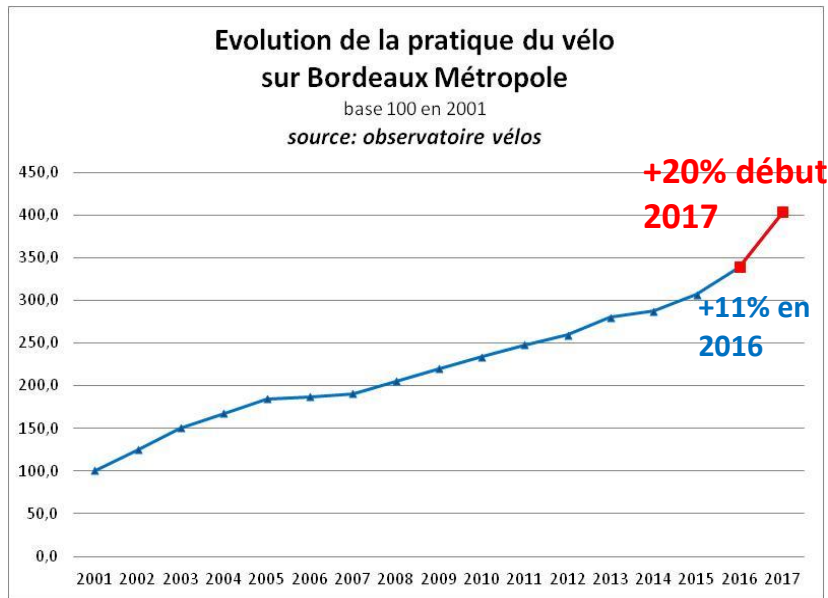


# Des évaluations a priori prédisant des effets très positifs sur le report modal

- 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.**



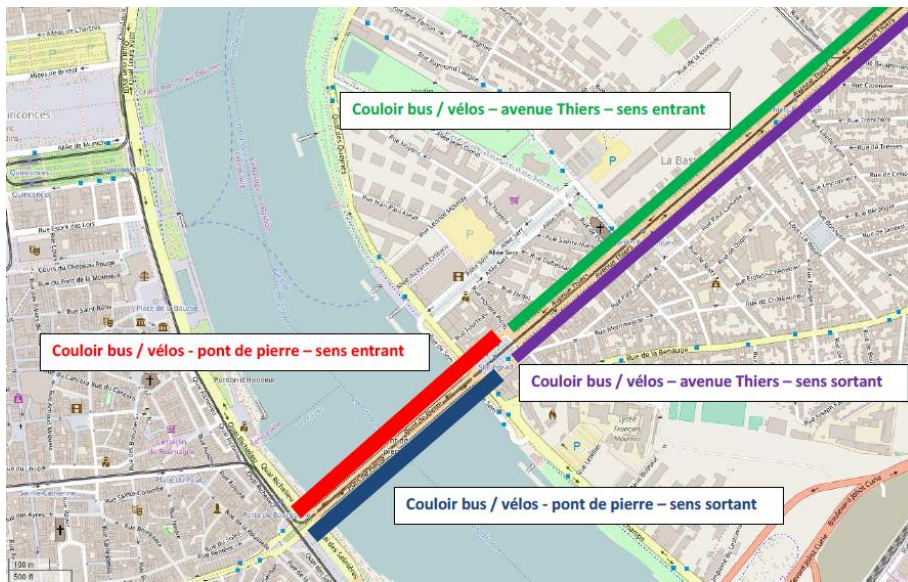


An abstract graphic on the right side of the slide. It features a central point from which several lines of different colors (blue, orange, green, purple, red, yellow) radiate outwards. Each line ends with a solid black circle. The lines are of varying lengths and angles, creating a starburst or network-like effect.

**Comment ?**

# un projet emblématique

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



# une mise en œuvre « progressive »

- une concertation préalable,

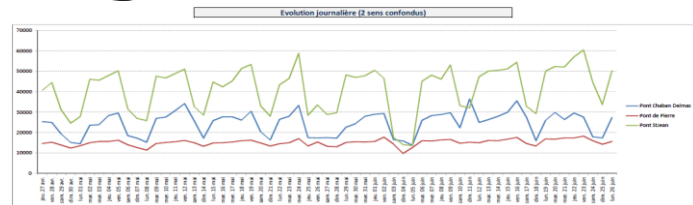
- une phase d'expérimentation d'un an à partir du 1<sup>er</sup>

**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).

**ATTENTION**

**EXPÉRIMENTATION**

**PONT DE PIERRE  
FERMÉ**

**CIRCULATION  
MODIFIÉE**







**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

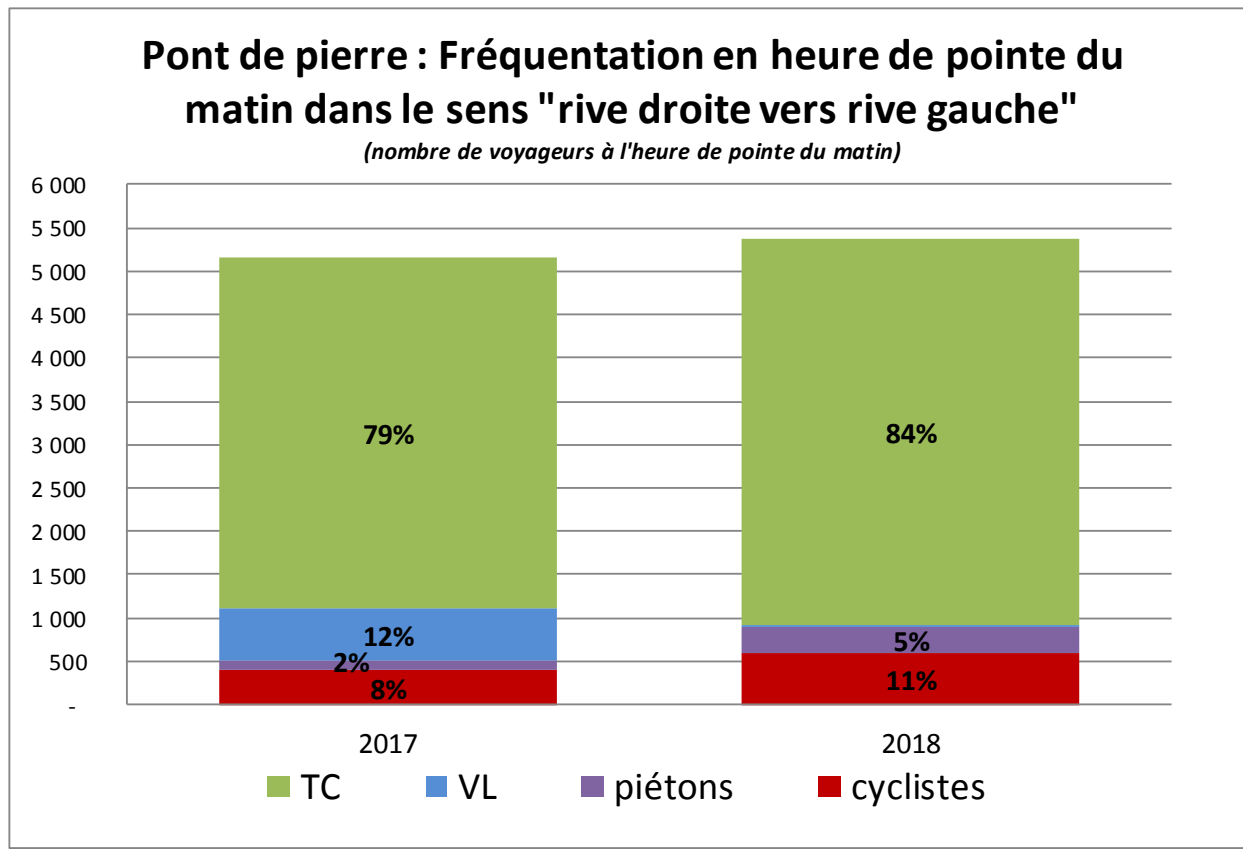
***Soit 3 150 franchissements de la Garonne en voiture évités chaque jour***

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



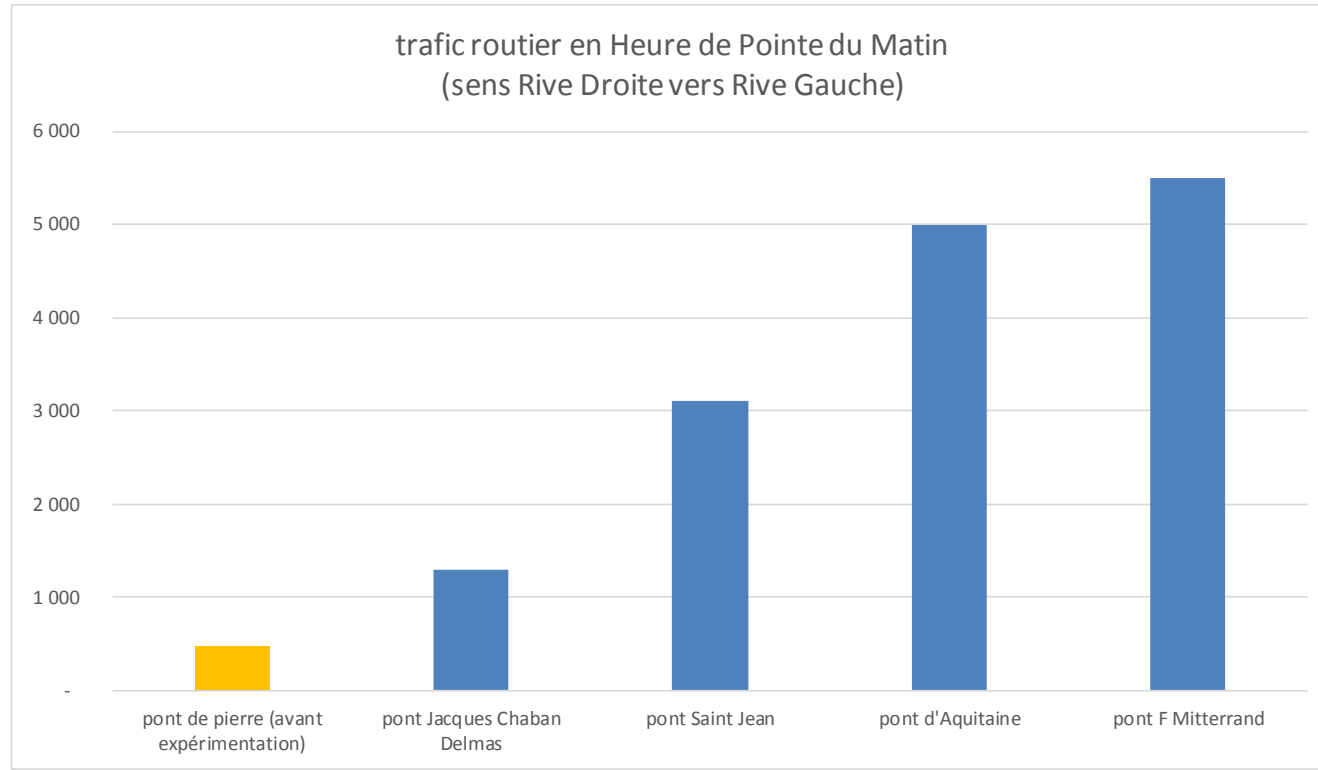
***Par ailleurs, 35% des cyclistes et 24% des piétons sur le pont font plus de vélo ou de marche qu'avant.***

# Une fréquentation globale du pont de pierre en hausse



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

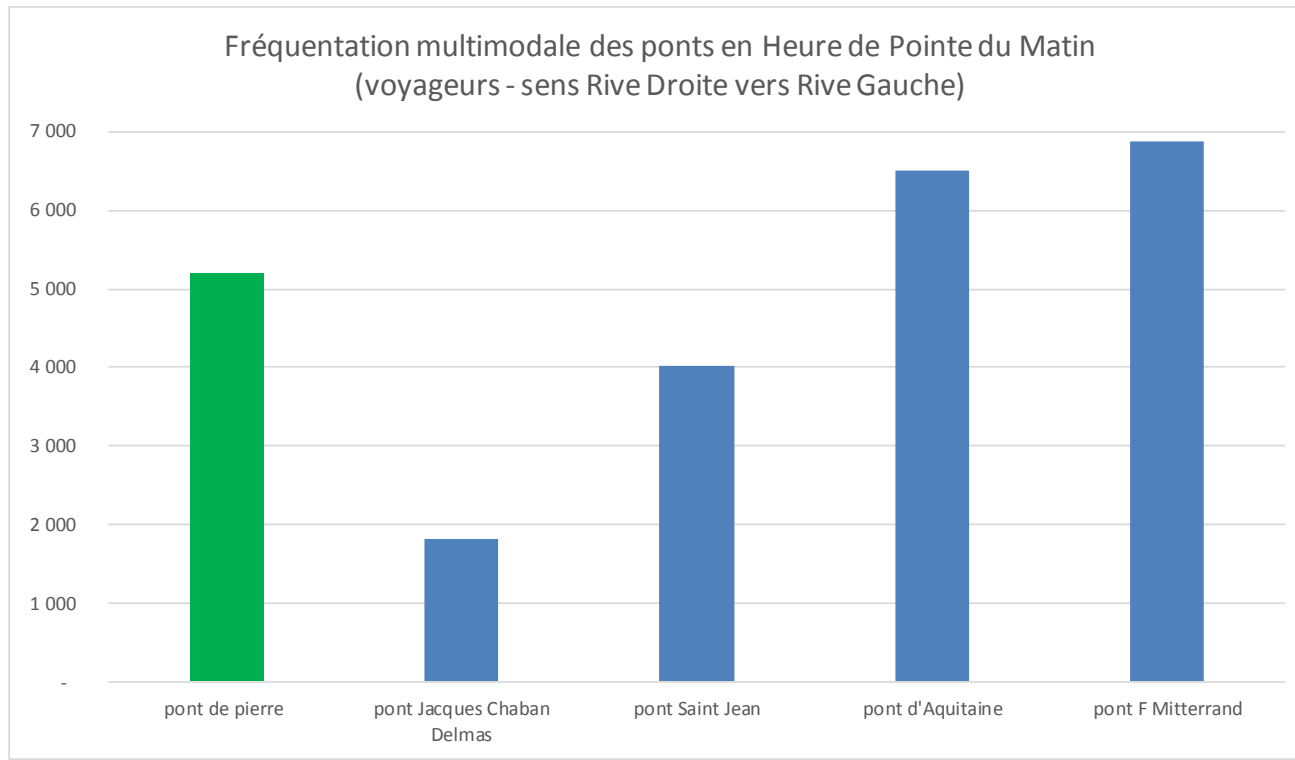
**En heure de pointe, le trafic routier du pont de pierre correspondait à moins de 3% du trafic automobile franchissant la Garonne depuis la rive droite**





... 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

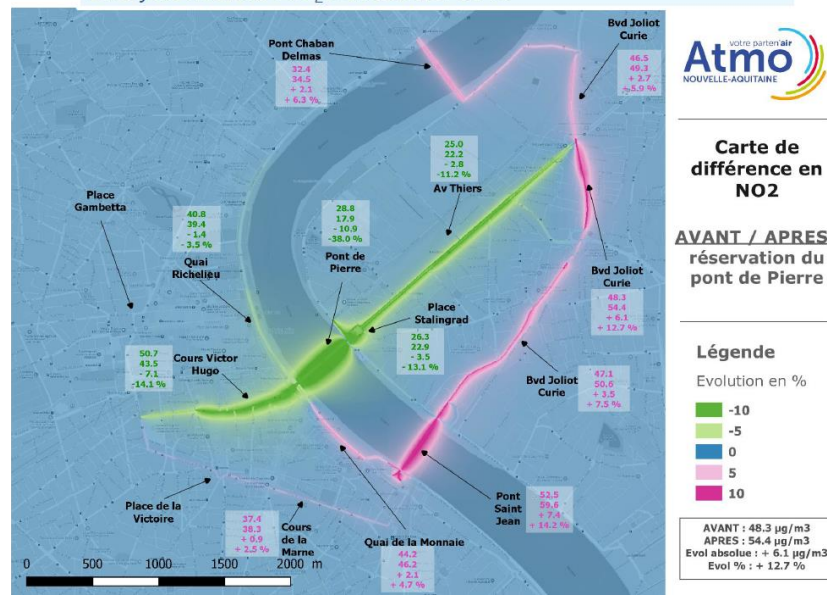
- ✓ Une nette baisse des niveaux d'émission de polluants sur le quartier Bastide.
- ✓ Une étude globale de l'association agréée en charge de la surveillance de la qualité de l'air (ATMO Nouvelle Aquitaine) confirme les effets bénéfiques du projet à plus grande échelle.



## Réservation du pont de Pierre Impact sur la qualité de l'air

[www.atmo-nouvelle-aquitaine.org](http://www.atmo-nouvelle-aquitaine.org)

Dioxyde d'azote NO<sub>2</sub> : évolution en %





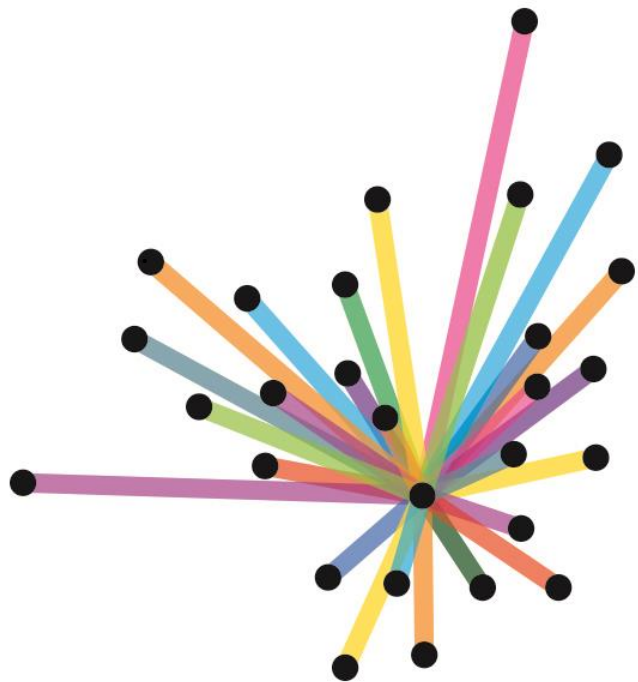
**Rappel de la situation au printemps 2017**











**BORDEAUX  
MÉTROPOLE**