



SAUVONS LA PISTE CYCLABLE DU PONT FRANÇOIS MITTERRAND

Dans un délibéré du 22 janvier la Métropole envisage la suppression de la piste cyclable du Pont François Mitterrand pour résoudre le problème du « bouchon » généré par une – soit disant – réduction du nombre de voies.

Extrait de la délibération p. 23 :

La suppression du « bouchon » créé par le rétrécissement de la Rcade sur le Pont Mitterrand : comme l'a rappelé le récent article de Sud-Ouest, le rétrécissement de 3 voies à 2 de la rocade extérieure en amont du pont Mitterrand est quotidiennement à l'origine d'une très forte congestion et ce, sur un itinéraire de transit national (continuité des autoroutes A10 et A63/63). Ce rétrécissement est dû à la présence de la piste cyclable sur ce pont (mise en place sur ce qui devait être à l'origine du projet une troisième voie de circulation). Plus de 120 000 véhicules (1) empruntent ce pont quotidiennement et la mise en place d'une troisième voie de circulation constituerait donc une amélioration des conditions de fonctionnement de la rocade et, a fortiori, des voiries du secteur sud de l'agglomération.

Une enquête (comptage et enquête origine-destination) a été réalisée du 6 au 12 avril par Bordeaux Métropole (en accord avec les services de l'Etat) afin d'avoir un diagnostic récent sur la pratique cyclable sur ce pont. Les principales conclusions sont que 271 déplacements 2 roues sont comptabilisés par jour ouvrable sur les 2 sens, soit une part modale vélo de 0,2%. 24% de ces déplacements, soit seulement 70 cyclistes, concernent des déplacements domicile/travail, le reste étant le fait de cyclotouristes. Le dimanche, on constate 391 déplacements et la proportion des usages loisirs est proche de 100%.

A titre de comparaison, le Pont de Pierre supporte 3 480 déplacements vélos par jour et le Pont Chaban Delmas 850 déplacements. Le pont Saint-Jean est dans les niveaux du pont Mitterrand. En outre, 69% des cyclistes indiquent que le futur pont Jean-Jacques Bosc constitue un point de passage alternatif pertinent au franchissement de la Garonne pour leur trajet, et seulement 20%, soit 50 cyclistes, considèrent que cet itinéraire les pénaliserait.

En conclusion, étant donné le coût important de la construction d'un ouvrage franchissement spécifique (7M€), le très fort rapport entre le nombre élevé d'automobilistes pénalisés chaque jour et la quantité faible de cyclistes concernés (440 automobilistes pénalisés pour 1 cycliste bénéficiaire), et les problèmes sanitaires liés au maintien d'une circulation cycliste dans une zone à émissions nocives maximales, il est proposé de transférer la circulation cyclable sur le Pont Jean-Jacques Bosc à échéance de la mise en service de ce dernier.

Les services de l'Etat ont besoin d'un délai d'un peu moins de deux ans pour mettre en œuvre cette mesure

(1) L'agence A-urba estime que 80.000 à 120.000 véhicules empruntent chaque jour la rocade. Le chiffre cité ici paraît donc largement surestimé.

Ainsi est-il prétendu que le rétrécissement est dû à la présence de la piste cyclable et même que celle-ci a été « mise en place sur ce qui devait être à l'origine du projet une troisième voie de circulation ».

Ces affirmations sont fausses : le Pont François Mitterrand comprend bien 3 voies de circulation sur l'ensemble de sa longueur.

- la réduction de 3 voies à 2 voies est le fait de la sortie 21 vers Bordeaux qui a probablement été privilégiée, ainsi que le démontre les photos ci-dessous :



- En aval la rocade revient à 3 voies par l'ajout de la sortie de Bordeaux via la voie des quais (sortie également « privilégiée » puisque l'insertion des véhicules peut s'effectuer sur toute la longueur du pont, environ 600 m).



La présence de la piste cyclable située, rappelons le encore une fois, sur la bande d'arrêt d'urgence n'est donc nullement responsable du ralentissement constaté à l'entrée du pont.

Cette bande d'une largeur de 1,70 m (+ 0,70m de bordures ciment) ne permet pas la création d'une quatrième file de circulation sur le pont. Ce serait d'ailleurs contre-productif car l'effet d'étranglement se retrouverait à la sortie du pont lors du retour à une chaussée à 3 voies.

Ce constat étant fait, est-il possible de conserver 3 files de circulation avant le pont sans toucher à la piste cyclable ?

OUI, ceci est tout à fait possible :



- en réduisant la largeur de la voie pour la sortie 21 (Bordeaux-centre), qui est aujourd'hui à 2 voies
- en élargissant à 3 voies la partie entre la sortie 21 et l'entrée de la voie des quais,
- en transformant l'arrivée de celle-ci par une sortie « classique » comme celle qui existe, par exemple sur l'autre rive. C'est à dire une insertion sur quelques centaines de mètres, ce qui est la règle générale. Dans le pire des cas cette file d'insertion viendrait en effet occuper le début de la piste cyclable actuelle mais en aucun cas sur la totalité de la longueur du pont. Un aménagement en encorbellement sur quelques dizaines de mètres permettrait donc de conserver le cheminement cyclable.



Accès du pont François Mitterrand, rive droite. On constate là aussi l'existence de 3 files dans le sens Bordeaux-Paris. Malgré cela les bouchons y sont également fréquents !

A ce stade il faut cependant noter que c'est bien quatre files qui seront en entrée du pont (3 voies rocade plus l'entrée depuis Bordeaux) donc un évident effet d'entonnoir rencontré de la même façon en bas du pont d'Aquitaine dans le sens Bordeaux-Paris.



Au bas du pont d'Aquitaine : 3 voies pour la rocade et 2 voies arrivant depuis Bordeaux. Le pont ne comportant que 3 voies, les bouchons sont quotidiens.

Suppression de la piste cyclable, les conséquences :

Les cyclistes y perdront une franchissement de la Garonne très pratique notamment pour ceux du sud de l'agglomération car de nombreux aménagements ont été réalisés pour rejoindre cet itinéraire. Pour ceux-là, le détour par le futur pont Jean-Jacques Bosc représenterait un détour d'environ 5 km, ce qui n'est pas une distance neutre à vélo et qui peut justement dissuader d'un certain nombre de déplacements devenus de ce fait, trop longs.

Il s'agit de tenir compte à ce niveau non seulement de la pratique des habitants de l'agglomération mais également des déplacements des cyclotouristes pour rejoindre la piste Lapébie, immédiatement accessible rive droite. Pas très positif
Ainsi les aménagements cyclables réalisés jusque là perdront partiellement ou totalement leur intérêt et l'argent investi aura été gaspillé.

Nous contestons également le comptage des cyclistes réalisé au mois d'avril 2015. Nous envisageons de réaliser des comptages pendant une période plus estivale.

Il est probablement vrai, par contre, que l'essentiel des déplacements cyclistes sur ce pont sont, pour l'instant, liés à du loisir. Mais sur cela 2 remarques :

- en quoi un déplacement "de loisir" a-t-il moins de valeur qu'un autre type de déplacement ? Les longues litanies de véhicules en direction ou au retour des plages du littoral doivent-elles être fustigées ? Réduites ? Supprimées ? La Métropole procède-t-elle à des comptages de déplacements "de loisir" pour les automobilistes ? Si c'était le cas, nous pourrions parier sur des résultats "catastrophiques" !

- le développement du quartier Euratlantique sur les 2 rives va entraîner des déplacements locaux entre celles-ci auxquels le pont JJ Bosc ne répondra que



partiellement, en particulier pour les habitants de la zone sud. La grande salle de spectacle tant attendue verra prochainement le jour à Floirac. On peut donc s'attendre à une augmentation du nombre de cyclistes sur cet itinéraire.

Nous pouvons également contester le rapport de 440 autos lésées pour 1 cycliste favorisés car d'une part il est basé sur le chiffre de 120 000 voitures alors qu'il s'agit du nombre de passages **maximum dans les 2 sens** (alors qu'un seul sens souffre du rétrécissement) et que d'autre part toutes les voitures ne sont pas coincées dans les bouchons à cet endroit sur une journée.

Enfin, l'argument sanitaire n'est pas à retenir. Certes l'itinéraire n'est pas très agréable (encore que la vue côté Garonne soit jolie) en raison de la pollution de l'air. Mais un cycliste passe 2 à 3 minutes sur le pont, les automobilistes bloqués dans les bouchons pendant des heures absorbent infiniment plus d'émissions nocives que lui ! L'air n'est pas plus sain dans l'habitacle d'une voiture qu'à l'extérieur, bien au contraire (nombreuses études sur le sujet).

Le passage par le futur pont JJ Bosc serait ainsi privilégié. Cependant :

- la longueur du détour pour le rejoindre peut être décourageante pour nombre de cyclistes,
 - nous ignorons toujours si les accès à ce nouveau pont seront si aisés que cela pour les cyclistes,
 - il n'existe pas à ce jour d'itinéraires cyclables corrects pour rejoindre ce futur pont. Ils restent à définir et à développer.
- Ce pont étant prévu pour supporter « des espaces d'animation », rien ne vient garantir que la cycliste y sera maintenue en permanence.

Enfin, sur un plan général, alors que les déplacements alternatifs devraient être privilégiés (plan vélo, PAMA, villes en transition, Grenelle des Mobilités, Ville respirable en 5 ans, transition énergétique, etc.) voici un très mauvais signal de la Métropole : puisqu'il y a moins de cyclistes que d'automobilistes supprimons ce passage. Un tel raisonnement appliqué à l'ensemble de l'agglomération pourrait amener rapidement à la suppression de tous les aménagements cyclables ! Est-ce vraiment dans ce sens que nous voulons aller ?

En terme d'image :

La piste cyclable du pont François Mitterrand existe depuis 23 ans, sans accident ou incident.

Bordeaux Métropole qui a pour objectif 15% de part modale vélo en 2020 supprime une piste cyclable sur un pont de la Garonne : incohérent !

Bordeaux Métropole était la seule grande agglomération offrant des cheminements cyclables sur l'ensemble de ses ponts fluviaux, dont 2 ponts autoroutiers : ce ne sera plus vrai. D'autant qu'à la date d'aujourd'hui (01/11/2016) la piste sud du pont d'Aquitaine est fermée depuis des mois, le pont de pierre est surchargé, les accès aux pistes du pont Saint-Jean sont incompréhensibles et dangereux.

Non content de cela Bordeaux Métropole coupe la piste des quais de la Souys et refuse de construire un passage pour les cyclistes sous le nouveau pont JJ. Bosc. Conséquences : des centaines de mètres de détours et plusieurs feux tricolores pour traverser !



Vélo-Cité

16, rue Ausone – 33000 Bordeaux

05 56 81 63 89

www.velo-cite.org / Facebook : Velo Cite Bordeaux Metropole

