

0

zéro

MIREILLE BOULEAU

Le 1^{er} août 2017, le pont de pierre se fermait aux véhicules particuliers. Cette expérimentation de deux mois devenait une mesure définitive un an plus tard. Tout au long de l'expérimentation, les craintes alimentaient des débats dans la presse locale¹. Manifestations d'opposants, actions en justice... La fermeture aux voitures de ce pont historique était perçue comme un garrot qui bloquerait les échanges entre les deux rives. Un transfert vers les modes doux ou les transports en commun ? Rien ne semblait moins sûr. Le trafic allait se reporter sur les autres ponts déjà chargés. Les commerces riverains ressentaient déjà une baisse de leur fréquentation.

Mais alors ? Finalement, combien de franchissements aura coûtés cette mesure ? Réponse : zéro. Aujourd'hui, si aucune voiture ne traverse plus le pont de pierre, il n'y a eu, en revanche, aucune baisse de trafic. Le pont de pierre continue de supporter 60 000 franchissements par jour. Aux heures de pointe, la fréquentation est même supérieure à celle de 2015. Pourquoi ce bilan contre-intuitif ? Parce qu'un flux automobile ne permet pas toujours de faire passer plus de monde qu'une voie dédiée aux modes alternatifs.

Bordeaux Métropole a mis en place un observatoire des franchissements compilant différentes sources de données afin d'estimer le nombre

d'utilisateurs par mode pour chacun des ponts métropolitains : la fréquentation du tramway et des lignes de bus via des enquêtes origines-destinations et des comptages routiers et vélos obtenus par boucles automatiques. Des enquêtes ad hoc auprès des cyclistes et des piétons ont complété le dispositif. Un coefficient moyen de remplissage des véhicules a été fixé à 1,3.

En 2012, le pont de pierre ne supportait déjà que 16 % des franchissements de la Garonne² et 8 % des franchissements routiers, soit un peu moins de 27 000 automobilistes par jour. Il était le lieu d'une très forte congestion, avec des temps de parcours aux heures de pointe plus de quatre fois supérieurs à ceux en heures creuses.

En 2019, deux ans après la fermeture du pont de pierre aux voitures, le nombre de passages y est toujours d'environ 60 000 usagers par jour. Le nombre total de franchissements tous ponts confondus a augmenté de 5 %, mais le nombre de traversées automobiles a baissé de 2 %.

La mesure a donc permis plus de traversées globales, sans augmentation du trafic routier. Le nombre de passages en voiture augmente légèrement sur les autres ponts, peut-être en raison d'un report partiel de certains véhicules, mais environ 8 000 traversées journalières en voiture « disparaissent ». Les

deux ponts autoroutiers (ponts d'Aquitaine et François-Mitterrand), dédiés à l'automobile, continuent de supporter les deux tiers des traversées. Les trois ponts urbains ont quant à eux des profils très différents. Le pont Saint-Jean reste presque exclusivement routier. Le pont Chaban-Delmas est également majoritairement utilisé par les voitures mais avec une part importante de transports collectifs et de modes doux (20 %). 70 % des passages sur le pont de pierre sont aujourd'hui en transports collectifs, 13 % à pied et 18 % à vélo. Ce dernier supporte donc 20 000 passages en voiture en moins, mais environ 5 000 de plus à vélo, 4 000 à pied et 12 000 en transport en commun, l'absence de trafic routier permettant d'augmenter le cadencement des tramways et le passage de bus. Le pont de pierre est le pont urbain le plus utilisé aux heures de pointe, avec seulement 20 % de fréquentation en moins que le pont d'Aquitaine et ses six voies autoroutières !

Aujourd'hui plusieurs projets sont en cours. Le pont Simone-Veil devrait être inauguré en 2024. Le pont Saint-Jean doit faire l'objet d'une réorganisation afin de laisser plus de place aux modes doux et aux transports collectifs. Est-ce que cet aménagement soulèvera autant d'inquiétudes ? Il permettra en tout cas d'assurer autant, si ce n'est plus, de franchissements de la Garonne. —

1 | F. Péron, « Nous ne roulerons plus (en voiture) sur le pont de pierre... », *CaMBo* #14, novembre 2018.

2 | Sur la base des quatre ponts métropolitains, hormis le pont ferroviaire, c'est-à-dire : le pont d'Aquitaine, le pont de pierre, le pont Saint-Jean et le pont François-Mitterrand.