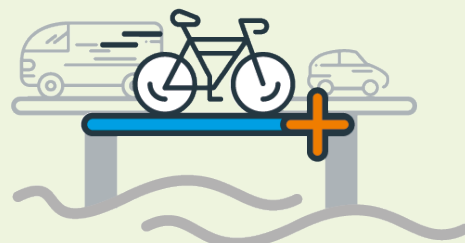


Passerelle piétons-vélos du pont François Mitterrand

LANCEMENT DES TRAVAUX

Dossier de presse

Décembre 2025



PASSERELLE
DU PONT
Mitterrand

Historique

de la piste cyclable du pont François Mitterrand

1993 Inauguration du pont d'Arcins et de sa piste cyclable

Le pont d'Arcins est inauguré le 7 décembre 1993 dans le cadre de la réalisation de la rocade de Bordeaux. Il offre 3 voies de circulation en sens intérieur et 2 voies de circulation + 1 voie d'insertion + 1 piste cyclable en sens extérieur.

1997 Mise à 2 x 3 voies de l'A 630 entre les échangeurs n°19 et 21

L'A630 est mise à 2 x 3 voies sur la section comprise entre les échangeurs 19 et 21, au niveau de Bègles. Le pont François Mitterrand (rebaptisé en 1997) constitue un « pincement » dans le sens extérieur. Avec 70 000 véhicules/jour dont 14 % de poids lourds, la réduction ponctuelle de 3 à 2 voies est un important facteur de congestion.

2018 Plan d'urgence Mobilité de Bordeaux Métropole

Face aux difficultés de circulation sur la rocade de Bordeaux, l'État et Bordeaux Métropole s'accordent sur le « Plan d'urgence Mobilité Bordeaux Métropole ». Dès l'été 2018, des travaux permettent la mise à 2 x 3 voies du pont en sens extérieur et la création d'une voie d'entrecroisement entre les échangeurs 21 et 22. Les effets positifs sur la circulation automobile sont notables mais le franchissement cycliste le plus au sud de l'agglomération (300 cyclistes/jour) est supprimé.

2020 Décision de rétablir le franchissement

Dans le cadre de son 3^e Plan vélo métropolitain, Bordeaux Métropole porte le développement du réseau vélo express (ReVE), avec 14 itinéraires à haut niveau de service. 15 000 cyclistes franchissent déjà la Garonne chaque jour et la pratique connaît une forte croissance.

L'État et Bordeaux Métropole décident de recréer un franchissement dédié aux modes actifs (cyclistes et piétons) au niveau du pont François Mitterrand. Les 2 entités partagent à parts égales le financement de l'équipement, dont l'État assurera la réalisation en tant que maître d'ouvrage, via la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Nouvelle-Aquitaine. L'ouvrage sera remis à Bordeaux Métropole après sa construction.

2022 Concertation du public sur le projet de passerelle

Du 20 juin au 18 juillet 2022, l'État consulte le public sur les objectifs et les caractéristiques de l'équipement, en amont du lancement du marché de conception-réalisation.

2024 Sélection du projet de passerelle

À l'issue d'une phase d'appel d'offres amorcée en 2023, le projet proposé par le groupement de conception/réalisation EIFFAGE Génie Civil, SETEC Als, MOG Architectes et AEVIA est retenu pour un montant d'environ 11,8 M€, conforme aux projections des cofinanceurs.

2025 Début des travaux

Les travaux ont débuté au printemps 2025, d'abord de manière invisible, à l'intérieur du pont. Les premiers éléments structurels de la passerelle sont installés en décembre 2025, pour une mise en service prévue à la rentrée 2026.



Caractéristiques du pont François Mitterrand

- 642 m de longueur
- 2 tabliers séparés de 15 m de largeur chacun
- 134 000 véhicules / jour en 2024
- 6 piles de support, reposant chacune sur 4 pieux
- Possibilité de naviguer entre les piles 2, 3 et 4

Passerelle piétons-vélos du pont Mitterrand
Dossier de presse

Le projet de passerelle retenu par l'État et Bordeaux Métropole



Une passerelle accrochée sous le pont

L'État a retenu le projet présenté par le groupement conduit par Eiffage Génie Civil. Il s'agit d'une passerelle accrochée sous le tablier du pont François Mitterrand. Cette solution permettra aux usagers de bénéficier d'un abri contre le vent, la pluie et les projections venant des voies de circulation.

La passerelle aura une longueur de 642 m, pour une largeur de 3 m (contre 2m40 pour l'ancienne piste). Un traitement de surface garantira la sécurité des usagers en toutes saisons.

La plateforme elle-même est une fine couche de béton de 18 cm d'épaisseur seulement. Avec ses garde-corps très fins, l'ouvrage sera presque transparent depuis les rives de la Garonne.

Une passerelle pour tous, en toute sécurité

Un soin particulier a été apporté à l'éclairage. Des projecteurs intégrés à la corniche du pont seront dirigés vers la piste pour éviter de perturber la faune locale.

Pour reprendre une des propositions issues de la concertation, 2 belvédères seront aménagés au niveau des 3^e et 5^e piles, reposant sur des caillebotis d'acier.

Le groupement

EIFFAGE-GC : mandataire
MOG Architectes : conception
SETEC ALS : maîtrise d'œuvre
AEVIA : réalisation des travaux

2 PHASES QUI ONT PRÉCISÉ LE PROJET INITIAL

CONCERTATION

En 2022, la concertation menée par l'État a fait émerger plusieurs idées présentes dans le projet retenu : éclairage sécurisant, élargissements pour permettre les arrêts ponctuels, adhérence du revêtement.

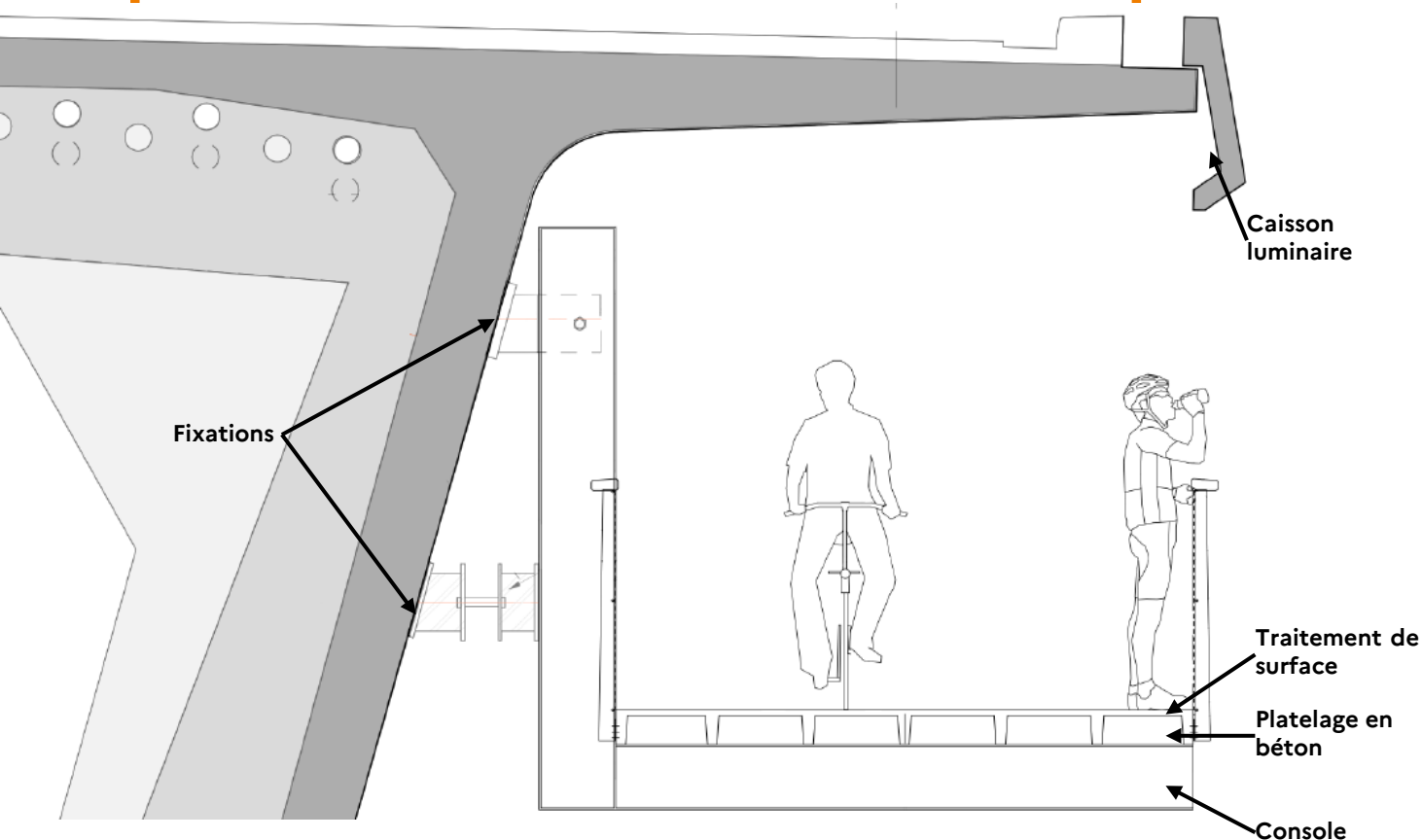
La passerelle est alors envisagée côté amont du pont, à hauteur du tablier, mais, déjà, la question de sa position est posée.

APPEL D'OFFRES

L'État est passé par une procédure de conception-réalisation qui incite les groupements à faire preuve de créativité. Deux innovations majeures en ont découlé :

- Positionner la passerelle sous le tablier ;
- Construire la structure depuis un rail, en minimisant l'impact sur la circulation.

Le projet de passerelle retenu par l'État et Bordeaux Métropole

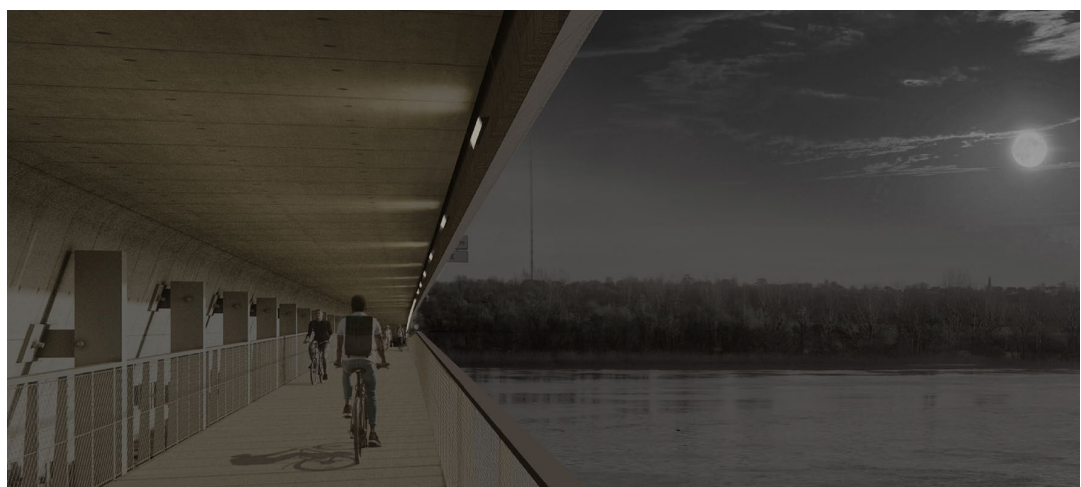


Des consoles métalliques en formes de L « vissées » sur le pont

Tous les 8 m, des consoles en forme de L sont fixées aux voussoirs (caissons en béton formant l'ossature du pont). La structure peut alors recevoir le platelage en béton fibré à ultra-haute performance : léger, économe, robuste et pérenne.

Mise en lumière

Un éclairage dirigé vers la passerelle pour sécuriser les usagers sans perturber l'environnement.



Le projet de passerelle retenu par l'État et Bordeaux Métropole



Le raccordement rive gauche à Bègles

À Bègles, la passerelle relie 2 itinéraires du Réseau Vélo Express : périphérique (14) et Villenave-d'Ornon / Saint-Louis de Montferrand (4).

Des gradins paysagers permettront aux piétons d'accéder directement de la passerelle au chemin de halage et de profiter du point de vue.

Le raccordement rive droite à Bouliac

En rive droite, à Bouliac, le débouché du pont est pensé comme un carrefour métropolitain entre l'itinéraire 14 du Réseau Vélo Express et la piste Roger Lapébie, avec un large rayon de courbure.



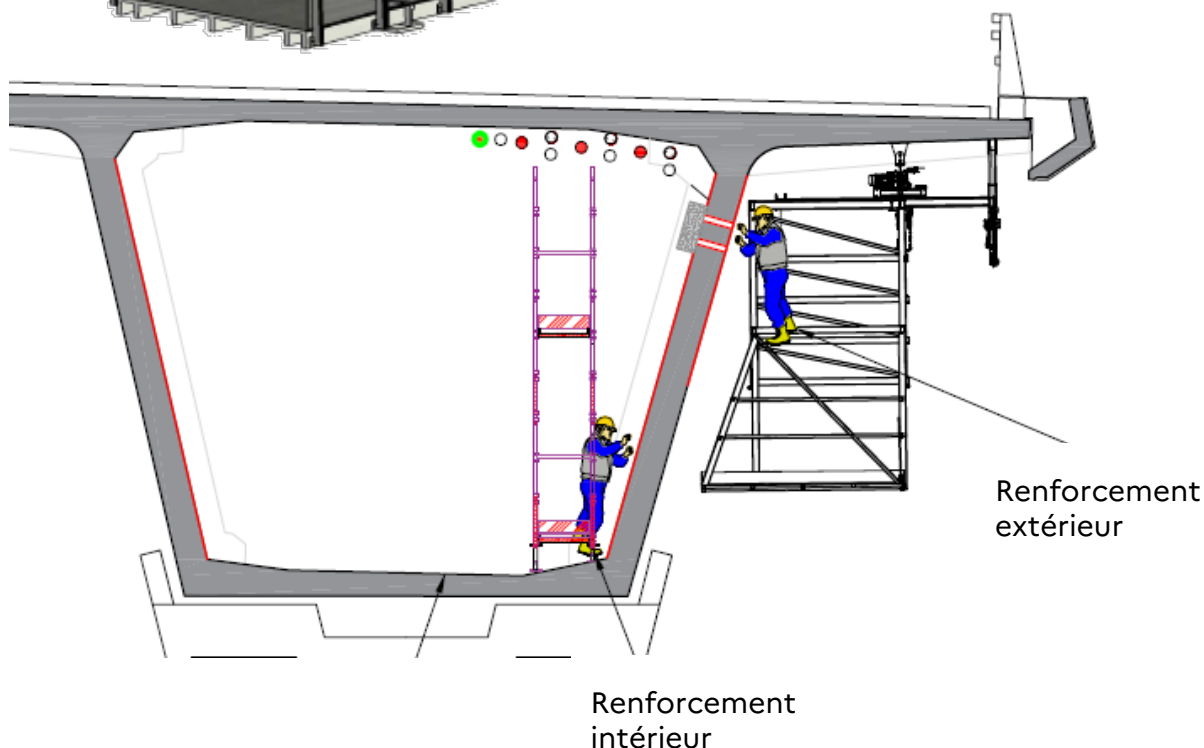
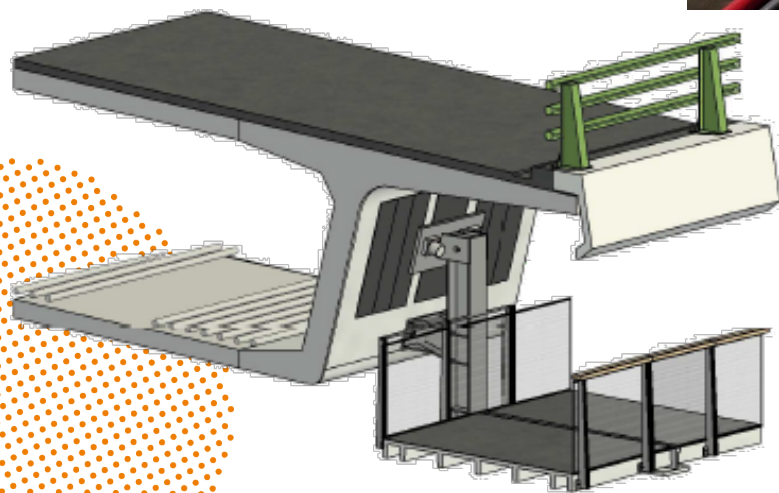
Printemps 2025 : le chantier débute

Des travaux préparatoires dès le printemps

Après une phase de conception du projet validée par la DREAL, les travaux de renforcement de la structure du pont débutent au printemps. Il faut lui permettre de supporter la charge de la passerelle. Pour cela, deux câbles de précontrainte (photo ci-contre) sont ajoutés à l'intérieur des caissons et des tissus en carbone sont collés sur ces caissons (schéma ci-dessous).

Puis, un système d'équipage mobile est mis en place, fixé sous le tablier du pont (photos en page suivante).

En parallèle, les premières opérations de terrassement sur les rives débutent.

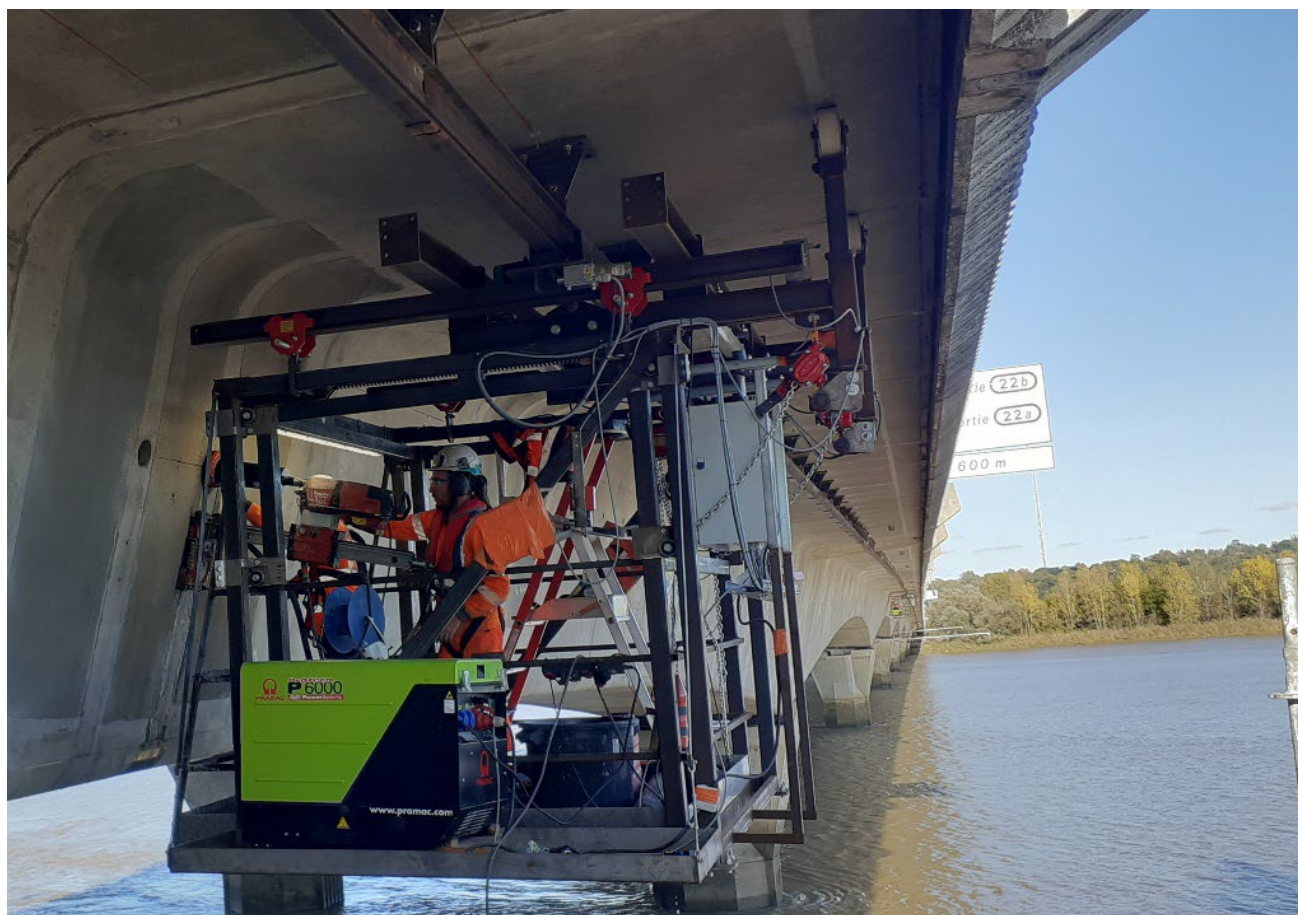


Peu d'impacts sur la circulation

Grâce à des modalités de construction innovantes

Le groupement a conçu un dispositif innovant de monorail utilisé à la fois pour acheminer le matériel (consoles métalliques, dalles, garde-corps...) et les ouvriers. Les principales opérations sont ainsi conduites sans aucun impact sur la circulation de la rocade.

Quelques neutralisations - seulement la nuit - de la voie d'entrecroisement ont eu lieu lors de la phase préparatoire et devraient encore se reproduire de manière très ponctuelle.



Décembre 2025 : la structure



La passerelle prend forme

Les consoles (photo ci-contre) sont livrées et entreposées sur la base vie à Bègles à partir du début du mois de décembre 2025. À partir du milieu du mois, une grue les place sur la structure mobile, puis elles sont fixées au tablier du pont. Invisible pour les automobilistes, la passerelle prend pourtant forme !

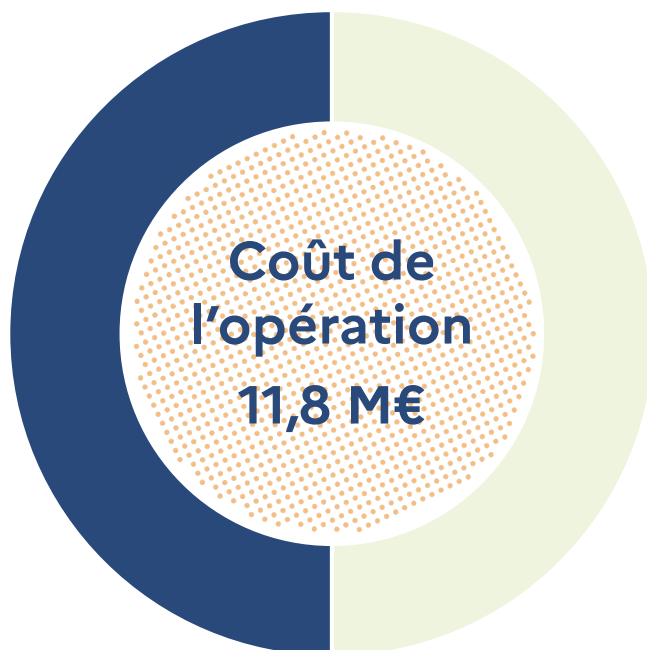
Il faudra encore attendre quelques mois pour que soit ajouté le platelage en béton. Ce matériau présente l'avantage d'être résistant et durable, et permet un gain économique et un bilan carbone favorable, sans entretien spécifique.



Future vue depuis l'amont



Une opération cofinancée à parts égales



**Le chantier doit se conclure à l'été 2026
après 14 mois de travaux, pour une mise
en service à la rentrée prochaine.**

Contacts presse

**Préfecture de la Région Nouvelle-Aquitaine
Préfecture de la Gironde**

Sophie Billa : 06 07 62 05 99

@ : pref-communication@gironde.gouv.fr

Bordeaux Métropole

Virginie Bougant : 06 27 52 48 69

@ : vi.bougant@bordeaux-metropole.fr

Décembre 2025

