

Propositions de recommandations à la CUB à l'issue du cycle d'ateliers publics.

Version du 21 décembre 2010

(présentée en réunion publique du 6 janvier 2011)

Cette liste de recommandations est une liste produite dans le cadre du cycle d'ateliers publics qui s'est achevé à Floirac le 7 décembre. Elle regroupe les enseignements tirés des échanges publics lors des ateliers « mobilité » de Bègles et « impacts » de Floirac. Elle reprend également les recommandations complémentaires issues du forum du 11 décembre 2010. Elle a été présentée et discutée lors du Comité Permanent de la Concertation du 17 décembre 2010. Elle en intègre les principaux points de discussion. Enfin, elle est validée dans sa forme et contenu par le garant de la concertation, Loïc Blondiaux, conformément au rôle qui lui est dévolu par la Charte de la Concertation du franchissement JJ Bosc.

A la clôture de la concertation, ces recommandations seront complétées par les éléments issus des contributions produites pendant toute la concertation réglementaire.

Ces recommandations sont classées par grandes thématiques pour en faciliter la lecture

A- Du point de vue de la mobilité

Il est nécessaire de faciliter avec ce futur pont l'évolution croissante des modes de déplacements vers les plus doux et les plus collectifs, favorisant ainsi la décroissance progressive des VP et des modes de transports les plus nocifs.

Le futur pont doit être emblématique de la volonté de la CUB de faire évoluer sa politique des transports vers les modes doux.

L'élément indissociable et complémentaire, que nous réclamons avec force est la définition d'une politique de service public de transports, ambitieuse, volontariste, incitative en terme de transports collectifs, respectueuse de la qualité de vie des habitants et des impératifs écologiques et environnementaux.

Dans le même ordre idée, la réflexion de la CUB conduisant à la mise en œuvre d'une logistique urbaine innovante et environnementalement performante doit être engagée.

1 - L'ensemble des impacts prévisibles ou des réflexions justifiant la mise en œuvre de ce projet de franchissement s'appuie sur un horizon 2025, avec notamment un schéma développé de transport en commun en site propre. Le lien entre trafic, notamment des véhicules individuels, et nuisance est relevé. Dès lors, à sa mise en service, l'ouvrage doit bénéficier d'une infrastructure performante de transport en commun en site propre pour pallier les décalages entre l'ouverture du franchissement et la mise en œuvre du schéma opérationnel d'infrastructures de transports en commun prévu à horizon 2025.

➤ **Recommandation : l'ouverture du pont doit impérativement être simultanée avec la mise en place d'un transport collectif efficace suivant le schéma de transport collectif.** (par exemple, bus en site propre selon le schéma de transports collectif tel que décrit à horizon 2025).

2 - Le trafic des poids lourds est un sujet important des discussions, même s'il apparaît, après collecte de renseignements, que la desserte du MIN reste relativement marginale en termes de nombre et que les provenances, principalement depuis le sud, ne devraient pas charger le pont.

➤ **Recommandation : toute précaution doit être prise pour conserver à ce futur pont un caractère urbain en contrignant la place du trafic des poids lourds, source identifiée de nuisance, avec par exemple :**

- **Restriction à la desserte locale,**
- **Limitation des tonnages.**

3 - La desserte de la gare St Jean dans sa nouvelle configuration (20 millions de voyageurs) ne doit pas induire un trafic supplémentaire de voitures particulières. Cette desserte spécifique pouvant emprunter le pont JJ Bosc pour les destinations ou provenances Sud, peut bénéficier d'un traitement par transport collectif.

➤ **Recommandation : la réflexion sur des plateformes intermodales ou parcs relais dédiés à la gare St Jean et autres gares de l'agglomération doit être engagée concomitamment avec la mise en œuvre du projet Bosc et dans la même démarche, la question du trafic concernant les projets tels qu'Arena.**

4 Même s'il est noté que la navette fluviale ne peut intervenir que de façon complémentaire au pont JJ Bosc, sa complémentarité en terme de service peut se concevoir sur tout l'axe de la Garonne participant de la réappropriation du fleuve par les habitants.

➤ **Recommandation : l'ensemble des études déjà réalisées à ce sujet doit être réactualisé afin de permettre la mise en œuvre en mode complémentaire au pont JJ Bosc d'une navette fluviale, couplée au réseau de transport en commun.**

5 Recommandation : Le futur pont doit être évolutif dans le temps pour pouvoir éventuellement être adapté à de nouveaux usages, à des modifications de comportement ou de besoins en termes de mobilité. Sa conception doit donc permettre dès le départ cette évolutivité en permettant demain de laisser une plus grande place aux modes doux, piétons, vélos, voies réservées à l'auto partage, co-voiturage..... le pont doit être à tablier unique et d'une largeur importante, similaire à celui présenté dans le profil n°3, afin de pouvoir être modulable et de permettre une redistribution des espaces dévolus aux différents usages en faveur de ceux alternatifs à la voiture.

B – Du point de vue des impacts environnementaux et du cadre de vie

6 – Même s'il est noté que le pont JJ Bosc ne constitue pas en lui-même un projet de développement urbain, la mutation des quartiers en cours ou à venir doit garantir le respect de la mixité sociale et fonctionnelle.

- **Recommandation : le pont JJ Bosc ne doit pas entraver, par les fonctions qu'il assurera, la mutation des quartiers et la mixité sociale et fonctionnelle souhaitée.**

7 – Le futur ouvrage bénéficiera en phase projet d'une étude d'impact détaillée sur tous les paramètres légaux (bruit, environnement, hydraulique, inondations, ...) pour en prévoir les impacts potentiels et définir les mesures réductrices d'impact ou compensatoires.

- **Recommandation : il faudra vérifier, après mise en service de l'ouvrage, la pertinence des mesures réductrices ou compensatoires, et prévoir leur ajustement en lien avec les populations concernées.**

8 - Le bruit est une des pollutions les plus identifiées lors des débats et ateliers publics, dans la mesure où elle contribue d'ores et déjà à la forte dégradation du milieu dans lequel vivent les habitants des villes concernées par le projet. Par exemple, à FLOIRAC, commune au relief singulier par rapport à celui des villes de BEGLES et de BORDEAUX, les nuisances sonores ne cessent aujourd'hui d'augmenter et de perturber d'ores et déjà la qualité de vie et de repos des habitants du bas des coteaux et du haut des coteaux. La connaissance d'un point 0 est un préalable à la bonne gestion de cette nuisance et le traitement à la source reste l'option à privilégier. L'estimation de cet impact ne doit pas se limiter aux abords directs de l'ouvrage mais doit également tenir compte des modifications de trafics sur la totalité des quartiers des communes concernées par le projet. Que ce soit lors des travaux ou après la mise en service du franchissement JJ Bosc, les habitants de BORDEAUX, BEGLES et FLOIRAC refusent davantage de nuisances par rapport à celles qu'ils subissent déjà.

- **Recommandations : les choix retenus pour le futur pont devront impérativement privilégier dès la conception les solutions les plus satisfaisantes sur le plan d'une protection renforcée contre le bruit, y**

compris pour les raccordements et les aménagements des voies d'accès. Une cartographie du bruit sur la zone concernée par le projet sera établie pour permettre de prévenir les risques et mise à jour pour suivre les évolutions en terme de nuisances sonores, afin de diminuer au maximum les sources de bruit issues de la mise en œuvre du projet de franchissement.

9 – Le risque d'inondation est un enjeu fort pour les populations. La forme des piles du pont et leur nombre déterminent pour partie l'incidence de l'ouvrage sur l'augmentation des risques d'inondation.

➤ *Recommandation : la forme et le nombre de piles de pont doivent être optimisés afin de limiter au maximum l'impact de l'ouvrage en termes de risques d'inondation.*

10 – Les digues en berges de Garonne sont fragiles et un pont peut être de nature à les fragiliser, notamment par les affouillements au niveau des piles de pont.

➤ *Recommandation : les piles de pont doivent être conçues pour limiter tout affouillement de nature à fragiliser les berges.*

11 - Les différents types de raccordement n'ont pas le même impact en termes de bruit, de pollution de l'air, de qualité d'usage, de fluidité du trafic ou d'emprise au sol. De ces points de vue, les raccordements avec trémie semblent plus performants, notamment en dégageant les carrefours urbains en tête de pont au bénéfice des circulations douces et des transports en commun. Cette réflexion sur les raccordements, spécifique au Pont JJ Bosc, devra être étendue au raccordement du Pont St jean dans le cadre du réaménagement globale des voies sur berge.

➤ *Recommandation : dans le cadre des études en phase projet, les raccordements avec trémie doivent être privilégiés, tant en rive gauche qu'en rive droite avec une attention particulière à la circulation des vélos et piétons et en assurant une continuité des circulations douces le long des berges.*

12 – Les caractéristiques des berges de la Garonne sont fortement différentes entre rive droite et rive gauche. Dans le cadre de leur réaménagement consécutif aux modifications de voiries liées à l'ouverture du pont et au projet Bordeaux Euratlantique, leur traitement doit être différencié.

➤ **Recommandation : le réaménagement des berges du côté de Floirac doit absolument préserver leur caractère naturel et les écosystèmes existants, notamment par le respect des contraintes liées à Natura 2000. Dans tous les cas, il doit également permettre une réappropriation des berges par ses habitants.**

13 – Les sols coté Floirac semblent être particulièrement sensibles du point de vue de leur stabilité et au regard des vibrations potentiellement induites par les travaux. L'habitat existant ne doit pas être impacté par les travaux à venir (risque de déstabilisation, fissures, etc..).

➤ **Recommandation : lors de l'étude d'impact en phase projet, un éclairage précis devra être apporté sur ce phénomène et les impacts potentiels intégrés dans la définition de l'ouvrage et les modalités de réalisation des travaux.**

C – un pont à caractère urbain

14 – Le pont JJ Bosc doit favoriser le lien entre les quartiers et la rencontre entre les habitants des deux rives. Il doit donc remplir le rôle d'un espace public sur la Garonne. Au-delà de sa largeur importante, évoquée au point n°5, nécessaire à la mise en œuvre des circulations douces favorable à sa réappropriation par les habitants, un espace dédié complémentaire au milieu de l'ouvrage permettrait l'arrêt des promeneurs en offrant des zones distinctes de celles des circulations, y compris douces. Cet espace devrait être suffisamment dimensionné pour accueillir des fonctions de loisir, de convivialité, voire de restauration. Il participerait également à la réappropriation de la Garonne et à la mise en valeur des aménagements des rives. Un lien entre la partie supérieure de l'ouvrage et le niveau inférieur en lien avec le fleuve peut être imaginé. Le milieu du pont est un lieu qui peut présenter un environnement dur, notamment à cause du vent. Sa vocation d'espace public ou d'escale ne peut donc se concevoir sans un minimum d'éléments de confort et de protection

➤ **Recommandation : La possibilité de créer des espaces publics sur la Garonne, intégrés à l'ouvrage et hors flux, pour y créer un lieu de rencontre et de convivialité doit être étudié. La création de constructions pouvant abriter des commerces, des services ou de la restauration pourrait être envisagée. Cette étude des espaces publics doit prendre en compte l'aménagement d'éléments de confort et de protection afin que ces lieux puissent constituer des escales agréables pour tous les publics**

15 - La longueur du fleuve peut être un frein pour l'accès de sa partie centrale, aménagée en espaces publics, par les personnes à mobilité réduite. Une attention particulière doit être apportée à cet enjeu, notamment par la réflexion sur une desserte de transport en commun.

➤ **Recommandation : l'accès aux espaces publics cité au point n°14 doit être étudié pour en faciliter l'usage, notamment pour les personnes à mobilité réduite, en étudiant une desserte par les transports en commun.**

16 – Au-delà du pont François Mitterrand à statut périphérique, le pont Jean Jacques Bosc va, de fait, être le premier élément d'architecture significatif au sud de l'agglomération. Il doit à ce titre dépasser sa simple fonction et être porteur d'un geste symbolique fort du point de vue architectural. De par ses fonctionnalités complémentaires telles que décrites au point 14, il doit également donner un signal particulier en tant que porte sud de l'agglomération.

- **Recommandation : ce futur ouvrage doit porter une ambition architecturale forte, à hauteur de son lieu d'implantation, en intégrant l'ensemble des fonctionnalités souhaitées.**

D – continuité de la concertation

17 – Les travaux de la construction du pont vont générer des nuisances pour les populations. Celles-ci vont se superposer à celles engendrées par les projets d'aménagement périphérique en cours ou à venir sur les mêmes territoires (ARENA, Bordeaux Euratlantique, Gare St Jean, TCSP, aménagement des berges, etc....). Au final, les habitants des quartiers vont vivre une phase chantier très longue, dont celle de JJ Bosc n'est que partie.

➤ **Recommandation : les solutions techniques de moindre impact du chantier de franchissement devront être recherchées, en coordination avec les autres opérations, en mobilisant une instance de coordination à l'échelle du territoire au-delà du cadre du projet de franchissement JJ Bosc et en permettant la participation des habitants.**

18 – Dans la poursuite de son projet, la CUB va prendre des décisions s'appuyant pour tout ou partie sur le résultat du processus de concertation en cours. Cet engagement des élus de la Cub doit être complété et garanti par une possibilité de contrôle dans la durée, exercé par les représentants de la société civile, ceux du CPC notamment ou d'autres venant s'y joindre. Et ce, à partir du moment où cette concertation aura pris fin en janvier 2011. Ce principe peut s'appuyer sur les engagements contenus à la page 4 de la « charte de la concertation JJ Bosc » :

Pendant toutes ces étapes postérieures à la clôture de la concertation réglementaire, la Communauté urbaine de Bordeaux souhaite poursuivre le dialogue avec les citoyens. C'est pourquoi la présente Charte propose de maintenir des moyens d'information et d'expression jusqu'à la mise en service du franchissement.

A cette occasion, une articulation du projet de franchissement avec les autres projets sur le secteur est souhaitée, par exemple par la mise en place d'une instance participative transversale.

Cette recommandation reprend et souligne les éléments contenus dans la recommandation n°17 de ce présent document.

- **Recommandation : une instance de concertation pérenne doit être mise en place pour la poursuite du projet de franchissement dans la continuité du CPC et de manière transversale avec les autres projets qui vont impacter le territoire.**

Le 21 décembre 2010, vu le garant, Loïc Blondiaux,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "LOÏC BLONDIAUX". The signature is fluid and cursive, with a large, stylized 'L' at the beginning.