

Comment participer au débat ?

La lettre du débat

n° 1 - mars 2010

Les trois phases du débat

Un dispositif en trois temps :

La concertation réglementaire est ouverte depuis le 9 février 2009 et sera close à l'automne 2010. D'une façon permanente, elle permet le recueil des avis à travers des registres en mairie à Bordeaux, Bègles, Bouliac et Floirac, ainsi qu'à la Cub. Le site www.concertations.lacub.fr permet également de collecter les contributions du public.

Le premier temps se concentre sur les objectifs du franchissement et les solutions possibles.

Un second temps permet l'approfondissement des solutions envisageables et de leurs impacts prévisibles.

Enfin, un dernier cycle de réunions publiques, avant la clôture de la concertation, finalise les enseignements et le projet de franchissement.

Les garants du débat

Chargés de veiller à l'éthique du débat, deux garants vont accompagner la démarche de concertation :

M. Loïc BLONDIAUX, professeur en sciences politiques à la Sorbonne, Paris.

M. Jean LAFONT Ingénieur Général des Ponts et Chaussées e.r, Paris.

Le rôle des garants est défini par la [Charte de la Concertation J.J. Bosc](#), disponible sur le site www.concertations.lacub.fr

Les outils du débat

Trois grands moyens sont à votre disposition : les **réunions publiques et ateliers**, et les **registres de dépôts**, en mairie ou à la Cub ou bien encore sur le site www.concertations.lacub.fr

La composition du Comité permanent de la concertation

Siègent au  les représentants :

- des **5 collectivités**, Bordeaux, Bègles, Floirac, Bouliac et de la Communauté urbaine de Bordeaux ;
- des **associations suivantes** : Sepanso, Relai.c, Monte Cristo, Aquitaine Alternatives, Comités de quartiers et d'arrondissement de Bègles, Atelier des Bains Douche, la Boulangerie, Velocité, l'AUTRA ;
- du **Conseil de Développement Durable (C2D)** ;
- des **personnes qualifiées** : Unicité, AutoCool ;
- de **la mission de préfiguration de l'OIN Bordeaux Euratlantique** ;
- de **la SNCF**.

Les coordonnées des membres du CPC sont disponibles sur le site www.concertations.lacub.fr

EDITO

Le Comité permanent de la concertation (CPC) a été créé en septembre 2009 pour enrichir le dialogue avec les habitants lors de l'élaboration du projet de franchissement Jean-Jacques Bosc. Il a notamment pour mission de garantir l'information complète sur le projet et de proposer des actions destinées à assurer le bon déroulement de la concertation.

Composé de représentants de toutes les parties prenantes (citoyens, associations environnementales et de riverains, élus, porteurs de projets d'urbanisme...), ce comité est l'une des deux innovations introduites dans la Charte de concertation initiée par Vincent Fellesse, président de la Cub, pour aller au-delà du dispositif réglementaire, l'autre étant la nomination de deux garants chargés de rendre compte publiquement du déroulement de la concertation et d'en évaluer la pertinence.

L'objectif est qu'ensemble, habitants, usagers et élus, définissent le type de franchissement le plus pertinent, parmi les différents types de franchissement possibles.

Encore faut-il pour cela que le projet, décidé par les élus communautaires et qui aura des effets sur les quartiers de Bègles, Bordeaux et Floirac situés à proximité, sur l'ensemble de l'agglomération, ainsi que sur le fleuve, fasse l'objet d'un débat le plus large, le plus libre et le plus constructif possible.

Cette première Lettre du débat fait le point sur les travaux engagés à cette fin par le CPC.

Propositions pour enrichir le dispositif

Les outils

de concertation mis en place par la Communauté urbaine :

- Sur le site www.concertations.lacub.fr : un espace dédié au projet où l'on peut consulter les différents documents d'information produits par la Cub et un forum permettant de s'exprimer et de déposer un avis.
- Dans les mairies de Bègles, Bordeaux, Bouliac, Floirac et à l'hôtel de la Cub : des registres pour recueillir les avis.

Concertation suppose d'avoir accès à une information claire, compréhensible par tous et la plus complète possible.

Nous avons pris connaissance de l'ensemble des documents d'information déjà produits par la Communauté urbaine et mis à disposition du public sur son site Internet. De notre point de vue, ceux-ci constituent un bon socle pour lancer le débat. Pour autant,

ils devront être complétés pour répondre aux demandes qui se feront jour lors des réunions.

Le Comité permanent de la concertation tient à souligner l'intérêt, à cet effet, de la possibilité qui est offerte, dans la charte de la concertation, de faire financer des études complémentaires à la demande des associations.

Il nous semble nécessaire que les documents mis à disposition sur le site Internet puissent également être diffusés sous format papier à ceux, associations ou habitants, qui en font la demande.

La concertation doit concerner le plus grand nombre.

La mobilisation des habitants doit être recherchée afin de permettre des échanges de qualité et une juste appréciation des enjeux par la population. La qualité de la concertation s'apprécie aussi au public touché.

Des outils innovants doivent être mis en œuvre pour attirer les publics vers la concertation (Ambassadeurs de la concertation, campagne de presse, expositions, etc.).

Trois éléments font aujourd'hui consensus parmi les membres du Comité permanent de la concertation.

Une concertation efficace doit permettre un échange en direct entre les élus et la population.

La concertation ne peut se résumer à une simple compilation d'avis recueillis sur des registres ou sur un site Internet. Il faut que le projet descende dans l'arène citoyenne. La tenue de réunions publiques est une première réponse. Mais pour aller plus loin que la simple exposition des points de vue des uns et des autres, celle-ci n'est pas suffisante.

Nous avons plaidé pour la mise en place d'ateliers citoyens thématiques pour approfondir les échanges et mieux répondre aux interrogations des habitants et pour finalement faire émerger un avis collectivement construit sur le projet de franchissement.

Nous proposons donc un premier cycle de réunions publiques, fin mars, suivi par des séances de concertation en ateliers citoyens thématiques au printemps, avant une réunion publique de clôture.

Les réunions publiques

Bordeaux (Belcier), le mercredi 31 mars 2010 de 19h00 à 21h00,
dans la salle du Son Toy

Bègles, le jeudi 8 avril 2010 de 18h00 à 20h00,
salle Jean Lurçat

Floirac, le lundi 12 avril 2010 de 18h00 à 20h00,
espace Lucie Aubrac



La Lettre du débat n°1

Ce document d'information est publié par la Communauté urbaine de Bordeaux à la demande du Comité permanent de la concertation.

Communauté urbaine de Bordeaux
Esplanade Charles-de-Gaulle
33076 Bordeaux Cedex
direction de la Communication
tél. 05 56 99 85 30

réalisation
atelier PAO de la Cub

impression
atelier de reprographie de la Cub,
imprimé en 5 000 exemplaires sur papier PEFC

parution mars 2010

Objectifs

du franchissement et types d'ouvrages proposés dans le Livre blanc de la Cub

Objectifs :

- participer à la desserte des territoires en cours de mutation et favoriser les échanges entre les différents pôles d'activités de part et d'autre du fleuve ;
- développer l'accessibilité pour accompagner le développement de la gare Saint-Jean avec l'arrivée de la LGV ;
- rééquilibrer les déplacements sur les quais, rive droite et rive gauche et mettre en valeur le fleuve au sud de l'agglomération ;
- assurer le lien entre les deux rives au sud de l'agglomération et compléter le maillage du réseau de voirie ;
- poursuivre les itinéraires associant tous les modes de déplacement.

Types d'ouvrage :

Cinq types de franchissement déjà réalisés dans des contextes urbains comparables à la situation bordelaise - navette fluviale, téléphérique, passerelle, pont, tunnel - ont fait l'objet d'une première analyse par la Cub en fonction de **6 critères**.

Critère 1 : possibilité d'accueil de tous les modes de déplacement/niveau de confort et de sécurité/efficacité du service pour les différentes fonctions ;

Critère 2 : raccordement à la voirie et efficacité du schéma de circulation (lisibilité de l'itinéraire, accessibilité à la gare St-Jean) ;

Critère 3 : effet levier sur les projets urbains ;

Critère 4 : inscription de l'ouvrage dans le paysage - impact visuel - lisibilité du lien ;

Critère 5 : évolutivité du système ;

Critère 6 : économie du projet et maîtrise des coûts, au regard de sa fonctionnalité.

A l'issue des premières réunions publiques, un point d'étape sera réalisé, permettant de réduire le nombre d'options de franchissement afin de permettre leur approfondissement technique. Cet approfondissement offrira pour les phases suivantes des éléments complémentaires d'appréciation, notamment environnementaux.

Ces éléments seront versés au débat lors des ateliers.

Le débat public en questions ?

Pourquoi faire un franchissement urbain ?

L'objectif est-il d'absorber davantage de trafic automobile ou de miser sur les déplacements alternatifs ? De délester le pont François Mitterrand ou de favoriser les déplacements de proximité ?

Il ne s'agit pas seulement de raisonner en termes de flux de circulation mais de s'interroger sur la nature des déplacements attendus avec le nouveau franchissement, en lien avec le projet que l'on formule pour la ville et l'agglomération de demain.

Quel périmètre de réflexion ?

Quelles seront les conséquences supplémentaires pour les habitants et l'environnement des autres projets d'aménagement prévus à proximité à Bègles, Bordeaux ou Floirac ? Quelle complémentarité entre le futur franchissement Jean-Jacques Bosc, la passerelle Eiffel dont la conservation est maintenant actée, et le pont Saint-Jean qui mériterait d'être aménagé en véritable pont urbain ?

La réflexion ne devrait pas être limitée à l'aménagement du franchissement Jean-Jacques Bosc mais intégrer les aménagements situés à proximité avec lesquels il y aura des interactions ou dont les effets viendront s'additionner à ceux du futur franchissement.

Quels impacts en termes d'étalement urbain ?

N'y a-t-il pas contradiction entre, d'une part, la volonté exprimée d'un recentrage de l'urbanisation, de lutter contre l'étalement urbain et, d'autre part, le projet d'élargir certaines infrastructures routières de la Cub ?

Quels sont les impacts respectifs des cinq types de franchissement proposés en termes d'étalement urbain ?

La concertation doit permettre d'apporter un éclairage sur les causes de l'étalement urbain et les manières d'y remédier, chacune des solutions de franchissement devant être évaluée de ce point de vue.

Quels effets sur la Garonne ?

Quelles sont les conséquences respectives des différents types de franchissement proposés sur la navigation fluviale ainsi que sur la qualité de l'eau, sur la faune et la flore des berges du fleuve, les poissons migrateurs, sachant que le lit mineur de la Garonne fait partie du réseau Natura 2000 ?

Le choix entre les différentes catégories de franchissement doit prendre en compte l'analyse comparative des impacts sur les activités et les écosystèmes.

Quelles conséquences pour les riverains ?

Quels seront les impacts en termes de nuisances sonores et sur la qualité de l'air, sachant que ceux-ci seront différents selon les trafics générés ? Quels seront les effets sur les prix du foncier et des logements ? Quelle opportunité cet équipement présente-t-il pour les déplacements à vélo et à pied, ou pour embellir les quais adjacents ?

Il est essentiel que les riverains disposent rapidement d'informations sur les nuisances potentielles, mais aussi sur les opportunités offertes par l'ouvrage.

Comment intégrer les enjeux climatiques et énergétiques ?

En quoi le futur franchissement contribuera-t-il ou non à la réduction des émissions de gaz à effet de serre préconisée par le GIEC à l'horizon 2020 pour enrayer l'emballement du climat ? En quoi permettra-t-il d'anticiper la flambée prévue du prix des carburants liée à la raréfaction du pétrole ?

La construction du franchissement Jean-Jacques Bosc et les trafics générés ne seront pas neutres vis-à-vis de ces enjeux. Il faut donc les prendre en compte dans le débat.

Quel projet de ville dessine ce futur franchissement ?

La nature du franchissement envisagé est dite « urbaine » ; mais qu'est-ce qu'un « franchissement urbain » ? Dans le livre blanc, le pont Saint-Jean est qualifié d'urbain au même titre que le pont de pierre.

Si nous devons qualifier un espace urbain, il ne viendrait à l'idée de personne de le qualifier par sa fonction ou sa capacité ; en l'occurrence pour une circulation par son nombre de voies : dirions-nous « huit voies de circulation » pour qualifier les champs Elysées ? C'est pourtant principalement ce que nous faisons lorsque nous cherchons à qualifier ce franchissement : nombre de voies, type de véhicules, débit, gabarit...

Ce franchissement doit également être pensé comme un élément urbain au même titre qu'un parc, des quais... la réflexion doit donc dépasser la simple question des trafics pour lui assurer une juste intégration dans le projet de ville.