

DEPARTEMENT DE LA GIRONDE

COMMUNES DE

BORDEAUX, BEGLES ET FLOIRAC

— 0000 —

CONSTRUCTION DU PONT JEAN - JACQUES BOSC AU DESSUS DE LA

GARONNE ET DE SES RACCORDEMENTS

PAR BORDEAUX-METROPOLE

— 0000 —

**Enquête publique unique préalable à la Déclaration
d'utilité publique de l'opération, à la cessibilité des
parcelles à exproprier et à la délivrance de l'autorisation
au titre de la loi sur l'eau**

— 0000 —

Du 3 octobre 2016 au 4 novembre 2016

RAPPORT D'ENQUETE

Commissaires enquêteurs

Titulaire : Claude CUIN

Suppléant : Daniel LECLERC

... / ...

Table des matières

1 - PRESENTATION DE L'ENQUETE UNIQUE.....	4
1.1. Objet de l'enquête	4
1.2 – Motivations de la demande d'autorisation	4
1.3 – Description du projet	4
1.3.1 - Le Pont	4
1.3.2 - Les ouvrages de raccordement	5
1.3.3 - Coût du projet et durée de la réalisation.....	5
2 - LOCALISATION DE L'OPERATION	5
2.1 – Situation géographique.....	5
2.2 - Situation foncière	6
3 - CONTEXTE PHYSIQUE ET ENVIRONNEMENTAL.....	6
3.1 - Contexte géologique et hydrogéologique	6
3.2 – Les milieux aquatiques.....	7
3.2.1 - Le réseau hydrographique	7
3.2.2 - Les zones humides	7
3.3 – Les milieux naturels	7
3.4 - La Flore	8
3.5 - La Faune	8
3.6 - Les corridors écologiques : trame verte et bleue.....	8
4 - MILIEU HUMAIN	9
4-1 -.Population et occupation du sol	9
4.2 – Les Documents d'urbanisme	9
4.2.1 – Le SCOT (Schéma de cohérence territoriale), dont la dernière approbation date du 13 février 2014.	9
4.2.2 – Le PLU (Plan local d'urbanisme)	9
4.3 - Les documents de planification sur l'eau et les milieux aquatiques	10
5 – CONTEXTE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE	10
5.1 - L'enquête publique préalable à la déclaration publique des travaux de construction du Pont Jean-Jacques Bosc et de ses raccordements, est diligentée sur la base des dispositions du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique	10
5.2 - L'enquête parcellaire préalable à l'arrêté de cessibilité est régie par les dispositions du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique	10

5.3 – L'enquête « Loi sur l'eau » relève du Code de l'Environnement	11
6 - ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE	12
6.1 - Organisation de l'enquête.....	12
6.1.1 - Désignation du commissaire-enquêteur.....	12
6.1.2- Composition et Etude du dossier	12
6.1.3 - Modalités de l'enquête	13
6.1.4 - Information du public	13
6.2 – Déroulement de l'enquête	14
6.3 – Formalités de fin d'enquête	14
6.3.1 - Clôture des registres d'enquête.....	14
6.3.2 - Bilan comptable des observations du public	14
6.3.3 - Procès-verbal de synthèse des observations du public et réponses du pétitionnaire	14
7 - ANALYSE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR	15
7.1 – Concernant le dossier.....	15
7.2 – Concernant les constats découlant de la visite des lieux	25
7.3 – Concernant le projet	25
7.3.1 – En termes d'objectifs et de motivations	25
7.3.2.- En termes d'incidences sur le plan financier	25
7.3.3 – En termes d'incidences sur le plan environnemental	26
7.3.4 - En termes d'incidences sur le milieu humain	29
7.3.5 - En termes de compatibilité avec les documents de planification	29
7.3.6 - En termes d'évaluation socio-économique	29
7.4 – Concernant le déroulement de l'enquête :.....	30
7.5 - Concernant les observations du public	30
7.6 - Bilan analytique des observations du public et des réponses apportées par le pétitionnaire.....	31
7.7 - Concernant les avis des organismes consultés.....	58
7.8 – Concernant la régularité de la procédure d'enquête publique	59

1 - Présentation de l'enquête unique

1.1. Objet de l'enquête

Par délibération en date du 26 octobre 2007 de son conseil la Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB et aujourd'hui Bordeaux-Métropole depuis le 23 décembre 2014) a décidé de réaliser un nouveau pont sur la Garonne à l'extrême ouest du Boulevard Jean-Jacques Bosc.

Par délibération du 19 décembre 2014 le Conseil de Communauté de la CUB a sollicité le lancement de la procédure préalable à la déclaration d'utilité publique du projet précité, à la cessibilité des parcelles et immeubles à acquérir, ainsi qu'à la délivrance de l'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

1.2 – Motivations de la demande d'autorisation

Le Conseil de communauté s'est fixé comme objectifs :

- d'assurer le lien entre les rives du fleuve Garonne au sud de l'agglomération,
- de rééquilibrer les déplacements sur les deux quais (rive droite et rive gauche),
- de compléter le maillage du réseau viaire (bouclage des boulevards avec le pont Jacques Chaban-Delmas),
 - de poursuivre les itinéraires associant tous les modes de déplacement (marche, deux roues, transport en commun et véhicules particuliers)
 - d'accompagner le développement de la Gare Saint Jean avec l'arrivée de la LGV,
 - de participer à la desserte des territoires en cours de mutation (Bordeaux St Jean/Belcier, Bègles et Floirac),
 - de favoriser les échanges entre les différents pôles d'activités de part et d'autre du fleuve,
 - de mettre en valeur le fleuve au sud de l'agglomération.

Le projet a fait l'objet d'une concertation préalable durant 23 mois entre 2009 et 2011 dans les communes de Bordeaux, Bègles et Bouliac.

1.3 – Description du projet

1.3.1 - Le Pont

L'ouvrage projeté dans le prolongement du Boulevard Jean-Jacques Bosc en rive gauche de la Garonne à Bordeaux, reliera cette commune et celle de Bègles à celle de Floirac en rive droite.

Caractéristiques :

- Structure : Mixte béton-acier avec des poutres métalliques en I surmontées d'une dalle en béton armé.
- Dimensions : tablier, avec profil en long courbe, constitué d'une dalle en béton armé de 549 m de long et 44 m de large.
- Piles en rivière : Elles sont identifiées P1 à P8 à partir de la rive gauche et supporteront le tablier par le jeu de 8 alignements en béton armé, constitués chacun de 4 piles carrées de 3x3 m, reliées à leur sommet par un chevêtre de 2 m de hauteur.
- Chaque groupe de piles est porté par une semelle s'appuyant sur 10 pieux de 20 m de long encastrés dans le substratum marneux sous le fond du fleuve. Des enrochements seront mis en œuvre pour assurer la protection des piles contre les affouillements.
- Culées : elles sont constituées de murs de soutien des remblais d'accès au pont. Les appuis du pont en berges seront établis hors du lit mineur de la Garonne, au-delà des digues de protection contre les inondations et ce, sur les deux rives.
- Passages sous le tablier : de part et d'autre de l'axe du fleuve 2 travées de 63,84 m et une travée de 51,06 m.

- Passe navigable : elle est centrée entre les piles P4 et P5 et présentera une ouverture libre de 30 m de large avec un tirant d'air minimal de 7 m sous l'intrados du pont (variable selon le niveau des eaux).

Destination de l'ouvrage :

Les 44 m de largeur de la plateforme permettront des aménagements susceptibles d'être adaptés dans le temps, au gré de l'évolution de chacun des modes de déplacement ou d'utilisation de l'espace.

En première phase d'exploitation sont envisagés :

- au centre deux voies à contresens dédiées aux transports en commun (bus puis tram),
- côté amont : deux fois deux voies affectées au trafic automobile et un parcours piétonnier,
- côté aval : une piste cyclable et un très vaste espace dédié aux piétons et pouvant être affecté par la suite à d'autres fins.

1.3.2 - Les ouvrages de raccordement

En rive gauche :

Le schéma actuel de circulation sera supprimé pour faire place au débouché du pont à un dévoiement de la circulation de l'autoroute A 631 par le biais d'une trémie (passage inférieur à 2x2 voies). L'accès au futur pont s'opérera depuis le Boulevard JJ Bosc par un raccordement en T équipé de feux tricolores avec élargissement sur une centaine de mètres de l'extrémité du Boulevard. Sur ce linéaire est prévue la création d'espaces verts avec plantation d'arbres.

La voie sur berge sera conservée et transformée en passage piéton sous le pont.

En rive droite :

La circulation du Quai de la Souys sera assurée de part et d'autre du pont par un passage inférieur en trémie (1 voie par sens) avec mise en place de feux tricolores à chaque extrémité, afin de diriger les flux de circulation vers les voies existantes aménagées en conséquence, tant pour les véhicules à moteur que pour les transports en commun.

A l'extrémité du tablier du pont sera aménagé un carrefour en T en vue de diriger le trafic vers les quais ou les rues Jules Guesde, de l'Estey, des Steamers ou l'Avenue Jean Alfonséa.

A cet endroit est également prévu l'aménagement d'un grand parc paysagé planté d'arbres.

Des pistes cyclables en parallèle du fleuve seront aménagées sur les deux rives

1.3.3 - Coût du projet et durée de la réalisation

La dépense totale prévisible pour la réalisation de l'ensemble du projet s'élève à 146.000.000 € TTC.

Le délai prévisionnel de réalisation des travaux est de 33 mois comptés à partir de fin 2016 pour une mise en service de l'ouvrage en 2019.

2 - Localisation de l'opération

2.1 – Situation géographique

Le pont J.J. Bosc s'insère à équidistance (1,8 km) du nouveau pont ferroviaire de la Gare Saint Jean et du pont autoroutier de la Rocade périphérique de l'agglomération bordelaise. Son implantation concerne le territoire des trois communes de Bordeaux et Bègles en rive gauche et de Floirac en rive droite. Il permettra la jonction entre l'extrémité du Boulevard Jean Jacques Bosc et le Quai de la Souys

Le projet devrait :

- conduire à une réduction des temps de parcours entre les différents ponts du centre sud de l'agglomération bordelaise,
- faciliter la desserte des nouveaux quartiers en développement sur les deux rives de la Garonne,
- permettre la mise en place d'itinéraires de déviation en cas d'interruption de trafic sur d'autres ouvrages de franchissement de la Garonne.

2.2 - Situation foncière

Les emprises foncières, déterminant le périmètre de la demande de déclaration d'utilité publique, concernent 5 parcelles sur Bordeaux, 9 sur Bègles et 11 sur Floirac. Leur maîtrise vise à permettre la réalisation des raccordements du pont aux voiries existantes.

Toutes sont actuellement déjà acquises ou en cours d'acquisition par le maître d'ouvrage, à l'exception de 2 sises sur la commune de Bègles en bordure sud et à l'extrémité du Boulevard JJ Bosc.

3 - Contexte physique et environnemental

3.1 - Contexte géologique et hydrogéologique

Au sein de l'aire d'étude englobant le projet, laquelle couvre un cercle de 200 m de rayon autour du site, les sols correspondent à des formations géologiques fluviatiles argilo-tourbeuses datées du Quaternaire. Ces formations correspondent à des anciennes zones de marais qui ont été comblées par des remblais mis en évidence lors des sondages effectués au droit des deux rives dans le cadre de l'étude géotechnique. Les analyses réalisées sur ces remblais, en grande majorité inertes, confirment pour ceux constitués de mâchefers la présence d'une pollution (hydrocarbures, PCB, métaux lourds, notamment).

L'implantation des piles du pont va nécessiter des travaux d'affouillement dans le lit mineur de la Garonne, avec évacuation des matériaux excédentaires (23.000 m³ environ). Afin de fixer la destination de ces derniers, (avec possibilité de les réintroduire dans les eaux du fleuve) il a été procédé à une analyse des sédiments présents dans le fond du lit de la Garonne.

Les résultats des analyses sur les sédiments superficiels permettent de retenir une évacuation des matériaux hors site en tant que déchets inertes.

La masse d'eau sous-jacente correspond aux alluvions de la Garonne, nappe peu profonde susceptible d'être affleurante en période de hautes eaux. Sous les calcaires de l'Oligocène, au-delà de 30 m de profondeur on rencontre des formations semi-perméables jusqu'à environ 198 m de profondeur. Ces horizons forment une couche protectrice entre le calcaire de l'Oligocène et le calcaire de l'Eocène. Aucun forage ou périmètre de protection d'un captage destiné à la production d'eau potable n'est recensé dans la zone d'étude.

Six piézomètres ont été implantés aux abords du futur pont et l'analyse de leurs eaux a permis de dresser un état initial de la qualité des eaux souterraines. Quatre d'entre eux sont équipés de sondes de mesures automatiques

3.2 – Les milieux aquatiques

3.2.1 - Le réseau hydrographique

Dans le secteur considéré c'est le fleuve Garonne qui prédomine et est susceptible d'être directement impacté par la réalisation du projet. Au droit du futur pont la Garonne bien que relevant du domaine fluvial est sous l'influence de la marée qui remonte jusqu'à la Réole.

Les débits du fleuve sont très variables, pouvant aller de 40m³/s en étiage cinquantennal à 7.800 m³/s lors des crues de fréquence centennale. Le débit moyen se situe autour de 650 m³/s.

Le régime des courants de marée influence fortement :

- les transports sédimentaires ainsi que la qualité des eaux avec formation du « bouchon vaseux » caractérisé par une forte concentration des matières en suspension susceptible d'atteindre au plus 5mg/l en surface et 10mg/l près du fond.

- les phénomènes d'inondations (fluviale et/ou marine). A cet effet, des digues sont implantées sur les deux rives de la Garonne.

En rive droite sur la commune de Floirac débouche en Garonne un petit affluent le Rébédech dont le cours aval transite dans une noue.

Les données portant sur la qualité des eaux de la Garonne et issues des observations opérées en 2012 au droit de la station de St Louis de Montferrand mettent en évidence un état physico-chimique identifié comme médiocre, avec deux paramètres déclassant le phosphore total et l'ammonium, traceurs d'activités anthropiques. Pour les dix autres paramètres mesurés l'état constaté va de bon à très bon.

Sur le plan des usages il faut essentiellement retenir au droit de la zone intéressée par le projet de pont :

- la navigation (de tourisme fluvial, de transport des éléments de l'avion Airbus A 320, les navires de petite plaisance),
- les activités nautiques de loisir,
- la pêche.

En termes de contraintes, le pont projeté ne devra constituer aucun obstacle à la navigation ou à l'écoulement des eaux.

3.2.2 - Les zones humides

Les études spécifiques réalisées dans la zone d'étude ont mis en évidence des espaces considérés comme des zones humides au regard des critères réglementaires. C'est ainsi que les bords de Garonne en rive droite, constituant la berge comprise dans la section du lit mineur jusqu'au pied de la digue en béton et les abords de deux fossés débouchant en Garonne, ont été identifiés comme zones humides.

Aucune zone humide en rive gauche de Garonne, cet espace étant occupé par la voie sur berge (A631)

3.3 – Les milieux naturels

Les Sites Natura 2000 : celui de la Garonne est intégré dans l'aire d'étude. Plus en amont du futur pont est classé le réseau hydrographique et la ripisylve du ruisseau de la Pimpine.

Les ZNIEFF : aucune n'est recensée dans l'aire d'étude. A proximité sont identifiées : la ZNIEFF de type I des coteaux de Floirac, située à 700 m à l'est du bord de la Garonne et la ZNIEFF de type II des Coteaux de Lormont, Cenon et Floirac, située à 700 m à l'est du bord de la Garonne.

Aucune autre zone d'inventaire ou de protection du milieu naturel n'est recensée au sein ou à proximité de l'aire d'étude.

Les Plans d'actions, de Gestion et de Conservation : la Garonne est potentiellement concernée par les Plans nationaux d'action pour la Loutre d'Europe, le Vison d'Europe et l'Esturgeon, le Plan

de gestion des poissons migrateurs pour 7 espèces migratrices et le Plan de conservation des berges à Angélique des estuaires.

3.4 - La Flore

Plus d'une centaine d'espèces ont été recensées au cours des prospections. Aucune espèce protégée n'a été identifiée au sein de l'aire d'étude.

Le seul secteur présentant un intérêt botanique est situé en rive droite avec une riche diversité malgré les pollutions. L'Angélique des estuaires reconnue présente sur les berges de la Garonne, bien que non observée au cours des prospections de 2014, est néanmoins susceptible de coloniser les deux berges de la Garonne, malgré des habitats présents peu favorables à son développement.

3.5 - La Faune

- Les mammifères**

Quatre espèces ont été recensées sur l'aire d'étude, aucune d'elles ne bénéficiant d'un statut de protection en France.

Dans ce domaine, il peut être conclu que les espèces ou groupes d'espèces détectées ne représentent qu'un enjeu globalement faible du fait de l'absence d'habitat de repos et de reproduction.

En revanche, les corridors en place facilitent le déplacement des espèces et permettent d'établir des liens entre les habitats plus favorables.

- L'Avifaune**

Les résultats de l'étude et des données bibliographiques montrent que le cortège avifaunistique inventorié est diversifié mais commun. Il présente un intérêt globalement faible.

- Les Invertébrés**

En matière d'entomologie les espèces inventoriées ne présentent qu'un intérêt restreint.

- Les espèces piscicoles**

Aucune faune aquatique n'a été observée dans les canaux et fossés au sein de l'aire d'étude.

Par contre, les données bibliographiques pour ce qui concerne la Garonne, permettent de considérer que les espèces piscicoles présentes constituent un enjeu faunistique fort. Le fleuve Garonne fait partie des axes pour les grands migrateurs amphihalins (anguille, esturgeon européen, aloses, lamproies, saumon atlantique, truite de mer).

Au droit des travaux projetés aucune zone de frayères n'a été rencontrée.

3.6 - Les corridors écologiques : trame verte et bleue

L'aire d'étude est située au sein d'un environnement fortement urbanisé et ce, sur les deux rives de la Garonne. L'occupation des sols est à la base d'un effet de cloisonnement majeur, avec des axes routiers fragmentant les habitats.

La discontinuité des corridors écologiques et leur mauvais entretien limitent fortement les capacités de déplacement de la faune.

4 - Milieu humain

4-1 - Population et occupation du sol

La population au sein de l'aire d'étude est présente essentiellement en rive gauche le long du Boulevard JJ Bosc à Bordeaux et dans la commune de Bègles dans le quartier Marcel Sembat-Saint Maurice. L'occupation des sols peut être décrite ainsi qu'il suit :

- **en rive gauche** le long du Boulevard JJ Bosc à cheval sur le territoire des communes de Bordeaux et Bègles, avec un habitat mixte individuel et collectif, ancien et neuf.

Les constructions proches de la Garonne et de l'autoroute A 631 sont occupées par le Marché d'intérêt national de Brienne, des commerces d'automobiles, de l'habitat collectif récent et des habitations individuelles anciennes.

A proximité du futur pont a été autorisée la création de la ZAC de Saint-Jean Belcier, sous maîtrise « Bordeaux Euratlantique » prévoyant la réalisation de logements, de bureaux, de commerces, d'activités et d'hébergements hôteliers.

Ce territoire est desservi par l'autoroute A631 (voie sur berge) raccordée à la rocade sud de Bordeaux

- **en rive droite** sur la commune de Floirac, le territoire est moins dense mais présente une forte mixité. En partie sud de cette zone sont implantées des activités tertiaires et d'importantes activités industrielles

Pour le reste, des anciens espaces résultant de friches industrielles sont en voie d'urbanisation, dans le cadre de la ZAC de Floirac destinée à de l'habitat collectif et l'édification en cours d'une salle de spectacles.

Le long de la Garonne sont aménagées une piste cyclable, un couloir de bus et deux voies de circulation alternée.

En bordure du Quai de la Souys, à proximité du futur pont est implanté un immeuble d'habitat collectif de 8 étages (Résidence Monte Cristo).

4.2 – Les Documents d'urbanisme

Le territoire couvert par l'aire d'étude appartient à Bordeaux-Métropole, structure intercommunale se substituant depuis le 1 juillet 2013 à la Communauté Urbaine de Bordeaux regroupant 28 communes.

L'aire d'étude est concernée par :

4.2.1 – Le SCOT (Schéma de cohérence territoriale), dont la dernière approbation date du 13 février 2014.

Il couvre 93 communes, dont celles concernées par le projet de pont et ses raccordements. Le SCOT de l'agglomération bordelaise affiche 22 orientations déclinées au sein de 4 grands thèmes dont :

- l'environnement et le paysage,
- la consommation de l'espace, l'économie de l'énergie et des ressources,
- l'économie,
- le cadre de vie.

Parmi les orientations du Scot est notamment évoqué le bouclage des boulevards par les deux ponts Jacques Chaban-Delmas et JJ Bosc.

4.2.2 – Le PLU (Plan local d'urbanisme)

La dernière version opposable est celle du 31 mars 2014. Le PLU est actuellement en phase de révision.

Le PLU intègre un plan d'Aménagement et de développement durable (PADD).

Le projet du pont JJ Bosc s'inscrit dans un contexte de zones urbaines multifonctionnelles et n'implique pour sa réalisation aucune modification du PLU, lequel intègre déjà cinq emplacements réservés aux futures voiries primaires, secondaires et tertiaires.

4.3 - Les documents de planification sur l'eau et les milieux aquatiques

Le projet est compatible avec les documents règlementaires suivants :

- Plan de prévention risque inondation (PPRI),
- SDAGE Adour-Garonne 2015-2021,
- Plan de gestion des risques inondation (PGRI),
- SAGE Estuaire de la Gironde et des milieux associés,
- SAGE nappes profondes de la Gironde.

5 – Contexte législatif et réglementaire.

5.1 - L'enquête publique préalable à la déclaration publique des travaux de construction du Pont Jean-Jacques Bosc et de ses raccordements, est diligentée sur la base des dispositions du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique

- Partie législative nouvelle

Livre I - Utilité publique - Article L1

L'expropriation, en tout ou partie, d'immeubles ou de droits réels immobiliers ne peut être prononcée qu'à la condition qu'elle réponde à une utilité publique préalablement et formellement constatée à la suite d'une enquête et qu'il ait été procédé, contradictoirement, à la détermination des parcelles à exproprier ainsi qu'à la recherche des propriétaires.

Elle donne lieu à une juste et préalable indemnité.

Titre 1^{er} - Enquête publique

Chapitres 1^{er} et 2 : relatifs à la désignation et à l'indemnisation du commissaire enquêteur. La construction du pont JJ Bosc étant susceptible d'affecter l'environnement, l'enquête publique est régie par les dispositions de l'**article L123-2 du Code de l'environnement**.

Titre II - Déclaration d'utilité publique

Chapitre II - Article L122-1

La déclaration d'utilité publique est soumise à l'obligation d'effectuer la **déclaration de projet** prévue à l'**article L126-1 du code de l'environnement**.

- Partie réglementaire

Chapitre II - Section 2

L'**article R112-4** définit la composition du dossier d'enquête

5.2 - L'enquête parcellaire préalable à l'arrêté de cessibilité est régie par les dispositions du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique

- Partie législative nouvelle

Livre I - Utilité publique

Titre III - Identification des propriétaires et détermination des parcelles

Chapitre I - Enquête parcellaire

L'**article L131-1** renvoie à la partie réglementaire

- Partie réglementaire nouvelle

Les articles R131-3 à R131-14 définissent les modalités de l'enquête parcellaire et le traitement des cas particuliers.

Les deux enquêtes, d'utilité publique et parcellaire, sont conduites conjointement sur la base d'un seul arrêté préfectoral portant organisation de la consultation du public.

5.3 – L'enquête « Loi sur l'eau » relève du Code de l'Environnement

- Partie législative

Livre 1^{er} : Dispositions communes

Titre II : Information et participation des citoyens

Chapitre II : Evaluation environnementale

Section 1 : Etude d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements

Articles L122-1 et suivants.

Chapitre III : Enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement

Sections 1 et 2 : Champ d'application et objet de l'enquête publique

Les articles **L 123-1 à L123-19** déterminent le champ d'application, l'objet, la procédure et le déroulement de l'enquête publique.

Livre IV - Patrimoine naturel

Titre I - Protection du patrimoine naturel

Chapitre IV - Conservation d'habitats naturels, de la faune et de la flore sauvages

Section 1 - Sites Natura 2000

Les articles **L414-1 à L414-7** portent obligation de procéder à une évaluation des incidences Natura 2000 pour les projets susceptibles d'affecter significativement un site Natura 2000.

- Partie réglementaire

Livre I - Titre II - Evaluation environnementale

Les articles **R122-1 à R122-24** concernent les études d'impact, leur contenu, l'avis de l'autorité environnementale et l'information du public.

Livre II - Milieux physiques

Titre I - Eau et milieux aquatiques et marins

Chapitre IV - Activités, installations et usages

Section 1 - Procédures d'autorisation ou de déclaration

Articles R214-1 à R214-28 : Dispositions applicables aux opérations soumises à autorisation.

Parmi les installations, ouvrages, travaux et activités projetés sont concernés au regard des rubriques de la nomenclature visée à l'article **R214-1** :

- les sondages et forages : création de piézomètres (rubrique 1.1.1.0 en régime de déclaration),

- les pompages dans la nappe d'accompagnement (rubrique 1.2.1.0 en régime de déclaration),

- les rejets d'eaux pluviales (rubrique 2.1.5.0 en régime de déclaration),

- les remblais et épis dans le lit de la Garonne (rubrique 3.1.1.0 en régime d'autorisation),

- les modifications des profils en long ou en travers du lit de la Garonne (rubrique 3.1.2.0 en régime de déclaration),

- les ouvrages ayant un impact sensible sur la luminosité nécessaire au maintien de la vie et de la circulation aquatique (rubrique 3.1.3.0 en régime de déclaration),
- les installations ou travaux susceptibles de détruire les frayères, les zones de croissance et d'alimentation de la faune piscicole (rubrique 3.1.5.0 en régime de déclaration),
- les remblais dans le lit majeur de la Garonne (rubrique 3.2.2.0 en régime d'autorisation),
- le rétrécissement ponctuel du chenal de navigation de la Garonne (rubrique 4.1.1.0 en régime d'autorisation),
- le dragage pour l'extraction de sédiments (rubrique 4.1.3.0 en régime d'autorisation)

Livre IV - Patrimoine naturel

Titre I - Protection du patrimoine naturel.

Chapitre IV - Conservation des habitats naturels, de la faune et de la flore sauvages.

Section 1 - Sites Natura 2000

Articles R414-1 à R414-26 relatifs aux dispositions communes et à l'évaluation des incidences Natura 2000.

6 - Organisation et déroulement de l'enquête

6.1 - Organisation de l'enquête

6.1.1 - Désignation du commissaire-enquêteur

Par décision du 4 août 2016, le Président du Tribunal administratif de Bordeaux (**annexe n° 1**) m'a désigné comme commissaire-enquêteur et Monsieur Daniel LECLERC comme suppléant.

6.1.2 – Composition et Etude du dossier

Il comprenait l'ensemble des documents exigés au titre des réglementations applicables aux cas d'espèce, répondant ainsi aux exigences de chacune des réglementations concernées. Il avait d'ailleurs été jugé recevable pour instruction par les services de l'Etat.

Le dossier mis à la disposition du public a été édité au format A3. Il se composait des pièces suivantes :

- **Document 1** intitulé « Note de présentation et contenu du dossier d'enquête » et comportant 3 pages.
- **Document 2** comportant 4 pièces et 81 pages :
 - Pièce A : Objets de l'enquête et informations juridiques et administratives,
 - Pièce B : Plan de situation,
 - Pièce C : Notice explicative,
 - Pièce D : Plan général des travaux,
 - Pièce E : Bilan de la concertation.
- **Document 2 bis** contenant la Pièce F - (45 pages) : Avis requis de l'Autorité environnementale et mémoire en réponse du Maître d'ouvrage.
- **Document 3** contenant :
 - Pièce G : Résumé non technique (35 pages),
 - Pièce H : Etude d'impact valant dossier d'incidences au titre de la Police de l'eau (370 pages).
- **Document 4** : contenant :
 - Pièce I : Dossier d'autorisation au titre des articles L214-1 et suivants du code de l'environnement (259 pages).
- **Document 5** contenant :
 - Pièce J : Evaluation socio-économique (56 pages).

- **Document 6** contenant:
Pièce K : Annexes (326 pages)
- **Document 7** : Dossier d'enquête parcellaire comprenant un état parcellaire et un plan parcellaire
- **Document 8** : Observations du commissaire enquêteur et mémoire en réponse avec précisions du pétitionnaire, le tout comprenant 28 pages et 2 plans d'assainissement au 1/500.

L'ensemble représente globalement 1200 pages en format A3.

6.1.3 - Modalités de l'enquête

L'arrêté préfectoral du 5 septembre 2016 (**annexe n°2**) a prévu une période d'enquête de 33 jours consécutifs, du lundi 3 octobre 2016 au 4 novembre 2016 inclus.

Le siège de l'enquête a été fixé en Mairie de Bègles.

Le calendrier des permanences retenu visait les trois communes concernées par l'emprise du projet, à savoir Bordeaux, Bègles et Floirac. S'agissant de la commune de Bordeaux, il a été prévu que le Commissaire enquêteur siège à la Mairie principale et à la Mairie annexe Bordeaux-sud.

Les registres d'enquête ont été ouverts par les maires des communes concernées ou leurs représentants et ont également été cotés et paraphés par mes soins

Cinq permanences ont été tenues par le Commissaire enquêteur en :

- Mairie de BORDEAUX le lundi 3 octobre 2016 de 14h à 17h,
- Mairie de BEGLES le mardi 11 octobre 2016 de 9h à 12h,
- Mairie de FLOIRAC le mercredi 19 octobre 2016 de 14h à 17h,
- Mairie de BORDEAUX Annexe-sud le jeudi 27 octobre 2016 de 9h à 12h,
- Mairie de BORDEAUX le vendredi 4 novembre 2016 de 15h à 18h.

A ma demande et considérant que :

- la commune de BOULIAC avait été incluse dans le périmètre de la concertation initiée par le maître d'ouvrage auprès des populations, préalablement à l'élaboration du projet,

- par ailleurs, le territoire de cette commune établie en rive droite de la Garonne jouxte celui de la commune de BEGLES (rive gauche),

le service instructeur (DDTM 33) a décidé, aux termes des dispositions de l'article R214-8 du Code de l'environnement, qu'il soit envisagé un affichage de l'avis d'enquête en Mairie de BOULIAC, les personnes y résidant ayant le loisir de consigner leurs observations sur le registre déposé en Mairie voisine de FLOIRAC.

6.1.4 - Information du public

L'information du public a été assurée par :

a) l'affichage d'un avis d'enquête dans les mairies de Bordeaux, Bordeaux Annexe-sud, Floirac, Bègles et Bouliac, ainsi que l'attestent les certificats des maires des communes de :

- Bordeaux en date du 7 novembre 2016, (**annexe n°3**)
- Bègles en date du 4 novembre 2016, (**annexe n°4**)
- Bouliac en date du 5 novembre 2016, (**annexe n° 5**)
- Floirac en date du 4 novembre 2016 (**annexe n°6**)

b) l'affichage d'un avis d'enquête au siège de Bordeaux-Métropole certifié par le Président de cette collectivité le 9 novembre 2016 (**annexe n° 7**)

c) l'affichage d'un avis d'enquête sur les lieux au voisinage des ouvrages projetés et ce, par les soins du maître d'ouvrage, a comporté l'implantation de 10 panneaux (5 sur chaque rive du fleuve Garonne).

La réalisation de cette formalité est attestée par un constat d'huissier (**annexe n°8**), accompagné d'un plan de localisation des panneaux (**annexe n°9**).

- d) l'insertion d'un avis d'enquête dans les journaux :
- les Echos judiciaires girondins des 9 septembre 2016 et 7 octobre 2016, (**annexe n° 10**)
 - Sud-Ouest des 9 septembre 2016 et 7 octobre 2016 (**annexe n° 11**)

6.2 – Déroulement de l'enquête

Elle s'est déroulée dans de bonnes conditions, en conformité avec les textes législatifs et réglementaires régissant la procédure en cause dans cette enquête unique.

6.3 – Formalités de fin d'enquête

6.3.1 - Clôture des registres d'enquête

Le vendredi 4 novembre 2016 au terme de ma dernière permanence en Mairie de Bordeaux-Cité municipale j'ai emporté avec moi le registre d'enquête (**annexe n° 12**). Le lundi 7 novembre 2016 j'ai procédé à une collecte des registres d'enquête déposés dans les mairies de Bordeaux-Annexe sud (**annexe n°13**), Bègles (**annexe n°14**) et Floirac (**annexe n°15**).

En possession de la totalité des registres, j'ai procédé à leur clôture le 7 novembre 2016.

6.3.2 - Bilan comptable des observations du public

Au cours de mes cinq permanences j'ai été amené à rencontrer 19 personnes, dont Monsieur Bertrand ARNAULT DE SARTRE, Chef de projet à la Direction des infrastructures et des déplacements de Bordeaux- Métropole et ce, lors des première et dernière permanences tenues à la Mairie de Bordeaux-Cité municipale.

La consultation du public s'est déroulée sans incident et a suscité un intérêt significatif de la part de la population consultée, sa participation pouvant être toutefois considérée comme modeste eu égard à l'importance du projet en cause.

Au moment de la clôture des registres le bilan de la consultation du public se solde par l'expression de 21 requêtes exprimées directement sur les registres ou par courriers annexés auxdits registres. Elles se répartissent ainsi qu'il suit sur les registres déposés dans les mairies de :

- Bordeaux-Cité municipale : 5
- Bordeaux annexe-sud : 3
- Bègles : 7
- Floirac : 6.

A noter qu'une observation adressée au siège de l'enquête en Mairie de Bègles hors délai, n'a pu être prise en compte. Elle a été annexée au registre d'enquête de cette commune.

6.3.3 - Procès-verbal de synthèse des observations du public et réponses du pétitionnaire

Conformément aux prescriptions de l'article 10 de l'arrêté préfectoral du 5 septembre 2016 portant ouverture de l'enquête publique j'ai convoqué pour le 10 novembre 2016 à 14h30, dans les locaux de la 7^e circonscription voirie de Bordeaux-Métropole à Bruges, le représentant du pétitionnaire pour lui remettre le procès-verbal de synthèse des observations exprimées par le public durant la phase de sa consultation (**annexe n°16**).

Un examen desdites observations et de leur analyse thématique a été effectué en présence de M. Bertrand ARNAULD DE SARTRE accompagné de Mme Marjorie LAFITON ainsi que de MM. Joël PARREAU et Olivier HAUQUIN, tous représentants du maître d'ouvrage pétitionnaire.

Le 24 novembre 2016 à 11 h en présence des personnes précitées m'a été remis le mémoire en réponse du pétitionnaire aux observations du public (**annexe n°18**). Ces éléments sont exposés ci-après et font l'objet, si nécessaire et pour chaque observation, de commentaires de ma part.

7 - Analyse du Commissaire enquêteur

7.1 – Concernant le dossier

Bien que correctement structuré, abondamment illustré et répondant sur la forme et le fond aux exigences réglementaires, ce dossier a appelé quelques remarques mineures de ma part, qui ont fait l'objet d'un mémoire en réponses du pétitionnaire (**annexe n° 17**). Conformément aux dispositions de l'article R123-14 du Code de l'environnement ce document a été versé au dossier d'enquête mis à la disposition du public.

Son contenu est exposé ci-après.

Observations du CE

I – Document 2 - Pièces A à E

Page 30 – 4.4.1.2 Les piles en rivière

Quel est le tirant d'air moyen de la passe navigable? Il est ici précisé que le niveau de la passe sous le tablier est situé à 11.20 m NGF minimum. Sur la coupe longitudinale à la page 32 la représentation de la passe navigable fait état d'une section de 30 m x 11.20 m. Le tirant d'air minimum fixé par le RPP de la navigation intérieure serait de 6,5 m.

Réponse du pétitionnaire

Nota : les éléments utiles sont présentés au § 4.1.3.4. de la pièce I Dossier de demande d'autorisation au titre des articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement, et rappelés ci-dessous.

Le pont comprendra une passe navigable entre les piles P4 et P5, d'une largeur de 30 m et qui dégagera un tirant d'air sous tablier, conforme aux exigences du RPP (Règlement Particulier de Police) pour la navigation en Garonne comme le montre le calcul ci-après.

Les hypothèses prises sont les suivantes :

- Cote sous tablier du pont de l'arche navigable : valeur donnée au programme de l'opération : 11,2 m NGF*
- Tirant d'air des bateaux autorisés à la navigation selon RPP 2014 : 6,5 m (dimension normale)*
- Marge de sécurité à considérer selon RPP 2014 : 0,5 m*

La cote maximale du niveau d'eau de la Garonne pour le franchissement du pont JJ. Bosc est la suivante :

	<i>Cote en m NGF</i>	<i>Cote/zéro étiage 2003 (+2.15 m)</i>	<i>Cote marine (+1,82m)</i>
<i>Programme pont JJ. Bosc. Cote du tablier</i>	<i>11.20</i>	<i>13.35</i>	<i>13.003</i>
<i>Tirant d'eau des bateaux RPP 2014</i>	<i>- 6.50</i>	<i>- 6.50</i>	<i>- 6.50</i>
<i>Marge de sécurité du RPP 2014</i>	<i>- 0.50</i>	<i>- 0.50</i>	<i>- 0.50</i>
<i>Niveau d'eau max de la Garonne</i>	<i>4.20</i>	<i>6.35</i>	<i>6.003</i>

Le tirant d'air réglementaire (6,50 m + 0,50 m de sécurité) est donc assuré jusqu'à un niveau de la Garonne de 6,35 m (cote prise par rapport au zéro étage 2003).

Ce résultat est cohérent avec les gabarits des ponts situés en amont et en aval du pont JJ. Bosc, comme le montre le tableau ci-après, issu du RPP.

	<i>Cote Garonne (source RPP)* Etiage 2003</i>	<i>Cote niveau d'eau de la Garonne - en m NGF</i>	<i>Cote sous tablier Passe navigable - en m NGF</i>	<i>Cote sous tablier passe navigable - Etiage 2003</i>
<i>Pont de Pierre Arche 11</i>	<i>5.05</i>	<i>2.80</i>	<i>Attention largeur réduite (9.80 - 9.85)</i>	<i>(12.05 - 12.1)</i>
<i>Pont Saint Jean Arche 4</i>	<i>5.06</i>	<i>2.91</i>	<i>Passe navigable 30 m (9.92 - 9.96)</i>	<i>(12.07 - 12.11)</i>
<i>Passerelle SNCF St Jean Arche 4</i>	<i>4.85</i>	<i>2.70</i>	<i>Passe navigable de 3 m (9.71 - 9.74) -</i>	<i>(11.86 - 11.89)</i>
<i>Pont F. Mitterrand Arche 4</i>	<i>6.78</i>	<i>4.64</i>	<i>Passe navigable 30 m (12.79 - 13.92)</i>	<i>(12.79 - 13.92)</i>
<i>Pont JJ. Bosc Arche 5</i>	<i>6.35</i>	<i>4.20</i>	<i>Passe navigable 30 m 11.20</i>	<i>13.35</i>
<i>Pont Chaban-Delmas</i>	<i>6.45</i>	<i>4.20</i>	<i>Passe navigable 30 m, largeur chenal : (11.20 - 10.20) - max : 12.39</i>	<i>(13.45 - 12.45)</i>

*Source RPP, article 5 : Cotes minimales pour le franchissement des ponts (par rapport à la surface de réduction des sondes 2003) pour les bateaux ayant un tirant d'air (TA) de 6,50 m. Ces cotes sont données pour une largeur de 30 m au plus et en intégrant une garde de sécurité de 0,50m. Ces cotes sont données pour une largeur de 30 m du rectangle de navigation dans l'axe des passes navigables pour l'ensemble des ponts (sauf le Pont de Pierre à Bordeaux)

Dans le cas du Pont de Pierre, la cote minimale de l'intrados a été considérée pour l'arche 11 sur une largeur de 5 m dans l'axe de la voie.

Observations du CE

II - Document 3 - Pièce H - Etude d'impact

Page 224 - 7.2.3.3 - Effets et mesures sur les écoulements des eaux

Dans l'étude hydraulique jointe en « Pièces annexes » aucune trace de calcul des volumes de rétention des eaux pluviales figurant dans ce paragraphe (base de calcul fournie par la CUB).

Réponse du pétitionnaire

Comme indiqué dans le document, les volumes à retenir sont calculés à l'aide d'une feuille de calcul fournie par la Direction de l'Eau de la Métropole à tous les concepteurs de projets. Tout concepteur y rentre les surfaces imperméabilisées de son projet et la feuille de calcul donne le volume de stockage à prendre en compte dans le projet.

On retrouve ces éléments et justifications de calcul dans le document 4 – pièce I aux pages 35, 36 et 37.

La régulation sur le territoire métropolitain est de 3l/s/ha et il est préconisé un diamètre minimal de 3 cm pour l'ouvrage de régulation.

Pour le calcul du volume des solutions compensatoires, Bordeaux Métropole utilise la méthode des pluies. Cependant, il est à noter que Bordeaux Métropole n'utilise pas la pluie préconisée dans l'instruction technique de 1977 (circulaire interministérielle n° 77-284 du 22 juin 1977 - pluie de la région II pour 10 ans). En effet, l'instruction technique de 1977 est ancienne et, comme le recommande le guide du CERTU « La ville et son assainissement » de 2003, Bordeaux Métropole utilise les données météorologiques de la station de Mérignac pour déterminer la pluviométrie à prendre en compte dans les calculs.

La pluie de référence utilisée dans les calculs génère une hauteur de 50 mm et Bordeaux Métropole retient un débit de fuite nul pour le calcul.

En utilisant la formule de la méthode des pluies on obtient :

$$V = 10 \times H_a \times S_a$$

Avec V = volume à stocker en m³

H_a = hauteur d'eau en mm

S_a = Surface active en hectare

Ce qui donne V = 10 x 50 x 1 = 500 m³ par hectare de surface active.

Ce ratio de 500 m³/ha a été validé après avoir été soumis à des tests de sensibilité qui ont été réalisés spécifiquement (en 2012) avec des outils modernes de modélisation hydraulique.

Observations du CE

Page 232 - 7.2.6. - Effets et mesures sur les zones humides

La couverture de la berge en rive droite sur une longueur de 44 m va induire un « effet de tunnel » avec en corollaire une forte réduction de la luminosité, préjudiciable à la flore et à la faune inféodées à ce type d'habitat. Cette situation implique de fait un classement au titre de la rubrique 3.1.3.0 de la nomenclature annexée à l'article R 214-1 du Code de l'environnement (régime de la déclaration). Contrairement à ce qui est exposé à l'alinéa « Effets en phase travaux » le maintien de la végétation ne me paraît pas garanti.

J'ai la tentation de penser que cet impact négatif appelle, au regard des dispositions du Code de l'environnement, des mesures compensatoires, lesquelles semblent se limiter au maintien des souches d'arbres sous le tablier du pont.

Réponse du pétitionnaire

Cette question a fait l'objet d'une recommandation similaire de la part de l'Autorité Environnementale ; le Maître d'Ouvrage renvoie à la réponse apportée à l'Ae, et aux mesures complémentaires proposées.

Par ailleurs, la rubrique 3.1.3.0. est bien visée dans la pièce I Dossier de demande d'autorisation au titre des articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement § 1.3.2.

Observations du CE

Page 238 – En phase d'exploitation

Au titre des mesures compensatoires est prévue la replantation de la végétation rivulaire, avec notamment des espèces arborées, parmi lesquelles figure le frêne commun. Or, cette espèce semble menacée à terme par une maladie cryptogamique la Chalarose.

Sur quelle surface ou longueur de rive sont prévues ces plantations ?

Réponse du pétitionnaire

*Les plantations de *Fraxinus excelsior* sont prévues en association avec 8 autres essences d'arbres sur la tête du Pont Jean-Jacques Bosc rive Gauche. Cette essence représente 15% de la strate arborée du projet Rive Gauche, soit 85 arbres sur un total de 569 sujets projetés.*

Le choix de maintenir cette essence malgré le risque éventuel et incertain de développement du Chalara fraxinea s'est fait au printemps 2015, en concertation avec la Direction des Espaces Verts de Bordeaux Métropole, du fait, notamment, que la chalarose du Frêne présente en Europe (Pologne) depuis les années 1990 et dans le Nord/est de la France depuis 2008 à une progression moindre dans le Sud du pays (température ?).

La maîtrise d'œuvre consulte régulièrement les avancées de la recherche sur la chalarose du Frêne effectuée par l'INRA pour le Ministère de l'Agriculture, et à ce jour les prospections de cette maladie dans l'ancienne région Aquitaine sont négatives (voir carte ci-contre).

Observations du CE

Page 292 – 7.4.7.4 - Effets des risques d'insécurité routière sur la santé humaine et mesures proposées

La réduction de la vitesse de 90 à 50 km/h sur l'A631 sera-t-elle appliquée à la totalité de son tracé en rive gauche de la Garonne ?

Réponse du pétitionnaire

La réduction de la vitesse réglementaire de 90 à 50 km/h se fera au droit de l'emprise du projet dès le démarrage des travaux, puisque la configuration des voies de déviation autour du chantier est incompatible avec le maintien d'une vitesse de 90 km/h. La configuration de la tête de pont, à la mise en service, est une configuration urbaine incompatible elle aussi avec une vitesse de 90 km/h qui ne saurait s'appliquer en agglomération. La vitesse de 50 km/h est d'ailleurs la vitesse de référence retenue pour la conception du projet.

Au-delà du projet, plus au sud, sur la portion de l'actuel A631 située entre l'échangeur 21 de la rocade et la future tête de pont, le déclassement de cette portion autoroutière et son transfert à Bordeaux-Métropole sont en cours de discussion avec l'Etat et son gestionnaire (DIRA). Une fois ce transfert effectué, et cette voie intégrée dans le réseau des voies urbaines de Bordeaux-Métropole, il est envisagé de réduire la vitesse autorisée sur ce tronçon à 70 km/h, vitesse compatible et cohérente avec les vitesses autorisées dans les bretelles de l'échangeur à l'amont et la vitesse réglementaire de 50km/h qui sera appliquée au niveau de la tête de pont à l'aval. A noter que ces évolutions du réseau à proximité du projet sont « hors projet » en tant que tel.

Observations du CE

Page 316 – Tableau

Pour le sous-thème « Zones humides » il est indiqué l'absence de ces milieux et au titre des mesures compensatoires il est mentionné l'évitement des zones humides. Cela pourrait apparaître contradictoire.

Réponse du pétitionnaire

L'ambiguïté mérite effectivement d'être levée.

Dans la colonne « Rappel des principaux effets », il conviendrait plutôt d'indiquer « Risque d'effet d'emprises dans les zones humides selon la configuration initiale du concours d'architecture ».

La mesure d'évitement indiquée dans la colonne suivante (évitement des zones humides) prend alors tout son sens : le Maître d'Ouvrage a effectivement choisi de revoir la conception du pont après le concours, en allongeant l'ouvrage de manière à éviter la zone humide.

C'est dans cette version évitant l'effet d'emprises sur la zone humide rivulaire que le pont est soumis à enquête publique.

Observations du CE

Page 317 - Tableau

Au sous-thème « Trame verte et bleue est évoqué un risque d'interruption de cette dernière au droit du franchissement du futur pont. Le manque de luminosité à cet endroit ne manquera pas d'affecter la végétation et par voie de conséquence la trame verte. Comment sera-t-il remédié à cette situation ?

Réponse du pétitionnaire

Cette question a fait l'objet d'une recommandation similaire de la part de l'Autorité Environnementale; le Maître d'Ouvrage renvoie à la réponse apportée à l'Ae, et aux mesures complémentaires proposées.

Le risque d'interruption est évoqué dans ce tableau au titre des effets « bruts », c'est-à-dire sans mesures d'évitement, réduction ou compensation.

Les mesures proposées, y compris les compléments proposés par le Maître d'Ouvrage dans sa réponse à l'Ae (notamment la mise en place de pierriers propices aux cheminements de la faune), permettent de réduire suffisamment ce risque.

Observations du CE

Page 322 – 10.1.1 - Evaluation de la compatibilité avec les plans et documents cités dans l'article R122-17 du code de l'environnement

Les documents cités au 13^{ème} alinéa ne font pas l'objet par la suite d'un paragraphe particulier.

La prise en compte de la trame verte et bleue en conformité avec le schéma de cohérence écologique est exposée à la page 344 de l'étude d'impact.

Réponse du pétitionnaire

Le Maître d'Ouvrage précise que le paragraphe § 10.1.2.4. de la pièce H Étude d'impact (page 333) traite bien de ce sujet, et renvoie, pour ses réponses, au paragraphe 10.3 de la page 344 du document.

Observations du CE

Page 331 – Articulation du projet avec les objectifs de qualité des eaux prévus par l'article D211-10

A la dernière phrase de ce paragraphe sont évoquées les eaux de ruissellement collectées au niveau des trémies. Leur évacuation nécessite-t-elle la mise en place de pompes de relevage ? Si oui, quels sont les moyens de secours pour la fourniture d'électricité ?

Réponse du pétitionnaire

Des pompes de relevage sont bien prévues au niveau des trémies (voir § 4.1.5.2. de la pièce I Dossier de demande d'autorisation au titre des articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement).

Chaque pompe est doublée d'une pompe de secours.

Il n'est pas prévu de moyens de secours pour la fourniture d'électricité pour les raisons suivantes :

- les postes de relevage seront connectés au service de régulation et de surveillance du réseau d'assainissement de Bordeaux Métropole (RAMSES), pour intervention en cas d'alerte (relevé du niveau d'eau) ou défaut de fonctionnement du système de pompage (pompes en panne),*
- en cas de nécessité, dans le cas improbable où les 2 pompes seraient inutilisables, un système de détection fermera automatiquement les trémies à la circulation (feux R24), et renverra la circulation sur les voies à niveau des têtes de pont, offrant ainsi un itinéraire de secours sans autre déviation.*
- la mise en œuvre de moyens de secours pour la fourniture d'électricité poserait d'autres problèmes d'insertion dans leur environnement (bouclage réseau haute tension entre rives gauche et droite, implantation d'un groupe électrogène non souhaitable dans l'espace public, etc).*

Observations du CE

III - Document 4 - Pièce 1

Pages 39 et 40 - Plans d'assainissement

Pourrait-il m'être adressé des plans d'assainissement à l'échelle du 1/500^{ème} portant sur les situations existante et projetée, afin de bénéficier d'une meilleure lisibilité de ces documents graphiques ?

Réponse du pétitionnaire

Les plans au format A0 ont été remis au commissaire enquêteur.

Observations du CE

Page 42 - 4.1.6.1.2 -Digue en rive droite

Au dernier alinéa de ce paragraphe il est indiqué que la remise en état de la digue pourrait débuter en mi 2016. Ces travaux sont-ils en cours ou achevés ?

Réponse du pétitionnaire

Cette information sur le calendrier de l'opération voisine de remise en état des digues, qui était conditionnelle au moment du dépôt du dossier d'enquête publique JJ.Bosc, peut désormais être affinée par le Maître d'ouvrage : le démarrage des travaux de remise en état des digues est prévu pour début 2017.

La question de la coordination des travaux du pont et des travaux de remise en état des digues a fait l'objet d'une recommandation de la part de l'Autorité Environnementale ; le Maître d'Ouvrage renvoie donc également à la réponse apportée à l'Ae sur ce sujet.

Observations du CE

Page 68

Dans la légende de la figure concernant le projet avec piles carrées de 3 m de large sont mentionnées la zone inondable actuelle et la zone inondable à l'état de projet. Au regard des symboles affectés à chacune d'elles, j'avoue ne pas pouvoir les distinguer. Se recouvrent-elles ? Cette observation vaut aussi pour la figure de la page 86 ci-après.

Réponse du pétitionnaire

Ces cartographies sont également annexées à l'étude d'impact (Pièce K Étude hydraulique).

Les traits noirs sont affectés aux limites de la zone inondable dans l'état initial.

Les traits en pointillés violet sont affectés aux limites de la zone inondable dans l'état projet, avec prise en compte des mesures compensatoires.

Lorsque les limites se recouvrent (ce qui est le cas dans la plupart des zones), seul le trait noir (zone inondable à l'état initial) apparaît.

Observations du CE

IV - Document 5 - Pièce J

Page 12

Les plans au format réduit figurant ici sont d'une lisibilité problématique.

Réponse du pétitionnaire

Le document source a été transmis au Commissaire enquêteur.

Ce document Analyses et projections de la Métropole Bordelaise en 2030 – A'Urba – 2010 est librement téléchargeable par le public sur :

<http://www.urma.org/Etudes/Themes/Prospective/Bordeaux-metropole-en-2030-analyses-et-projections>

Les cartes en question se trouvent en page 7 du document source.

Observations du CE

Page 27 - 3.1.9.5 - Bordeaux Euratlantique

Est ici mentionnée à l'horizon 2030 la construction de 400.000 m² de bureaux. A la page 6 du présent document, il est fait état de 450.000 à 500.000 m². Sur quels critères sont fondés de tels objectifs ? Ils me paraissent pour le moins très ambitieux.

Réponse du pétitionnaire

Le document source est la fiche descriptive de la procédure administrative (Document 1) du dossier de déclaration d'utilité publique de l'opération de ZAC Saint Jean Belcier, sous la Maîtrise d'Ouvrage de l'EPA Bordeaux Euratlantique.

L'extrait ci-dessous est rappelé (page 13 du document) :

« Cela a donné lieu à un rapport réalisé par F. Rol Tanguy (membre du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable – CGEDD) et présenté en septembre de la même année, qui confirmait l'étude économique réalisée par Ernst & Young et préconisait la mise en place d'une Opération d'Intérêt National (OIN) gérée par un Établissement Public d'Aménagement (EPA) pour conduire une opération d'ampleur et ambitieuse (2 millions de m² SHON de constructions nouvelles, dont 400 à 500 000 m² SHON de bureaux (300 000 m² à proximité immédiate de la gare) et un million de m² SHON de logements). »

Observations du CE

Page 29 - 3.2.1.2 - Le Fer

Il me semble, après consultation du site « SNCF - Bordeaux Euratlantique », que la suppression du bouchon ferroviaire de la Gare St Jean est déjà réalisée.

Réponse du pétitionnaire

Effectivement, la mise en service de la suppression du bouchon ferroviaire est effective depuis le 8 mai 2016.

Observations du CE

Page 32 - 3.2.1.5.1. - Le Tramway

Je signale une probable coquille relative à l'offre de tramway qui doit être, je crois, de 4,7 millions de passagers/ kilomètre.

Réponse du pétitionnaire

Il y a effectivement une imprécision dans ce paragraphe.

En 2011, le réseau de tramway en service était de 43,9 km (fin de la phase 2).

L'offre de tramway, comptabilisée en nombre de kilomètres parcourus par les rames de tramway en service au cours de l'année 2011, était bien de 4,7 millions de kilomètres.

Enfin, le nombre de voyageurs sur le réseau tramway (mesuré en nombre de « voyages comptables ») s'établissait à 66,5 millions pour l'année 2011.

Observations du CE

Page 33 - Le Tramway

Les parcs-relais offriraient à ce jour 4728 places de stationnement. Certains parcs sont actuellement saturés. Quelle est la situation présente dans ce domaine ?

Réponse du pétitionnaire

Le nombre de places de stationnement en parcs-relais (P+R) cité dans le document d'enquête est celui de 2014 et reste en constante évolution. Dans le cadre de la stratégie de mobilité développée par Bordeaux-Métropole, l'offre de transports en commun, alternative à la pratique de l'automobile solo, est continuellement améliorée, avec en particulier, sur le volet des parcs relais :

- 763 places de stationnement créées en parc-relais en 2014 et 2015, soit +17%, pour accompagner les extensions, faisant passer l'offre en parc-relais à 5 810 places,
- En 2016, si le P+R Carle Vernet a été fermé (-206 places), 270 places ont été créées ou le seront à fin 2016 en accompagnement de l'extension de la ligne C à Blanquefort.

Le développement du nombre de places de stationnement en parcs relais P+R va se faire sur un rythme accéléré, puisqu'il est prévu, depuis 2014 et dans les prochaines années, une augmentation à minima de 3295 places (soit + 66%), pour atteindre 8275 places, avec les évolutions suivantes :

- 2015 : + 763 places (mise en service des extensions)
- 2016 : + 270 places avec l'extension de la ligne C vers Blanquefort
- 2017 : + 380 places
- 2018 : + 700 places avec la construction du plus gros P+R de l'agglomération (Villenave d'Ornon/ligne C)
- 2019 : + 1 110 places avec la ligne D de tramway et le BHNS

L'utilisation des parcs-relais P+R évolue très positivement, puisqu'on note +5,3% d'utilisation en 2015 par rapport à 2014. 4 parcs sont saturés quotidiennement sur les 21 parcs. Les nouveaux parcs ne sont pas en reste puisque, par exemple, celui du Haillan Rostand a connu un taux d'utilisation de 92% d'utilisation dès son ouverture en février 2015

Le tableau ci-contre indique le taux d'utilisation des différents parcs-relais P+R existants sur le territoire de Bordeaux-Métropole :

Parcs relais	Taux
<i>Stalingrad</i>	127%
<i>Ravezies</i>	106%
<i>Galin</i>	102%
<i>Buttinrière</i>	102%
<i>Arlac</i>	96%
<i>Les Aubiers</i>	93%
<i>Bougnard</i>	92%
<i>Le Haillan</i>	84%
<i>Mise en service le 24/01/16</i>	
<i>Lauriers</i>	64%
<i>Arts et Métiers</i>	63%
<i>Dravemont</i>	56%
<i>Le Dorat</i>	55%
<i>Mise en service le 16/03/16</i>	
<i>La Gardette</i>	53%
<i>Brandenburg</i>	52%
<i>Unitec</i>	49%
<i>Quatre Chemins</i>	49%

<i>Pessac Alouette</i>	25%
<i>Mise en service le 22/06/16</i>	
<i>Cité des Pins</i>	17%
<i>Mise en service le 24/01/16</i>	
<i>Carle Vernet</i>	
<i>Fermé le 01/01/16</i>	
<i>Porte de Bordeaux</i>	66%
<i>Mérignac Centre</i>	18%
<i>Pessac Centre</i>	15%

Observations du CE

V - Document 6 - Pièce K : Annexes

Annexe 4 : Etude air et santé

Page 55 - 5.3.1 - Scénarios d'exposition

- Il est écrit ici : - « Dans le cadre de cette étude.....identifiées sur la Figure 33 et zoomée sur..*Erreur ! Source de renvoi introuvable.* » Que signifie cette expression marquée en italiques ?

Réponse du pétitionnaire

Il s'agit d'un problème pratique de référence automatique du logiciel de traitement de texte.

Le texte devrait être « Dans le cadre de cette étude identifiées sur la Figure 33 et zoomée sur la figure 34. »

La figure 34 en question est présentée en page suivante.

Observations du CE

Page 72 - 7.1.2 - Monétarisation des coûts collectifs liés à l'effet de serre

Dans le dernier tableau de cette page je pense qu'il faut lire en tête de la troisième colonne « Coût de la tonne de NO₂ en €/2010 » au lieu de tonnes de CO₂. Idem pour l'intitulé du tableau 58

Réponse du pétitionnaire

L'indication du tableau 58 est correcte en l'état et ne doit pas être modifiée.

Mais le commissaire enquêteur a raison de relever une incohérence avec la phrase située au-dessus du tableau 58 ; celle-ci devrait mentionner :

« Les coûts de la tonne de dioxyde de carbone en €2010 pour les horizons concernés sont indiqués dans le Tableau 58 »

et non :

« Les coûts de la tonne de dioxyde d'azote en €2010 pour les horizons concernés sont indiqués dans le Tableau 58 »

Observations du CE

Annexe 5 : Etude Hydraulique

3. Modélisation du projet

S'agissant de la morphologie des piles deux scenarii ont été étudiés. Les piles carrées de 3,5 m de côté et les piles carrées de 3 m. Pourquoi ne pas avoir retenu des piles équipées d'avant-becs favorisant le transit des flottants et diminuant la formation d'embâcles ainsi que des remous ?

Réponse du pétitionnaire

Des piles équipées d'avant-becs ne correspondent pas au parti architectural du projet.

La diminution de la section des piles carrées a été la solution retenue pour diminuer les impacts des appuis.

Observations du CE

Page 66 - 4.2.1 Mesures écartées

Le parti pris architectural semble avoir été privilégié au détriment de toute autre considération. Ce choix aurait, me semble-t-il, mérité une justification plus étayée au regard des contraintes hydrauliques fortes et de celles afférentes au transport des sédiments.

Réponse du pétitionnaire

Le critère architectural a été prépondérant dans le choix mais pas au détriment de toute autre considération. Le projet final proposé est un équilibre d'un ensemble très large de critères.

Les impacts de la géométrie initiale ont été étudiés et des solutions ont été apportées pour amenuiser ces derniers (diminution de dimension, protections en pied d'appuis,...). Au cours du projet dans la grille d'analyse conduisant au choix final, l'intégration architecturale, urbaine et sociale du concept de « table urbaine » a prédominé.

Pour autant, le projet s'est attelé à ne pas se borner à cette stricte solution en étudiant les variantes proposées mais les rejetant au final car n'étant pas garante de la proposition initiale de concours pour laquelle l'équipe de maîtrise d'œuvre a été sélectionnée.

Observations du CE

Page 74 - 4.2.2.3 - Mesure de gestion de l'assainissement pluvial en période de crue centennale en Garonne au voisinage du projet

Rive gauche : Que se passe-t-il si l'y a concomitance d'une forte pluviométrie et d'une crue ?

Les 12.000 m³ de stockage nécessaires seront-ils encore disponibles ?

Réponse du pétitionnaire

Les données relatives à la non concomitance de l'évènement de crue et de l'évènement pluvial font l'objet du paragraphe précédent (§ 4.2.2.2.) de l'étude hydraulique jointe en Annexe (Pièce K).

Statistiquement, la concomitance d'un évènement décennal (orage violent en été) et d'un évènement de crue centennale (crue d'origine marine influencée par les marées et les basses pressions en mer, ou crue d'origine fluviale influencée par la fonte des neiges sur le bassin versant) est d'une occurrence très exceptionnelle.

La prise en compte de deux évènements climatiques aussi sévères et concomitamment n'est donc pas à prendre en compte, et les mesures de gestion de l'assainissement pluvial (vidange des bassins préalablement à l'annonce d'une crue, vidange maintenue sauf pendant le court laps de temps du pic de marée) permettent de libérer les 12 000 m³ de stockage, dans les conditions d'aléas décrites dans l'étude d'impact.

Commentaires du CE

J'ai tendance à considérer que les réponses apportées par le pétitionnaire à mes observations sont dans l'ensemble satisfaisantes.

7.2 – Concernant les constats découlant de la visite des lieux

Le 12 septembre 2016 j'ai assisté dans les bureaux de Bordeaux-Métropole à une présentation sommaire du projet en présence de MM. Bertrand ARNAULT DE SARTRE, Joël PARREAU et de Mme Marjorie LAFITON. Au cours de cette séance j'ai fait part aux représentants du maître d'ouvrage des observations que m'avait inspiré la lecture du dossier, étant ici précisé que ces remarques nécessitaient la production d'un mémoire en réponse de la part du pétitionnaire. Le tout ferait par la suite l'objet d'un document à annexer au dossier d'enquête mis à la disposition du public.

A l'issue de cette rencontre nous nous sommes transportés sur les lieux au droit desquels était envisagée la réalisation du projet. Le site en cause concerne le territoire des trois communes de Bordeaux, Bègles en rive gauche de la Garonne et Floirac en rive droite.

De cette visite, il m'a été permis de :

- confirmer les données descriptives contenues dans le dossier fourni par le pétitionnaire,
- situer et appréhender l'état des deux immeubles restant à exproprier, appartenant aux époux GONZALEZ Gilbert (parcelle AE 114 à Bègles) et aux indivisaires ARRAGOUET (parcelle AE 118 à Bègles).

Le troisième immeuble figurant sur l'état parcellaire du dossier d'enquête parcellaire et appartenant à Mr. Pierre SARTHE (parcelle AE 116 à Bègles) aurait fait l'objet le 26 juin 2015 d'une acquisition par la collectivité expropriante.

- constater sur la rive gauche de la Garonne au débouché du Boulevard JJ Bosc sur les Quais de Paludate et du Président Wilson et à proximité de l'autoroute A631, que l'environnement urbain avec les habitations, les zones d'activités et les commerces était sévèrement affecté par les nuisances actuelles découlant du trafic automobile (pollution atmosphérique et bruit).

7.3 – Concernant le projet

7.3.1 – En termes d'objectifs et de motivations

Le pétitionnaire a procédé, en préalable au choix définitif d'un pont, à une étude des différentes variantes (navette fluviale, tunnel, passerelle ou téléphérique) susceptibles de se substituer à l'édification d'un ouvrage de franchissement établi dans le lit de la Garonne. Le pont s'est avéré au final être le meilleur compromis au terme d'une analyse multicritères des avantages et inconvénients de chaque solution étudiée. Les contraintes architecturales et celles liées aux déplacements des populations ont notamment prévalu.

Le dossier présente de manière extrêmement précise les dispositions constructives retenues pour mettre en œuvre le projet.

S'agissant :

- de la conception du futur pont et des ouvrages de raccordement le maître d'ouvrage pétitionnaire a intégré un certain nombre des recommandations tirées du long processus de concertation engagé auprès des populations des quatre communes directement concernées (Bordeaux, Bègles, Floirac et Bouliac).

- des mesures d'accompagnement vis-à-vis de la protection des populations (nuisances sonores, inondations) ou compensatoires aux atteintes portées à l'environnement (faune, flore et milieux aquatiques), le maître d'ouvrage pétitionnaire s'est inspiré des recommandations tirées du processus de concertation engagé auprès des populations et des études environnementales ou d'incidences sur l'eau et les milieux associés qu'il a produites.

7.3.2.- En termes d'incidences sur le plan financier

Le coût d'investissement du projet est de 146.000.000 € lequel sera intégralement financé par Bordeaux-Métropole, par le biais d'un emprunt à hauteur de 75% du montant du projet, le solde

relevant de l'autofinancement de la part de la collectivité. Cette dernière dispose des capacités financières pour mener à bien le projet.

A noter que dans le coût précité sont intégrées les dépenses induites par :

- les acquisitions foncières pour la somme de 883.000 €,

- les études et les travaux pour une valeur de 145.117.000€. Dans ce total est intégré le coût des mesures spécifiques liées à la protection de l'environnement, à hauteur de 8 millions d'euros HT.

Aucune subvention ou recettes de péage ultérieures ne viendront participer à ce financement.

La délibération du Conseil de communauté du 20 décembre 2013 a inscrit au budget principal les crédits nécessaires à la réalisation des ouvrages projetés, ainsi qu'une autorisation de programme pluriannuelle fixée à 146 millions d'euros.

Le coût annuel d'entretien et d'exploitation des ouvrages est estimé en valeur 2014 à 838.605 €.

7.3.3 – En termes d'incidences sur le plan environnemental

L'étude d'impact produite par le pétitionnaire comprend un bilan environnemental réalisé sur une aire déterminée autour du projet. Elle a évalué les différents effets sur le milieu naturel (milieux aquatiques, atmosphère, faune, flore, espaces protégés) pendant la phase des travaux et durant la période d'exploitation des ouvrages. Elle a proposé des mesures compensatoires aux impacts négatifs.

Le milieu naturel le plus susceptible d'être affecté par la mise en œuvre du projet est représenté par le fleuve Garonne, lequel fait opportunément l'objet de mesures de protection par le jeu de son classement en site Natura 2000, en tant qu'axe migratoire majeur pour la faune piscicole et élément structurant du paysage au pied des coteaux de Floirac.

Par ailleurs, le caractère inondable des zones bordant le fleuve, lesquelles comportent de vastes secteurs urbanisés mérite que des mesures adaptées soient mises en œuvre pour ne pas aggraver la situation existante.

7.3.3.1 – Le sol et le sous-sol

La phase des travaux est la plus susceptible d'impacter ce milieu, notamment en ce qui concerne les volumes des déblais/remblais (80.000 m³) générés par les travaux dans le lit de la Garonne et sur les rives, avec un volume excédentaire de 60.000 m³. Une partie de ces derniers suspectée d'être polluée, exigera la réalisation d'analyses avant de définir ses conditions du réemploi.

7.3.3.2 – Les eaux souterraines

La réalisation des passages routiers en trémie et celles des piles du pont en rivière nécessiteront des pompages en vue du rabattement des niveaux de la nappe alluviale, laquelle se trouve à 3 m de profondeur et dont le niveau est influencé par le jeu des marées. Les débits instantanés estimés s'élèveraient à 500 m³/h par rive. Les rejets d'eaux d'exhaure seront dirigés vers la Garonne. L'incidence de l'ensemble de ces derniers peut être considérée comme non significative.

En phase d'exploitation seule les trémies routières pourraient constituer des ouvrages sensibles par leur proximité avec la nappe alluviale. Pour préserver la qualité des eaux de cette dernière, les ruissellements provenant des chaussées seront récupérés au point bas et évacués à l'aide de pompes de relevage vers le réseau d'eaux pluviales.

7.3.3.3 - Les eaux superficielles

Régime et mode d'écoulement des eaux de la Garonne

Trois principes ont prévalu dans la conception du projet :

- Maintien des digues existantes,
- Transparence hydraulique préservée durant les travaux,

- Dimensionnement du pont pour assurer le transit des crues à caractère exceptionnel (crue-tempête de 1999 +20 cm).

Le projet est conforme aux dispositions réglementaires du Plan de prévention des risques d'inondation.

En termes d'incidences du projet sur les niveaux des eaux de la Garonne en crue il n'est possible de se fier qu'aux conclusions tirées des modélisations numériques actuellement utilisées et parfois sujettes à des remises en cause, voire des évolutions.

Je relève par ailleurs que l'autorité environnementale souhaitait dans son avis que :

- des éléments complémentaires soient fournis précisant l'effet de l'ouvrage sur les inondations pour des évènements supérieurs à l'évènement de référence retenu pour la révision du PPRI,

- les études portant sur les modifications des écosystèmes du fleuve, fassent l'objet d'une modélisation physique à fonds mobiles, afin de s'assurer de l'absence de modification significative des fonds alluvionnaires.

Qualité des eaux

Pendant la réalisation des travaux toutes les dispositions seront prises pour éviter les risques de pollution des eaux.

Reste la problématique visant la gestion des matériaux (23.000 m³ de sédiments) issus des forages à réaliser dans le lit de la Garonne pour l'édification des piles du pont. Des analyses des matériaux seront effectuées avant d'envisager, dans le meilleur des cas un clapage en Garonne ou alors, une évacuation vers un site agréé de traitement des déchets inertes.

En phase d'exploitation des ouvrages l'ensemble des ruissellements collectés sur les surfaces imperméabilisées nouvellement créées sera dirigé vers des ouvrages de régulation établis sur chaque rive du fleuve, en vue d'écrêter les débits de pointe instantanés. Les ouvrages de régulation des débits seront équipés de débourbeurs-déshuileurs, avec possibilité de confinement d'une pollution accidentelle, avant tout rejet en Garonne.

7.3.3.4 - Effets sur les usages de la ressource en eau

Sont susceptibles d'être concernés :

➤ La navigation

Elle sera préservée pendant toute la durée des travaux avec mise en place d'une passe éclairée et balisée.

Une passe navigable sera aménagée sous l'ouvrage définitif en conformité avec les exigences du Règlement particulier de police de la navigation.

➤ La pêche

Seules les installations existantes (carrelets) établies sur la zone d'estran seront affectées. Durant la période de réalisation des travaux et pour des raisons de sécurité l'accès aux berges de la Garonne sera interdit.

Par la suite, le pont étant achevé, un seul poste de pêche établi en rive droite sera supprimé.

➤ Les captages d'eau pour l'alimentation humaine

Aucune incidence dans ce domaine, car l'emprise des ouvrages projetés ne recoupe de périmètre de protection d'un captage.

7.3.3.5 - Les milieux naturels

➤ Les zones humides

La phase de conception du projet a intégré des mesures d'évitement, avec un balisage préalable des secteurs concernés en vue de leur préservation.

➤ **Les sites Natura 2000**

Seul le site d'intérêt communautaire « La Garonne », justifié par la protection de six espèces piscicoles, est concerné par le projet. Aucune frayère avérée ou potentielle n'a été recensée dans le périmètre d'étude. Les mesures préventives mises en place doivent permettre de minimiser tout risque d'atteinte aux espèces piscicoles (pollutions notamment). Le projet étant achevé ne devrait pas remettre en cause l'état de conservation des habitats et le bon déroulement des cycles biologiques de la faune aquatique concernée.

➤ **La Trame verte et bleue**

Les berges de la Garonne constituent un couloir écologique de premier ordre qui se doit d'être pris en considération.

La rive gauche est déjà lourdement pénalisée en la matière par la présence de la voie sur berge. Le transfert de la circulation automobile à l'écart de la rive sur une longueur significative peut être regardé comme une amélioration de la situation existante. En rive droite, la réalisation du tablier du pont en surplomb de la rive et l'absence de structures portantes au droit de la berge tendent à préserver le transit des espèces animales de part et d'autre du futur pont, mais au sein d'un contexte végétal dégradé par le manque de luminosité.

Comme je le notaïs dans mes observations exposées supra page 17 le contexte futur sous la dalle du pont me conduit à penser que les mesures compensatoires proposées ne pourront au mieux que constituer un pis-aller.

7.3.3.6 - La Faune et la flore

➤ **La Faune**

A l'intérieur du périmètre de 9,8 ha constituant l'emprise du projet, aucun habitat de reproduction d'espèces n'est concerné. Les espèces présentes ou fréquentant les lieux se sont adaptées à un milieu déjà fortement anthroposé. Néanmoins, la phase des travaux sera génératrice de perturbations, lesquelles ont justifié le recours à des mesures de protection (sauvetage, transfert) d'espèces animales protégées. Les travaux de défrichement seront réalisés en dehors des périodes de nidification des oiseaux ou de gîtes estivaux pour les chiroptères.

Aucune mesure spécifique ne paraît nécessaire en phase d'exploitation des ouvrages. Toutefois, je pense que la réalisation de parcs paysagers sur les deux rives de la Garonne sera constitutive d'habitats favorables aux petits mammifères, à l'avifaune et aux reptiles.

➤ **La Flore**

Aucune espèce végétale protégée ou d'intérêt écologique fort n'a été recensée dans les emprises du projet. De nombreuses plantes envahissantes sont présentes sur les rives de la Garonne et seront impactées lors des travaux de terrassement et de génie civil. De même, la ripisylve présente au droit du tablier en rive droite du futur pont sera rasée mais les souches d'arbres seront conservées pour préserver le maintien des berges du fleuve. A cet endroit, l'ombre portée du tablier du pont sur une largeur de 44 m, contribuera à affecter fortement tout développement végétal. Les plantations envisagées dans les espaces dédiés aux espaces verts devraient en partie compenser les destructions inévitables de végétaux en bordure du fleuve et créer des espaces de verdure au sein d'un environnement urbain minéral. Le milieu naturel le plus susceptible d'être impacté par la mise en œuvre du projet est représenté par le fleuve Garonne, lequel fait opportunément l'objet de mesures de protection par le jeu de son classement en site Natura 2000, en tant qu'axe migratoire majeur pour la faune piscicole et élément structurant du paysage au pied des coteaux de Floirac.

7.3.4 - En termes d'incidences sur le milieu humain

□ Impact sur le foncier

L'implantation du pont et de ses raccordements occupe une emprise foncière de 9,8 ha auxquels s'ajoute 0,5 ha d'emprises temporaires nécessaires aux travaux. Vingt-cinq parcelles sont concernées, dont trois seulement occupées par des habitations situées sur le Boulevard JJ. Bosc dans la commune de Bègles. Elles appartiennent à des propriétaires privés pour une surface totale de 1095 m². Deux d'entre elles font l'objet de mesures d'expropriation, justifiant que le projet soit préalablement déclaré d'utilité publique.

Dans ce contexte, j'ai tendance à considérer que le projet n'est que faiblement attentatoire à la propriété privée.

□ Atteintes aux populations

La phase de réalisation des travaux sera sans conteste pénalisante pour :

- les populations résidant aux environs immédiats du projet avec des nuisances générées par les opérations de chantier (bruit, vibrations, pollution de l'air), auxquelles s'ajoutent les difficultés d'accès à leurs fonds (habitats ou commerces),

- les usagers des voiries qui seront empruntées pour l'approvisionnement des chantiers (engins de terrassement, de manutention, matériaux divers), avec la mise en place de déviations provisoires, de feux tricolores en circulation alternée etc...

En phase d'exploitation des ouvrages la modification des circulations exigera une adaptation aux nouveaux circuits à emprunter.

En contrepartie de tous ces inconvénients non négligeables, dont certains ne seront que temporaires car imputables aux travaux, les nouvelles fonctionnalités du territoire présenteront nombre d'aspects positifs avec :

- une dynamisation du sud de l'agglomération de la métropole,

- l'amélioration des liaisons entre les nouvelles zones d'activités en cours d'implantation sur les deux rives de la Garonne,

- un bouclage des boulevards périphériques par la rive droite à partir du pont Jacques Chaban-Delmas,

- la possibilité de développer de nouvelles lignes de transport en commun ainsi que des réseaux de pistes cyclables,

- une amélioration très significative du cadre de vie des résidents proches du pont avec la présence de nouveaux espaces verts se substituant à un univers impersonnel bitumé ou à l'état de friches.

7.3.5 - En termes de compatibilité avec les documents de planification

Le projet est totalement compatible avec tous les documents de planification et programmes intervenant dans les domaines de :

- l'affectation des sols et d'aménagement (SCoT, PLU),

- la protection des milieux et des ressources naturels (SRCE, SDAGE, SAGE, Schéma départemental des carrières).

7.3.6 - En termes d'évaluation socio-économique

L'évaluation socio-économique vise à mesurer son intérêt pour la collectivité en se fondant sur un bilan quantifié mesurant les effets du projet en terme monétaire, de services rendus aux usagers.

Elle s'établit selon une méthodologie normalisée et doit servir à éclairer la décision publique.

Dans le cas d'espèce, l'analyse rendue laisse apparaître un bilan coûts/avantages très positif du projet, notamment lorsqu'il se trouve associé aux projets de ZAC voisins. Sa réalisation contribuera à :

- une amélioration du cadre de vie, de la desserte et des fonctionnalités des quartiers sur les deux rives de la Garonne,
- un renouvellement des quartiers urbains,
- la modification de la circulation des véhicules avec pour objectif une limitation à l'introduction des véhicules automobiles vers le centre-ville,
- une réduction des temps de déplacements entre les deux rives du fleuve,
- une attractivité renforcée des territoires, notamment vers les zones commerciales en rive droite,
- une réduction des trafics constatés sur les autres ponts,
- un développement des circuits dédiés aux modes de déplacements doux.

Par ailleurs, comme tout chantier lié à la construction d'ouvrages importants, la réalisation du pont JJ Bosc devrait se traduire par un besoin de 830 emplois par an sur la durée totale du chantier.

Dans tous les cas de figure, j'ai toujours la tentation de penser que l'évaluation, même normalisée, demeure tributaire des valeurs des paramètres pris en considération. C'est ce que n'a pas manqué de pointer l'Autorité environnementale dans son avis, s'agissant des évaluations des impacts résultant du trafic routier (qualité de l'air, bruit, consommation d'énergie) sur la base des choix retenus pour la modélisation du trafic, qui lui paraissent à terme déboucher sur des résultats jugés « très positifs ».

7.4 – Concernant le déroulement de l'enquête :

L'enquête s'est déroulée dans des conditions satisfaisantes jusqu'au dernier jour. Les salles mises à ma disposition pour l'accueil du public permettaient des entretiens en toute confidentialité. Comme mentionné dans mon Procès-verbal de synthèse notifié au pétitionnaire en fin d'enquête, 21 observations ont été formulées par le public.

Les règles de publicité de l'enquête ont été scrupuleusement respectées.

7.5 - Concernant les observations du public

Au terme d'une rapide analyse thématique des observations recueillies je note qu'à l'évidence, le pont en lui-même semble faire l'unanimité, tant en regard de son utilité que de sa conception. La concertation engagée en amont de l'élaboration du projet et appréciée par la population, a certainement porté ses fruits, considérant le nombre relativement faible d'observations recueillies pendant l'enquête publique, eu égard à l'importance du projet et des investissements consentis. Un tiers des requérants a émis un avis favorable au projet de pont.

Il n'en va pas de même pour les raccordements. Le parti pris retenu par le maître d'ouvrage pour la conception des raccordements et le traitement réservé aux cyclistes a sans conteste suscité de nombreuses réactions défavorables et des propositions.

Une personne mettant en exergue les restrictions budgétaires qui s'imposent à la collectivité, propose une réduction de la largeur du tablier du pont de 44 à 30 m, sans pour autant porter atteinte aux fonctionnalités liées aux déplacements.

L'attrait pour les transports en commun en site propre ne paraît aujourd'hui plus faire de doute et les demandes en la matière sont insistantes.

Reste que le trafic automobile en entrée de ville, avec son cortège de nuisances, a généré quelque inquiétude de la part des riverains des raccordements. Les contraintes imposées au trafic des poids lourds, notamment, ont participé à l'émergence de quelques réactions, lesquelles appellent l'engagement d'une réflexion pour y porter remède.

7.6 - Bilan analytique des observations du public et des réponses apportées par le pétitionnaire

Sont exposés ci-après le contenu synthétisé des observations émanant du public, les réponses apportées par le pétitionnaire et les commentaires de ma part, lorsque cela s'impose.

- Annexe n° 12 - Registre déposé en Mairie de BORDEAUX - Cité municipale

N° 1 Bo : requête de Monsieur Bernard PRABONNAUD

Cette personne:

- a) n'émet aucune objection sur le projet dont l'utilité lui paraît devoir s'imposer,

Réponse du pétitionnaire

Le maître d'ouvrage prend acte de cet avis qui conforte le caractère d'intérêt général du projet.

-
- b) propose de ramener la largeur du pont de 44 m à 30 m, pour des motifs qui sont exposés par la suite,

Réponse du pétitionnaire

Le Maître d'ouvrage reconnaît que les fonctionnalités « de base » du franchissement pour les différents modes de déplacement envisagés à la mise en service du pont pourraient être satisfaites avec un ouvrage d'une trentaine de mètres de largeur.

Toutefois, la conception d'un ouvrage « espace public » plus large, qui permette d'autres usages que la seule fonction de déplacement d'une rive à l'autre, est la résultante d'une demande très forte exprimée par le public au cours de la phase de concertation. En effet, les conclusions de la longue phase de concertation préalable sur le projet, menée de 2009 à 2011, comportaient des demandes explicites de la part du public pour avoir :

- *un ouvrage flexible dans le temps et qui puisse répondre aux besoins de mobilités de demain et des générations futures,*
- *un ouvrage à tablier unique large pour être modulable dans le temps et permettre une redistribution future des espaces,*
- *un ouvrage intégrant des espaces publics au-dessus de la Garonne, hors flux de circulation, lieux de rencontre et de convivialité.*

Ces demandes, traduisant les conditions d'acceptabilité publique du projet, ont été retranscrites dans le programme du concours pour la conception du pont et le projet présenté par l'agence OMA, et retenu par le Maître d'ouvrage, est celui qui correspondait le plus à ces exigences exprimées lors de la concertation préalable, et en respectant parfaitement l'enveloppe prévisionnelle fixée par le Maître d'ouvrage pour le coût des travaux du projet.

(cf délibérations du Conseil du 29 avril 2011 sur le « bilan de la concertation », du 27 mai 2011 sur le « dossier définitif du projet » et la « décision de faire », document 2 – pièce E du dossier d'enquête publique, page 60 et suivantes).

Commentaire du CE

S'agissant des stricts aspects budgétaires et compte tenu des périodes de restriction qui s'imposent à l'État et aux collectivités, le requérant a entièrement raison.

Matériellement la proposition du requérant paraît réaliste et réalisable, ainsi que l'atteste l'avis du pétitionnaire.

Il se trouve cependant que lors de la concertation engagée auprès du public en préalable à la conception du projet, il est apparu la nécessité de disposer sur le tablier du pont d'un espace plus large. L'évolution des modes déplacement, notamment, peut trouver ici la justification d'un espace modulable.

Les extensions réalisées par le passé sur certains ponts de l'agglomération bordelaise, nécessitées par l'augmentation du trafic automobile et les choix de recourir à des modes de déplacements doux, ne peuvent que sensibiliser les élus locaux vers une anticipation de la prise en compte des besoins futurs.

-
- c) s'interroge sur l'opportunité d'envisager des manifestations festives ou commerciales sur le pont, alors qu'elles pourraient avoir lieu à terre,

Réponse du pétitionnaire

Comme indiqué ci-avant au point b), les demandes exprimées par le public durant la phase de concertation préalable ont en particulier porté sur la possibilité d'avoir des espaces publics sur le pont qui ne soient pas dévolus uniquement à des fonctions de déplacement. Cet ouvrage va offrir un espace assez unique au-dessus du fleuve, avec des vues magnifiques sur la ville et sur les rives. L'agence OMA a souhaité illustrer ce qu'on pourrait faire, de manière plus ou moins occasionnelle, sur ce nouveau lieu particulier, illustrations que l'on retrouve en différents endroits du dossier d'enquête.

Commentaire du CE

Là aussi les voeux de la population émis lors de la phase de concertation ont été exaucés, ce qui n'est pas toujours le cas. Faut-il s'en plaindre ou s'en réjouir ?

A des époques lointaines les ponts pouvaient, outre la fonction de franchissement des cours d'eau, avoir d'autres fonctionnalités que la mobilité des populations.

-
- d) considère que la réduction des dotations budgétaires commande de procéder à des économies en termes d'investissements.

Réponse du pétitionnaire

Le Maître d'ouvrage indique que ce projet respecte l'enveloppe prévisionnelle fixée au démarrage opérationnel du projet en mai 2011 (délibération « décision de faire » du Conseil du 27 mai 2011, document 2 – pièce E du dossier d'enquête publique, page 62 et suivantes).

Par ailleurs, cet ouvrage possède également un taux de rentabilité interne élevé traduisant sa rentabilité globale (Document 5 Pièce J – Evaluation socio-économique)

Commentaire du CE

Ce qui paraître aujourd'hui comme un investissement dispendieux, constitue en définitive un investissement pour l'avenir.

N° 2 Bo : requête de Monsieur THIBAUT Lucas résidant à Bordeaux

a) Pour la phase travaux

Sur la rive droite il ne semble pas y avoir de continuité pour le cheminement des cyclistes, un seul trottoir de 2 m de large pour la piste cyclable et la circulation des piétons lui paraît insuffisant.

Réponse du pétitionnaire

La déviation du quai de la Souys qui sera mise en œuvre au démarrage des travaux prévoit une piste cyclable continue, placée côté Garonne, et raccordée à celle qui existe aux deux extrémités de la zone de chantier, de 3m00 minimum de large (cf plan de la page 56, document 2 - pièce C, du dossier d'enquête publique où cette piste figure en rose sur le plan). Un trottoir réservé aux piétons, de 1 m 40 minimum en jaune sur le plan, longe l'itinéraire côté immeubles. Des traversées piétonnes permettront de rejoindre les arrêts de bus.

Commentaire du CE

La réponse du pétitionnaire répond en partie à la demande du requérant. Les contraintes d'espace lors de la phase travaux peuvent amener le maître d'ouvrage à envisager des solutions relevant du compromis.

En rive gauche la même piste est prévue avec une largeur de 3 m.

Ces pistes doivent demeurer carrossables et pérennes durant les 30 mois que durent les travaux.

Réponse du pétitionnaire

Le maître d'ouvrage prend bonne note de cette demande légitime. Il sera particulièrement vigilant vis-à-vis des entreprises qui réaliseront les travaux pour que les itinéraires provisoires pour les piétons et les cyclistes soient en permanence lisibles, entretenus et sécurisés.

Commentaire du CE

Dont acte.

b) Pour la phase d'exploitation

La continuité de la piste actuelle Bordeaux-Latresne disparaît à cause des traversées successives de voies. De plus, l'aménagement proposé côté nord à angle droit n'est pas adapté à une piste cyclable. Pourquoi ne pas réaliser un barreau identique à la liaison prévue en rive gauche ?

Il demande que des aménagements soient prévus pour que les piétons évitent de déambuler sur l'espace dévolu aux cyclistes, le tout dans un souci de sécurité des usagers.

Réponse du pétitionnaire

La piste cyclable du bord de Garonne en rive droite est bien maintenue et restituée en bordure du parc urbain. Dans le détail de sa matérialisation au sol, les choses seront adaptées en phase de réalisation pour que le tracé soit souple et agréable. Lorsque la piste cyclable est en site propre, un marquage particulier réglementaire différenciera la piste cyclable des autres espaces réservés aux piétons.

Compte tenu du profil constraint du pont, il n'a pas été possible de conserver la piste existante en passant sous la structure du pont, comme cela est proposé en rive gauche. Le concepteur, urbaniste, paysagiste et architecte, a proposé de ramener les circulations cyclables sur le carrefour pour

permettre un échange à plat entre les différents itinéraires au débouché du pont. C'est à son avis la conception la plus pertinente pour des échanges en milieu urbain. Pour les usagers qui transitent par l'itinéraire le long de la Garonne cela se traduit effectivement par un léger allongement de distance (environ 130 mètres) et la traversée du carrefour à feux de la tête de pont (de 60 à 90 secondes - selon les réglages des feux - au maximum quand le feu piétons vient de passer au rouge). Cette remarque étant portée par plusieurs pétitionnaires, dont l'association Vélo-Cité, le Maître d'ouvrage a décidé de lancer des études particulières portant sur un passage inférieur dénivelé, au travers du remblai d'accès au pont, qui permettrait de maintenir la continuité cyclable et piétonne sans passer par le carrefour à feux. Le coût d'un tel ouvrage (plus d'un million d'euros), son caractère peu accueillant (traversée « souterraine » de 44m), et la coupure que créeraient ses rampes d'accès dans le parc urbain en contact avec la Garonne, font que le Maître d'ouvrage évalue encore à ce stade l'opportunité de la création d'un tel passage inférieur.

Commentaire du CE

La réalisation d'un passage en trémie pour les cyclistes sous le tablier du pont en rive droite paraît singulièrement compromise au regard des contraintes matérielles et financières. Toutefois, le maître d'ouvrage poursuit l'évaluation d'un tel projet.

N° 3 Bo : requête de Monsieur MACHERAS Pierre résidant à Bègles

Il s'inquiète des conséquences de la réduction de hauteur à 2,70 m pour le passage des véhicules en trémie. La circulation des poids lourds en surface avec régulation du trafic par feux tricolores agravera les nuisances (bruit, pollution de l'air) qui iront en augmentant avec l'accroissement prévisible des activités du M.I.N, elles-mêmes tributaires du développement démographique de la Métropole.

Réponse du pétitionnaire

La question de la forme des raccordements avait été débattue au cours de la concertation préalable et une recommandation publique, faite au moment du bilan de cette concertation, demandait de privilégier des raccordements avec trémies compte tenu notamment des trafics à écouler.

La solution proposée par le concepteur OMA, retenue par le Maître d'ouvrage et présentée au dossier d'enquête publique, avec des trémies à gabarit réduit de 2m70, est une solution d'équilibre entre des considérations d'intégration urbaine des têtes de pont, de trafic à écouler et de possibilité de requalification à plus long terme du quai Wilson à Bègles jusqu'à la rocade en boulevard urbain. La solution arrêtée a été exposée et débattue avec les associations de riverains et d'usagers qui sont associées au sein du groupe de contact. Même si la solution ne fait pas l'unanimité parmi ces associations, elle est reconnue par la majorité de ce groupe comme un compromis équilibré compte tenu des différents enjeux.

On peut noter en éléments de réponse aux diverses observations sur le sujet du gabarit de la trémie proposée en rive gauche que :

- *la trémie actuelle est située sur un itinéraire aujourd'hui classé dans le domaine autoroutier, avec une vitesse autorisée de 90 km/h, mais que cet itinéraire sera prochainement déclassé en voirie urbaine et que le projet prévoit bien que la nouvelle tête de pont JJ Bosc soit, à sa mise en service, le nouveau point d'entrée dans la ville, avec une vitesse règlementée à 50 km/h dès l'amont de la tête de pont.*
- *La trémie actuelle est à sens unique sortant, les flux de trafic entrants sont à niveau. Dans la situation projet, la trémie est certes à gabarit réduit mais fonctionne à double sens, permettant une meilleure fluidité des déplacements parallèles à la Garonne. En particulier*

- les flux entrants vers la gare, le MIN, le quartier de Paludate et le centre de Bordeaux passeront à 96 % (voir ci-après) par cette trémie alors qu'ils sont en surface actuellement.
- Des comptages ont été réalisés sur site en mars 2016. Il s'avère que 96% des véhicules qui entrent par l'actuel A631 en venant de la rocade ont une hauteur inférieure à 2m70 et pourront donc passer par la trémie s'ils vont vers Bordeaux centre.
- Une trémie permettant de faire passer tous les véhicules, donc aussi les 4% de véhicules dont le gabarit est supérieur à 2m70, devrait être calibrée à 4m50 réglementaire et 4m75 réel (normes autoroutières), et être un peu plus large, pour permettre le passage des poids lourds internationaux. Il faudrait donc approfondir fortement la trémie, et donc l'allonger dans les mêmes proportions pour respecter les pentes maximales autorisées pour les rampes d'accès (6%). On renforcerait ainsi l'effet de coupure urbaine entre le tissu bâti et les espaces publics le long du fleuve. En outre, une trémie plus haute inciterait à des vitesses plus élevées, ce qui va à l'encontre du souhait de pacifier le quartier avec une vitesse de référence de 50km/h, contre 90 km/h aujourd'hui.
- Les trafics de desserte marchandises du MIN sont assez particuliers et quasi exclusivement hors heures de pointe. Concernant les semi-remorques qui alimentent le MIN, l'heure de pointe du trafic (50 véhicules/heure, à la période la plus chargée de l'année) se situe au cœur de la nuit, donc à un moment où le réseau de voirie n'est pas saturé. De même, les véhicules qui repartent avec les marchandises, pour ceux qui sont d'une hauteur de plus de 2m70, ressortent tous avant que le réseau routier ne commence à se mettre en charge. Le changement de configuration entre la situation actuelle (sortie de l'A631 pour aller vers le MIN par le giratoire et le quai de Brienne), et la situation future (passage par le carrefour à feux de la tête de pont avec une seule ligne de feux à franchir) est sans incidence notable pour les véhicules qui viennent alimenter le MIN.

Le Maître d'ouvrage continue d'affiner le travail de conception de détail des carrefours des têtes de pont, avec des tests en simulations dynamiques, afin d'améliorer le plus possible leur capacité, en particulier à l'heure de pointe du trafic. En outre, le Maître d'ouvrage examine la possibilité de créer (hors projet) un carrefour sur l'actuelle voie sur berge, au niveau de la rue Pauly à Bègles, qui permettrait un accès direct depuis et vers la rocade pour tous les véhicules des activités situées le long du quai Wilson à Bègles, et sans avoir à remonter vers le carrefour de tête de pont (et le giratoire en situation actuelle). Cette option, envisagée par le Maître d'ouvrage, pourrait permettre d'améliorer un peu plus la performance du carrefour et de minimiser encore les nuisances.

Commentaire du CE

Le choix ayant présidé au dimensionnement en hauteur des passages en trémie, que soit en rive droite ou en rive gauche, relève d'un arbitrage entre plusieurs exigences et souhaits du porteur de projet et de la population ayant participé à la concertation préalable à la conception du projet. Toute solution de compromis laisse sa part de mécontents et le cas d'espèce ne fait pas exception à cette règle.

N° 4 Bo : requête de Monsieur KREMERS Hans résidant à Bordeaux qui intervient en tant que consultant en mobilité active.

Il se dit favorable au projet sous les réserves exposées ci-après en demandant :

- a) à ce qu'il soit substitué le terme de « piste cyclable » à celui de « espace dédié aux piétons et aux cyclistes » tel que mentionné à la page 14 de l'étude d'impact. La plate-forme du pont est qualifiée « d'espace de circulation mixte, espace de vie ». Ce parti d'aménagement ne correspond pas à un REVE. La mixité fonctionne mal sur le pont Chaban-Delmas,

Réponse du pétitionnaire

Le Maître d'ouvrage confirme qu'il est bien prévu une piste cyclable en tant que telle sur le pont. Sa largeur est de 3 mètres. Elle sera réservée aux cyclistes et le marquage réglementaire sera mis en place pour l'identifier. Le reste de l'espace mode doux (environ 15m) sera classé en aire piétonne c'est à dire un espace sur lequel les piétons sont prioritaires mais où la pratique du vélo est cependant autorisée à faible vitesse, à l'instar de la promenade des quais à Bordeaux.

Commentaire du CE

La piste cyclable souhaitée par le requérant sera bien réalisée.

- b) sur le pont une largeur de 4 m doit être réservée à une piste cyclable bidirectionnelle de qualité, permettant de répondre aux préconisations du CEREMA pour le REVE,

Réponse du pétitionnaire

Comme indiqué ci-avant la piste prévue sur le pont aura 3 mètres de largeur, parfaitement conforme aux recommandations du CEREMA pour une piste bidirectionnelle. A noter d'une part que les cyclistes pourront aussi utiliser le reste de l'espace modes doux pour circuler mais dans ce cas à une vitesse réduite compatible avec la présence des piétons, et d'autre part que l'espace de sécurité situé entre la piste cyclable et la première voie du transport en commun en site propre est de 1 mètre au lieu des 50 cm recommandés, ce qui apportera encore un peu plus de sensation d'espace pour les usagers cyclistes.

Commentaire du CE

Il apparaît ici une divergence entre les parties, s'agissant du dimensionnement de la largeur des pistes cyclables.

Pour ma part, après consultation des sites Internet CEREMA et CERTU, j'ai trouvé sur la Fiche vélo n° 7 du CERTU que pour les pistes cyclables bidirectionnelles en milieu urbain dense, la largeur des emprises était de 3 m.

- c) le revêtement de la piste cyclable doit être lisse,

Réponse du pétitionnaire

Le Maître d'ouvrage confirme que le revêtement de la piste cyclable sur le pont sera de type enrobé traité avec un grenaillage et un polissage. Il sera à la fois suffisamment lisse pour être confortable pour tous les modes, et avec une rugosité suffisante pour éviter aux usagers de glisser. Le détail du revêtement est en cours de développement et fera l'objet, avant mise en œuvre, de planches d'essai pour vérifier que toutes les normes sont bien respectées. Pour toutes les autres pistes cyclables du projet, dans les raccordements, celles-ci sont en enrobé.

Commentaire du CE

Les dispositions envisagées par le pétitionnaire devraient satisfaire le requérant.

- d) la mise en place d'une signalisation identifiant clairement la piste cyclable (y compris pour les malvoyants), avec séparation des espaces réservés aux cyclistes et aux piétons,

Réponse du pétitionnaire

Le Maître d'ouvrage confirme que les aménagements, tant sur le pont que sur les raccordements, seront conformes à la réglementation en vigueur afin de garantir une bonne lisibilité pour tous les usagers.

Commentaire du CE

Dont acte

- e) que soit projetée en rive droite la continuité de la piste cyclable bidirectionnelle le long du Quai de la Souys avec passage en bordure de Garonne sous le futur pont JJ. Bosc.

Réponse du pétitionnaire

Voir sur ce point l'avis au point n° 2 Bo -b) ci-dessus.

Commentaire du CE

Voir mon commentaire sur l'observation n° 2Bo alinéa b

N° 5 Bo : requête de Mme CHEVAUCHERIE Martine, élue du Groupe Europe-Ecologie- Les Verts de la commune de Floirac.

Elle se félicite de l'arrivée du pont JJ. Bosc et exprime sa satisfaction pour la qualité architecturale de l'ouvrage et pour l'espace dédié aux déplacements doux et aux Transports en commun en site propre (TCSP).

Réponse du pétitionnaire

Le Maître d'ouvrage prend acte de cet avis favorable au projet.

- a) Concernant ces derniers, elle entend bien que le Bus à haut niveau de service (BHNS) reliant St Aubin de Médoc à la Gare Saint Jean soit prolongé jusqu'à la salle de spectacles de l'Aréna. Ce projet est-il à la hauteur des besoins de desserte de la ZAC qui se densifie, avec à terme 1400 logements et l'implantation d'activités artisanales ?

Réponse du pétitionnaire

Cette question est hors projet soumis à l'enquête. Elle dépasse le cadre du présent projet et concerne plus largement la stratégie des mobilités à l'échelle de la Métropole. A ce stade, le projet de BHNS (projet indépendant de celui du pont) a fait l'objet d'une concertation et sera prochainement soumis à enquête publique. Dans le bilan de la concertation (délibération du Conseil du 25 mars 2016), il est effectivement évoqué que le BHNS, prévu jusqu'à la gare, pourrait être prolongé au-delà du pont JJ Bosc quand celui-ci sera mis en service.

Commentaire du CE

Je confirme la position du maître d'ouvrage quant à la recevabilité de cette remarque sans lien direct avec l'objet des enquêtes.

- b) Elle fait valoir la nécessité de la mise en œuvre de la liaison pont à pont (Chaban-Delmas/JJ. Bosc), de telle sorte que son achèvement soit concomitant avec celui du pont JJ. Bosc.

Réponse du pétitionnaire

Cette question est hors projet soumis à l'enquête. Elle dépasse le cadre du présent projet et concerne plus largement les stratégies des mobilités à l'échelle de la Métropole. Le Maître d'ouvrage renvoie à la délibération du Conseil du 22 janvier 2016 approuvant la stratégie globale des mobilités pour la métropole bordelaise. La liaison pont à pont y est inscrite dans le schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM).

Commentaire du CE

Idem que ci-dessus.

Annexe n° 13 - Registre déposé en Mairie annexe de Bordeaux-Sud

N° 1 BoS : requête de Madame BARSE Audrey résidant à Cenon

Elle se demande quel sera l'impact de la réalisation du pont JJ. Bosc sur le trafic au droit du Boulevard de l'Entre deux mers dans sa commune (véritable autoroute en cœur de ville), lequel est exclu du champ de l'étude. Même question pour le Boulevard Jules Ferry où le trafic augmente significativement depuis des années sans aménagement spécifique.

Réponse du pétitionnaire

Ce secteur n'a pas été exclu des études puisque le modèle de trafic utilisé pour faire des simulations est un modèle à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération métropolitaine. En revanche, les cartes figurant dans le dossier d'enquête, Document 6 – pièce K – annexe 2 – études de trafic, ne montrent effectivement pas ce secteur.

Le modèle prévoit à la mise en service du pont, un trafic strictement équivalent, voire en très légère baisse, sur le boulevard de l'Entre-deux-mers, entre une situation avec le pont et une situation sans le pont. Il y a par contre une évolution à la hausse du trafic sur l'avenue Pasteur.

Ces études de trafic ont servi à calculer les secteurs impactés par rapport aux seuils réglementaires relatifs à la pollution de l'air, tels que présentés à l'annexe 4 du Document 6 – pièce K du dossier d'enquête. Le secteur concerné par cette demande a donc aussi été traité sur ces aspects

Commentaire du CE

Le pétitionnaire fournit les éléments de réponse souhaités par la requérante. Cependant, eu égard aux augmentations de trafic à prévoir au niveau de l'Avenue Pasteur à Floirac, le pétitionnaire ne prévoit pas à terme de mesures spécifiques d'aménagement ou de compensation.

N° 2 BoS : requête de Monsieur MARQUASSUZZA Pierre résidant à Bègles.

- Aspects réglementaires
- a) Pas de concertation concernant les raccordements.

Réponse du pétitionnaire

Sur ce point le Maître d'ouvrage confirme que la concertation a bien porté sur l'ensemble du projet de franchissement, depuis l'ouverture de la concertation en février 2009, jusqu'à sa clôture en janvier 2011. La question des raccordements a été largement évoquée et débattue dans les ateliers thématiques développés en deuxième partie de concertation. Dans le rapport final des garants de la concertation, plusieurs recommandations au Maître d'ouvrage font référence aux raccordements et notamment la recommandation n° 11 qui demande de privilégier dans les études des solutions de raccordement avec trémies.

Enfin le bilan de la concertation évoque bien la question des raccordements (cf page 11 de la délibération du Conseil du 29 avril 2011 sur le « bilan de la concertation », document 2 – pièce E du dossier d'enquête publique, page 61 et suivantes) : « La question des trémies, qui permettraient de fluidifier la circulation sur les quais en passant sous les « têtes de pont » fait l'objet d'une recommandation au maître d'ouvrage. Toutefois le garant, dans son rapport, rappelle que cette question a beaucoup fait débat et qu'elle mériterait d'être encore approfondie. En ce sens, les études du projet, en phase conception, permettront de vérifier si la réalisation de trémies est la meilleure solution pour répondre aux préoccupations de fluidité des déplacements tous modes au niveau des raccordements et pour atténuer les nuisances sonores. »

Enfin, après intervention de riverains de la rue Marcel Sembat lors d'une réunion publique, un travail particulier a été engagé avec ces habitants : mesures de bruit spécifiques sur site, visite de terrain avec les habitants, deux réunions particulières avec les représentants du quartier pour débatte du projet.

Commentaire du CE

Le pétitionnaire confirme bien l'ouverture d'une concertation portant sur le projet de pont ainsi que de ses raccordements. Les études du projet en phase de conception permettront de valider ou non :

- la solution des trémies pour répondre aux exigences de fluidité des déplacements, tous modes confondus au droit des raccordements,

- leur efficacité en termes de réduction des nuisances sonores.

-
- b) Le Guide de l'élaboration du Plan de Prévention du bruit dans l'environnement prévoit des consultations du public, lesquelles n'ont pas eu lieu.

Réponse du pétitionnaire

La présente enquête publique portait sur le projet du pont JJ Bosc et de ses raccordements, pas sur l'élaboration d'un Plan de prévention du bruit dans l'environnement.

Commentaire du CE

Dont acte

- c) Pas de consultation des acteurs économiques de proximité (M.I.N) ou des professionnels et usagers des futurs raccordements.

Réponse du pétitionnaire

La concertation préalable qui a eu lieu de 2009 à 2011 a été un exercice long et rigoureux, ouvert à tous et qui a fait l'objet, tout au long de son déroulement, d'une large publicité pour inciter tout un chacun à venir participer. Le rapport final du garant en fait foi. Le Comité permanent de la concertation, organe qui veillait au bon pilotage de la procédure de concertation, accueillait en son sein de multiples associations d'usagers et de riverains. La constitution de ce Comité est restée ouverte pendant toute la procédure pour accueillir tous ceux qui en faisaient la demande.

Le directeur du MIN a été interrogé pendant la concertation dans le but d'élaborer un document relatif à la circulation des poids lourds accédant au MIN ; ce document a été versé aux documents de la concertation.

L'enquête publique qui vient d'avoir lieu a elle aussi été ouverte à tous et a fait l'objet d'une publicité dans les formes. Les acteurs économiques et autres usagers des futurs raccordements ont eu la possibilité de s'exprimer.

Commentaire du CE

Les réponses du pétitionnaire viennent contredire les assertions du requérant.

- d) Inexactitudes dans les visuels de présentation des raccordements sur le site de la CUB, qui ne permettaient pas une analyse réaliste de ce projet. (Ex : en rive gauche couverture de la trémie au-delà de la chaussée du pont, ce qui ne sera pas le cas).

Réponse du pétitionnaire

Le Maître d'ouvrage précise que les visuels auxquels il est fait référence sont des visuels anciens qui datent du concours de 2013 et ne font pas partie du dossier soumis à l'enquête publique.

Le projet a été amélioré lors de ses développements postérieurs au concours. Les visuels produits ont systématiquement été mis à jour pour permettre la communication claire avec le grand public (cf ceux qui illustrent la dernière exposition publique sur le projet).

Commentaire du CE

Le pétitionnaire apporte ici les précisions expliquant les divergences d'interprétation des documents d'information exposés au siège de la CUB.

- e) L'exposition itinérante ne fait pas clairement mention de la limitation de hauteur des trémies.

Réponse du pétitionnaire

L'exposition itinérante qui a été présentée au moment de l'enquête publique avait vocation à raviver l'intérêt du public pour le projet au travers d'une exposition simple qui présentait le projet dans ses grandes lignes au grand public et qui ne visait pas l'exhaustivité sur un projet aussi complexe. L'exposition invitait clairement le public à venir consulter l'ensemble du dossier soumis à l'enquête. D'un point de vue strictement juridique, l'enquête publique portait sur le projet tel qu'il était présenté dans le dossier d'enquête.

Commentaire du CE

Une mise au point du pétitionnaire qui paraissait nécessaire.

- Aspects techniques
- a) Le code de la route (art R131-1) prévoit un tirant d'air de 4,30 m pour les ponts enjambant des routes nationales ou départementales. Cette directive n'est pas respectée (cas de la RD113 en rive droite et de l'autoroute A631 en rive gauche).

Réponse du pétitionnaire

Le Maître d'ouvrage précise sur ce point que le quai de la Souys est une voirie métropolitaine, donc ni nationale, ni départementale. Pour la voie sur berge en rive gauche, une partie est déjà sous gestion de la Métropole, et le reste de l'A631 est en cours de déclassement et de transfert par l'Etat à la Métropole. Ce déclassement et ce transfert, prévu à l'origine à la mise en service du pont François Mitterrand, seront effectifs courant 2017.

Commentaire du CE

Le pétitionnaire apporte ici des éléments de réponse pertinents

- b) Le passage sous le pont en rive droite est assimilable à un tunnel urbain. Les recommandations RECTUR pour ce type d'ouvrage déconseillent les voies de circulation bidirectionnelles.

Réponse du pétitionnaire

Le terme technique exact pour ce type d'ouvrage est une tranchée couverte. La longueur de couverture est ici de 250m. Or il est expressément mentionné dans le guide RECTUR de REcommandations pour la Conception des Tunnels Urbains à gabarit Réduits que ce document n'est applicable qu'aux ouvrages d'au moins 500 mètres. Le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre s'y sont cependant bien sûr référés pour certains points de la conception de cette tranchée couverte car c'est à ce jour le document le plus adapté.

Dans le guide RECTUR, la circulation bidirectionnelle est mentionnée comme étant à éviter au chapitre traitant des systèmes de ventilation et de désenfumage, car en effet, pour qu'un système de ventilation mécanique soit efficace, il doit pousser l'air dans le même sens que la circulation, ce qui pose évidemment problème avec des voies bidirectionnelles. En l'occurrence, la longueur limitée de la tranchée couverte en rive droite fait qu'il n'est pas nécessaire d'avoir un système de ventilation mécanique et que sa conception en bidirectionnelle ne pose donc pas de problème sur cet aspect. Pour le reste aucun texte ne déconseille les ouvrages courts (moins de 300m) avec des voies bidirectionnelles, qui sont par ailleurs des ouvrages très courants.

Commentaire du CE

Il y va de l'intérêt du maître d'ouvrage de s'assurer que les futurs ouvrages soient bien conformes aux réglementations y afférent, ce qui semble être le cas ici.

- c) La limitation du tirant d'air des trémies à 2,70 m va interdire le transit de nombreux véhicules en entraînant des situations critiques et la création de zones accidentogènes.

Réponse du pétitionnaire

Le Maître d'ouvrage renvoie à la réponse faite plus haut au point n° 3Bo. La limitation au gabarit de 2m70 concerne 4 % des véhicules qui passent sur ces axes. Les carrefours de surface sont dimensionnés pour gérer les volumes de trafic attendus à l'heure de pointe.

Commentaire du CE

Voir mon commentaire relatif à l'observation n° 3Bo.

-
- d) La future salle de spectacles ARENA à Floirac provoquera un afflux supplémentaire de trafic, non intégré dans l'étude.

Réponse du pétitionnaire

Cette question a bien sûr été traitée par la Métropole dans les différentes études relatives à la salle de spectacles et au parking associé. Le parking associé à la salle de spectacle aura une capacité de 900 places, ce qui générera un trafic relativement faible par rapport au trafic des voies du secteur à l'heure de pointe. De plus, des accès directs vers le parking sont prévus en venant de la rocade sans passer par le carrefour de la tête de pont. A noter que la salle de spectacle, le parking et les voiries nouvelles d'accès au parking sont des projets spécifiques hors projet du pont JJ Bosc, bien que les études du pont aient bien sûr intégré la présence de ces équipements.

Commentaire du CE

La proximité et les incidences des deux projets ne pouvaient échapper à la vigilance des élus et des services techniques de Bordeaux-Métropole, notamment en ce qui concerne les impacts et la gestion du trafic routier. Les retours d'expérience tirés de la gestion des flux de circulation générés par le stade MATMUT à Bordeaux, n'ont certainement pas manqué d'attirer l'attention des services gestionnaires compétents.

-
- e) L'objectif retenu pour les valeurs des nuisances sonores n'est pas pertinent car il prend en compte la situation actuelle sans protection phonique. Les valeurs d'objectifs devraient être identiques à celles constatées sur les façades d'immeubles proches des ponts St Jean, de Pierre et Chaban-Delmas.

La prévision de réduction du bruit de 67 à 62 dbA se base sur une hypothétique diminution de la circulation vers 2030. Il n'est pas tenu compte des recommandations issues de la concertation sur le pont.

Réponse du pétitionnaire

Les études d'impacts acoustiques ont été réalisées dans le strict respect de la loi conformément aux arrêtés du 5 mai 1995 et du 8 novembre 1999. Les seuils de nuisance à prendre en compte sont réglementaires. Comme cela a été demandé à l'issue de la concertation et comme cela est aussi prévu par la réglementation, le Maître d'ouvrage a fait des mesures préalables de bruit ambiant sur des points proches des aménagements à réaliser. Un modèle de prévision des impacts a été constitué (cf l'étude acoustique figurant au dossier d'enquête, à l'annexe 3 du Document 6 – pièce K). Des mesures seront faites en cours d'opération, avant et après la mise en service du pont et des raccordements, et des mesures compensatoires seront mises en œuvre chaque fois que les seuils réglementaires seront dépassés, comme le Maître d'ouvrage s'y était déjà engagé.

Commentaire du CE

Le maître d’ouvrage a prévu la réalisation de campagnes de mesures de bruit en cours d’opération, avant et après mise en service du pont et des raccordements. Des mesures compensatoires seront mises en œuvre si nécessaire.

- f) Le passage de la circulation plus près des zones habitées va accroître les nuisances (pollution de l’air, bruit, vibrations, danger pour les piétons).

Réponse du pétitionnaire

Pour la question de l’impact acoustique et de l’impact air et santé, le Maître d’ouvrage renvoie aux résultats des simulations présentés dans les documents situés en annexe 3 (étude acoustique) et en annexe 4 (étude air et santé) du Document 6 – pièce K du dossier d’enquête. Dans le secteur qui semble concerné par le dépositaire de cette observation (débouché de la rue Marcel Sembat), le résultat de ces études ne présente pas d’impacts négatifs dans ce secteur à l’exception de l’impact acoustique sur la façade avant de l’hôtel et de l’immeuble de bureau. Ces deux points particuliers seront traités dans le cadre des dispositions réglementaires applicables.

Commentaire du CE

Effectivement l’étude acoustique, réalisée sur la base de mesures sonométriques en mai 2014 (pages 22 à 27 de l’annexe 3) et jointe à l’étude d’impact, montre par le biais d’une modélisation à l’horizon 2030 qu’aucun dépassement des seuils réglementaires n’est constaté avec le seul pont. En y incluant les raccordements la modélisation fait état de dépassements des seuils réglementaires pour deux bâtiments situés près du futur pont.

L’étude air et santé conclut que : - « la réalisation du pont JJ. Bosc et de ses raccordements n’induit pas de risque sanitaire supplémentaire pour les effets chroniques à seuil et sans seuil par inhalation ou par ingestion ou pour les effets aigus. ». Aucune mesure de réduction n’est donc à envisager.

- g) Les impacts liés aux arrêts de circulation lors du passage des TCSP sur le pont n’ont pas été pris en compte.

Réponse du pétitionnaire

Dans le cadre des études de trafic, qui servent d’entrant à l’étude acoustique, à l’étude air et santé et aux études opérationnelles de détail des carrefours, les simulations ont été menées à l’heure de pointe du trafic et en prenant l’hypothèse d’un passage du TCSP dans les carrefours toutes les 5 minutes dans chaque sens. Les impacts du passage du TCSP sur la circulation a donc bien été pris en compte.

Commentaire du CE

Dont acte.

- h) La tenue d’évènements sur le pont conduira à des périodes de fermeture totale de l’ouvrage, ce qui entraînera des transferts de circulation vers le Quai Wilson avec des impacts à prévoir.

Réponse du pétitionnaire

Les évènements qui pourraient être organisés et qui s'étendraient sur la totalité de la largeur du pont, rendant ainsi sa fermeture nécessaire, seront tout à fait exceptionnels, à l'instar de ceux qui ont pu être organisés sur le pont Chaban-Delmas ou sur les quais de Bordeaux avec fermeture de la circulation. Des dispositifs exceptionnels d'accompagnements sont alors prévus.

Commentaire du CE

Les dispositifs exceptionnels d'accompagnement prévus pourraient, entre autres, comprendre des itinéraires de délestage.

-
- i) La mixité des modes de déplacement sur le pont, avec des piétons et cyclistes confrontés aux engins motorisés bruyants et polluants, ouvre la possibilité d'imposer des zones à vitesse limitée (20 ou 30 km/h), ce qui ralentirait les échanges.

Réponse du pétitionnaire

Il est à noter que la large zone de 15m+3m pour les modes doux est séparée des deux fois deux voies automobiles par la plateforme de transport en commun plus deux bandes de sécurité (donc 1m + 8m + 1m) ce qui éloigne les nuisances possibles.

Pour le reste, le Maître d'ouvrage n'a pas d'avis particulier à apporter sur cette observation. La situation décrite est celle qui existe sur la quasi-totalité des ponts urbains ouverts à plusieurs modes de déplacements. Les recommandations publiques issues de la concertation préalable se prononçaient expressément pour un ouvrage à tablier unique et large pour permettre la plus grande évolutivité dans le temps de la distribution des espaces affectés aux différents usages.

Commentaire du CE

Les dispositions et aménagements prévus pour canaliser les différents flux de trafic devraient éviter des conflits d'usage. Toutefois, les errements de certains usagers de la future plate-forme ne sont jamais à écarter.

-
- j) La trémie actuelle (au gabarit standard) pourrait être réutilisée.

Réponse du pétitionnaire

La trémie actuelle ne pouvait pas être réutilisée pour être couverte par une dalle à cause de sa conception. Elle sera cependant utilisée pour y loger des réservoirs de stockage des eaux pluviales excédentaires (ouvrage de régulation) avant traitement et rejet dans la Garonne, comme indiqué dans le dossier (cf dossier d'enquête - Document 3 – pièce H, pages 223, 224 et 228, et Document 4 – pièce I, page 35).

Commentaire du CE

Dont acte.

- Impacts sur le quartier
- a) L'afflux de circulation vers le Quai Wilson, plus près des bâtiments (Porte de Bègles, Hôtel Wilson, commerces et habitations) rendra problématique les entrées et sorties du quartier et imposera l'installation de feux tricolores générateurs de nuisances sonores et d'émissions de gaz polluants. Des protections phoniques seraient également à envisager.

Réponse du pétitionnaire

La rue Marcel Sembat est actuellement à sens unique dans le sens entrant, à l'exception des premiers mètres qui permettent la sortie de la voie d'accès à l'hôtel et à l'immeuble de bureau vers le quai Wilson. Il est à noter que l'hôtel et l'immeuble de bureau ont chacun un parking dont la sortie donne sur la rue Marcel Sembat sans possibilité de remonter vers le quai Wilson. Le projet proposé à l'enquête ne change rien à cette situation qui peut donc continuer à fonctionner sans feux.

Toutefois, le Maître d'ouvrage, en lien avec la Mairie de Bègles, poursuit ses réflexions sur des mesures concomitantes (hors périmètre et hors projet du pont tel que soumis à la présente enquête) qui permettraient de mieux réguler et de faciliter les circulations du quartier : création d'un carrefour sur la voie sur berge au niveau de la rue Pauly qui permettrait une bonne connexion des entreprises du quai Wilson avec la rocade, avec le pont et vers les quais de Bordeaux, possibilité de créer un accès en entrée/sortie du parking de l'immeuble de bureau vers le boulevard JJ Bosc (pour éviter que toutes les sorties remontent dans le quartier Sembat, modifications ponctuelles du schéma de circulation dans le quartier Marcel Sembat / Général Leclerc pour éviter les itinéraires parasites, etc.

Enfin, pour ce qui concerne les protections phoniques, les protections nécessaires seront réalisées dans le strict respect de la réglementation et des obligations légales qui s'imposent au Maître d'ouvrage en fonction des mesures et des seuils de bruit sur site.

Commentaire du CE

Le maître d'ouvrage, conscient des difficultés de circulation dans le quartier, poursuit ses réflexions sur la mise en œuvre de mesures facilitant l'écoulement du trafic routier ainsi que le quotidien des riverains des voies concernées.

- b) Les bretelles de raccordement vont à terme isoler le quartier actuellement tourné vers le fleuve.

Réponse du pétitionnaire

Le quartier Marcel Sembat est actuellement coupé du fleuve par une autoroute (A631). Le projet, et ce qu'il amorce à plus longue échéance, ne peut qu'améliorer les choses de ce point de vue : déclassement de l'autoroute transformée et apaisement des vitesses, amélioration des circulations douces coté façades, amélioration des traversées vers le fleuve (inexistantes à ce jour), et création d'un parc urbain le long du fleuve.

Commentaire du CE

La volonté affichée de Bordeaux-Métropole de réduire la vitesse des véhicules aux abords du futur pont ne peut que déboucher sur une réduction des nuisances pour les habitants du quartier. Les aménagements paysagers prévus aux abords du pont contribueront à améliorer le cadre de vie avec un embellissement du paysage, composé aujourd'hui de bitume, de pierre et de béton.

- Conclusions

La réussite complète du projet implique la bonne fonctionnalité des raccordements.

Le requérant propose que :

- a) le projet prévu pour les raccordements soit soumis à l'avis d'un expert indépendant des concepteurs et que la réglementation actuelle soit appliquée,

Réponse du pétitionnaire

Toutes les réglementations qui s'imposent à la conception d'un tel projet sont scrupuleusement respectées par le Maître d'ouvrage et son Maître d'œuvre. Les différentes étapes du projet (Etudes Préliminaires, Avant-Projet, Projet, Etudes de détails) font l'objet de consultations très larges des services experts de la Métropole et des communes concernées. Le dossier de toutes les études d'impact du projet du pont a été soumis à l'avis de l'Autorité Environnementale, instance indépendante placée auprès du Ministère de l'Environnement et du Développement Durable. Enfin, le projet est soumis à l'enquête publique où tout un chacun, expert comme profane, peut émettre ses observations.

Commentaire du CE

La concertation du public, la complexité des études, les démarches administratives à engager en préalable à la réalisation d'un projet d'envergure, la probité des personnes chargées d'instruire les dossiers et l'impartialité des commissaires enquêteurs doivent être pris en considération pour être assuré qu'à chaque stade des procédures les réglementations seront bien appliquées en toute indépendance.

L'avis d'un tiers expert peut toujours être sollicité à l'initiative du requérant.

-
- b) qu'une dérogation à la loi prévoit des engagements juridiques en vue de fixer les responsabilités pénales en cas d'accident avec prise en charge par les concepteurs du projet des dédommagements en cas de non-conformité avec les objectifs fixés ou de non-respect des normes.

Réponse du pétitionnaire

Le Maître d'ouvrage est en désaccord total avec cette observation qui laisse supposer une volonté délibérée des concepteurs de passer outre la réglementation, ce qui est parfaitement faux. Le projet proposé est conforme aux normes, réglementations et règles de l'art autant qu'elles sont applicables.

Commentaire du CE

Je ne puis que partager l'avis du maître d'ouvrage sur ce point particulier. Au vu de la teneur des observations du requérant touchant au respect des réglementations, je trouve paradoxal qu'il puisse dans le même temps demander des dérogations à la loi.

- c) Pourquoi cette entrée sud de Bordeaux est-elle discriminée par ces passages filtrants limités à 2,70 m de haut, alors que tous les passages sous les autres ponts sur la Garonne ne sont pas affectés par cette contrainte ?

Réponse du pétitionnaire

Cet axe n'est pas discriminé puisque l'itinéraire longeant la Garonne est bien maintenu pour tous les véhicules, par la trémie pour 96 % d'entre eux et par le carrefour de tête de pont pour les 4% de véhicules restants. A noter que d'un point de vue urbain, la meilleure solution, celle qui permet le maximum d'échanges et le maximum de mouvements possibles, aurait été une solution avec des carrefours à plat, ce qui est le cas par exemple des deux carrefours aux débouchés du pont Chaban-Delmas. La solution retenue pour le pont JJ Bosc, en conformité avec les recommandations issues de la concertation, intègre deux trémies réduites qui permettent d'écouler le surplus de trafic qui bloquerait un carrefour en surface, tout en ne dénaturant pas trop la conception globale d'un espace urbain qui sera pleinement intégré à la ville dans les toutes prochaines années.

Commentaire du CE

Bien argumentée, la position adoptée par Bordeaux-Métropole pour le tirant d'air des trémies a semble-t-il convaincu les personnes ayant participé à la consultation préalable à la conception du projet. L'avenir dira si cette solution a permis d'atteindre les objectifs fixés.

N° 3 BoS : Requête de M. BARSACQ Mathieu résidant à Bordeaux

Considère que le projet est bon et en adéquation avec les nouveaux projets de circulation et de développement des quartiers sur les deux rives. Est satisfait de la bonne prise en compte des transports en commune et des vélos

Réponse du pétitionnaire

Le Maître d'ouvrage prend acte de cet avis favorable qui conforte la pertinence du projet et son caractère d'intérêt général

Annexe n°14 - Registre déposé en Mairie de BEGLES

N° 1 Be : Requête de Monsieur GONZALEZ Gilbert résidant à Bègles

Demande la révision à la hausse de l'indemnisation pour expropriation de ses biens fonciers, considérant que la proposition orale de Bordeaux-Métropole ne lui permettrait pas de se reloger dans un quartier proche de son habitation actuelle.

Oralement, M. GONZALEZ m'a indiqué qu'il souhaiterait une indemnisation à hauteur de 275.000 €, alors que l'évaluation de France-Domaines aurait été arrêtée à 250.000 €.

Réponse du pétitionnaire

Le Maître d'ouvrage indique qu'il est contraint par l'estimation de France Domaine. Les négociations foncières vont se poursuivre avec ce riverain et, au cas où elles n'aboutiraient pas, le Maître d'ouvrage sera obligé de recourir à la procédure d'expropriation dans laquelle c'est le juge qui fixe le montant du bien.

Commentaire du CE

Sur ce point particulier, je ne peux que rejoindre l'avis du pétitionnaire.

N° 2 Be : Requête de Monsieur MAINTIER résidant à Artigues près Bordeaux, agissant en qualité de Président du Conseil Syndical de la Résidence Ferney sise 70 Bd JJ. Bosc.

Il fait savoir que :

a) le projet aura des impacts :

- sur l'accès au parking de la Résidence,
- par accroissement des nuisances sonores et olfactives.

b) une partie des terrains de la Résidence sera préemptée sans concertation, ni dédommagement et souhaite entrer en contact avec Bordeaux-Métropole.

Réponse du pétitionnaire

Réponse commune à ces deux observations :

A l'exception des emprises qui font l'objet de l'enquête parcellaire (dossier 7 du dossier d'enquête publique), le projet du raccordement de la tête de pont en rive gauche sur le boulevard Jean-Jacques Bosc est strictement contenu dans les emprises déjà acquises par Bordeaux Métropole (cf plan page 28 du document 2 – pièce C – notice explicative, du dossier d'enquête publique). Les terrains de la résidence ne sont pas impactés par le projet soumis à l'enquête publique.

L'accès à la résidence n'est pas impacté par le projet.

Les impacts acoustiques et air et santé sont décrits dans les études spécifiques présentées dans le dossier d'enquête publique : annexe 3 (étude acoustique) et en annexe 4 (étude air et santé) du Document 6 – pièce K.

Commentaire du CE

Pour ce qui concerne les emprises à exproprier, je me range à l'avis du pétitionnaire.

S'agissant des nuisances générées par le projet, je renvoie à mon commentaire relatif à l'observation n° 2BoS alinéa f.

N° 3 Be : Requête de Monsieur ZIMMER Loïc résidant 17 rue Marcel Sembat à Bègles

Par suite de la destruction des maisons bordant le Bd JJ. Bosc, il se retrouve exposé aux nuisances sonores émanant de la circulation.

- a) Il propose que soit envisagée l'installation de protections phoniques pour atténuer les nuisances affectant le quartier Marcel Sembat.

Réponse du pétitionnaire

Le Maître d'ouvrage renvoie aux résultats des simulations présentés dans les documents situés en annexe 3 du Document 6 – pièce K du dossier d'enquête. La modélisation du projet intègre bien entendu la disparition des immeubles qui existaient en bordure du boulevard.

Les résultats de ces études ne présentent pas d'impacts supérieurs aux seuils qui imposent la mise en place de dispositifs de protection.

Des mesures de bruit spécifiques ont été réalisées rue Marcel Sembat. Le Maître d'ouvrage s'engage à faire réaliser d'autres mesures avant et après la mise en service du pont et des aménagements du projet pour vérifier que les niveaux sonores sont bien conformes.

Commentaire du CE

Avant que d'envisager la mise en œuvre de protections phoniques, le pétitionnaire propose de réaliser des mesures de bruit, ce qui paraît être la meilleure façon de répondre au problème posé par le requérant.

-
- b) Il dénonce la conception de la trémie qui occasionnera un surcroit de nuisances sonores et de pollution de l'air.

Réponse du pétitionnaire

Le Maître d'ouvrage renvoie sur ce point aux différents éléments déjà exposés ci-avant.

Commentaire du CE

Quant à la question du dimensionnement des trémies, je renvoie à mon commentaire relatif à l'observation n° 2BoS alinéa a

N° 4 Be : Requête de M. et Mme ACEBRON Timothée résidant à Andernos et propriétaires d'un appartement dans la Résidence Ferney au 70 Bd JJ. Bosc à Bègles

Ils dénoncent les nuisances sonores provoquées par la présence d'un feu tricolore proche de la résidence. Ils demandent le déplacement de ce feu vers le côté gauche de la route ou vers les Ets GENRIES.

Réponse du pétitionnaire

Ce nouveau carrefour est créé pour permettre l'accès à la future voie de desserte de la zone Gattebourse de la ZAC de St Jean Belcier, ZAC qui a déjà fait l'objet d'une autre enquête publique. Le positionnement des feux est totalement tributaire de la géométrie très contrainte de ce carrefour. A noter que la ligne de feux se situe entre les établissements Genriès et les établissements Masson Domital.

Commentaire du CE

Je me range à l'avis du pétitionnaire pour ce point particulier.

N° 5 Be : Requête de Mme SIREYJOL Hélène résidant à Bègles, intervenant au nom de l'association TACA.

Signale que les abords du pont côté rive gauche peuvent être submergés au-delà de la crue centennale +20 cm. Dans ce cas le pont serait inutilisable.

Réponse du pétitionnaire

Dans la situation actuelle, en cas de crue importante, les voies sur berges de Garonne sont submergées et elles le sont a fortiori dans le scénario majorant « crue de 1999+20cm ». Dans le périmètre du projet, le carrefour de tête de pont est plus haut que le niveau actuel et plus haut que la cote de crue « 1999+20cm ». Certes la trémie projetée sera inondée mais le carrefour de tête de pont restera hors d'eau, tout comme le pont.

Commentaire du CE

Si un évènement du type « crue de 1999+20cm » devait se produire, il sera possible à ce moment-là de confirmer ou d'infirmer les conclusions des modélisations ayant servi à définir les niveaux des eaux de la Garonne en crue.

N° 6 Be: Requête de M. OUDART Christian résidant à Bègles

Trouve que l'étude jointe au dossier est bonne et très complète.

Est heureux de voir aboutir le projet de pont.

Pour les cyclistes il demande des circuits sécurisés et continus.

Réponse du pétitionnaire

Le Maître d'ouvrage prend acte de cet avis favorable qui valide la qualité du dossier soumis à l'enquête. Le projet prévoit bien des itinéraires cyclables continus et raccordés aux itinéraires existants au périmètre du projet.

Commentaire du CE

Pour les pistes cyclables je me range à l'avis du pétitionnaire, déjà exprimé en réponse à d'autres observations sur ce même sujet.

N° 7 Be : Requête de M. LALANNE, Président du Comité de quartier du Prêche à Bègles.

Est favorable au projet tel qu'il est présenté.

Cependant, deux points retiennent son attention :

- a) la gestion des flux de circulation arrivant de la rocade (autoroute A631) et débouchant sur un boulevard urbain au droit du futur pont,

Réponse du pétitionnaire

Sur ce point, concomitamment au projet du pont, la Métropole et l'Etat sont en train de déclasser l'autoroute A631 jusqu'à l'échangeur pour l'intégrer dans le réseau des voiries urbaines de la Métropole.

La réflexion en cours pour créer un carrefour à feux au niveau de la rue Pauly pourrait aller dans le sens d'un meilleur contrôle des vitesses des véhicules entrant dans l'agglomération et serait une première étape vers une reconfiguration en boulevard urbain connecté au quai Wilson.

Commentaire du CE

La réponse aux interrogations du requérant viendra au terme de la réflexion engagée en vue de la création du carrefour au niveau de la Rue Pauly.

-
- b) le trafic routier généré par les activités du M.I.N. de Brienne va s'accroître en termes de nuisances sonores et de pollutions, ce qui nécessiterait la mise en œuvre d'une étude particulière en vue d'une délocalisation de ce site.

Réponse du pétitionnaire

Bordeaux Métropole mène des réflexions sur la question de la logistique urbaine qui intègrent la fonction du MN.

Commentaire du CE

Même commentaire que pour la réponse ci-dessus.

-
- c) Il espère que la réalisation du projet de pont s'accompagnera de décisions permettant de modifier profondément les flux routiers.

Réponse du pétitionnaire

Sur ce point le Maître d'ouvrage renvoie à la délibération du Conseil du 22 janvier 2016 approuvant la stratégie globale des mobilités pour la métropole bordelaise.

Commentaire du CE

Je confirme la teneur de la réponse du pétitionnaire.

Annexe n°15 - Registre déposé en Mairie de FLOIRAC

N° 1 F : Requête de M. SAVY J.C résidant à Floirac, membre du Groupe Relais-habitants.

Satisfait de la réalisation prochaine du pont attendu depuis plus de 50 ans.

A des inquiétudes sur :

- a) la mise en service du TCSP qui devrait intervenir dès l'ouverture du pont. Le Schéma des déplacements de Janvier 2016 prévoit une mise en service différée.

Réponse du pétitionnaire

Il y aura bien dès la mise en service du pont un redéploiement du réseau de bus pour tirer le meilleur parti de ce nouvel ouvrage dans le maillage des transports en commun. Ces bus seront bien sur des sites propres tant sur le pont que dans les raccordements. En rive gauche, le site propre réservé dans les aménagements de la tête de pont se prolongera dans les aménagements conduits sous maîtrise d'ouvrage de Bordeaux-Euratlantique.

En outre, et comme indiqué ci-avant, le projet de BHNS a fait l'objet d'une concertation et sera prochainement soumis à enquête publique. Dans le bilan de la concertation (délibération du Conseil du 25 mars 2016), il est évoqué que le BHNS, prévu jusqu'à la gare, pourrait être prolongé au-delà du pont JJ Bosc quand celui-ci sera mis en service.

Commentaire du CE

Le contenu de cette réponse doit satisfaire le requérant.

b) la tête de pont en rive droite : comment passer de 2x2 voies à 1 voie sur le quai ? Risque de formations de bouchons.

Réponse du pétitionnaire

Les deux voies du pont qui débouchent dans le carrefour de tête de pont sont affectées l'une à droite vers Bouliac, l'autre à gauche vers Bordeaux Bastide. On a donc des nombres de voies cohérents en entrée et sortie de carrefour. Dans le détail du dessin des voies du carrefour de la tête de pont, les voies sont localement dédoublées pour trier les véhicules suivant leur mouvement, faciliter les girations, améliorer les débits dans les mouvements tournants et optimiser les phasages de feux entre les différents mouvements.

Commentaire du CE

Réponse conforme aux attentes du requérant sur ce point particulier.

N° 2 F : Requête de M. ADAM Jean-Pierre résidant à Bordeaux

L'interdiction aux poids lourds de transiter par les trémies, tant en rive droite qu'en rive gauche, va créer des ralentissements, occasionner du temps perdu et de la pollution.

Il ne comprend pas pourquoi cette solution a été adoptée.

Réponse du pétitionnaire

Sur cette observation, le Maître d'ouvrage renvoie aux arguments déjà développés ci-avant sur le même thème.

Plus particulièrement en rive droite, on peut noter en complément les éléments de réponse suivants :

- *l'itinéraire actuel du quai de la Souys est « à niveau ». En faisant passer 96 % du trafic de transit par la tranchée couverte, le projet va permettre de dégager des espaces publics paisagers apaisés en bord de Garonne.*
- *Une tranchée couverte permettant de faire passer tous les véhicules, donc aussi les 4% de véhicules dont le gabarit est supérieur à 2m70, devrait être calibrée à 4m50 réglementaire et*

4m75 réel (normes autoroutières), et être un peu plus large, pour permettre le passage des poids lourds internationaux. Il faudrait donc approfondir fortement la tranchée, et donc l'allonger dans les mêmes proportions pour respecter les pentes maximales autorisées pour les rampes d'accès (6%). Dans ces conditions le débouché de la rue Jules Guesde ne pourrait plus être connecté à la tête de pont puisque l'on butterait sur la rampe de la tranchée couverte.

- *La possibilité de faire passer des poids lourds dans la tranchée couverte rive droite complexifierait beaucoup les conditions d'exploitation de cet ouvrage. En effet, il y aurait lieu de prendre en considération des risques d'accident impliquant des camions transportant des matières dangereuses ou inflammables (camion transportant des hydrocarbures par exemple).*
- *Une trémie plus haute et plus large, pour permettre le passage des gros camions, inciterait la pratique de vitesses plus élevées non compatibles avec le caractère urbain souhaité pour ces aménagements.*

Commentaire du CE

Ce thème a déjà fait l'objet de questionnements et de réponses plus avant, dans ce chapitre consacré à l'analyse des observations du public. S'agissant du passage en trémie en rive droite, les arguments développés par le pétitionnaire pour limiter à 2,70m la hauteur intérieure de cet ouvrage, me paraissent convaincants.

N° 3 F : Requête de M. GUEDON Dominique résidant à Floirac et intervenant en tant que Président du Conseil syndical de la Résidence Monte-Cristo, sise 8 Allées des cerisiers à Floirac.

Demande à être entendu sur la nature des travaux :

- a) de renforcement de l'isolation phonique des façades et des huisseries, avec les solutions proposées lorsque les fenêtres seront ouvertes pour aérer les logements.
- b) qui devront être uniformisés sur l'ensemble des logements et non au cas par cas.
- c) de sorte que ces derniers fassent l'objet d'un engagement écrit de la part de Bordeaux-Métropole, visant à garantir la valeur foncière des appartements en cas de revente avant la fin des travaux.
- d) qui devront préserver la spécificité architecturale de la Résidence.

Réponse du pétitionnaire

L'immeuble Montecristo fait effectivement partie des immeubles identifiés comme étant impactés par le surplus de bruit généré par le projet. Le Maître d'ouvrage respectera intégralement ses obligations quant aux mesures compensatoires à mettre en œuvre. Des études et un travail collaboratif seront entamés avec les habitants de cet immeuble pour trouver les meilleures solutions d'isolation phonique adaptées à l'immeuble.

Commentaire du CE

Les réponses du pétitionnaire me paraissent apporter les éclaircissements souhaités, relativement aux différents points abordés par le requérant.

- Cheminement proposé pour les vélos en longeant la Garonne

Il n'est pas optimal eu égard aux arrêts de circulation imposés aux cyclistes. Vélo Cité souhaite privilégier la construction d'une trémie séparée et réservée aux vélos. Vélo Cité écarte la possibilité de faire circuler les vélos dans la trémie réservée aux engins motorisés.

Réponse du pétitionnaire

Voir sur ce point l'avis au point n° 2 Bo-b) ci-avant.

Commentaire du CE

Je confirme mon commentaire concernant l'observation n° 2Bo alinéa b, plus avant.

- Traversée cyclable de la Garonne sur le pont

Il serait nécessaire :

- a) d'élargir le trottoir au débouché du pont (angle sud) pour obtenir un plus large passage pour les vélos, l'angle prévu trop étroit incitera piétons et cyclistes à traverser l'espace enherbé.

Réponse du pétitionnaire

Dans le détail de sa matérialisation au sol, les choses seront adaptées en phase de réalisation pour que le tracé soit souple et agréable, et qu'il réponde au comportement naturel des utilisateurs.

Commentaire du CE

Le pétitionnaire devra, sur cette préoccupation du requérant, tenir les engagements exposés dans sa réponse.

- b) d'améliorer la visibilité de la piste au sol sur le parvis du pont, en identifiant le parcours affecté aux vélos d'une part, et celui réservé aux piétons, d'autre part, afin d'éviter les conflits d'usage.

Réponse du pétitionnaire

Voir sur ce point l'avis aux points n° 4 Bo-a) et 4 Bo-d) ci-avant.

Commentaire du CE

Voir mes commentaires sur les observations visées ci-dessus.

- c) de prévoir l'installation d'arceaux pour le stationnement des vélos sur le pont lors des rassemblements événementiels.

Réponse du pétitionnaire

Ces mobiliers sont bien prévus sur les espaces publics des raccordements. Sur le pont, l'ancrage de ces arceaux n'est pas compatible avec l'étanchéité de la dalle d'une part et avec l'usage modulable et le parti urbain d'esplanade d'autre part.

Commentaire du CE

Les précisions apportées par le pétitionnaire répondent clairement à l'attente du requérant.

N° 5 F : Requête de M. SICILIA Jean-Louis, intervenant pour le compte de l'Association Aubiers-Collines à Bouliac

- a) Constate qu'il n'y a pas dans le dossier d'étude hydraulique sérieuse sur l'impact éventuel des piles du pont, considérant l'état catastrophique des digues du bord de Garonne près du futur pont.

Réponse du pétitionnaire

L'étude sur l'impact hydraulique du projet est fournie en annexe 5 du Document 6 – pièce K du dossier d'enquête. Les incidences du projet au titre de la police de l'eau sont aussi exposées dans le document 3 – pièce H.

Ces documents ont été soumis à l'examen attentif des services de l'Etat qui les ont jugés complets et réguliers.

Le dossier des études d'impact (dont les études hydrauliques) a ensuite été soumis, par les services de l'Etat, à l'avis indépendant de l'Autorité Environnementale. Cette dernière n'a pas apporté de critique sur la qualité de ces études hydrauliques et des résultats présentés.

Commentaire du CE

Je ne puis qu'avaliser les termes de la réponse du pétitionnaire sur ce point particulier.

- b) Propose que la trémie prévue en rive droite puisse permettre le passage d'une piste cyclable.

Réponse du pétitionnaire

Voir sur ce point l'avis au point n° 2 Bo-b) ci-avant. De plus, l'association Vélo-Cité (point n° 4 F ci avant) n'est pas favorable à faire passer les cyclistes dans la même tranchée couverte que celle prévue pour les voitures et milite pour un passage inférieur séparé.

Commentaire du CE

Voir mes commentaires relatifs aux observationsn°2 Bo alinéa b et n° 4F.

- c) Demande la réalisation d'un TCSP au-delà de Floirac pour favoriser la desserte vers Bouliac, Latresne et Carignan.

Réponse du pétitionnaire

Cette question dépasse le cadre du présent projet et concerne plus largement les stratégies des mobilités à l'échelle de la Métropole. Le Maître d'ouvrage renvoie à la délibération du Conseil du 22 janvier 2016 approuvant la stratégie globale des mobilités pour la métropole bordelaise.

Commentaire du CE

Je renvoie le requérant aux réponses apportées par le pétitionnaire à l'observation n° 5 Bo ci-dessus.

- d) Dit que rien n'est prévu pour raccorder le pont à la Rocade.

Réponse du pétitionnaire

Les deux têtes de pont sont reliées à la rocade par différents itinéraires dont les plus directs sont les voies sur berges en rives gauche et droite.

Commentaire du CE

Je valide les termes de la réponse du pétitionnaire.

- e) S'oppose à l'abandon de la piste cyclable établie sur le pont François Mitterrand.

Réponse du pétitionnaire

Comme indiqué dans la réponse du Maître d'ouvrage à l'avis de l'Autorité environnementale, il s'agit là d'un autre projet que celui du pont JJ Bosc (cf Document 2bis - pièce F, page 14).

Commentaire du CE

Cette question reste encore en suspens, tant que l'Etat gestionnaire de la Rocade n'aura pas pris de décision sur ce point particulier.

- f) La ville de Floirac ne souhaite pas que le trafic routier passe par les voies internes de la ZAC, le trafic doit être réparti vers le Quai de la Souys, en particulier pour Bouliac.

Réponse du pétitionnaire

L'intention de la ville de Floirac, formulée dès le programme de l'opération, est que le trafic du pont n'emprunte pas les voies de desserte interne de la ZAC (allées de Garonne, rue des Steamers), mais les voies d'accès structurantes vers Floirac centre et le coteau (rue Jules Guesde et rue Alfonséa). C'est pourquoi le carrefour de tête de pont est déconnecté des premières et raccordé aux secondes par deux carrefours secondaires.

Commentaire du CE

Le projet répond bien aux attentes du requérant.

- g) Le cheminement de la piste cyclable longeant la Garonne, rectiligne aujourd'hui, sera contraint de contourner les aménagements paysagers avec des traversées de voies empruntées par les véhicules à moteur et les TCSP. Un mauvais REVE et moins de sécurité et de confort.

Réponse du pétitionnaire

Voir sur ce point l'avis au point n° 2 Bo-b) ci-avant.

Commentaire du CE

Voir mon commentaire relatif à l'observation n° 2Bo alinéa b.

N° 6 F : Requête de M. BRUN Daniel résidant à Bouliac

- a) Fait remarquer que l'accroissement du trafic routier n'a pas été pris en compte, tant à Bouliac qu'à Floirac.

Réponse du pétitionnaire

Les études de trafic sont faites avec un modèle utilisé à l'échelle de l'agglomération et qui intègre toutes les demandes de déplacements, actuelles et futures. Les hypothèses de ce modèle sont rappelées au début de l'étude de trafic figurant en annexe 2, document 6 pièce K du dossier d'enquête publique.

Commentaire du CE

Je valide les termes de la réponse du pétitionnaire

- b) Fait part de son inquiétude pour les cyclistes et leurs enfants qui doivent couper les files de voitures et de piétons.

Réponse du pétitionnaire

Comme tout aménagement en milieu urbain, dans ce projet toutes les intersections entre différents modes de déplacement sont traitées avec des aménagements respectant les normes de sécurité (passages piétons et cyclables protégés par des feux, bandes d'éveil pour les personnes malvoyantes, absence d'obstacle pour les personnes à mobilité réduite, mobilier urbain de protection, etc.).

Commentaire du CE

Les cyclistes et les piétons bien que très vulnérables, sont soumis aux contraintes d'aménagement des voiries, que le maître d'ouvrage est tenu de respecter.

- c) A quand des TCSP au pied du pont sur la commune de Floirac et leur prolongation vers Bouliac.

Réponse du pétitionnaire

Des lignes de bus existent déjà sur le quai de la Souys, partiellement en site propre. A la mise en service du pont le réseau de transport en commun sera partiellement réorganisé sur ce secteur pour tirer profit de ce nouveau lien entre les rives.

Commentaire du CE

Les éléments de réponse fournis devraient rassurer le requérant.

- d) Se dit favorable à la construction du pont à condition que les accès soient repensés.

Réponse du pétitionnaire

Sur ce point pas d'avis particulier au regard de tout ce qui a été écrit ci-avant.

Commentaire du CE

Je confirme la teneur de la réponse du pétitionnaire.

7.7 - Concernant les avis des organismes consultés

- Le 24- 08-2015 : Avis favorable de l'Agence régionale de la Santé concernant les aspects sanitaires liés aux eaux et milieux aquatiques.
- Le 18-09-2015 : Avec favorable du Grand Port Maritime de Bordeaux, assorti des réserves suivantes :
 - Conformité du projet aux prescriptions du Code de la propriété des personnes publiques.
 - Faire des analyses complémentaires des sédiments issus des dragages, permettant de valider le mode de gestion des sédiments.
 - La zone de clapage des sédiments en Garonne devra être validée en concertation avec le Grand Port maritime de Bordeaux et ses partenaires.
 - Le projet devra être soumis de la Commission Nautique locale.
 - Le trafic fluvial devra être maintenu sans condition, lors de la phase de travaux et en période d'exploitation.

Commentaire du CE

Les réserves formulées ci-dessus sont toutes levées par le fait que chacune d'elle a été prise en considération dans l'étude d'impact pour être mise en œuvre.

- Le 9 mai 2016 : Avis de la Commission locale de l'eau du SAGE « Estuaire de la Gironde et milieux associés », portant compatibilité et conformité du projet avec les mesures du SAGE.
- Le 20 juillet 2016 : Avis délibéré de l'Autorité environnementale qui :
 - juge l'étude d'impact globalement claire, accessible et illustrée,
 - formule quatorze recommandations.

Commentaire du CE

- *La grande majorité des recommandations émises par l'autorité environnementale a fait l'objet de la part du pétitionnaire de réponses pertinentes assorties de plans, profils et perspectives facilitant la compréhension des exposés narratifs.*
Faisant référence au chapitre 2.4.1 de l'étude d'impact une des recommandations :

- portait sur la modification significative des fonds alluvionnaires de la Garonne induite par le futur pont et susceptible d'impacter les écosystèmes du fleuve,
- et préconisait la fourniture d'études complémentaires.

Le maître d'ouvrage a apporté des compléments sur les données hydrauliques et proposé des mesures contre l'érosion des fonds en définissant le dimensionnement des protections contre l'érosion au droit des piles du pont. Pour ma part je recommanderai que ces dispositions soient intégrées dans l'acte d'autorisation « Loi sur l'eau ».

➤ Certaines cependant ont été contestées par le maître d'ouvrage pétitionnaire qui, par un argumentaire qui me paraît recevable, n'a pas donné la suite espérée par l'Autorité environnementale. Sont visées ci-après :

✓ **la demande de prise en compte de la suppression de la piste cyclable existante sur le pont autoroutier François Mitterrand dans la définition du projet.** Cette exigence devait conduire le maître d'ouvrage à exposer la problématique de la piste cyclable du pont autoroutier en exposant les impacts en termes de quantification de la capacité routière avec et sans la piste cyclable, notamment, du pont réaménagé.

Le pétitionnaire objecte pour fonder sa position que la suppression de la piste cyclable est évoquée depuis plusieurs années entre l'Etat et la Métropole et que cette opération relève de la maîtrise d'ouvrage de l'Etat. Ce dernier pourra mener les études et les procédures pour le réaménagement du pont François Mitterrand s'il s'engage dans ce projet.

✓ **la recommandation de compenser la vraisemblable destruction des écosystèmes des berges au niveau de la tête de pont en rive droite.**

Le pétitionnaire fait valoir que le site en cause peut être considéré actuellement peu attractif pour les espèces faunistiques à enjeux, celles recensées étant majoritairement à affinité anthropique. Quant à la ripisylve présente, son intérêt reste modéré pour la faune.

La flore est largement constituée d'espèces invasives constituant une menace pour les espèces indicatrices d'habitats d'intérêt communautaire.

S'agissant de la continuité de la trame verte et bleue à préserver au droit la berge en rive droite sous le tablier du pont avec, notamment, des conditions de luminosité défavorable pour assurer le maintien de la végétation, je crains que les mesures compensatoires proposées par le pétitionnaire ne soient pas totalement en adéquation avec les objectifs à atteindre en la matière.

- Le 24 octobre 2016 : Avis favorable au projet exprimé dans la délibération du Conseil municipal de Bordeaux. (**annexe n°19**)
- Le 3 novembre 2016 : Avis favorable - « au dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau » exprimé dans la délibération du Conseil municipal de Bègles. (**annexe n°20**)

7.8 – Concernant la régularité de la procédure d'enquête publique

Au regard de tout ce qui précède, je constate que l'ensemble des formalités visant l'enquête en cause, que ce soit en préalable à son ouverture, pendant son déroulement ou au moment de sa clôture, a été parfaitement respecté. En attestent d'ailleurs la liste des pièces justificatives annexées ci-après au présent rapport.

Mes conclusions et avis motivé font l'objet de trois documents séparés de mon rapport en visant :

- la déclaration d'utilité publique du projet,
- l'enquête parcellaire,

- les dispositions législatives et réglementaires du Code de l'environnement (protection des milieux aquatiques).

Fait à Bruges, le 30 novembre 2016

Le Commissaire enquêteur



Claude CUIIN

----- OOOO -----

PIECES ANNEXEES AU RAPPORT

- **Annexe n° 1** : Décision du 4 août 2016, du Président du Tribunal administratif de Bordeaux désignant les commissaires enquêteurs titulaire et suppléant.
- **Annexe n° 2** : Arrêté préfectoral du 5 septembre 2016 portant ouverture de l'enquête publique
- **Annexe n° 3** : Certificats d'affichage du Maire de Bordeaux datés du 7 novembre 2016,
- **Annexe n° 4** : Certificat d'affichage du Maire de Bègles daté du 4 novembre 2016,
- **Annexe n° 5** : Certificat d'affichage du Maire de Bouliac daté du 5 novembre 2016,
- **Annexe n° 6** : Certificat d'affichage du Maire de Floirac daté du 4 novembre 2016,
- **Annexe n° 7** : Certificat d'affichage du Président de Bordeaux-Métropole daté du 9 novembre 2016,
- **Annexe n° 8** : Procès-verbal de constat d'huissier établi à la requête de Bordeaux-Métropole pour attester de l'affichage de l'avis d'enquête sur les lieux du futur projet.
- **Annexe n° 9** : Plans d'implantation des avis d'enquête sur les lieux du futur projet
- **Annexe n° 10** : Exemplaires du journal les « Echos judiciaires » des 9 septembre 2016 et 7 octobre 2016,
- **Annexe n° 11** : Exemplaires du journal « Sud-ouest» des 9 septembre 2016 et 7 octobre 2016,
- **Annexe n° 12** : Registre d'enquête déposé en Mairie de Bordeaux Cité municipale.
- **Annexe n° 13** : Registre d'enquête déposé en Mairie Annexe Bordeaux-sud.
- **Annexe n° 14** : Registre d'enquête déposé en Mairie de Bègles.
- **Annexe n° 15** : Registre d'enquête déposé en Mairie de Floirac.
- **Annexe n° 16** : Procès-verbal de synthèse des observations du public établi par le Commissaire enquêteur le 10 novembre 2016
- **Annexe n° 17**: Mémoire daté de septembre 2016, établi par le Président de Bordeaux-Métropole, en réponse aux observations du commissaire enquêteur
- **Annexe n° 18** : Mémoire en réponse en date du 24 novembre 2016 du Président de Bordeaux-Métropole aux observations du public
- **Annexe n° 19** : Délibération du Conseil municipal de Bordeaux en date du 24 octobre 2016 portant avis favorable au projet

- Annexe n° 20 Délibération du Conseil municipal de Bègles en date du 3 novembre 2016 portant avis favorable au dossier d'autorisation « Loi sur l'eau »

REPERAGE DES REPONSES AUX OBSERVATIONS DU PUBLIC

Mairie de BORDEAUX Cité municipale

Numéro de l'observation	Nom de l'auteur	Nº de page
N° 1Bo	M. PRABONNAUD	Page 31
N° 2Bo	M. THIBAUT	Page 32
N° 3 Bo	M. MACHERAS	Page 34
N° 4 Bo	M. KREMERS	Page 35
N° 5 Bo	Mme CHEVAUCHERIE	Page 37

Mairie annexe BORDEAUX -SUD

Numéro de l'observation	Nom de l'auteur	Nº de Page
N° 1 BoS	Mme BARSE	Page 38
N° 2 BoS	M. MARQUESSUZZA	Page 38
N° 3 BoS	M. BARSACQ	Page 47

Mairie de BEGLES

Numéro de l'observation	Nom de l'auteur	Nº de Page
N° 1 Be	M. GONZALEZ	Page 47
N° 2 Be	M. MAINTIER	Page 48
N° 3 Be	M. ZIMMER	Page 48
N° 4 Be	M. ACEBRON	Page 49
N° 5 Be	Mme SIREYJOL	Page 50
N° 6 Be	M. HOUDART	Page 50
N° 7 Be	M. LALANNE	Page 50

Mairie de FLOIRAC

Numéro de l'observation	Nom de l'auteur	Nº de Page
N° 1F	M. SAVY	Page 51
N° 2 F	M. ADAM	Page 52
N° 3F	M. GUEDON	Page 53
N° 4 F	M. GUERINEAUD	Page 54
N° 5 F	M. SICILIA	Page 55
N° 6 F	M. BRUN	Page 57