

Réunion publique à Bordeaux – le mercredi 31 mars 2010

Préambule : ce compte rendu ne prétend pas être exhaustif des échanges de la réunion publique. Il tente de reprendre les principaux points d'échange et de questionnement. Un enregistrement intégral de cette réunion est par contre disponible sur le site www.concertation.lacub.fr

Durée : 2 heures, de 19 à 21 heures. Salle Son Tay quartier Belcier

Animation : Jacques Picard

En présence des garants de la concertation : Loïc Blondiaux et Jean Lafont

Estimation du nombre de présents : 230 personnes

5 intervenants en table ronde:

Alain Juppé, maire de Bordeaux

Vincent Feltesse, président de la CUB (Communauté urbaine de Bordeaux)

Nicolas Florian, VP de la CUB en charge du franchissement Jean Jacques Bosc

Laure Curvale, VP de la CUB en charge de la concertation

Christine Jean, VP du CPC (Comité permanent de la concertation)

Introduction par Jacques Picard :

L'animateur se présente comme travaillant pour le cabinet d'étude Médiation &Environnement et l'Association pour la Démocratie et l'Education Locale et Sociale (ADELS).

Il annonce les 3 réunions publiques sur le franchissement amont de la Garonne dit JJ Bosc programmées respectivement:

- le 31 mars à Bordeaux (salle du Son Tay)
- le 8 avril à Bègles (salle Jean Lurçat)
- le 12 avril 2010 à Floirac (espace Lucie Aubrac).

Il rappelle que la procédure réglementaire de concertation sur le franchissement est ouverte depuis le 9 février 2009.

Le déroulement de la soirée est annoncé :

- 5 interventions à la table ronde,
- Présentation par les services techniques de la CUB du projet,
- Echange avec la salle.

Intervention d'Alain Juppé :

Après un mot de bienvenue au public, aux élus de la Ville et de la CUB, aux services communautaires et de la ville, Mr Juppé fait une mise en perspective de la discussion sur le franchissement avec le projet urbain à Bordeaux. Dès 1995, le projet urbain entre dans sa phase 1 qui se traduit par la construction des 3 premières lignes de tramway, la reconquête du fleuve, les 3 B (Bacalan, Bastide, Belcier). Un constat clair émerge d'un besoin de 2 nouveaux franchissements, un en aval : Bacalan-Bastide et un en amont entre ce quartier Belcier et la rive droite (Floirac). Ces franchissements se révèlent nécessaires pour "boucler la boucle des boulevards". Ce projet repose sur l'idée de faire en sorte que les voitures viennent moins facilement en cœur d'agglomération en supprimant les pénétrantes traversantes et en favorisant un trafic fluide sur le périphérique. Il faut aussi accompagner et favoriser le développement des nouveaux quartiers de part et d'autre du franchissement, de chaque côté du fleuve.

La concertation sur le franchissement aval Bacalan Bastide est ensuite lancée avec un projet qui a évolué. Il y a eu sur celui-ci des phases de contentieux et la procédure fut longue mais les travaux ont commencé. Aujourd'hui, c'est l'étape du franchissement J J Bosc. Il s'agit maintenant du projet urbain phase 2, le "nouvel arc de développement durable de Bordeaux" avec des réalisations et projets tels les bassins à flots, le pont Bacalan Bastide, la grande opération Bordeaux Euratlantique. L'opération Bordeaux Euratlantique avance bien avec comme atout la mise en place de la LGV reliant Paris Bordeaux, Bordeaux Toulouse et Bordeaux Hendaye. Bordeaux Euratlantique est conçu comme un centre européen d'affaires mais aussi composé de nouveaux quartiers avec des logements. Il s'agit également de maintenir l'identité des anciens quartiers et de créer un nouveau maillage de transports en commun. Il faut accorder une place importante aux déplacements doux et aux équipements de proximité.

La Ville de Bordeaux sera complètement engagée et participative dans ce dispositif de concertation.

Intervention de Vincent Feltesse :

La CUB est porteur de ce projet de franchissement qui rentre pleinement dans son champ de compétence. Fournir du logement, encourager la dynamique économique et l'activité, développer les possibilités et conditions de transport et faire en sorte que les espaces naturels, les bords de la Garonne notamment, soient préservés font figure de priorité.

La nécessité de déplacement est évidente. En outre, à Bordeaux, le rapport aux franchissements n'est pas toujours aisé. Il y a des franchissements extérieurs avec les ponts d'Aquitaine et F Mitterrand, intérieurs avec les ponts Saint Jean et pont de pierre, mais il y a des manques pour relier les 2 rives. C'est une période où les quartiers bougent (îlot d'Armagnac, ZAC des Quais à Floirac, Arena...). La passerelle Eiffel est désormais classée et sera utilisée. Il faut accompagner ces évolutions urbaines. Le constat qu'il faut un franchissement supplémentaire aux alentours de JJ Bosc est réel.

Renforcer la concertation est une priorité pour la CUB: une méthodologie ambitieuse a été mise en place pour garantir "encore plus d'allers et retours" avec le public, avec la publication de différents documents mis à disposition du public, la mise en place d'un Comité permanent de la concertation avec l'implication des associations et le souhait de rencontrer les habitants. A l'issue de la concertation à la fin de l'année 2010, il s'agira alors de dire quelle est la modalité de franchissement retenue, quelle sera sa capacité à réguler le trafic et à quel usage ou type de déplacement il est destiné.

Intervention de Nicolas Florian :

Au nom de la CUB, Nicolas Florian insiste sur la nouveauté de ces réunions publiques. L'opportunité du franchissement a été validée en conseil communautaire le 26 octobre 2007, mais aujourd'hui, il s'agit de débattre sur le type de franchissement à mettre en œuvre. La méthode utilisée vise à réfléchir aux types de franchissement envisageables, aux modalités à mettre en place pour en réduire les impacts (sonores, visuels, etc.), aux modalités de raccordements, aux usages (transport en commun, doux, véhicules individuels, etc.) et à son intégration dans le tissu urbain.

Progressivement, lors des 3 réunions, il s'agira d'enrichir le projet et d'aller vers l'ouvrage que l'on décidera de faire ensemble. Différentes formules seront présentées. Parmi celles-ci, il s'agira d'identifier celle qui semble la plus adaptée. Toutes les questions et propositions sont prises en compte dans le processus de concertation.

Au-delà de la concertation prévue au titre de l'article L 300-2 du code de l'urbanisme qui donne lieu à une consultation publique avec des registres disponibles en mairies, la méthode utilisée ici va plus loin : une charte de la concertation a été votée, un Comité permanent de la concertation a été créé, des visuels et de l'information sont à disposition ainsi que différents documents (livre blanc, étude des déplacements, étude géométrique des raccordements, etc.). Un site internet est disponible, très riche en informations.

Le CPC a également capacité à demander à la CUB de procéder à des études complémentaires. En termes de calendrier, à la fin de l'année 2010, la concertation sera terminée. A l'horizon 2014, les travaux pourront commencer pour un franchissement effectif fin 2016.

Le souhait est formulé que ce projet d'ouvrage soit construit ensemble et que cette première réunion en soit l'occasion. "On est là pour débattre."

Intervention de Laure Curvale :

Cette réunion publique et la méthode de concertation mise en œuvre traduisent le souhait de la CUB de recourir à d'autres formes de concertation pour aller vers plus de participation. Des associations du territoire participent à un Comité Permanent de la Concertation. Elles acceptent dans ce cadre de construire avec la CUB de nouvelles règles du jeu. Les garants de la concertation sont chargés quand à eux de l'évaluation de la qualité de ce processus. A la demande du CPC, les réunions publiques seront complétées d'ateliers thématiques, organisés pour approfondir les échanges, et il a en outre été reconnu la possibilité pour les associations de demander des études complémentaires, dont une va être financée par la CUB pour avoir une approche plus "développement durable" de cet ouvrage. Le souhait de la CUB d'aller au-delà des obligations réglementaire est réel, et de construire ce projet avec "votre" participation pour approfondir la démarche sur ce type de procédure comme sur d'autres.

Intervention de Christine Jean :

Elle rappelle l'organisation du CPC et sa composition : élus, techniciens, représentant d'Euratlantique et associations diverses: locales : comités de quartiers, associations généralistes comme la Sepanso ou Vélocité, d'organismes comme AutoCool, le C2D ou encore Euratlantique. En bref, des "personnes s'intéressant aux questions de déplacement et d'environnement de manière générale". Si les associations ont accepté de participer, c'est en raison du caractère innovant de cette procédure de concertation allant au-delà du dispositif réglementaire. Le CPC s'est réuni 3 fois depuis l'automne 2009 et a identifié 3 axes d'importance pour que la concertation aille au-delà du dispositif réglementaire.

- que le débat aille dans l'arène publique et donne lieu à un contact direct entre les élus et la population. C'est pour cela qu'en plus des 3 réunions publiques, des ateliers thématiques seront organisés.
- que la population ait accès au meilleur niveau d'information possible. Le CPC considère que les documents produits par la CUB sont d'un bon niveau de qualité et d'information et a exprimé le souhait qu'ils soient mieux mis à disposition des habitants. L'idée que des documents complémentaires puissent être produits, si les habitants jugent que des manques existent, a été retenue. La possibilité figurant dans la Charte de la concertation pour les associations de demander des études complémentaires a été mobilisée par le CPC puisqu'il a déjà repéré certains éléments manquants, telle l'évaluation environnementale des différents types de franchissement qui n'était pas prise en compte.
- que la mobilisation de la population soit importante. Le projet de mettre en place des "ambassadeurs de la concertation" est souhaité pour aller au plus près des gens et leur présenter les documents et options de franchissement.

Le CPC a joué le jeu d'enrichir le dispositif par la publication d'une lettre d'information, "la lettre du débat", qui formule les enjeux relatifs au franchissement pour les exposer au regard des habitants sous forme de questions ouvertes ayant trait aux effets proprement dits de l'ouvrage et des projets associés, à la nature des déplacements, à l'intégration des enjeux climatiques, à l'impact en terme d'étalement urbain, au périmètre de réflexion avec l'intégration des projets de mutation urbaine.

Garants de la concertation :

Loïc Blondiaux se présente (professeur en sciences politiques à Paris 1 qui travaille entre autre sur les questions de participation) et décrit le rôle des "garants de la concertation" à "mi-chemin entre le juge de paix et l'arbitre" et dont la fonction est de "veiller à la qualité et à l'impartialité des débats". Le rôle peut être celui de médiateur en cas de conflit "si nous sommes sollicités". La mission consiste également en la rédaction d'un rapport intermédiaire à la fin des 3 débats publics (objectifs, options mises de coté ou « à creuser ») puis d'un rapport final. Les garants n'interviennent pas sur le fond, ni sur la décision mais évalueront la démarche.

Jean Lafont se présente en tant qu'ingénieur général des ponts et chaussées à la retraite qui a travaillé au ministère de l'environnement sur les questions de concertation, notamment en qualité de garant sur d'autres processus de concertation. Il rappelle tout l'intérêt de cette "démarche qui va au-delà du légal."

Présentation par les services techniques de la CUB du projet de franchissement amont de la Garonne dit JJ Bosc. Bertrand Arnould de Sartre, chef de projet sur le franchissement JJ Bosc

Voir Powerpoint pour présentation complète.

Concertation ouverte depuis 9 février 2009 :

Dossier et registre à la CUB et dans 4 communes, site internet, charte de la concertation,
Les 4 documents à disposition sont brièvement rappelés.

Aujourd'hui, 2 franchissements routiers (Mitterrand et Aquitaine) bouclent la Rocade, auxquels s'ajoutent le pont de pierre et le pont Saint-Jean et le pont Bacalan Bastide dont la l'ouverture est prévue pour 2012.

Le principe d'un franchissement complémentaire est inscrit dans les documents d'urbanisme de la CUB depuis 1996.

La volonté est de recentrer l'urbanisation autour d'un territoire de projets : différents projets sont annoncés: gare Saint Jean renouvelée; Bordeaux Euratlantique : logements, bureaux, commerces, etc. ; ZAC des quais de Floirac et Grand ARENA (logement, commerces, bureaux, espace commercial, parking et une salle de spectacle)

Les objectifs identifiés pour le franchissement :

- Desserte du territoire et favoriser les échanges entre les différents pôles d'activité
- Accompagner le développement de la gare Saint Jean
- Rééquilibrer les déplacements sur les quais entre la rive droite et la rive gauche, et mettre en valeur le fleuve au sud de l'agglomération
- Assurer le lien entre les 2 rives
- Poursuivre les itinéraires permettant d'associer tous les modes de déplacement.

Les solutions envisageables (4 grandes familles):

- navette fluviale : Avantages/ inconvénients : envisagée en complément d'autre ouvrage
- téléphérique : Avantages/ inconvénients : envisagée en complément d'autre ouvrage
- passage supérieur : tous les modes de transport peuvent être accueillis, solution complète, bien adaptée, souvent retenue pour répondre à ce genre de contexte
- tunnel : tous les modes et continuité d'accès, coût d'investissement et d'exploitation élevé.

Les objectifs de cette première phase de concertation:

- Partager les enjeux et les objectifs
- Échanger sur les solutions envisageables exposées

- A l'issue des échanges, restreindre le nombre de solutions à envisager pour permettre d'approfondir les études comparatives

Tous les avis peuvent être exprimés sur les registres en mairie et à la CUB, en sortie de salle aussi et sur le site internet de la CUB (www.concertations.lacub.fr).

Questions et réactions dans la salle :

- **Question :** Comment les travaux des ateliers citoyens seront ils pris en compte à l'issue de la concertation dans le futur cahier des charges ? Il a été question un peu partout de "maîtrise d'usage", est-ce que ce chantier sera l'occasion de mettre en œuvre une "maîtrise d'usage" (un cahier de préconisations à prendre en compte par les futurs architectes) ce qui permettrait d'aller au-delà de ce que permet législativement la concertation?

Jacques Picard précise que la maîtrise d'usage va s'exprimer dans la deuxième phase autour des ateliers thématiques pour affiner les propositions présélectionnées.

Alain Juppé précise que cela fait partie des demandes du CPC que les préconisations de la maîtrise d'usage se retrouvent dans le projet. Le but des ateliers est de recueillir l'avis des habitants. Les préconisations faites figureront, après il reste à voir lesquelles et jusqu'à quel stade ? Cela reste encore à définir. La CUB sera attentive à cela.

- **Question :** Le Pont d'Aquitaine inauguré en 1967 pour 118 M° d'euros, renouvellement des câbles de suspension entre 2000 et 2003: 49 M° d'€(chiffres DDE), soit un financement de 41% du prix initial du pont. Quand un projet aussi coûteux est accepté et inclut de telles erreurs, il faudrait que les indemnités des élus soient supprimées. Pur le pont Bacalan Bastide, pourquoi un pont levant plutôt qu'un tunnel a été choisi? L'argument avancé est que c'est meilleur marché mais il y a un raisonnement politique sur la visibilité du pont par rapport à celle du tunnel. Il est formulé le souhait qu'une réunion supplémentaire soit organisée à la Bastide.

Alain Juppé propose qu'une réunion supplémentaire soit organisée, si accord du Comité de suivi. Sur le projet Bacalan-Bastide, il est rappelé qu'une longue concertation a été menée conduisant au choix du pont plutôt que du tunnel (3 raisons: - coût (2 fois plus qu'un pont), - pas de piétons et vélos dans un tunnel or volonté de favoriser les déplacements doux, - les trémies de sortie du tunnel ont une grande emprise sur l'espace urbain.

Vincent Feltesse apporte quelques éléments complémentaires. Selon les formules retenues le coût diffère largement: si seulement passerelle piétons : 35 Millions d'euros, un "pont complet" : 90 M° d'euros, tunnel : de plus de 200 à 450 m° d'euros. Sur la question du Pont Bacalan Bastide, il précise qu'une exposition intéressante se tient à Cap sciences et que le 15 avril a lieu un exercice des pilotes (simulateur grandeur nature) pour voir comment se fait ce franchissement pour les bateaux de croisière.

Alain Juppé précise que les pilotes ont été consultés, des études menées et que cette question ne se pose pas pour le franchissement JJ Bosc.

- **Question :** Comment prendre en compte la question de l'accès des personnes handicapées avec la question du stationnement?

- **Réponse :** Un séminaire de présentation du projet euratlantique sera organisé qui sera l'occasion d'échanger sur l'accès des personnes handicapées.

- **Question :** Question écrite sur le financement du projet.

- **Réponse :** La maîtrise d'ouvrage (CUB) financera le projet, elle essaiera d'avoir des aides extérieures. (Pour le Pont Bacalan Bastide, la CUB est aidée par l'Etat, la région, le département,).

- **Question** : Question écrite sur les impacts pour les populations limitrophes du futur franchissement?

- **Réponse** : La question des impacts sonores, visuels pour les populations limitrophes, les conditions de déplacements devront être traitées et donneront lieu à approfondissements en phase 2 de la concertation. Christine Jean souligne que cette réflexion pourrait être poursuivie en atelier.

Sur les quartiers existants ou nouveaux, il y a déjà des animations en cours et des ateliers complémentaires seront organisés (réflexion sur la vie du quartier quand le franchissement sera mis en place).

- **Question** : de nombreux projets sont annoncés, notamment des surfaces commerciales, n'y en a-t-il pas assez?

- **Réponse** : Aujourd'hui, il y a une réflexion engagée par la Ville de Bordeaux et à la CUB dans le cadre du SCOT car il y a plutôt un suréquipement urbain à l'heure actuelle. Le souhait est de soutenir les commerces de proximité, mais la réflexion doit aussi prendre en compte l'arrivée des populations prévue dans le cadre des nouveaux projets (Euratlantique, ZAC des quais, etc.) Si la population augmente, il faudra en tenir compte dans les projets futurs.

- Témoignage d'un habitant sur les projets à venir et la difficulté à circuler qui rendent nécessaires la construction de ce pont.

- **Question** : Y a-t-il une réflexion sur les énergies marines (énergie du courant du fleuve) qui seraient intéressantes si l'option passerelle ou pont étaient retenues. Le CETMEF (Centre d'études techniques maritimes et fluviales) s'intéresse à cette problématique, notamment par une identification d'ouvrages nécessitant une rénovation et pouvant lors de leur aménagement intégrer ce type de réflexion.

- **Question** : l'Association cap bastide souhaiterait avoir connaissance des débouchés du pont Bacalan Bastide et des circulations entre le futur franchissement JJ Bosc et Bacalan Bastide.

- **Question** : Il serait bien d'avoir des informations sur le Pont Bacalan et de ses liens avec les boulevards le reliant au futur franchissement JJ Bosc?

- **Question** : On n'envisage pas le même mode de franchissement selon le moyen de locomotion utilisé. A-t-on une idée de la nature des besoins ? Ce franchissement pourrait-il être l'occasion d'influencer l'usage de tel ou tel type de transport? Quelle est l'ambition de la CUB en matière de modification des types de transport ?

Alain Juppé précise que tout dépend du choix qui sera retenu. Ce franchissement doit améliorer la desserte en transport collectif et fortement inciter aux déplacements doux. Cela s'intègre à une réflexion générale sur le plan de déplacements. Il rappelle son souhait d'avoir un transport en site propre reliant le Pont Bacalan Bastide à JJ Bosc.

Vincent Feltesse ajoute que le contexte de ce franchissement est marqué par la volonté de la CUB d'encourager les transports collectifs et doux. Un nouveau schéma pour les transports collectifs (SDUC) sera présenté fin 2010. La collectivité est signataire de la charte de Bruxelles qui prévoit 15% des déplacements en vélo dans l'agglomération. De par sa position, le franchissement Bosc est un franchissement urbain et les voitures doivent continuer à passer.

Dans les documents soumis à la concertation, on trouve notamment une étude de déplacement (projections de trafic et flux.)

Laure Curvale précise que sur ces questions de déplacement, il faut intégrer les aspects climatiques, se projeter avec des hypothèses différentes.

Christine Jean exprime l'idée qu'aujourd'hui, on est encore dans une logique de réflexion qui s'appuie sur les déplacements routiers et qu'il serait bien d'évoluer et d'inverser les questionnements.

- **Question de l'animateur** : est-ce que vous avez imaginé que le pont puisse être sans accès aux transports individuels ou que d'autres alternatives soient trouvées.

Alain Juppé précise que les élus, quand ils vont délibérer, prendront leur décision.

- **Questions écrites**: En quoi le projet va modifier l'urbanisme de part et d'autre du fleuve (impact en terme de parking et stationnement, pour les riverains, impacts sur l'habitat social et le type d'habitat)? La passerelle Eiffel est-elle prise en compte dans le cadre du projet BOSC? Doit-on continuer de réfléchir sur la base d'une augmentation des trafics et est-ce compatible avec le projet auquel on réfléchit? D'autres hypothèses sont elles étudiées ?

Laure Curvale précise que la méthode retenue par la CUB (par entonnoir) consistant à éliminer les options paraissant les moins adaptées aboutit à l'identification de 2 scénarios alternatifs: pont ou tunnel et passerelle et demande s'il ne serait pas possible de réfléchir en parallèle sur un scénario classique (hypothèse de la CUB) et sur un scénario alternatif plus poussé (on se passe de la voiture)?

Alain Juppé confirme que l'examen de plusieurs scénarios est intéressant et que ce pont aura un impact fort sur la transformation des quartiers. La passerelle Eiffel est sauvée, classée monument historique, fera partie du projet Bordeaux Euratlantique une fois réparée et raccordée aux 2 rives. Elle peut pleinement servir à des déplacements doux. Sur le problème de la circulation, il se dit favorable à une limitation du transport individuel en ville mais que puisqu'il ne sera pas possible de se passer totalement du transport en véhicule individuel qui dans les meilleurs des cas représenteront encore la moitié des déplacements, la réflexion doit être poussée davantage et s'accompagner d'un mouvement en faveur de véhicules propres.

Vincent Feltesse ajoute que la réflexion sur l'avenir de l'agglomération bordelaise s'accompagne de l'impression que des constructions et aménagements sont nécessaires et que, pour ce faire, la création de franchissements est nécessaire. La concentration des activités, commerces et services dans l'agglomération Bordelaise fait qu'il y a consensus pour faire croître l'agglomération et développer son attractivité. Une réflexion sera à mener sur la manière dont on articule les franchissements entre eux, sur le calibrage entre le franchissement JJ Bosc et la passerelle Eiffel.

Alan Juppé confirme l'idée que Bordeaux va continuer à croître et que cela est souhaitable dans un contexte de compétitivité croissante entre villes. Cela doit s'accompagner d'une création de logement. Dans les projets, par ex. Euratlantique, il sera question du logement social.

- **Question** : Un participant à la réunion souligne qu'il peut être intéressant de s'interroger sur la réalité du besoin par rapport à 1995. Il exprime le souhait qu'il y ait des suites à cette réunion, qu'elle ne reste pas qu'une série de questions / réponses. Il lance l'idée que cette consultation sur le franchissement s'accompagne d'une réflexion sur la nécessité de repenser la société : travail, mode de vie de tout à chacun...

- **Souhait exprimé dans le public** : Si l'option du pont devait être retenue, la cohabitation piétons – vélos doit être soignée. La réflexion sur la mise en place de navettes fluviales doit également être remise au goût du jour.

- **Question** : Comment les ateliers citoyens rendront compte aux habitants de leurs travaux ? Quels seront leur rendu ?

- **Question** : Pourquoi ne pas faire un pont habité à la florentine avec une attention particulière à la beauté de l'ouvrage?

- **Question** : Le franchissement est rattaché à d'autres projets et il faut qu'il y ait également de la concertation sur ces aspects là. Il semble qu'il y ait un déficit d'information sur ces projets. Il serait bien que le CPC réfléchisse sur Euratlantique et les autres projets périphériques afin d'apporter des éléments d'informations complémentaires à la concertation.

- **Remarque dans la salle:** le processus de concertation est intéressant mais il ne faut pas se tromper. Les élus parlent enfin de déplacement doux, de transport en site propre etc. mais la crainte reste forte que « l'aspirateur à voitures » ne reste la priorité du franchissement.

V. Feltesse apporte quelques éléments de conclusion et souligne que la charte de la concertation mise en place intègre une manière de faire différente. Les règles ne sont pas toujours faciles à trouver mais il souhaite mettre en place ce type de réflexion pour pratiquement tous les projets. Une fois le type de franchissement accepté, il faudra définir le gabarit, les modalités d'accès, les types de transport et pourquoi pas, dans un cahier des charges ouvert, intégrer des modes plus innovants (pont habité par exemple).

A. Juppé appelle à appliquer maintenant la méthode de concertation construite pour ce franchissement à tout projet (Euratlantique, bassins à flots). Les ateliers organisés à la Bastide vont dans ce sens. Le souhait est exprimé de faire "un pont de ville, un pont urbain." Si l'option téléphérique et le tunnel ne semble pas retenir l'attention, la navette fluviale est une option intéressante à retenir et creuser dans la concertation.

Les garants de la concertation concluent la réunion publique

Jean Lafont mentionne que la procédure de concertation a pour vertu de confirmer/révéler l'intérêt du public pour la démarche et son "appétit" pour que cette démarche vaille pour tous les projets de l'agglomération. Les responsables politiques semblent désireux de trouver l'articulation nécessaire entre la méthode de concertation et les spécificités des projets (contexte, rythme propre des projets). Cette réunion est l'occasion d'aborder des questions locales, les impacts de proximité immédiate, relatives au franchissement mais aussi plus larges sur l'urbanisme, la politique de la ville et de l'agglomération. Elle pose la question sur la manière de discuter de toutes ces questions en même temps.

Il est souligné que quelques idées fortes ressortent de cette 1ere réunion : s'appuyer sur le franchissement pour faire changer les modes de déplacement, les orienter vers des modes doux. La préférence exprimée de manière implicite va vers un franchissement aérien ou idée d'un pont habité.

3 thèmes ressortent clairement de cette première réunion publique et pourraient a priori donner lieu à approfondissement en atelier thématique : coexistence des modes de franchissement, articulation du franchissement avec le projet Euratlantique, impact du franchissement sur les populations limitrophes des deux rives.

Les garants précisent qu'un compte-rendu de cette réunion sera réalisé et que les idées formulées ici seront consignées. "Rien ne sera perdu". Les comptes-rendus seront en outre mis en ligne sur le site de la Communauté urbaine de Bordeaux.

