

Réunion publique à Bègles – le 8 avril 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 18 à 20 heures. Salle Jean Lurçat à Bègles.

Animation : Jacques Picard

En présence d'un garant de la concertation : Jean Lafont

Estimation du nombre de présents : environ 200.

5 intervenants :

Noël Mamère, maire de Bègles

Michel Mercier, conseiller municipal de Bègles et conseiller communautaire, siège à la commission transports de la CUB

Nicolas Florian, Vice Président de la Communauté urbaine de Bordeaux (CU) en charge des franchises

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

Introduction par Jacques Picard :

Présentation au nom de l'Association pour la Démocratie et l'Education Locale et Sociale (ADELS), en charge de l'animation du dispositif de concertation.

Il s'agit ici de la 2^{ème} réunion d'une série de 3 réunions publiques sur le franchissement amont de la Garonne dit Jean Jacques Bosc s'inscrivant dans le cadre d'une concertation obligatoire et réglementaire ouverte par la CUB le 9 février 2009.

La détermination de ce franchissement donne lieu à plusieurs hypothèses, c'est l'occasion d'une réflexion sur les objectifs, sur l'impact sur le territoire et les quartiers ainsi que sur les solutions possibles.

Le déroulement de la soirée est présenté :

- 4 interventions en table ronde
- Présentation du rôle des garants de la concertation
- Présentation par les services techniques de la CUB du projet de franchissement
- Dialogue avec la salle

Interventions en table ronde

Intervention d'introduction de Noël Mamère complétée par Michel Mercier

Noël Mamère partage son temps de parole avec Michel Mercier, chargé de ce dossier à la mairie de Bègles. Le maire se réjouit de la concertation. Même si ce dispositif ne va pas aussi loin que les conférences de citoyens lancées au Danemark, c'est cependant une bonne manière de recueillir l'avis des habitants.

A l'origine, ce franchissement était prévu comme un pont autoroutier. Aujourd'hui, la logique est différente, ce n'est plus le tout voiture et tout camion qui prime. La réflexion doit inclure l'avis des populations et la prise en compte de différents paramètres (types de déplacements, impacts sur la vie quotidienne, sur l'environnement.) Dans un contexte de densification urbaine, ce franchissement est voulu comme un trait d'union entre les 2 parties de l'agglomération bordelaise séparées par la Garonne. Il doit s'inscrire dans une logique de transports alternatifs à la voiture avec des transports collectifs attractifs et réguliers. Il s'inscrit aussi dans le projet Euratlantique. Ce projet répond à une logique d'agglomération. Le souhait est exprimé que l'examen de ce franchissement ne se fasse pas seulement dans une logique Bègles – Floirac mais inclut également une réflexion sur l'entrée dans Bordeaux. La rocade devra-t-elle garder ce statut d'autoroute ? Cette réflexion est engagée dans le cadre du projet Euratlantique pour le déclassement de la voie sur berge de son statut d'autoroute. Sur les 6 voies

actuelles, il faudrait que 2 deviennent des voies douces. Cela change la manière d'aller jusqu'à la gare et doit entraîner une conception différente de la circulation et des déplacements. Le souhait de recevoir le tram par une ligne passant sur le pont, puisque ce type de franchissement semble faire l'unanimité, est exprimé. Une contradiction est relevée sur le fait qu'il y a concertation ici, sur un projet où tout le monde semble d'accord, alors que pour Bacalan Bastide, il n'y en a pas eu sur un type de franchissement contesté.

Michel Mercier complète cette intervention en précisant le souhait fort à Bègles est que les représentants des quartiers soient associés (participation active de 3 associations). Il existe un atelier déplacement à Bègles où tous les habitants ou leurs représentants pourront donner leur avis sur ce projet de franchissement.

Intervention de Nicolas Florian sur les enjeux pour l'agglomération

Quelques personnes ne sont pas d'accord sur le type de franchissement mais un large consensus semble se développer sur un type particulier. Nicolas Florian précise que la concertation porte sur un type de franchissement à déterminer, l'opportunité ayant été décidée par le conseil communautaire en octobre 2007 en partant du constat qu'il y a un manque d'infrastructures pour répondre aux projets envisagés à Bordeaux et au regard des difficultés de circulation. Ce qui a changé par rapport au pont Bacalan Bastide, c'est l'engagement de la CUB dans un processus de concertation poussé. Celui-ci est passé par l'élaboration d'une Charte de la concertation et donne lieu à réflexion sur le type d'ouvrage correspondant au mieux aux souhaits des habitants. Cette réunion est l'occasion d'une présentation de différentes options (pont, tunnel, téléphérique, navette fluviale). Il s'agit de s'appuyer sur une méthode "entonnoir" pour dégager les types de franchissement les plus adaptés. Une délibération de la CUB se tiendra d'ici juin 2010 pour conserver 2 types de franchissement (probablement "par dessus et dessous"), sur lesquels la réflexion et les études seront à approfondir pour l'identification précise d'un franchissement en 2011. Il faut s'interroger aussi sur les raccordements, prendre en compte les projets d'aménagement de part et d'autre du fleuve (ARENA et Euratlantique) et réfléchir aux usages (déplacements doux, transports collectifs, place de la voiture individuelle...).

Nous sommes déjà plutôt tombés d'accord sur le fait que ce franchissement ne doit pas être un pont autoroutier, qu'il doit donner une place aux déplacements doux et être un trait d'union entre les 2 rives. Cette procédure s'inscrit dans une concertation légale (registres, réunions publiques, mais aussi site internet, consultation des communes et des acteurs locaux, mise en place d'un CPC). Différents documents ont été réalisés par la CUB pour présenter précisément les objectifs de la concertation, les options possibles et apporter des éléments de réflexion et de connaissance sur les déplacements et les raccordements possibles.

Intervention de Christine Jean sur le dispositif de concertation en place

Christine Jean se présente comme membre de la SEPANSO et Vice Présidente du CPC. Celui-ci est défini par la Charte de la Concertation. Il est composé d'élus (Bègles, Bouliac, Floirac, Bordeaux, CUB), d'associations de quartiers, environnementales ou sociales, d'organismes tels AutoCool ou le C2D, de représentants d'Euratlantique. La volonté affichée par la communauté urbaine de s'engager dans une démarche innovante de concertation explique l'engagement des associations dans le CPC. Pour cette concertation, des points étaient importants pour les membres du CPC. Il ne s'agit pas seulement de recueillir des avis dans des registres mais de participer à des échanges directs et de permettre aux habitants d'avoir un accès à toutes les informations produites par la CUB. Cette documentation constitue un bon socle pour le débat. En outre il est possible de demander des documents complémentaires suite à des besoins d'approfondissement ressentis dans les débats. Des études complémentaires sont réalisables à la demande des associations.

Le CPC s'est posé une série de questions qu'il a formalisé dans un document "*la lettre du débat*" portant sur l'impact du franchissement sur l'environnement, sur le fleuve et sur les populations limitrophes, sur le projet d'agglomération qui en découle, sur les déplacements qu'on souhaite favoriser, sur les impacts énergétiques et climatiques à prendre en compte et comment les intégrer. Quel impact en termes d'étalement urbain: si la CUB souhaite recentrer son développement, en quoi ce franchissement va le permettre ou le freiner? Comment prendre en compte dans la réflexion sur le franchissement les autres projets du territoire (Euratlantique, ARENA, etc.)? Tous ces questionnements sont à approfondir dans le cadre de cette concertation.

Intervention de l'un des deux garants de la concertation :

2 garants de la concertation sont mobilisés sur cette procédure: Jean Lafont, ingénieur général des ponts et chaussés à la retraite qui a suivi comme accompagnateur ou garant d'autres processus de concertation, et Loïc Blondiaux, professeur de sciences politiques à la Sorbonne et spécialiste des questions de participation, aujourd'hui absent.

L'institution des garants de la concertation est la deuxième innovation de la charte de la concertation après la création d'un CPC. Le garant à 3 fonctions:

- veiller à l'impartialité des débats, à la transparence de l'information et à ce que les questions posées aient une réponse,
- avoir un rôle de médiateur si des problèmes surgissent dans la manière dont la concertation est menée entre les parties prenantes,
- veiller à la bonne application de la charte de la concertation.

Le garant n'est pas partie prenante du débat, il ne donne pas d'avis sur le fond du dossier, mais il doit s'assurer que le débat est de qualité. A l'issue des 3 réunions publiques, un bilan des débats et suggestions pour la suite sera formulé dans un rapport intermédiaire. A la fin de toute la procédure, les garants rendront compte de la manière dont le débat s'est déroulé et des enseignements retirés.

Présentation par les services techniques de la CUB du projet de franchissement amont de la Garonne dit JJ Bosc.

Intervention de Bertrand Arnauld de Sartre, chef de projet sur le franchissement JJ Bosc.

Voir Powerpoint pour présentation complète.

Echanges avec le public

Questions et réactions

Un participant déjà intervenu lors de la réunion publique à Bordeaux demande, compte tenu des conditions économiques actuelles difficiles et des modes de vie en mutation des habitants, du fait que ce projet date de 15 ans et de la circulation aujourd'hui largement transférée vers la Rocade, si l'utilité du franchissement se pose encore. Il faudrait selon lui peut-être plutôt élargir la rocade.

Un habitant exprime au contraire l'idée que des nuisances sonores existent sur la rocade même si des aménagements sont proposés. Cette rocade génère également des pollutions de l'air. Le trafic est déjà énorme sur la rocade et il n'est pas souhaitable de concentrer toutes les nuisances ici pour que d'autres habitants soient tranquilles ailleurs.

Un représentant de l'association Droits du piéton exprime le souhait que la création du franchissement soit accompagnée d'une navette fluviale permettant aux personnes âgées ou en fauteuil roulant de se déplacer plus facilement, la longueur du franchissement pouvant être un obstacle.

Un membre de l'association Bouge ton port se demande si une étude sérieuse a été commandée sur le déplacement par navettes fluviales. En complément du pont, ne pourrait-on pas imaginer des navettes entre Blanquefort et Bègles? Si la création d'un pont avec arches est retenue, il faut prévoir un écartement suffisant pour que la circulation de navettes soit possible. Il se dit favorable à un pont végétalisé et à ce qu'un paysagiste soit associé aux ingénieurs pour réfléchir à la construction de ce pont puisque c'est l'option qui semble retenue.

Réponses

N. Florian répond au nom de la CUB que la commande publique est un moteur de l'activité et de l'emploi et que la construction de ce franchissement donnera de l'emploi aux entreprises. Les collectivités ont un rôle majeur pour investir, d'autant plus dans un contexte de frilosité à investir lié à la crise.

Le franchissement ne doit pas se substituer à la rocade, cela ne remplace pas la rocade (entrée de ville ou contournement d'agglomération). Ce franchissement aura bien une vocation urbaine.

Sur les nuisances sonores, un approfondissement de la réflexion devra être mené. Il faudra limiter les nuisances par la mise en œuvre de techniques existantes mais il y en aura tout de même. S'il a vocation à être un pont urbain, s'il s'agira d'offrir des moyens de diminuer la place de la voiture individuelle par un développement des transports collectifs pour offrir notamment des alternatives d'accès à la gare. Il est illusoire de croire qu'il n'y aura plus de transport individuel.

N. Florian rappelle l'importance que constitue la réunion de ce soir pour que les participants formulent leur préférence pour un type de franchissement, sur l'usage qui en sera fait, réfléchir sur la place des piétons par exemple. Il rappelle son travail pour le maintien de la navette fluviale lors de la mandature précédente, qui en raison de son coût - 300 000 euros par an - a été retirée. Il se dit favorable à ce que la navette soit un complément à ce franchissement mais aussi à ce que la réflexion aille plus loin. Il serait intéressant pour certaines communes, Bègles par exemple, de réfléchir à la mise en place de navettes pour relier le centre ville de Bordeaux. V Feltesse a une oreille attentive sur ce point et cette question sera à approfondir.

Christine Jean se dit favorable à une étude qui monterait d'un degré dans les exigences en termes de déplacements. Une question centrale est celle de la nature des déplacements, et plutôt que de retenir 2 solutions à approfondir (pont ou tunnel) qui impliquent une réflexion proche sur la place de la voiture comme moyen de transport restant essentiel, elle demande s'il ne serait pas plus intéressant d'avoir des options vraiment alternatives (passerelles et navettes fluviales, réflexion sur des franchissements donnant une faible part ou aucune part à la voiture.) Elle précise en outre que la question des impacts sonores est étroitement liée à la nature du déplacement et que des ateliers thématiques prolongeront les réflexions abordées en réunions publiques:

N. Mamère rappelle la participation de Bègles à Energie-Cités et le fait que certaines grandes villes européennes marquées par une croissance de population ne connaissent pas systématiquement une hausse des voitures mais parviennent même à en faire diminuer leur nombre. Il faut interroger l'usage de la voiture, encourager le covoiturage, imaginer la complémentarité des modes de déplacements. La vraie réflexion doit porter sur la manière dont on va éviter l'engorgement de voitures pour être à la hauteur d'une gare de 20 M° de passagers. Cela interroge aussi l'avenir de la gare de Bègles (à 4 min de Saint Jean mais sur le tracé d'autres dessertes de villes de l'agglomération, "victimes de l'étalement urbain". Ne pourrait-elle pas devenir une gare RER avec une circulation en étoile n'obligeant pas forcément à un passage vers le centre? Aujourd'hui, la métropole de Bordeaux va de Libourne à Arcachon. Il faut se demander comment faire un franchissement urbain le moins traumatisant possible et le plus ouvert aux transports en commun. Si les navettes fluviales "ne rentrent pas dans notre culture", il faut se réconcilier avec le fleuve mais ce sont des options "complémentaires" avec un autre franchissement.

Questions écrites

Elles sont nombreuses et quelques grandes tendances se dégagent dans ces questionnements :

- Le projet de franchissement ne suppose t-il pas une répartition du trafic de part et d'autre du fleuve?
- Des aménagements paysagers semblent prévus, est-ce qu'ils seront maintenus lors de la mise en œuvre du projet (n'est-ce pas que de la figuration)?
- Des inquiétudes sont formulées sur les places de stationnement et la circulation près de la gare Saint Jean. Ce nouveau franchissement ne rendra-t-il pas la situation encore plus difficile? Des inquiétudes aussi sont exprimées par les Bèglais. Les petites rues périphériques au boulevard JJ Bosc ne récupéreront-elles pas les difficultés de circulation et stationnement liées au franchissement?
- Ne pourrait-il pas y avoir des voies dédiées pour l'accès à la gare saint Jean?
- Des interrogations portent sur l'opportunité de ce franchissement. A-t-on- réfléchit à la place de la voiture dans l'urbanisme. Avec des transports en commun gratuit ne résoudrait-on pas certains de ces problèmes qui en améliorant le trafic ne rendra plus le franchissement nécessaire?
- Des questionnements portent sur le type de pont : sera-t-il vraiment urbain ou routier, à camions?
- L'impact du franchissement sur la prévention des risques doit être analysé (plan de prévention des risques naturels et techniques.) Une étude des dangers aussi doit être menée.

Questions et réactions

Un habitant s'interroge sur les conséquences du franchissement sur l'aménagement du boulevard JJ Bosc et demande si le tram sera retenu comme moyen de transport, s'il passera sur le pont ? Il constate que personne ne parle du chemin de fer, alors que c'est un moyen de transport incontournable, mais dont les fréquences et horaires sur les lignes TER doivent être adaptés. Il demande aussi, puisqu'il est annoncé que ce pont ne sera pas accessible aux poids lourds, où ils passeront ?

Un participant réagit sur le dispositif et exprime sa crainte d'une utilisation de la concertation à des fins décoratives. Il complète avec l'idée qu'en tant qu'habitant, c'est son intérêt individuel qu'il est prompte à exprimer mais que si le franchissement est bien imaginé il est prêt à des concessions.

Un autre habitant constate qu'il manque un élément fondamental dans la réflexion et dans les documents présentés: l'impact humain qui est complètement négligé mais devrait être analysé en fonction de chaque projet (expulsion, perte de jardin, déplacement de population, etc.) Il s'interroge sur les engagements que la communauté urbaine peut prendre vis-à-vis des habitants. Il fait remarquer qu'à la Gare de Bègles, le projet d'en faire un axe d'accès direct vers Arcachon est déjà connu des habitants même si peu expliqué.

Une autre réflexion porte sur la nécessité de dimensionner cet ouvrage d'art par rapport aux axes d'accès ou d'aménager les boulevards d'accès en fonction du franchissement. Il est demandé de tenir compte aussi du passage des véhicules de service (professions de santé mais aussi artisans, commerçants) et des transports en commun ayant le moins d'impact sur la voie publique.

Réponses

N. Florian répond que l'objet de ces 3 réunions, c'est de dégager au moins 2 grandes familles de franchissement sur lesquelles des études seront poussées mais qu'il y a déjà des documents présentant l'impact physique d'un pont ou tunnel sur les riverains. Il ne s'agit pas de recalibrer par ce franchissement tous les quartiers de part et d'autre et que l'impact sera différent selon le choix de l'ouvrage. La CUB a la volonté de choisir le franchissement qui pénalisera le moins les habitants.

Noël Mamère développe l'idée qu'ICF (pôle habitat de la SNCF) a un projet de restructuration totale du DORA et doit s'appuyer pour cela sur la gare de Bègles. Il précise que le franchissement JJ Bosc et Euratlantique sont deux projets bien distincts dans leur création (le franchissement a été initié avant), même s'il y aura forcément un impact respectif à prendre en compte. Il rappelle que la CUB n'a pas aujourd'hui la capacité de dire si ce sera le tram ou une autre forme de transport collectif qui sera retenu, en l'absence de décision prise, puisque la concertation en est seulement à ses débuts et que l'avis des habitants doit s'exprimer. Il rappelle que la logique du franchissement s'inscrit dans un projet nettement différent de celui souhaité il y a 15 ans. Il rappelle l'accord des élus et des membres du CPC pour qu'il n'y ait pas de camions qui circulent sur ce pont. Il reste à trancher sur des points tels le nombre de voies sur l'ouvrage, et pour quel usage. Il exprime aussi l'idée que ce franchissement doit être le moins traumatisant possible pour les habitants et que cela fera figure de priorité.

N. Florian intervient à nouveau pour dire que l'arrivée du tram n'est pas prévue dans ce secteur avant 2020 et devra faire l'objet de nouvelles études. Il confirme le souhait général de faire passer un transport collectif en site propre ainsi que la position de madame le Maire de Floirac de s'opposer au projet de franchissement s'il n'y a pas une interdiction de la circulation des poids lourds. La CUB s'est également exprimée en ce sens dans une délibération. Il mentionne aussi que les aménagements paysagers ne sont pas des effets d'annonce et figureront dans le cahier des charges du marché de construction.

B. Arnauld de Sartre apporte quelques précisions pour les services de la CUB, notamment sur la diffusion du trafic et la desserte du territoire différente selon le type de franchissement retenu. Le tunnel génère une sortie de trémie plus lointaine dans l'espace urbain tout en limitant les échanges

possibles avec les quais. Les 2 types d'ouvrages, tunnel ou pont, déchargerait légèrement le pont F. Mitterrand du trafic parasite et permettraient de rééquilibrer le trafic entre les deux rives.

M. Mercier exprime l'idée que la question des nuisances se pose déjà pour les habitants et pour les usagers de la gare. Si rien n'est fait, la situation risque d'empirer encore. Il faut dans la conception du franchissement imaginer de bloquer le son au départ et pas à l'arrivée, chez les habitants, comme cela a été fait avec peu de succès pour certains projets.

La question de l'entrée dans la ville doit être revisitée et il faut transformer le sud de l'agglomération vraiment en ville et non plus en rocade comme c'est le cas à l'heure actuelle. Sur l'utilisation de navettes, il souligne que pour aller d'une berge à l'autre il y a quelques difficultés (forts courants pour des navettes électriques et rupture de charge), mais que pour aller de Bègles à Blanquefort par exemple, ce mode de transport devient concurrentiel et intéressant.

C. Jean revient sur les craintes exprimées en matière de concertation et rappelle qu'on est à ce stade très en amont de la décision et qu'il y aura aussi des ateliers pour approfondir la réflexion. Aujourd'hui, il s'agit de savoir ce que les gens pensent de l'option pont ou tunnel. Les associations se sont peu exprimées en réunion publique, mais il est important, pour elles et pour les habitants, de nourrir les débats et de travailler sur l'ouvrage pour voir ce qu'on en fait. Elle exprime un questionnement sur l'intérêt de réfléchir en même temps à la circulation sur le pont Saint Jean.

Questions et réaction dans la salle

Isabelle Kreiser du Collectif du grand Belcier exprime l'idée qu'il faudrait aller assez vite, pour voir, en plus du pont, quels moyens peuvent être mobilisés et réitère le souhait d'une reconquête du fleuve. La concertation avec Euratlantique doit commencer vite aussi et il ne faut pas que ça amène plus de voitures sur la gare et Belcier. En tant qu'habitante à proximité de la gare, elle se demande comment le flot croissant de passagers prévus pourra être pris en charge.

Un participant demande si les documents présentés sont actualisés et tiennent compte d'Euratlantique. Il souligne la faible information sur le projet et demande si une concertation sera également engagée sur cette opération. Il se positionne en faveur de la nécessaire « reconquête du fleuve » dans les réflexions sur l'aménagement de l'agglomération.

Une intervenante évoquant le flux de voitures parle de la difficulté à circuler à vélo sur le boulevard, et de la nécessité de prendre en compte la question de la sécurité et de la santé. Une étude sérieuse doit être menée sur la redistribution des voies du boulevard (sécurité pour vélo, piétons, passage clairement identifié pour les transports en commun, etc.)

Isabelle Boudineau, 1ere adjointe de Bègles, souligne que le franchissement pose la question de l'architecture des transports en commun sur l'agglomération. Aujourd'hui, les transports sont envisagés comme devant être performants sur les boulevards mais ils doivent également permettre d'irriguer au mieux le territoire, tout en n'étant pas uniquement centrés sur le cœur de Bordeaux.

Le fondateur d'AutoCool exprime sa crainte d'un « consensus mou sur un pont 2 fois 2 voies » qui donnerait encore la priorité à la voiture, généreraient de l'étalement urbain et serait vite saturé. Il propose d'inverser la tendance par un franchissement 2 fois 2 voies, pour les déplacements doux et transports en commun, accessibles aux professionnels et de limiter la voiture à 2 fois une voie. Cela constituerait un message fort en tant que projet urbain.

Au nom de l'Association Montecristo, membre du CPC, sa représentante parle du franchissement comme une « occasion de rêver un peu » et de travailler le concept de « pont urbain ». En quoi ce projet de franchissement permet de réfléchir un projet de ville ?

Une habitante regrette que la passerelle Eiffel n'ait pas été mentionnée comme moyen de favoriser les déplacements doux.

Réponses

Sur Euratlantique, Noël Mamère répond qu'une concertation est prévue sur un modèle de conférence de citoyens. Il n'est pas question que l'on fasse un pont du XXème siècle et il faut que l'on inverse la proposition : donner la priorité aux transports en commun, revoir la logique des boulevards, tracer des voies pour les bicyclettes, avoir une réflexion plus large sur le transport dans l'agglomération, l'exception doit être la voiture. Il faut démontrer que l'on peut aller d'un point à l'autre plus vite, avec moins de stress.

Questions écrites :

Elles portent sur l'inquiétude de certains habitants quant à l'impact du projet en terme social (habitat, prix des loyers et du foncier, etc.), sur la gratuité des transports en commun à encourager, sur la manière dont la concertation va se poursuivre et dont l'avis des habitants va être pris en compte.

Synthèse du garant de la concertation :

Jean Lafont précise qu'il ne s'agit pas là de faire une synthèse des propositions, mais de constater le débat animé et la grande variété des questions posées : d'ordre général, sur l'urbanisme notamment, mais aussi plus locales relatives aux impacts sur les populations et les nuisances potentielles spécifiques aux différentes solutions proposées.

La volonté de sortir des options prolongeant le passé en termes de transport et de déplacement est exprimée. La question de la mobilité, celle de l'usage de la voiture notamment, doit être approfondie. Il est noté aussi qu'à travers le choix d'un ouvrage se pose la question de l'aménagement urbain et de la transformation de la ville et des déplacements (gestion des vitesses, stationnement, évolution des réseaux de transport en commun) dans l'agglomération et surtout dans le sud du territoire.

Les questions posées peuvent difficilement obtenir des réponses approfondies en 2h, mais les ateliers ultérieurs sont là pour ça.

Il est constaté que le tunnel n'a pas été défendu ce soir, la préférence allant au pont et que la priorité doit être donnée aux transports collectifs et à l'absence de poids lourds. L'intérêt a été également exprimé d'un usage complémentaire de la navette fluviale.

Réponse finale et conclusion :

N. Florian clôt cette réunion publique. Des données sur Euratlantique sont intégrées dans les documents de la CUB et leur actualisation fait figure de priorité. Les demandes d'études nouvelles et leurs conclusions seront annexées

Le consensus semble se dégager autour du pont. Des études complémentaires vont venir enrichir la réflexion. Il est destiné à être un pont urbain. S'il ne se « positionne pas en faveur de l'absence de voiture », il affirme que la place du véhicule individuel doit être discutée. Son impact sur l'environnement doit être pris en compte et il penche pour une tendance allant vers la multiplication des véhicules propres, hybrides.)

La circulation de navettes fluviales est possible (bateaux de petit gabarit, les grands s'arrêtent au pont de pierre) et cette réflexion doit être approfondie.

Les 3 réunions publiques doivent attirer l'attention sur les objectifs de la consultation et la possibilité est largement ouverte de consulter le site internet concertation.lacub.fr, les publications déjà réalisées, et de laisser des contributions en ligne et sur les registres (mairie, CUB, sortie de salle).