

**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 préalable à la Déclaration d'utilité  
publique de l'opération**

**---- 0000 ----**

**CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE  
ENQUETEUR**

**Commissaires enquêteurs  
Titulaire : Claude CUIIN  
Suppléant : Daniel Leclerc**

# 1 – Objet de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

## 1.1 – Motivations de la demande de déclaration d'utilité publique

Le Conseil de l'Etablissement public de coopération intercommunale Bordeaux-Métropole s'est fixé comme objectif la réalisation d'un ouvrage de franchissement de la Garonne au débouché du Boulevard Jean-Jacques Bosc sur la rive gauche du fleuve, en limite des communes de Bordeaux et Bègles. L'ouvrage débouchera en rive droite sur le territoire de la commune de Floirac.

Les objectifs retenus pour justifier cette opération visent à :

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

Les espaces nécessaires à la réalisation de l'aménagement projeté (le pont et ses raccordements) exigent de devoir procéder à l'extension des emprises du domaine public. Pour ce faire, trois emplacements réservés pour la voirie primaire figurent au PLU de Bordeaux-Métropole. Il convient, en outre, de recourir à des acquisitions de terrains par voie d'expropriation. En préalable à cette opération, la déclaration d'utilité publique du projet s'impose. C'est ce qui a motivé la demande de Bordeaux-Métropole.

## 1.2 – Contexte local

Le projet s'inscrit :

- dans la partie sud de l'agglomération bordelaise entre les deux franchissements de la Garonne que sont : la passerelle ferroviaire en aval et le pont de la rocade bordelaise en amont,
- au sein d'un secteur en profonde mutation comportant des ZAC (Zones d'aménagement concerté) en rive gauche (St Jean-Belcier) et ZAC des Quais à Floirac en rive droite.

Sur la vingtaine de parcelles concernées par le projet, la grande majorité est déjà acquise par le pétitionnaire. A ce jour, ne restent que deux immeubles à exproprier en bordure sud du Boulevard JJ. Bosc dans la commune de Bègles.

## 1.3 – Consistance du projet

Le pont projeté présentera les caractéristiques suivantes :

- **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, le tout supporté par 8 alignements de 4 piles.
- **Passage navigable** : elle 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).

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.

A chaque extrémité du pont des raccordements aux voiries existantes sont prévus, avec refonte complète des réseaux viaires, en vue d'assurer le transit des circulations le long du fleuve et leur croisement avec celles transitant par le futur pont. L'ensemble s'insérera dans un contexte d'aménagements arborés, paysagés.

## 2 – Les impacts du projet

Ils ont été abondamment exposés dans les différents documents constitutifs du dossier soumis à l'avis du public (Etude d'impact valant document d'incidences au regard des dispositions du Code de l'environnement relatifs aux milieux aquatiques).

Le projet en cause a fait l'objet d'une étude d'impact soumise à l'avis de l'Autorité environnementale. Au terme de celui-ci, il a été considéré que le document produit était complet mais que son contenu se devait d'être reconsidéré sur certains points au regard de 14 recommandations émises par l'Autorité environnementale.

La grande majorité des recommandations émises par l'autorité environnementale a fait l'objet de la part du pétitionnaire de réponses pertinentes. Certaines cependant ont été contestées par le maître d'ouvrage pétitionnaire qui, par un argumentaire non dénué de pertinence, n'a pas donné la suite espérée par l'Autorité environnementale.

## 3 – Compatibilité avec le Plan Local d'Urbanisme

Le projet de pont JJ.Bosc et ses raccordements aux infrastructures existantes sont compatibles avec les documents d'urbanisme de Bordeaux-Métropole, notamment, avec le plan de zonage, le règlement des zones traversées au PLU, le PADD, les orientations d'aménagement et les emplacements réservés.

Ainsi, dans le cas présent il n'y a pas lieu de prévoir une mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

## 4 – L'estimation sommaire des dépenses

Elle figure bien, comme la réglementation l'exige, dans le dossier de déclaration d'utilité publique. Le coût prévisionnel du projet est estimé à 146 millions d'euros TTC, y étant inclus le coût des acquisitions foncières à hauteur de 883.000 € (valeur avril 2011).

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.

## **5 – Contexte législatif et réglementaire.**

**5.1 - L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique** des travaux de construction du Pont JJ. Bosc et de ses raccordements, est diligentée sur la base des dispositions du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique : Articles L.121-1 à L.121-5, L.122-2 et les Articles R.121-1 à R.121-2.

**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 : Articles L.131-1 à L.132-4, R.131-1 à R.131-10.

## **6 - L'évaluation socio-économique du projet**

Des éléments tirés de cette étude permettent de conclure que :

« - le bilan coûts/avantages est positif avec une Valeur actualisée nette de + 529,6 millions d'euros (valeur 2014),

- pour la présente opération le Taux de rentabilité interne est supérieur au taux d'actualisation : 16,2 %.

Au regard de ces indicateurs le projet apparaît rentable d'un point de vue socio-économique pour la collectivité. ».

Dans son avis, l'Autorité environnementale remet en cause la modélisation des trafics conduisant au bilan très positif exposé ci-dessus et recommande de reprendre les évaluations des impacts résultant des trafics.

Le pétitionnaire dans son mémoire en réponse aux observations de l'Autorité environnementale confirme que : - « l'induction du trafic a bien été prise en compte dans les études de trafic et donc dans l'évaluation des impacts résultant de ces trafics simulés ».

## **7 – Considérations ressortissant de l'enquête publique**

**7.1.** L'enquête publique s'est déroulée dans des conditions tout à fait satisfaisantes.

Malgré des enjeux financiers importants consentis par la collectivité en vue de la réalisation du projet, l'enquête n'a suscité qu'un intérêt relatif de la part du public. Faut-il y voir un impact positif ressortissant de la longue période de concertation engagée par la collectivité en préalable à la conception du projet ? Tout porte à le croire.

**7.2.** Dix-huit personnes ont été accueillies durant les cinq permanences tenues par le commissaire enquêteur dans les 4 mairies concernées. Sur 21 observations du public recueillies sur les registres, une seule avait un lien avec l'enquête d'utilité publique, non pour contester celle du projet, mais pour solliciter une meilleure indemnisation du bien à exproprier.

Parmi les quatorze thèmes figurant au sein des observations, les plus souvent évoqués concernaient :

- les nuisances sonores et la pollution de l'air,
- le trafic routier,
- l'aménagement des pistes cyclables,
- les raccordements et les voiries annexes,
- les transports en commun,

- la hauteur des trémies.

**A noter que sept avis favorables ont été exprimés.**

7.3. Les observations en cause ont fait l'objet d'éléments de réponse de la part de Bordeaux-Métropole. Dans l'ensemble les précisions apportées par le pétitionnaire seront de nature à clarifier l'opinion des requérants sur le projet et ses impacts. Il est à craindre cependant que pour certains ces compléments d'informations ne soient suffisants pour lever les craintes de quelques auteurs d'observations.

7.4. Je retiens donc de ce bilan qu'aucune contestation du bien fondé de l'utilité publique du projet n'est apparue à la suite de la consultation du public

## **8 - Considérant dans les arguments positifs :**

8.1- Le programme des travaux projetés a fait l'objet, en préalable à sa conception, d'une large concertation avec la population concernée, ce qui en a grandement facilité son acceptation.

Il s'intègre dans un schéma cohérent et concerté des déplacements au sein de l'agglomération bordelaise et au-delà, dans le périmètre de Bordeaux-Métropole. Ce schéma pour sa mise en œuvre fait appel :

- à un réseau structuré de transports en commun en site propre en cours de développement,
- à un programme d'aménagements de la voirie ciblé sur l'usage des moyens de déplacement doux, avec pour objectif premier de réduire les émissions de gaz polluants.

8.2. Le pont projeté permettra d'assurer:

- un sixième franchissement routier de la Garonne,
- la continuité des boulevards périphériques de Bordeaux,
- la liaison entre les deux rives de la Garonne vers des secteurs dont le développement urbain programmé est déjà en cours de réalisation.

8.3. L'aménagement projeté :

- permettra à terme de faciliter la circulation lorsque les autres ouvrages de franchissement de la Garonne seront indisponibles,
- contribuera, par les choix retenus en matière d'architecture urbaine et d'aménagement paysager, à améliorer très notablement le contexte environnemental actuel pour l'adapter aux exigences des nouveaux résidents des futurs quartiers en cours de construction,
- conduira à rendre plus sûres les conditions de circulation pour tous les modes de déplacement confondus, par le jeu de l'abaissement de la vitesse des véhicules automobiles et l'agencement des carrefours.

8.4 La réalisation du projet et l'exploitation des ouvrages ne seront pas de nature à porter de graves atteintes à :

- l'environnement au sens large du terme,
- aux intérêts publics, alors qu'au nombre de ceux-ci figure notamment la sauvegarde des monuments et des sites ayant fait l'objet de mesures de protection.

8.5 L'expression de sept avis favorables au projet recueillis au cours de l'enquête publique

## **9 - Considérant dans les arguments négatifs :**

**9.1.** Il n'est pas douteux que pendant la période de réalisation des travaux il faudra s'attendre à :

- des perturbations de la circulation,
- des émissions sonores, de gaz polluants, de poussières ainsi qu'à des vibrations, phénomènes inhérents à bon nombre de chantiers de travaux publics.

**9.2.** Les expropriations auxquelles sont confrontés les propriétaires d'immeubles sont très souvent vécues comme des atteintes à la propriété privée, malgré la contrepartie du versement de justes et préalables indemnités.

**9.3.** La conception des raccordements du pont aux voiries existantes pourrait être susceptible, en l'absence de mise en œuvre de mesures compensatoires adaptées, de perturber les usagers des voiries et, notamment, les cyclistes (allongement des parcours et ajouts de croisements de circulations sur les pistes).

## **10 - Considérant au final que :**

**10.1.** Le choix du Pont Jean-Jacques Bosc, avec le parti pris pour son aménagement, a prévalu sur tous les autres modes de franchissement de la Garonne examinés dans l'étude d'impact,

**10.2.** Le bilan avantages/inconvénients exposé plus avant milite en faveur de la réalisation du pont JJ. Bosc et de ses raccordements,

**10.3.** Le contenu des observations recueillies durant l'enquête publique n'est pas susceptible de remettre en cause l'intérêt général du projet.

**10.4.** Le projet est en totale conformité avec les dispositions du PLU en vigueur actuellement sur le territoire de Bordeaux-Métropole.

**10.5.** La procédure d'enquête publique et les règles de forme ont été pleinement respectées.

**10.6.** Le maintien de la situation actuelle ne pourrait que contrevenir à la politique des déplacements telle qu'elle a été validée par la collectivité publique sur le territoire de Bordeaux-Métropole,

**10.8.** Les expropriations envisagées restent contenues dans des limites raisonnables, en tout cas compatibles avec les objectifs que s'est fixée la collectivité gestionnaire de la voirie.

**10.9.** Dans ces conditions l'utilité publique du projet n'est pas contestable, car les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social et environnemental qu'il comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'il représente,

## **EN CONCLUSION**

**Je formule donc un AVIS FAVORABLE :**

**- à la déclaration de projet telle qu'elle est prévue par les dispositions de l'article L121-6 du Code de l'environnement,**

**- à la déclaration d'utilité publique du projet de réalisation du pont Jean-Jacques Bosc et de ses raccordements, avec en préalable l'expropriation des terrains nécessaires aux élargissements d'emprise des voiries.**

**Je recommande que tous les engagements, pris par le maitre d'ouvrage en réponse aux souhaits de l'Autorité environnementale, soient tenus.**

Fait à Bruges, le 30 novembre 2016

Le Commissaire enquêteur



Claude CUIIN