

***Concertation sur le franchissement amont de la Garonne dit
Jean-Jacques Bosc***

Rapport final des garants

7 mars 2011

Ce présent rapport est produit dans le cadre de l'application de la « charte de la concertation du franchissement amont de la Garonne dit Jean-Jacques Bosc » et fait partie à ce titre des missions dévolues aux garants de la concertation.

Sommaire

1. Préambule.....	4
2. Eléments de cadrage de la démarche de concertation.....	5
3. le déroulé de la démarche de concertation.....	5
3.1. La mission des garants et ses conditions de réalisation.....	6
3.2. Le Comité Permanent de la Concertation	7
3.3. Le déroulé détaillé de la concertation.....	8
3.4. Les réunions publiques.....	13
3.5. Les ateliers thématiques	14
3.6. Le forum « un pont à caractère urbain ».....	15
3.7. Les registres et le site internet	16
3.8. Les moyens mobilisés	17
4. Les enseignements	17
4.1. Rappel des enseignements de la première phase de la concertation	19
4.2. Les enseignements complémentaires issus des ateliers et du forum.....	22
4.3. Les enseignements des contributions, registres ou internet, individuelles ou collectives.	22
4.4. L'évaluation du processus par les acteurs impliqués	23
4.5. Synthèse générale	25
5. Recommandations pour la suite du processus	26
6. Conclusions	27
Annexe 1 au rapport des garants	29
Annexe 2 au rapport des garants	34
Annexe 3 au rapport final des garants	46
Annexe 4 au rapport des garants	54

1. Préambule

La concertation sur le projet de franchissement de la Garonne dit J J Bosc a officiellement débuté le 9 février 2009 pour se clore le 20 janvier 2011. Cette longue période, s'inscrivant dans les obligations réglementaires découlant de l'article L300-2 du code de l'urbanisme, a été encadrée par une charte de la concertation qui en a fixé les grands principes. Notre intervention en tant que garant de cette concertation découle directement de l'application de cette charte et notre engagement dans l'accompagnement de ce processus a été principalement motivé par le caractère novateur du dispositif proposé par la Communauté Urbaine de Bordeaux.

En effet, la quasi-totalité des concertations réglementaires instruites au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme se satisfait d'une ouverture, pendant quelques semaines, de registres de dépôts dans les mairies concernées par le projet, avec, à titre exceptionnel, une réunion publique d'information et fait fi de la recherche réelle d'une interface avec les populations pour les associer à la définition préalable du projet. Le processus de la concertation JJ Bosc est de toute autre ampleur tant par sa durée de presque 24 mois que par ses règles spécifiques avec, au final, sa volonté d'ouvrir un espace de débat aux habitants.

Ce présent rapport fait synthèse de ce que nous avons appris lors de ce parcours. Comme déjà précisé lors de notre précédent rapport d'étape, nous ne sommes pas prestataires de la CUB au sens où nous agissons sans lien contractuel ou de subordination avec la CUB, ce qui, de notre point de vue, permet de respecter à la lettre le principe d'indépendance de notre travail. Ce point spécifique est également un des critères qui a motivé notre engagement dans ce processus innovant.

2. Eléments de cadrage de la démarche de concertation

La concertation sur le projet de franchissement s'inscrit dans une procédure réglementaire découlant de l'application de l'article L300-2 du code de l'urbanisme. Celle-ci a été ouverte officiellement le 9 février 2009 et close le 20 janvier 2011. ***De notre point de vue, il y a eu concordance entre le processus en cours et les obligations réglementaires découlant de cet article.***

De fait, le processus de concertation qui s'est installé sur le territoire de la CUB pour le franchissement Bosc consiste en un renforcement du processus réglementaire par les apports des diverses parties prenantes, une construction complémentaire au socle réglementaire de base.

Le périmètre de la concertation n'incluait pas la question de l'opportunité même du franchissement mais celle-ci a été évoquée à la marge en début de processus puis rappelée ponctuellement en deuxième phase. Pour autant et d'une façon forte, l'opportunité de réaliser ce franchissement ressort de l'espace public et par conséquent, l'exclusion à priori de cette question du périmètre initial de la concertation n'a eu aucune conséquence, dans ce cas d'espèce, sur son résultat.

3. le déroulé de la démarche de concertation

La concertation sur le franchissement JJ Bosc s'est déroulée sur un temps long. Cette longueur a permis incontestablement d'approfondir certaines questions, en offrant un espace de débat complémentaire à l'automne 2010 ainsi que la production d'études et de documents supplémentaires.

D'une façon synthétique, le processus peut être décrit de la façon suivante :

1. Ouvertures de registres en mairies et hôtel de CUB, mise à disposition de documents,
2. Constitution du Comité Permanent de la Concertation qui décline les modalités de la concertation (type de réunion, organisation pratique, visa des documents et documents complémentaires,...),
3. Un premier cycle de trois réunions publiques qui permettent d'identifier les points de consensus, les enjeux et questionnements principaux,
4. Un cycle d'ateliers thématiques et forum qui permettent l'approfondissement des enjeux apparus lors des réunions publiques de lancement,
5. Une réunion finale de restitution des travaux des ateliers.

En parallèle, le site internet www.concertations.lacub.fr a ouvert une page spécifique dédiée à cette concertation et des registres ont été ouverts en mairies et hôtel de CUB tout au long du

processus. Des documents d'information sous format papier et électronique ont été versés au débat.

Cette démarche, construite en grande partie par les membres du CPC, a été d'une façon continue sous l'observation des garants et animée par des tiers, tant pour les travaux du CPC que pour les réunions publiques ou ateliers. Elle est décrite d'une façon précise et chronologique au point 3.3. de ce présent rapport.

3.1. La mission des garants et ses conditions de réalisation.

La mission des garants découle de l'application de la charte de la concertation JJ Bosc dont les points principaux sont rappelés ci-dessous :

Désignation d'un garant de la concertation

La Communauté urbaine de Bordeaux désignera un prestataire qui aura pour mission de garantir l'impartialité de la concertation, la transparence de l'information, l'expression de tous et l'écoute mutuelle. Les qualités requises seront le sens de l'intérêt général, l'éthique de l'indépendance, l'aptitude à la communication et à l'écoute. Il ne devra pas émettre d'avis sur le fond du projet, mais sera chargé de faciliter le dialogue entre tous les acteurs du projet. Il devra suivre toutes les phases de la concertation et veiller à la rédaction des rapports permettant de tirer les bilans des deux débats publics.

A cette occasion, il aura pour mission de rédiger un rapport évaluant la manière dont la concertation est menée, assorti d'éventuelles recommandations. Le garant aura pour charge d'animer des réunions du Comité Permanent de la Concertation. Il devra participer également aux réunions du Comité de Pilotage du projet (organe de pilotage dédié au projet, réunissant des élus désignés pour suivre le projet et des agents des différents services techniques concernés) chargé de piloter les étapes du projet et d'arbitrer le cas échéant entre différentes solutions. Il sera tenu d'exercer une fonction de médiateur en tant que de besoin et d'organiser la conciliation sur les points de désaccord manifeste qui pourraient voir le jour lors de la concertation. Il sera chargé de veiller au respect des engagements de la présente Charte.

Pour être plus précis, l'animation du processus de concertation (comité permanent de la concertation, réunions publiques, ateliers,...) a été confiée à un prestataire, la scop Médiation et Environnement, ce qui nous a permis de maintenir tout au long de la démarche une distance suffisante vis-à-vis de la CUB pour permettre une juste observation.

Tout au long de cet accompagnement, nous avons donc eu toute latitude pour exercer notre mission en toute indépendance, tant en capacité d'intervention auprès des différents acteurs pour répondre à leurs demandes que de questionnements auprès de la maîtrise d'ouvrage.

3.2. Le Comité Permanent de la Concertation

Le Comité Permanent de la Concertation a été constitué au cours de l'été 2009 et a été formellement réuni 7 fois durant la phase de concertation réglementaire. La première réunion de lancement du 3 septembre 2009 a été marquée par une faible mobilisation du monde associatif, probablement dû à une mauvaise identification des partenaires à inviter et à un travail de mobilisation préalable insuffisant. Les suivantes ont permis d'élargir le cercle des participants et obtenir un investissement durable et productif d'un nombre représentatif d'associations¹.

En tant que garants de la démarche, nous sommes intervenus en début de processus pour demander à la CUB que le CPC puisse disposer d'une vice-présidence issue de la société civile, la présidence étant de part la charte réservée à un élu, dans le cas d'espèce, le vice-président aux franchissements, Nicolas Florian. Cette demande fut acceptée et Mme Christine Jean, au titre de la SEPANSO, a été désignée comme vice-présidente.

Au-delà de ces réunions formelles du CPC, ses membres se sont également réunis 4 fois en ateliers de travail préparatoires, notamment pour structurer la démarche de concertation, rédiger la lettre du débat ou encore approfondir des éléments techniques du dossier.

Elus de la CUB mis à part, nous avons noté, au sein de ce comité, une représentation moins assidue des élus des différentes collectivités, hormis ceux de Bègles qui ont cependant réinvesti le dispositif en seconde partie. Ce déséquilibre n'a cependant pas nuit à la qualité des travaux du CPC mais celle-ci aurait encore pu être améliorée à travers des échanges plus nourris entre les associations et les représentants des communes. Chaque fois que cela fut possible, le bénéfice pour les acteurs fut manifeste.

Le fonctionnement de ce CPC a également été marqué, de notre point de vue, par une bonne collaboration des services techniques de la CUB en charge du projet de franchissement qui ont permis à la fois sa mise en œuvre dans de bonnes conditions logistiques, de le nourrir à demande par des éléments techniques d'explication et enfin d'en décliner les demandes en termes opérationnels

¹ Voir la liste des membres du CPC en pièce annexe 1

pour les réunions publiques ou ateliers. En s'appuyant sur nos observations d'autres dispositifs, nous pouvons témoigner que ce principe d'un CPC regroupant les différentes parties prenantes, associations, élus et techniciens, autour d'un projet permet également de réduire les écarts culturels entre parties et favorise ainsi la compréhension des points de vue différenciés.

Le CPC a montré également son souci de défendre les principes fondateurs de sa démarche contenus dans la charte de la concertation. Ce fut en particulier illustré par sa démarche spécifique d'interpellation de son président au mois de septembre 2010 lorsque que ses membres ont constaté une différence entre ce qui leur avaient été présenté comme contenu du projet de la délibération clôturant la première phase du débat public et celle qui fut effectivement voté en conseil de CUB. Cette vigilance et interpellation a permis d'obtenir une clarification de la part des élus, levant les ambiguïtés, et de conforter le fonctionnement du CPC. En tant que garants, notre intervention dans cet épisode fut marginale mais en concordance avec les éléments soulevés par la majorité des membres du CPC, notamment sur l'importance du CPC comme espace de dialogue entre toutes les parties et de la nécessité d'une présence renforcée des élus en son sein.

La charte de la concertation a donc été correctement mise en œuvre du point de vue de constitution du CPC, de la conduite de ses travaux et de son périmètre d'intervention. Comme le notait un de ses membres lors de l'évaluation du processus, cette démarche spécifique de Comité Permanent de la Concertation, point d'originalité de la Charte de la Concertation, au-delà de son apport intellectuel certain, a fait la démonstration de la capacité de la société civile à se mobiliser pour co-construire un dispositif de débat public productif. Nous témoignons à ce titre du fort engagement des associations dans cette démarche, longue et chronophage, avec une indéniable volonté de recherche d'intérêt générale.

A l'évaluation, le CPC a donc produit les effets qu'il avait vocation à produire dans l'esprit des rédacteurs de la Charte de la Concertation. Nous pouvons également souligner des effets inattendus et complémentaires tout à fait positifs. Les membres du CPC, par leur inscription sur un temps long et leur capacité à questionner le projet d'un point de vue technique auprès de ses porteurs, en ont acquis une connaissance approfondie. Ils sont de fait passés d'un statut de citoyen, d'habitant ou de représentants associatifs à celui de « citoyen expert » sur ce projet. Ils ont donc été, pour parti d'entres eux, capables de jouer un rôle de médiateur technique vis-à-vis de leur territoire, ce qui sur un sujet complexe comme JJ Bosc, constitue une véritable valeur ajoutée, tant pour le projet que pour les habitants. Cette « médiation technique citoyenne », avantage collatéral du dispositif CPC, sous réserve qu'elle conserve un statut d'indépendance avérée vis-à-vis de la maîtrise d'ouvrage comme ce fut le cas pour cette concertation, constitue une avancée dans la mise en œuvre des processus de concertation portés sur des enjeux urbains complexes et sa capitalisation pour d'autres concertations peut être envisagée.

3.3. Le déroulé détaillé de la concertation

La concertation a été officiellement ouverte le 9 février 2009 par la mise à disposition d'un dossier à la Communauté urbaine et dans les mairies de Bègles, Bordeaux, Bouliac et Floirac. Ce dossier initial

comprenait la Charte de la concertation, le livre blanc 1^{ère} partie « objectifs et enjeux », ainsi qu'un registre destiné à recueillir les avis du public. Le document livre blanc 1^{ère} partie « objectifs et enjeux » reprenait, en les développant et en les explicitant les objectifs fixés pour le projet dans la délibération du 26 octobre 2007, et faisait état des enjeux du projet pour l'agglomération. L'ouverture de la concertation a fait l'objet d'un avis dans le journal Sud Ouest du 5 février 2009. Un affichage a été fait dans les quatre mairies (Bègles, Bordeaux, Bouliac et Floirac) et au siège de la CUB. A cette même date, le site internet dédié à la concertation, www.concertations.lacub.fr, a été configuré pour présenter les éléments du dossier et permettre à tout un chacun de laisser un avis écrit.

Depuis début juin 2009, un garant de la concertation a été désigné conformément aux engagements de la charte de la concertation du projet, pour animer et arbitrer la concertation.

Le 3 septembre 2009 a eu lieu la première réunion constitutive du Comité permanent de la concertation qui réunit des élus de la Communauté et des quatre communes, les services, le garant, des représentants de Bordeaux-Euratlantique, de la SNCF, ainsi qu'un collège de représentants d'associations. Ce comité s'est ensuite réuni à 7 reprises (adjointes de plusieurs réunions de travail) tout au long de la concertation pour examiner les initiatives du maître d'ouvrage dans la conduite de la concertation et faire des recommandations pour en améliorer la qualité. Chaque réunion du Comité permanent a donné lieu à un compte-rendu écrit diffusé sur le site internet de la concertation. La liste des membres du Comité permanent de la concertation est également disponible sur le site internet.

Le 23 décembre 2009, quatre nouveaux documents sont venus enrichir le dossier soumis à la concertation (dans les quatre mairies, à la CUB et sur le site internet de la concertation) :

- un livre blanc 2^{ème} partie « les solutions envisageables » explorant les solutions de type ponts, tunnels, passerelles, navettes et téléphériques,
- une étude géométrique des raccordements, pour les hypothèses de ponts et de tunnels,
- une synthèse des études de déplacements « premiers éléments » pour les hypothèses de ponts et de tunnels
- un document d'information sur l'opération « Bordeaux-Euratlantique »

Un affichage a été fait dans les quatre mairies (Bègles, Bordeaux, Bouliac et Floirac) et au siège de la CUB pour informer le public de ce versement.

Fin mars 2010, une exposition a été déployée au siège de la Communauté et dans les quatre mairies associées, qui faisait une synthèse de tous les documents versés au dossier. Une plaquette a été réalisée sur cette même base pour une large diffusion (disponibles dans les quatre mairies, à la CUB et diffusée par le biais des associations). La Communauté a par ailleurs aidé le Comité permanent de la concertation à mettre en forme, imprimer et diffuser une « lettre du débat », contribution des membres associatifs du comité permanent de la concertation.

Trois réunions publiques sont venues clore cette première phase de la concertation :

- le 31 mars 2010 à Bordeaux (salle Son Tay à Belcier)
- le 8 avril 2010 à Bègles (salle Jean Lurçat)
- le 12 avril 2010 à Floirac (réunion conjointe avec Bouliac, espace Lucie Aubrac)
-

Lors des trois réunions, des registres papier étaient à la disposition du public à l'entrée et à la sortie de la salle pour recueillir les avis écrits du public. Les enregistrements audio de ces réunions ont été mis en ligne sur le site internet de la concertation dans les jours qui ont suivi ces réunions. Le garant de la concertation a établi un compte-rendu de synthèse de chacune de ces réunions publiques.

Le garant a par ailleurs, comme cela est prévu dans la Charte de la concertation, rédigé un rapport d'étape de la concertation. Ce rapport rappelait l'ensemble des dispositions qui ont été mises en œuvre pour que la concertation se réalise de façon satisfaisante et rendait une appréciation qualitative sur le déroulement du processus. Il faisait aussi apparaître les grandes tendances qui se faisaient jour, à ce stade, dans le débat public sur les précisions à apporter aux objectifs assignés au projet de franchissement, sur les préférences en terme de modes de franchissement les plus adaptés et leurs fonctionnalités, sur le caractère urbain très attendu pour ce franchissement, et faisait des propositions pour approfondir, dans la suite du processus de concertation, certains thèmes qui semblent émerger du débat. Ce rapport d'étape du garant a été présenté et discuté avec les membres du Comité permanent de la concertation le 3 mai 2010, qui en a validé le contenu et les recommandations formulées.

Le 15 juin 2010, cinq nouveaux documents ont été versés au dossier de la concertation (dans les quatre mairies, à la CUB et sur le site internet de la concertation) :

- la plaquette issue de l'exposition déployée dans les mairies,
- les comptes-rendus écrits des trois réunions publiques
- le rapport d'étape du garant du 5 mai 2010.

Un affichage a été fait dans les quatre mairies (Bègles, Bordeaux, Bouliac et Floirac) et au siège de la CUB pour informer le public de ce versement.

Par délibération n° 2010/0414 adoptée lors de la séance du 25 juin 2010, le Conseil de Communauté :

- a pris acte :
 - que les modalités que les modalités de la concertation, telles qu'elles ont été arrêtées par la délibération n° 2008/0820 du Conseil de Communauté du 19 décembre 2008, étaient bien mises en œuvre,
 - que le dispositif de concertation et la façon dont celle-ci se déroulait avaient reçu un avis positif du garant et des membres du Comité permanent de la concertation,
 - qu'à ce point d'étape, l'expression du public faisait émerger nettement une préférence pour un franchissement de type « pont », et dans une moindre mesure pour une solution

en tunnel, ainsi que le souhait d'étudier la possibilité d'une navette fluviale en mode complémentaire.

- a précisé certains des objectifs assignés au projet de franchissement à ce stade :
 - que ce franchissement ait un caractère urbain,
 - qu'il puisse accueillir tous les modes de déplacement en privilégiant les modes doux et les transports collectifs,
 - que la question de la circulation des poids lourds soit approfondie au regard des études de circulation dans le périmètre du franchissement.

- a décidé :
 - de poursuivre le processus de concertation conformément aux recommandations du garant :
 - en approfondissant la concertation sur la solution d'un pont urbain,
 - en apportant des éléments complémentaires sur une solution de type tunnel,
 - en étudiant par ailleurs la possibilité de mettre en place une navette fluviale en mode complémentaire.
 - d'organiser des ateliers publics abordant les thématiques proposées par le garant :
 - le pont en tant qu'objet urbain,
 - impacts environnementaux, sociaux et sur la qualité de vie
 - mobilité, place de la voiture et étalement urbain.

En lien avec les membres du Comité permanent de la concertation, le garant de la concertation a proposé un dispositif pour la suite du processus :

- un atelier sur le thème « mobilité, place de la voiture et étalement urbain » décliné en trois réunions publiques à Bègles, le 8 novembre, le 29 novembre et le 6 décembre 2010,

- un atelier sur le thème « impacts environnementaux, sociaux et sur la qualité de vie » décliné en trois réunions publiques à Floirac, le 16 novembre, le 30 novembre et le 7 décembre 2010,

- un atelier « le pont en tant qu'objet urbain », traité sous la forme d'une journée forum ouvert au public, le samedi 11 décembre 2010 à Bordeaux Cap-Sciences

Préalablement à ce cycle d'atelier, un ensemble de documents de travail a été produit :

- une étude complémentaire sur les déplacements, pour remettre à jour et compléter la première étude qui avait été versée au dossier en décembre 2009 (pont et tunnel). Ce document a fait l'objet d'un document de synthèse grand public,
- une analyse comparative des différents franchissements possibles (ponts et tunnels) selon les critères du développement durable, réalisée pour répondre à une demande formulée par le Comité permanent de la concertation début 2010. Ce document a fait l'objet d'un document de synthèse grand public.
- un document sur la navette fluviale en mode complémentaire, conformément à la recommandation du garant de continuer à donner des éléments sur cette solution,

Ces documents ont été présentés et validés avec les garants et les membres du Comité permanent de la concertation. Fin octobre 2010, ils ont été versés au dossier de la concertation (dans les quatre mairies, à la CUB et sur le site internet de la concertation), et un affichage a été fait dans les quatre mairies et au siège de la CUB pour informer le public de ce versement. Enfin, ces documents, ainsi que des dossiers du participant, spécifiques à chaque atelier, ont été distribués en mairies, diffusés par les associations, mis à la disposition du public sur le site internet avant les premiers ateliers, et distribués aux participants de toutes les réunions d'ateliers.

A l'issue de la première réunion des deux premiers ateliers (8 et 16 novembre 2010), des comptes-rendus ont été produits par le garant, mis en ligne sur le site internet et diffusés aux participants des réunions suivantes. Pour répondre aux questions formulées dans les premiers ateliers, trois notes ont été produites par les services de la CUB et présentées aux réunions suivantes, distribuées aux participants et mises à la disposition du public sur le site internet de la concertation :

- une note sur le fonctionnement du Marché d'Intérêt National de Brienne et son impact sur la circulation des poids lourds,
- une note sur l'évolutivité et la modularité d'un pont,
- une note sur l'incidence d'un pont sur le régime hydraulique de la Garonne,
- une simulation supplémentaire de déplacement (pont et tunnel) avec une hypothèse sur le covoiturage.

Le travail des ateliers s'est achevé par la rédaction, la discussion et la validation, en réunions publiques de travail, de recommandations faites au Maître d'ouvrage. Ces recommandations ont été rediscutées et validées par les membres du Comité permanent de la concertation et le garant. Ceux-ci ont par ailleurs formalisé deux recommandations, sur la base de discussions qui ont eu lieu en ateliers, concernant une instance de concertation avec la population au-delà de la clôture de la concertation réglementaire.

Le 6 janvier 2011, une réunion publique a eu lieu à Bordeaux (salle Son Tay) au cours de laquelle les recommandations issues des ateliers publics ont été officiellement présentées au Maître d'ouvrage et aux élus. La clôture de la concertation a été annoncée pour le 20 janvier 2011. Des registres papier étaient à la disposition du public à l'entrée et à la sortie de la salle pour recueillir les avis écrits du public. L'enregistrement audio de cette réunion a été mis en ligne sur le site internet dans les jours suivants.

Le 14 janvier 2011, le dossier de la concertation a été complété des derniers éléments qui n'y avaient pas été encore formellement versés (dans les quatre mairies, à la CUB et sur le site internet de la concertation) :

- les derniers documents préparatoires aux ateliers (documents de synthèse grand public sur les déplacements et sur le comparatif environnemental),
- les éléments produits en cours d'ateliers,

- les comptes-rendus des deux premières réunions d'ateliers,
- le support de la présentation en réunion publique du 6 janvier 2011.

Un affichage a été fait dans les quatre mairies (Bègles, Bordeaux, Bouliac et Floirac) et au siège de la CUB pour informer le public de ce versement. Un deuxième affichage a été fait sur les mêmes lieux pour annoncer la clôture de la concertation au 20 janvier 2011. L'annonce de cette clôture a également été faite par voie de presse : annonce officielle dans Sud Ouest du 15 janvier 2011. Passé le 20 janvier 2011, les registres mis à la disposition du public dans les mairies de Bègles, Bordeaux, Bouliac et Floirac, et au siège de la CUB ont été clôturés. Le registre ouvert sur le site internet a lui aussi été fermé, l'ensemble du dossier et des informations restant par ailleurs accessibles sur ce site internet.

A chaque étape du processus : réflexion élargie, ouverture de la concertation, réunions publiques, point d'étape, ateliers et réunion de restitution finale, des articles de presse ont fait état de l'avancement de la concertation.

3.4. Les réunions publiques

Quatre réunions publiques ont donc été mises en œuvre tout au long de la concertation :

- trois réunions publiques conclusives du premier temps du débat public, cycle qui a débuté le 31 mars 2010 à Bordeaux pour se clore le 12 avril à Floirac.
- Une réunion de restitution des travaux en ateliers qui s'est déroulée salle Son Tay à Belcier le 6 janvier 2011.

Ces réunions ont bien fonctionné, réunissant en moyenne de l'ordre de 200 participants pour les trois premières et pratiquement 300 pour celle de restitution du 6 janvier 2011. Elles ont toutes été de bonne tenue permettant une bonne transmission d'information. Les plages de débat ont été cependant restreintes entre les participants mais le format « réunion publique » n'est pas le plus productif de ce point de vue. Cette scène particulière de l'espace public n'a pas fondamentalement vocation à permettre la production collective, du fait des contraintes de temps liées à la multiplicité des intervenants institutionnels et à l'asymétrie des différents niveaux d'information des différents publics présents. Du point de vue de leur mission tel que nous la concevons et de leur place dans le dispositif général, elles ont remplis leur rôle en tant que :

1. lieu de transfert d'information (y compris sous format papier avec l'ensemble des documents à disposition),
2. espace d'identification des consensus/dissensus et d'émergence des enjeux/questionnement

3. espace de retour vers le public pour rendre compte de l'avancement des réflexions et des points d'accord.

La dernière réunion publique du 6 janvier 2011 a eu un statut spécifique dans le processus, réunion à la fois de restitution des travaux des ateliers sous forme de recommandations à la CUB mais permettant également aux divers élus présents d'exprimer « à chaud » leur sentiment sur la production du dispositif de concertation. Cette réunion a été également singulière dans le sens où les recommandations ont été portées dans l'espace public par les associations et citoyens ayant pris part aux ateliers, ce qui marque leur appropriation par les participants au débat et invite les élus à prendre leurs responsabilités vis-à-vis de cette production. De notre point de vue, cette modalité est symptomatique d'une bonne tenue démocratique de l'ensemble du processus.

3.5. Les ateliers thématiques

Les ateliers thématiques avaient vocation à permettre l'approfondissement des questions et enjeux ayant émergés lors du premier cycle de réunions publiques. Ils étaient bien évidemment ouverts à tout public sans exclusive et ont été principalement annoncés par voie de presse et une distribution de flyer par le réseau associatif mobilisé au sein du CPC. Ils se sont organisés en deux cycles de trois réunions, un cycle sur Bègles dédié à la question de la mobilité et un autre sur Floirac plus spécifique aux impacts environnementaux et sur la qualité de vie. Leur fréquentation a été plutôt faible et différente de part et d'autre de la Garonne, plus soutenu coté Bègles que Floirac. D'un point de vue strictement quantitatif, cette fréquentation s'est échelonnée entre 55 personnes pour la plus forte à 22 personnes pour la plus faible. Du point de vue du calendrier et du tempo de ces ateliers, leur cadencement très rapide a été vécu difficilement par certains des participants, ceux voulant participer à toutes les réunions étant de fait mobilisés 1 fois par semaine, voir 2 fois pour les dernières sessions.

D'une façon générale, il est nécessaire que les processus de concertation organisent des rendez vous relativement rapprochés afin de garder une dynamique de production, de « rester dans le bain » et de garder la mémoire des travaux tout en permettant aux participants de souffler pour à la fois tenir compte de leur propres contraintes personnelles et également de cristalliser leur apprentissage. Dans le cas des ateliers, il aurait été sans doute plus confortable de desserrer un peu le rythme pour permettre une participation plus fluide. Il faut également noter que, comme pour tout processus public, celui-ci a été contraint par des éléments externes. On peut citer ceux directement liés à la logistique, c'est-à-dire à la disponibilité des salles mises à disposition par les communes avec leur difficulté à insérer cet événement dans leur propre calendrier mais surtout la gestion des plages de vacances, étant entendue qu'on ne peut raisonnablement lancer une concertation pendant ces périodes. Les vacances d'été ont ainsi obligé à repousser les ateliers à l'automne, créant de fait un long temps mort entre la fin des premières réunions publiques et le début des ateliers, temps mort qui a pu nuire à la mobilisation citoyenne. De même, les vacances de toussaint ont également pesé sur le cadencement des ateliers et participé à sa compression pour respecter les échéances générales du processus de concertation. Même si ce point n'explique pas à

lui seul la diminution de fréquentation comme explicité ci-dessous, il demandera probablement pour d'autres exercices similaires une meilleure prise en compte.

En ce qui concerne la portée démocratique de l'exercice, le caractère ouvert de ces ateliers et les éléments de communication préalable mis en œuvre permettaient à tous ceux qui le souhaitent de pouvoir s'associer aux travaux et, pour cette raison, nous considérons que l'obligation de moyen a clairement été respectée. De notre point de vue, il est important de noter que le format « atelier » est une scène différente dans l'espace public de celle de la réunion. En effet, s'engager dans un atelier fait passer le participant d'un statut de spectateur, posture relativement commune dans le cadre d'une réunion publique, à celui d'acteur, beaucoup plus exigeant, dans le cadre des ateliers. Ce nouveau statut se concrétise entre autre par une posture plus active des participants par rapport à l'acquisition de connaissances, l'étude des éléments techniques et dossiers, ce qui sur un sujet complexe comme ce franchissement peut avoir un effet repoussoir pour une partie du public au regard de l'investissement individuel à opérer. Ce point explique également la fréquentation plus spécifique par des associations et citoyens déjà impliqués dans la concertation, notamment les membres et associations du CPC, par rapport aux habitants moins impliqués. Cette baisse de fréquentation doit donc être pondérée et évaluée en fonction de cet effort complémentaire demandé aux participants. En tout état de cause, la fréquentation des ateliers a permis de réunir un public minimum afin de balayer une diversité des points de vue suffisante à la mise en place d'un débat contradictoire entre les participants. Les ateliers ont de ce point de vue, même si on peut regretter une fréquentation en deçà des attentes, répondu à leurs objectifs.

Enfin, pour conforter ce dernier point, il apparaît, à l'analyse de l'ensemble du processus de concertation, que c'est bien au sein de ces ateliers qu'ont émergé d'une façon structurée les recommandations à la maîtrise d'ouvrage. Il est peu imaginable que ces recommandations auraient pu sortir des réunions publiques avec la même solidité démocratique. En ce sens également, les ateliers ont rempli leur rôle.

3.6. Le forum « un pont à caractère urbain »

Une question complexe a émergé des réunions publiques du printemps 2010 : qu'est ce qu'un pont à caractère urbain ? Cette question recouvrait des interrogations sur l'architecture, l'urbanisme et d'une façon plus large sur l'insertion d'un pont dans la ville et les fonctionnalités complémentaires qu'il était possible d'imaginer pour le franchissement JJ Bosc. Cette question très ouverte et transversale a conduit à proposer une modalité de débat plus originale sous la forme d'un forum d'échange sur une journée.

Ce forum a réuni 25 personnes sur la journée dans les locaux de Cap sciences à Bordeaux. Comme pour les ateliers, on peut regretter que la participation citoyenne ait été en dessous des attentes, surtout en tenant compte de la qualité des moyens mis en œuvre pour l'évènement (lieu adéquate, repas convivial sur place, apport d'information spécifique,...). On peut cependant retenir de cette journée qu'elle a permis d'ouvrir largement les réflexions et d'aborder des sujets atypiques comme celui du pont habité ou d'avancer sur la caractérisation de l'espace public, ce dernier point

restant un élément important des recommandations produites par la concertation et un souhait d'orientation forte pour le futur projet.

On peut bien évidemment s'interroger également pour savoir si le format d'une journée continue n'a pas été un frein à la mobilisation citoyenne. Cet événement est intervenu en toute fin de processus et a peut être payé le prix d'une certaine lassitude de la sphère publique. Pour autant, et justement pour pallier à cette éventuelle lassitude, le pari d'une forme de débat atypique et condensé sur une journée plutôt que sur des temps plus courts et répétitifs pouvait permettre d'aller chercher différemment le public. Là encore, du point de vue du résultat de ce forum, la diversité des points de vue en présence a permis de consolider les points de vue, d'affiner certaines visions et au final de participer à produire des recommandations à la maîtrise d'ouvrage.

3.7. Les registres et le site internet

Des registres papier permettant le dépôt de contributions ont été mis à disposition tout au long du processus en mairie de Bordeaux, Bègles, Floirac et Bouliac ainsi qu'à l'hôtel de la CUB. Les registres ont également été mis à disposition à chaque réunion publique ou atelier. Du point de vue quantitatif, il y a eu 75 contributions au total, 38 sur les registres en mairie et 37 lors des réunions publiques.

D'un point de vue quantitatif, ces registres ont été somme toute peu productifs au regard du nombre de contributions collectées et de la durée de la concertation. A ce titre, la « production » des registres délocalisés en réunion est la meilleure.

A l'analyse, ce résultat est peu différent de celui qu'on observe sur des procédures type « enquête publique » où le nombre des contributions sur registre est souvent restreint. D'autre part, sur un temps long comme dans ce cas d'espèce avec une ouverture sur presque deux ans, il est contraignant pour les collectivités de maintenir une mise à disposition permanente des registres et des documents afférents dans leurs locaux. Cette faible visibilité n'explique cependant pas à elle seule la faible appétence du citoyen pour ce mode de contribution. Sa lourdeur et son manque de lisibilité participent plus que vraisemblablement à son désintérêt.

Le site internet, concertations.lacub.fr qui permettait également de déposer des contributions, avec même valeur légale que les registres papier, a été plus productif. Fonctionnel sur le franchissement depuis le 9 février 2009, il a enregistré plus de 137 contributions et sur une moyenne de 2600 visites mensuelles du site, 6% ont été faites sur la concertation relative au franchissement, principalement en tant que ressources documentaires et agenda. La modalité de dépôt électronique semble plus fonctionnelle mais, dans l'absolu, reste faible au regard de la population concernée.

Il faut également noter une part importante de contributions collectives associatives (24 documents) qui sont de qualité et développent des points de vue étayés tant sur le sujet du franchissement au sens strict que sur les questions de mobilité/déplacement ainsi que sur

l'urbanisme. Ces contributions à caractère plus transversal ont alimenté à travers leurs contributeurs les différents espaces de débats publics et nourrissent les recommandations finales.

3.8. Les moyens mobilisés

Les moyens affectés, humains et matériels, pour faire fonctionner le processus ont été à la hauteur.

- Le CPC a disposé des moyens humains et matériels pour fonctionner mais surtout, la déclinaison du processus de concertation a parfaitement coller au projet tel que dessiné par le CPC.
- La communication préalable par voie de presse et audio a été également correctement conduite. La question a été cependant soulevée au sein du CPC sur les moyens dédiés à la communication préalable aux ateliers et forum, pouvant expliquer la baisse de fréquentation. A l'analyse, les moyens affectés ont effectivement été légèrement en dessous de ceux mis en œuvre pour les réunions publiques, notamment par le fait qu'ils n'ont pas été relayés de la même façon par les collectivités (invitation spécifique). Pour autant, comme souligné au point 3.5., ce différentiel n'explique pas à lui seul cet écart de participation dont la cause nous paraît plus liée à la forme. De plus, à l'évaluation, il apparaît que les coûts spécifique de la communication sont lourds et que les outils employés (encart presse, flyer, annonce radio et TV) ne sont peut être pas les plus efficaces pour mobiliser durablement les populations au regard de ce que peuvent faire les réseaux associatifs sur le terrain. La piste qui consiste à soutenir financièrement les réseaux associatifs pour optimiser leur capacité de mobilisation semble être une piste prometteuse, cohérente avec la volonté d'un travail de participation citoyenne et moins disante en termes de coût.
- Enfin, le site concertation.lacub.fr a joué tout son rôle de relais dans le processus en tant qu'espace de contribution pour les habitants mais aussi de lieu de ressource documentaire et de suivi pour le processus (postage de l'ensemble des documents et dossiers techniques, mise en ligne du rapport des garant, compte rendu des réunions du CPC, des réunions publiques y compris sous format audio, compte rendu des ateliers et forum). A ce titre, ce site a renforcé la transparence globale de la démarche de concertation et apporté une plus value démocratique indéniable.

4. Les enseignements

Notre rôle de garant a principalement vocation à rendre compte du processus de concertation du point de vue de sa qualité démocratique, du respect vis-à-vis des engagements initiaux, notamment de ceux contenus dans la Charte de la Concertation et enfin de la conformité de

son résultat au regard de l'expression des participants dans l'espace public. Il s'agit donc à la fois d'analyser des éléments de forme et de fond.

Sur la forme tout d'abord, la première grille de notre évaluation se réfère donc à la Charte de la Concertation JJ Bosc qui reste le cadre collectif de la démarche. Trois points nous semblent pouvoir éclairés la conformité du processus :

1. Conformité de la démarche avec les obligations de l'article L300-2 du code de l'urbanisme,
2. La mise en place de garants et les caractéristiques et conditions de leur mission
3. La constitution du Comité permanent de la Concertation et respect de leurs attributions lors du processus de concertation.

A la clôture de la concertation réglementaire et comme précisé dans les points précédents de ce présent rapport, nous attestons que la concertation sur le franchissement JJ Bosc a bien rempli les obligations découlant de l'article L300-2 du code de l'urbanisme et qu'elle est en conformité avec les engagements initiaux de la CUB tels qu'exprimés dans la Charte de la Concertation.

Sur le fond, c'est-à-dire sur la solidité démocratique de son résultat, le processus dans son ensemble, négocié entre les acteurs locaux, par la multiplicité des espaces de contributions et des scènes publiques mobilisées, ouvertes à tous, a permis à tous ceux qui le souhaitaient de trouver une place. Le rapport des garants, mis en ligne en mai 2010, n'a pas fait l'objet de remarques particulières lors de la poursuite du processus, tant sur les registres que lors des phases publiques ultérieures. Toutes les recommandations à la CUB ont été construites, discutées dans leurs termes puis approuvées par consensus au sein des ateliers. Elles ont en outre fait l'objet d'une relecture par les membres du CPC qui, sans statuer sur le fond, en ont validé le contenu comme conforme à ce qu'ils en avaient compris lors des ateliers publics. Pour toutes ces raisons, le produit de cette concertation, notamment des recommandations à la CUB, porte, de notre point de vue, une légitimité démocratique peu courante dans ce genre d'exercice.

4.1. Rappel des enseignements de la première phase de la concertation

« Extrait du rapport d'étape des garants –5 mai 2010 »

« « La première phase de débat public avait un objectif défini par la charte de la concertation :

Un premier débat public sera lancé, aux environs du second semestre 2009, sur la base des éléments recueillis dans le Livre blanc, pour examiner les partis d'aménagement possibles et leurs impacts prévisibles. Ce débat public, pendant lequel la Communauté urbaine laissera la parole aux citoyens, sera annoncé dans les médias. Différents éléments du projet soumis au débat seront disponibles sur le site internet www.concertations.lacub.fr, les citoyens pourront réagir et débattre par le moyen d'un forum internet ou sur les registres mis à leur disposition. A l'issue de ce premier débat public, un bilan intermédiaire de la concertation sera tiré pour préciser les objectifs, choisir parmi les partis d'aménagement possibles ceux qui sont envisagés et leurs fonctionnalités (début 2010).

Cette première phase avait donc pour objet principal de mettre en débat les objectifs de ce projet de franchissement et de faire émerger parmi l'ensemble des solutions possibles de franchissement et de leur fonctionnalité telles que présentées dans les documents réglementaires celles qui semblent bénéficier d'un consensus pour approfondir leurs études et définitions. **De notre point de vue, cette première phase de débat public a permis de répondre à cet objectif en éclaircissant considérablement le paysage et en faisant émerger les questions à approfondir dans la poursuite du processus.** Nous présentons ci-dessous ce qui émerge à la fois des diverses dépositions écrites sur les différents supports accessibles et ce qui ressort des réunions publiques.

Sur la question des objectifs du franchissement :

La grande majorité des interventions confirme l'opportunité générale de la mise en œuvre d'un franchissement complémentaire sur la Garonne. Les objectifs tels que déclinés dans le livre Blanc font globalement consensus avec cependant des réserves en fonction des sensibilités territoriales. La question par exemple du rééquilibrage des trafics entre Bègles et Floirac n'est bien évidemment pas perçue de la même façon de part et d'autre du fleuve. De même pour l'accessibilité de la gare st Jean entre Bordeaux et les communes du sud du territoire de projet. De ce point de vue, la poursuite de la procédure de concertation devra permettre de prendre en charge ce lissage des intérêts entre les différentes parties du territoire. **Cette phase d'échange met aussi clairement en lumière que la validation des objectifs ne peut faire l'économie d'une réflexion sur la question de la mobilité ou de l'organisation des déplacements, notamment en termes de transport collectif en site propre et, au-delà, du dessin de l'agglomération.**

Dans ce cadre, l'articulation entre le projet de franchissement et les grands projets en cours sur l'agglomération a fait l'objet d'interventions multiples et de nombreuses demandes d'éclaircissement. **Ce franchissement faisant pièce d'un projet plus global, nous ne pouvons que souscrire à une implication plus forte des porteurs de ces projets dans le dispositif de concertation à venir, ce qui vaut principalement pour l'OIN Bordeaux Euratlantique.**

Sur la question des modalités de franchissement et des fonctionnalités de ce franchissement:

La modalité « franchissement supérieur » est visiblement celle qui l'emporte dans la sphère publique. Le principe d'un pont est celui qui émerge nettement, tant à travers les dépositions écrites que lors des réunions publiques. L'option du tunnel n'a été évoquée qu'à une reprise en réunion publique, principalement pour son moindre impact supposé en termes d'hydraulique sur le secteur de Floirac et sur 4 contributions écrites, ce, bien sûr, à la date de ce rapport d'étape. En revanche, l'option de la navette fluviale est bien présente, non pas comme la solution mais comme une modalité complémentaire de franchissement qui offre d'autres services et surtout participerait à une réappropriation du fleuve par son territoire. En ce sens, elle semblerait participer à un des objectifs du franchissement : « mettre en valeur le fleuve au sud de l'agglomération ». L'option téléphérique peut dès à présent être abandonnée, celle-ci n'ayant trouvée aucune résonance avec le public.

A ce point d'étape, la hiérarchie suivante nous semble émerger parmi les modalités de franchissement proposées:

- 1. Le pont***
- 2. La navette fluviale en mode complémentaire***
- 3. Le tunnel***

Pour préciser les choses, nous pouvons reprendre les éléments principaux de caractérisation de chaque modalité tels qu'ils émergent à ce stade du débat.

Le pont doit être un pont urbain, même si cette notion « d'urbanité » reste, de notre point de vue, à explorer. Il ne doit pas accueillir de trafic de camions. Il est manifeste que ces deux premiers points participent nettement du consensus autour de cette modalité et la conditionnent. La prééminence des usages doux et TCSP fait également l'objet d'un très large consensus, prééminence participant de son moindre impact sur les populations. La place de la voiture, sans être remise en cause par principe, est fortement discutée et constitue un des enjeux dans le cadre de la poursuite du processus de concertation. Enfin, comme rappelé notamment dans chaque réunion publique, l'objet architectural doit être à la hauteur, à la fois par rapport au paysage dans lequel il doit s'insérer mais également d'un point de vue plus profond, dans la manière où il génère ou pas de l'urbanité et participe à la création de l'agglomération de demain. ***Tous ces éléments nous conduisent à penser que les populations portent en fait une grande ambition pour ce franchissement et que même ceux qui se plient en quelque sorte à un intérêt général au détriment de leur qualité de vie sont prêts à s'engager positivement sur un projet de pont dès lors qu'il relève de cette ambition.***

La modalité de franchissement « navette fluviale » a bien été présente dans l'ensemble des réflexions. ***Toujours présentée comme solution complémentaire à un ouvrage principal, elle témoigne très fortement d'une volonté de changer le regard porté sur la Garonne.*** Le projet de franchissement JJ Bosc apparaît dans ce cadre comme une opportunité de renouer avec une histoire. A ce titre, son périmètre d'usage dépasse largement celui du franchissement puisqu'il semble davantage être celui d'une desserte Nord Sud que d'un simple franchissement au droit de JJ Bosc.

Enfin, le principe d'un tunnel n'a trouvé que peu de défenseurs, qui ont mis en avant son impact supposé plus modéré en termes d'hydraulique sur les zones inondables de Floirac et de nuisances sonores plus réduites pour les quartiers concernés par les raccordements. Il a pour l'instant bénéficié de trois handicaps de poids dans la sphère publique : le premier est le poids de l'histoire, le pont JJ Bosc étant en partie inscrit dans l'inconscient collectif, le second plus pragmatique étant sa compatibilité restreinte avec les modes de déplacement doux au regard de sa longueur et de sa qualité de service pour ces modes spécifiques et enfin, son impact plus lourd au niveau des trémies sur les quartiers à Floirac ou à Begles.

Sur la question des impacts, des risques et des préventions :

Bien évidemment, la question des impacts environnementaux de ce franchissement sur les populations riveraines est revenue tout au long de la phase publique et fait également l'objet de dépositions sur registre. Les réponses à ces inquiétudes légitimes des populations n'ont pu trouver réponse dans cette première phase hormis des points de principe. En effet, les impacts sont dépendants du type d'ouvrage retenu et du type d'usage qui en sera fait. D'un point de vue plus général, la question du ménagement du fleuve et des précautions à prendre en termes d'hydraulique sur ce territoire sensible devra être développée. Partant, ces points devront faire l'objet d'approfondissement et de réponses dans la poursuite du processus.

Au-delà des impacts locaux, des interrogations multiples sont apparues relatives aux impacts élargis de ce projet, notamment à travers la redistribution des trafics et leur ventilation dans les communes. De même, la question du type de ville que sous-tend ce projet est manifeste, notamment sur la place de la voiture et la notion d'étalement urbain. Enfin, il a été rappelé à plusieurs reprises qu'au-delà d'enjeux de trafic et de flux, l'aspect social devait également être gardé à l'esprit et que la mutation urbaine en cours, dont le franchissement constitue une facette, ne devait pas par exemple favoriser l'exclusion sociale et rejeter en périphérie les classes défavorisées, ni contribuer à l'étalement urbain ce qui serait manifestement contraire à l'objectif de densification.

Lors de cette première phase de débat public, l'engagement a été pris que ces questionnements soient approfondis dans le cadre de la poursuite du processus de concertation, notamment à travers les ateliers thématiques qui doivent prendre le relais pour approfondir la réflexion et produire des réponses. Bien évidemment, cet engagement public doit être tenu, constitutif de la confiance des parties dans le dispositif général de concertation.

Sur la question du dispositif de concertation :

Au regard du faible usage des registres papier, les moments clés de cette concertation ont été le cycle de réunions publiques, qui semble s'être déroulé à la satisfaction des habitants. Les attentes apparues pour certains lors des réunions publiques, liées au manque de débats contradictoires, doivent être comblées en phase « atelier », justement prévue pour cela. Les questions relatives à la portée de la concertation, c'est-à-dire sur la manière dont les avis vont peser sur le projet, ont été faiblement évoquées mais méritent attention, notamment dans la définition des phases ultérieures de la concertation. »

4.2. Les enseignements complémentaires issus des ateliers et du forum

Les ateliers et le forum avaient vocation à approfondir la réflexion collective en s'appuyant sur le point d'étape réalisé à l'issue des trois réunions publiques du printemps 2010, synthétisé dans le rapport d'étape des garants de mai 2010. Ils ont permis la formalisation de 18 recommandations regroupées en 4 grandes thématiques :

1. Du point de vue de la mobilité
2. Du point de vue des impacts environnementaux et du cadre de vie
3. Un pont à caractère urbain
4. Continuité de la concertation

Ces recommandations² ont fait l'objet d'une restitution lors de la dernière réunion publique du 6 janvier 2011. Elles ont été accueillies favorablement par les élus présents qui en ont souligné la pertinence avec quelques nuances apportées sur la question du type de raccordement ou encore des financements complémentaires éventuels à mobiliser pour l'ouvrage en tant qu'espace public³.

4.3. Les enseignements des contributions, registres ou internet, individuelles ou collectives.

Elles reprennent en grande majorité les orientations telles qu'elles se dégagent de l'espace de débat public (réunions, ateliers et forum). Elles confirment en effet le consensus autour de l'opportunité de ce franchissement, de la modalité du pont, de la prééminence des transports en communs et modes doux en termes de fonctionnalités et de la nécessité de tout mettre en œuvre en termes de maîtrise d'impact pour les populations. Certaines contributions, marginales en termes de nombre, pointent le risque d'une augmentation des nuisances liées au trafic, notamment des poids lourds et plaident par conséquent pour un ouvrage de taille minimal. Une analyse plus détaillée des contributions est annexée à ce présent document⁴.

Pour donner une lecture plus précise des éléments qui se dégagent de ces contributions, tout mode de dépôt confondu, on peut proposer les éléments suivants, sous forme de pourcentage permettant d'intégrer les contributions à sujets multiples :

² Recommandations à la maîtrise d'ouvrage pièce annexe 2

³ Compte rendu de la réunion du 6 janvier 2011 en pièce annexe 3

⁴ Analyse détaillée des contributions annexe 4

- 25% des contributions abordent la question de l'opportunité de ce franchissement et 87% d'entre elles y sont favorables
- 3% des contributions abordent la question des alternatives au projet de franchissement
- 1% des contributions aborde la question de l'emplacement de l'ouvrage
- 14% des contributions sont relatives aux modalités du franchissement dont 70% en faveur d'un pont, 27 % d'un tunnel et 3% pour le téléphérique
- 5% des contributions abordent des modes complémentaires
- 19% des contributions s'attachent aux fonctionnalités du futur franchissement dont 27% pour une circulation réservée transports doux et TCSP et 72% pour une circulation ouverte aux véhicules individuels (2*1, 2*2 ou 2*3 voies).
- 4% des contributions souhaitent l'interdiction des camions.
- 20% des contributions plaident pour une large place aux transports en commun et mode doux
- 21% des contributions s'attachent à la question des impacts, dont 66% sur ceux relatifs à la qualité de la vie, 35% sur l'impact foncier, 24% sur les berges et écosystèmes et enfin 40% sur ceux liés à la circulation.
- 24% des contributions abordent des éléments périphériques au projet dont principalement 31% sur le manque d'adaptation de l'urbanisme, 41% sur l'aménagement de parking relais, 25% sur la sécurité des déplacements en mode doux et 30% sur l'aménagement des berges et l'usage fluvial.
- 2% des contributions aborde la question du coût
- 18% des contributions sont relatives à la question de l'urbanité, de l'architecture et de l'image
- 6% s'attache à la concertation,
- Enfin, pour 4% des contributeurs, cette concertation doit être étendue aux autres projets, arena, euratlantique et associer les territoires limitrophe.

4.4. L'évaluation du processus par les acteurs impliqués

L'ensemble du processus a fait l'objet d'une évaluation par les membres du CPC qui ont produit leur propre analyse. Cette analyse fait ressortir un bon niveau de satisfaction des parties prenantes, à l'exception d'une association beaucoup plus nuancée sur sa pertinence et déroulement.

Les membres du CPC qui se sont impliqués dans d'évaluation sont essentiellement des membres associatifs représentant la grande majorité de celles-ci.

Certains points de cette évaluation par les membres du CPC sont cependant notés comme perfectibles, notamment :

- *« La mobilisation dans les ateliers et forum est jugée insuffisante en ce qui concerne les habitants des différentes villes et les élus locaux, hormis dans les derniers mois de vie du dispositif où notamment une des villes fût très représentée par ses élus et techniciens et de manière active. Cette dernière remarque relative aux élus, vaut aussi pour la participation aux CPC. Si l'on rajoute à cela d'autres constats, on peut mettre en évidence une insuffisante implication des mairies, préjudiciable à la mobilisation citoyenne, même si celle-ci dépend très probablement de nombreux autres facteurs qui font l'objet d'hypothèses de la part des membres du CPC.*
- *La lisibilité grand public de certains documents ou études ainsi que l'appropriation des éléments technique par les citoyens dans les ateliers de concertation. Quels outils ? quelles situations pédagogiques inventer ? Et au-delà, jusqu'à quel point cette appropriation est elle une condition pour pouvoir accorder une légitimité à l'expression démocratique du citoyen ?*
- *Des choix en termes d'outils de communication et notamment des supports et contenus annonçant les ateliers, apparaissent comme tardifs, ou peu propices à susciter l'intérêt des habitants. Dans le même ordre d'idée, Le CPC pour ce qui le concerne aurait gagné en légitimité à communiquer davantage dans l'espace public, et produire une suite à la « lettre du débat n°1 en amont du cycle d'ateliers*

L'évaluation fait également apparaître un intérêt partagé pour les rencontres entre associations, ayant permis de mettre en évidence l'intérêt d'échanges d'expériences et d'une coordination à inventer pour faire suite à cette concertation et pour s'inscrire dans d'autres concertations.

Le processus qui a vu les membres du CPC s'impliquer dans la concertation (notamment les membres associatifs qui le disent dans leur évaluation), ne doit pas s'arrêter là. Ils demandent à suivre le projet de pont jusqu'à son achèvement et demandent la mise en place d'une concertation permanente qui fonctionne de manière transversale avec l'ensemble des concertations relatives aux autres projets qui vont impacter le territoire. »

De notre point de vue de garant, l'évaluation d'un processus par ses acteurs constitue une plus value indéniable pour celui-ci en tant qu'outil de démocratie et celle réalisée par les membres du CPC est de haute tenue. Ce point particulier, en dehors des attributions du CPC telles que prévues par la charte de la concertation JJ Bosc, a permis aux différents acteurs, associatifs, services, élus et autres parties prenantes un retour productif sur la démarche et d'en pondérer les différentes productions. Ce travail vient donc également en renforcer la légitimité démocratique.

4.5. Synthèse générale

Nous n'allons pas reprendre dans ce présent rapport l'ensemble des éléments et recommandations issues de cette concertation. Nous précisons au préalable la hiérarchie établie dans notre approche, à savoir comment nous avons pondéré les différents éléments issus des différents outils mis en œuvre durant ce processus. En ce qui concerne les contributions, nous avons considéré que les contributions collectives pouvaient peser d'un poids supérieur aux contributions individuelles même si nous avons intégré ces dernières. De même, nous avons pris le parti que ce qui sort de l'espace démocratique après un débat contradictoire entre les participants pouvait avoir une signification différente de ce qui est produit hors du champ de l'échange entre parties. Pour autant, rien n'a été écarté et toutes les contributions ont été de fait prises en compte dans notre analyse. Il apparaît de toute façon que cette pondération des différents outils de production démocratique n'agit, dans ce cas d'espèce, qu'à la marge, celles-ci étant fortement convergentes.

Nous considérons que les recommandations⁵ telles qu'exposées lors de la réunion publique du 6 janvier 2011 synthétisent de la meilleure façon ce qui ressort de l'espace de concertation et peuvent être considérées comme le produit le plus abouti et précis qui soit issu du dispositif. Nous allons y apporter néanmoins quelques nuances qui reprennent les termes des autres espaces contributifs que ceux des ateliers ou forum.

Dans un cadre général et pour faire place aux préventions exprimées par certaines contributions, la recommandation (n°5) portant sur une largeur conséquente du pont pour laisser place à d'autres fonctionnalités que la simple gestion des flux et permettre le développement des transports doux et d'un espace public ne doit en aucun cas être comprise comme une porte ouverte potentielle à un accroissement futur de la place dévolue à l'automobile. Elle marque tout au contraire une très forte volonté ou ambition affichée dans tous les débats d'engager une réorientation des modes de déplacement vers les plus doux. Elle n'est en aucun cas dissociable des recommandations précédentes relatives à la politiques des transports collectifs.

La recommandation relative aux raccordements (n°11) semble également devoir être pondérée, non pas sur ses objectifs qui sont largement partagés, mais sur l'affirmation d'une solution en trémies. Ce point mérite d'être étudié avec plus d'attention au regard d'autres contributions solidement étayées.

La recommandation n°12 relative au réaménagement des berges doit voir son périmètre étendu. D'une rédaction restrictive à Floirac, elle doit être étendue aux autres villes, Bègles, Bouliac et Bordeaux, suivant les mêmes objectifs.

Enfin, les deux recommandations n°17 et n°18 portent sur la poursuite de la concertation et sur la façon dont la construction du pont et son articulation avec les autres projets périphériques vont pouvoir se mettre en œuvre en associant les habitants. Elles pointent un élément fortement présent dans toute cette concertation, à savoir que le pont n'est qu'une pièce dans une

⁵ Voir pièce annexe 2

recomposition urbaine d'ampleur et que celui doit être pensé en cohérence avec celle-ci. Ce fut particulièrement sensible à propos du projet d'ampleur de Bordeaux Euratlantique et des passerelles doivent être inventées à ce propos.

5. Recommandations pour la suite du processus

De notre point de vue, la concertation réglementaire relative au franchissement JJ Bosc étant close, il ne peut être question de la poursuivre sous la même forme. Pour autant, le projet de franchissement va rentrer dans de nouvelles étapes pour lesquelles un nouveau dispositif d'association des habitants doit être imaginé, à la fois pour répondre aux deux recommandations 17 et 18 mais également pour répondre au souhait de la CUB de « poursuivre le dialogue avec les citoyens » tel qu'écrit dans la charte de la concertation. La CUB doit être à ce titre force de proposition pour capitaliser sur la dynamique citoyenne qui s'est créée autour du pont et garder tout ce potentiel pour la poursuite de son projet, ne serait-ce que pour disposer d'un interlocuteur collectif. D'évidence, un lien avec la démarche de Bordeaux Euratlantique sera bénéfique pour l'ensemble des projets portés sur ce territoire.

Nous n'avons pas vocation à imaginer la forme que pourrait prendre ce suivi mais il nous semble que quelques éléments peuvent être capitalisés sur l'expérience de la concertation JJ Bosc.

Le premier est probablement de fixer des attributions claires à ce « groupe de suivi » ainsi que ses modalités de fonctionnement. Ces éléments gagnent bien sûr à être discutés au démarrage avec les différentes parties impliquées dans la poursuite du processus, un accord préalable étant gage d'engagement pérenne des acteurs. Les missions envisageables sont de nature diverse, allant d'une interface directe pour les phases travaux à même d'en fluidifier la réalisation à une interface plus distancée permettant d'engager une réflexion partagée avec les habitants sur la définition du ou des projets, en tant que besoin.

Le second est peut-être d'avoir une réflexion sur la composition de ce futur groupe. Si l'on imagine sans peine qu'une partie des associations engagées dans le CPC souhaitera poursuivre ses travaux pour l'accompagnement du projet, il peut être utile d'élargir sa composition aux divers habitants qui, sans faire partie d'une association, ont accompagné la concertation JJ Bosc et faits acte de candidature pour poursuivre le suivi du projet.

En troisième lieu, la réalisation d'un pont va s'inscrire sur un temps long qui se compte en année avec des étapes plus ou moins visible, des temps d'études préalables, de projets architecturaux, de projets connexes portés par d'autres maîtrises d'ouvrages, etc...le défi pour ce groupe de suivi va probablement être de « tenir la distance », c'est-à-dire de maintenir une mobilisation suffisante sur un pas de temps aussi long, comportant de plus des temps morts du point de vue de la lisibilité de l'action. De notre point de vue, cette contrainte plaide pour une structuration légère qui ne charge pas trop les acteurs impliqués.

Enfin, une étape importante nous semble relativement incontournable dans un futur proche. Il s'agit en effet de déterminer la manière dont la maîtrise d'ouvrage va expliciter la façon dont elle a intégré les éléments issus de la concertation dans son projet technique. Il s'agit pour nous, en tant que garant, d'un point fondamental de l'évaluation d'un processus de concertation, c'est-à-dire de déterminer quel a été au final son effet sur la décision. Sur ce point, la CUB doit être force de proposition, notamment vis-à-vis des membres du CPC.

6. Conclusions

La participation citoyenne à la définition des projets est un des défis les plus difficiles à relever pour construire la ville de demain. En effet, les critères du développement durable, centraux pour l'organisation urbaine, avec toutes leurs dimensions transversales, obligent à chercher les conditions de mobilisations des différents acteurs autour d'une vision la plus partagée possible, condition nécessaire à une mise en œuvre efficace des projets. Sans accord minimum des parties sur une ligne d'horizon collective, pas de dynamique et au final, peu de chance de faire bouger les curseurs à hauteur des enjeux.

Pour autant, la participation citoyenne ne se décrète pas, n'est jamais acquise d'emblée et s'accommode mal de la simple injonction politique, même si celle-ci en reste un déclencheur incontournable. Elle résulte davantage d'une construction lente, d'une réunion de conditions nécessaires à même de favoriser un apprentissage collectif qui outille le territoire.

Le processus de concertation JJ Bosc que nous avons accompagné pendant 18 mois s'inscrit pleinement dans cet outillage territorial qui doit permettre la mise en mouvement de la participation citoyenne à l'échelle de la CUB. Nous avons observé un dispositif allant bien au-delà des simples obligations réglementaires de concertation, respectant à la lettre les obligations découlant de la Charte de la Concertation en laissant latitude aux parties d'en décliner les modalités opérationnelles de mise en œuvre et de se mettre en posture critique constructive. Au final, ce dispositif innovant a été producteur d'effets à travers la production d'un socle de recommandations pertinentes, reçues positivement par la CUB et surtout producteur de confiance entre les diverses parties prenantes.

Cette loyauté entre les différents acteurs qui s'est construite au fil du processus est probablement un de ses critères de réussite et principal acquis de la démarche mais la volonté politique de la CUB de mettre en place une procédure exemplaire pour cette concertation doit également être soulignée comme un des facteurs essentiels de succès. En investissant largement en moyens humains et en desserrant le calendrier habituel pour ce genre d'exercice, en poussant à l'innovation, cette volonté politique a largement contribué à sa qualité, tant du point de vue de la méthode mise en œuvre que de sa production.

La réussite de la concertation se mesurera bien évidemment dans le temps, notamment dans les phases ultérieures de définition du projet quand la CUB en arrêtera les contours définitifs. Il s'agira alors de voir en quoi la production citoyenne issue de cette concertation se retrouve ou non

dans ce projet et comment elle a été également productrice d'effets dans la réalité du projet de franchissement. Enfin, elle se mesurera dans sa capacité à maintenir dans le temps la mobilisation de ses acteurs afin qu'ils continuent à soutenir le projet dont ils ont favorisé l'émergence et qu'ils permettent au-delà de capitaliser sur leur expérience pour d'autres projet sur le territoire de la CUB.

A Paris, le 7 mars 2011

Loic Blondiaux,

*Professeur de science politique
Université Paris I Panthéon-Sorbonne
Centre Européen de Sociologie et de Science Politique de la Sorbonne (CESSP) Directeur adjoint du
Master "Affaires publiques"
Responsable du parcours "Ingénierie de la concertation"*

Jean Lafont,

Ingénieur général des ponts et chaussée en retraite

Garants de la concertation sur le franchissement amont de la Garonne dit JJ Bosc.



Annexe 1 au rapport des garants

Liste des membres du Comité Permanent de la Concertation

Représentants du Comité Permanent de la Concertation

ASSOCIATIONS	Adresse	Représentée par
SEPANSO	1-3 Rue de tauzia 33 800 Bordeaux	Christine Jean
AUTRA	105 Rue B. Adour 33 000 Bordeaux	Guy d'Arripe
AQUITAINE ALTERNATIVE	22 Rue Lamourous 33 000 Bordeaux	Monsieur Lesbats
RELAI.C	16 Allée Poiriers 33 270 Floirac	Monsieur Sabirou Monsieur Perez
COMITE D'ARRONDISSEMENT DU N/E DE BEGLES	31 Rue Léon Gambetta 33 130 Bègles	Monsieur Bignièrès
COMITE DE QUARTIER DU PRECHE - BEGLES	40 Rue Roger Lefort 33 130 Bègles	Monsieur Lalanne Monsieur Danglos
COMITE DE QUARTIER SEMBAT - BEGLES	21 Rue Pierre Salin 33 130 Bègles	Monsieur Dardenne Monzie Pierre Marquassuzaa
ASSOCIATION MONTE CRISTO	129 Rue Jules Guesde – Floirac	Antoine Carde / Siegrid Pere-Lahaille
GROUPE RELAI HABITANT DE FLOIRAC	9 avenue Blanqui 33 270 Floirac	Jean Claude Savy
ASSOCIATION LES BAINS DOUCHES	38, rue Morion 33 800 Bordeaux	Anne Sallenave
ASSOCIATION LA BOULANGERIE	10 Rue Caussade 33800 Bordeaux	Isabelle Kraiser
ASSOCIATION VELO CITE	16 rue Ausone 33 000 Bordeaux	Ghislain Landreau

DROIT DU PIETON33	3, rue Tauzia, 33800 Bordeaux	René Vernay
COLLECTIF DU GRAND BELCIER	34 Rue du prof. Devoul – 33 800 Bordeaux	Noëlle Ribot Joël Ducos

PERSONNES QUALIFIEES	Adresse	Représenté par
C2D	6 Rue d'Alsace 33 370 Artigues-près- Bordeaux	Dominique Lesbats
C2D	Esplanade Charles de Gaulle - 33 000 Bordeaux	Madame Fabienne Brugère
Directeur A'URBA	Hangar G2 – Bassin à flot 1 Quai Armand Lalande BP 71 F – 33 041 Bordeaux Cedex	Monsieur Jean Marc Offner
SNCF	Direction Régionale Poitou Charente Aquitaine – 54 bis Rue Amédée St Germain- 33 077 Bordeaux Cedex	Michel Knipper
Mission de Préfiguration Bordeaux-Euratlantique	Cité Administrative 33090 Bordeaux cedex	Jean-Michel Boutin
AUTOCOOL	16 Rue Ausone 33 000 Bordeaux	Monsieur Guenro

ANIMATION	Adresse	Représentée par
Médiation & Environnement	La mercerie 72800 Savigné sous le Lude	Monsieur Christophe Beurois
ADELS		Monsieur Jacques Picard
garant		Monsieur Jean Lafont
garant		Monsieur Loïc Blondiaux

COLLECTIVITES	Adresse	Représentée par
Maire de Floirac	Mairie de Floirac 6 avenue Pasteur - 33 270 Floirac	Madame Nathalie Lacuey
Maire de Bègles	Mairie de Bègles 77 rue Calixte Camelle B.P. 153 - 33 321 Bègles cedex	Monsieur Noël Mamère
Mairie de Bordeaux	Hôtel de Ville Place Pey-Berland 33 077 Bordeaux cedex	Monsieur Michel Duchène
Mairie de Bouliac	Mairie de Bouliac Place Camille Hostein BP 17 - 33 270 Bouliac	Monsieur Dominique Alcalá
Communauté Urbaine de Bordeaux	Esplanade Charles de Gaulle - 33 000 Bordeaux	Monsieur Nicolas Florian
Communauté Urbaine de Bordeaux	Esplanade Charles de Gaulle - 33 000 Bordeaux	Madame Laure Curvale

Communauté Urbaine de Bordeaux	Esplanade Charles de Gaulle - 33 000 Bordeaux	Claire Le Merrer
Communauté Urbaine de Bordeaux	Esplanade Charles de Gaulle - 33 000 Bordeaux	Monsieur Emmanuel Mazet
Communauté Urbaine de Bordeaux	Esplanade Charles de Gaulle - 33 000 Bordeaux	Monsieur Bertrand Arnaud de Sartre
Communauté Urbaine de Bordeaux	Esplanade Charles de Gaulle - 33 000 Bordeaux	Mademoiselle Marjorie Lafiton
Communauté Urbaine de Bordeaux	Esplanade Charles de Gaulle - 33 000 Bordeaux	Fabien Ballester

Annexe 2 au rapport des garants

Recommandations à la maîtrise d'ouvrage du 21 décembre 2010

Propositions de recommandations à la CUB à l'issue du cycle d'ateliers publics.

Version du 21 décembre 2010

(présentée en réunion publique du 6 janvier 2011)

Cette liste de recommandations est une liste produite dans le cadre du cycle d'ateliers publics qui s'est achevé à Floirac le 7 décembre. Elle regroupe les enseignements tirés des échanges publics lors des ateliers « mobilité » de Bègles et « impacts » de Floirac. Elle reprend également les recommandations complémentaires issues du forum du 11 décembre 2010. Elle a été présentée et discutée lors du Comité Permanent de la Concertation du 17 décembre 2010. Elle en intègre les principaux points de discussion. Enfin, elle est validée dans sa forme et contenu par le garant de la concertation, Loïc Blondiaux, conformément au rôle qui lui est dévolu par la Charte de la Concertation du franchissement JJ Bosc.

A la clôture de la concertation, ces recommandations seront complétées par les éléments issus des contributions produites pendant toute la concertation réglementaire.

Ces recommandations sont classées par grandes thématiques pour en faciliter la lecture

A- Du point de vue de la mobilité

Il est nécessaire de faciliter avec ce futur pont l'évolution croissante des modes de déplacements vers les plus doux et les plus collectifs, favorisant ainsi la décroissance progressive des VP et des modes de transports les plus nocifs.

Le futur pont doit être emblématique de la volonté de la CUB de faire évoluer sa politique des transports vers les modes doux.

L'élément indissociable et complémentaire, que nous réclamons avec force est la définition d'une politique de service public de transports, ambitieuse, volontariste, incitative en terme de transports collectifs, respectueuse de la qualité de vie des habitants et des impératifs écologiques et environnementaux.

Dans le même ordre idée, la réflexion de la CUB conduisant à la mise en œuvre d'une logistique urbaine innovante et environnementalement performante doit être engagée.

- 1 - L'ensemble des impacts prévisibles ou des réflexions justifiant la mise en œuvre de ce projet de franchissement s'appuie sur un horizon 2025, avec notamment un schéma développé de transport en commun en site propre. Le lien entre trafic, notamment des véhicules individuels, et nuisance est relevé. Dès lors, à sa mise en service, l'ouvrage doit bénéficier d'une infrastructure performante de transport en commun en site propre pour pallier les décalages entre l'ouverture du franchissement et la mise en œuvre du schéma opérationnel d'infrastructures de transports en commun prévu à horizon 2025.

- **Recommandation : l'ouverture du pont doit impérativement être simultanée avec la mise en place d'un transport collectif efficace suivant le schéma de transport collectif.** (par exemple, bus en site propre selon le schéma de transports collectif tel que décrit à horizon 2025).

2 - Le trafic des poids lourds est un sujet important des discussions, même s'il apparaît, après collecte de renseignements, que la desserte du MIN reste relativement marginale en termes de nombre et que les provenances, principalement depuis le sud, ne devraient pas charger le pont.

➤ **Recommandation : toute précaution doit être prise pour conserver à ce futur pont un caractère urbain en contraignant la place du trafic des poids lourds, source identifiée de nuisance, avec par exemple :**

- **Restriction à la desserte locale,**
- **Limitation des tonnages.**

3 - La desserte de la gare St Jean dans sa nouvelle configuration (20 millions de voyageurs) ne doit pas induire un trafic supplémentaire de voitures particulières. Cette desserte spécifique pouvant emprunter le pont JJ Bosc pour les destinations ou provenances Sud, peut bénéficier d'un traitement par transport collectif.

➤ **Recommandation : la réflexion sur des plateformes intermodales ou parcs relais dédiés à la gare St Jean et autres gares de l'agglomération doit être engagée concomitamment avec la mise en œuvre du projet Bosc et dans la même démarche, la question du trafic concernant les projets tels qu' Arena.**

4 Même s'il est noté que la navette fluviale ne peut intervenir que de façon complémentaire au pont JJ Bosc, sa complémentarité en terme de service peut se concevoir sur tout l'axe de la Garonne participant de la réappropriation du fleuve par les habitants.

➤ **Recommandation : l'ensemble des études déjà réalisées à ce sujet doit être réactualisé afin de permettre la mise en œuvre en mode complémentaire au pont JJ Bosc d'une navette fluviale, couplée au réseau de transport en commun.**

- 5 **Recommandation** : **Le futur pont doit être évolutif dans le temps pour pouvoir éventuellement être adapté à de nouveaux usages, à des modifications de comportement ou de besoins en termes de mobilité. Sa conception doit donc permettre dès le départ cette évolutivité en permettant demain de laisser une plus grande place aux modes doux, piétons, vélos, voies réservées à l'auto partage, co-voiturage..... le pont doit être à tablier unique et d'une largeur importante, similaire à celui présenté dans le profil n°3, afin de pouvoir être modulable et de permettre une redistribution des espaces dévolus aux différents usages en faveur de ceux alternatifs à la voiture.**

B – Du point de vue des impacts environnementaux et du cadre de vie

6 – Même s’il est noté que le pont JJ Bosc ne constitue pas en lui-même un projet de développement urbain, la mutation des quartiers en cours ou à venir doit garantir le respect de la mixité sociale et fonctionnelle.

- **Recommandation : le pont JJ Bosc ne doit pas entraver, par les fonctions qu’il assurera, la mutation des quartiers et la mixité sociale et fonctionnelle souhaitée.**

7 – Le futur ouvrage bénéficiera en phase projet d’une étude d’impact détaillée sur tous les paramètres légaux (bruit, environnement, hydraulique, inondations, ...) pour en prévoir les impacts potentiels et définir les mesures réductrices d’impact ou compensatoires.

- **Recommandation : il faudra vérifier, après mise en service de l’ouvrage, la pertinence des mesures réductrices ou compensatoires, et prévoir leur ajustement en lien avec les populations concernées.**

8 - Le bruit est une des pollutions les plus identifiées lors des débats et ateliers publics, dans la mesure où elle contribue d’ores et déjà à la forte dégradation du milieu dans lequel vivent les habitants des villes concernées par le projet. Par exemple, à FLOIRAC, commune au relief singulier par rapport à celui des villes de BEGLES et de BORDEAUX, les nuisances sonores ne cessent aujourd’hui d’augmenter et de perturber d’ores et déjà la qualité de vie et de repos des habitants du bas des coteaux et du haut des coteaux. La connaissance d’un point 0 est un préalable à la bonne gestion de cette nuisance et le traitement à la source reste l’option à privilégier. L’estimation de cet impact ne doit pas se limiter aux abords directs de l’ouvrage mais doit également tenir compte des modifications de trafics sur la totalité des quartiers des communes concernées par le projet. Que ce soit lors des travaux ou après la mise en service du franchissement JJ Bosc, les habitants de BORDEAUX, BEGLES et FLOIRAC refusent davantage de nuisances par rapport à celles qu’ils subissent déjà.

- **Recommandations : les choix retenus pour le futur pont devront impérativement privilégier dès la conception les solutions les plus satisfaisantes sur le plan d’une protection renforcée contre le bruit, y**

compris pour les raccordements et les aménagements des voies d'accès. Une cartographie du bruit sur la zone concernée par le projet sera établie pour permettre de prévenir les risques et mise à jour pour suivre les évolutions en terme de nuisances sonores, afin de diminuer au maximum les sources de bruit issues de la mise en œuvre du projet de franchissement.

9 – Le risque d'inondation est un enjeu fort pour les populations. La forme des piles du pont et leur nombre déterminent pour partie l'incidence de l'ouvrage sur l'augmentation des risques d'inondation.

➤ **Recommandation : la forme et le nombre de piles de pont doivent être optimisés afin de limiter au maximum l'impact de l'ouvrage en termes de risques d'inondation.**

10 – Les digues en berges de Garonne sont fragiles et un pont peut être de nature à les fragiliser, notamment par les affouillements au niveau des piles de pont.

➤ **Recommandation : les piles de pont doivent être conçues pour limiter tout affouillement de nature à fragiliser les berges.**

11 - Les différents types de raccordement n'ont pas le même impact en termes de bruit, de pollution de l'air, de qualité d'usage, de fluidité du trafic ou d'emprise au sol. De ces points de vue, les raccordements avec trémie semblent plus performants, notamment en dégageant les carrefours urbains en tête de pont au bénéfice des circulations douces et des transports en commun. Cette réflexion sur les raccordements, spécifique au Pont JJ Bosc, devra être étendue au raccordement du Pont St Jean dans le cadre du réaménagement globale des voies sur berge.

➤ **Recommandation : dans le cadre des études en phase projet, les raccordements avec trémie doivent être privilégiés, tant en rive gauche qu'en rive droite avec une attention particulière à la circulation des vélos et piétons et en assurant une continuité des circulations douces le long des berges.**

12 – Les caractéristiques des berges de la Garonne sont fortement différentes entre rive droite et rive gauche. Dans le cadre de leur réaménagement consécutif aux modifications de voiries liées à l'ouverture du pont et au projet Bordeaux Euratlantique, leur traitement doit être différencié.

- **Recommandation : le réaménagement des berges du côté de Floirac doit absolument préserver leur caractère naturel et les écosystèmes existants, notamment par le respect des contraintes liées à Natura 2000. Dans tous les cas, il doit également permettre une réappropriation des berges par ses habitants.**

13 – Les sols coté Floirac semblent être particulièrement sensibles du point de vue de leur stabilité et au regard des vibrations potentiellement induites par les travaux. L'habitat existant ne doit pas être impacté par les travaux à venir (risque de déstabilisation, fissures, etc..).

- **Recommandation : lors de l'étude d'impact en phase projet, un éclairage précis devra être apporté sur ce phénomène et les impacts potentiels intégrés dans la définition de l'ouvrage et les modalités de réalisation des travaux.**

C – un pont à caractère urbain

14 – Le pont JJ Bosc doit favoriser le lien entre les quartiers et la rencontre entre les habitants des deux rives. Il doit donc remplir le rôle d'un espace public sur la Garonne. Au-delà de sa largeur importante, évoquée au point n°5, nécessaire à la mise en œuvre des circulations douces favorable à sa réappropriation par les habitants, un espace dédié complémentaire au milieu de l'ouvrage permettrait l'arrêt des promeneurs en offrant des zones distinctes de celles des circulations, y compris douces. Cet espace devrait être suffisamment dimensionné pour accueillir des fonctions de loisir, de convivialité, voire de restauration. Il participerait également à la réappropriation de la Garonne et à la mise en valeur des aménagements des rives. Un lien entre la partie supérieure de l'ouvrage et le niveau inférieur en lien avec le fleuve peut être imaginé. Le milieu du pont est un lieu qui peut présenter un environnement dur, notamment à cause du vent. Sa vocation d'espace public ou d'escale ne peut donc se concevoir sans un minimum d'éléments de confort et de protection

- **Recommandation : La possibilité de créer des espaces publics sur la Garonne, intégrés à l'ouvrage et hors flux, pour y créer un lieu de rencontre et de convivialité doit être étudié. La création de constructions pouvant abriter des commerces, des services ou de la restauration pourrait être envisagée. Cette étude des espaces publics doit prendre en compte l'aménagement d'éléments de confort et de protection afin que ces lieux puissent constituer des escales agréables pour tous les publics**

15 - La longueur du fleuve peut être un frein pour l'accès de sa partie centrale, aménagée en espaces publics, par les personnes à mobilité réduite. Une attention particulière doit être apportée à cet enjeu, notamment par la réflexion sur une desserte de transport en commun.

- **Recommandation : l'accès aux espaces publics cité au point n°14 doit être étudié pour en faciliter l'usage, notamment pour les personnes à mobilité réduite, en étudiant une desserte par les transports en commun.**

16 – Au-delà du pont François Mitterrand à statut périphérique, le pont Jean Jacques Bosc va, de fait, être le premier élément d'architecture significatif au sud de l'agglomération. Il doit à ce titre dépasser sa simple fonction et être porteur d'un geste symbolique fort du point de vue architectural. De par ses fonctionnalités complémentaires telles que décrites au point 14, il doit également donner un signal particulier en tant que porte sud de l'agglomération.

- **Recommandation : ce futur ouvrage doit porter une ambition architecturale forte, à hauteur de son lieu d'implantation, en intégrant l'ensemble des fonctionnalités souhaitées.**

D – continuité de la concertation

17 – Les travaux de la construction du pont vont générer des nuisances pour les populations. Celles-ci vont se superposer à celles engendrées par les projets d'aménagement périphérique en cours ou à venir sur les mêmes territoires (ARENA, Bordeaux Euratlantique, Gare St Jean, TCSP, aménagement des berges, etc....). Au final, les habitants des quartiers vont vivre une phase chantier très longue, dont celle de JJ Bosc n'est que partie.

- **Recommandation : les solutions techniques de moindre impact du chantier de franchissement devront être recherchées, en coordination avec les autres opérations, en mobilisant une instance de coordination à l'échelle du territoire au-delà du cadre du projet de franchissement JJ Bosc et en permettant la participation des habitants.**

18 – Dans la poursuite de son projet, la CUB va prendre des décisions s'appuyant pour tout ou partie sur le résultat du processus de concertation en cours. Cet engagement des élus de la Cub doit être complété et garanti par une possibilité de contrôle dans la durée, exercé par les représentants de la société civile, ceux du CPC notamment ou d'autres venant s'y joindre. Et ce, à partir du moment où cette concertation aura pris fin en janvier 2011. Ce principe peut s'appuyer sur les engagements contenus à la page 4 de la « charte de la concertation JJ Bosc » :

Pendant toutes ces étapes postérieures à la clôture de la concertation règlementaire, la Communauté urbaine de Bordeaux souhaite poursuivre le dialogue avec les citoyens. C'est pourquoi la présente Charte propose de maintenir des moyens d'information et d'expression jusqu'à la mise en service du franchissement.

A cette occasion, une articulation du projet de franchissement avec les autres projets sur le secteur est souhaitée, par exemple par la mise en place d'une instance participative transversale.

Cette recommandation reprend et souligne les éléments contenus dans la recommandation n°17 de ce présent document.

- **Recommandation : une instance de concertation pérenne doit être mise en place pour la poursuite du projet de franchissement dans la continuité du CPC et de manière transversale avec les autres projets qui vont impacter le territoire.**

Le 21 décembre 2010, vu le garant, Loïc Blondiaux,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Loïc Blondiaux', written in a cursive style. The signature is positioned to the left of the page.

Annexe 3 au rapport final des garants

Compte rendu de la réunion de restitution du 6 janvier 2011

Réunion publique à Bordeaux Belcier – le 6 janvier 2011

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 15 mn, de 18h 30 à 20h 45. Salle Son Tay quartier Belcier

Animation : Jacques Picard

En présence d'un garant de la concertation : Loïc Blondiaux

Estimation du nombre de présents : environ 250 personnes.

En présence de :

Vincent Feltesse, Président de la Cub et maire de Blanquefort

Alain Juppé, Maire de Bordeaux

Noël Mamère, député maire de Bègles

Conchita Lacuey, députée maire de Floirac

Jean Pierre Favroul, maire de Bouliac

Nicolas Florian, VP de la CUB en charge du développement économique

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

Jean Charles Bron, VP de la Cub en charge des franchissements

Introduction par Jacques Picard

Il s'agit ici de la 4^{ème} réunion publique sur le franchissement amont de la Garonne dit Jean Jacques Bosc s'inscrivant dans le cadre d'une concertation réglementaire ouverte par la CUB depuis février 2009. Il s'agit pour cette réunion de restituer les recommandations à la maîtrise d'ouvrage issues des travaux en atelier et du forum qui se sont déroulés en octobre, novembre et décembre 2010.

Le déroulement de la soirée est présenté :

- Présentation des recommandations par des membres du Comité Permanents de la Concertation (CPC), par thématique,
- Dialogue avec la salle (questions orales + papiers disposés sur les chaises dans la salle pour des questions écrites)

▪ Mots d'introduction :

Pour **Alain Juppé**, la concertation s'est bien déroulée. Elle a été exemplaire, longue et sous le regard des garants. Avec le pont Bacalan Bastide, le franchissement JJ Bosc est indispensable pour boucler les boulevards. Les projets Bordeaux Euratlantique et Arena viennent renforcer la nécessité de la mise en place d'un franchissement. Il n'y a plus de suspens sur le fait que ce franchissement sera un pont, il faut maintenant en définir les caractéristiques.

Pour **Vincent Feltesse**, nous arrivons au bout d'un processus qui a duré 2 ans. Ce franchissement méritait vraiment une concertation. La ville a évolué, les transports en commun aussi. Un des souhaits est que le pont soit beau.

Recommandations : « du point de vue de la mobilité »

Lecture des recommandations par les membres du CPC puis ouverture des échanges :

N. Mamère : Le débat est la place des poids lourds. On ne peut pas inventer un pont que pour les modes doux alors que, de chaque côté du pont, il y aura des établissements (MIN & ARENA) qui généreront des flux de poids lourds. Construire un pont interurbain sans camion est un idéal mais il ne correspond pas à la réalité du terrain. La recommandation 5 est très intéressante. On ne peut pas imaginer ne pas déclasser la rocade autoroutière en bord de Garonne. Elle doit devenir un boulevard urbain sur lequel la fluidité sera assurée par les limitations de vitesse. Il faudrait libérer les deux voies sur la Garonne pour la circulation douce.

A. Juppé : L'ensemble des 5 recommandations est tout à fait pertinent et je n'ai pas d'objection. Sur le trafic des poids lourds, il ne faut pas s'en faire une montagne car le flux des poids lourds n'est pas si important que cela et c'est déjà acté que le pont sera un pont interurbain. En outre, la rocade autoroutière sera déclassée et, dans le cadre d'Euratlantique, tout le surplus de trafic généré par

l'afflux de voyageurs devra se faire en transports en commun. Je me réjouis de la recommandation 5 car l'asphyxie de l'agglomération, ce n'est pas pour demain mais bien pour aujourd'hui. Il faut que le pont offre une capacité suffisante pour pouvoir évoluer.

- **Questions du Public** (P. Deschamps – Bouliac)

Ce qui nous inquiète, c'est l'accès au pont par rapport à la rive droite. Ce point n'a pas été travaillé. On souhaiterait, pour Bouliac et Latresne, un développement des transports ; il faudrait créer des aires de stationnement. Une contribution écrite a été faite dans ce sens.

(Des éléments de réponse seront donnés plus loin par rapport à ce point (TCSP). La même logique que celle Bacalan Bastide sera appliquée en termes de transport (tram).)

V. Feltesse : Le point de vue exprimé est très clair. En ce qui concerne les TCSP, le SDODM qui sera adopté en avril de cette année prend en compte le franchissement JJ Bosc. La navette fluviale sera mise en circulation en été 2012. Le flux de la gare est pris aussi en compte. Il n'y a donc pas de problème pour ces trois recommandations.

Sur les deux autres recommandations, il faut affiner. Sur la question de la logistique, on est en retard au niveau de l'agglomération ; il faut donc travailler sur ce point même si les études de trafic montrent que ce n'est pas un gros problème.

En ce qui concerne l'évolutivité du pont, c'est très séduisant mais il y a deux bémols : les surcoûts et le besoin de clarification sur le sens de l'évolutivité (De plus en plus de voitures ou le contraire?)

Comité Permanent de la Concertation : Effectivement, il y a une ambiguïté possible. C'est pourquoi l'introduction précise ce point en demandant d'aller dans le sens d'une logistique urbaine innovante et respectueuse de l'environnement. Le profil 3 doit permettre une redistribution en faveur des usages alternatifs à la voiture (BHNS = bus à haut niveau de service)

- **Questions du Public**

Il faut rester attentif au choix du type de pont. C'est un dossier qui a 25 ans d'âge, il est temps que les choses se fassent. Il faut faire en sorte que des liaisons permettent un désengorgement de la circulation. Il faut éviter de renforcer des problèmes qui existent déjà aujourd'hui.

N. Mamère : On doit s'interroger sur une logistique performante et respectueuse de l'environnement. Cela concerne la CUB mais doit être élargi à la politique agricole, par exemple pour développer un approvisionnement de proximité. Si on travaille bien, on pourra aller vers plus d'efficacité énergétique. En Allemagne, par exemple, on utilise le tram la nuit pour transporter des marchandises.

- **Questions du Public** (Jean Luc de Blanquefort)

V. Feltesse dit que le pont doit être beau, A Juppé dit que c'est bien qu'il soit large. En ce qui concerne le format on peut imaginer beaucoup de choses : suspendu, végétalisé... Il faudrait que ce pont soit doublé par la navette pluviale entre Bègles et Floirac.

Réponse collective: c'est ce qui est prévu.

Recommandations : « impacts environnementaux et sur le cadre de vie »

Lecture des recommandations par les membres du CPC puis ouverture des échanges :

Jean Pierre Favroul : Il faut que cela contribue à renforcer la sécurité des biens et des personnes sur Bouliac, sur les berges et la voirie. Ces nuisances, en particulier en bord de Garonne, auraient du être mentionnées pour Bouliac.

Comité Permanent de la Concertation : Pour le CPC, les recommandations concernent toutes les zones concernées par le pont. Bouliac est dedans, c'est ce tient à faire entendre la recommandation 8. Le CPC a demandé une étude hydraulique et ça a été pris en compte

- **Questions du Public**

L'état des digues entre Bouliac et le pont est catastrophique, il faut le prendre en compte. Cela peut générer des problèmes pour la mise en place de trémies.

- **Questions du Public**

Demande de précisions sur la place des TCPSP sur le profil 3, sur les voies réservées.

A. Juppé : L'ensemble des recommandations est pertinent, je n'ai pas d'objection. Sur la reco 6 concernant la mixité sociale et fonctionnelle, il convient d'articuler cela avec Euratlantique qui prévoit exactement ces deux choses.

La question des raccordements (point 11) est une question difficile. Une trémie est une saignée dans un environnement urbain. On sait ce qu'il ne faut pas faire : le plat de nouilles comme autour du pont st Jean. Les architectes doivent travailler dessus.

V. Feltesse : Les recommandations sont pertinentes et assez faciles à intégrer. En ce qui concerne le profil, la logique de JJ Bosc sera la même que pour Bacalan Bastide : les deux voies extérieures pour bus, covoiturage ou Autopartage.

A. Juppé rappelle qu'il existe de nouveaux usages de la voiture : covoiturage, Autopartage.

En ce qui concerne les trémies, le type d'aménagement réalisé au pont de pierre, rive gauche, serait un bon exemple. L'arrivée du pont ne doit pas être une coupure. Les habitants doivent pouvoir accéder directement. Les habitants veulent que ce pont soit leur pont.

Recommandations : « Un pont à caractère urbain »

Lecture des recommandations par les membres du CPC puis ouverture des échanges :

C Lacuey : Toutes ces recommandations sont très pertinentes. Quand on voit le profil 3, on voit la place pour les habitants et c'est important. Il faut un pont qui soit un lien entre les deux rives en ayant des espaces communs de convivialité.

N. Florian : Le côté urbain, c'est ok, pour ce qui est d'un pont habité, c'est plus compliqué.

Techniquement, on ne connaît pas de pont habité de 500m de long.

V. Feltesse : Ce qui est proposé est séduisant et enthousiasmant, deux caractéristiques peu habituelles pour un projet de pont ! La difficulté maintenant, c'est qu'il va falloir faire preuve d'une imagination juridico technique. Peut-être faudra t-il créer une étape intermédiaire d'ici à la rédaction du cahier des charges et de l'appel d'offre. L'enjeu est de mobiliser des architectes et de techniciens avant le lancement du cahier des charges et de l'appel d'offre pour intégrer ces éléments et les chiffrer en amont. Il faut inventer une étape de programmation esthétique. Et impliquer toutes les communes pour rendre le projet, au final acceptable (surtout financièrement).

- **Questions du Public**

A Bordeaux, on a tous les styles de pont. Ce serait intéressant de suspendre un pont à hauban. Pour ce qui est de la mobilité, préférer le tram.

Comité Permanent de la Concertation : Lors de la concertation, nous avons évoqué la possibilité de partenariats public/privé. Côté Bègles, on pourrait envisager un partenariat avec l'Etat, en particulier le ministère de la culture car le pont peut devenir un lieu culturel.

V. Feltesse : Nous avons déjà prévu intégrer le 1% artistique mais je comprends là qu vous souhaitez aller plus loin.

N. Mamère : Il faut veiller à ce qu'il n'y ait pas de gros écarts entre ce qui ressort de la concertation et le projet. Le pont crée de la ville, il doit donc faire partie intégrante de la ville. Cette recommandation n'est pas évidente mais il faut y réfléchir. Que le pont devienne un réel lieu d'habitation paraît compliqué.

On pourrait imaginer un lieu avec des manifestations culturelles à caractère éphémère. Les abattoirs sont proches et auront une vocation culturelle. N. Mamère plaide pour la création d'une zone culturelle d'envergure internationale articulée autour du centre de tri JJ Bosc, de terres neuves. Avec les abattoirs et Arena, il serait logique d'inscrire le pont dans cette dynamique.

- **Questions du Public**

Il faudrait penser à protéger les cyclistes et piétons des intempéries.

Il faut prendre en compte, lors du choix du pont, l'entretien à court, moyen et long termes.

On n'a pas pris en compte les 60000 habitants des plateaux.

V. Feltesse : Autour d'Euratlantique, les choses évoluent. Au départ, on parlait d'une zone d'affaire internationale, aujourd'hui, on prend en compte l'identité, le sujet culturel émerge. Il ne faut pas oublier les réflexions en cours sur la réappropriation de la passerelle Eiffel qui pourrait devenir un lieu d'exposition.

- **Questions du Public**

Temps de circulation sur les quais, pérennisation des commerces de proximité, circulation dans les quartiers, congestion des trafics, démolition dans les quartiers, impacts environnementaux au sens strict.

- **Questions du Public**

Des participants sont surpris que, dans les plans, ne figurent pas les plans d'accès

N. Florian : On n'y est pas encore. On est encore dans une phase de concertation où, légalement, on se prononce sur le type de franchissement. Présenter les accès fait partie de la prochaine étape.

- **Questions du Public**

Quel est le statut des recommandations? Seront-elles jointes au cahier des charges? La prise en considération des recommandations sera-t-elle un critère pour le choix du projet? Pourrait-on prévoir un concours d'idées pour l'après concertation? La reco 14 demande l'ouverture d'une étape supplémentaire, quelles sont les étapes à venir? Les conseils de quartier, avec leur budget pourraient lancer des études participatives au long cours.

V. Feltesse : Rappel de cadre : en 96/96, la CUB décide d'un plan de déplacement. En octobre 2007, la décision est prise de construire le franchissement JJ Bosc. Depuis, nous sommes dans un double processus : la concertation légale d'une part et, en parallèle, une concertation exemplaire dans laquelle nous avons mis des moyens (300K€). On débouche sur un travail d'une grande qualité, y compris pour la suite de la concertation. Mon job, maintenant, c'est 1) on arrête la concertation officielle et on va vers la construction d'un pont, 2) la concertation doit continuer, il va y avoir des études d'impacts, 3) ma crainte, il ne faut pas partir tout de suite sur la rédaction d'un cahier des charges et d'un appel à projet. Il va falloir faire des arbitrages. Pour passer de ce monde stimulant dans lequel nous sommes aujourd'hui à la réalité avec les 27 communes, comment faire ? Il va falloir travailler sur la qualité architecturale, le supplément d'âme. La question est de savoir à quel moment on fait rêver l'ensemble de l'agglomération pour que tout le monde se dise que ça vaut le coup d'aller vers quelque chose d'aussi innovant.

Recommandations : « Continuité de la concertation »

Lecture des recommandations par les membres du CPC puis ouverture des échanges et conclusion:

Loïc Blondiaux, Garant de la concertation rappelle son rôle : greffier, observateur, juge de paix. Il note un fort degré de confiance entre les acteurs. La concertation rend le projet plus acceptable et meilleur. Les politiques vont-ils trahir la confiance? Dans cette concertation exemplaire, les habitants ont contribué à la rédaction du cahier des charges.

C. Jean : Les membres ne se sont pas démobilisés depuis un an. Cette durée, c'est le CPC qui l'a choisie. Il y a même des gens qui ont rejoint le groupe, ce qui prouve que les gens sont intéressés par la participation à la vie de la cité. Le 27 janvier, il y a une réunion d'évaluation qui permettra de travailler sur la suite.

Laure Curvale : C'est le 1er projet pour la CUB et les services où l'on fait de la concertation autrement. On se souvient de la 1ère réunion de lancement très difficile et on mesure le chemin parcouru. Cela a été l'occasion d'apprentissage pour tous. Résultat : une forte mobilisation, des idées stimulantes et du plaisir lors des réunions. Reste à installer les choses dans la durée et

appliquer cela à d'autres expériences.

N Florian : Tout ne se termine pas ce soir. Il reste encore quelques mois où le CPC va continuer à fonctionner. Il reste légitime pour réclamer des réunions, organiser des ateliers...

Des études de trafic ont été réalisées mais Euratlantique n'était pas dedans. Le CPC a demandé à les inclure. Avec ce franchissement, il y aura des impacts des 2 côtés. L'arrivée de tram est intégrée.

Il faut rendre hommage aux services et à leur participation à cette concertation.

Pour ce qui est des impacts environnementaux, une étude est en cours de réalisation. On n'a pas ainsi investi pour ne pas prendre en compte les recommandations. Elles vont nourrir le cahier des charges. Cela a été un enrichissement mutuel.

Annexe 4 au rapport des garants

Analyse des contributions

Analyse des contributions relatives à la concertation JJ BOSC

I – Dépouillement

- **Nombre total de contributions: 212**

- Nombre d'expressions recueillies sur le site concertation.lacub.fr : 137

- Nombre d'expressions sur les registres: 38

Nombre d'expressions recueillies à la Mairie de Bordeaux: 8

Nombre d'expressions recueillies à la Mairie de Bègles: 19

Nombre d'expressions recueillies à la Mairie de Floirac: 7

Nombre d'expressions recueillies à la Mairie de Bouliac: 8

Nombre d'expressions recueillies à la CUB: 4

- Nombre d'expressions recueillies sur les registres lors des réunions publiques: 37

- Nombre de contributions peu ou pas exploitables: 28

*Personnes qui demandent à être informées sur la démarche et/ou à participer aux réunions :
11*

Passage pour simple consultation mentionné dans les registres: 6

Mise en ligne tardive des réunions publiques regrettée: 1

Se prononcent sur le pont Bacalan Bastide : 4

Pas lisibles: 2

Sur d'autres problématiques (ligne D du tramway, demande d'un arrêt de bus,) : 4

- Nombre de contributions déposées par des contributeurs (personne ou association) s'exprimant plusieurs fois: 43

- Nombre de contributions déposées par des associations ou institutions (ou par leurs membres identifiés comme telles) : 34

- Les associations ayant déposé des contributions:
 - Association de défense des coteaux Floiracais
 - Comité des quartiers nord est de Bègles
 - SEPANSO
 - AutoCool
 - Vélo Cité
 - Relai C
 - Aquitaine Alternatives
 - FNAUT
 - Association La Boulangerie, le Collectif d u Grand Belcier
 - Association Monte Cristo
 - Association Aubiers-Collines à Bouliac
 - Antenne Bouliacaise
 - Association Droit du piéton
 - Le chaînon manquant : le transport par câble.
 - Comité du Prêche Bègles
 - Conseil de développement du Pays Cœur entre deux mers
 - Comité de quartier Maurice Marcel Sembat
 - Conseil des Sages de Bègles

- Autres acteurs ayant déposé des contributions:
 - CA de Bordeaux Euratlantique
 - Elus Modem de Floirac
 - Commune de Bouliac

Une contribution de la Confédération nationale du logement est mentionnée mais n'est pas disponible en ligne.

Les contributions, associatives notamment, se font de plus en plus longues au fur et à mesure que la concertation avance. Certaines sont des compilations de différents points déjà abordés précédemment, d'autres apportent des précisions ou des variations dans les points de vue au cours de la démarche de concertation.

II - Les périodes

Contributions en ligne

- Depuis janvier 2011: 13 contributions
- Décembre à septembre 2010: 20 contributions
- Août – juillet 2010 : pas de contribution
- Juin - Janvier 2010: 30 contributions
- Décembre à septembre 2009 : 9 contributions
- Août – juillet 2009 : 4 contributions
- Juin – février 2009: 61 contributions

Contributions sur les registres

- A Bordeaux : toutes les contributions déposées datent de février à mai 2009
- A Bègles : 15 contributions datent de février à juin 2009
 - 1 contribution date d'août 2009
 - 2 contributions datent de novembre 2009
 - 1 contribution date de mai 2010
- A Bouliac: toutes les contributions datent de février à juin 2009

- A la CUB: toutes les contributions datent d'avril 2009
- Lors des réunions publiques: 1 lors de l'atelier mobilité le 7 décembre 2011,
30 lors de la réunion publique du 12 avril 2010 à Floirac,
4 lors de la réunion publique du 31 mars 2010 à Bordeaux,
2 lors de la réunion publique du 8 avril 2010 à Bègles.

III – ventilation des thématiques abordées dans les contributions

Thèmes abordés		Nb de contributions	En %
L'opportunité d'un franchissement		54	25
	<i>Personnes favorables à un franchissement</i>	47	87
	<i>Personnes considérant que son utilité est limitée</i>	2	4
	<i>Personnes opposées à un franchissement</i>	5	9
Des solutions alternatives au franchissement		6	3
	<i>Agrandir les franchissements existants</i>	4	66
	<i>Adapter le réseau de transport en commun et développer les pistes cyclables</i>	2	33
L'emplacement du franchissement		2	1
Les modalités de franchissement		30	14
	<i>Le pont</i>	20	67
	<i>Le tunnel</i>	8	27
	<i>Pont pour les transports en commun et déplacement doux et tunnel pour voitures et poids lourds</i>	1	3
	<i>La navette</i>		
	<i>Le téléphérique</i>	1	3
Des formules à développer		11	5
	<i>Redonner une place aux navettes fluviales</i>	8	72
	<i>Réhabiliter la passerelle Eiffel et la dédier aux transports doux</i>	7	63
Les fonctionnalités du franchissement		41	19
	<i>Uniquement des transports doux et transports en commun</i>	11	27

	<i>Véhicules individuels, transports doux et en commun (2*1 voie)</i>	13	31
	<i>Véhicules individuels, transports doux et en commun (2*2 ou 2*3 voies)</i>	17	41
Faire une large place aux transports en commun et aux transports doux		43	20
L'interdiction de passage des camions		9	4
Les impacts du franchissement à considérer		45	21
	<i>sur les riverains en terme de qualité de vie (bruit, pollution, visibilité, etc.)</i>	30	66
	<i>sur les habitants en terme de destructions d'habitations, de commerces, d'espaces verts</i>	16	35
	<i>sur la circulation (restera congestionnée et n'empêchera pas l'étalement urbain)</i>	18	40
	<i>sur l'affaiblissement des berges et des digues (CUB et communes limitrophes) et sur l'écoulement de la rivière.</i>	7	15
	<i>sur les écosystèmes</i>	4	9
Les critères à considérer lors des aménagements périphériques		51	24
	<i>des contraintes naturelles fortes (crues, marées, etc.)</i>	3	6
	<i>l'urbanisme actuel n'est pas adapté à une circulation accrue</i>	16	31
	<i>penser l'aménagement de parkings relais et de transports en commun adaptés dans les communes périphériques (CUB et hors CUB)</i>	21	41
	<i>favoriser l'accès à la gare en transport en commun</i>	4	8
	<i>S'assurer de la sécurité des déplacements doux (aménagements et pistes cyclables à réaliser)</i>	13	25
	<i>aménager les abords de la Garonne</i>	9	18

	<i>permettre le passage des navettes et structures aéronautiques</i>	6	12
Le caractère urbain du franchissement		11	5
Le caractère esthétique du franchissement (bonne intégration dans l'environnement)		21	10
Un pont habité		2	1
Le coût du franchissement		4	2
La portée du franchissement en terme d'image pour l'agglomération bordelaise		4	2
La démarche de concertation		12	6
	<i>est utile et intéressante</i>	6	50
	<i>est insuffisante et jouée d'avance</i>	4	33
	<i>les dossiers sont complexes à comprendre</i>	2	16
La concertation		9	4
	<i>doit porter sur les autres projets en cours sur le territoire (ARENA, Euratlantique, etc.)</i>	8	89
	<i>doit associer les territoires limitrophes (hors CUB, pays, etc.)</i>	1	11

IV- éléments qualitatifs des contributions.

➤ **Sur l'opportunité d'un franchissement.**

La grande majorité des personnes s'exprimant sur ce point sont favorables à un franchissement.

Les principaux arguments avancés sont :

- le lien que ce franchissement permet entre les 2 rives,

- le désenclavement de certaines communes,
- l'amélioration attendue de la circulation,

Des contributeurs expriment leur souhait que ce franchissement se fasse vite : 12 en ce sens.

Les personnes se disant réservées ou contre un franchissement avancent:

- l'agrandissement des franchissements existants à réaliser en priorité,
- l'utilisation à encourager de la passerelle Eiffel pour des déplacements doux et transports en commun.
- la nécessité de faire changer les comportements.

➤ **Sur les modalités de franchissement**

L'option du pont recueille la majorité des suffrages (options jugée la plus réaliste et la moins coûteuse)

Les partisans du tunnel avancent notamment les arguments d'un moindre gêne (sonore et visuel) pour les riverains et d'un moindre impact sur la Garonne (berges et écoulement).

Les solutions de navettes et téléphériques sont jugées peu crédibles par les contributeurs, comme franchissement en tant que tel. Les navettes sont cependant vues comme un moyen complémentaire à un franchissement "classique." Une contribution de l'association le Chainon manquant : le transport par câble apporte des arguments en faveur d'un transport par câble dans une ville telle que Bordeaux (débit, coûts de construction et d'exploitation, sécurité, consommation énergétique, etc.).

De nombreux contributeurs ne s'expriment même pas sur le franchissement et incluent dans leur contribution le principe qu'il s'agit d'un pont. C'est sur cette base qu'ils expriment leur préférence de fonctionnalités ou les caractéristiques de l'ouvrage ou les impacts à considérer.

➤ **Sur les fonctionnalités de franchissement.**

L'option d'un franchissement large (2 ou 3 voies) revient le plus souvent, bien que les autres options (pont avec une seule voie pour les voitures ou sans voiture) soient également défendues sous un objectif de moindre impact.

Dans tous les cas, les contributeurs insistent sur l'importance pour ce franchissement de faire une large place sécurisée aux transports en commun et transports doux. Des espaces séparés pour cyclistes et piétons sont souhaités de chaque côté du franchissement.

La majorité des contributions (16) souligne que ce franchissement doit être l'occasion de changer les comportements et de mettre en adéquation les discours en faveur des transports en commun et déplacements doux avec les actes. Les contributions en faveur d'un pont avec une ou des voies réservées aux voitures renvoient souvent à l'idée qu'il faut inciter un changement des comportements mais qu'il est peu réaliste de ne pas prévoir le passage des voitures sur ce franchissement. Il doit être l'occasion d'offrir une nouvelle offre de mobilité: taxis collectifs, encouragement à la voiture partagée, transports en commun, etc.

Des contributeurs (6) appellent cependant à ne pas sous dimensionner l'ouvrage pour ne pas dans l'avenir être bloqué par son inadaptation au trafic.

2 contributions expriment l'idée que la possibilité de se prononcer sur les différentes modalités de franchissement et sur sa taille à été faible. Elles déplorent que l'option retenue soit celle d'un pont large.

Quelques voix s'interrogent sur l'étalement urbain. La création de ponts, la mise en place de transport en commun allant toujours plus loin ne favorise-t-elle pas ce mouvement ?

➤ **Sur l'interdiction de la circulation des camions**

Sur l'interdiction, annoncée en réunion publique, de la circulation des camions sur ce franchissement, la totalité des gens s'exprimant sur ce sujet y sont favorables.

Cependant des interrogations sont souvent formulées. Quel itinéraire leur sera proposé, quels aménagements doivent être faits pour éviter aux camions n'ayant pas la nécessité d'y accéder de rentrer dans Bordeaux et les communes périphériques? est-ce possible d'interdire le franchissement aux camions en général en permettant des dessertes locales, est-ce réaliste de distinguer camions en desserte locale et les autres?

➤ **Sur l'impact des franchissements à considérer.**

De nombreuses contributions appellent à être vigilants sur l'impact que ce franchissement aura sur les riverains. Les riverains eux-mêmes expriment leurs craintes, mais aussi d'autres contributeurs qui considèrent ce franchissement nécessaires tout en appelant à limiter les contraintes en termes d'impacts sur les habitants, sur la Garonne et sur l'environnement.

Des interrogations portent sur l'efficacité des mesures antibruit qui pourraient être prévues.

De nombreuses contributions émettent un doute sur la capacité de ce franchissement à favoriser la circulation dans cette zone et craignent au contraire un flot croissant de véhicules.

➤ **Sur les critères à considérer lors des aménagements périphériques.**

Le point principal souligné sur cet aspect est de penser l'aménagement de parking relais et de transports en commun adaptés dans les communes périphériques et aux abords du franchissement.

La sécurité des cyclistes et des piétons est également considérée comme fondamentale, autant sur le franchissement que pour y accéder. L'importance de développer un véritable réseau de pistes cyclables reliées entre elles est notamment largement soulignée.

L'accès à la gare doit être facilité par ce franchissement et les modalités de transport qu'il proposera.

Ce franchissement doit s'accompagner d'une mise en valeur des bords de Garonne.

Il doit aussi être envisagé pour permettre le maintien d'une circulation fluviale (navettes, structures aéronautiques)

Mobilisation du train pour dessertes passagers et pourquoi pas fret: 6 (2 pour le fret)

Des contributions (8) appellent à valoriser l'ancienne ligne de chemin de fer Bordeaux Eymet.

Les partisans du tramway sur le franchissement et aux abords, pour boucler les boulevards, sont nombreux (23). Pour 3 contributeurs, le tramway est préféré au bus, étant perçu davantage comme un moyen de transport tourné vers l'avenir.

➤ **Sur le caractère urbain du franchissement.**

Les contributeurs sur ce point sont favorables à un pont urbain ayant vocation à un usage de proximité essentiellement

3 contributions mentionnent cependant que ce franchissement ne doit pas servir que pour une desserte locale mais être envisagé comme un axe principal d'entrée dans Bordeaux relié à la nationale, à l'autoroute, etc.

➤ **Sur le caractère esthétique du pont.**

La majorité des contributeurs sur ce pont souhaite un pont s'intégrant bien à son environnement et beau. Ensuite diverses propositions émergent: un pont de bois (2 contributions en ce sens), un pont à 2 étages/Brooklyn Bridge (2 contributions en ce sens), un pont moderne, un pont semi couvert (avec

panneaux solaires et éventuellement turbines pour produire de l'énergie), vigilance dans les matériaux choisis. Dans tous les cas, l'importance d'une réappropriation et mise en valeur de la Garonne est soulignée.

La réalisation d'un pont habité a été proposée (2 contributions en ce sens, une contribution exprime au contraire de forte réserve quant à cette hypothèse).