

Réunion publique à Floirac – le 12 avril 2010

Préambule :

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

Durée : 2 heures, de 18 à 20 heures. Espace Lucie Aubrac à Floirac.

Animation : Jacques Picard

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

Estimation du nombre de présents : environ 200.

5 intervenants :

Conchita Lacuey, députée maire de Floirac

Dominique Alcalá, adjoint au maire de Bouliac

Nicolas Florian, VP de la CUB en charge des franchissements

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

Dominique Lesbats, Comité permanent de la concertation (CPC), membre du Conseil de développement durable (C2D)

Introduction par Jacques Picard

Présentation au nom du cabinet d'étude Médiation & Environnement et de l'Association pour la démocratie et l'éducation locale et sociale (ADELS).

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

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

Le déroulement de la soirée est présenté :

- 5 interventions en table ronde
- Présentation du rôle des garants de la concertation
- Présentation par les services techniques du projet de franchissement
- Dialogue avec la salle (questions orales + papiers disposés sur les chaises dans la salle pour des questions écrites)

Interventions en table ronde

Intervention de Conchita Lacuey

Madame la députée maire se félicite de cette rencontre, comme étant une étape marquante dans la concertation et pour l'évolution plus globale du projet de franchissement. Elle souligne qu'il s'agit de la première fois qu'un processus de concertation aussi élaboré est organisé par la CUB et remercie encore une fois V. Feltesse pour "ses convictions en matière de participation" (citation extraite du livre blanc, "la participation est le fruit d'échanges et partage d'idées"). La rencontre de ce soir fait figure d'étape. C'est un socle sur lequel s'appuieront les débats futurs. Pour les Floiracais et Floiracaises, le principe d'un franchissement est en discussion depuis 40 ans et attendu. Aujourd'hui c'est tout l'agglomération qui attend ce projet. Le souhait est exprimé qu'il soit relié à un transport en site propre. Ce projet est présenté comme structurant pour l'ensemble de l'agglomération et il est rappelé que le débat de ce soir porte seulement sur le choix du type de franchissement.

Intervention de Dominique Alcalá,

La réflexion du Conseil municipal de Bouliac est d'abord rappelée. Le territoire de Bouliac n'est pas directement concerné par ce franchissement, pourtant nous nous sentons concernés, tant au niveau du Conseil municipal que de la population. Il est susceptible d'apporter des améliorations pour les habitants qui souhaitent se rendre sur la rive gauche. Aujourd'hui, le pont de proximité est le pont

Mitterrand mais il oriente vers le sud et certaines zones de l'agglomération ou de Bordeaux sont encore peu facilement accessibles. La préférence pour le pont comme mode de franchissement est exprimée, tout comme le souhait d'un maillage correct avec Bordeaux et que la connexion par les voies urbaines se fasse dans de bonnes conditions, avec notamment l'accent mis sur un accès à un mode de transport en site propre. Dans ce cadre, l'intérêt pour le tram est rappelé. L'importance d'avoir un transport en commun "fiable, moderne, facile d'accès, offrant une liberté pour les utilisateurs " est un objectif pour Bouliac.

Intervention de Nicolas Florian,

Après avoir salué les participants, Nicolas Florian précise que la concertation porte sur le type de franchissement à déterminer, l'opportunité ayant été décidée en octobre 2007. Le souhait de relier les 2 rives a été exprimé et la plupart des documents d'urbanisme de la CUB ont intégré cette nécessité de franchissement. Celle-ci est renforcée par le développement urbain des 2 côtés de la Garonne, notamment par le projet Euratlantique et l'objectif d'accueillir 20 m° de passagers par an à la gare Saint Jean. On doit intégrer les difficultés pour rejoindre le centre ville de Bordeaux. "L'agglomération évolue, on ne peut pas vouloir lutter contre l'étalement urbain sans équiper le territoire en infrastructures."

Cette rencontre vise à recueillir l'avis des habitants sur ce qui constitue le meilleur type de franchissement. Elle s'appuie sur une présentation de tous les types de franchissement (navette fluviale, téléphérique, tunnel, pont). Le raisonnement se construit sur plusieurs points sur lesquels vous êtes appelés à vous exprimer: quand on se prononce sur un type de franchissement, cela participe à la réflexion sur son orientation, urbain ou routier, puis sur son usage (transport collectif en site propre, large place pour les déplacements doux, maintien des véhicules individuels...) mais aussi sur son coût et sur les types de raccordement (carrefour, rond point, etc.)

Les documents élaborés par les services doivent également participer à la réflexion. Ils seront complétés en cas de besoin. Ce travail en entonnoir devra permettre à partir d'un projet très large de parvenir en 2011 à un type de franchissement précisément défini. En juin 2010, une nouvelle délibération de la CUB sera prise qui permettra le lancement d'études complémentaires sur les options retenues.

Intervention de Laure Curvale

Interrogée par l'animateur sur la "philosophie de la concertation de la CUB", Laure Curvale rappelle que la CUB a la volonté d'apprendre à faire autrement que le strict respect de la réglementation n'y oblige, d'aller au-delà de l'enquête publique et des inscriptions sur des registres.

Un site de la concertation a été mis en place (www.concertation.lacub.fr) et il faut le recommander pour recueillir ainsi le maximum d'avis des populations. La démarche repose aussi sur le souhait d'avoir le plus d'appui des citoyens et des associations.

Un CPC a été constitué composé d'élus, de techniciens, de représentants d'Euratlantique, d'associations de quartiers ainsi que d'associations généralistes comme la SEPANSO dont la représentante Christine Jean est Vice Présidente du CPC.

La réflexion du CPC a porté sur la manière de rendre les divers documents produits par les services (livre blanc, étude de déplacement, étude de raccordement) les plus lisibles possibles pour tout le monde.

La procédure est accompagnée par des spécialistes de la participation: Médiation & Environnement, Jacques Picard, animateur pour une association investie dans le champ de la démocratie participative, l'Adels, et les Garants de la concertation, dont Loïc Blondiaux, universitaire et praticien, ici présent.

Il s'agit ce soir de consulter sur le franchissement mais aussi, plus largement, de voir si ce dispositif de concertation peut être étendu à d'autres projets de la CUB.

Une charte de la participation a été rédigée, à l'écriture de laquelle ont participé des membres du Conseil de développement durable (C2D) et qui servira pour cette procédure comme pour les autres projets de la CUB.

Intervention de Dominique Lesbats,

Membre du Conseil de développement durable (C2D) au titre de citoyen d'une ville de l'agglomération, il participe en son sein à un groupe de travail sur la rédaction d'une charte de la

participation qui "oblige à une écoute différente tant les élus que les habitants". Des outils y sont imaginés pour "encadrer" des projets lancés par la CUB.

3 réunions publiques se sont tenues donnant lieu à des débats animés, pluriels, permettant à chacun de faire entendre sa voix. Il s'agissait de "faire de la publicité à cette concertation et mettre sur la place publique une série de questionnements." Ce principe de réunion publique est un classique de la concertation, mais d'autres aspects du dispositif sont plus innovants.

- mise en place d'un CPC (composé d'associations, d'élus, des services, de garants) en septembre 2009 dont la mission principale est l'organisation de la concertation.
- mobilisation des habitants par une lettre du débat, co-écrite par les membres du CPC formulant des questions ouvertes.
- tenue d'ateliers thématiques (probablement un sur l'environnement, sur les impacts, mais ces thèmes restent à faire émerger selon vos propositions). A partir de ces ateliers, l'enrichissement du projet est attendu.
- organisation d'une réunion publique de bilan d'ici la fin de cette année.

Tout le travail du CPC vise à faire en sorte que les propositions des habitants soient prises en compte. Jacques Picard précise la possibilité pour le CPC de demander à la CUB des études complémentaires sur les éléments qui sembleraient devoir être approfondis.

Intervention du garant de la concertation :

2 garants sont mobilisés sur cette procédure: Jean Lafont; ingénieur général des ponts et chaussées à la retraite aujourd'hui absent, et Loïc Blondiaux, Professeur de sciences politiques à la Sorbonne.

Professeur de sciences politiques à la Sorbonne et intéressé par les procédures de démocratie participative qu'il évalue et accompagne, Loïc Blondiaux présente le rôle de garant.

Le rôle de garant est défini très précisément dans la Charte de la concertation. Il est à la fois "observateur", "rapporteur" mais aussi "arbitre" ou "juge de paix", pouvant rappeler à l'ordre les organisateurs de la concertation, quand celle ci dérape. Les garants sont donc susceptibles d'être interpellés au sujet de cette concertation par les habitants.

A l'issue des 3 réunions publiques, ils produiront un rapport intermédiaire qui donnera lieu au recensement des arguments avancés et à un premier bilan de la concertation. En fin de concertation, ils produiront un rapport final qui évaluera l'ensemble du processus.

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

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

Voir Powerpoint pour présentation complète.

Echanges avec le public

Questions et réactions

- « L'Association de défense des coteaux Floiracais » exprime son inquiétude par rapport aux propositions et regrette notamment le fait que la passerelle Eiffel ne soit pas prise en compte. Alors que l'on parle beaucoup de déplacement en site propre, il serait bien pour Floirac d'être relié avec la gare (la passerelle pourrait être utilisée à cette fin et un tram qui offrirait une liaison directe), il est exprimé l'idée qu'il n'y a pas forcément besoin de liaisons vers Bègles.

- Un habitant de Floirac se dit triste car il s'agit plus d'une réunion d'information que d'une véritable concertation et regrette l'absence du président de la CUB, "c'est de lui qu'on attend des réponses". Il ajoute que Floirac a besoin d'un centre, or ici on propose Arena avec des faiblesses dans le projet: 14000 places et seulement 2000 places de parking. Le pont va faire des pénétrantes dans Floirac, le pont produira de beaux axes, mais ça ne contribuera pas à faire vivre Floirac. Il n'y a pas de réflexion sur ce qu'on veut faire pour la commune.

- L'Association « Au pied des Collines à Bouliac » prononce une déclaration faite en bureau et se dit favorable à un tunnel, l'impact hydraulique qu'entraînerait une fragilisation des berges par un la construction d'un pont n'ayant pas été pris en compte. La route du bord de l'eau a déjà été réduite et les pistes cyclables ont été supprimées. Les berges sont érodées et il y a un risque supplémentaire d'inondation. On oublie qu'il y a des digues en mauvais état. Si l'option du pont était choisie, il faudrait réfléchir à la manière de limiter l'impact hydraulique afin d'assurer la sécurité des riverains, par des remblais par exemple, et prévoir des mesures de compensation pour les habitants. Enfin, il faut cesser d'oublier le fleuve. Ce futur projet doit également être l'occasion de mobiliser la liaison ferroviaire et les transports en site propre, transport qui doit aussi se développer vers Latresne.

- Un participant s'exprime en faveur du pont mais formule le souhait que ce franchissement soit structurant pour les 2 rives, que ce soit une liaison urbaine qui permette un aménagement des quais sur la rive droite. Il faut que tous les types de transports soient envisagés et réfléchir à la manière de faire coexister 2 roues motorisées et non motorisées.

Réponses

Nicolas Florian répond qu'il est vice président en charge des franchissements et donc, à ce titre, est délégué par le président de la CUB pour le représenter. Des questionnements supplémentaires ou complémentaires sont possibles (par mail ou sur registre) sur lesquels V. Feltesse pourrait se prononcer.

C'est la première fois qu'une concertation de ce type est organisée et il s'agit là d'une procédure extrêmement intéressante.

La passerelle va être conservée, elle reliera les 2 rives mais avec pour unique vocation de servir aux déplacements doux: piéton et vélos. Le projet ARENA a été voté par la CUB. Le franchissement est antérieur (octobre 2007), il ne se fait pas pour ARENA (voté en juillet 2008). Ce projet de salle de spectacle est un projet d'agglomération, et ne concerne pas que Floirac.

Si c'est un pont, ce sera un pont urbain, il ne visera pas à un délestage du pont Mitterrand. La prévision est celle d'une communauté urbaine à un million d'habitants, mais le souhait est d'éviter l'étalement urbain. Il faut faire en sorte que le territoire accueille le plus d'habitants mais aussi les activités. La priorité sera donnée aux transports en site propre et déplacements doux. Les Maires de Floirac et de Bègles se sont positionnés en faveur de l'interdiction des camions sur ce franchissement. Des transports s'étendant jusqu'à Latresne ne sont pas vraiment envisagés, le souhait étant plutôt de ramener les habitants dans l'agglomération. Il faut regarder les différentes contraintes pour chaque type de franchissement : 500 m de traversée dans un tunnel, ce n'est pas idéal pour le passage de transports doux ou en site propre.

Une variante est possible, celle d'un tunnel doublé d'une passerelle. Des études hydrauliques seront réalisées dans tous les cas.

D. Alcalá remercie les Bouliacais qui se sont déplacés. Il souligne le travail fait, par l'intermédiaire du SPIRD notamment pour conforter les berges. Sur Bouliac, les digues sont de qualité et à Floirac, des travaux sont prévus.

Questions écrites : Les interrogations et réactions formulées vont dans 2 sens. S'il est question de « pont urbain », il ne faut pas de voitures. Ce serait la garantie pour que l'ouvrage reste un pont urbain. A contrario, l'idée est exprimée qu'à trop resserrer la place de la voiture, on augmente les risques d'embouteillages à Bègles ou Floirac sans régler la question de la fluidité du trafic.

Questions et réactions

- Le constat est formulé par un participant d'une nette évolution par rapport à la réunion publique de Bordeaux où on ne parlait que de franchissement. Ce soir, on ne parle que du pont. Il faut vraiment s'interroger sur l'impact du franchissement sur les populations, sur la manière dont il va être rattaché aux rives et sur la façon dont les transports en site propre vont être mobilisés et jusqu'où. Il s'agit de réfléchir à un plan de circulation sur la totalité de la CUB. Il ne faut pas non plus que ce soit une voie d'échappatoire aux bouchons de la rocade.

- Un habitant de la résidence Monte-Cristo s'interroge sur le bruit que ce franchissement va apporter (circulation de tram ou transports en commun, de vélos ou autres 2 roues.) Un autre s'inquiète également des nuisances sur le plan esthétique pour les habitants, ainsi que des nuisances relatives à ARENA (stationnement, bruit, etc.)

- Un participant souligne qu'il faut s'interroger sur le lien entre le franchissement et les projets à venir dans l'agglomération et se prononce en faveur d'un pont avec priorité donnée aux transports collectifs.

- Un autre soulève la contradiction entre le fait que tout le monde se positionne en faveur du développement des transports doux ou des transports en commun alors que tout le monde prend sa voiture. Vu que le pont semble recueillir l'adhésion du plus grand nombre, c'est indispensable qu'il soit ouvert aux véhicules. Il s'interroge sur le coût du projet, tant à la création qu'à l'entretien.

- Avec l'arrivée de la LGV, le quartier Belcier va faire du gigantisme. Il y aura plus de véhicules individuels, de taxis. La circulation des grands boulevards arrivera vers Bègles. Un participant se demande ce que fera Floirac de toute cette circulation.

- L'association « Paysages d'Aquitaine » exprime son inquiétude sur les aménagements des quais de la rive droite en zones inondables et s'interroge sur les raccordements du pont. Sur quels axes sont ils envisagés et quelles seront les pénétrantes? Quel lien est prévu avec le Pont Saint Jean et que va devenir ce dernier dans le nouveau schéma?

Réponses

N. Florian rappelle les coûts différents selon les options retenues, 35 m° d'euros pour une passerelle en transport doux, de 50 à 90 m° pour un pont "complet", de 250 à 450 m° pour un tunnel.

C'est le maître d'ouvrage, la CUB, qui financera l'opération mais des partenaires seront mobilisés. Pour la construction du pont Bacalan Bastide, un peu plus de 50 m° d'euros viennent de partenaires tels la Région, le Département, l'Etat.

Les nuisances ne sont pas les mêmes entre un pont et un tunnel. En matière de bruit, il y en aura plus mais ce n'est pas sûr cependant que cela soit exponentiel. Il ne s'agit pas de faire une grande percée à Floirac et les raccordements doivent être très souples. Par exemple à Bacalan-Bastide, il n'y a que des feux au niveau des raccordements. Il y aura des nuisances mais des techniques de limitation seront recherchées en faisant appel par exemple à des revêtements spécifiques. Là aussi, il y aura des études complémentaires d'impact. Quel que soit le franchissement, il ne doit pas être une rocade intramuros. Il faut revoir entièrement le réseau de circulation, revoir l'organisation générale des transports collectifs. Le flux migratoire pour la Gironde est plus élevé qu'ailleurs. Un travail est fait pour éviter d'abîmer la Garonne et le lit du fleuve classé Natura 2000. Ce travail sera à poursuivre. Il faut apprendre à vivre avec son fleuve et lui redonner une visibilité.

Laure Curvale précise que dans la Lettre du débat du CPC, une série de questionnements est exprimée (réflexion sur les flux, l'impact climatique et les enjeux énergétiques, les effets sur la Garonne, les conséquences sur les riverains) qui peut permettre d'enrichir la réflexion, en ateliers notamment, et de déclencher des études complémentaires.

Questions écrites :

De nombreuses questions expriment une inquiétude sur la manière dont ce pont aura potentiellement un impact social et soulignent la nécessité d'envisager ces aspects. Il faudrait évaluer le risque de coût croissant de l'immobilier. Il y a une crainte que ces projets ne repoussent les populations modestes en périphérie. Le souhait est aussi clairement exprimé que ce pont soit dédié aux modes doux et soit joli.

Questions et réactions

- Un membre de Relais C s'exprime sur la participation de l'association à ce processus de concertation car il rejoint l'objet de leur action (concertation sur les grands projets mais aussi sur des questions de vie quotidienne), tout en précisant que l'association garde une distance par rapport à la procédure. Certaines erreurs sont déjà pointables: le fait que V. Feltesse soit absent et la tenue à Floirac il y a 48h d'une réunion publique abordant la question du franchissement. Il rappelle aussi le souhait des

habitants de parler d'Euratlantique, Arena et de tous les processus d'urbanisation qui métamorphosent les modes de vie.

- Un participant à la réunion exprime son souhait d'un belvédère sur le pont, tout comme réapparaît l'idée déjà exprimée lors de réunions précédentes de la construction d'un pont habité ou d'un bel ouvrage d'art. Les moyens humains, mais aussi techniques (locaux, etc.) mis à disposition du CPC sont interrogés.

- Comment se répartirait la circulation sur Floirac dans un sens ou un autre ?

- On ne parle pas beaucoup d'économie dans les débats. Le franchissement est intéressant comme moyen de redonner de l'activité économique, tout comme ARENA et Euratlantique.

- Une habitante de Monte-Cristo rappelle que les résidents sont "prêts à jouer le jeu d'un pont à condition qu'il soit vraiment urbain", et s'accompagne d'une vision ou réflexion plus globale pour définir ce que serait ce "pont urbain", à définir d'abord comme un espace public.

- Un participant se dit content d'entendre parler de pont urbain, mais regrette que dans les schémas présentés, cette option ne soit pas véritablement envisagée dans l'étude de déplacement. En effet, toutes les options sont considérées avec de nombreuses voies.

Réponses

C. Lacuey précise que la réunion de samedi n'avait rien à voir avec le processus de concertation sur le franchissement, différents thèmes relatifs à la ville y ayant été abordés. Sur le projet Euratlantique, une concertation propre sera menée.

N. Florian répond qu'il y a des échanges importants avec des représentants d'Euratlantique. Des données chiffrées sont transmises pour être intégrées dans le projet de franchissement et qu'Euratlantique, participe au CPC. La CUB met à disposition du CPC des moyens (personnes, locaux, matériel, etc.) et la possibilité de demander des études complémentaires en cas de besoin.

Il rappelle l'attachement de la CUB à faire en sorte que la concertation se passe bien, incluant une réflexion sur l'esthétisme avec un appel possible à des artistes ou la réalisation d'une étude paysagère. Des études de déplacement complémentaires peuvent être réalisées. Chacun est appelé également à formaliser ses expressions (courrier, internet, registre, etc.)

Synthèse du garant de la concertation

Loïc Blondiaux précise qu'il ne s'agit pas là de faire une synthèse des propositions, mais de constater que l'entonnoir des options se resserre. Personne n'a évoqué le téléphérique, ni véritablement la navette fluviale. Il serait intéressant d'étudier différents scénarios de pont, donnant une place plus ou moins grande à la voiture. Une question sera à trancher rapidement: faut-il creuser d'autres hypothèses de franchissement ou plutôt simplement des variantes de pont? Il est noté un certain nombre d'inquiétudes relatives au pont, notamment sur son impact sur la ville et les deux rives, sur son articulation avec les autres projets. Les ateliers qui prendront la suite de ce cycle de réunions publiques devront probablement interroger ces points particuliers.

Des études complémentaires pourraient être réalisées sur les déplacements, sur l'impact du projet sur les riverains. Des éléments nouveaux ont émergé: la réalisation d'études hydrauliques apparaît nécessaire avec une réflexion sur l'impact du pont sur la Garonne. De même, la réalisation d'un ouvrage non seulement utile mais esthétique est une vraie préoccupation pour les habitants. Le CPC pourra reprendre à son compte ses propositions et idées.