

# COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX

-----  
**EXTRAIT  
DU  
REGISTRE DES DELIBERATIONS  
DU  
CONSEIL DE COMMUNAUTE**  
-----

**Séance du 27 octobre 2006  
(convocation du 16 octobre 2006)**

Aujourd'hui Vendredi Vingt-Sept Octobre Deux Mil Six à 09 Heures 30 le Conseil de la Communauté Urbaine de BORDEAUX s'est réuni, dans la salle de ses séances sous la présidence de Monsieur Alain ROUSSET, Président de la Communauté Urbaine de BORDEAUX.

## **ETAIENT PRESENTS :**

M. ROUSSET Alain, M. HOUDEBERT Henri, M. BOBET Patrick, M. BROQUA Michel, Mme CARTRON Françoise, M. CAZABONNE Alain, M. CHAUSSET Gérard, Mme CURVALE Laure, , Mme EYSSAUTIER Odette, M. FELTESSE Vincent, M. FLORIAN Nicolas, M. FREYGEFOND Ludovic, M. GUICHARD Max, M. LABARDIN Michel, M. LABISTE Bernard, Mme LACUEY Conchita, M. LAMAISON Serge, M. MERCIER Michel, M. PIERRE Maurice, M. PUJOL Patrick, M. SAINTE-MARIE Michel, M. SOUBIRAN Claude, M. TOUZEAU Jean, M. TURON Jean-Pierre, M. ANZIANI Alain, M. BANAYAN Alexis, M. BANNEL Jean-Didier, M. BAUDRY Claude, M. BELIN Bernard, M. BELLOC Alain, M. BENOIT Jean-Jacques, Mme BOURRAGUE Chantal, M. BREILLAT Jacques, Mme BRACQ Mireille, M. BRON Jean-Charles, Mme BRUNET Françoise, M. CANOVAS Bruno, Mme CARLE DE LA FAILLE Marie Claude, M. CARTI Michel, M. CASTEL Lucien, M. CASTEX Régis, M. CAZABONNE Didier, M. CAZENAVE Charles, M. CHAZEAU Jean, Mme CONTE Marie-Josée, Mlle COUTANCEAU Emilie, M. COUTURIER Jean-Louis, M. DANE Michel, Mme DARCHE Michelle, M. DAVID Jean-Louis, Mme DE FRANCOIS Béatrice, Mme DELAUNAY Michèle, M. DELAUX Stéphan, Mme DESSERTINE Laurence, Mme DIEZ Martine, M. DOUGADOS Daniel, Mme DUBOURG-LAVROFF Sonia, M. DUCASSOU Dominique, M. DUCHENE Michel, Mme DUMONT Dominique, M. DUPRAT Christophe, M. DUTIL Silvine, Mme FAORO Michèle, M. FAYET Guy, Mme FAYET Véronique, M. FERILLOT Michel, M. GOURGUES Jean-Pierre, M. GUICHOUX Jacques, M. GUILLEMOTEAU Patrick, M. HERITIE Michel, M. HOURCQ Robert, M. HURMIC Pierre, Mme ISTE Michèle, M. JAULT Daniel, Mme JORDA-DEDIEU Carole, M. JOUVE Serge, M. JUPPE Alain, Mme KEISER Anne-Marie, M. LOTHAIRE Pierre, M. MANGON Jacques, M. MANSENCAL Alain, M. MARTIN Hugues, M. MAURIN Vincent, M. MERCHERZ Jean, M. MILLET Thierry, M. MONCASSIN Alain, M. MOULINIER Maxime, M. NEUVILLE Michel, Mme NOEL Marie-Claude, M. PETIT Alain, M. POIGNONEC Michel, M. PONS Henri, Mme PUJO Colette, M. QUANCARD Joël, M. QUERON Robert, M. REBIERE André, M. SARRAT Didier, M. SEGUREL Jean-Pierre, M. SIMON Patrick, M. TAVART Jean-Michel, Mme TOUTON Elisabeth, Mme VIGNE Elisabeth, Mme WALRYCK Anne.

## **EXCUSES AYANT DONNE PROCURATION :**

M. BANNEL Jean-Didier à Mme BRACQ Mireille (jusqu'à 10 h 20)	M. CORDOBA Aimé à M. GUICHARD Max
M. BRANA Pierre à Mlle. COUTANCEAU Emilie	M. FEUGAS Jean-Claude à M. MAURIN Vincent
M. DAVID Alain à Mme. CARTRON Françoise	M. GRANET Michel à M. MONCASSIN Alain
M. DOUGADOS Daniel à Mme de FRANCOIS Béatrice (absent de 10 h à 11 h)	M. JUNCA Bernard à M. MANSENCAL Alain
M. FAVROUL Jean-Pierre à M. MARTIN Hugues	Mme. LIMOUZIN Michèle à Mme. FAORO Michèle
M. GELLE Thierry à M. CASTEX Régis	M. MAMERE Noël à M. DANE Michel
M. SEUROT Bernard à M. BELLOC Alain	M. NEUVILLE Michel à M. MILLET Thierry (à partir de 11 h 00)
M. VALADE Jacques à M. DUCASSOU Dominique	Mme. PARCELIER Muriel à M. BREILLAT Jacques
M. CANIVENC René à M. QUERON Robert	M. REDON Michel à Mme. DELAUNAY Michèle
Mme. CAZALET Anne-Marie à M. FLORIAN Nicolas	M. RESPAUD Jacques à M. JAULT Daniel

Suite à sus pension de séance, MM. BANAYAN, BANNEL, Mmes BOURRAGUE, BRACQ, M. BRON, Mme BRUNET, M. CANOVAS, Mme CARLE DE LA FAILLE, MM. D. CAZABONNE, CAZENAVE, Mme DARCHE, MM. DAVID J.L., DELAUX, Mmes DESSERTINE, DUBOURG-LAVROFF, MM. DUCASSOU, DUCHENE, Mme FAYET, M. FAVROUL, Mme JORDA-DEDIEU, MM. JUPPE, LOTHAIRE, MARTIN, MERCHERZ, PETIT, PONS, Mme PUJO, MM. QUANCARD, SIMON, Mme TOUTON, M. VALADE, Mmes VIGNE et WALRYCK sont absents à partir de 11 h 00 lors de l'examen du dossier n° 12 et n'ont pas assisté à l'examen des affaires n° 13 à 45, 47, 54 à 65 et 67 à 73.

**LA SEANCE EST OUVERTE**

**Bordeaux - Franchissement Lucien Faure - Bilan de concertation - Approbation**

Monsieur LABISTE présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs

Par délibération n°99/594 du 23 juillet 1999, le Conseil de Communauté décidait de réaliser sous sa maîtrise d'ouvrage le franchissement de la Garonne au droit de la rue Lucien Faure ainsi que ses raccordements. Cette délibération précisait les objectifs poursuivis pour ce franchissement, à savoir :

- compléter le maillage du réseau principal de voirie d'agglomération pour irriguer l'essentiel des territoires, traiter les discontinuités d'itinéraires, soulager les axes les plus chargés, tranquilliser et sécuriser les voies urbaines accidentogènes ;
- desservir prioritairement les territoires enclavés, notamment les quartiers en développement de la Rive Droite ;
- instituer un contournement efficace du centre (notamment pour les poids lourds urbains) afin de le renforcer et le revitaliser par une amélioration de la qualité des espaces publics ;
- permettre à terme le bouclage au Nord du réseau de transports en commun en site propre en reliant le faisceau ferré de Ravezies rive gauche au réseau de tramway rive droite ;
- remettre en valeur le fleuve dans la ville par un allègement significatif de la circulation sur ses berges.

Par ailleurs, le Conseil de Communauté décidait de l'ouverture de la concertation préalable, au sens des articles L 300-2 et R 300-1 du Code de l'Urbanisme, au vu des objectifs poursuivis du projet, en approuvait les modalités en accord avec les communes concernées de Bordeaux et Cenon. Cette concertation avait pour but d'associer pendant toute l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées.

Lors de l'ouverture de la concertation, a été versée au dossier de concertation une notice explicitant les objectifs poursuivis du projet tels que retranscrits ci-après :

- créer un itinéraire d'évitement pour la circulation d'agglomération, déchargeant et sécurisant le pont d'Aquitaine ;
- assurer une liaison entre les secteurs nord urbanisés et d'activités des deux rives de la Garonne ;
- assurer la poursuite de la ceinture des boulevards en rive droite ;
- faire face aux réductions de capacité du réseau de voirie existant suite à la mise en service du tramway, notamment sur le pont de Pierre et sur les quais rive gauche.

## **I – CHRONOLOGIE ET DESCRIPTION DES ETUDES REALISEES**

Dès le début de la concertation, les étapes d'élaboration du projet ont été concrétisées par la réalisation d'études préalables, techniques et financières :

- Etude de l'option pont mobile ;
- Etude de l'option tunnel ;
- Etude spécifique des conditions de navigation sur la Garonne pour l'option pont mobile ;
- Etude d'insertion urbaine pour les deux options ;
- Etude d'impact du financement du franchissement sur les équilibres financiers du budget communautaire pour les deux options.

Effectuées au cours de l'année 2000, ces études préalables ont servi de base à une étude comparative menée sous l'égide d'un comité de pilotage.

Cette étude développée sous forme d'analyse de la valeur a traité les deux options (pont mobile/tunnel) sur la base de fonctionnalités comparables et conformes aux objectifs poursuivis (maintien de l'accessibilité des navires, passage des véhicules légers, des poids lourds, d'un transport en commun en site propre, des deux roues et des piétons). Cette analyse a montré que, répondant avec satisfaction à l'ensemble des critères (déplacements, intégration urbaine, insertion physique dans le site, réglementation/sécurité/exploitation, délais/phasage), les deux options se différenciaient fortement par leurs coûts d'investissement et de fonctionnement, en faveur d'un pont mobile.

Le Conseil de Communauté décidait alors de poursuivre les études de cette option pont mobile à travée levante avec les fonctionnalités précitées.

Une procédure d'appel d'offres de type conception/réalisation a été lancée en 2003 sur la base des études de programme. En janvier 2006, la commission d'appel d'offres a exprimé sa préférence pour l'étude produite par le groupement GTM-GCS.

## **II – LES MODALITES DE LA CONCERTATION**

Par décision du Conseil de Communauté du 23 juillet 1999 et conformément aux articles L 300-2 et R 300-1 du Code de l'Urbanisme, la concertation s'est effectuée :

- en accord avec les communes concernées de Bordeaux et de Cenon ;
- après publicité, notamment par voie de presse ;
- par la mise à disposition de registres d'observations au siège de la communauté urbaine ainsi que dans lesdites communes, complétés au fur et à mesure par les documents synthétisant les études réalisées.

La concertation a été ouverte le 04 décembre 2000 par la mise à disposition des registres au public et clôturée le 31 juillet 2006.

Les outils pour la diffusion de l'information et l'enregistrement des observations mis à la disposition du public ont été nombreux et variés :

- Des moyens d'expression
  - Trois registres ouverts au public accompagnés des dossiers versés à la concertation ;
  - L'atelier de la concertation du 08 juin 2006 ouvert aux associations qui a permis de débattre des trois thèmes suivants : la nécessité d'un franchissement en aval du pont de Pierre, son caractère urbain et son lien avec le port de la lune ;
  - Deux réunions publiques qui ont eu lieu les 8 et 15 juin 2006.
- Des publications

- Un dossier spécial dans le journal de la CUB (n° 2, juin 2006) distribué dans tous les foyers de la CUB ;
  - Une exposition sur trois lieux (lieux de dépôt des registres) présentant et détaillant les étapes et les enjeux du franchissement ;
  - La mise en ligne sur le site Internet de la CUB du dossier spécial cité plus haut, de l'ensemble des documents versés au dossier de concertation, des panneaux de l'exposition et du document présenté lors de l'atelier du 08 juin 2006.
- Une couverture médiatique ;
    - Une diffusion régulière de l'information au travers d'un certain nombre de médias (presses écrite et audiovisuelle).

Par délibération n°2006/0193 du 24 mars 2006, le Conseil de Communauté a décidé de procéder au versement dans le dossier de concertation de la synthèse de l'étude GTM-GCS retenue par la commission d'appel d'offres, ainsi que les compléments portant notamment sur la synthèse des études comparatives pont/tunnel précitées.

### **III – COMPTE-RENDU DU DEPOUILLEMENT DES REGISTRES DE CONCERTATION**

Les trois registres ouverts à la concertation ont suscité deux types d'observations :

- celles formulées à titre individuel ;
- celles représentant les opinions des collectifs.

#### Les expressions individuelles

Sur les trois registres, 311 observations ont été enregistrées (53 à la mairie de Cenon, 38 à l'hôtel de la Communauté Urbaine de Bordeaux et 220 à la mairie de Bordeaux).

Un certain nombre de thèmes récurrents ont pu être extraits du dépouillement des registres.

#### *Thèmes en relation avec les objectifs principaux*

- La nécessité d'un nouveau franchissement ;
- L'emplacement du franchissement au droit de la rue Lucien Faure ;
- Le maintien du passage des navires ;
- Le type de franchissement.

#### *Thèmes en relation avec les principales inquiétudes exprimées*

- Le caractère autoroutier ou urbain du franchissement ;
- Le passage des poids lourds ;
- Les difficultés de passage pour les navires en terme de navigation, dans le cas d'un pont ;
- Le coût et le risque de dérive de ce coût ;
- Les nuisances sonores ;
- L'insertion paysagère ;
- La détérioration de la qualité de l'air ;
- La perturbation du trafic lors de la levée du pont, dans le cas d'un pont levant.

#### *Autres thèmes*

- La nécessité d'un lien entre les deux rives, de leurs développements ou du désenclavement de la rive droite ;
- La qualité esthétique du franchissement ;
- La portée emblématique pour l'agglomération d'un tel projet ;
- L'amélioration du trafic relative à la réalisation d'un franchissement.

#### Les expressions collectives

Les démarches collectives versées aux registres se sont exprimées sous plusieurs formes.

- Sous forme de pétitions
  - o L'association Cap Bastide exprime sa crainte d'un franchissement autoroutier, d'un développement des nuisances, d'un coût trop élevé et privilégierait un autre emplacement ;
  - o L'association Bien Vivre à Cenon exprime sa crainte d'un franchissement autoroutier, d'un développement des nuisances et d'un coût trop élevé ;
  - o L'association Garonne Avenir craint le manque de sécurité pour le passage des navires.
- Sous forme d'enquêtes (questionnaires adressés aux habitants)
  - o Celle conduite par le groupe des élus Verts de la ville de Bordeaux montre principalement la crainte d'un franchissement autoroutier ;
  - o Celle conduite par MM. Respaud, Jault et Mme Diez, conseillers municipaux du groupe Socialistes de la ville de Bordeaux, montre principalement la crainte d'un franchissement autoroutier.
- Sous forme d'observations
  - o L'association Trans'Cub revendique un franchissement réduit (sans TCSP, ni deux roues, ni piétons) ;
  - o Le Front Associatif (groupement des associations Adic-Bacalan, Cap Bastide, Cauderes, Garonne-Avenir, Trans'Cub) revendique le lancement d'une nouvelle concertation et reproche à la Communauté Urbaine de Bordeaux l'absence de réponses sur quatre points : la circulation, l'avenir maritime, l'intégration et l'impact du projet, le coût et le financement.
  - o Des observations formulées individuellement par des représentants d'associations : crainte du développement des nuisances et du trafic pour Urbas – Cenon, de l'inaccessibilité au port pour Collectif Circulons, et expressions favorables au franchissement urbain par un pont levant pour Rive Droite 2000, Durable et Vie et Travail à Bordeaux-Bacalan.
- Sous forme d'un sondage (réalisé par IFOP sur un échantillon de 800 personnes en décembre 2005)
  - o A l'initiative de la Mairie de Bordeaux (accompagné par un avis de M. Martin, maire de Bordeaux), ce sondage montre que « 89 % des bordelais sont favorables à un pont ».

#### **IV – BILAN DE LA CONCERTATION AU REGARD DES OBJECTIFS**

La Communauté rappelle que le franchissement de la Garonne est un projet fort pour l'agglomération, d'intérêt général, indispensable à son développement et qui s'inscrira durablement dans son paysage.

Les objectifs affichés par la Communauté Urbaine de Bordeaux sur ce projet de franchissement peuvent être précisés :

- réduire le déficit d'ouvrages de franchissements de la Garonne et favoriser les déplacements urbains entre les deux rives en aval du pont de pierre ;
- équilibrer les franchissements sur le territoire communautaire dans la continuité des boulevards urbains actuels ;
- privilégier un franchissement urbain en limitant l'impact de la circulation automobile et permettre à terme le bouclage du réseau de transports en commun en site propre ;
- conserver un profil urbain des voies avec carrefours à feux ;
- favoriser les déplacements doux (piétons, deux roues) ;
- réaliser un ouvrage compatible avec les capacités financières de la Communauté Urbaine de Bordeaux ;
- protéger le caractère et l'histoire de l'agglomération en préservant l'accessibilité des bateaux au cœur de Bordeaux.

Le bilan de cette concertation préalable doit nous permettre de :

- préciser les objectifs poursuivis en tenant compte des observations formulées, lorsqu'elles sont conformes à ces objectifs ;
- répondre aux inquiétudes exprimées ;
- prendre les engagements indispensables pour que le projet satisfasse aux légitimes revendications des populations, notamment en terme de protection de l'environnement.

Conformément à l'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme, il y a donc lieu de dresser le bilan de cette concertation préalable et de vous la soumettre pour approbation.

C'est à partir de ce bilan approuvé que nous arrêterons alors le dossier définitif du projet. Pour cela, nous avons analysé l'ensemble des avis exprimés, puis procédé à un classement par thématique. Cette analyse nous permet d'apporter des réponses appropriées et d'explicitier les choix parmi les différentes solutions ayant fait l'objet d'études préalables présentées durant cette longue concertation.

### 1° Sur le déroulement de la concertation

Les actions menées par la Communauté Urbaine de Bordeaux depuis mars 2006 ont conduit à renforcer les modalités pratiques de la concertation pour son bon déroulement. Les compléments versés au dossier de concertation ont eu pour but de mieux éclairer et d'informer le public et les associations. La diversité de modalités présentées plus haut et les nombreux articles de presse ont permis l'information continue et complète de toutes les personnes concernées.

Quelques observations recueillies révèlent une insatisfaction quant au déroulement de la concertation. Certains considèrent qu'elle s'est faite sur un projet abouti, d'autres regrettent qu'aucun registre n'ait été mis à disposition des habitants de la Bastide au sein de la mairie annexe, enfin, certains considèrent que la diffusion de l'information n'a pas été suffisante.

La Communauté rappelle que l'ouverture de la concertation s'est faite le 04 décembre 2000, date à laquelle les registres d'observations ont été déposés en mairie et, d'autre part, qu'aucun projet n'a été arrêté, à ce jour. Des actions de communication, telles qu'évoquées plus haut, ont été largement renforcées préalablement à la clôture de la concertation effectuée fin juillet 2006 afin de permettre à toutes les personnes concernées d'accéder à l'information. Ainsi, 85% des avis formulés ont été recueillis lors des deux derniers mois de la concertation.

Conclusion : L'organisation et le déroulement de la concertation sont jugés satisfaisants. Le faible (750) nombre d'avis recueillis, pour important qu'il soit par rapport aux préoccupations exprimées, apparaît comme peu représentatif d'un avis global au regard de l'ensemble de la population concernée par le projet.

### 2° Sur la nécessité d'un nouveau franchissement de la Garonne à Bordeaux

A la lecture des registres, il apparaît que la création d'un nouveau franchissement est vivement soutenue et que son intérêt est largement partagé.

Conclusion : Pour la Communauté, un nouveau franchissement de la Garonne à Bordeaux paraît indispensable et représente un outil primordial au développement de l'agglomération.

### 3° Sur le rôle de ce franchissement

Au vu des registres, le nouveau franchissement doit créer le lien entre les quartiers afin de permettre leur développement mutuel sur les deux rives de la Garonne ainsi que le désenclavement de la rive droite. Il doit améliorer la circulation d'agglomération sans pour autant nuire au passage des navires sur la Garonne.

Conclusion : Ce franchissement urbain doit donc anticiper le futur, ménager le devenir de la ville, connecter les territoires des deux rives pour les mettre en synergie. Il créera ainsi un levier pour les projets à venir en desservant les futurs bassins de vie et d'emploi (Rive Droite, Bassins à flot, etc.)

#### 4° Sur l'emplacement du franchissement

S'agissant de l'emplacement, peu de remises en cause du franchissement au droit de la rue Lucien Faure sont exprimées dans les registres. L'intérêt d'une continuité de la ceinture des boulevards urbains, en aval du pont de pierre, et la nécessité de garantir une bonne circulation entre les deux rives sont des thèmes fréquemment abordés.

Conclusion : La proposition d'implantation face à la rue Lucien Faure permet de satisfaire aux besoins de développement de l'agglomération. Le franchissement deviendra un outil d'urbanisation et de développement économique des territoires desservis ajoutés aux quartiers d'habitat et zones d'activités existants. Il permettra d'équilibrer les franchissements urbains en amont et en aval du pont de Pierre et de remédier aux 5 Kms de fleuve « infranchissables » entre le pont d'Aquitaine et le pont de Pierre.

#### 5° Sur les fonctionnalités à assurer

Au vu de la concertation, l'ensemble des personnes concernées revendique un franchissement urbain.

Tel qu'il est souhaité, le caractère urbain du franchissement peut s'affirmer :

- en offrant une desserte de transports collectifs grâce à deux voies en site propre ;
- en permettant, par des aménagements spécifiques pour les piétons et 2 roues, un franchissement confortable et adapté aux cheminements doux ;
- en raccordant à niveau le pont aux quais par des carrefours à feux ;
- en garantissant une bonne circulation entre les deux rives ce qui nécessite une capacité équivalente à celle des boulevards actuels ;
- en limitant la circulation des poids lourds à la desserte locale ;

Conclusion : Le franchissement doit alors assurer toutes les fonctions urbaines de déplacement (piétons, deux roues, véhicules Légers, poids lourds en desserte locale et transport en commun en site propre). Ainsi il sera conçu comme un boulevard urbain, utilisé pour des déplacements de proximité, rapprochant le domicile du lieu de travail. Par ailleurs, il permettra de connecter les trois lignes de tramway, de relier les deux gares intermodales TER/TRAM (secteur Ravezies et Cenon Pont Rouge), de compenser la réduction de capacité du pont de Pierre et d'assurer le transport des marchandises en desserte locale.

#### 6° A propos des contraintes à respecter :

S'agissant des avis exprimés relatifs à l'insertion paysagère, il apparaît clairement que le franchissement doit allier fonctionnalité et esthétique. Pour la Communauté, il ne doit pas être un obstacle visuel, mais un atout d'embellissement du port de la lune et, plus globalement, de l'agglomération bordelaise.

Le maintien de l'accès des navires dans le port de la Lune est largement partagé au vu des registres. Il s'agit là de protéger le caractère et l'histoire de la ville en préservant l'accessibilité des navires au cœur de Bordeaux et de pérenniser les activités économiques, touristiques et environnementales le long des berges de la Garonne dans le centre de l'agglomération.

### 7° A propos des craintes exprimées

Au vu des registres, la crainte du caractère autoroutier du futur franchissement est récurrente. Ceci pour deux raisons majeures qui sont liées : la crainte d'un délestage du pont d'Aquitaine (notamment en matière de poids lourds) et le dimensionnement d'un franchissement en 2x2 voies pour les véhicules légers et les poids lourds.

Conclusion : La Communauté prévoit la connexion directe du franchissement aux quais existants avec carrefours à feux, élément dissuasif pour le transit éventuel de poids lourds en l'absence de raccordements au réseau viarie national. Ainsi les poids lourds qui emprunteront le franchissement Lucien Faure ne le feront que pour les besoins d'une desserte locale. La Communauté considère que cette desserte est essentielle pour le développement économique des deux rives. De la même manière, en ce qui concerne le trafic de véhicules légers, la réalisation du franchissement Lucien Faure a pour objectif de réaffecter dans son contexte la circulation intra urbaine actuellement contrainte d'emprunter le Pont d'Aquitaine ; c'est-à-dire principalement une circulation de proximité se dirigeant vers les communes voisines de la Garonne. A cette fin, le gabarit en 2x2 créerait une liaison cohérente et compatible avec les boulevards urbains actuels.

Quelques dizaines de personnes évoquent des inquiétudes vis-à-vis du coût excessif du projet et la dérive possible de ce coût.

Conclusion : L'analyse du coût (investissement et exploitation) menée à fonctionnalités équivalentes est un des éléments de choix d'un type de franchissement. D'autre part, une procédure de type conception/réalisation permet d'assurer une meilleure maîtrise du coût. Plus globalement, la Communauté s'engage à réaliser un ouvrage en compatibilité avec sa capacité financière.

Quelques dizaines de personnes évoquent des craintes vis-à-vis des nuisances sonores, des pollutions de l'air et de la modification du cadre de vie.

Conclusion : Sur ces points, la Communauté s'engage à mener des études d'environnement réglementaires pour apprécier les impacts du projet. A leur issue, le projet arrêté et les dossiers d'impact seront soumis à l'avis des habitants lors des enquêtes publiques.

La part faite aux transports en commun en site propre, piétons, deux roues, et les raccourcissements des trajets entre les deux rives devraient également contribuer à l'amélioration du cadre de vie sur l'agglomération.

### 8° Sur le type de franchissement

Au vu des registres, cinq types de franchissement sont évoqués.

La solution d'un pont fixe dont l'emplacement serait plus proche du pont de pierre ne répond pas aux objectifs largement partagés d'un emplacement au droit de la rue Lucien Faure et du maintien du passage des navires. De plus, un emplacement plus proche du pont de Pierre aurait un impact plus fort sur la circulation en centre historique.

La solution d'une passerelle fixe uniquement destinée aux piétons et aux cycles ne correspond pas aux objectifs poursuivis d'un franchissement s'ouvrant à tous les modes de déplacements entre les rives.

La solution d'un tunnel permet une circulation ininterrompue entre les rives et une navigation continue sur le fleuve. En revanche, elle :

- privilégie l'aspect autoroutier, par sa configuration attractive, alors qu'au vu des observations le choix d'un franchissement urbain est primordial ;
- interdit pratiquement le passage des piétons et des cycles, objectifs essentiels au vu des observations enregistrées (une minorité seulement conteste la nécessité de déplacements doux) ;
- serait très pénalisante par ses trémies d'accès, provoquant d'importantes coupures dans le milieu urbain ;
- exige une gestion lourde de la sécurité des biens et des personnes ;
- ne permet pas l'échange direct avec les quais, complique et rend moins attractive la correspondance avec la ligne B du tramway.
- est d'un coût très élevé en matière d'investissement et d'exploitation.

La solution d'un tunnel à gabarit réduit, (sans piétons, ni deux roues, ni transport en commun en site propre) d'un coût restant élevé, n'offre pas toutes les fonctions attendues pour un franchissement à caractère urbain.

La solution d'un pont levant répond à l'ensemble des objectifs poursuivis et ici précisés, notamment en terme de coût.

La solution d'un pont levant suscite deux types de critiques :

- Intérêt de maintenir le passage des navires au vu de la baisse de l'attractivité touristique, fluviale et maritime ;
- Crainte d'une difficulté de passage pour les navires de grand gabarit, et, dans une moindre mesure, la fiabilité technique de l'ouvrage.

La Communauté considère que ce type de pont ne compromet pas l'accès des navires au centre-ville tant pour le présent que pour l'avenir. Il permet à Bordeaux de préserver les trafics maritime, fluvial et événementiel, ce qui participe à son attractivité.

Un tel franchissement urbain préserve les développements futurs de ce port situé dans un cadre historique et la Communauté souhaite sur ce point engager une démarche auprès de l'ensemble des acteurs pour dynamiser ses activités.

D'autre part, des études de navigation, réalisées avec le concours des pilotes de la Gironde, ont montré que l'accueil des grands navires est possible. Concernant les très grands navires, des conditions de courant et de vent sont requises pour le passage de l'ouvrage qui s'effectuera alors au cas par cas, tenant compte de leur manoeuvrabilité propre.

Plusieurs personnes s'interrogent sur la gestion de la circulation lors des manoeuvres du pont levant.

La Communauté précise que les passages des navires interrompent l'accès au pont durant environ 1h30. Ils seront prévus de longues semaines auparavant, les usagers seront donc informés à l'avance de ces coupures. Les itinéraires de déviation seront activés au moyen de panneaux à message variable situés sur les principaux axes de circulation de l'agglomération.

Conclusion : Le pont levant apparaît comme la solution qui satisfait le mieux les objectifs poursuivis pour ce franchissement, notamment son caractère urbain et le maintien du fleuve comme élément urbain, même si elle constitue un compromis entre les déplacements urbains et l'accessibilité des grands navires conduisant à interrompre ponctuellement la circulation.

Les registres de la concertation accompagnés d'une note de synthèse du dépouillement sont tenus à la disposition des Conseillers Communautaires qui peuvent venir les consulter à la Direction des Grands Travaux – Mission Franchissement Lucien Faure (11<sup>ème</sup> étage).

En conclusion de ce bilan de la concertation, au vu des enjeux présentés et largement partagés par les habitants, la Communauté urbaine souhaite préciser et retenir les objectifs découlant de son choix d'un franchissement urbain :

- permettant d'anticiper le futur, de ménager le devenir de la ville et de connecter les territoires des deux rives pour les mettre en synergie,
- situé dans la continuité des boulevards urbains au droit de la rue Lucien Faure,
- proposant tous les modes de déplacements urbains (véhicules légers et poids lourds en desserte locale sur 2x2 voies, transports en commun en site propre sur 2x1 voies, piétons et cycles),
- se raccordant directement aux quais existants avec des carrefours à feux,
- dissuasif au regard du passage des poids lourds de transit,
- permettant les navigations fluviale et maritime,
- s'intégrant au site emblématique du port de la lune par une qualité architecturale,
- compatible avec les capacités financières de la Communauté Urbaine de Bordeaux,
- intégrant les contraintes et les mesures environnementales révélées par les études d'impact.

En conséquence, et après avoir entendu le bilan de la concertation préalable dressé par Monsieur le Président tel que ci-dessus développé, nous vous demandons, Mesdames, Messieurs, si tel est votre avis de bien vouloir :

- approuver le bilan de la concertation pour le projet de franchissement de la Garonne au droit de la rue Lucien Faure.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à la majorité.

Le groupe des élus Verts et les élus Socialistes bordelais s'abstiennent

Fait et délibéré au siège de la Communauté Urbaine le 27 octobre 2006,

Pour expédition conforme,  
par délégation,  
le Vice -Président,

**REÇU EN  
PRÉFECTURE LE  
14 NOVEMBRE 2006**

M. ALAIN DAVID