

COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX

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

**Séance du 21 septembre 2007
(convocation du 10 septembre 2007)**

Aujourd'hui Vendredi Vingt Et Un Septembre Deux Mil Sept 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 Vincent FELTESSE Président de la Communauté Urbaine de BORDEAUX.

ETAIENT PRESENTS :

M. FELTESSE Vincent, M. JUPPE Alain, M. HOUDEBERT Henri, M. BOBET Patrick, M. BRANA Pierre, M. BRON Jean-Charles, M. BROQUA Michel, Mme CARTRON Françoise, M. CAZABONNE Alain, M. CAZABONNE Didier, M. CHAUSSET Gérard, Mme CURVALE Laure, M. DAVID Alain, Mme DESSERTINE Laurence, M. DUCHENE Michel, Mme EYSSAUTIER Odette, Mme FAYET Véronique, M. FLORIAN Nicolas, M. GELLE Thierry, M. GUICHARD Max, M. GUILLEMOTEAU Patrick, M. LABARDIN Michel, M. LABISTE Bernard, Mme LACUEY Conchita, M. MARTIN Hugues, M. MERCIER Michel, M. PIERRE Maurice, M. PUJOL Patrick, M. SAINTE-MARIE Michel, M. SEUROT Bernard, 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 BRUNET Françoise, Mme BURGIERE Karine, M. CANOVAS Bruno, Mme CARLE DE LA FAILLE Marie Claude, M. CARTI Michel, M. CASTEL Lucien, Mme CAZALET Anne-Marie, M. CAZENAVE Charles, M. CHAZEAU Jean, Mme CONTE Marie-Josée, Mlle COUTANCEAU Emilie, M. COUTURIER Jean-Louis, M. DANE Michel, Mme DARCHE Michelle, Mme DE FRANCOIS Béatrice, M. DELAUX Stéphan, Mme DIEZ Martine, M. DOUGADOS Daniel, Mme DUBOURG-LAVROFF Sonia, M. DUCASSOU Dominique, Mme DUMONT Dominique, M. DUPRAT Christophe, Mme FAORO Michèle, M. FERILLOT Michel, M. FEUGAS Jean-Claude, M. GRANET Michel, M. GUICHOUX Jacques, M. HERITIE Michel, M. HOURCQ Robert, M. HURMIC Pierre, Mme ISTE Michèle, M. JAULT Daniel, Mme JORDA-DEDIEU Carole, M. JOUVE Serge, M. JUNCA Bernard, Mme KEISER Anne-Marie, Mme LIMOUZIN Michèle, M. MANGON Jacques, M. MANSENCAL Alain, M. MAURIN Vincent, M. MERCHERZ Jean, M. MILLET Thierry, M. MONCASSIN Alain, M. MOULINIER Maxime, Mme NABET Brigitte, M. NEUVILLE Michel, Mme NOEL Marie-Claude, M. PARACHOU Serge, M. PETIT Alain, M. POIGNONEC Michel, Mme PUJO Colette, M. QUANCARD Joël, M. QUERON Robert, M. REBIERE André, M. RESPAUD Jacques, 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. FAVROUL Jean-Pierre à M. DUPRAT Christophe
Mme FAYET Véronique à Mme DESSERTINE Laurence à compter de 10 h
M. FREYGEFOND Ludovic à M. LABISTE Bernard
M. LAMAISON Serge à M. GUICHOUX Jacques
M. PUJOL Patrick à M. FLORIAN Nicolas jusqu'à 10 h45
M. SAINTE MARIE Michel à M. ANZIANI Alain jusqu'à 10 h 10
M. VALADE Jacques à M. BRON Jean-Charles
Mme. BOURRAGUE Chantal à Mme. DARCHE Michelle
Mme. BRACQ Mireille à Mme. JORDA-DEDIEU Carole
M. BREILLAT Jacques à M. CASTEL Lucien
M. CANIVENC René à M. QUERON Robert
M. CASTEX Régis à M. REBIERE André

M. CORDOBA Aimé à M. GUICHARD Max
M. DAVID Jean-Louis à M. MERCHERZ Jean
M. DELAUX Stéphan à M. CAZENAVE Charles jusqu'à 10 h 20
M. DUTIL Silvére à Mme. KEISER Anne-Marie
M. FAYET Guy à M. POIGNONEC Michel
M. GOURGUES Jean-Pierre à M. MERCIER Michel
M. LOTHAIRE Pierre à M. DUCASSOU Dominique
M. MAMERE Noël à M. DANE Michel
Mme. PARCELIER Muriel à M. SIMON Patrick
M. PONS Henri à M. PETIT Alain
M. SARRAT Didier à Mme. EYSSAUTIER Odette
M. SEGUREL Jean Pierre à M. FELTESSE Vincent jusqu'à 9 h 50

LA SEANCE EST OUVERTE

**BORDEAUX – Franchissement Lucien Faure – Pont Bacalan-Bastide –
Déclaration de projet**

Monsieur DAVID présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs

I - Objet de la déclaration de projet

Les procédures de mise à l'enquête publique du projet de pont levant Bacalan-Bastide, dont le lancement a été autorisé par délibération n° 2006/0821 du 24 novembre 2006, concernent :

- une enquête publique au titre de la loi sur l'Eau du 3 janvier 1992, s'agissant d'un ouvrage et de travaux dans le fleuve régis par les dispositions du Code de l'Environnement (nomenclature) et pouvant avoir des effets sur les eaux superficielles et leurs usages.
- une enquête publique Travaux au titre de la loi du 12 juillet 1983, (loi dite Bouchardeau) visant à la prise en compte des préoccupations environnementales révélées par les études d'impact.

Ces enquêtes publiques se sont déroulées conjointement du 6 mars au 6 avril 2007.

S'agissant de la procédure d'enquête publique « loi sur l'eau », le préfet est compétent pour statuer sur l'autorisation de travaux sollicitée.

En application de l'article L.126.1 du code de l'Environnement, inséré par la loi n° 2002.276 du 27 février 2002 relative à la Démocratie de Proximité, notre Etablissement public doit se prononcer à l'issue de l'enquête publique Travaux, par déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée.

II - Déroulement du projet

Le déroulement du projet est ainsi rappelé :

Le besoin de nouveaux franchissements de la Garonne

Face aux besoins croissants de déplacements au sein de l'agglomération, dans un contexte où la fluidité des trafics est de plus en plus contrainte, la réalisation de nouveaux franchissements de la Garonne apparaît depuis longtemps comme un véritable enjeu pour l'agglomération bordelaise.

C'est pourquoi, dans la seconde moitié des années 1980, ont été étudiés différents scénarii de localisation et de fonctionnalités de nouveaux franchissements. L'opportunité d'aménager un nouveau franchissement dans la continuité de la plupart des cours débouchant sur le fleuve (cours de la Martinique, cours du Chapeau rouge, cours du Médoc,...) a dans ce cadre été étudiée.

En 1991, la Communauté urbaine de Bordeaux a décidé la réalisation d'un pont mobile au droit du cours du Médoc et a lancé un concours d'architecture et d'ingénierie. Six projets ont été conçus et présentés au jury. L'analyse des projets a révélé l'absence de solutions satisfaisantes sur les plans technique et financier qui a conduit le jury à déclarer le concours sans suite.

Après l'échec du métro et du concours sur le pont mobile du Médoc, la Communauté urbaine décide de mettre à plat le dossier des déplacements et engage une réflexion globale sur ce thème en 1995 qui aboutit au lancement des études du Schéma Directeur des Déplacements Urbains Communautaires (SDDUC).

Le SDDUC doit servir de base pour l'élaboration du Plan des Déplacements Urbains (PDU) et le lancement des études en vue de la réalisation d'un transport en commun en site propre (TCSP).

S'agissant de franchissement de la Garonne, le SDDUC souligne le besoin d'aménager trois nouveaux franchissements :

- au droit du boulevard Jean-Jacques Bosc,
- en partie centrale,
- au niveau de la rue Lucien Faure.

Par ailleurs, le SDDUC, adopté le 26 Avril 1996, affiche la priorité de compenser l'impact du transport en commun empruntant le Pont de Pierre. Les études montrent que la meilleure façon de compenser cet effet est de positionner ce franchissement en partie centrale entre les Quinconces et le cours du Médoc.

Les études préalables sur le franchissement en partie centrale, jugé prioritaire (1997/1998)

Les études préalables de ce franchissement portent sur les solutions suivantes :

- pont fixe aux Quinconces avec un déplacement de l'accueil des grands navires immédiatement en aval,
- tunnel aux Quinconces avec des contraintes de raccordement,
- pont mobile au droit du cours du Médoc permettant le passage des grands navires

Par délibération du 26 Septembre 1997, la Communauté urbaine ouvre la concertation publique sur le projet de franchissement en partie centrale sur la base de ces solutions étudiées et organise du 09 Avril au 03 Mai 1998 avec la Ville de Bordeaux une série de débats publics autour d'une exposition qui ont permis à un large public de s'exprimer.

Il en est ressorti un manque certain d'adhésion sur les solutions présentées.

Le vœu de la Ville de Bordeaux - redéfinition des priorités (1998)

Considérant les enseignements tirés de la concertation, notamment de l'exposition organisée sur les projets de franchissement, la Ville de Bordeaux exprime par délibération du 08 Juin 1998 le vœu suivant :

- rejet du pont mobile au droit du cours du Médoc,
- le pont au niveau des Quinconces n'est plus jugé prioritaire,
- réalisation ultérieure du franchissement au niveau de JJ Bosc,
- réalisation urgente et prioritaire du franchissement nord prévu au SDDUC situé rue Lucien Faure.

Le tunnel au droit de la rue Lucien Faure représente un parti d'aménagement à étudier.

Les études préalables comparatives lancées pour un franchissement au droit de la rue Lucien Faure (1999/2000)

Par délibérations du 23 Juillet 1999 et du 25 février 2000, la Communauté urbaine décide donc de réaliser le franchissement Lucien Faure, d'ouvrir la concertation prévue à l'article L300-2 du code de l'urbanisme, et de lancer les études comparatives de différentes solutions préservant l'accueil des grands navires en centre ville.

Ce projet de franchissement est proposé à l'inscription au Schéma Directeur de l'aire métropolitaine bordelaise valant SCOT (Schéma de Cohérence Territorial) par délibération du 23 Juillet 1999 et sont adoptés les objectifs poursuivis par sa réalisation, notamment :

- le maillage du réseau principal de voirie d'agglomération,
- la desserte des quartiers en développement, notamment de la rive droite,
- le maillage du transport en commun en site propre reliant le secteur Ravezies au réseau tramway en rive droite.

Par délibération du 25 Février 2000, la Communauté urbaine décide de faire réaliser des études préalables par des organismes indépendants :

- des études préalables portant sur plusieurs types de pont mobile par le Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes, service central de l'Etat spécialisé dans le domaine des ouvrages d'art,
- des études préalables portant sur plusieurs types de tunnel par le Centre d'Etudes des Tunnels, service central de l'Etat spécialisé dans le domaine des tunnels.

Dans un souci d'objectivité, l'intention de la Communauté urbaine est de faire procéder à une analyse de la valeur par un Comité de pilotage composé d'élus désignés par le Bureau de la Communauté. Cette analyse de la valeur nécessite que les membres du Comité de Pilotage :

- définissent la liste précise des fonctionnalités à assurer, répondant aux objectifs poursuivis,
- proposent une pondération de ces fonctionnalités par des regroupements de famille de fonctions étudiées.

La première tâche consiste à écarter les solutions ne répondant pas à la totalité des fonctionnalités attendues.

Pour cette raison, ont été écartées les solutions techniques de :

- tunnel à gabarit réduit ne permettant pas le passage d'un transport en commun en site propre, des piétons et 2 roues, de 2x2 voies véhicules légers/poids lourds (en desserte locale) dans la continuité des boulevards,
- tunnel exécuté par forage, du fait de la profondeur des ouvrages imposée par la géologie et des longueurs des raccordements et trémies d'accès imposées par une pente compatible avec l'insertion d'un transport en commun,
- pont mobile de type roulant, tournant, basculant à contrepoids, ou pont-levis,
- pont fixe dont l'incompatibilité est confirmée au regard de la fonctionnalité exigée de continuité de l'activité maritime.

L'analyse de la valeur mesure le niveau de réponse de chaque solution technique examinée à l'ensemble des fonctionnalités définies précédemment.

Seuls deux partis d'aménagement répondant à toutes les fonctionnalités et disposant des caractéristiques suivantes ont été comparés par l'analyse de la valeur :

- le tunnel exécuté par caissons immergés avec circulation routière sur 2x2 voies, un transport en commun en site propre sur 2x1 voie, piétons et 2 roues,
- le pont levant (travée centrale mobile type ascenseur), avec circulation routière 2x2 voies, un transport en commun en site propre sur 2x1 voie, piétons et 2 roues.

L'analyse de la valeur, achevée en novembre 2000, a montré une préférence du Comité de pilotage pour le pont levant avec toutefois des hésitations quant à son insertion dans le paysage architectural de la ville et aux coûts d'intégration architecturale.

Un complément d'études indispensable (2002 à janvier 2006)

Pour lever ces hésitations, la Communauté urbaine décide de lancer une étude architecturale sur le pont levant. Compte tenu de la complexité de l'ouvrage, la Communauté urbaine choisit, par délibération du 31 Mai 2002, la procédure administrative d'appel d'offres de type conception/réalisation, seule à permettre, parmi 5 propositions, le choix simultané de l'intégration architecturale de l'ouvrage et de son coût garanti associé.

La procédure aboutit au choix, par la Commission d'appel d'offres le 26 Janvier 2006, de la proposition architecturale et technique étudiée et chiffrée par le groupement GTM-GCS.

La phase finale de la concertation (mars à juillet 2006)

Disposant désormais de tous les éléments d'appréciation sur les partis envisagés, par délibération du 24 Mars 2006 la Communauté urbaine verse la totalité des études à la concertation, y compris la proposition étudiée par le groupement GTM-GCS.

Par ailleurs, la Communauté urbaine réalise une exposition (du 01 Juin au 31 juillet 2006), organise des réunions publiques (08 et 15 Juin 2006), renforce la communication sur ce dossier au travers du journal CUB, des médias de la presse écrite et audiovisuelle et sur son site internet.

Le bilan de la concertation et le choix du projet de pont levant (octobre – novembre 2006)

Dans les quatre derniers mois de la concertation, ayant recueilli pendant cette période 85% des avis exprimés sur toute sa durée, la Communauté urbaine décide de clore la concertation le 31 Juillet 2006.

A l'occasion du bilan de la concertation (délibération du 27 octobre 2006), l'ensemble des solutions découlant des avis exprimés par le public ainsi que les études préalables et les partis d'aménagement ont été analysés pour expliciter et confirmer le parti d'aménagement de pont levant comme satisfaisant le mieux les objectifs poursuivis du franchissement Lucien Faure.

Par la suite, la Communauté urbaine décide donc de retenir (délibération du 24 Novembre 2006 arrêtant le dossier définitif du projet) comme seule solution le pont à travée levante telle que définie dans la proposition du groupement GTM-GCS versée à la concertation.

Les études d'impact mises à l'enquête publique (mars – avril 2007)

La Communauté urbaine étudie l'impact du projet retenu de pont levant et le compare à celui découlant de la situation sans pont.

Pour informer le public du projet retenu et de son impact, recueillir ses appréciations, suggestions et contre-propositions, l'étude d'impact de ce projet est soumise à l'enquête publique.

Une enquête sur l'impact de ce projet sur le milieu aquatique (loi sur l'Eau) étant par ailleurs obligatoire, le président de la Communauté urbaine, dans le souci d'un meilleur accès aux dossiers

et d'une meilleure compréhension du public, sollicite le préfet pour un déroulement conjoint des deux enquêtes.

III - Objet de l'opération

Les objectifs de l'opération conduisant au choix d'un franchissement urbain par la Communauté urbaine sont les suivants, tels qu'ils figurent dans le dossier soumis à l'enquête publique Travaux :

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

IV - Description du projet et de l'opération

Le projet de pont levant s'inscrit dans une démarche engagée par la Communauté urbaine visant à réduire le déficit de franchissements urbains du fleuve, améliorer les échanges entre les deux rives, favoriser les modes de déplacement doux et les transports en commun, et préserver l'accueil des grands navires au centre de la ville.

Cet ouvrage situé au droit de la rue Lucien Faure permet d'assurer une continuité des boulevards urbains entre les deux rives du quai de Bacalan en rive gauche au quai de Brazza en rive droite à Bordeaux.

Ce projet dont la description figure au dossier soumis aux enquêtes publiques présente les caractéristiques suivantes :

- une configuration urbaine des déplacements pour :

- ◆ des véhicules légers et poids lourds en desserte locale sur 2x2 voies de 3m, emprise similaire aux boulevards actuels,
 - ◆ un transport en commun en site propre sur 2x1 voie, offrant la possibilité de connecter les trois lignes de tramway et les deux gares intermodales (secteur Ravezies et Cenon Pont Rouge),
 - ◆ deux pistes cyclables monodirectionnelles de 1,50 m d'emprise chacune,
 - ◆ deux trottoirs de 1,80 m d'emprise minimum chacun.
- un raccordement du pont aux quais existants (quais de Bacalan et Brazza) avec des carrefours à feux, conférant un caractère urbain aux aménagements, dissuasif vis-à-vis du passage de poids lourds de transit.
- une travée levante en partie centrale du pont qui permet le maintien des navigations fluviale et maritime, en dégageant une passe navigable de 110 m de large d'un tirant d'air équivalent à :
- ◆ celui du pont d'Aquitaine, en position haute,
 - ◆ celui du pont de pierre, en position basse

Les piles de l'ouvrage encadrant la passe navigable sont équipées de protections contre les chocs des grands navires.

Dans ses conclusions et avis suite à l'enquête publique Travaux, la Commission d'enquête demande à la Communauté urbaine d'intégrer dans son projet trois suggestions :

1. l'interdiction aux poids lourds en transit,
2. le revêtement de chaussée anti-bruit,
3. l'installation permanente de points de mesure de la qualité de l'air implantés en concertation avec les associations.

La disposition réglementaire sur laquelle la ville de Bordeaux, compétente en la matière, s'est engagée, ainsi que les compléments d'aménagement découlant de ces suggestions sont intégrés au projet.

Suite à l'enquête publique au titre de la loi sur l'eau, la commission d'enquête recommande que soient prises en compte dans l'exécution du projet :

- la période de migration des grands migrateurs amphihalins
- l'immersion des déblais de dragage hors zone de Saint Louis de Montferrand.

Le projet prend en compte ces recommandations :

- en limitant de août à décembre la période de dragage / clapage (immersion) des déblais

- en excluant la zone de Saint Louis de Montferrand comme zone d'immersion des déblais de dragage

V - Les enquêtes publiques

L'enquête publique Travaux (dite Bouchardeau) et celle en application de la loi sur l'eau se sont déroulées du 6 mars au 6 avril 2007 inclus.

Les dossiers accompagnés des registres d'enquête ont été mis à disposition du public dans les mairies de Bassens, Lormont, Cenon, Saint Louis de Montferrand, Floirac, Bouliac, Latresne, Bègles, Villenave d'Ornon, Bordeaux (hôtel de ville) et dans les mairies annexes de Bordeaux-Bastide et Bordeaux-Bacalan ainsi qu'au siège des enquêtes fixé à la Communauté Urbaine de Bordeaux.

V- 1 - L'enquête publique Travaux

L'enquête publique a pour objet d'informer le public et de recueillir ses appréciations, suggestions et contre-propositions, postérieurement à l'étude d'impact, afin de permettre à notre Etablissement public de disposer de tous les éléments nécessaires à son information.

V - 1- A - Les avis exprimés

La commission d'enquête relève dans son rapport :

- *des pétitions ; 347 avis favorables et 551 avis défavorables, dont un certain nombre de signataires résidant hors de la CUB et du périmètre d'enquête, et dont on peut penser que la grande majorité n'est pas venue consulter le dossier dans les mairies,*
- *des observations individuelles, 120 avis favorables et 115 avis défavorables,*
- *des observations hors enquêtes, dont elle demande l'examen par le maître d'ouvrage.*

V- 1- B - Les conclusions et avis de la commission d'enquête

A l'issue de l'enquête publique, la commission d'enquête constituée de :

- Monsieur Michel Daubigeon, président,
- Messieurs Philippe Morel et Claude Dulion, membres titulaires,
- Monsieur Daniel Despres, suppléant,

a émis l'avis conclusif reproduit ci-après :

« La commission émet un avis favorable au projet de franchissement du fleuve au droit de la rue Lucien Faure présenté par la Communauté Urbaine de Bordeaux en accompagnant cet avis de la réserve suivante :

Que le projet de pont levant soit réexaminé en prenant en compte les avis figurant dans son rapport et dans les présentes conclusions ».

Du rapport d'enquête, annexes conclusions et avis rendu public, on peut relever les principaux points suivants :

➤ Sur les avis exprimés

Le nombre d'intervenants dans les registres est modique ;

« Considérant que, malgré la présence de pétitions.... le nombre d'intervenants dans les registres est très modique comparativement à la population concernée par le projet et compte tenu de l'intérêt que celui-ci était de nature à susciter »

La demande est faite auprès du maître d'ouvrage de consulter les observations classées hors enquêtes pour réflexion et études.

Les observations sur le manque d'information du public ne sont pas de nature à remettre en cause la validité de l'enquête.

➤ Sur l'enquête publique et son déroulement

La commission d'enquête valide le déroulement de l'enquête;

« La Commission considère que l'enquête s'est déroulée dans des formes permettant l'entière expression des avis ; elle estime que les observations relatives au déroulement de l'enquête ne sont pas de nature à mettre en cause la validité de celle-ci ».

« La Commission a relevé beaucoup de désinformations et de contrevérités dans le tract donné à la signature des habitants dont on peut penser que la majorité n'est pas venue consulter le dossier. Elle considère que les éléments fournis en réponse à ce tract sont de nature à rétablir la réalité des choses ».

➤ Sur le dossier d'enquête

La commission valide la composition et la qualité du dossier d'enquête ;

« Considérant que le dossier répond aux exigences réglementaires relatives à sa composition ; que compte tenu de la technicité du sujet, ce dossier était inévitablement volumineux et complexe ;

La commission estime que les remarques dont il s'agit ne mettent pas en cause la qualité du dossier et ne sont pas de nature à entacher sa validité ».

La commission fait part expressément au maître d'ouvrage de trois suggestions ;

1. le trafic routier et l'interdiction aux poids lourds en transit ;

« La commission considère que la dimension de l'ouvrage ne permet pas qu'il soit qualifié « d'autoroutier », et que les conditions de circulation créées par la présence de carrefours à feux ou de giratoires urbains ne favorisent pas le trafic de transit et encore moins une circulation de type autoroutière.

Avis de la commission :

Le projet doit inclure d'ores et déjà que la circulation des poids lourds soit strictement réglementée à l'instar de ce qui existe sur Bordeaux (cf. arrêté du 06/11/1997 n° 97/3955) »

2. le revêtement de chaussée anti-bruit sur l'ouvrage ;

« Considérant qu'il a été demandé par les habitants les plus proches qu'un matériau anti-bruit soit utilisé pour le revêtement de la chaussée (cf. chapitre 3-5 du rapport d'enquête) ;

La commission transmet cette requête au maître d'ouvrage pour prise en compte »

3. l'installation permanente de points de mesure de la qualité de l'air ;

« Considérant qu'il a été demandé par les habitants les plus proches l'installation permanente de points de mesures de la qualité de l'air dont l'emplacement devra être étudié en concertation avec leur association (cf. chapitre 3-5 du rapport d'enquête) ;

La commission transmet cette requête au maître d'ouvrage pour prise en compte ».

La commission demande que le dossier soit complété sur les aspects suivants :

- les différentes variantes possibles au projet retenu et la justification de son choix ;

« Considérant que le dossier ne présente aucune étude des différentes variantes possibles capables de satisfaire aux exigences exprimées dans le cahier des charges fonctionnel présenté dans la Notice explicative ;

Considérant que la justification d'assurer ce franchissement par un pont levant ne va pas de soi »;

- les conditions de circulation lorsque le pont est ouvert (véhicules, transport en commun en site propre, piétons, 2 roues) ;

« Considérant que, dans l'hypothèse de l'augmentation du trafic maritime et donc des manœuvres, les difficultés de circulation pour tous les usagers et les TCSP lorsque le pont sera levé, le rôle d'amélioration de la circulation dans l'agglomération ne sera plus assuré correctement par l'ouvrage »

- l'économie de l'activité de croisière ;

« Considérant que l'accès des bateaux de plus de 200 m sera interdit ; que pour les autres, il existe de fortes restrictions de passage qui ne seront pas sans conséquences sur le trafic maritime, comme l'indique le Pilotage de la Gironde ;

Considérant qu'il existe donc un risque important de désaffectation du Port de la Lune par les navires de croisière »

- la justification de l'investissement du projet ;

« Considérant dès lors que s'agissant d'argent public il paraît inacceptable que l'investissement d'un tel projet ne soit pas mieux justifié et puisse devenir inutile »

La commission relève la nécessité et l'urgence à réaliser un ou plusieurs ouvrages de franchissements urbains ;

« Considérant qu'il existe des difficultés de circulation dans l'agglomération bordelaise ;

Considérant le déficit d'ouvrages de franchissement urbains sur la Garonne ;

Considérant qu'il y a urgence à réaliser un ou plusieurs ouvrages de franchissements urbains »

V- 1- C - Les réponses apportées au rapport de la commission d'enquête

Les réponses apportées au rapport de la commission d'enquête figurent dans les dossiers suivants, joints à la présente délibération :

- un dossier, mémoire en réponse aux conclusions et avis émis par la commission d'enquête, ces réponses s'appuient sur des pièces extraites du dossier mis à l'enquête publique apportant les justifications et précisions complémentaires requises,
- un dossier, mémoire en réponse du maître d'ouvrage aux contre-propositions produites pendant l'enquête publique,
- un dossier, mémoire en réponse aux services gestionnaires de l'Etat et du pilotage de la Gironde

V- 2 - L'enquête publique au titre de la loi sur l'eau

V - 2 - A - Les conclusions et avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête émet *« un avis favorable à l'actuel projet et recommande que soient pris en compte les avis donnés »* ci-dessous .

Du rapport d'enquête, conclusions et avis rendu public, on peut relever les principaux points suivants :

➤ Sur l'enquête publique et son déroulement

« La commission considère que l'enquête publique s'est déroulée dans des formes permettant l'entière expression des avis ; elle estime que les observations relatives à l'enquête ne sont pas de nature à mettre en cause la validité de celle-ci. »

➤ Sur les risques liés au PPRI

« La commission estime que les remarques dont il s'agit ne mettent pas en cause la qualité du dossier et ne sont pas de nature à entacher sa validité. »

➤ Sur le phasage des travaux

« Avis de la commission : que les travaux dans le lit mineur (piles,...) soient effectués en dehors des périodes de migration des grands migrateurs amphihalins. »

➤ Sur les remblais pour réaliser les rampes d'accès

« La commission estime que les remarques dont il s'agit ne mettent pas en cause la qualité du dossier et ne sont pas de nature à entacher sa validité »

➤ Sur le clapage des déblais

« Avis de la commission : que ce problème soit revu et le clapage fait dans d'autres zones » que celles de Saint Louis de Montferrand.

➤ Sur la faune et la flore

« La commission estime le dossier complet dans ce domaine »

V- 2 - B - Les réponses du maître d'ouvrage

Les deux recommandations faites par la commission d'enquête portant sur le phasage des travaux et sur le clapage des déblais sont prises en compte dans le projet (cf. IV).

S'agissant de la procédure « loi sur l'eau », le préfet est compétent pour statuer sur l'autorisation de travaux sollicitée. Au vu des résultats de l'enquête publique et après consultation, le préfet établira l'arrêté préfectoral valant autorisation.

VI - Nature et motifs des principales modifications apportées au projet au vu des résultats des enquêtes publiques

VI - 1 - Au vu des résultats de l'enquête publique Travaux

Trois modifications sont apportées au projet :

- réalisation d'un revêtement de chaussée anti-bruit
- mise en place des appareils de mesure de la qualité de l'air en concertation avec les associations,
- interdiction de la circulation des poids lourds supérieurs à 7,5t en transit sur le futur pont.

Ces modifications n'altèrent en rien, bien entendu, l'économie générale du projet. En effet, un matériau anti-bruit de revêtement de chaussée apporte une qualité de confort vis-à-vis des riverains pour un coût marginal. La mise en place des appareils de suivi de qualité d'air est une mesure à coût très modique, permettant de donner, en toute transparence, une parfaite information aux riverains sur l'état de la qualité de l'air. L'interdiction de circulation des poids lourds en transit a peu d'impact considérant que les déplacements sur l'ouvrage sont majoritairement de proximité et non de transit.

VI - 2 - Au vu des résultats de l'enquête publique au titre de la loi sur l'eau

Deux modifications des conditions de réalisation du projet sont apportées :

- limitation de août à décembre de la période de dragage / clapage
- exclusion de la zone de Saint Louis de Montferrand comme zone d'immersion des produits de dragage

Ces modifications des conditions de réalisation du projet n'altèrent en rien, bien entendu, l'économie générale du projet, du fait qu'elles sont marginales en terme de dépenses affectées à l'exécution de ces travaux.

VII - La justification de l'intérêt général de l'opération projetée

VII - 1 - Motifs et considérations justifiant le caractère d'intérêt général de l'opération

L'opération participe au développement de l'agglomération : Parce que les territoires d'avenir se développent de part et d'autre de la Garonne au Nord, cette opération inscrite au Schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise valant SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) appuiera cette dynamique et contribuera activement au rééquilibrage Est-Ouest de ce renouvellement urbain, en mettant en synergie ces territoires en restructuration ou en friche, et en leur apportant en quelque sorte une valeur de centralité.

L'opération favorise le développement économique : parce qu'elle rapprochera notamment les pôles d'habitat en devenir sur la rive droite de la Garonne aux pôles d'emplois du nord de l'agglomération.

L'opération améliore les conditions de déplacements urbains : Parce qu'il n'existe pas de franchissement urbain au nord de l'agglomération, cette opération, inscrite au Plan des Déplacements Urbains, (PDU) permettra rive droite le bouclage des boulevards, raccordera à niveau les quais par des carrefours à feux, diminuera les temps de parcours des usagers, majoritairement intra rocade (80%), et interdira les poids lourds en transit comme suggéré par la commission d'enquête, qui relève par ailleurs dans ses conclusions les difficultés de circulation, le déficit d'ouvrages de franchissement urbains, et de ce fait l'urgence à réaliser un ou plusieurs ouvrages.

L'opération connecte les grands réseaux de transport en commun : parce qu'elle offrira en site propre pour les transports en commun une liaison directe et performante entre les gares intermodales T.E.R/ Tram/Bus/ Cars interurbains de Cenon-Pont Rouge et Ravezies, tout en reliant les 3 lignes de tramway A, B, et C. Cette connexion est inscrite au SCOT, au Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) ainsi qu'au Schéma directeur d'amélioration de la desserte en transport en commun.

L'opération supprime au nord l'effet de coupure de la Garonne pour les cheminements doux et les personnes à mobilité réduite (PMR) : Parce qu'il n'existe pas de franchissement de la Garonne pour les piétons et les handicapés au nord du pont de pierre, l'opération reliera pour eux de façon agréable et confortable les quais rive droite et rive gauche, et facilitera l'accessibilité à la station de tramway de la ligne B. Les vélos disposeront d'une liaison nord entre les rives, d'accès et de confort sans aucune mesure avec la piste cyclable du pont d'Aquitaine. L'opération s'inscrit ainsi dans les actions du PDU.

L'opération maintient le potentiel du port de la lune : Parce que le SCOT prévoit, parmi ses objectifs, la réconciliation ville/ port en utilisant le site portuaire central comme élément de qualité de vie dans Bordeaux tant des Bordelais que des touristes, l'opération maintient l'accessibilité au centre ville pour le trafic maritime, fluvial et événementiel renforçant ainsi son attractivité tout en sauvegardant son identité culturelle et patrimoniale.

L'opération préserve l'environnement du site et le met en valeur : parce que sa conception a intégré dès l'origine les spécificités et les contraintes du lieu tant dans le domaine environnemental (hydrologie, courantologie, faune, flore, habitats naturels, bruit, qualité de l'air) que dans le domaine architectural (insertion dans le site). Sur ces points, la commission d'enquête a reconnu la qualité du projet, n'a émis aucune réserve sur le projet lui-même ni sur son impact, mais par contre a émis deux suggestions au titre de l'enquête publique Travaux qui ont été intégrées au projet (revêtement de chaussée anti-bruit, appareillage de mesure de la qualité de l'air) et deux recommandations au titre de l'enquête publique « loi sur l'eau » qui ont également été intégrées au projet dans la méthode de réalisation des travaux (période de dragage et lieu de clapage des déblais).

Par ailleurs le service départemental de l'Architecture et du Patrimoine de la Gironde a émis un avis favorable à l'insertion du projet dans le site dont la mise en valeur sera facilitée par l'aménagement de promontoires au niveau du tablier du pont et d'un belvédère au sommet d'un des pylônes accessible aux handicapés donnant une vue panoramique exceptionnelle sur le site emblématique du port de la lune.

L'opération est compatible avec la capacité financière de la Communauté urbaine de Bordeaux parce qu'elle bénéficie de subventions de l'Etat, de la Région et du Département, ce qui a facilité son inscription au Programme prévisionnel des investissements 2007-2011 de la Communauté urbaine de Bordeaux : la dépense est essentiellement répartie sur les années 2008 à 2011 à raison de 29 M€ TTC moyens annuels, ce qui représente 9% environ du montant annuel moyen des investissements du PPI 2007-2011 (322 M€ TTC), déduction non faite des subventions (51% du montant total hors taxes) et de la récupération de la TVA au titre du FCTVA.

VII - 2 - Les points forts du projet :

Les avantages apportés par ce projet sont pour l'essentiel :

- ouvrage permettant tous les modes de déplacements urbains favorisant les échanges, le fonctionnement et la qualité de vie des quartiers riverains,
- ouvrage résolument urbain dédié principalement aux déplacements de proximité, de capacité équivalente à celle des boulevards assurant la continuité nord entre les deux rives, dissuasif pour le transit et interdit aux poids lourds en transit,
- situé au droit de la rue Lucien Faure, permet de franchir le fleuve aujourd'hui infranchissable sur 5 Kms de fleuve entre le pont de Pierre et le pont d'Aquitaine,
- constitué de 2 x 2 voies situées dans la continuité des boulevards urbains, ménageant une réserve de capacité indispensable aux besoins futurs de déplacements générés par le développement urbain dans un contexte de transfert modal fort vers les transports en commun,
- diminution des temps et des longueurs de parcours pour une grande majorité des usagers dont l'origine ou la destination se situent à l'intérieur de la rocade,
- pistes cyclables et trottoirs confortables, agréables et éloignés de la circulation routière et raccordés aux aménagements piétons/2 roues existant sur les berges,
- trottoirs accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR)
- diminution du temps de parcours pour les 2 roues rendant plus accessibles les quartiers des deux rives,
- transport en commun en site propre, performant avec correspondance au droit des quais,
- préserve les navigations fluviale et maritime grâce à une large passe navigable de 110 m. Le tablier dégage un tirant d'air :
 - en position basse, supérieur à celui du pont de pierre, permettant la navigation fluviale (convoi Airbus, tourisme fluvial,...)
 - en position haute, équivalent au pont d'Aquitaine permettant l'accès au port de la lune des navires de croisière et des grands voiliers lors des manifestations,
- pas d'impact hydraulique des fondations de l'ouvrage dans le lit du fleuve,
- pas d'impact sur le milieu naturel en phase travaux en raison de l'adaptation des périodes de dragage des déblais des piles en dehors de la saison de passage des poissons migrateurs
- mise en valeur du site grâce aux aménagements de promontoires sur le fleuve de part et d'autre de l'ouvrage et d'un belvédère en tête de pylône accessible à un public accompagné offrant une vue exceptionnelle sur le port de la lune,
- investissement rentable et pleinement justifié pour la Communauté urbaine compte tenu d'un taux de rentabilité interne (TRI) de 8,6% très supérieur au taux minimal de 4 % admis par les services de l'Etat comme seuil de rentabilité de ce type d'infrastructure,
- projet qui bénéficie de participations financières significatives de l'Etat et des collectivités.

VII - 3 - Les points faibles du projet

Les inconvénients concernent essentiellement l'interruption de la circulation et les transports en commun sur le pont lors de manœuvres pour le passage programmé des grands navires (30 navires par an, valeur supérieure au nombre moyen d'escales constatées ces 10 dernières années).

Cette interruption représente seulement 1 % du temps sur l'année, 2,5% sur la saison des croisières.

Les dates et heures de passage des navires sont connues plusieurs mois à l'avance, permettant une bonne information des usagers de l'agglomération (80%), ce qui renforce le caractère urbain de l'ouvrage du fait de son effet dissuasif pour les usagers en transit. De plus ces fermetures de la circulation ne coïncident pas forcément avec les heures de pointe de trafic. Le jalonnement des itinéraires de substitution est prévu sur les principaux axes de circulation avec des indications très en amont de l'ouvrage.

Pour les transports en commun cette interruption de circulation se traduira par une augmentation des ruptures de charge et un allongement des temps de parcours similaire à la situation actuelle. Cet inconvénient pourra être atténué par la mise en place planifiable de navettes desservant les têtes de pont.

Pour les grands navires de longueur supérieure à 200 m, l'inconvénient réside essentiellement dans la réduction des fenêtres de manœuvre pour leur accès au port de la Lune. Cet inconvénient pourra être minimisé par une adaptation de leurs conditions d'arrivée.

VII - 4 - Le bilan points forts/points faibles

Compte tenu des enjeux d'agglomération que constituent le développement urbain des deux rives nord de la Garonne, le développement économique de la rive droite, le maintien du potentiel économique et touristique du port de la Lune et la création d'un axe majeur de déplacement tous modes entre les deux rives, notamment de la liaison entre gares intermodales importantes, ce projet de pont levant qui satisfait pleinement les objectifs correspondants constitue un maillon essentiel du développement d'agglomération.

Son rôle de trait d'union entre les deux rives atténuant l'effet de coupure, son caractère urbain et de proximité lui confèrent un intérêt local indispensable à la restructuration des quartiers.

Grâce à sa qualité architecturale, à son très faible impact sur son environnement (qualité de l'air, fleuve, bruit), il s'intègre parfaitement au site emblématique du port de la Lune et participe à sa mise en valeur.

Ses points faibles essentiellement générés par son ouverture entraînant une interruption de trafic pendant 1% du temps sur l'année et une adaptation des conditions d'approche des grands navires (longueur supérieure à 200m) sont sans commune mesure avec les avantages qu'il apporte localement et à l'ensemble de l'agglomération

De l'importance des points forts par rapport aux points faibles, il ressort que ce projet de pont levant présente un bilan favorable.

Au vu de ces éléments, l'opération projetée de pont levant au droit de la rue Lucien Faure présentée à l'enquête publique et assortie des modifications apportées au vu des enquêtes publiques peut manifestement être qualifiée d'intérêt général pour la Communauté urbaine de Bordeaux et pour l'agglomération.

Vu le code de l'environnement et notamment son article L.126-1,

Vu l'arrêté du Préfet de la Gironde en date du 08 Février 2007 prescrivant l'organisation d'enquêtes publiques conjointes,

Vu l'ordonnance de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Bordeaux en date du 26 Janvier 2007 désignant une commission d'enquête,

Vu les avis en date du 9 mai 2007 rendus par la commission d'enquête et notifiés au maître d'ouvrage le 9 mai 2007,

Vu

- d'une part, le mémoire en réponse aux conclusions et avis émis par la commission d'enquête, joint aux présentes
- d'autre part, le mémoire en réponse du maître d'ouvrage aux contre-propositions produites pendant l'enquête publique, joint aux présentes
- et enfin, le mémoire en réponse aux services gestionnaire de l'Etat et du pilotage de la Gironde, joint aux présentes.

Entendu le rapport, ci avant,

Considérant la mention de l'objet de l'opération, les principales modifications apportées au projet au vu des résultats des enquêtes publiques, et l'exposé des motifs et considérations justifiant son intérêt général tels que figurant au rapport ci avant ;

Considérant que les principales modifications apportées au projet au vu des résultats desdites enquêtes ne sont pas de nature à altérer l'économie générale du projet ;

Considérant que l'opération projetée de pont levant, telle que précisée par les réponses aux avis et conclusions de la commission d'enquête, devant être réalisée au droit de la rue Lucien Faure présente, notamment au vu de sa compatibilité avec les documents de planification et d'un bilan favorable, un intérêt général manifeste ;

Décide :

Article 1^{er} : il est satisfait à la réserve émise par la commission d'enquête :

- d'une part, en approuvant le projet de pont levant mis à l'enquête tel que précisé par les réponses aux avis et conclusions de la commission d'enquête sur les dossiers d'enquête Travaux et loi sur l'eau,
- d'autre part, en répondant aux avis et conclusions émis par la commission d'enquête dont le résultat est annexé à la présente délibération ;

Article 2 : l'opération projetée de pont levant devant être réalisée au droit de la rue Lucien Faure est déclarée d'intérêt général.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à la majorité.
Le groupe des élus Verts, Mme DIEZ et M. JAULT votent contre, Mme NABET et M. RESPAUD ne prennent pas part au vote

Fait et délibéré au siège de la Communauté Urbaine le 21 septembre 2007,

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

**REÇU EN PRÉFECTURE LE
27 SEPTEMBRE 2007**

**PUBLIÉ LE : 27 SEPTEMBRE
2007**

M. ALAIN DAVID