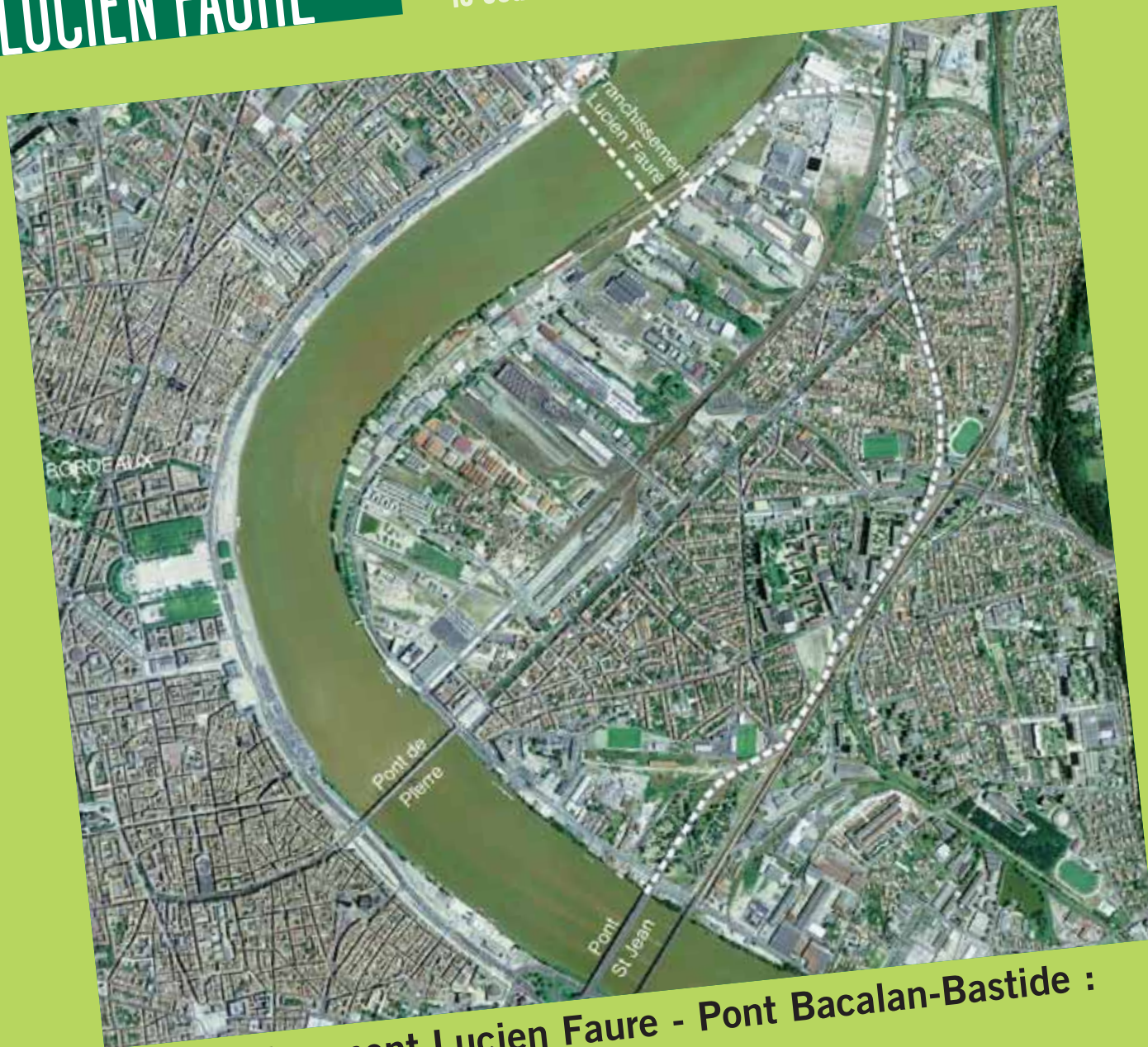


# DOSSIER FRANCHISSEMENT LUCIEN FAURE

## LE JOURNAL N°2

le Journal de la Communauté urbaine de Bordeaux



### ► Franchissement Lucien Faure - Pont Bacalan-Bastide : la concertation

Le Conseil de communauté de mars 2006, affirmant le caractère urbain du futur pont Lucien Faure, a redéfini les limites du projet et a décidé de prolonger la phase de concertation. Ouverte sur ce projet dès décembre 2000, cette concertation est désormais renforcée, comme en atteste ce dossier, pour toucher l'ensemble des habitants

de la Cub. Jusqu'à la fin du mois de juillet, chacun est donc invité à s'exprimer sur ce projet de franchissement sur les registres conservés à la Cub ainsi que dans les mairies de Bordeaux et Cenon. En parallèle, un dispositif d'information (décrit au dos de ce dossier) est mis en place pour permettre à chacun de

s'en faire une idée claire. Qu'est-ce qui a prévalu aux choix de la Cub ? Comment les priorités ont-elles été hiérarchisées et les décisions prises ? Où en sommes-nous aujourd'hui, pour quel calendrier à venir ? Ce dossier vise à répondre à l'ensemble de ces questions.

## > Pourquoi un nouveau franchissement ?

Avec 4 ponts sur la Garonne dont 2 à caractère autoroutier (pont d'Aquitaine et pont François Mitterrand) l'agglomération souffre d'un manque certain en matière de franchissements urbains. Ce constat, établi il y a de cela plus de 15 ans, est sur le point d'aboutir à la réalisation du franchissement Lucien Faure.

### Genèse d'un projet

- 1991 : vote d'un pont au droit du cours du Médoc ; la nécessité d'un nouveau franchissement dans cette zone s'impose à tous.
- 1996 : le Schéma directeur des déplacements urbains communautaires (SDDUC) met en avant le besoin de trois nouveaux franchissements, imaginés au droit du boulevard Jean-Jacques Bosc, en partie centrale, et au niveau de la rue Lucien Faure.
- 1997-98 : débats et concertation autour du franchissement central (Cours du Médoc ou Esplanade des Quinconces) : Bordeaux y renonce en 1998.
- 1999 : adoption du Plan des déplacements urbains 2000-2006, qui réaffirme la nécessité de nouveaux franchissements et donne la priorité au projet de franchissement au droit de la rue Lucien Faure.

- Janvier 2000 : signature d'un protocole d'accord Etat-Région-Conseil général-Cub qui lance en particulier les études du franchissement Lucien Faure.
- Décembre 2000 : ouverture de la phase de concertation réglementaire, portant sur les objectifs de ce franchissement.

Pour étayer le dossier, diverses études ont été menées :

- Etudes comparatives pont levant/tunnel sur le plan technique, économique, et d'insertion urbaine. Le Conseil de Cub décide de privilégier l'option pont levant dès 2000.
- Etudes de navigation sur la Garonne.
- Lancement de la procédure de consultation en mai 2003.
- Janvier 2006 : la commission d'appel d'offres retient la proposition de GTM.



Schéma de fonctions du franchissement Lucien Faure, un maillon des boulevards entre rives

- Mars 2006 : le Conseil de Cub décide de prolonger la concertation à fin juillet. La délibération votée :
  - précise les limites du projet du pont, avec carrefours à feux,
  - fixe le coût d'objectif à 120,6 millions d'euros,
  - complète le dossier technique versé à la concertation, notamment en intégrant la proposition GTM.
- Automne 2006 : le bilan de la concertation sera fait, puis la mise au point du projet sera engagée en tenant compte de ce bilan.

## > Des réponses à vos questions

### Quels objectifs pour ce franchissement urbain ?

Dès les études préalables (1999), les objectifs assignés à ce franchissement urbain sont clairement définis par la Cub :

- assurer la continuité de la ceinture des boulevards,
- relier les quartiers des 2 rives par un lien dédié au trafic urbain,

- compenser la perte de capacité de circulation sur le pont de Pierre suite à la mise en service du tramway,
- permettre, à terme, le bouclage du réseau de transports en commun en site propre.

Cette fonction urbaine s'avère indispensable pour le bon développement des quartiers indépendamment des autres franchissements.

### Pour quel rôle ?

Ce franchissement a un caractère résolument urbain. Tout comme le pont de Pierre, il est essentiel qu'il puisse :

- offrir une desserte de transports collectifs efficace à travers une voie spécifique en "site propre", (d'où l'appellation TCSP : Transports en commun en site propre) ;
- permettre, par des aménagements spécifiques pour les piétons et 2 roues, un franchissement confortable et adapté aux cheminements doux,

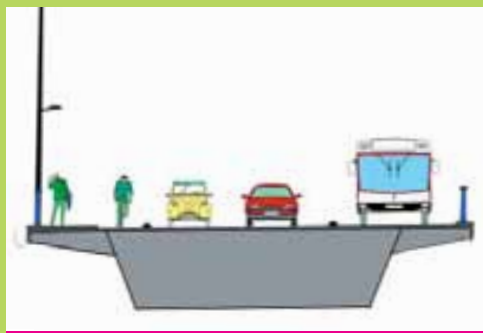
- garantir une bonne circulation entre les deux rives ce qui nécessite une capacité équivalente à celle des boulevards actuels.

Pour répondre à ces exigences, le profil type suivant s'est imposé proposant pour chaque sens de circulation :

- 2 voies de circulation aux véhicules (configuration du pont de Pierre avant le tramway),
- 1 voie réservée aux transports en commun,
- 1 piste cyclable,
- 1 trottoir.

### Un aspirateur à camions ?

Destiné aux déplacements de proximité, le pont Bacalan-Bastide permettra de répartir la circulation de manière équilibrée entre les deux rives. Il n'y a aucune raison pour que les poids lourds en transit empruntent un itinéraire plus long et plus compliqué, avec feux et carrefours. Le pont d'Aquitaine (voire plus tard le grand contournement) assure une continuité d'itinéraire plus fluide et plus fonctionnel.



Principe de répartition des usagers sur le pont, pour un sens de circulation.



Etude présentée par GTM.

## Pourquoi au droit de la rue Lucien Faure ?

- Pour assurer la continuité des boulevards, ce qui place ce franchissement comme un des maillons essentiels du plan des déplacements urbains sur le long terme et permet de protéger l'hyper-centre des trafics routiers.
- Pour créer un équilibre de franchissements urbains en amont et aval du pont de Pierre (avec, à terme la réalisation du franchissement Jean-Jacques Bosc). Le pont Bacalan-Bastide est situé à égale distance des ponts de Pierre et d'Aquitaine.
- Pour rapprocher des territoires en plein développement, rapprocher de nouveaux pôles d'habitat et d'emploi, (générateurs de déplacements), par un itinéraire TCSP direct et performant, connecté aux 3 lignes de tramway et reliant les futures gares TER de Cenon-Pont Rouge et Saint-Louis-Ravezies.

## Pourquoi un pont et pas un tunnel ?

Dès le départ, les deux options ont été envisagées. Celle du pont s'est cependant dégagée comme la plus convaincante pour plusieurs raisons :

- **Le caractère uniquement routier du tunnel** : il ne permet que très difficilement le passage des piétons, des cyclistes et des transports en site propre, il ne répond donc pas aux objectifs assignés à un franchissement urbain. A contrario, un pont, avec carrefours à feux à ses débouchés sur les quais, affirme le caractère urbain de ce franchissement, à l'instar des boulevards. Il aura un effet dissuasif pour les éventuels poids lourds qui imagineraient se servir de ce pont en itinéraire de transit : il est destiné à une desserte uniquement locale. Par ailleurs, un tunnel ne garantit pas plus l'accès des grands navires au centre-ville de Bordeaux.
- **Le prix** : pour un montant d'investissement environ 2 fois plus élevé que celui d'un

pont mobile, sans compter des frais de fonctionnement également bien supérieurs, le coût d'un tunnel, pour les mêmes usages, apparaît prohibitif.

- Coût d'un franchissement par un tunnel : 220 millions d'euros (valeur 2004) avec des incertitudes sur le coût de réalisation des travaux dans le fleuve.
  - Coût de fonctionnement courant d'un tunnel : 1,8 million d'euros par an.
- Coût d'un franchissement par un pont mobile : 120 millions d'euros (valeur 2004).
  - Coût de fonctionnement courant d'un pont mobile (hors provisions) : 0,5 million d'euros par an.
- **L'intégration dans la ville** : les accès au tunnel déboucheraient au milieu de la rue Lucien Faure rive gauche et au-delà de la voie ferrée, côté Bastide rive droite. Ils formeraient de larges saignées et constitueraient des coupures dans le tissu urbain.

## Pourquoi un pont levant ?

- Pour préserver l'avenir maritime de Bordeaux : ce type de pont ne compromet pas l'accessibilité au centre-ville dans le présent ou à l'avenir. Il permet à Bordeaux de préserver les trafics maritime, fluvial et événementiel, ce qui participe à son attractivité.
- Par égard pour le passé : Bordeaux port de négoce, c'est toute l'identité culturelle et patrimoniale de l'agglomération qu'il convient de sauvegarder. Un tel pont urbain ménageant une large passe navigable, préserve les développements futurs de ce port situé dans un cadre historique. Depuis plusieurs années, Bordeaux redécouvre son fleuve. La Cutty Sark en 1992, la venue de grands voiliers pour des événements ponctuels, le développement de salons nautiques et autres manifestations liées à la Garonne le montrent : la possibilité d'accostage en centre-ville représente un potentiel événementiel rare.

Couper la route aux navires reviendrait à renoncer à cette nouvelle vie pour notre fleuve, qui peut aussi être un nouveau souffle pour notre territoire. Toutes les agglomérations situées sur de grands estuaires se sont posé la même question. Toutes ont eu la même démarche : au Havre, à Tancarville, à Rouen, à Hambourg... chacune a fait le choix de ne pas compromettre l'accès des navires. Celui de préserver le Port de la Lune n'est donc pas motivé par la seule venue de quelques bateaux de croisière.

## Les manœuvres de levage du pont

L'accueil des grands navires est possible au travers d'une passe navigable de 110 m de large et d'un tirant d'air de 55 m, comme en attestent les essais menés avec le concours des pilotes de la Gironde.

Ces manœuvres de levage ne vont-elles pas perturber la circulation ? De façon très marginale uniquement. Le passage des navires fermera l'accès au pont durant 1 h 30 au maximum. Les escales, prévues plusieurs mois à l'avance, permettent une grande anticipation, notamment au niveau de l'information aux usagers et des éventuels itinéraires de déviation de la circulation s'ils s'avèrent nécessaires.

Précisons que la manœuvre d'un navire est prise en charge à partir du Verdon par les pilotes de la Gironde. Le levage du tablier se fait selon une technique simple et éprouvée (utilisée entre autres pour le pont de Recouvrance à Brest construit en 1955, celui de Martrou à Rochefort construit en 1967, celui du port de Hambourg construit en 1973, celui de Rouen en cours de construction et de nombreux ponts aux Etats-Unis), consistant en l'utilisation de contrepoids installés dans les pylônes pour réduire l'énergie nécessaire à la manœuvre et actionnés par un système de poulies, câbles et treuils.

## Le point sur le pont

En janvier dernier, la commission d'appel d'offres de la Cub a retenu la proposition de GTM, qui répond à toutes les exigences techniques, architecturales et économiques déclinées ci-dessus.

## Quelles caractéristiques ?

Le pont retenu mesure 427 m de longueur pour 27 m de largeur utile (dont 15 mètres que se partagent TCSP, piétons et 2 roues), ce qui permet un passage confortable pour tous les

modes de transports envisagés. La séparation des pistes cyclables et piétonnes de la circulation routière offre en outre un cheminement doux, agréable et sécurisé.

## Pour quel coût ?

La procédure conception-réalisation, engagée pour désigner les entreprises chargées de réaliser cet ouvrage, évite la séparation entre le concepteur (architecte et maître d'œuvre) et les entrepreneurs. Elle permet aussi d'éviter les éventuelles dérives de coûts lors du passage à la réalisation.

- Coût du projet : la délibération du 24 mars

2006 fixe le coût d'objectif à 120,6 millions d'euros (valeur janvier 2004), raccordements aux quais existants compris.

- Coût global d'exploitation : 1 million par an, soit 0,86 % de l'investissement (comprenant 0,1 million d'euros pour les manœuvres, 0,4 million d'euros pour d'entretien courant et 0,5 million d'euros de provision pour les interventions de gros entretien durant la vie de l'ouvrage).

## Les partenaires financiers

L'Etat, la Région et le Département contribueront à hauteur d'environ 40 % au coût du projet.



## > Calendrier prévisionnel du projet

- Fin juillet 2006 : clôture de la concertation sur les objectifs du franchissement.
- Automne 2006 :
  - bilan de cette concertation exposé en conseil de Cub,
  - signature du marché avec GTM après mise au point du projet,
  - lancement des procédures réglementaires avec études d'impact.
- 2<sup>ème</sup> trimestre 2007 : déroulement de l'enquête publique, durant laquelle le public peut de nouveau s'exprimer sur le projet et ses conséquences sur l'environnement au vu d'un dossier d'étude d'impact approfondi.
- Fin 2007 : déclaration de projet (confirmation de la décision de faire), qui doit exposer les motifs et considérations qui justifient de l'intérêt général du projet et, le cas échéant, les modifications apportées au vu des résultats de l'enquête publique.
- Été 2008 : début des travaux.
- 2011 : achèvement des travaux.

## > Concertation, mode d'emploi

### Quel dispositif ?

Afin d'assurer la meilleure diffusion de l'information sur les tenants et aboutissants de ce projet et outre ce dossier, distribué avec le journal dans toutes boîtes aux lettres Cub et dans certains lieux publics (mairies notamment), la Cub met en place :

- une exposition installée simultanément sur 3 lieux : Hôtel de Cub, Mairies de Cenon et Bordeaux,
- la mise en ligne de ce dossier ainsi que les éléments figurant dans le dossier de concertation sur le site de la Cub [www.lacub.fr](http://www.lacub.fr)
- la tenue de deux réunions publiques, prévues les 8 et 15 juin :
  - le 8 juin, à l'Hôtel de Cub, avec ateliers et débat public
  - le 15 juin, au Mégarama, rive droite  
(voir les détails sur le site Internet de la Cub).

### Une concertation, pour quoi faire ?

La concertation menée depuis 2000 a permis de recueillir un certain nombre d'observations. La Cub a d'ailleurs, d'ores et déjà, fait évoluer le projet :

- l'abandon des voies de raccordement au-delà des quais existants, qui s'inscriront désormais dans la recomposition urbaine des quartiers,

- l'aménagement des débouchés du pont avec des carrefours à feux, configuration dissuasive pour un éventuel transit de poids lourds,
- l'amélioration de l'offre de transports en commun par un nouvel itinéraire empruntant le pont et reliant aussi les 3 lignes de tramway et les 2 gares multimodales de Cenon-Pont Rouge et Saint-Louis-Ravezies,
- l'adaptation du projet aux résultats des essais de navigation.

### Comment participer ?

5 registres d'observation sont ouverts à tous du lundi au vendredi :

- à l'Hôtel de Cub (11<sup>ème</sup> étage, bureau 1112), esplanade Charles de Gaulle à Bordeaux, 8 h 30 - 17 h 30.
- à l'Hôtel de ville de Bordeaux, place Pey Berland, et dans les mairies de quartier de Bacalan et de La Bastide, 8 h 30 - 18 h 00.
- à l'Hôtel de ville de Cenon, 1, avenue Carnot, 9 h 00 - 12 h 30 et 13 h 30 - 17 h 00.

N'hésitez pas à venir vous exprimer.

L'ensemble de ces avis seront rassemblés et feront l'objet d'un bilan en conseil communautaire au terme de cette concertation.