

**Communauté urbaine de Bordeaux
Ville de Bordeaux**



Le pont levant Bacalan-Bastide, élément clef du projet urbain de l'agglomération bordelaise

**Résumé et synthèse des études remises au centre
du Patrimoine mondial**



a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Rapport d'étude

Janvier 2009

provisoire

étape

définitif

Hangar G2 Bassin à flot n°1
Tél. : 33 (0)5 56 99 86 33

quai Armand Lalande
Fax : 33 (0)5 56 99 89 22

BP 71 F-33041 Bordeaux Cedex
e-mail contact@aurba.org

Objet de l'étude

Etabli à la demande de Monsieur le Directeur du centre du Patrimoine Mondial, ce document forme la synthèse des études et des éléments ayant abouti à la proposition du pont levant Bacalan-Bastide, dans ses aspects techniques, urbanistiques et architecturaux. Il est assorti d'une bibliographie rappelant l'ensemble des études produites et transmises à l'UNESCO et à l'ICOMOS fin 2006.



Équipe projet

Ce document a été rédigé par :

- Jean-Baptiste Rigaudy, ingénieur architecte, directeur général adjoint de l'a-urba
- Emmanuel Mazet, ingénieur, chef de projet du pont Bacalan-Bastide à la direction des Grands Travaux de la Communauté urbaine de Bordeaux



Sommaire

0 | Introduction

1 | Les franchissements de la Garonne à Bordeaux et le développement du port, un débat historique et contradictoire

2 | Le projet urbain de Bordeaux et de son agglomération sur les deux rives du fleuve

3 | Le rôle clef du franchissement nord, entre lien urbain et maillon du plan des déplacements global

4 | Du franchissement nord au pont urbain levant Bacalan-Bastide, histoire d'un projet

5 | Conclusion : les impacts et les retombées du projet sur le bien

Annexes :

- le processus de concertation publique associé au projet
- Bibliographie des études remises au centre du Patrimoine mondial
- Note de synthèse thématique

Introduction



Construire un pont dans une ville, à fortiori dans une ville comme Bordeaux, dont la raison d'être est issue de son port et de sa rade, est un acte fondateur et réfléchi, tant sont nombreuses ses implications sur le développement de la ville, sur le paysage, sur la navigation et les fonctionnalités urbaines.

Le présent document, établi à la demande de monsieur le Directeur du Centre du patrimoine mondial, fait la synthèse des études et des arguments présentés aux experts de l'Unesco en décembre 2006, ayant conduit la communauté urbaine et la ville de Bordeaux à proposer le projet de pont levant dit « Bacalan-Bastide », dans un processus d'analyse des choix alternatifs et de concertation publique permanente depuis 1997.

Bordeaux, qui a vécu longtemps sans pont (le pont de pierre, qui demeure aujourd'hui le seul pont urbain, n'a été ouvert qu'en 1830) s'est d'abord développé sur sa rive gauche, jusqu'au milieu du XIXe siècle. Depuis les années 1960, la construction de trois ponts routiers a participé au désenclavement de la cité et précipité son développement en périphérie, mais n'a pas eu de réel effet sur le centre ville, lui-même affaibli par la dispersion urbaine.

Aujourd'hui, grâce au tramway, au plan de mobilité associé et à la reconquête du centre historique, une nouvelle dynamique de projet se fait jour au centre d'agglomération, concrétisant une nouvelle étape du développement de la cité. Le rapport de la ville à son fleuve, avec le réaménagement des berges de la Garonne et le transfert des activités portuaires, joue un rôle clef dans cette nouvelle étape de développement. L'inscription du centre historique de Bordeaux et de la rade portuaire au patrimoine mondial de l'humanité consacre et accompagne cette nouvelle dynamique, qui doit se faire en continuité avec le modèle de développement si particulier à cette ville, qui a su préserver la cohérence et l'unité entre la trame des grands tracés issus du XVIIIe et l'urbanisme contemporain.

Pour accompagner cette dynamique de développement, un projet ambitieux est à l'œuvre aujourd'hui, celui de fonder une véritable centralité métropolitaine autour du cœur historique, en exploitant l'important gisement foncier existant de part et d'autre du fleuve, mais aussi en partageant l'espace public et en réduisant la circulation dans le centre.

Le futur pont levant Bacalan-Bastide constitue une clef essentielle de ce projet de développement, tout en permettant de préserver l'avenir du port de la lune et l'accès des grands navires au cœur de la cité, qui sont à l'origine de l'essor de la ville.

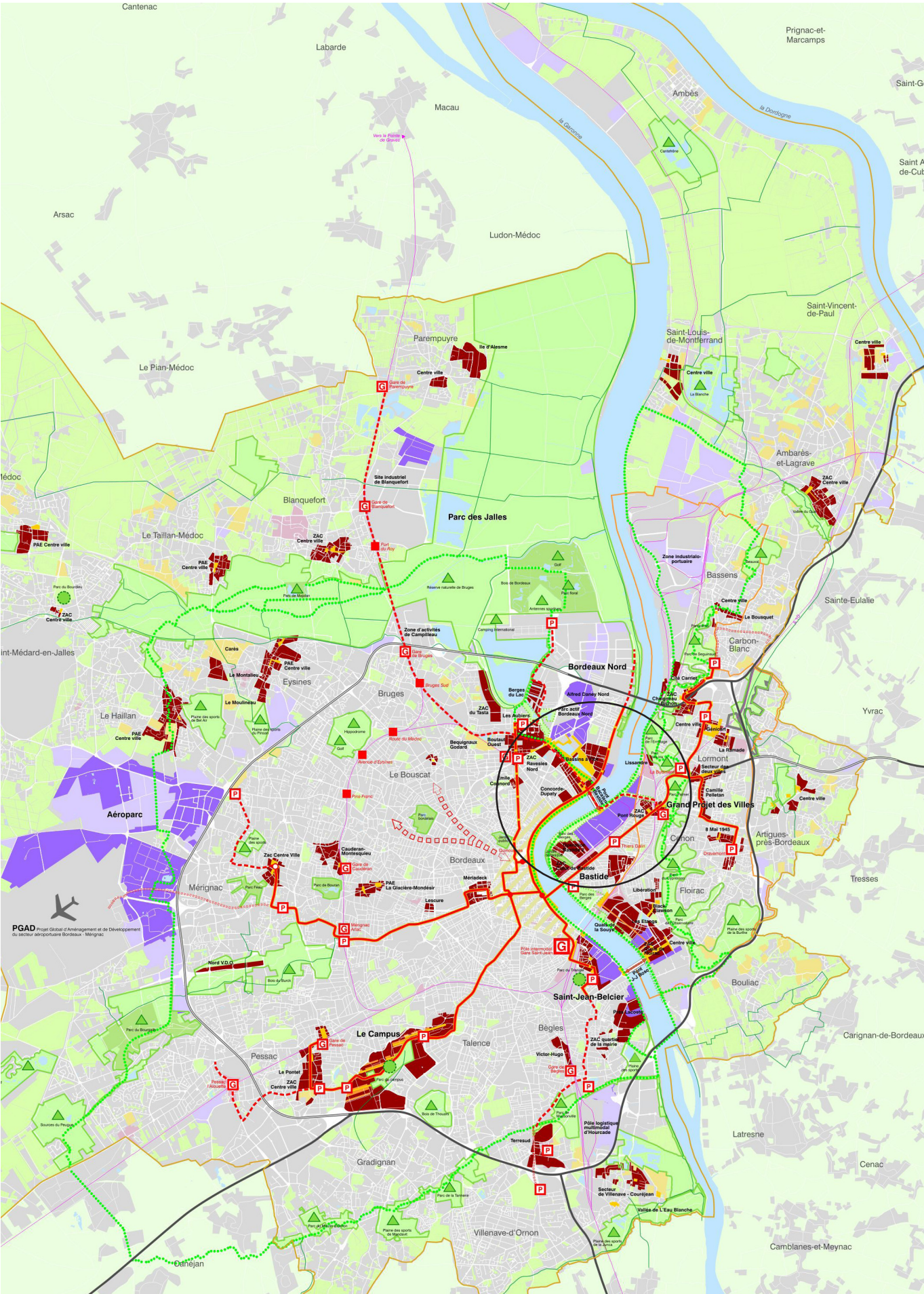
Tel est le fil argumentaire du présent document, qui présente l'historique des choix et des solutions comparatives ayant abouti au projet de pont levant Bacalan-Bastide tel qu'il est proposé dans sa forme actuelle. On y distingue quatre parties :

- partie 1 : les franchissements de la Garonne à Bordeaux et le développement du port, un débat historique et contradictoire.
- partie 2 : le projet urbain de Bordeaux et de son agglomération sur les deux rives du fleuve.
- partie 3 : le rôle clef du franchissement nord, entre lien urbain et maillon du plan des déplacements global.
- partie 4 : du franchissement nord au pont Bacalan-Bastide, histoire d'un projet.

En fin du document sont rappelés les impacts et les retombées attendues du projet, ainsi que le détail de la procédure de concertation publique permanente conduite par la CUB et la Ville de Bordeaux autour de ce projet dès 1999.



Projets communautaires 2005 - 2015





1 | Les franchissements de la Garonne à Bordeaux et le développement du port, un débat historique et contradictoire.

Le port et la ville de Bordeaux vus du faubourg des Chartrons



Dessin à la plume d'Herman van der Hem, XVII^e siècle

Le port vu de Paludate



Dessin à la plume d'Herman van der Hem, XVII^e siècle

1 | Les franchissements de la Garonne à Bordeaux et le développement du port, un débat historique et contradictoire

La question de réaliser un ouvrage de franchissement du fleuve à Bordeaux, apparaît dans le débat urbain dès le XVI^e siècle. Cette question fut longtemps marquée par la priorité donnée à la navigation et à l'activité portuaire, essence de l'activité urbaine jusqu'au XIX^e siècle.

En effet, la rade portuaire de Bordeaux, le « port de la Lune » est à la genèse du développement de la ville, élément constitutif de son identité et de sa forme urbaine d'origine, celle d'une « ville-port ». L'histoire de Bordeaux s'amorce dès l'époque gallo-romaine autour de ce particularisme géographique du port naturel à partir duquel la cité s'est développée.

Les prémices du débat et les premiers projets imaginés au cours des XVI^e et XVII^e siècles posent déjà la question d'une relation terrestre franchissant le fleuve, que l'on appelait alors « la mer », depuis la France vers Bordeaux et l'Espagne. Tous ces projets se heurtent à l'activité du port de la lune d'une part, et aux difficultés techniques liées aux variations du régime fluvio-maritime d'autre part. On ne peut qu'imaginer construire des ponts mobiles ou bien envisager de ne construire des ponts que bien en amont de Bordeaux, là où les marées et les jusants sont moins violents.

C'est la raison pour laquelle le développement de la cité se poursuit quasi exclusivement sur la rive gauche, Bordeaux restant, jusqu'au XIX^e siècle, la ville « sans pont », construite sur une seule rive.

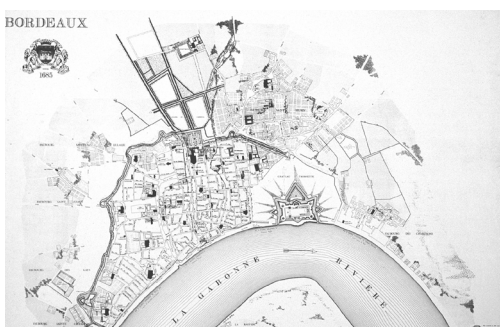
Plans historiques de Bordeaux avant la réalisation du pont de Pierre



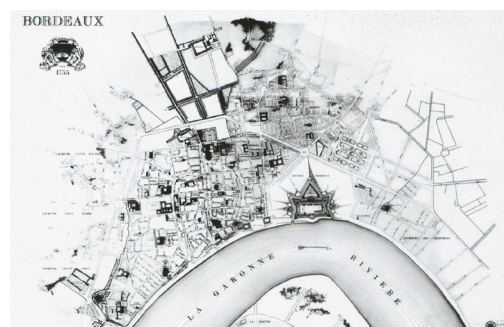
1220



1450



1685



1755

1 | Les franchissements de la Garonne à Bordeaux et le développement du port, un débat historique et contradictoire

Cette situation est rompue par la construction du pont de pierre, décidée par l'empereur Napoléon 1er en 1807, officiellement pour ouvrir la route des armées terrestres vers l'Espagne. Une décision de l'Etat centralisé qui donne une limite au port et amorce le développement de la rive droite, malgré les réticences d'une partie des notables bordelais qui y voyaient un obstacle au fonctionnement du port et à son développement au sud de la ville. Inauguré en 1821, ce pont à péage modifie, de fait, profondément la géographie des échanges et des activités dans la ville.

Il redistribue les activités portuaires tout d'abord, reléguant le sud au trafic fluvial léger et le nord au trafic maritime à plus gros tonnage, dont l'expansion se trouve vite contrainte par les limites nouvelles fixées au domaine portuaire maritime.

Ainsi, de nouvelles activités portuaires se développent sur la rive droite (Quai de Queyries) et bien sûr, sur les bassins à flots, qui permettent d'allonger le linéaire de quai pour les gros tonnages et de créer de nouveaux entrepôts. Avec un certain retard, l'urbanisation de la rive droite va également s'amorcer dès la levée du péage sur le pont de pierre, 40 ans après son inauguration, vers 1860.

Plan général du projet d'un pont à établir sur la Garonne devant Bordeaux proposé par l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de la Gironde, Didier, 6 avril 1809.

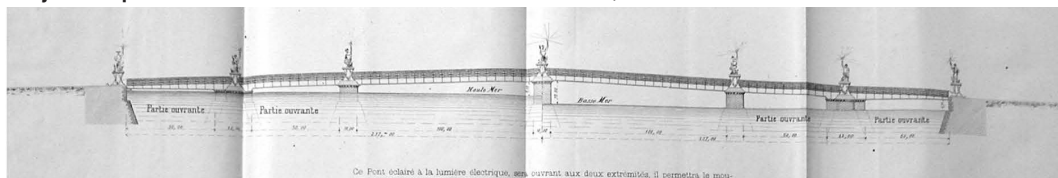


1 | Les franchissements de la Garonne à Bordeaux et le développement du port, un débat historique et contradictoire

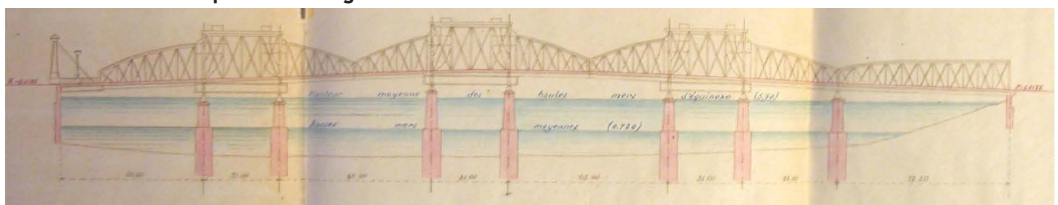
Ce double processus, celui du développement des activités portuaires et artisanales sur la rive droite, et celui de son urbanisation, vont dès lors très vite relancer dans la deuxième moitié du XIXe siècle le débat sur des franchissements fluviaux supplémentaires liés à l'accroissement des échanges de biens et de personnes entre la rive gauche urbanisée et la rive droite en voie de l'être.

Pour autant, les multiples projets de franchissement qui ont vu le jour entre 1850 et 1930 se sont faits relativement indépendamment de la réflexion sur l'extension urbaine. De nombreux projets de franchissement de la Garonne voient en effet le jour durant cette période, mais sont abandonnés faute de financement, de crédibilité technique ou de consensus sur leur utilité. La constante de tous ces projets est qu'ils cherchent à rendre compatible le trafic des grands bateaux avec le franchissement du fleuve en aval du pont de pierre. C'est le cas des premiers projets de tunnel (à la place du pont de Pierre), des projets de pont à travée mobile au centre et au nord (Quinconces, cours du Médoc), et bien sûr du pont transbordeur qui connut le début d'une construction à la fin du XIXe siècle. Seule est réellement construite à cette époque la passerelle ferroviaire en amont du pont de pierre, qui n'a pas d'impact urbain direct, sauf à mettre en relation Bordeaux avec l'ancienne gare de la Benauge.

Projet d'un pont à établir en face le cours du Médoc à Bordeaux, 1891



Pont à travée mobile pour relier la gare Saint-Louis à la Bastide



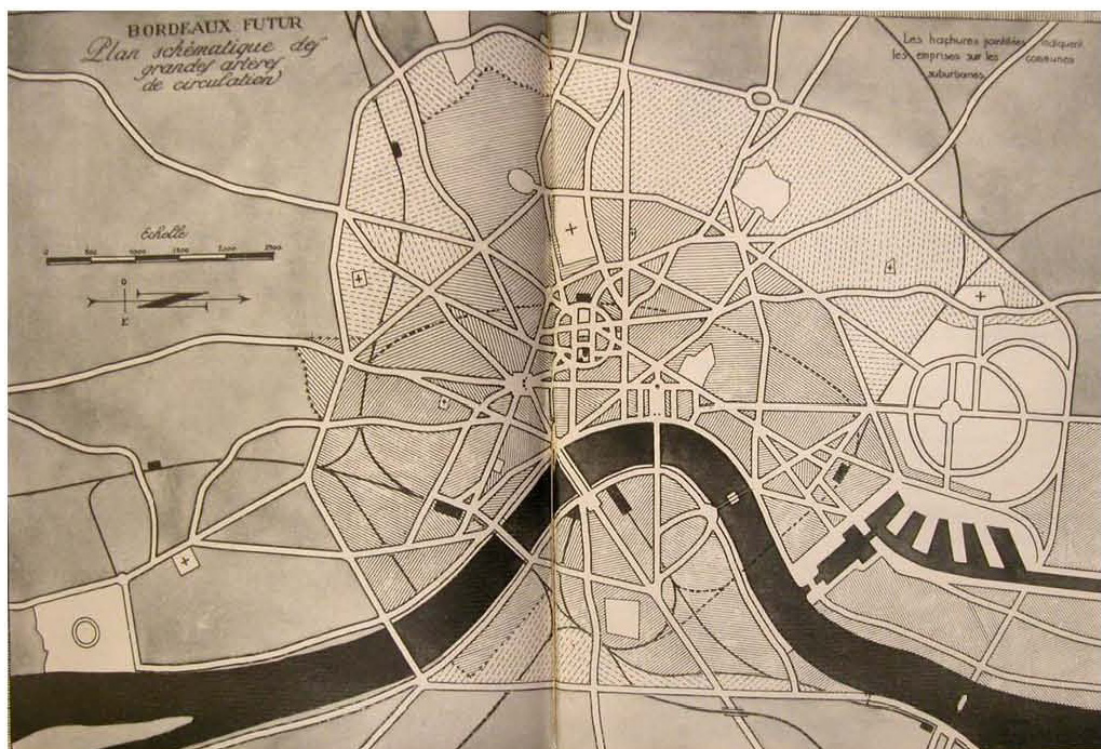
Pont transbordeur jamais achevé - Hangars pour les compagnies de grande navigation (Alfred-Duprat, 1929)



1 | Les franchissements de la Garonne à Bordeaux et le développement du port, un débat historique et contradictoire

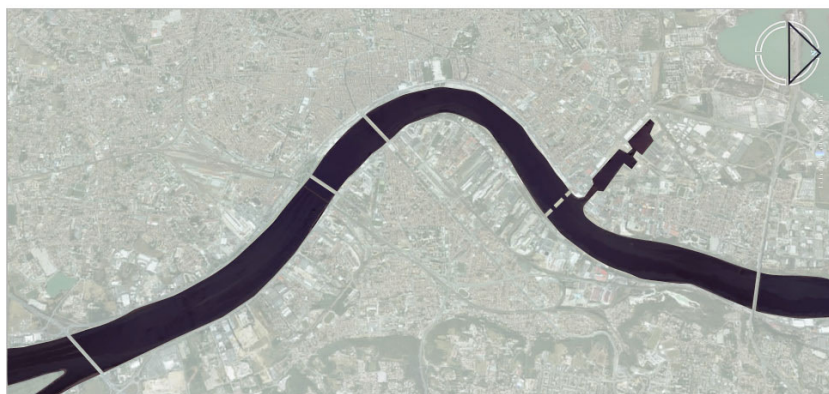
Même si le tracé des boulevards rive gauche, amorcé en 1850, donne une structure à l'extension de Bordeaux, et pose de fait par son tracé la question du bouclage des boulevards sur la rive droite, et donc du franchissement du fleuve par ces mêmes boulevards, ce n'est qu'en 1929 que semble naître l'amorce d'un plan d'ensemble associant la rive droite et la rive gauche dans une logique globale (plan Alfred-Duprat).

On est alors à l'apogée du trafic portuaire, et la nécessité de renforcer les liens entre la rive droite et la rive gauche se fait pressante puisque ce plan ne propose pas moins de quatre ponts et d'un franchissement ferroviaire au droit de l'actuel pont Bacalan-Bastide. Première vision moderne et globale d'une ville amenée à se développer sur deux rives, ce plan annonce les prémices de ce qui est l'un des grands éléments du projet urbain aujourd'hui, la question du bouclage des boulevards au-delà du fleuve et de l'urbanisation de la plaine rive droite.



Bordeaux futur, plan schématique des grandes artères de circulation
(Alfred Duprat, 1929))

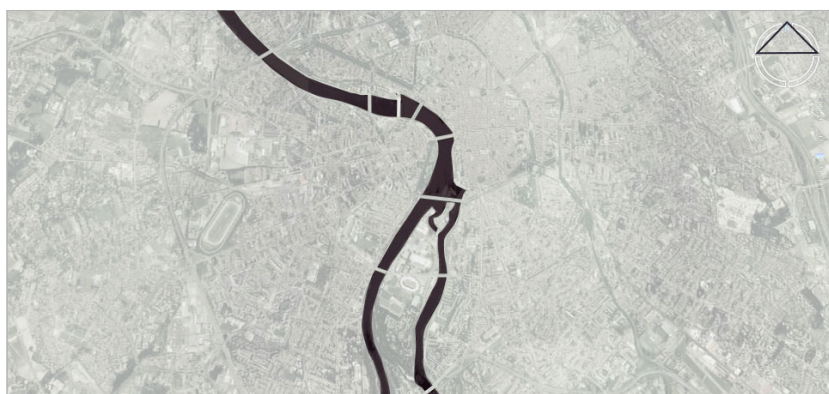
Distances entre ouvrages de franchissement - Plans des villes de Bordeaux, Paris, Toulouse, Lyon, à la même échelle



Bordeaux



Paris



Toulouse



Lyon

Mais ces propositions ne donneront pas lieu à des réalisations concrètes, puisque, outre la deuxième guerre mondiale qui pèse sur l'essor de la cité, la vision du plan Duprat, celle d'une ville qui multiplie ses ponts urbains, se heurte à deux phénomènes nouveaux qui vont caractériser le développement de Bordeaux après guerre : celui de l'essor de l'automobile d'une part, et celui du déploiement des activités portuaires selon une logique de plus en plus dissociée de l'activité urbaine.

Ainsi, 3 ponts routiers sont construits en trente ans, de 1965 à 1995 : le pont St-Jean, le pont d'Aquitaine, le pont François Mitterrand. Destinés à gérer les flux de circulation, leur implantation urbaine est peu structurante sur le développement de la cité si ce n'est en périphérie où ils donnent une nouvelle accessibilité à l'arrière pays bordelais dont ils vont contribuer pour une large part à l'urbanisation. Mais, paradoxalement, cet essor de l'urbanisation périphérique ne rendra que plus saillant le déficit en franchissements urbains centraux, car il participe à l'affaiblissement progressif du cœur de la cité et à son enclavement, alors même que le port lui-même va subir dans la deuxième moitié du XIXe siècle une profonde réorganisation de son activité, puis un déclin stabilisé aujourd'hui.



2 | Le projet urbain de Bordeaux et de son agglomération sur les deux rives du fleuve

2 | Le projet urbain de Bordeaux et de son agglomération sur les deux rives du fleuve

Deux éléments majeurs sont à la source du projet urbain de Bordeaux tel que nous le connaissons aujourd'hui : le premier est la décision du port autonome, en 1990, de transférer l'essentiel des activités portuaires (hors accueil des navires de croisière) sur le port de Bassens, au nord de l'agglomération, libérant ainsi les espaces portuaires centraux ; le second est l'expression d'une volonté politique, émise en 1996 par le Président de la CUB et le maire de Bordeaux, celle de rompre avec un mode de développement favorisant l'urbanisation périphérique, en donnant une attractivité nouvelle au centre de l'agglomération de manière à arrêter l'évasion urbaine qui a caractérisé le développement de la métropole jusqu'aux années 2000.



Vue du quai verticale des Chartrons, photographie ancienne (APAB)



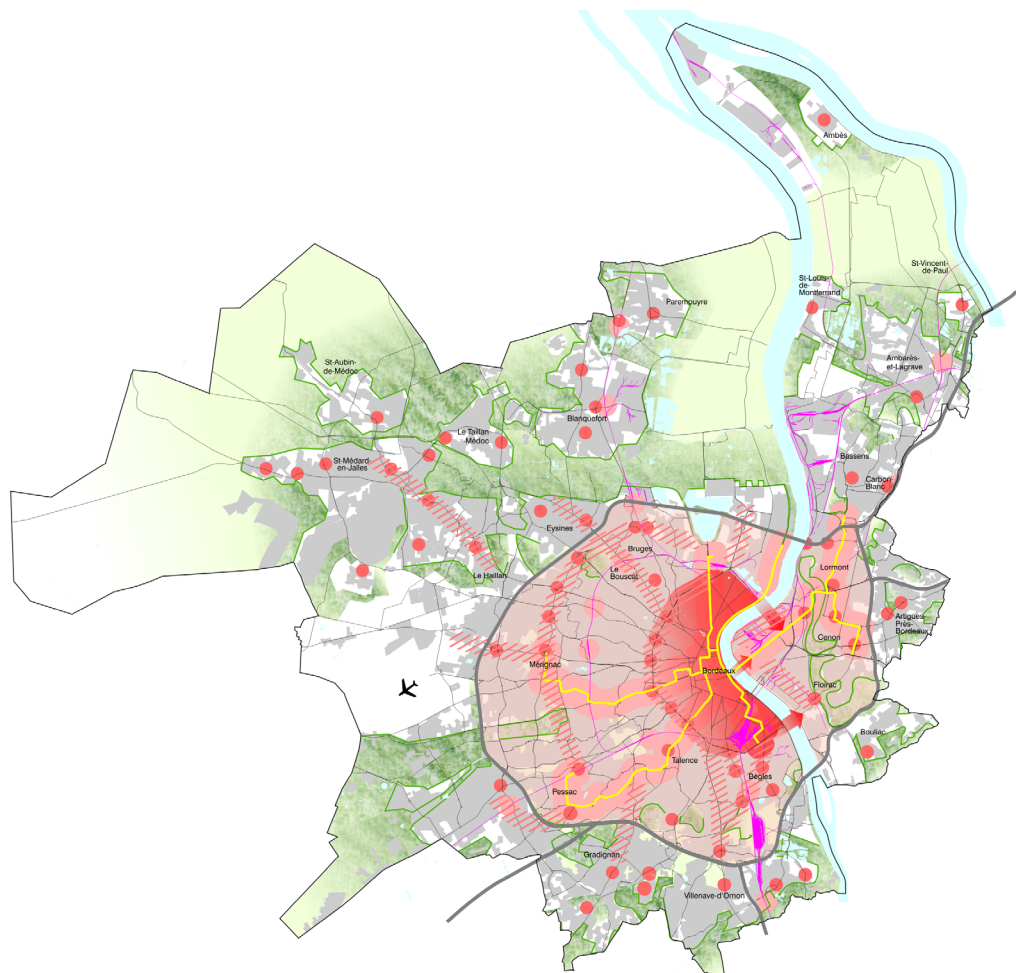
Vue actuelle du quai des Chartrons

2 | Le projet urbain de Bordeaux et de son agglomération sur les deux rives du fleuve

C'est tout le sens des actions mises en œuvre depuis 10 ans qui sont construites sur une volonté de cohérence autour de trois thèmes complémentaires : la reconquête du cœur d'agglomération, le tramway et le plan de mobilité associé et l'aménagement des rives du fleuve.



Une ville de proximité



- Ossature prioritaire pour encadrer l'évolution urbaine
- autour des centres et pôles de transport
 - en intra-rocade
 - à créer ou organiser en accompagnement du maillage structurant interquartiers
 - Réseau tramway 1ère et 2ème phase
 - Secteurs déjà urbanisés
 - Extension périphérique maîtrisée



Traitement : a'urba, Mars 2003
PLU MCO : 03/03/03 (en version provisoire)



2 | Le projet urbain de Bordeaux et de son agglomération

La reconquête du cœur d'agglomération et la densification du site central

Donner une priorité à la réhabilitation et la densification de ce qui constitue aujourd'hui le cœur de l'agglomération, c'est-à-dire les deux rives situées de part et d'autre du port de la Lune constitue l'objectif premier des politiques et stratégies publiques inscrites dans les documents directeurs de l'agglomération (SCOT, PLU).

Ceci passe par une double intention :

- d'abord, redonner une attractivité et un confort de vie contemporain aux quartiers d'habitat ancien du cœur d'agglomération dont l'essentiel est constitué par la ville de pierre, entre Garonne et boulevards, qui recouvre, du moins sur la rive gauche, le périmètre du bien classé au titre du patrimoine mondial ; ces quartiers, construits pour la plupart au XIXe siècle à l'exception du secteur sauvegardé, se caractérisent à la fois par leur homogénéité et par une continuité de leur paysage urbain qui a su intégrer dans des typologies très voisines les maisons ouvrières du XIXe siècle (les fameuses échoppes), mais aussi les maisons et immeubles de rapport du XVIIIe siècle jusqu'à Hausmann, puis l'art nouveau et l'art déco début XXe siècle. L'ensemble de ces secteurs, assez bien conservés, ayant échappé aux guerres et à des règlements trop spéculatifs, se caractérise par un parc de logements qui, trop souvent, est inconfortable, vétuste, mal adapté aux modes de vie contemporains. C'est pourquoi la philosophie du projet urbain dans les quartiers constitués est de faire en sorte que le confort, la qualité des logements les rendent tous aussi attractifs que le niveau des services et des équipements publics de proximité. C'est tout le sens des actions mises en œuvre depuis dix ans qui touchent à la fois à l'espace public et au parc bâti, qui fait l'objet d'une analyse à la parcelle pour déterminer les conditions de son évolution et de ses possibilités d'optimisation de l'espace en respectant la logique de continuité qui a présidé à sa constitution.

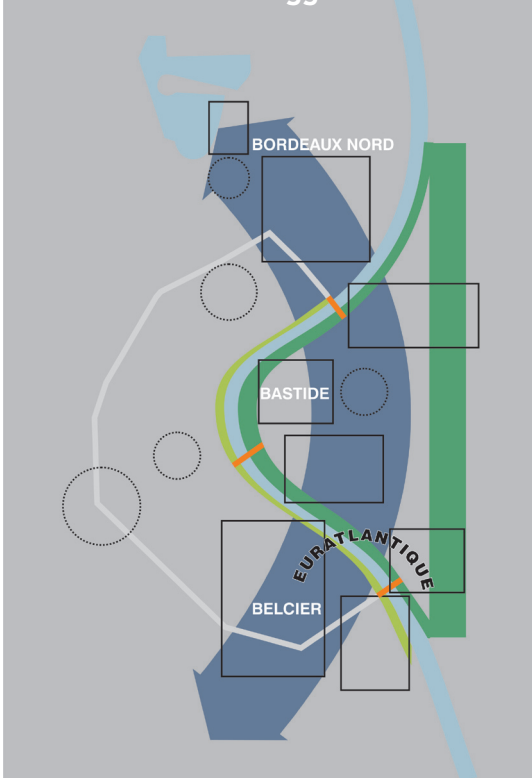


2 | Le projet urbain de Bordeaux et de son agglomération sur les deux rives du fleuve

- Ensuite, poursuivre la trame urbaine du site central en construisant de nouveaux quartiers d'habitat, d'activités et de services dans les importantes emprises disponibles ou en voie de l'être de part et d'autre de la Garonne. Il s'agit donc à la fois de redonner vie aux quartiers centraux qui avaient subi, les dernières décennies, une perte d'attractivité, mais également d'inventer une ville contemporaine dans la continuité de la ville existante, avec la Garonne comme axe fédérateur. Les premiers résultats sont là puisque Bordeaux, en 8 ans, a déjà gagné plus de 17 000 habitants. Il s'agit aujourd'hui de continuer le processus engagé depuis les années 2000 avec la Zac des Chartrons, la Zac Cœur de Bastide et l'Hôpital des Enfants en poursuivant, sur une échelle plus large, l'aménagement à peine amorcé de très importantes emprises disponibles aux bassins à flot, sur la rive droite et autour de la gare, enserrant les quartiers anciens dans un nouveau processus de développement urbain. C'est le projet des « 3B » (Bassins à flot, Bastide, St-Jean Belcier) qui tire parti de cette singularité unique à Bordeaux, celle de disposer de vastes territoires propices à la construction de nouveaux quartiers à proximité immédiate du centre ville. Celui-ci, fondé sur la conception de nouveaux quartiers contemporains parfaitement intégrés, économes en énergie, offrant toute sa place à la nature, se déploiera le long du fleuve, au nord, rive droite et au sud. Il est certain que les nouveaux franchissements envisagés au nord et au sud du cœur d'agglomération vont constituer l'armature centrale de ce dispositif et jouer à cet égard un rôle majeur pour relier ces nouveaux territoires de projet à la ville existante.



Projets urbains 2010 - 2015
Bordeaux : centre d'agglomération



2 | Le projet urbain de Bordeaux et de son agglomération sur les deux rives du fleuve

Le projet de tramway et le plan de mobilité associé

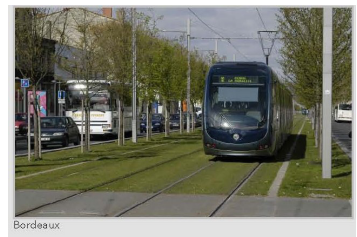
Une des spécificités du modèle de développement durable mis en œuvre à Bordeaux est celle de l'étroite complémentarité entre le plan de déplacements et le projet urbain : en faisant du projet de transport l'instrument d'une nouvelle armature de croissance urbaine, c'est bien plus qu'une nouvelle offre de mobilité que le tramway de la communauté urbaine apporte à ses habitants. Celui-ci permet en effet d'offrir de nouvelles perspectives de développement à la ville tout en modifiant les pratiques de déplacement des citoyens. Ainsi, l'expérience des dernières années et les politiques de densification urbaine autour des corridors du tramway ont montré la capacité de ce système de transport à rénover en profondeur l'image et l'attractivité de la ville centre, par une politique très volontariste de reconquête de l'espace public mais aussi parce qu'il a permis d'imposer des politiques d'apaisement et de réduction du trafic automobile. Aujourd'hui, c'est près de 20 % du volume de circulation automobile qui a été réduit dans l'hypercentre depuis la mise en service du tramway, l'objectif étant désormais d'étendre cette zone de réduction de trafic à l'intérieur des boulevards, en créant une boucle de circulation permettant de gérer la distribution interquartiers au niveau des boulevards rive gauche mais aussi rive droite, grâce à la création des deux nouveaux ponts urbains au nord et au sud, dans la continuité des boulevards. Ainsi, c'est l'ensemble du périmètre inscrit à l'inventaire qui ferait l'objet d'un apaisement du trafic automobile, à condition, bien sûr, de réaliser de nouveaux franchissements au nord et sud du cœur d'agglomération, en y accueillant également un système de type tramway pour compléter le maillage en transport en commun entre la rive droite et la rive gauche.



Lormont



Talence



Bordeaux



Lormont



Gare de Pessac



Gare Saint-Jean - Bordeaux

2 | Le projet urbain de Bordeaux et de son agglomération sur les deux rives du fleuve

En complémentarité avec le tramway, la politique de promotion des déplacements doux et des modes non motorisés (vélo, marche à pied, glisse urbaine) représente un enjeu très important de la politique de transport, mais également du renouveau de l'espace public. En affectant systématiquement 50 % de l'espace à des modes de déplacements autres que l'automobile sur tout le réseau de voirie, c'est un autre partage de l'espace, mais aussi des modes de déplacements, qui se dessine. Ainsi, l'usage du vélo est en constante augmentation dans le centre de l'agglomération, et la perspective prochaine de la mise à disposition d'un système de vélos en libre service devrait accompagner cette évolution. Or, le franchissement du fleuve est un obstacle important, aujourd'hui, à l'usage du vélo et de la marche sur les déplacements entre la rive droite et la rive gauche. Des systèmes de navette fluviale ont été testés, mais n'ont pas donné de résultats convaincants en terme de fréquentation, car les problèmes d'appontement et de fréquence réduisaient la facilité et le confort d'usage du système. Le pont de Pierre, seul lien entre les deux rives pour les déplacements piétonniers et cyclables, demande, pour être utilisé, à traverser l'hypercentre, et n'est donc que peu adapté aux échanges inter rives entre les quartiers périphériques.

2 | Le projet urbain de Bordeaux et de son agglomération sur les deux rives du fleuve

L'aménagement des rives, pour retrouver le lien entre la ville et le fleuve.

Le transfert des activités portuaires au nord de l'agglomération offre enfin l'opportunité d'une nouvelle relation entre la ville et le fleuve. En effet, depuis la création du port autonome en 1924, l'espace portuaire, bien que situé au centre de l'agglomération était physiquement coupé de la ville, et la libération des emprises portuaires à partir des années 1990 a permis aux habitants de l'agglomération de se réapproprier les rives du fleuve. A cette fin, un réaménagement ambitieux et global d'une grande promenade urbaine sur l'ensemble des quais rive gauche a été engagé, sur un linéaire de 4,5 km. Pratiquement achevé, cet aménagement a modifié en profondeur la perception et l'usage de la rive du fleuve par les habitants, en y créant une promenade continue et variée et en permettant de révéler le paysage magnifique du front de Garonne. Loin d'être considéré comme une pièce unique, ce projet demande aujourd'hui à se prolonger au sud, le long de la future opération Euratlantique, mais aussi au nord et sur la rive droite, les berges du fleuve devenant le support de la nouvelle centralité d'agglomération. Une première amorce de promenade-parc a été également réalisée sur la rive droite, et a suscité, dès son ouverture un grand succès en terme de fréquentation et d'usage. L'objectif, inscrit au PLU d'agglomération, est de prolonger cet aménagement au nord et au sud, créant, en contrepoint de la rive gauche, un parc linéaire permettant de découvrir le front de fleuve depuis la rive droite mais aussi de le mettre en lien avec le futur parc des coteaux. A terme, c'est donc l'ensemble du domaine fluvial et du port historique qui constituerait les axes de composition de la nouvelle centralité de Bordeaux, en lui donnant une nouvelle échelle et retrouvant ainsi la genèse de la cité, née de son fleuve.



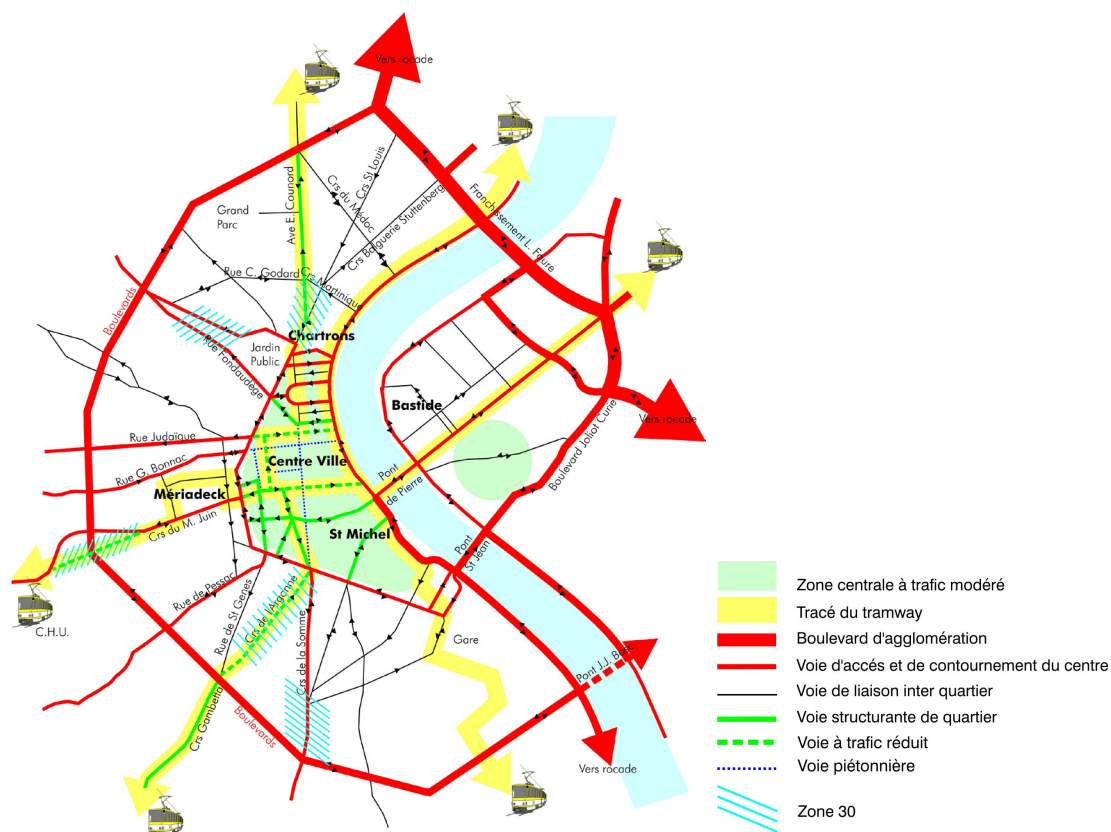


3 | Le rôle clef du franchissement nord, entre lien urbain et maillon du plan des déplacements global

3 | Le rôle clef du franchissement nord, entre lien urbain et maillon du plan des déplacements global

Face à ces nouveaux enjeux, qui conditionnent à la fois la politique de transport et le développement de la ville, la question des franchissements du fleuve demandait à être réabordée dans ce nouveau contexte. C'est pourquoi, en 1995, la communauté urbaine a souhaité lancer une réflexion globale associant la question des déplacements, celle du transport collectif et celle des franchissements de la Garonne. Cette démarche, nommée Schéma directeur des déplacements urbains communautaires, a encadré les choix techniques sur la base des objectifs suivants, ayant fait l'objet d'une validation politique :

- réaliser un tramway en étoile desservant le cœur de l'hypercentre avec 3 lignes en correspondance 2 à 2, dont les tracés empruntent des axes routiers importants et qui vont donc « chasser » du centre ville, la voiture en transit ;
- boucler les boulevards en rive droite pour créer un contournement urbain délimitant l'hypercentre, se substituant aux quais rive gauche se trouvant ainsi « délestés » de cette circulation d'évitement ;
- mettre à double sens les cours pour faciliter les déplacements de proximité et assurer une distribution pour les habitants et les commerces du cœur de ville ;
- supprimer les traversées trop lisibles pour dissuader les circulations automobiles de transit ;
- réduire le trafic sur les quais rive gauche pour redonner l'accès au fleuve, à ses berges, en cohérence avec le grand projet d'aménagement des quais engagé entre le pont St-Jean et la rue Lucien Faure.



Extrait du PDU - Mai 2000

3 | Le rôle clef du franchissement nord, entre lien urbain et maillon du plan des déplacements global

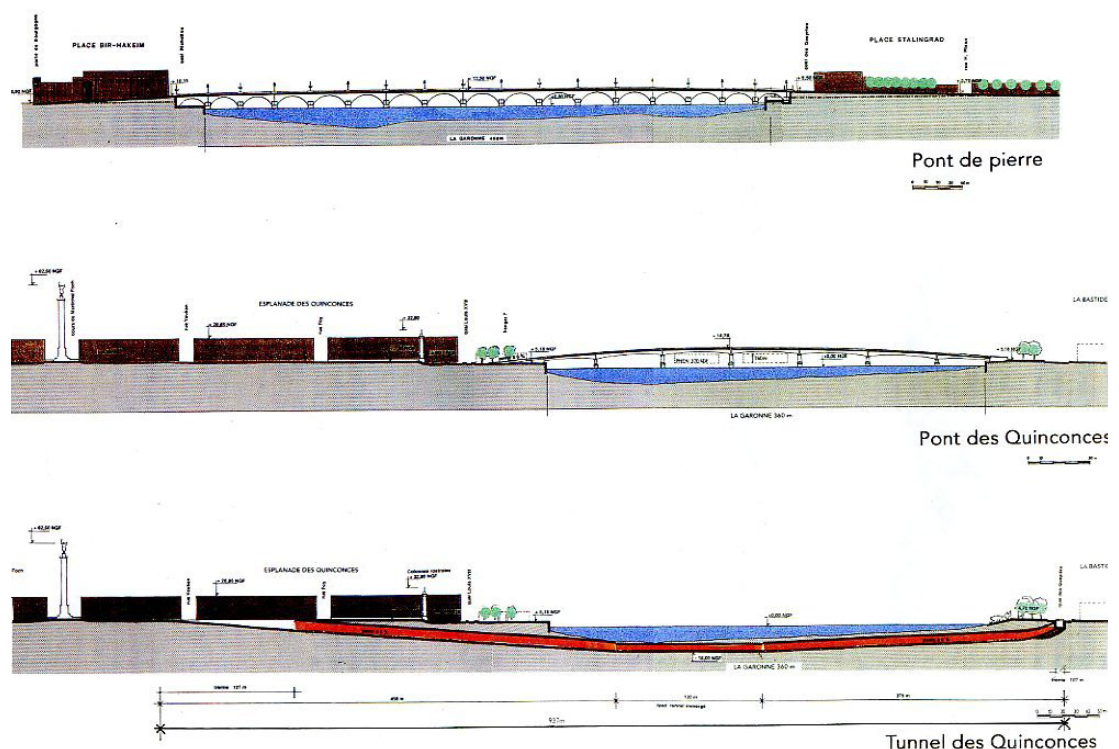
S'agissant de franchissements de la Garonne, ce schéma directeur des déplacements urbains souligne le besoin d'aménager trois nouveaux franchissements :

- au droit du boulevard Jean-Jacques Bosc, continuité sud des boulevards ;
- en partie centrale ;
- au niveau de la rue Lucien Faure, continuité nord des boulevards entre les quartiers Bacalan et Bastide.

Par ailleurs, le SDDUC affiche la priorité de compenser l'impact du tramway empruntant le pont de Pierre (circulation ainsi réduite à 1 file dans chaque sens). Le franchissement en partie centrale est jugé prioritaire car plus à même de compenser cet impact.

Les études préalables entreprises sur ce franchissement central (1997-1998) portent sur les solutions suivantes :

- pont fixe aux Quinconces avec un déplacement de l'accueil des grands navires (voiliers ou paquebots) en aval, et la difficulté d'accostage en l'absence de zone d'évitage à proximité ;
- tunnel aux Quinconces avec des contraintes de raccordement des trémies d'accès très longues du fait d'une pente limitée, et des difficultés quant à leur insertion urbaine ;
- pont mobile au droit du cours du Médoc permettant le passage des grands navires.



3 | Le rôle clef du franchissement nord, entre lien urbain et maillon du plan des déplacements global

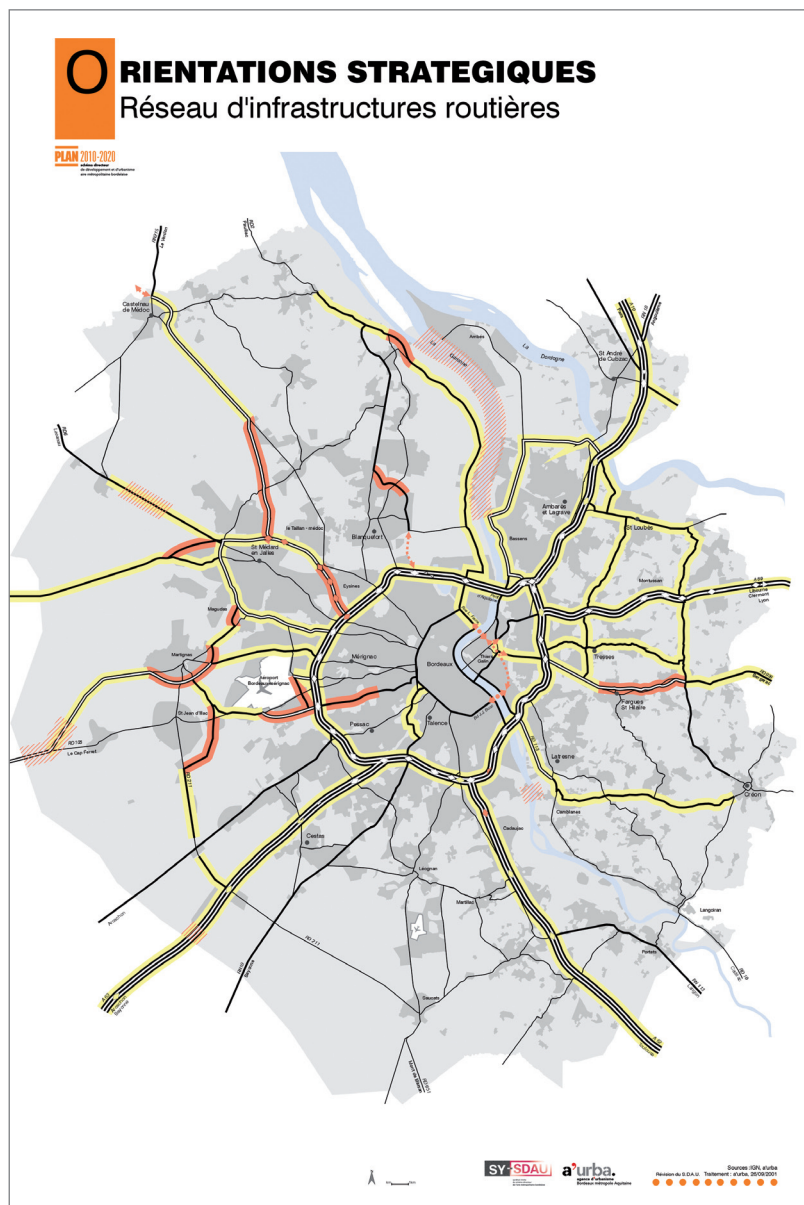
En septembre 1997, la Communauté urbaine de Bordeaux ouvre la concertation publique sur le projet de franchissement en partie centrale sur la base de ces solutions étudiées et organise d'avril à mai 1998 avec la Ville de Bordeaux une série de débats publics autour d'une exposition qui ont permis à un large public de s'exprimer.

Il en ressort un manque certain d'adhésion sur les solutions présentées et un rejet fort du public envers les solutions interdisant ou compromettant l'accueil des grands navires au cœur de la ville, ce qui a conduit la ville de Bordeaux et la communauté urbaine à recadrer, fin 1998, leurs priorités en faveur d'un franchissement au nord du centre, à hauteur de la rue Lucien Faure, compatible avec l'accueil des grands navires en centre ville. Ce projet de franchissement, proposé à l'inscription du Schéma directeur d'agglomération a fait l'objet d'une ouverture à la concertation dès juin 1999.

Les objectifs poursuivis par le projet, qui restent aujourd'hui plus que jamais prioritaires, étant les suivants :

- Le bouclage de la circulation autour d'une zone centrale apaisée, permettant de gérer les flux de distribution au niveau des boulevards et d'amorcer le bouclage des boulevards sur la rive droite au nord de l'agglomération. Les études de trafic montrent que la réalisation d'une liaison nouvelle entre la rive droite et la rive gauche, à hauteur de l'axe Lucien Faure, seraient susceptibles de drainer un trafic de 4164 véhicules/heure à l'heure de pointe, réduisant le trafic de transit dans le centre historique et sur les quais rive gauche de près de 23 %.

L'emplacement en périphérie d'un franchissement au droit de Lucien Faure est plus efficace en matière de réduction du trafic dans le centre ville et d'allègement de la circulation sur les quais réaménagés et les cours mis à double sens, que des ouvrages positionnés au droit de la place des Quinconces ou du cours du Médoc.

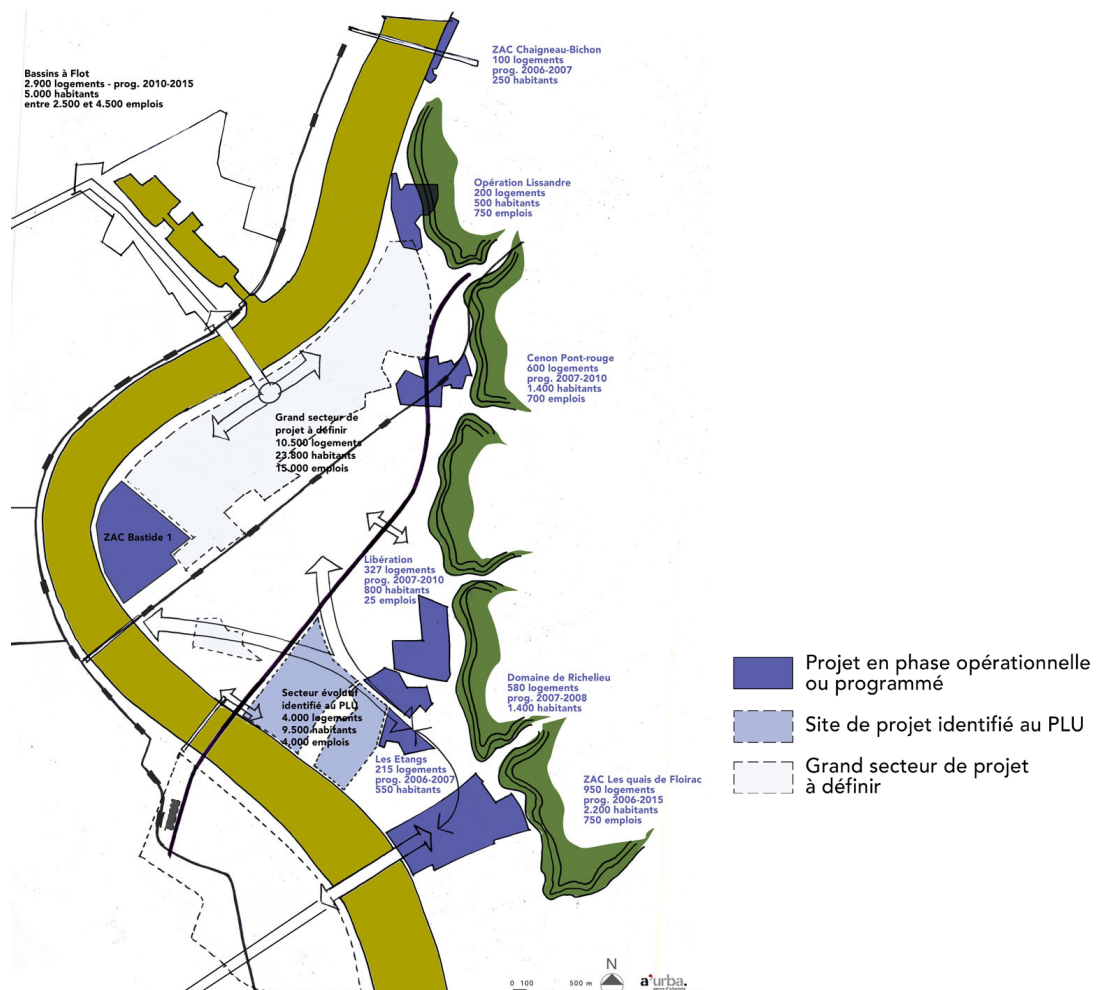


STRUCTURATION DU RESEAU A TERME

	Existant	A créer	A améliorer	
Voie à caractéristiques autoroutières	 2x2 2x3		 Mise à 2x3 - 2x4 voies  Mise aux normes autoroutières	
Echangeur				
Voie de liaison et de distribution		 2x1 2x2		
Voie locale				
Liaison à étudier				
Zone de franchissement possible amont et aval				
Zone de raccordement possible d'un contournement ouest				
Implantation pour un ouvrage de franchissement local				

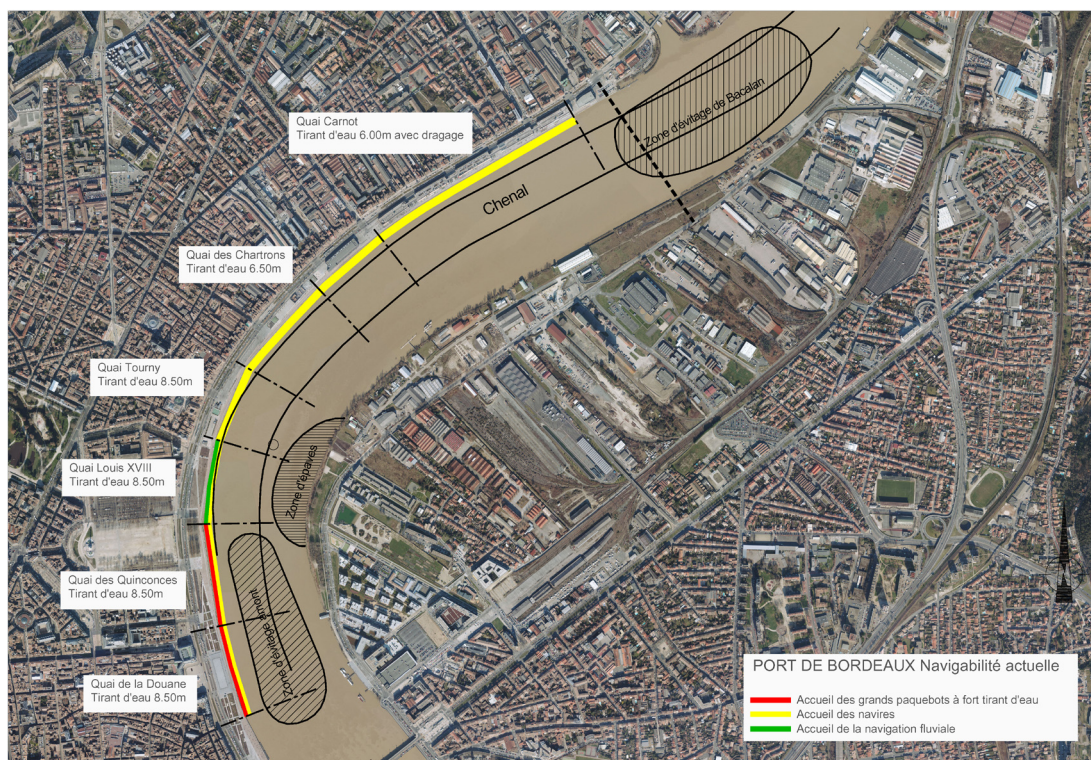
3 | Le rôle clef du franchissement nord, entre lien urbain et maillon du plan des déplacements global

- La desserte des quartiers en développement rive droite et rive gauche. Rappelons que la rive droite a fait l'objet dès le début des années 2000 d'importants projets à Bordeaux (Cœur de Bastide, zone franche) mais également sur le grand projet de ville Lormont Cenon Bassens Floirac sur lequel est programmée la réalisation de plus de 5 000 logements à l'échéance 2011. La libération prochaine de l'ex site Seveso de l'usine Soferti ménage une opportunité très intéressante pour l'aménagement d'un nouveau quartier urbain au nord de la Bastide, directement relié à la nouvelle gare Cenon-Pont rouge en service depuis novembre 2007. Ces perspectives de développement sont également à mettre en lien avec les projets en cours au débouché du pont sur la rive gauche, où sont prévus ou à l'étude : sur le site des bassins à flots la réalisation d'un quartier mixte pouvant aboutir à la création de plusieurs milliers de logements et d'emplois, dans le prolongement de la réalisation en cours de l'ecoquartier des berges du Lac, où sont prévus 1500 logements à l'horizon 2011. Au total, le pont Bacalan-Bastide apparaît donc comme un futur lien urbain entre des quartiers en plein développement au nord du centre historique, dans une logique d'extension du cœur d'agglomération.



3 | Le rôle clef du franchissement nord, entre lien urbain et maillon du plan des déplacements global

- L'inscription d'une nouvelle liaison en transport en commun avec ses interconnexions permet, elle, de répondre à un manque criant sur l'organisation du réseau et de l'étoile ferroviaire à Bordeaux : celui de l'absence d'un barreau nord, maillon manquant de la ceinture ferroviaire de Bordeaux, qui permettrait d'offrir des perspectives nouvelles de liaison par transport collectif entre les bassins d'habitat et d'emplois qui se développent sur la rive droite et sur la rive gauche au nord de l'agglomération. C'est l'un des grands enjeux du franchissement nord du centre, celui d'établir une liaison ferrée de type tramway d'agglomération permettant de mettre directement en lien la gare de Cenon-Pont rouge, deuxième pôle intermodal d'agglomération, avec le futur tram-train du Médoc et la ceinture ferroviaire. C'est là un des objectifs majeurs du développement de l'offre en transports en commun, celui de compléter le réseau radial actuel par des liaisons périphériques, permettant d'éviter le passage par l'hypercentre.
- la préservation de l'accès des grands navires au port de la Lune : une évidence à l'issue de la concertation publique.
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, et cela passe par le maintien de l'accessibilité au centre ville pour le trafic maritime, fluvial et événementiel renforçant ainsi l'attractivité du port de la lune tout en sauvegardant son identité culturelle et patrimoniale.



Les limites du port maritime sont actuellement fixées par le pont de Pierre qui autorise uniquement la navigation fluviale à l'amont. Les solutions de franchissement par pont fixe en aval du pont de Pierre se sont toujours heurtées dans leur

3 | Le rôle clef du franchissement nord, entre lien urbain et maillon du plan des déplacements global

conception et leur implantation au nécessaire maintien de l'accueil au cœur de ville des navires de grands gabarits (tirant d'air ou tirant d'eau) comme les grands voiliers et paquebots. L'accueil des grands navires nécessite des quais d'accostage à fort tirant d'eau compte tenu des contraintes de la marée et une zone d'évitage à proximité pour assurer en toute sécurité le demi-tour du navire. Ces conditions de navigation doivent être satisfaites pour ne pas compromettre la mise à quai de ces navires.

L'accostage de grands paquebots de croisière n'est possible que dans le secteur place de la Bourse-Quinconces en raison des forts tirants d'eau nécessaires et de la proximité de la zone d'évitage de Bordeaux centre.

Un accostage en aval du pont, au droit de Bacalan est impossible en l'absence de quais de forte profondeur ; cette zone étant sujette à une forte sédimentation d'alluvions.

Par ailleurs, les zones d'évitage possibles sont trop éloignées (Bassens, Bordeaux centre).

Le tirant d'air dégagé par le pont levant (53 m) est fixé par les gabarits des plus grands voiliers (supérieur à 50 m) et des paquebots de croisière faisant escale à Bordeaux (46 m à 51 m), soit une hauteur équivalente à celle du tablier suspendu du pont d'Aquitaine.



4 | Du franchissement Lucien Faure au pont urbain levant
Bacalan-Bastide, histoire d'un projet

4 | Du franchissement urbain situé rue Lucien Faure au pont Bacalan-Bastide, histoire d'un projet

En 1999, après avoir affiché en priorité la réalisation de ce franchissement implanté au droit de la rue Lucien Faure, la Communauté urbaine de Bordeaux décide donc d'ouvrir la concertation réglementaire sur ce projet auprès du public, et de lancer les études comparatives de différentes solutions (familles de ponts mobiles ou de tunnels) qui doivent nécessairement préserver l'accueil des grands navires en centre ville.

A l'issue d'une longue et active concertation clôturée par un bilan, les fonctionnalités retenues par la Communauté urbaine pour ce franchissement urbain sont de :

- 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.

Le débat pont levant / tunnel et l'analyse de la valeur

En 2000, la Communauté urbaine décide de faire réaliser des études des différentes solutions (familles de ponts mobiles ou de tunnels) 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 procédure technique dite « analyse de la valeur » par un comité de pilotage composé d'élus désignés par les instances 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 affichés,
- proposent une pondération de ces fonctionnalités, afin de procéder à un comparatif

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

4 | Du franchissement urbain situé rue Lucien Faure au pont Bacalan-Bastide, histoire d'un projet

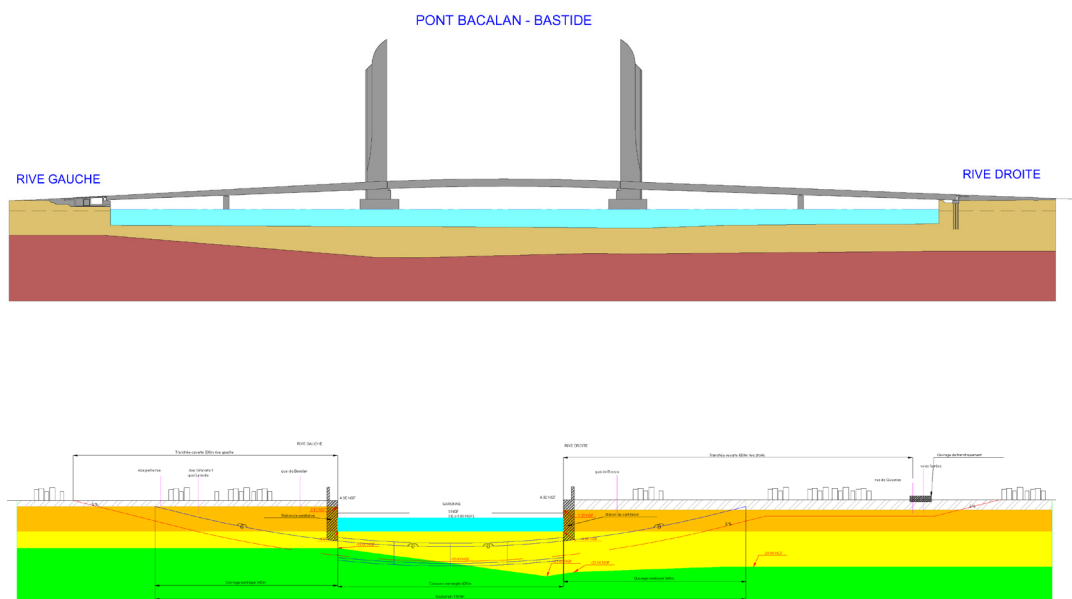
Pour cette raison, ont été écartées les solutions techniques de :

- tunnel à gabarit réduit ne permettant pas le passage d'un transport en commun performant en site propre, ni des piétons et 2 roues, avec uniquement de 2x2 voies véhicules légers/poids lourds (en desserte locale) ;
- tunnel exécuté par forage, du fait de la profondeur des ouvrages fixée 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 ; les études préalables procèdent à la comparaison des différentes familles de ponts mobiles et mettent en évidence la solution pont levant (ascenseur) à pylônes, seule conception possible de pont mobile présentant une faisabilité, une fiabilité éprouvées dans un site contraint par le positionnement axial du chenal de navigation, les crues du fleuve et la nécessaire présence des îles de protection de l'ouvrage contre les chocs de navires.
- pont fixe bas dont l'incompatibilité est confirmée au regard de la fonctionnalité exigée de continuité du trafic maritime.

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

Deux solutions techniques répondant à toutes les fonctionnalités et disposant des caractéristiques suivantes ont donc été comparées par l'analyse de la valeur :

- 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 ;
- 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.



4 | Du franchissement urbain situé rue Lucien Faure au pont Bacalan-Bastide, histoire d'un projet

Cette analyse comparative de la valeur, achevée en fin 2000, a montré une nette préférence du Comité de pilotage pour le pont levant.

La solution tunnel a été pénalisée par des inconvénients majeurs propres à ce mode de franchissement. En effet, elle :

- privilégie l'aspect autoroutier, par sa configuration attractive, alors qu'au vu des observations du public lors de la concertation le choix d'un franchissement urbain est primordial ;
- n'assume pas un vrai lien de quai à quai entre les rives et ne s'inscrit pas dans la continuité des cheminements et voies des quais ;
- interdit pratiquement le passage des piétons et des cycles, objectifs essentiels au vu des observations du public enregistrées lors de la concertation ;
- est très traumatisante 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 (dispositifs de ventilation, d'évacuation, de protection incendie, d'astreinte de sécurité,...) ;
- 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 (près du double) en matière d'investissement et d'exploitation.

Par ailleurs, une solution tunnel réalisée en souille (caissons immergés posés en fond de Garonne) s'avère totalement irréalisable aujourd'hui au regard des contraintes imposées aux travaux de dragage dans un contexte de protection des écosystèmes du site de la Garonne classé Natura 2000.

Le pont levant a été jugé comme une solution beaucoup plus satisfaisante en raison des coûts d'investissement et de maintenance bien plus faibles, une meilleure prise en compte des modes doux (piétons, vélos) et du réseau de transport en commun, la continuité par raccordement directement l'ouvrage aux quais rives gauche et droite, à niveau et à carrefour à feux.

Du fait de son impact visuel, le pont levant nécessite toutefois une attention particulière quant à son traitement architectural et à son insertion dans le paysage de la ville.

Les études comparatives pont/tunnel et l'analyse de la valeur qui en a découlé ont été versées à la concertation avec une adhésion du public en faveur du pont levant, entérinée par les instances communautaires.

4 | Du franchissement urbain situé rue Lucien Faure au pont Bacalan-Bastide, histoire d'un projet

Le « concours » d'architecture et d'ingénierie du pont levant

Pour apprécier l'impact visuel du pont levant et apporter une réponse en terme d'intégration paysagère, 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 la procédure d'appel d'offres européen 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.

Cette procédure, lancée en 2003, a donné lieu à une remise des propositions fin 2004, lesquelles ont été analysées par une commission technique qui a préparé les travaux du jury de sélection qui s'est réuni début 2006.

La procédure a abouti au choix de la proposition architecturale et technique d'un pont levant à 4 pylônes, conçu par l'architecte Lavigne, auteur de nombreux ouvrages d'art en France, associé à un groupement d'entreprises internationales piloté par GTM-GCS.]





5 | Conclusion : les impacts et les retombées attendues du projet sur le bien

5 | Conclusion : les impacts et les retombées du projet sur le bien

Dans le cadre des procédures d'usage pour un tel projet, un dossier d'étude d'impact du projet a été soumis à une enquête publique. Une enquête sur les effets de ce projet sur le milieu aquatique (loi sur l'eau) et sur les conditions de navigation s'est déroulée conjointement à l'enquête précédente.

À l'issue de ces enquêtes publiques qui ont concerné une large population, la Communauté urbaine a déclaré d'intérêt général le projet du pont levant aux motifs suivants :

- Il participe au développement de l'agglomération :

Parce que les territoires d'avenir se développent de part et d'autre de la Garonne au Nord, ce projet inscrit au Schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise valant SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) appuie cette dynamique et contribue activement au rééquilibrage Est-Ouest de ce renouvellement urbain, en mettant en synergie ces territoires en restructuration ou en friche, et en leur apportant une valeur de centralité.

- Il favorise l'essor économique des deux rives :

Parce que ce pont rapproche notamment les pôles d'habitat en devenir sur la rive droite de la Garonne aux pôles d'emplois du nord de l'agglomération et qu'il améliore considérablement l'accessibilité des sites en rives, sur lesquels sont programmés l'aménagement de nouveaux quartiers mixtes.

- Il améliore les conditions de déplacements urbains et réduit la circulation dans le centre :

Parce qu'il n'existe pas de franchissement urbain au nord de l'agglomération (en aval du pont de Pierre), cet ouvrage, inscrit au Plan des Déplacements Urbains (PDU), permet en rive droite le bouclage des boulevards, participant à la réduction du trafic automobile dans le centre, sur les quais rive gauche et la totalité du bien inscrit au patrimoine mondial.

- Il connecte les grands réseaux de transport en commun :

Parce qu'il offre un 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 Ravesies, 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.

- Il constitue un nouveau lien de proximité entre les deux rives, réduisant au nord l'effet de coupure de la Garonne pour les cheminements doux et les personnes à mobilité réduite (PMR). Il assure une vraie continuité de quai à quai :

Parce qu'il n'existe pas de franchissement de la Garonne pour les piétons et les handicapés au nord du pont de Pierre, cet ouvrage relie pour eux de façon agréable et confortable les quais rive droite et rive gauche, et facilite l'accessibilité à la station de tramway de la ligne B. Les vélos, les piétons disposent d'une liaison nord entre les rives, d'accès et de confort sans aucune mesure avec la piste cyclable du pont d'Aquitaine.

5 | Conclusion : les impacts et les retombées du projet sur le bien

- Il préserve l'intégrité 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, le pont levant 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.

- Il respecte l'environnement et ne dénature pas le paysage urbain ;

La conception du pont levant 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.

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 est 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.

- Du fait de son utilité publique reconnue à l'échelle de l'agglomération, il bénéficie en outre de participations financières significatives de l'Etat, de la Région et du Département.



Annexes

Annexes

Le processus de concertation publique ayant été associé au projet

Trois périodes de participation et d'expression ayant intéressé un large public ont été organisées :

- Concertation sur le franchissement central

En 1997, la Communauté urbaine ouvre la concertation publique sur le projet de franchissement en partie centrale en soumettant plusieurs solutions d'implantation et de nature de franchissements possibles et organise d'Avril à Mai 1998 avec la Ville de Bordeaux une série de débats publics autour d'une exposition installée sur les quais qui ont permis à un large public de s'exprimer.

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

La Communauté urbaine et La Ville de Bordeaux ont tiré les enseignements de cette concertation :

- préserver l'accès des grands navires au port de la lune (grands voiliers, paquebots de croisière),
- réaliser 3 franchissements dans l'ordre suivant :
 - priorité au franchissement nord prévu au SDDUC situé rue Lucien Faure qui s'inscrit dans la continuité des boulevards urbains, participe de l'allègement du trafic automobile sur les quais rive gauche, les cours et le centre ville par son rôle de contournement, relie les territoires en devenir sur les deux rives, et permet une connexion du réseau de transports en commun à la rive droite,
 - franchissement au niveau de JJ Bosc, dans le prolongement des boulevards au sud
 - franchissement au droit des Quinconces,
- réaliser des franchissements assurant tous les modes de déplacements urbains , automobile, transport en commun performant, modes doux (piétons , vélos, de croisière),

- Concertation sur le franchissement nord, au droit de la rue Lucien Faure.

La phase de concertation réglementaire a été ouverte fin 2000 par la mise à disposition des registres au public et clôturée en 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 :

Les moyens d'expression :

- Trois registres ouverts au public accompagnés des dossiers versés à la concertation ;
- L'atelier de la concertation en 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 en juin 2006.

Annexes

Les publications :

- Un dossier spécial dans le journal de la CUB distribué dans tous les foyers de la CUB ;
- Une exposition en juin/juillet 2006 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.

La couverture médiatique par une diffusion régulière de l'information au travers d'un certain nombre de médias (presses écrite et audiovisuelle).

A l'occasion du bilan de la concertation dressé par la Communauté urbaine à l'automne 2006, l'ensemble des solutions découlant des avis exprimés par le public ainsi que les études préalables ont été analysés pour expliciter et confirmer le parti d'aménagement du pont levant comme satisfaisant le mieux les objectifs et fonctionnalités attendues pour le franchissement nord au droit de la rue Lucien Faure.

Par la suite, la Communauté urbaine a donc décidé de retenir comme seule solution le pont à travée levante telle que définie dans la proposition du groupement GTM-GCS versée à la concertation et de lancer les procédures de mises à l'enquête publique.

- Les enquêtes publiques et l'avis de la commission d'enquête sur le projet de pont levant au droit de la rue Lucien Faure

Les avis et contributions du public ont à nouveau été sollicités lors des enquêtes publiques qui se sont déroulées en printemps 2007.

Le dossier d'étude d'impact soumis à la population a présenté le projet de pont levant, les travaux envisagés et les conditions d'intégration du projet dans le site.

Cette période d'enquêtes a permis au plus grand nombre de personnes ; habitants, usagers, et acteurs de milieux associatifs, de faire connaître leurs observations et d'apporter, ainsi, des éléments d'information utiles à l'appréciation exacte des impacts sur l'environnement.

Après dépouillement et examen des observations du public formulées lors des enquêtes publiques, la commission d'enquête désignée a émis un avis favorable au projet de pont levant présenté par la Communauté urbaine de Bordeaux.

A l'issue de cette procédure et au vu de l'avis émis par la commission d'enquête, la Communauté urbaine confirme, par déclaration de projet en septembre 2007, l'intérêt général du projet de pont levant ainsi que sa décision de réaliser le projet.

Annexes

Liste des pièces transmises et reçues par le centre du patrimoine mondial

Etudes comparatives des deux options pont mobile / tunnel (effectuée en 2000)

Option pont mobile

- synthèse
- ouvrage de franchissement
- raccordements

Option tunnel

- synthèse
- ouvrage de franchissement
- raccordements

Evaluation des trafics à l'horizon 2010 (septembre 2000)

Etude d'insertion urbaine du franchissement (octobre 2000)

Analyse de la valeur (novembre 2000)

- rapport de l'analyse de la valeur
- synthèse des études techniques
- synthèse de l'étude préalable de faisabilité financière
- option pont mobile : ouvrage de franchissement
- option pont mobile : études des conditions de navigation
- option tunnel : ouvrage de franchissement
- synthèse de l'étude d'insertion urbaine

Dossier de mise à l'enquête publique de l'étude d'impact du pont levant (février 2007)

Notice architecturale produite par l'architecte du groupement (18 juin 2008)

Délibération du conseil CUB, séance du 21 septembre 2007 : Déclaration de projet

- délibération confirmant l'intérêt général du projet
- mémoire en réponse aux conclusions et avis émis par la commission d'enquête
- mémoire en réponse du maître d'ouvrage aux contre propositions produites pendant l'enquête publique
- mémoire en réponse aux services gestionnaires de l'Etat et du pilotage de la Gironde



Agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine
Hangar G2 - Bassin à flot n°1 BP 71 - F-33041 Bordeaux Cedex
tél.: 33 (0)5 56 99 86 33 | fax : 33 (0)5 56 99 89 22
contact@aurba.org | www.aurba.com

© aurba | Janvier 2009