

## **PONT BACALAN-BASTIDE**

### **SUITE A DONNER A L'ENQUETE PUBLIQUE « BOUCHARDEAU »**

#### **RAPPORT AU BUREAU**

Les enquêtes conjointes « Bouchardeau » (étude d'impact) et « Loi sur l'Eau » se sont déroulées du 06 mars au 06 avril 2007.

Elles ont fait l'objet, de la part de la Commission d'enquête, de deux rapports distincts :

- celui concernant le dossier « Loi sur l'Eau », à destination du Préfet, compétent pour prendre l'arrêté autorisant les travaux après présentation au Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST) :

La Commission d'enquête émet un avis favorable et recommande que soient pris en compte les avis portant essentiellement sur la période d'intervention dragage/clapage en Garonne limitée à six mois par an et sur la zone d'immersion des produits de dragage. Ces points ne posent pas de difficulté particulière. Il est proposé de les prendre en compte.

- celui concernant le dossier d'étude d'impact, à destination de la Communauté, compétente pour se prononcer sur l'intérêt général du projet par une déclaration de projet, dans le délai d'un an à compter de la fin de l'enquête (7 avril 2007) :

« 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 ».

L'avis final est un avis favorable pour le projet présenté par la CUB à la condition d'un réexamen du dossier prenant en compte les avis figurant dans le rapport et les conclusions.

#### Résumé de l'avis de la Commission d'enquête

- un nombre d'intervenants très modique
- une demande au maître d'ouvrage de consulter les observations classées hors enquêtes pour réflexion et études
- sur le manque d'information du public : pas de remise en cause de la validité de l'enquête.

### Sur l'enquête publique et son déroulement :

- « 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

- la Commission valide :
    - le dossier d'enquête (composition, qualité et validité)
    - le déroulement de l'enquête
  - la Commission exprime expressément au maître d'ouvrage trois suggestions :
    - l'interdiction aux poids lourds en transit
    - le revêtement de chaussée anti-bruit
    - l'installation permanente de points de mesure de la qualité de l'air implantés en concertation avec les associations
- Ces suggestions ne posent pas de problème. Il est proposé de les retenir.

- la Commission demande que le dossier soit complété dans les domaines suivants :
  - les différentes variantes possibles au projet retenu capables de satisfaire aux exigences exprimées dans le dossier, conformes aux objectifs et au « cahier des charges fonctionnel »
  - les conditions de circulation lorsque le pont est ouvert (VL, TCSP, piétons, 2 roues)
  - l'économie du port de la lune et les croisières
  - la justification de l'investissement du projet
- la Commission relève la nécessité et l'urgence à réaliser un ou plusieurs ouvrages de franchissements urbains.

Avant de se prononcer sur la suite à donner à l'enquête publique « Bouchardeau » (étude d'impact), il semble nécessaire de rappeler le déroulement du projet dont on trouve l'origine dans le Schéma Directeur des Déplacements Urbains Communautaires (SDDUC) de 1995.

## **DEROULEMENT DU PROJET**

### **1. 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, il a été étudié 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 le plan technique et financier qui a conduit le jury a déclaré 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 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 TCSP 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.

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

Les études préalables de ce franchissement lancées 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 a permis à un large public de s'exprimer.

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

## **3. 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.

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

Par délibération du 23 Juillet 1999, la Communauté urbaine décide donc de réaliser le franchissement Lucien Faure et de lancer les études comparatives de différentes solutions en excluant le pont fixe afin de préserver l'accueil des grands navires en centre ville.

Ce projet de franchissement est proposé à l'inscription au SDAU révisé par délibération du 23 Juillet 1999 et sont adoptés les objectifs poursuivis par sa réalisation :

- maillage du réseau principal de voirie d'agglomération (boulevards),
- délestage du pont d'Aquitaine de son trafic local,
- desserte du quartier en développement, notamment de la rive droite,
- maillage du transport en commun en site propre reliant le secteur Ravesies 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 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 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 des solutions étudiées 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.

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

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 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.

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.

## **5. Un complément d'études indispensable (2002 à janvier 2006)**

Pour lever ces hésitations, la Communauté urbaine décide de lancer une étude architecturale de la solution 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.

## **6. La réactivation de la concertation (mars à juillet 2006)**

Disposant maintenant de tous les éléments d'appréciation sur les solutions envisagées, 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 monte 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.

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

Quatre mois après la réactivation de la concertation, ayant recueilli pendant cette période 85% des avis exprimés sur toute la durée de cette phase, la Communauté urbaine décide de clore la phase de concertation au 31 Juillet 2006.

Au vu du bilan de la concertation, le conseil de Communauté du 27 Octobre 2006 décide de retenir la solution du pont levant comme la solution satisfaisant le mieux aux objectifs poursuivis.

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

## **8. 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 de la variante « fil de l'eau » correspondant à une configuration sans pont levant.

Pour informer le public de la solution retenue et de son impact, recueillir ses appréciations, suggestions et contre-propositions, l'étude d'impact de cette solution 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.

A l'issue des deux enquêtes, la Commission d'enquête émet :

- un avis favorable avec réserves, sur le dossier d'étude d'impact présenté
- un avis favorable avec recommandations sur le dossier « Loi sur l'Eau » présenté.

### **LES SUITES POSSIBLES A DONNER AUX ENQUETES PUBLIQUES « BOUCHARDEAU » (ETUDE D'IMPACT) ET « LOI SUR L'EAU »**

#### - enquête publique « Bouchardeau »

L'avis favorable sur le projet de franchissement présenté émis par la Commission d'enquête est assorti de réserves qu'il est nécessaire de lever.

De l'analyse du rapport de la Commission d'enquête, il ressort que les réserves portent essentiellement sur la justification du choix du pont levant, le projet lui-même et son impact ne faisant pas l'objet de remarques substantielles.

Il est donc proposé de ne pas modifier le projet et en conséquence, de ne pas modifier l'étude d'impact.

Par contre, pour lever les réserves qui portent sur la justification du choix de la solution, il est nécessaire d'établir un complément du dossier du pont levant en vue de son réexamen par le Conseil, comme demandé par la Commission d'enquête.

Dans ces conditions, deux suites à l'enquête publique sont envisageables :

1. une déclaration de projet sur l'intérêt général du projet prise par le conseil de Communauté,
2. le lancement d'une nouvelle enquête publique « Bouchardeau » par le président de la Communauté. Le rapport résultant de la nouvelle enquête devra être suivi d'une déclaration de projet sur l'intérêt général.

- enquête publique « loi sur l'Eau »

Le fait de ne pas modifier le projet évite le lancement d'une nouvelle enquête « Loi sur l'Eau »

La composition des dossiers « Bouchardeau » accompagnant les délibérations serait la suivante, selon la suite donnée :

### **Suite n° 1 : par déclaration de projet du Conseil de Communauté**

- le dossier mis à l'enquête publique initiale de l'étude d'impact
- un dossier complémentaire, en réponse aux avis et demandes émis par la Commission d'enquête, à partir des seuls éléments contenus dans le dossier mis à l'enquête mais regroupés pour apporter le complément des réponses demandé par la Commission d'enquête,
- un dossier-réponses du Maître d'ouvrage aux contre-propositions produites pendant l'enquête,
- un dossier-réponses aux services gestionnaires de l'Etat et du pilotage de la Gironde

### **Suite n° 2 : par lancement d'une nouvelle enquête publique « Bourchardeau »**

- le dossier mis à l'enquête publique initiale de l'étude d'impact, sans aucune modification
- un dossier complémentaire facilitant la compréhension du dossier dont le contenu est similaire à celui présenté en réponse à la Commission d'enquête (cf. suite n°1)
- une analyse des divers partis d'aménagement possibles non retenus avec justifications, analyse dont le contenu est similaire à celui des réponses du Maître d'Ouvrage aux contre-propositions de la suite n° 1
- un dossier réponses aux services gestionnaires de l'Etat et du pilotage de la Gironde,
- le dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'Eau avec l'avis de la Commission d'enquête (pour information)
- une justification financière du choix du pont levant parmi les différents partis (coûts d'investissement et de fonctionnement)
- les conditions de navigation et l'économie du port de la Lune.

## **9. Environnement juridique de la décision**

L'avis favorable de la commission d'enquête publique de la loi Bouchardeau valide notamment le dossier d'enquête et le déroulement de l'enquête, tout en estimant que les remarques qu'elle formule « ne mettent pas en cause la qualité du dossier et ne sont pas de nature à entacher sa validité ». Dans ces conditions, les compléments d'information sollicités peuvent être utilement présentés à l'occasion de la délibération de la déclaration de projet à intervenir.

Trois points méritent une attention particulière :

- le déroulement de la concertation est une question déjà pendante devant le juge administratif, qui aura à apprécier la compatibilité entre le déroulement des études et l'état d'avancement de

la concertation. La qualité et le nombre des pièces versées au dossier, ainsi que la durée allongée de la concertation constituent des arguments favorables aux intérêts communautaires.

- s'agissant de la compétence du Préfet pour prescrire une enquête conjointe (loi Bouchardeau et loi sur l'eau) : dès lors que notre projet était en cours à la date du 28 février 2002, date d'entrée en vigueur du nouveau régime de l'article L 123-1-II du code de l'environnement et faute de décret d'application intervenu depuis cette date, le Préfet apparaissait bien compétent pour prescrire une telle enquête.

- en procédant à la levée des réserves à l'occasion de la déclaration de projet, la Communauté urbaine se conforme au souhait de la commission d'enquête publique, étant entendu que les compléments d'information ne constituent pas des éléments nouveaux, mais le rappel d'informations figurant dans un dossier dont la commission d'enquête souligne qu'il « était inévitablement volumineux et complexe » compte tenu de la technicité du sujet.

La solution qui consisterait à relancer une nouvelle enquête publique (suite n°2) apparaît incertaine, dès lors qu'elle n'est justifiée ni par une modification substantielle apportée au projet ni par le fait que l'enquête initiale serait frappée de péremption (1 an).

L'ensemble de ces éléments demeure soumis à l'appréciation du juge. Il ne faut pas écarter le risque d'un référé suspension, le requérant devant alors démontrer :

- le caractère défavorable de l'avis de la commission du fait d'une éventuelle insuffisance dans la levée des réserves par le biais de la déclaration de projet,
- et prouver que la demande comporte un moyen propre à créer, en l'état de l'instruction, un doute sérieux quant à la légalité de celle-ci.

Dans ce cas, l'exécution du marché signé après la déclaration de projet serait paralysée, le titulaire étant en droit d'exiger la réparation du préjudice né de la suspension, à supposer qu'il ait reçu l'ordre de service de commencer les prestations. Néanmoins, toute interruption qui se produirait pendant la phase études prévue pour durer 18 mois aurait des conséquences limitées.

## **10. Environnement financier de la décision**

Tout d'abord, il faut rappeler le plan de financement du projet :

- Coût du projet : 120,648 M€ (valeur août 2004)
- TVA récupérable : 19,772 M€
- Subventions forfaitaires et non révisables : 51,530 M€
  - Etat : 18,290 M€
  - Département : 18,000 M€
  - Région : 15,240 M€
- Part CUB : 49,346 M€ HT + actualisation

A titre d'information, l'actualisation de août 2004 à janvier 2007 est de 9, 836M€TTC (soit en moyenne 351 000 € / mois).

Le montant du futur marché de conception/réalisation est de 117,626 M€ TTC (valeur août 2004) se décompose en 9,884 M€ TTC d'études avant travaux et 107, 742 M€ TTC de travaux.

Ce marché prévoit la possibilité de dissocier, par ordre de service, la réalisation des travaux de celle des études.

- **dans le cas de la suite n°1** (déclaration de projet en septembre 2007), le référé suspension se traduirait par une indemnité de 2M€ environ pour 6 mois de suspension des études.

- **dans le cas de la suite n°2**, le différé du projet, en relançant l'enquête publique courant été 2008, entraînerait une dépense d'actualisation de 5M€ environ.

## **11. Décision attendue du Bureau**

Il est proposé aux membres du Bureau de se prononcer sur la suite à donner à ce dossier, étant entendu que dans le cas du choix de la déclaration de projet (suite n°1) une réunion d'une commission spéciale voirie serait organisée pour y présenter le dossier de déclaration de projet qui sera soumis au conseil de Communauté du 21 septembre 2007.

Les membres du Bureau sont informés qu'ils peuvent venir consulter les documents suivants à l'hôtel de la CUB, porte 1112, à la mission Franchissement Lucien Faure (05.56.99.87.26) :

- pièces versées et produites lors de la concertation
- dossiers mis à l'enquête publique et registres d'observations du public
- rapports d'enquête, annexes, conclusions et avis de la commission d'enquête
- dossier complémentaire, en réponse aux avis et demandes émis par la commission d'enquête
- dossier-réponses du Maître d'ouvrage aux contre-propositions produites pendant l'enquête publique
- dossier-réponses aux services gestionnaires de l'Etat et du pilotage de la Gironde.