



LE PONT JEAN-JACQUES BOSC

BORDEAUX

– Martin LEPOUTRE & Chloé MERCENIER –

Master de spécialisation en Urbanisme et Aménagement du Territoire

TABLE DES MATIÈRES

1. LE CONTEXTE DANS LEQUEL LE PROJET S'INSCRIT	4
1.1 Situation géographique et contexte urbain	4
1.2 Contexte démographique et environnemental.....	6
1.3 Les grands projets urbains.....	6
1.3.1 À Bordeaux en général	7
1.3.2 L'Opération d'Intérêt National (OIN) Bordeaux-Euratlantique	8
2. HISTORIQUE.....	9
2.1 Historique des franchissements de la Garonne.....	9
2.2 Historique du cas traité	10
2.3 Ligne du temps du projet	11
3. ENJEUX	12
3.1 Présentation du projet de pont Jean-Jacques Bosc.....	12
3.2 Les enjeux à l'échelle de la ville pour le pont Jean-Jacques Bosc.....	13
3.2.1 Favoriser la mobilité douce	13
3.2.2 Un franchissement supplémentaire pour la Garonne	15
3.2.3 Recentrer l'urbanisation.....	17
3.2.4 Connecter de grands projets urbains entre eux.....	17
4. CARTOGRAPHIE DES ACTEURS DU PROJET.....	18
4.1 Le maître d'ouvrage : Bordeaux Métropole, ex-Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB)	18
4.2 Le maître d'œuvre : OMA (Office for Metropolitan Architecture)	19
4.3 Autres acteurs concernés par le projet de franchissement	19
4.3.1 Etablissement Public d'Aménagement (EPA) de Bordeaux-Euratlantique.....	19
4.3.2 A'urba - Agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine	19
4.3.3 Communes concernées	20
4.4 Les acteurs de la concertation.....	20
4.4.1 Les garants de la concertation.....	20

4.4.2	Le Comité Permanent de la Concertation (CPC).....	20
4.4.3	Le groupe de contact.....	21
5.	OUTILS URBANISTIQUES.....	22
5.1	Documents cadres d'urbanisme.....	22
5.2	Opération d'Intérêt National (OIN) Bordeaux-Euratlantique.....	22
5.3	La concertation sur le franchissement amont de la Garonne dit J.-J. Bosc	22
5.3.1	Cadre légal et ambition de la concertation	22
5.3.2	Outils de la concertation	23
5.3.2.1.	Cadre de la concertation : la Charte de la concertation	23
5.3.2.2.	Le Livre Blanc	24
5.3.2.3.	Autres outils de la concertation	25
5.3.3	Issue de la concertation : les recommandations et le pré-programme	26
5.4	Le concours de maîtrise d'œuvre	26
5.5	Budget	26
6.	LECONS	28
6.1	Points forts du projet	28
6.2	Eléments de réflexion.....	29
7.	REFERENCES.....	31

1. LE CONTEXTE DANS LEQUEL LE PROJET S'INSCRIT

Ce chapitre a pour objectif de mettre en évidence le contexte dans lequel s'inscrit le projet du pont Jean-Jacques Bosc à Bordeaux. À ce titre, nous évoquerons le contexte large du projet mais également le contexte local, et ce, sur différents volets : urbain, géographique, démographique, environnemental, etc. Nous décortiquerons l'ensemble des enjeux et objectifs propres aux projets dans un chapitre suivant. Pour l'heure, cette lecture contextuelle va nous permettre de comprendre dans quel cadre s'inscrit ce projet de pont Jean-Jacques Bosc.

1.1 Situation géographique et contexte urbain

Bordeaux se trouve dans le département de la Gironde, en France. Au niveau hydrographique, la Garonne façonne le paysage de la ville. Cette dernière est située sur la rive gauche du fleuve, là où le relief est moindre. Le sol est donc principalement composé de plaines marécageuses à l'inverse de la rive droite où l'on se trouve sur un plateau calcaire. Bordeaux est la ville principale de la métropole éponyme. Celle-ci regroupe les 28 communes de l'agglomération bordelaise et porte le nom de Bordeaux Métropole, soit 749.595 habitants répartis sur 57.828 hectares et 375.000 emplois. Avant 2015, ce groupement de communes portait le nom de Communauté Urbaine de Bordeaux, autrement dit la CUB. Cette transformation de l'établissement public est effective depuis le 01 janvier 2015 et l'entrée en vigueur de la loi « MAPTAM » (Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles), consolidant les compétences des établissements publics.

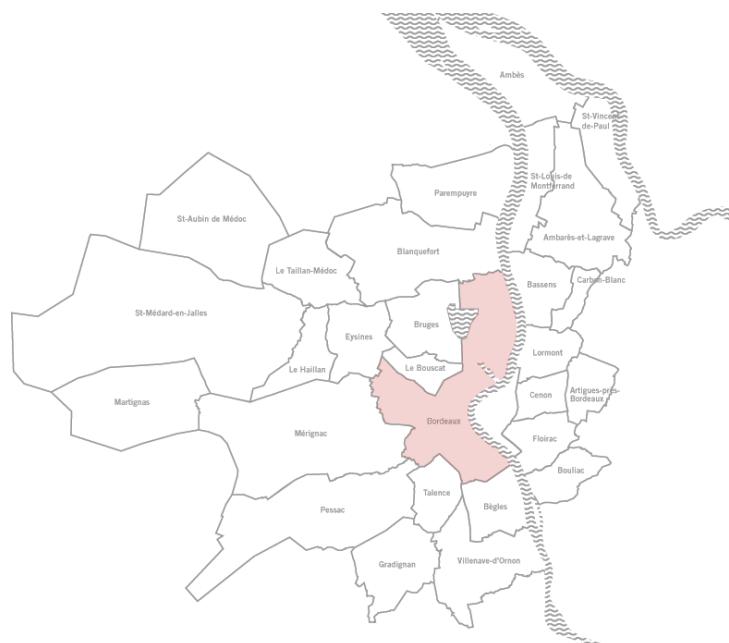


Figure 1. Commune de Bordeaux par rapport à Bordeaux Métropole (<http://www.bordeauxclic.com/>)

À large échelle, la ville de Bordeaux est un nœud important au niveau des transports. En effet, elle est un passage obligé pour effectuer la transition entre Paris (et l'ensemble de l'Europe du nord) et la

côte Atlantique de l'Espagne. À ce niveau, la métropole de Bordeaux est dotée d'une large offre en matière de transports.

Premièrement, on y retrouve un aéroport, le 8^{ème} le plus fréquenté de France (Union des Aéroports Français, 2014). Son nombre de passagers augmente de manière croissante.

Ensuite, le réseau viaire a également connu de récentes extensions majeures (Dewael A. et Labrique J., 2010). Mis à part les ponts que nous évoquerons par ailleurs, la construction de la rocade, périphérique bordelais, dans les années 1990 est un événement majeur ayant fortement impacté la répartition des flux automobiles en Gironde. Ces dernières décennies, la Ville a mis en place une politique tentant de réduire le nombre de déplacements en voiture. À cet effet, de nombreuses initiatives ont été entreprises : piétonisation du centre-ville, développement des transports en commun, etc.

Enfin, le réseau de chemin de fer se développe de plus en plus dans la région bordelaise. Nous y reviendrons davantage lors de la présentation du projet Bordeaux-Euratlantique. Ce dernier se développe à partir de l'ouverture de nouvelles Lignes à Grande Vitesse (LGV) en France et, plus particulièrement, en Gironde. Nous verrons que c'est dans ce cadre que vient s'inscrire le projet de pont Jean-Jacques Bosc. La ville de Bordeaux est dotée de plusieurs gares : Caudéran-Mérignac, Ravezies et, la plus importante, la Gare Saint-Jean. C'est autour de celle-ci que se développe le projet Bordeaux-Euratlantique. La ville est un nœud ferroviaire important en France, elle constitue le point de passage entre Paris et l'Espagne. La gare Saint-Jean permet d'ores et déjà de lier Bordeaux à plusieurs grandes villes via les lignes de TGV (LEBIG, 2012).

Le tissu urbain de la ville de Bordeaux a été profondément marqué par la période industrielle, à l'heure où sa population était principalement ouvrière. Cependant, en 1930, le *plan Marquet* va permettre le développement de la ville sous un langage architectural commun (AJPN, 2012). L'homogénéité que l'on retrouve dans la ville actuellement est principalement la cause de cette politique du début du XX^{ème} siècle.

Plus récemment, le chef-lieu de la Gironde a été l'objet de nombreuses mutations par la création de **projets urbains de grande ampleur**. Avec l'arrivée d'Alain Juppé en tant que maire de la Ville, fin des années 90, Bordeaux va connaître un nouveau tournant dans son histoire. En développant un réseau de tramways, il bouleverse les habitudes modales des bordelais en favorisant le déplacement en transports en communs et en réduisant l'impact de la voiture dans son centre-ville. Sous sa houlette, il développera également de nombreux projets afin de renouer le contact entre la ville et son fleuve (Dewael A. et Labrique J., 2009-2010). C'est dans cette optique que prend place, notamment, le projet mondialement connu de Miroir d'eau situé devant la Bourse, de Michel Corajoud.

1.2 Contexte démographique et environnemental

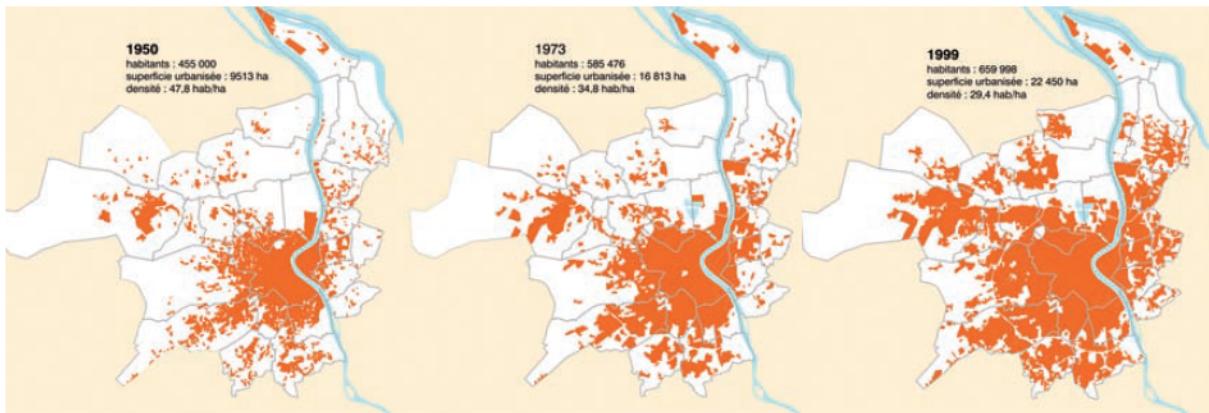


Figure 2. Évolution de l'urbanisation à différentes dates (CUB, 2009/a).

La ville de Bordeaux est la 9^e plus peuplée de France, avec pas moins de 243.626 habitants en 2013 (INSEE, 2013). Comme on peut le distinguer clairement sur les cartes ci-dessus, le chef-lieu de la Gironde a été l'objet d'une croissance forte au niveau démographique depuis la fin de la seconde guerre mondiale. Un phénomène qu'il est particulièrement intéressant de noter, c'est que malgré l'arrivée de néo-bordelais au cours de ces décennies, la densité de population n'a fait que diminuer (voir cartes ci-dessus). Ces constats sont pertinents à faire ressortir dans le sens où ils permettent de comprendre les enjeux à large échelle de tels projets urbains. Le milieu bâti ayant peu à peu empiété sur les espaces verts, la mobilité a subi de nombreuses mutations. Le lien entre l'augmentation de l'utilisation de la voiture et l'étalement urbain est indéniable. Les enjeux propres à la mobilité se retrouvent dans les politiques des projets urbains récents que nous avons abordés. Nous développerons ceux propres au projet du pont Jean-Jacques Bosc qui, par définition, répond à des questions de mobilité par le franchissement d'un fleuve.

Afin de comprendre plus finement le projet de pont et, plus globalement, le projet Bordeaux-Euratlantique, nous allons nous attarder brièvement sur un aspect de la ville directement en phase avec les objectifs de ce grand projet. On dénombre dans la ville quelques 146.616 logements en 2013 (INSEE, 2013), soit 1,66 habitant par logement, ce qui est de peu sous les moyennes de villes similaires d'un point de vue démographiques comme Strasbourg, Lille ou Montpellier. Cependant, les **perspectives démographiques** à l'horizon 2030 sont révélatrices d'une **croissance élevée de la population** dans la commune de Bordeaux. En effet, celles-ci prévoient une augmentation de 42% du nombre d'habitants, avec un peu moins de 100.000 néo-bordelais (De Biasi, 2013). La demande en logement devrait, à fortiori, faire l'objet d'une augmentation majeure.

1.3 Les grands projets urbains

À l'heure actuelle, la ville de Bordeaux est dans une dynamique de grands projets urbains, à l'image de nombreuses autres grandes villes. Nous allons analyser brièvement la motivation de ceux-ci afin de déterminer le cadre dans lequel vient s'inscrire la réalisation du pont Jean-Jacques Bosc. Les objectifs et enjeux des projets, en particulier Bordeaux-Euratlantique, seront exposés dans le chapitre prévu à cet effet.

1.3.1 À Bordeaux en général

Comme on peut le voir sur la carte ci-dessous, il existe de nombreux projets urbains à Bordeaux (zones en vert sur la carte). À l'intérieur de la rocade, sur la rive gauche de la Garonne, on dénombre trois projets majeurs : le « Grand Parc », [Re]Centres et Bordeaux-Euratlantique.

Ces trois projets s'insèrent dans un tissu urbain assez dense du centre-ville et dérivent d'une politique plus large de rénovation du parc de logements de la ville et d'extension du réseau d'espaces publics dans le but de renforcer la mobilité douce. Le projet [Re]Centres et la ZAC de Saint-Jean Belcier portent particulièrement sur la rénovation du patrimoine bâti. Nous développerons davantage ce dernier dans la suite du travail. Quant au premier cité, il se situe en plein cœur de ville et porte sur le « renforcement du tissu économique de proximité ». Le projet porte également sur la rénovation et la construction de 1500 logements dans le centre-ville (DGAB, 2013).



Figure 3. Carte des grands projets urbains dans la ville de Bordeaux (fond de plan : <http://www.bordeaux2030.fr/>).

En ce qui concerne les projets situés en dehors de la ville intra-rocade, ils s'inscrivent naturellement dans la même politique de rationalisation de l'usage de la voiture en ville ainsi que son stationnement (DGAB, 2013). Les deux grands projets se trouvant sur la rive gauche (Bordeaux Nord et Cauderan) partent du constat que le réseau de transports en commun est largement utilisé par la population, ce qui va permettre de développer celui-ci davantage. Le premier vise à construire un

nouveau morceau de ville en développant des éco-quartiers desservis par de nouvelles lignes de tramways, développer un nouveau centre économique en attirant de nouvelles entreprises et enfin de nouveaux équipements dédiés aux loisirs (sport et détente). Le second, le projet Cauderan, porte sur un quartier représentant un sixième de la population bordelaise et aux caractéristiques paysagères particulières puisque 28% de la superficie totale du quartier sont des espaces verts (DGAB, 2013). Il vise à conforter et améliorer les aspects suivants : les activités économiques, les équipements de proximité, les déplacements et le stationnement par l'aménagement d'espaces publics et, enfin, les qualités naturelles du quartier par un grand projet paysager. Comme nous l'avons souligné en préambule de ce sous-chapitre, ces projets s'inscrivent dans la politique de la ville en matière de développement urbain. Ils portent tous en eux des objectifs fixés à plus large échelle.

1.3.2 L'Opération d'Intérêt National (OIN) Bordeaux-Euratlantique

Le projet de Bordeaux-Euratlantique part du constat que la ville sera amenée à être davantage connectée aux autres grandes villes environnantes dans le futur. En effet, 2017 verra l'arrivée de la LGV (Ligne Grande Vitesse), ce qui positionnera Bordeaux à deux heures de Paris (CUB, 2009/a). Après 2020, la ligne sera prolongée vers Toulouse et l'Espagne, ce qui permettra, entre autres, de relier la ville à Madrid en moins de trois heures et demie de train. Ainsi, la ville d'Aquitaine deviendra, à moyen terme, un important carrefour du sud-ouest européen. Ce nouveau pôle d'échange constituera le moteur du projet Bordeaux Euratlantique qui s'étend de part et d'autre de la Garonne sur les territoires de Bordeaux, Floirac et Bègles comprenant, d'une part, le projet « Bordeaux Saint-Jean Belcier » sur la rive gauche et, d'autre part, le projet « Garonne Eiffel » sur la rive droite (EPA Bordeaux-Euratlantique, 2012).

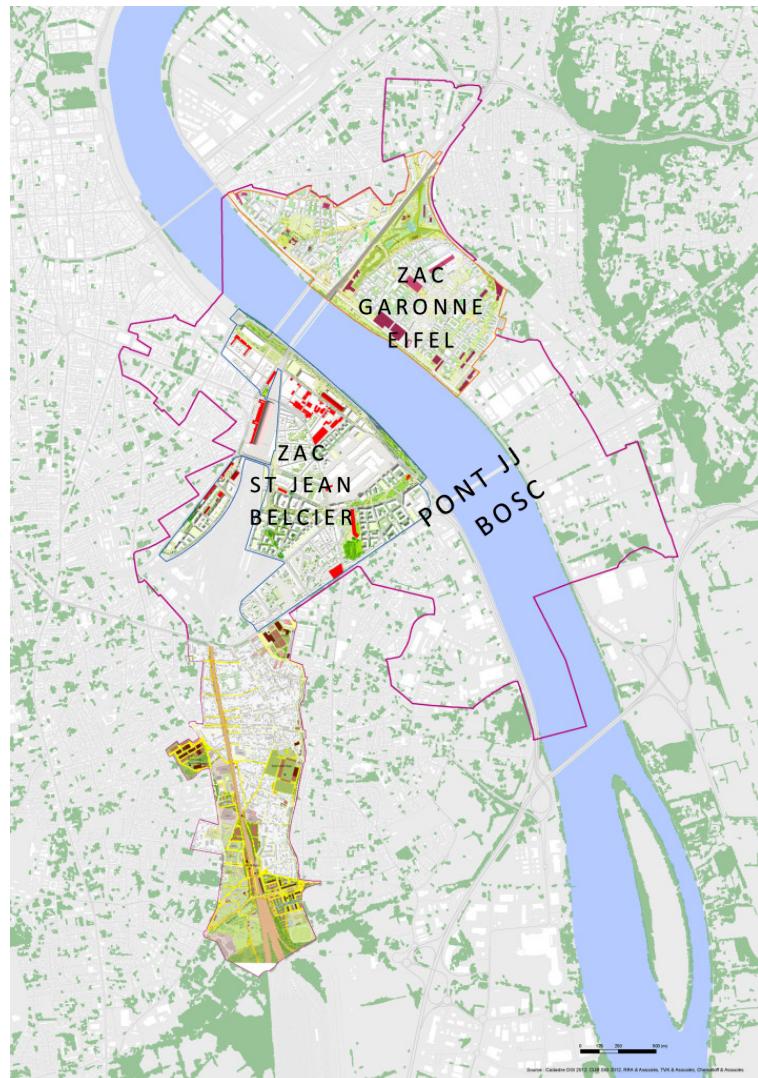


Figure 4. En rose, périmètre du projet Bordeaux-Euratlantique (EPA Bordeaux-Euratlantique, 2012).

Ainsi, le projet du pont Jean-Jacques Bosc s'inscrit dans une vision beaucoup plus large, à travers le projet de Bordeaux-Euratlantique. Ce dernier poursuit **cinq objectifs** (EPA Bordeaux-Euratlantique, 2012) :

1. Créer un centre d'affaires en lien avec la gare Saint-Jean, à envergure internationale, comme une vitrine du secteur tertiaire ;
2. Requalifier le quartier de la gare pour insister sur la future vocation internationale du quartier ;
3. Définir un pôle culturel à la ville, avec notamment l'implantation de la MECA, Maison de l'Economie créative et de la Culture en Aquitaine ou encore la création d'espaces dédiés à l'architecture ;
4. Redynamiser le quartier par l'implantation d'équipements structurants pour l'ensemble de l'agglomération couplés à des équipements de proximité, permettant dans l'ensemble de renouer un contact avec le fleuve ;
5. Redéfinir la manière d'habiter avec un programme de quartier et de logements répondant à ces nouvelles préoccupations.

2. HISTORIQUE

Maintenant que nous avons introduit le contexte urbain dans lequel s'implante le projet, nous allons mettre en évidence les éléments historiques propres au sujet traité qui permettent de comprendre la portée historique de la réflexion. Nous ferons cette analyse selon deux dimensions : d'une part en partant de l'historique de la ville qui permet de comprendre la naissance de la réflexion et, d'autre part, les éléments historiques du cas traité lui-même.

2.1 Historique des franchissements de la Garonne

La ville de Bordeaux abritait autrefois une activité portuaire majeure. L'emploi généré par cette activité économique a, entre autres, permis à la ville de se développer. Cette activité a pris fin en 1992. Jusque-là, très peu de franchissements sur la Garonne avaient pu voir le jour, en raison des flux de trafics maritimes. D'autres contraintes comme la largeur du fleuve de plus de 500 mètres devaient également – et doivent toujours – être surmontées. Le premier franchissement est construit en 1821. Pendant plus d'un siècle, il était le seul ouvrage enjambant la Garonne. Aujourd'hui, ce pont – dit *Pont de Pierre* – marque la limite entre le domaine fluvial et le domaine maritime. Les trois ouvrages suivants furent construits dans les années '60 et '90 et sont, par conséquent, assez contemporains. Le pont Saint-Jean est le premier franchissement après le pont de Pierre, en 1965. S'ensuivent le pont d'Aquitaine (1967) et le pont François Mitterand (1993). Seul un ouvrage fut construit à la suite du premier franchissement puisqu'en 1860 la Garonne est enjambée par une passerelle ferroviaire mais, par conséquent, permettant uniquement le passage de trains. Celle-ci a été remplacée en 2008 par un nouveau pont ferroviaire (CUB, 2009/a).

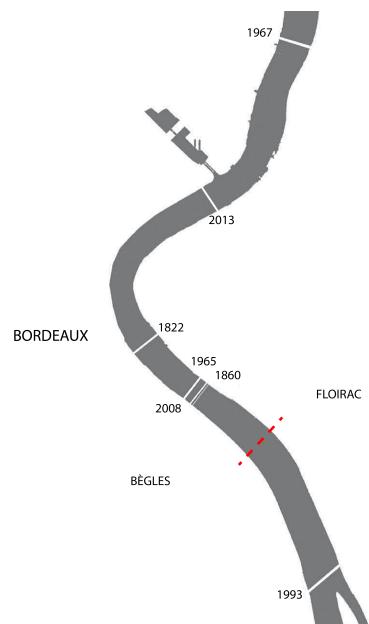


Figure 5. Franchissements de la Garonne à Bordeaux (fond de plan : CUB, 2009/a)



Figure 6. Vue aérienne des franchissements de la Garonne à Bordeaux (CUB, 2009/a)

2.2 Historique du cas traité

De manière générale, Bordeaux Métropole met en place des dispositifs de concertation de la population pour la réalisation de ses projets urbains majeurs. Dès lors, de nombreux dispositifs ont été mis sur pied pour la mise en place du projet de franchissement Jean-Jacques Bosc. Des outils comme, entre autres, une Charte de la concertation et un Livre Blanc ont été créés, des débats publics ont été menés et un Comité permanent de concertation a été mis en place. Nous y reviendrons dans les chapitres décrivant les acteurs et les outils urbanistiques. L'objectif était de pouvoir amener des débats autour du projet, entre institutions, citoyens et associations bordelaises. Les débats publics ont été au nombre de deux. Le premier visait à « examiner les partis d'aménagement possibles et leurs impacts prévisibles » suite à la publication du Livre Blanc. Un bilan intermédiaire a été réalisé, précisant les objectifs ainsi que les pistes d'aménagement retenues. Le second débat fait suite à des études complémentaires portant sur les solutions d'aménagement envisagées. A l'issue de celui-ci, le Conseil de la CUB (aujourd'hui Bordeaux-Métropole) a dressé un bilan final de la concertation et arrêté le pré-programme pour le concours d'ingénierie et d'architecture. Mis à part via les débats publics, la population bordelaise et le monde associatif étaient en concertation par le biais de divers moyens : site internet, forum internet, communications dans les médias, registres recueillant les avis et réunions publiques (CUB, 2008).

Suite à cette large concertation citoyenne, l'avis de concours est envoyé par la CUB. De nombreux projets sont présentés et le jury du concours procèdera au classement des 5 premiers projets. À la suite d'une réunion en juin 2013, Vincent Feltesse, alors président de la CUB, décide d'engager les négociations avec les deux premiers du classement : Dietmar Fiechtinger architectes et OMA (CUB, 2013). Quelques mois plus tard, la CUB annonce par la voix de son président que le bureau OMA est retenu pour la réalisation du projet.

2.3 Ligne du temps du projet

2008	Charte de la concertation comme document cadre
2009	Livre Blanc comme support à la concertation
2 ^{ème} 2 ^{moitié} 2009	1^{er} débat public
Début 2010	Bilan intermédiaire (objectifs, partis d'aménagement)
2 ^{ème} 2 ^{moitié} 2010	2^{ème} débat public
Mai 2011	Bilan final (pré-programme pour le concours)
Juillet 2011	Publication de l'avis de concours par la CUB
Novembre 2011	Sélection des 5 équipes admises à concourir
Juin 2013	La CUB entame des négociations avec les 2 premiers
Décembre 2013	L'agence OMA est retenue pour le projet de franchissement Jean-Jacques Bosc.
Juin 2014	Phase d' avant-projet
Octobre 2014	Lancement des études d'impact pour l'enquête publique
Avril 2015	Phase de projet

Calendrier prévisionnel

En cours	Études d'impact
Courant 2016	Procédure d' enquête publique DCE (Dossier de Consultation des Entreprises de marché public)
Courant 2017	Début des travaux
Fin 2020	Mise en service du pont

(Bordeaux Métropole, s.d./c ; Guyot, communication présentée, 13 avril 2016)

3. ENJEUX

3.1 Présentation du projet de pont Jean-Jacques Bosc

Le franchissement de la Garonne s'inscrit dans le prolongement du boulevard Jean-Jacques Bosc et relie la rive gauche (Bordeaux et Bègles) à la rive droite (Floirac). Lors de l'élaboration de la proposition pour le concours, le bureau d'architecture OMA entreprend une réflexion sur la manière dont l'outil peut servir au mieux la fonction. Le parti-pris d'OMA a été de le concevoir comme un « véritable espace public », en s'inspirant de projets tels que le pont des Arts à Paris ou encore le pont Galata à Istanbul qui accueillent d'autres fonctions que celle de circuler. Pour ce faire, OMA a proposé d'élargir l'espace piéton de 10 mètres pour pouvoir y accueillir diverses manifestations et favoriser davantage la mobilité douce (EPA Bordeaux-Euratlantique, 2012 ; Guyot, communication présentée, 13 avril 2016).

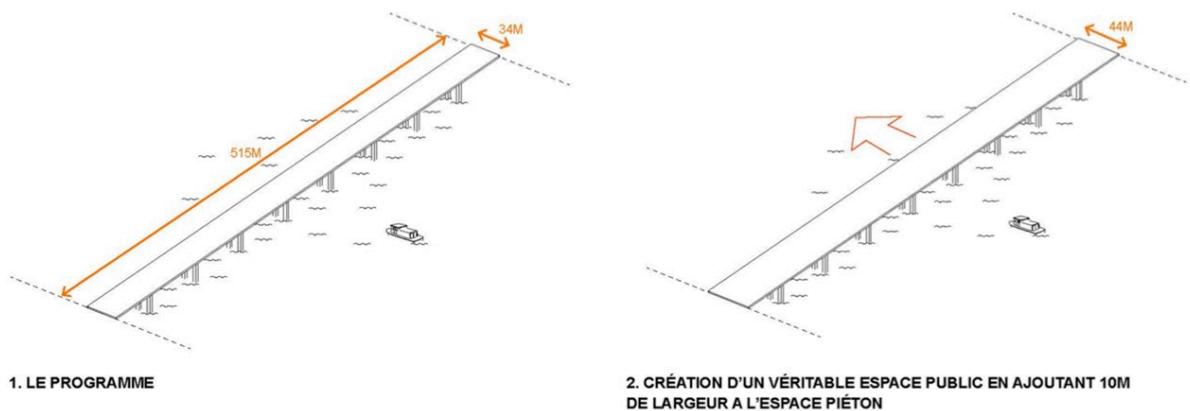


Figure 7. Concept développé par OMA (Guyot, communication présentée, 13 avril 2016).

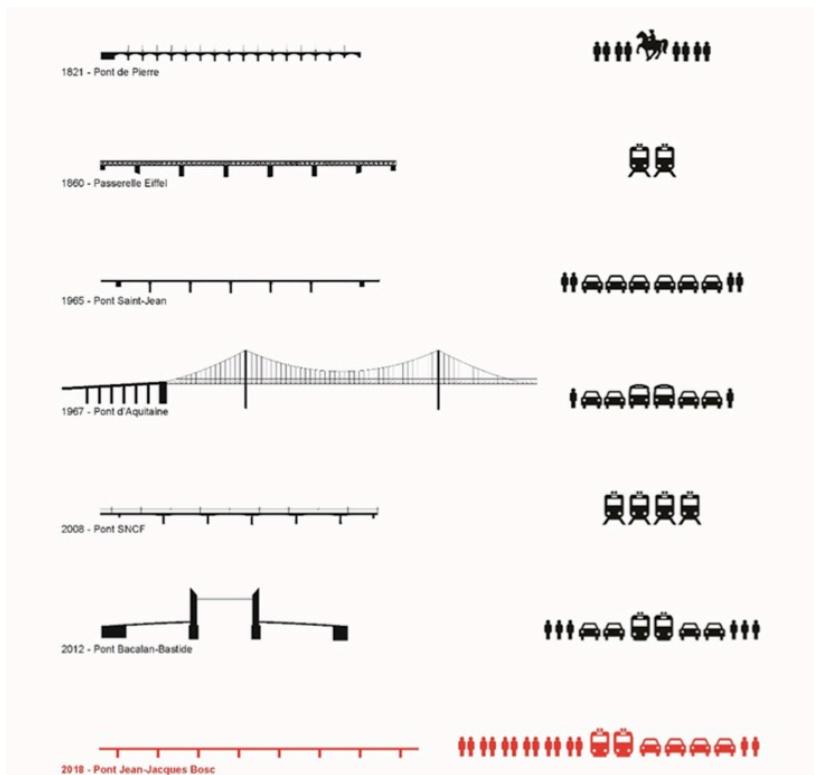


Figure 8. Comparaison des parts modales des différents ponts de Bordeaux. En rouge, le pont Jean-Jacques Bosc (Guyot, communication présentée, 13 avril 2016).

3.2 Les enjeux à l'échelle de la ville pour le pont Jean-Jacques Bosc

Dans une ville, la question des franchissements est capitale. Ils permettent de tisser la ville malgré des obstacles, naturels ou non, comme des cours d'eau, des lignes de chemin de fer, une infrastructure viaire importante, etc.

3.2.1 Favoriser la mobilité douce

Le premier enjeu que l'on décèle dans ce projet est de **favoriser la mobilité douce en priorité en travaillant sur les accroches au sol de part et d'autre de l'ouvrage** (CUB, 2009/a). En effet, nous pouvons nous apercevoir que les quatre ponts déjà présents à Bordeaux favorisent certains types de déplacements. Les accroches de ces ouvrages au sol, leur atterrissage, ainsi que les espaces laissés aux différents usagers induisent des fonctions propres à chaque pont.

À Bordeaux, seul le Pont de Pierre (figures 9 et 10), premier pont de la ville traversant la Garonne, favorise réellement les déplacements cyclo-pédestres. Il détient ainsi une vocation totalement urbaine, en étant raccordé directement au centre-ville et en reliant la rive gauche et droite par le tramway. De plus, les accroches par de vastes espaces équipés de feux de signalisation et d'espaces piétons renforcent le caractère humain de l'ouvrage.



Figure 9. Tête du Pont de Pierre, rive droite (CUB, 2009/a)



Figure 10. Tête du Pont de Pierre, rive gauche (CUB,

Les trois autres ponts de la ville ont un rôle bien différent. Les ponts d'Aquitaine et François Mitterrand (figures 11 et 12) sont totalement dédiés à la circulation automobile. En effet, ils font partie de la rocade périphérique à la ville. Une piste cyclable y a tout de même été aménagée sur chacun de ceux-ci. Dû à leur fonction, leurs accroches au milieu urbain s'en retrouvent totalement spécialisées dans l'usage de la voiture. Elles se matérialisent sous forme d'échangeurs et ne possèdent, dès lors, aucun caractère urbain et social.



Figure 11. Tête du pont François Mitterrand, rive gauche (CUB, 2009/a)



Figure 12. Tête du pont d'Aquitaine, rive gauche (CUB, 2009/a)

Le pont Saint-Jean (figures 13 et 14) se trouve à la lisière entre ces deux types de ponts. Il permet une cohabitation entre les différents types d'usagers (vélos et piétons d'un côté et voitures de l'autre) mais ses accroches à la ville s'apparentent à des échangeurs autoroutiers, rendant complexe les déplacements de mode doux et la relation au milieu urbain.

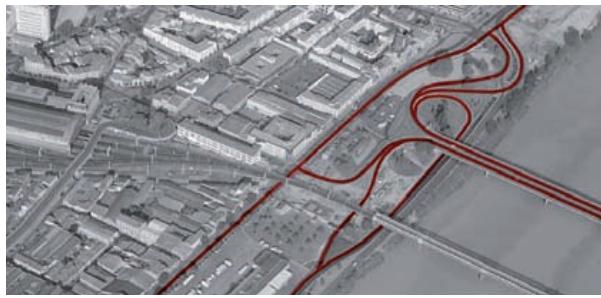


Figure 13. Tête du pont Saint-Jean, rive gauche (CUB, 2009/a)

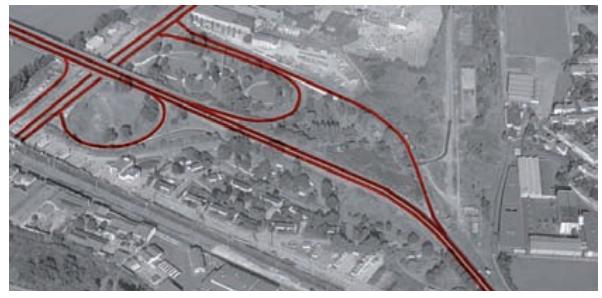


Figure 14. Tête du pont Saint-Jean, rive droite (CUB, 2009/a)

D'après Gilles Guyot, architecte du bureau OMA, le projet du pont J.-J. Bosc est avant tout un projet d'espace public, avant d'être un ouvrage de franchissement. Les deux espaces aux pieds du pont ont été donnés à Bordeaux Métropole par les communes concernées (Bordeaux et Floirac) et font partie du programme d'aménagement du pont (figures 15 à 19).



Figure 15. Les deux espaces à aménager de part et d'autre du futur pont. (Guyot, communication présentée, 13 avril 2016).



Figure 16. Rive gauche, situation existante (Guyot, communication présentée, 13 avril 2016).



Figure 17. Rive droite, situation existante (Guyot, communication présentée, 13 avril 2016).



Figure 18. Rive gauche, situation projetée (Guyot, communication présentée, 13 avril 2016).



Figure 19. Rive droite, situation projetée (Guyot, communication présentée, 13 avril

3.2.2 Le prolongement du système d'espaces publics en bord de Garonne

Le deuxième enjeu se rapporte à la structure des espaces publics en bordure du fleuve (Guyot, communication présentée, 13 avril 2016). À Bordeaux, les quais de la Garonne font l'objet de nombreuses mutations depuis plusieurs années, visant à renouer un contact avec l'eau. Le projet le plus connu est celui de Michel Corajoud avec, entre autres, le Miroir d'eau situé devant la Bourse (cfr. 1.1. *Situation géographique et contexte urbain*).

Dès lors, le projet doit prendre parti quant à cette structure d'espaces verts publics situés sur les quais en rive gauche et en rive droite (voir photo ci-dessous). Dans cette optique, les atterrissages des ponts sont gérés via des espaces ouverts à tous. Sur la rive droite, une peupleraie prendra place afin de prolonger le maillage vert des bords de fleuve, face à la nouvelle salle de spectacle de la ville (Bordeaux Métropole Arena, Rudy Ricciotti). De la même manière, sur la rive gauche, la structure végétale du boulevard Jean-Jacques Bosc est prolongée sur le début du pont (Guyot, communication présentée, 13 avril 2016).



Figure 20. Structure végétale des bords de Garonne (Guyot, communication présentée, 13 avril 2016).

3.2.3 Un franchissement supplémentaire pour la Garonne

Le troisième enjeu que nous mettons en évidence vient du fait que le pont doit répondre à un **manque de franchissements sur la Garonne, liant Bègles et Bordeaux à Floirac, tout en favorisant les « déplacements de proximité »** (CUB, 2009/a).

L'image ci-dessous (figure 21) met en évidence la rythmique offerte par les franchissements dans une ville. Les échelles étant identiques, on s'aperçoit que la Garonne est deux à trois fois plus large que d'autres fleuves en France. Cependant, cette contrainte ne peut expliquer le si peu d'ouvrages

enjambant le cours d'eau. Alors qu'à Paris, les distances entre franchissements varient de 100 à 800 mètres, à Toulouse elles oscillent entre 500 et 900 mètres et à Lyon entre 200 et 700 mètres. Quant à Bordeaux, elle varie de 1 à 3 kilomètres. La distance moyenne entre deux ponts est de 2,6 kilomètres. Les enjeux en matière de mobilité à l'accroche au territoire de ces ouvrages s'en retrouvent d'autant plus capitaux.

Le nouveau franchissement Jean-Jacques Bosc doit générer et favoriser de nouveaux déplacements de type doux en réduisant la distance entre les ponts. L'effet de coupure entre les deux rives s'en retrouve également renforcé, ce qui entraîne une dissuasion des déplacements cyclopédestres pour favoriser l'usage de la voiture pour les déplacements de proximité.



Figure 21. Distances entre ouvrages de franchissement (CUB, 2009/a)

3.2.4 Recentrer l'urbanisation

Le quatrième enjeu que ce projet sous-tend est qu'il doit **permettre le « recentrage de l'urbanisation »** (CUB, 2009/a). Cet enjeu est à mettre au regard du constat que nous venons de faire concernant l'étalement urbain des 28 communes de Bordeaux Métropole (*voir 1.2. Contexte démographique et urbain*). Ce projet, inscrit dans une initiative plus large, a pour objectif de recréer un centre urbain en favorisant les liaisons sur la Garonne. Le projet Bordeaux-Euratlantique a comme objectif de créer de l'emploi (+ 92.000 emplois d'ici 2020) et du logement pour répondre à la croissance démographique (+ 130.000 habitants d'ici 2020). L'ensemble de cette dynamique va inévitablement générer de nouveaux déplacements. Le pont Jean-Jacques Bosc représente alors un enjeu capital, d'autant plus lorsqu'on le croise avec l'enjeu précédent mettant en évidence le manque d'ouvrages enjambant la Garonne. Ainsi, ce projet devrait contribuer à recentrer l'urbanisation. En effet, il aura, entre autre, pour objectif de lier l'ensemble des nouveaux pôles qui se développeront autour des nouveaux grands projets urbains que nous avons évoqués précédemment. De cette manière, il luttera contre l'étalement urbain. Les prévisions de déplacement à l'horizon 2020 mettent en avant une hausse de 45 % des déplacements alternatifs à la voiture : « *respectivement + 36 % pour la marche et le vélo et + 70 % pour les transports collectifs* » (CUB, 2009/a).

3.2.5 Connecter de grands projets urbains entre eux

Enfin, le cinquième et dernier enjeu est issu du contexte majoritairement en projet. Inscrit dans le projet Bordeaux-Euratlantique, le pont doit **permettre une accessibilité aisée et une connexion entre les différents grands projets urbains de la rive gauche et de la rive droite**, le tout inscrit dans la vision *Bordeaux 2030* (CUB, 2009/a). On dénombre de nombreux projets sur les rives de la Garonne : OIN (Opération d'Intérêt National) de la gare Saint-Jean Belcier, le projet de Grand Parc, Bordeaux Nord, Cauderan, etc. pour la rive gauche ; ZAC (Zone d'Aménagement Concerté) des Quais de Floirac, OIN Garonne-Eiffel, Brazza, etc. pour la rive droite. L'ensemble de ces projets vont permettre à Bordeaux Métropole d'accueillir des équipements avec un rayonnement métropolitain. Ainsi, l'enjeu est, pour l'ensemble de ces projets, de pouvoir développer davantage le réseau de transports en commun et de mobilité douce et de pouvoir lier des différents équipements entre eux afin de mettre en avant la circulation cyclo-pédestre, d'une part, et via le tramway, d'autre part, au détriment de la voiture particulière. Tous les projets de la Communauté Urbaine de Bordeaux s'inscrivent dans cette logique.

4. CARTOGRAPHIE DES ACTEURS DU PROJET

Dans ce chapitre, nous allons présenter différents acteurs concernés par le projet du pont Jean-Jacques Bosc ainsi que leurs rôles respectifs, leurs motivations et les interactions qui existent entre eux.

4.1 Le maître d'ouvrage : Bordeaux Métropole, ex-Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB)

En 1967, un Etablissement Public de Coopération Intercommunale à fiscalité propre (EPCI), est créé à Bordeaux : la « **Communauté Urbaine de Bordeaux** » (**CUB**). Cet établissement intercommunal mutualise certaines compétences de **28 communes** : le développement économique, l'urbanisme, l'habitat, l'environnement, l'eau et l'assainissement, les transports urbains et scolaires, les déplacements, la voirie, la signalisation, le stationnement, le marché d'intérêt national, les parcs cimetière, l'archéologie préventive et l'aménagement numérique (Bordeaux Métropole, s.d./a).

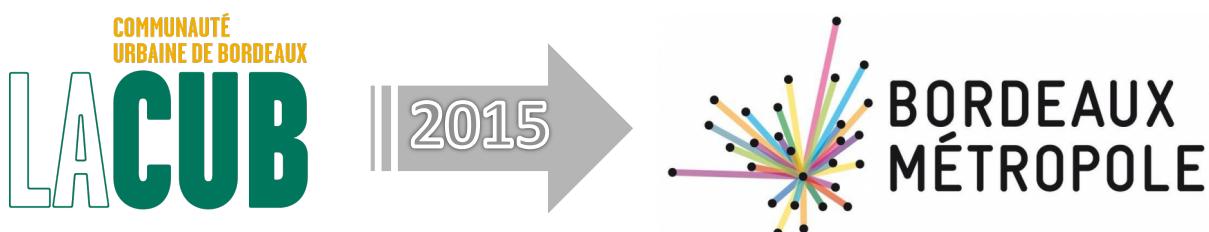


Figure 22. Composition personnelle (source des logos : <http://www.bordeaux-metropole.fr>, consulté le 30 mars 2016).

Le 1^{er} janvier 2015, la CUB devient « **Bordeaux Métropole** » suite à la loi de Modernisation de l’Action Publique Territoriale et d’Affirmation des Métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014. Cette loi consolide les compétences de l’établissement public dans de nombreux domaines : développement et aménagement économique, social et culturel ; aménagement de l'espace métropolitain ; politique locale de l'habitat ; politique de la ville ; gestion des services d'intérêt collectif ; protection et de mise en valeur de l'environnement et de politique du cadre de vie (Bordeaux Métropole, s.d./b). Notons que deux présidents différents se succèdent au cours du projet du pont : Vincent Feltesse (PS) de 2007 à 2014, également député de la Gironde, et, depuis 2014, Alain Juppé (LR), également maire de Bordeaux.

Pour le projet du pont Jean-Jacques Bosc, Bordeaux Métropole joue **plusieurs rôles**. En considérant le cadre réglementaire et stratégique dans lequel ce projet s'inscrit, Bordeaux Métropole est le niveau de pouvoir chargé d'**adopter les documents cadres d'urbanisme** : SDDUC, PDU, PLU, PLH, SDOM (*voir chapitre 5. Outils urbanistiques*). En amont et pendant l’élaboration du projet, Bordeaux Métropole **dirige et anime le processus de concertation** c'est-à-dire qu'elle garde l'initiative de ses modalités et qu'elle prend en charge le coût de la concertation (CUB, 2008). Enfin, elle est le **pouvoir adjudicateur** du concours, **le maître d'ouvrage** de l'opération. C'est en effet à son président de l'époque, Vincent Feltesse, qu'est revenue la décision finale de retenir le projet conçu par l'agence OMA pour la réalisation du pont Jean-Jacques Bosc.

4.2 Le maître d'œuvre : OMA (Office for Metropolitan Architecture)

Le maître d'œuvre qui a été sélectionné lors du concours d'architecture et d'ingénierie est l'agence OMA. OMA compose une équipe avec plusieurs co-traitants, complémentaires au bureau d'architecture : WSP FINLAND (Helsinki, ingénierie), MDP – Michel DESVIGNE (Paris, paysagiste), Agence LUMIERES STUDIO-ON SWITCH (Paris, concepteur lumière) (Bordeaux Métropole, s.d./c).

4.3 Autres acteurs concernés par le projet de franchissement

4.3.1 Etablissement Public d'Aménagement (EPA) de Bordeaux-Euratlantique

Le projet du pont Jean-Jacques Bosc s'inscrit dans le périmètre de l'Opération d'Intérêt National (OIN) Bordeaux-Euratlantique (*voir chapitre 5. Outils urbanistiques*). A la tête de ce dispositif, se trouve l'Etablissement Public d'Aménagement (EPA) de Bordeaux-Euratlantique. Il est composé de cinq membres représentant **l'État** ainsi que de cinq membres représentant les **collectivités territoriales et leurs établissements publics** (EPA Bordeaux-Euratlantique, s.d./a).

Dans le cadre de l'OIN, l'EPA est chargé de **l'aménagement, du développement durable et du développement économique du territoire**. Pour ce faire, il est habilité, pour son compte ou pour le compte de l'État, de collectivités territoriales ou d'établissements publics, dans le cadre de conventions passées avec eux, notamment à : réaliser des opérations d'aménagement et d'équipement ; acquérir, au besoin par voie d'expropriation, des immeubles bâties ou non bâties ; exercer le droit de préemption, coordonner les projets des acteurs concourant à la réalisation de sa mission ; etc. (EPA Bordeaux-Euratlantique, s.d./a).

4.3.2 A'urba - Agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine

A'urba est l'agence d'urbanisme pour le territoire de Bordeaux Métropole Aquitaine. C'est une association créée en 1969 qui relève d'un **statut privé** et dont les **membres** sont des **entités publiques ayant des compétences ou des implications en matière d'aménagement**. Ses membres sont de différents statuts : de droit (État, Bordeaux Métropole, Conseil général de la Gironde, Conseil régional d'Aquitaine, Université de Bordeaux, etc.), adhérents (les 28 communes de Bordeaux Métropole et six communes hors communauté urbaine, le SYSDAU, la communauté de communes du Libournais, Aquitanis, l'office public de l'habitat de Bordeaux Métropole, l'EPA Bordeaux-Euratlantique, etc.) et associés (l'agence locale de l'énergie, l'Observatoire de l'Immobilier Bordeaux Métropole, l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, la Maison de l'Emploi de Bordeaux, etc.). Son financement est assuré par les subventions de ses membres (A'urba, s.d.).

L'agence représente une septantaine d'employés. Sa mission globale est de participer à la définition des **politiques d'aménagement et de développement des territoires** bordelais et girondins dans un souci d'**harmonisation des politiques publiques**. L'action de l'agence est ainsi structurée selon quatre équipes-thématiques : (1) socio-économie urbaine, (2) dynamiques territoriales, (3) projet urbain, (4) gestion et représentation des informations (A'urba, s.d.).

Dans le cadre du projet étudié, ses rôles sont principalement de contribuer à l'élaboration des **documents cadres d'urbanisme** (SDDUC, PDU, PLU, PLH, SDOM) et de participer à la **concertation**.

4.3.3 Communes concernées

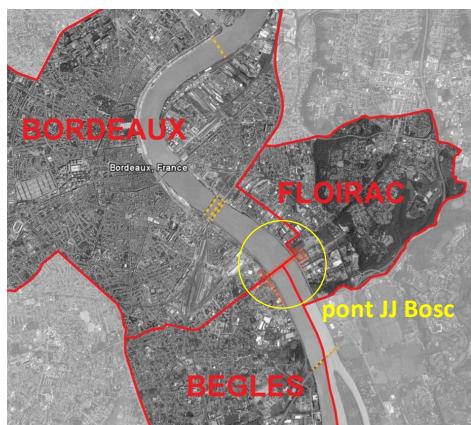


Figure 23. Le pont situé à la limite de 3 communes (Guyot, communication présentée, 13 avril 2016).

Le pont se situe sur les limites de 3 communes : **Bègles**, **Bordeaux** et **Floirac**.

Le rôle des communes concernées (**Bouliac** est également considérée) dans le cadre du projet étudié est entre autres de participer à la **concertation** et de recueillir les avis des citoyens via les registres disponibles dans les mairies (Bordeaux Métropole, s.d./d).

D'autre part, certaines compétences influençant le projet sont communales et non métropolitaines : la maintenance des espaces verts, l'éclairages. Les communes donnent donc également leur avis sur le projet (Guyot, communication présentée, 13 avril 2016).

Notons que le maire de la ville de Bordeaux est Alain Juppé (LR) et ce depuis plus ou moins 20 ans.

4.4 Les acteurs de la concertation

En amont du lancement du concours d'architecture, un processus de concertation a été mis en place de 2009 à 2011. Nous allons ici présenter les acteurs y participant et nous détaillerons par la suite les modalités du processus (*voir chapitre 5. Outils urbanistique*).

4.4.1 Les garants de la concertation

Dans le cadre de la concertation, deux « garants » ont été désignés par la CUB. Les deux garants sont **Loïc Blondiaux** (Professeur de science politique à l'Université Paris I Panthéon-Sorbonne ; Directeur adjoint du Master "Affaires publiques" au sein du Centre Européen de Sociologie et de Science Politique de la Sorbonne (CESSP) ; Responsable du parcours "Ingénierie de la concertation") et **Jean Lafont** (ingénieur général des ponts et chaussée en retraite). Il est à noter qu'ils n'ont pas de lien contractuel ou de subordination avec la CUB, ce qui leur permet de respecter le principe d'indépendance (Blondiaux et Lafont, 2011).

Telle que décrite dans la Charte de la concertation, leur mission est de **garantir l'impartialité** de la concertation, la transparence de l'information, l'expression de tous et l'écoute mutuelle ; de **faciliter le dialogue** entre tous les acteurs du projet ; de rédiger des **rapports** permettant de tirer les bilans des deux débats publics et d'animer les **réunions du Comité Permanent de la Concertation** (CUB, 2008).

4.4.2 Le Comité Permanent de la Concertation (CPC)

Le Comité Permanent de la Concertation (CPC) est composé de **représentants des organes suivants** : les **communes concernées** ; la **CUB** (aujourd'hui Bordeaux Métropole) ; l'agence d'urbanisme **A'Urba** ; chacune des **associations** dont les garants de la concertation estimaient qu'elles sont bien fondées à être représentées au sein du Comité (divers comités de quartier, Aquitaine alternative, association Vélo cité, Droit du piéton 33, SEPANSO - Société pour l'Etude et l'Aménagement de la Nature dans le Sud-Ouest, etc.) et chacune des **administrations** dont le Président de la CUB estime qu'elles sont susceptibles d'être intéressées par le projet (Etat, Conseil Général, Conseil Régional,

Chambres consulaires,...)¹. Les garants de la concertation sont chargés d'animer les réunions du CPC. Des agents des services de la CUB y participent en tant que conseillers (CUB, 2008).

Telle que décrite dans la Charte de la concertation, sa mission est de **garantir l'information** complète sur le projet ; de proposer des actions destinées à assurer le **bon déroulement de la concertation** ; de **débattre** des orientations proposées ; débattre des demandes d'associations pour participer au Comité permanent ; de **faire des propositions** destinées à enrichir le projet ; de **demander des études complémentaires** ou des contre-expertises si nécessaire et de suggérer le cas échéant des **alternatives** (CUB, 2008).

4.4.3 Le groupe de contact

Une des recommandations du rapport final de la concertation portait sur la poursuite de la concertation, c'est-à-dire sur la façon de continuer à associer la société civile et ses représentants à la poursuite du projet, y compris dans sa phase de construction. Le Groupe de contact est la déclinaison concrète de cette volonté partagée entre la CUB et les citoyens de poursuivre l'exercice de concertation engagé en 2009 et cela jusqu'à la livraison du pont. La composition de ce groupe de contact est de même nature que celle du Comité Permanent de la Concertation, regroupant des associations, des comités de quartier, de simples habitants, des représentants des services techniques communautaires en charge du projet et des élus des 4 communes concernées par le pont et de la CUB (Bordeaux Métropole, s.d./d).

Sa mission est entre autres de (Bordeaux Métropole, s.d./d) :

- constituer une interface entre les territoires et leurs habitants concernés et Bordeaux Métropole ;
- continuer d'animer la concertation sur les points restant à définir, notamment ceux n'ayant pas été traité dans la concertation initiale (il s'agit par exemple de la question des raccordements ou du lien à la Garonne) ;
- veiller à ce que les outils de communication sur le projet soient adaptés aux enjeux et aux habitants et objectifs dans leur contenu ;
- veiller à ce que les recommandations issues du débat public initial soient effectivement mises en application et, en cas contraire, que les éléments d'explication soient apportés ;
- assurer un minimum d'approche transversale en travaillant sur l'articulation du pont avec les autres projets urbains se déclinant sur le même territoire et dont les interactions sont évidentes (Bordeaux Euratlantique ou salle Arena par exemple).

Nous n'avons pas trouvé d'informations complémentaires à propos de ce groupe de contact. D'après Gille Guyot, ce groupe se réunit tous les 6 mois. L'interaction entre l'auteur de projet et ce groupe n'est apparemment pas conflictuelle et permet d'adapter certains aspects marginaux du projet en fonction de remarques des habitants. Par exemple, la discussion avec les habitants d'une résidence située à proximité directe du pont sur la nécessité ou non d'installer un triple vitrage (Guyot, communication personnelle, 13 avril 2016).

¹ La liste détaillée des membres du Comité Permanent de la Concertation se trouve dans l'annexe 1 du rapport des garants (Blondiaux et Lafont, 2011).

5. OUTILS URBANISTIQUES

5.1 Documents cadres d'urbanisme

Différents documents cadres, documents de référence pour l'action et le développement des politiques publiques, traduisent la volonté de réaliser un sixième franchissement de la Garonne depuis plusieurs années :

- le Schéma Directeur des Déplacements Urbains Communautaires (SDDUC) ;
- le Plan des Déplacements Urbains (PDU) ;
- le Plan Local d'Urbanisme (PLU) ;
- le Programme Local de l'Habitat (PLH) ;
- le Schéma Directeur Opérationnel des déplacements Métropolitains (SDOM).

5.2 Opération d'Intérêt National (OIN) Bordeaux-Euratlantique

Une OIN est une **grande opération d'urbanisme partenariale avec l'engagement prégnant de l'État** sur le territoire considéré comme **prioritaire** (15 OIN en France actuellement dont par exemple Euroméditerranée à Marseille, La Défense à Paris).

Le périmètre de l'OIN Bordeaux-Euratlantique a une superficie de **738 hectares**. Au sein de ce périmètre, les **compétences sont partagées** : la rédaction du document d'urbanisme reste une compétence communale tandis que **l'Etat** instruit et délivre les autorisations d'occupation des sols (permis de construire) et décide de la création d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) (EPA Bordeaux-Euratlantique, s.d./b).

5.3 La concertation sur le franchissement amont de la Garonne dit J.-J. Bosc

5.3.1 Cadre légal et ambition de la concertation

De juillet 2009 à janvier 2011, une concertation a été mise en place par la CUB. Cette longue période, entreprise en amont du concours d'architecture, s'inscrit dans le cadre légal de l'article L300-2 du code de l'urbanisme :

Les projets de travaux ou d'aménagements soumis à permis de construire ou à permis d'aménager [...] peuvent faire l'objet de la concertation prévue à l'article L. 103-2. Celle-ci est réalisée préalablement au dépôt de la demande de permis, à l'initiative de l'autorité compétente pour statuer sur la demande de permis ou, avec l'accord de celle-ci, à l'initiative du maître d'ouvrage.

Les garants de la concertation mettent en avant le caractère novateur de ce dispositif, et ce au-delà du requis légal (Blondiaux et Lafont, 2011, p. 4) :

[...] la quasi-totalité des concertations réglementaires instruites au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme se satisfait d'une ouverture, pendant quelques semaines, de registres de dépôts dans les mairies concernées par le projet, avec, à titre exceptionnel, une réunion publique d'information et fait

fi de la recherche réelle d'une interface avec les populations pour les associer à la définition préalable du projet. **Le processus de la concertation JJ Bosc est de toute autre ampleur tant par sa durée de presque 24 mois que par ses règles spécifiques avec, au final, sa volonté d'ouvrir un espace de débat aux habitants.**

Cette volonté de co-construire les grandes lignes du projet avec le public se traduit dans l'introduction de la Charte de la concertation rédigée par le président de la CUB de l'époque, Vincent Feltesse (CUB, 2008, p. 2) :

La CUB est à l'aube d'un nouveau cycle de grands projets. Et qui dit nouveaux projets CUB, dit aussi pour moi nouvelle façon de les appréhender. D'où une de mes premières initiatives à la tête de cette institution : **cette concertation d'un nouveau genre, encore plus exigeante, encore plus en amont.** Appliqué au franchissement Jean-Jacques Bosc, ce principe a vocation à se généraliser aux grands projets de la CUB. **L'idée : vous associer pleinement vous, habitants et utilisateurs des aménagements de l'agglomération, à leur élaboration.**

Un autre objectif de cette concertation est exprimé plus loin dans ce document : obtenir le « meilleur projet » et le légitimer (CUB, 2008, p. 3) :

[...] Ce temps consacré aux échanges, en permettant la confrontation des avis et des positions de chacun, va permettre de faire ressortir les caractéristiques du meilleur projet, et **lui donner sa légitimité.** Le meilleur projet sera celui qui, **en apportant une solution technique satisfaisante, sera le mieux accepté.**

5.3.2 Outils de la concertation

5.3.2.1. Cadre de la concertation : la Charte de la concertation

En amont du processus de la concertation en lui-même, la Charte de la concertation définit le cadre de la concertation. Sa rédaction a elle-même fait l'objet d'une concertation. Elle est en effet le résultat d'une première phase de concertation d'un mois (du 21 juin 2008 au 21 juillet 2008) et découle de la volonté de la CUB d'entreprendre une « **réflexion élargie sur le processus même de la concertation et sur ses modalités** » (CUB, 2008, p.3).

Le processus d'élaboration de cette Charte est le suivant : les modalités de la concertation ont d'abord été soumises aux **élus des communes concernées** puis à une **réflexion publique élargie** par le biais d'une information dans la presse et d'un forum internet. A l'issue de cette phase de réflexion élargie, la Charte a été **adoptée par le Conseil la CUB** pour arrêter les modalités de la concertation (CUB, 2008).

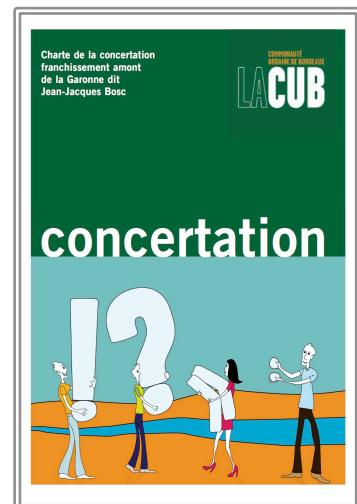


Figure 24. Couverture de la Charte de la concertation (CUB, 2008).

5.3.2.2. Le Livre Blanc

Le Livre Blanc, rédigé en 2009, est un **support** de la concertation publique. Il est entre autres utilisé dans le cadre des réunions publiques. Il est structuré selon deux parties :

1. Les enjeux et les objectifs
2. Les franchissements envisageables

La deuxième partie traduit le débat autour des différents types de franchissements possibles. Elle se conclut par une évaluation de chaque type de franchissement envisagé par rapport aux objectifs fixés: navette fluviale, téléphérique, passerelle, pont ou tunnel.

Le choix se portera finalement sur un franchissement de type "pont".



Figure 25. Couvertures du Livre Blanc, Partie 1 (CUB, 2009/a) et Partie 2 (CUB, 2009/b).

3.2.2 Tableau de synthèse par critère					
	Navette fluviale	Téléphérique	Passerelle	Pont	Tunnel
N°1 Possibilité d'accueil de tous les modes	Insatisfaisant	Insatisfaisant	Insatisfaisant	Satisfaisant	Moyen
N°2 Niveau de confort et sécurité Efficacité du service pour les différentes fonctions	Insatisfaisant	Insatisfaisant	Moyen	Satisfaisant	Moyen
N°3 Raccordement à la voirie Efficacité du schéma de circulation Lisibilité de l'itinéraire Accessibilité à la gare Saint-Jean	Insatisfaisant	Satisfaisant	Satisfaisant	Satisfaisant	Insatisfaisant
N°4 Effet levier sur les projets urbains	Satisfaisant	Moyen	Satisfaisant	Satisfaisant	Moyen
N°5 Inscription de l'ouvrage dans le paysage Impact visuel Lisibilité du lien	Moyen	Insatisfaisant	Insatisfaisant	Satisfaisant	Moyen
N°6 Évolutivité du système	Moyen	Moyen	Moyen	Moyen	Insatisfaisant
N°7 Économie du projet et maîtrise des coûts, au regard de sa fonctionnalité	Moyen	Moyen	Moyen	Moyen	Insatisfaisant

Figure 26. Niveaux de réponse des différents types de franchissements par rapport aux objectifs fixés. Tableau de synthèse par critère (CUB, 2009/b).

5.3.2.3. Autres outils de la concertation

D'autres outils ont été mobilisés tout au long du processus (CUB, 2008 ; Blondiaux et Lafont, 2011) :

- **Site internet des concertations des projets de Bordeaux Métropole** : informations et documents sur le projet consultables en ligne (<http://participation.bordeaux-metropole.fr/>) ;
- **Forum internet**, lieu d'échange et de débat (un modérateur veille à la bonne tenue des débats) ;
- **Registres** recueillant les avis des citoyens, disponibles dans les mairies concernées et à l'hôtel de la CUB ;
- **Communication dans les médias** ;
- **Documents d'information** sous format papier et électronique ;
- **Réunions publiques**, qui permettent d'identifier les points de consensus, les enjeux et questionnements principaux ;
- Un cycle d'**ateliers thématiques** (« le pont en tant qu'objet urbain », « impacts environnementaux, sociaux et sur la qualité de vie », « mobilité, place de la voiture et étalement urbain ») qui permettent l'approfondissement des enjeux apparus lors des réunions publiques de lancement ;
- **Exposition intermédiaire** (février 2010) dans les communes de Bègles, Bordeaux, Bouliac et Floirac faisant le point sur la concertation et présentant les premiers éléments de réflexion qui alimenteront les réunions publiques.



Figure 27. Exposition intermédiaire de février 2010 : « Le point sur la concertation » (CUB, 2010).

5.3.3 Issue de la concertation : les recommandations et le pré-programme

A l'issue du cycle d'ateliers publics, 18 **recommandations à la CUB** ont été formulées, regroupées en 4 grandes thématiques : (1) mobilité, (2) impacts environnementaux et cadre de vie, (3) un pont à caractère urbain et (4) continuité de la concertation (Blondiaux et Lafont, 2011).

Le **pré-programme intègre les recommandations issues de la concertation pour le concours de maîtrise d'œuvre**. Il expose (CUB, 2011) :

1. l'objet de la consultation et le contenu de la mission ;
2. **les enjeux et problématiques urbaines** : la reconquête du territoire de la Garonne, la nécessité de relier les territoires, les enjeux de développement métropolitain, etc. ;
3. **les objectifs et orientations d'aménagement** : un caractère urbain affirmé et une architecture ambitieuse, un espace public multifonctionnel confortable et qualitatif, l'intégration d'espaces publics particuliers hors flux de déplacement, la priorité aux transports en commun et aux modes doux, etc. ;
4. **les questions et postures ouvertes pour une conception innovante de l'ouvrage** : la composition urbaine des têtes de pont, la flexibilité et évolutivité de l'ouvrage, un pont équipé et confortable, etc.

5.4 Le concours de maîtrise d'œuvre

En juillet 2011, la CUB publie l'avis de concours de maîtrise d'œuvre. Les candidatures sont remises en septembre 2011. Le concours est de type restreint si bien que cinq équipes sont admises à concourir. Après réception et analyse des offres, le jury établit un classement hiérarchique des cinq équipes (CUB, 2011).

En juin 2013, la CUB entame des négociations avec les deux premières équipes. En décembre 2013, le Conseil de la CUB approuve le choix de maître d'œuvre : l'équipe de l'agence OMA est retenue.

Depuis lors, l'avant-projet a été présenté le 18 juin 2014. Le lancement des études d'impact pour l'enquête publique a eu lieu 9 octobre 2014. La présentation du projet était le 14 avril 2015. A ce jour, le lancement de l'enquête publique est prévue pour mi-2016 (Bordeaux Métropole, s.d./c) (*voir également le chapitre 2. Historique du cas traité*).

5.5 Budget

Le budget global de l'opération, raccordements inclus, est de **121 millions d'euros** (Bordeaux Métropole, s.d./c) :

- L'enveloppe financière affectée aux travaux par le maître de l'ouvrage (Bordeaux Métropole), est de 91.973.244 euros HTVA, soit **110 millions d'euros TTC**, dont 60 millions pour le pont en lui-même et 40 millions pour les abords (Guyot, communication présentée, 13 avril 2016).
- A cela s'ajoute le montant des frais de maîtrise d'œuvre - la rémunération de l'équipe retenue - soit environ **11 millions d'euros**.

Rappelons que, dès l'entame du processus de projet, Bordeaux Métropole a également pris en charge le coût de la concertation.

Enfin, notons que la contrainte budgétaire a guidé certains choix de conception du bureau OMA. Certains choix coûteux ont été compensés par d'autres plus modérés afin de conserver l'équilibre global du budget initial. Par exemple, OMA a proposé d'élargir l'emprise du pont de 10 mètres ou encore de réaliser un tunnel sous l'espace public de la rive droite afin de libérer ce dernier de la circulation automobile. Ces choix impliquent des frais supplémentaires qui ont été compensés par un changement du choix de structure porteuse ou encore un revêtement en béton enrobé poli plutôt que du béton (Guyot, communication personnelle, 13 avril 2016).

6. LECONS

6.1 Points forts du projet

Lorsqu'il sera mis en service, le pont Jean-Jacques Bosc amènera une réelle **plue-value au territoire concerné**. Il constitue un franchissement supplémentaire de la Garonne alors qu' ils sont aujourd'hui très limités. Il contribue ainsi à **connecter** différents projets urbains entre eux et à **recentrer l'urbanisation**, notamment en favorisant la mobilité douce et les déplacements de proximité. De plus, la **largeur généreuse** de cette plate-forme **multifonctionnelle** permet d'accueillir diverses activités et ponctuellement des événements d'une certaine ampleur.

Un autre atout du projet est son potentiel d'**évolutivité temporelle**. En effet, OMA a pensé différents scénarios d'usage du pont, faisant tantôt la part belle aux transports en commun, tantôt aux piétons, tantôt aux transports du futur. Cet aspect nous paraît novateur dans la manière de concevoir un ouvrage de franchissement (Guyot, communication présentée, 13 avril 2016).

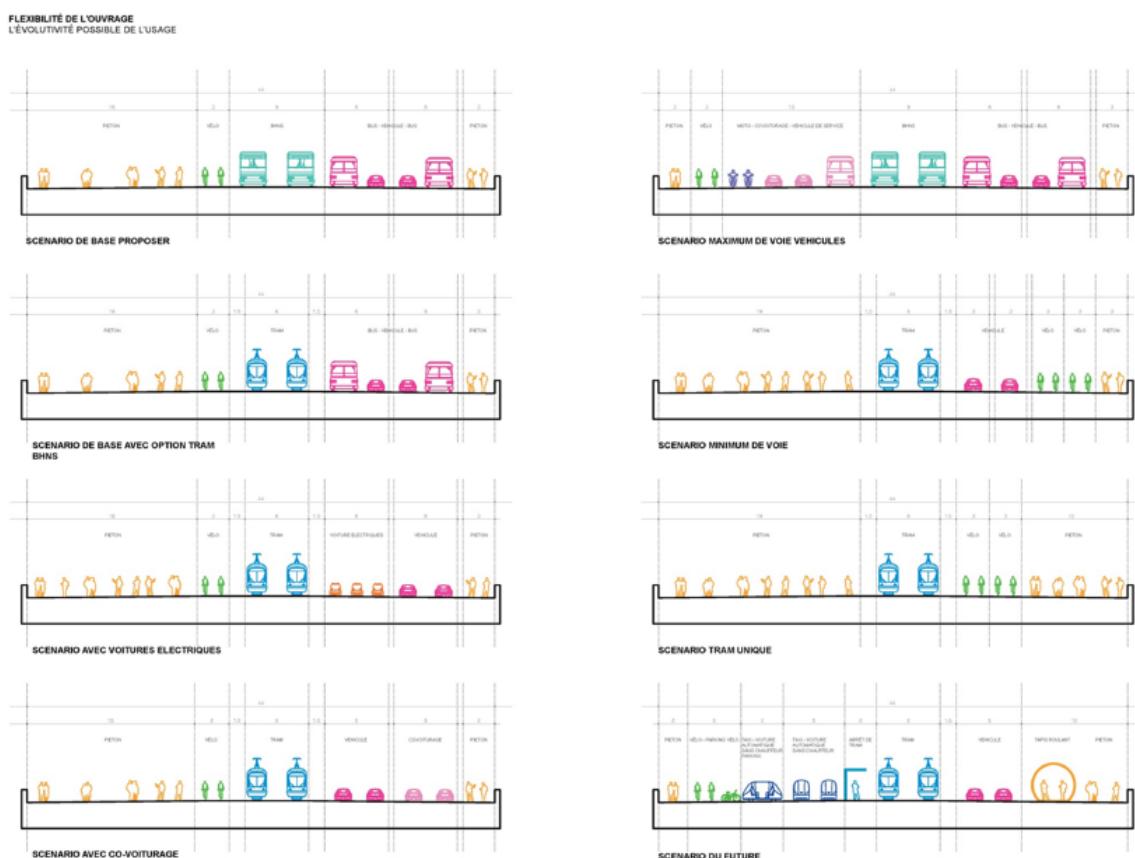


Figure 28. Les différents scénarios imaginés quant à l'usage du pont par le bureau d'architecture OMA montrant son potentiel d'évolutivité dans le temps (Guyot, communication présentée, 13 avril 2016).

Enfin, le fait que le dispositif de **concertation** soit entrepris en amont du concours de maîtrise d'œuvre est également un point fort du projet. Cette démarche a permis d'impliquer les citoyens dès l'élaboration du projet, de définir une solution technique optimale et de légitimer les prises de décision. Notons que la **diversité des outils** de la concertation (Garants, CPC, Charte, Livre Blanc, site

internet, ateliers thématiques, exposition, etc.) a favorisé le débat autour du projet sur une durée de 18 mois. Dans leur rapport final, les garants de la concertation constatent la « légitimité démocratique » de ce dispositif (Blondiaux et Lafont, 2011, p. 18) :

Sur le fond, c'est-à-dire sur la solidité démocratique de son résultat, le processus dans son ensemble, négocié entre les acteurs locaux, par la multiplicité des espaces de contributions et des scènes publiques mobilisées, ouvertes à tous, a permis à tous ceux qui le souhaitaient de trouver une place. [...] Toutes les recommandations à la CUB ont été construites, discutées dans leurs termes puis approuvées par consensus au sein des ateliers. Elles ont en outre fait l'objet d'une relecture par les membres du CPC qui, sans statuer sur le fond, en ont validé le contenu comme conforme à ce qu'ils en avaient compris lors des ateliers publics. Pour toutes ces raisons, **le produit de cette concertation**, notamment des recommandations à la CUB, porte, de notre point de vue, **une légitimité démocratique peu courante dans ce genre d'exercice**.

Globalement, ce processus de concertation a permis de légitimer les prises de décision et de « désamorcer la controverse » (Guyot, communication personnelle, 13 avril 2016). En effet, les points divergents dans l'opinion publique ont pu être exprimés pendant la période de concertation. Aujourd'hui, les riverains semblent satisfaits du dialogue qui s'est opéré autour de la conception du projet. Par exemple, une riveraine architecte, interrogée par la presse locale quant au projet de pont Jean-Jacques Bosc, qualifie la participation de « très ouverte et productive » (Delnestre, 26 février 2016). Cette observation devrait toutefois faire l'objet d'une enquête plus approfondie auprès des habitants concernés pour être confirmée.

6.2 Points faibles du projet

À notre sens, il existe principalement deux menaces au projet de pont Jean-Jacques Bosc.

La première concerne la situation du pont, à la limite administrative entre 3 communes. Comme nous l'avons soulevé précédemment, le projet se situe à l'**intersection des limites communales de Bordeaux, Bègles et Floirac**. Dès lors, nous nous interrogeons sur le dispositif qui sera mis en place, une fois le projet terminé, afin d'assurer la **maintenance des espaces publics** sur l'ouvrage. Cette compétence est du ressort communal. Cet aspect nous paraît être un point sensible du projet, cela pourrait poser des problèmes de gestion à l'avenir (Guyot, communication présentée, 13 avril 2016).

La seconde menace porte sur la **phase de chantier du projet**. Comme nous l'avons souligné auparavant, la rive droite sera équipée d'une nouvelle salle de spectacle à portée métropolitaine, au pied du pont. Cependant, celle-ci sera inaugurée environ un an et demi avant le franchissement Jean-Jacques Bosc (Delnestre, 26 février 2016). Dès lors, cette période de transition nous semble être délicate. En effet, les impacts en termes de mobilité (quotidienne et ponctuelle pour la salle de spectacle) devront faire l'objet d'une étude minutieuse, tout comme de l'impact sur le confort de vie des habitants du quartier (Guyot, communication présentée, 13 avril 2016).

6.3 Eléments de réflexion

L'implication du plus grand nombre dans ce processus de concertation pose question. Nous nous demandons si tous les publics ont été considérés par ce dispositif participatif. Par exemple, un fait qui nous interpelle est que les garants de la concertation ont le pouvoir d'accepter ou non les associations qui seront représentées sein du Comité Permanent de la Concertation.

D'autre part, la dynamique globale de grands projets au sein du périmètre de l'OIN Bordeaux-Euratlantique pose des questions liées au phénomène de **gentrification** : la redynamisation urbaine au sein de ce périmètre ne mènera-t-elle pas, à termes, à l'**éiction des populations originelles?** Dans un reportage intitulé « Attention grands travaux, les quais de Garonne à Bordeaux » (Frank, 2012), des riverains et commerçants émettent déjà des craintes quant au projet de Bordeaux-Euratlantique. De leur propos, ressort une crainte d'exclusion des habitants vivant dans le quartier, ce quartier qu'ils qualifient comme cosmopolite, multi-culturel. Ils constatent par exemple l'augmentation du prix des loyers qui va petit à petit contraindre les habitants à déménager.

7. REFERENCES

AJPN, Collectif. (2012). *Adrien Marquet*. En ligne <http://www.ajpn.org/personne-Adrien-Marquet-3160.html>, consulté le 06 mars 2016.

A'Urba, Agence d'Urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine. En ligne <http://www.aurba.org/>, consulté le 30 mars 2016.

Arnaud de Sartre, B. (2015). *Les enjeux des franchissements à Bordeaux et le processus de concertation mis en œuvre pour le franchissement Jean-Jacques Bosc*. Nantes, la Loire et nous.

Blondiaux, L. (2010). *Propositions de recommandations à la CUB à l'issue du cycle d'ateliers publics*.

Blondiaux, L. et Lafont, J. (2011). *Concertation sur le franchissement amont de la Garonne dit Jean-Jacques Bosc : Rapport final des garants*.

Bordeaux Métropole. (s.d./a). *Une dynamique de métropolisation*. En ligne <http://www.bordeaux-metropole.fr/Metropole/Organisation-administrative/Pourquoi-la-metropole/Une-dynamique-de-metropolisation>, consulté le 30 mars 2016.

Bordeaux Métropole. (s.d./b). *Compétences de Bordeaux Métropole*. En ligne <http://www.bordeaux-metropole.fr/Metropole/Organisation-administrative/Competences-de-Bordeaux-Metropole>, consulté le 30 mars 2016.

Bordeaux Métropole. (s.d./c). *Pont Jean-Jacques Bosc*. En ligne <http://www.bordeaux-metropole.fr/Grands-projets/Grands-equipements/Pont-Jean-Jacques-Bosc>, consulté le 30 mars 2016.

Bordeaux Métropole. (s.d./d). *Franchissement amont de la Garonne dit Jean-Jacques Bosc : Concertation*. Participation : le site des concertations des projets de Bordeaux Métropole. En ligne <http://participation.bordeaux-metropole.fr/concertation/grands-projets/franchissement-j-j-bosc/>, consulté le 30 mars 2016.

Bureau d'Intervention Graphique de la Communication de la Communauté Urbaine de Bordeaux [LEBIG]. (2012). *Bordeaux Métropole 2010-2010, la décennie bordelaise*.

Code de l'urbanisme. Article L300-2. En ligne <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000006074075&idArticle=LEGIARTI000006815159&dateTexte=&categorieLien=cid>, consulté le 31 mars 2016

Communauté Urbaine de Bordeaux [CUB]. (2008). *Charte de la concertation du franchissement amont de la Garonne dit Jean-Jacques Bosc*. Bordeaux : CUB.

Communauté Urbaine de Bordeaux [CUB]. (2009/a). *Franchissement Jean-Jacques Bosc. Livre Blanc - Partie 1 : les enjeux et objectifs*. Bordeaux : CUB.

Communauté Urbaine de Bordeaux [CUB]. (2009/b). *Franchissement Jean-Jacques Bosc. Livre Blanc - Partie 2 : les franchissements envisageables*. Bordeaux : CUB.

Communauté Urbaine de Bordeaux [CUB]. (2010). *Franchissement Jean-Jacques Bosc. Le point sur la concertation*. (Panneaux de présentation de l'exposition intermédiaire). Bègles, Bordeaux, Floirac et Bouliac : CUB, février 2010.

Communauté Urbaine de Bordeaux [CUB]. (2011). Pont Jean-Jacques Bosc. *Concours de maîtrise d'œuvre : Pré-programme*. Bordeaux : CUB.

Communauté Urbaine de Bordeaux [CUB]. (2013). *Dossier de presse Pont Jean-Jacques Bosc*. Bordeaux : CUB, 13 décembre 2013.

De Biasi, K. (2013). *Perspectives démographiques de la CUB*. En ligne <http://www.cebatrama.org/download/Reunions/INSEE-Demo.pdf>, consulté le 06 mars 2016.

Delneste, Y. (26 février 2016). Les débouchés du nouveau pont. *Sud-Ouest*. Pp. 18-19.

Dewael, A. et Labrique, J. (2009-2010). *La reconquête des rives de la Garonne*.

Direction Générale de l'Aménagement de Bordeaux [DGAB]. (2013). *2030 : Vers le Grand Bordeaux, du croissant de lune à la pleine lune*.

Établissement Public d'Aménagement Bordeaux-Euratlantique [EPA Bordeaux-Euratlantique]. (2012). *Projet de Saint-Jean Belcier*. En ligne <http://www.bordeaux-euratlantique.fr/territoire-de-projets/projet-st-jean-belcier>, consulté le 06 mars 2016.

Établissement Public d'Aménagement Bordeaux-Euratlantique [EPA Bordeaux-Euratlantique]. (s.d./a). *La gouvernance : l'Etablissement Public d'Aménagement*. En ligne <http://www.bordeaux-euratlantique.fr/lepa/la-gouvernance>, consulté le 30 mars 2016.

Établissement Public d'Aménagement Bordeaux-Euratlantique [EPA Bordeaux-Euratlantique]. (s.d./b). *Une Opération d'Intérêt National*. En ligne <http://www.bordeaux-euratlantique.fr/le-territoire/une-operation-dinteret-national>, consulté le 30 mars 2016.

Guyot, G. (OMA). (2016). *Bordeaux - Pont JJ BOSC*. Communication présentée dans le cadre du séminaire d'analyse de projet urbains de la Faculté des Sciences Appliquées de l'Université de Liège, 13 avril 2016, Liège.

Guyot, G. (OMA). (2016). Communication personnelle. 13 avril 2016, Liège.

Institut National des Statistiques et des Études Économiques. [INSEE] (2013). Statistiques démographiques en France. En ligne <http://www.insee.fr/fr/themes/comparateur.asp?codegeo=com-33063>, consulté le 06 mars 2016.

Frank, N. (2012). *Attention Grands Travaux – les quais de Garonne à Bordeaux*. Bordeaux : Public Sénat - Point du Jour International. En ligne <https://www.youtube.com/watch?v=hwajAY38P84>, consulté le 31 mars 2016.

Union des Aéroports Français. (2014). *Résultats d'activités des aéroports français 2014 : statistiques de trafic*. En ligne http://www.aeroport.fr/uploads/documents/Rapport_activite_2014.pdf, consulté le 06 mars 2016.