

***Concertation sur le franchissement amont de la Garonne dit
Jean-Jacques Bosc***

Rapport d'étape

5 mai 2010

Ce présent rapport d'étape est produit dans le cadre de l'application de la « charte de la concertation du franchissement amont de la Garonne dit Jean-Jacques Bosc » et fait partie à ce titre des missions dévolues aux garants de la concertation.

Sommaire

1. Préambule	4
2. Eléments généraux	5
3. Le Comité Permanent de la Concertation	5
4. Les moyens mobilisés	6
5. Le déroulé de la concertation	7
5.1. Les réunions publiques.....	8
5.2. Les registres et le site internet	10
6. Les enseignements	10
7. Recommandations pour la suite du processus	13
8. Conclusions	14

1. Préambule

Si tracer une ligne d'horizon et proposer un chemin pour y parvenir définissent toujours le cœur de l'action politique, les enjeux transversaux qui balisent aujourd'hui l'action publique demandent sans aucun doute de reconsidérer à la fois les modalités de prise de décision habituelles et les conditions d'association ou de mobilisation des diverses parties prenantes dans la mise en œuvre des projets. En effet, sur des enjeux programmatiques complexes, à l'instar de ceux relatifs à l'aménagement du territoire ou à l'urbanisme, il apparaît que la recherche de l'adhésion des populations aux diagnostics, puis aux stratégies et programmes en découlant, est gage d'efficacité pour les mises en œuvre *in fine* des actions.

Pour autant, si la valeur ajoutée d'augmenter au-delà de la sphère politique institutionnelle la « surface » sur laquelle va se construire la décision pour en renforcer la portée est aujourd'hui clairement identifiée, la mécanique démocratique à inventer est souvent complexe, novatrice et demande parfois de sortir des sentiers battus. Elle doit s'appuyer sur des processus éprouvés d'un point de vue méthodologique, sanctionnés par l'expérience. Dans le cas d'espèce du projet de franchissement de la Garonne dit « Jean-Jacques Bosc », il s'agit de plus de faire jouer au processus de concertation un rôle de pilote, de démonstrateur, dans le cadre d'une stratégie générale de la Communauté urbaine de Bordeaux (CUB) relative à la mise en œuvre de dispositif de concertation autour de ses projets.

Notre mission en tant que garants de la concertation est définie par la charte de la concertation, document cadre issu lui-même d'un processus de concertation entre parties et soumis à consultation du 21 juin au 21 juillet 2008. Cette charte a fait l'objet d'une approbation formelle par le conseil de CUB. Nos attributions y sont décrites de la façon suivante :

Désignation d'un garant de la concertation

La Communauté urbaine de Bordeaux désignera un prestataire qui aura pour mission de garantir l'impartialité de la concertation, la transparence de l'information, l'expression de tous et l'écoute mutuelle. Les qualités requises seront le sens de l'intérêt général, l'éthique de l'indépendance, l'aptitude à la communication et à l'écoute. Il ne devra pas émettre d'avis sur le fond du projet, mais sera chargé de faciliter le dialogue entre tous les acteurs du projet. Il devra suivre toutes les phases de la concertation et veiller à la rédaction des rapports permettant de tirer les bilans des deux débats publics.

A cette occasion, il aura pour mission de rédiger un rapport évaluant la manière dont la concertation est menée, assorti d'éventuelles recommandations. Le garant aura pour charge d'animer des réunions du Comité Permanent de la Concertation. Il devra participer également aux réunions du Comité de Pilotage du projet (organe de pilotage dédié au projet, réunissant des élus désignés pour suivre le projet et des agents des différents services techniques concernés) chargé de piloter les étapes du projet et d'arbitrer le cas échéant entre différentes solutions. Il sera tenu d'exercer une fonction de médiateur en tant que de besoin et d'organiser la conciliation sur les points de désaccord manifeste qui pourraient voir le jour lors de la concertation. Il sera chargé de veiller au respect des engagements de la présente Charte.

Pour préciser davantage les choses, notre investissement dans le processus s'écarte sur un point de ce qui est décrit précédemment : Nous ne sommes pas prestataires de la CUB au sens où nous agissons sous un statut de bénévole, sans lien contractuel ou de subordination avec la CUB, ce qui, de notre point de vue, permet de respecter à la lettre le principe d'indépendance de notre travail. Ce point spécifique est un des critères qui a motivé notre engagement dans ce processus innovant, un autre étant bien sur l'occasion pour nous de participer à une procédure originale de concertation territoriale, sujet au cœur de nos activités depuis de nombreuses années.

2. Eléments généraux

La concertation sur le projet de franchissement s'inscrit dans une procédure réglementaire découlant de l'application de l'article L300-2 du code de l'urbanisme. ***Celle-ci est ouverte officiellement depuis le 9 février 2009 et, de notre point de vue, à l'heure où nous rédigeons ce rapport d'étape, il y a parfaite concordance entre le processus en cours et les obligations réglementaires découlant de cet article.***

De fait, le processus de concertation qui s'est installé sur le territoire de la CUB pour le franchissement Bosc consiste en un renforcement du processus réglementaire par les apports des diverses parties prenantes, une construction complémentaire sur le socle réglementaire de base.

Enfin, même si tout naturellement la question a fait l'objet d'intervention lors des débats publics et de dépôts sur les registres, l'opportunité du projet de franchissement ne fait pas partie du champ du débat, celle-ci ayant fait l'objet d'une délibération du conseil de Communauté et étant depuis de nombreuses années inscrite dans les principaux documents de planification de la CUB.

3. Le Comité Permanent de la Concertation

Le Comité Permanent de la Concertation a été constitué au cours de l'été 2009 et a été formellement réuni trois fois. Une première réunion de lancement le 3 septembre a surtout été marquée par une faible mobilisation du monde associatif, probablement dû à une mauvaise identification des partenaires à inviter et à un travail de mobilisation préalable insuffisant. Les deux suivantes, le 16 octobre et le 30 novembre, ont en revanche bien fonctionné, tant en termes de participants mobilisés que de productivité. Le CPC s'est emparé des enjeux et la qualité de ses travaux atteste de la montée en compétence de ses membres sur le sujet somme toute complexe de l'organisation des processus de concertation.

Au-delà de ces trois réunions formelles, le CPC s'est également réuni deux fois sous un format d'atelier afin de pouvoir produire des éléments préparatoires aux travaux du groupe, le 3 novembre et le 9 février. En parallèle, une liste de diffusion et d'échange Internet a permis de

conserver pour ses membres un lien de fonctionnement et une plateforme d'information entre chaque réunion formelle.

De fait, le calibrage actuel de la concertation sur le franchissement Bosc résulte des travaux du CPC et la grande majorité de ses propositions a fait l'objet d'une déclinaison opérationnelle. Pour citer les principales, les trois réunions publiques ventilées sur le territoire, leur format, le principe des ateliers d'approfondissement, la lettre du débat, la nomination d'une vice présidence « société civile », tous ces éléments sont nés d'une production du CPC, ce qui au regard de sa composition, peut être analysé comme une co production entre la maîtrise d'ouvrage, la CUB, et les diverses parties prenantes du territoire. ***De notre point de vue et à l'échéance de ce rapport d'étape, la charte de la concertation a été parfaitement respectée en ce qui concerne son volet « Comité permanent de la Concertation » et au-delà d'un simple respect de la lettre, l'utilité de ses travaux dans le cadre du dispositif de concertation est peu discutable.***

Un dernier point nous semble important à préciser : l'articulation entre le CPC et le Comité de pilotage du projet, autre instance de pilotage, a été de qualité et les propositions du CPC y ont jusqu'à présent reçu un bon accueil ce qui témoigne de notre point de vue de la sincérité des démarches engagées.

4. Les moyens mobilisés

Un autre indicateur peut être mobilisé pour évaluer la pertinence de la démarche en cours : c'est celui des moyens affectés, humains et matériels, pour faire fonctionner le processus. ***Au terme de cette première étape, le bilan que nous en tirons est positif.*** Le CPC a disposé pour cette première phase des moyens humains et matériels pour fonctionner mais surtout, la déclinaison du processus de concertation lors notamment des réunions publiques a parfaitement coller au projet tel que dessiné par le CPC. L'organisation propre à la CUB mais également les moyens dédiés par les collectivités accueillantes ont été à la hauteur. La communication préalable par voie de presse a été également correctement conduite.

Dans le même ordre d'idée, l'impression et la mise à disposition de la lettre du débat s'est faite au moment adéquat et en quantité suffisante pour répondre aux besoins des parties prenantes. A ce titre, l'engagement de ces dernières peut être noté, elles ont en grande partie pris en charge la diffusion de la lettre sur leurs territoires respectifs.

Enfin, le site concertation.lacub.fr a joué tout son rôle de relais dans le processus.

5. Le déroulé de la concertation

A ce jour, la concertation a déployé dans la sphère publique plusieurs outils spécifiques.

- Depuis le 9 février 2009, des registres sont ouverts dans les 4 mairies du territoire de projet, Bordeaux, Bègles, Floirac et Bouliac. Un registre complémentaire est ouvert à l'Hôtel de la Communauté Urbaine.
- Un espace dédié a été ouvert sur le site concertations.lacub.fr permettant le dépôt de contributions à même valeur réglementaire que les contributions « papier ». Ce site permet également l'accès à toutes les documentations techniques disponibles sur le projet et à toutes les informations relatives à la procédure en cours, comptes rendus de réunions, agenda, verbatim des réunions publiques...
- Un cycle de 3 réunions publiques, la première à Bordeaux le 31 mars 2010, la suivante à Bègles le 8 avril 2010 et la dernière à Floirac le 12 avril 2010.
- Une exposition reprenant de façon synthétique les grands éléments du projet a été réalisée et mise à disposition dans les mairies et à l'Hôtel de la CUB. Un dépliant en reprenant les contenus a été distribué lors des réunions publiques.
- Une « lettre du débat », documentation spécifique produite par le CPC, donnant le point de vue du CPC sur le processus et notamment sur les grands questionnements que le débat devrait prendre en charge selon lui.

L'ensemble de la procédure a été accompagné par la mise à disposition de documents d'information : livre blanc partie 1, livre blanc partie 2, étude de déplacements, étude de raccordements (documents réglementaires) et à la demande du CPC, document de présentation du projet Bordeaux Euratlantique et lettre du débat (production du CPC). Tous ces éléments ont été disponibles sous format papier sur demande auprès de la CUB ou en téléchargement sur le site concertation.lacub.fr. et mis à disposition lors des réunions publiques.

5.1. Les réunions publiques

Le cycle de trois réunions publiques conclusives du premier temps du débat public a débuté le 31 mars 2010 à Bordeaux pour se clore le 12 avril à Floirac. Les modalités techniques suivantes ont été communes aux trois exercices :

- **Principes généraux :**

- **Disposition de salle :**

Salle sans estrade avec un podium bas pour accueillir sous forme de table ronde 6 à 8 intervenants. Podium en position tiers avant. Un deuxième espace en latéral dédié aux intervenants techniques et aux autres membres du CPC. Une table latérale est réservée aux garants de la concertation.

- **Durée de réunion :**

2 heures

- **Matériels de communication**

Sonorisation de la table centrale (2 baladeurs dédiés) 1 dédié animateur et trois baladeurs pour la salle. Matériel d'enregistrement.

- **Nb de personnes d'accompagnement**

2 techniciens son/image, 4 intervenants salle pour micros baladeurs et documentation à l'accueil

- **Registre**

Des registres de dépôt de contribution sont mis à disposition du public à l'entrée de la salle

- **Déroulé standard**

Cycle introductif : L'animateur ouvre la réunion, souhaite la bienvenue, présente les intervenants et rappelle le déroulé de la séance, puis passe la parole aux intervenants de la table ronde :

1. Le maire de la ville d'accueil et les élus de la CUB en charge du projet
2. Un représentant du Comité Permanent de la Concertation
3. Les garants du dispositif

Durée du cycle introductif 35 mn

Présentation technique : L'animateur reprend la parole pour introduire la présentation visuelle effectuée par les services de la CUB.

Durée de la phase présentation projet (objectifs et solutions) de l'ordre de 25 mn

Phase échange avec la salle :

Deux modalités d'échange proposées:

- Micros baladeurs à demande, collecte de 2/3 questions si salle nombreuse puis réponse des intervenants sur fléchage animateur ou question/réponse directe si salle moins fournie.
- Papier à disposition sur chaque siège pour question écrite, puis collectées toutes les 10 mn, regroupées par thème/enjeux puis réponses apportées par les intervenants. Le traitement des questions se fait sur une table en périphérie de la salle avant restitution à l'animateur qui les ventile aux différents intervenants.

Durée de la phase d'échange avec la salle 50 mn

Conclusion de la soirée : l'animateur clos la phase d'échange en rappelant la poursuite du processus, les autres lieux et dates, les diverses modalités de dépôts, y compris sur ceux disponibles en salle, puis passe successivement la parole:

- Aux garants pour une courte réaction à chaud
- Aux autres intervenants de la table ronde pour quelques phrases

Durée conclusion 10 mn

Ces réunions ont bien fonctionné, réunissant en moyenne de l'ordre de 200 participants. Même si quelques participants ont pu regretter leur statut trop informatif, ne laissant que peu de place selon eux au débat contradictoire et au développement d'argumentaires spécifiques, c'est, de notre point de vue, inhérent au format même de la réunion publique qui ne permet pas ce genre de construction. ***Le principe des ateliers, tels que conçus par le CPC, qui doivent relayer ces réunions, doit permettre de renforcer l'approfondissement des échanges entre parties.***

Elles ont été de bonne tenue permettant principalement de faire émerger les principaux questionnements relatifs au projet et de mettre en lumière certains consensus, tant sur les objectifs assignés à ce franchissement que pour sa modalité. Elles ont également permis, de notre point de vue, de préciser davantage les modalités de poursuite du processus de concertation. Les enseignements de ces réunions publiques seront repris au point 6. de ce présent rapport d'étape.

5.2. Les registres et le site internet

Des registres papier permettant le dépôt de contributions ont été mis à disposition en mairie de Bordeaux, Bègles, Floirac et Bouliac ainsi qu'à l'hôtel de la CUB. Ces registres sont ouverts depuis le lancement réglementaire de la concertation, le 9 février 2009. ***D'un point de vue quantitatif, ces registres ont été somme toute peu productifs au regard du nombre de contributions collectées.*** Il y a eu depuis février 2009 62 avis déposés sur les registres. A l'analyse, ce résultat est peu différent de celui qu'on observe sur des procédures type « enquête publique » où les contributions sur registre sont souvent restreintes. D'autre part, sur un temps long comme dans ce cas d'espèce avec une ouverture sur 18 mois au moins, il est difficile pour les collectivités de maintenir une exposition permanente des registres et des documents afférents dans leurs locaux. Cette faible publicité n'explique cependant pas à elle seule la faible appétence du citoyen pour ce mode de contribution. Sa lourdeur et son manque de lisibilité participent plus vraisemblablement à son usage discrétionnaire. Ce point s'illustre notamment au regard du succès du site internet dédié concertations.lacub.fr qui reprend les mêmes fonctionnalités sous format électronique.

Le site internet, concertations.lacub.fr permettant également de déposer des contributions, avec même valeur légale que les registres papier, est fonctionnel sur le franchissement depuis le 9 février 2009 et a enregistré plus de 110 contributions et une moyenne de 2600 visites mensuelles.

6. Les enseignements

La première phase de débat public avait un objectif défini par la charte de la concertation :

Un premier débat public sera lancé, aux environs du second semestre 2009, sur la base des éléments recueillis dans le Livre blanc, pour examiner les partis d'aménagement possibles et leurs impacts prévisibles. Ce débat public, pendant lequel la Communauté urbaine laissera la parole aux citoyens, sera annoncé dans les médias. Différents éléments du projet soumis au débat seront disponibles sur le site internet www.concertations.lacub.fr, les citoyens pourront réagir et débattre par le moyen d'un forum internet ou sur les registres mis à leur disposition. A l'issue de ce premier débat public, un bilan intermédiaire de la concertation sera tiré pour préciser les objectifs, choisir parmi les partis d'aménagement possibles ceux qui sont envisagés et leurs fonctionnalités (début 2010).

Cette première phase avait donc pour objet principal de mettre en débat les objectifs de ce projet de franchissement et de faire émerger parmi l'ensemble des solutions possibles de franchissement et de leur fonctionnalité telles que présentées dans les documents réglementaires celles qui semblent bénéficier d'un consensus pour approfondir leurs études et définitions. ***De notre point de vue, cette première phase de débat public a permis de répondre à cet objectif en éclaircissant considérablement le paysage et en faisant émerger les questions à approfondir dans***

la poursuite du processus. Nous présentons ci-dessous ce qui émerge à la fois des diverses dépositions écrites sur les différents supports accessibles et ce qui ressort des réunions publiques.

Sur la question des objectifs du franchissement :

La grande majorité des interventions confirme l'opportunité générale de la mise en œuvre d'un franchissement complémentaire sur la Garonne. Les objectifs tels que déclinés dans le livre Blanc font globalement consensus avec cependant des réserves en fonction des sensibilités territoriales. La question par exemple du rééquilibrage des trafics entre Bègles et Floirac n'est bien évidemment pas perçue de la même façon de part et d'autre du fleuve. De même pour l'accessibilité de la gare st Jean entre Bordeaux et les communes du sud du territoire de projet. De ce point de vue, la poursuite de la procédure de concertation devra permettre de prendre en charge ce lissage des intérêts entre les différentes parties du territoire. ***Cette phase d'échange met aussi clairement en lumière que la validation des objectifs ne peut faire l'économie d'une réflexion sur la question de la mobilité ou de l'organisation des déplacements, notamment en termes de transport collectif en site propre et, au-delà, du dessin de l'agglomération.***

Dans ce cadre, l'articulation entre le projet de franchissement et les grands projets en cours sur l'agglomération a fait l'objet d'interventions multiples et de nombreuses demandes d'éclaircissement. ***Ce franchissement faisant pièce d'un projet plus global, nous ne pouvons que souscrire à une implication plus forte des porteurs de ces projets dans le dispositif de concertation à venir, ce qui vaut principalement pour l'OIN Bordeaux Euratlantique.***

Sur la question des modalités de franchissement et des fonctionnalités de ce franchissement:

La modalité « franchissement supérieur » est visiblement celle qui l'emporte dans la sphère publique. Le principe d'un pont est celui qui émerge nettement, tant à travers les dépositions écrites que lors des réunions publiques. L'option du tunnel n'a été évoquée qu'à une reprise en réunion publique, principalement pour son moindre impact supposé en termes d'hydraulique sur le secteur de Floirac et sur 4 contributions écrites, ce, bien sûr, à la date de ce rapport d'étape. En revanche, l'option de la navette fluviale est bien présente, non pas comme la solution mais comme une modalité complémentaire de franchissement qui offre d'autres services et surtout participerait à une réappropriation du fleuve par son territoire. En ce sens, elle semblerait participer à un des objectifs du franchissement : « mettre en valeur le fleuve au sud de l'agglomération ». L'option téléphérique peut dès à présent être abandonnée, celle-ci n'ayant trouvée aucune résonance avec le public.

A ce point d'étape, la hiérarchie suivante nous semble émerger parmi les modalités de franchissement proposées:

- 1. Le pont***
- 2. La navette fluviale en mode complémentaire***
- 3. Le tunnel***

Pour préciser les choses, nous pouvons reprendre les éléments principaux de caractérisation de chaque modalité tels qu'ils émergent à ce stade du débat.

Le pont doit être un pont urbain, même si cette notion « d'urbanité » reste, de notre point de vue, à explorer. Il ne doit pas accueillir de trafic de camions. Il est manifeste que ces deux premiers points participent nettement du consensus autour de cette modalité et la conditionnent. La prééminence des usages doux et TCSP fait également l'objet d'un très large consensus, prééminence participant de son moindre impact sur les populations. La place de la voiture, sans être remise en cause par principe, est fortement discutée et constitue un des enjeux dans le cadre de la poursuite du processus de concertation. Enfin, comme rappelé notamment dans chaque réunion publique, l'objet architectural doit être à la hauteur, à la fois par rapport au paysage dans lequel il doit s'insérer mais également d'un point de vue plus profond, dans la manière où il génère ou pas de l'urbanité et participe à la création de l'agglomération de demain. ***Tous ces éléments nous conduisent à penser que les populations portent en fait une grande ambition pour ce franchissement et que même ceux qui se plient en quelque sorte à un intérêt général au détriment de leur qualité de vie sont prêts à s'engager positivement sur un projet de pont dès lors qu'il relève de cette ambition.***

La modalité de franchissement « navette fluviale » a bien été présente dans l'ensemble des réflexions. ***Toujours présentée comme solution complémentaire à un ouvrage principal, elle témoigne très fortement d'une volonté de changer le regard porté sur la Garonne.*** Le projet de franchissement JJ Bosc apparaît dans ce cadre comme une opportunité de renouer avec une histoire. A ce titre, son périmètre d'usage dépasse largement celui du franchissement puisqu'il semble davantage être celui d'une desserte Nord Sud que d'un simple franchissement au droit de JJ Bosc.

Enfin, le principe d'un tunnel n'a trouvé que peu de défenseurs, qui ont mis en avant son impact supposé plus modéré en termes d'hydraulique sur les zones inondables de Floirac et de nuisances sonores plus réduites pour les quartiers concernés par les raccordements. Il a pour l'instant bénéficié de trois handicaps de poids dans la sphère publique : le premier est le poids de l'histoire, le pont JJ Bosc étant en partie inscrit dans l'inconscient collectif, le second plus pragmatique étant sa compatibilité restreinte avec les modes de déplacement doux au regard de sa longueur et de sa qualité de service pour ces modes spécifiques et enfin, son impact plus lourd au niveau des trémies sur les quartiers à Floirac ou à Begles.

Sur la question des impacts, des risques et des préventions :

Bien évidemment, la question des impacts environnementaux de ce franchissement sur les populations riveraines est revenue tout au long de la phase publique et fait également l'objet de dépositions sur registre. Les réponses à ces inquiétudes légitimes des populations n'ont pu trouver réponse dans cette première phase hormis des points de principe. En effet, les impacts sont dépendants du type d'ouvrage retenu et du type d'usage qui en sera fait. D'un point de vue plus général, la question du ménagement du fleuve et des précautions à prendre en termes d'hydraulique sur ce territoire sensible devra être développée. Partant, ces points devront faire l'objet d'approfondissement et de réponses dans la poursuite du processus.

Au-delà des impacts locaux, des interrogations multiples sont apparues relatives aux impacts élargis de ce projet, notamment à travers la redistribution des trafics et leur ventilation dans les communes. De même, la question du type de ville que sous-tend ce projet est manifeste, notamment sur la place de la voiture et la notion d'étalement urbain. Enfin, il a été rappelé à plusieurs reprises qu'au-delà d'enjeux de trafic et de flux, l'aspect social devait également être gardé à l'esprit et que la mutation urbaine en cours, dont le franchissement constitue une facette, ne devait pas par exemple favoriser l'exclusion sociale et rejeter en périphérie les classes défavorisées, ni contribuer à l'étalement urbain ce qui serait manifestement contraire à l'objectif de densification.

Lors de cette première phase de débat public, l'engagement a été pris que ces questionnements soient approfondis dans le cadre de la poursuite du processus de concertation, notamment à travers les ateliers thématiques qui doivent prendre le relais pour approfondir la réflexion et produire des réponses. Bien évidemment, cet engagement public doit être tenu, constitutif de la confiance des parties dans le dispositif général de concertation.

Sur la question du dispositif de concertation :

Au regard du faible usage des registres papier, les moments clés de cette concertation ont été le cycle de réunions publiques, qui semble s'être déroulé à la satisfaction des habitants. Les attentes apparues pour certains lors des réunions publiques, liées au manque de débats contradictoires, doivent être comblées en phase « atelier », justement prévue pour cela. Les questions relatives à la portée de la concertation, c'est-à-dire sur la manière dont les avis vont peser sur le projet, ont été faiblement évoquées mais méritent attention, notamment dans la définition des phases ultérieures de la concertation.

7. Recommandations pour la suite du processus

Au regard de ce qui précède, nous recommandons les éléments suivants :

1. Les solutions à approfondir dans la suite du processus :

- D'une façon prioritaire : le pont urbain
- En complémentaire, avancer sur la navette
- Si nécessaire, apporter quelques éléments complémentaires sur le tunnel

2. La mise en œuvre d'ateliers thématiques

- Les thématiques pouvant faire l'objet d'ateliers :

Comme vu précédemment, la première partie du débat public a permis à la fois de valider les objectifs assignés à ce franchissement, d'en hiérarchiser les modalités possibles et d'en questionner les fonctionnalités. Après le travail en CPC du 3 mai 2010, nous proposons que les thématiques suivantes fassent l'objet de développement en ateliers :

- Le pont en tant qu'objet urbain
- Impacts environnementaux, sociaux et sur la qualité de vie

➤ Mobilité, place de la voiture et étalement urbain

- Les formats de ces ateliers :

Le CPC déterminera par un travail spécifique conduit en collaboration avec les services de la CUB les modalités et formats de chaque atelier en fonction de chaque thématique, ceux-ci pouvant être différenciés de par la nature du sujet à aborder.

3. Les autres dispositifs :

Lors de ses travaux relatifs à l'organisation de la première phase de débat public, le CPC avait réfléchi à la mise en œuvre de dispositifs complémentaires. Il s'agissait principalement :

- De cahiers d'acteurs
- Des ambassadeurs de la concertation
- De la lettre du débat n°2

Ces dispositifs n'ont pas fait l'objet d'une validation formelle et doivent faire l'objet de réflexions complémentaires lors du prochain CPC du mois de juin 2010 afin d'estimer à ce stade de la procédure, l'opportunité de leur mise en œuvre ou de leur adaptation.

8. Conclusions

A ce stade de la procédure de concertation sur le franchissement JJ Bosc et à l'heure de ce point d'étape, nous pouvons témoigner que la volonté affichée par la CUB de s'inscrire dans une démarche innovante de concertation se traduit dans les faits. Au-delà de ce que nous avons détaillé dans les parties précédentes de ce présent rapport d'étape, nous souhaiterions peut-être souligner tout particulièrement trois points qui doivent sans doute en baliser la poursuite:

Le premier est l'appétit manifeste des divers participants de cette concertation pour le débat public, d'une volonté partagée d'échange sur ce projet, en dépassant souvent d'ailleurs le strict périmètre. La volonté des habitants de contribuer positivement à la construction de leur avenir se voit confirmée par leur implication dans le dispositif.

Nous ne pouvons également que saluer l'implication de l'ensemble des parties, en premier lieu les membres du CPC et les services techniques de la CUB, qui ont repris à leur compte l'ambition déclarée des élus de la CUB de mettre en place un processus innovant pour cette concertation. Leur engagement est sans conteste un des critères de la réussite du dispositif à ce stade.

Enfin, d'une façon plus générale, cette première étape du débat a surtout mis en lumière l'ambition portée par les divers acteurs autour de ce projet, ambition quant au processus de concertation en cours et ambition quant au projet de franchissement au sens strict et au-delà pour ce territoire du sud de la communauté urbaine.

Les attentes sont fortes et, pour notre part, nous pouvons confirmer notre engagement pour que celles-ci trouvent écho dans la poursuite de cette concertation.

A Paris, le 5 mai 2010

Loic Blondiaux et Jean Lafont, garants de la concertation sur le franchissement amont de la Garonne dit JJ Bosc.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Loic Blondiaux', written in a cursive style.A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Jean Lafont', written in a cursive style.