

3. Le rôle clef du franchissement nord, entre lien urbain et plan des déplacements

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

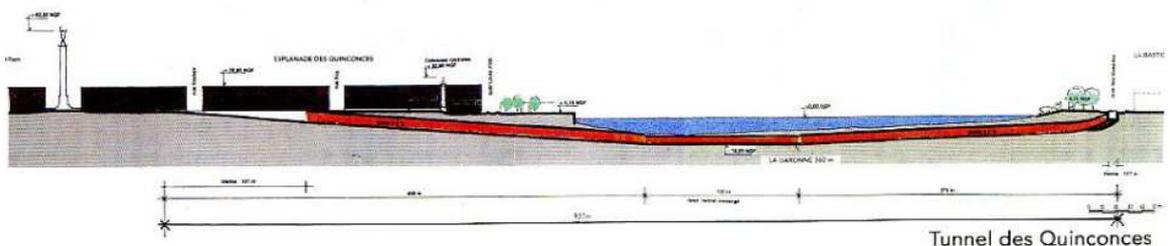
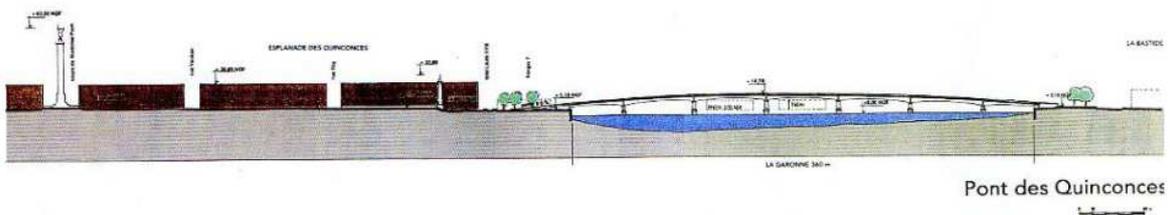
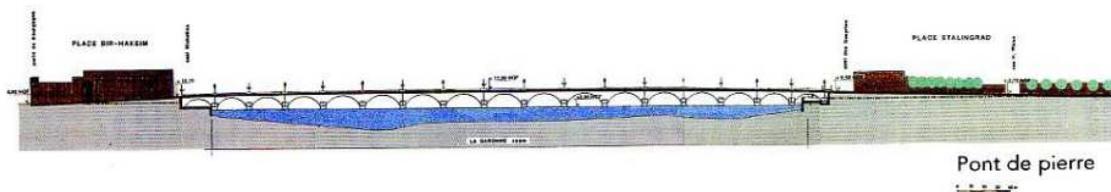
- au droit du boulevard Jean-Jacques Bosc, continuité sud des boulevards ;
- en partie centrale ;
- au niveau de la rue Lucien Faure, continuité nord des boulevards entre les quartiers Bacalan et Bastide.

Par ailleurs, le SDDUC affiche la priorité de compenser l'impact du tramway empruntant le pont de Pierre (circulation ainsi réduite à 1 file dans chaque sens).

Le franchissement en partie centrale est jugé prioritaire car plus à même de compenser cet impact.

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

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



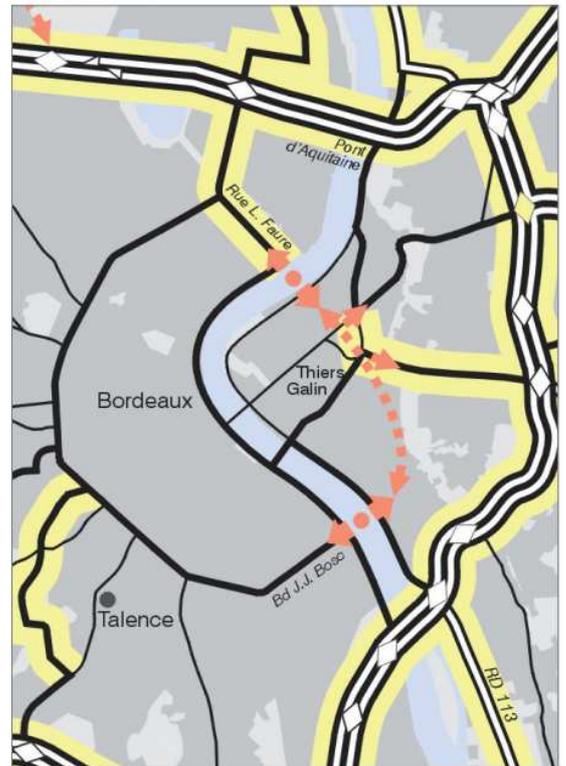
En septembre 1997, la Communauté urbaine de Bordeaux ouvre la concertation publique sur le projet de franchissement en partie centrale sur la base de ces solutions étudiées et organise d'avril à mai 1998 avec la Ville de Bordeaux une série de débats publics autour d'une exposition qui ont permis à un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

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

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

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

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



Bordeaux, Port de la Lune

Le centre historique de cette ville portuaire située dans le sud-ouest de la France représente un ensemble urbain et architectural exceptionnel, créé à l'époque des Lumières, dont les valeurs ont perduré jusqu'à la première moitié du XXe siècle. Paris exclu, c'est la ville française qui compte le plus de bâtiments protégés.