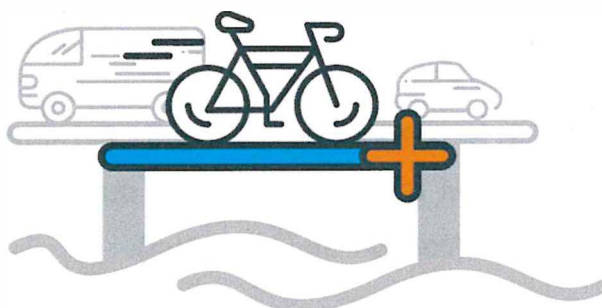




PRÉFET  
DE LA RÉGION  
NOUVELLE-AQUITAINE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

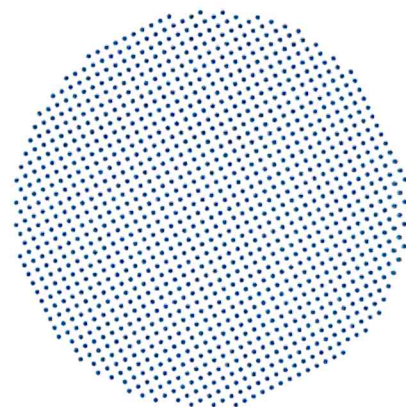


PASSERELLE  
DU PONT  
*Mitterrand*

**Concertation du public**  
**20 juin – 18 juillet 2022**

**Bilan de la concertation**

*Mars 2023*

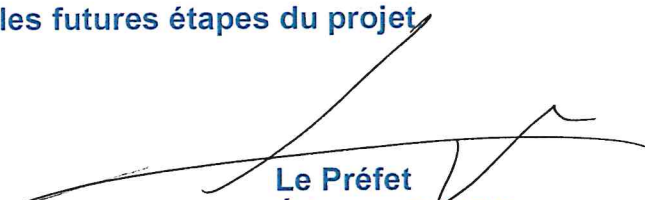


## Préambule

Par arrêté du 31 mai 2022, la préfète de la Gironde Fabienne BUCCIO a prescrit l'organisation d'une concertation du public au sujet du projet de passerelle accrochée au pont François Mitterrand (rocade de Bordeaux).

Le périmètre de la concertation s'inscrivait dans le territoire de Bordeaux Métropole, plus précisément sur les communes de Bègles et de Bouliac. Elle s'est déroulée du 20 juin au 18 juillet 2022.

Ce bilan de la concertation, établi par l'État, maître d'ouvrage du projet, décrit son déroulement et présente les informations et les interrogations qui seront intégrées aux réflexions de l'État dans les futures étapes du projet.



Le Préfet  
Étienne GUYOT

# Le projet porté à la connaissance du public

La DREAL Nouvelle-Aquitaine a porté à la concertation un projet de passerelle dédiée aux cyclistes et aux piétons et « accrochée » au pont routier François Mitterrand, au sud de l'agglomération.

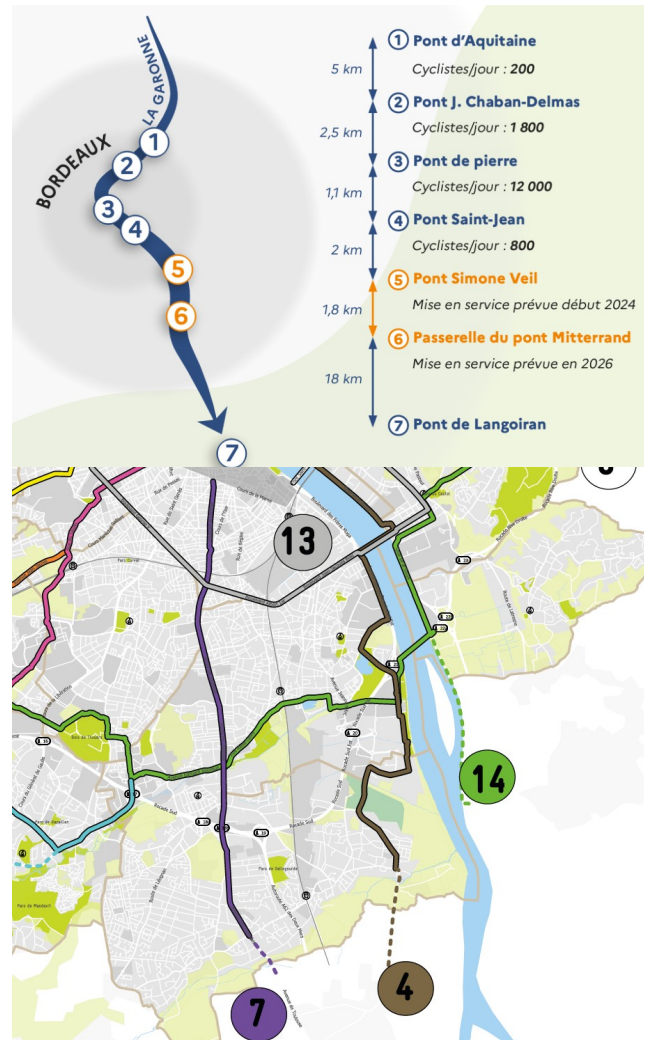
## Pourquoi réaliser une nouvelle passerelle ?

Depuis la mise en service du pont François Mitterrand, en 1993, une piste cyclable était aménagée en sens extérieur, sur une largeur prélevant une voie de circulation. Cette situation créait un phénomène de « pincement » à l'origine de congestions récurrentes pour le trafic automobile. Pour cette raison, **au printemps 2018, la piste cyclable a été supprimée** au profit de la mise à 2x3 voies du pont.

Depuis, le pont Saint-Jean constitue le franchissement cyclable de la Garonne le plus au sud de l'agglomération bordelaise (voir plan ci-contre). Aucune traversée n'est possible pour les piétons et les cyclistes entre le pont Saint-Jean et le pont de Langoiran, distants de plus de 22 km. L'objectif est donc de **rétablir un franchissement** par une passerelle accrochée au pont François Mitterrand.

Bordeaux Métropole s'engage en faveur de la pratique du vélo avec l'élaboration de son 3<sup>e</sup> plan vélo métropolitain qui vise à porter la part modale du vélo à 18 % en 2030. Le premier axe de ce plan consiste à « **Développer un réseau cyclable performant** ». Pour ce faire, Bordeaux Métropole propose un réseau cyclable principal à haut niveau de service appelé ReVE, pour Réseau Vélo Express (extrait ci-contre).

Parmi les itinéraires du ReVE approuvés par le Conseil de la Métropole, le n°14 dit « Périphérique » emprunterait la future passerelle pour franchir la Garonne au sud de la Métropole. Cette continuité favorisera les déplacements actifs entre les deux rives au sud de la métropole.



## Quelles sont les caractéristiques connues de l'ouvrage ?

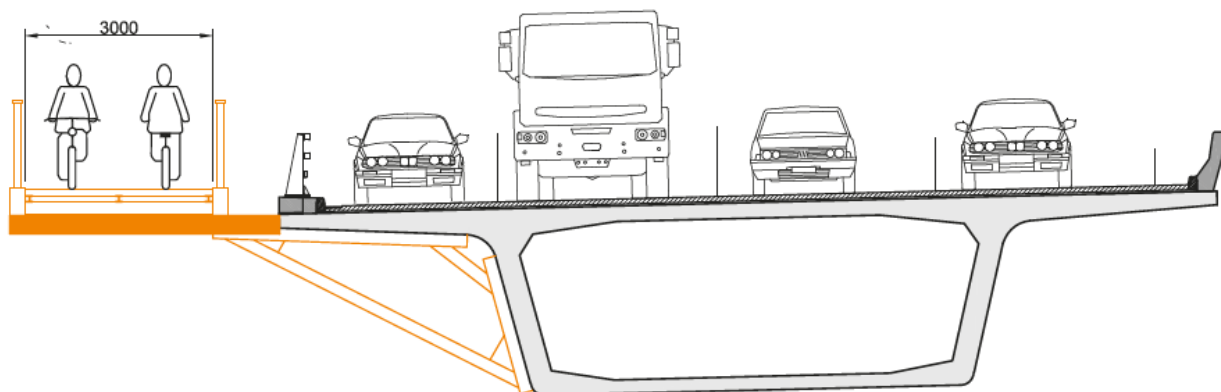
Avant d'amorcer la concertation, la DREAL Nouvelle-Aquitaine a défini plusieurs éléments essentiels et intangibles du projet :

- La localisation de la passerelle côté amont est indispensable dans la conception, les accès à l'ancienne piste du pont ne se situant que de ce côté.
- La longueur de la passerelle sera d'environ 700 m.
- La navigation fluviale sera obligatoirement maintenue.
- La pente maximale de la passerelle et de ses accès sera de 4 % pour être conforme aux normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.
- La passerelle sera construite en encorbellement et accrochée au pont existant. Il n'y aura pas de nouvelles piles dans la Garonne.

## ... et quels aspects restent à définir ?

La concertation intervient à une étape où les éléments relatifs à la forme de la passerelle restent à établir. Plusieurs aspects doivent par conséquent faire l'objet de réflexions et la concertation était particulièrement utile en ce qui les concerne :

- La largeur utile doit être conforme aux caractéristiques techniques « voie verte » et atteindre au moins 3 m. Une largeur plus importante est techniquement envisageable, mais représente un surcoût important.
- La position de la passerelle : en hauteur et en distance par rapport au tablier de l'ouvrage qui supporte la rocade.
- Le choix des matériaux et revêtements utilisés méritait d'être éclairé par l'expérience des cyclistes.
- La forme de la passerelle pouvait faire l'objet de propositions lors de la concertation.
- L'existence, la position, le fonctionnement et l'intensité de l'éclairage ou du balisage pouvaient également faire l'objet de propositions.



*Vue en coupe d'une passerelle en encorbellement*

# Pourquoi cette concertation ?

## Son cadre juridique

Le projet de passerelle accrochée au pont François Mitterrand devait faire l'objet d'une concertation en application du code de l'urbanisme. La procédure est régie par les articles L. 103-2 et suivants et R. 103-1 et suivants. Les objectifs et les modalités de cette concertation ont fait l'objet d'un arrêté préfectoral.

Les objectifs de la concertation étaient :

- de communiquer au public les principales caractéristiques et orientations du projet ;
- d'informer le plus largement possible tous ceux qui peuvent être concernés par le projet ;
- d'écouter pour mieux prendre en considération les enjeux techniques, économiques, sociaux et environnementaux, en faisant émerger les attentes de la population ;
- de recueillir les observations et propositions du public.

## L'enjeu : définir le programme

Le programme de l'ouvrage regroupe un ensemble de contraintes et d'objectifs. Il constitue le cœur du futur marché de conception-réalisation. Après la passation de ce marché, il n'est pas souhaitable juridiquement et financièrement de faire évoluer les éléments du programme. Il était donc essentiel de consulter le public en milieu d'année 2022, avant la formalisation du programme de la passerelle.

### **Le marché de conception réalisation**

La DREAL Nouvelle-Aquitaine lancera un marché de conception-réalisation en vue de la construction de la passerelle. Cette procédure mettra en concurrence plusieurs groupements « entreprise / maître d'œuvre / architecte » pour répondre au programme préalablement défini par l'État.

Au vu des conditions très particulières de réalisation de la passerelle (circulation de la rocade, Garonne), il est pertinent de faire appel au savoir-faire des entreprises, notamment en ce qui concerne l'incidence du mode de réalisation sur la conception.



*Pont François Mitterrand, côté amont, où la passerelle sera insérée.*

# La concertation mise en œuvre

## Le dispositif de participation du public

Un dispositif sur une durée de quatre semaines **du 20 juin au 18 juillet 2022** a été mis en œuvre. Il donnait la possibilité de s'informer et de participer selon plusieurs modalités.

### Dossier de concertation

Un dossier de concertation de 16 pages (couverture ci-contre) au format A3, a été mis au point, avec pour objet de présenter de manière illustrée et pédagogique le projet de passerelle, ses contraintes techniques et physiques, mais aussi de replacer le projet dans le contexte du développement des mobilités douces dans la métropole bordelaise.

Il se composait des chapitres suivants :

- L'ancienne piste cyclable
- L'objectif : rétablir un franchissement cyclable de la Garonne
- Le vélo, enjeu de territoire
- Caractéristiques du pont François Mitterrand
- La future passerelle
- Les accès à la passerelle
- De la conception aux travaux
- L'environnement du projet
- Comment participer à la concertation ?

### Site internet et formulaire numérique

Un site internet du projet, [www.Passerelle-Mitterrand.fr](http://www.Passerelle-Mitterrand.fr), a été mis en ligne afin que le public puisse y retrouver le dossier de concertation, l'agenda de la concertation, les documents présentés au public et les comptes-rendus des réunions publiques.

À la même adresse, un registre en ligne (extrait ci-dessous) était ouvert pendant la durée de la concertation pour donner la possibilité au public d'y consigner ses questions, ses remarques et ses propositions.



### Registres papier

Cinq registres papier étaient également mis à la disposition du public dans les lieux suivants :

- Mairie de Bègles
- Mairie de Bouliac
- Hôtel de Bordeaux Métropole
- Préfecture de la Gironde
- Registre « mobile » accessible lors des trois temps d'échange.

### Les deux réunions publiques

Deux réunions publiques ont été proposées, soit une dans chaque commune des berges du pont Mitterrand : le 20 juin 2022 à Bouliac, dans la salle panoramique du centre culturel François Mauriac, et le 30 juin 2022 à Bègles, à la Maison du Vélo et des Mobilités dans les locaux de l'association Cycles et Manivelles.

### La permanence d'information

En complément, une permanence de concertation s'est tenue à Floirac dans le cadre de la Maison Itinérante du Vélo de la rive droite organisée par l'association Vélo Cité. Celle-ci s'installe chaque semaine dans une commune de la rive droite.

## Le dispositif d'information

L'arrêté préfectoral du 31 mai 2022 a été affiché dans les mairies de Bègles et de Bouliac, au siège de Bordeaux Métropole et à la préfecture de la Gironde. En complément de cette obligation réglementaire, l'État a déployé un dispositif d'information afin d'inciter le public à participer.

### Affichettes A3

Des affichettes contenant l'annonce du projet, les dates des réunions et l'adresse du site internet de la concertation ont été remises en dix exemplaires aux deux communes et à Bordeaux Métropole, et en trois exemplaires aux associations partenaires.



### Panneaux d'information

Deux panneaux (dimensions 200x85) de présentation du projet et de la concertation ont été réalisés. Trois jeux de deux panneaux ont été mis en place pour accompagner les registres et dossiers de concertation disponibles dans les mairies de Bouliac et de Bègles, et au siège de Bordeaux Métropole, ainsi qu'un jeu de deux panneaux mobiles utilisés lors des rencontres avec le public.

### Dépliant 4 pages

Des dépliants contenant l'annonce du projet, les dates des réunions, l'adresse du site internet de la concertation, et le descriptif des objectifs et des caractéristiques essentielles du projet ont été diffusés en 1 300 exemplaires :

- 200 à Bègles et 150 à Bouliac
- 300 à Bordeaux Métropole
- 200 répartis entre Vélo Cité et Cycles et Manivelles
- 300 pour la Fête du vélo
- 50 pour la soirée inaugurale de « La Gironde à Pied »
- 100 pour les temps d'échanges.

### Information dans les médias

Un communiqué de presse de lancement de la concertation a été diffusé afin de présenter le projet, les modalités de concertation et d'annoncer les temps d'échange dans la presse (Sud Ouest).

### Information relayée par les collectivités et les partenaires

Un kit de communication numérique a été transmis aux collectivités, associations et autres acteurs métropolitains du vélo afin d'encourager et de faciliter une démultiplication de l'information sur la concertation (exemple ci-dessous : Communauté de communes des Portes de l'Entre-deux-Mers).

Les dépliants et affiches ont été diffusés à toutes les associations du réseau des Maisons métropolitaines des mobilités alternatives (MAMMA) et diffusés sur le stand de Bordeaux Métropole lors de la fête du vélo.



# Le déroulement de la concertation

## Les réunions publiques

Le 20 juin 2022, de 18h30 à 20h, la réunion publique de Bouliac a rassemblé 15 personnes dans la salle panoramique de l'espace culturel François Mauriac. Elle s'est tenue en présence de Monsieur Dominique ALCALA, maire de Bouliac, et de Madame Isabelle RAMI, conseillère métropolitaine déléguée aux mobilités alternatives.

Le 30 juin 2022, de 19h à 21h, la réunion publique de Bègles a rassemblé 35 personnes dans la Maison du Vélo et des Mobilités dans les locaux de l'association Cycles et Manivelles. Elle s'est tenue en présence de Monsieur Clément ROSSIGNOL-PUECH, maire de Bègles et vice-président de Bordeaux Métropole délégué aux stratégies mobilités et mobilités alternatives.



Réunion publique de Bègles, le 30 juin 2022.

## La permanence

La permanence s'est déroulée le 25 juin à Floirac de 14h à 17h30. Elle a permis aux représentants de la DREAL Nouvelle-Aquitaine de s'entretenir de manière approfondie avec six personnes. Cette permanence se déroulait en parallèle d'un atelier organisé par l'association Vélo Cité. Le public a également pu échanger avec les représentants de l'association sur des sujets plus généraux de développement de la pratique cyclable dans l'agglomération bordelaise.

## La couverture médiatique

Un premier article de presse a été publié dans le journal Sud Ouest le 22 juin 2022, puis un second le 2 juillet 2022 (voir annexes).

## Participation écrite

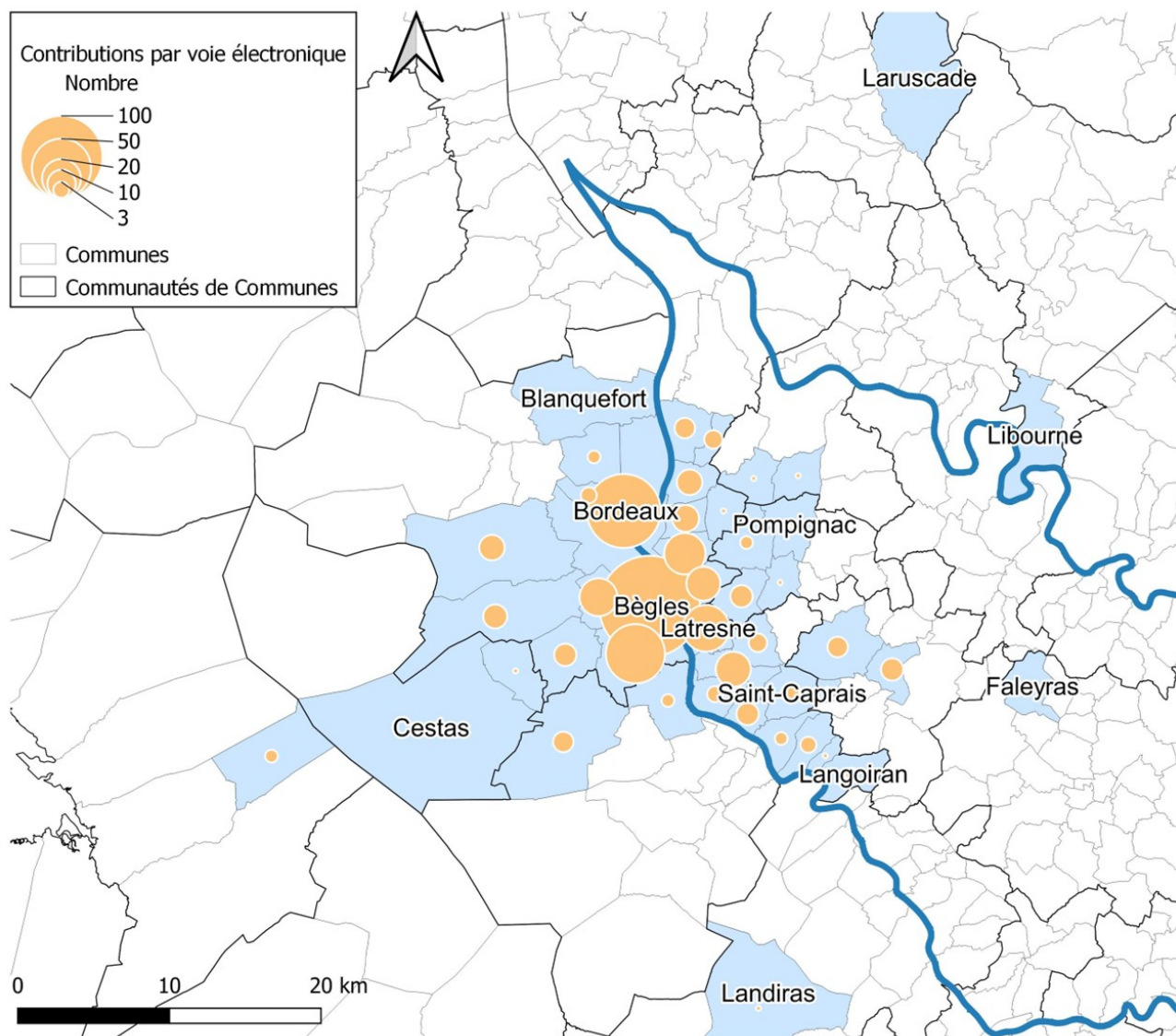
La concertation a enregistré une forte mobilisation par écrit. Pendant la concertation 510 avis ont été recueillis : 508 via les registres numériques et en mairie, et deux par courrier.

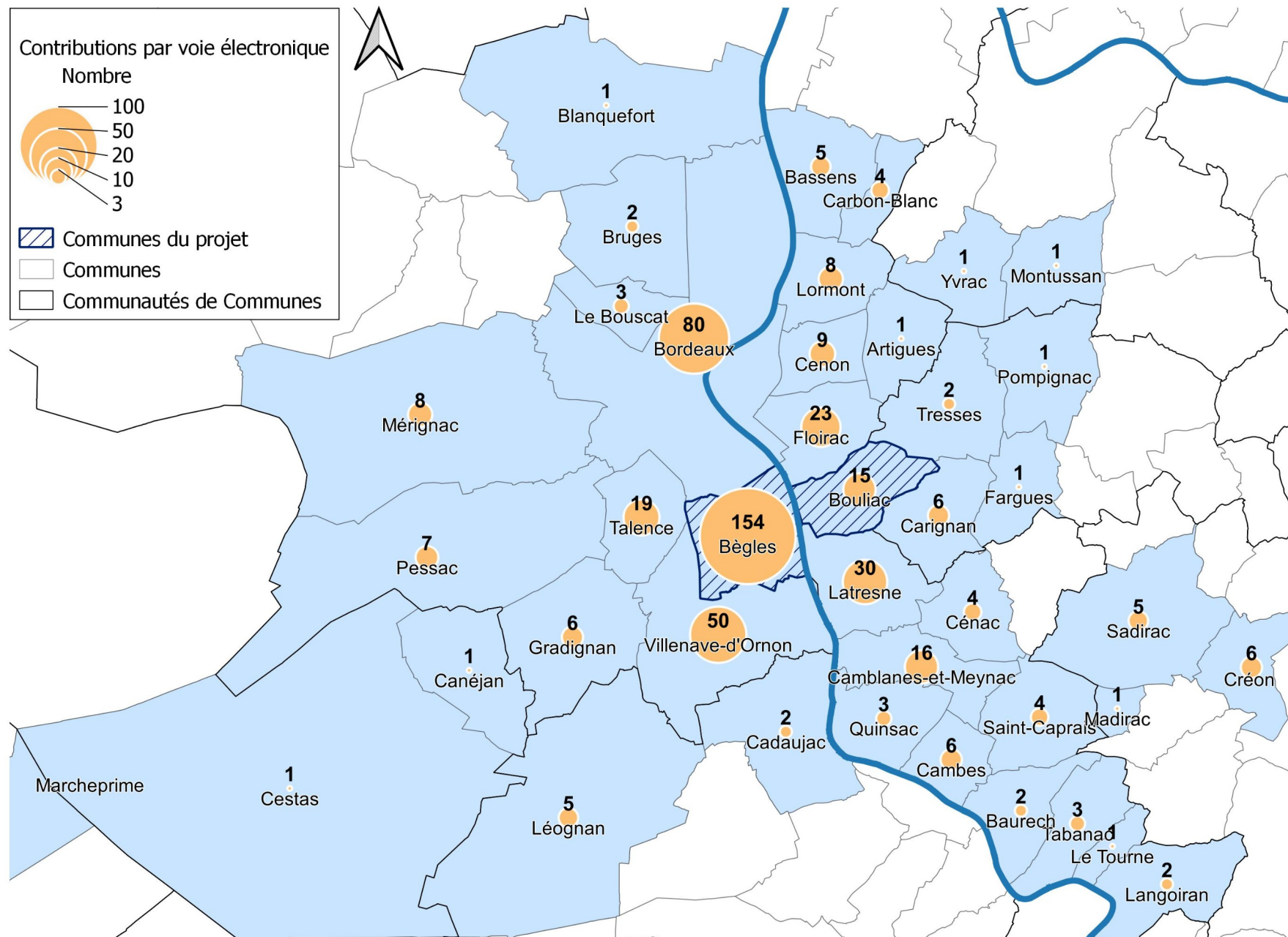
### Répartition géographique

Sur les 508 contributions issues des registres, 506 ont été localisées.

La répartition géographique des contributions montre logiquement une prédominance des villes situées à proximité du projet : Bègles (154), Bordeaux (80), Villenave-d'Ornon (50), Latresne (30), Floirac (23). Néanmoins, l'étendue géographique de ces contributions, présentée dans les deux cartes ci-après, témoigne de l'enjeu métropolitain du projet.

111 contributions proviennent de communes en dehors de la Métropole, soit 22 % du nombre total de contributions. 71 contributions proviennent notamment de la Communauté de Communes des Portes de l'Entre-deux-Mers, au sud-est de la métropole.



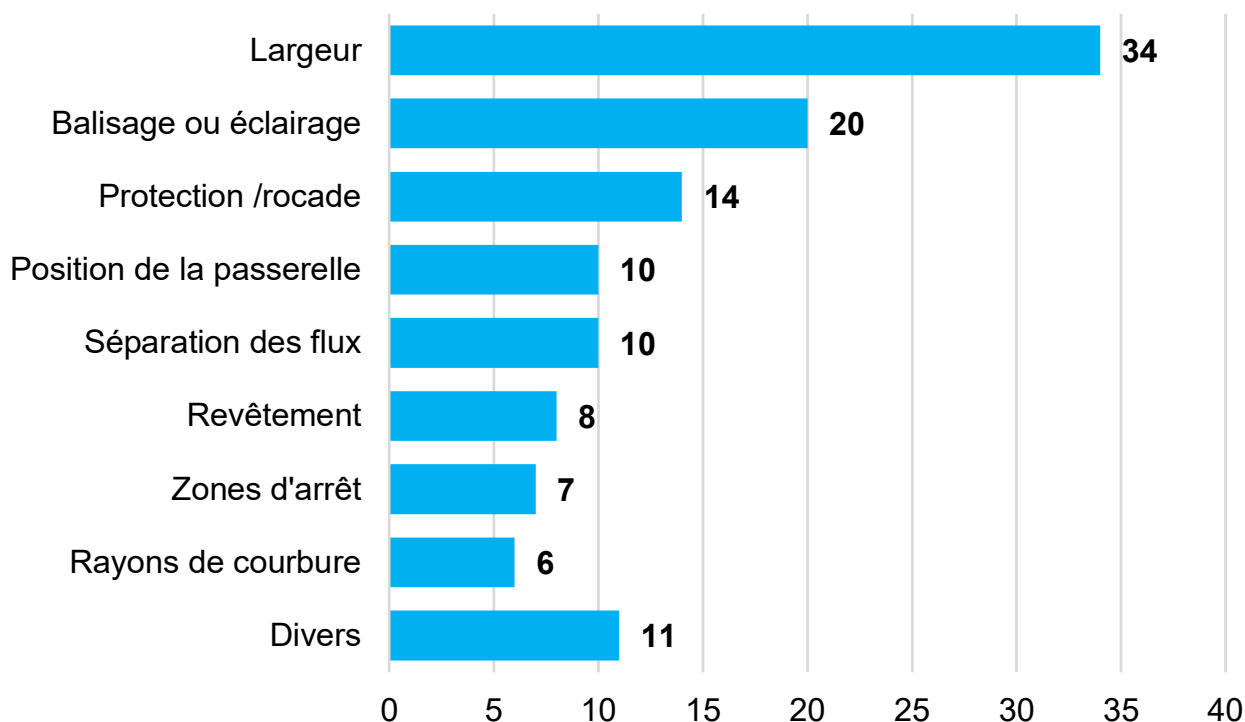


## Répartition thématique des contributions écrites

Parmi les 508 contributions écrites, 58 concernaient une ou plusieurs thématiques précises.

Le thème principal abordé dans les contributions est celui de la largeur de la passerelle, avec 34 oc-

currences. Viennent ensuite le balisage ou l'éclairage de la passerelle (20), puis la protection vis-à-vis de la rocade (14).



*L'ancienne piste cyclable, désormais fermée à la circulation*

# Analyse des contributions

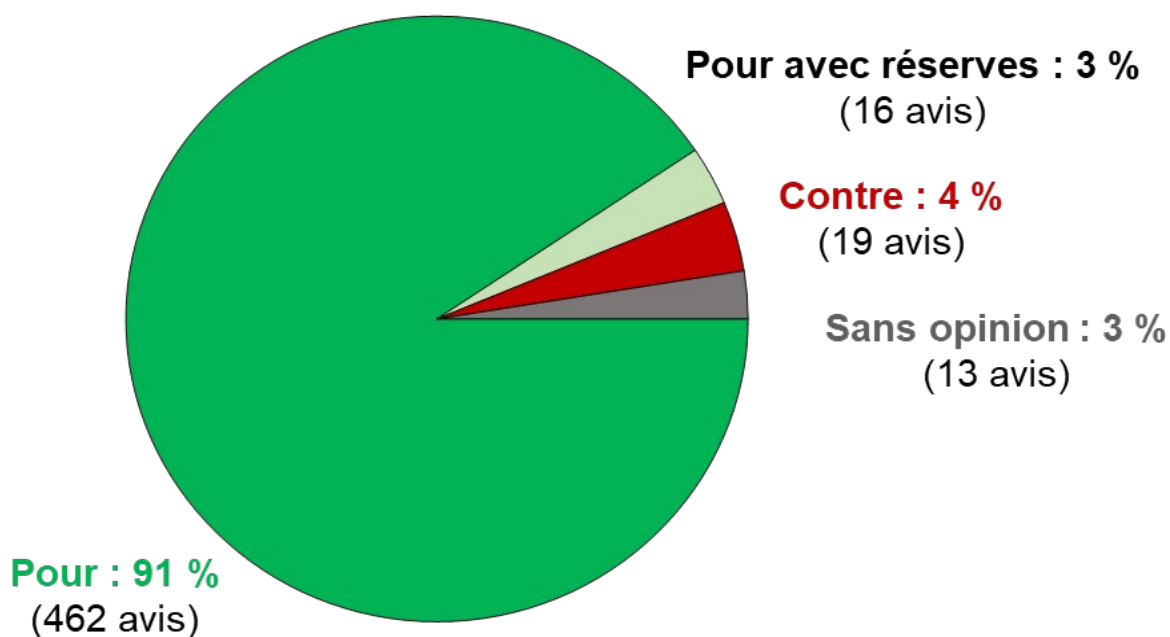
Les thèmes sur lesquels les avis émis ont été émis sont présentés dans les pages suivantes, des thèmes les plus fréquents aux rubriques les moins fréquentes.

Sur les 510 avis recueillis lors de la concertation, seulement 58 soit 11 % portent sur la consistance de l'ouvrage à construire, les autres se prononçant pour ou contre le projet, ou sur des sujets relevant d'actions à plus grande échelle ne relevant pas du maître d'ouvrage Etat.

## Adhésion au projet

L'opportunité de réaliser le projet a été très largement validée par les participants à la concertation. Lors des réunions publiques, l'ensemble des participants s'est montré favorable au projet. Dans les contributions écrites, 91 % ont formulé un avis « pour le projet sans réserve », 4 % « contre ».

Ce constat illustre le ton général de la concertation : pour le public, la nécessité de réaliser la passerelle est établie et il s'agit de savoir quelle forme elle prendra.



*Opinions exprimées dans les contributions écrites*

# Largeur de la passerelle

## Ce qui s'est dit et écrit pendant la concertation

Ce thème est celui qui a le plus mobilisé les participants à la concertation publique, avec 34 occurrences.

Les expressions recueillies sont les suivantes :

- une personne demande au moins 5 m ;
- 12 au moins 4 m, deux demandent 3,5 m ;
- deux une largeur supérieure à 3 m ;
- deux une largeur de 3 m sous condition ;
- dix demandent une passerelle « assez large » (pour croiser, doubler, tourner) ;
- une « assez large pour aller vite » ;
- une personne demande trois couloirs (2 vélos + 1 piétons) ;
- une quatre couloirs (2 vélos + 2 piétons).

Ces demandes trouvent leur motivation dans plusieurs facteurs :

- des heures de forte fréquentation au moment des trajets pendulaires ;
- l'augmentation de la part modale du vélo dans les déplacements métropolitains ;
- l'importance d'anticiper les besoins futurs pour un investissement bien dimensionné ;
- l'encombrement des vélos cargos et long-tails ;
- les différences de vitesse entre cyclistes (par exemple vélos électriques par rapport à la promenade à vélo mécanique) ;
- la possibilité de demi-tours pour les vélos cargos.

Une personne indique que les garde-corps font perdre de la largeur effectivement utile et présente deux propositions qui permettent un gain sans pour autant élargir le tablier : l'accrochage latéral des garde-corps et leur inclinaison vers l'extérieur.

### ***La réponse de la DREAL Nouvelle-Aquitaine***

La majorité des avis semble aller vers une passerelle d'une largeur utile de 4 m. La donnée déterminante pour le maître d'ouvrage sera l'estimation du coût de l'ouvrage, en fonction notamment de l'évolution du coût de l'acier ; dans le cas où le budget disponible ne permettrait pas de réaliser la passerelle à 4 m, les dispositions de géométrie des garde-corps seraient telles que la largeur utile soit la meilleure possible par rapport à la largeur effective du platelage.

Pour mémoire, la piste cyclable qui était présente sur le viaduc routier jusqu'en 2018 avait une largeur de 2,40 m.

## Balisage ou éclairage de la passerelle

### Ce qui s'est dit et écrit pendant la concertation

Ce thème vient en deuxième position des préoccupations exprimées dans la concertation publique, avec 20 occurrences.

Les expressions recueillies sont les suivantes :

- 14 personnes jugent un éclairage indispensable ;
- deux considèrent que ce serait un « plus » et trois que le balisage serait la disposition adéquate ;
- deux recommandent d'éviter un éclairage par lampadaires, qui leur paraîtrait disgracieux.

L'éclairage ou le balisage sont notamment demandés en considération :

- du risque d'objets sur le platelage ;
- de la longueur de traversée de la Garonne ;
- de l'utilisation fréquente de l'ouvrage après la tombée de la nuit en hiver.

Deux personnes demandent l'éclairage des accès, une suggère un détecteur de présence, et une autre mentionne qu'il convient d'éviter d'éclairer trop directement l'eau de la Garonne.

### *La réponse de la DREAL Nouvelle-Aquitaine*

En lien avec la collectivité Bordeaux Métropole et l'exploitant, le maître d'ouvrage réfléchira aux modalités les plus adéquates, entre éclairage ou balisage de la passerelle elle-même, pour que les futurs usagers bénéficient d'un niveau de sécurité convenable.

À ce jour, les voies d'accès ne sont éclairées ni du côté Bègles, ni du côté Bouliac ; seul est éclairé le carrefour de la piste avec la route du Bord de l'eau, pour lequel l'éclairage sera conservé.

## Protection vis-à-vis de la rocade

### Ce qui s'est dit et écrit pendant la concertation

Quatorze avis ont été recueillis sur ce thème. Les motifs pour lesquels une protection est souhaitée sont

- le bruit (11 fois) ;
- la pollution de l'air (6 fois) ;
- les projections par les véhicules motorisés (éclaboussures, gravillons notamment : 3 fois) ;
- l'éblouissement par les phares des véhicules motorisés (1 fois) ;
- l'impression d'insécurité (1 fois) ;
- l'effet de souffle (1 fois).

### *La réponse de la DREAL Nouvelle-Aquitaine*

Avant d'envisager la mise en place d'une protection, il conviendra d'abord de définir la position de la passerelle par rapport au viaduc (page suivante). C'est après ce choix que la DREAL Nouvelle-Aquitaine étudiera l'opportunité d'une protection.

## Position par rapport au viaduc

### Ce qui s'est dit et écrit pendant la concertation

Dix avis ont été recueillis sur ce thème :

- six personnes souhaitent que la passerelle soit placée plus bas que la circulation automobile du pont Mitterrand ;
- deux personnes qu'elle soit au même niveau ;
- deux parlent de mesures d'atténuation.

Les partisans du décalage d'altimétrie évoquent comme raison :

- le bruit (4 fois) ;
- la pollution de l'air (3 fois) ;
- la sécurité en cas de sortie de route (2 fois) ;
- la vue (1 fois) ;
- l'abri du soleil (1 fois) ;
- les projections par les véhicules motorisés (1 fois) ;
- la perturbation des conducteurs par les lumières des vélos (1 fois).

Un des partisans de la passerelle à niveau évoque la visibilité depuis la rocade en sécurité contre les agressions.

### *La réponse de la DREAL Nouvelle-Aquitaine*

La passerelle sera construite dans le cadre d'un marché de conception-réalisation avec un groupement qui comprendra obligatoirement un architecte. La décision à prendre par le maître d'ouvrage consistera à déterminer s'il est opportun d'imposer une contrainte sur la position altimétrique de la passerelle, au risque de se priver de propositions intéressantes. L'analyse des propositions qui seront faites prendront en tout état de cause en compte l'ensemble des paramètres de sécurité.

Le risque lié à la pollution de l'air ne paraît pas significatif pour des cyclistes de rive gauche qui viennent de voiries urbaines d'une part et ne paraît pas réellement discriminant entre positions de la passerelle. Les barrières de sécurité du pont Mitterrand ne sont pas des glissières, leur niveau de retenue est supérieur et la probabilité d'une sortie de route malgré ces barrières est trop faible pour que ce soit un facteur de choix. L'orientation sud-ouest / nord-est du pont Mitterrand et la largeur de l'encorbellement, inférieure à celle de la passerelle même en version 3 m, font qu'une passerelle amont ne protégera que très peu du soleil, quelle que soit son altimétrie. Le risque de subir des projections existe dans les deux configurations de calage altimétrique et on peut envisager qu'il soit plus élevé avec une passerelle plus basse que le tablier du pont Mitterrand. Une passerelle en position basse serait beaucoup moins visible des automobilistes, ce qui pourrait générer un sentiment d'insécurité pour les cyclistes ; il est cependant difficile d'objectiver un gain réel en matière de sécurité.

En revanche, une passerelle en position basse et totalement sous l'encorbellement réduirait la gêne acoustique.

# Flux cyclistes et piétons

## Ce qui s'est dit et écrit pendant la concertation

Ce sujet fait l'unanimité des dix avis dans lesquels il figure. Les expressions recueillies convergent sur les points suivants :

- les deux flux doivent être séparés sous une forme ou une autre (couloir, trottoir), par mesure de sécurité car les usages et les vitesses qui en résultent ne sont pas les mêmes ;

- une personne écrit qu'une voie verte est à éviter sur ce motif ;
- une autre souhaite cette séparation pour qu'une vitesse élevée soit possible à vélo.

### *La réponse de la DREAL Nouvelle-Aquitaine*

Cette préoccupation est notée. La réponse apportée par le maître d'ouvrage dépendra de ses possibilités techniques et financières quant à la largeur de la passerelle. Il s'agira dans tous les cas d'un ouvrage où piétons et cyclistes devront cohabiter, du fait qu'il n'est pas envisageable que l'ouvrage exclue l'un et l'autre des deux usages. Les rares ralentissements que pourraient subir les cyclistes du fait de la présence de piétons ne sauraient justifier l'exclusion de ces derniers.

# Revêtement

## Ce qui s'est dit et écrit pendant la concertation

Ce sujet est présent dans huit avis.

Les caractéristiques recommandées sont :

- d'avoir un revêtement clair, afin d'éviter l'amplification de la chaleur en été ;
- d'éviter que des zones de tablier puissent être glissantes.

Une personne mentionne que les platelages métalliques rendent la survenance de verglas plus fréquente, d'autres que le mode constructif devrait éviter les ressauts connus sur le pont d'Aquitaine et le pont Chaban-Delmas.

Une personne encore évoque les nids de poule sur le pont Saint-Jean.

### *La réponse de la DREAL Nouvelle-Aquitaine*

Le programme de la consultation posera une exigence en matière de rugosité qui répondra à l'inquiétude sur le risque de glisser et imposera une teinte claire. Si le platelage est métallique (ce qui n'est pas une évidence : le choix du matériau résultera du projet de l'entreprise retenue), il ne sera pas directement sous les roues des vélos.

Nous examinerons la possibilité d'inclure dans le programme le sujet des « ressauts », ce qui est a priori moins évident que la définition d'une spécification de rugosité et la vérification de son atteinte. En tout état de cause, le platelage de la passerelle sera d'épaisseur trop faible (par impératif technique et financier de réduire le poids de structure) pour que des nids de poule puissent se produire.

## Zones d'arrêt

### **Ce qui s'est dit et écrit pendant la concertation**

Sous des dénominations variées (points de vue et de repos, belvédères, refuges, décrochés, zones), sept personnes indiquent qu'il serait agréable de

disposer d'une ou plusieurs possibilités de s'arrêter sur la passerelle, pour se reposer, regarder le fleuve, l'île d'Arcins.

#### ***La réponse de la DREAL Nouvelle-Aquitaine***

L'idée apparaît intéressante. Elle est aussi nouvelle, et n'avait donc pas été étudiée jusqu'ici. Elle sera analysée d'un point de vue technique et financier avant de statuer sur sa faisabilité.

## Rayons de courbure

### **Ce qui s'est dit et écrit pendant la concertation**

Six avis évoquent la géométrie des raccordements de la passerelle et principalement le rayon de rotation du retournement de rive côté Bouliac, dont il est souhaité qu'il permette une sécurité voire une fluidité d'usage.

Il est notamment rappelé que dans la configuration d'avant 2018, le virage en épingle à cheveux était particulièrement raide. Un rayon intérieur minimal de 5 m est notamment évoqué.

#### ***La réponse de la DREAL Nouvelle-Aquitaine***

Nous prenons bonne note de cette recommandation qui de toute évidence sera facile à satisfaire en rive gauche. Les possibilités de tracé en rive droite seront explorées en fonction des contraintes environnementales (voir dossier de concertation) et des disponibilités foncières.

## Barrière végétale

### **Ce qui s'est dit et écrit pendant la concertation**

Trois avis suggèrent que la passerelle soit agrémentée d'une barrière végétale qui s'interpose par rapport aux voies routières de la rocade, avec des

bénéfices pour les usagers cyclistes et piétons comme une qualité paysagère, une isolation visuelle et acoustique, une sensation de fraîcheur.

#### ***La réponse de la DREAL Nouvelle-Aquitaine***

La passerelle est un ouvrage d'art qui sera accroché à un autre ouvrage d'art, de grande longueur, le pont Mitterrand. Celui-ci est de surcroît un ouvrage de type caisson précontraint ; les surplus pondéraux sont à éviter en termes de faisabilité technique et de coût. L'investissement financier ira prioritairement à ce qui assure la fonction de l'ouvrage. Par ailleurs la localisation de la passerelle hors tissu urbain ne se prête pas à un entretien d'espace vert.

Pour mémoire, il ne peut pas y avoir d'atténuation du bruit par une barrière végétale.

## Accès à la passerelle

### **Ce qui s'est dit et écrit pendant la concertation**

Deux avis demandent que l'aménagement des accès de part et d'autre de la passerelle soit exempt de dispositifs filtrants (portails, portillons, barrières, poteaux) qui empêcheraient les vélos, et notam-

ment les vélos cargos (biporteurs, triporteurs) et les vélos avec remorque de passer commodément, d'autant qu'il s'agira d'un maillon du ReVE et de l'Euro Vélo 3.

#### ***La réponse de la DREAL Nouvelle-Aquitaine***

Cette stipulation sera incorporée au programme de l'ouvrage. Il conviendra cependant de mettre en place un dispositif qui empêche les voiturettes d'entrer sur la passerelle, tout en permettant son entretien par une balayeuse.

## Couverture

### **Ce qui s'est dit et écrit pendant la concertation**

Deux avis expriment qu'une protection anti-pluie de la passerelle, qui procurerait également de l'ombre en été, serait bienvenue.

#### ***La réponse de la DREAL Nouvelle-Aquitaine***

Le coût d'un tel dispositif serait prohibitif. Il ne pourra donc pas être mis en place sur une passerelle d'une telle longueur.

## Escalier piétons

### **Ce qui s'est dit et écrit pendant la concertation**

Un avis unique évoque l'intérêt d'un cheminement d'accès piéton par escalier, séparé de l'accès vélo, du fait que celui-ci est en pente douce et donc d'une longueur significative.

#### ***La réponse de la DREAL Nouvelle-Aquitaine***

Cette expression paraît judicieuse. En effet, en rive droite, la forme en U du cheminement cyclable plaide fortement pour la réalisation d'un escalier. En rive gauche, l'intérêt paraît moindre, car la berge ne se poursuit pas en aval du pont Mitterrand.



## Annexes

1. Arrêté préfectoral du 31 mai 2022
2. Comptes-rendus des réunions publiques
3. Contributions des collectivités
4. Couverture du dossier de concertation
5. Affichette
6. Feuillet d'information
7. Panneaux d'information
8. Exemples d'information par les collectivités
9. Articles de presse