

BORDEAUX
La Bastide
→ 12 décembre 2011

Brazza



Direction générale de l'aménagement - Mairie de Bordeaux
Conception générale Paysages Possibles
Conception graphique Franck Tallon

Brazza : l'adresse de demain

Il y a des évidences qui tardent à s'imposer et dont on se demande un jour pourquoi il a été si difficile de les faire partager.

C'est sans doute le cas du pont Bacalan-Bastide et, par contre coup des territoires qu'il va prioritairement desservir, à savoir les Bassins à flot et Bacalan d'un côté, et Brazza-Cenon Pont Rouge de l'autre.

Longtemps ces quartiers, essentiellement industriels et donc peu habités, ont eu mauvaise presse : non qu'ils fussent dangereux mais ils étaient tout simplement inconnus des Bordelais. Qui se promène régulièrement au bout du quai de Brazza ? Bien peu. Et pourtant, à deux pas de la gare TER de Cenon Pont Rouge, au débouché du pont Bacalan-Bastide sur lequel circulera le tram venant de Lucien Faure et Latule et, plus loin Bruges et Blanquefort, avec une vue imprenable sur le Bordeaux historique mais aussi sur le fleuve lorsqu'il quitte la ville, en face du musée du vin... C'est bien parce que je suis persuadé que Brazza est la chance de Bordeaux que la Ville va acquérir les 13 hectares qui abritaient il y a quelques années l'entreprise Soferti et protéger sa magnifique halle en bois.

Brazza a devant lui un avenir magnifique.

Pourquoi ? Parce que Brazza, demain, sera une adresse, un quartier très accessible, ouvert sur la nature mais aussi sur la Garonne et sur l'histoire...

Brazza : l'adresse de demain

Mais ce quartier, il faut le réussir. Et c'est une lourde responsabilité que de construire, pour la première fois dans son histoire, la rive droite de Bordeaux. C'est pourquoi nous n'avons pas hésité à faire plusieurs études et à engager tout de suite une concertation avec les habitants de Bastide mais aussi et prioritairement, avec les propriétaires des terrains de Brazza. Mais maintenant, le temps est venu de passer à l'action. Les 3^e rencontres de la Bastide en donnent le départ. Ce livret a pour objet de raconter les mois de travail écoulés. Les quatrièmes rencontres de la Bastide, en 2012, présenteront le travail définitif et, je l'espère, les premiers bâtiments.

Brazza : un territoire plein de promesses !

Alain Juppé,

Brazza au cœur de l'agglomération, en vis-à-vis des Bassins à flot



Brazza : l'adresse de demain



iel
-Galin
ge
Souys
yries
mps
zza
ey

Retour vers le passé

D'où partons-nous ?

1998 : Ville et CUB décident qu'un nouveau franchissement de la Garonne devra être réalisé au Nord de la ville.

Ce franchissement – on saura plus tard qu'il s'agit d'un pont et non d'un tunnel – suscite très vite débats et controverses, chacun le sait.

En 2006, le projet du pont est connu et les Bordelais ont pu suivre les négociations qui ont eu lieu avec l'Unesco, et qui ont conclu en 2010 lors du comité du patrimoine mondial à Brasilia, que le pont Bacalan-Bastide n'était en aucune façon incompatible avec le classement de la ville au patrimoine mondial de l'humanité.

Aujourd'hui les premières piles du pont sont terminées, une partie du tablier est posée, l'usine Soferti, au débouché du pont, a disparu et, très vite, les Bordelais ne comprendront plus pourquoi il a pu y avoir querelle.

Alors pourquoi ? Parce qu'il y a 10 ans, il était difficile de comprendre la nécessité d'un pont que l'on disait urbain mais qui ne desservait aucun quartier proche puisque, rive droite comme rive gauche, il n'y avait rien ! Rive droite, sur plus de 100 hectares il y avait certes la zone franche, mais une zone franche peu dense, peu pourvoyeuse d'emplois et il y avait surtout l'usine Soferti qui constituait une enclave de 13 hectares. Et rive gauche, le pont débouchait sur 100 hectares de friches et de bâtiments plus ou moins en ruine autour des Bassins à flot.

Aujourd'hui, les Bassins à flot démarrent, Soferti a disparu et la Ville a un projet pour le territoire de Brazza.

En 2006, rien de tout cela n'existe. Pourtant, la Ville travaillait avec les habitants de Bastide et se battait pour faire reconnaître que Bastide était un seul territoire et qu'elle était à l'évidence l'avenir de Bordeaux. Pour cela, il fallait poser quelques bases. Ce fut le rôle des « Premières rencontres de la Bastide ».

Retour vers le passé



Livrets de concertation édités à la suite des 1^{re} et des 2^e rencontres de la Bastide.

Juillet 2006 : les habitants esquissent les fondamentaux à respecter pour la Bastide

Les principes fondamentaux à respecter pour la mutation de la Bastide, au nombre de cinq, ont été définis avec les habitants et les chefs d'entreprise lors des premières rencontres de la Bastide le 6 juillet 2006.

- La Bastide est au centre géographique de l'agglomération bordelaise. Elle ne peut donc pas avoir un statut de périphérie, mais bien celui d'un cœur de ville. La Bastide est donc un prolongement de l'hyper centre de Bordeaux. À ce titre, elle doit pouvoir accueillir des équipements d'intérêt métropolitain.
- Le territoire de la Bastide, dans son ensemble, doit avoir une vocation mixte. Cela signifie que partout pourront cohabiter des activités économiques et de l'habitat.
- Les activités économiques héritées du XIX^e siècle (logistique, stockage...) devront laisser place à des activités peu consommatrices d'espace et non nuisantes = tertiaire, artisanat, hôtel d'entreprises...
- La Bastide a la chance d'être bordée par la Garonne, ses berges doivent donc pouvoir accueillir un grand parc.
- Un transport en commun devra constituer l'armature de desserte du territoire depuis le nouveau pont Bacalan-Bastide. Le quai de Queyries ne devra en aucun cas avoir un statut autoroutier et ne devra pas accueillir de circulation de transit.

C'est donc à partir de ces principes fondamentaux que la Ville et la CUB travaillent. Les urbanistes en charge des territoires de Niel et de Brazza les respectent. Et depuis, le parc aux angéliques, sur 42 hectares, se construit chaque année, répondant au vœu des habitants.

- Niel
- Thiers-Galin
- Benauge
- la Souys
- Queyries
- Deschamps
- Brazza
- Trégey

Bastide-Brazza au cœur de l'arc de développement durable

Le secteur Bastide-Brazza constitue à l'évidence l'un des sites les plus stratégiques pour ce que l'on a désormais pris l'habitude d'appeler l'arc de développement durable bordelais. Par sa localisation tout d'abord : au pied des coteaux et de la Garonne, face aux Chartrons historiques et au quartier des Bassins à flot, il sera relié à la rive gauche par le pont Bacalan-Bastide dès 2013.

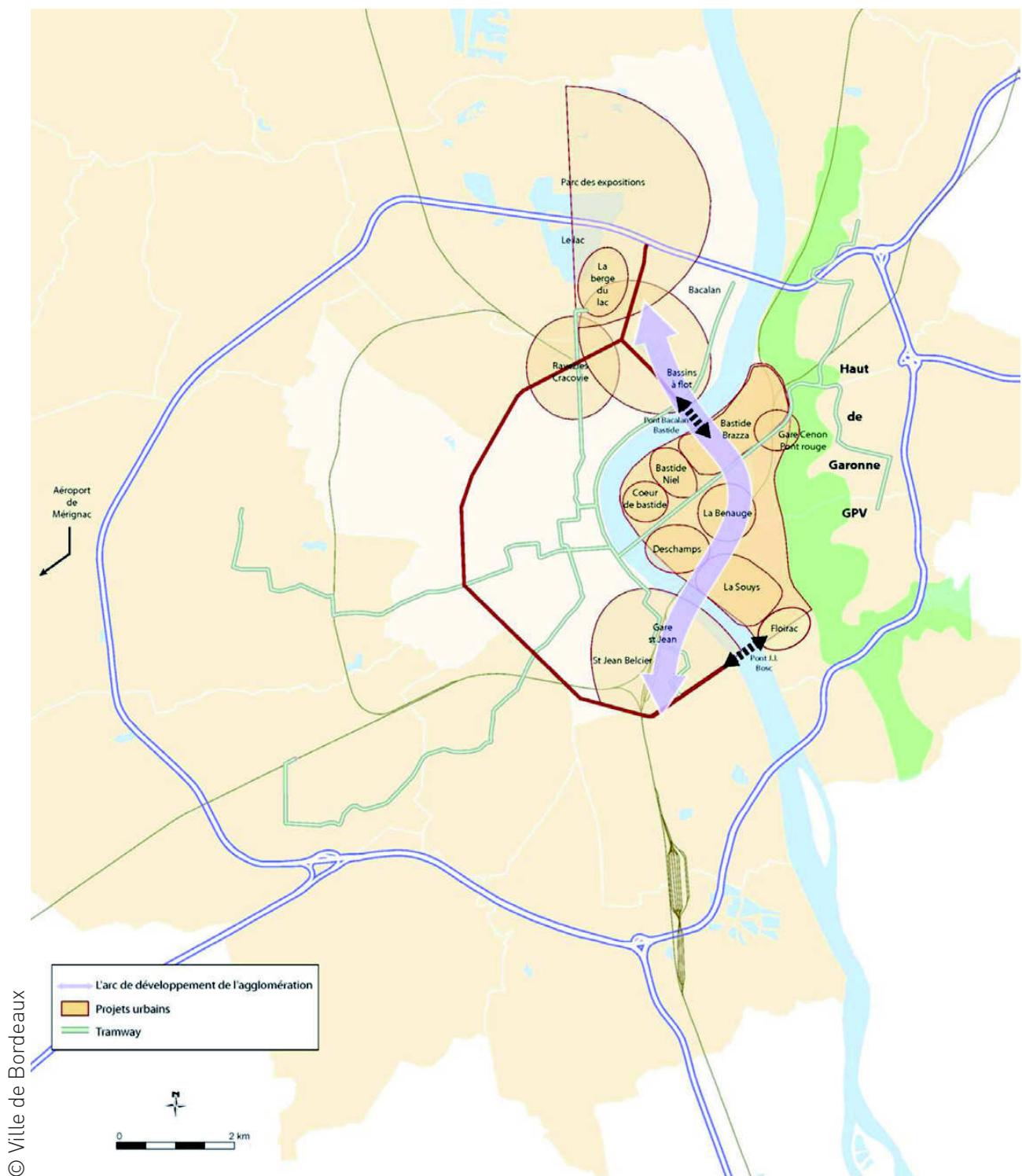
Par sa superficie ensuite : Brazza, c'est un espace de près de 120 hectares, soit 4 fois la superficie de Bastide Niel, qu'il s'agit de faire progressivement passer du statut de zone d'activités périphérique à celui d'un nouveau quartier de cœur d'agglomération millionnaire.

Personne évidemment ne songe à faire comme si nous partions d'une page blanche : près de 250 entreprises y sont implantées, représentant environ 2500 emplois. D'importants édifices, comme les Grands Moulins de Paris, l'imprimerie Sud Ouest ou la halle en bois de l'ancienne usine Soferti, récemment redécouverte, rappellent le passé industriel de la Bastide. Pourtant, les chefs d'entreprises mobilisés dans les différents ateliers de concertations engagés depuis 2006 se sont massivement prononcés pour une véritable mixité entre l'habitat et l'emploi. Celui-ci

Bastide-Brazza au cœur de l'arc de développement durable

doit donc trouver des implantations plus denses et plus compactes, et seules les entreprises nuisantes ou polluantes ne pourront trouver place dans le schéma urbain qui s'esquisse.

Bastide-Brazza au cœur de l'arc de développement durable



Le nouvel arc de développement durable de Bordeaux et de l'agglomération.

- Niel
- Thiers-Galin
- Benauge
- la Souys
- Queyries
- Deschamps
- Brazza
- Trégey

Zoom sur le pont Bacalan-Bastide

Le pont Bacalan-Bastide : un ouvrage contemporain pour Bordeaux, indispensable à son développement

Franchir la Garonne a toujours été difficile, la raison première tenant au caractère portuaire de la ville. Mais aujourd’hui le port est installé en aval et la ville, qui grandit sans cesse, a besoin de ponts supplémentaires : pour relier deux quartiers nouveaux (Bassins à flot et Brazza), pour améliorer les déplacements dans l’agglomération et pour permettre au nord de la ville de se développer.

Pourvu d’une travée levante d’environ 100 mètres de large, le pont Bacalan-Bastide permettra de préserver l’accès des navires au site historique du port.

Respectueux de son environnement, les solutions techniques et architecturales retenues préservent les qualités naturelles du site, classé Natura 2000. Son impact visuel sur la ville historique sera faible et ses qualités architecturales permettront une bonne intégration dans le paysage, ne portant pas atteinte à la valeur universelle et exceptionnelle de Bordeaux port de la Lune, inscrit sur la liste du patrimoine mondial en juin 2007 comme ensemble urbain vivant.

Chiffres clés de l'ouvrage

Longueur totale : 433 mètres, dont 117 mètres de travée levante.

Largeur du tablier : De 32 à 45 mètres selon les sections (extrémités ou milieu du pont), partagées entre transport en commun, véhicules, pistes cyclables, promenades piétonnes.

Passe navigable : 110 mètres de large.

Hauteur des pylônes : 77 mètres.

Tirant d'air dégagé en position haute : 53 mètres (par rapport au niveau des plus hautes eaux navigables).

Nombre de manœuvres du pont : 60 par an.

Durée de levage : 11 minutes (levée ou descente).

Durée totale de fermeture du pont à la circulation lors d'un levage : environ 1 h 30 (pour un navire de croisière).

Vitesse autorisée sur le pont : 50 km/h.

Budget : 145,8 M € TTC (valeur au 01/2008).

Participations : CUB (94,27 M €), État (18,29 M €), Région (15,24 M €), Département (18 M €).

Coût annuel de fonctionnement, d'entretien et de renouvellement courants : 0,5 M €.

Provisions pour entretien, réparations, renouvellement gros équipements : 0,5 M €/an.

Quelques quantités matières : 60 000 tonnes de béton et 12 700 tonnes d'acier (charpente métallique, armatures, estacades).

Calendrier

2000-2006 Concertation

2003 Organisation du concours

2006 Sélection du projet GTM

2009 Début des travaux

2013 Fin des travaux

Extrait *Portrait de quartier(s) 3, La Bastide, Ville de Bordeaux*, éd. Journal Sud Ouest, avril 2011.

Zoom sur le pont Bacalan-Bastide



©AXYZ - Thomas Lavigne

Le pont Bacalan-Bastide vu depuis Lormont.



©AXYZ - Thomas Lavigne

Le pont Bacalan-Bastide dans le paysage bordelais.

Zoom sur le pont Bacalan-Bastide



Le pont Bacalan-Bastide vu depuis Brazza.

© AXYZ - Thomas Lavigne

Zoom sur le pont Bacalan-Bastide



- Niel
- Thiers-Galin
- Benauge
- la Souys
- Queyries
- Deschamps
- Brazza
- Trégey

Zoom sur la halle SOFERTI

Créée par Saint-Gobain en 1901 et rachetée en 1974 par Soferti, l'usine se consacrait depuis son origine à la fabrication d'acide sulfurique, dans les chambres au plomb, et d'engrais chimiques. Les matières premières, comme le souffre liquide ou l'acide phosphorique, arrivaient par bateau ou train.

La halle, construite en 1905, était alors utilisée comme hangar de stockage des matières premières et des produits finis.

Le pitchpin, pin des Alpes, utilisé pour sa charpente pousse à très haute altitude : il est extrêmement dense et naturellement ignifugé.

En 2008, alors que le site n'accueille plus aucune activité, la halle est destinée à être démolie comme le reste des bâtiments.

À la suite de l'intervention de la Ville, de la Direction Régionale des Affaires Culturelles et du Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine, Grande Paroisse, propriétaire du site, accepte de ne pas démolir. En 2012, la Ville achètera la totalité des terrains possédés par Grande Paroisse, soit 13 hectares, dont la halle qui devra être conservée étant donnée sa valeur patrimoniale.



La halle en bois – Site SOFERTI.

© Thomas Lavigne

© DRAC

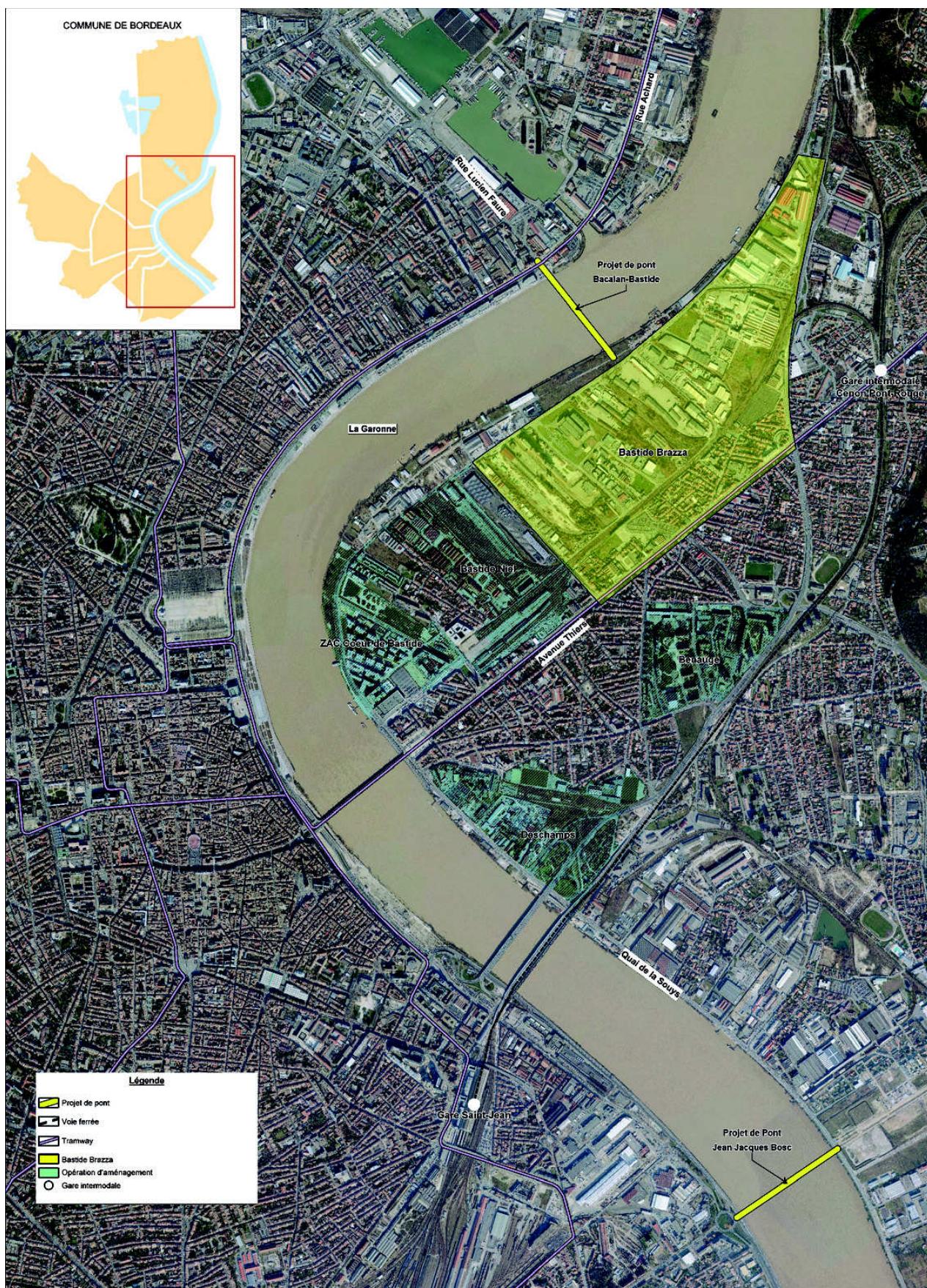


La halle en bois – Site SOFERTI.



La halle en bois – Site SOFERTI.

Périmètre de l'étude préalable confiée à Djamel Klouche.



Les premières réflexions urbaines avec Djamel Klouche, architecte-urbaniste

La Ville a confié en 2009 à l'architecte-urbaniste Djamel Klouche (agence d'urbanisme AUC) une mission d'étude préalable pour la définition des grands principes d'aménagement sur l'ensemble du secteur Bastide-Brazza, soit 120 hectares qui s'étirent le long de la Garonne entre Niel et CNB (Chantier Naval de Bordeaux), entre le pont Bacalan-Bastide et l'avenue Thiers.

Les premières réflexions urbaines avec Djamel Klouche

Qui est Djamel Klouche ?

Architecte et urbaniste né en 1966, Djamel Klouche a fondé son agence, l'AUC (ab urbe condita : depuis la fondation de la ville, en latin) avec Caroline Poulin et François Decoster, en 1996. Le parcours de Djamel Klouche et de ses associés sera l'occasion d'ouvrir les questions d'architecture à d'autres horizons comme ceux du paysage, de la géographie, de la politique ou de la sociologie. Adepte d'une modification en douceur des tissus urbains en valorisant l'existant tout en le réimaginant plutôt que de le détruire, il s'intéresse à la ville dans son ensemble, ce qui lui a valu d'être le plus jeune des dix architectes consultés pour le « Grand Paris ».

Quelle mission pour Djamel Klouche ?

La mission principale confiée à Djamel Klouche était la définition du schéma d'organisation des voies et espaces publics en lien avec l'arrivée du pont Bacalan-Bastide. Il s'agit à la fois de raccorder l'ensemble de la rive droite à ce franchissement mais aussi de préciser quelles seront les liaisons entre les différents quartiers de la Bastide et comment ils bénéficieront de l'apport de ce pont. L'autre mission importante consistait à définir les principes généraux de l'aménagement de ce « morceau de ville » en complément des réflexions engagées sur Niel, Benauge et Garonne-Eiffel. Ce travail s'est déroulé en deux phases : analyse du site et des principaux enjeux urbains, et élaboration du concept urbain.

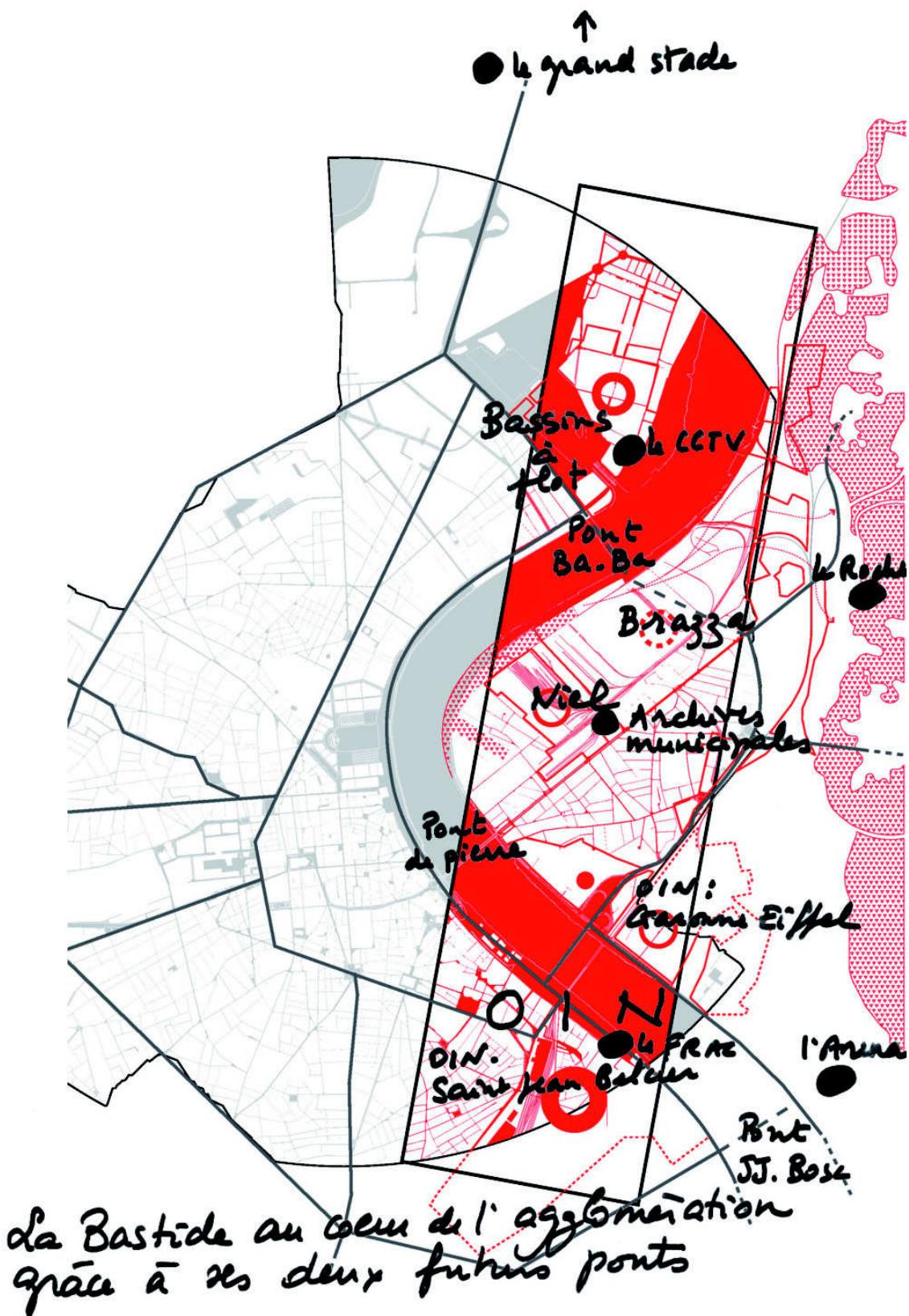
Le temps des interrogations

Le territoire de Bastide-Brazza a aujourd’hui une valeur stratégique à l’intérieur du projet urbain. Il faut donc pouvoir répondre à différentes questions :

- comment le pont Bacalan-Bastide doit-il déboucher rive droite ?
- quel vis-à-vis doit-on instaurer face à la façade classique de la rive gauche ?
- comment et dans quelles proportions, la Bastide va-t-elle participer à la construction d’une métropole millionnaire ?
- comment raccorder ces territoires aux autres communes de la rive droite ?

Les premières réflexions urbaines avec Djamel Klouche

La Bastide au cœur de l'agglomération grâce à ses deux futurs ponts.

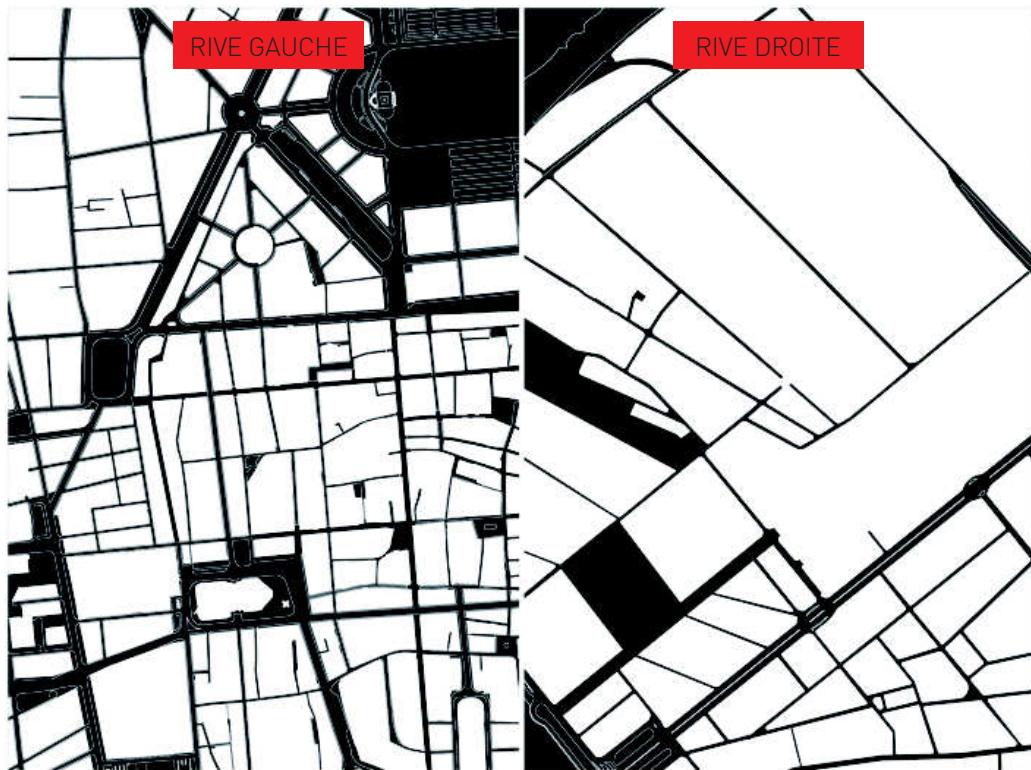


Rive droite- rive gauche : deux mondes différents ?

Les paysages urbains s'opposent (minéral/végétal, ville de pierre/ville hybride) comme les structures urbaines (parcellaire morcelé/grandes parcelles) ou les identités (ville bourgeoise/ville ouvrière, ville historique/ville géographique). Si elles sont différentes, il ne faut pas en conclure qu'elles ne pourront jamais se rapprocher ; mais leur histoire différente a forgé des cultures différentes qui doivent continuer à vivre, tout en évoluant.

Les premières réflexions urbaines avec Djamel Klouche

Le parcellaire



© AUC

Le paysage

RIVE GAUCHE

RIVE DROITE

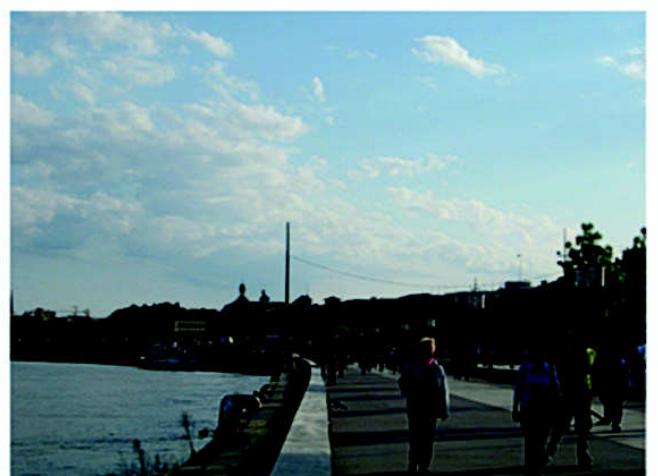
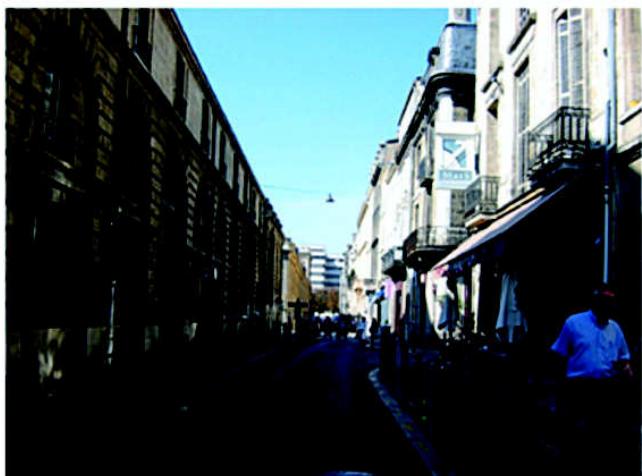


© AUC



Les premières réflexions urbaines avec Djamel Klouche

RIVE GAUCHE



© AUC

Des paysages urbains différents.

Les premières réflexions urbaines avec Djamel Klouche

RIVE DROITE



Des paysages urbains différents.

Un vis-à-vis difficile à imaginer

Quelle façade contemporaine doit faire face à la belle façade XVIII^e de la rive gauche ? Cette question, la Ville de Bordeaux se la pose à travers tous les projets qui ont pu être menés sur la rive droite.

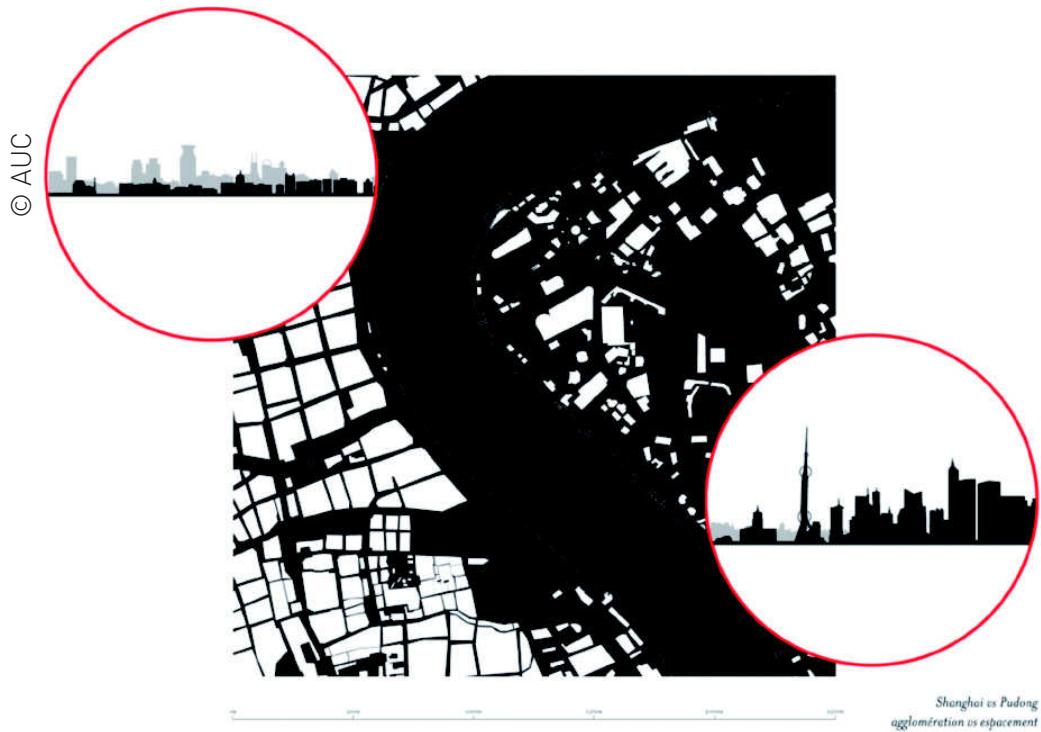
Une chose est sûre : la rive droite ne doit pas se calquer sur la rive gauche. Si l'une est continue et homogène, l'autre sera probablement discontinue et hétérogène, si l'une est minérale et extrêmement composée, l'autre devra faire une place plus importante à la nature en ville et s'inscrire dans la skyline bordelaise par d'autres moyens qu'un classique plan de composition.

Les grandes villes du monde traversées par un fleuve ont en général joué l'opposition entre les deux rives.

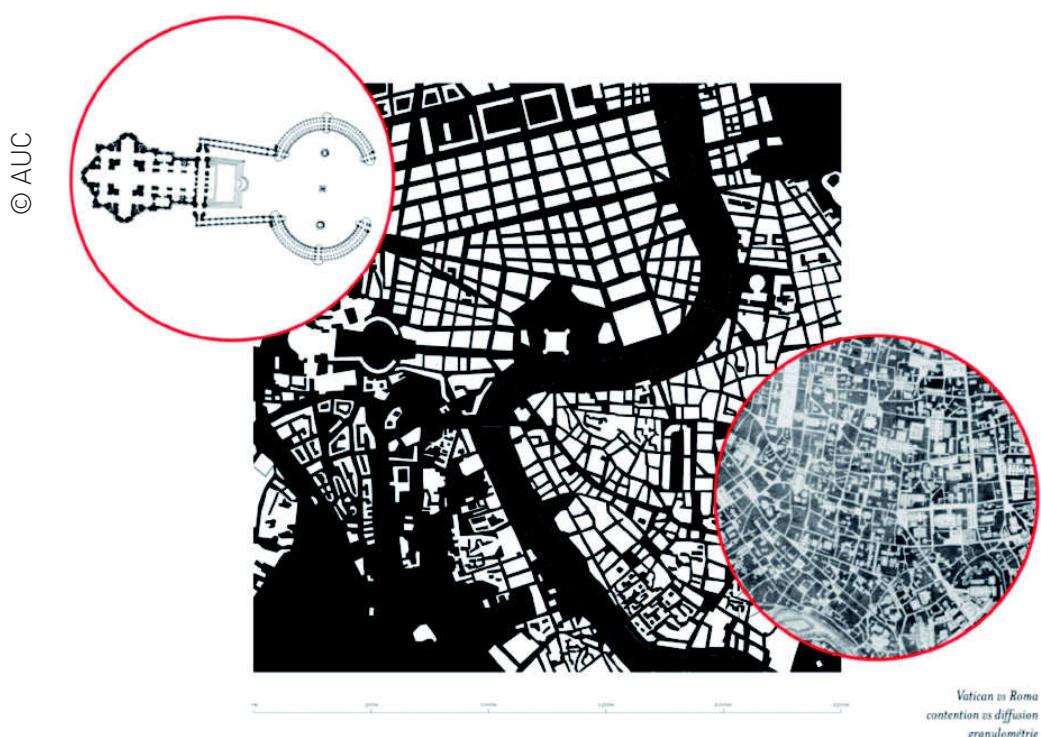
Qui ne connaît pas le vis-à-vis entre le Bund et la skyline (aujourd'hui carte postale) de Pudong à Shanghai ? Qui n'a pas fait l'expérience de la Rome de Nolli (où les vides des bâtiments se rajoutent aux espaces publics) et celle de Saint-Pierre sur l'autre rive ? Budapest est un exemple intéressant pour Bordeaux quand on sait que Buda et Pest furent deux communes distinctes qui se sont regroupées à l'occasion de la construction de franchissements sur le fleuve..., la liste est longue...

Les premières réflexions urbaines avec Djamel Klouche

Des exemples de villes en bord de fleuve



Shanghai, Bund versus Pudong.



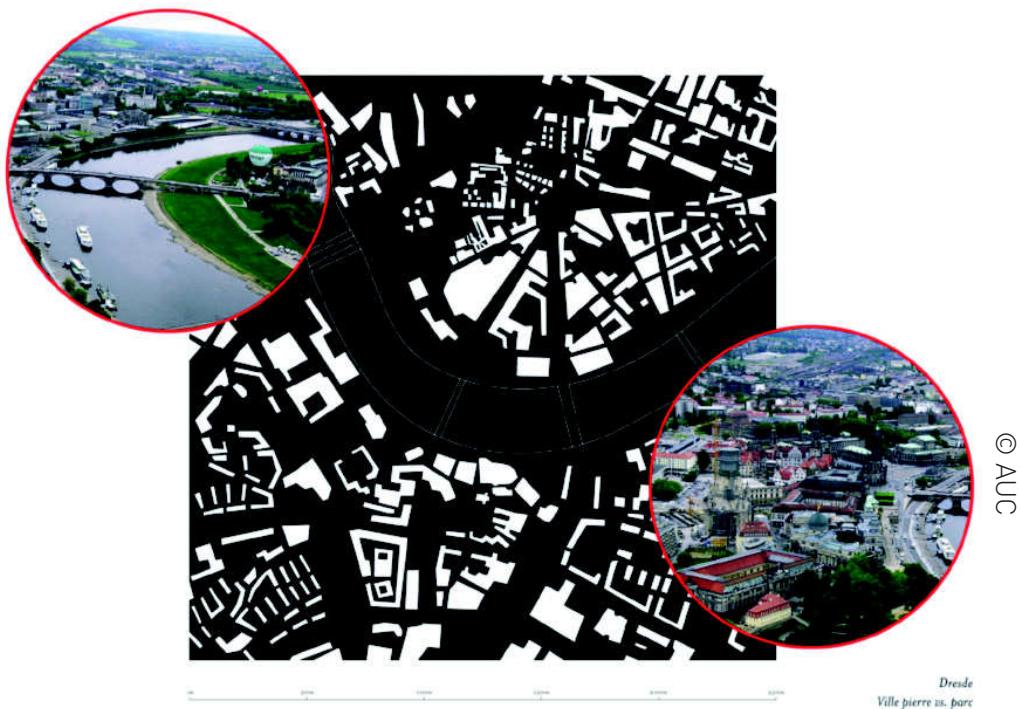
Rome, Saint-Pierre versus Nolli.

Les premières réflexions urbaines avec Djamel Klouche

Des exemples de villes en bord de fleuve.



Budapest, Buda versus Pest.



Dresden, parc versus ville de pierre.

Mais le vis-à-vis n'est pas seulement celui de la ville ancienne et de Bastide. Il est aussi celui de Brazza face aux Bassins à flot, comme le montre bien cette carte. Brazza, comme les Bassins à flot, appartient

à la ville hybride (en rouge). Et cette fois, c'est, rive gauche, une histoire qui se rapproche de celle de la rive droite et des connivences certaines que l'absence de pont empêchait de transformer en sympathie.



Ville de pierre versus Bordeaux hybride.

Brazza - Niel - Deschamps - Souys : un nouveau corridor de développement ?

Si l'on regarde une carte, un nouvel axe de développement se dessine, englobant, du Sud au Nord :

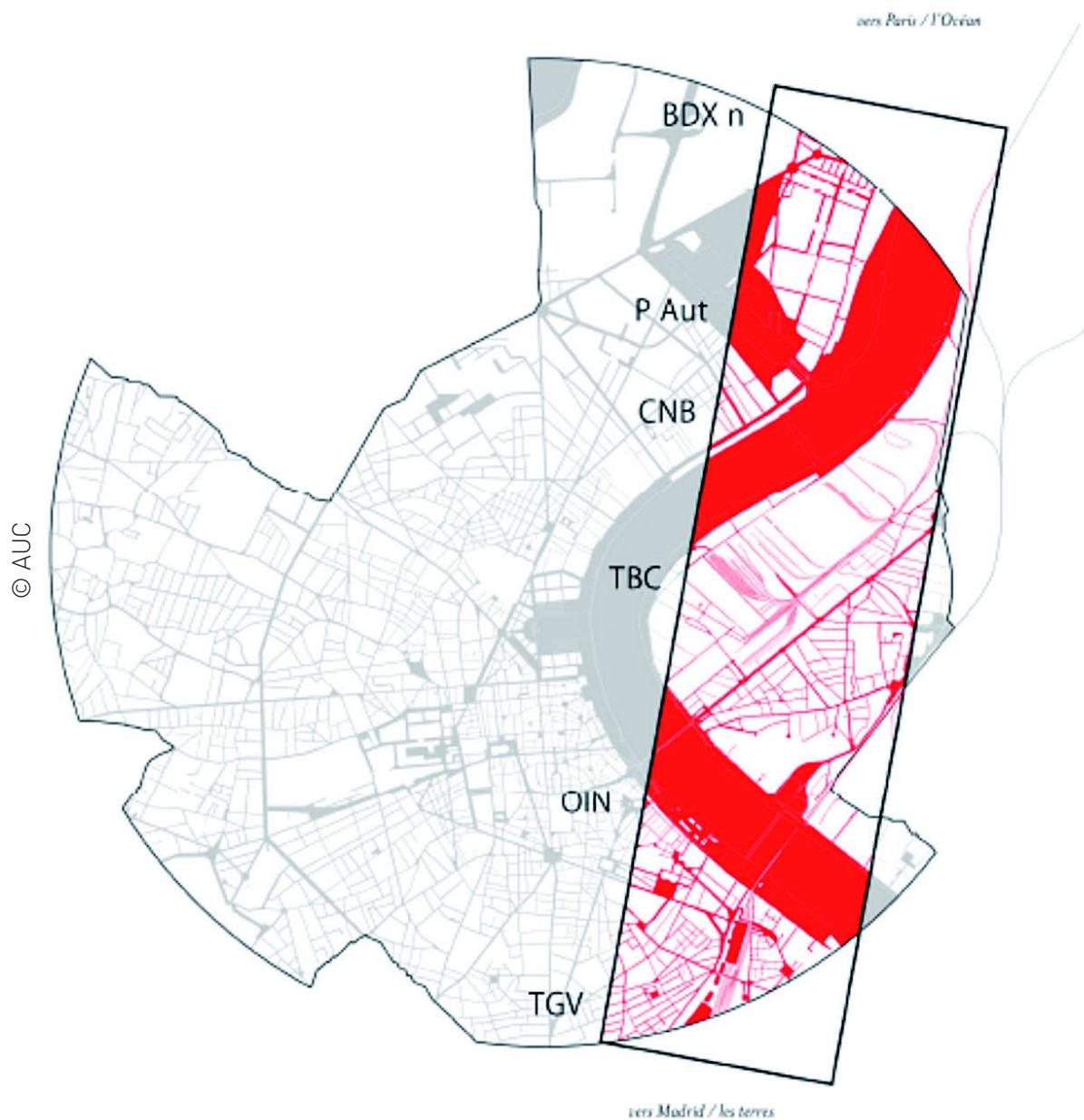
- le territoire de l'OIN (Opération d'Intérêt National) en vis-à-vis (Bordeaux et Floirac), autour de la passerelle Eiffel ;
- la caserne Niel, territoire d'ores et déjà en phase pré ou quasi opérationnelle ;
- le PAE (Plan d'Aménagement d'Ensemble) des Bassins à flot sur la rive gauche, en phase active :
- et enfin le secteur de Brazza qui vient fermer cet arc de développement sur la commune de Bordeaux et qui annonce des dynamiques de développement associé sur la rive droite, notamment sur les communes de Cenon, Lormont et Bassens.

Face à cette accélération du développement urbain, un vrai projet pour Brazza s'imposait, et dans un temps beaucoup plus court que ce qu'on pouvait imaginer il y a 5 ans.

Le pont Bacalan-Bastide en est, bien sûr, l'élément déclencheur. Répondre à la question : que veut-on pour Brazza, et pour qui va t-on imaginer un projet ? devenait donc urgent.

Dès septembre 2010, la Ville a donc réuni les habitants de la Bastide afin d'engager un dialogue avec Djamel Klouche.

Les premières réflexions urbaines avec Djamel Klouche



Demain, un corridor économique.



Rencontre du 30 septembre 2010.

© J.A. Mothe-Masse

30 septembre 2010 : première concertation Brazza

Ces grandes questions posées, Djamel Klouche a pris le temps de la réflexion et a proposé des réponses qui sont présentées aux élus en juin 2010 puis aux habitants et usagers de la Bastide réunis le 30 septembre 2010.

Le temps des échanges et des débats : 30 septembre 2010

Voici les questions posées aux participants, et leurs principales réactions.

Circulation, espaces publics, halle : quel devenir pour le quartier Bastide-Brazza ?

1- Le pont Bacalan-Bastide va totalement modifier la géographie des déplacements. Pour vous, où doivent passer les flux de la rive gauche : vers la gare, vers la rocade, vers les équipements d'agglomération qui sont ou seront implantés en rive droite ? Par où passerez-vous pour rejoindre les Bassins à flot, IKEA, la plage du lac, Cap Sciences ?

Toutes les craintes sont focalisées sur le sens rive gauche - rive droite et sur l'afflux d'une forte circulation notamment de poids lourds.
« *L'inquiétude des riverains, c'est les poids lourds, les camions. On a beau dire que ça n'est pas un*

pont autoroutier, ça va devenir un pont où vont passer les camions. »

Certains souhaitent interdire l'accès du pont Bacalan-Bastide aux camions en maintenant uniquement l'itinéraire actuel par le pont d'Aquitaine. Pour d'autres, un trafic limité est acceptable.

Pour beaucoup, l'accès le plus direct vers les boulevards A.-Ricard et Joliot-Curie doit se faire par la rue C.-Chaigneau.

« *Il faut interdire le passage des poids lourds dans les petites rues.* » « *L'important c'est que les trafics polluants passent à l'extérieur du quartier.* » « *Il faut éclater les flux vers la zone Soferti pour rejoindre Floirac.* »

Pour certains l'itinéraire vers la gare Saint-Jean peut passer par la rue de Queyries et la rue Galin puis le boulevard Joliot-Curie et le pont Saint-Jean.

« *Pourquoi ne pas longer la voie ferrée et rejoindre l'avenue Thiers à l'hôtel des ventes ?* », « *Joliot-Curie est sous-exploité, depuis la Benauges c'est un accès vital pour aller en ville.* »

Mais cet itinéraire ne fait pas consensus.

«*il ne faut surtout pas que les voitures se trouvent rue Galin si vous voulez créer du lien*».

D'autres itinéraires sont évoqués mais ne font pas unanimité :

«*on pourrait passer par la rue Lajaunie et rejoindre André-Ricard*».

Certains évoquent la nécessité de relier le pont Bacalan-Bastide au pôle de Cenon Pont-Rouge.

Tout le monde confirme que les quais doivent être préservés, «*on ne doit pas aller à la gare en passant par le quai de Queyries*», «*sur les quais il faut privilégier d'autres déplacements que la voiture*».

La question de la liaison entre le pont et l'avenue Thiers est posée. Un consensus se dégage sur la nécessité de contourner le quartier d'habitations.

«*La rue Lajaunie face au pont est idéale mais elle bute sur un quartier d'échoppes*», «*on peut allonger un peu le parcours pour ne pas trop démolir de maisons individuelles*», «*il faut qu'on puisse aller vers le pont mais pas qu'on passe dans le quartier (des Vivants) même si ça paraît plus*

facile», «*la rue des Vivants doit être préservée.*»

Plusieurs personnes demandent que l'échangeur du pont Saint-Émilion soit réaménagé pour permettre un accès à l'avenue Thiers depuis le pont via le boulevard André-Ricard.

«*On ne peut pas accéder à l'avenue Thiers en venant d'André-Ricard*».

Le principe d'une diffusion des flux au débouché du pont fait consensus,

«*il faut bien scinder et distinguer les flux de transit et les flux de desserte locale*».

Avec une volonté de préserver les quartiers existants

«*il faut mettre en zone 30 nos rues*», «*pourquoi on ne limiterait pas la circulation dans les petites rues aux riverains avec un système de macarons ?*»

Et de limiter la place de la voiture :

«*il faut canaliser les voitures sur les grands axes extérieurs et développer les déplacements doux sur les axes internes*», «*il faut développer les transports en commun*», «*ce serait intéressant de créer une gare routière à*

Bordeaux, pourquoi pas à Cenon Pont-Rouge ?»

«Il faut avoir un tramway entre le pont, la Benauge et la gare», «on pourrait utiliser la voie ferrée»

ou

«on pourrait passer sur les quais comme en rive gauche», «oui, mais c'est trop loin, ce n'est pas au cœur du quartier.» «Il faut faire un passage qui rejoint la rue Galin par un tram/train.»

La question du stationnement est également évoquée :

«on ne peut plus stationner à cause du tram», «il faut des parking relais pour ne pas avoir de stationnement sauvage.»

2 - L'aménagement de l'espace au débouché du pont Bacalan-Bastide peut être traité de façons très différentes. Laquelle vous paraît la plus intéressante parmi les images de référence proposées ?

Les images 2 et 5 ressortent clairement dans les choix des participants, avec une préférence pour l'image 5. À l'inverse, un consensus se dégage en défaveur de l'image 3.

«Faisons un quai aménagé comme sur la photo 2», «surtout ne pas faire des rues à deux fois deux voies mais plutôt deux fois une voie et une piste cyclable», «les images 1 et 3 ne correspondent pas à l'identité de la Bastide». «Nous ne voulons pas la même chose de chaque côté de la Garonne».

Les idées sont divergentes avec pour certains un débouché du pont plutôt végétal en lien avec une image de «quartier écologique» et pour d'autres un traitement «plus urbain» avec, pourquoi pas, un élément «repère».

«On veut quelque chose d'urbain.»

30 septembre 2010 : première concertation Brazza

Le pont prolongé (tous modes de déplacement) avec de part et d'autres une façade bâtie

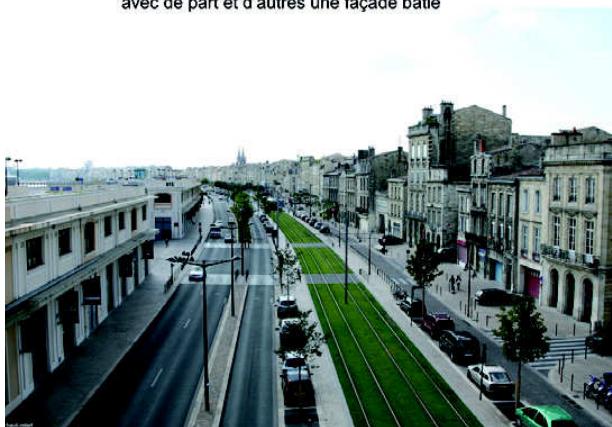


Image 1

Le pont prolongé (tous modes de déplacement) avec de part et d'autres des « quais jardinés »

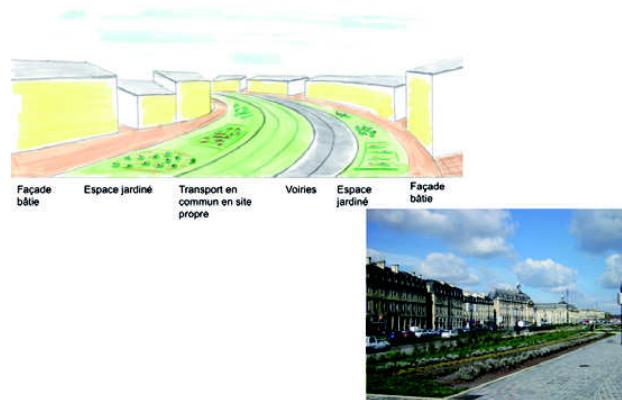


Image 2

Un débouché permettant une distribution des flux

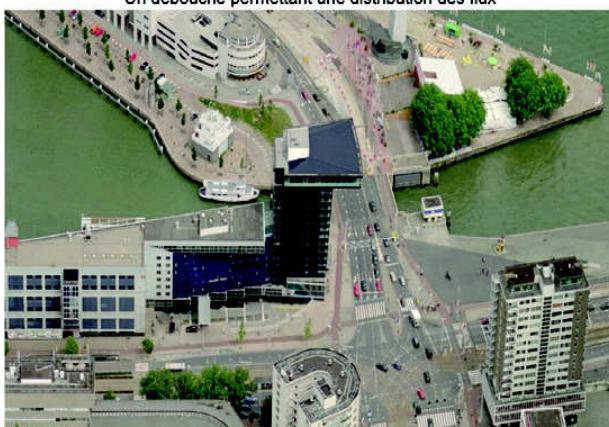


Image 3

Un pont prolongé par un transport en commun en site propre et une redistribution de la circulation automobile dans une ambiance « minérale »



Image 4

Un pont prolongé par un transport en commun en site propre et une redistribution de la circulation automobile dans une ambiance « végétale »

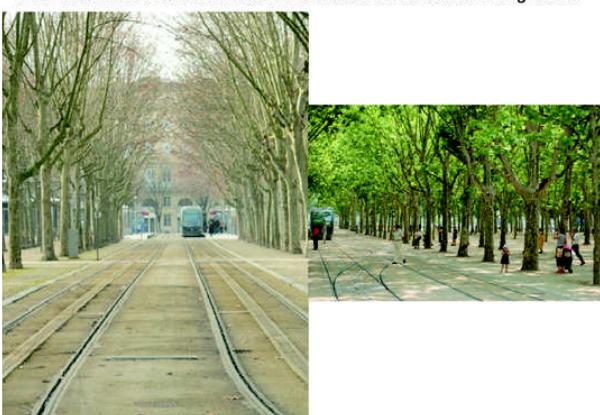


Image 5

« Il faut conserver la vue sur le parc des angéliques. »

« On veut retrouver des arbres, des vignes, dans le traitement des espaces publics », « un peu de verdure ! »

« Le tout végétal, je ne suis pas pour. J'aime la formule un peu mixte des quais : des arbres, des traces d'urbanisme, des arbres... »

« Avec des fleurs surtout ! C'est pas négociable les fleurs ! »

« Sur la photo des quais au niveau des hangars il manque une épaisseur d'espaces verts. »

« Je mettrais un point de repère. Nous, on est Bordelais, on fait pas attention à ces trucs là, mais les touristes, ils cherchent des points de repère. »

« Je vais vous dire, j'ai rencontré des Anglais, ils cherchaient le lion. Il commence à être connu dans le monde entier... »

La majorité s'accorde sur la nécessité d'éviter un traitement très routier et propose d'avoir une mixité des modes de déplacement et une maîtrise des nuisances créées par les véhicules automobiles.

« L'aménagement doit éloigner le plus possible le flux automobile des façades des riverains. »

« Il faut mettre les voitures au centre, le plus loin des façades, et le TCSP et les modes doux, de part et d'autre de la voirie pour faire tampon. »

« Pourquoi pas un rond point au pied du pont pour une circulation plus fluide. »

« Moi j'aimerais bien isoler plus les voitures. Je vais avoir besoin d'au moins une haie pour me sentir bien. »

« N'est-il pas envisageable de séparer les flux en créant un souterrain ? On peut rêver... »

« La voiture disparaît. C'est chouette ! »

« Moi, ce qui me plairait, c'est de ne pas traverser les voies. »

« Les transports en commun sont mieux utilisés quand ils sont vus. »

3 - Quel rôle demain pour l'espace existant utilisé ponctuellement pour du transport ferré ?

Si c'était un espace public majeur, quels usages imaginez-vous (transport, ballade, jardins partagés, équipements sportifs, animations...) ?



Le faisceau ferré à Bordeaux.

La voie ferrée à Lormont.



Beaucoup souhaitent une réappropriation de cet espace, «*ça fait 10 ans que je ne suis pas allé là-bas, et pourtant j'habite le quartier*», «*il faut en faire un aménagement où on vient, pas où on passe juste*», «*il faut que ça devienne un axe structurant du quartier Bastide.*»

Pour eux cet espace doit permettre de lier quartiers existants et futurs quartiers.

«*Il faut rétablir le lien entre le côté Thiers et le côté Brazza par un espace partagé.*» «*Cet espace pourra être traversé par des voies qui facilitent les liens nord sud mais avec des traitements adaptés, plutôt que de faire des ponts ou tunnels.*» «*Il faut penser cet espace comme un espace de rassemblement, ne pas en faire une sorte de frontière comme l'avenue Thiers.*»

Certains souhaitent le maintien et le développement du transport de marchandises pour les entreprises du secteur mais également une utilisation de la voie pour le transport des personnes.

«*Dans le temps, il y avait la petite voie de chemin de fer. Il y avait les petits trains. Les gens venaient*

travailler par le train.» «*Garder une voie ferrée, c'est préserver l'avenir.*» «*Pourquoi ne pas en faire une voie tram/train ?*» «*Le tramway pourrait y passer*», «*il pourrait aller vers Lormont et ferait une boucle.*» «*Il faut faire un maillage des tram car celui de l'avenue Thiers est saturé.*»

Par contre, la majorité des habitants ne veut pas que cette emprise devienne une artère routière :

«*il ne faut pas créer une double peine avec une belle vue sur la Garonne et une vue sur la voie ferrée avec un flux de voiture*», «*c'est pas fait pour les voitures*», «*en faire une artère parallèle à l'avenue Thiers, ça n'a aucun sens.*» «*On veut des vélos, des piétons, mais pas de voitures.*»

Les déplacements doux, vélos en particulier, sont également à privilégier sur cet espace.

«*Il faut y privilégier les cheminements doux.*» «*Une promenade à vélo sur la voie ferrée ça c'est sympa !*»

Mais les déplacements ne sont pas les seuls usages imaginés pour cet espace.

«*Une promenade avec des*

espaces de vie, un lieu de rencontre avec les gens du quartier.» «Il faudrait le lier au parc aux angéliques pour faire une "continuité verte" où l'on pourrait se promener comme sur les quais rive gauche», «ça peut permettre de faire une boucle pour courir, avec le parc sur les quais», «si elle rejoint le parc de l'Hermitage c'est encore mieux.» «Un espace sportif, une espèce de poumon vert», «on pourrait y faire un quai des sports n°2» «On pourrait avoir une multitude de petites activités ludiques, séquencer et diversifier ces activités.»

D'autres évoquent un parcours santé, des jeux pour enfants, une piscine d'été, des aires de pique-nique organisées (avec barbecues fixes), des guinguettes, des espaces commerciaux dans les arches.

Pour certains
«il faut réaliser un aménagement plus écologique, privilégier des espaces verts serait intéressant.» «Chacun pourrait cultiver des fruits et des légumes à sa convenance», «oui mais c'est pollué», «on pourrait avoir des potagers hors sol.»

Ces possibles donnent déjà des envies :

«Les parties où c'est surélevé, on aurait une belle vue, et si on enterrait un peu les voitures!» «Dès que j'ai une vision un peu haute de Bordeaux, j'aime bien. Bordeaux est une ville basse. On verrait bien le fleuve.» «Pourquoi ne pas garder les caractéristiques de la voie ferrée qui marquent le passé industriel.»

Comment pourrions-nous nommer cet espace ?

*«La voie romaine»,
«La voie de Blaye»,
«La Bastoche»,
«L'avenue du train»,
«La Paris-Orléans»,
«La ballade des Queyries»,
«L'allée de la vie»,
«Promenade Domis»,
«La Bastidienne»,
«La voie féérique»,
«Voie des angéliques»,
«La voie lactée»,
«La promenade des Anglais»,
«El Paséo»,
«Le chemin de la grande Rolande»,
«Le chemin des pèlerins».*

4 - La Ville va acheter les 13 ha du site SOFERTI pour les réaménager et y créer des logements et des activités. Une magnifique grande halle en bois y est conservée à la demande de la Ville. Au regard de sa localisation, quelle(s) fonction(s) doit-elle avoir ? Quels usages ?

Cette halle est méconnue mais tous, en découvrant cette magnifique structure, apparaissent enthousiastes à l'idée de la conserver. Ils plébiscitent l'espace ouvert et imaginent un apport de lumière pour mettre en valeur la structure en bois.

Les idées émergent des échanges.

Un espace sportif : salle d'expression corporelle, sports collectifs, piscine, VTT, boulodrome, tennis de table.

« Il faut créer un vrai complexe et aller vers des sports moins connus – escrime, foot en salle – pour créer une envie ».

Un espace culturel : salle de spectacle, théâtre, cinéma, galerie d'expositions, médiathèque, salle de concert mais « un anti-Arena ».

Un espace associatif, lieu de mémoire du quartier.

Un marché couvert, pourquoi pas tourné vers les producteurs régionaux, avec des restaurants. *« On pourrait y installer des producteurs régionaux, c'est ça l'écologie aussi, c'est éviter les transports de marchandise », « les capucins 2 : les Bacalanais viendraient y faire leur marché aussi ».*

Un consensus émerge autour du refus d'un centre commercial :

« Pas de grande surface ou de prêt-à-porter, pas un Auchan Lac bis ».

Un équipement intergénérationnel avec un pôle pour les personnes âgées (maison de retraite et loisirs associés), crèche, halte-garderie.

Une cité des arts et des artisans (ébéniste, luthier, forgeron, ferronnier...), des ateliers en lien avec l'espace culturel, des salles de répétition.

Une ferme pédagogique, un espace de jeu novateur pour les enfants.

« Une grande ferme ou un grand marché aux animaux. » « Moi, je vois une cabane là, un espace où les enfants peuvent monter. »

D'aucuns soulignent l'intérêt qu'ils attachent à mixer au maximum les activités, et à y intégrer un espace de convivialité. Certains évoquent la combinaison d'espaces privés et publics.

«Il faut aller vers quelque chose de nouveau avec du sport, de la culture, un marché.» «C'est plutôt un projet partagé.» «Je ne veux pas d'un espace uniquement public que je paie avec mes impôts», «il faut du privé avec une thématique loisir/culture, en gardant à l'idée qu'il y a de l'espace pour les associations d'éducation populaire.»

Tous s'entendent sur le potentiel futur de ce lieu et son rôle.

«Il faut que ce soit un équipement qui attire ceux de la rive gauche.» «Ce site est stratégique avec le développement des nouveaux flux, donc ça va amener des gens.» «On va faire une autre ville, il faut créer de la vie, un lieu qui rassemble les habitants et les entreprises.»

Au regard des différents usages, ils évoquent la nécessité d'une desserte en transport en commun et le besoin de stationnement, renforcé par

la proximité du pôle de Cenon Pont-Rouge. Un habitant va même jusqu'à proposer

«...de faire passer le tram au milieu, avec un arrêt, comme aux Capucins dans le temps».

Et de conclure cet échange :

«C'est pour quand tout ça ? On commence à en avoir envie. La caserne Niel, on en entend parler depuis longtemps, par exemple.»

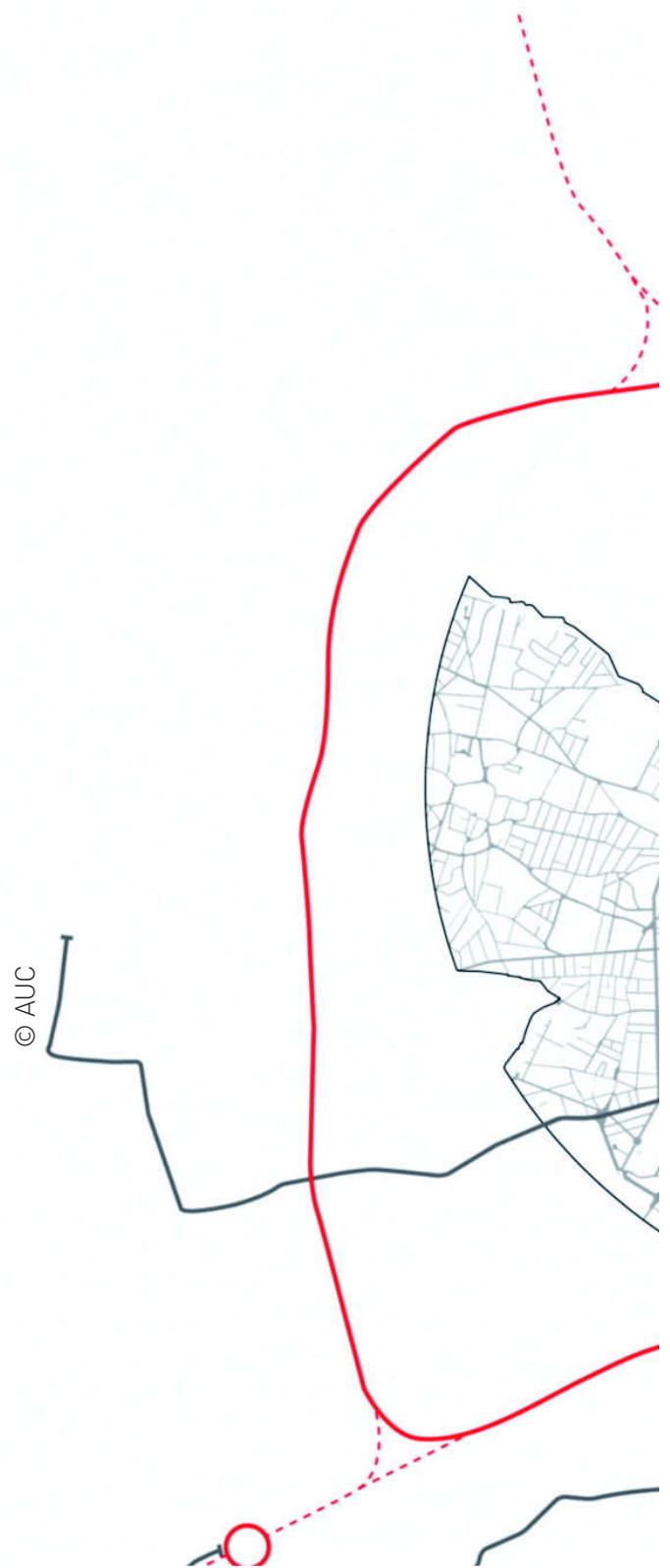
À la suite de ces échanges, Djamel Klouche affine son projet et en précise les grands principes.

- Niel
- Thiers-Galin
- Benauge
- la Souys
- Queyries
- Deschamps
- Brazza
- Trégey

Le projet proposé par Djamel Klouche

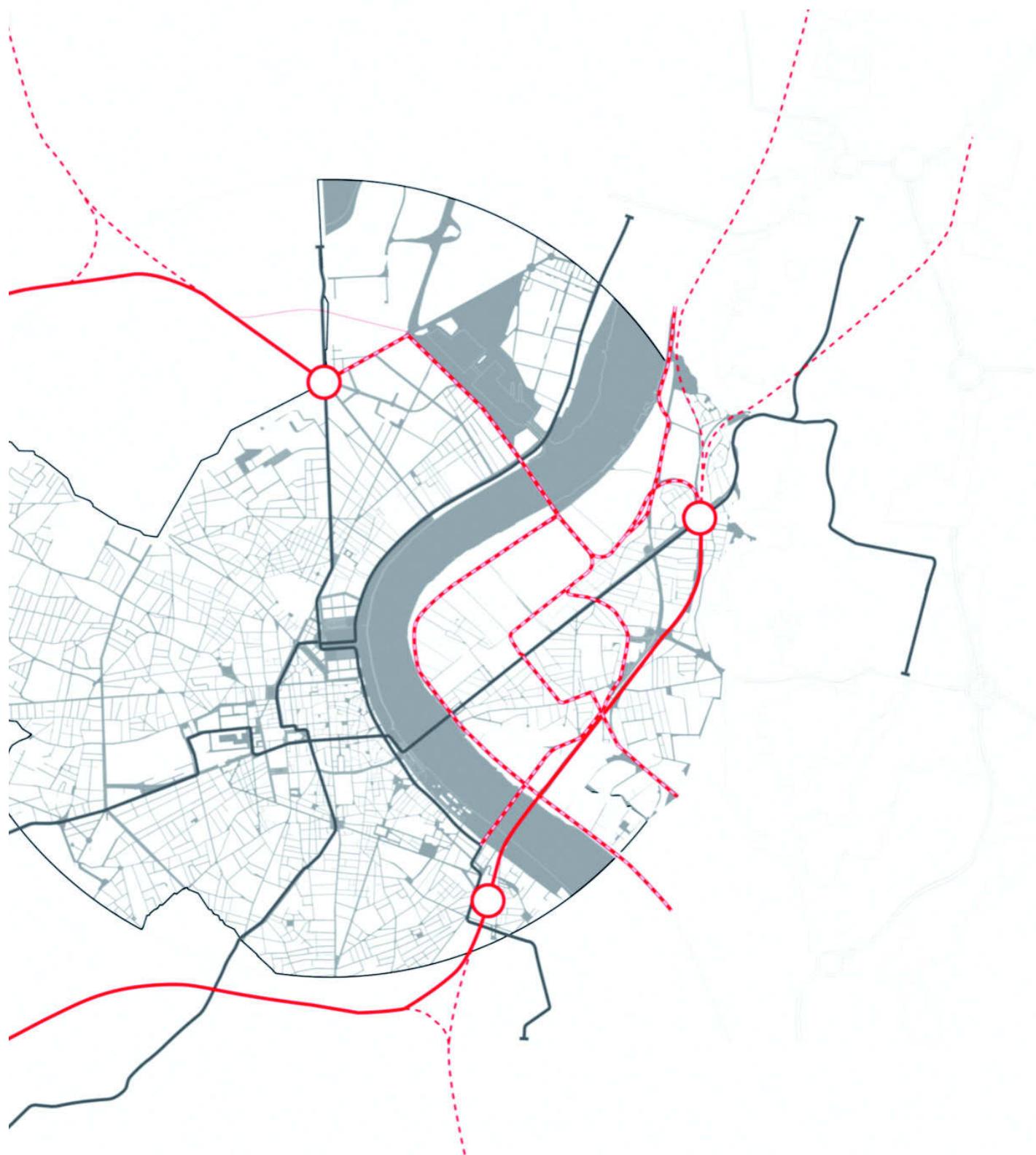
Les transports en commun

Tout naturellement, le pont Bacalan-Bastide vient se prolonger jusqu'à la voie ferrée existante, ce qui permet d'accueillir tous les modes de déplacements mais donne une forte lisibilité aux transports en commun qui ensuite emprunteront l'emprise de la voie ferrée pour se raccorder au quartier de la Benauge et à l'opération Bordeaux-Euratlantique d'un côté, et à la gare de Cenon Pont-Rouge de l'autre. Ainsi le bouclage tram/train sera terminé, les deux futurs ponts seront raccordés et la Bastide sera bien desservie.



Le projet proposé par Djamel Klouche

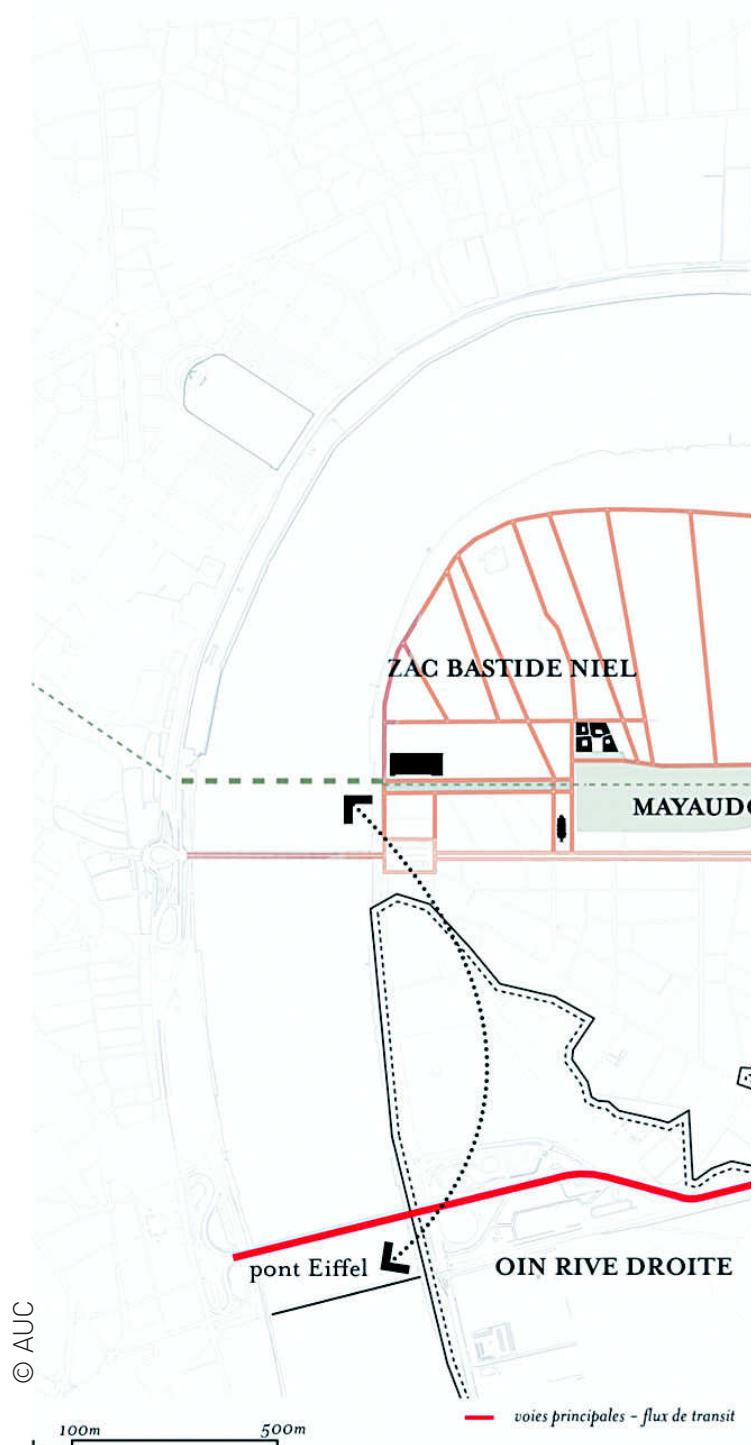
La desserte proposée pour la Bastide
(tramway et/ou bus).



Le schéma viaire

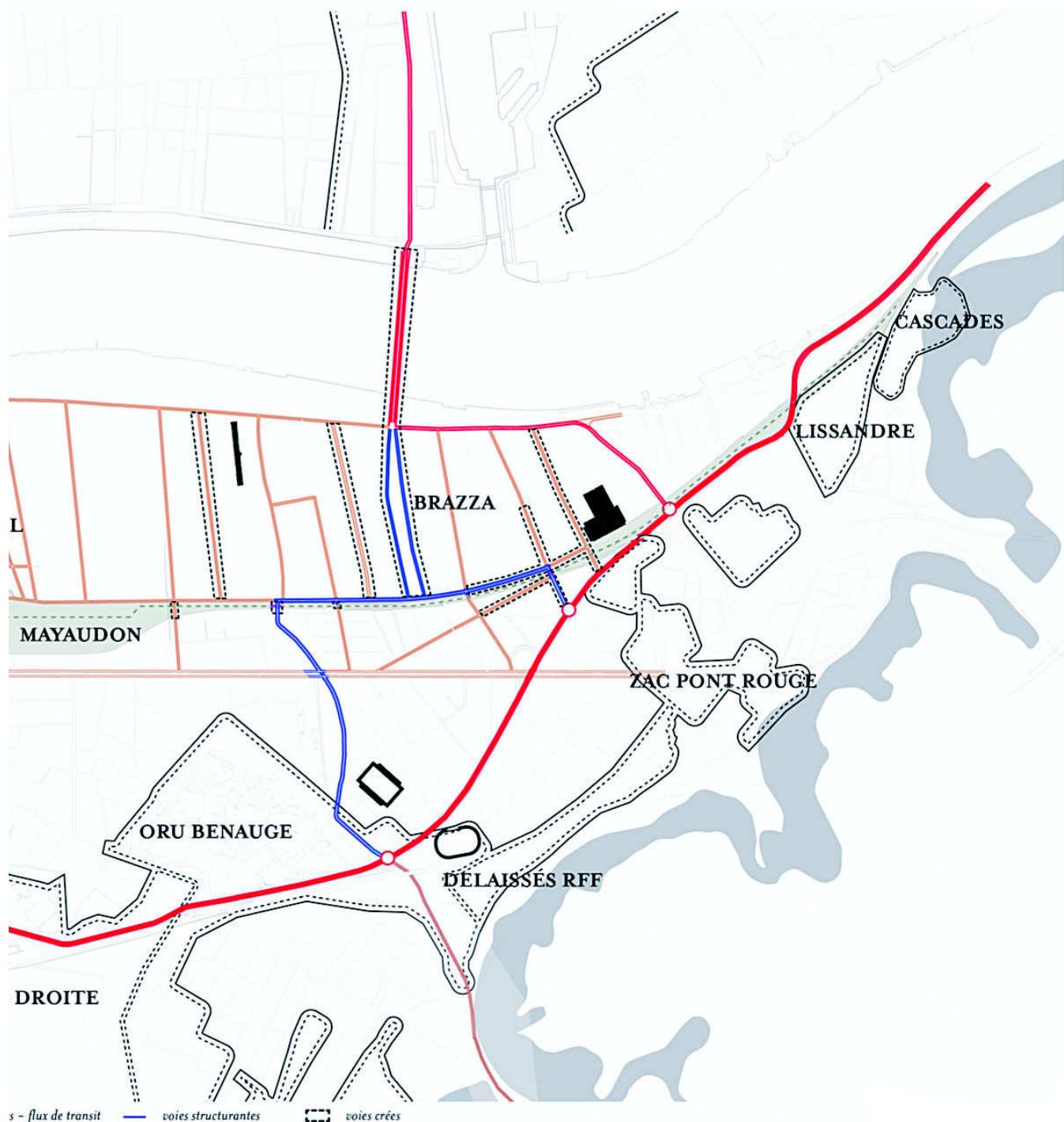
Le schéma de voirie proposé : il s'inscrit largement dans la structure parcellaire en lanières, et peu de voies nouvelles seraient créées, les voies existantes étant pour la plupart maintenues et élargies.

Le débouché du pont est pensé de façon à diffuser les flux sur le territoire. Les flux industriels sont renvoyés sur les quais vers le nord, alors que les flux urbains pénètrent dans l'épaisseur de la plaine pour se diffuser sur l'ensemble du territoire.



Le projet proposé par Djamel Klouche

Le schéma viaire proposé :
en rouge la voie principale (flux de transit),
en bleu les voies structurantes,
et en orange les voies de desserte
existantes et à créer.



Que faire de la voie ferrée aujourd'hui quasiment désaffectée ?

Djamel Klouche propose de réutiliser l'ancienne voie ferrée de Lormont à l'ancienne gare d'Orléans (aujourd'hui Mégarama) pour créer un espace public majeur à l'échelle de la rive droite et de l'agglomération, sorte de pendant des quais rive gauche.

Cette voie accueillera si possible dès 2013 un système de transport en commun qui se prolongera jusqu'à l'opération Bastide Niel. Une série de grands équipements (la « halle » Soferti, le nouveau collège, les archives municipales...) seront adressés sur cet axe. La majorité des logements prévus (près de 6 000, soit 15 000 habitants) serait réalisée à proximité de cet « axe vert », justifiant d'autant plus la réalisation du transport en commun.

Ponctuellement, des émergences bâties pourraient marquer l'effet de porte du pont Bacalan-Bastide, comme c'est le cas sur les Bassins à flot.

Une nouvelle lanière ou sinusoïde, réservée aux piétons et aux cyclistes, est également envisagée comme fil d'Ariane amorcé depuis le jardin botanique jusqu'au parvis de la halle Soferti.



Le projet proposé par Djamel Klouche

Elle relierait les espaces et équipements publics de quartier, et chacun pourrait y cheminer ou flâner à son rythme.



Schéma des espaces publics.

Quel programme pour Brazza ?

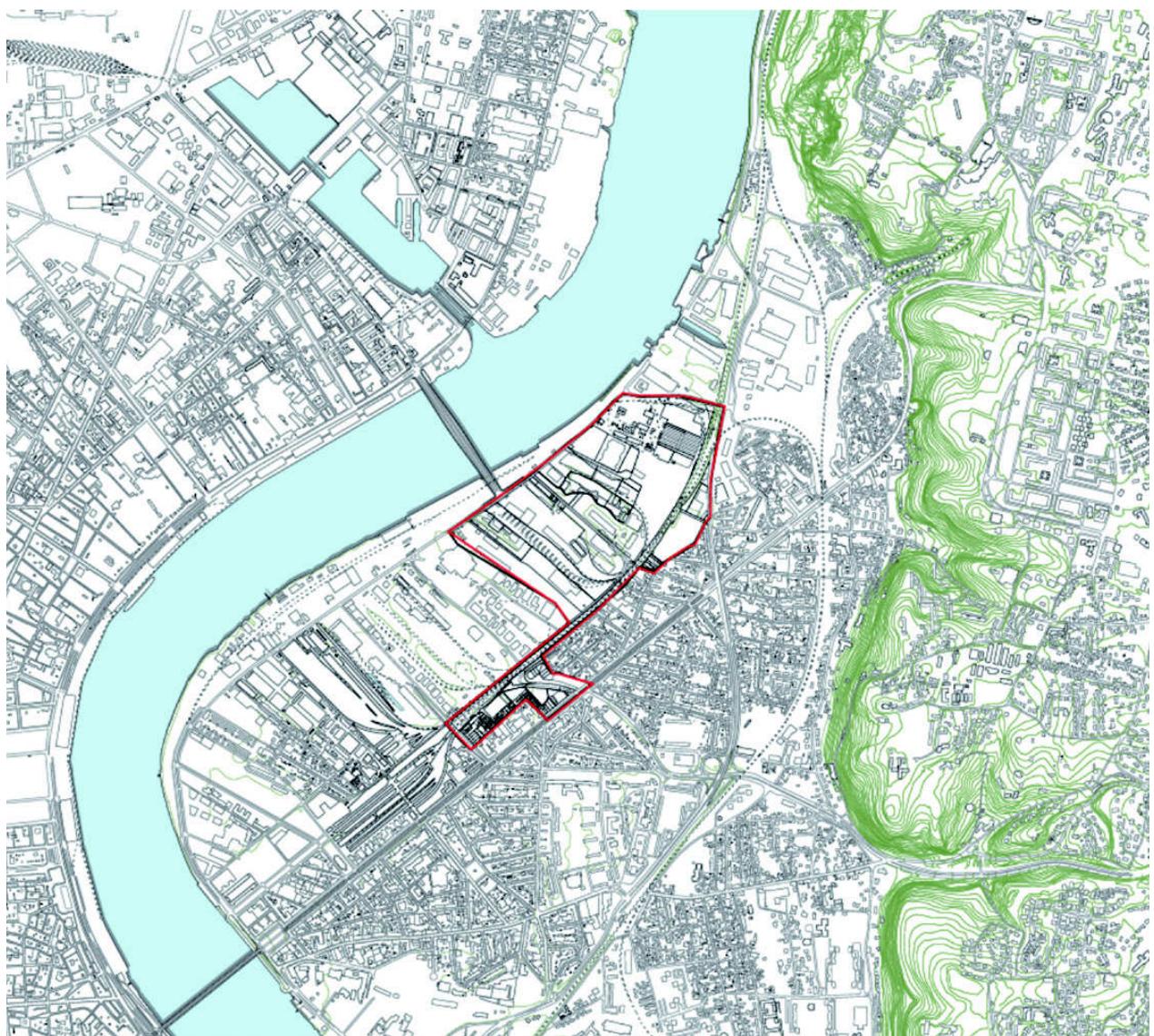
La vocation de Bastide Brazza est certainement de passer d'une situation purement industrielle à une vocation très clairement urbaine, dense et mixte.

Malgré le fait que 250 entreprises partagent cet espace, l'ambiance sur ce territoire ne montre pas une activité accrue, les acteurs privés semblent pour la majorité d'entre eux en attente d'une mutation de l'activité aujourd'hui exclusivement industrielle vers une condition plus hybride en capacité de co-produire de la ville, capable de mixer de l'urbain, de l'économie en ville, des industries propres ayant la capacité de s'insérer dans un nouveau morceau de ville intense, mixte et diversifié.

Les activités qui ont vocation à quitter ce territoire vont libérer un foncier qui pourra accueillir autant de nouvelles activités que des logements mais également des équipements publics. D'autres activités ont toute leur place à Bastide Brazza mais pas toujours sous leur forme

actuelle ; elles devront s'adapter, se repositionner dans le futur quartier, se densifier. Demain ce sont 10 000 emplois existants et à créer.

À terme ce secteur pourrait accueillir 6 000 nouveaux logements soit environ 15 000 habitants avec les équipements et les services de proximité nécessaires bien entendu. Mais ce territoire central a aussi vocation à accueillir des équipements structurants qui viendront compléter l'offre existante sur le territoire bordelais et l'ensemble de la rive droite. C'est le cas du nouveau collège qui va s'installer sur le secteur Mayaudon, au cœur de la plaine de Garonne et très bien desservi demain en transports en commun.



© KCAP

Périmètre de l'étude pré-opérationnelle Brazza Nord.

Brazza, en route pour un nouveau visage

Les grands principes proposés par l'étude de l'AUC, présentés en Conseil municipal en juin 2010, ont été validés. La Cub notamment a retenu le schéma de voirie et de transports en commun suggéré par l'étude.

Au regard de l'imminence de la mise en service du pont, de la libération de grandes emprises économiques aujourd'hui en friches à son débouché et de la volonté d'engager dès maintenant la mutation de ce secteur, une étude pré-opérationnelle s'avère maintenant nécessaire.

Cette étude doit préciser les principes esquissés par Djamel Klouche et surtout permettre la définition des règles et des modalités financières de l'aménagement du secteur Brazza Nord afin que des projets puissent voir le jour très rapidement. Elle porte sur deux secteurs opérationnels définis au regard de la maîtrise foncière publique et privée, sans préjuger d'un phasage ni d'un mode opératoire distinct.

C'est le groupement formé par l'agence d'urbanisme néerlandaise KCAP (Rotterdam), Mutabilis (paysagiste), INGEROP (ingénierie et bureau d'études techniques spécialisés dans l'infrastructure, le bâtiment et les installations industrielles), OASIIS (bureau d'études environnementales et thermiques) et BMA (Bordeaux Métropole Aménagement) qui est désigné en mai 2011 pour mener à bien la dernière phase de réflexion avant l'engagement d'une phase opérationnelle.

Rencontre avec Frédéric Rossano, architecte chef de projet chez KCAP.

Qui est KCAP ?

KCAP est une agence néerlandaise d'urbanisme et d'architecture fondée en 1989 à Rotterdam, rassemblant aujourd'hui environ 90 professionnels, et disposant également d'une agence à Zurich et une à Shanghai. KCAP est reconnue notamment pour son approche interdisciplinaire et dynamique du projet urbain. Nous concevons le projet non pas comme la définition d'une forme figée, mais comme un processus évolutif basé sur un canevas spatial consensuel et durable, qui intègre dans sa définition les questions d'économie, d'écologie, de transports, de mixité et de qualité architecturale.

Avec qui allez-vous travailler sur Brazza ?

Nous travaillons avec Mutabilis, paysagiste, qui nous accompagne dans le développement du projet d'aménagement et d'espaces publics. OASIIS,

apporte son conseil en matière de développement durable, notamment sur les questions d'énergie et de pollution. INGEROP est notre bureau d'études techniques, et nous fait bénéficier de sa connaissance du site et des contraintes techniques locales. Enfin Bordeaux Métropole Aménagement nous accompagne dans la définition d'une programmation et d'un mode de développement adaptés à Brazza Nord.

Quelle est votre mission exacte pour Brazza ?

Notre mission est de donner corps et forme à un projet urbain au stade pré-opérationnel, sur les bases esquissées par les études réalisées antérieurement pour ce site.

Comment allez-vous travailler et avec quels partenaires ?

En plus de notre équipe de conception, nous travaillons en communication continue avec les services de la Ville de Bordeaux et de la Communauté urbaine. En fonction des aspects spécifiques abordés, nous rencontrons occasionnellement

tous les services et collectivités territoriales concernés.

Des échanges avec le grand public mais aussi avec les propriétaires sont également prévus lors de la définition du projet. Nous venons de clore une première phase de prise de connaissance et de diagnostic.

Pourquoi avoir choisi de répondre à l'appel d'offre ? Quel intérêt représente Brazza pour une agence néerlandaise ?

KCAP a concouru en 2010-2011 pour le projet Saint-Jean-Belcier, et a pu à cette occasion réfléchir activement au développement de l'agglomération bordelaise. Répondre à l'appel d'offre était d'autant plus naturel que les enjeux présents sur le secteur Brazza-Nord recoupent parfaitement l'expérience de l'agence : reconquête urbaine et restructuration d'un secteur industriel, transformation d'infrastructures ferroviaires, développement d'un quartier adapté à des risques d'inondabilité... Autant d'aspects qui sont très familiers aux Rotterdamois et à KCAP. L'intérêt pour nous est précisément de mettre notre connaissance

générale de ces contraintes et de ces potentiels au service de la Ville de Bordeaux, et d'y développer des réponses spécifiques pour Brazza Nord.

Comment voyez-vous Brazza dans 15 ans ?

J'imagine Brazza comme un ensemble unique et vivant d'habitat, de placettes et jardins, de commerces, d'activités, de bureaux et d'activités culturelles, ne ressemblant à aucun autre quartier et pourtant parfaitement intégré dans la structure de la ville. Sa situation centrale, sa desserte optimale, ses transports publics performants et des pistes cyclables rapides et agréables en font un quartier attractif autant pour les habitants en quête d'un lieu de vie à la fois intime et urbain, que pour les entreprises attirées par le nouveau souffle de la rive droite et par l'ouverture du Pont Bacalan-Bastide.

J'imagine demain un pont royalement accueilli en rive droite par un seuil urbain associant repères architecturaux forts et un espace public généreux bordé de commerces. Le quai de Brazza et la rue Chaigneau reconfigurés pourraient constituer un espace public majeur, et un véritable

Brazza, en route pour un nouveau visage

trait d'union entre côteaux et Garonne, entre Cenon et Bordeaux, formant l'épine dorsale de quartiers autrefois enclavés par les infrastructures. Brazza est bordé au sud par une ancienne voie ferrée qui demain pourrait être transformée en promenade urbaine panoramique, devenue un des hauts-lieux de la vie économique et culturelle bordelaise, grâce aux initiatives de pionniers créatifs qui ont investi les vides laissés par l'industrie du siècle dernier, au retour d'entreprises innovantes et grâce à la construction de nouveaux logements accélérant la transformation urbaine du quartier Thiers-Mayaudon. Les rues nouvelles s'étireraient de ce parc de rails et de traverses jusqu'aux berges de la Garonne. Regardant vers le nord, on verrait déjà les arbres du parc aux angéliques, on devinerait la silhouette ajourée des grues du port et du pont d'Aquitaine, et la brise de l'estuaire viendrait rafraîchir le quartier. À la fin de la journée, on se dirigerait vers la promenade du quai et vers le fleuve, déjà envahi par les Bordelais avides de fraîcheur, de grands horizons et de barbecues improvisés. La rive

droite aurait réussi sa mue, et la Garonne aurait à nouveau deux rives.

Imaginons Brazza en 2018, et en trois petites fictions...

Habiter Brazza demain

- Tu as vu, elles sont mûres ?
- Quoi ?
- Les tomates cerises !
- Alors apéro, j'appelle les voisins !
- Quand je pense qu'on a un balcon avec vue sur un jardin, j'aurais jamais imaginé ça il y a seulement deux ans...
- Tu oublies de préciser : un jardin expérimental !
- Chuut ! Tu vas réveiller Damien, pour une fois qu'il fait sa sieste...
- Au fait, tu as bien rangé la poussette dans le local ?
- Oui. J'ai même vu que les Paradou en avaient acheté une nouvelle.
- Encore !
- Je vais aller faire les courses pendant qu'il dort.
- On pourrait pas plutôt en profiter pour rester un peu tranquilles tous les deux ?
- J'aurai vite fait, c'est à deux pas. Et ce soir on a prévu d'aller au cinéma tous les deux, non ?
- Ben... J'ai proposé à ceux du troisième, Max et Eva de venir avec nous.

- Et qui garde Damien ?
- La fille de Nathalie, tu sais celle qui habite au quatrième.
- Super ! Bon allez, j'y vais.
- Alors si t'y vas, quand tu reviens je vais à mon cours de step et tu t'occupes de Damien quand il se réveille, tu l'emmènes prendre l'air sur les quais.
- C'est bon, tu as fait mon emploi du temps de l'après-midi ?
- Non, après il y a le bain de Damien... Allez, je rigole !
- À tout à l'heure.
- Bonne promenade !
- Je ne vais pas me promener, je vais faire les courses.
- OK OK. Au fait, tu as pensé à réserver la chambre commune pour la venue de ta mère ?
- Oups, j'ai oublié...
- Je vais le faire, j'espère qu'elle sera encore libre, il me semble que Max avait dit que son cousin arrivait de Chine ces jours-ci et qu'il voulait s'y installer avant d'emménager à côté...
- À côté, en haut de la tour, au vingtième étage ?
- Oui. Alors ces courses, c'est pour aujourd'hui ou pour demain ?
- C'est pas Damien, qui pleure là ?
- Oh zut ! Il est réveillé...

2018 : mél à un ami chinois

Si tu voyais ! Quand je pense qu'il y a huit ans j'étais en haut d'une tour à Shanghai... Ça fait du bien d'être rentré chez soi... Retrouver ma Garonne, ma ville, mes amis... Et mon cousin, adorable, qui m'a permis d'attendre que l'appartement soit prêt en m'hébergeant dans la chambre commune de son unité de vie. Pratique, ce système, un lieu commun à disposition de tous les habitants de l'immeuble, il m'a même dit qu'il y avait aussi une salle pour faire des fêtes !... Oh, si tu voyais comme elle est belle, ma Garonne... Un peu brune ce matin, à cause de tout ce qu'elle charrie, de la boue, des plantes... C'est à cause de la marée. D'ailleurs, ça sent la marée, l'odeur de la mer qui vient jusque dans ma ville... Ça m'a tellement manqué quand j'étais en haut de ma tour chinoise... Je suis sûr qu'en prenant des jumelles, je pourrais voir jusqu'à l'estuaire, jusqu'à la mer... Cette nuit, je n'ai pas pu m'en empêcher, je me suis levé pour la voir, ma Garonne. Et j'ai découvert le pont la nuit ! Le pont Bacalan-Bastide, tu vois ? Il était tout bleu, plein de bleus différents, c'est une installation

de Yann Kersalé, j'ai été saisi... En plus, les bleus varient en fonction de la marée... Impossible de me rendormir ! J'ai attendu l'aube. Et j'ai vu l'aube se lever sur mon fleuve... Et peu à peu la ville de pierre, en face, s'éveiller avec les vieilles façades XVIII^e, les quais... D'ailleurs tu sais que Bordeaux est classée site de l'Unesco ? Évidemment, si j'avais choisi un appartement à l'autre angle de la tour, j'aurais vue sur les coteaux verts, les bois, la plaine de Garonne et les Grands Moulins, les nouveaux quartiers... Mais je préfère voir la vieille ville et me dire qu'en un coup d'ascenseur, de bateau ou de petit bus j'y suis ! Bon, je te laisse, je vais saturer ta messagerie ! Aujourd'hui je vais voir mes parents, ils se sont installés pas très loin dans les échoppes nouvelle formule.

...et toujours les échoppes...

Tu vois, Pierre, depuis qu'on est ici, notre vie a changé. C'était bien la campagne, les petits oiseaux et les vignes autour, loin de tout. Mais on n'en pouvait plus, ton père et moi. On n'en pouvait plus d'être obligés de prendre la voiture pour aller faire la moindre course, on était fatigués d'entretenir le jardin... et puis s'il était arrivé quelque chose à ton père en pleine nuit, j'aurais fait quoi, moi, toute seule, perdue dans les vignes ? Tandis que là, on est tranquilles. Les commerces sont tout proches, si on veut traverser pour aller dans le vieux Bordeaux, on a des petits bus tout mignons, tout roses qui nous emmènent tranquillement... On pourrait aussi y aller à vélo, il y a des voies exprès dans le Parc ferroviaire mais on a passé l'âge, tu nous vois, ton père et moi, sur un vélo avec des enfants en rollers à côté ? En plus, si on veut se distraire, il y a une salle de spectacle où l'on peut aller tranquillement à pied. Et puis les voisins du dessus sont adorables, c'est un jeune couple, on peut leur demander ce qu'on veut, c'est rassurant de les savoir là. Et en même temps on est tranquilles, rien à voir

avec ta tour, on est que deux couples, chacun chez soi, dans deux maisons l'une sur l'autre ! Ils appellent ça « l'échoppe du xxi^e siècle » pas mal pour des vieux comme nous, non ? Qu'est-ce-que tu en penses ? Eh Pierre, tu m'écoutes ?

- Niel
- Thiers-Galin
- Benauge
- la Souys
- Queyries
- Deschamps
- Brazza
- Trégey

Conclusion

Bastide-Brazza est bien un secteur en devenir qui offre d'incroyables potentialités, uniques sur le territoire bordelais, au regard de sa localisation géographique.

Il s'agit maintenant de définir ensemble son nouveau visage, qui apporte un plus au territoire et réponde aux attentes des habitants comme des chefs d'entreprise.

C'est ce travail qui sera poursuivi avec KCAP et avec vous dans les mois prochains.

Et maintenant ?

2012

La 6^e modification du Plan Local d'Urbanisme ouvrant le quartier à une mixité fonctionnelle est approuvée.

L'étude pré-opérationnelle est achevée et les modalités d'aménagement et de financement sont définies.

2013

Le pont Bacalan-Bastide vient d'ouvrir, les bordelais se l'approprient peu à peu.

Un bus traverse la Garonne et dessert les gares Saint-Jean et de Cenon Pont-Rouge.

Les premiers projets sont imaginés et certains ont même commencé à installer des guinguettes.

2014

Des travaux d'aménagement sont lancés et préparent l'arrivée des grues.

2015

Enfin les premiers habitants de Brazza emménagent et de nouvelles activités s'installent.

Table des matières

Brazza : l'adresse de demain	5
Retour vers le passé	9
D'où partons-nous ?	11
Juillet 2006 : les habitants esquissent les fondamentaux à respecter pour la Bastide	12
Bastide-Brazza au cœur de l'arc de développement durable	13
Zoom sur le pont Bacalan-Bastide	20
Zoom sur la halle SOFERTI	25
Les premières réflexions urbaines avec Djamel Klouche, architecte-urbaniste	27
Qui est Djamel Klouche ?	29
Quelle mission pour Djamel Klouche ?	29
Le temps des interrogations	30
Rive droite - rive gauche : deux mondes différents ?	32
Un vis-à-vis difficile à imaginer	36
Brazza-Niel-Deschamps-Souys : un nouveau corridor de développement ?	40
30 septembre 2010 : première concertation Brazza	43
Le projet proposé par Djamel Klouche	55
Les transports en commun	56
Le schéma viaire	58
Que faire de la voie ferrée aujourd'hui quasiment désaffectée ?	60
Quel programme pour Brazza ?	62

Brazza en route pour un nouveau visage	65
Rencontre avec Frédéric Rossano, architecte chef de projet chez KCAP	66
Imaginons Brazza en 2018	69
Conclusion	73
Et maintenant ?	75

Les troisièmes rencontres de Bordeaux-La Bastide-Brazza ont été conçues et rédigées par la direction générale de l'aménagement de la Mairie de Bordeaux.

Direction de la publication :
Michèle Laruë-Charlus

Rédaction :
Michèle Laruë-Charlus,
Flore Scheurer,
Amandine Larrazet

Conception graphique :
Atelier Franck Tallon

Crédits photographiques :
AUC, A'urba, AXYZ, DRAC, Thomas Lavigne, J.-A. Mothe-Masse, KCAP.

Imprimé par BLF impression,
Le Haillan.

La direction générale de l'aménagement remercie tous ceux qui ont contribué à la réalisation de cet ouvrage :

Djamel Klouche et l'équipe de l'AUC,
A. Luthaud, M.F. Jacob, F. Rossano et l'équipe de KCAP.

Sans oublier les animateurs et modérateurs des ateliers de concertation.

