

***Communication sur l'étude de définition d'un plan d'urbanisme
sur le secteur Bastide/Brazza présenté par M. Djamel
KLOUCHE.***

Conseil municipal du 28 juin 2010

Etude de définition d'un plan d'urbanisme sur le secteur Bastide-Brazza

Présentation de M. Djamel KLOUCHE

Le secteur Bastide Brazza constitue à l'évidence l'un des sites les plus stratégiques pour ce que l'on a désormais pris pour habitude d'appeler l'arc de développement durable bordelais.

Par sa localisation tout d'abord : aux pieds 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 2012.

Par sa superficie ensuite : Brazza, c'est un espace de près de 120 hectares, soit 3 fois la superficie de Bastide Niel, qu'il s'agit de faire progressivement passer du statut de zone d'activités périphérique à 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 concertation engagés depuis 2006 se sont massivement prononcés pour une véritable mixité entre l'habitat et l'emploi. Celui-ci 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.

- Les paysages urbains qui s'opposent (minéral / végétal, ville de pierre / ville hybride), les structures urbaines (parcellaire morcelé / grandes parcelles) et les identités (ville bourgeoise / ville ouvrière, ville historique / ville géographique) témoignent des dissemblances entre les deux rives. Ces identités différentes et ce vis-à-vis hétérogène sont à maintenir et guident les principes d'aménagement proposés.
-

- Nous ne parlons donc pas (encore) d'architecture.
-
- Il est ici volontairement question de schéma urbain, et il s'est agi avant tout de repartir des fondamentaux qui avaient été collectivement arrêtés : le prolongement du parc aux Angéliques et son articulation souhaitée avec le parc des Coteaux, l'approfondissement du parc au débouché du pont Bacalan-Bastide, un transport en commun bien sûr desservant les nouveaux quartiers, ou encore un système de voies privilégiant la diffusion plutôt que la concentration des véhicules, à commencer par les quais de Queyries et de Brazza qui devaient rester des voies de desserte de quartier.
-
- Mais d'autres potentiels se révèlent à leur tour.
-
- Tout d'abord celui de l'ancienne voie ferrée de Lormont à l'ancienne gare d'Orléans (aujourd'hui Mégarama) qu'on propose de réutiliser 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 des coteaux » agit comme une connexion de la ville aux coteaux de la rive droite, et redonne une échelle à ce vaste territoire. Elle accueillera si possible dès 2012 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 lanterne ou sinusoïde, réservée aux piétons et aux cyclistes, est également envisagée comme un fil d'Ariane amorcé depuis le jardin botanique jusqu'au parvis de la halle SOFERTI. Elle relierait les espaces et équipements publics de quartier, et chacun pourrait y cheminer ou flâner à son rythme. Les 2 ou 3 groupes scolaires nécessaires à l'accueil des nouvelles populations seraient sans doute desservis par ce cheminement doux.
-
- Elle délimiterait en quelque sorte « deux mondes » ou plutôt deux ambiances urbaines à la fois spécifiques et complémentaires. On le sait, la rive droite et le secteur de Brazza se trouvent en zone inondable. Cette contrainte peut devenir le catalyseur d'une stratégie d'aménagement qui est dans la continuité de l'identité de la rive droite comme rive naturelle, verte et mixte :
- l'une serait tournée vers la Garonne (« milieu humide »), avec un sol naturel, ouvert, qui prolonge le microclimat du fleuve dans le site. Cette typologie, principalement orientée vers l'habitat, formerait une nappe sur pilotis, dégagant des vues vers le végétal, l'eau et le ciel ;

- l'autre s'orienterait plus vers la voie ferrée, la « voie des coteaux » (« milieu sec »). Cette typologie de constructions occuperait davantage le sol. De grands volumes permettent d'imaginer des grandes surfaces pour les commerces, bureaux, activités, qui se mélangent avec des logements en créant une nouvelle mixité, plus dense et plus urbaine.

Mais penser l'urbanisme de Brazza, c'est aussi élargir sa réflexion à l'échelle de toute la plaine de Garonne et se rendre à l'évidence. Ce vaste territoire va connaître des changements majeurs grâce à un nouvel atout essentiel : sa nouvelle connectivité

L'aménagement de la rive droite doit en effet être pensé dans la continuité du réseau de tramway qui est aujourd'hui concentré sur l'accessibilité de la rive gauche. La réalisation des deux nouveaux franchissements va totalement modifier les déplacements et permettra de réaliser un bouclage du réseau de transport en commun en site propre.

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. Le bouclage ferré avec la mise en place du tram-train Ravezies/Cracovie –

Cenon Pont Rouge est également facilité.

Le schéma de voirie proposé 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.

Entre fleuve et coteaux, accessible et connecté, privilégiant la nature tout en accueillant des quartiers mixtes et des équipements de niveau d'agglomération : Braza peut être demain le plus beau quartier de Bordeaux.