



# **CONSEIL MUNICIPAL PUBLIC**

---

**Procès-verbal de la séance du  
28 JUIN 2010 A 15 H**

La séance est ouverte sous la Présidence  
de Monsieur Alain Juppé Maire de Bordeaux

**Etaient Présents :**

M. Hugues MARTIN, Mme Anne BREZILLON, M. Didier CAZABONNE, Mme Anne Marie CAZALET, M. Jean Louis DAVID, Mme Brigitte COLLET, M. Stéphan DELAUX, Mme Nathalie DELATTRE, Mme Sonia DUBOURG - LAVROFF, M. Michel DUCHENE, Mme Véronique FAYET, M. Pierre LOTHAIRE, Mme Muriel PARCELIER, M. Alain MOGA, Mme Arielle PIAZZA, M. Josy REIFFERS, Mme Elizabeth TOUTON, M. Fabien ROBERT, Mme Anne WALRYCK, Mme Laurence DESSERTINE, M. Jean Charles BRON, Mme Chantal BOURRAGUE, M. Joël SOLARI, M. Alain DUPOUY, Mme Ana Marie TORRES, M. Jean-Pierre GUYOMARC'H, Mme Mariette LABORDE, M. Jean-Michel GAUTE, M. Jean-François BERTHOU, Mme Sylvie CAZES, Mme Nicole SAINT ORICE, M. Nicolas BRUGERE, Mme Constance MOLLAT, M. Maxime SIBE, M. Guy ACCOCEBERRY, Mme Emmanuelle CUNY, M. Jean-Charles PALAU, Mme Chafika SAILOUD, M. Ludovic BOUSQUET, M. Yohan DAVID, Mme Alexandra SIARRI ( présente à partir de 17h 55 ), Mme Sarah BROMBERG, Mme Wanda LAURENT, Mlle Laetitia JARTY, M. Jacques RESPAUD, M. Jean-Michel PEREZ, Mme Martine DIEZ, Mme Emmanuelle AJON, M. Matthieu ROUVEYRE, M. Pierre HURMIC, Mme Marie-Claude NOEL, M. Patrick PAPADATO, M. Vincent MAURIN, Mme Natalie VICTOR-RETALI,

**Excusés :**

M. Dominique DUCASSOU, M. Jean Marc GAUZERE, M. Charles CAZENAVE, Mme Marie-Françoise LIRE, Mme Paola PLANTIER, Mme Béatrice DESAIGUES,

*Séance du lundi 28 juin 2010*

*Monsieur le Maire*

## Désignation du secrétaire de séance Procès-verbal de la séance du 31 mai 2010

### **M. le MAIRE.** -

Mes chers collègues, je vous invite à prendre place. Il faut commencer nos travaux dans des conditions qui ne sont pas d'un grand confort, je le sais. Cette salle n'est pas très agréable. Il y fait vite très chaud et humide et l'acoustique n'est pas formidable, mais je suis sûr que ça ne compromettra pas la sérénité et l'efficacité de nos travaux.

Avant d'attaquer l'ordre du jour je voudrais tout d'abord me réjouir comme chacune et chacun d'entre-vous, je pense, de la très belle réussite de notre Fête du Vin.

Je ne reviens pas sur les éléments de bilan que vous connaissez tous. Une fréquentation en forte croissance, de l'ordre de 500.000 personnes. Une fête très populaire associant toutes les générations et tous les milieux. Et une fête qui a pris une nouvelle dimension professionnelle nationale et internationale avec la présence de très nombreux journalistes venus de tous les coins du monde, journalistes spécialisés dans le domaine du vin, ou bien encore des Masters of Wine qui parleront ensuite de notre Ville et de notre vin de Bordeaux.

Les retombées en termes économiques sont extrêmement importantes. On les a évaluées à 20 ME directs ou indirects, pas pour le budget municipal, hélas, mais pour l'activité économique globale de la ville.

Je voudrais remercier et féliciter tous ceux qui ont permis ce succès : nos partenaires publics bien sûr, nos partenaires privés, mais aussi nos services : nos services techniques qui ont fait une nouvelle fois la preuve de leur disponibilité et de leur efficacité, les services de propreté qui ont été à la tâche et qui ont bien accompli leur mission, la police municipale aussi qui a été présente et très efficace.

Je transmettrai bien sûr mes félicitations toutes particulières à notre Adjoint chargé du tourisme Stéphane DELAUX qui s'est beaucoup investi dans cette opération, dont le succès lui revient en grande partie.

(Applaudissements)

### **M. le MAIRE.** -

Je vais demander à Mlle JARTY de bien vouloir prendre le secrétariat de séance.

Je sou mets à votre approbation le procès-verbal de la séance du 31 mai 2010.

Est-ce qu'il y a des remarques ? Des demandes de modifications ?

Il n'y en a point. Il est donc approuvé.

## Communication sur l'étude de définition d'un plan d'urbanisme sur le secteur Bastide/Brazza présenté par 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 coeur 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 lanière 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 Benauges 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 : Brazza peut être demain le plus beau quartier de Bordeaux.

**M. le MAIRE.** -

Mes chers collègues, vous connaissez ce secteur Bastide / Brazza qui constitue à l'évidence l'un des sites les plus stratégiques de ce que nous avons pris l'habitude d'appeler l'Arc de Développement Durable bordelais. C'est un vaste territoire, très bien situé au débouché du pont Bacalan / Bastide, en liaison avec nos communes proches : Lormont, Cenon et même Bassens avec qui nous travaillons d'ailleurs.

Donc il nous est apparu nécessaire d'avoir une vision d'ensemble de l'avenir de ce secteur

Puisque maintenant les choses avancent et avancent vite, le chantier du pont se déroule en d'excellentes conditions selon le calendrier prévu, il n'est donc pas trop tôt pour réfléchir

## *Séance du lundi 28 juin 2010*

d'abord aux accès du pont, aussi bien rive droite que rive gauche, et surtout à la mise en valeur des territoires auxquels le pont conduira.

La Ville en accord avec la CUB a donc demandé à M. Djamel KLOUCHE de mener cette étude. Vous connaissez, je pense, Djamel KLOUCHE, d'abord par sa réputation, et ensuite dans le rôle qu'il a joué dans la préparation et l'animation d'Agora qui a été un très grand succès sous sa houlette.

Il a donc travaillé pendant plusieurs mois sur ce secteur Bastide / Brazza. Il en a ressorti un certain nombre d'idées forces qui constituent, je crois, une très belle approche du quartier. Les présentations qu'il en a fait jusqu'à présent, notamment aux Maires de la rive droite Mme Lacuey, M. TOUZEAU, M. DAVID et M. TURON, ont reçu un accueil extrêmement positif.

J'ai souhaité qu'il vienne vous en parler ici, étant bien entendu que cette étude n'est pas encore au stade opérationnel. Elle va être complétée par des études plus fines qui nous permettront d'entrer davantage dans les aspects architecturaux notamment, ou dans le maillage en transports en commun de ce secteur, encore que ce point ait déjà été évoqué.

Je crois que le mieux c'est que je passe tout de suite la parole à M. Djamel KLOUCHE que j'ai prévenu de l'inconfort de notre salle, notamment de son acoustique déplorable, mais je suis sûr qu'il va faire entendre sa voix.

*(Intervention illustrée par la projection d'images vidéo)*

### **M. KLOUCHE.** –

Merci Monsieur le Maire.

Mesdames et Messieurs je vais essayer brièvement de vous présenter les conclusions de cette étude sur le secteur Bastide / Brazza, sur la rive droite. C'est un secteur conditionné par le fleuve qui fait face à cette rive gauche que vous connaissez tous.

Vous voyez une première image, un ancien plan de Bordeaux, qui montre que pendant très longtemps cette rive droite était plutôt maraîchère, plutôt agricole et que de l'autre côté la rive gauche commence à se construire.

Et là deux plans, d'un côté la rive gauche et de l'autre la rive droite qui montrent que d'un côté il y a une continuité de l'espace public, un espace public très fourni sur la rive gauche, et de l'autre côté on a plutôt un espace public incomplet, un parcellaire très étendu.

C'est à peu près la même chose en matière de paysage urbain. On est dans un paysage très dense, de la proximité sur la rive gauche et de l'autre côté un paysage plutôt lâche, plutôt diffus avec des activités économiques, des plates-formes d'activités.

Donc là, pour le moment on se posait des questions. Quel était l'avenir de cette rive droite.

Ensuite on a regardé un certain nombre de villes dans le monde qui se sont posé ces questions de vis-à-vis, parce qu'il nous semblait qu'une des questions fondamentales c'était de quelle façon on construisait le vis-à-vis au bord du fleuve.

Là je vous montre quelques images sans entrer dans le détail, mais l'histoire montre que très souvent de part et d'autre d'un fleuve l'urbanisation ne se ressemble pas. Par exemple, une ville nous a beaucoup intéressés parce qu'elle était très proche de ce qui pouvait se passer à Bordeaux, c'était Budapest. Vous le savez, Budapest, c'était deux communes : Buda et Pest, qui se sont réunies. L'une est une plaine, l'autre est plutôt topographique, ce sont des coteaux. Donc on retrouve la structure géographique de cette rive gauche et de cette rive droite.

## *Séance du lundi 28 juin 2010*

Et quand vous regardez l'ensemble des plans des différentes villes qui sont ici, en passant par Rome, Shanghai, Paris, on voit bien que très souvent il n'y a pas de mimétisme dans la forme urbaine. Bien au contraire, à chaque fois chacune des rives trouve sa spécificité, sa singularité construite de paysages et d'espace public.

Tout ça pour vous dire que finalement on était un peu dans une dichotomie. Cette carte le montre très bien. Vous voyez la ville de pierre en noir et ce qu'on appelle la ville hybride en rouge qui est une ville faite de bricolage urbain où des choses différentes coexistent. On voit bien que ce serait extrêmement difficile de « mêler » la rive gauche sur la rive droite.

Troisième élément qui nous semblait important pour la question de la rive droite, c'est ce territoire que, nous, on a appelé l'arc de développement, le territoire de l'éco-cité bordelaise qu'est ce corridor Nord / Sud qui est structuré par la Garonne.

Vous voyez bien la gare Saint-Jean et toute l'opération Euratlantique qui va se développer autour de Bordeaux et de Floirac.

Ensuite il y a la caserne Bastide Niel où il y a déjà eu une première phase. La deuxième phase démarre en ce moment.

Evidemment le secteur Brazza qui est juste après, un peu plus au Nord que la caserne Niel. C'est un territoire qui représente une grande superficie, un peu plus de 120 ha au bord de la Garonne.

Et un peu plus loin il y a les Bassins à Flots.

Donc on voit bien qu'on est dans un territoire qui est en dynamique de mutation, en dynamique de développement.

Autre élément c'est le pont qui va être un formidable déclencheur. Dès lors qu'on fait un pont, en général on construit quelque chose au débouché du pont.

Cette image est importante parce qu'on a la ville de pierre d'un côté, sur la rive gauche, donc une ville très composée, très minérale, et quand on regarde la géographie actuelle de l'agglomération on se rend compte que sur La Bastide on est dans une ville plutôt géographique, où la géographie et la topographie sont très présentes. Vous voyez sur le schéma le Parc des Garonnes. Donc notre périmètre d'étude est ce territoire-là qui fait 120 ha, avec le pont Bacalan qui part des Bassins à Flots et qui arrive quasiment au milieu de ce territoire.

Donc il nous semblait assez judicieux, assez naturel de dire que cette rive droite, sa connotation en termes d'aménagement ce serait plutôt la géographie et le paysage, plus que la densité et la minéralité de la rive gauche. Et finalement ce vis-à-vis c'est comme ça qu'on l'a conçu, c'est comme ça qu'on l'a construit.

Ensuite la question qui nous a été posée, ce n'était pas une question architecturale comme l'a rappelé Monsieur le Maire, c'était une question de schéma d'urbanisme, un peu de la trame des espaces publics.

Je vais vous montrer de façon assez pédagogique comment on a organisé ces espaces publics.

D'abord il y a les coteaux que vous voyez en rose ici, avec la vue imprenable sur Bordeaux.

Le deuxième élément structurant dans la géographie c'est l'avenue Thiers qui est un des rares espaces publics composés sur cette rive droite. C'est une percée quasi haussmannienne que vous reconnaissez ici de nuit. Vous voyez, quand on regarde le paysage nocturne il n'y a que l'avenue qui est visible, et on a une sorte de paysage un peu plus diffus autour. Donc on voit



## *Séance du lundi 28 juin 2010*

bien que le tramway a fait son travail de structuration, de renforcement de cet espace public important.

Troisième élément, c'est quelque chose d'assez nouveau, peut-être n'allez-vous pas le reconnaître, c'est la voie ferrée industrielle qui part de Lormont et qui va jusqu'à la gare d'Orléans, aujourd'hui le Mégarama. Aujourd'hui elle donne l'accessibilité à un certain nombre d'activités économiques, notamment les Grands Moulins de Paris et, je crois, l'imprimerie de Sud-Ouest mais qui l'utilise très rarement, une fois par mois, ou une fois par an.

De cet espace public, de cette friche ferrée qui aujourd'hui fait en moyenne entre 50 et 60 m de large, on voudrait en faire un espace public assez fort qui permette de relier l'ensemble des communes de la rive droite, qui partirait de Lormont pour aller quasiment jusqu'au pont de Pierre.

Cet espace pourrait devenir un peu le pendant des quais rive gauche. Mais on n'a pas voulu qu'il soit en vis-à-vis en faisant des quais rive droite. On s'est dit qu'il serait peut-être bon de mettre cet espace public intense un peu en retrait de la Garonne. J'expliquerai tout à l'heure pourquoi.

Là vous voyez quelques images de l'état actuel. Et en haut vous voyez l'image d'un aménagement qui a été fini très récemment à New York. C'est une voie ferrée suspendue qui a été transformée en espace public. Je peux vous dire qu'aujourd'hui c'est devenu un élément éminemment attractif et un véritable levier de développement et de renouvellement dans cette partie de New York.

Enfin, le dernier corridor qui est plutôt dans le sens de la Garonne, c'est évidemment le parc des Berges, ou Parc aux Angéliques. C'est un travail qui est déjà commencé, que mène Michel DESVIGNES, qui a vocation à s'étirer jusqu'au secteur Brazza.

Vous voyez donc qu'il y a 4 grandes structures géographiques qui structurent le territoire de façon Nord / Sud.

Ensuite il y a ce qu'on a appelé les barreaux. Vous savez que cette rive droite est structurée en termes de parcelles sur des lanières qui sont des restes d'une économie maraîchère agricole.

On a sélectionné 5 de ces lanières qui nous semblaient devenir des axes relativement importants, qui permettraient de relier les berges à cette voie des Coteaux. La voie des Coteaux c'est cette voie ferrée reconvertie en espace public.

On va vous passer ces 5 barreaux structurants un à un. Vous les voyez.

Le premier c'est celui qui va longer la caserne Niel, qui, lui, est d'actualité parce que les études opérationnelles démarrent en ce moment sur la caserne Niel.

Le deuxième c'est la rue Bouthier. C'est une rue qui existe, qui va être élargie, qui a le mérite d'être traversante, de passer de l'autre côté et de rejoindre l'avenue Thiers. Donc elle va être restructurée.

Le troisième, il s'agit de constituer un barreau qui adresse à long terme les Grands Moulins de Paris dans cette structure paysagère. Vous connaissez tous les Grands Moulins. C'est un très beau bâtiment. Un jour ou l'autre vous serez dans l'obligation de lui trouver une nouvelle destination. Donc je pense qu'il faut tout de suite l'anticiper en termes d'aménagement.

Ensuite il y a le débouché du pont – on le verra tout à l'heure dans le schéma des voiries – que nous proposons d'étirer jusqu'à la voie ferrée, de ne pas arrêter l'élan du pont sur les quais mais de pousser la prolongation du pont jusqu'à cette voie ferrée.

## *Séance du lundi 28 juin 2010*

Enfin la création d'une nouvelle voie au droit de la Halle SOFERTI que j'espère vous connaissez tous. C'est une sublime halle en bois que la Ville de Bordeaux a décidé de préserver pour en faire un symbole, une icône de cette rive droite. L'idée c'est de trouver là encore un barreau, une voie, un accès direct avec la création d'un parvis.

Pour vous repérer, la Garonne est par là. Là c'est la voie ferrée. Donc on a voulu un parvis ici, qui serait plein Sud et qui s'ouvrirait sur cet espace public dont je viens de parler qui est cette voie ferrée.

On a proposé aussi que ce barreau soit accompagné d'eau. Je sais que vous appelez ça des jalles. Que la question de l'eau soit rappelée jusqu'au droit de cette Halle SOFERTI.

Ensuite il fallait réfléchir au velum. Evidemment vous avez vu l'exposition de cette plaine de La Bastide - vous voyez d'où vient le Sud - qui nous permet de dire qu'il faut travailler sur un velum qui va chercher la lumière pour tout le monde.

Ensuite il y a les berges. Mais il faut aussi laisser passer le regard pour ne pas verrouiller le paysage sur les coteaux. Donc on a proposé d'être plutôt bas sur les quais et que s'il y a de la hauteur, de la densité, elle se mettrait en arrière et autour de cette voie ferrée reconfigurée.

Là vous voyez les 5 barreaux structurants qui très souvent, pour la majorité d'entre eux, permettent l'étirement du parc des Berges, notamment au débouché du pont qui est ici où le parc de Berges prend un peu de largeur, un peu d'épaisseur, pour aller s'engouffrer dans ce débouché qui peut devenir un espace public très intense.

Et puis tout le système de lanièrage qui existe, on le préserve. On reste dans cette géographie qui est l'identité de Bastide / Braza, pour des soucis géographiques, mais aussi pour des soucis opérationnels puisque, comme vous le savez, c'est un territoire encore en fonctionnement où il y a quelques activités ; donc l'idée c'est qu'il va muter progressivement par parcelle, mais sur la base d'un plan suffisamment ambitieux.

Et pourquoi pas, on a fait la proposition que certains bâtiments hauts pourraient émerger de cette nappe qui est conditionnée par le soleil, par la vue, par le climat, par le rapport des différentes identités, points hauts qui pourraient aussi signaler ce pont. Là par exemple comme on est dans l'axe de la rue Lucien Faure on ne verrait même pas le pont ; la première chose que l'on verrait c'est l'église en haut, sur les coteaux. Donc pourquoi pas un bâtiment qui pourrait faire signal.

Evidemment on ne peut faire ça que si on se connecte notamment aux transports en commun. La première proposition c'est d'essayer de boucler la boucle tram / train entre Ravesies et Cenon qui sont déjà deux pôles multimodaux importants sur le territoire. Donc ça permet d'avoir cette boucle sur laquelle pourrait se raccorder ensuite tous les TER ou des trains régionaux.

Ensuite il faut trouver des lignes de tramway qui permettent d'aller des Bassins à Flots en passant par cette plaine Bastide pour aller rejoindre la gare de l'autre côté en utilisant notamment le deuxième futur pont.

Comme vous le voyez sur ces cartes on fait la proposition de faire passer les tramways non pas sur les quais mais sur cette ancienne voie ferrée que l'on reconvertit en espace public. En tout cas c'est la proposition que l'on fait qui nous semble assez intéressante étant donné qu'on va concentrer la densité et la mixité plutôt aux abords de l'avenue Thiers, aux abords de cette voie ferrée pour pouvoir être moins dense, plus paysager, plus naturel dès qu'on s'approche des rives de la Garonne.

Ce que montre ce plan ce n'est pas le plan des transports, ça montre toutes les potentialités possibles. C'est-à-dire qu'à terme, comme cela va accueillir un certain nombre de logements et

## *Séance du lundi 28 juin 2010*

beaucoup de densité il va bien falloir rendre ce territoire accessible, donc il y a des relations entre Lormont et la gare, des relations de part et d'autre de la Garonne.

Tout ça, nous semble-t-il, doit pouvoir être anticipé très rapidement, dès 2012, peut-être par des voies de bus qui peuvent montrer que le débouché du pont est déjà en fonctionnement et qu'on peut petit à petit, progressivement, induire l'urbanisation de cette plaine Bastide / Brazza.

En termes de voirie, encore une fois on a fait le choix de ne pas concentrer les véhicules sur une seule voie. On a fait le choix de dire qu'il y a une voie technique qui va aller notamment vers le secteur du chantier naval, qui est la voie un peu plus de grands camions ; que les quais soient préservés en voirie apaisée, en voirie de desserte de quartiers ; et qu'ensuite on diffuse la circulation urbaine sur ce T que vous voyez en bleu qui permet de desservir évidemment toute la plaine Bastide / Brazza, mais aussi d'aller se reconnecter sur les différents quartiers de la rive droite. Et évidemment on garde toutes les lanières.

Là vous voyez le schéma des espaces publics de Brazza. Vous reconnaissez le parc aux Angéliques. Ici, c'est le Jardin Botanique.

De la même manière que tout à l'heure je vais vous montrer les différents espaces publics.

Il y a cette voie ferrée que vous voyez sur la photo aérienne, qui part du cinéma Mégarama jusqu'à Lormont. Nous, on l'a appelée la voie des coteaux. Cette voie des coteaux on voudrait qu'elle accueille le tramway et l'ensemble des grands équipements.

Elle part de la gare d'Orléans. Elle passe devant le Pôle Universitaire de Sciences et de Gestion. Là elle est au niveau du pont Bouthier.

Là c'est une image de référence pour montrer de quelle manière on pourrait aménager les arrêts de tramway assez structurants qui seraient situés ici.

On a proposé, juste en vis-à-vis de la Halle SOFERTI, un équipement sportif mixte dans lequel il peut se passer un certain nombre de choses. Ce ne sont que des images de référence.

Là elle arriverait sur le parvis de la place de la Halle SOFERTI que vous voyez ici en image. Elle continuerait un peu plus loin. C'est après la Halle SOFERTI qu'elle prend de la hauteur, qu'elle s'élève.

A l'image de l'aménagement dont je parlais tout à l'heure à New York, on peut imaginer qu'elle devienne un espace public suspendu. Qu'on profite de cette hauteur pour avoir un espace public suspendu qui en même temps devrait nous permettre à terme, un peu plus loin, vers Lormont, de trouver des relations plus faciles vers le parc des coteaux.

Là on est au niveau du chantier naval.

On arrive sur les quais de Brazza sur Lormont. Ici c'est un des accès possibles.

On peut imaginer qu'à des moments les pieds de cette infrastructure ferrée puissent être programmés par des programmes qui permettent d'adresser cet espace public y compris sur la rue basse.

Ça c'est un projet à Lormont qui s'appelle « Les cascades de la Garonne ». Donc cet espace public permettrait aussi de faire des liens très clairs entre cet équipement lié à l'eau et aux loisirs avec l'ensemble des futurs équipements bordelais sur la rive droite.

Enfin ici une image de référence pour montrer qu'on peut trouver des accès très qualitatifs pour aller rejoindre le parc des coteaux dans les hauteurs.

## *Séance du lundi 28 juin 2010*

Deuxième élément d'espace public assez important c'est cette sinusoïde verte. C'est une sorte de petite coulée verte mais plutôt piétonne et cyclable qui permet de relier les futurs quartiers entre eux.

Elle partirait du Jardin Botanique ici. Elle permettrait aussi de relier la place d'Armes de la Caserne Niel. Donc là encore ça permet d'accrocher une centralité existante. Ça passe juste au droit des Grands Moulins. Ici au débouché du pont. Tout à l'heure j'ai montré des immeubles de grande hauteur. C'est peut-être un des rares endroits où il pourrait y avoir un immeuble assez fort, assez puissant, assez symbolique qui montre que le pont n'arrive pas nulle part mais qu'il débouche quelque part. Ensuite elle aboutit au niveau de la Halle SOFERTI, sur un espace public encore à définir, mais un espace public qui doit être assez fort, assez puissant.

Enfin la dernière ligne c'est le parc aux Angéliques qui va du pont de Pierre à la place Stalingrad, en passant devant les estacades, la partie qui est déjà aménagée, la Caserne Neil, les Moulins de Paris mais plutôt sur la rive de la Garonne, le débouché du pont, et les quais de Brazza jusqu'à l'ouverture qui iraient vers la Halle SOFERTI.

Vous voyez que ces trois espaces publics ont chacun un statut très différent, chacun un usage. Nous, on donne la priorité à cette voie ferrée reconvertie qui aurait le statut le plus urbain, le statut le plus mixte, le statut le plus dense.

Là c'est juste un récapitulatif. Vous voyez en haut, le premier plan en hauteur montre la berge de la Garonne, le parc aux Angéliques, et vous voyez comment il s'élargit sur certains points, notamment au débouché, comme il s'élargit au niveau du Jardin Botanique. On retrouve un peu ce système de pénétrante verte, de parcs qui viennent structurer le secteur.

Vous voyez ensuite la sinusoïde, le lien Bastide / Brazza, qui permet de structurer plutôt des micro-espaces publics, des micro-jardins. Pour nous sur cette sinusoïde on viendrait adresser les équipements petite enfance, on serait plutôt dans l'échelle domestique, dans l'échelle de la proximité.

Ensuite la voie des coteaux, l'ancienne voie ferrée, sur laquelle vont s'adresser des grands équipements comme la Halle SOFERTI, je l'ai déjà dit, un futur collège ; il y a déjà le Pôle de Gestion et la Caserne Niel qui s'y adossent, et peut-être d'autres grands équipements comme l'équipement sportif que j'ai montré tout à l'heure.

Cet espace public dessine une armature, mais en même temps il dessine aussi une destination des sols. C'est ça qui est intéressant.

Enfin le quatrième dessin montre le potentiel des espaces publics.

Et puis un schéma qui superpose ces trois systèmes.

Vous allez dire : pourquoi fait-on le choix de faire passer un tramway sur cette ancienne voie ferrée en arrière ? Je vais vous l'expliquer très simplement.

Cette carte que vous voyez en noir c'est le PPRI actuel, le Plan de Prévention aux Risques Inondables. Tout ce qui est en noir est inondable. Donc vous comprenez que la moitié de cette plaine est inondable et que pour nous ce n'était pas évident de dire que l'on mettait la densité en façade de la Garonne.

Là c'est un autre plan qui date de 1813. Rappelez-vous, tout à l'heure je vous ai montré cette sinusoïde qui montrait qu'elle était un peu la limite de l'organisation. Voyez, tous les bâtiments, toutes les fermes étaient presque adossées à cette sinusoïde ; et à l'arrière entre cette sinusoïde et le fleuve on a l'impression que ce sont de vastes terrains agricoles.

Donc je pense qu'historiquement ce territoire a une sorte de limite naturelle qui est aujourd'hui dessinée par le PPRI, qu'on a voulu respecter. Puisqu'on est à l'âge du développement

## *Séance du lundi 28 juin 2010*

durable, de la ville durable, il faut, même dans des études urbaines comme celle-ci, intégrer ces dimensions assez rapidement.

C'est ce qu'on explique ici en disant qu'il y a deux mondes, un peu ce que vous voyez en bleu dans le deuxième plan qui montre qu'on est dans une urbanisation qu'on a appelé « Climat Garonne », donc une urbanisation très naturelle, avec un sol très ouvert, un sol humide qui laisse passer l'eau, avec le paysage qui est très présent.

Le troisième plan montre la mixité et l'urbanité au droit de la voie ferrée. Donc il y a des transports en commun.

Et enfin en orange, c'est ce qu'on a appelé « Intervention sites construits ». Comme vous le savez tout l'arrière des urbanisations sur l'avenue Thiers sont très fragiles. Aujourd'hui elles donnent sur une voie ferrée en friche. On peut imaginer que demain dès qu'on fera de cette friche un espace public intense, qualitatif, toutes sortes de choses peuvent se passer à l'arrière de l'avenue Thiers. On peut y retrouver une épaisseur urbaine plus logique avec le territoire et avec cette percée du 19<sup>ème</sup> Siècle.

Ça c'est un peu l'esprit des deux mondes. Avant la sinusoïde on est dans un monde plutôt sur pilotis ; on laisse la place au sol et à la nature ; et dès qu'on passe la sinusoïde on est dans un monde plus urbain, plus mixte. La plaine rive droite a toujours eu une vocation économique, d'activités, donc l'idée de ce projet ce n'est pas d'évacuer l'économie, au contraire c'est de l'intégrer dans la ville et de travailler à une organisation mixte qui mêle activités économiques, logements, équipements, services.

Là on vous montre un principe de coupe qui montre qu'on peut avoir du logement au-dessus d'activités économiques et pourquoi pas des activités urbaines.

Là on vous montre deux images, une image probablement au Brésil, un peu tropicale - même si on abuse avec nos images de référence - pour montrer qu'on sera côté Garonne sur une urbanisation où la nature sera très présente, très forte, et côté voie ferrée plutôt une urbanisation intense avec là une image de Portzamparc et son projet « Almere » qui est un grand centre commercial surmonté de logements. C'est une opération mixte assez intéressante qui marche très bien.

Pour conclure on rappelle les 5 thèmes qui ont guidé notre réflexion.

Le premier thème c'est la spécificité de la rive droite, notamment en termes de géographie, puisqu'on s'est beaucoup adossé à une étude archéo-géographique qui nous a montré de quelle façon s'était constitué ce territoire dont vous voyez deux cartes dans la première colonne.

Le deuxième thème qui nous semble important c'est le développement durable, l'écologie. Le durable doit être le paradigme de développement de ce territoire.

Le troisième thème c'est la question de la densité. Brazza doit jouer un rôle dans la constitution de la métropole bordelaise, de cette métropole que vous voulez millionnaire. Donc il y a des enjeux de densité. Il faut savoir où on met cette densité. On a fait la proposition de la mettre plutôt en retrait.

Qui dit densité dit transports. C'est pour ça que vous voyez une ligne de tramway, mais aussi des bus de grande qualité, à l'exemple de Curitiba au Brésil.

Quatrième thème la mixité. Je pense que dans ce site on peut induire une mixité nouvelle, une mixité contemporaine. Aujourd'hui le monde urbain est en train de muter, y compris dans les lieux de la production. Pendant très longtemps on a poussé les activités en dehors de la ville. Je pense qu'aujourd'hui, aussi avec les exigences écologiques, l'activité peut se retrouver en

*Séance du lundi 28 juin 2010*

ville. Pour moi c'est une bonne nouvelle. Brazza peut jouer ce rôle de laboratoire de la mixité entre activités et logements.

Enfin cinquième thème qu'on a appelé « Urbanité versus choix ». C'est-à-dire que ce territoire, évidemment, est urbain. On l'a déjà dit. Il vient au cœur de l'agglomération dès lors que le pont est construit. On peut là encore développer une urbanité, donc une intensité qui laisse des choix de localisations, des choix de logements. Cette différence entre le quartier humide et le quartier plus urbain permet de fabriquer tout un éventail de logements divers qui permettent aux futurs Bordelais de faire des choix notamment en termes de localisation et de style de vie. Merci.

(Applaudissements)

**M. le MAIRE.** -

Merci M. KLOUCHE pour cette présentation qui traduit une grande sensibilité à ce qu'est ce territoire et à ses possibilités d'évolution.

J'ai retenu quatre ou cinq idées importantes.

D'abord vous avez totalement intégré l'arrivée du pont alors qu'on ne le fait pas toujours. Cela va être un levier de développement formidable qui va conduire à des évolutions très importantes aussi bien sur la rive gauche que sur la rive droite.

Ensuite tous ceux à qui vous avez présenté le projet ont été très séduits par votre idée de corridors parallèles descendant depuis les coteaux des Hauts de Garonne jusqu'au parc aux Angéliques - dont j'observe d'ailleurs qu'il existait d'une certaine manière dans votre plan de 1813 - avec comme structure intermédiaire l'avenue Thiers, l'utilisation de la voie ferrée industrielle dite voie des coteaux où l'idée d'y avoir à la fois un tramway et une coulée verte est extrêmement intéressante, et puis ce que vous avez appelé la sinusoïde entre la voie ferrée et le parc aux Angéliques.

Perpendiculaire à ces grands corridors, la structuration en lanières que vous nous avez présentée, qui correspond aussi à l'approche qu'ont eue les Ateliers de La Bastide dans le cadre de la concertation que la Ville avait développée.

Je retiens aussi cette idée de monter en intensité progressive avec à proximité des berges quelque chose d'assez peu dense donnant la priorité aux espaces naturels, et puis au fur et à mesure qu'on se rapproche de l'avenue Thiers quelque chose de plus important en termes de volumétrie.

L'importance aussi que vous attachez à la mixité, aussi bien la mixité sociale des logements que la mixité entre les fonctions d'activités ou de logements. C'est une règle que nous essayons de nous fixer dans toutes nos opérations d'urbanisme.

Et enfin, c'est un point capital, le maillage en transports en commun et en voirie. J'ai bien noté le dessin que vous avez prévu d'une ligne de tramway débouchant du pont, empruntant la voie ferrée, franchissant l'avenue Thiers et se raccordant par la voie Aimée au pont Jean-Jacques Bosc. C'est évidemment une ligne extrêmement structurante, mais elle doit être complétée par des lignes de bus à haut niveau de service ou en sites propres irriguant l'intérieur du territoire Brazza / Bastide Niel, et évidemment par un réseau viaire adapté également.

De ce point de vue nous avons un exercice assez compliqué à faire avec la CUB de mise en cohérence des travaux de l'Etablissement Public d'Aménagement Bordeaux Euratlantique, des travaux que nous faisons sur la plaine rive droite notamment avec les autres communes, et bien sûr du fameux schéma des déplacements métropolitains que la CUB doit mener à bien d'ici la fin de cette année.

Voilà quelques remarques à ce stade. Mais je pense que nous avons là un cadre de référence qui va nous être extrêmement utile dans la conduite des études opérationnelles qui vont suivre cette première approche.

Mme PARCELIER

**MME PARCELIER.** -

Monsieur le Maire, chers collègues, finalement Monsieur le Maire vous avez dit l'essentiel de ce que je voulais dire...

**M. le MAIRE.** -

Bis repetita placent.

**MME PARCELIER.** -

Je vais quand même dire deux mots. Vous avez employé le terme de « sensibilité », moi je disais « prise en compte des spécificités ». Vous étiez plus poétique que moi.

Je voulais dire un mot sur l'accueil des habitants face à cette présentation.

Djamel KLOUCHE a présenté ce qu'il vient de décrire maintenant lors d'une réunion fin mai. Cela a été aussi présenté lors du conseil de quartier. Globalement les habitants ont accueilli très favorablement ce projet. Ils ont même été séduits. Monsieur le Maire, vous avez piqué le terme que je voulais employer, mais c'est vrai, je pense qu'un grand nombre ont été séduits par cette présentation.

Pourquoi ? Parce que vraiment les uns et les autres pensent que Djamel KLOUCHE a pris en compte les spécificités de ce secteur. Quand je dis « spécificités » c'est aussi bien cette vision des coteaux, que cette voie SNCF qui fait partie de l'histoire, mais aussi les bâtiments existants qui ont une belle histoire comme la Halle SOFERTI ou les Grands Moulins, ainsi que l'inondabilité du secteur. Rien n'a été oublié par Djamel KLOUCHE.

C'est cette prise en compte de tout ceci qui a été largement appréciée par les habitants.

Le deuxième élément qui a été également apprécié c'est l'utilisation notamment de la voie SNCF, cette voie qui pourra être une promenade allant vers Lormont, etc.

Cette organisation de corridors et de barreaux a été bien appréciée et accueillie très favorablement.

Au dernier trimestre nous allons reprendre les réunions avec les habitants pour aller beaucoup plus dans le concret. Bien entendu les habitants de La Bastide attendent d'avoir précisément les tracés tant des transports en commun que de la voirie, mais ceci viendra dans quelques mois.

**M. le MAIRE.** -

Merci.

Mme AJON



**Mme AJON.** -

Monsieur le Maire, Mme PARCELIER, c'est un sujet qui est très attendu sur La Bastide. Cet aménagement séduit en effet par l'utilisation des anciennes voies du quartier qui ont structuré le quartier, son histoire et son développement économique.

Par contre je serai peut-être un peu moins angélique, même si un parc porte ce nom sur ce secteur. Les habitants sont très inquiets, vous le savez très bien, par le tracé des voies de circulation automobile qui ne sont toujours pas précisées. Avant de parler d'aménagement et d'aller bien plus loin c'est cela qui les interroge aujourd'hui, cela qui les inquiète, autant en termes d'expropriations possibles mais aussi de pollution possible sur ce quartier.

Avant de rêver et de faire de beaux projets, le concret intéresse énormément les habitants de ce quartier.

**M. le MAIRE.** -

M. MAURIN

**M. MAURIN.** -

Je n'ai pas eu la chance de découvrir ce projet au conseil de quartier de La Bastide. Je le découvre ce soir par la présentation très exhaustive de M. KLOUCHE.

Evidemment, dès lors que nous sommes en train d'investir des friches, les possibilités sont très larges et nous avons du point de vue de notre responsabilité de gestion publique un devoir de ne pas nous manquer par rapport à nos objectifs.

Je trouve très intéressante la façon dont le projet parle de mixité fonctionnelle et parle de réutiliser ces territoires pour que les différents espaces correspondent à de nouvelles fonctions, notamment les fonctions habitat qui n'existaient pratiquement pas à l'époque, et les fonctions économiques.

Par contre j'ai un regret sur la fonction économique. Il m'avait semblé dans le PLU que nous réservions un certain nombre de territoires rive droite sur des zones relativement importantes vouées à un développement économique, à une reconversion économique semi-industrielle d'une partie de ces friches.

Or la présentation montre plutôt une économie artisanale ou de commerce qui me semble un peu en dessous de l'ambition qu'on aurait pu avoir pour ce territoire, et pas simplement du point de vue de son histoire et de son patrimoine.

L'autre regret c'est par rapport à la voie ferrée. J'entends bien qu'il peut y avoir des projets très intéressants permettant de reconvertir cette voie en espace public avec une place nouvelle et un transport en commun en site propre.

Cela dit, si l'on estimait qu'une partie de ce secteur pouvait demain accueillir de nouvelles activités économiques, il me semble intéressant de ne pas condamner complètement le rail quand on voit combien aujourd'hui nous sommes en train de nous repencher sur l'utilisation du rail en particulier pour le transport des marchandises et des personnes.

Enfin un espoir, c'est quelque chose qui me paraît très intéressant, M. KLOUCHE acte de manière très claire le bouclage de la ligne tram/train, que l'on appelle la ligne de ceinture SNCF, en direction de Cenon Fonrouge. Je trouve effectivement que c'est très intéressant de mettre le pont Bacalan / Bastide comme un nouvel axe de communication pour le transport en commun en site propre, et donc un bouclage avec des possibilités de liaisons TER que le quartier sera à même d'accueillir. Merci.

**M. le MAIRE.** -

Merci.

Mme NOËL

**MME NOËL.** -

Juste un mot en réaction à la présentation qui nous a été faite.

D'abord pour indiquer que nous sommes très intéressés par la présentation du site et des grands principes tels qu'ils ont été énoncés, de partir du respect de ce maillage historique au niveau à la fois de la trame végétale et de la trame bâtie, de la place qui est donnée au végétal dans le projet, de la mixité sociale et fonctionnelle. Bref, il nous semble que l'articulation avec le tissu existant du quartier et des communes périphériques est intéressante.

Juste quelques petites interrogations. Comme il a été indiqué, ce quartier est riche d'un tissu d'entreprises déjà implantées. Il a été évoqué évidemment des entreprises emblématiques comme les Grands Moulins et SOFERTI, mais il y a tout un tissu d'entreprises implantées qu'il faudra prendre en compte dans l'organisation générale du projet urbain. Mais j'imagine bien que cela a été fait.

La deuxième question c'est celle qui a été également évoquée du PPRI. J'attire l'attention sur le fait que ce document, je pense, n'est pas totalement figé dans sa conception. Que de nouvelles prescriptions peuvent être initiées du fait de la prise en compte d'éléments de risques non encore pris en compte à ce jour. C'est un point assez important parce qu'il peut affecter la constructibilité du secteur.

Enfin je pense que la question qui reste peut-être le plus à affiner c'est celle des déplacements, des questions fonctionnelles. Ce qui a été évoqué concernant les transports en commun me paraît intéressant, néanmoins je pense qu'il faut garder à l'esprit le fait que ça pourrait entrer en concurrence avec un usage lié au trafic marchandise. Il faut bien réfléchir au fait que la voie en tant que voie ferrée est définitivement désaffectée. Je pense que c'est le cas, mais quand même il faut l'avoir à l'esprit.

Et concernant la question de la circulation automobile, je pense que là il y a un travail qui reste à établir parce que la question des débouchés du pont n'est pas finalisée. Effectivement, la manière dont le débouché va irriguer le quartier reste à voir.

Mais j'ai bien à l'esprit qu'on est sur un document cadre et qu'effectivement on ne va pas immédiatement buter sur des questions strictement circulatoires.

Voilà en quelques mots ce que je voulais souligner.

**M. le MAIRE.** -

M. DUCHENE

**M. DUCHENE.** -

En réponse à Mme AJON concernant les problèmes de circulation, ce qu'on peut trouver d'extrêmement intéressant dans les propositions de Djamel KLOUCHE c'est qu'on n'est pas dans un projet de type haussmannien, on ne crée pas des voiries à grands coups de sabre dans un quartier.

La proposition est extrêmement intéressante parce qu'elle permet d'éclater la circulation à la sortie du futur pont Jean-Jacques Bosc et du pont Bacalan / Bastide de telle manière qu'elle ne se retrouve pas concentrée à l'intérieur du quartier. Elle se diffuse sur certains axes.

C'est vraiment une proposition de circulation et de voirie de type développement durable. Je pense que c'est une des premières propositions les plus intéressantes de cette étude.

La deuxième c'est que l'ensemble de cette voirie est pensé de telle manière qu'elle s'inscrit du mieux possible dans un quartier résidentiel. De plus, quand vous regardez la carte, les propositions de Djamel KLOUCHE démontrent qu'il s'appuie sur un grand nombre de voiries déjà existantes, ce qui, si la circulation augmente sur ces voiries-là, ne perturbera pas les résidents.

Pour terminer, je crois qu'on ne pouvait pas commencer à travailler avant d'avoir eu le résultat de cette étude. Nous l'avons. Il faut maintenant que la CUB accélère, en particulier les services de la voirie, pour faire des propositions au Maire de Bordeaux de telle manière que ces propositions s'inscrivent dans ce projet.

**M. le MAIRE.** -

M. SOLARI

**M. SOLARI.** -

Monsieur le Maire, chers collègues, M. KLOUCHE, j'ai une suggestion à vous faire, ce serait d'inclure dans vos projections imagées des personnes en situation de handicap. Parce que, je le dis souvent à mes collègues, c'est important lorsqu'on parle de mixité. Cela justifie le terme que l'on emploie, « le vivre ensemble ».

Il faut savoir que la Ville de Bordeaux compte à peu près 22.000 personnes en situation de handicap, toutes formes de handicap confondues.

C'est une suggestion que vous pourrez retenir. Merci.

**M. le MAIRE.** -

Merci.

M. KLOUCHE, vous voulez rajouter quelque chose ? Non ? Très bien.

Je voudrais simplement souligner à nouveau qu'il s'agit d'un document cadre qui n'est pas gravé dans le marbre bien entendu, qui va évoluer, même si ses principes nous paraissent, pour reprendre le mot utilisé à plusieurs reprises, séduisants.

J'ai bien pris note du souci de voir maintenir sur ce territoire des activités qu'on peut qualifier de semi-industrielles. Je n'y vois pas de contre-indications.

Je voulais simplement préciser que les Grands Moulins dont vous avez parlé, M. KLOUCHE, tant qu'ils souhaiteront rester là ils seront les bienvenus. Vous vous êtes projeté dans un avenir très très lointain, mais dans l'immédiat ils souhaitent poursuivre leur activité. On n'y voit évidemment aucun inconvénient.

*Séance du lundi 28 juin 2010*

En ce qui concerne les voiries, ou la circulation, Michel DUCHENE a apporté les précisions qui s'imposent. Je crois que le schéma qui est là est très respectueux du tissu existant. Il ne faut pas non plus tomber dans une démagogie inverse qui pourrait faire croire que ce pont ne supportera pas de circulation automobile.

Je vous rappelle que dans les prévisions de la Communauté Urbaine, 60% des déplacements urbains continueront à se faire en véhicules individuels.

Et dans l'Opération d'Intérêt National Bordeaux Euratlantique nous avons fixé la barre très très haut puisqu'il est prévu que le supplément de fréquentation de la gare qui va passer du 8 millions à 20 millions de passagers, se fera hors utilisation de la voiture individuelle avec une perspective de réduire la part de la voiture de 60% à 50%. Mais il restera 50%. Donc là aussi il faut intégrer cela avec un souci de respect de l'environnement aussi marqué que possible.

En tout cas merci de votre travail. Nous allons évidemment le garder comme une référence précieuse dans la poursuite de nos travaux.

Merci M. KLOUCHE.