Communauté urbaine de Bordeaux

Le cours Clémenceau, le cours de verdun et la place Tourny à Bordeaux

Concours d'architecture et d'ingénierie

Programme d'aménagement

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine
Hangar G2 Bassin à flot n°1
Tél. : 33 (0)5 56 99 86 33
quai Armand Lalande
Fax : 33 (0)5 56 99 89 22
BP 71 F-33041 Bordeaux Cedex
e-mail contact@aurba.org

Rapport d'étude
Octobre 2012
provisoire | étape | définitif

Sommaire

1 | Le cadre de la consultation
1.1 Les acteurs
1.2 L'objet de la consultation
1.3 Les missions confiées au lauréat à l'issue de la consultation
1.4 Les compétences requises
1.5 Calendrier et montant prévisionnel des travaux

2 | Contexte et enjeux urbains

3 | Les objectifs d'aménagement

4 | Les principales orientations programmatiques
4.1 Le patrimoine architectural et urbain
4.2 La circulation
4.3 Le stationnement et l'arrêt des véhicules
4.4 L'évolution des activités en rive et l'accueil de terrasses extérieures
4.5 La structure végétale
4.6 Les pratiques piétonnes et le confort des personnes à mobilité réduite
4.7 La palette des matériaux de surface
4.8 Le choix des mobiliers urbains
4.9 La collecte des déchets
4.10 L'éclairage fonctionnel et la mise en valeur nocturne du cours

5 | Les contraintes particulières
5.1 Articulation aux projets riverains
5.2 Contraintes techniques
5.3 Contraintes liées à l'exploitation des espaces
5.4 Accessibilité des riverains et exploitation des édifices
5.5 Contraintes liées aux travaux
5.6 La prise en compte des aspects réglementaires

6 | Périmètres d'intervention

7 I Éléments de contexte relatifs au « site patrimonial mondial »

7.1 Le classement de Bordeaux Port de la Lune sur la liste du patrimoine mondial de l'humanité

7.2 Le Comité Local Unesco Bordelais

1. | Le cadre de la consultation

1.1 | Les acteurs

Le maître d'ouvrage du projet est la Communauté Urbaine de Bordeaux, représentée par la Direction des Grands Travaux et des investissements de déplacement.

Le maître d'ouvrage s'entoure des compétences de l'a-urba, agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine, en qualité d'assistant technique pour la programmation et l'organisation du présent concours de maîtrise d'œuvre.

Sont associés à la définition du projet :
- les services de la commune de Bordeaux ;
- les services de la communauté urbaine en charge du projet tramway ;
- le Comité Local Unesco Bordelais (CLUB).

1.2 | L'objet de la consultation

Le présent concours a pour objet de désigner un maître d'œuvre pour la conception et la réalisation de l'aménagement qui donnera l'image renouvelée de cette séquence de la ceinture des cours selon les orientations d'aménagement fixées par la Communauté urbaine et la ville de Bordeaux.
Il est ici demandé aux équipes concourantes de faire des propositions sur les emprises à aménager, dans une vision d'ensemblier de l'espace public et notamment sur les aspects suivants :
- le parti global d'aménagement ;
- l'intégration des fonctionnalités circulatoires et notamment l'intégration du tramway à son environnement ;
- le revêtement de sol ;
- le choix du mobilier urbain ;
- la scénographie et en particulier la mise en lumière du site ;
- le parti paysager et l'intégration des plantations existantes à conserver.

La restructuration de la place Tourny et de la ceinture nord ouest des cours présente un enjeu majeur pour la Ville de Bordeaux et la Communauté urbaine et s'inscrit dans la continuité de la politique de revalorisation des espaces publics du cœur d'agglomération engagée depuis près de 15 ans.
Il est unanimement constaté que la qualité et la cohérence d'aménagement des espaces publics bordelais a révélé la ville, son patrimoine architectural comme son dynamisme, et que celle-ci a gagné en lisibilité comme en confort d'usage. Cette réussite tient à une règle commune, celle de la retenue, de la discrétion, de la rigueur...sans pour autant interdire toute créativité. Elle tient également à l'attention

portée au rééquilibrage des pratiques de déplacement, aux conditions d'une meilleure cohabitation dans un contexte à forte intensité d'usages.

La desserte TCSP du quadrant Nord Ouest de l'agglomération, traversant la place Tourny depuis le cours de Tournon vers la rue Fondaudège, a constitué une opportunité pour le lancement d'un projet global portant sur les aménagements de part et d'autre de la place Tourny : les cours de Verdun et Clémenceau.
L'espace public se situe ici au cœur du centre patrimonial de la ville de Bordeaux, classé au patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO.
Une des composantes essentielles du projet réside dans la valorisation du patrimoine architectural et urbain exceptionnel. Les concepteurs se pencheront sur l'exploitation du caractère architectural de la place et des cours ainsi que sur la mise en scène des éléments caractéristiques qui déterminent la valeur patrimoniale du site.

La réflexion menée sur la place Tourny devra également veiller à une intégration harmonieuse du tramway, sur un lieu d'échanges stratégique pour le fonctionnement circulatoire de l'hypercentre métropolitain.

1.3 | Les missions confiées au lauréat à l'issue de la consultation

Après désignation, le lauréat se verra confier une mission de maîtrise d'œuvre et de coordination sur les aménagements prévus dans le périmètre contractuel, le marché comprenant les missions suivantes :

- mission niveau études préliminaires sur l'ensemble du périmètre de l'opération défini au chapitre 3 du présent document ;
- maîtrise d'œuvre de type « infrastructure », mission témoin, pour l'aménagement objet des études préliminaires précédentes, soit : Avant Projet (AVP) ; Projet (PRO) ;
- Assistance pour la passation des contrats de travaux (ACT) ; Examen de conformité - visa (VISA) ; Direction de l'exécution du contrat de travaux (DET) ; Assistance lors des opérations de réception (AOR) ;
- mission complémentaire : Ordonnancement, pilotage et coordination du chantier (OPC).

1.4 | Les compétences requises

La consultation est ouverte aux équipes rassemblant les compétences suivantes :

A minima :

- en architecture et paysage

A ce titre, l'architecte ou le paysagiste pourra être mandataire du groupement

- en voirie et réseaux divers
- en conception lumière et scénographie nocturne

1.5 | Calendrier et montant prévisionnel des travaux (Cf. article 4 de l'acte d'engagement)

Le coût prévisionnel des travaux (hors honoraires de maîtrise d'œuvre et hors indemnités) pour l'ensemble des aménagements est évalué à 10 777 800 € HT.

A partir de la désignation du lauréat du concours de maîtrise d'œuvre, les études et la réalisation de l'aménagement définitif de la place Tourny, des cours de Verdun et Clemenceau, s'inscriront dans le calendrier opérationnel suivant :

- Réalisation des études préliminaires, AVP et PRO : 20 semaines
- Élaboration du dossier de consultation des entreprises : 4 semaines
- Consultation des entreprises : 33 semaines
- Réalisation de l'aménagement des espaces publics (phase travaux) : 52 semaines

2 | Contexte et enjeux urbains

La ceinture des cours est depuis peu perçue à nouveau comme un ensemble unitaire de contournement de la ville centre et comme lien symbolique entre le centre et ses faubourgs (les quartiers). En premier lieu, la complexité des sens alternés de circulation automobile et des transports en commun, a certainement contribué à la perte de lisibilité de cet axe majeur dans l'organisation urbaine de Bordeaux. Sur cet aspect, l'actuel plan de circulation automobile datant des aménagements liés à la 1ére phase de mise en œuvre tramway, en renouant avec la vocation de contournement et de « boucle de protection » du secteur central, a été l'occasion de rétablir le rôle structurant de la ceinture des cours, sur le plan fonctionnel.

En deuxième lieu, le développement urbain de la fin du XIXe siècle et les grandes mutations du XXe siècle ont accentué au fil du temps les contrastes perceptibles aujourd'hui sur le linéaire des cours, entre les séquences « nobles » et les séquences moins caractérisées. Si les cours en partie centrale ont été élargis depuis leur origine, il n'en a pas été de même pour les longues séquences rectilignes au sud et au nord. Aux contrastes de valeur du bâti s'ajoute ainsi une différence notable des gabarits de l'espace public, et donc de capacité d'accueil et de développement d'activités riveraines dans les sections les plus contraintes. En effet, à l'exception du cours Portal (entre la place Paul Doumer et la « patte d'oie » de la place Picard) qui cristallise l'activité commerciale de proximité des quartiers riverains, les cours au nord et au sud du secteur central de Bordeaux cumulent les nuisances induites par leurs fonctions circulatoires et l'étroitesse de l'espace. Toutefois, les objectifs restent ici pour la collectivité de garantir une qualité d'aménagement égale et une cohérence de traitement en faveur de la lisibilité de l'arc historique **(1) Guide d'aménagement de la ceinture des cours**.

Plus globalement, le repositionnement du secteur central au sein de l'agglomération est un objectif majeur du projet urbain de la Ville de Bordeaux et de la Communauté urbaine. Cette priorité traduit la volonté d'adapter le centre-ville aux nouvelles exigences de la vie citadine et de restaurer un nouvel équilibre entre le centre historique et la ville « des quartiers ». Les nouvelles attentes exprimées en faveur d'une amélioration des conditions de vie en centre-ville appellent à agir sur le confort, l'aménité et un meilleur partage des espaces publics.

Ces préoccupations ont conduit la collectivité à lancer un programme ambitieux de requalification des principaux espaces emblématiques de l'hypercentre, de reconquête des quartiers anciens et d'une manière générale de redynamisation économique, sociale et culturelle de la cité. Parmi les principales démarches et réalisations en cours, on retiendra les suivantes :

- La réalisation du réseau de tramway d'agglomération, principal outil au service du projet urbain, permet de repenser les différents modes d'accès au centre depuis la périphérie, dans le cadre de la réorganisation globale du système de déplacements communautaire.

- Outre la requalification des espaces courants traversés par le réseau du tramway, plusieurs projets concomitants ont permis la reconquête des principaux lieux emblématiques du centre-ville (projet des Quais Rive Gauche, places Pey-

Berland et Victoire, place des Quinconces, cours du Chapeau Rouge…) ; ces interventions permettent d'améliorer l'organisation fonctionnelle, le confort, l'aménité et le rayonnement des espaces publics dans la trame urbaine.

- Ces projets de réaménagement participent à la revalorisation du patrimoine urbain et architectural de la ville. Ils ont été complétés par diverses actions telles que le programme de mise en lumière des sites et édifices, la campagne de ravalement des façades Quais Rive Gauche, les différents programmes de restauration des monuments historiques, ainsi que la mise en place d'itinéraires de découverte patrimoniale sur les quartiers anciens du centre.

- Enfin, parallèlement à ces actions, une politique active de création, de réhabilitation d'espaces verts et de réaménagement de places de quartiers a été initiée par la Ville de Bordeaux depuis 1997, dans le souci d'un meilleur confort et d'une meilleure attractivité des quartiers.

Dans la continuité de ces actions, outre la revalorisation d'un ensemble urbain historique remarquable, l'aménagement des cours devra répondre à une triple nécessité :

- Renouer avec l'esprit des « promenoirs » ou promenades urbaines, particulièrement en partie centrale, en offrant les conditions de confort propices à la flânerie et en apaisant les pratiques circulatoires ;

- Adapter l'armature historique au nouveau dispositif de circulation mis en œuvre sur la base du nouveau plan de circulation, intégrant les modes de déplacement contemporains ;

- Améliorer les relations entre les quartiers péri-centraux, pour la plupart construits sur les anciens territoires de faubourgs, et la ville intra-cours.

Cette démarche doit permettre de « faire le lien » entre les différents projets d'espaces publics, dans le souci d'une cohérence globale des aménagements, mais aussi d'anticiper sur les différentes mutations attendues à court et à moyen terme sur les tissus riverains.

3 | Les objectifs d'aménagement

Les objectifs et orientations générales d'aménagement sur l'ensemble du périmètre de la consultation sont les suivants :

1. Restaurer la valeur emblématique de l'espace public, intégré au PSMV

- Promouvoir une continuité et une cohérence d'aménagement pour une meilleure lisibilité du réseau.
- Mettre en valeur le patrimoine architectural et les compositions urbaines, en situation diurne et nocturne.
- Conforter et compléter les structures végétales qui participent à la fois à l'identité des cours et à la trame verte du centre historique.

2. Intégrer l'ensemble des projets d'aménagement programmés ou en cours de réalisation

- S'inscrire dans la continuité des principes de traitements retenus pour les projets d'espaces publics de Bordeaux (matériaux, appareillages, dispositifs divers).
- Faire le lien avec les espaces publics emblématiques réaménagés ou en projet qui jalonnent les cours (Place Paul Doumer, Verdun, Place Gambetta, Rue Fondaudège).
- Anticiper le développement de nouvelles pratiques induites par les mutations urbaines en cours.

3. Recomposer l'espace public sur la base d'une nouvelle organisation des déplacements

- Partager équitablement l'espace entre les usagers conformément aux préconisations du PDU (cf. principe de partage de l'espace public).
- Concilier les logiques circulatoires de transit et de dessertes des activités et quartiers riverains.
- Intégrer les cheminements cyclables, sécurisés.
- Accueillir les différents modes de déplacement en transport en commun en site propre et veiller à la bonne intégration comme au confort d'usage des stations.

4. Offrir un meilleur confort d'usage de l'espace public

- Renforcer l'aménité des lieux, notamment par l'apport et le renouvellement des structures végétales, la qualité des revêtements et l'élargissement des emprises piétonnes.
- Faciliter et sécuriser les traversées piétonnes et cyclables, compte tenu des enjeux de liaisons urbaines entre l'hypercentre et les quartiers.
- Protéger les trottoirs du stationnement illicite.
- Garantir l'accessibilité des personnes à mobilité réduite aux différentes fonctions urbaines.

5. Prendre en compte les activités commerciales riveraines, fixes ou temporaires

- Conforter les activités commerciales en rive.
- Ménager les emprises nécessaires pour l'installation de terrasses, d'équipements ou d'extensions d'activités commerciales.
- Garantir l'accès aux services (agences bancaires et convoyeurs de fonds, livraisons, aires de stationnements réservées aux PMR...).

6. Prévoir des solutions techniques durables de nature à faciliter l'entretien et la gestion ultérieure des aménagements, dans un souci d'économie générale (investissements, exploitation des espaces)

- Intégrer l'ensemble des contraintes techniques de mise en œuvre et d'exploitation définis par les services communautaires et municipaux. (cf. Le guide de conception des espaces publics communautaires).

7. Plus particulièrement pour la place Tourny, les objectifs recherchés seront :

- de gommer le caractère routier de la place en faveur d'un cadre apaisé et valorisant, en supprimant notamment les espaces résiduels et les délaissés de voirie ;
- d'intégrer les mouvements automobiles pour une bonne cohabitation des usages, en privilégiant les continuités des cheminements pour les déplacements doux ;
- d'intégrer la plateforme tramway aux aménagements projetés ;
- de proposer des aménagements propices à des pratiques plus conviviales en permettant, notamment, le développement d'activités en lien avec le bâti riverain (terrasses, extensions commerciales...) ;
- de mettre en valeur le patrimoine bâti et la figure circulaire de la place ;
- de mettre en scène la statue centrale de l'intendant Tourny ;
- de libérer les aménagements des dispositifs fonctionnels contraignants (arrêts de bus, stationnement, émergences techniques...) ;
- de traiter les interfaces avec les espaces publics convergents (amorce des allées de Tourny, cohérence avec les aménagements prévus le long du tramway).

4 | Les principales orientations programmatiques

Préambule
Les concepteurs de référeront d'une manière générale aux documents de référence en vigueur : « le Guide de conception des espaces publics communautaires » et la « Charte des mobiliers urbains de la Ville de Bordeaux ».

4.1 | Le patrimoine architectural et urbain

Une des composantes essentielles du projet réside dans la valorisation du patrimoine architectural et urbain du site. Les concepteurs se pencheront sur l'exploitation du caractère architectural de la place et des cours ainsi que sur la mise en scène des éléments caractéristiques qui déterminent la valeur patrimoniale du site (perspectives sur les allées de Tourny et le Grand Théâtre de Bordeaux, ordonnancement des façades XVIIIe). Cette approche pourra, d'une part, se faire au travers de la mise en exergue de la composition d'ensemble et, d'autre part, porter sur la scénographie nocturne du site et de ses éléments singuliers.

La statue de Louis-Urbain Aubert, marquis de Tourny, existante à la place qui porte son nom, devra être impérativement conservée à son emplacement actuel.

4.2 | La circulation

Les préconisations d'aménagement sont inscrites dans la charte de requalification des cours de Bordeaux, jointe au présent dossier de concours.
On peut préciser pour la séquence des cours de Verdun et Clemenceau, que les aménagements proposés pourront s'inspirer des fonctions mentionnées p. 27 de la charte de la ceinture des cours, à savoir : un double sens automobile 2x1 voie, 2 couloirs bus, 2 files de stationnement longitudinal, trottoirs, circulations vélos. Les circulations vélos devront être intégrées de manière à favoriser au mieux le confort et la sécurité des modes doux. Les circulations cyclables sur trottoirs devront être évitées en raison des difficultés de cohabitation avec les piétons et du manque de visibilité des cyclistes par les automobilistes.

Le principe de positionnement de l'espace du transport en commun en site propre sur les cours dans cette séquence n'est pas figée à ce jour. Les maîtres d'œuvre pourront proposer un profil en travers intégrant le TCSP en central, en latéral dissocié ou en latéral groupé. La solution retenue par les concepteurs devra prendre en compte la bonne insertion des arrêts, la cohabitation avec les déplacements vélos et la gestion des entrées sorties du site propre.

Les arrêts du TCSP sur les cours seront au nombre de trois :
- un arrêt « Gambetta », à l'entrée du cours Clémenceau, en prêtant une attention particulière aux échanges avec les arrêts prévus autour de la place Gambetta et l'intensité des flux piétons ;
- un arrêt « Place Tourny » , à l'entrée du cours de Verdun ;
- un arrêt « Jardin Public ». Ce dernier arrêt devra faire l'objet d'une réflexion particulière visant l'optimisation des échanges piétons avec la station de tramway Jardin Public de la ligne C d'une part, et l'entrée du jardin d'autre part.

Ces arrêts devront notamment être conçus en prenant en compte l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Sur la place Tourny, le projet devra respecter le schéma fonctionnel des déplacements réalisé par le maître d'œuvre tramway à l'occasion des études d'insertion de la ligne D. Par rapport à la configuration actuelle, l'ensemble des mouvements sont maintenus à l'exception du débouché des allées de Tourny vers la place. L'impact des dispositifs circulatoires (intersections de voies, mobilier réglementaire) et de la plateforme tramway, devront être limités au maximum afin de révéler au mieux l'unicité du lieu.

La géométrie de la plateforme du tramway telle que définie dans les études préliminaires ne pourra faire l'objet d'aucune modification au stade de la présente consultation.

Les propositions devront prévoir une sécurisation de l'entrée/sortie piétonne et cyclable du Jardin Public, en prenant de plus en considération les mouvements de camions nécessaires aux travaux d'entretien du parc.

Bien qu'en dehors du périmètre d'intervention défini, la proposition doit tenir compte du « tourne à gauche » au niveau de la rue d'Aviau depuis le cours du Verdun qui sera mis en place prochainement.

4.3 | Le stationnement et l'arrêt des véhicules

Le stationnement disponible le long du cours est actuellement disposé en épi, en alternance avec les plantations d'alignement. Le principe adopté dans le cadre du projet est de réorganiser le stationnement de manière longitudinale. Ce choix doit permettre à terme d'optimiser l'emprise des trottoirs et de mieux protéger les fosses de plantations d'arbres existants.

Sur les cours, les alignements d'arbres existants seront conservés mais pourront être « ajustés » selon le parti défendu. Le nombre de places de stationnement découlera du principe de profil en travers retenu et de l'implantation des fosses nécessaires pour le bon développement racinaire.

Le stationnement de voitures sur la voie publique n'étant pas une priorité en raison de la multiplicité de parkings publics existants dans le secteur, on accordera une attention spéciale à l'aménagement de places stationnements affectées (borne recharge batteries voitures électriques, auto-partage, livraisons, convoyeurs de fonds,vélos et V.cub, GIGC, etc.).

Des mesures de protection efficaces contre le stationnement illicite devront également être prévues. Ces dispositifs seront renforcés sur les zones qui subissent une plus forte pression. Dans le cadre du projet, il serait souhaitable que les aménagements dissuadent d'eux mêmes le stationnement illicite, afin d'éviter toute risque d'encombrement des trottoirs par des mobiliers de protection.

Les concepteurs devront prévoir l'arrêt des véhicules de livraison et de convoyeurs de fonds sur des places de stationnement réservées à cet effet.

L'emplacement du stationnement réservé au taxis existant sur le cours Clemenceau, à proximité du nouvel auditorium, sera conservé. L'emprise de ces places sera toutefois délimitée au Sud par l'accès au parking de l'auditorium.

Pour ce qui concerne le stationnement des deux-roues, il est prévu de disposer d'un certain nombre d'emplacements que les concepteurs détermineront dans le cadre du projet. Le principe retenu est de répartir l'offre selon les principaux points d'appel (équipements, linéaires commerciaux attractifs, stations de TC) et de prévoir un espace suffisant à leur extension future. Afin d'éviter l'encombrement des trottoirs en parties courantes, les arceaux vélos et 2 roues motorisés seront implantés sur les aires de stationnement longitudinal aménagées.

Les stations de vélos en libre service (V.cub) existantes le long des cours seront maintenues de préférence dans leurs emplacements actuels.

4.4 | L'évolution des activités en rive et l'accueil de terrasses extérieures

Il s'agit ici de conforter les activités commerciales existantes sur les deux rives des cours et de maintenir les terrasses et les concessions actuellement aménagées sur l'espace public.

Les kiosques à journaux existants sur la voie publique seront conservés de préférence à leurs emplacements actuels.

4.5 | La structure végétale

Les alignements d'arbres existants seront si possible conservés mais pourront être « ajustés » selon le parti d'aménagement défendu.

En accord avec les attendus du P.S.M.V., les concepteurs se prononceront donc sur la stratégie d'entretien, de recomposition, voire de renouvellement qu'il conviendra d'adopter pour, d'une part assurer une meilleure adéquation entre les exigences de confort en rive et la préservation du mail planté, d'autre part intégrer dès en amont les dispositions relatives au renouvellement de ce patrimoine.

Le diagnostic phytosanitaire des arbres existants dans le périmètre d'intervention est joint au présent programme. Il s'avère notamment que l'alignement actuel dans la séquence Jardin Public, sur le séparateur de la voie de bus, présente une faible valeur en terme de capacité de développement.

Les jeunes plantations seront de taille moyenne, l'implantation d'arbres trop développés n'étant pas un gage de pérennité ni d'optimisation de leur port à long terme.

Une attention particulière sera portée au traitement des racines qui affleurent au pieds des arbres existants. Dans les cas où la coupe de ces racines soit inévitable, le sujet devra être impérativement remplacé.

Les propositions concernant les plantations devront recevoir l'aval des services gestionnaires de la ville de Bordeaux.

4.6 | Les pratiques piétonnes et le confort des personnes à mobilité réduite

Les concepteurs devront répondre aux exigences de praticabilité et de confort des espaces piétonniers, en veillant au maintien d'une bonne continuité des cheminements. Les seuils avec les rues adjacentes devront être traités de manière à minimiser les effets de coupure au droit des carrefours. La lisibilité et le confort des princi-

paux accès aux équipements publics, commerciaux et de transport en commun feront également l'objet d'une attention particulière.

Compte tenu de l'intensité des flux de vélos dans le secteur, les propositions doivent apporter une réponse satisfaisante à la question des conflits potentiels vélos/voitures mais également vélos/piétons.

Les propositions devront prévoir en particulier une sécurisation de l'entrée/sortie piétonne et cyclable du Jardin Public, en prenant de plus en considération les mouvements de camions nécessaires aux travaux d'entretien du parc.

Le positionnement des traversées piétonnes devra tenir compte à la fois des points où se concentre l'essentiel de la demande, de la localisation des carrefours à feux pour les mouvements circulatoires, et des caractéristiques du maillage viaire et éventuellement de la localisation des arrêts de TC.

4.7 | La palettes des matériaux de surface

D'une manière générale, les propositions des concepteurs devront respecter les prescriptions du règlement du Secteur Sauvegardé de la ville de Bordeaux.

La palette de matériaux de sol proposée dans le guide d'aménagement de la ceinture des cours a fait l'objet d'un choix spécifique de la part de la maîtrise d'ouvrage, veillant à la cohérence des traitements de surface sur l'ensemble des espaces réaménagés en centre ville.

Pour l'ensemble des matériaux qui seront proposés, les contraintes posées par la maintenance des revêtements de surface devront notamment être minimisées. Dans la mesure du possible, ces matériaux devront être également le moins sensibles aux salissures et apporter des garanties de non glissante, compte tenu de l'intensité des usages attendus sur le cours.
Enfin, l'utilisation de matériaux de grands modules sur les emprises à circulation automobile est proscrite.

4.8 | Le choix des mobiliers urbains

Les concepteurs feront une proposition d'implantation des différents mobiliers qui équiperont les espaces publics. Cette proposition se fera dans le cadre de la politique d'harmonisation des mobiliers urbains initiée par la ville de Bordeaux et devra par conséquent se conformer aux orientations prises en ce domaine. Parmi les équipements les plus encombrants, il conviendra de prévoir des sanisettes, le maintien du kiosque à journaux situé à l'entrée du cours Clemenceau ainsi que les abris voyageurs aux arrêts de transport collectif.

En offrant aux habitants de bonnes conditions de confort et d'accueil, le mobilier urbain traduit la personnalité et la vitalité de la cité. Toutefois, la pluralité des fonctions, la diversité des modèles ou leur mode d'implantation peuvent affecter considérablement l'image comme le confort d'usage des espaces publics.

Ces constats ont conduit la Ville de Bordeaux à se doter d'une « charte de mobiliers urbains » assortie d'un catalogue des modèles de mobiliers régulièrement mis à jour.

La charte, applicable par l'ensemble des intervenants sur le domaine public, définit les modalités d'implantation des équipements dans le double souci :

- de préserver la continuité des cheminements piétons sur les trottoirs pour garantir un bon confort de déambulation dans des conditions optimales de sécurité, en particulier pour les usagers à mobilité réduite ;
- de préserver le paysage de l'espace public des éléments parasites pouvant affecter le cadre architectural de par leur volume et leur disparité esthétique.

La programmation des mobiliers urbains de service, d'accueil, de sécurité routière pour la ceinture des cours sera précisée lors de l'élaboration du projet. Il n'est pas souhaité de « marquer » le paysage des cours par une gamme de mobilier spécifique, mais au contraire de s'inscrire dans la démarche d'harmonisation des modèles dans l'espace public de la ville.

En conséquence, pour les parties courantes des Cours les mobiliers seront en priorité choisis parmi les modèles de la Ville de Bordeaux, en liaison avec le service des espaces publics et les concessionnaires (cf. catalogue des mobiliers urbains de la ville de Bordeaux).

4.9 | La collecte des déchets

Les déchets ménagers courants et de tri sélectif

La collecte sera prévue en «porte à porte», de fait sans conséquence sur les aménagements. En revanche, s'agissant des produits verriers, des bornes enterrées seront à prévoir.

4.10 | L'éclairage fonctionnel et la mise en valeur nocturne du cours

L'objectif du projet d'éclairage est de fixer les principes de conception et les solutions de mise en œuvre, afin d'assurer une cohérence d'ensemble.

Deux aspects liés à l'éclairage seront à traiter dans le cadre du projet : d'une part **l'éclairage « fonctionnel » des trottoirs et des voiries**, d'autre part **l'éclairage « scénographique », de mise en scène nocturne du site**.

D'une manière générale, le cadre des interventions nouvelles en matière d'éclairage public est défini dans le **« Schéma Directeur d'Aménagement Lumière »** de la Ville de Bordeaux. Celui-ci définit la colorimétrie, l'intensité et la répartition des sources en fonction des caractéristiques des espaces publics et de la hiérarchie du réseau.

Un programme d'illumination de sites et édifices remarquables est réalisé depuis 1996, visant à offrir en période nocturne une lecture singulière de l'histoire de la ville. Dans cet esprit, le SDAL veut promouvoir une ambiance nocturne composée de **« rehauts et d'illuminures »**, en valorisant les détails architecturaux remarquables qui caractérisent l'architecture de la ville de Bordeaux.

Ce travail de mise en valeur nocturne, volontairement peu spectaculaire, doit permettre concomitamment à d'autres initiatives en faveur d'une réappropriation du patrimoine bordelais par les citadins, de développer un « regard sensible » sur la richesse architecturale bordelaise. Il peut s'agir ici des grilles du Jardin Public, de l'Hôtel de la marine, la statue de l'intendant Tourny, pour exemples.

Le projet d'éclairage demandé dans le cadre du concours tiendra compte de la mise en valeur éventuelle des édifices présents et qui ont déjà fait l'objet de mises en lumière particulières.

Un réseau destiné à l'alimentation de l'éclairage de Noël devra être installé en sous-terrain en complément du réseau d'alimentation de l'éclairage public.

Les principes d' éclairage « fonctionnel» et « scénographique » seront certes étroitement imbriqués, toutefois, il est demandé aux équipes de dissocier clairement dans les propositions ce qui relève techniquement et économiquement de l'éclairage fonctionnel ou de la mise en valeur nocturne scénographique du cours de l'espace public.

Comme pour le mobilier urbain, le matériel d'éclairage fonctionnel sera choisi dans le catalogue du mobilier de la Ville de Bordeaux. Une attention particulière sera portée aux équipements intégrés au sol, qui s'avèrent fragiles à l'usage. A noter enfin que les candélabres du Cours Clemenceau sont récents et peuvent être réemployés. Il en est de même pour les mobiliers et réseaux du bas du Cours de Verdun, sur la partie traversée par le tramway.

5 | Les contraintes particulières

5.1 | Articulation aux projets riverains

Le projet devra prendre en compte l'articulation aux projets riverains.

Le profil en long et le calage en plan de la future plateforme tramway de la ligne D traversant la place Tourny de part en part, du cours de Tournon à la rue Fondaudège, ont été définis lors des études d'insertion urbaine de la ligne D. **Ces contraintes géométriques sont considérées comme intangibles.**

La plateforme de la ligne C du tramway sur le cours de Verdun, réalisée dans le cadre de la mise en œuvre de la 2e phase tramway et livrée en 2008, ne fera pas l'objet d'adaptation dans le cadre de la présente consultation. Néanmoins, les aménagements du cours de Verdun réalisés concomitamment à la plateforme pourront être retouchés à la marge afin d'assurer un bon fonctionnement du carrefour Verdun-Foch-Arnozan et d'assurer la transition entre la séquence existante intégrant la plateforme tramway en latéral et la séquence à traiter dans le cadre de la présente consultation. Cet éventuel réaménagement devra prévoir, au maximum, la réutilisation des matériaux aujourd'hui en place.

La place Gambetta fera elle-même l'objet d'un réaménagement global à l'horizon 2017/2018. Dans l'attente, de premières adaptations de distribution des circulations sont mises à l'épreuve; les travaux ont été effectués en cours d'été 2012. Le principe est de réserver aux TC et circulations douces l'accès à l'ensemble de la voirie existante entre le Cours de L'intendance et la Porte Dijeaux et d'organiser un double sens de circulation entre la rue du Docteur Nancel Pennard et le cours Clémenceau (rive ouest de la place).

Enfin, cours Clemenceau, le projet devra tenir compte du parvis de l'auditorium en cours de construction. Celui-ci sera en fonctionnement lors des travaux d'aménagement du cours. Le projet devra garantir une bonne intégration de l'équipement ainsi qu'une gestion satisfaisante des circulations douces au droit du parvis.

5.2 | Contraintes techniques

Les aménagements de l'espace public à l'entrée du cours Clemenceau doivent tenir compte de l'existence sous les trottoirs de 2 anciennes trémies (passages piétons) actuellement obturées et non perceptibles.

5.3 | Contraintes liées à l'exploitation des espaces

La voirie

Le projet devra être parfaitement compatible avec l'exploitation des espaces de circulation, notamment au regard des critères d'entretien, de sécurité des usagers et des riverains (pompiers, interventions de maintenance…). Il appartiendra aux candidats d'intégrer dans la conception du projet, l'implantation des éléments signalétiques et les dispositifs divers induits par le nouveau schéma de circulation.

Les concepteurs veilleront en particulier à respecter les principes fixant les contraintes de circulation et d'échanges avec le reste du réseau. Ces données de programme sont traduites dans le Schéma Fonctionnel de Déplacement fourni par le maître d'ouvrage (document versé au dossier). L

Maintenance, de nettoyage et de pérennité des aménagements

Les concepteurs devront particulièrement intégrer dans leur projet les contraintes de maintenance et de nettoyage de l'ensemble des aménagements et des équipements prescrits, pour lesquels il sera préconisé des solutions de mise en œuvre pérennes et durables.

5.4 | Accessibilité des riverains et exploitation des édifices

Le projet devra permettre l'accessibilité publique et privée nécessaire à l'activité, au fonctionnement et à la sécurité des bâtiments et des équipements riverains.

Les règles relatives au transport de fonds seront respectées pour la desserte des différents établissements bancaires. Un document inventoriant l'ensemble des contraintes identifiées en rive et faisant état des servitudes d'accès aux immeubles et commerces donnant sur le cours, est versé au dossier de concours.

5.5 | Contraintes liées aux travaux

Les candidats devront intégrer dès la conception les contraintes liées à la réalisation du projet, qui doit être compatible avec l'exploitation et l'activité des rives ainsi que la desserte des quartiers riverains, y compris en phase chantier.
Les travaux pourront se dérouler concomitamment avec les aménagements des espaces tramway.

5.6 | La prise en compte des aspects réglementaires

Le P.S.M.V.

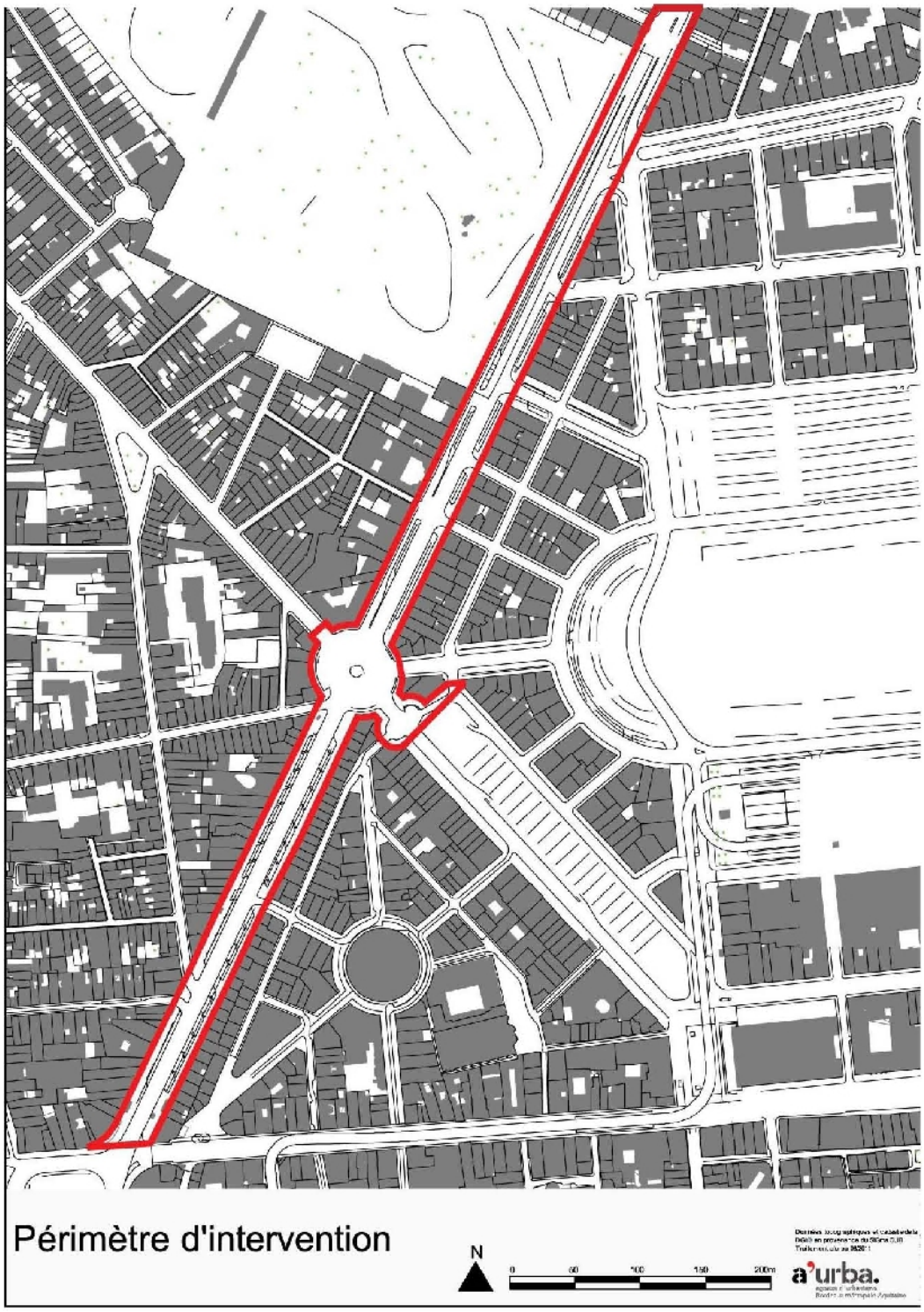
Les règles de construction et d'aménagement des espaces libres sont notamment régies au travers du règlement et du « **Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur du Secteur Sauvegardé de Bordeaux ».**

La protection relative aux Monuments Historiques

L'attention des concepteurs est attirée par les mesures particulières relatives à la protection des Monuments Historiques, ainsi qu'aux procédures liées aux aménagements prévus aux abords des monuments et façades protégées.

Toute proposition de la part des équipes concernant ou nécessitant des interventions en sous-sol, devra également intégrer les diverses mesures de protection archéologique.

6 | Périmètre d'intervention



7 | Éléments de contexte relatifs au site « patrimoine mondial »

> Introduction

En juin 2007, le comité patrimoine mondial a inscrit, Bordeaux Port de la Lune sur la liste du patrimoine mondial de l'humanité comme ensemble urbain vivant. Le territoire concerné couvre 1810 ha délimité par les boulevards et la rive droite de la Garonne. Il est, de plus, entouré d'une zone de sensibilité qui suit le tracé de la petite couronne de chemin de fer et la ligne de crête des coteaux rive droite.
Cette reconnaissance impose une gestion attentive des transformations urbaines en cours et à venir. Elle impose à la Ville de communiquer régulièrement avec le ministère de la culture, garant devant l'UNESCO du respect des valeurs qui ont présidé au classement de ce site.
Pour répondre à cette demande, affirmer une ligne de conduite dans la gestion de ces valeurs et assurer un suivi des projets qui peuvent avoir un impact sur le site, la Ville a mis en place un Comité Local Unesco Bordelais, le CLUB.

7.1 | Le classement de Bordeaux Port de la Lune sur la liste du patrimoine mondial de l'humanité

La France a ratifié en 1975 la Convention concernant la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel (dite Convention du patrimoine mondial) adoptée par la Conférence générale de l'UNESCO, le 16 novembre 1972[1].

7.1.1 Une cité historique vivante

Le 28 juin 2007 le Comité du patrimoine mondial, a inscrit Bordeaux, Port de la Lune, France, sur la Liste du patrimoine mondial en tant que « cité historique vivante ».
Le territoire concerné couvre 1810 ha délimité par les boulevards et la rive droite de la Garonne. Il est, de plus entouré d'une zone de sensibilité qui suit le tracé de la petite couronne de chemin de fer et la ligne de crête des coteaux rive droite.
Les raisons qui ont motivés ce classement figurent dans la déclaration de valeur universelle et exceptionnelle officielle ci-dessous :
« Le Port de la Lune constitue un exemple exceptionnel d'échanges d'influences sur plus de 2 000 ans, par son rôle de capitale d'une région vinicole de renommée mondiale, et par l'importance de son port dans le commerce régional et international. L'urbanisme et l'architecture de la ville sont le fruit d'extensions et de rénovations continues de l'époque romaine jusqu'au XXe siècle. Les plans urbains et les ensembles architecturaux à partir du début du XVIIIe siècle font de la ville un exemple exceptionnel des tendances classiques et néo-classiques et lui confèrent une unité et une cohérence urbaine et architecturale exceptionnelles.

Critère (II) : Bordeaux, Port de la Lune constitue un témoignage exceptionnel d'un échange d'influences sur plus de 2 000 ans. Ces échanges ont apporté à cette ville cosmopolite, à l'époque des Lumières, une prospérité sans équivalent qui lui a offert une transformation urbaine et architecturale exceptionnelle, poursuivie au XIXe siècle et jusqu'à nos jours. Les différentes phases de la construction et du développement de la ville portuaire sont lisibles dans son plan urbain, tout

1 http://whc.unesco.org/fr/conventiontexte/
L'application de la Convention suit les Orientations devant guider la mise en œuvre de la Convention du Patrimoine Mondial
http://whc.unesco.org/fr/orientations/

particulièrement les grandes transformations réalisées à partir du début du XVIIIe siècle.

Critère (IV) : Bordeaux, Port de la Lune représente un ensemble urbain et architectural exceptionnel, créé à l'époque des Lumières, dont les valeurs ont perduré jusqu'à la première moitié du XXe siècle. Bordeaux est exceptionnelle au titre de son unité urbaine et architecturale classique et néo-classique, qui n'a connu aucune rupture stylistique pendant plus de deux siècles. Son urbanisme représente le succès des philosophes qui voulaient faire des villes un creuset d'humanisme, d'universalité et de culture.

Du fait de son port, Bordeaux, ville d'échanges et de commerce, a conservé ses fonctions originales depuis sa création. Son histoire est aisément lisible dans son plan urbain, depuis le castrum romain jusqu'au XXe siècle. La ville a conservé son authenticité pour ce qui est des bâtiments et espaces historiques créés au XVIIIe et au XIXe siècle.
La ville de Bordeaux comporte 347 bâtiments classés, visés dans la loi du 31 décembre 1913. La ville historique est protégée par le Plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV), adopté en 1988 et révisé en 1998 et 2002. Les structures de gestion pour la protection et la conservation du bien incluent les responsabilités communes des gouvernements nationaux, régionaux et locaux.
Les interventions sur les monuments classés doivent avoir le feu vert du ministère de la Culture. Le plan de gestion est élaboré sur la base de quatre grandes orientations : préserver le caractère historique et patrimonial, permettre l'évolution contrôlée du centre historique, homogénéiser les règles d'urbanisme et contribuer à la stature internationale du Bordeaux métropolitain. »

Le site inscrit couvre non seulement des tissus constitués où l'ampleur des transformations à venir est limitée mais encore des secteurs que l'on peut considérer comme historiquement inachevés ou dont les mutations socio-économiques imposent la requalification. Ils doivent être aménagés de manière à conforter la tradition architecturale et urbaine qui fait l'identité de Bordeaux.

7.1.2 Le plan de gestion

La reconnaissance de la valeur exceptionnelle et universelle n'est pas un fin en soit et elle est assortie d'un plan de gestion qui garanti la préservation des qualités qui ont motivé cette reconnaissance.
Dans le cadre de ce plan de gestion, « une attention particulière doit être accordée aux projets dans la ville et dans la zone avoisinante et, plus particulièrement, à la signification des quartiers historiques de Bordeaux en tant que témoignages du développement de la ville sur 2 000 ans et de la cohérence et de l'unité des ensembles monumentaux classiques et néoclassiques ».
Par ailleurs comme le recommande le Comité patrimoine mondial, pour optimiser le système de gestion du bien et de la zone tampon « il faut identifier et appliquer des indicateurs de l'état et des qualités des espaces publics en tant qu'éléments essentiels du suivi dans le temps de l'état du bien proposé pour inscription. »

7.2 | Le Comité Local Unesco Bordelais

7.2.1 Une instance en charge du suivi des transformations architecturales et urbaines dans le site inscrit et sa zone de sensibilité

L'inscription de Bordeaux Port de la Lune sur la liste du patrimoine mondial impose à la Ville de Bordeaux de communiquer régulièrement avec le ministère de la culture, garant devant l'UNESCO du respect des valeurs qui ont présidé au classement de ce site.
Pour répondre à cette demande, affirmer une ligne de conduite dans la gestion de ces valeurs et assurer un suivi des projets qui peuvent avoir un impact sur le site, la Ville a mis en place un Comité Local Unesco Bordelais, le CLUB. Depuis janvier 2009, le CLUB bordelais est l'instance en charge du suivi des transformations architecturales et urbaines dans le site inscrit et sa zone de sensibilité.

En effet, comme le ministère de la culture le souligne dans sa note sur la Convention du Patrimoine Mondial « L'inscription sur la Liste n'entraîne pas de contraintes juridiques supplémentaires en matière de protection. La protection juridique d'un bien repose sur les législations nationales. Mais le Patrimoine Mondial n'est pas pour autant qu'un simple label puisque la nomination s'inscrit dans le cadre d'une convention internationale et entraîne des devoirs vis-à-vis de la communauté internationale, devoirs d'exemplarité dans la qualité universelle du bien choisi, dans la pertinence du périmètre du bien, la protection, le modèle de gestion et de suivi, la coordination des projets de mise en valeur. L'inscription peut donc justifier au niveau national un renforcement de la réglementation et la mise en place de mécanisme de suivis spécifiques. »[2]

7.2.2 Les missions du CLUB

- suivi des projets dans le site inscrit et dans la zone de sensibilité dans leur élaboration sur la base de la grille d'analyse ;
- identifier les effets des projets d'aménagement et de construction sur le site inscrit pour transmission à l'état partie ;
- participer aux commissions techniques ou aux jurys des concours d'architecture et d'urbanisme.

7.2.3 Les objectifs CLUB

- évaluer le potentiel urbain de secteurs présentant des enjeux patrimoniaux ;
- anticiper les mutations possibles et examiner les possibilités de reconversion ;
- proposer des études documentaires si nécessaire ;
- proposer l'étude de variantes d'aménagement ;
- proposer des mesures de préservation ou de sauvetage si nécessaire.

7.2.4 Les sujets qu'il traite

Ils sont multiples et de nature diverse. Ils peuvent concerner des projets en cours d'instruction (Permis de démolir ou permis de construire) et présentent alors un certain caractère d'urgence.
Ce sont soit des projets structurants à même de transformer le fonctionnement urbain, soit des projets plus petits mais modifiant le paysage urbain d'une rue.
Ils peuvent concerner également de grandes emprises, situées dans le centre ville ou dans l'arc de développement, occupées par des bâtiments encore en activité

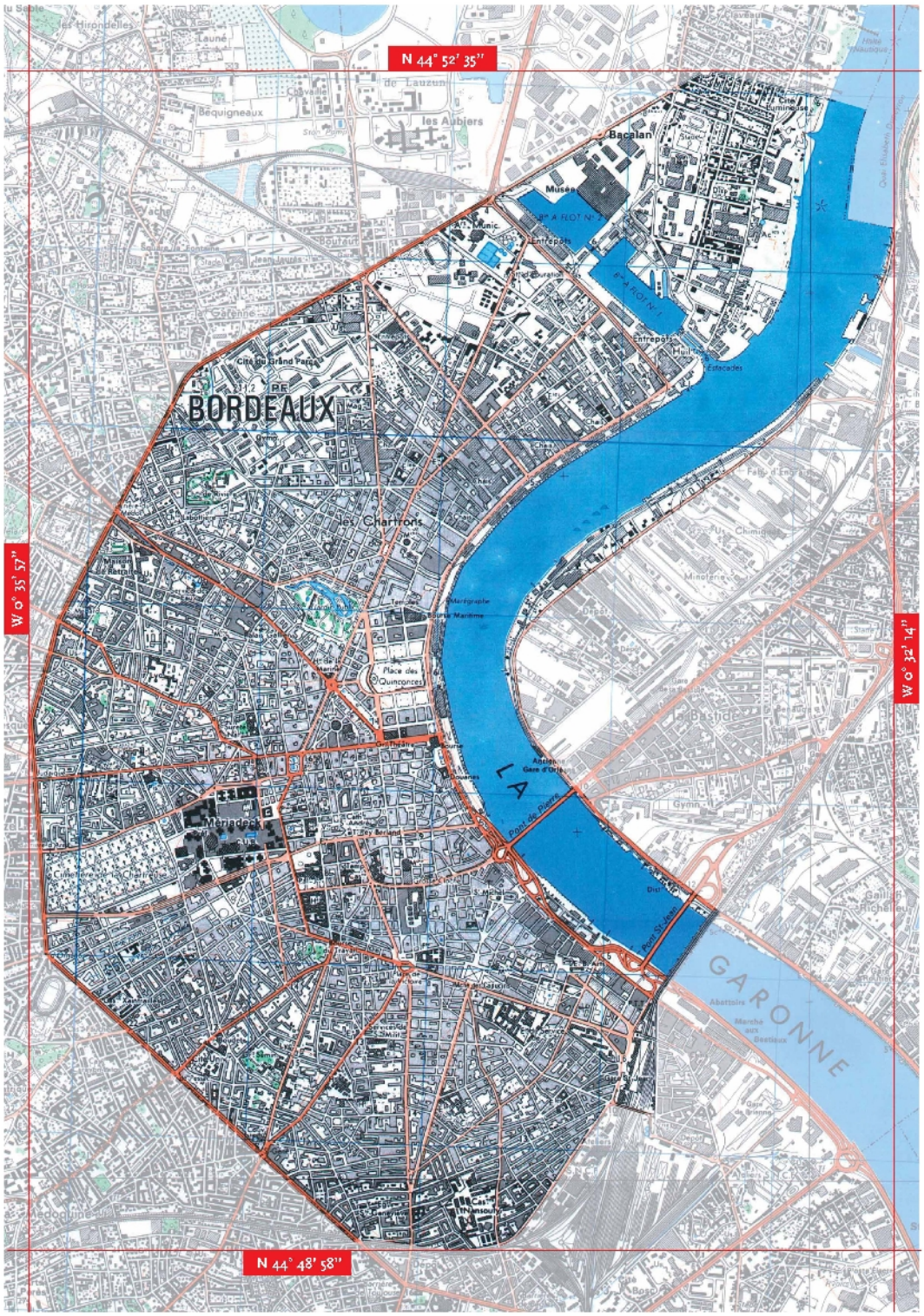
2 Marie Noël Toumoux, 2008

mais dont la désaffectation est prévue, ou prévisible. Il convient alors d'anticiper les mutations.

Le CLUB se réunit une fois par mois et le compte rendu de cette réunion sera transmis au ministère de la Culture et de la Communication, à Icomos France, à la délégation française auprès de l'UNESCO.
La Ville de Bordeaux, organisatrice du CLUB, propose l'ordre du jour des réunions de travail.
Le CLUB porte solidairement la responsabilité de ses décisions.

7.2.5 Composition du CLUB :
Les membres permanents :
- l'assistant de la Ville de Bordeaux pour la mise en valeur du patrimoine, Alexandre Melissinos
- l'architecte conseil de la Ville de Bordeaux, Bruno Fortier
- l'architecte des Bâtiments de France, chef du SDAP, François Gondran
- le conservateur régional des monuments historiques, DRAC, Alain Rieu
- le président de l'ordre des architectes, Michel Moga
- le directeur régional des affaires culturelles, Claude Jean
- le directeur de l'Agence d'urbanisme de Bordeaux, Jean Marc Offner
- le directeur de l'école d'architecture et de paysage, Pierre Culand
- la présidente de renaissance des cités d'Europe, Anne Marie Civilise
- le référent UNESCO de la Communauté Urbaine de Bordeaux, Jean-Baptiste Rigaudy
- Jean-Paul Godderidge, DRAC
- Eric Cron, responsable du Service de l'Inventaire général du patrimoine de la région Aquitaine
- Sandrine Lavaud, maître de conférences
- Robert Coustet, professeur émérite des Universités
- Jean-Pierre Bost, professeur des Universités
- Jean Michel Roddaz, professeur des Universités
- Michel Figeac, professeur des Universités
- Jean Pierre Poussou, professeur des Universités
- Bruno Fayolle Lussac, enseignant chercheur en urbanisme, EAPBX
- Marc Saboya, maître de conférences
- le directeur général de l'aménagement, Ville de Bordeaux, Michèle Larüe-Charlus
- le chef de projet de la mission du recensement du paysage architectural et urbain, Anne-Laure Moniot
- Sylvain Schoonbaert, architecte-historien, Ville de Bordeaux,
- Patrick Della-Libera, ingénieur Direction générale des affaires culturelles, Ville de Bordeaux
- Steven Gayme, adjoint au chef de projet Mirpau, DGA ville de Bordeaux

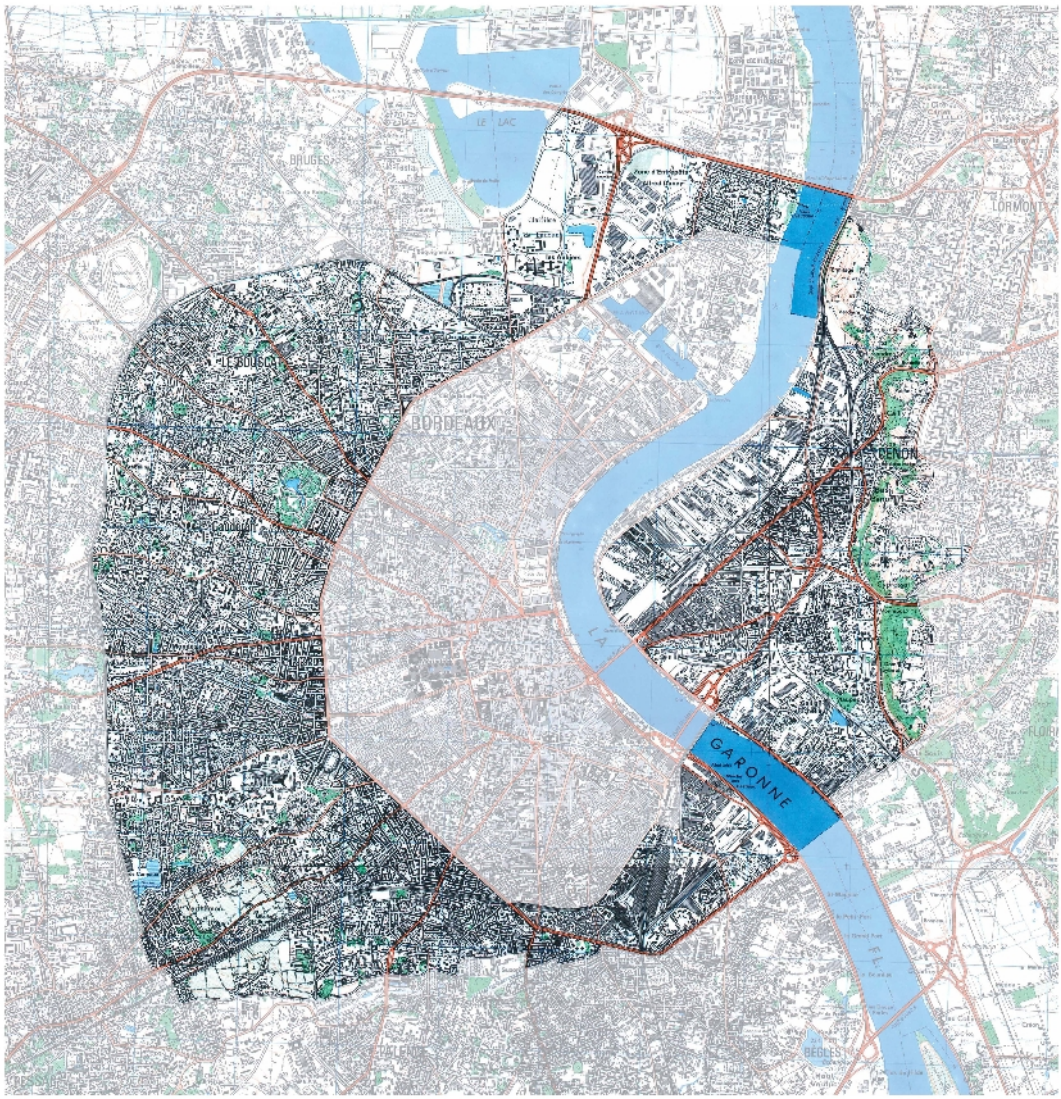
Les membres non permanents :
Tout organisme et/ou personne impliqué dans les projets à l'ordre du jour ou faisant autorité dans les thématiques abordées.



Bordeaux
Port de la Lune

CARTE I
Zone proposée
Ech : 1/5 000

Zone d'inscription
Hors zone d'inscription



Bordeaux
Port de la Lune

CARTE II
Zone tampon
Ech : 1/10 000

Zone tampon
Hors zone tampon

Agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine
Hangar G2 – Bassin à flot n°1 BP 71 – F-33041 Bordeaux cedex
tél.: 33 (0)5 56 99 86 33 | fax : 33 (0)5 56 99 89 22
contact@aurba.org | www.aurba.com

© aurba I octobre 2012