Communauté urbaine de Bordeaux

Place Ravesies

Concours d'architecture et d'ingénierie

Programme d'aménagement

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

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

Rapport

Octobre 2009 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 Le calendrier et le montant prévisionnel des travaux

2 | Les enjeux et les problématiques urbaines
2.1 S'inscrire dans une dynamique de développement des quartiers Nord de Bordeaux
2.2 Le réseau de transports publics communautaire, un levier de projet urbain

3 | Les orientations d'aménagement et les contraintes particulières
3.1 Le périmètre d'intervention
3.2 Les orientations d'aménagement
3.3 Les contraintes techniques particulières

4 | Le contexte programmatique et le phasage opérationnel
4.1 L'aménagement des espaces de circulation automobile et de l'espace tramway
4.2 Le parvis de la gare
4.3 Le cadre architectural de la place

5 | Les éléments de programme qualitatifs et fonctionnels
5.1 Une nécessaire prise en compte des enjeux du développement durable
5.2 S'inscrire dans une stratégie d'harmonisation de traitement des espaces publics communautaires
5.3 Les principes d'aménagement
5.4 Les interfaces fonctionnelles avec les projets riverains
5.5 Les éléments de programmes particuliers

Annexe : Eléments d'informations quant au classement de Bordeaux Port de la Lune sur sur la liste du patrimoine mondial de l'humanité (UNESCO)

1 | Le cadre de la consultation

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.

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'oeuvre.

Sont associés à la définition du projet :
- les services des communes de Bordeaux et du Bouscat
- le Conseil Régional et le Conseil Général au titre de la programmation du pôle intermodal
- le Comité Local Unesco Bordelais (CLUB), cf. annexe.

Enfin, la première phase d'aménagement de la place Ravesies a été réalisée pour la mise en service de l'extension nord de la ligne C du tramway au premier trimestre 2008. Elle a été confiée à Tisya, groupement de maîtrise d'œuvre générale de la 2ème phase du tramway, sous la conduite de la Mission tramway de la Communauté urbaine de Bordeaux.

1.2 | L'objet de la consultation

La restructuration de la place Ravesies, en limite des villes de Bordeaux et du Bouscat, présente un enjeu majeur pour les collectivités et la communauté urbaine.

A la croisée de la ceinture des boulevards et de l'axe historique Nord Sud, l'espace public se situe au cœur d'opérations nouvelles qui vont profondément transformer l'image et la vie du quartier, avec notamment la mise en service du tramway reliant Bordeaux Nord au centre ville en moins de 15 minutes.

Depuis plusieurs années, les études d'insertion urbaine du tramway ont été conduites dans une vision globale et coordonnée puisqu'en effet, interfèrent sur ce secteur de nombreux projets immobiliers riverains, la réalisation d'un pôle intermodal intégré et la restructuration des espaces publics traversés par le tramway.

La complexité de ce nœud d'échanges, tous modes confondus, a conduit à phaser l'aménagement de la place Ravesies en deux temps, sur la base d'un schéma d'organisation de l'espace concerté et validé par les élus :

- dans un premier temps, la réalisation des voiries principales et de « l'espace » tramway pour la mise en service du réseau de transport effective depuis mars 2008 ;

- dans un deuxième temps, la réalisation des espaces attenants, non assujettis aux contraintes de fonctionnements circulatoires principales.

Le présent concours a pour objet de désigner un maître d'œuvre pour la conception et la réalisation de cette deuxième phase d'aménagement qui donnera l'image définitive de l'espace public dans son nouvel environnement urbain selon les orientations d'aménagement fixées par la Communauté urbaine.

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 revêtement de sol des esplanades et de l'espace central ;
- le traitement des contre-allées en pied d'immeubles et de desserte de la gare ;
- le choix du mobilier urbain définitif ;
- la scénographie et en particulier la mise en lumière du site ;
- Les réseaux et installations techniques nécessaires à la tenue éventuelle de manifestations temporaires ;
- Le parti paysager et l'intégration d'espaces plantés.

Les aménagements définitifs traités dans le cadre du projet tramway (plate-forme, équipements techniques associés et emprises de voiries principales) sont considérés comme intangibles.

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

Le lauréat du concours se verra attribuer un 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
L'architecte ou le paysagiste pourra être mandataire du groupement
- en voirie et réseau divers
- en conception lumière et scénographie nocturne

De plus, le mandataire reste libre d'associer au projet des disciplines ou personnalités ayant trait à l'art urbain.

1.5 | Le calendrier et le montant prévisionnel des travaux

Le coût prévisionnel des travaux (hors honoraires de maîtrise d'œuvre et hors indemnités) pour l'ensemble des aménagements est évalué à 2 200 000 € TTC.

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 Ravesies s'inscriront dans le calendrier opérationnel suivant :

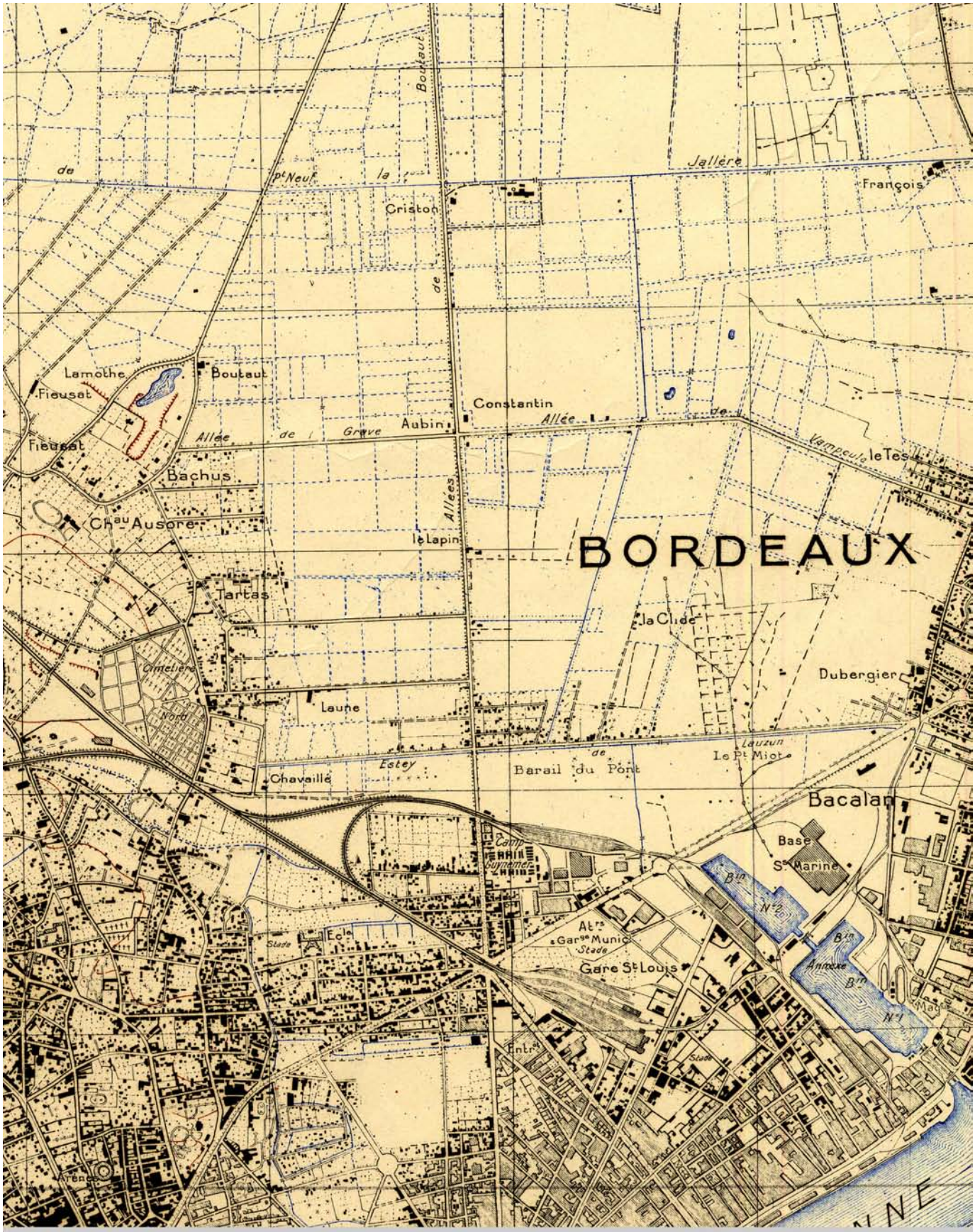
Réalisation des études préliminaires, AVP et PRO : 20 semaines

Élaboration du dossier de consultation des entreprises : 4 semaines

Consultation des entreprises : 33 semaines

Réalisation de l'aménagement définitif de la place Ravesies (phase travaux) : 52 semaines

2 | Les enjeux et les problématiques urbaines



Place Ravesies

Bordeaux Nord - Plan de 1946 (actualisation partielle de 1956)

0 1 km

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

2 | Les enjeux et les problématiques urbaines

2.1 | S'inscrire dans une dynamique de développement des quartiers Nord de Bordeaux

2.1.1 La lente conquête d'un territoire

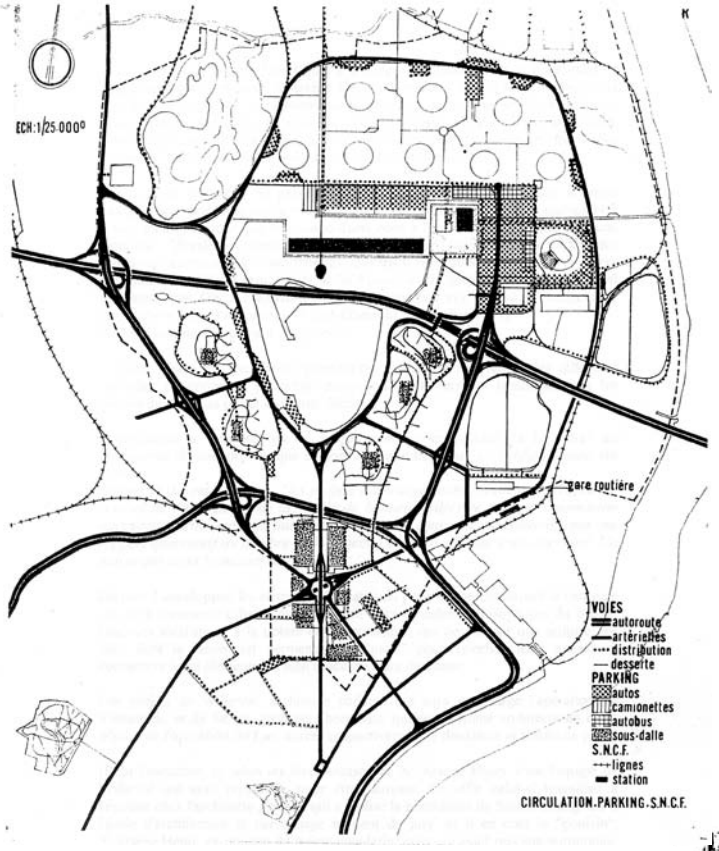
La région des « marais de Bordeaux », au nord de la ville, a été assainie par les hollandais au 18e siècle. Les dispositifs d'irrigation structurent le territoire et les allées de Boutaut restent de ce point de vue l'élément marquant de la persistance des tracés hydrauliques dans le développement du secteur.

Le caractère naturel de ces confins de ville, domaines des éleveurs de sangsues et domaines de chasse, persiste après la création des boulevards de ceinture à la fin du 19e siècle. Le tracé vise à circonscrire physiquement et administrativement la ville constituée et oppose, de fait, l'intra-boulevard aux territoires périphériques faiblement urbanisés ou naturels. Les « barrières » constituent alors de nouvelles entrées de ville à proximité desquelles la vie locale tend à s'organiser spontanément, formant de micro-centralités.

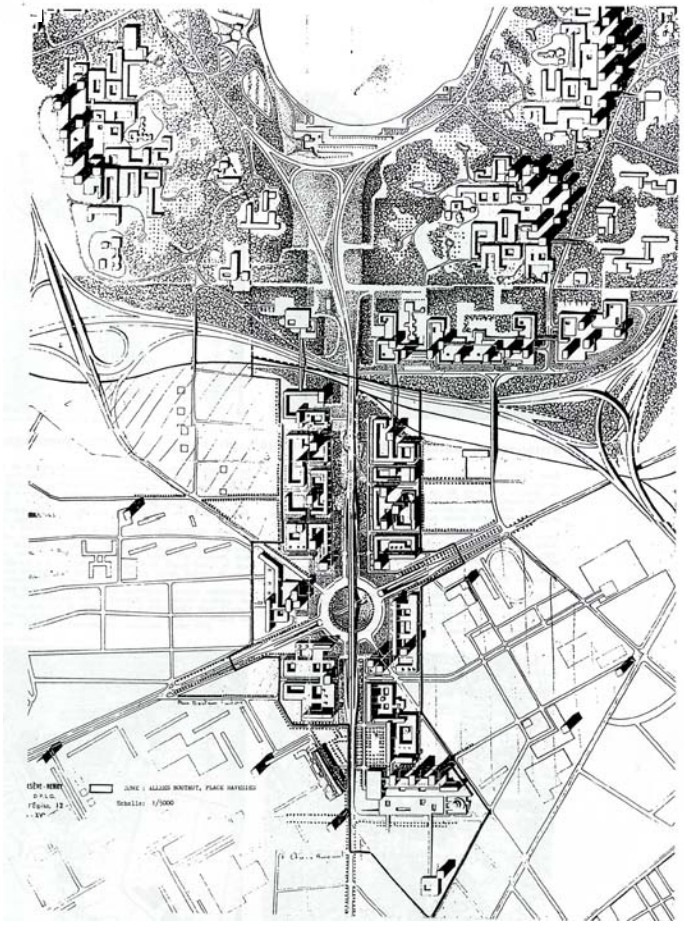
Ce carrefour complexe présente aujourd'hui une forme circulaire. A la fin du XIXe siècle, la place avait une forme rectangulaire ; le boulevard Camille Godard et les allées de Boutaut en formaient les diagonales. La ligne de chemin de fer du Médoc la coupait perpendiculairement en son milieu pour rejoindre l'ancienne gare Saint-Louis (1868). La nouvelle gare Saint-Louis y aboutit dans les années 1930. Le débouché du cours du Médoc (1865) y fut raccordé par un angle aigu. C'était donc, dès la fin du XIXe siècle, un carrefour de circulation difficile à gérer. Vers 1914, les parties de la place en contact de la commune du Bouscat ont commencé à présenter une forme circulaire. Les difficultés de circulation liées au grand nombre de croisement de voies ont vraisemblablement générés l'aménagement d'un rond-point inhabituel au long des boulevards, au croisement de grands axes.

Si le secteur Ravesies s'inscrit début 20e siècle dans une dynamique de développement urbain, c'est essentiellement parce qu'il bénéficie d'une desserte ferroviaire, à vocation première industrielle, mais « rabattant » également une main d'œuvre d'origine rurale vers les nouveaux pôles d'emploi. Ceux-ci se développent alors au nord des Chartrons et notamment autour des installations portuaires modernisées au début du 20e siècle : les bassins à flots.

Un tissu d'habitat individuel se construit progressivement au nord de la place Ravesies sur les communes de Bordeaux, de Bruges et du Bouscat, prenant appui sur les structures foncières laniérées des exploitations maraîchères. Il subsiste de cette époque, après plusieurs générations, une forte identité de quartier (« la Providence », le « Petit Bruges ») à l'instar du quartier de « Bacalan » en rive de Garonne à Bordeaux.



Plan de circulation du projet lauréat du concours du Lac
Xavier Arsène Henry – Architecte urbaniste
15 octobre 1966



L'axe Nord Sud
Plan de masse de la liaison du projet lauréat
Xavier Arsène Henry – Architecte urbaniste
15 octobre 1966

2 | Les enjeux et les problématiques urbaines

C'est dans les années 50 que la ville de Bordeaux s'intéresse plus particulièrement à ce territoire dans des conjonctures locales et nationales difficiles :

- les inondations mémorables de 1952 incitent la puissance publique à doter la ville d'infrastructures d'assainissement performantes et à viabiliser les territoires nord de Bordeaux ;
- les inondations successives joueront ainsi un rôle de « révélateur foncier » pour répondre à la question prégnante de l'habitat (reconstruction et forte croissance démographique) qui se pose d'une manière générale sur le territoire national.

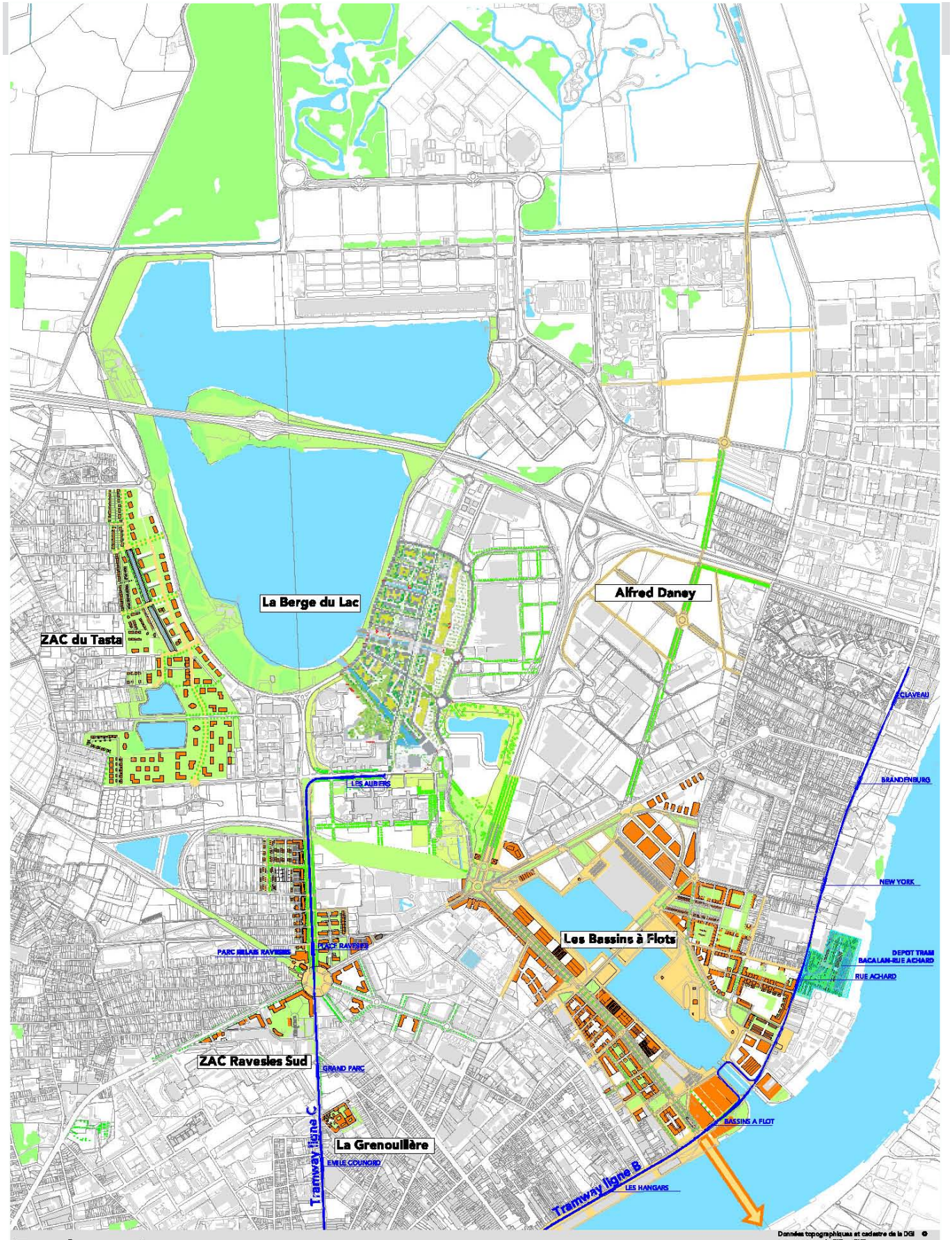
En effet, les grands projets bordelais menés entre les années 50 et 60 (cité de la Benauge, la Lumineuse, le Grand Parc, …) ne suffisent pas à répondre à la demande. Si la question de l'urgence domine alors l'action municipale, il faudra attendre les années 60, à l'issue d'une politique active de maîtrise foncière, pour amorcer véritablement un projet opérationnel sur près de 1 200 ha au nord de Bordeaux.

Un grand concours d'urbanisme est alors organisé visant à définir un projet global, apte à guider dans le temps les réalisations de programmes de différentes natures :

- un site de développement économique ;
- l'accueil des foires internationales trop à l'étroit sur le site des Quinconces en centre ville ;
- de nouveaux quartiers d'habitat qui se voudront exemplaires, puisque seront ici réunies les conditions d'installation de la ville « moderne » : un territoire naturel, libre de toute « histoire » et l'amorce de grandes infrastructures routières à partir desquelles seront distribuées les nouvelles fonctions urbaines.

L'objectif d'une continuité urbaine entre le secteur intra boulevard, la place Ravesies et le nouveau quartier du Lac était, à ce stade, clairement affiché par la ville de Bordeaux. Toutefois, si le projet « visionnaire » de l'architecte-urbaniste Xavier Arsène Henry a eu la faveur du jury pour avoir répondu d'une certaine manière à cette attente, ce sera principalement autour du lac, plan d'eau de retenue de 160 ha préalablement aménagé, que se réaliseront les premiers programmes d'envergure jusque dans les années 80.

Depuis, les conjonctures économiques, de nouvelles priorités pour l'agglomération mais aussi la critique des grandes utopies urbaines auront ralenti le processus de développement du secteur, renvoyant à l'état d'isolement les quartiers nouveaux d'habitat social (les Aubiers) et laissant provisoirement à l'abandon le territoire interstitiel, entre la ville «nouvelle» et la ville « centre », à savoir la place Ravesies et son environnement proche.



Bordeaux-Lac

Plan de recollement des projets sur le secteur de bordeaux Nord

Données topographiques et cadastre de la DGI © en provenance du SIGms CUB
Direction du Développement Opérationnel et de l'Aménagement - CUB
Mission Tramway - 2ème phase
Traitement a'urba 11/2006

0 100 250 500 m

a'urba.

2 | Les enjeux et les problématiques urbaines

Aujourd'hui, le nouveau processus de développement urbain du secteur prend appui sur trois siècles d'histoire et s'inscrit dans une certaine continuité :

- la composition de l'axe nord-sud, support de la desserte tramway (Emile Counord – Allées de Boutaut) et générateur d'une nouvelle croissance urbaine ;
- la restructuration du territoire tirant parti des tracés ferroviaires du 19e siècle permettant de tisser de nouveaux liens urbains (Bruges, Bordeaux Nord – Bassins à flots – Garonne) ;
- enfin, une politique continue de réservation foncière communautaire qui offre aujourd'hui aux collectivités la possibilité de coordonner le cadre architectural et programmatique d'un maillon toujours jugé essentiel à la cohésion urbaine du secteur nord du site central de l'agglomération : Emile Counord, Place Ravesies, Le Lac.

elle
Bois de Brétous
Parc
des
expositions
Parc
relais
du tramway
P
Avenue de
Secteur
hôtelier
Casino
Palais
des
congrès
Centre
commercial
Zone
d'aménagement
concerté
le Tasta
Zone d'a
Alfred
Décathlon
Le Lauzun
Les Chavailles
Les Aubiers
Les bassins à flot
Ravesies
nord
Les poltes d'Haussmann
Ravesies sud
Infrastructures
Limite communale
ZAC, opération approuvée ou en cours
Périmètre d'étude:
- Parc actif (projet de ZAC)
- Bassins à flot
- Bacalan, Claveau (projet de quartier)
Terrain libre, secteur de projet
Tramway 1ère phase (2003)
Tramway 2ème phase (2006)
TCSP 3ème phase
Franchissement Lucien Faure
et raccordements CD 10 et av. Thiers
Protection contre les inondations
Propositions d'aménagement
Habitat
Proposé
Existant
Tertiaire
Proposé
Existant
Mixité
Habitat / tertiaire
Activité
Proposé
Existant
Commerce
Proposé
Existant
Equipement
Existant
Réserve
Secteur hôtelier
Jardin / promenade
Limite de parc,
intercommunal des jalles
Aménagement de
l'échangeur et des talus
Rue, avenue à requalifier
Rue, avenue à créer

2.1.2 L'axe Ravesies/Boutaut : une pièce maîtrese du développement de Bordeaux Nord

La place Ravesies, se positionne à la croisée de deux espaces publics majeurs de l'agglomération : les boulevards et l'axe Nord-Sud de Bordeaux (centre ville - quartier du Lac).

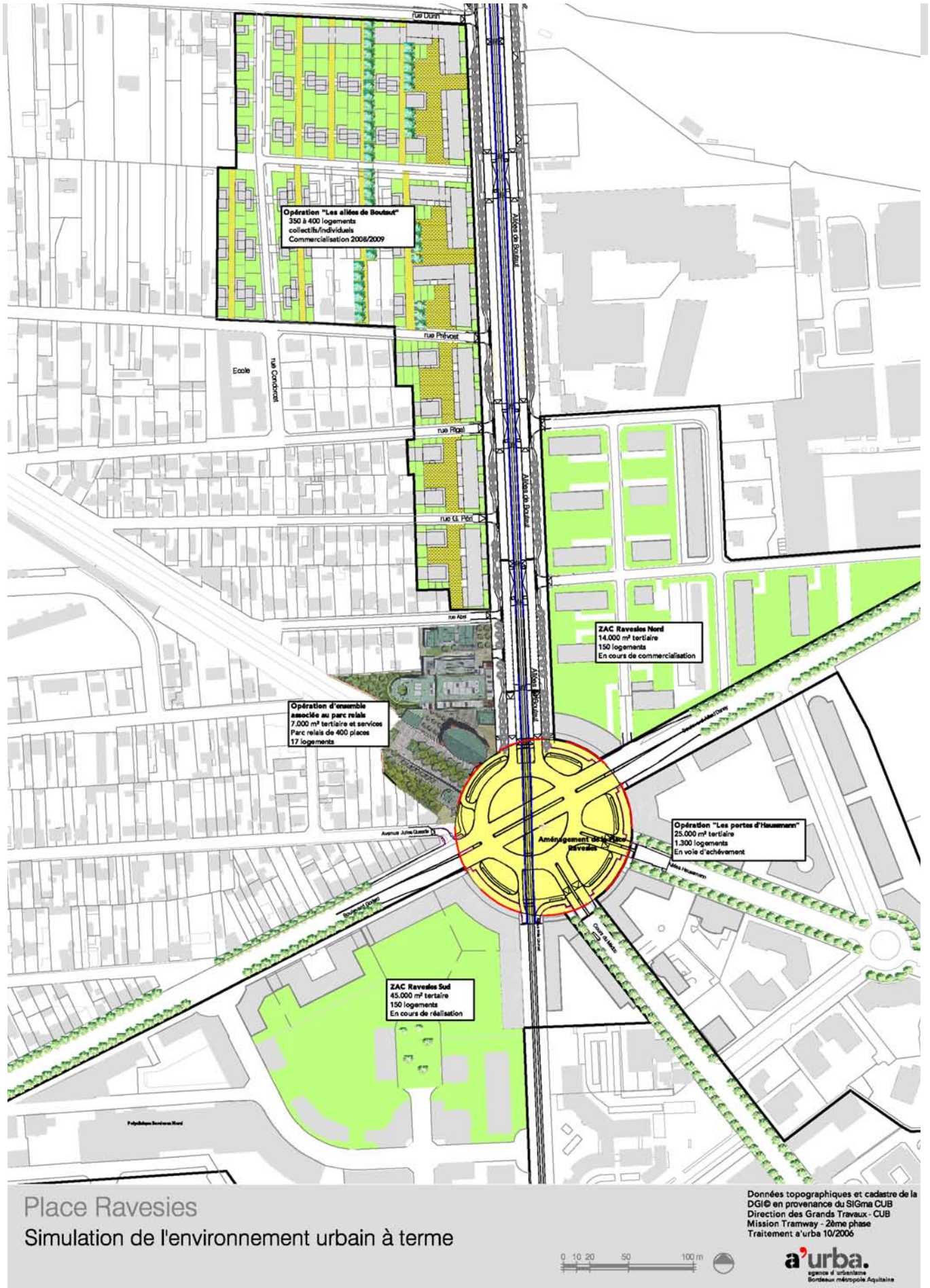
Axe historique vers le Médoc et lien entre la ville centre et le secteur du Lac, les allées de Boutaut constituent un tracé structurant du territoire de Bordeaux Nord et parmi les territoires desservis en deuxième phase par le réseau tramway, ce secteur présente des enjeux de développement et de renouvellement urbains majeurs pour la Communauté urbaine.

L'action publique engagée aujourd'hui et plus particulièrement le développement du réseau de tramway, enclenchent ici une nouvelle dynamique en faveur d'une meilleure cohésion du territoire habité, avec :

- près de 5 ha de foncier maîtrisés par la Communauté urbaine, s'étirant sur l'ensemble de la façade des allées de Boutaut (600 mètres) en rive ouest sur les communes de Bruges et du Bouscat ;
- l'achèvement de la « ZAC multisites Ravesies » au nord et au sud de la place Ravesies ;
- la programmation d'une opération d'ensemble intégrant le pôle intermodal TER/ tramway/ bus urbains et interurbains qui permettra d'achever le cadre bâti de la place Ravesies en l'ouvrant sur la commune du Bouscat.

L'aménagement de ces terrains valorisés par le réseau de transport et par les embellissements des espaces publics amorcés avec la démolition du pont de Cracovie, permettra de répondre sur ce secteur à un triple objectif :

- Assurer une réelle continuité urbaine entre la ville centre et les quartiers nord particulièrement fragmentés, et pour certains marginalisés.
- Densifier la ville aux abords du réseau de transport, diversifier l'offre résidentielle et équiper les quartiers en services de proximité.
- Restituer le caractère emblématique des allées de Boutaut et de la place Ravesies en organisant de manière cohérente l'espace public et le cadre bâti.



Place Ravesies

Simulation de l'environnement urbain à terme

Données topographiques et cadastre de la DGI© en provenance du SIGma CUB
Direction des Grands Travaux - CUB
Mission Tramway - 2ème phase
Traitement a'urba 10/2006

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

2.1.3 L'émergence d'un nouveau quartier « mixte » autour de la place Ravesies

La place Ravesies et les allées de Boutaut fédèrent un ensemble de projet pour partie réalisé aujourd'hui :

- L'opération Haussmann à Bordeaux offre un nouveau quartier d'habitat en lien direct avec le quartier St Louis, et participe à la densification résidentielle du secteur compris entre les boulevards et le cours Saint Louis (1 278 logements, 25 000 m² de bureaux).

- La ZAC multisites Ravesies sur la commune de Bordeaux, est également en phase d'achèvement :
  - Au Sud, l'opération mixte de logements et d'activités doit achever la transition entre le quartier du grand parc, le boulevard et la place Ravesies (45 000 m² de bureaux, environ 150 logements).
  - Au Nord, l'opération constituera à terme la rive Est des allées de Boutaut, en vis à vis du parc relais, avec une alternance de bâtiments tertiaires, d'habitat et de jardins ouverts sur l'espace public (opération en cours de commercialisation).
  - En pourtour de la place Ravesies, ces différents projets sont soumis à des dispositions architecturales et volumétriques communes afin de constituer une figure urbaine cohérente.

- La programmation d'un parc relais, à l'angle de la place Ravesies et des allées de Boutaut, offre l'opportunité d'achever le cadre bâti de la place Ravesies, en insérant l'équipement dans un ensemble immobilier de qualité (environ 10 000 m² de SHON à l'horizon 2010) intégrant des services urbains, vecteurs d'animation. Cette opération emblématique participera à construire une nouvelle polarité urbaine, à l'articulation de la ville intra-boulevard et des quartiers du Lac, véritable espace de représentation combinant les fonctions d'échanges pour les usagers du transport public, de service urbains de proximité, d'accueil d'activités tertiaires et d'habitat.

- Enfin, l'aménagement des 5 ha de foncier communautaire en rive ouest des allées de Boutaut est à l'étude avec la réalisation d'environ 350 logements.

Au total, environ 2 500 actifs et 3 000 résidents viendront faire vivre le quartier dans un rayon de 400 m autour de la place Ravesies, principal espace public de référence.

COMMUNAUTÉ URBAINE DE BORDEAUX
LA CUB
Ligne C :
Ravesies - Les Aubiers
© Le tramway de la Communauté Urbaine de Bordeaux 2005
© ARTEFACTO - PHOTO : D. LE LANN

2.1.4 Les aménagements des espaces publics programmés

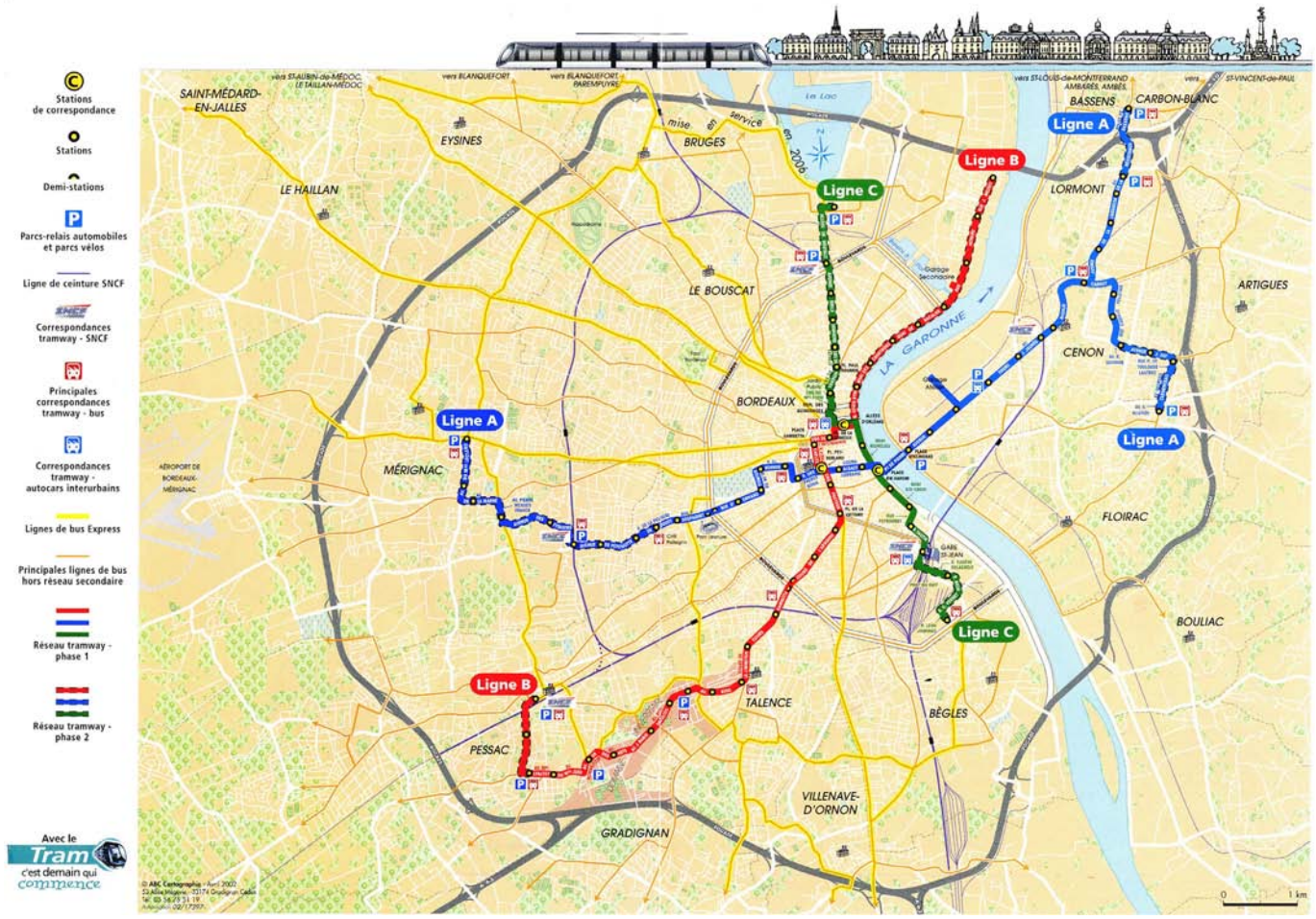
L'arrivée du tramway a généré une reconfiguration complète de l'avenue Emile Counord et des allées de Boutaut, élargies à 45 m, en privilégiant les circulations douces et la structuration paysagère de l'espace public.

La démolition du pont de Cracovie, au profit d'un franchissement « à niveau » du réseau ferré par le tramway, modifie déjà considérablement le paysage et le statut des allées de Boutaut, en rétablissant la perspective vers le lac et en offrant la possibilité, dans le futur, de tisser de nouveaux liens entre les quartiers riverains.

Enfin, le réaménagement global de la place Ravesies transformera profondément l'image et les pratiques urbaines, en constituant un nouveau lieu d'échanges et d'animation le long de la ceinture des boulevards.

Cet aménagement se réalise en deux phases, avec :

- En première phase, la livraison des voies principales de circulation de l'anneau et de la plate-forme tramway, les parvis périphériques ainsi que l'espace central étant aménagés de manière provisoire (Maîtrise d'ouvrage : Communauté urbaine Mission Tramway ; Maîtrise d'œuvre : TISYA).
- La deuxième phase, faisant l'objet de la présente consultation, portera sur l'aménagement définitif des parvis et de l'espace central (Maîtrise d'ouvrage : Direction des Grands Travaux – CUB ; Maître d'œuvre : à désigner, objet de la présente consultation).


Stations de correspondance
Stations
Demi-stations
Parcs-relais automobiles et parcs vélos
Ligne de ceinture SNCF
Correspondances tramway - SNCF
Principales correspondances tramway - bus
Correspondances tramway - autocars interurbains
Lignes de bus Express
Principales lignes de bus hors réseau secondaire
Réseau tramway - phase 1
Réseau tramway - phase 2
Avec le Tram c'est demain qui commence
SAINT-MÉDARD-EN-JALLES
EYSINES
LE HAILLAN
BRUGES
mise en service en 2009
LE BOUSCAT
BORDEAUX
MÉRIGNAC
PESSAC
TALENCE
GRADIGNAN
VILLENAVE-D'ORNON
BÈGLES
BOULIAC
FLOIRAC
CENON
LORMONT
BASSENS
CARBON-BLANC
ARTIGUES
LA GARONNE
Ligne A
Ligne B
Ligne C
0
1 km

2.2 | Le réseau de transports publics communautaire, un levier d'aménagement urbain

2.2.1 Le projet de tramway, épine dorsale d'une politique de développement urbain communautaire

Le réseau de tramway de l'agglomération bordelaise est aujourd'hui composé de trois lignes totalisant plus de 40 km : ligne A (Mérignac centre, Arlac, Avenue Thiers, Cenon, Floirac, Lormont, Bassens et Carbon Blanc), ligne B (Pessac centre, Talence, Victoire, Bordeaux Claveau) et ligne C (Bordeaux Les Aubiers, Bruges, Le Bouscat, Saint Jean, Bordeaux Belcier, Bègles Yves Farges) délimitant un noyau central au cœur de l'agglomération, rayonnant autour de trois stations de correspondances : la place des Quinconces, la place Pey-Berland, et la porte de Bourgogne à Bordeaux.

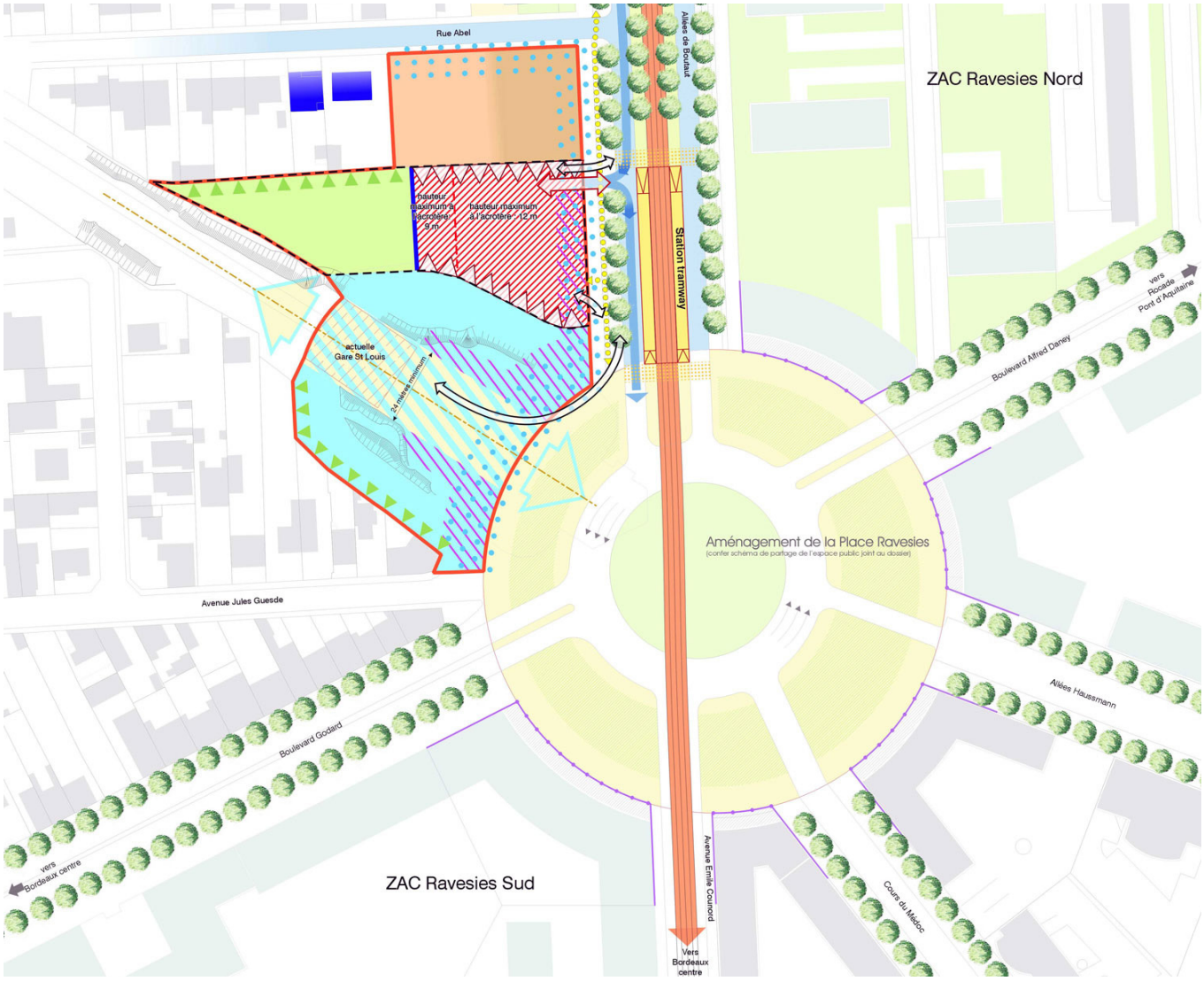
Ce réseau constitue l'ossature d'une chaîne de transport multimodale (voiture individuelle, bus, vélos) qui vient réorganiser l'ensemble des déplacements et transports collectifs sur le territoire communautaire.

Au-delà de la mise en service d'un système de transport performant, le réseau de transport tramway constitue plus globalement, pour la Communauté Urbaine, un axe majeur de sa politique de renouvellement urbain, transcrite dans les différents documents d'urbanisme (SCOT, PDU, PLU). En effet, dès l'origine, le tracé a été dicté par les objectifs de recentrement de la croissance urbaine autour des différentes polarités existantes, et en cœur d'agglomération par les objectifs de renouvellement urbain des territoires en friche ou en perte de vitesse.

Sur cet aspect, les grands gisements fonciers présents au cœur de l'agglomération, desservis par le tramway en première puis en deuxième phase de réalisation, s'avèrent aujourd'hui particulièrement convoités, ce qui confirmerait un rééquilibrage des tendances à l'étalement urbain observé depuis plusieurs décennies et un renouveau de la ville compacte. Enfin, le projet tramway induit systématiquement le long des lignes une réorganisation globale du domaine public, visant d'une part à mieux équilibrer et répartir les espaces entre les différents usagers, et d'autre part à signifier dans le paysage urbain la dimension communautaire de l'espace public, au travers d'un vocabulaire d'aménagement identitaire.

Le réseau de transport doit donc être considéré comme un espace linéaire structurant l'agglomération dont les points d'arrêt cristallisent de nouvelles pratiques (stations, parcs relais, pôles d'échanges..), et sont désignés comme des lieux privilégiés de recomposition urbaine. **Le développement urbain du territoire de Bordeaux Nord s'effectue dans ce cadre et l'aménagement de la place Ravesies reste ici pour l'agglomération l'une des pièces maîtresses du dispositif.**

Schéma d'objectifs de la consultation de concepteurs visant la réalisation du parc relais Ravesies associée à une opération d'ensemble (juin 2004)



2.2.2 La place Ravesies : un pôle d'échange majeur de l'agglomération

La partie nord de la place Ravesies reste aujourd'hui le lieu de convergence de trois modes de transports collectifs complémentaires : les bus urbains, les cars interurbains Trans'Gironde, le tramway et le train. Il s'agit d'une composante majeure du système global de déplacements communautaire permettant de satisfaire aux exigences de mobilité des populations sur le quadrant Nord/Nord Ouest, bien au-delà des limites mêmes de l'agglomération bordelaise.

Partie prenante de ce système, la ligne C du tramway, reliant le quartier des Aubiers à Bègles via les Quinconces et la gare Saint Jean, dessert aujourd'hui la place Ravesies. Dans le cadre du dispositif d'intermodalité mis en œuvre sur le territoire communautaire, un parc relais d'une capacité de 370 places est réalisé en façade des allées de Boutaut, face à la station tramway. Afin de garantir la bonne intégration urbaine du pôle d'échange, une opération immobilière d'ensemble a été associée à la programmation de cet équipement à l'angle des allées de Boutaut et de la place Ravesies (cf. 4.2).

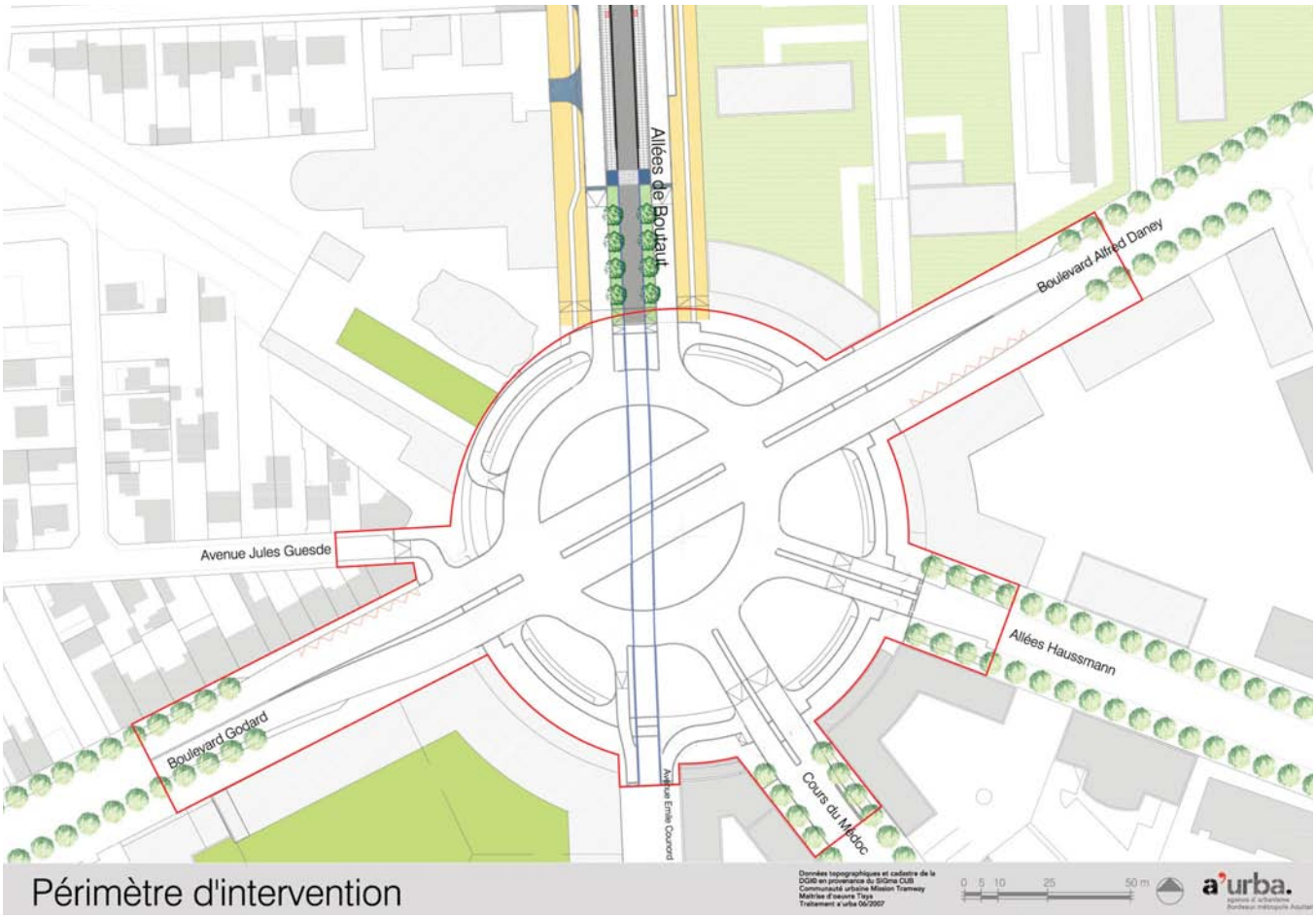
En terme de mobilité, et au regard des motifs de déplacements des usagers (origines - destination), les principaux flux de correspondance entre les différents services de transports publics seront les suivants :

- Parc relais tramway ⇔ station tramway
- TER ⇔ station tramway
- TER ⇔ bus urbains
- Cars interurbains ⇔ bus urbains
- Cars interurbains ⇔ station tramway
- de manière plus marginale, parc relais tramway ⇔ TER

La concentration des échanges en ce lieu emblématique de l'agglomération bordelaise justifie la programmation d'un espace public faisant converger les vecteurs de centralité urbaine : mobilité – diversité – densité.

En terme d'aménagement de l'espace public, cela se traduit par une attention particulière portée à la fluidité, au confort d'usage et à la lisibilité du dispositif d'échange pour les usagers.

3 | Les orientations d'aménagement et les contraintes particulières


Allées de Boutaut
Boulevard Alfred Daney
Avenue Jules Guesde
Allées Haussmann
Boulevard Godard
Cours du Médoc
Avenue Emile Counord
Périmètre d'intervention
0 5 10 25 50 m
a'urba.

3 | Les orientations d'aménagement et les contraintes particulières

3.1 | Le périmètre d'intervention

Le périmètre d'aménagement, faisant l'objet de la présente consultation de maîtres d'œuvre, est défini au regard des interfaces entre des différents projets, de l'ensemble des contraintes techniques, fonctionnelles et urbaines, et du phasage des opérations

Il s'agit notamment, en limites :

- pour le Cours du Médoc et les allées Haussmann : de permettre la transition du traitement des circulations piétonnes et cyclables ainsi que du stationnement longitudinal entre la section courante et le débouché des voies sur la place, au regard des plantations existantes.
- Pour les boulevards A. Daney et C. Godard : de permettre la transition du traitement des circulations piétonnes et cyclables ainsi que du stationnement longitudinal entre la section courante et le débouché des boulevards sur la place, au regard des alignements des ZAC riveraines, des plantations existantes et de la servitude de localisation du passage inférieur.
- Pour le parvis de la gare Ravesies : de permettre les mouvements circulatoires de desserte du parvis de la gare, en l'état, dans la mesure où le projet d'aménagement de ce secteur n'est pas, à ce jour, confirmé (cf. 4.2).

Les aménagements définitifs réalisés dans le cadre du projet tramway (plate-forme, équipements techniques associés et emprises de voiries principales) seront considérées comme intangibles (cf. 3.3.2).

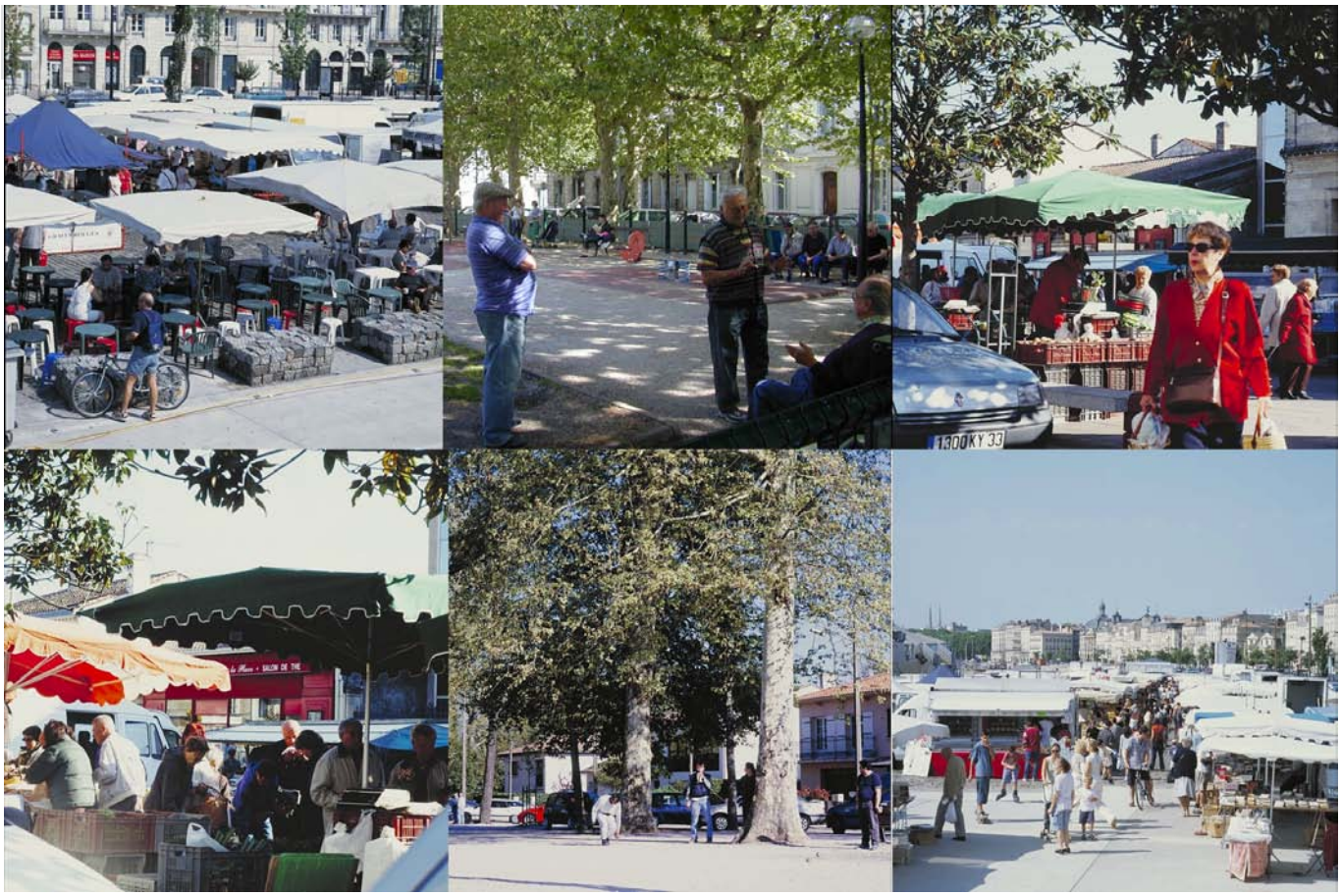
3.2 | Les orientations d'aménagement

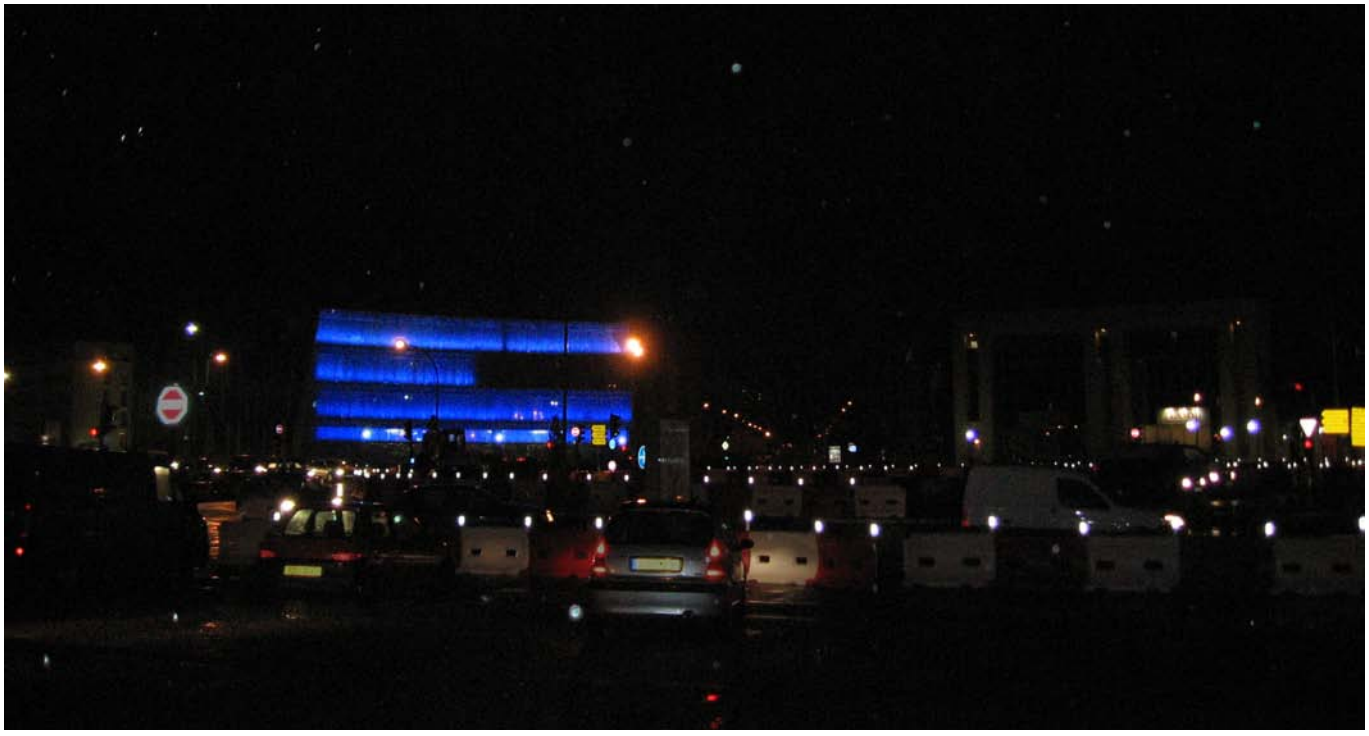
La localisation stratégique de l'espace public dans la structure urbaine, la diversité et le volume des flux qui l'emprunteront confèrent à la place Ravesies un statut d'espace de représentation singulier pour l'agglomération.

Le développement du secteur conduit également à organiser sur cette place les conditions de nouvelles pratiques de centralité tant pour les riverains des communes de Bordeaux, de Bruges et du Bouscat, que pour les nombreux actifs.

Sur ces bases, la Communauté urbaine fixe les trois orientations suivantes pour l'aménagement de la place Ravesies :

- une place identitaire
- une place circulée
- une place animée et accueillante





3.2.1 Une place identitaire

Depuis l'origine et encore aujourd'hui, la place Ravesies ne constitue pas un espace public clairement identifié. Au regard des enjeux de renouvellement et de développement urbains du secteur, il apparaît primordial de promouvoir, par un aménagement singulier, une identité conforme à son futur statut. Dans cette optique, il s'agira notamment de :

- **Promouvoir une nouvelle image en rupture avec la connotation routière qui a prédominé jusqu'alors :** en effet la perception actuelle de la place Ravesies est fortement associée à celle d'un noeud d'échange routier. Il s'agit donc, ici, de s'en démarquer en offrant aux usagers de cet espace un cadre apaisé et valorisant.

- **Valoriser un seuil urbain :** de par sa localisation, la place Ravesies constitue un seuil d'entrée des villes du Bouscat et de Bordeaux centre.

- **Jalonner les boulevards bordelais en organisant ici un véritable « événement » urbain, de jour comme de nuit, en proposant** une approche originale conférant à cet espace un statut particulier dans la ville.
  A ce sujet, la collaboration d'un artiste ou d'un plasticien pourrait être l'occasion d'évoquer la corderie Ravesies éponyme, bien que cette dernière ne se situe pas à l'emplacement exact de la place.

- **Développer un espace public de référence pour l'ensemble des quartiers riverains :** avec la réalisation des opérations programmées sur le secteur, cet espace public jouera un rôle fédérateur pour l'ensemble des quartiers riverains. Son aménagement et sa composition devront donc être au service d'une nouvelle vie locale, en intégrant notamment les équipements de services publics et en permettant le développement d'activités associées (commerces, services, évènements).

3.2.2 Une place circulée

La mise en œuvre de la deuxième phase du tramway intensifie déjà les pratiques. La bonne gestion des flux piétons/cycles ainsi qu'une cohabitation pacifiée des différents modes de déplacement restent néanmoins un préalable à la valorisation de la place. Dans cette optique, il conviendra :

- **D'intégrer les mouvements automobiles de desserte locale pour une bonne cohabitation des usages,** en privilégiant le confort et la continuité des cheminements pour les déplacements « doux », répondant ainsi au double objectif de valorisation de l'espace public et de développement de nouvelles pratiques de proximité.

- **D'organiser les échanges piétonniers intermodaux :** principalement concentrés dans le quadrant Nord-Ouest de la place Ravesies (SNCF/Tramway/Parc relais/

Bus), le confort de ces échanges devra être particulièrement étudié au regard du projet du pôle d'échange intermodal.

- **De faciliter l'organisation les circulations périphériques piétonnes :**
  - afin de garantir le lien entre l'espace public et ses rives bâties et d'assurer ainsi un développement optimal des commerces et services en rez-de-chaussée, les concepteurs devront ménager les espaces de déambulation en périphérie de la place, à l'abri des nuisances ;
  - une attention particulière sera portée également au **confort des traversées piétonnes de la place.** Dans l'optique de diminuer sensiblement l'effet de coupure généré par les boulevards, les traversées de la place devront être organisées en limitant les distances de déplacements pour les piétons et les cyclistes.

- **De conforter la lisibilité du plan en respectant la hiérarchie du maillage viaire.** La place Ravesies appartient au système de ceinture des boulevards conçu pour contenir et desservir l'extension urbaine du XIXe siècle et contrôler l'octroi.

  A la croisée des boulevards avec les grands axes de circulation radiale, se trouvaient les barrières d'octroi qui permettaient de contrôler l'entrée et la sortie des marchandises dans la ville. Il reste aujourd'hui le nom de ces barrières que l'on continue de donner aux portes d'accès dans Bordeaux et l'animation liée aux commerces et aux services qui y trouvent l'attractivité et les flux de clientèles nécessaires à leur développement.

  La place Ravesies fait partie de ce système d'entrées secondaires dans Bordeaux sans devoir prétendre se singulariser fortement en tant qu'entrée de ville, laquelle correspond davantage, au nord de Bordeaux, à la place Latule.

  Actuellement, la place Ravesies ne ressemble ni à une barrière comme celle des boulevards, ni vraiment à une entrée de ville (place Latule), et pas non plus à une place urbaine de centre ville malgré ses dimensions comparables. Cet espace public ne peut être non plus qualifié « d'esplanade ». Il s'agit d'un rond-point à feu traversé d'une part par le tramway et, d'autre part, par la circulation automobile des boulevards. De fait, il est impossible de le traverser et inutile d'y prévoir des activité au centre.

- **Enfin, d'assurer la sécurité et la continuité des cheminements cyclables**. Particulièrement accidentogènes, les parcours cyclables au droit de la place Ravesies ont fait l'objet d'un travail fin visant à intégrer et à sécuriser les cyclistes vis à vis des autres usagers, dans le cadre des aménagements réalisés pour la mise en œuvre du tramway.

3.2.3 Une place animée

La réalisation du parc relais associé à la station tramway ainsi que la programmation de services urbains et de commerces confèreront à la place Ravesies de nouvelles fonctions de centralités urbaines, théâtre de nouvelles pratiques et intensités d'usage. Dans le cadre du réaménagement de la place, il conviendra donc de prendre en compte ces usages futurs, et notamment :

- **Prendre appui sur les vecteurs d'animation urbaine :** la réalisation du pôle d'échange associée à la programmation de commerces et services générera une animation urbaine nouvelle sur l'espace public. L'ensemble de ces activités représente autant de points d'appui qu'il conviendra d'intégrer dans la composition et le traitement des espaces périphériques.
- **Permettre le développement d'activités en lien avec le bâti riverain :** dans un souci d'une bonne vitalité de l'espace public, l'aménagement des espaces en contact avec le bâti en rives ne devra pas entraver le développement des activités nécessitant une extension sur l'espace public.
- **Permettre le développement d'activités évènementielles** sur de grands parvis périphériques. Le principe retenu pour la recomposition de l'espace public consiste à privilégier de larges parvis en façade du cadre bâti. Une certaine flexibilité d'usage sera recherchée à travers le traitement de ces espaces pour l'accueil d'évènements qui positionneront cet espace public dans la ville.

3.3 | Les contraintes techniques particulières

3.3.1 La topographie et les contraintes liées au risque inondation

Le secteur Ravesies-Boutaut constitue de par sa topographie naturelle un lieu de ruissellement, puis de stockage des eaux. Le Plan de Prévention des Risques inondation fixe les conditions de constructibilité du site, liées aux modalités de gestion, voire de réalisation d'ouvrages spécifiques par la collectivité (endiguements, etc.).

L'ensemble du périmètre d'intervention et de ses abords, à l'exception du parvis de l'actuelle gare Saint Louis, est classé en zone rouge hachurée bleue. Cette délimitation intègre les zones de stockage ainsi que les zones de transfert des écoulements. Le développement urbain n'y est pas interdit, il est réglementé afin de tenir compte du risque inondation.

Concernant les prescriptions fixées par la zone rouge hachurée bleue (cf. légende du PPRI), on retiendra particulièrement que les travaux d'infrastructure publique sont autorisés à condition de ne pas entraver l'écoulement des crues, et de ne pas modifier les périmètres exposés. Du fait de leur altimétrie, les aménagements de la plateforme tramway ainsi que des fonctionnalités circulatoires définitives, considérée comme intangibles, respectent ces prescriptions.

Par ailleurs les contraintes liées au risque inondation influent sur la relation de l'espace public à ses rives bâties. En effet, l'ensemble des constructions projetées en pourtour de la place Ravesies est autorisé à condition que le niveau du plancher habitable soit situé au dessus de la côte de référence centennale (CR 100 ans) soit 0,50 m au-dessus de l'espace public, dans la limite de 3,35m NGFau sud des boulevards et 2,40m NGF au nord. La place Ravesies et son pourtour ne sont pas touchées en surface par les crues de la Garonne (cf. Etude hydraulique BCEOM – juillet 2006).

Cependant, les édifices réalisés antérieurement aux abords de la place Ravesies, notamment les opérations Bull, Pro BTP et Gaz de Bordeaux, respectent une cote plancher de 3,80 m Ngf déterminée sur la base d'une étude d'impact hydraulique (SOGREAH) réalisée en 2000.

Une attention particulière sera donc portée aux interfaces entre l'espace public et les bâtiments environnants. Ainsi, l'aménagement des espaces publics en rives devra s'adapter aux dispositions permettant de gérer les relations d'usage entre les rez-de-chaussée des bâtiments et l'espace public.

3.3.2 L'articulation au projet tramway : les aménagements livrés en 2008

Dans le cadre de la mise en œuvre de la deuxième phase tramway, un premier réaménagement de la place Ravesies est réalisé. Cet aménagement, nécessaire d'un point de vue fonctionnel, fixe d'ores et déjà le partage de l'espace public. Ainsi seront considérés comme intangibles :

- le calage en plan, le nivellement ainsi que le traitement définitif de la plate-forme tramway en béton désactivé sur voirie et en scintiflex hors voirie ;
- l'implantation des portiques supports des Lignes Aériennes de Contact (LAC) ;
- la nature et la géométrie des bordures et fils d'eau directement au contact de la voirie principale (anneau circulé et accroches sur les voies adjacentes) granit gris clair avec une vue de 14 cm ;
- l'implantation de la signalisation lumineuse tricolore (SLT) ;
- la géométrie des franchissements piétons et cyclables ;
- les mesures conservatoires pour la réalisation d'un éventuel passage inférieur (dalle autoporteuse sous la plateforme tramway dans l'axe du franchissement des boulevards) ;
- le revêtement des chaussées circulées (hors contre allée de desserte).

De plus, toutes les émergences proches de la plateforme tramway sont soumises à des règles d'implantation très strictes dans le cadre du dossier de sécurité (distance de sécurité de l'ordre de 20 cm). Dans ces conditions, une validation du projet devra être recherchée auprès des organismes concernés.

Les éléments techniques, support de projet, seront fournis aux concepteurs.

4 | Le contexte programmatique et le phasage opérationnel

4 | Le contexte programmatique et le phasage opérationnel

4.1 | L'aménagement des espaces de circulation automobile et de l'espace tramway

Dans le cadre de la mise en œuvre du tramway, un aménagement pour partie définitif de la place Ravesies a été réalisé. Cet aménagement permet le maintien des fonctionnalités circulatoires de l'espace public avec la mise en service du tramway.

Le partage de l'espace public a été arrêté sur la base d'un schéma fonctionnel. Le choix s'est ainsi porté sur un scénario privilégiant de larges parvis plantés pouvant accueillir les pratiques piétonnes en rive. Ce scénario a été validé par les collectivités.

Les fonctionnalités circulatoires s'inscrivent dans un principe de carrefour giratoire à feux percé dans la continuité des boulevards. Le giratoire se situe dans l'axe des allées de Boutaut et est légèrement désaxé par rapport aux boulevards.

Les arrêts des bus urbains situés sur les boulevards de part et d'autre de la place Ravesies, à proximité de la station tramway, ont été conçus et intégrés à l'aménagement fonctionnel en tenant compte des contraintes de circulations et de la nécessité de maintenir des correspondances aisées avec le tramway. Quelque soit le devenir du site SNCF, les bus urbains continueront de desservir ces arrêts.

Le projet fonctionnel intègre de plus un traitement complet et sécuritaire des cheminements cyclables, pour l'ensemble des mouvements.

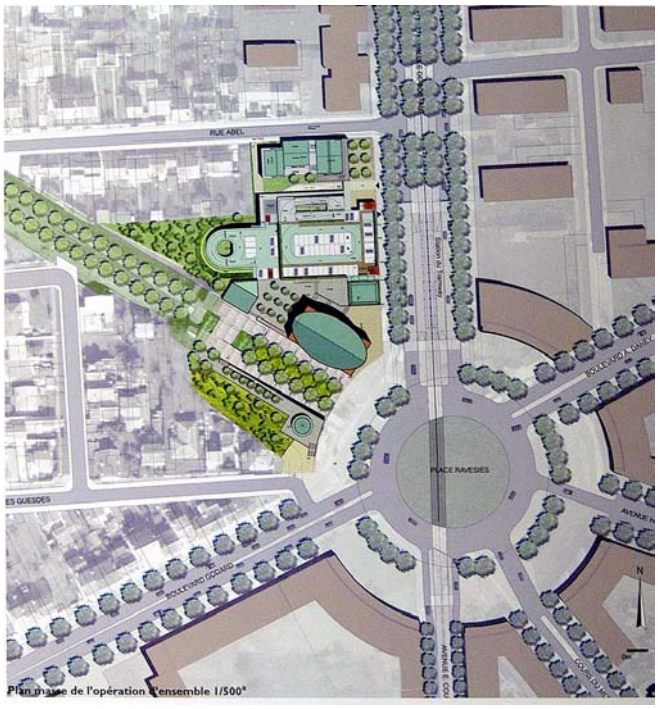
4.2 | Le parvis de la gare SNCF et l'inscription du pôle intermodal dans une opération d'ensemble

A l'angle nord-ouest de la place Ravesies, une opération d'urbanisme d'ensemble est en cours d'étude. L'objectif est ici d'intégrer le parc relais tramway et d'organiser le pôle d'échange au cœur d'un programme d'activités et de services qui confèrent à la place une nouvelle dimension urbaine.

Le projet lauréat a été désigné en avril 2005, à l'issue d'un concours d'architecture organisé par la Communauté urbaine de Bordeaux et reste aujourd'hui la référence.

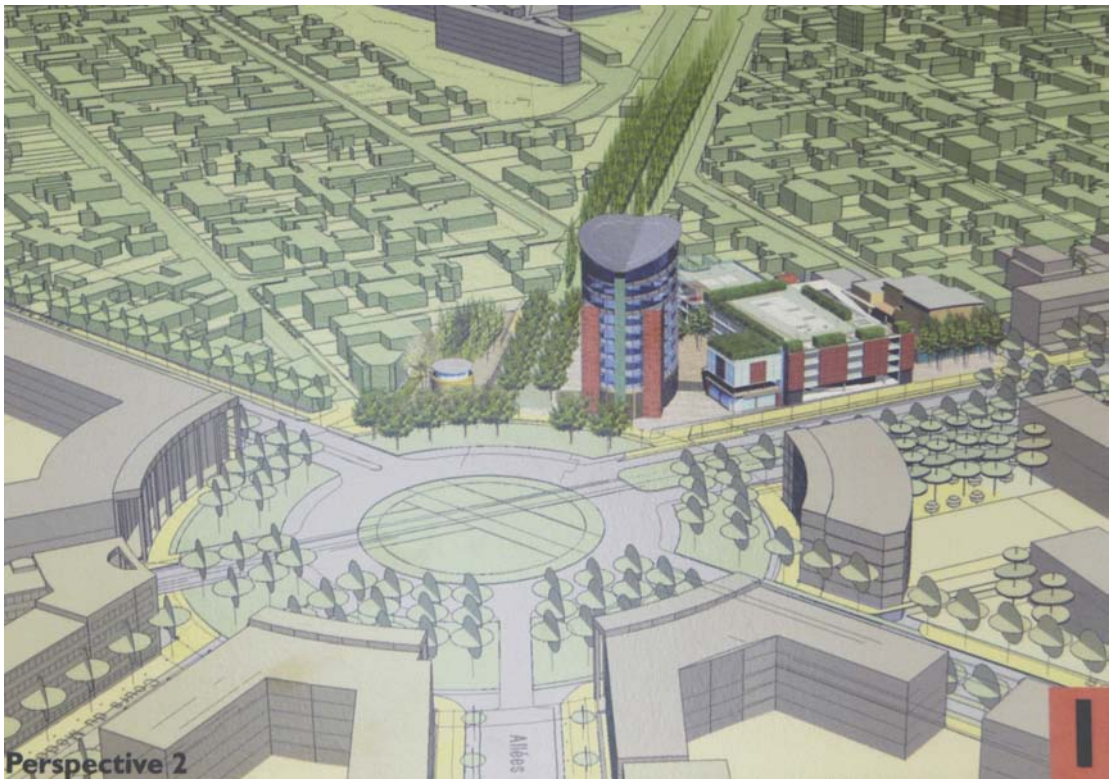
Toutefois les ajustements programmatiques, les contraintes fonctionnelles ainsi que les principes paysagers devront faire l'objet d'études fines pour garantir la cohérence d'ensemble, notamment au regard des différentes hypothèses d'évolution du réseau de transport décrites ci-après.

Opération d'ensemble associée au parc relais Ravesies
Projet Lauréat – Grumbach et associés



Plan masse de l'opération d'ensemble 1/500°

Elévation depuis les allées de Boutaut 1/200°



4 | Le contexte programmatique et le phasage opérationnel

• Les hypothèses d'évolution du réseau de transport ferré

En l'état actuel des réflexions sur l'organisation à moyen/long terme du réseau de transports collectifs de l'agglomération bordelaise, le site Saint-Louis/Ravesies constitue un enjeu majeur à double titre :

L'analyse récente des motifs et fréquences des déplacements entre secteurs (enquête ménages 1992 et 1998) a révélé la forte attractivité du site pour les habitants du quadrant Nord de la CUB d'une part, et pour les habitants du quadrant nord-ouest et ouest d'autre part, vers le nord de Bordeaux. Le site de « Ravesies » constitue donc aujourd'hui l'une des portes d'entrée du centre de l'agglomération qui ne pourra qu'être confirmée par l'assurance d'une connexion rapide entre le réseau ferré et le réseau de tramway à destination du centre ville. Par ailleurs, l'intégration urbaine du terminus TER actuel consolidera les fonctions commerciales et de services publics de la gare (informations vente de billet SNCF pour l'ensemble du réseau).

En revanche, à plus long terme 2015, les objectifs de maillage du réseau de transports en commun et de liaison entre les deux rives de l'agglomération bordelaise, posent question quant au devenir du réseau ferré existant (Terminus Ravesies) et donc du statut futur du parvis entre la gare actuelle et la place Ravesies.

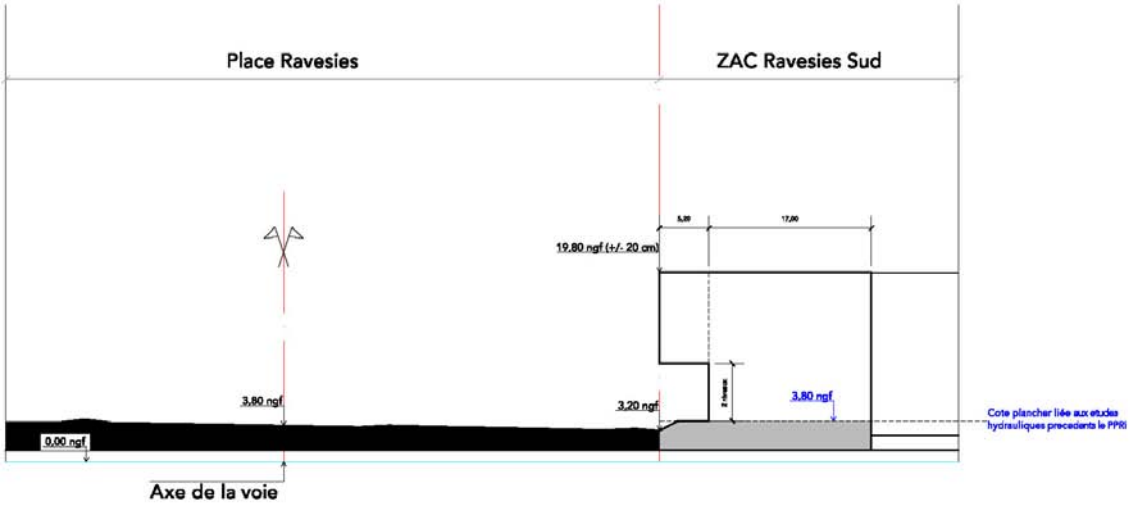
En effet, le réseau ferré existant plus au nord, traversant les allées de Boutaut au niveau de l'ancien pont de Cracovie, pourrait être exploité et reconverti au profit du transport collectif, en direction de la rive droite via le futur pont Bacalan Bastide vers l'est et en direction de Bruges et Blanquefort vers l'ouest.

De toute évidence, dans ce contexte, un pôle d'échange majeur serait organisé à l'emplacement de l'actuelle gare de marchandises (Cracovie), au point de contact avec la ligne C du tramway et l'axe ferroviaire actuel.

C'est pourquoi plusieurs scénarii d'évolution du réseau ferré Ravesies/Saint- Louis doivent être envisagés et intégrés au projet :

A court terme : La conservation du terminus SNCF Ravesies/Saint-Louis.

Dans la mesure où le fonctionnement du terminus actuel sera maintenu à court terme, avec le renforcement de l'offre ferroviaire (cadence) en contact avec la ligne C du tramway, l'espace libre entre la gare et la place Ravesies restera affecté aux fonctions de parvis de gare, animé de part et d'autre par les services et activités commerciales programmés dans une opération d'ensemble. Préalablement à la livraison de cette opération d'aménagement, le parvis de la gare devra pouvoir être connecté à la place Ravesies et à la station tramway, ce qui supposera quelques travaux d'adaptation.



Place Ravesies

Principe d'ordonnancement du bâti en pourtour de la place, intégré au PLU

0 5 25m

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

A moyen terme, deux grandes options doivent être envisagées :

Dans le cadre des études de faisabilité et d'insertion urbaine du tram-train du Médoc, aujourd'hui en cours, les deux hypothèses envisagées sont :

1) **La conservation de cette branche et son raccordement à la ligne C place Ravesies.**
   Dans cette hypothèse, l'espace libre nécessaire au prolongement du réseau ferré doit être réservé, avec vraisemblablement la localisation d'une station à l'emplacement de l'actuel parvis de la gare SNCF.

2) **L'abandon de cette branche ferrée et du terminus Ravesies/Saint-Louis au profit d'une interconnexion du réseau sur le site Cracovie-Aubiers.**
   Dans cette hypothèse, les emprises du réseau ferré se verraient réaffectées au profit de circulations « douces », piétonnes et cyclables, ce qui permettrait de résorber les effets de coupure entre les quartiers du Bouscat et de Bruges.

Ce nouvel espace public restructuré alors en « promenade urbaine » ayant pour vocation de nouer de nouveaux liens entre les quartiers riverains, viendrait s'articuler à la place Ravesies au niveau de l'actuel parvis de gare.

En résumé, dans tous les cas de figure, il est apparu nécessaire de réserver les emprises en prolongement du réseau ferré ; à court terme afin de maintenir les fonctions de « parvis de gare » et d'assurer l'ensemble des échanges pour les usagers des transports, à long terme pour laisser ouvertes toutes possibilités d'évolution du réseau de transport et donc du statut et de la vocation de l'espace public ouvert sur la place Ravesies.

Dans le cadre du réaménagement de la place Ravesies, ces différentes hypothèses devront être prises en compte, notamment en terme de nivellement général et de flexibilité de l'espace public. Plus particulièrement, les interfaces avec le parvis de la gare réaménagé seront étudiées finement afin de garantir la continuité des espaces ouverts et d'intégrer les différents besoins liés à l'intermodalité (arrêt minute, taxis, cars, …).

Ces aspects programmatiques des différentes phases seront étudiés avec les partenaires dans le temps de la conception du projet (CUB, Région, Département, villes de Bordeaux et du Bouscat).

4.3 | Le cadre architectural de la place Ravesies

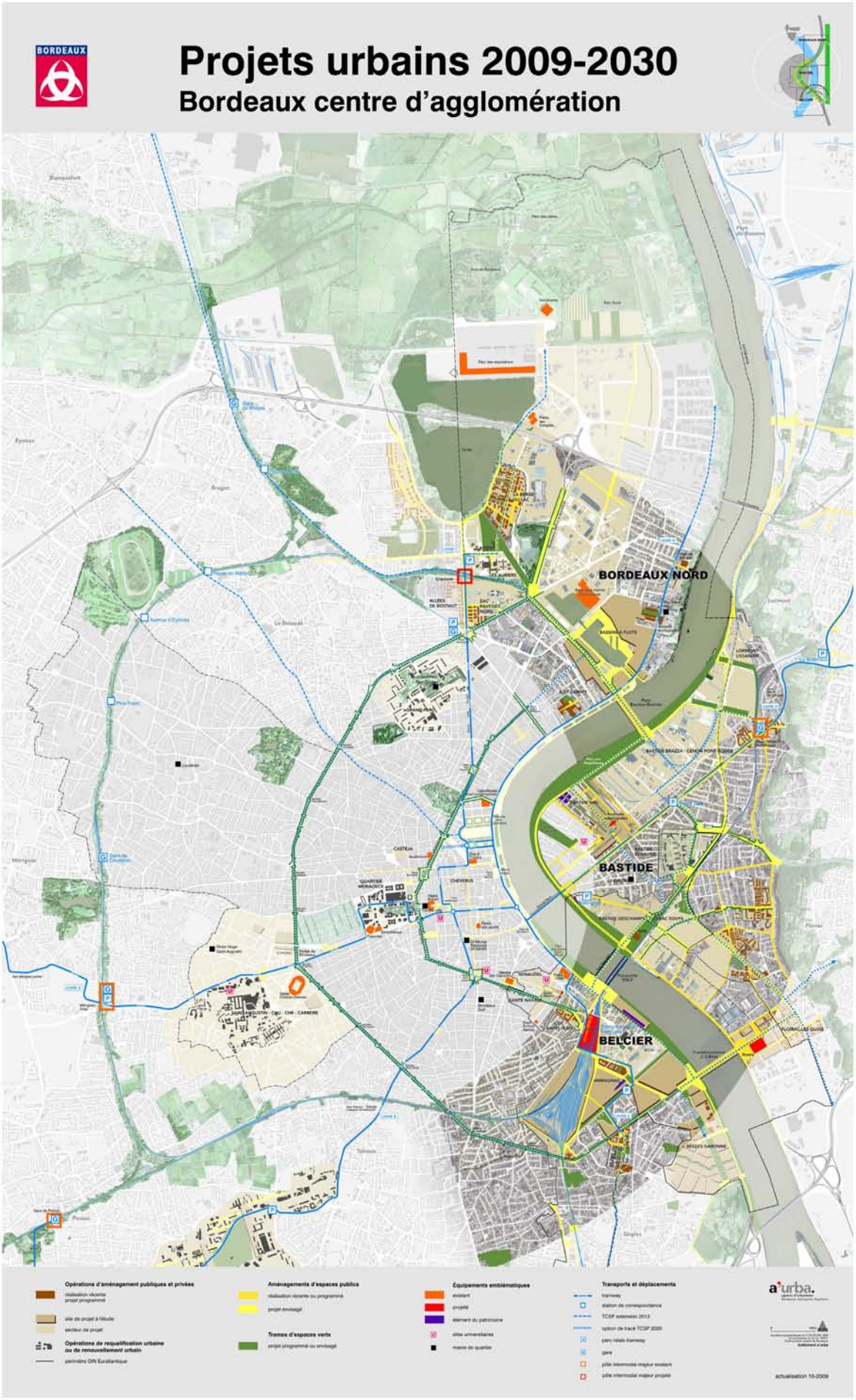
En pourtour de la place Ravesies, les différents projets sont soumis à des dispositions architecturales et volumétriques communes afin de constituer une figure urbaine cohérente.

Dans ce cadre, quatre opérations ont d'ores et déjà été réalisées en rive Sud de la place : les immeubles Bull et Pro BTP, le siège de Gaz de Bordeaux et le Bordeaux Plaza. Pour les trois premières, aucune programmation particulière n'avait été envisagée en rez-de-chaussée par manque de vision sur le futur rôle de l'espace public dans la structure urbaine. Ainsi, le PLU a été l'occasion de réactualiser la programmation et les règles d'ordonnancement prescrites dans l'ancien PAZ de la ZAC multisites, en autorisant également l'accueil de services et commerces nécessaires à l'animation de la place.

Ces dispositions nouvelles concernent l'angle nord-ouest de la place (ZAC Nord) en cours de commercialisation, et l'angle sud-est (ZAC Sud) occupé aujourd'hui par le Bordeaux Plaza.

Les règles d'ordonnancement sont pour partie maintenues (hauteur absolue de 19,80 mètres Ngf prescrite au PAZ). En revanche, le concept de péristyle a été réinterprété suivant un principe de continuité d'une galerie périphérique de 5,20 mètres de profondeur, à concurrence de 2 niveaux de hauteur. Les opérateurs seront ici incités à traiter ce seuil dans un esprit de continuité de l'espace public dans la profondeur du cadre bâti, et à y prévoir des activités de services, commerciales, brasseries, etc...

5 | Les éléments de programme qualitatifs et fonctionnels


Projets urbains 2009-2030
Bordeaux centre d'agglomération
BORDEAUX NORD
BASTIDE
BELCIER
Opérations d'aménagement publiques et privées
Aménagements d'espaces publics
Équipements emblématiques
Transports et déplacements
Opérations de requalification urbaine ou de renouvellement urbain
Trames d'espaces verts
a'urba.
actualisation 10-2009

5 | Les éléments de programme qualitatifs et fonctionnels

5.1 | Une nécessaire prise en compte des enjeux du développement durable

L'ensemble des orientations programmatiques fixées à ce stade s'inscrivent dans une démarche de développement durable, à l'échelle du territoire de Bordeaux Nord et plus largement de l'arc de développement bordelais.

Au-delà des orientations globales d'aménagement, il sera demandé aux concepteurs de porter une attention particulière au traitement de l'espace public, dans un souci de confort d'usage et de durabilité des aménagements.

Il s'agira notamment, de manière non exhaustive :
- de la durabilité et de l'entretien des aménagements de surface au regard des usages pressentis ;
- de l'efficacité des dispositifs d'éclairages fonctionnels et scénographiques au regard du niveau d'éclairement et du parti de mise en lumière retenu ;
- du choix des essences végétales au regard de leurs conditions d'exploitations futures, notamment en terme de consommation d'eau ;
- de l'appel à des dispositifs d'appoint de production d'énergie renouvelable au regard des besoins énergétiques des dispositifs techniques proposés.

La prise en compte de ces paramètres devra participer à la composition d'ensemble de l'espace public, dans une logique de conception intégrée au parti d'aménagement.

5.2 | S'inscrire dans une stratégie d'harmonisation de traitement des espaces publics communautaires

Pour mettre en œuvre la politique d'embellissement et de revalorisation des espaces publics, la Ville de Bordeaux et la Communauté Urbaine se sont dotées de documents cadres : « la Charte des Mobiliers Urbains de la Ville de Bordeaux », la « charte des paysages de Bordeaux » et le « Schéma Directeur d'Aménagement Lumière ».

Plus globalement, **le guide de conception des espaces publics communautaires** constituera le référentiel commun pour les maîtres d'œuvre, maîtres d'ouvrage et tous intervenants sur l'espace public de l'agglomération. Cette démarche vise à garantir, à terme, la cohérence et l'identité du paysage de l'espace public communautaire, les conditions d'accessibilité, ainsi qu'une bonne économie d'exploitation du domaine. Ces documents cadre ont pour objet de traduire dans l'espace public les objectifs énoncés dans le Plan des Déplacements Urbains voté par la Communauté urbaine, notamment en ce qui concerne les nouveaux principes de partage de l'espace entre les différentes catégories d'usagers, la politique de stationnement, la place accordée aux circulations «douces» ou encore la mise en œuvre d'un réseau de promenades plantées à l'échelle du territoire communautaire.

5 | Les éléments de programme qualitatifs et fonctionnels

Ces documents constituent un cadre de programmation des aménagements, pour partie prescriptif, que les concepteurs devront prendre en compte.

Le SDAL est inscrit dans le plan de gestion et prévoit que les pénétrantes et les voies du centre soient éclairées de manière plus intense que les voies de quartier, confortant la nuit la lisibilité des tracés et de la hiérarchie des voies et des espaces publics.

5.3 | Les principes d'aménagement fonctionnels

L'aménagement de la place Ravesies livré mi 2008 (maîtrise d'ouvrage mission tramway) fixe le partage de l'espace public. Le choix s'est porté sur un principe de plateau circulé recentré, au profit de grands parvis périphériques. Fonctionnellement, un anneau de circulation percé permet, d'une part les échanges entre les boulevards et les voies adjacentes et d'autre part, la continuité de circulation sur les boulevards intégrant les arrêts de transport en commun (bus, cars interurbains) en sens sortant de la place Ravesies. Ainsi ce principe dégage de vastes esplanades périphériques, jusqu'à 40 mètres de profondeur, intégrant des contre allées en pied d'immeuble. Ces contre allées supporteront ainsi la desserte locale des îlots et la circulation des cycles dans les deux sens.

La partie centrale, inaccessible aux piétons et à la croisée des infrastructures, se situe dans la perspective des grands axes de composition historiques à savoir :
- la ceinture des boulevards
- l'axe Counord – Boutaut jusqu'au Lac
- le cours du Médoc
- et enfin la voie ferrée du Médoc

Son traitement définitif reste ouvert dans le cadre du projet.

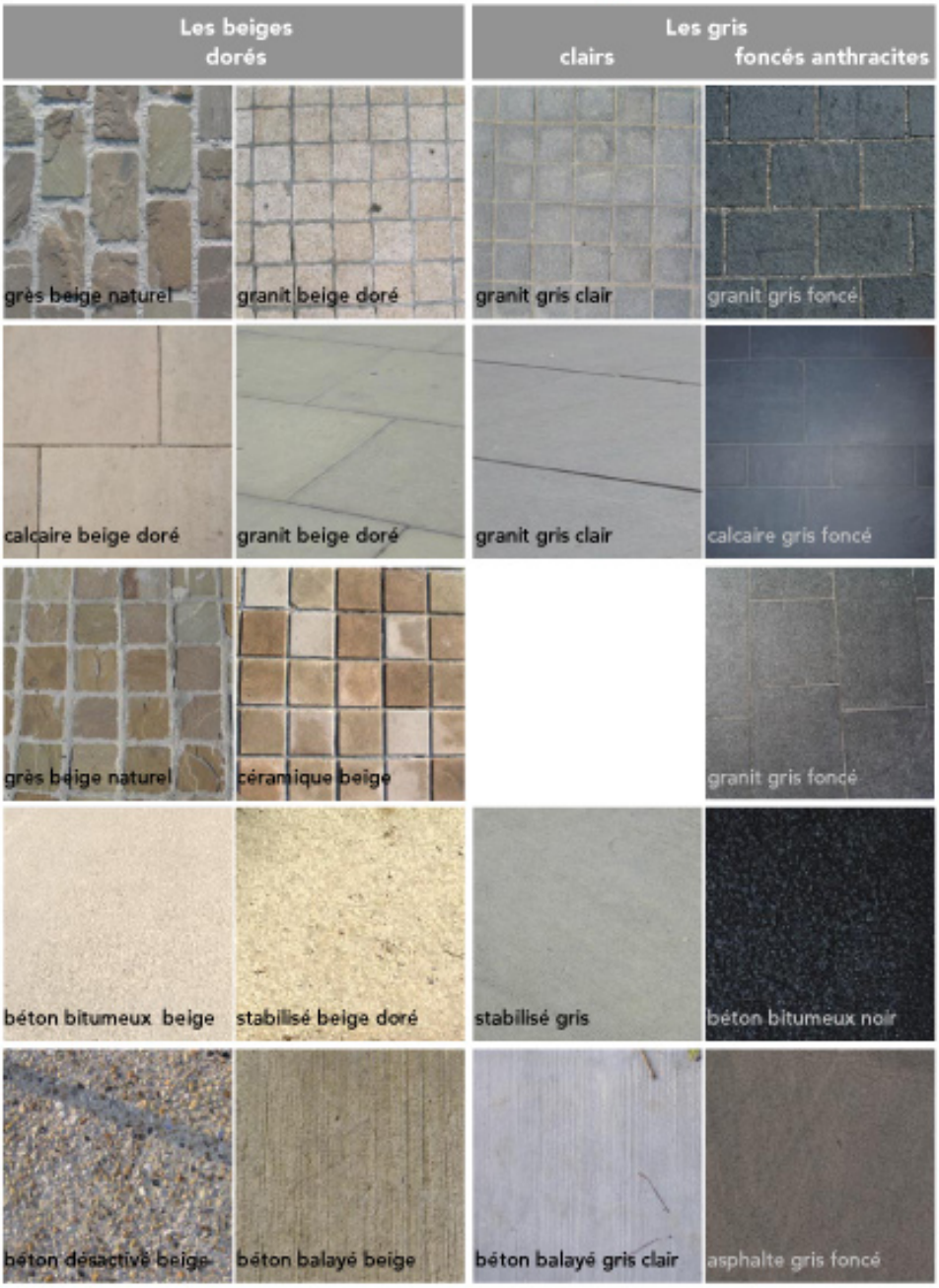
Au regard de ces principes généraux, les propositions d'aménagement retenues dans le cadre de la présente consultation de maître d'œuvre devront permettre :
- Une bonne flexibilité d'usage des esplanades ;
- L'intégration des contre allées de desserte des édifices riverains ;
- Le maintien de la qualité et de la sécurité des cheminements cyclables ;
- L'intégration des dispositifs d'éclairage fonctionnels et scénographiques ;
- De statuer sur le traitement de l'espace central.

5.4 | Les interfaces avec les projets riverains

Le cadre bâti de la place Ravesies, est en cours de finalisation. Ce développement urbain autour de la place, en accompagnement de la desserte Tramway, générera des changements de pratique de l'espace public. En effet, les opérations programmées en rive Sud Ouest et Nord est dans le cadre de la ZAC multisites Ravesies intégreront des services et commerces en Rez-de-chaussée pouvant trouver leur prolongement sur l'espace public (terrasses).

La palette des matériaux

les deux teintes dominantes caractéristiques de l'agglomération bordelaise



5.5 | Les éléments de programmes particuliers

Une grande latitude d'intervention sera laissée aux concepteurs dans le périmètre du projet, tout en tenant compte des interfaces avec les aménagements définitifs :

- Le traitement des contre-allées en pied d'immeubles (revêtement, nivellement) et la géométrie de ces contre-allées de desserte (stationnement livraisons, cheminement cyclable et sécurité incendie) seront étudiés, sachant que leur débouché sur les voies de circulation a été calé dans le cadre du projet fonctionnel (latitudes de l'ordre de 1 m). Dans ce cadre, la contre allée de desserte de la gare pourra faire l'objet d'une étude particulière visant la continuité du cheminement cyclable et l'intégration d'un arrêt-minute sans sortie directe sur l'anneau circulé.
- Le choix du mobilier urbain définitif (mobilier anti-stationnement, arceaux vélos, barrière de protection, mobilier de confort et d'agrément, mobilier publicitaire, cabines téléphoniques,…). Concernant le stationnement des deux-roues, 3 à 5 arceaux sont à prévoir en pieds d'immeubles, systématiquement.
- Le parti de mise en lumière ainsi que le choix des dispositifs spécifiques d'éclairage fonctionnels et scénographiques (réseaux à prévoir).
- Les réseaux et installations techniques (distribution d'eau et d'électricité) nécessaires à la tenue éventuelle des manifestations temporaires.
- Le parti paysager et l'intégration d'espaces plantés en tenant compte toutefois des contraintes techniques (réseaux en sous sol).

S'agissant de promouvoir une nouvelle identité et unité de l'espace public, toute approche de programmation complémentaire d'ordre artistique ou événementielle reste attendue par les équipes.

Annexe

Annexe

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].

> Une cité historique vivante

Le 28 juin 2008, 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 couve 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 motivé ce classement figurent dans la déclaration de valeur universelle et exceptionnelle officielle ci-dessous :
« Le Port de la Lune constitue un exemple exceptionnel d'échange 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 fuit 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 dont 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 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 tire 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 ville un creuset d'humanisme, d'universalité et de culture.

---

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/

Annexe

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 on 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 l'autorisation 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 sature 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.

> Le plan de gestion

La reconnaissance de la valeur universelle et exceptionnelle n'est pas une fin en soi, et elle est assortie d'un plan de gestion qui garantit 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 ».

La qualité des espaces publics et notamment celle de la future place Ravesies est essentielle à la mise en valeur du site inscrit. La stratégie d'harmonisation de traitement des espaces publics communautaires fait naturellement partie de le plan de gestion, comme le Schéma Directeur d'Aménagement Lumière.
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 dan le temps de l'état du bien proposé pour inscription ».
C'est pourquoi la qualité des aménagements doit contribuer à améliorer le système d'espaces publics existant dans le site inscrit.

Annexe

> Le CLUB : 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 présidées 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 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'es 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 ben 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 de la mise en place de mécanismes de suivi spécifiques »[2].

Le CLUB se réunit une fois par mois et le compte rendu de cette réunion est transmis au ministère de la Culture. La ville, organisatrice du CLUB, propose l'ordre du jour des réunions de travail. Le CLUB porte solidairement la responsabilité de ses avis qui sont transmis au ministère de la Culture et constituent un des éléments essentiels pour l'évaluation de l'état du site inscrit.

Les missions du CLUB :
- Suivre les projets dans le site inscrit et dans la zone de sensibilité dans leur élaboration sur la base de la grille d'analyse.
- Formuler des décisions concernant l'impact d'un projet d'aménagement et de construction pour transmission à l'état partie.
- Désigner un représentant pour anticiper aux commissions techniques et aux jurys des concours d'architecture et d'urbanisme.

Les objectifs du CLUB :
- Evaluer 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.

2 Marie Noëlle Tournoux, 2008

Annexe

La 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 ;
- le directeur général de l'aménagement, ville de Bordeaux, Michèle Larue-Charlus ;
- le chef de projet UNESCO pour la ville de Bordeaux, Catherine Chimists Dazey ;
- le chef de projet de la mission de recensement du paysage architectural et urbain, Anne-Laure Moniot ;
- 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'école d'architecture et de paysage, Pierre Culand ;
- la présidente de renaissance des cités d'Europe, Anne-Marie Civilize ;
- le référent UNESCO de la Communauté urbaine de Bordeaux, Elise Lusseaud ;
- 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 émérite des universités ;
- Bruno Fayolle Lussac, enseignant chercheur, école d'architecture de Bordeaux ;
- Pierre Lajus, architecte.

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

a'urba.
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 | octobre 2009