

**Communauté urbaine de Bordeaux**



# **Ceinture des Cours - Place Tourny**

## **Concours d'architecture et d'ingénierie**

### **Pré-programme d'aménagement**

**a'urba.**  
agence d'urbanisme  
Bordeaux métropole Aquitaine

**Juillet 2011**

**définif**

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](mailto:contact@aurba.org)





## **Sommaire**

### **1 | Le cadre de la consultation**

- 1.1 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**

### **5 | Les contraintes particulières**

### **6 | Périmètres d'intervention**

## 1 | Le cadre de la consultation

### 1.1 | 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 3e phase ;
- le Comité Local Unesco Bordelais (CLUB).

### 1.2 | L'objet de la consultation

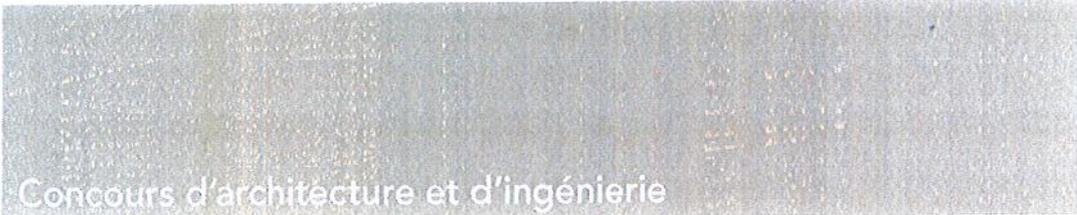
Le présent concours a pour objet de désigner un maître d'œuvre pour la conception et la réalisation de l'aménagement qui donnera l'image renouvelée de cette séquence de la ceinture des cours selon les orientations d'aménagement fixées par la Communauté urbaine.

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 définitif ;
- 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 des cours (séquence Clémenceau – Verdun) présente un enjeu majeur pour la Ville de Bordeaux et la Communauté urbaine.

A la croisée de la ceinture des cours et de l'axe historique Fondaudège, 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.



## Concours d'architecture et d'ingénierie

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.

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.

La réflexion menée sur la place Tourny devra également veiller à une intégration harmonieuse du tramway, sur un lieu d'échanges stratégiques pour le fonctionnement circulaire 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**

Le coût prévisionnel des travaux (hors honoraires de maîtrise d'œuvre et hors indemnités) pour l'ensemble des aménagements est évalué à 12 890 248,80 € TTC.



## Concours d'architecture et d'ingénierie

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 Clémenceau, s'inscriront dans le calendrier prévisionnel 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 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 1<sup>ère</sup> 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.

En deuxième lieu, le développement urbain de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et les grandes mutations du XX<sup>e</sup> 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.

A 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 situés de part et d'autre, 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 ; ce sont souvent des lieux de coupure pour les quartiers riverains.

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 les territoires de périphérie. 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.



## Concours d'architecture et d'ingénierie

- Outre la requalification des espaces courants traversés par le réseau du tramway, plusieurs projets concomitants ont permis d'amorcer 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 engagées sur ce thème par la Ville de Bordeaux 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 du centre-ville.

Dans ce contexte, l'aménagement des cours répond à une double nécessité :

- 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

- 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 projets d'espaces publics emblématiques qui jalonnent les cours (Place Paul Doumer, 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.

#### 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 péricentraux.
- Protéger les trottoirs du stationnement illicite.
- Garantir l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

**5. Prendre en compte les potentialités de développement d'activités commerciales riveraines, fixes ou temporaires**

- Conforter et favoriser le développement d'activités commerciales en rive.
- Ménager les emprises nécessaires pour l'installation de terrasses ou d'extensions d'activités commerciales.
- Maintenir et équiper les aires d'accueil des événements festifs.

**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 définies 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 (amorces des allées de Tourny, cohérence avec les aménagements prévus rue Fondaudège).

#### 4 | Les principales orientations programmatiques

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.

On peut préciser pour la séquence des cours de Verdun et Clémenceau, que les aménagements proposés devront reprendre les 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 au profil en travers (sur trottoir ou sur plateforme TCSP mixte) de manière à favoriser au mieux le confort et la sécurité des modes doux.

L'insertion du transport en commun en site propre sur les cours 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, en haut du cours Clémenceau,
- un arrêt place Tourny dissocié suivant le sens en amont de la place,
- un arrêt Jardin Public. Ce dernier arrêt pourra faire l'objet d'une réflexion particulière visant l'optimisation des échanges piétons avec la station de tramway Jardin Public de la ligne C.

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

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.

Les préconisations d'aménagement sont inscrites dans la charte de requalification des cours de Bordeaux.

## 5 | Les contraintes particulières

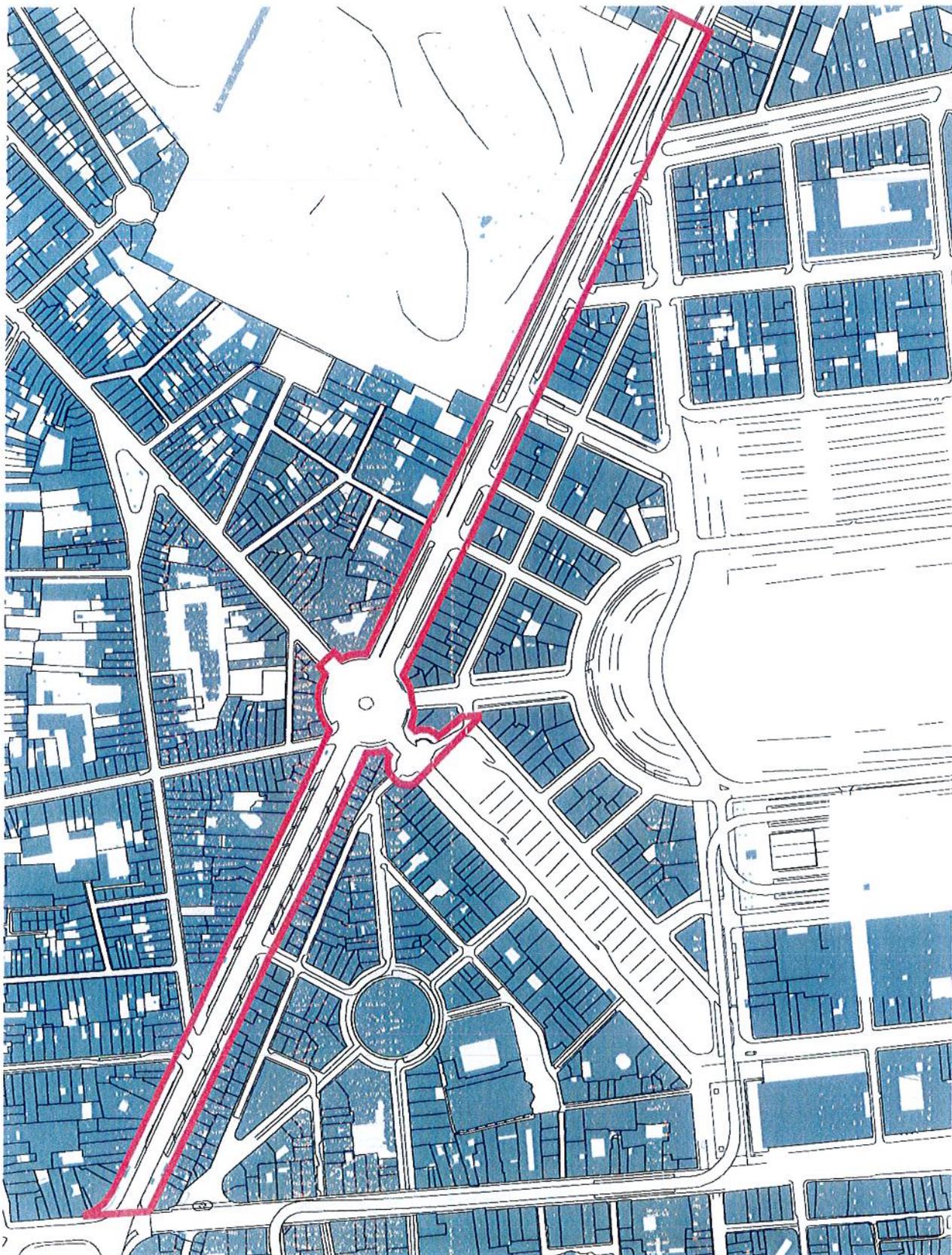
Le projet devra prendre en compte l'articulation aux projets riverains.

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, n'est pas intégrée dans 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-Arnoz 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.

Enfin, cours Clémenceau, le projet devra tenir compte du parvis du futur auditorium. Le projet devra garantir la bonne transition des aménagements, une meilleure intégration de l'équipement ainsi qu'une bonne gestion satisfaisante des circulations douces au droit du parvis.

## 6 | Périmètre d'intervention



Périmètre d'intervention



Données topographiques et cadastre de la  
DGI, en provenance de SIGMA CUB  
Traitement a'urba 06/2011

**a'urba.**  
agence d'urbanisme  
intercommunale de la région de  
Tournai

**a'urba.**

agence d'urbanisme  
Bordeaux métropole Aquitaine

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 | Juillet 2011