

PLAN DE SAUVEGARDE
ET DE MISE EN VALEUR DE BORDEAUX

PSMV

BORDEAUX MÉTROPOLE



COMPTE-RENDU DES BALADES DU PSMV DE BORDEAUX

Balade du 17 mai 2018 : Espaces publics en projet

Le secteur sauvegardé de Bordeaux a été créé en 1967 et approuvé en 1988. Il couvre un périmètre d'environ 150 hectares et compte près de 3500 immeubles.

Sa révision est engagée depuis 2013 par convention entre la Ville, la Métropole et les services de l'Etat. Une équipe dédiée est chargée de faire l'inventaire des immeubles qui sert à établir un règlement plus précis avec une bonne connaissance du terrain. Cet inventaire s'achève en 2018 et la fin de la procédure est prévue pour 2019-2020.

Il s'agit, à travers ce nouveau Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur, de réviser un document ancien qui n'est plus conforme notamment aux exigences du développement durable et de notre conception du patrimoine actuelle.

Les objectifs de cette révision ne sont pas de tout protéger ou figer mais de trouver les conditions d'habiter ce patrimoine pour le faire vivre en ayant une bonne connaissance de son niveau d'intérêt.

Ces balades sont organisées par Bordeaux métropole dans le cadre de la concertation légale afin de permettre aux habitants et usagers de ce secteur d'échanger et de s'exprimer sur le projet et ses évolutions possibles au regard de leurs manières de « vivre et pratiquer cet espace au quotidien » et en se projetant à moyen terme (10-20 ans).

Contrairement aux rencontres précédentes qui s'attachaient à parcourir les quartiers du site patrimonial remarquable en évoquant des thématiques variées, en 2018 six promenades thématiques ont été organisées sur quatre thèmes dans différents quartiers à partir d'un questionnaire adapté. Des professionnels ont également été conviées pour animer ces visites.

32 personnes ont participé à la balade du 17 mai 2018. Seize questionnaires ont été récupérés sur place et quatre autres ont été remis plus tard. Ce compte-rendu a pour objectif de rendre compte des avis et remarques des participants. Cette balade a été filmée par les services de Bordeaux Métropole avec l'accord des participants. Une partie des questions des participants est également issue de ce tournage.

Résumé de la visite

Introduction

Présentation au CIAP des objectifs de la révision générale du plan de sauvegarde et des objectifs de ces balades urbaines thématiques de concertation, par le chef de projet de Bordeaux Métropole.

Présentation des intervenants extérieurs :

- Cécile Renier, chef de projet, mission tramway, Bordeaux Métropole
- Evelyne Huaulmé, chef de centre, mission tramway, Bordeaux Métropole
- Christophe Dangles, chef de service, direction des espaces verts, Bordeaux Métropole

Balade urbaine

• **La ligne D du tramway sur l'hémicycle des Quinconces et le cours Tournon** : Cécile Renier expose les enjeux du projet, la ligne D du tramway est destinée à relier sur près de 8 km la place des Quinconces à la station Cantinolle à Eysines afin d'irriguer le cadran nord-ouest de la métropole qui n'est pas encore desservi par le tramway aujourd'hui. Cette nouvelle ligne se raccordera à la ligne C ce qui permettra d'aller directement, depuis Eysines, à la gare Saint-Jean sans correspondance. Les rames de la ligne C auront donc trois directions différentes vers Blanquefort, vers le parc des expositions et vers Eysines. Dans le site patrimonial remarquable, cette ligne passe par le cours Tournon et la place Tourny avant d'emprunter la rue Fondaudège (hors de ce secteur PSMV). En raison des fortes contraintes patrimoniales du paysage de la ville de pierre, cette ligne sera alimentée par le sol (APS) sur ses deux premiers kilomètres jusqu'aux boulevards et elle passera ensuite en ligne aérienne de contact (LAC). En secteur historique l'aménagement des rues se fera de façade à façade en matériaux nobles (cales en trottoirs et pavés granite). Il a fallu faire des choix pour cet aménagement. Le premier projet prévoyait de créer une piste cyclable sur le cours Tournon mais cela nécessitait d'abattre toute une rangée d'arbres d'alignement. Le choix définitif a été plus respectueux de l'environnement, seuls cinq platanes ont été abattus au niveau de l'hémicycle pour permettre le rayon de courbure nécessaire au passage du tramway dans l'axe du cours et préserver les deux rangées d'alignements. Cela a toutefois nécessité de modifier le PSMV en vigueur en démontrant l'utilité publique de cette opération qui a d'ailleurs permis de dégager considérablement, depuis la place Tourny, la perspective sur le monument des Girondins autrefois obstruée par ces cinq arbres.

• **L'arbre en ville, les arbres des Quinconces** : Christophe Dangles observe que naturellement, tous les participants à cette balade ont eu le réflexe de se placer sous les arbres pour trouver la fraîcheur par ce chaud après-midi. Et en effet, il est connu que l'îlot de

fraîcheur créé par la canopée des Quinconces permet d'abaisser la température de près de 10°C pendant les fortes chaleurs. Le patrimoine végétal, au contraire du patrimoine minéral, est constitué d'êtres vivants. Il évolue donc en permanence et il faut s'adapter en fonction de son cycle de vie et des projets. Il faut aussi de la constance pour pérenniser ce patrimoine fragile et menacé à divers titres : les travaux, les maladies. Le réchauffement climatique favorise l'apparition de nouvelles maladies invasives. La canopée des Quinconces compte 1000 arbres, plus qu'au jardin public. La difficulté si le chancre coloré, maladie typique du platane, envahit ce boisement, tous les arbres seront touchés à terme. C'est la raison pour laquelle les platanes des Quinconces ne sont plus taillés, pour éviter la propagation. Les platanes se développent librement en hauteur et sont taillés « en rideau » sur les allées latérales de l'esplanade. C'est la raison aussi pour laquelle les quais ont été plantés : les quais jardinés, c'est notre poumon vert du centre historique pour demain : 600 arbres ont été plantés, avec là plus de 60 espèces différentes. Actuellement quatre essences seulement représentent plus de 40% du patrimoine arboré de la ville : le platane, le frêne, le tilleul et le marronnier. Les alignements sont composés à 70% de platanes et les nouvelles essences dites résistantes ne sont pas fiables. Il faut donc diversifier considérablement le patrimoine végétal en ville, cela signifie aussi qu'il faudra apprendre à se défaire de la « carte postale » du paysage arboré de Bordeaux.

• **Le projet d'aménagement de la place Tourny** : Evelyne Huaulmé expose le projet d'aménagement de la place Tourny, attribué lors d'un concours de maîtrise d'œuvre. Ce projet est essentiellement minéral conformément à l'aménagement initial de cette place qui relie au contraire des cours plantés (Clémenceau et Verdun) ainsi que les allées de Tourny. Cet espace ouvert est pacifié : les trottoirs seront élargis à 10 m et une voie tournera autour de la statue de Tourny. Les aménagements seront principalement réalisés en pavés granite mais sur la voie de faux pavés seront posés. 900 bus vont circuler sur cette place, il faut donc trouver un revêtement qui concilie les usages et le patrimoine. Pour abriter de la fraîcheur des bancs et trois séries de fontaines dites « sèches » (c'est-à-dire sans eaux stagnantes) seront réalisées et les mâts d'éclairage ont été positionnés et limités au maximum afin de ne pas encombrer l'espace public et les perspectives sur la place. Les éclairages au sol, vu les contraintes de circulation et de maintenance, ont été écartés. Le nivellement de la place a été revu pour le passage de la plateforme du tramway et le socle de la statue qui restera en place sera complété d'un côté pour rattraper ce dénivelé.

Les travaux vont débuter cet été, les plus urgents à réaliser sont ceux liés au passage du tramway.



Introduction de la balade au CIAP Bordeaux, place de la Bourse



Cécile Renier de Bordeaux Métropole, au milieu, expliquant le projet de la ligne D du tramway

Les contributions des participants suite à la visite

Les questions et les réponses qui furent posées aux participants afin d'obtenir leurs réactions suite à ces visites furent les suivantes.

La mobilité et le tramway

a. Le projet de ligne D permettra-t-il de pacifier le trafic dans le quartier ?

Une majorité des participants pense que le projet de ligne D du tramway permettra de pacifier la circulation automobile dans le quartier des Quinconces et de Tourny : « Le raccordement des lignes depuis Eysines permettra de se déplacer plus facilement avec moins de trafic routier. », « Les voitures sont toujours aussi (trop) nombreuses en ville ! », « C'est un réel encouragement à la prise de transport en commun sous condition d'intensifier le trafic des tramways », « Une partie du trafic routier se reportera sur les transports publics et les déplacements doux », « Il faut inciter les Bordelais à prendre le tram dans cette aire géographique (les 10 kilomètres et alentours) et fluidifier les places », « Moins de voitures c'est plus d'incitation à utiliser le tram », « Cela concerne un gros bassin de population qui utilise la voiture pour rejoindre le centre de Bordeaux. »

Une personne énonce qu'Alain Juppé avait d'abord dit que le tram D n'emprunterait pas la rue Fondaudège et ce qui n'est pas

vrai aujourd'hui. Les autres avis sont plus partagés : « La place Tourny est un lieu où il y a énormément de circulation automobile », « Les aménagements déjà réalisés aux Quinconces avec le tram ont déjà régulé et pacifié le secteur. La question qui se pose est celle de la mobilité rue Fondaudège », « La place donnée aux voitures est malheureusement prépondérante pour beaucoup de monde, il n'y a pas de place pour le stationnement des riverains », « Qu'en sera-t-il des incidents de cheminement du tramway ligne D (courbe des voies et risque de sortie des rails : voire à Nançy) », « Les voitures resteront-elles au parking ? Sans doute par la force des choses puisqu'il semble que le stationnement soit bien diminué », « Difficile à dire, les voitures seront repoussées un peu plus loin en créant d'autres nœuds de congestion », « Les Quinconces sont déjà assez calmes, mais j'ignore si les véhicules cesseront d'emprunter l'axe Clémenceau/Gambetta, principal axe de circulation en voiture, à défaut d'autres. »

Une personne réagit au projet de tramway sur le cours Tournon en demandant si la qualité des façades de ce cours n'aurait pas justifié pour le mettre en valeur, d'abattre les tilleuls qui le bordent. Les réactions sont opposées à l'abattage des arbres pour de tels motifs.

b. Quel partage idéal pour l'espace public ?

Quinze participants ont chiffré (parfois grossièrement) la part idéale qu'ils attribueraient aux différents modes de transport dans l'espace public selon le tableau suivant.

Participants	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Items															
Automobiles	10%	15%	15%	30%	30%	10%	5%	30%		40%	20%	20%	30%	30%	20%
Transports en commun	25%	50%	20%	20%	30%	20%	50%	30%	50%	30%	40%	40%	30%	50%	40%
Vélo	25%	15%	30%	10%	10%	5%	30%	10%	10%	10%	10%	15%	5%	10%	10%
Piétons	25%	15%	30%	10%	30%	20%	30%	20%	20%	20%	20%	15%	30%	10%	10%
Stationnement automobile			5%	20%		10%	10%	5%	10%		5%	5%	5%		10%
Stationnement vélo	(25%)			3%		1%	30%	5%	10%	5%	5%	5%			10%
Autres				7%		4%									



Le chantier de la ligne D cours Tournon, bordeaux



Christophe Dangles de Bordeaux Métropole, sous la canopée de l'hémicycle des Quinconces

Seuls deux participants sont radicalement opposés à l'automobile en ville ; six s'accordent à dire qu'elle ne peut occuper plus de 30 ou 40% de l'espace public ; sept autres lui accordent 10 à 20 %. Sept participants estiment que les transports en commun peuvent occuper 40 à 50 % de l'espace public et tous les autres leur attribuent de 20 à 30 % d'espace. La place des circulations vélo oscille entre 5 et 30% de l'espace public, celle des piétons entre 10 et 30%. Deux tiers des participants accordent de l'importance au stationnement automobile sur la voie publique, de même qu'au stationnement des vélos.

Quatre autres participants n'ont pas précisément chiffré chaque mode de transport mais ont donné des ordres de priorité. On y trouve trois opposant à la circulation automobile en centre-ville qui accordent la priorité aux transports en commun et aux modes doux dont l'un souligne que le stationnement des voitures reste important pour les habitants du centre.

La tendance générale est donc plutôt à une réduction du transport automobile au profit des transports en commun et des modes doux de déplacement.

L'aménagement de la place Tourny

a. Que pensez-vous du projet d'aménagement de cette place ?

Sept participants approuvent le projet présenté : « Cohérent avec les contraintes du lieu. Devrait apaiser et aérer l'espace », « Bon projet qui préserve la qualité du site », « C'est un beau projet. Le plus est à mettre sur la place des mobilités douces et des fontaines », « Projet intéressant, à voir comment il fonctionnera », « Très joli », « Le projet semble agréable », « Aménagement minéral pour un espace ouvert, le projet permet une fluidité de la circulation, l'espace piéton est privilégié avec possibilité de repos (bancs, fontaines dites « sèches ».

Néanmoins trois personnes expriment des réserves : « Plus aéré mais les fontaines sèches sont inutiles et les bancs également, Tourny est un nœud de circulation et le restera », « Des zones piétonnes plus larges qui feront une entrée agréable dans la zone du centre et une transition sur le secteur Fondaudège. Je m'interroge sur la présence de fontaines et de bancs car la circulation ne rend pas cette zone propice à la pause », « Les aménagements piétons (fontaines/bancs) seront-ils investis du fait de la circulation qui va générer des nuisances ? Il manque de végétalisation pour améliorer le cadre et donner envie aux usagers de s'y arrêter. »

C'est cette dernière critique qui est massivement reprise par dix autres participants : « Trop grande esplanade minérale ! A moins de l'animer (bar, resto...) », « Grosse critique sur le manque de végétal », « Assez minéral voire trop », « Très trop minéral (les « dents de requin autour de la statue sont signalées comme dangereuses) », « Beaucoup trop minéral comme l'aménagement de Pey-Berland et de la gare Saint-Jean. Seul Corajoud a réussi à franchir réellement le pas d'une véritable intégration du végétal dans le projet urbain », « Rien de bien : tout comme le pont de pierre elle est détruite par le passage du tram sans parler des futures nuisances dues à la circulation. Ne pouvait-on pas attendre la fin des travaux de Gambetta... mais le calendrier électoral s'impose », « Un peu trop minéral », « Pourquoi ne pas prévoir un espace floral en lien avec les fontaines par exemple ? », « Manque de respiration, pourrait intégrer des espaces fleuris », « Faut voir ! Mais a-t-on pensé à l'écoulement des eaux ? Et pas un arbre. »

Une personne pose la question du bruit lié au roulage sur les pavés des chaussées : les faux pavés de la place Tourny seront rugueux mais non sonores. Une autre interroge sur leur glissance en cas de pluie. Ce ne sera pas le cas, ce matériau a été observé à Rennes et vieillit très bien.

Une personne demande par qui ce projet a été validé : il a gagné au concours, a été présenté à l'architecte des bâtiments de France, au Comité local Unesco ainsi qu'à une réunion publique avec le maire.

Cette même personne se plaint des désordres occasionnés pour la circulation par ces travaux en même temps que ceux de la place Gambetta.

b. Faut-il limiter le mobilier urbain dans l'espace public ?

A cette question six personnes répondent non, onze répondent oui, une est partagée (« la question est dans l'équilibre ») et deux n'ont pas d'avis.

Parmi ceux qui se prononcent négativement, une personne n'explique pas pourquoi. Pour les autres : « Le mobilier favorise l'échange et la convivialité », « Il est nécessaire de ménager des espaces de détente et de repos. Par contre il faut limiter le mobilier publicitaire », « Le projet présenté semble vide... », « Le mobilier urbain, à mon sens, encombre rarement l'espace public et on en a besoin dans une ville avec autant de touristes et d'habitants, de poubelles, arceaux vélos etc... », « Le mobilier doit être repensé



Evelyne Huauilmé de Bordeaux Métropole, exposant le projet d'aménagement de la place Tourny



Les participants terminent de remplir leur questionnaire, allées de Tourny (avant la pluie !)

par rapport aux besoins et faire l'objet de concours à idées (y compris pour les containers poubelles) ».

A l'inverse, parmi les personnes favorables à la limitation du mobilier urbain dans l'espace public, trois n'expliquent pas pourquoi, les autres écrivent : « Trop de poteaux qui heurtent la circulation piétonne notamment les personnes à mobilité réduite », « Les panneaux publicitaires encombrant l'espace public », « Il y a déjà assez de poteaux partout qui bloquent le stationnement sur les trottoirs », « Il faut rechercher des places de stationnement vélos. Les rues et trottoirs de Bordeaux sont souvent étroits, c'est anarchique », « Il convient par respect d'être attentif aux personnes à mobilité réduite et mal ou non voyantes tout comme les personnes avec une poussette, merci pour nous », « Il faut remplacer le mobilier par du végétal qui encombre aussi mais rend plus de services à court et long terme », « C'est moche ! Les architectes intéressants sont chers ».

La nature en ville

a. Ce quartier vous semble-t-il trop minéral malgré toutes ses plantations ?

Deux personnes ne se prononcent pas. Onze personnes remarquent que la présence d'arbres aux Quinconces et au Jardin public ainsi que sur les voies plantées ne permet pas d'affirmer que dans ces quartiers l'espace public est trop minéral. Certains précisent : « Il faut anticiper la diversification des essences dès maintenant, le risque est énorme », « Présence de nombreux cours plantés. Mais les Quinconces pourraient à mon sens bénéficier d'aménagements pour en faire un lieu de vie et non simplement de passage (1000 arbres ! et personne ne s'y installe) », un participant note que le quartier est bien arboré « sauf la future place Tourny ».

Parmi les sept participants qui pensent que, malgré tout, ces quartiers demeurent très minéraux voici leurs arguments : « Malgré les 1000 platanes, il existe peu d'aération donc oui la minéralité est omniprésente », « Il manque de végétaux et de biodiversité », « Beaucoup de bâtiments minéraux imposants malgré le nombre d'arbres. Pas assez d'équipements permettant de s'y arrêter pour profiter du cadre », « Les nouveaux espaces créés et les nouveaux quartiers possèdent une réelle absence de végétaux de haute tige », « Les espaces verts sont réduits », « Les quais végétalisés sont une vraie réussite mais certains quartiers anciens restent minéraux », « Bordeaux est effectivement d'un aspect minéral (ville de pierre) mais en réalité il y a des jardins privés ou publics. C'est l'espace public qui est de toute façon trop minéral. »

c. Est-ce une bonne idée de préserver des zones de pleine terre en ville ?

Six participants ne répondent pas à cette question. Tous les autres y sont favorables : « Il est nécessaire de préserver des îlots de pleine terre, des pavés sur sable et pas sur béton : 40% de pleine terre », « Oui, c'est un enjeu majeur. Tourny est un contre-exemple malheureux. Anticiper la diversification des essences », « C'est nécessaire de conserver des espaces de pleine terre. Il manque d'espaces fleuris », « Oui sauf que les espaces en pleine terre sont rarement respectés par nos concitoyens », « Indispensable surtout en espace public urbain, trop d'îlots de chaleur avec l'asphalte », « Favorable car éviterait les ruissellements, inondations, stations d'épuration supplémentaires et une plus grande richesse des sols favorisant la biodiversité », « Capital pour réintroduire la biodiversité et rendre plus chaleureux ce quartier trop minéral », « C'est la solution avec des espèces végétales adaptées mais cela doit être difficile à mettre en place », « C'est le bon sens et une orientation nécessaire en aménagement durable », « Idée très intéressante à tous points de vue et qui correspond à une tendance actuelle. Du coup on peut penser que chacun serait plus responsable pour les préserver ».

Une personne réagit sur la question de la préservation des sols perméables. Aujourd'hui des surfaces de 40% de sol naturel sont imposées dans les permis de construire (dans les zones non bâties).

Les remarques, suggestions ou questions libres des participants

Quatre personnes n'ont pas de remarques particulières, celles qui s'expriment disent :

- « Des parkings à proximité des stations de tram. »
- « Inciter les particuliers à végétaliser les balcons (concours...) »
- « Bonne organisation de la concertation. Les vélos sont dangereux pour les piétons et les voitures dans Bordeaux ! »
- « Il faut un coordonnateur centralisateur des travaux du centre-ville indépendant du pouvoir politique qui prenne en compte tous les desiderata des projets et/ou réalisations afin de minimiser au maximum les nuisances additionnelles de ces derniers, ce au niveau des habitants tant qu'à celui des usagers des « circuits » publics. »
- « Où sont passés les couloirs circulation vélo (notamment dans les illustrations proposées sur les documents distribués le 18 mai 2018) ? Des espaces compatibles avec les autres circulations, pas comme dans la rue du Palais Gallien. Merci de protéger des vies ». Ce participant signale la dangerosité des dalles glissantes pour les piétons et les vélos

