DELEGATION DE Madame Elizabeth TOUTON

D-2016/36
BORDEAUX. ZAC Bastide Niel. Programme des équipements publics. Décision. Autorisation

Madame Elizabeth TOUTON, Adjoint au Maire, présente le rapport suivant :

Mesdames, Messieurs,

Autrefois doté d'une image de quartier isolé du centre ville de Bordeaux, le quartier de la Bastide situé sur le rive droite de la commune de Bordeaux a successivement bénéficié de nombreux projets et réalisations de requalification urbaine portés par la Ville de Bordeaux et la Communauté urbaine de Bordeaux devenue depuis Bordeaux Métropole.

La Ville et la Communauté urbaine ont souhaité dès 2007 ouvrir une large concertation avec les habitants et professionnels sur le territoire de Bastide Niel, dans une recherche partagée de poursuite de la reconquête de friches en cœur de l'agglomération et de Bordeaux.

A l'issue de cette concertation, et conformément à l'article R 311-2 du code de l'Urbanisme, le Conseil de communauté a approuvé par délibération communautaire n° 2009/0453 du 10 Juillet 2009 le dossier de création de la ZAC Bastide Niel, déterminant ainsi sur les 35 hectares du territoire les objectifs urbains, environnementaux, patrimoniaux et programmatiques de l'opération, parmi lesquels peuvent être cités :

- Le développement d'un quartier durable ambitieux et à haute qualité d'usages,
- Le développement d'un quartier dense, mixte et accessible de centre-ville,
- La préservation et valorisation des éléments d'identité du quartier, avec conservation au travers du projet urbain de la mémoire de l'histoire ferroviaire et militaire du site

Dès 2010, la Communauté urbaine a confié la conception du projet urbain à un groupement de maîtrise d'œuvre urbaine, dont le mandataire était l'agence néerlandaise MVRDV, représentée par Winy Maas.

Sur les grands fondements initiaux arrêtés en 2009, Winy Maas s'est attaché à développer un quartier de centre ville alliant intensité urbaine et ville intime préservée, attractive et durable, respectueuse du passé patrimonial du lieu et inscrite dans les grands enjeux urbains, économiques, sociaux, humains et environnementaux de la Métropole.

A l'issue d'une nouvelle concertation et étude d'impact, la Communauté urbaine a approuvé, conformément à l'article R 311-2 du code de l'Urbanisme et par délibération n°2014/0269 du 23 mai 2014 le dossier modificatif de la ZAC Bastide Niel, permettant d'acter le projet urbain élaboré par l'agence MVRDV, et d'arrêter le programme de construction mixte à 355.500m² de surface de plancher (SdP), composé de 238.510m² SdP de logements, 27.000m² SdP de bureaux, 13.500m² SdP d'activités de production, 22.500m² SdP de commerces et 53.990m² SdP d'équipements.

Elle a en suivant, par délibération n°2014/0270 du 23 mai 2014, approuvé la désignation du concessionnaire de la ZAC Bastide Niel, composé du groupement BMA-Aquitanis-Domofrance depuis structuré au sein de la SAS Bastide Niel, en charge de l'élaboration du dossier de réalisation de la ZAC dans le respect du projet urbain de MVRDV, puis de la mise en œuvre opérationnelle de la ZAC conformément aux équilibres financiers préalablement arrêtés par la Communauté urbaine et la Ville.

La SAS concessionnaire s'est donc attaché, en lien étroit avec les services municipaux et métropolitains et accompagné de l'agence MVRDV, à affiner le projet urbain et de construction de Bastide Niel, et à élaborer le dossier de réalisation de la ZAC.

Le dossier de réalisation de la ZAC doit permettre de confirmer le projet urbain, d'acter le programme des équipements publics (espaces publics et équipements de superstructure), ainsi que ses modalités de réalisation, de financement et de gestions futures.

Son approbation par le Conseil métropolitain est un préalable à la mise en œuvre de la ZAC.

Conformément à l'article R 311-7 du code de l'urbanisme, préalablement à l'approbation par Bordeaux Métropole du dossier de réalisation, le conseil municipal doit se prononcer sur le principe de réalisation, d'incorporation à son patrimoine, de gestion et de participation au financement des équipements publics de la ZAC de Bastide Niel relevant de la compétence communale.

I. Equipements publics d'infrastructure

Le projet urbain de la ZAC Bastide Niel doit permettre la réalisation des 355 000 m² de surfaces de plancher prévus au programme global de construction.

Cet objectif nécessite une importante viabilisation des 35 ha de friches militaires et ferroviaires, par la **création d'un réseau viaire quasi-intégral**. Les deux seules rues existantes au sein du périmètre sont la rue de la Rotonde qui est à reprendre dans son intégralité et la rue Niel, non fonctionnelle, dont seule l'emprise demeure.

L'ensemble des espaces publics, d'une surface d'environ 13.5 hectares, sera aménagé en « espaces partagés » : voiries offrant des gabarits de 6m sur quelques secteurs limités et plus généralement 10m, espaces d'entre-deux dévolus aux usages de proximité et aux aménités, et petites et grandes centralités, fédératrices d'identité urbaine et d'usages spécifiques. 85% de ces espaces seront aménagés en zone piétonne (zone de rencontre en zone 20 et « entre-deux ») et 15% en zone 30.

Le traitement minéral de ces espaces publics s'accompagnera d'une **forte végétalisation de ces différents espaces**, au travers de plantations d'arbres de petits, moyens et grand développement, ainsi que de massifs arbustifs, et dont l'implantation permettra la création de liaisons paysagères fortes avec l'environnement immédiat de la ZAC.

L'aménagement de **24 « parcs 3D »,** dont la conception sera confiée à 24 paysagistes différents, permettra de jalonner le territoire de la ZAC d'espaces publics minéraux et végétalisés, à haute qualité d'usage et accueillant des programmations diversifiées : jardins, terrains d'activités ludiques et sportives, etc.

Le plan de circulation a été adapté aux fins de permettre l'atteinte des objectifs initiaux ambitieux de 20% de part modale dédiée aux véhicules légers, et de favoriser le développement des réseaux de transports en commun.

Ce projet d'aménagement des espaces publics mis au point par la SAS d'Aménagement Bastide Niel et sa maîtrise d'œuvre urbaine, en lien avec Bordeaux Métropole et la Ville de Bordeaux, doit à la fois respecter les attendus du projet urbain ambitieux approuvé par le Conseil métropolitain du 23 mai 2014, et répondre aux exigences des futurs gestionnaires de ces espaces.

S'agissant de la maîtrise d'ouvrage, ces équipements d'infrastructure seront à réaliser dans leur intégralité par le concessionnaire de la ZAC.

S'agissant des modalités financières de réalisation de ces équipements, l'identification de la part des équipements répondant en tout ou partie aux stricts besoins générés par les usagers de la ZAC sera précisée au travers du dossier de réalisation de la ZAC ; en effet, dès lors que certains équipements dépassent les seuls besoins de la ZAC, les collectivités sont appelées au financement de ces équipements chacune au titre de leurs compétences respectives, et ce conformément à l'article R331-6 du Code de l'Urbanisme et à l'application de la règle de proportionnalité des équipements définie par l'article L311-4 du Code de l'Urbanisme. Ces équipements identifiés correspondent aux voies dites primaires de la ZAC, supportant des trafics inter-quartiers et/ou de transport en commun.

Le montant total prévisionnel de la part du coût de réalisation des équipements dépassant les stricts besoins de la ZAC et de compétence communale au titre de l'éclairage public est estimé à environ 0.64M€ TTC.

S'agissant enfin de la gestion future de ces équipements réalisés par le concessionnaire de la ZAC, la Ville en assurera la gestion au titre de ses compétences et après remise des ouvrages par le concessionnaire, à savoir, conformément aux régularisations de compétences opérées entre Bordeaux Métropole et ses communes :

- l'éclairage public de la totalité des espaces publics,
- les parcs 3D

Equipements publics de superstructure

La création d'un nouveau quartier mixte à prédominance d'habitat nécessite également la création **d'équipements publics de superstructure**, répondant en tout ou partie aux besoins nouveaux générés par la ZAC, à savoir :

- La création de 2 groupes scolaires, dont les besoins sont à ce jour estimés par les services municipaux à 30 classes au titre des stricts besoins de la ZAC, et 3 classes au titre des besoins des quartiers environnants ;
- La création de 1 citystade attenant au premier groupe scolaire, et répondant à 100% aux stricts besoins de la ZAC,
- La création de 1 crèche de 60 lits, et répondant à 100% aux stricts besoins de la ZAC,
- La création de 1 pôle sportif, et répondant à 100% aux stricts besoins de la ZAC,
- Le réaménagement du gymnase Thiers permettant l'aménagement d'une salle polyvalente, répondant à 40% aux stricts besoins de la ZAC

S'agissant de leur maîtrise d'ouvrage :

Conformément à la loi dite de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM), Bordeaux Métropole est confirmé comme maître d'ouvrage des équipements scolaires dans les opérations d'aménagement d'intérêt métropolitain, telles que la ZAC Bastide Niel ; aussi, les deux groupes scolaires seront à réaliser par Bordeaux Métropole.

Les autres équipements de superstructure seront à réaliser par la Ville de Bordeaux.

S'agissant des modalités financières de réalisation de ces équipements :

Conformément à la délibération métropolitaine n° 2015/746 du 27 novembre 2015, il conviendra, après confirmation ultérieure de la juste appréciation par la Ville, Bordeaux Métropole et l'Inspection Académique, du dimensionnement des 2 groupes scolaires et du nombre de classes, que la Ville apporte un financement à hauteur de 20% du montant total HT du coût de construction des groupes scolaires dont les classes sont rendues nécessaires par les stricts besoins de la ZAC, le plafond du financement de la Métropole étant porté à 0.5 M€ HT/classes pour ces dites classes, et une participation financière de la part de la Ville à hauteur de 100% du montant total HT du coût de construction des classes dépassant les seuls besoins des usagers de la ZAC. La Ville a à ce jour estimé le coût de chacune des classes hors coût du foncier à 0.6 M€ HT.

Aussi, au titre des équipements scolaires, la participation de la Ville au coût de construction des deux nouveaux groupes scolaires est estimée à hauteur de 4.8M€, sur un montant total de coût à porter par la Métropole de 23.76 M €TTC.

Les autres équipements seront à financer intégralement par la Ville de Bordeaux, pour un montant total prévisionnel de 13.6 M€ TTC, avec participation du bilan de la ZAC à hauteur de 11.2 M€ TTC pour la part des équipements répondant aux stricts besoins des usagers de la zone.

EQUIPEMENTS DE SUPERSTRUCTURE / coûts études + travaux seuls	**37,36 M€ TTC**	Maître d'ouvrage
2 groupes scolaires de 18 et 15 classes, intégrant 2 centre de loisirs ; 3 classes hors besoins générés par la ZAC	23,76	Bordeaux Métropole
1 City Stade attenant au 1er groupe scolaire	0,35	Ville de Bordeaux
1 crèche de 60 lits	3,5	Ville de Bordeaux
1 pôle sportif	5,75	Ville de Bordeaux
Réaménagement salle polyvalente/gymnase Thiers	4	Ville de Bordeaux

S'agissant enfin de la gestion future de ces équipements, les groupes scolaires resteront propriété de Bordeaux Métropole pendant 10 ans, lui permettant ainsi de récupérer la TVA. Pendant ces 10 ans, ces groupes scolaires pourront être remis en gestion à la Ville de Bordeaux qui en assumerait les charges ordinaires d'entretien selon la répartition issue du décret n°87-712 du 26 août 1987 relatif notamment aux réparations locatives. Au terme des 10 ans, la Métropole remettra en pleine propriété des établissements hors foncier à la Ville.

Le dossier (programme prévisionnel des équipements publics de la ZAC) est consultable au secrétariat du conseil municipal du 4 au 29 janvier 2016 durant les heures d'ouverture de la mairie.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames et Messieurs, si tel est votre avis, de bien vouloir approuver les termes de la délibération suivante :

Le Conseil municipal,

Compte tenu de l'intérêt de l'opération, décide :

- D'approuver le programme prévisionnel des équipements publics de la ZAC Bastide Niel, qui sera confirmé au travers du dossier de réalisation de la ZAC à approuver ultérieurement par Bordeaux Métropole ;

- D'approuver les modalités financières de réalisation des équipements publics de la ZAC, et notamment le financement des équipements de superstructure de compétences Ville, ainsi que la participation financière de la Ville aux coûts des équipements dépassant les stricts besoins des usagers de la zone, tant pour les équipements d'infrastructure (éclairage public des voies bus/TCSP et des voies primaires), que pour les équipements de superstructure (équipements scolaires) ;

- D'approuver la prise en gestion ultérieure des équipements relevant des compétences de la Ville et réalisés par le concessionnaire ou la Métropole (éclairage public et parcs 3D de l'ensemble des espaces publics de la ZAC, ainsi que les deux groupes scolaires), ainsi que des équipements de superstructure sous sa propre maîtrise d'ouvrage (crèche, pôle sportif, citystade, salle polyvalente)

- D'autoriser Monsieur le maire ou son représentant à signer tout acte à intervenir.

Les crédits budgétaires figureront au budget des exercices cités.

Fait et délibéré à Bordeaux, en l'hôtel de Ville,

ADOPTE A L'UNANIMITE DES VOTANTS

ABSTENTION DU GROUPE ECOLOGISTE

MME TOUTON

Merci. Un PowerPoint va défiler le temps de mon propos de façon à l'illustrer. C'est un PowerPoint d'éléments qui ont été fournis avec la délibération que je vous présente.

La géographie bordelaise a changé, le fleuve n'est plus une ligne de rupture de la ville depuis l'aménagement des Quais sur la Rive Gauche, la création du Parc aux Angéliques sur la Rive Droite et l'ouverture du Pont Chaban-Delmas.

Comme l'opération Cœur de Bastide dans les années 2000 et bientôt Brazza et la ZAC Garonne Eiffel, la ZAC Bastide-Niel présentée ce jour participe à ce repositionnement du cœur de notre Métropole de part et d'autre de la Garonne par la reconquête des friches ferroviaires industrielles et militaires. Dès 2007, la Ville et la Communauté Urbaine ont lancé une large concertation publique sur le devenir de l'ancienne caserne militaire Niel et les emprises ferroviaires attenantes, qui a permis de définir certains fondamentaux du projet urbain. Après la promotion du dossier de création de la ZAC en 2009, la Communauté Urbaine a, en mai 2014, désigné le concessionnaire, il s'agit de la SAS Bastide-Niel, composée du groupement BMA, AQUITANIS et DOMOFRANCE.

Au cours des prochaines semaines, Bordeaux Métropole doit approuver le dossier de réalisation de la ZAC, préparé par cet aménageur, permettant de confirmer le projet urbain, le programme des équipements publics, ainsi que les modalités de réalisation, de financement et de gestion future. Au préalable, notre Conseil municipal doit se prononcer sur le principe de réalisation et sur les participations financières du programme des équipements publics de cette opération qui intègreront le patrimoine de la ville et relèveront de sa gestion future. C'est l'objet de la délibération qui vous est soumise.

Cette opération qui entre cette année dans sa phase opérationnelle, s'appuie sur un projet urbain conçu dès 2010 par Winy MAAS de l'agence d'architecture MVRDV, que l'aménageur a mandaté en tant qu'architecte coordonnateur pour les prochaines années, afin de garantir la cohérence et la permanence du projet tout au long de son développement. Ce projet dont les principes vous sont résumés dans le rapport de la délibération et les images présentées en ce moment, doit être perçu tout autant comme un projet novateur et expérimental dans les formes urbaines proposées, qu'une opération s'inscrivant pleinement dans l'histoire du lieu. Ce fut l'objectif poursuivi dès le départ par la Ville et la Métropole et fortement souhaité par les riverains, en témoignent la préservation de nombreux bâtiments de l'ancienne caserne militaire, d'espaces emblématiques comme la place d'armes et la permanence dans la trame des espaces publics du tracé des voies ferrées et des grandes perspectives paysagères.

L'aménageur du site, la SAS Bastide-Niel, propose dans le projet de réalisation, un programme de construction neuve de 355 500 mètres carrés de surface de plancher qui sont répartis de cette façon :

- Environ 238 000 mètres carrés de logements, soit environ 3 400 logements dont 55 % de logements aidés comme dans tous nos programmes d'aménagement et 45 en accession libre ;

- 53 900 mètres carrés d'équipements ;

- 27 000 de bureaux ;

- 22 500 de commerces ;

- Et 13 500 d'activités de production.

Cette programmation ambitieuse, en lieu et place des 35 hectares de friches, nécessite la création d'un réseau viaire quasi-intégral. L'ensemble des espaces publics, d'une surface d'environ 13,5 hectares, sera aménagé en « espaces partagés » avec des voies de 6 à 10 mètres et 85 % de ces espaces seront aménagés en zone piétonne (zone de rencontre en zone 20 et 15 % en zone 30.

Le traitement de ces espaces publics s'accompagnera d'une forte végétalisation, au travers de plantation d'arbres à différents stades de développement qui assureront l'inscription du site dans la trame paysagère de la Plaine Rive Droite en particulier avec le Parc aux Angéliques et la future Brazza ligne. Sur une surface d'environ 8 000 mètres

carrés, des petits parcs de proximité dits « Parcs 3D », réalisés par 24 paysagistes différents, viendront agrémenter le site en proposant des programmes variés d'animation de l'espace public.

En matière de circulation, le plan a été adapté afin de limiter la part modale dédiée aux voitures à 20 % et de favoriser le développement des réseaux de transport en commun, dont le bus dans un premier temps, puis à terme un Transport en Commun en Site Propre. Le programme de construction prévoit, par ailleurs, des parcs de stationnement mutualisés d'une capacité totale de 4 000 places.

Du point de vue des qualités environnementales, l'opération bénéficiera du soutien financier d'Ecocité à hauteur de 6,4 millions d'euros. Elle sera engagée dans la labellisation Écoquartier en s'appuyant sur une utilisation massive de l'énergie solaire pour couvrir les besoins en électricité, en profitant d'ailleurs de l'inclinaison spécifique et adaptée des toitures de tous les bâtiments. Elle profitera également du réseau de chaleur métropolitain pour les besoins en chauffage, dont l'objectif est d'alimenter à terme l'ensemble des opérations de la Rive Droite.

Le programme des équipements publics soumis aujourd'hui au vote est l'un des éléments clé du projet. Il devra assurer tout autant la vie du quartier futur que la bonne intégration de cette opération dans le tissu urbain existant.

Plusieurs équipements publics seront réalisés, à savoir :

- 2 groupes scolaires d'une estimation à ce jour de 30 classes pour couvrir les besoins généraux de l'opération et trois classes pour les besoins du quartier existant,
- 3 équipements répondant à 100 % aux stricts besoins de la ZAC qui sont un City Stade qui sera attenant au premier groupe scolaire, localisé Rue Hortense,
- 1 crèche de 60 lits,
- la création d'un pôle sportif,
- et à cela s'ajoute la rénovation du Gymnase Thiers en salle polyvalente qui sera faite simultanément.

La maîtrise d'ouvrage de ces équipements dépendra de la Ville de Bordeaux, à l'exception de celle des groupes scolaires transférés à Bordeaux Métropole, conformément à la Loi MAPTAM. Et en outre, le financement de ces groupes scolaires sera aussi assuré, en grande partie, par Bordeaux Métropole.

L'ensemble des coûts estimatifs de réalisation des autres équipements, d'un total de 37,36 millions d'euros vous est représenté dans le rapport, ainsi que les modalités de financement. Il est à noter qu'à ce stade, le montant total prévisionnel des dépenses imputables à la Ville s'élève à 18,4 millions d'euros avec une participation de l'aménageur au financement de ces équipements à hauteur de 11,2 millions d'euros.

De plus, ce futur quartier bénéficiera d'autres équipements privés ou publics en projet ou déjà présents, comme le bâtiment des Archives municipales. Mais aussi, on peut citer les Magasins Sud qui sont en cours de réalisation par INOXIA.

Sur la base de ces éléments et dans l'attente de l'approbation du dossier de réalisation de la ZAC qui est prévue de passer au Conseil de Métropole de mars prochain, il vous est demandé de valider le programme que je viens de vous présenter, le coût, ainsi que les modalités de gestion ultérieures des équipements publics.

M. LE MAIRE

Merci. Monsieur HURMIC.

M. HURMIC

Monsieur le Maire, mes Chers Collègues, bien que la délibération s'appelle «Programme des équipements publics », nous considérons que nous ne sommes pas toujours renseignés complètement, ou je dirais dans le détail sur les futurs équipements publics dont sera doté ce quartier et, en tout cas, des équipements publics correspondant aux

besoins des 6 800 nouveaux habitants attendus sur ce territoire. Peu de renseignements précis nous sont fournis, notamment sur ce PowerPoint que vous venez de nous présenter. C'est une première observation.

Deuxième observation, je voudrais réitérer ici des craintes qui sont les nôtres et que nous avons déjà eu l'occasion d'exprimer sur le caractère extrêmement minéral de ce futur quartier. Il nous est indiqué « Le traitement minéral des espaces publics s'accompagnera d'une forte végétalisation ». Nous considérons que la vie, c'est un équilibre. Les espaces végétaux ne sont pas les alibis de ce qui s'appelle « une forte minéralisation » du quartier qui est totalement incontestable. D'ailleurs, vous vous en souvenez, je m'en étais déjà inquiété en Conseil de Métropole au mois de mai 2014 sur cette omniprésence de la minéralisation à travers ce revêtement minéral qui était, à l'époque, appelé « la plaque ». Cette mention a disparu du nouveau jargon de présentation de la ZAC, mais je pense que la plaque minérale est toujours présente dans les projets de Monsieur Winy MAAS sauf si vous m'apportez un démenti précis dans quelques instants.

Et je note d'ailleurs, Monsieur le Maire que, au mois de mai 2014, quand j'ai été intervenu à, ce qui était la CUB, je pense encore à l'époque, oui, j'étais intervenu à la CUB dans ce sens-là, vous m'aviez répondu, là, je vous cite « Sur la minéralité du projet, je partage en partie le souci de Pierre HURMIC. Nous avons dans ce domaine-là un dialogue avec Winy MAAS qui n'est pas toujours très facile. Je ne suis pas sûr que ces jardins de poche soient suffisants à aérer complètement le secteur », fin de citation. Donc, effectivement, je partage avec vous le fait que je ne suis pas sûr que les 24 petits parcs 3D et le plan des arbres présenté dans le projet général suffisent à compenser cette surminéralisation d'un site de 35 hectares tout de même, ce qui n'est pas rien.

Autre observation plus générale sur l'opération dans son ensemble, faisant suite à la présentation du PowerPoint. Nous avons du mal à comprendre pourquoi le phasage – peut-être vous allez me donner des explications – pourquoi le phasage de l'opération commence par la partie, la zone qui est actuellement occupée par Darwin ? L'équipe Darwin a prouvé qu'elle pouvait initier et gérer des équipements très populaires, de manière frugale en dépenses publiques. Pour nous, ce n'était pas le premier secteur à aménager sur cette vaste zone de 35 hectares. Par exemple, je citerai le Skatepark qui connaît un grand succès avec 3 000 adhérents, qui n'a coûté que 600 000 euros dont 150 000 euros de fonds publics, c'est-à-dire aides de la Ville pour la mise aux normes de sécurité, ce qui n'est pas cher parce qu'on a comparé, on a vu par exemple que celui de Marseille, de la même taille, avait coûté 6 millions d'euros. Donc, celui-là n'a pas coûté cher. Or, on se rend compte que dans les plans présentés, le Skatepark est indiqué dans les zones de stationnement possibles, avec un point d'interrogation certes, mais pour nous, il serait temps de supprimer, non pas le point d'interrogation, mais en tout cas la prévision d'installer un parking sur un Skatepark qui a été payé et qui fonctionne bien.

De même, le projet de parking silo qui est prévu actuellement sur l'emplacement de la ferme Niel qui est un lieu d'expérimentation très innovant en matière d'agriculture urbaine, avec le projet qui est soutenu par la Ville, le compostage avec les détritivores qui viennent d'avoir d'ailleurs un prix ESS de Bordeaux Métropole, des ruchers de Bizbiz & Co, les plants de jardins potagers en ville, les projets d'entomophagie avec Darwin Bugs, d'aquaponie et de *spiruline*, tout ça, ce sont des projets intéressants qui existent sur le site de la ferme Niel. Pour nous, ce serait dommage qu'un projet de parking en silo vienne s'installer à la place de ces différentes activités qui sont tout à fait innovantes.

Alors, la Ville cite souvent ces projets exemplaires, mais pour nous, il serait regrettable pour l'image, pour notre image et pour la notoriété de la Ville que ces projets et ce thème de l'agriculture urbaine ne tiennent pas davantage compte de tous ces acteurs, de toutes ces innovations qui sont déjà installées sur le site, ou en cours d'installation par des acteurs locaux qui sont particulièrement motivés.

Enfin, pour terminer, je noterai ce qui pour nous constitue quelques faiblesses du dossier. La faiblesse des espaces verts, je l'ai déjà dit. Ce qu'on regrette, ce qu'il n'y ait pas suffisamment de réflexion sur l'animation du quartier, à savoir l'implication des habitants, l'accompagnement sur des usages responsables qui, actuellement, est assez novatrice comme notion dans des quartiers qui se veulent modernes. Pour nous, il y a également peu de réflexions sur les îlots de chaleur, il y a trop de flou sur la faisabilité financière et technique réelle des solutions d'énergies renouvelables qui sont envisagées. Et tout ça pour dire qu'il y a encore, pour nous à ce jour, malgré cette présentation du PowerPoint, une impression de flottement et d'inachevé qui pèse sur cette ZAC.

Voilà nos appréciations sur le projet que vous venez de nous présenter, Madame l'Adjointe.

M. LE MAIRE

Merci, Monsieur GUENRO ?

M. GUENRO

Oui, Monsieur le Maire, Chers Collègues, la question des mobilités est relativement absente de cette présentation de la ZAC, hormis un objectif assez ambitieux présent page 228, « Le quartier serait avant tout piéton, avec 40 % de part modale pour la marche, 20 % pour les transports publics, 20 % pour le vélo et seulement 20 % pour la voiture » alors que la part modale de la voiture dans Bordeaux est aujourd'hui de plus de 50 %.

La desserte actuelle en transport en commun de la Rive Droite est très insuffisante actuellement et on voit bien la pression que la voiture fait peser sur ces quartiers alors que les infrastructures piétonnes et cyclistes des quais explosent dès aujourd'hui dès qu'il fait beau. À l'avenir, qu'est-ce qui permettra vraiment de limiter la place de la voiture à seulement 20 % ? Si l'on regarde la stratégie métropolitaine de déplacement et le SDODM, peut-on être optimiste pour l'avenir de la mobilité durable sur la ZAC Bastide-Niel ? Va-t-on pouvoir éviter que ne se reproduisent les difficultés rencontrées, par exemple, pour l'accès au Grand Stade ?

Il y a bien sûr la liaison Bassens – Campus par les Quais de Garonne sous-forme de LIANE majeure et reliant par la suite en Bus à Haut Niveau de Service. Mais nous n'avons pas d'information sur la mise en place de cette LIANE alors que les besoins sont déjà là. Un transport en commun en site propre sur les Boulevards, passant par les deux ponts, permettrait de mieux desservir également la Rive Droite, mais les perspectives de réalisation et la volonté de ce bouclage des Boulevards ne ressortent pas comme une évidence du SDODM.

Enfin, concernant le vélo, si la fermeture du Pont de Pierre aux voitures devrait logiquement permettre un report modal vers le vélo, l'impulsion donnée au développement de la bicyclette reste bien timide. Le Plan vélo 2012 est à revoir et un séminaire stratégique est au programme en 2016, rien de bien concret donc.

Au final et pour conclure, j'ai peur que le plan mobilité pour cette zone ne soit pas à la hauteur des objectifs affichés et que l'on se retrouve confrontés rapidement à une réalité peu compatible avec les parts modales annoncées.

M. LE MAIRE

Madame AJON.

MME AJON

Monsieur le Maire, Chers Collègues, en effet, comme c'est écrit en préambule sur le document, le quartier de la Bastide a longtemps été abandonné et l'enjeu de reconquête de cette grande friche industrielle est fondamental. Mais, déjà aujourd'hui, il se passe quelque chose à la Bastide et le quartier n'est plus à l'abandon. Et il se passe quelque chose en effet sur le secteur Niel. Comme a pu le souligner Pierre HURMIC, Darwin est une des figures de proue de ce territoire et participe déjà largement à un autre rayonnement de la ville en particulier économique et culturel. Aussi, ce quartier connaît déjà un regain d'activités et d'augmentation de la population.

Aussi, nos interrogations. La première : Pourquoi le lien avec, en effet, l'écosystème Darwin est si peu souligné dans ce document ? Pourquoi justement la ferme, le Skatepark qui est le seul à rester, et toutes les autres activités ne sont pas préservées, et nous ne nous appuyons pas dessus ? Pourquoi les projets pilotes commencent justement sur ce lieu d'activité d'écosystème reconnu par tous, et en particulier par vous ? Pourquoi cette position ? Et ensuite, nous demandons, je trouve que les équipements publics sont bien légers, ils ne répondent, pour les crèches et les écoles, qu'à la demande *stricto sensu* de la ZAC alors que nous savons déjà… pour la crèche *stricto sensu* de la ZAC et nous savons déjà que ce quartier est en pénurie de places ? Pourquoi nous n'avons pas à côté ce que nous avons déjà demandé, un bilan global des équipements publics du quartier de la Bastide en termes de crèches, d'équipements sportifs et de stationnement et en particulier de parkings publics puisque nous voyons enfin apparaître un parking silo. Et vous savez que le stationnement est, sur ce territoire, un large problème et un large débat.

Donc, avant d'aller plus loin, enfin, établissons un bilan général de ce quartier en recomposition sur l'offre d'équipements publics vers laquelle nous allons. Nous ne regardons ça que par petites taches et nous ne pouvons pas avoir un bilan global d'équipements qui nous permettrait de voir si nous n'allons pas droit dans le mur et dans des équipements saturés avant même qu'ils ouvrent. Et puis, tout simplement, nous vous demandons de préserver

les écosystèmes déjà en place et de ne pas faire comme s'ils n'existaient pas alors qu'ils auront permis de faire connaître le projet Darwin avant même qu'il n'existe. Merci beaucoup.

M. LE MAIRE

Monsieur FELTESSE.

M. FELTESSE

Monsieur le Maire, Chers Collègues, quelques mots effectivement en complément de ce que Nicolas GUENRO a pu évoquer. Vendredi dernier, en Conseil de Métropole, a été adoptée la stratégie globale de mobilité avec différents aspects. Sur la partie bordelaise et surtout sur la partie Rive Droite, nous aurions quand même besoin d'avoir un calendrier un peu plus précis pour éviter les phénomènes d'engorgement. L'enquête publique sur l'extension en TCSP vers l'aéroport de Mérignac est passée, c'est une bonne chose, il reste des choses à affiner. Durant l'année 2016, on devrait avoir l'enquête publique BHNS de Saint-Aubin jusqu'à la Gare Saint-Jean, vous connaissiez notre position, on pensait que 1,2 kilomètre de tramway Cours de la Marne était plus pertinent, mais qu'est-ce qu'il en est exactement sur la Rive Droite ? La stratégie métropolitaine des déplacements évoque différentes études, différents secteurs, la Voie Eymet, un BHNS qui part de Bassens, une liaison de pont à pont, tout ceci nous semble extrêmement prioritaire et pour l'instant, un peu flou. Donc, nous aimerions avoir un calendrier plus précis. Merci.

M. LE MAIRE

Monsieur DUCHÊNE.

M. DUCHÊNE

Oui, Monsieur le Maire, mes Chers Collègues, juste quelques mots pour répondre à nos collègues, mais Élisabeth le fera aussi bien que moi par la suite. Pour rappeler tout d'abord que nous sommes véritablement rentrés dans une phase opérationnelle. Que la première opération, ce ne sera pas dans le secteur Darwin, mais ce sera l'opération Borda, ce sera de l'habitat coopératif, le permis de construire est délivré. Les travaux vont démarrer dans quelques semaines. Donc première bonne nouvelle, on démarre sur ce secteur par de l'habitat coopératif.

La deuxième chose, c'est de rappeler que les espaces Darwin ne sont pas remis en cause. Au sein de BMA, une personne a des relations très étroites et très directes avec l'équipe Darwin de telle manière que leurs aménagements ne soient pas remis en cause. Et si des aménagements pouvaient poser problème, avant que des travaux aient lieux, ils seraient de toute façon déplacés un peu plus loin. Donc, il est hors de question de remettre en cause la dynamique de Darwin. Si le texte ne fait pas trop référence à Darwin, je crois que c'est un peu par pudeur et par respect de leur travail et de ne pas récupérer ce qu'ils ont déjà fait. Mais en tout cas, BMA travaille en liaison étroite avec Darwin.

Deuxième chose, sur l'innovation, nous en avons au Bureau dans le cadre de l'Écocité, BMA a fait plusieurs propositions qui ont été financées par Écocité. Je crois que l'intervention du Maire a été importante au niveau national pour que ce financement soit important pour une opération majeure. On sait déjà que trois propositions de BMA verront le jour dans les années qui viennent et seront financées dans le cadre de l'Écocité.

Concernant les transports dans l'opération, des réunions régulières ont lieu entre Winy MAAS, BMA, les services de la Métropole et de la Ville de telle manière que le réseau viaire de l'opération tienne compte des futurs aménagements de transport en commun : du tram, du BHNS, une LIANE. En tout cas, quelles que soient les décisions prises par la Métropole, des espaces seront disponibles pour ces modes de transport en commun. Après, sur la mobilité dans le quartier, tout a été organisé pour qu'un juste équilibre soit trouvé entre les différents modes de transport. Il y aura du parking mutualisé, il y aura des espaces pour les vélos, pour les transports en commun et aussi pour la voiture.

Voilà, je crois que c'est un quartier qui va démarrer concrètement. C'est un quartier qui sera un quartier du XXIème siècle. Mais tout nous laisse penser aujourd'hui par rapport à la dynamique qu'a créée Darwin et aux propositions qu'a pu faire Winy MAAS, que nous aurons un quartier de très grande qualité.

M. LE MAIRE

Madame TOUTON ?

MME TOUTON

Oui, juste un mot parce que Michel DUCHÊNE a répondu à une grande partie des questions, juste un mot sur les espaces verts et sur les remarques de Pierre HURMIC. Vos remarques, comme celles du Maire d'ailleurs sur la minéralité du premier projet qu'avait présenté Winy MASS ont été entendues par l'équipe de conception. Et ce qu'on vous présente aujourd'hui est un projet totalement revisité sur la végétalisation. Vous pouvez le remarquer. Alors évidemment, on n'a pas tous les détails, le dossier de constitution de ZAC est en cours comme je vous l'expliquais. Mais l'ensemble des voies a été planté avec des arbres de différentes hauteurs, de différentes qualités. Et on a un projet qui, je pense et on le voit quand même sur les images que je vous ai présentées, qui sont les premières images, on est à un dossier de réalisation de ZAC, on n'est pas sur un projet totalement finalisé. Mais la part du végétal a été beaucoup augmentée dans ce nouveau projet et ces petits espaces dits « 3D » sont aussi des petits espaces singuliers qui participeront de la lutte contre la chaleur puisque leur objectif, c'est ça aussi.

M. LE MAIRE

Merci. Je remercie Madame AJON d'avoir souligné que la Rive Droite n'était plus abandonnée depuis belle lurette, depuis 20 ans maintenant. Il faut avoir conscience que c'est sur 1 000 hectares, Rive Droite, que sont en train de se dérouler quatre projets majeurs portés par Bordeaux Métropole :

- Le Projet de Brazza,
- Le Projet de Bastide-Niel,
- Le Projet de Garonne Eiffel,
- et sur la Rive Gauche, c'est vrai, le Projet Saint-Jean Belcier.

Je n'oublie pas le Pont Jean-Jacques Bosc qui fera la liaison entre les deux rives. C'est donc un ensemble considérable.

Et je réunissais, aujourd'hui même, les différents aménageurs et les différents urbanistes en charge de ces projets, y compris d'ailleurs de l'aménagement du Parc aux Angéliques. J'ai décidé à cette occasion de mettre en place un atelier de coordination pour bien nous assurer que ces projets sont en harmonie les uns avec les autres. C'est donc 20 à 30 ans de transformation que va connaître maintenant la Rive Droite sur l'ensemble de cet espace.

Sur la ZAC Bastide-Niel à proprement parler, je confirme, pour répondre à ce que disait Monsieur HURMIC, ce qu'a dit Madame TOUTON, nous avons discuté avec Winy MAAS pour faire évaluer son projet et il a été tout à fait dans la bonne direction. Tout le monde sait l'enthousiasme que j'ai toujours manifesté pour Darwin, nous faisons tout notre possible pour que ses activités puissent se développer, c'est un facteur de rayonnement exceptionnel européen et international pour notre agglomération et pour notre ville. Je voudrais seulement rappeler que dès le départ, et Monsieur FELTESSE peut le confirmer, il avait été bien indiqué que certains sites étaient mis à disposition de Darwin en attendant l'aménagement définitif de la ZAC. C'était le cas en particulier du hangar dans lequel a été aménagé, à peu de frais, c'est vrai, le Skatepark en salle. Et donc, il va falloir maintenant qu'on essaie de concilier les besoins de Darwin et le développement de Bastide-Niel. Mais je crois qu'entre Darwin et BMA dont Michel DUCHENE préside le Conseil, et avec la participation active de Pascal GÉRASIMO, les choses se passent bien.

Je pense que Monsieur FELTESSE a tous les éléments d'appréciation pour ce qui concerne la desserte de cette Rive Droite en système de transport en site propre. Et ceci est inscrit très clairement dans le SDODM.

Ce sont donc deux liaisons majeures dans les huit liaisons nouvelles qui ont été adoptées par le Conseil de Métropole vendredi dernier :

- la liaison de pont à pont, Pont Chaban jusqu'au Pont Jean-Jacques Bosc en traversant Brazza, Bastide-Niel, l'Avenue Thiers, la Voie Eymet et en rejoignant le pont futur qui va être mis en construction dans quelques mois ;

- et puis, l'autre liaison également très importante, Bassens, les Quais, Pont Saint-Jean, la Gare et puis le Campus, ce qu'on a appelé au départ « Campus-Campus » et qu'on appelle maintenant « Bassens-Campus ».

Ce sont donc deux lignes majeures. En préciser, aujourd'hui, le calendrier est sans doute prématuré puisque ce que nous avons décidé, c'est de poursuivre des études qui, pour certaines d'entre elles, sont en phase opérationnelle, mais pour d'autres, elles sont en phase pré-opérationnelle. En tout cas, on sera en ligne, si je puis dire, avec le développement de ces opérations dont je rappelle que ce sont des opérations sur 10 à 15 ans, voire 20.

J'ai entendu parler de la fermeture du Pont de Pierre, je voudrais souligner simplement qu'il va y avoir une fermeture dans le sens entrant vers Bordeaux pour la nécessité des travaux de confortation du pont et qu'à cette occasion, nous testerons les conséquences de cette fermeture partielle sur la circulation en général. Et avant de prendre une décision définitive, il faudra bien mesurer les impacts que cela peut avoir sur la circulation. Donc la décision de fermeture du Pont de Pierre qui est annoncée dans la presse comme acquise est quelque chose qui mérite encore réflexion.

Voilà sur ce dossier extrêmement important. Madame AJON, il faudrait peut-être maintenant aller un peu de l'avant, si vous voulez bien.

MME AJON

Oui, Monsieur le Maire, juste nous satisfaire de la création de ce Comité de coordination que nous appelions de nos vœux depuis plus de deux ans et réitérer cette demande…

M. LE MAIRE

Encore le résultat d'une de vos initiatives, Madame AJON, que je salue.

MME AJON

Je vous en prie, nous avons heureusement les comptes-rendus de nos interventions qui pourront vous être redonnés.

M. LE MAIRE

Vous êtes à peu près à l'origine de tout ce que nous faisons de bien, je le répète.

MME AJON

Je vais essayer de terminer, je voulais faire rapide, juste vous dire que nous saluons et que nous réémettons le vœux que ce Comité de coordination rende un bilan des équipements de proximité qui seront produits sur les différentes zones d'aménagement que sont la ZAC Niel, Euratlantique, Eiffel et Deschamps afin que l'on puisse bien vérifier que nous produisons des équipements de proximité suffisants et des équipements publics suffisants pour répondre à la demande de ces nouveaux habitants, comme celles des anciens. Je vous remercie.

M. LE MAIRE

Si je vous avais bien entendu, Chère Madame, vous l'aviez déjà dit dans votre précédente intervention. Donc, je vous remercie de me l'avoir répété pour le cas où je n'aurais pas bien compris.

Qui est-ce qui est contre cette délibération ? Qui s'abstient ? Merci.

ZAC BASTIDE NIEL

Conseil municipal de Bordeaux du 25 janvier 2016
Présentation synthétique du projet d'aménagement

OBJECTIFS

2028

ECOQUARTIER BASTIDE NIEL

355 000m2 nouvelles surfaces de plancher / 144 îlots

3400 logements

10 000 habitants

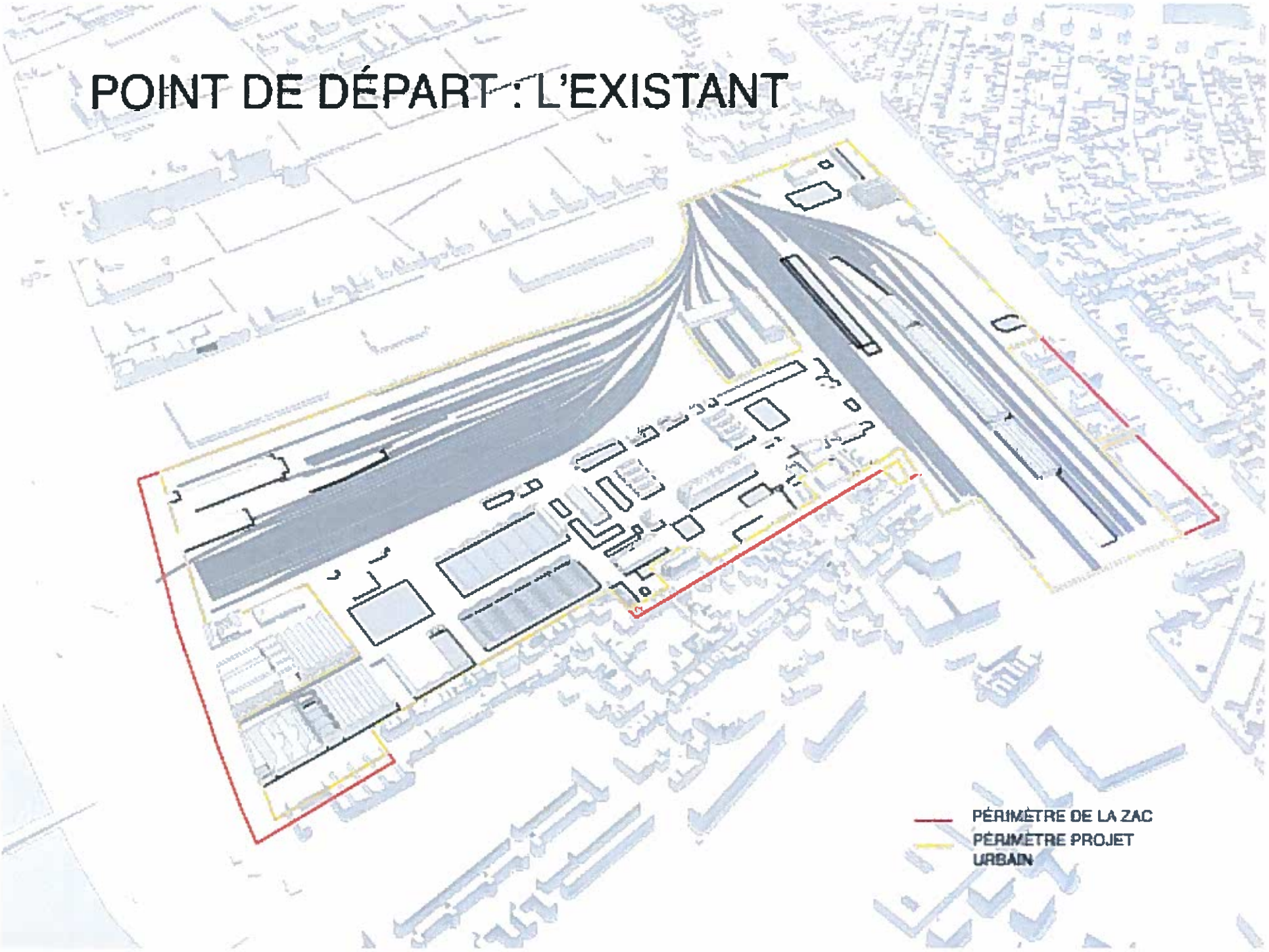
2000 emplois à créer

Concession d'aménagement approuvée par
BORDEAUX METROPOLE le 23 mai 2014 pour 14 ans
SAS d'AMENAGEMENT BASTIDE NIEL créée le 4 février 2015

Architecte urbaniste coordonnateur **Winy MAAS, MVRDV**
Paysagiste **Rémi Salles, A+R**
Bureau d'études VRD **VERDI**
Développement Durable **ADER&CO**
Géomètre **GEOSAT**

13

POINT DE DÉPART : L'EXISTANT



POINT DE DÉPART

PROGRAMME

PROGRAMME

LOGEMENTS : 265.010 m²
SHON / 238 510 m² SDP

BUREAUX : 30.000 m² SHON / 27.000 m² SDP

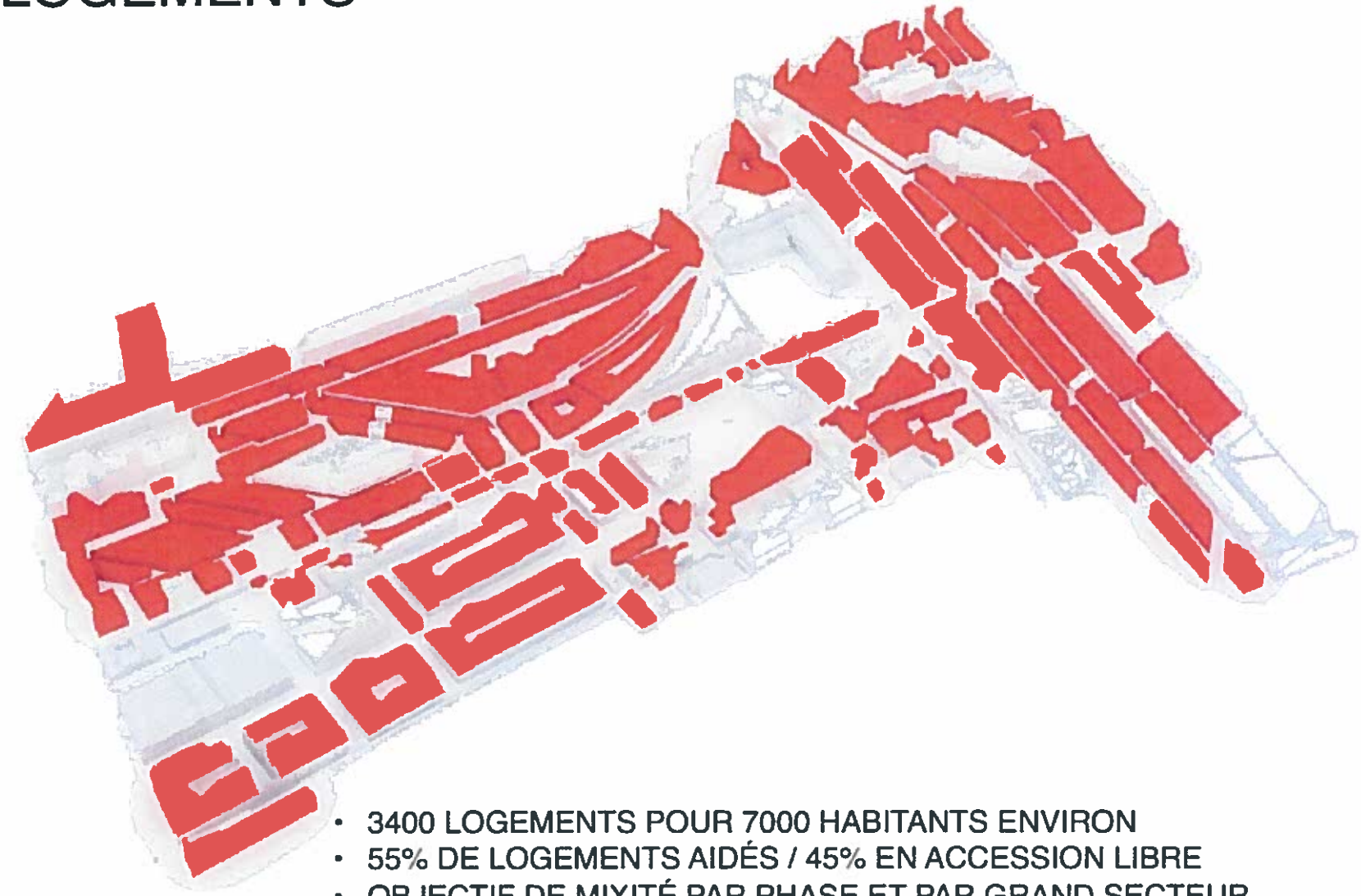
LOCAUX D'ACTIVITÉS DE PRODUCTION : 15.000 m² SHON / 13.500 m² SDP

COMMERCES ET SERVICES : 25.000 m² SHON / 22.500 m² SDP

EQUIPEMENT PUBLICS ET PRIVÉS : 59.990 m² SHON / 53.990 m² SDP

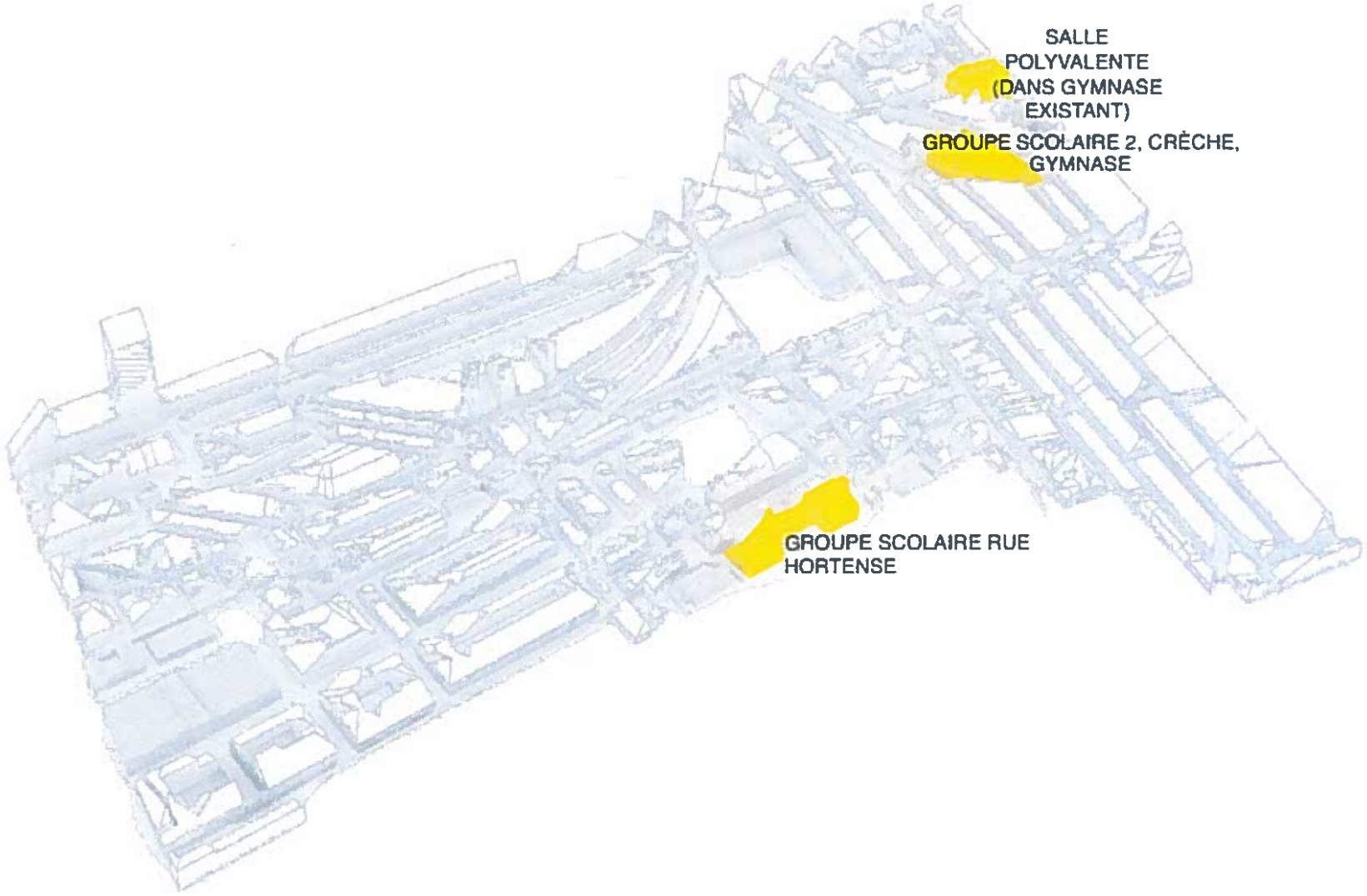
TOTAL : 395.000 m² SHON /
355.500 m² SDP

LOGEMENTS

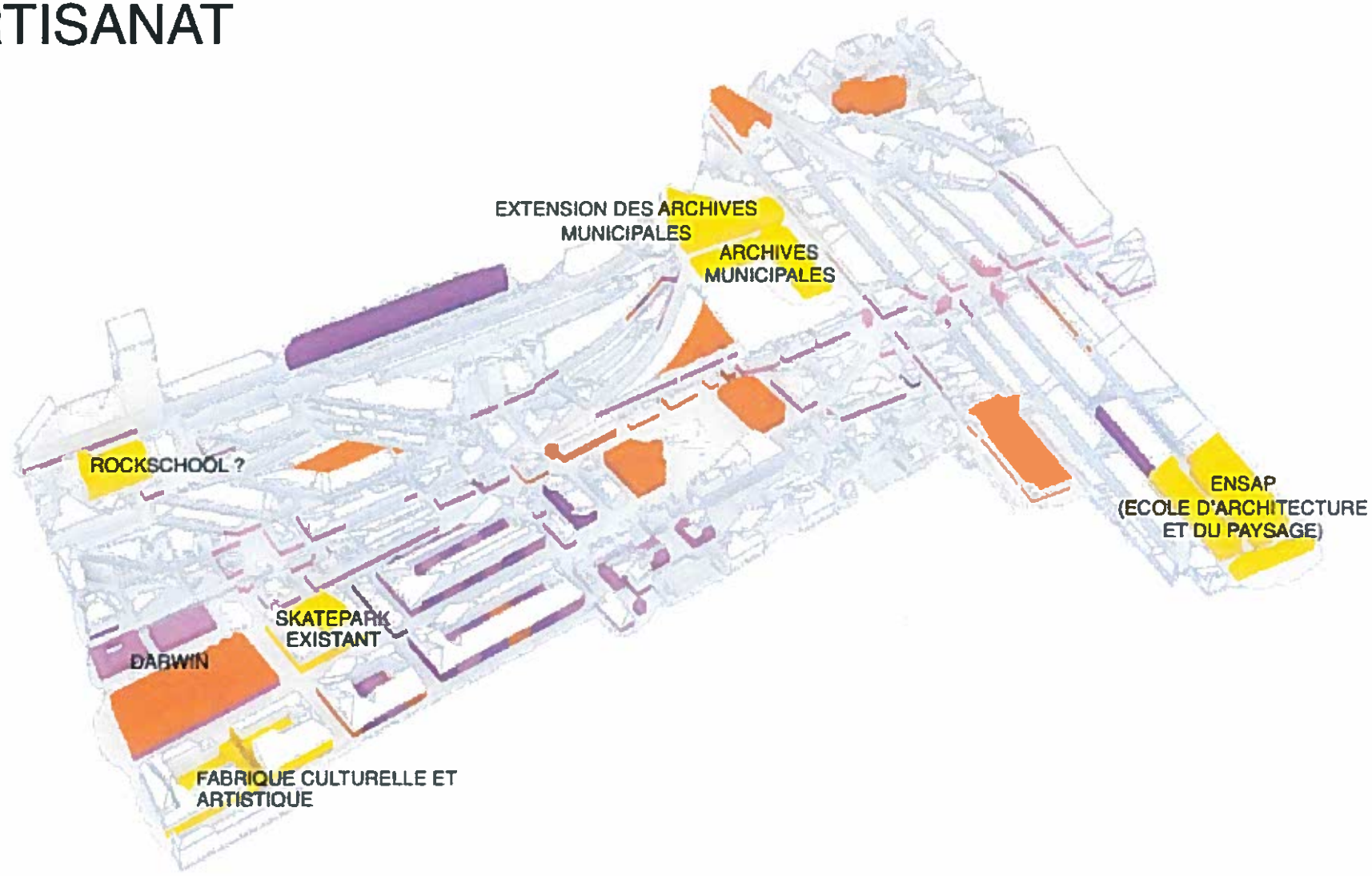


- 3400 LOGEMENTS POUR 7000 HABITANTS ENVIRON
- 55% DE LOGEMENTS AIDÉS / 45% EN ACCESSION LIBRE
- OBJECTIF DE MIXITÉ PAR PHASE ET PAR GRAND SECTEUR
- OBJECTIF DE MIXITÉ INTRA-ILOT (SI TAILLE SUFFISANTE)

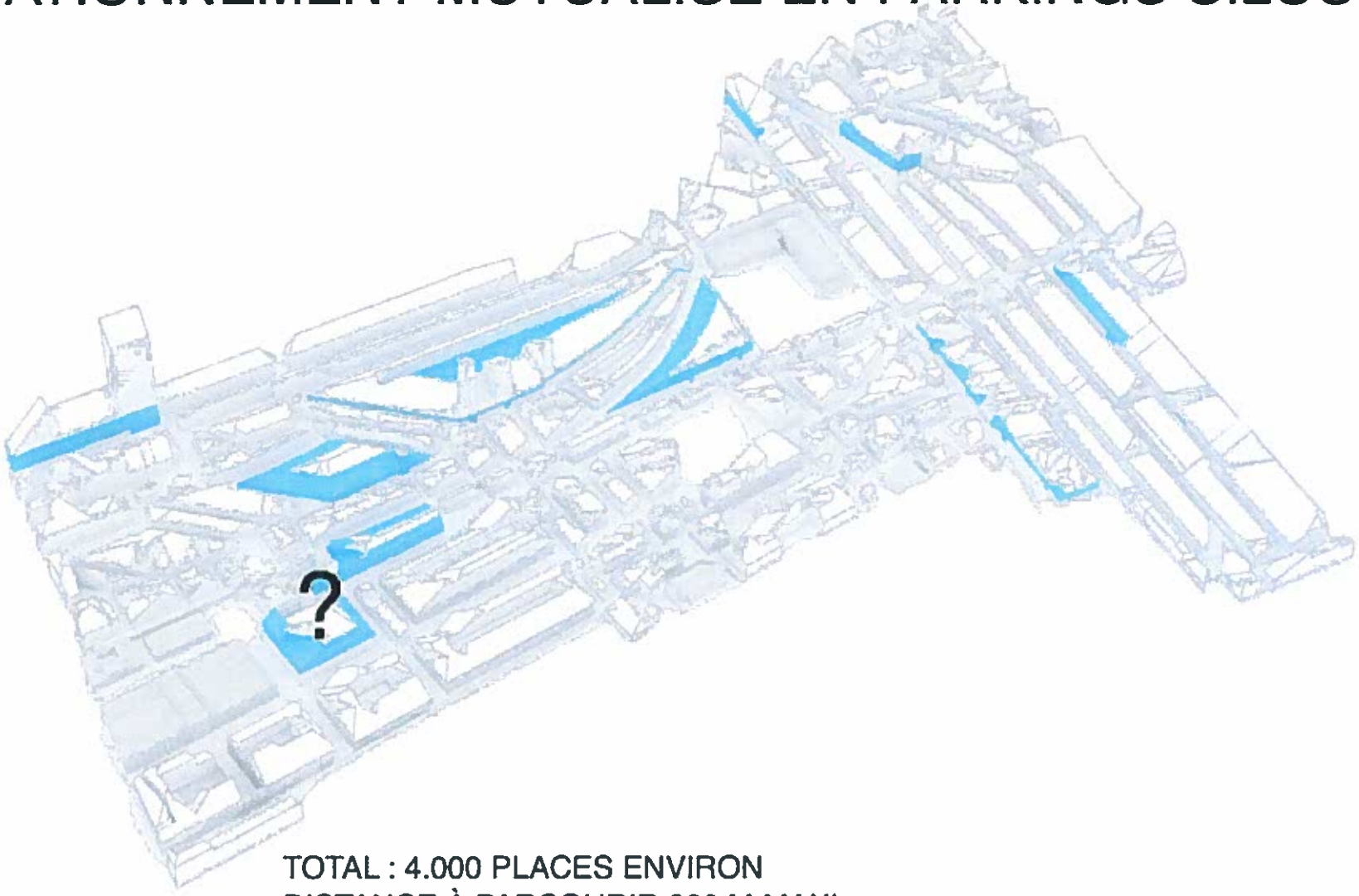
ÉQUIPEMENTS PUBLICS PROPRES À LA ZAC



AUTRES ÉQUIPEMENTS / BUREAUX / COMMERCES / ARTISANAT

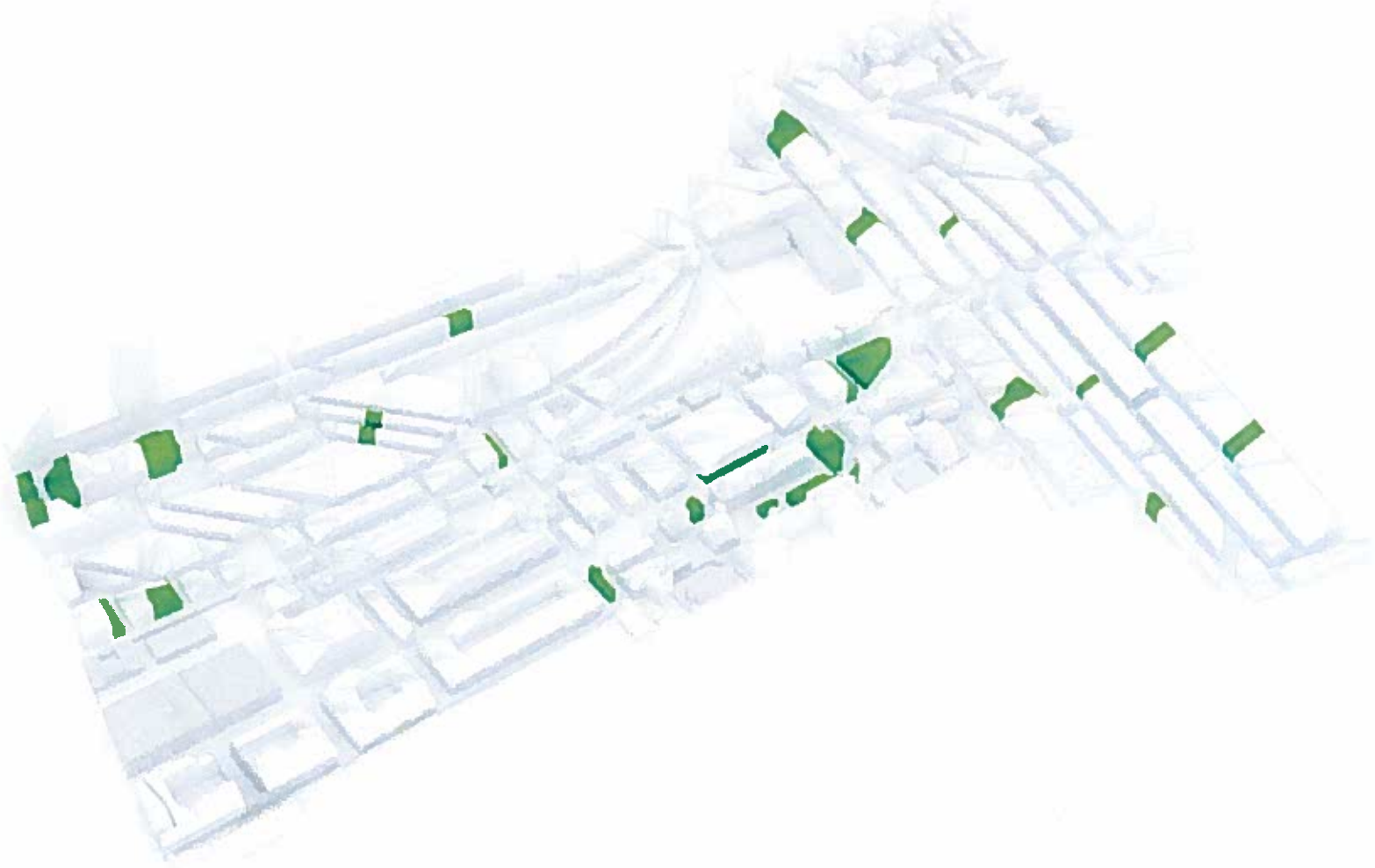


STATIONNEMENT MUTUALISÉ EN PARKINGS SILOS



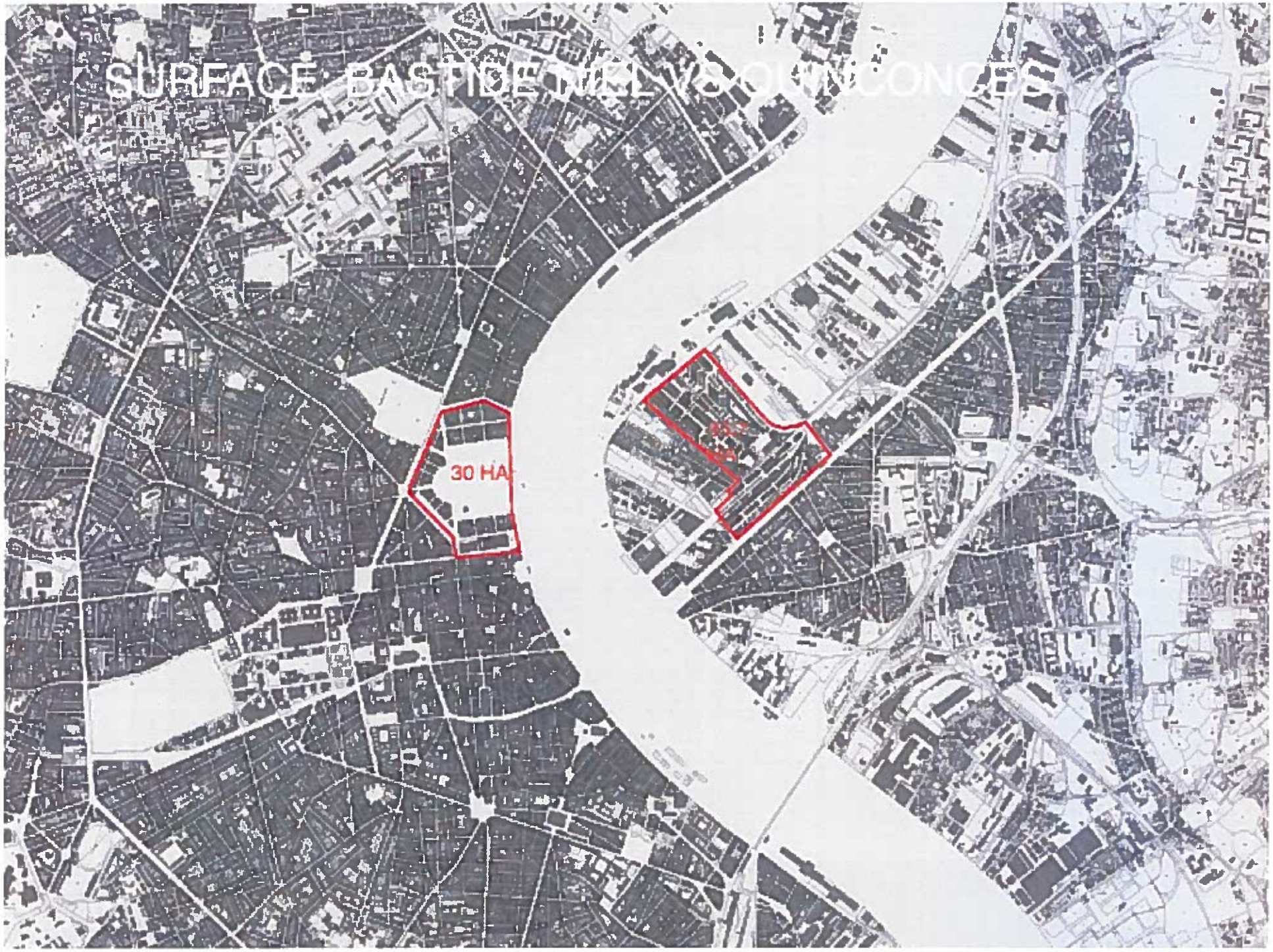
TOTAL : 4.000 PLACES ENVIRON
DISTANCE À PARCOURIR 200 M MAXI

PARCS 3D

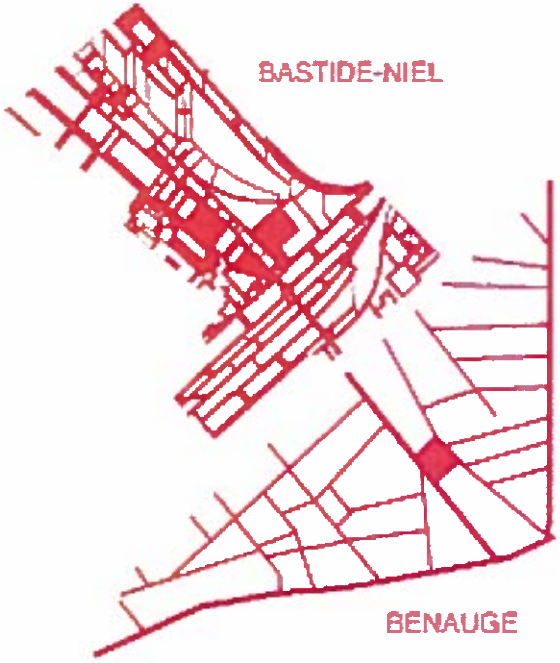


VUE D'ENSEMBLE

ESPACES PUBLICS


SURFACE BASTIDE NORD / COUR CONGRÈS
30 HA

MORPHOLOGIE DES ESPACES PUBLICS

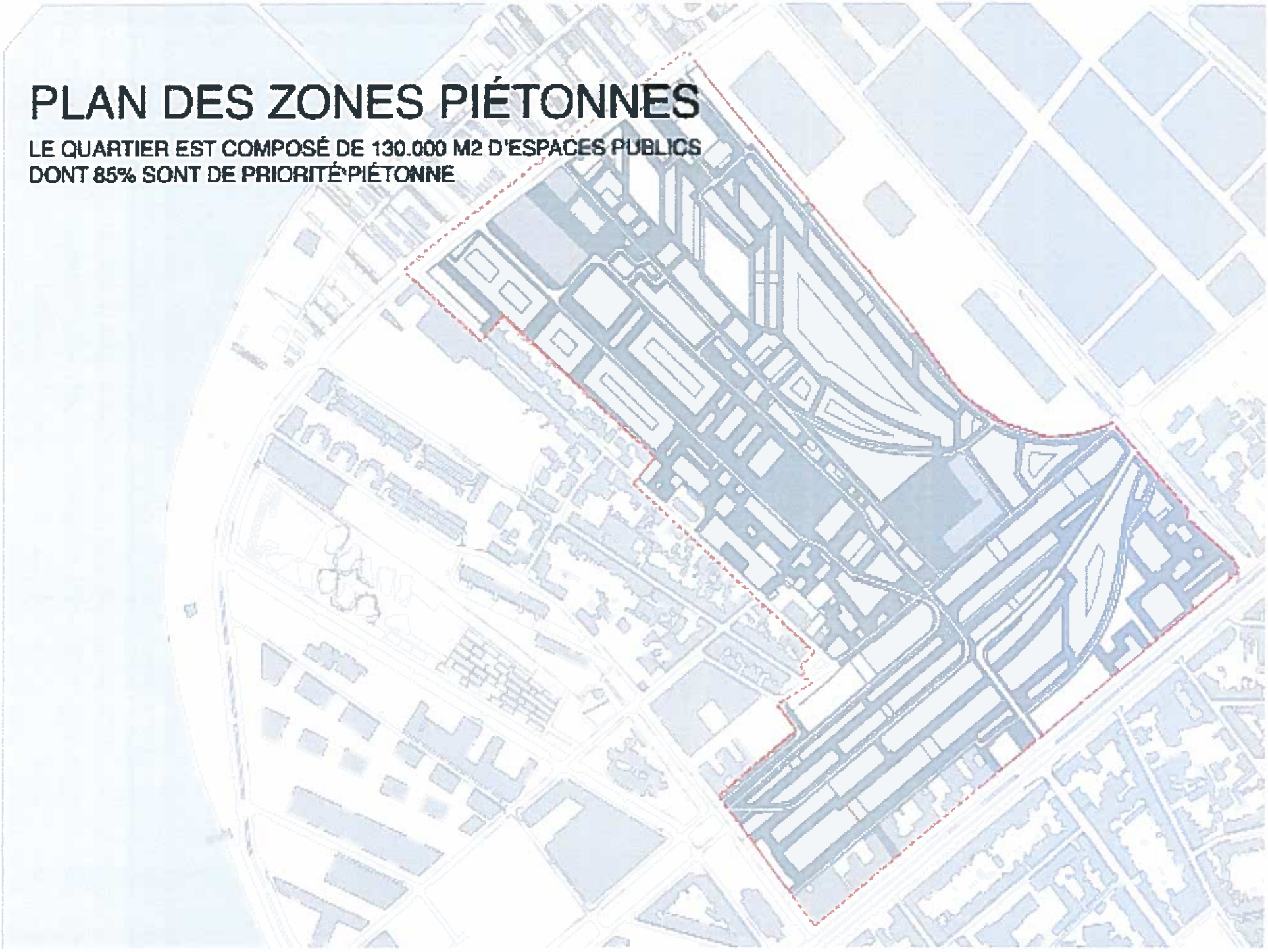


UN QUARTIER PIÉTON

- PROFIL MODAL : 40 % piéton 20% vélo 20% transport en commun 20% voiture
- OFFRE DE PROXIMITÉ :
  - 50M: PAV, parking vélos, depose minute
  - 150M: Espaces de poche, commerce proximite
  - 300M: Sports, VCUB, transport publique, auto partage, ecole, commerce destination, espace evenementiel, equipements culturels

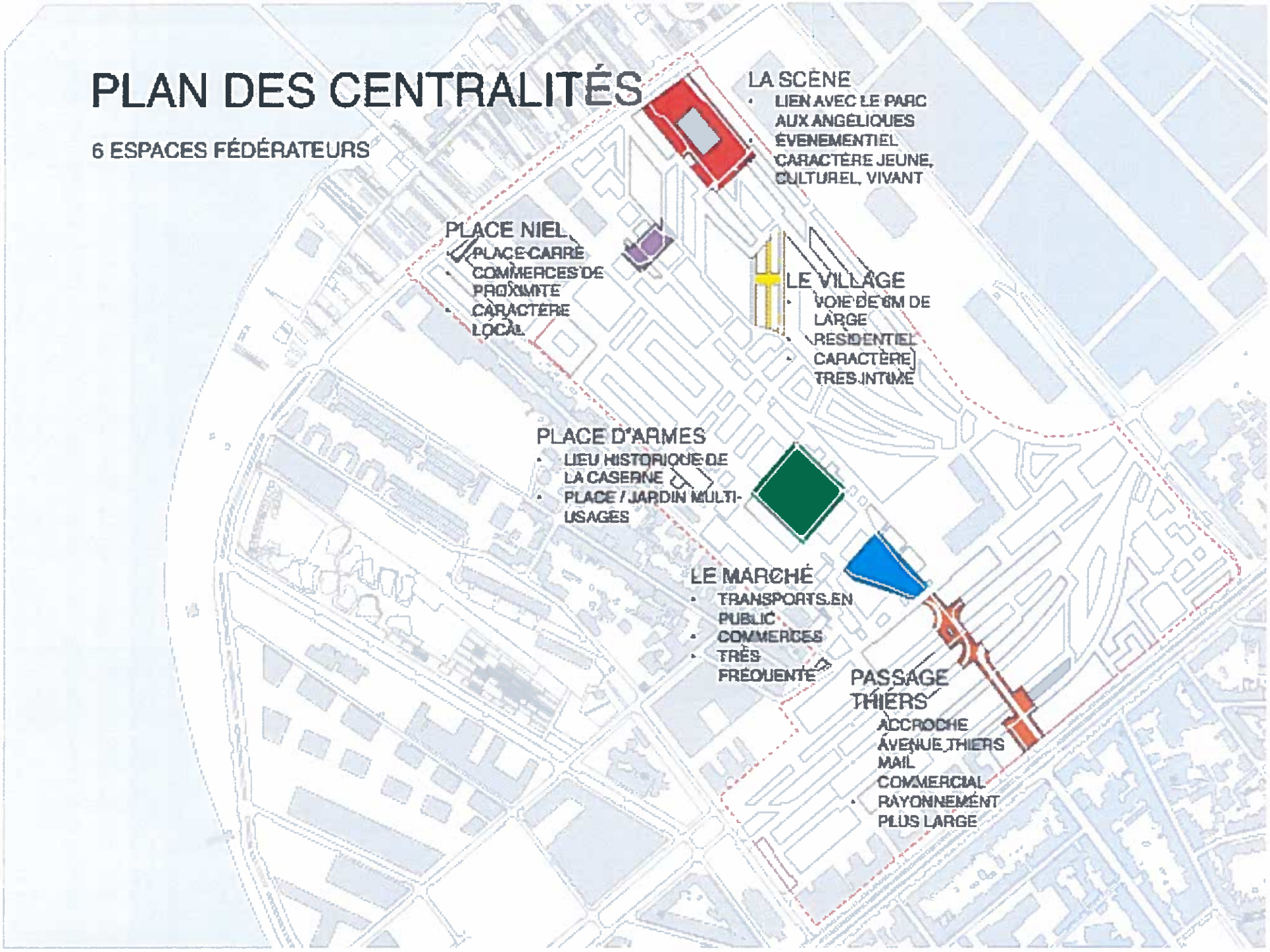
PLAN DES ZONES PIÉTONNES

LE QUARTIER EST COMPOSÉ DE 130.000 M2 D'ESPACES PUBLICS
DONT 85% SONT DE PRIORITÉ PIÉTONNE



PLAN DES CENTRALITÉS

6 ESPACES FÉDÉRATEURS



PLAN DES ARBRES

> PETIT ET MOYEN DEVELOPPEMENT

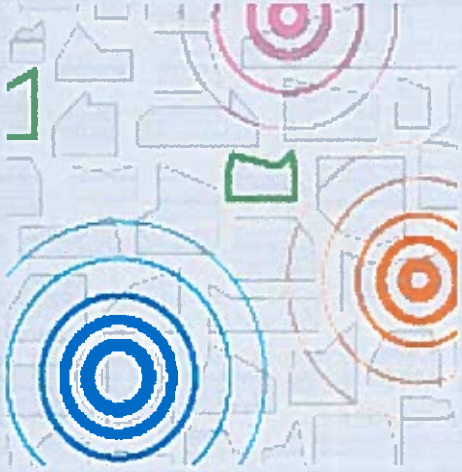
- + ACER RUBRUM 'SCANLON' - 8%
- + ACER OPALUS - 7%
- + CERCIS SILIQUASTRUM - 5%
- + ACER MONSPESSULANUM- 5%
- + GLEDITSIA TRIACANTHOS 'SUNBURST' - 8%
- + LIGUSTRUM JAPONICUM - 4%
- + MAGNOLIA KOBUS - 5%
- + MAGNOLIA GRANDIFLORA - 5%
- + MELIA AZEDARACK- 5%
- + QUERCUS TURNERI 'PSEUDOTURNERI' - 5%
- + SALIX ALBA - 6%
- + TILIA MONGOLICA - 3%

> GRAND DEVELOPPEMENT

- + ALNUS SPAETHII - 4%
- + GYMNOCLADUS DIOICA - 4%
- + SOPHORA JAPONICA - 5%
- + TOONA SINENSIS - 6%
- + ZELKOVA SERRATA - 4%
- + GINGKO BILOBA - 4%

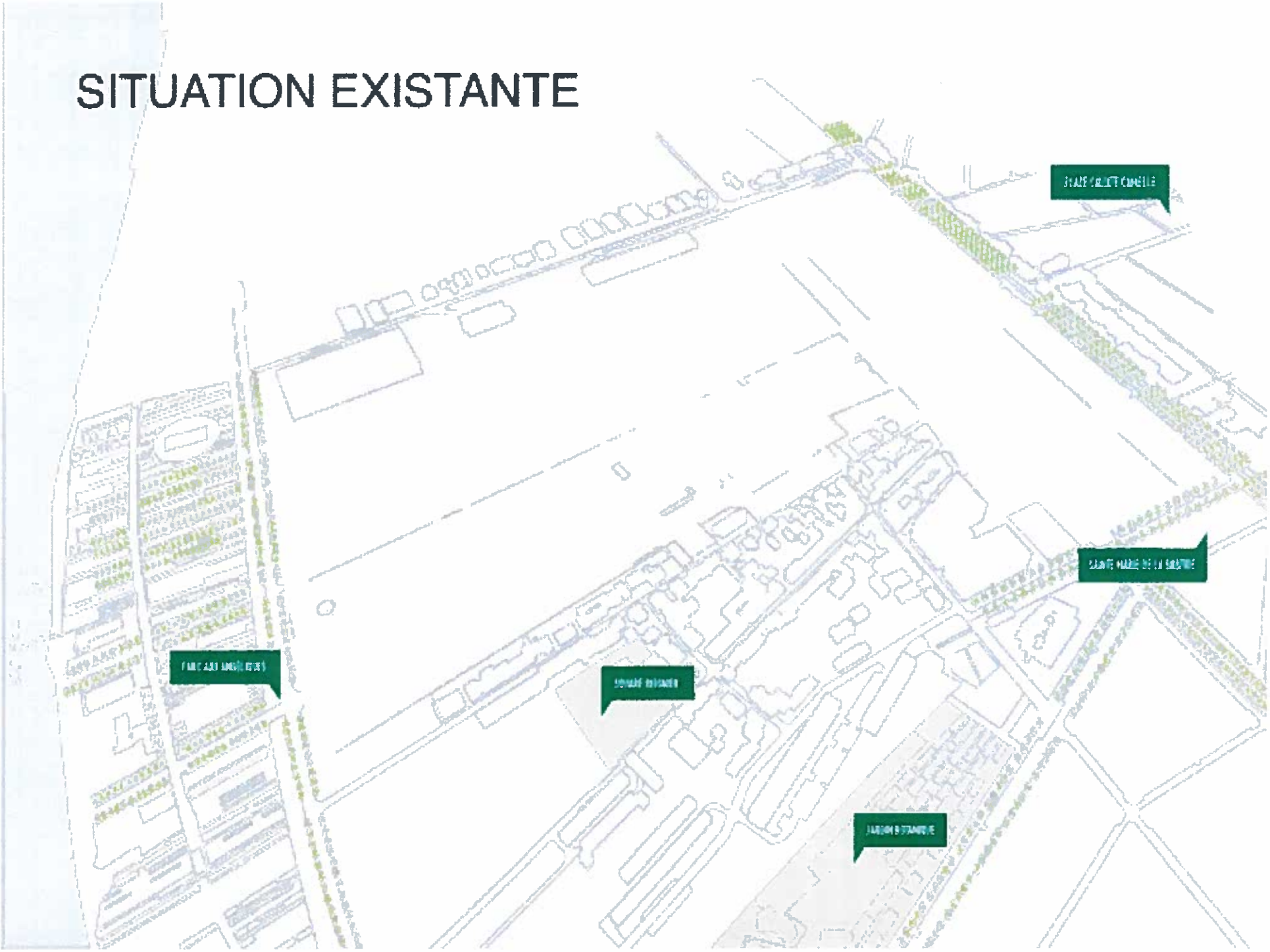
ARBRES DANS CENTRALITES - 12%
(ESSENCES A DEFINIR)

ARBRES EXISTANTS CONSERVÉS
53 sujets - cf. Tome 4 - Annexe 'arbres existants'

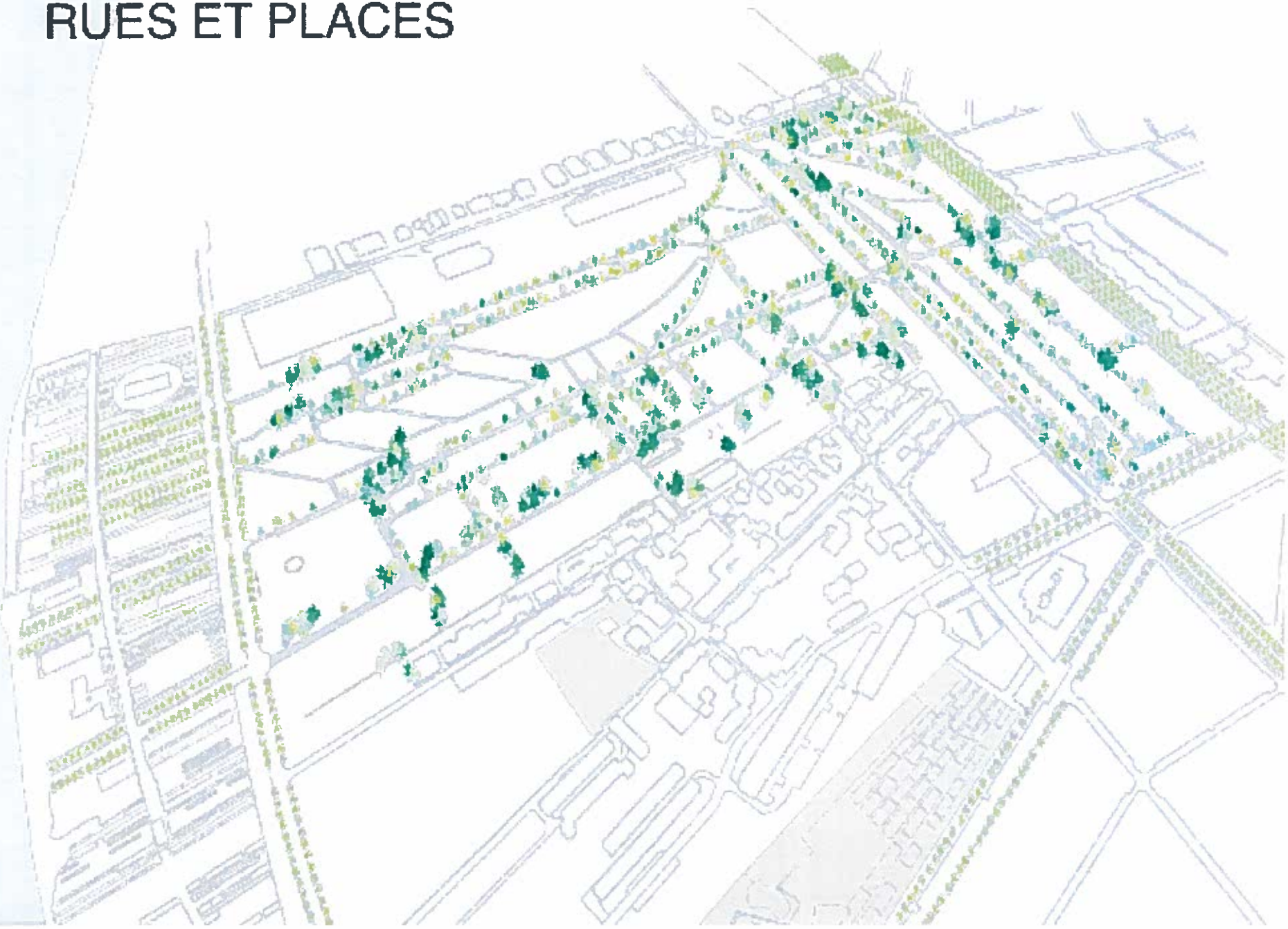


LIAISONS PAYSAGÈRES

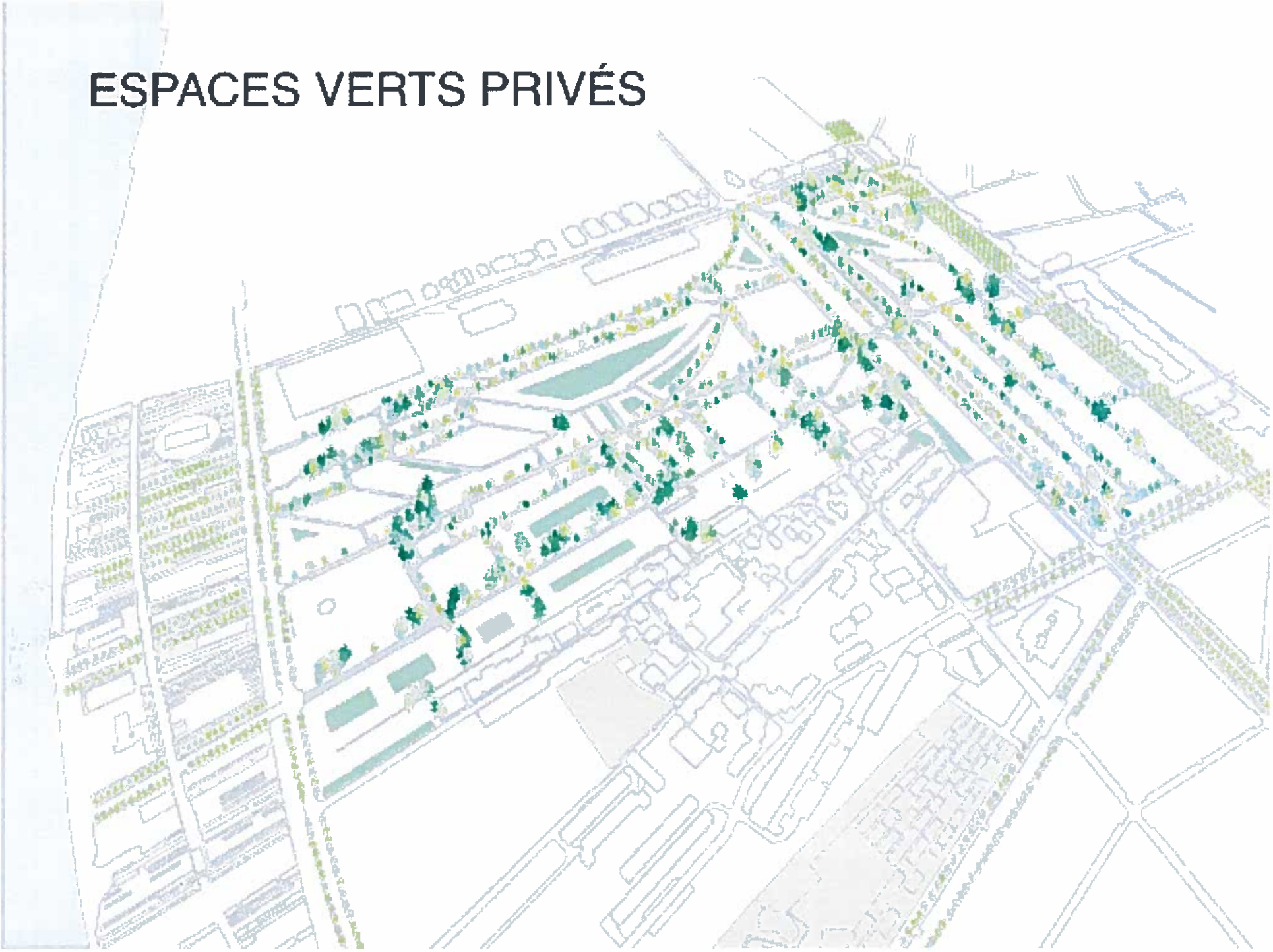
SITUATION EXISTANTE



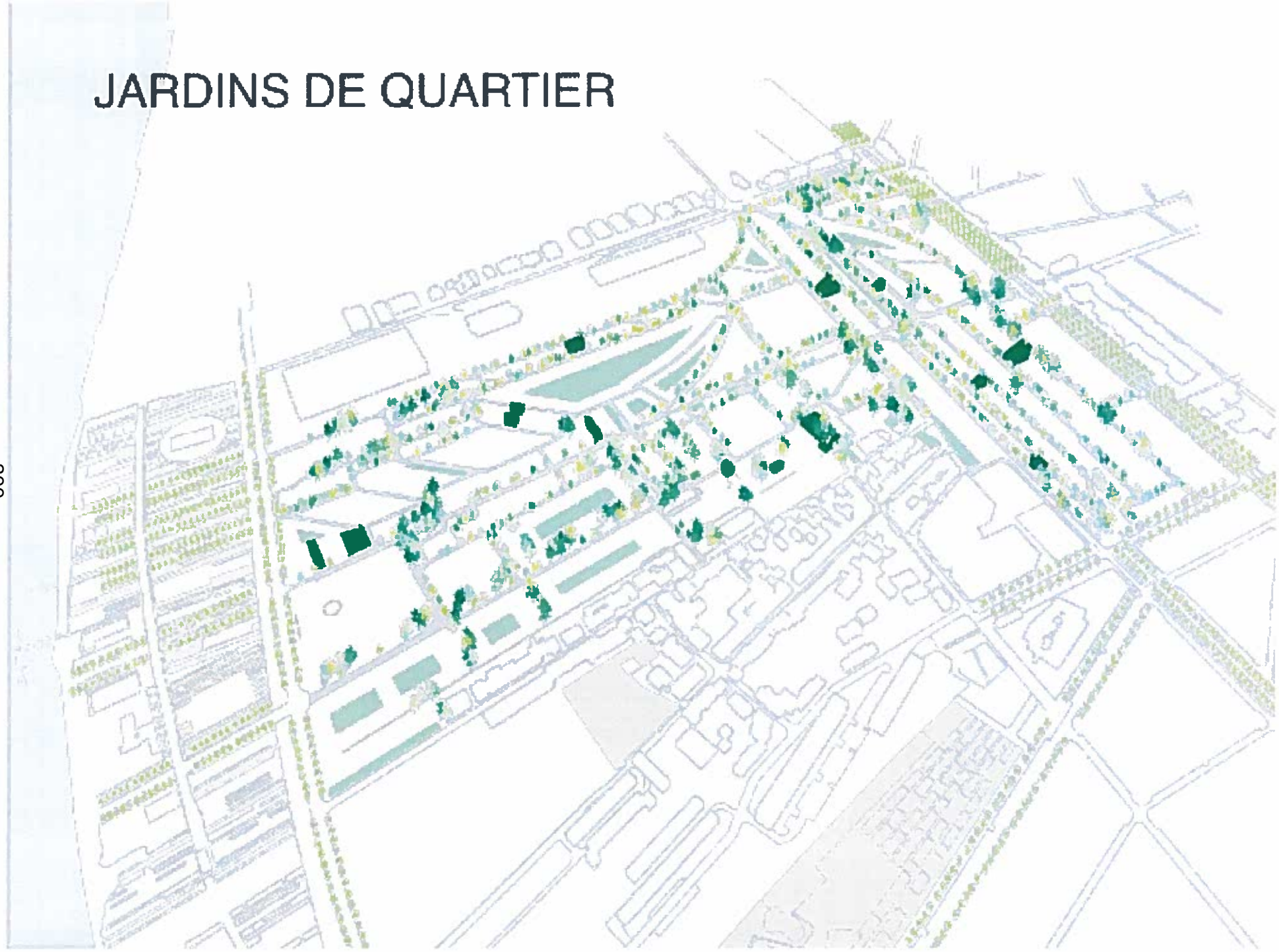
RUES ET PLACES



ESPACES VERTS PRIVÉS



JARDINS DE QUARTIER



VUE DE L'ALLÉE CAVALIÈRE

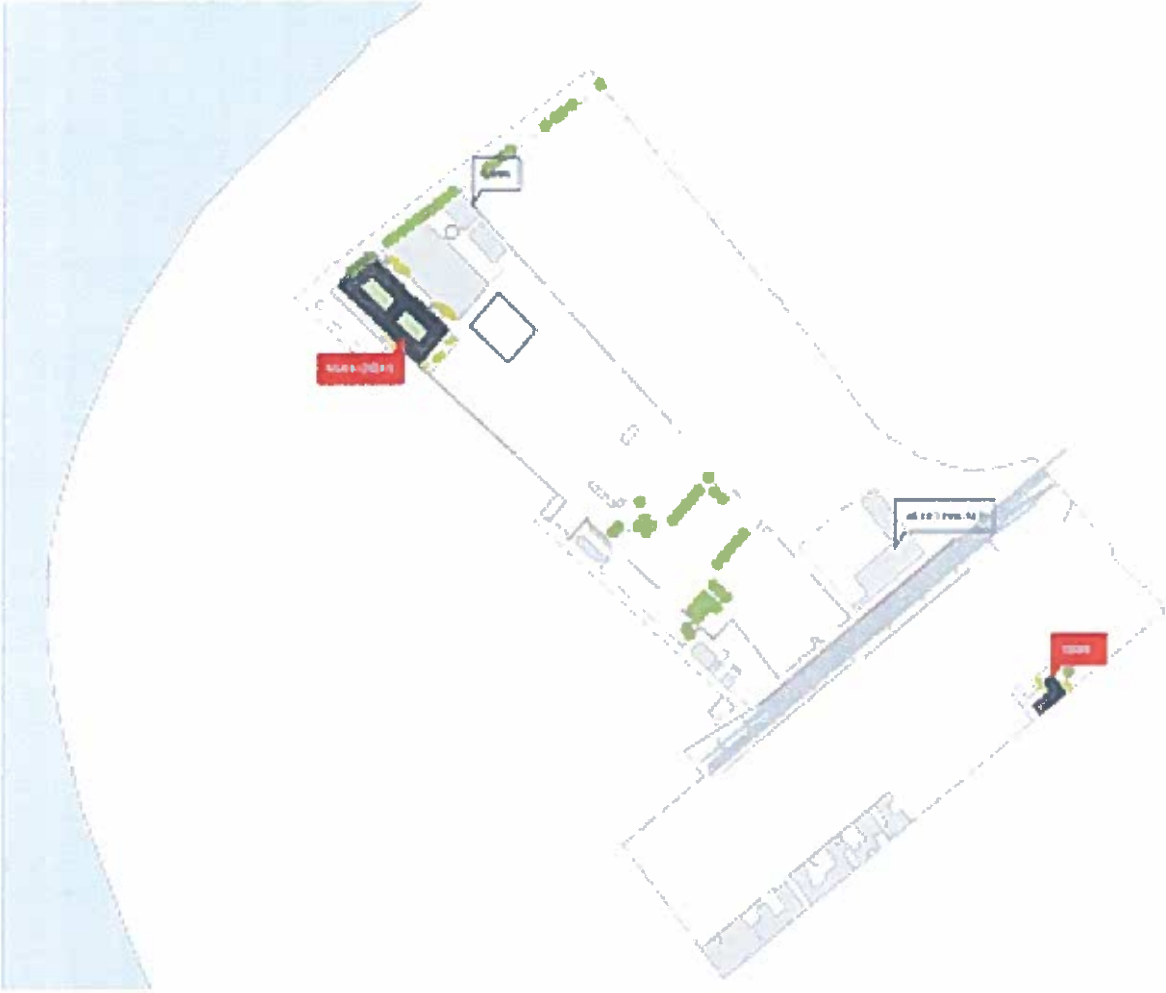
VUE DE LA PLACE DU MARCHÉ

VUE D'UNE RUE DE 10 M, COTÉ AVENUE ABADIE

PHASAGE PREVISIONNEL DE REALISATION

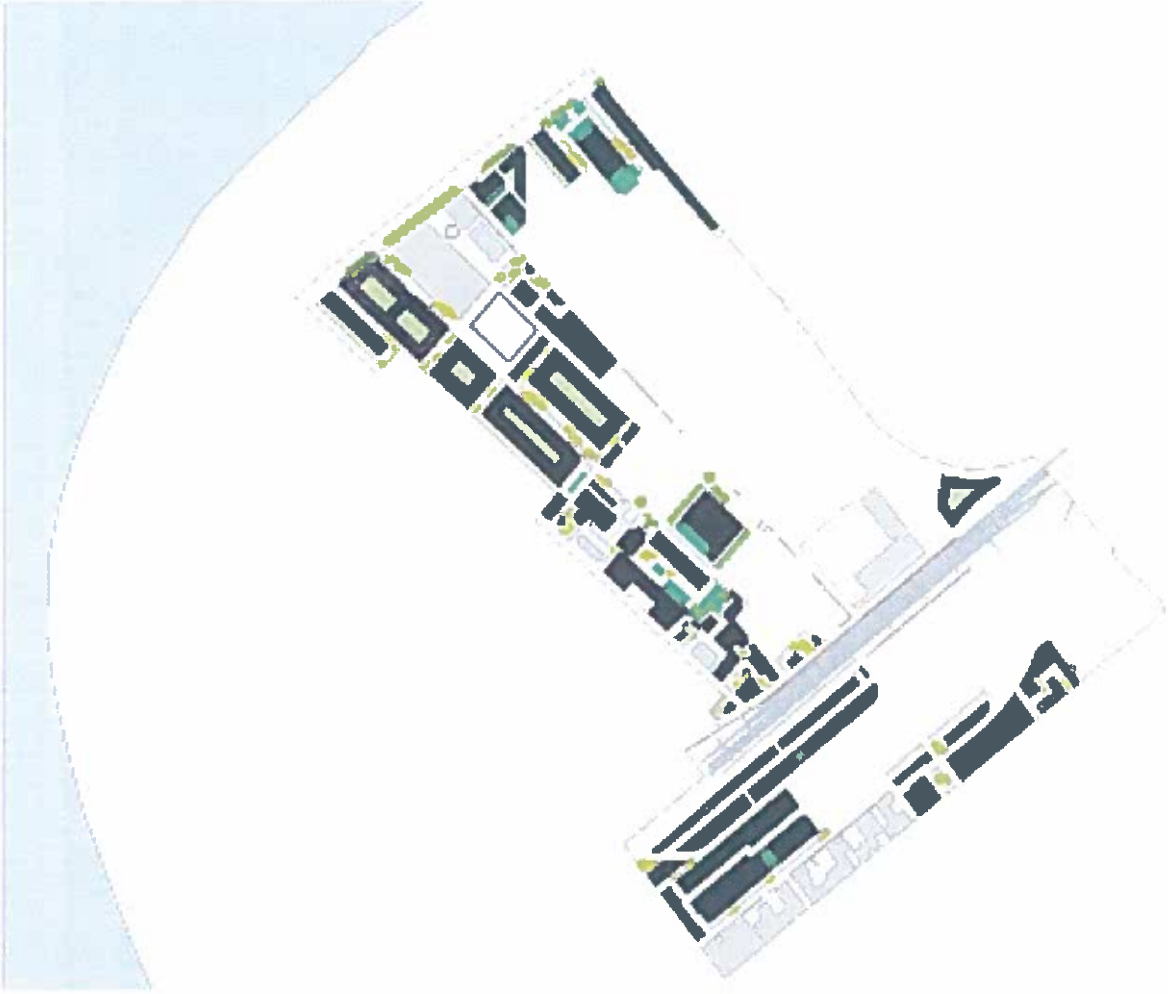
PROJETS PILOTES 2014-2015

TOTAL : 20.072 M2 SDP



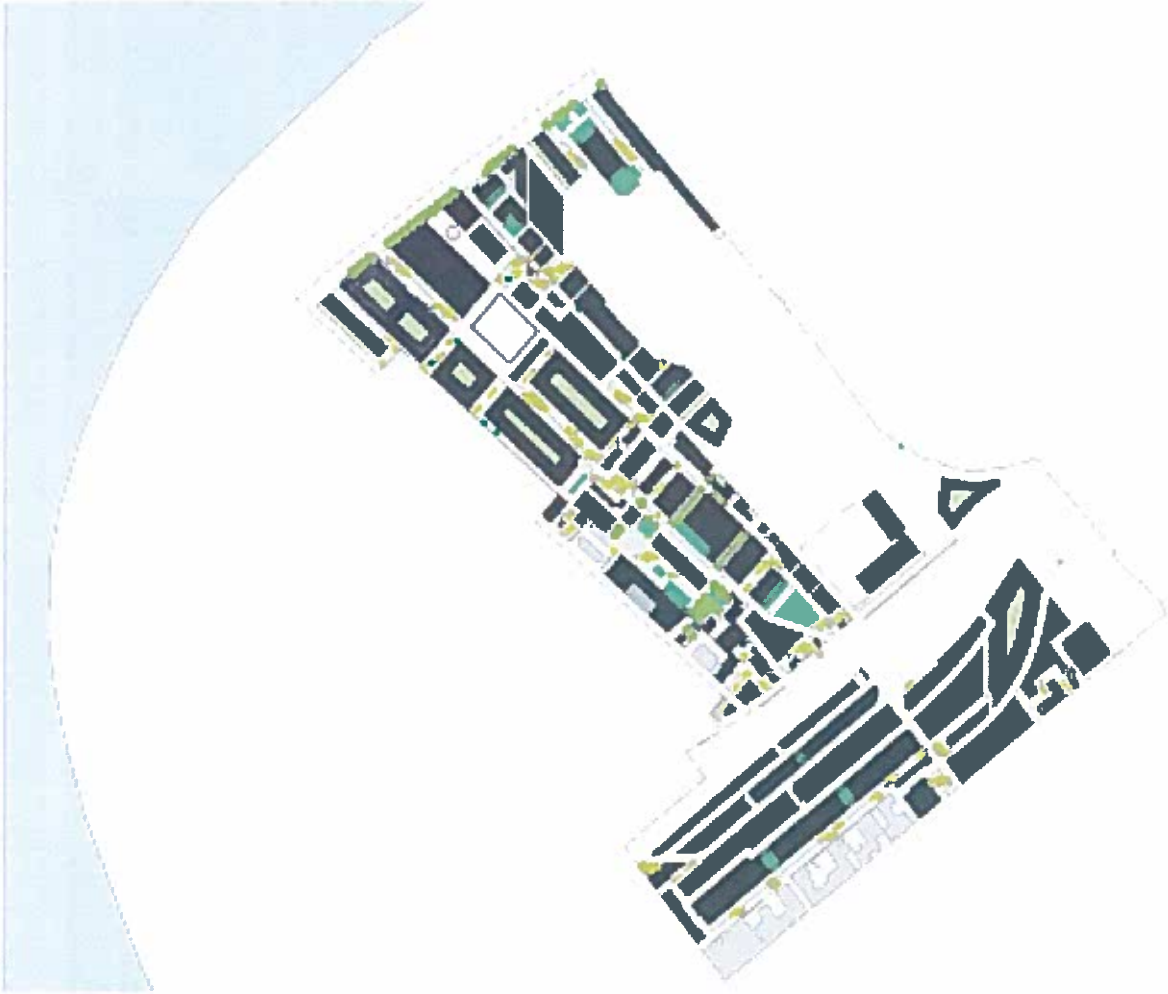
PHASE 1 - 2016 / 2019

TOTAL : 142.976 M2 SDP



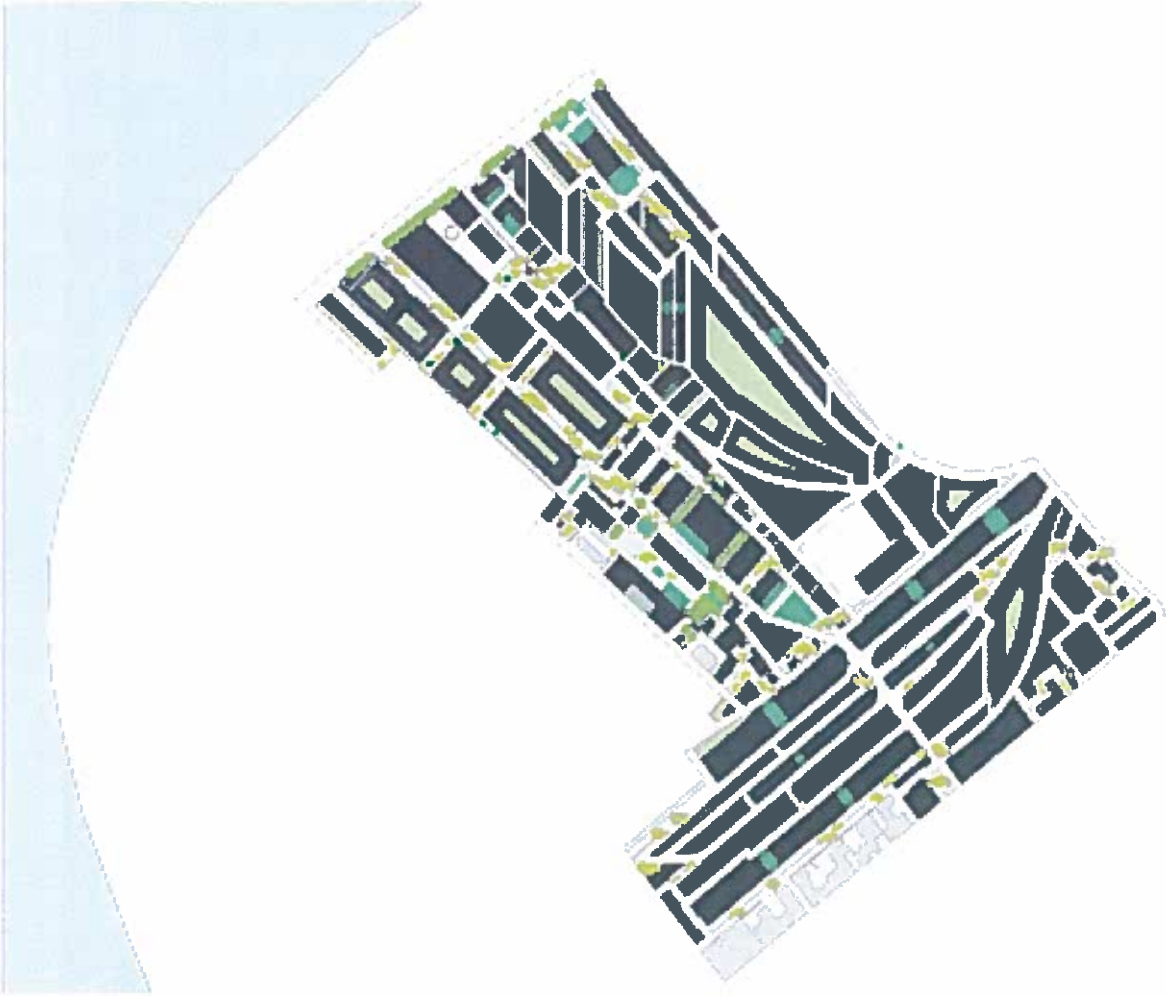
PHASE 2 - 2020 / 2023

TOTAL : 75.995 M2 / SDP



PHASE 3 - 2024 / 2027

TOTAL : 116.457 M2 / SDP



CRÉDITS

MAÎTRE D'OUVRAGE

SAS D'AMÉNAGEMENT BASTIDE-NIEL

ÉQUIPE

MVRDV
A+R
VERDI
ADER&CO
GEOSAT

D-2016/37
Convention de co-maîtrise d'ouvrage entre la Ville de Bordeaux et Bordeaux Métropole pour l'aménagement de la Place Gambetta. Autorisation. Signatures.

Madame Elizabeth TOUTON, Adjoint au Maire, présente le rapport suivant :

Mesdames, Messieurs,

Dans le cadre du premier projet urbain initié en 1996, la plupart des espaces publics majeurs de Bordeaux ont été réhabilités, ce qui contribue à valoriser grandement l'image de la Ville. Un des derniers espaces majeurs de la Ville, la place Gambetta, particulièrement attractif non seulement pour les Bordelais mais également pour les habitants de l'agglomération et pour les touristes, nécessite une intervention de qualité, notamment pour en apaiser la circulation et en révéler le patrimoine.

A cet effet, il est indispensable de réaliser un réaménagement de l'ensemble de cet espace de façade à façade.

Afin de garantir une cohérence d'ensemble pour le réaménagement à venir, il est nécessaire qu'un projet unique englobe la totalité des espaces concernés, et donc qu'une co-maîtrise d'ouvrage se mette en place entre la Ville et Bordeaux Métropole.

Une première délibération D 2015/286, actant la co-maîtrise d'ouvrage entre la Ville de Bordeaux et Bordeaux Métropole et le lancement de la procédure de concours de maîtrise d'œuvre par Bordeaux Métropole a été prise le 1er juin dernier.
A ce stade le préprogramme était validé et soumis à la concertation. Depuis la clôture de celle-ci, le programme a été réajusté et finalisé au regard des éléments de cette même concertation.

Une convention est aujourd'hui à passer entre la Ville de Bordeaux et Bordeaux Métropole, en application de l'article 2 de la loi 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la Maîtrise d'Ouvrage Publique, afin de régler les modalités de mise en œuvre de la co-maîtrise d'ouvrage pour l'aménagement des voiries et espaces publics concernés.
Dans ce cadre, la Ville de Bordeaux s'engage à participer au financement de ces travaux.

En conséquence, nous vous demandons, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir :

-Autoriser monsieur le Maire à valider le programme finalisé suite à la concertation, joint en annexe

-Autoriser Monsieur le Maire à signer la convention à passer avec Bordeaux Métropole, portant ces dispositions.

ADOPTE A L'UNANIMITE

M. LE MAIRE

Madame TOUTON.

MME TOUTON

Oui, merci Monsieur le Maire. Le projet d'aménagement de la Place Gambetta a l'ambition de répondre à plusieurs objectifs :

- améliorer son confort et favoriser son rattachement au secteur piétonnier ;
- repenser les modes de déplacement des bus, des voitures, des vélos et des piétons ;
- valoriser et moderniser l'espace végétalisé central et y favoriser de nouveaux usages ;
- mettre en scène le patrimoine urbain et architectural et paysager ;
- et enfin conforter le lien social par la mixité des pratiques urbaines.

Pour ce faire, l'aménagement doit être pensé et réalisé de façade à façade et donc sur un périmètre qui couvre des domanialités relevant à la fois du domaine public de la ville et de celui de la Métropole. Le jardin central y compris l'alignement de marronniers et certains locaux souterrains appartiennent à la Ville. Et la Métropole est propriétaire des voiries, des trottoirs côté façade et du passage souterrain Nord-Est. Il nous paraît donc souhaitable que ce réaménagement soit mis en œuvre sous la conduite d'une maîtrise d'ouvrage unique, celle de la Métropole, afin de garantir la cohérence du projet et de la réalisation des ouvrages.

La Convention qui vous est donc présentée précise les modalités de cette co-maîtrise d'ouvrage. Est aussi joint à cette délibération, le programme d'aménagement qui a été remis aux cinq équipes candidates au concours d'architecture, désignées par un jury l'été dernier. Il a été réalisé en prenant en compte les remarques des riverains lors des concertations qui se sont tenues au printemps dernier. Et outre le cadre de la consultation de maîtrise d'œuvre, ce programme détaille le contexte et les enjeux patrimoniaux urbains, paysagers, les objectifs et les contraintes qui existent sur cette Place Gambetta.

Ce programme fixe aussi les principales orientations sur la structure végétale et sa pérennisation sur l'évolution des activités, sur les mobilités, les transports en commun, le confort des piétons, les livraisons, le stationnement, le vélo, etc., mais aussi sur la prise en compte des aspects réglementaires et patrimoniaux et la mise en valeur non seulement diurne, mais nocturne de cette place. Les équipes de maîtrise d'œuvre viennent de remettre leur offre et le jury se réunira au cours de ce trimestre. Les riverains ont été associés à la réalisation de ce programme, je vous l'ai dit, et ils seront aussi associés au jury. Et une nouvelle concertation aura lieu lorsque le projet lauréat sera connu.

Il vous est donc demandé de bien vouloir valider les orientations de ce programme et autoriser Monsieur le Maire à signer la convention avec Bordeaux Métropole.

M. LE MAIRE

Merci. Je voudrais souligner, comme vous l'avez fait Madame l'Adjointe, la qualité de la concertation préalable avec l'association des riverains, l'association des commerçants. Le cahier des charges de la consultation des maîtres d'œuvre a été élaboré dans le cadre de ce processus de concertation. Comme vous l'avez dit d'ailleurs, les riverains seront également associés au jury qui devrait sélectionner le candidat d'ici le mois de mars-avril.

Madame BOUILHET ?

MME BOUILHET

Oui, Monsieur le Maire, Chers Collègues, dans cette délibération, vous nous demandez de valider le programme de réaménagement de la Place Gambetta et ainsi que d'autoriser une convention entre Bordeaux Métropole et la Ville de Bordeaux.

La Place de Gambetta, ex-Place Dauphine, puis Nationale se situe aujourd'hui en plein centre de Bordeaux. Elle est un centre d'intérêt historique et patrimonial tant pour les locaux que pour les visiteurs extérieurs. Estimés à environ 7,6 millions d'euros, cette réhabilitation et ce réaménagement valorisant notre patrimoine sont les bienvenus.

En effet, plusieurs problématiques se posent toujours autour de cette place afin de la rendre plus attractive :

- l'évolution encadrée du jardin et de l'espace vert de la place proprement dite ;
- le noircissement des façades sous l'effet du trafic automobile ;
- la réorganisation du trafic, notamment celui des transports en commun avec plus de 1 300 bus par jour, chiffre 2013, avant la refonte de septembre 2015 et les problématiques de santé publique autour de la pollution atmosphérique ;
- et le maintien et l'amplification de la vie commerçante et animation y ayant lieu.

Le premier aspect qui interpelle l'observateur est l'aspect parfois anarchique de la circulation automobile élevée qui y règne dû à la situation de la place sur la ceinture des cours qui encerclent le centre-ville.

Si nous sommes souvent réticents aux obstacles empêchant les visiteurs extérieurs d'accéder au centre-ville - exemple les zones limitées à 30 kilomètres ou encore l'extension du stationnement payant - la réduction du trafic automobile, le réaménagement des lignes de bus et la place faite aux piétons prolongeant l'espace piéton de l'hyper-centre vont dans le bon sens.

Concernant la conception des trottoirs, des Bordelais essentiellement des mères de famille ont attiré notre attention sur l'absence claire et précise de limites entre la route et les trottoirs en de nombreux endroits de la ville ; les jeunes enfants ne voyant ainsi pas la discontinuité trottoir-route provoquant une inquiétude légitime des parents. Si ce genre de trottoir devait être construit Place Gambetta, vos services pourraient peut-être trouver une solution pour matérialiser la fin du trottoir et le début de la rue.

Concernant la vie commerçante de la place, elle a largement été diminuée depuis la fermeture du Virgin Megastore même si, selon la presse, une offre d'achat et de reconversion de cette immense bâtisse soit en pourparlers et à l'étude. Le projet prévoit une redynamisation des activités commerçantes et des animations notamment par l'élargissement des trottoirs permettant aux cafés et restaurants de s'approprier en extérieur les nouveaux espaces ainsi créés. Encore, faudra-t-il que les tarifications d'occupation du domaine appliquées par la Mairie n'augmentent pas trop rapidement, cela est une autre question. De même, une attention particulière semble avoir été apportée pour garantir les livraisons des commerçants.

Enfin, s'agissant de la place elle-même, nous partageons l'avis selon lequel la ceinture de marronniers, notamment en été, masque à l'observateur les façades l'entourant. Nous ne souhaitons évidemment pas que l'ensemble de ces arbres en bon état soit abattu, mais une aération partielle de cette ceinture serait la bienvenue.

Pour terminer, nous reviendrons sur une période de l'histoire de la place, durant la Révolution et notamment la terreur, le sang coulât abusivement sur la Place Nationale dû à la présence de la guillotine. Les historiens sont largement unanimes sur cette question, beaucoup d'infortunés innocents furent exécutés par excès de zèle, suspicions et soupçons infondés ou dénonciations vengeresses. La Municipalité pourrait y installer une plaque rappelant ces débordements historiques.

Sur le fond, nous voterons pour le réaménagement et la convention passée entre la Métropole et la Ville.

M. LE MAIRE

Voilà ! J'ai eu un moment d'inquiétude, je pensais que vous alliez nous proposer de remettre une guillotine. J'ai été rassuré par la conclusion de votre propos.

Monsieur HURMIC ?

M. HURMIC

Oui, deux mots de commentaire sur cette délibération que nous allons voter. Juste, j'allais oublier, je tiens à préciser que sur la délibération précédente, la 36, je ne suis pas sûr que ça ait été noté, nous nous sommes bien abstenus. J'ai vu que le vote a été un peu rapide, comme Monsieur Saint-Marc…

M. LE MAIRE

C'est noté.

M. HURMIC

Voilà ! Je voulais bien le signaler à Monsieur Saint-Marc que nous nous sommes abstenus sur la 36.

Donc, j'en viens à la présente délibération, donc pour rappeler qu'effectivement, pour nous, le dossier actuellement évolue dans la bonne direction. Vous vous souvenez qu'au 1er juin dernier, lorsque nous avons parlé, nous avions beaucoup insisté sur la nécessité d'un apaisement du trafic routier et sur la nécessité de conserver l'aspect végétal de cette place. Et nous sommes heureux de voir que la concertation avec les riverains qui, je l'ai déjà dit, a été bien menée, est revenue sur ces préoccupations qui sont des préoccupations communes, sur l'importance de la surface à dédier aux piétons, sur les façons de limiter les nuisances de la circulation, sur le fait de ne pas augmenter les surfaces imperméabilisées et de conserver une forte présence végétale qui fait le charme de la place, mais aussi cette place qui est un îlot de fraicheur appréciable en cœur de ville. Donc, tout ça, c'est effectivement pour nous, des atouts de la Place Gambetta qu'il va falloir conserver.

Moi, personnellement, j'ai la chance de faire partie de la Commission d'appel d'offres. Je pense qu'on va prochainement se réunir pour examiner les offres. Donc, il est évident que ces critères-là qui sont issus de la concertation et de nos préoccupations, nous serons particulièrement vigilants, mais sans doute vous aussi pour qu'ils soient vraiment pris en compte par les candidats à la rénovation de la Place Gambetta.

Alors, on a appris que les marronniers étaient peut-être un peu en sursis. Je ne sais pas si vous avez des informations ? C'est vrai que ce serait dommage que ces marronniers soient compromis par l'opération.

M. LE MAIRE

Je suis le premier défenseur des arbres de Bordeaux. Je m'oppose toujours à ce qu'on les coupe, mais de temps en temps, je suis bien obligé de m'incliner devant mes spécialistes qui nous disent que certains deviennent dangereux. Qu'est-ce qu'il en est là ?

MME TOUTON

Ils sont en fin de vie là-bas.

M. LE MAIRE

Ils sont en fin de vie parce que c'est vrai que les marronniers, ça meurt.

Monsieur GUENRO ?

M. GUENRO.

Oui, Monsieur le Maire, Chers Collègues, très rapidement, je souhaitais revenir sur l'annonce d'implantation d'un hôtel de luxe en lieu et place de l'ancien Virgin sur la Place Gambetta.

M. LE MAIRE

N'anticipez pas, ne croyez toujours pas les annonces que vous lisez ici ou là. À ma connaissance, rien n'est décidé.

M. GUENRO

Je crois sincèrement que si l'on interrogeait les Bordelais sur leurs besoins quotidiens et sur ce qu'ils attendent Place Gambetta, il y a peu de chance qu'un hôtel de luxe soit plébiscité. Bien entendu, il s'agit d'un bien privé et vous n'aurez qu'à vous prononcer que sur le permis de construire. Néanmoins, ce bâtiment étant très structurant pour l'avenir de la Place, j'aimerais connaître votre avis sur la question : soutenez-vous ce projet ?

M. LE MAIRE

Je ne suis saisi d'aucun projet sur ce point. Et donc, je ne vais pas fantasmer sur des projets qui ne me sont pas soumis. J'ajoute par ailleurs que nous avons besoin d'hôtels de luxe à Bordeaux et je me réjouis qu'il y en ait au moins un parce qu'en termes d'attractivité touristique et de retombées économiques et d'emplois, c'est extrêmement positif. Demandez-le à tous ceux qui travaillent au Grand Hôtel, ils sont bien heureux qu'il existe.

Monsieur FELTESSE ?

M. FELTESSE

Oui, Monsieur le Maire, à propos d'annonce, comme beaucoup d'entre nous, j'ai été sollicité par Michel PÉTUAUD-LÉTANG. On connaît son côté horripilant voire crispant de d'abord commencer par faire une annonce dans les médias avant de se rapprocher des élus et des services. Je lui ai, bien sûr, fait remarquer que la concertation sur la Place Gambetta a été de grande qualité et nous le reconnaissons, c'est un dossier qui vient de loin. L'association des riverains a beaucoup travaillé, il y en avait même deux. Je lui ai fait remarquer qu'un appel d'offres a été lancé, que cinq équipes ont été retenues… bien sûr qu'il n'avait pas soumissionné, donc je connaissais à peu près le dossier.

Cependant, en discutant avec lui, j'avoue que j'ai été relativement intéressé par sa démarche puisque sa démarche, c'est de dire « Moi, je ne travaille pas sur la place en surface », sa démarche, c'est de dire « Je pense qu'il y a une opportunité pour faire passer le trafic sous la place ». Je lui ai bien sûr argué des arguments que l'on connaît, le côté spongieux, j'allais dire, des sols bordelais, de la difficulté et tout. En même temps, lui, il dit qu'on est plutôt sur une butte en calcaire et surtout il fait un parallèle avec d'autres expériences qu'il y a pu avoir sur Bordeaux, sur la question des parkings. On sait bien qu'il faut border ça juridiquement, on a en tête toutes les polémiques qu'il y a eu sur certains parkings. Mais il n'empêche que je trouve que l'idée de réfléchir à une AOT en sous-sol, en contrepartie de travaux importants avec une rétribution du soumissionnaire après appel d'offres bien sûr, sur des places de parking, voire une galerie souterraine, je trouvais que la démarche n'était pas inintéressante. Et j'aimerais connaître votre point de vue là-dessus en sachant que ce n'est pas l'aménagement en surface et que nous voterons la délibération.

M. LE MAIRE

J'ai reçu Monsieur PÉTUAUD-LÉTANG à de nombreuses reprises, je n'utiliserai pas exactement les mêmes adjectifs que vous, mais je connais sa ténacité. Son projet est intéressant, on partirait un petit peu comme ça de zéro, je ne dis pas qu'il ne faudrait pas l'approfondir, c'est le cas de le dire. Mais enfin, nous avons fait une concertation longue avec les riverains, les commerçants et ce projet est très difficilement compatible avec ce qui a été le résultat de la concertation puisque… ça peut se discuter parce que son projet a aussi évolué, mais dans un premier temps, c'était de la minéralisation complète de la Place Gambetta avec dessous une trémie.

Le principal obstacle que je vois à ce projet, la principale objection que je lui fais, j'avais déjà fait ça quand on a parlé du Pont Chaban, vous vous en souvenez, c'est qu'il faut une trémie ensuite qui va éventrer une bonne partie du Cours Clémenceau et donc, fragiliser considérablement le commerce de ce qui est une des plus belles avenues commerciales de notre ville. Voilà, je suis très sceptique sur ce sujet-là. Je sais que depuis, il a un peu évolué et qu'il n'exclut pas des plantations sur la place, avec le parking souterrain. Je ne suis pas sûr non plus qu'un parking souterrain à cet endroit-là soit une absolue nécessité. Nous avons quand même à proximité tout un ensemble de parkings : Gambetta, Grands Hommes, Tourny qui n'est pas loin. Je rappelle qu'il y a des places de parking en permanence vacantes à Mériadeck depuis qu'il y a le tramway à Mériadeck.

MME TOUTON

Et l'Auditorium.

M. LE MAIRE

Et l'Auditorium bien sûr, aussi. Donc, il y a quand même là une ceinture de parkings, République aussi qui n'est quand même pas extrêmement éloigné. Je ne suis pas sûr que le besoin soit maximum. On va voir ce que donne la consultation que nous avons lancée. Si aucun projet ne nous convient, on pourra peut-être rouvrir le débat. Mais dans le contexte actuel, je ne suis pas très enthousiaste, quelle que soit la force de conviction de Michel PÉTUAUD-LÉTANG. Oui ?

M. FELTESSE

Michel PÉTUAUD-LÉTANG a un certain talent, on l'a vu sur l'Auditorium.

M. LE MAIRE

Non, mais c'est un architecte de talent qui mérite qu'on l'écoute. Donc, c'est ce que j'ai fait et je n'ai pas complètement fermé la porte, mais aujourd'hui, ça me paraît difficilement compatible.

Sur le projet de délibération qui vous est soumis, j'ai cru comprendre qu'il n'y avait pas d'oppositions. Pas d'abstentions non plus ? Merci.

Bordeaux –

Convention de Co-maitrise d'ouvrage Aménagement de la place Gambetta –

Etudes et travaux

ENTRE

La VILLE DE BORDEAUX, représentée par le ....., autorisé par la délibération et arrêté n°.....en date du.....reçue en préfecture le .....

Ci-après désignée « la Ville »

Et
BORDEAUX METROPOLE, représentée par son Président, Monsieur Alain JUPPE, autorisé par délibération du Conseil de Bordeaux Métropole n°.....en date du .....reçue en préfecture le

Ci-après désignée « Bordeaux Métropole »,

La Ville de Bordeaux et Bordeaux Métropole ci-après collectivement désignées par « les Parties »

SOMMAIRE

PREAMBULE p 3

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION p 4

ARTICLE 2 - PROGRAMME PREVISIONNEL ET OUVRAGES CONCERNES SELON LES COMPETENCES p 4

2-1 Programme prévisionnel et estimation p 4
2-1-1 Programme prévisionnel p 4
2-1-2 Estimation prévisionnelle globale du projet au stade programme p 5
2-2 Les ouvrages et les travaux de compétence Ville p 5
2-3 Les ouvrages et les travaux de compétence Bordeaux Métropole p 5
2-4 Autres frais p 6
2-5 Dispositions diverses p 6

ARTICLE 3 - MISSIONS DE BORDEAUX METROPOLE ET DE LA VILLE DE BORDEAUX

3-1 Les missions de Bordeaux Métropole p 6
3-2 Les missions de la Ville de Bordeaux p 7

ARTICLE 4 - PLANIFICATION FINANCIERE p 8

ARTICLE 5 - MODALITES D'ASSOCIATION DE LA VILLE p 8

ARTICLE 6 - MODALITES DE RECEPTION DES OUVRAGES p 9

ARTICLE 7 - MODALITES DE REMISE DES OUVRAGES A LA VILLE DE BORDEAUX RELEVANT DE SA COMPETENCE p 9

ARTICLE 8 - RESPONSABILITES p 10

ARTICLE 9 - ASSURANCES p 10

ARTICLE 10 - DUREE DE LA CONVENTION p 10

ARTICLE 11 - MODIFICATION ET RESILIATION DE LA CONVENTION p 11

ARTICLE 12 - LITIGES p 11

ARTICLE 13 - ANNEXES p 11

Il a été convenu ce qui suit:

PREAMBULE

Dans le cadre des contrats de co-développement 2015- 2017 qui ont été passés entre Bordeaux Métropole et la Ville, Bordeaux Métropole a lancé l'opération de requalification de la place Gambetta.

Localisée à la croisée des axes de composition de la Ville, la Place Gambetta est partie intégrante du cœur de centre-ville commerçant. Compte tenu de la position stratégique de cette place dans l'organisation du réseau de transports en commun d'agglomération, le projet doit garantir une meilleure compatibilité entre les modes de déplacement (bus, automobile, modes alternatifs).

Le projet est aussi l'occasion de repenser le rapport entre les franges de l'espace public et l'espace central. Ce projet doit porter une nouvelle ambition, parier sur un changement d'image et stimuler ainsi l'attractivité globale de la place Gambetta. Le nouvel aménagement de la place devra donc assurer la cohabitation des différents usages et activités pratiquées sur le site, dans les meilleures conditions de confort, de sécurité et de fonctionnalité.

Le projet de requalification de la place Gambetta devra répondre aux objectifs suivants:

- Améliorer le confort de la place et favoriser son rattachement au secteur piétonnier de l'hypercentre;

- Améliorer l'intégration des autres modes de déplacement (circulation bus et automobile) dans la continuité de la ceinture des cours;

- Valoriser et moderniser l'espace végétalisé central et y favoriser l'émergence de nouveaux usages;

- Mettre en scène le patrimoine urbain, architectural et paysager de la place, renouveler son identité et développer son attractivité;

- Conforter le lien social par la mixité des pratiques urbaines, susciter un retour du grand public sur ce site;

Le périmètre du projet couvre des domanialités relevant à la fois du domaine public de la Ville et du domaine public de Bordeaux Métropole:

-Le Domaine public de la Ville est constitué du jardin central y compris l'alignement de marronniers, le trottoir et les locaux souterrains nord-ouest et sud-ouest (au droit de la rue judaïque et de la rue Nancel Pénard),

-Le Domaine public de Bordeaux Métropole se compose des voiries, trottoirs côté façades et du passage souterrain nord-est (au droit du cours Clémenceau).

La requalification générale de cet espace public concerne à la fois des ouvrages de compétence Ville et Métropolitaine. Le jardin central et les voiries qui le cernent constituent des ouvrages étroitement liés (par exemple les continuités piétonnes entre les façades et le jardin). C'est donc bien l'ensemble de la place qui constitue un seul espace public.

Aussi, il paraît souhaitable que l'opération de réaménagement de cet espace public soit mise en œuvre sous la conduite d'une maîtrise d'ouvrage unique pour garantir la cohérence d'ensemble de l'aménagement de la place. Cela permettra ainsi de concevoir et de réaliser dans le même temps des ouvrages à caractères complémentaires et imbriqués.

Ainsi, pour optimiser dans le cadre de ce projet commun les moyens techniques, financiers ou humains, les parties ont souhaité recourir aux modalités de co-maitrise d'ouvrage organisée par l'article 2 de la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 (loi MOP) relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée qui autorise, lorsque la réalisation d'un ensemble d'ouvrages relève simultanément de la compétence de plusieurs maitrises d'ouvrage publiques, à ce qu'ils désignent l'un d'entre eux pour assurer la maîtrise d'ouvrage unique de l'opération d'ensemble dans le cadre d'une convention.

Dans ce contexte, les Parties ont constaté l'utilité de recourir à cette procédure de co-maîtrise d'ouvrage en désignant Bordeaux Métropole comme maître d'ouvrage unique de l'ensemble de l'opération. La présente convention doit en outre préciser les modalités et les conditions d'organisation de cette co-maîtrise d'ouvrage et en fixer les termes. Bordeaux Métropole procédera à l'avance des dépenses de l'opération. Au stade du Décompte Général Définitif (DGD), la Ville procédera au remboursement des frais correspondant aux ouvrages de compétence Ville selon les modalités de répartition définies dans une convention financière ultérieure.

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet d'organiser les modalités d'une co-maîtrise d'ouvrage pour la maîtrise d'ouvrage des espaces publics de la place Gambetta tel que décrit dans le programme prévisionnel et l'enveloppe financière prévisionnelle.

En application des dispositions de l'article 2 de la loi du 12 juillet 1985 (loi MOP) relative à la maîtrise d'ouvrage publique et ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, modifiée par l'ordonnance du 17 juin 2004, les parties conviennent de confier la maîtrise d'ouvrage unique de l'opération à Bordeaux Métropole dans les conditions de la présente convention.

ARTICLE 2 - PROGRAMME PREVISIONNEL ET OUVRAGES CONCERNES SELON LES COMPETENCES

2-1 Programme prévisionnel et estimation:

2-1-1 Programme prévisionnel

La présente convention concerne le réaménagement de la place Gambetta à Bordeaux qui fait l'objet d'une procédure de concours.

Il est 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 (transports en commun et véhicules particuliers),
- la prise en compte des modes de déplacement doux,
- le parti paysager,
- des propositions de traitement des accès des locaux et du passage souterrains,

- les revêtements de sol,
- le choix du mobilier urbain,
- l'éclairage fonctionnel et la mise en valeur nocturne du site.
Bordeaux Métropole aura la charge du suivi de l'opération depuis l'identification des besoins jusqu'à la fin de garantie de parfait achèvement et la fin des garanties particulières des contrats (cf article 8 de la présente convention).

2-1-2 Estimation prévisionnelle globale du projet au stade programme (valeur février 2015)

L'estimation prévisionnelle globale de l'opération de la Place Gambetta au stade programme (valeur février 2015) est de 6 333 333 € HT soit 7 600 000 € TTC (valeur février 2015) dont 5 416 666 € HT, soit 6 500 000 € TTC de travaux.

Une répartition financière indicative a été proposée au contrat de co développement (conseil de la métropole du 26 juin 2015) :

- Ouvrages à requalifier par Bordeaux Métropole- Domaine public Bordeaux Métropole (environ 8600 m²): 4 433 333 € HT / 5 320 000 € TTC soit 70% de l'enveloppe globale,
- Ouvrages à requalifier par la Ville- Domaine public Ville (environ 6000m²): 1 900 000 € HT / 2 280 000 € TTC soit 30% de l'enveloppe globale,

Bordeaux Métropole rappelle que cette estimation a été définie au stade programme. Elle sera affinée lors d'une convention fixant les modalités de répartition financière entre Bordeaux Métropole et la Ville.

2-2 Les ouvrages et les travaux de compétence Ville

- les ouvrages concernés sont les suivants:

- éclairage public (mise en place des gaines, massifs de fondations, câblettes de l'éclairage public, passage des câbles et branchement, socles, fourniture et installation des candélabres) ,
-l'aménagement du jardin central, des cheminements du jardin, l'ensemble des accessoires liés au jardin (réseau d'arrosage intégré, bassins, fontaines, ...), tout mobilier urbain et éventuels œuvres d'art situés sur l'emprise du domaine public de la Ville de Bordeaux,
- les éléments de mobiliers situés sur le domaine public Bordeaux Métropole suivants: bornes escamotables, fontaines et œuvres d'art
- Dans le cas d'une démolition, d'un comblement, d'un renforcement ou d'une réhabilitation des locaux souterrains (nord /ouest et sud/ ouest) , la convention ultérieure précisera l'impact financier à la charge de la Ville.

2-3 Les ouvrages et les travaux de compétence Bordeaux Métropole

- les ouvrages concernés sont les suivants:

- Traitement structurel et de surface des voiries,
- Trottoirs situés sur le domaine public Bordeaux Métropole ,
- Espaces paysagers (arbres et ornement) situés sur le domaine public Bordeaux Métropole (y compris fosses d'arbres et terre végétale),
- Abris voyageurs,
- les éléments de mobilier urbain situés sur le domaine public de Bordeaux Métropole tels que : les potelets, barrières, bornes fixes, arceaux vélos, arceaux motos, bancs,

corbeilles à papier, grilles, tuteurs et corsets d'arbres à condition qu'il s'agisse de mobiliers standards,
- Le sanitaire,
- Réseaux d'eaux usées,
- Réseaux d'eaux pluviales,
- Dans le cas d'une démolition, d'un comblement, d'un renforcement ou d'une réhabilitation du passage souterrain (nord/est) la convention ultérieure précisera l'impact financier à la charge de Bordeaux Métropole.

2-4 Autres frais

Seront à répartir entre Bordeaux Métropole et la Ville:

- Frais de maîtrise d'ouvrage

Ces frais correspondent aux rémunérations de prestations réalisées afin d'assister le maître d'ouvrage dans sa mission et comprennent notamment les levés topographiques, études de trafic, de géotechniques, les frais d'archéologie préventive, la rémunération du coordonnateur sécurité.

Les frais de maîtrise d'ouvrage ne comprennent pas les frais internes à Bordeaux Métropole (frais de type publication d'annonces de marchés publics, coût de fonctionnement de la CAO et du personnel de BM, photocopies etc...).

- Frais de maîtrise d'œuvre

- Frais de fonctionnement (notamment les indemnisations du préjudice commercial....)

2-5 Dispositions diverses:

Les estimations prévues à l'article 2.2 ont été évaluées au stade programme. Il s'agit d'une enveloppe prévisionnelle indicative et s'entend sous réserve :

- des études préliminaires et des avant-projets, qui confirmeront le montant exact du coût réel des travaux.
- des résultats des appels d'offres des marchés de travaux que Bordeaux Métropole s'engage à lancer,

Ne figurent pas dans l'enveloppe prévisionnelle globale : le déplacement des réseaux, les démolitions diverses (locaux et passage souterrains, escaliers, toilettes), le renforcement et l'aménagement des souterrains, les frais d'archéologie préventive, l'indemnisation du préjudice commercial et d'éventuelles propositions nouvelles issues du concours ne figurant pas au programme sans toutefois y être contraire.

Ces variations devront être validées conjointement lors du bilan annuel de l'opération et de l'élaboration des prévisions budgétaires.

ARTICLE 3 : MISSIONS DE BORDEAUX METROPOLE ET DE LA VILLE DE BORDEAUX

3-1 Les missions de Bordeaux Métropole

Bordeaux Métropole en tant que maître d'ouvrage unique s'engage à:

- Inscrire le budget de l'ensemble de l'opération en dépenses et recettes (en particulier frais de maitrise d'ouvrage, frais de maitrise d'œuvre, de fonctionnement et de travaux, frais pour compte de tiers…)
- Organiser et animer la concertation en lien avec la Ville,
- Solliciter toute étude complémentaire nécessaire à l'ensemble de l'opération
- Procéder aux consultations d'opérateurs économiques pour l'opération en vue de désigner :
  *le maître d'œuvre
  *Les entreprises de travaux, de fournitures et de services, et l'ensemble des prestataires nécessaires à l'accomplissement des études et des travaux,
- Procéder aux consultations ou avoir recours au marché à bons de commande de Bordeaux Métropole pour désigner le coordonnateur de sécurité
- Associer les services de la Ville aux commissions techniques ainsi qu'aux réunions techniques au fur et à mesure de l'avancement du projet,
- Conclure et signer les marchés correspondants pour la réalisation de l'opération ;
- S'assurer de la bonne exécution des marchés et procéder au paiement des entreprises
- Assurer le suivi des travaux,
- Assurer la réception des ouvrages
- Procéder à la remise des ouvrages à la Ville de Bordeaux tels que visés à l'article 7 de la présente convention,
- Engager toute action en justice et défendre dans le cadre de tout litige avec les entrepreneurs, maîtres d'œuvre et prestataires intervenant dans l'opération, conformément aux conditions précisées à l'article 8 de la présente convention,
- Et, plus généralement, prendre toute mesure nécessaire à l'exercice de sa mission.
- Réceptionner les DOE (Dossiers des ouvrages exécutés) et les DIUO (plans de recollement, notice de fonctionnement…) et les remettre ensuite à la Ville de Bordeaux pour les ouvrages dont elle est gestionnaire.

3-2 Les missions de la Ville de Bordeaux

La Ville s'engage à:

- Inscrire les budgets correspondant à ses compétences et ouvrages prédéfinis à l'article 2-2 (en particulier frais de maitrise d'ouvrage, frais de maitrise d'œuvre, de fonctionnement et de travaux);
- Rembourser après l'achèvement de l'opération, les dépenses engagées par Bordeaux Métropole pour le compte de la Ville sur la base des modalités de répartition qui feront l'objet d'une convention financière spécifique ;
- Autoriser la Métropole à assurer la conduite d'opération depuis l'identification des besoins jusqu'à la fin de garantie de parfait achèvement et la fin des garanties particulières des contrats, conformément à l'article 8 de la présente convention ;
- Etre en appui sur les domaines de compétence ville et ouvrages prédéfinis à l'article 2-2 tout au long du processus (concours, missions de maîtrise d'œuvre, travaux, réception des ouvrages) ;
- Valider le programme en conseil municipal ;
- Participer à l'animation de la concertation ;
- Participer aux étapes de sélection du lauréat : commission(s) technique(s) et jury en qualité de membre compétent de la (ou des) commission (s) technique(s);
- Participer aux étapes de sélection des entreprises : participation à l'analyse des offres ;
- Assurer l'entretien et la gestion des ouvrages à compter de la remise des ouvrages.

ARTICLE 4 : PLANIFICATION FINANCIERE

Bordeaux Métropole fera l'avance, et assurera la liquidation des dépenses de cette opération. Elle ne percevra pas de rémunération pour ses missions de maître d'ouvrage unique prévues à la présente convention.

A ce stade, la planification financière de l'opération comprenant les frais de maitrise d'ouvrage, les frais de maitrise d'œuvre, les frais de fonctionnement et de travaux, est établie de la manière suivante:

Planification financière		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Frais de MOA	325 000 €	5 000 €	76 000 €	200 000 €	11 000 €	11 000 €	11 000 €	11 000 €
Frais de MOE	775 000 €			205 000 €	255 000 €	117 500 €	100 000 €	97 500 €
Frais de fonctionnement (dont indemnisations préjudice commercial)				A déterminer	A déterminer	A déterminer	A déterminer	A déterminer
Travaux	6 500 000 €					1 500 000 €	3 500 000 €	1 500 000 €
TOTAL OPERATION	7 600 000 €	5 000 €	76 000 €	405 000 €	266 000 €	1 628 500 €	3 611 000 €	1 608 500 €

Les modalités de répartition financière entre Bordeaux Métropole et la Ville seront déterminées dans le cadre d'une convention financière dont les parties s'entendront pour en fixer les termes et les délais en se référant aux compétences.

ARTICLE 5 – MODALITES D'ASSOCIATION DE LA VILLE

Bordeaux Métropole tiendra régulièrement informée la Ville de l'évolution de l'opération dans les conditions suivantes :

- Bordeaux Métropole sollicitera la validation de la Ville sur les dossiers de projets ou d'exécution. À cet effet, les dossiers correspondants seront adressés en recommandé avec AR à la Ville par Bordeaux Métropole. La Ville devra notifier sa décision à Bordeaux Métropole ou faire ses observations dans le délai de trente jours à partir de l'accusé de réception des dossiers. À défaut, si la Ville n'a pas demandé un délai supplémentaire de réflexion qui n'excédera pas deux mois, son accord sera réputé obtenu,

- La Ville sera invitée aux différentes réunions la concernant lors de l'élaboration des études et de l'avancement du chantier. Elle adressera ses observations à Bordeaux Métropole (ou à son représentant) mais en aucun cas directement au maître d'œuvre ni aux entreprises.

ARTICLE 6 - MODALITES DE RECEPTION DES OUVRAGES

Lors des opérations préalables à la réception prévue à l'Article 41 du Cahier des Clauses Administratives Générales applicables aux marchés publics de travaux.

- Bordeaux Métropole:

- organisera une visite des ouvrages à réceptionner à laquelle participeront les entreprises, la Ville et le maître d'oeuvre chargé du suivi du chantier. Cette visite donnera lieu à l'établissement d'un compte-rendu qui reprendra les observations éventuelles présentées par la Ville.

- s'assurera ensuite de la bonne mise en œuvre des opérations préalables à la réception.

Elle établira les décisions de réception (ou de refus) et les notifiera à l'entreprise. A la fin du chantier, l'Attestation d'Achèvement de l'Ouvrage sera signée du maître d'œuvre, de l'entrepreneur et de Bordeaux Métropole regroupant l'ensemble des décisions des procès verbaux de réception. Des copies des décisions de réception (ou de refus) et de l'Attestation d'Achèvement de l'Ouvrage seront transmises à la Ville.

- La Ville de Bordeaux:

La Ville ne pourra faire des demandes complémentaires et s'opposer à la reprise en gestion pour des sujets non évoqués lors des OPR. (Opération de réception).

ARTICLE 7 - MODALITES DE REMISE DES OUVRAGES A LA VILLE DE BORDEAUX RELEVANT DE SA COMPETENCE

Les ouvrages relevant de la compétence de la Ville tels que décrits à l'article 2-3 seront remis après réalisation des OPR, et à condition que Bordeaux Métropole ait assuré toutes les obligations qui lui incombent dans la mesure où elles ne nuisent pas à une remise provisoire consistant en la gestion, la garde et en l'entretien courants des ouvrages et installations

A cet effet, la Ville cosignera avec la Métropole un procès verbal de remise en gestion. A compter de cette signature, le site sera réputé remis à la Ville, qui en assurera la garde et l'entretien correspondants.

La remise est jugée définitive à l'issue de la régularisation du foncier à l'exploitant, à savoir la Ville de Bordeaux.

Si la Ville demande une remise partielle, celle-ci ne peut intervenir qu'après la réception partielle correspondante. Toute remise des ouvrages propres à la Ville lui transfère la garde et l'entretien correspondants. La remise des ouvrages intervient à la demande de Bordeaux Métropole.

Un dossier des ouvrages exécutés, provisoire, pourra être remis ou adressé à l'exploitant en attendant les DOE définitifs fournis par l'entreprise et contrôlés par le maitre d'œuvre.

La Ville donne quitus à Bordeaux Métropole de la bonne réalisation des missions prévues au contrat de co-maîtrise d'ouvrage.

ARTICLE 8 : RESPONSABILITES

Bordeaux Métropole assure les responsabilités de maître d'ouvrage jusqu'à la remise partielle ou complète à la Ville de Bordeaux, dans les conditions prévues à l'article 7 de la présente convention, des ouvrages relevant de la compétence de la Ville.

La Ville assure dès la remise des ouvrages le suivi d'éventuelles actions en garantie décennale pour les ouvrages relevant de sa compétence.

Bordeaux Métropole est responsable jusqu'à la fin de garantie de parfait achèvement et des garanties particulières des contrats.

A l'issue de la garantie de parfait achèvement d'un an et des garanties particulières des contrats, la Ville fera son affaire des actions en garanties contractuelles et légales relatives aux ouvrages relevant de sa compétence. Bordeaux Métropole apportera toutefois son assistance technique à la Ville lors des expertises menées après expiration de la garantie de parfait achèvement, si le litige porte sur des travaux dont elle assurait la maîtrise d'ouvrage unique dans le cadre de la présente convention.

En outre, Bordeaux Métropole et la Ville s'engagent à collaborer dans le suivi des actions pré-contentieuses ou contentieuses dans l'hypothèse où des désordres affecteraient les ouvrages relevant des deux Collectivités.

La Ville et son assureur renoncent à tout recours ou appel en garantie à l'encontre de Bordeaux Métropole pour des litiges relevant des garanties légales dont bénéficie un maître d'ouvrage contre les participants à une opération de construction, et ayant pour fait générateur les missions exercées dans le cadre de l'opération prévue à la présente convention.

ARTICLE 9 : ASSURANCES

Chaque partie doit être titulaire d'une police d'assurance de responsabilité civile générale couvrant toutes les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile qu'elle est susceptible d'encourir vis-à-vis des tiers à propos de tous les dommages corporels, matériels et immatériels consécutifs ou non pouvant survenir tant pendant la période de construction qu'après l'achèvement des travaux.

Chaque partie devra, dans le mois suivant la notification de la présente convention, fournir à l'autre partie la justification qu'elle est titulaire de l'assurance mentionnée ci-dessus.

ARTICLE 10 DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention prendra effet à sa date de notification par Bordeaux Métropole et prendra fin après remise des ouvrages et clôture des comptes de l'opération et à l'exception des stipulations de l'article 8, qui ne prennent fin qu'à l'expiration de l'ensemble des délais et voies de recours.

ARTICLE 11 : MODIFICATION ET RESILIATION DE LA CONVENTION

La présente convention ne pourra être modifiée qu'en cas d'accord entre les parties, lequel sera formalisé par le biais d'un avenant à la convention. En cas d'inexécution des obligations mises à la charge des parties par la présente convention, l'une des parties pourra prononcer la résiliation unilatérale de la présente convention après une mise en demeure de trois mois par lettre recommandée avec accusé de réception restée sans effet.

ARTICLE 12 – LITIGES

Toute contestation relative à l'exécution de la présente convention sera portée devant le Tribunal administratif de Bordeaux.

ARTICLE 13 – ANNEXES

Sont annexées à la présente convention :

Annexe 1: Programme transmis aux candidats

Annexe 2: Plan des domanialités foncières

Fait le à

En deux exemplaires originaux

Pour la Ville de Bordeaux,	**Pour Bordeaux Métropole,**
L'Adjoint au Maire	Le Président,
.....	Alain JUPPE

Bordeaux Métropole

Direction des Grands Travaux et des Investissements de Déplacement

Place Gambetta à Bordeaux

Concours d'architecture et d'ingénierie

Programme d'aménagement

A'urba / José Branco

Bordeaux Métropole DGTID / SMOA / Claire Lhôte

Septembre 2015

Sommaire

1 | Le cadre de la consultation 3
1.1 L'objet de la consultation 3
1.2 Les acteurs impliqués 8
1.3 Les missions confiées au lauréat à l'issue de la consultation 8
1.4 Les compétences requises 9
1.5 Le calendrier et le montant prévisionnel des travaux 11

2 | Contexte et enjeux urbains 12
2.1 Le contexte historique 16
2.2 Vers un cœur d'agglomération partagé 16
2.3 Un lieu pivot pour les liaisons interquartiers 16
2.4 L'évolution de la ceinture des cours 17
2.5 Les enjeux particuliers soulevés par le programme 18

3 | Les objectifs d'aménagement 24

4 | Les principales orientations programmatiques 28
4.1 Le patrimoine architectural, urbain et paysager 28
4.2 Les orientations pour l'adaptation du jardin 29
4.3 L'évolution des activités en rive et l'animation de la place 33
4.4 Les mobilités 35
4.5 La cohérence d'aménagement avec les projets connexes 41
4.6 Les principales contraintes techniques 43
4.7 L'éclairage fonctionnel et la mise en valeur nocturne 44

5 | La prise en compte des aspects réglementaires et patrimoniaux 46
5.2 Le Plan de sauvegarde et de Mise en Valeur du centre ancien. 45
5.2 La protection relative aux monuments historiques 46
5.3 Éléments de contexte relatifs au site « patrimoine mondial » 47

6 | Les contraintes particulières 48
6.1 Passages souterrains et autres contraintes 48
6.2 Contraintes liées à l'exploitation des espaces 49
6.3 Accessibilité des riverains et exploitation des édifices 50
6.4 Contraintes liées aux travaux 51

7 I L'approche environnementale 50

8 I Les documents remis aux candidats admis à concourir 52

1. | Le cadre de la consultation

1.2 | L'objet de la consultation

À la croisée de la ceinture des cours, d'une radiale majeure (la rue Judaïque) et du secteur piétonnier de Bordeaux (incarné ici par les axes emblématiques de la rue Porte-Dijeaux et du cours de l'Intendance), **la place Gambetta se situe au cœur de l'agglomération et de la ville de Bordeaux, dans la partie classée au patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO**. La restructuration de cette place présente un enjeu majeur pour la Métropole et la Ville de Bordeaux.

Le présent concours a donc pour objet de **désigner un maître d'œuvre pour la conception et la réalisation de l'aménagement futur de la place Gambetta**, lieu stratégique et emblématique. Il s'inscrit dans la continuité d'une politique de revalorisation des espaces publics du cœur d'agglomération engagée depuis près de 15 ans. Il doit donc à la fois symboliser la poursuite de cette politique, mais aussi mettre en exergue les différentes expériences tirées de ces quinze années qui ont profondément modifié le visage de Bordeaux et la vie de ses espaces publics. Ce projet d'espace public présente également la particularité d'être accompagné d'une réflexion et d'une action sur la mise en valeur du patrimoine bâti : à travers la révision en cours du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur du centre historique de Bordeaux, dont la place Gambetta fait partie et d'autre part, à travers la volonté de lancer une campagne de ravalement des façades composées, donnant sur la place.

Afin de clarifier les attentes du concours, le présent document éclaire les objectifs et les orientations du programme retenus pour cette opération. L'équipe lauréate aura pour mission de proposer un **parti d'aménagement d'ensemble qui valorise pleinement la position centrale de la place Gambetta dans la ceinture des cours et plus globalement du cœur historique de Bordeaux**. L'approche suggérée par le concours porte à la fois sur le traitement des éléments fonctionnels, paysagers et urbains, l'éclairage fonctionnel et la mise en valeur nocturne du site, l'amélioration du confort d'usage, l'enrichissement des pratiques urbaines, la mise en valeur du patrimoine remarquable de la place Gambetta.

Une des composantes essentielles du projet réside dans la **valorisation du patrimoine architectural, urbain et paysager** de la place Gambetta. L'approche patrimoniale souhaitée doit permettre d'appréhender le jardin et la composition architecturale des façades, dans son ensemble. Au regard

des caractéristiques patrimoniales et de la symbolique du site, les concepteurs auront à s'exprimer sur **la mise en scène des façades et l'évolution du jardin historique, hérité du XIXe siècle**. Le projet affirmera le **concept de place-jardin** et s'attachera à restaurer le dialogue entre les façades composées et le cœur de la place, aujourd'hui peu lisible. Les jeux de perspectives sur les cours, et la porte Dijeaux, les transparences sur les façades classiques, le rythme et le choix des essences plantées contribueront à inscrire la place Gambetta dans les grandes compositions du centre historique. **Le jardin peut évoluer à partir de sa forme actuelle, mais devra conserver ses qualités intrinsèques** : proportions et superficie, ombrage et îlot de fraicheur, confort, intimité… Hormis quelques sujets remarquables, il est possible de faire évoluer ses composantes paysagères, à l'image de la couronne périphérique de marronniers. **Le règlement du PSMV pourra s'adapter aux nouvelles propositions qui permettent d'obtenir une plus-value d'usage et une meilleure mise en valeur de l'ensemble.** Le projet devra révéler au mieux la continuité avec la ceinture des cours et la relation avec les autres espaces publics contigus.

La qualité des cheminements et des traversées avec les espaces riverains sera privilégiée, compte tenu de l'intensité des pratiques piétonnes et des fonctions urbaines associées : accès aux transports en commun, offre commerciale, attractivité du secteur piétonnier du centre historique, lien avec le quartier de Mériadeck, variété des équipements publics présents. Le concepteur devra privilégier **l'insertion harmonieuse des fonctionnalités circulatoires, afin de limiter l'impact des réseaux de déplacement** sur l'aménagement de la place et la vie riveraine (flux automobiles, arrêts de bus mutualisés, livraisons), les modes doux et le confort des piétons restant une priorité. **Une meilleure cohabitation entre les différents modes de déplacements sera recherchée**, notamment pour ce qui concerne les deux-roues motorisés, très présents sur le site. L'aménagement futur de la place Gambetta devra être compatible avec **l'insertion d'un possible transport en commun en site propre**. Cette option devrait être connue au dernier trimestre de l'année 2015. Le projet contribuera au changement de statut recherché pour les cours du XVIII°, dans l'optique d'un **centre élargi, accessible à l'échelle de la métropole, mais bénéficiant d'une mobilité mieux maitrisée**. La complémentarité entre les usages quotidiens et les manifestations évènementielles sera privilégiée, afin de redynamiser la place et soutenir l'activité commerciale. Le concepteur formulera des propositions pour l'aménagement des trottoirs, en vue d'obtenir un meilleur confort d'usage (déambulation et rencontres, achats et restauration, attente, etc.), l'extension des terrasses, la résorption des conflits d'usages liés aux transports en commun ou le stationnement sauvage. Le réaménagement de la place est également l'occasion de renouveler les matériaux qui habillent l'espace public, d'actualiser les gammes de mobiliers urbains et d'adapter l'éclairage aux rythmes nocturnes et saisonniers. **Ce projet devra porter une nouvelle ambition, parier sur un changement d'image et d'usage, stimuler ainsi l'attractivité globale de la place Gambetta.**

Les concepteurs auront à traiter plusieurs sujets dans le respect des exigences qu'impose une approche soucieuse du développement durable :

- **le parti global d'aménagement** et les principes de partage et de composition des espaces publics,
- **l'intégration des fonctionnalités circulatoires** de l'ensemble des modes de déplacements (transports en commun et véhicules particuliers),
- **la prise en compte des modes de déplacements doux**,
- **la requalification du jardin central** datant du XIXe siècle, en lien avec la révision du règlement du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur du centre historique de Bordeaux,
- les propositions de traitement des **accès des passages souterrains**,
- **les revêtements de sol** pour les espaces minéralisés et plantés,
- **le choix du mobilier urbain**,
- **l'éclairage fonctionnel et la mise en valeur nocturne du site**,
- l'ensemble des éléments qui participent au fonctionnement et à la valorisation du site…

Le présent document constitue la version finale du programme de concours.

Il intègre les **observations issues du bilan de la concertation publique**. Pour information, cette dernière s'est déroulée sur la période comprise entre le 30 mars et le 29 juin 2015. Le bilan de la concertation est annexé au programme de concours, sous forme de deux documents (dans le dossier remis aux équipes participant au concours) :

- **Le rapport soumis à la commission infrastructures routières et ferroviaires** de Bordeaux Métropole, pour délibération.
- **La synthèse écrite des avis et observations recueillies lors des deux réunions publiques**, du 06 mai et du 11 juin 2015, à l'hôtel de Bordeaux Métropole.

La place dans son environnement

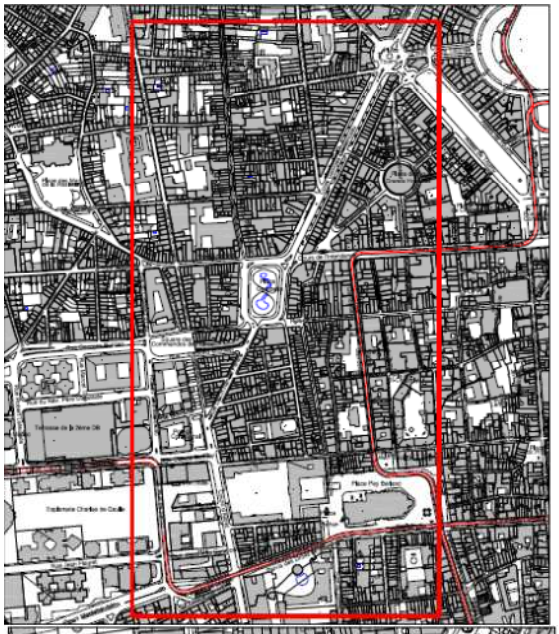
On distingue trois périmètres distincts pour cadrer la mission de conception du projet :

- **Un périmètre de réflexion** à l'échelle du quartier : la nature des enjeux urbanistiques, historiques et paysagers incite à prendre en compte l'organisation de la ville à l'échelle sectorielle. Il sera plus particulièrement demandé de considérer avec justesse la trame des espaces publics structurants (composition et statut, liens avec les espaces majeurs du centre-ville, traitements paysagers, ambiances et fonctions urbaines) et les itinéraires qui convergent vers la place Gambetta (tous modes de déplacements), la répartition des éléments d'attractivité (structures commerciales, établissements scolaires…). **Ce périmètre de réflexion doit permettre aux concepteurs d'argumenter la stratégie pour la place, notamment sur les questions d'usages et de flux**. **Il encourage également la redistribution raisonnée de certains équipements** (stationnement deux-roues, points de collecte..), afin de désencombrer la place.

Il doit également permettre de prendre connaissance des aménagements récents ou à venir de la Ville et de la Métropole de Bordeaux au sein de ce périmètre afin de nourrir et légitimer leurs orientations sur les périmètres d'intervention et d'étude.

- **Un périmètre d'étude** architecturale et paysagère (sur lequel la réalisation des ouvrages sera confiée à d'autres maîtres d'œuvre, dans le cadre des programmations de voiries communautaires). Ce dernier périmètre assure la transition avec la rue Nancel Pénard. Après sélection, les concepteurs s'exprimeront sur la conception de niveau étude préliminaire et avant-projet (prédimensionnement des espaces publics, palette des matériaux employés, choix des mobiliers, éventuelles essences plantées, vocation des souterrains, etc.).

- **Un périmètre d'intervention**, englobant les espaces publics qui font partie intégrante de la place Gambetta (voiries et îlots, trottoirs, jardin). L'ensemble des ouvrages d'infrastructure recensés dans ce périmètre (dont les mobiliers fonctionnels et de confort, l'éclairage scénographique…) est financé par l'enveloppe prévisionnelle de l'opération (hors aménagement et renforcement des passages souterrains).



Périmètre de réflexion

Périmètre d'étude

Périmètre d'intervention

1.2 | Les acteurs impliqués

Le maître d'ouvrage du projet est Bordeaux Métropole, représenté 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 Bordeaux Métropole,
- le Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine de la Gironde,
- le Comité Local Unesco Bordelais (CLUB),
- les diverses associations représentant les riverains et usagers de la place,
- le grand public, dans toute sa diversité…

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

Le présent concours est organisé en deux étapes :

- Désignation des cinq équipes invitées à participer au concours, sur la base d'un règlement d'appel à candidatures ;
- Remise des projets et nomination du lauréat.

L'équipe retenue se verra confier les missions suivantes :

- **une tranche ferme** comprenant pour le périmètre d'études (place Gambetta et rue Nancel-Pénard dans la section située entre la place et la rue Michelet) :

- Les études préliminaires (EP) ;

- Les avant-projets (AVP) ;

- Les missions complémentaires en phase EP et AVP :

Assistance à la Coordination des Intervenants Extérieurs (CIE) ;

Assistance à la Consultation et à l'Information du public (ACI) ;

Assistance aux procédures administratives (APA) ;

Prestations complémentaires : simulation dynamique des flux de déplacement.

- **une tranche conditionnelle n°1** pour le périmètre d'intervention (place Gambetta) comprenant une mission de maîtrise d'œuvre de type « infrastructures» soit :

- les études opérationnelles

Études de Projet (PRO),

Assistance pour la passation des Contrats de Travaux (ACT),

- le suivi technique et financier des travaux :

Examen de conformité – visa (VISA) ;

Direction de l'Exécution du contrat de Travaux (DET) ;

Assistance lors des opérations de réception (AOR) ;

Ordonnancement, Pilotage et coordination du chantier (OPC).

- les missions complémentaires :

Assistance à la coordination des intervenants extérieurs (CIE) ;

Assistance à la consultation et à l'information du public (ACI).

Assistance aux procédures administratives (APA)

- **une tranche conditionnelle n°2** pour le périmètre d'intervention (place Gambetta) comprenant la préparation et l'élaboration du dossier de consultation et suivi des travaux pour la réalisation d'opérations de fouilles préventives.

1.4 | Les compétences requises

Pour remplir ces différentes missions, Bordeaux Métropole et la ville de Bordeaux souhaitent s'entourer d'une équipe pluridisciplinaire rassemblant au minimum les compétences suivantes :

- un architecte inscrit à l'ordre des architectes, possédant des compétences et des références avérées en espaces publics;

- **un paysagiste DPLG ou non** ayant des compétences et des références en aménagement d'espaces publics urbains en sites constitués;

Au moins l'un de ces deux intervenants disposera de références en sites urbains sensibles et de valeur patrimoniale;

- **un (ou des) bureau(x) d'études techniques** présentant des compétences et des références en conception, études et travaux en VRD (voirie, réseaux divers), espaces publics urbains, infrastructures de transports en commun, études de trafic et modélisation dynamique des flux de déplacement, OPC (Ordonnancement, pilotage et coordination).

- **un concepteur en éclairage fonctionnel et mise en valeur nocturne du site** ayant des compétences et des références de mise en valeur d'espaces publics urbains et éclairage fonctionnel de voirie.

L'équipe est libre de s'entourer des compétences complémentaires qu'elle juge pertinentes, au regard des enjeux posés par le site et les éléments de programme : historien, artiste, designer, bureau d'études en arboriculture urbaine, etc.

Le mandataire du groupement sera l'architecte ou le paysagiste.

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

L'enveloppe financière prévisionnelle affectée aux travaux dans le périmètre d'intervention pour l'ensemble des aménagements (hors aménagement et renforcement des passages souterrains) est évaluée à 5 416 666 € HT soit 6 500 000 € TTC (valeur février 2015), hors honoraires de maîtrise d'œuvre et indemnités de concours.

La désignation des équipes admises à concourir est prévue pour juillet 2015. La remise des projets de concours se ferait fin 2015.

À partir de la désignation du lauréat du concours de maîtrise d'œuvre, les études et la réalisation de l'aménagement définitif de la place Gambetta s'inscriront dans un délai prévisionnel global d'études, de suivi et d'achèvement des travaux estimé à 60 mois (non compris décalage éventuel lié à un chantier de fouilles préventives).

2 | Contexte et enjeux urbains

2.1 | Le contexte historique

Le site de Gambetta : un lieu progressivement intégré au corps de la cité

Le développement de la ville de Bordeaux est intimement lié au dynamisme de son port qui gagne rapidement une importance à l'échelle nationale et européenne. Il est décidé au 18e siècle, afin de faire face à l'expansion de la ville, d'engager un grand programme de travaux d'embellissement. L'intendant Tourny procède au percement des anciennes murailles médiévales et projette un plan d'allées plantées sur les limites extérieures de la ville, l'actuelle ceinture des cours. Ces allées lieront ensemble une série de places composées (les places Tourny, Gambetta, Victoire, Capucins, Bir-Hakeim et place de la Bourse) qui non seulement aéreront la ville au niveau de ses principales portes d'accès, mais donneront au commerce extérieur une série de commodités. Ces réalisations contribueront à la monumentalité du paysage bordelais et orienteront par la suite le développement des faubourgs du XIXe. **Ce plan d'urbanisme permet de donner à la ville une identité singulière et de disposer d'un lieu de représentation où la société de l'époque accède à de nouvelles pratiques plus sélectives**. L'attrait pour la déambulation et les rencontres, l'hygiène et le caractère champêtre des cours expliquent le rapide succès des cours. La constitution de la ceinture des cours s'opère progressivement, du Jardin Public au site actuel de la gare Saint-Jean. La création des places donne lieu à des débats sur l'architecture et l'aménagement des espaces publics. Le recours aux premiers lotissements permet de constituer des façades ordonnancées, dans une quête d'harmonie et d'expression d'une forme de modernité. **Les arcades de la place Gambetta témoignent ainsi d'une recherche esthétique et du souci de mise en scène de l'espace urbain.**

La place Gambetta occupe rapidement une fonction majeure, dans la vie des cours de Bordeaux. Situé sur le prolongement du décumanus maximus de la ville romaine (actuelle rue porte Dijeaux), le site correspond également à l'angle nord-ouest du rempart du XIVe siècle. Les intendants ayant peu à peu supprimé ou gommé la vue des remparts (absorbés dans de nouvelles constructions), la ville peut donc s'étendre librement. Ces extensions urbaines (principalement les faubourgs de Saint-Seurin et Saint-Bruno) ont au fur et à mesure confirmé la position centrale de la place Gambetta.

Anciennement dénommée place Dauphine, puis place Nationale, la place Gambetta acquière une importance capitale dans la ville, importance révélée par les manifestations qu'elle accueille au fil des siècles : site d'implantation de l'échafaud pendant la révolution et, surtout, lieu d'implantation d'un square public, sur la base d'un plan d'aménagement validé en 1868.

De la place minérale à la place jardin

La particularité de **la place Gambetta réside dans le fait qu'elle a été conçue, aménagée et remodelée sur la base d'un projet urbanistique d'ensemble**. Alors que l'intendant Tourny dresse dès 1743 le plan de composition et d'alignement qui sera respecté jusqu'à la clôture du projet, la réalisation des travaux et notamment ceux portant sur la porte Dijeaux sera assurée par l'architecte Voisin. Après l'achèvement des façades ordonnancées et relativement homogènes de la place Gambetta, l'espace central est conservé dans sa plus simple expression. À l'origine, les circulations hippomobiles sont organisées en périphérie de l'espace public. Quelques mobiliers de confort, bancs et lampadaires viennent habiller le revêtement minéral du parvis oval. Le paysage originel de la place est donc fort éloigné de son image contemporaine. Plus proche du registre minéral de certaines places bordelaises (à l'instar de la place de la Comédie ou du Parlement), Gambetta connait une période sans jardin ni plantations.
Sous la pression des riverains soucieux de pouvoir bénéficier d'un minimum de confort estival, la ville de Bordeaux lance une souscription pour l'aménagement du cœur de la place. **L'architecte - paysagiste Eugène Bühler se voit confier en 1858 la conception d'un square sur le terre-plein central**, conservé jusqu'à cette époque. Bühler est également l'auteur du parc bordelais et de nombreux jardins du XIXe siècle, en France. Le plan symétrique qu'il propose consacre la perspective oblique des cours Clemenceau et Nancel Pénard, tirant profit de l'altimétrie dominante du site (mont judaïque). Un bassin circulaire, agrémenté de deux bosquets d'arbustes compose l'essentiel du projet. L'espace est ordonnancé et délimité par une grille périphérique en fer forgé.
Après de nombreux débats, le projet qui sera finalement réalisé diffère de l'esquisse originelle, jugée trop onéreuse. **En 1868, Louis Lancelin, directeur des travaux de la ville, interprète le projet de Bühler** et lui donne une connotation plus bucolique. Sa première proposition consiste en une composition de massifs plantés organisés autour d'une allée oblique. Le point d'eau central laisse place à un bassin agrémenté d'une grotte, implanté sur la frange nord du square. Quelques semaines plus tard, l'esquisse définitive fige le tracé de la rivière anglaise agrémentée d'un petit pont aux accents bucoliques. Initialement, le projet constitue en somme une réponse aux attentes des riverains, soucieux du bien-être, à la manière des îlots de fraicheur dont nous faisons la promotion à notre époque contemporaine.

La période moderne et la prévalence fonctionnelle

La révolution industrielle marque à son tour l'histoire de la place Gambetta. L'avènement des transports en commun incite la ville à se doter d'un réseau de tramway électrique à partir de 1880. **Le site accueillera plusieurs lignes en correspondance, ce qui consacrera la fonction d'échange de cet espace public**. La place Gambetta est donc, depuis très longtemps, un nœud d'échange stratégique pour la régulation des déplacements motorisés. Néanmoins, la place est vécue comme un véritable lieu d'animation, au cœur de la ville. Boutiques et cafés contribuent à la popularité du site et l'ensemble des Bordelais prend plaisir à flâner entre

deux correspondances. Sur le plan des aménagements paysagers, la principale modification apportée depuis la réalisation du square concerne la suppression des grilles et des lampadaires qui délimitaient l'espace central. Les tilleuls d'origine ont été remplacés par la suite, durant l'après-guerre, par des marronniers. Le développement racinaire de ces derniers a progressivement altéré les trottoirs périphériques.

Le démantèlement du tramway qui circulera jusqu'en 1958 laissera le champ libre à l'arrivée massive de l'autobus, nouvel ambassadeur de la modernité. À partir de cette période, la place Gambetta accueille de nombreuses lignes de transport en correspondance vers la périphérie. L'essor de la voiture conduit, dès l'avant-guerre, à la réalisation de trois passages souterrains formant un « y », aux extrémités du square. **L'accès au jardin, la traversée des chaussées deviennent un enjeu urbanistique**. Jusqu'à la mise en œuvre du nouveau tramway, la ceinture des cours joue essentiellement le rôle d'axe de circulation, loin de son concept origine. À l'époque, l'instauration d'un sens unique de circulation aggrave le caractère fonctionnel du système. Associée aux voies de transit des quais rive gauche (avant leur transformation), la ceinture des cours irriguait le centre historique par le biais des axes perpendiculaires au fleuve (cours de l'Intendance, Alsace-Lorraine, Victor Hugo). Il n'est pas étonnant de découvrir que la place Gambetta est le point de référence du kilomètre zéro qui permet d'estimer les distances entre les villes.

Par la suite, **la mise à double sens des cours a profondément modifié la perception du centre-ville**. La suppression du barreau de liaison avec les quais (cours de l'Intendance) a permis de soulager les échanges sur la frange est de la place. Très tôt, il semble donc que la dimension fonctionnelle de la place Gambetta impose aux ingénieurs de la voirie, un niveau de contraintes difficile à concilier avec les pratiques urbaines.

Une évolution du contexte urbain repositionnant le site Gambetta

À l'échelle du centre-ville, **le rôle central de la place se consolide au XXe siècle par le biais de la grande opération de rénovation urbaine du quartier de Mériadeck**. Cette opération d'urbanisme sur dalle (édifiée à deux pas de la place Gambetta pendant les années 60) devint le nouveau centre décisionnel de l'Aquitaine. La transformation de l'îlot Bonnac (situé entre la Place Gambetta et le quartier Mériadeck) facilite désormais les liens entre ces deux lieux à forte valeur symbolique. L'aménagement récent de la place des Commandos de France et de la rue Georges Bonnac contribue à accélérer l'intégration du nouveau quartier avec l'ancienne ville et renforce d'autant la position stratégique de la place Gambetta.
La piétonisation d'un certain nombre de rues commerçantes (rues Sainte-Catherine et porte Dijeaux), puis la continuité piétonne constituée par l'axe Intendance/Chapeau Rouge renforcent **la relation entre la place Gambetta et les lieux les plus emblématiques de la ville** (quais rive gauche, Grand-Théâtre, place Pey-Berland, Victoire, etc.).

Le rapport avec le tramway, bien qu'indirectement perceptible, est un paramètre important dans le fonctionnement de la place (interconnexion

dissociée avec le réseau de bus, connexion à la ligne B du tramway). Différents projets prévus aux abords de la place Gambetta auront pour effet **d'affirmer les liens entre quartiers, tout en privilégiant les déplacements doux**. Parmi ces projets, on distingue :

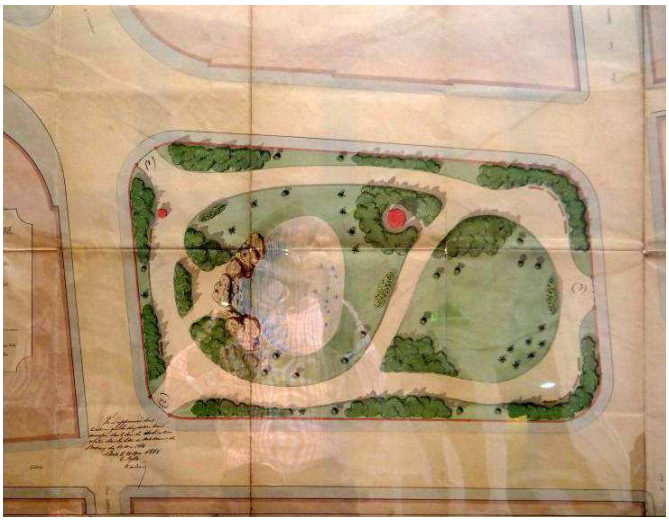
- Les aménagements programmés ou en cours, à l'image de la place Tourny et du parvis de la galerie des Beaux-Arts (récemment livré) ;
- Les projets à l'étude mais dont la mise en œuvre opérationnelle n'est pas encore fixée, comme la rue Nancel Pénard ou le cours Clemenceau...

La circulation des bus a baissé depuis l'été 2015, pour retrouver progressivement un seuil d'apaisement acceptable. La réalisation des nouveaux équipements publics aux abords du site (cité municipale de la ville de Bordeaux, auditorium) devrait encourager la fréquentation piétonne de Gambetta.

On constate donc que la place Gambetta a connu un cycle de vie alternant plusieurs configurations : de la place minérale, au square, puis au jardin ouvert… D'un point de vue urbanistique, le débat sur l'évolution du statut de l'espace public s'inscrit dans une logique temporelle. La mutation du contexte urbain et l'évolution des pratiques de l'espace public plaident dorénavant pour une adaptation des aménagements existants, ce qui ne contredit pas l'objectif de préservation du jardin. **Les caractéristiques du site et les marges d'intervention sur les espaces de voirie permettent d'envisager de faire évoluer la place Gambetta, tout en renforçant les singularités du lieu**.

Le paysage de la place vers 1850, gravure de Cuvillier.

Projet de square pour la place Dauphine, Bühler, 1858.



Place Dauphine, projet de square, L. Lancelin, 1868.

Illustrations issues de la fiche d'enquête du 23/09/2013 « figure urbaine, Place Dauphine – Place Gambetta » réalisée dans le cadre du recensement du paysage architectural et urbain, ville de Bordeaux.

2.2 | Vers un cœur d'agglomération partagé

La place Gambetta se retrouve aujourd'hui à la croisée des chemins entre d'un côté un hypercentre majoritairement piéton et tourné vers les quais de la Garonne et de l'autre, le reste de la ville et de l'agglomération, encore largement dévolue à une circulation automobile importante. Elle constitue **la pierre angulaire d'une nouvelle phase de projet sur les déplacements et sur les espaces publics de la Ville et de l'agglomération** avec l'objectif de faire évoluer la zone dense en un vaste espace partagé où la circulation des transports en commun et des modes doux serait prioritaire. Ce principe ne peut se concrétiser qu'avec des hubs et des interconnexions entre les différents modes de déplacements efficaces et identifiés, répartis sur le centre de l'agglomération.

Le rôle que pourrait jouer la place Gambetta dans ce vaste réseau intermodal est aujourd'hui réévalué, à l'aune des éléments cités en amont et des solutions permises (report de lignes et de terminus, distribution équilibrée des transports en commun entre les quartiers).

2.3 | Un lieu pivot pour les liaisons interquartiers

La place Gambetta présente une dimension centrale du fait de son positionnement historique et de sa **fonction de liens entre les différentes typologies de quartier qui l'entourent** : au nord-est de la place se situe le quartier du « Triangle d'or », ancien quartier des affaires devenu le lieu d'implantation des commerces de luxe avec en son centre le marché des grands hommes; au nord-ouest, un ancien faubourg reconverti en quartier de petits artisans et commerçants; au sud-est, le centre historique de

Bordeaux qui accueille les plus grandes rues commerçantes piétonnes telles que la rue Sainte-Catherine, la rue Porte Dijeaux ou la rue des trois Conils, ainsi que le centre commercial Saint-Christoly; au sud-ouest, le quartier Mériadeck inspiré des préceptes de l'urbanisme sur dalle. Il abrite un important centre commercial (d'une surface de 17 000 m2), l'Hôtel de Bordeaux Métropole et les Hôtels de Région et du Département, ainsi que de nombreuses installations sportives (patinoire, salle des sports), culturelles (bibliothèque municipale) et économiques (direction régionale de grandes sociétés).
Les liens établis entre les quartiers riverains dépendent fortement de **l'ergonomie de la place Gambetta et de la lisibilité des aménagements qui seront conçus**. La qualité de ces continuités est en partie liée aux différents projets en cours d'élaboration et de l'organisation future des transports publics, aux abords de la place.

2.4 | L'évolution de la ceinture des cours

L'aménagement de la place Gambetta s'inscrit plus largement dans une stratégie de requalification de la ceinture des cours, dont le processus est engagé depuis quelques années. D'une longueur estimée à environ 13 kilomètres, le tracé des cours enveloppe les quartiers historiques du XVIIIe siècle de Bordeaux et relie le fleuve par les ponts Chaban Delmas et Saint-Jean. Cette composition urbaine fait écho à la ceinture des boulevards, réalisée au XIXe, alors que les quartiers de faubourgs se constituaient progressivement. Comparée aux autres places qui ponctuent cet axe de distribution majeur du centre historique (places André Meunier, Victoire, République, Tourny, Doumer...), **Gambetta est la seule à offrir un jardin, dans un ensemble patrimonial et unitaire composé de façades classiques**. Sa localisation aux portes du secteur marchand et piétonnier est également une caractéristique unique sur Bordeaux. Depuis une douzaine d'années, la Ville et Bordeaux Métropole procèdent à la requalification progressive des cours et des places qui lui sont associées. Ce projet à long terme est mis en œuvre par séquences, selon la programmation des autres opérations qui interfèrent avec la ceinture des cours (tramway et autres lignes de transport en commun radiales, opérations de requalification du patrimoine urbain, équipements publics et aménagements spécifiques).

À l'image de la place Gambetta, la ceinture des cours a subi des transformations tout au long de l'histoire, leur statut évoluant par ailleurs avec l'essor des transports modernes.

Pour la collectivité, les objectifs de reconquête et de requalification des cours s'inscrivent dans une vision de cohérence à l'échelle de l'hypercentre. Pour garantir une qualité d'aménagement égale entre les séquences et une lisibilité de l'arc historique, le **« charte d'aménagement de la ceinture des cours »** sert de référence aux différents concepteurs. Ce guide sera remis aux équipes retenues à participer au concours de la place Gambetta. L'esprit de ce document est de proposer un ensemble de préconisations architecturales et paysagères, mais également fonctionnelles. Il précise le vocabulaire de l'espace public (matériaux, essences d'arbres, implantation du mobilier urbain et règles de dimensionnement…) Parmi les différents

projets d'espaces publics en relation directe avec la place Gambetta, les concepteurs devront traiter l'amorce des aménagements urbains proposés (et non réalisés à ce jour) pour les deux cours contigus suivants :

- La rue Nancel Pénard dont l'étude préliminaire sera versée au programme définitif du concours,
- Le cours Clemenceau qui a fait l'objet d'un concours d'architecture en 2013.

Depuis la mise en service du tramway, la collectivité a lancé un **programme ambitieux de requalification des principaux espaces emblématiques de l'hypercentre** et de reconquête des quartiers anciens. Sur la ceinture des cours, les lieux les plus symboliques ont bénéficié de programmes de réhabilitation (achevés ou en cours de réalisation) à l'image du parvis de la gare Saint-Jean, des places André Meunier et des Capucins, de la Victoire, Tourny et Doumer (toutes deux traversées par le réseau de tramway). Au final, cet ambitieux programme est en phase d'achèvement, la place Gambetta constituant un des hauts lieux symboliques restant à restaurer. D'une manière générale, ces projets visent aussi à redynamiser l'économie locale, la vie sociale et culturelle de la ville

2.5 | Les enjeux particuliers soulevés par le programme

- **Réinterroger le dialogue entre l'architecture classique, l'espace public et le jardin.**

L'aménagement de la place Gambetta est l'occasion de **réaffirmer la dimension patrimoniale du site**, dont la lecture unitaire est aujourd'hui entravée par un ensemble de facteurs : revêtements vieillissants en pied d'immeubles, omniprésence des espaces de circulation, encombrement des trottoirs… **La place Gambetta est située dans le périmètre du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur du centre historique de Bordeaux**. Le jardin et la composition centrale de l'îlot font l'objet de protections particulières, décrites par le règlement du PSMV. Ce règlement autorise des modifications, si le projet donne lieu à une réflexion globale, dans le respect des règles de composition qui sauront valoriser l'héritage architectural et urbain. Les façades périphériques à la place, sont inscrites ou classées au titre des monuments historiques et vont bénéficier d'une restauration soignée, encouragée par la prochaine campagne de ravalement. Outre les façades du XVIIIe siècle, les éléments architecturaux remarquables tels que la porte Dijeaux et les perspectives urbaines sur les cours méritent d'être mis en valeur. Cette approche reposera sur une **lecture attentive et perspicace de la trame paysagère du centre-ville**. La scénographie diurne et nocturne de l'espace public sera à repenser, les ambiances restant déterminantes pour le bien-être et l'appropriation de l'usager.

- **Restaurer l'attractivité du site, à l'image des autres lieux emblématiques du centre-ville.**

Face au renouveau des autres espaces publics de l'hypercentre, **l'attractivité du lieu est à reconquérir**, qu'il s'agisse des pratiques quotidiennes, des manifestations de niveau d'agglomération ou de la fréquentation touristique. Le tropisme du cœur de la ville s'est ainsi déplacé au gré des grands projets d'espaces publics (secteur Pey-Berland, place de la Comédie, quais rive gauche, etc.). La proximité des cours de l'Intendance et du Chapeau Rouge constitue un accès privilégié aux lieux les plus prisés de la ville (place de la Comédie, place de la Bourse). L'aménité, la polyvalence et le confort d'usage de la place sont donc désormais à jauger, au regard de l'offre sur les autres lieux emblématiques du centre. Cette question amène à **préciser la vocation même de la place et le statut de son jardin, dans la trame des espaces publics du cœur d'agglomération**.

- **Valoriser la composition de la place jardin et la présence d'un jardin paysager, véritable îlot de fraicheur.**

Le caractère végétal du jardin doit pouvoir s'accorder avec la dimension patrimoniale de la place et ne pas entraver la mise en valeur des façades. À l'origine, conçue comme un espace minéral, la place Gambetta magnifiait la composition classique de ses façades. La création du jardin a permis d'apporter une fraicheur naturelle au site, d'apaiser les circulations, tout en jouant avec l'échelle et la composition de la place. Sans sacraliser le jardin central, plusieurs qualités apparaissent d'évidence : la topographie en creux (cœur du jardin) favorise la distanciation avec la réalité fonctionnelle du site et procure un sentiment d'intimité. Le jardin est vécu comme un lieu de recueillement et de contemplation. Espace de rencontre et de pause, il est pratiqué par de nombreux usagers des transports en commun, les citadins fréquentant le secteur marchand du centre historique, de nombreux étudiants, ainsi que des riverains… Malgré les qualités intrinsèques du jardin, la lisibilité de ses allées ne suffit plus à canaliser correctement les traversées. Les surfaces engazonnées et massifs fleuris subissent les piétinements. Il devient donc nécessaire de repenser son système d'accès, afin de **préserver un juste équilibre entre l'intensité des usages et la résilience naturelle du site.**

Aussi, le statut de ses limites et la perméabilité d'accès aux espaces plantés sont des questions qu'il est nécessaire de résoudre dans le cadre du projet. Aujourd'hui, les limites du jardin sont matérialisées par des plantations de marronniers vieillissants et mal positionnés, car ils masquent visuellement le centre des façades. **La périphérie du jardin doit pouvoir évoluer** (renouvellement progressif des arbres, redistribution des mobiliers de confort, meilleure cohérence avec le positionnement des traversées sur chaussées, etc.). Il conviendra de **statuer sur le devenir des marronniers dont l'intérêt paysager est mis au débat**. Une expertise phytosanitaire sera remise dans le programme définitif du concours. Cette étude conclut sur le bon état général des marronniers.

Le débat portant sur l'aménagement d'une station de métro au centre du jardin Gambetta (période 1992-1995) avait provoqué un fort émoi, compte tenu des incidences du projet sur l'aménagement de la place. Aujourd'hui, l'expérience acquise sur les espaces publics sensibles permet d'entrevoir une adaptation du jardin, respectueuse de l'esprit de la place, considérée dans son ensemble. Ce débat s'inscrit dans un contexte où l'évolution des pratiques citadines plaide en faveur d'une nouvelle forme d'appropriation collective des espaces verts, plus orientée vers les pratiques culturelles et sociales.

- **Favoriser le lien social par l'enrichissement des pratiques.**

La question de la convivialité de la place ouvre le débat sur la nature des expériences proposées, l'ergonomie des aménagements, la place consentie à l'évènementiel, le champ des possibles, accordé au caractère central du lieu. Il apparait comme prioritaire de **favoriser les rencontres, donner le sentiment d'appartenance afin de restaurer le lien social** aujourd'hui altéré. Cette priorité concerne l'ensemble des actions engagées sur ce projet. Un des principaux enjeux, en termes d'exploitation des espaces, est **d'identifier les différentes animations qui participent de la vie publique et qui fonderont l'esprit même de la place Gambetta**. La programmation évènementielle reste aujourd'hui insuffisante pour que la place contribue pleinement à l'essor du quartier. Bien que le lieu ne soit pas adapté à l'accueil de grands évènements attirant des foules importantes (présence du jardin et importance des déplacements), l'aménagement de la place doit rester compatible avec des **manifestations de quartier ou des évènements métropolitains adaptés à l'échelle et à la sensibilité du lieu**. Alors que la place Gambetta est identifiée comme faisant partie intégrante du centre de Bordeaux, elle doit retrouver son prestige antérieur et **gagner désormais le rang d'espace métropolitain**.

La concertation publique fait ressortir une attente forte s'agissant de **l'enrichissement des usages qui doit se faire en parallèle d'un apaisement général des circulations et d'un meilleur confort pour les piétons**.

- **Soutenir l'attractivité des façades commerciales.**

Bien que la place Gambetta profite d'une localisation privilégiée, son attractivité commerciale est fragilisée depuis la fermeture du Virgin Mégastore. La structure commerciale de la place marque des différences qualitatives entre ses franges opposées. La nature des enseignes qui va du haut de gamme (vestimentaire, horlogerie) aux produits plus populaires (farces et attrapes, produits d'entretien, pharmacie discount…) traduit également la diversité sociale des usagers. Cette particularité est un héritage qui renforce le caractère accessible du lieu, pour l'ensemble des populations. Les cafés de la place peuvent être considérés comme des lieux de centralité métropolitaine et connus par la plupart des Bordelais. **Les conditions de son renouveau**

commercial sont étroitement liées à l'image véhiculée par le site, le confort global proposé aux usagers et riverains ainsi que le niveau de fréquentation du lieu. L'extension des terrasses et leur éventuel déploiement sur l'espace public peuvent contribuer, selon le parti proposé, à la dynamique commerciale. **La reconquête des franges sud et nord**, aujourd'hui faiblement générateurs d'animation sur le domaine public, **est déterminante pour renforcer les continuités commerciales à l'échelle du site**. Le projet doit être l'occasion d'améliorer les conditions d'exploitation commerciale par une meilleure gestion des conflits potentiels en pieds d'immeubles, l'amélioration des livraisons, la lisibilité des devantures, une accessibilité tous modes renforcée…

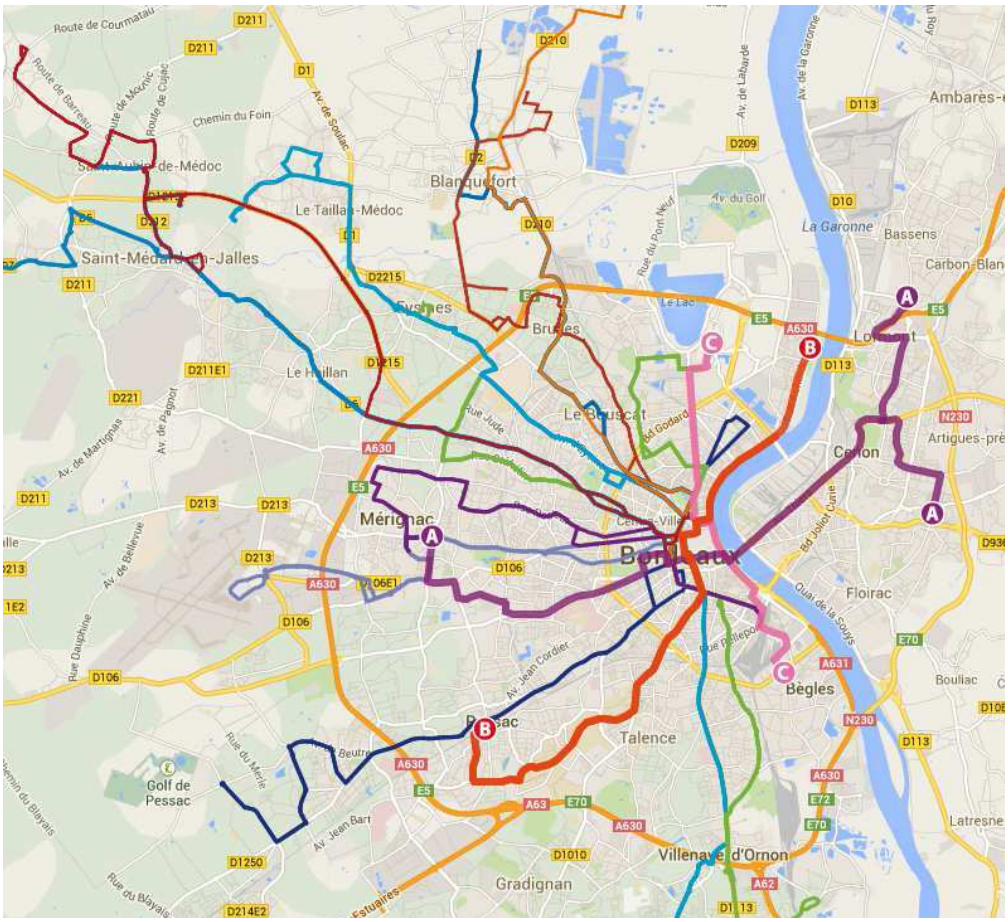
- **Faciliter les traversées et améliorer les liens avec les quartiers riverains.**

Considérant la géographie des quartiers connexes à la place Gambetta et la configuration du secteur piétonnier (y compris la dalle du quartier de Mériadeck), le projet d'aménagement doit s'inscrire dans une logique d'accompagnement des principaux itinéraires piétonniers. **L'objectif d'un élargissement des trottoirs** est proposé, mais ne peut être appréhendé que dans le cadre d'un parti d'aménagement d'ensemble. L'arrimage du jardin à la frange est de Gambetta (tirant profit du délestage des flux automobiles) peut être considéré comme une hypothèse. Au-delà des pratiques commerciales, les flux libérés par les transports en commun et notamment les parcours de correspondance sont en partie conditionnés par l'éloignement de la station de tramway Gambetta, située rue Vital Carles. La localisation des arrêts de bus a pour effet de concentrer la demande en matière de traversées piétonnes. Le jalonnement avec les autres lieux à forte attractivité (secteur marchand de Mériadeck, établissements scolaires, équipements publics proches…) facilitera la lisibilité des cheminements et le repérage à l'échelle du quartier. Cette réflexion est l'occasion **d'anticiper les conflits potentiels et de faciliter les échanges entre îlots**. L'accès à la partie centrale de la place est fortement conditionné par les flux automobiles. Aujourd'hui, les voies de circulation sont déportées sur la frange ouest de la place. La configuration définitive des espaces de voiries sera débattue dans le cadre du concours.

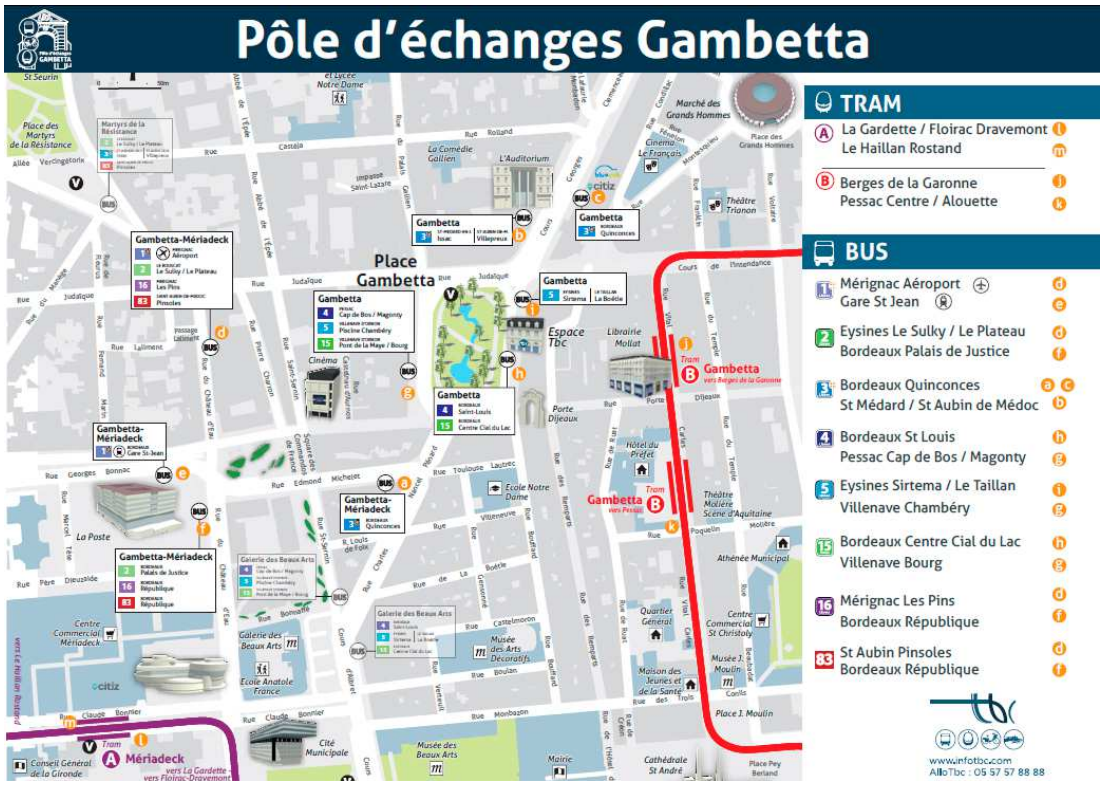
- **Réconcilier les transports en commun avec la vie riveraine.**

Le site de Gambetta fait aujourd'hui partie intégrante du pôle d'échange tramway / bus, réparti entre la place et la rue Vital Carles. Dans le cadre de la refonte du réseau urbain de transport en commun, le rôle de la place Gambetta évoluera, tout en remplissant des fonctions de connexions entre lignes de bus. Compte tenu de la localisation stratégique que la place Gambetta occupe dans l'organisation du réseau d'agglomération, il convient de **trouver un juste équilibre entre les fonctions dédiées aux transports et les autres usages de l'espace public**. Cette activité offre l'opportunité de conforter la situation centrale du lieu, mais nécessite une attention particulière quant à l'insertion des bus dans l'espace public. Le nombre important de lignes qui desservent la place Gambetta va être allégé dans le cadre de la délégation de service

public engagée par Bordeaux Métropole pour l'exploitation de son réseau de transport urbain. Des études en cours sont menées pour redistribuer certains arrêts à l'échelle du quartier. La réduction des nuisances est un enjeu majeur pour le projet. Le nouvel aménagement de la place devra donc assurer la cohabitation des différents usages et activités pratiquées sur le site, dans les meilleures conditions de confort, de sécurité et de fonctionnalité. **La réussite du projet dépend fortement de l'apaisement de la circulation automobile et plus particulièrement de l'adaptation du réseau de transports en commun, aux objectifs de reconquête urbaine**.



La place dans la géographie des réseaux de transport (plan antérieur à l'été 2015)



Les nouvelles fonctions du pole d'échange Gambetta, depuis l'été 2015

- **Repenser la cohabitation entre les différentes mobilités.**

Le projet de tramway et la politique de valorisation des espaces publics du centre-ville ont conduit à restaurer la mise à double sens des cours et limiter les accès automobiles aux quartiers historiques (systèmes de contrôle d'accès, suppression des trafics de transits). Ceci a conduit à considérer les cours comme un dispositif de protection de l'hypercentre. Le projet s'est traduit par la mise en place d'un plan de circulation favorisant son contournement. Les orientations du volet mobilité du PLU 3.1 de la métropole bordelaise fixe comme priorité de repenser les conditions de déplacement sur les axes structurants. Cette démarche vise notamment à **améliorer l'accès au centre et réguler la congestion automobile par une meilleure fluidité.** Plusieurs projets à l'étude (la réalisation envisagée de la ligne D du tramway place Tourny, le projet d'espace public proposé pour les cours Clemenceau et Verdun) conduisent à redéfinir les principes de partage de l'espace public sur la ceinture des cours. Dans l'optique de l'aménagement global des cours de Bordeaux, la place Gambetta joue le rôle d'interface avec la séquence Nancel Pénard / Albret.

Aussi le projet devra **garantir une meilleure compatibilité entre les modes de déplacement** (bus, automobiles, modes alternatifs).

3 | Les objectifs d'aménagement

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

- **1/ Améliorer le confort de la place et favoriser son rattachement au secteur piétonnier de l'hypercentre**

  - Améliorer le confort des trottoirs afin de faciliter l'externalisation des activités en rez-de-chaussée (étalages, consommation en terrasse, braderie…), donner un véritable confort d'usage aux piétons pour le cheminement, mais aussi la flânerie ;

  - Concilier le développement des pratiques commerciales avec la pluralité et l'intensité des usages attendus, favoriser le rattachement de la place au plateau piétonnier et commercial de l'hypercentre ;

  - Faciliter le jalonnement des itinéraires piétons entre quartiers (Mériadeck, secteur Sainte-Catherine, rue des Remparts, Triangle d'or, etc.) et entre pôles de destinations (centre commercial, auditorium, cinémas) ;

  - Fluidifier les parcours entre les arrêts bus de la place Gambetta et la station de tramway située rue Vital-Carles…

- **2/ Repenser l'intégration des modes de déplacement, dans la continuité de la ceinture des cours**

  - Réduire le trafic des bus et les nuisances sur l'environnement, réserver la possibilité d'aménager sur le long terme un site dédié aux transports en commun, entre les axes Nancel Pénard, cours Clemenceau et la rue Judaïque (voir le schéma fonctionnel des déplacements remis avec le programme) ;

  - Insérer les dispositifs d'échange en transport en commun, tout en limitant l'impact visuel et les effets d'obstacles (quais) sur la vie riveraine ; gommer le caractère routier des espaces circulés ;

  - Privilégier la mutualisation des différents mobiliers d'accueil et d'information destinés aux usagers (abris voyageurs, signalétique) et veiller à leur bonne intégration. Prévoir des trottoirs suffisamment dimensionnés à cet effet ;

  - Aménager les continuités cyclables entre les cours Clemenceau, Nancel Pénard, le secteur piétonnier et les principaux itinéraires interquartiers ;

- Traiter les traversées piétonnes afin de favoriser les flux entre les différentes faces de la place, l'espace central et les espaces adjacents, garantir l'accessibilité des personnes à mobilité réduite aux différentes fonctions urbaines ;

- Protéger les espaces piétonniers du stationnement illicite, consolider et redistribuer à l'échelle du quartier l'offre en stationnement vélos, maitriser le stationnement des deux-roues motorisés ;

- Garantir les livraisons et la desserte des commerces et services en frange de la place ;;

- Pacifier les flux automobiles et partager équitablement l'espace entre les usagers (conformément aux préconisations du volet déplacements du PLU 3.1), simplifier les échanges circulatoires, optimiser la fluidité du trafic par une meilleure régulation du transit ;

- Améliorer la lisibilité des services liés à l'écomobilité (implantés sur la place et à proximité) : station Vcub, point d'information du réseau TC communautaire, taxis et véhicules électriques en libre service sur le cours Clemenceau)…

- **3/ Valoriser et moderniser le jardin, favoriser l'émergence de nouveaux usages**

  - Respecter l'unité de la place-jardin et les qualités actuelles du site, dans le cadre d'une évolution possible du règlement du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur, si le projet le justifie ;

  - Préserver les arbres remarquables et redéfinir la frange périphérique du jardin ;

  - Faciliter l'accès au jardin depuis la périphérie de la place, réguler les traversées, améliorer le confort d'accueil pour l'ensemble des usagers ;

  - Garantir la cohabitation des différents usages, au regard des rythmes journaliers et saisonniers ;

  - Sécuriser le jardin de jour comme de nuit (éclairage, ambiances, vision…) ;

  - Déterminer une nouvelle vocation pour les locaux et le passage souterrain, en synergie avec les activités de la place et du jardin…

- **4/ Mettre en scène le patrimoine urbain, architectural et paysager de la place, renouveler son identité**

  - Adopter un parti d'aménagement d'ensemble, porteur d'une nouvelle identité et susceptible de restaurer l'attractivité globale de la place ;

  - Révéler l'ordonnancement des façades du XVIIIe siècle, ainsi que les éléments architecturaux remarquables, accorder le traitement de la place avec la prestance de son patrimoine architectural ;

  - Mettre en scène la force des tracés urbains, les perspectives qui associent la place Gambetta à la composition de la ceinture des cours, inscrire la place dans leur continuité (en cohérence avec la charte d'aménagement de la ceinture des cours de Bordeaux) ;

  - Reprendre le nivellement des sols pour restaurer l'assise des soubassements des immeubles, en cohérence avec la microtopographie du site ;

  - Déterminer l'ensemble des revêtements de sol en harmonie avec les matériaux retenus sur les espaces publics contigus (matériaux dominants, appareillages, dispositifs divers) et la composition des façades ;

  - Harmoniser les mobiliers fonctionnels et de confort (lignes actualisées en lien avec la charte de mobilier de la Ville) ;

  - Assurer une cohérence d'aménagement urbain et paysager avec les réalisations d'espaces publics attenants (îlot Bonnac, rue Porte Dijeaux, rue Bonnac) et les projets en cours d'étude (cours de Verdun et Clemenceau, rue Nancel Pénard) ;

  - Proposer un projet de mise en lumière mesurée, compatible avec la régulation des usages nocturnes nécessaires sur le jardin et les espaces périphériques…

- **5/ Soutenir l'attractivité commerciale, encourager la vie culturelle et festive, renforcer le rayonnement de la place.**

  - Conforter la lisibilité, l'attractivité et l'accessibilité à l'offre de commerces et de services, faciliter l'accès clientèle et améliorer les livraisons ;

  - Ménager les emprises nécessaires pour l'extension et le déploiement de terrasses, en lien avec l'ensoleillement naturel du site ;

- Améliorer l'ergonomie des trottoirs et augmenter l'emprise des espaces piétonniers pour permettre l'installation d'étals et le bon déroulement des manifestations commerciales ;

- Offrir un niveau de polyvalence adapté à l'accueil d'événements festifs, fixes ou temporaires, d'échelle de proximité ou métropolitaine, compatible avec le caractère de la place ;

- Conforter le lien social par la mixité des pratiques urbaines, susciter un retour du grand public, stimuler la fréquentation touristique et la découverte du patrimoine…

6/ Proposer des solutions d'aménagement répondant aux exigences de développement durable

- Veiller à la pérennité des revêtements, mobiliers et équipements, minimiser les charges d'exploitation future pour les services publics gestionnaires : chaussées et interventions sur les réseaux, entretien courant des espaces verts et nettoyages des revêtements, etc. ;

- Limiter l'impact sur les ressources naturelles, la consommation en eau et l'énergie électrique ;

- Favoriser l'infiltration de l'eau sur le jardin et ne pas augmenter les surfaces imperméabilisées, préserver la fraicheur naturelle du site ;

- Réduire les seuils de pollution atmosphérique et les nuisances sonores sur l'environnement, améliorer la prévention des risques et la sécurité des usagers…

4 | Les principales orientations programmatiques

4.1 | Le patrimoine architectural, urbain et paysager

Le patrimoine bâti :

Les façades d'époque forment une composition d'ensemble remarquablement bien préservée, sans altérations ni modifications majeures qui trahiraient les accidents de l'histoire. Le cadre de la place est constitué par des immeubles pratiquement identiques, dont la conception remonte à la moitié du XVIII° siècle. L'ordonnancement des façades se retourne sur les espaces publics adjacents (typologie particulière des immeubles d'angles). Ces façades sont inscrites ou classées au titre des Monuments Historiques, ainsi que la porte Dijeaux. Les immeubles sont globalement dans un état satisfaisant, les mascarons et agrafes sculptés restant relativement bien préservés. Dans le cadre de la révision du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur, la ville a effectué un recensement et un diagnostic des bâtiments. L'état général de la pierre, malgré le niveau de pollution lié à la circulation, est acceptable.

Situé au croisement de grands axes urbains, Gambetta est un lieu de convergence qui occupe une place centrale dans l'accroche de la ceinture des cours avec le reste de la ville. Il existe huit entrées sur la place (rues et cours comptés). Sa situation géographique, proche des autres sites emblématiques de la ville confirme sa fonction de porte d'accès au cœur de la cité. Sur le plan de la connaissance historique, la place **Gambetta offre une situation privilégiée pour la lecture et la compréhension de la ville ancienne**. Son potentiel touristique est aujourd'hui insuffisamment exploité.

L'altimétrie du site et la force des tracés urbains modèlent des perspectives monumentales sur les cours. La place Gambetta est le point le plus haut de Bordeaux. Le cours Clemenceau et la rue Nancel Pénard marquent des pentes opposées et forment une composition diagonale. Au cours de sa vie, la place a subi plusieurs opérations de réfection des chaussées et trottoirs, entrainant une surélévation des sols. Ce phénomène s'est aggravé avec la croissance des arbres plantés en pourtour du jardin.

Les emmarchements visibles au droit des devantures trahissent le dévers naturel de la place. Le projet est l'occasion de reprendre le nivellement des sols afin d'une part d'améliorer les écoulements pour assainir notamment les caves des immeubles et d'autre part de restaurer le socle des soubassements de pierre qui par endroit ont été fortement modifiés.

Le jardin :

Le jardin d'époque a subi quelques transformations depuis la fin du XIXe siècle, principalement, la démolition des grilles forgées du square et le remplacement des tilleuls par des marronniers. **L'îlot central est protégé par le règlement du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur du centre historique de Bordeaux**. Le jardin, dont la conception de l'esquisse préliminaire est attribuée à l'architecte paysagiste parisien Eugène Bülher

(voir chapitre des enjeux ci-dessus) est aujourd'hui questionné. Ce jardin est pensé comme une représentation en miniature d'un paysage naturel. Conçu sur les préceptes du jardin paysager, la composition des allées et l'implantation des arbres encouragent la contemplation de l'eau et des arrières plans définis par les façades classiques. Une source jaillit en son centre et alimente une petite rivière sinueuse, traversée par un pont d'inspiration bucolique. Les pentes participent au sentiment de replis intérieur et font converger le regard vers l'eau qui symbolise l'écoulement de la vie. **Le plan de composition générale et les thèmes paysagers du jardin évoquent les inspirations orientales de l'époque**. Un alignement curviligne de marronniers disparates cerne le jardin. Ce pourtour végétal, plus récent dans l'histoire du jardin est voué à évoluer. Sur ce plan, l'étude phytosanitaire est remise avec le programme du concours.

Ces marronniers altèrent pour partie les sols et bordures de trottoirs. Trois arbres sont considérés comme remarquables (deux magnolias centenaires et un oranger des osages). Depuis l'après-guerre, la lisibilité du jardin à l'anglaise, tel que conçu au XIX°, se dégrade progressivement, en raison de la disparition de bosquets et d'arbres d'ornement qui justifiaient certaines associations paysagères (au profit de massifs arbustifs bas pour des raisons de sécurité). La palette végétale s'est appauvrie au gré des décennies, les sujets remarquables ayant pour partie disparu.

L'accès au square depuis les franges s'est amélioré depuis la suppression de la circulation automobile côté est. Il reste néanmoins difficile depuis la frange opposée et pose problème, compte tenu de la densité de la circulation. L'appropriation du jardin est variable selon les saisons, mais connait parfois des pics de fréquentation en périodes printanières et estivales. Les pelouses sont parfois investies par les usagers (pause déjeuner en extérieur, repos et bain de soleil). La frange sud joue le rôle de point de rendez-vous pour de nombreux citadins (face à l'ancienne enseigne du Virgin Mégastore). Les bancs sont prisés et l'ombrage est apprécié par de nombreux habitués.

Le principe d'un jardin central sur la place est acté, le site Gambetta gardant son statut de place-jardin. Compte tenu de sa popularité, du rôle qu'il joue dans le paysage urbain et les pratiques du quartier, il est souhaité d'**adapter sa configuration à l'évolution des usages** (système d'accès et localisation des mobiliers, protection des essences et renouvellement du fleurissement, mobilier de confort et éclairage d'ambiance…).

4.2 | Les orientations pour l'adaptation du jardin

- **Permettre une réinterprétation du jardin paysager en s'appuyant sur ses thèmes de composition**

Les concepteurs se prononceront sur le degré d'évolution du jardin. **L'équipe retenue pour l'aménagement de la place fondera le parti paysager sur une lecture attentive des qualités actuelles du lieu**, reconnues par l'ensemble des usagers de la place et plus largement des citadins. Ce jardin bénéficie d'une affluence particulière et d'un attachement fort de la part de la population. Au-delà des questions patrimoniales et environnementales, son adaptation revêt donc un enjeu social important. Pour autant, sans sacraliser

l'existant et compte tenu des objectifs du projet, les concepteurs seront libres de proposer une nouvelle interprétation du jardin, tout en respectant ses qualités intrinsèques.

Quel que soit le parti proposé, les concepteurs suivront les orientations données :

- **1/ Le concept de la place-jardin sera respecté dans ses grands principes**. L'îlot central planté et les proportions historiques du plan originel seront préservés au mieux. Toutefois, les prescriptions actuelles du règlement du PSMV (Plan de sauvegarde et de Mise en Valeur) peuvent évoluer, en fonction du parti d'aménagement qui sera proposé. Il appartiendra alors au concepteur de défendre ses suggestions qui devront s'inscrire dans l'esprit général de la révision du PSMV (actuellement lancée).
- **2/ Les transparences visuelles et les jeux de perspectives** (sur les immeubles de pierre, le cœur du jardin et la ceinture des cours) seront exploités. **Les tracés régulateurs** qui permettent d'associer les façades classiques et le jardin pourront être interprétés. Une relation harmonieuse sera recherchée entre le jardin, la chaussée, les pieds d'immeubles et les façades.
- **3/ La périphérie plantée du jardin** fera l'objet d'une attention particulière. **La ceinture actuelle de marronniers** peut évoluer, de manière à renforcer le dialogue entre les façades composées et le cœur du jardin. Le choix des arbres de substitution, les éventuelles plantations complémentaires relèvent du choix du maitre d'œuvre. Bien que le règlement du PSMV stipule le « respect des arbres d'alignement », **il est précisé que cette notion est compatible avec la plantation de végétaux dont l'interdistance et la frondaison peuvent varier**. Le pourtour du jardin sera conçu dans **l'esprit d'une frange perméable au regard**.
- **4/ La conception du jardin** répondra aux objectifs inhérents des **îlots de fraicheur** (ombrage et densité végétale, évapotranspiration, présence des sols naturels). L'équilibre entre les revêtements imperméables et les surfaces absorbantes sera maintenu, dans l'optique d'une **approche plus globale de développement durable**. L'infiltration naturelle des eaux de pluie sera facilitée, dans la mesure du possible.
- **5/** Dans la mesure où **les arbres remarquables sont conservés** (deux magnolias et un oranger des osages), les concepteurs accorderont une importance à la **microtopographie du site** (jardin en creux) qui pourra être adaptée, en cohérence avec le nivellement général de la place. **La présence de l'eau** sur le site est souhaitée, sous une forme non déterminée.

  Toute évolution majeure du jardin devra s'inscrire dans une cohérence d'ensemble et se justifier au regard des avantages acquis sur l'existant.

La place jardin

- **La structure végétale**

De manière plus globale, l'aménagement de la place répondra aux objectifs suivants :

- **1/ Renforcer la fonction du végétal en milieu urbain**

L'objectif est de construire une dynamique paysagère qui renouvelle la perception du cadre urbain remarquable, sur les différentes saisons de l'année. Il est possible de s'appuyer sur la formidable diversité de floraisons, de persistances, d'écorces et d'ombres que proposent les arbres.

- **2/ Exploiter l'arbre comme un support de biodiversité**

En créant des zones de biodiversité positive, il s'agit de concevoir des aménagements qui présentent un bénéfice plus important pour le développement de la biodiversité et des écosystèmes, que la situation antérieure.

- **3/ Réduire les risques sanitaires par la diversité végétale**

Actuellement le platane, le tilleul, le frêne (en majorité Fraxinus Augustifolia Raywood) et le marronnier représentent près de 70 % des arbres d'alignements et plus de 40 % des arbres de la ville de Bordeaux. Sur ces

quatre espèces d'arbres, trois sont menacées par des maladies incurables et identifiées sur le territoire national. La forte concentration d'une espèce est un facteur particulièrement aggravant de dissémination des ravageurs. L'intérêt est de favoriser la diversité biologique sur le territoire, en élargissant notamment la palette végétale, que ce soit pour les plantes indigènes ou exotiques, avec la plantation d'un plus grand nombre d'espèces différentes.

Dans le cadre de grands aménagements, la palette végétale devra comprendre en quantité 20 % d'espèces indigènes.

La ville se fixe ainsi comme objectif qu'aucun genre ne dépasse un seuil de représentation supérieur à 15% (à terme, pour les effectifs totaux).

- **4/ Pérenniser le patrimoine végétal en réponse au réchauffement climatique**

Il est essentiel que l'ensemble des acteurs de l'aménagement intègre des pratiques et des techniques garantissant la durabilité des plantations, ceci depuis la conception jusqu'à l'aménagement.

- **5/ Perfectionner les techniques de plantation pour optimiser les coûts**

Cet enjeu transversal a pour objectif de garantir la gestion durable du patrimoine arboré et plus largement du paysage urbain. Il s'inscrit dans la problématique de maîtrise des dépenses publiques.

Une des actions est de privilégier des arbres de calibre moyen par rapport à des sujets de plus gros diamètre. En effet, un arbre en 20/25 cm coûte plus de deux fois moins à l'achat qu'un arbre de 35/40 cm.

De même, des modes de conduite adaptés minimisent de manière conséquente les coûts de gestion, sur le long terme. Une conduite maitrisée pour un alignement d'arbres peut permettre de réduire les dépenses d'un facteur de 6 à 8, suivant les modes retenus (taille et élagage).

- **Les prescriptions techniques :**

Les jeunes plantations seront de taille moyenne, l'implantation d'arbres trop développés n'étant pas un gage de pérennité, ni d'optimisation de leur port à long terme. Une attention particulière sera portée au traitement des racines qui affleurent au pied des arbres existants. Dans l'hypothèse où la coupe de ces racines est inévitable, le remplacement des sujets sera étudié au cas par cas.

Les propositions concernant les plantations devront recevoir l'aval des services gestionnaires de la ville de Bordeaux. Les concepteurs préciseront les points suivants, pour les différentes propositions de plantations :

- Les essences utilisées, ainsi que l'âge de plantation des différents sujets ;
- Le mode de conduite (port libre, taille en rideau, etc.) ;
- Les besoins en eau et les coûts d'entretien, etc.

Pour les arbres plantés en pleine terre, les concepteurs devront prendre en compte les différentes contraintes induites par l'existence des réseaux divers et des souterrains. Ils veilleront à respecter les exigences suivantes :

- Volume des fosses de plantation : pour un arbre de première grandeur, le volume de la fosse de plantation recommandée est de 15 m3 minimum ; pour un arbre de deuxième grandeur : 10 m3 minimum et 6 m3 minimum pour un arbre de troisième grandeur. Ces volumes sont donnés à titre indicatif, l'examen du sol présent s'avère nécessaire. De même en mélange terre/pierre, la réserve utile des fosses de plantation étant réduite, il est nécessaire d'augmenter le volume de 2/3.
- Système d'ancrage et de protection verticale et horizontale des arbres ;
- Système d'arrosage intégré et de drainage de toutes les fosses avec exutoires…

4.3 | L'évolution des activités en rives et l'animation de la place

Il s'agit ici prioritairement de **conforter les activités commerciales existantes sur les rives et de maintenir les terrasses et les concessions actuellement aménagées sur l'espace public**. Les qualités de l'espace public et le confort des trottoirs restent déterminants dans le fonctionnement des services et commerces.

Gambetta est située en interface entre la galerie marchande de l'îlot Bonnac et le centre commercial d'Auchan Mériadeck, le secteur piétonnier et le cours Clemenceau, enfin le marché des Grands Hommes. **La place fait donc partie intégrante du cœur du centre-ville commerçant**. Les rues Sainte-Catherine et Porte Dijeaux définissent les grands axes à la fois commerçants et piétonniers. Elle dispose d'une structure commerciale assez diversifiée, composée pour l'essentiel de services et commerces spécialisés (maroquinerie, farces et attrapes, bouquiniste, décoration maison, etc.), de proximité (point information transport, crèche, poste, pharmacies, tabac, banques…) et haut de gamme (en lien avec les enseignes du cours de l'Intendance).

La présence des cafés et restaurants attire de nombreuses personnes. Les terrasses contribuent largement à l'animation de l'espace public (principalement sur les faces nord et sud-est, au pied de la porte Dijeaux). La restauration rapide joue également un rôle important. La multiplicité des sandwicheries (rues du Palais Gallien, Georges Bonnac…) amplifie le rythme de fréquentation aux heures de pause. La fermeture de l'enseigne Virgin Mégastore en juin 2013 a marqué le public et la vie de la place. Sa reconversion pose un enjeu de premier ordre pour l'avenir de la place. Un programme mixte devrait voir le jour à court terme (logements et enseigne en rez-de-chaussée).

Les enseignes et devantures présentes sur la périphérie de la place, apparaissent hétérogènes, mais ceci ne contredit pas pour autant l'harmonie architecturale du site. À noter que le règlement du secteur sauvegardé encadre la modification des devantures, stores, marquises,

auvents, enseignes et caractères utilisés. **Dans le cadre du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur, une étude sera menée pour harmoniser les devantures et enseignes du centre historique.**

L'offre culturelle aux abords de la place est importante. Gambetta se trouve à la croisée de nombreux équipements publics, recensés sur un rayon de 150 mètres (deux cinémas multiplexes, deux salles de théâtre, trois musées consacrés aux beaux-arts et aux arts décoratifs…). L'auditorium récemment construit (cours Clemenceau) est doté d'une salle de 1400 places. Sa programmation en fait un équipement de premier rang. Enfin, plusieurs galeries d'art proches sont implantées à proximité, sur le secteur intracours. L'éventail des usages reste limité et la place accueille très peu de manifestations évènementielles. Les contraintes fonctionnelles et la faible polyvalence de l'espace public expliquent en partie cette carence. Malgré la superficie de site (environ 14 500 m² contre 2 200 m² pour la place de la Comédie et 7 700 m² pour la place de la Bourse), la place n'offre que peu d'espace libre et suffisamment dimensionné pour l'accueil d'évènements. La polyvalence des aménagements est fortement conditionnée par l'espace qu'occupent les transports en commun et la configuration de la voirie. **Il est convenu que la place Gambetta puisse accueillir à la fois des évènements de faible ampleur** (fête de quartier brocante, marché, pique-nique...), **mais également des manifestations de plus fort rayonnement, sous réserve de compatibilité avec la sensibilité du lieu** (expositions culturelles, communication sur des évènements métropolitains…).

Les services de la Ville et de la Métropole sont confrontés à des demandes de plus en plus importantes d'occupation ou d'utilisation temporaires du domaine public, notamment sur les espaces publics transformés lors des quinze dernières années. Il est donc demandé aux concepteurs de réfléchir et se positionner sur cette question en proposant par exemple des dispositifs mobiles ou modulables permettant d'accueillir des manifestations, des kiosques, tout en restant compatibles avec les autres usages et flux de la place.

Les animations et évènements présents aujourd'hui sur la place :

- La braderie ;
- Les « dimanches sans voitures », organisés une fois par mois, en limite de la place ;
- Le carnaval ;
- La Gay Pride ;
- Le point d'information pour les usagers des transports en commun ;
- Les manifestations revendicatives…

Les pistes d'animation pouvant être testées :

- La diversification des animations commerciales diverses ;
- Le pique-nique et le repas de quartier ;
- L'accueil de groupes d'enfants (sous réserve d'assurer une réelle sécurité) ;
- Les concerts de l'harmonie bordelaise (O.H.B.) ;
- Un marché aux fleurs ;

- Des expositions culturelles ;
- Des projets de communication sur les évènements métropolitains.

Les besoins techniques exprimés par les services de la ville :
- L'installation épisodique d'une scène 6mx4m ;
- L'implantation saisonnière de 2 à 3 tentes de 3mx3m ;
- Le stockage in situ de certains équipements (souterrains) ;
- Une borne technique adaptée à l'accueil des différents événements, disposant des réseaux d'eau et d'énergie (système encastré de type « marché », à minima) ;
- Prévoir les conditions élémentaires liées à la tenue de manifestations : toilettes, sécurité publique et intervention des pompiers, accessibilité des personnes à mobilité réduite…

Les difficultés et les dysfonctionnements actuellement observés :
- Les déménagements (en raison des contraintes sur voiries) ;
- Les livraisons quotidiennes, compte tenu du faible nombre d'aires de manutention ;
- Le piétinement des espaces plantés et le piquetage des sols, entrainant des dégradations sur l'espace public.

4.4 | Les mobilités

L'évolution de la desserte en transport en commun

L'insertion d'un TCSP en site propre sur la place Gambetta n'est pas à ce jour confirmée. Les études de faisabilité engagées dans le cadre du SDODM (schéma stratégique des déplacements métropolitains) ont proposé les solutions suivantes :

- **S'agissant de la création d'une nouvelle ligne de TCSP contournant le centre ancien**, le tracé privilégie un passage par les boulevards, écartant l'hypothèse d'une ligne sur la ceinture des cours, en raison d'une insertion difficile et d'un potentiel de voyageurs moins important. La ceinture des cours conserve ses fonctions et ses capacités circulatoires.

- **La réalisation de la future liaison TCSP entre Bordeaux Caudéran et Saint-Aubin du Médoc** : le SDODM a validé la poursuite des études en phase pré-opérationnelle. Plusieurs tracés sont soumis à concertation, en fonction des différentes variantes de terminus, le mode de transport en BHNS étant défini. Le bilan de cette concertation est prévu pour le mois de novembre 2015.

  Parmi les différentes hypothèses de localisation du terminus BHNS, l'option de l'esplanade des Quinconces est associée à la desserte de la place Gambetta. Si cette hypothèse est confirmée à l'issu de la phase de concertation, le BHNS emprunterait alors un site mutualisé avec les lignes de bus classiques. Les infrastructures réservées au bus doivent dans ce cas là

pouvoir accueillir le matériel roulant du BHNS (girations, revêtements de sols) pouvant mesurer jusqu'à 24 m (bus bi-articulés). Dans le cas de cette hypothèse, aucune station BHNS ne sera implantée sur le périmètre d'intervention de la place Gambetta.

Situation antérieure au 1er septembre 2015

Le réseau des bus urbains était jusqu'à septembre 2015 très dense. Il comptait 10 lignes, en correspondance avec la ligne B du tramway (station Gambetta localisée rue Vital Carles), ce qui représentait environ 1 300 bus par jour (chiffres de 2013), dont la majorité était composée de véhicules articulés. Le flux de passagers s'évaluait à 16 000 usagers par jour. Les heures de pointe du soir et du matin enregistraient environ 180 à 200 bus à l'heure (chiffres de 2013). Les arrêts de bus se répartissaient sur les 3 côtés de la place, de la manière suivante :

- Côté Nord : 1-16, direction Mérignac ;
- Côté Ouest : 4-5-15, direction Palais de Justice ;
- Côté Est : 4-5-15, direction Tourny.

La régulation de certaines lignes assurée sur la place, occasionnait des gênes (nuisances sonores, pollution et occupation de l'espace public). Ces régulations s'effectueront à terme sur d'autres sites, dans la mesure du possible. Le repérage des arrêts de bus est toujours délicat, en raison de la superficie de la place, de la dispersion des supports d'information et du nombre important des lignes qui desservent la place Gambetta.

Le réseau de transport en commun antérieur à septembre 2015

Situation à partir du 1er septembre 2015

On compte depuis le 1er septembre, 4 lignes (3-4-5-15) en correspondance avec la ligne B du tramway (station Gambetta localisée rue Vital Carles), ce qui représente environ 750 bus par jour, dont la majorité est composée de véhicules articulés.

Les arrêts de bus se situent désormais seulement sur deux côtés de la place :

- côté Ouest : 4-5-15 direction Palais de Justice,

- côté Est : 4-5-15 direction Tourny.

Les arrêts de la Lianes 3 sont quant à eux positionnés sur le cours Clémenceau.
La relève des conducteurs et la régulation des lignes 4, 5, 15 sont assurées sur la place. Le trafic de bus est estimé quant à lui, entre 54 et 60 bus par heure, tout sens confondus.

Le réseau de transport en commun depuis septembre 2015

Plusieurs objectifs ont été posés quant à l'organisation des transports en commun et leur insertion sur le site :

- Favoriser la fluidité et la régularité des vitesses commerciales des offres de transport en commun (notamment, l'anticipation aux feux) ;
- Permettre aux transports en commun les dépassements des bus à l'arrêt ;
- Valider le principe d'une réservation pour un site dédié, partagé avec les autres lignes de bus ;
- Mieux anticiper les contraintes de gabarits et de girations, l'accessibilité des usagers, dans la conception des aménagements urbains (permettant l'évolution du matériel roulant) ;
- Améliorer la lisibilité des fonctions du pôle d'échanges ;
- Rationaliser, mutualiser et optimiser l'implantation des arrêts, en fonction de l'évolution ultérieure du réseau ;
- Limiter l'impact visuel des quais et des équipements dédiés aux transports (abris voyageurs, supports d'information et de jalonnement, billetterie…), etc.

Les déplacements automobiles

L'intensité des flux automobiles, bien qu'ayant baissée globalement sur le secteur intraboulevards de la ville (-1.5 % en 2013) est globalement ressentie comme préjudiciable pour le confort d'usage. La ceinture des cours est l'axe principal qui alimente la place, les rues adjacentes étant aménagées en sens unique sortant. Le Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitains prévoit l'accueil d'un TCSP sur la ceinture des boulevards sur un horizon à moyen/long terme. Il convient donc, par jeu d'équilibre, de **conserver les fonctionnalités circulatoires de la ceinture des cours, dont la fluidité devra être garantie**. Sur la base des comptages automobiles effectués à la date de décembre 2014, les chiffres disponibles font état d'environ 15 000 véhicules/jour pour le cours Nancel Pénard en entrée et sortie, et près de 19 000 véhicules/jour pour le cours Clemenceau. La rue Judaïque enregistre 7 000 véhicules/jour sur un sens unique. Une étude de comptage des flux tous modes est jointe au dossier de concours.

La pollution atmosphérique mesurée sur la place Gambetta fait état de dépassements réguliers des valeurs réglementaires. Ainsi, pour le dioxyde d'azote, très bon traceur du trafic routier, la valeur limite annuelle de 40 µg/m3 est atteinte ou dépassée depuis plusieurs années. Pour les particules PM10, les valeurs limites sont respectées depuis 2011, mais l'objectif de qualité, fixé à 30 µg/m3 en moyenne annuelle, est quant à lui également régulièrement dépassé sur cette place. **L'exposition du public sensible et plus particulièrement des jeunes enfants est à diminuer** (présence d'une crèche sur la place et d'une école à proximité).

Le stationnement

Dans le cadre du projet et compte tenu des risques de détournement d'usage, **le programme ne prévoit pas de dépose-minute pour les automobiles**.

L'offre publique pour les automobilistes est essentiellement disponible dans le parking Gambetta (au niveau de l'auditorium et à proximité immédiate de la place) : 515 places VL, 4 places PMR, 4 places véhicules électriques, espaces deux-roues motorisés (21 places).De manière à éviter le stationnement illicite sur trottoir, des mesures de protection physique devront être proposées, en limitant les effets de coupure prononcée par des solutions de type doubles bordures. Ces dispositifs seront renforcés sur les zones qui subissent une plus forte pression. Dans le cadre de l'aménagement de la place, il serait souhaitable que **les aménagements dissuadent d'eux-mêmes le stationnement illicite**, afin d'éviter tout risque d'encombrement des trottoirs par des mobiliers de protection surabondants. La limitation des potelets et des barrières sera ainsi recherchée.

Les livraisons

La situation actuelle sur la place Gambetta est la suivante :

- 66 % des livraisons sont réalisées avec des véhicules de moins de 3,5 T,
- 60 % des livraisons se pratiquent en double file,
- la plupart des livraisons s'effectuent entre 8h30 et 10h30. La collectivité estimait le nombre de livraisons par semaine à environ 657 (avant la fermeture de l'ancien établissement du Virgin). On estime aujourd'hui que ce seuil est passé à environ 500 livraisons / semaine.

La forte concentration de commerces génère un besoin important en livraisons quotidiennes. **Les livraisons s'organiseront à partir de deux ou trois places mutualisées** et judicieusement réparties, au regard de la structure commerciale de la place (voir plan de synthèse des contraintes en rives remis dans le dossier de concours) et des espaces à contrôle d'accès (rue Bouffard, cours de l'Intendance). Leur dimension sera de 2,5 x 10/12 m. La localisation de ces places dédiées se fera en cohérence avec l'organisation des transports en commun**. Deux places sont également réservées à l'attention des convoyeurs de fonds** (localisation à préciser au plus près des établissements bancaires existants, en partie nord et au sud du site).

L'accueil des deux-roues motorisés

La fréquentation des cyclistes et motards est importante. Gambetta est clairement identifié comme un lieu de rendez-vous et attire de nombreux utilisateurs de deux-roues motorisés. L'offre en stationnement est aujourd'hui insuffisante et gagnerait à être confortée. Pour ne pas obérer le confort de l'espace public, **une répartition judicieuse des espaces réservés aux deux-roues motorisés doit être pensée sur un périmètre plus global que les simples limites de la place Gambetta**.

Les cheminements et le confort du piéton

Les concepteurs devront répondre aux exigences de praticabilité et de confort des espaces piétonniers, en veillant au maintien d'une bonne continuité des cheminements. Les seuils avec les rues adjacentes devront être traités de manière à minimiser les effets de coupure au droit des carrefours. **La lisibilité et le confort des principaux accès aux équipements publics, commerciaux et de transport en commun feront également l'objet d'une attention particulière**.

La collectivité élabore actuellement un Schéma Piétons, document-cadre qui met notamment l'accent sur l'optimisation des cheminements entre les différents réseaux de transport en commun et les lieux à forte fréquentation. Les connexions entre le site et les lignes A et B du tramway sont citées comme déterminantes. Le positionnement des traversées piétonnes devra tenir compte à la fois des points où se concentre l'essentiel de la demande, de la localisation des carrefours à feux pour les mouvements circulatoires,

des caractéristiques du maillage viaire et éventuellement de la localisation des arrêts de TC.

Le futur statut réglementaire de la voirie n'est pas arrêté. Les concepteurs se prononceront en fonction du parti d'aménagement qui sera proposé. **Trois statuts réglementaires sont aussi envisageables pour la place** :

- **L'instauration d'une zone 30** : cette hypothèse parait possible et compatible avec le transit et des usages projetés. Cette piste est privilégiée, en fonction du parti global d'aménagement proposé. **Ce régime est envisageable, notamment sur la partie ouest du site.**

- **L'extension de l'aire piétonne** : cette option ne parait pas adaptée pour l'ensemble du périmètre de la place Gambetta, mais pourrait être partiellement utilisée, dans l'hypothèse où le jardin serait raccroché au socle piétonnier du centre historique, sans coupures majeures avec des flux circulatoires. De fait, **il serait privilégié sur l'espace central.**

- **L'aménagement d'une zone de rencontre** : cette dernière hypothèse ne peut être généralisée à l'ensemble des espaces composant le site, compte tenu du niveau de circulation attendu et des difficultés liés à l'insertion des transports en commun. Elle reste néanmoins possible sur la frange Est, sous réserve de ne pas entraver la sécurité des usagers.

Les vélos

Compte tenu de l'intensité des flux de vélos dans le secteur, les propositions doivent apporter une réponse satisfaisante à la question des conflits potentiels vélos/voitures, mais également vélos/piétons. De manière générale, **l'offre en stationnement pour les vélos sera renforcée**. Le principe retenu est de répartir l'offre selon les principaux points d'appel (équipements, linéaires commerciaux attractifs, stations de TC) et de **prévoir un espace suffisant à leur extension future**. La localisation de ces aires dédiées se fera de manière à sécuriser au mieux les usagers. Leur implantation devra dissuader la traversée du square à vélo. La station de vélos en libre-service (VCub) est maintenue sur le site. Il s'agit de la seconde station VCub la plus utilisée sur l'agglomération. **Compte tenu de son succès, sa capacité sera portée de 20 places à 40 places**. Son emplacement actuel côté nord ne pose pas de soucis particuliers. Néanmoins, elle pourra être revue, si le parti d'aménagement proposé le justifie.

Un parking réservé aux vélos (et géré par Parcub) est installé dans l'un des trois souterrains encore existants sous la place). Sa capacité actuelle est de 90 places. L'accès à ce parking sera revu (escalier peu ergonomique). Il est à noter que les concepteurs pourront faire des suggestions pour reconvertir ces souterrains, mais ils ne seront pas jugés sur ces propositions.

La continuité des itinéraires cyclables sera recherchée, notamment avec la ceinture des cours, la rue Judaïque (zone 30) et le secteur piétonnier. Les rues Judaïque et du Palais Galien ont pour particularité d'accueillir des doubles sens cyclables. Le programme fonctionnel pour les cours Clemenceau et Verdun privilégie l'insertion des vélos dans les couloirs de bus, dont le dimensionnement pourra varier entre 3,10 m et 4,10 m.

4.5 | La cohérence d'aménagement avec les projets connexes

Articulation aux projets d'espaces publics

Le projet devra prendre en compte l'articulation aux projets riverains, à l'étude ou ayant été récemment réalisés. Il sera demandé aux concepteurs **d'apporter un soin particulier au traitement des continuités entre les différentes interventions réalisées à ce jour**, les raccordements et interfaces devant être traités avec soin.

Compte tenu de l'importance que revêtent ces différents projets dans le paysage du centre-ville, il sera demandé de tenir compte plus particulièrement des principes de partage de l'espace public, des dominantes de matériaux, des continuités fonctionnelles et paysagères, pour les projets suivants :

- Rue Georges Bonnac et son prolongement place des Commandos de France ;

- Rue Porte Dijeaux et le secteur piétonnier attenant, la rue Bouffard ;

- Cours de l'Intendance ;

- Rue Nancel Pénard ;

- Parvis du musée des beaux arts et de la cité municipale ;

- Cours Clemenceau…

Les revêtements de sols

Les revêtements de sols ne sont pas imposés dans le cahier des charges du concours, mais la **charte d'aménagement des cours** sera insérée dans le porter à connaissance. Le choix des revêtements doit permettre d'inscrire la place dans la continuité des cours, tout en affirmant la singularité de la place. La charte d'aménagement de la ceinture des cours préconise une palette particulière (voir document remis dans le dossier de concours). Les matériaux modulaires privilégient les tons beige doré (pavés de granit ou de grès, dalles de calcaire, cales en céramique) ou bien une dominante grise (sous forme de pavés et dalles de granit clair ou foncé, calcaire également foncé). Les matériaux d'interfaces (bordures de trottoirs, structurantes) répondent à ces dominantes de tons. Pour les matériaux coulés : asphalte gris foncé, béton bitumineux noir ou béton balayé gris clair.

Considérant l'ampleur des travaux programmés, la collectivité souhaite encadrer les choix de matériaux de sols, dans un souci d'harmonie et de rationalité, tant d'un point de vue architectural et paysager que technique. Les concepteurs se réfèreront à la qualité et à la nature des aménagements urbains réalisés aux abords immédiats de la place Gambetta. La cohérence architecturale et la limitation des différents matériaux seront favorisées. Le **Guide d'Aménagement des Espaces Publics Communautaires** sera versé au dossier de concours. Les concepteurs s'appuieront sur ce document, dans la mesure du possible.

Compte tenu de la topographie du lieu (point haut de la ville et configuration du jardin en creux), **une attention particulière sera demandée quant à la qualité des raccordements de pentes et la gestion des écoulements et fils d'eau**, les profils en long et en travers de l'espace public nécessitant d'être revus. L'architecture des sols étant intimement liée au modelé topographique, le choix des matériaux modulaires et des revêtements coulés sera judicieusement défini.

Le recensement des matériaux actuels sur les espaces publics existants fait apparaitre les dominantes suivantes :

- **rues Bouffard** : pavés de granit sciés en chaussée, bordure de calcaire clair, pavés de calcaire flambé sur trottoirs,
- **rue Georges Bonnac et parvis des Commandos de France** (travaux récents sur espaces piétonniers et à contrôle d'accès) : bordures, pavés et dalles de granit gris clair sur chaussée et trottoirs. L'aménagement de la **place du colonel Raynal** suit cette logique.
- **rue Judaïque** (travaux récents) : bordures de granit doré, camaïeux de pavés de grès, sur chaussée et trottoirs,
- **rue du Palais Gallien** : dalles de béton gris clair, bordures béton gris foncé, sur chaussée et trottoirs,
- **cours Clemenceau** (matériaux anciens) : pavés et dalles de béton teintés dans la masse, ton pierre / beige doré, sur trottoirs, chaussée en enrobé,
- **cours de l'Intendance** (travaux récents, espace à contrôle d'accès) : dalles de granit gris clair en opus incertum, dalles de calcaire clair (pieds d'immeubles et terrasses),
- **rues Porte Dijeau et des Remparts** (matériaux anciens, espaces à contrôle d'accès): pavés de béton teinté dans la masse beige doré et gris foncé, dalles de béton ton calcaire, etc.

Les mobiliers urbains

Les concepteurs feront une proposition d'implantation des différents mobiliers qui équiperont les espaces publics. **Cette proposition se fera dans le cadre de la politique d'harmonisation des mobiliers urbains initiée par la ville de Bordeaux** et devra par conséquent se conformer aux orientations prises en ce domaine.

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

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

Le choix des mobiliers urbains privilégiera les modèles proposés par la charte de la ville. Pour mémoire, les concepteurs s'exprimeront sur les domaines d'intervention suivants :

- mobilier d'accueil, de confort et d'agrément : bancs, corbeilles, bornes fontaine, sanitaires publics, etc. ;
- mobilier de protection : potelets, barrières, bornes, corsets d'arbres, grilles d'arbres, etc. ;
- mobiliers de services (boîte aux lettres, stationnement vélos, information municipale, culturelle et touristique, etc.) ;
- du mobilier d'éclairage de la voirie et des espaces piétonniers ;
- des mobiliers de signalisation réglementaire et de jalonnement, de compétence métropolitaine (les traitements des mâts et des supports divers pourront être étudiés) ;
- mobilier spécifique au jardin (selon le parti d'aménagement proposé)…

4.6 | Les principales contraintes techniques

Les dispositifs retenus sur la place Gambetta devront répondre notamment aux exigences esthétiques et fonctionnelles attendues sur ce type d'espace, à la fois emblématique et fortement sollicité dans ses usages (trafic lourd important). Une attention devra être portée quant aux conséquences économiques, fonctionnelles et d'exploitation liées à ces choix (voir objectifs de développement durable). Pour l'ensemble des matériaux qui seront proposés, **les contraintes posées par la maintenance des revêtements de surface devront être minimisées** (résistance mécanique, chimique et hydrocarbures, faible porosité et limitation des salissures, simplification des interventions sur réseau, compatibilité avec le développement racinaire des arbres, etc.).

Les modes de pose rigide seront proscrits pour les **zones à forte circulation** (trafic supérieur à la classe T3). **Une attention particulière devra être portée pour les zones lourdement sollicitées en freinages et girations**. L'utilisation de matériaux de grands modules sur les emprises à circulation automobile est proscrite. Les revêtements choisis pour la réfection des trottoirs (surfaces et bordures, structurantes) tiendront compte des tonalités calcaires des façades ravalées. Dans la mesure du possible, les matériaux employés en contact avec les façades de pierre permettront l'assèchement des sols par capilarité, tout en assurant une résistance suffisante au balayage mécanisé et au lavage à pression.

Il appartiendra au concepteur de respecter les nécessités d'intervention sur les différents réseaux existants.

De plus, il devra veiller à assurer la compatibilité des propositions faites en surface (plantations, massifs pour candélabres, mobiliers divers, exutoires, etc.) avec la configuration des réseaux enterrés. **La présence des souterrains (locaux et ancien passage) constitue une contrainte forte.** Un levé de ces

ouvrages est joint au dossier de concours. Les limites des ouvrages enterrés sont reportées sur les plans d'état des lieux remis par les services de la Ville et de Bordeaux Métropole. Ces infrastructures devront être prises en compte de manière précise dans la conception des aménagements de surface. Les concepteurs devront respecter l'implantation des escaliers d'origine, tout en se prononçant sur la requalification des accès, au regard de leur destination future.

4.7 | L'éclairage fonctionnel et la mise en valeur nocturne

L'objectif du projet d'éclairage est de fixer les principes de conception et les solutions de mise en œuvre, afin d'assurer une cohérence d'ensemble. Trois aspects liés à l'éclairage seront à traiter dans le cadre du projet :

- **l'éclairage fonctionnel** des trottoirs et des voiries y compris des traversées ;

- **la mise en valeur nocturne des façades** composées et des éléments singuliers du paysage bâti ;

- **l'éclairage de confort du jardin** et les ambiances nocturnes associées, dans un soucis de sécurisation.

D'une manière générale, le cadre des interventions nouvelles en matière d'éclairage public est défini dans le **Schéma Directeur d'Aménagement Lumière** (SDAL) de la Ville de Bordeaux.

Concernant la mise en scène des façades de l'espace public, les propositions des concepteurs distingueront 2 niveaux d'intervention :

- L'éclairage des élévations, diffusé depuis les espaces périphériques ou accrochés aux façades de la place.
- L'éclairage rapporté directement en façade des immeubles particuliers, des équipements publics : il est principalement destiné à renforcer la mise en scène de certains éléments architecturaux particuliers, mais l'installation doit techniquement être envisagée sur les édifices.

Les propositions seront par conséquent formulées dans une optique de mise en œuvre progressive, d'adaptabilité aux contraintes opérationnelles de réalisation. **Le projet d'éclairage soumis lors du concours doit pouvoir servir de référence pour l'ensemble des partenaires publics et privés** impliqués dans la démarche du projet et garantir sa mise en œuvre sur le long terme.

L'ensemble remarquable composé par les façades ordonnancées de la place Gambetta pourra être souligné. De manière générale, **les niveaux d'éclairage appliqués pour les façades classées seront ajustés avec parcimonie**. La mise en lumière de la porte Dijeau a été effectuée il y a peu de temps. Il n'est pas prévu de la modifier dans le cadre du projet d'aménagement. Pour les éléments d'architecture, les éclairages rasants seront proscrits. Il en va de même pour l'éclairage des structures végétales du jardin et des composantes fonctionnelles du site. Les principales perspectives et les axes historiques pourront notamment être mis en valeur.

Une attention plus particulière sera demandée au concepteur, quant à **la résorption des zones d'ombre sur la place et le jardin, notamment par prévention des pratiques jugées susceptibles d'entraver l'ordre public**. Le projet d'aménagement est l'occasion d'améliorer le sentiment de sécurité en cœur de jardin. À ce titre l'éclairage devra être savamment couplé avec les mobiliers de confort, notamment les bancs publics. Les zones d'ombres seront résorbées. L'éclairage des accès aux anciens locaux et passages

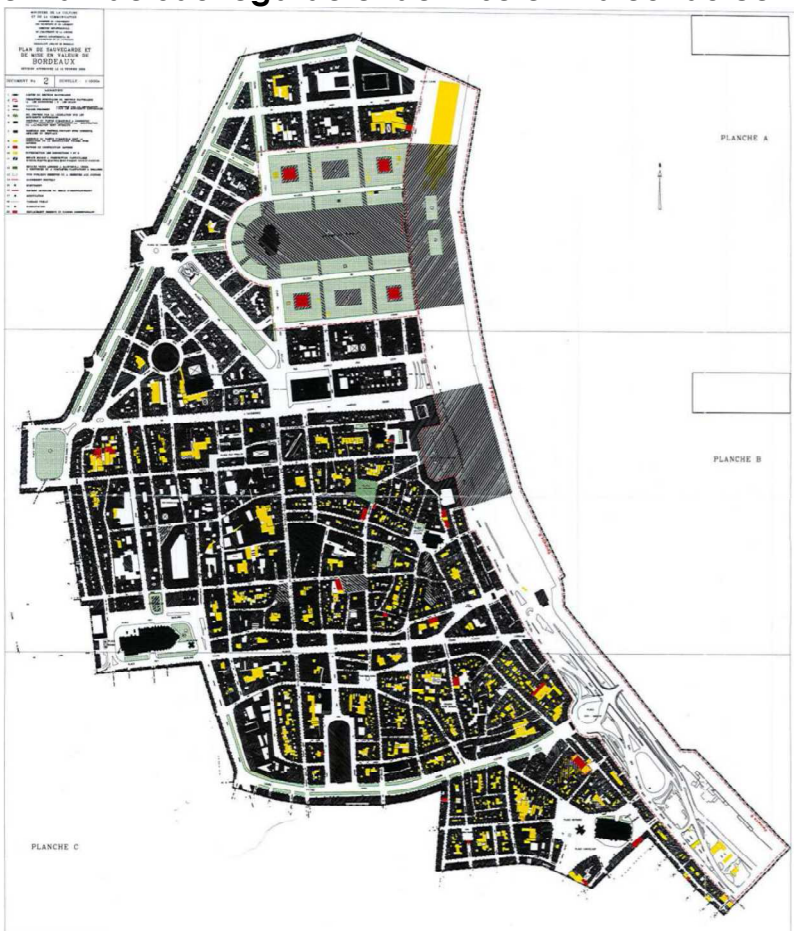
souterrains, si ces derniers sont maintenus, sera traité avec soin. Les traversées piétonnières devront répondre aux normes en vigueur.
Les mobiliers d'éclairage choisis devront être cohérents avec la ligne des mobiliers existants dans la ville. Ils seront extraits du catalogue des mobiliers urbains de la ville de Bordeaux. Afin de garantir une écriture homogène avec la ceinture des cours :

- Le modèle de mâts à aiguille prescrit sur la place Tourny constitue une hypothèse sur les espaces de grande superficie ;
- L'emploi de projecteurs Led sur potence est préconisé pour l'éclairage des trottoirs en pieds d'immeubles (modèle aujourd'hui posé sur les cours) ;
- De manière courante, les autres types de candélabres s'inspireront également des modèles retenus sur la ceinture des cours.

L'éclairage spécifique des espaces de transport en commun sera également à prendre en compte, notamment pour les séquences traversant les espaces piétonniers (dans l'hypothèse d'une plate-forme implantée à l'Est de la place). Pour ce qui relève de l'éclairage des espaces fonctionnels de voirie, les concepteurs s'attacheront à respecter les règles basiques relevant de la sécurité (marquage des points conflictuels, respect des luminances, hiérarchisation des sources), et de l'équilibre visuel des ambiances traduites. Les éclairements moyens à respecter sont de 30 à 35 lux sur les voiries et de 20 lux sur les espaces piétonniers. Les concepteurs prévoiront deux régimes de fonctionnement, un régime « pleins feux » jusqu'à 1 heure du matin et un régime de veille, le reste de la nuit.

5 | La prise en compte des aspects réglementaires et patrimoniaux

5.1 | Le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur du centre ancien



Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur de Bordeaux

Les règles de construction et d'aménagement des espaces libres sont régies au travers du règlement du **Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur du centre ancien de Bordeaux.**

Le PSMV fait actuellement l'objet d'une révision, qui doit permettre une actualisation de l'ensemble du document, notamment en ce qui concerne l'aménagement des espaces publics. Le futur PSMV applicable et opposable fin 2020. Jusqu'à fin 2020, c'est donc le règlement actuel qui fait foi.

Le PSMV – extrait du règlement actuel :

Le règlement du secteur sauvegardé précise que le cœur de la place Gambetta est constitué par un jardin. Ce jardin est protégé à l'article US13-1 comme espace vert arboré à créer, maintenir ou renforcer : la transformation destinée à sa mise en valeur peut être admise si la conception s'inspire des thèmes de compositions compatibles avec le lieu ou correspond à la nature de cet espace. (Listé et caractérisé en annexe A au règlement).

L'abattage d'arbres y est interdit sauf s'il s'inscrit dans un projet d'ensemble qui ne porte pas atteinte à la vocation de l'espace vert et à la nature de la composition plantée. La nature de cet espace est caractérisée à l'annexe A comme : « jardin à l'anglaise et arbres d'alignement sur le pourtour ».

5.2 | La protection relative aux monuments historiques

Les concepteurs devront prendre en compte **les mesures particulières relatives à la protection des Monuments Historiques ainsi qu'aux procédures liées aux aménagements prévus aux abords des monuments et façades protégés.**

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

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

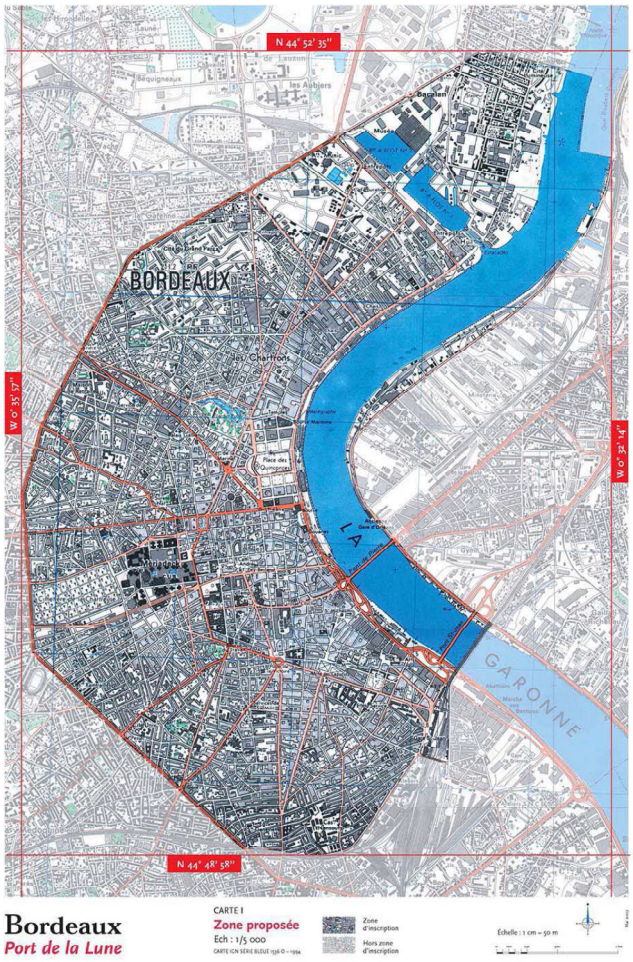
Le classement du site au titre du patrimoine mondial

En juin 2007, le comité patrimoine mondial a inscrit, Bordeaux Port de la Lune sur la liste du patrimoine mondial de l'humanité comme ensemble urbain vivant. Le territoire concerné couvre 1810 ha délimités par les boulevards et la rive droite de la Garonne, la place Gambetta faisant partie intégrante du périmètre.

Cette reconnaissance impose une gestion attentive des transformations urbaines en cours et à venir. La ville communique régulièrement avec le ministère de la Culture, garant devant l'UNESCO du respect des valeurs qui ont présidé au classement de ce site.
Pour 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. Les raisons qui ont motivé le classement au titre de l'UNESCO figurent dans la déclaration de valeur universelle et exceptionnelle officielle ci-dessous :

Le Port de la Lune constitue un exemple exceptionnel d'échanges d'influences sur plus de 2 000 ans, par son rôle de capitale d'une région vinicole de renommée mondiale, et par l'importance de son port dans le commerce régional et international. L'urbanisme et l'architecture de la ville sont le fruit d'extensions et de rénovations continues de l'époque romaine jusqu'au XXe siècle. Les plans urbains et les ensembles architecturaux à partir du début du XVIIIe siècle font de la ville un exemple exceptionnel des tendances classiques et néo-classiques et lui confèrent une unité et une cohérence urbaine et architecturale exceptionnelles.

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.



Périmètre de protection UNESCO sur Bordeaux centre.

6 | Les contraintes particulières

6.1 | Passages souterrains et autres contraintes

Rapidement délaissés par les piétons, les souterrains sont fermés à partir des années soixante, puis pour partie reconvertis en toilettes publiques et parking à vélo. Il ne subsiste aujourd'hui que trois escaliers encore visibles sur la place dont un a été fermé. **Le traitement des accès et la vocation future de ces souterrains sont questionnés dans le cadre du concours**, les concepteurs ayant la liberté de proposer toute suggestion quant à leur vocation. Leur affectation actuelle est la suivante :

- Souterrain nord-est : un parking réservé aux vélos subsiste depuis quelques années. Géré par Parcub, cet équipement est doté d'une capacité de 90 vélos. L'escalier qui constitue le seul accès n'est pas aux normes et pose des problèmes pour hisser les vélos (rampe à pousser). Si cet usage devait être conservé, ParCub souhaiterait un système d'accès contrôlé, au niveau de la place, afin de ne plus avoir de sas d'entrée en sous-sol. Il est à noter que des équipements liés au système de gestion centralisé du trafic « Gertrude » sont également installés dans ce local. Un centre de maintenance pour vélos a subsisté quelque temps, remplacé par un local technique d'arrosage.

- Souterrain nord-ouest : ces locaux sont occupés par Airaq (service de mesure de la qualité de l'air) et le service des espaces verts de la ville de Bordeaux. Pour information, une station d'analyse de l'air est implantée sur la place Gambetta, fixée sur un petit mât positionné à l'angle nord-ouest de la place, à proximité de la rue Judaïque. Son maintien est validé.

- Souterrain sud-est : il s'agit d'anciennes toilettes publiques condamnées et non réaffectées à ce jour.

6.2 | Contraintes liées à l'exploitation des espaces

La voirie

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

La conception des carrefours à feux

Pour rappel, les instructions ministérielles sur la signalisation routière (Article 110-B) précisent :

« …L'équipement d'une intersection, d'une traversée piétonne ou d'un alternat en signaux lumineux n'est pas obligatoire. Elle doit résulter d'une

étude approfondie intégrant l'examen des solutions alternatives (géométriques ou réglementaires) envisageables… »

La conception des différents carrefours répondra aux objectifs suivants :

- parvenir à la meilleure lisibilité, tant pour l'automobiliste, les piétons que les deux-roues, soit une exigence de simplicité,

- mobiliser le moins d'espace possible et favoriser la compacité des aménagements,

- réduire le nombre des phases de régulation des feux au minimum,

- écarter les mouvements faibles pour les véhicules (sorties de carrefours non asservies par feux),

- privilégier l'intégration des modes actifs (piétons et deux-roues) par des solutions géométriques, plutôt que des feux spécifiques.

Régulation générale de la place

Les concepteurs veilleront en particulier à respecter les principes fixant les contraintes de circulation et d'échanges avec le reste du réseau. **Ces données de programme sont traduites dans le schéma fonctionnel des mobilités** fourni par le maître d'ouvrage (document versé au programme du concours).

La place devra être protégée des flux de transit, aux entrées sud et nord. Pour cela, les couloirs de bus serviront d'une part à retenir les véhicules et d'autre part à favoriser les transports en commun. Au cœur de la place, les bus en arrêts devront pouvoir être doublés, pour une meilleure fluidité.

Au vu des comptages de véhicules, Bordeaux Métropole souhaite conserver une file spécifique de tourne-à-gauche à l'intersection des rues Judaïque et du palais Gallien (sens montant depuis la rue Nancel Pénard). Ce dispositif devrait améliorer la fluidité et libérer la place.

Maintenance, de nettoyage et de pérennité des aménagements

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

6.3 | Accessibilité des riverains et exploitation des édifices

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

Les règles relatives au transport de fonds seront respectées pour la desserte des différents établissements bancaires. Un document inventoriant les

commerces et services implantés en périphérie de la place est versé au dossier de concours.

6.4 | Contraintes liées aux travaux

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

7 | L'approche environnementale

Les aménagements des espaces publics devront être réalisés selon une démarche environnementale. **Sept objectifs programmatiques sont proposés aux candidats** (et pourront être précisés dans le programme définitif du concours) :

- la relation avec l'environnement urbain ;
- la relation avec l'environnement naturel et la conception des espaces plantés ;
- les déplacements urbains et les transports ;
- la gestion des eaux et les matériaux de construction (dont le bilan des surfaces perméables à préserver) ;
- un chantier à faibles nuisances ;
- le choix des procédés et des matériaux de construction ;
- la concertation et la sensibilisation du public.

Plus particulièrement, il sera recherché une réduction des nuisances lors du chantier (nuisances sonores, tri sélectif des déchets).
Une attention particulière sera portée sur le choix des matériaux de chaussée et les revêtements de la place, afin de minimiser les nuisances sonores, faciliter les opérations de nettoyage et garantir une bonne réparabilité des matériaux. Le réemploi de matériaux recyclés (issus éventuellement de l'existant) pourra être proposé. Les approvisionnements locaux seront privilégiés.

Le projet devra s'inscrire dans un schéma d'ensemble d'économies des énergies et des ressources naturelles. Les matériels employés pour l'éclairage fonctionnel et la mise en lumière de l'espace public devront satisfaire les objectifs d'économie recherchés. Le choix des essences d'arbres et autres espèces plantées ou semées se fera en prenant en compte les coûts d'entretien, la pérennité climatique ainsi que les économies d'eau réalisées. Les essences plantées sur le jardin seront adaptées au contexte local et à la nature des sols naturels.

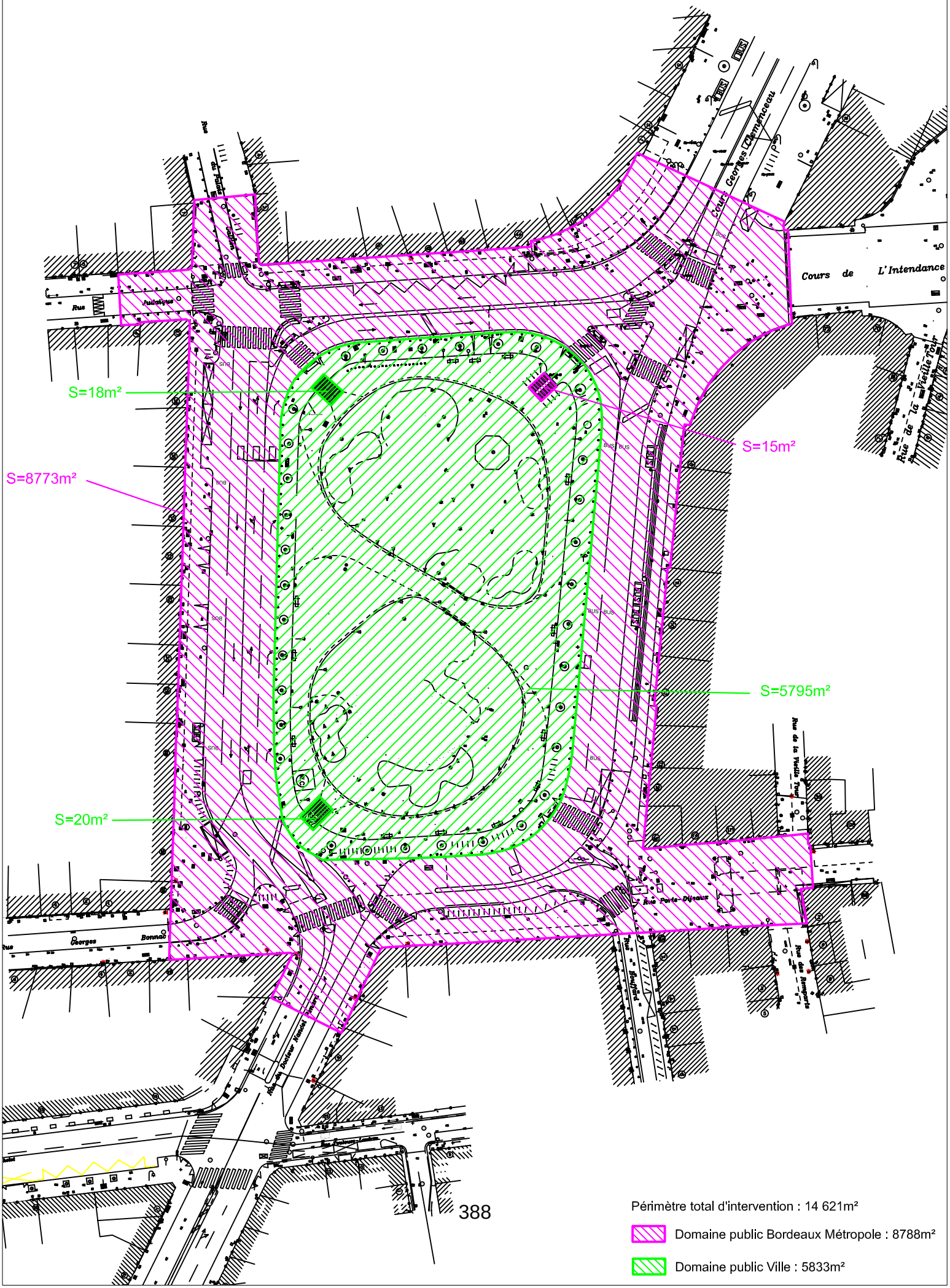
8 | Les documents remis aux candidats admis à concourir

- **Plans, données et études versés au programme définitif du concours :**

- Schéma fonctionnel des mobilités ;
- OAP Mobilités du PLU 3.1 ;
- Plan des périmètres (périmètre de réflexion, périmètre d'étude et périmètre d'intervention) ;
- Relevé topographique, photo aérienne ;
- Plan de synthèse des réseaux ;
- Étude paysagère et historique de la place Gambetta ;
- Relevés architecturaux des façades d'époque ;
- Extrait du PSMV : document graphique et règlement écrit en vigueur ;
- Charte du mobilier urbain de la ville de Bordeaux ;
- Charte d'aménagement de la ceinture des cours de Bordeaux ;
- Projet d'aménagement des cours de Verdun, Clemenceau et de la place Tourny ;
- Projet d'aménagement de la rue Nancel Pénard ;
- Guide d'aménagement des espaces publics communautaires ;
- Règlement général de voirie ;
- SDAL Schéma Directeur d'Aménagement Lumières ;
- Étude de comptage des flux tous modes (VP, bus, stationnement, vélos…) ;
- Guide « Nouvelles Modalités d'aménagement des espaces publics ».

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

PLAN DES DOMANIALITES FONCIERES



Périmètre total d'intervention : 14 621m²

Domaine public Bordeaux Métropole : 8788m²

Domaine public Ville : 5833m²

D-2016/38
Dispositif d'aide à l'accession à la propriété Passeport 1er Logement. Aide de la Ville aux acquéreurs. Autorisation.

Madame Elizabeth TOUTON, Adjoint au Maire, présente le rapport suivant :

Mesdames, Messieurs,

Par délibération du 31 janvier 2011, vous avez décidé la mise en œuvre d'un dispositif destiné à faciliter l'accession sociale à la propriété pour les ménages primo-accédants à Bordeaux. Ce dispositif appelé « Passeport 1er Logement » permet d'accorder des aides financières aux ménages qui désirent acheter leur premier logement en résidence principale à Bordeaux.

Les aides de la Ville répondent aux conditions générales suivantes :

- les bénéficiaires sont des ménages primo-accédants de leur résidence principale sur Bordeaux, sans condition de composition familiale,
- le montant de l'aide de la Ville varie de 3 000 euros à 6 000 euros selon la composition de la famille,
- leurs revenus ne doivent pas dépasser les plafonds de ressources PTZ+ 2012.

Compte tenu de l'évolution du PTZ+, ce dispositif a été modifié par délibération du 25 février 2013 en maintenant l'application des plafonds de ressources du PTZ + 2012 qui couvrent un plus large panel d'accédants, et en déconnectant l'octroi de l'aide de la Ville de l'obtention d'un prêt à taux zéro.

L'aide est attribuée pour l'acquisition :

- d'un logement neuf inclus dans une opération labellisée «Passeport 1er Logement »,
- d'un logement ancien sur le territoire du PNRQAD Bordeaux Re[Centres] sous condition résolutoire de mise aux normes d'habitabilité du logement dans l'année précédent ou suivant l'acquisition du logement selon les caractéristiques du logement décent,
- d'un logement issu d'un changement de destination au sens du Code de l'Urbanisme,
- d'un logement acquis en vue de sa première occupation après la réalisation de travaux concourant à la production ou à la livraison d'un immeuble neuf au sens du 2°du I de l'article 257 du code général des impôts,
- d'un logement mis en vente par un bailleur social sur le territoire de la commune de Bordeaux selon les termes des articles L.443-7 et L.443-11 du Code de la Construction et de l'Habitation.

Ces logements devront être conservés pendant une durée minimale de cinq ans à compter de la signature de l'acte d'acquisition sans pouvoir être cédés et quelle que soit la forme de la cession, sauf cas de force majeure.
Ils devront également être occupés à titre de résidence principale par leur acquéreur pendant cinq ans à compter de la signature de l'acte d'acquisition, sauf cas de force majeure.
En cas de non respect de ces clauses, l'acquéreur devra rembourser à la Ville la totalité de l'aide qui lui aura été accordée par celle-ci, dans les trois mois de la survenance de l'évènement.

Au titre de ce dispositif, il est proposé d'accorder une aide de la Ville pour les 5 projets listés dans le tableau en annexe et qui représentent une aide totale de la Ville de 17 000 euros.

L'aide de la Ville sera versée sur le compte du notaire chargé de la régularisation de l'acte de vente.

Pour les logements neufs dans les opérations labellisées, les logements mis en vente par un bailleur social, les logements acquis en vue de leur première occupation après la réalisation de travaux de remise à neuf et les logements issus d'un changement d'usage, le versement de la subvention interviendra sur présentation de l'attestation notariée de signature de l'acte d'acquisition et d'un certificat de paiement établi par la Ville.

Pour les logements anciens, l'acquéreur remettra à la Ville, en complément de l'attestation notariée d'acquisition, un engagement formel à réaliser les travaux de mise aux normes d'habitabilité nécessaires, au plus tard dans un délai d'un an après la signature de son acte d'acquisition et il justifiera ces travaux au moyen des factures. Dans le cas contraire il sera tenu de rembourser à la Ville la subvention perçue dans les trois mois qui suivent.

La dépense ci-dessus énumérée sera imputée sur la sous fonction 72, nature 20422 du budget de l'exercice en cours.

Par ailleurs, un projet d'acquisition présenté au vote du Conseil Municipal du 27 octobre 2014 pour l'acquisition par un particulier d'un logement neuf et pour lequel une aide de 3 000 euros a été engagée par la Ville, n'a pas pu aboutir. Il convient donc d'annuler cette subvention.

ADOPTE A L'UNANIMITE

D-2016/39
Programme d'Intérêt Général métropolitain « Un logement pour tous au sein du parc privé de Bordeaux Métropole ». Subvention de la Ville aux propriétaires bailleurs et aux propriétaires occupants. Autorisation.

Madame Elizabeth TOUTON, Adjoint au Maire, présente le rapport suivant :

Mesdames, Messieurs,

En complément de l'Opération Programmée d'Amélioration de l'habitat « Renouvellement Urbain et Hôtels Meublés » qui permet apporter des aides aux propriétaires pour la rénovation de logements du parc privé sur le centre ancien, la Ville de Bordeaux a décidé de s'inscrire dans le Programme d'Intérêt Général mis en place par Bordeaux Métropole afin d'accompagner l'amélioration des logements sur le reste de la commune.

L'inscription dans ce dispositif communautaire a été décidée par délibération n°2013/745 du 16 décembre 2013 et les modalités d'aide aux propriétaires ont été précisées dans la convention communale signée le 23 janvier 2014.

Ce Programme d'Intérêt Général a pour objectif :
de mieux détecter et traiter les situations de mal logement subies par des propriétaires occupants modestes et très modestes ou des locataires,
d'encourager la rénovation thermique afin d'améliorer le confort des logements, et de lutter contre la précarité énergétique,
d'encourager les travaux d'accessibilité et d'adaptation pour faciliter le maintien à domicile des personnes âgées et des personnes handicapées,
de développer l'offre de logements locatifs à loyers maîtrisés.

Dans ce cadre, les propriétaires bailleurs (PB), les propriétaires occupants (PO) sont donc susceptibles de bénéficier d'aides financières de la Ville.

Au titre de la présente délibération, il est proposé d'accorder une aide de la Ville pour les 5 projets listés dans le tableau annexé, pour un montant total de 7 659 €.

Le versement des subventions de la Ville aux propriétaires interviendra après réalisation complète des travaux, au vu de la décision de versement total de la subvention de l'Anah pour les travaux ouvrant droit aux aides de l'Agence, et au vu des factures originales acquittées et d'une attestation de l'équipe de suivi-animation certifiant l'achèvement des travaux prescrits pour les projets n'ouvrant pas droit aux aides de l'Agence.

Pour éviter de faire porter aux propriétaires les plus fragiles des avances sur travaux trop importantes, les aides de la Ville au bénéfice des propriétaires occupants très modestes, pourront être versées directement aux entreprises dans une logique de tiers payant. Dans ce cas, l'aide de la Ville sera versée au vu de l'ensemble des factures et d'une attestation de l'équipe de suivi-animation certifiant l'achèvement des travaux prescrits sur le projet.
En conséquence, je vous demande de bien vouloir autoriser le Maire à :
accorder à chacun des bénéficiaires la subvention indiquée pour la Ville de Bordeaux.

Ces différentes dépenses ci-dessus énumérées seront imputées sur la sous fonction 72, nature 20422 du budget de l'exercice en cours.

ADOPTE A L'UNANIMITE

D-2016/40
Aides pour l'amélioration du parc privé. Subventions de la Ville. Autorisation. Décision.

Madame Elizabeth TOUTON, Adjoint au Maire, présente le rapport suivant :

Mesdames, Messieurs,

Face aux enjeux de requalification du parc de logements privés qui représente 83% des résidences principales à Bordeaux, la Ville et ses partenaires cofinancent des programmes d'amélioration du parc privé s'inscrivant dans la réglementation de l'Agence Nationale de l'Habitat (Anah). L'Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat dans le centre historique ainsi que le Programme d'Intérêt Général dans le reste de la Ville permettent ainsi de couvrir l'ensemble de la commune d'un outil d'accompagnement et de financement des travaux d'amélioration du parc privé.

Au-delà de ces dispositifs relativement contraints en termes de plafonds de ressources et de travaux éligibles, la Ville de Bordeaux a mis en place par délibération du 16 décembre 2013 un régime d'aide plus souple qui permet d'accompagner des propriétaires occupants aux ressources légèrement plus élevées que celles prises en compte par l'Anah, mais également des propriétaires bailleurs dont les logements ne nécessitent pas des travaux aussi lourds que ceux imposés par l'Anah, tout en s'engageant à pratiquer des loyers modérés. Ce système d'aide permet également de soutenir la réhabilitation thermique des copropriétés dégradées. Par délibération du 29 septembre 2015, ce régime a également été élargi aux projets d'auto-réhabilitation accompagnée par des organismes agréés et aux projets d'habitat groupé réalisés par des associations au bénéfice de publics spécifiques.

Il permet ainsi d'apporter un système d'aide complet et évolutif à la réhabilitation des logements du parc privé, dans un cadre dérogatoire et complémentaire aux dispositifs découlant de l'Anah.

Ainsi, il est proposé d'accorder, au titre du règlement d'intervention en faveur du parc privé, une aide de la Ville au projet présenté dans le tableau en annexe et qui représente un montant total de subvention de 4773,72 euros.

Le versement des subventions de la Ville interviendra après réalisation complète des travaux, sur présentation des factures détaillées et des photos des travaux réalisés.

En conséquence, je vous demande de bien vouloir autoriser le Maire à :

- accorder aux bénéficiaires les subventions indiquées pour la Ville de Bordeaux dans le tableau annexé.

Ces subventions seront imputées sur la sous fonction 72, compte 20422 pour la Ville.

ADOPTE A L'UNANIMITE