

PUBLICATIONS

SÉLECTION DE PUBLICATIONS



Publication : LE MONITEUR -Aménagement 2004 -

Numéro spécial - Avril 2004

Année : 2004

Références : AMÉNAGEMENTS RÉSEAUX URBAINS DU
TRAMWAY À BORDEAUX



CI-DESSUS, LA PLACE PEY-BERLAND, DEVANT L'HÔTEL DE VILLE, RENDUE AUX PIÉTONS (KING-KONG, ARCHITECTE).

CI-CONTRE, DANS LE CENTRE-VILLE DE BORDEAUX, BANDE DE ROULEMENT EN PAVÉ DE GRANIT, ET EN PÉRIPHÉRIE, EN DIRECTION DE LORMONT, BANDE DE ROULEMENT ENGAZONNÉE.

BORDEAUX

La mise en service du tramway bordelais s'est accompagnée d'une requalification urbaine sans précédent des espaces publics - rues, avenues, boulevards, places - sur les 23 kilomètres du parcours. Un marquage au sol composé d'écaillés métalliques, des arbres aux essences diversifiées jalonnent le tracé, du centre historique jusqu'aux communes de périphérie.

Le tramway redessine l'agglomération

VINGT ANS APRÈS SA RENAISSANCE DANS LES VILLES FRANÇAISES, le tramway a gagné ses lettres de noblesse, en tant que mode de déplacement urbain performant... mais aussi en tant que moyen d'aménager et de requalifier les espaces urbains traversés. Alain Juppé ne s'y est pas trompé lorsqu'il arrive aux commandes de Bordeaux et de son agglomération en 1995. La Communauté urbaine vote la création du tramway et, en 1998, le tracé des trois lignes est adopté. « Le choix du tramway présentait de nombreux avantages », rappelle Francis Cuillier, directeur de l'agence d'urbanisme de Bordeaux. « Pour le même prix, il offrait quatre fois plus de longueur de lignes que le métro, ce qui, dans une ville très étalée comme Bordeaux, n'est pas négligeable ». Mais l'argument qui porte le plus est bien la possibilité qu'offre le tramway de redessiner la ville. Pour ce faire,

un moyen est employé : le choix, par concours, d'une équipe de maîtrise d'œuvre de conception des espaces publics (BLP ; Signes ; Elisabeth de Portzamparc), totalement séparée de l'équipe de maîtrise d'œuvre du tramway lui-même (Systra, Ingérop, Thalès) choisie auparavant.

Car sur le terrain, le résultat est convaincant. L'intégration du tramway aux espaces urbains qu'il traverse est telle qu'il semble avoir toujours été là. L'une des raisons en est, en centre-ville, le système d'alimentation par le sol, première mondiale qui supprime les poteaux porte-caténaire qui auraient été perçus comme une nuisance visuelle. L'autre raison est la volonté des architectes de ne pas singulariser la bande de roulement du tramway par un matériau spécifique. De fait, celle-ci adopte tout simplement le même revêtement que son environnement, des dalles



PHOTOS: XAVIER TESTEUN

KILOMÈTRES DE L'AVENUE THIERS ONT ÉTÉ ENTIÈREMENT RÉAMÉNAGÉS AVEC UN TRAMWAY EN POSITION CENTRALE.

Maîtrise d'ouvrage : Communauté urbaine de Bordeaux.
Maîtrise d'œuvre des aménagements urbains : BLP, Signes, E. de Portzamparc. **Réalisation :** 2000-2008.

naturelle (granit) dans le centre-ville, de
 ou du bitume dans les quartiers péri-
 mais souvent du gazon dans les zones
 es. Comment dans ces conditions indiquer
 le dangerosité » du tramway, de 6 à 7 mètres
 « Nous avons pris le parti d'adopter un
 e marquage par l'insertion dans le sol
 métalliques, en fonte d'aluminium, formant
 s continues, s'adaptant à tous les terrains
 sur les 23 kilomètres du parcours »,
 mmanuel Lajus, architecte. Ces inserts
 s sont déclinés sous différentes formes :
 otactiles sur les quais, barrettes lumineuses
 evoie, clous pour les passages piétons...
 ment du tramway dans son environnement se
 ans le traitement végétal et paysagé du
 'est ainsi que près de 2500 nouveaux

arbres ont été plantés, depuis les fruitiers des coteaux
 surplombant la Garonne jusqu'aux pins des terres de
 graves de la rive gauche, en passant par les
 alignements de charmes sur les 3 kilomètres de
 l'avenue Thiers. Ce travail sur la continuité des parcours
 est ponctué par un mobilier urbain - abris de stations,
 mâts lumineux, potelets, barrières, poubelles... - dû à
 Elizabeth de Portzamparc, qui privilégie un matériau,
 l'acier, et des formes simples et épurées, donc
 discrètes. Marquage au sol, plantations, mobilier : les
 trois éléments concourent remarquablement bien à
 résoudre ce que l'on peut appeler « le paradoxe du
 tramway de Bordeaux » : fournir une identité visuelle à
 la Communauté urbaine sans effacer l'identité
 singulière des lieux traversés.

GILLES DAVOINE ■

Voir fiche technique complète p. 124.