Projet

Dépôt de bus Lescure

Localisation

Bordeaux (33)



blp & associés

www.blp.archi

PRÉSENTATION

Le projet de restructuration du dépôt de bus de Lescure est situé en plein cœur de l'agglomération bordelaise. Il s'agit du site historique du service des transports datant de la fin du XIXème siècle. Le site d'origine du projet est constitué d'une halle, espace de remisage des bus ainsi que de locaux administratifs et locaux.

La restructuration du dépôt s'articule autour de trois orientations majeures :
- Maintenir un dispositif technique parfaitement fonctionnel dans un site urbain contraint.
- Recomposer l'îlot urbain en dialogue avec les bâtiments historiques et renforcer l'esprit du lieu.
- Offrir aux services de transports de la métropole Bordelaise, une identité en lien avec une mobilité durable.

Recomposition du site
Le projet investit les bâtiments existants en leur restituant une fonctionnalité conforme à leur structure et à leur histoire. Les halles retrouvent, grâce à une nouvelle toiture, lumière, confort et performance acoustique. Les façades en pierre accueillent à nouveau les espaces de vie du personnel, dont la salle de prise de service.
Vers le boulevard, l'espace libéré permet une organisation rationnelle du remisage, des ateliers, de la logistique et des circulations. Le siège social vient compléter ce dispositif, en offrant à l'îlot sa façade sur la ville.

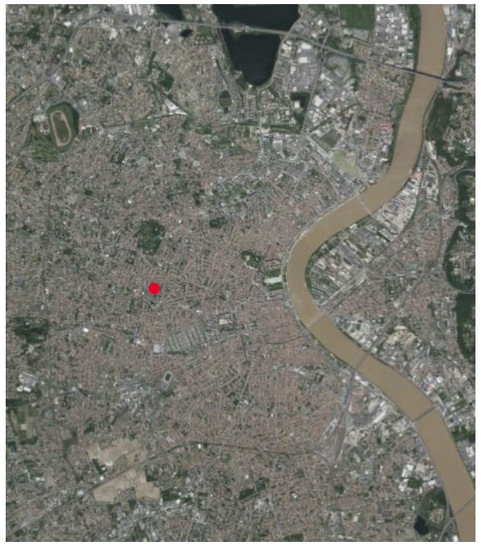
Recomposition urbaine
En ourlet sur les boulevards Antoine Gautier et Georges Pompidou, un bâtiment continu à hauteur variable complète l'îlot. Par le jeu des matériaux et le rythme des façades, il assure la continuité entre patrimoine rénové et constructions nouvelles.
Le long du boulevard Pompidou, une colonnade formant contre-allée couverte, structure la circulation intérieure, ponctuée de jardins et reliée au restaurant dans la partie ancienne. À l'angle du boulevard Antoine Gautier, le siège social affirme la présence de l'ensemble et s'inscrit dans la séquence urbaine.

Une nouvelle image
Le projet renforce la cohérence de l'architecture historique en reprenant ses axes majeurs, notamment celui qui ouvre la vue sur la halle centrale et son horloge, emblème du site. Les frontons du XIXe siècle rythment toujours le boulevard, tandis que les interventions nouvelles assurent leur mise en harmonie.



Détail sur la charpente métallique restaurée

DÉPÔT DE BUS LESCURE





PROGRAMME :

Programme principal :
Restructuration du dépôt de bus Lescure
Type : Réhabilitation et construction neuve
Remisage de 172 bus (30 articulés, 72 bus simples, 70 bus réduits et mobibus)

- Réhabilitation de la halle et de sa charpente métallique centenaire, 12300 m².
- Construction et réhabilitation des bâtiments annexes à la halle pour environ 3950 m² de bureaux et locaux divers.
- Construction du siège de l'exploitant, 4700 m².
- Construction d'un atelier de maintenance avec ses locaux annexes, 2350 m².

Nom de l'opération :
Dépôt de bus Lescure

Adresse :
25 rue du Commandant Marchand 33000 Bordeaux

Calendrier :
Concours : Premier semestre 2018
Études : 2020-2022
Démarrage du chantier Phase 1 : Janvier 2020
Livraison Phase 1 : Avril 2025
Démarrage du chantier Phase 2 : Octobre 2024
Livraison Phase 2A : Juin 2026
Livraison Phase 2B : mi -2027

MAÎTRISE D'OUVRAGE :

Bordeaux Métropole / direction de la mobilité
Représentant maîtrise d'ouvrage :
Bordeaux Métropole / pôle bâtiment

MAÎTRISE D'ŒUVRE :

Architecte : BLP & Associés/projet suivi par :
- Nicolas Aygaleng
- Clément Lorblanchet/Sebastian Umbeck
- Franck Gerges/Serguey Guichard
- Arthur Niez/Thomas Labarthe

Architecte mandataire : BLP & associés
Architecte ACMH : Agence Lagneau
B.E.T. TCE : Edeis / Artélia
Paysagiste : LS2 Lina Singer Landscapes
Acousticien : idB Acoustique
Economiste de la construction : Overdrive
OPC : Overdrive /OPMO

CONTEXTE URBAIN ET PHASAGE



Plan masse du projet, phasé dans le temps

Le dépôt de bus Lescure occupe une position singulière « d'entrée de ville » dans la géographie bordelaise.
situé à l'angle des boulevards Georges Pompidou et Antoine Gautier, à proximité immédiate de la barrière d'Arès, il s'inscrit sur la ceinture historique des boulevards qui marque la transition historique entre la ville ancienne et ses faubourgs
Proche de plusieurs équipements métropolitains (CHU, stade Chaban-Delmas), il est entouré au Nord et à l'Ouest d'un tissu d'échoppes disparates et à l'Est en vis à vis des boulevards, du cimetière de la chartreuse.

Phase 1 (livrée) : réhabilitation patrimoniale de la grande Halle et ses pavillons annexes : remisage de 132 bus,, locaux de prise de service et du personnel, organisation syndicale, services médicaux, sociaux, CSE, salle de sport, restaurant d'entreprise.

Phase 2A (livrée) : partie principale des aménagements extérieurs (remisage de 40 bus : 15 bus articulés GNV, 17 bus standards électriques, 8 bus standards diesel) en partie couvert d'ombrières photovoltaïques, 18 places de stationnement VL équipées de bornes électriques, un écran acoustique et des plantations sur la lisière périphérique).

Phase 2B, en cours : construction du siège de l'exploitant et de l'atelier de maintenance avec ses magasins et locaux annexes.

UN LIEU CHARGÉ D'HISTOIRE

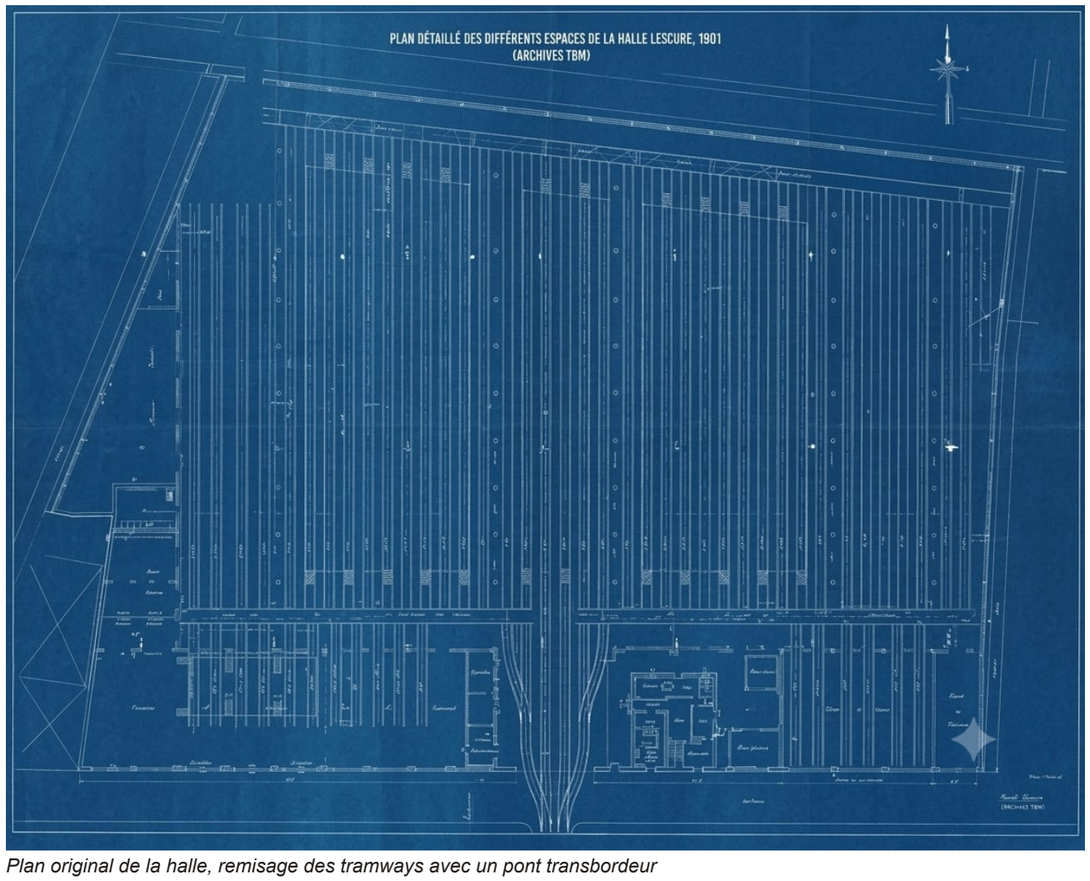
Un site initialement longé par la Devèze
Le site était initialement longé au nord comme au sud par deux bras de la Devèze, rivière affluent de la Garonne, aujourd'hui busée. Son tracé se lit encore dans le tissu environnant et explique le biais de certaines façades du dépôt.
Le boulevard Georges Pompidou construit en 1990, s'implante en partie sur le lit de la Devèze au sud.

Mémoire vivante des transports bordelais
Construit en 1899, à la charnière des XIXe et XXe siècles par la compagnie Française de TEOB (Tramways électriques et omnibus de Bordeaux), le dépôt constitue l'un des derniers témoins de l'architecture industrielle liée au développement des transports urbains à Bordeaux.
La grande halle métallique, qui en forme le cœur, apparaît aujourd'hui comme un élément patrimonial majeur. Avec la verrière de la gare Saint-Jean, elle représente l'un des derniers exemples de l'architecture métallique monumentale qui accompagna l'essor des infrastructures de transport de la ville. Le dépôt constitué à l'origine de la halle et de différents ateliers et de zones de remisage se voit compléter d'une crèche, d'un magasin coopératif et d'une bibliothèque, avec la création de la rue du Commandant Marchand et de la rue des pêcheurs.

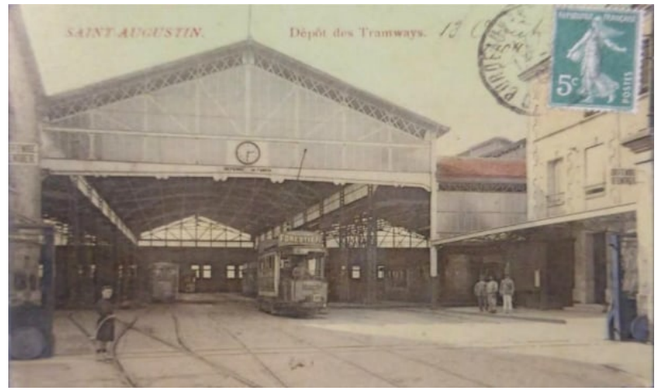
Au fil du temps, le site a connu de nombreuses transformations. L'évolution des modes de transport – tramways, trolleybus puis autobus – a entraîné une succession d'adaptations fonctionnelles qui ont progressivement modifié l'organisation du dépôt et altéré la lisibilité de certaines parties du bâtiment.

Malgré ces transformations, la halle Lescure a conservé sa fonction originelle de remisage et d'entretien des véhicules, maintenant ainsi une continuité d'usage rare pour un édifice industriel de cette époque.

Un des aspects majeurs du projet va ainsi consister à révéler et à mettre en valeur l'identité architecturale de ce bâtiment à travers la restauration des éléments patrimoniaux qui le caractérisent pour mettre en avant une démarche que l'on pourrait qualifier d'archéologie industrielle.



Plan original de la halle, remisage des tramways avec un pont transbordeur

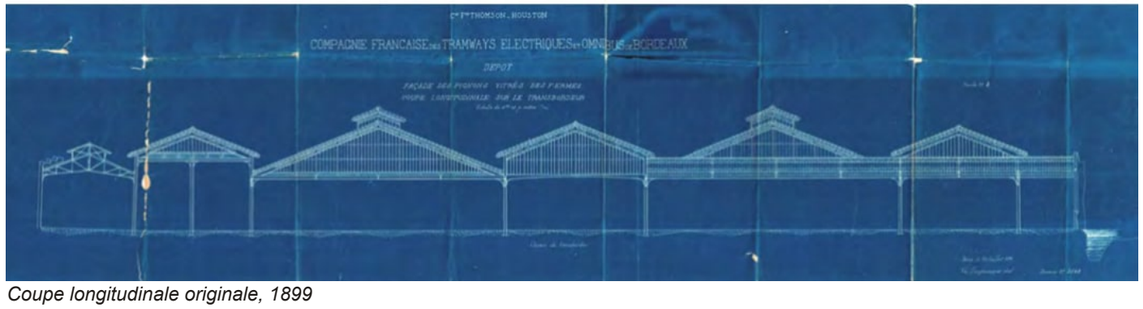



Le dépôt années 1900 avec ses tramways électriques


Le dépôt en 1946


Le dépôt fin années 50, les bus remplacent les tramways


Le dépôt années 1900



Coupe longitudinale originale, 1899

LA HALLE CENTENAIRE : UN PATRIMOINE INDUSTRIEL

Une charpente métallique, témoin des évolutions constructives

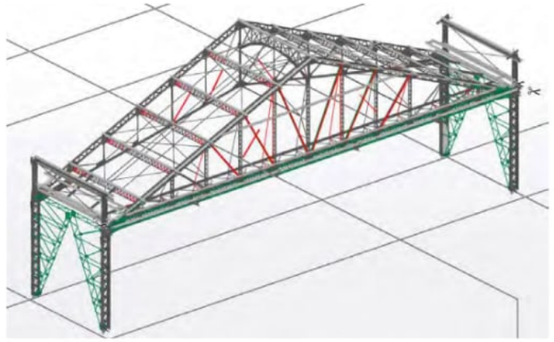
La halle est composée d'une construction en charpente métallique en fer puddlé et de remplissages en mur de pierre. Elle est formée de 6 nefs principales du nord au sud, constituées chacune d'un ensemble de portiques assemblés entre eux par des pannes en treillis en toiture. Celles-ci sont consolidées par des contreventements en ciseaux sur chaque pan de toiture de portique. Des palées de contreventement renforcent la structure sur les côtés.
On distingue 3 nefs principales : une centrale et deux latérales. Entre ces nefs principales s'intercalent deux nefs intermédiaires plus larges.
Les éléments constructifs en treillis ont remplacé, à l'époque de la construction, les piliers plein en fonte habituels, moulés en atelier.
L'introduction du rivet à chaud, comme moyen d'assemblage des profilées, a permis la création d'éléments constructifs de toutes formes et de toutes dimensions. La construction est modulaire et répétitive. La base de chaque élément est triangulaire, élément géométrique indéformable.

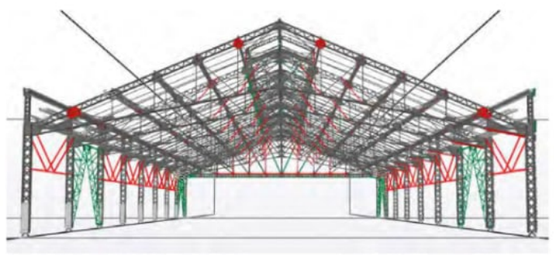
La réhabilitation de la structure de la halle a porté sur:

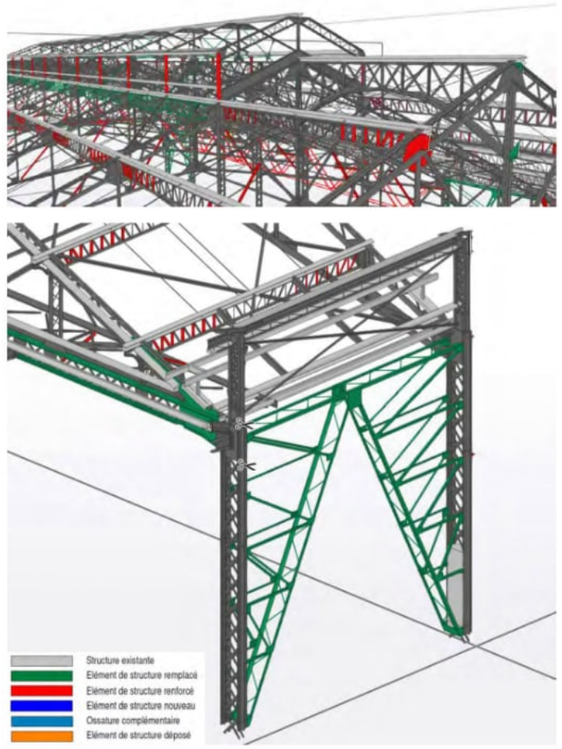
- Un déplombage de l'ensemble de la structure métallique (minium d'origine),
- Des éléments de structures remplacés à l'identique et renforcés,
- Une ossature complémentaire lorsque nécessaire,
- Une remise en peinture générale

La toiture initialement en tuile a été déposée et remplacée sur les parties courantes par une toiture métallique support de panneaux photovoltaïque. La sous face de cette toiture est constituée d'un bac acier perforé pour des raisons acoustiques. La nef centrale bénéficie quant à elle d'un traitement différent. Soulignant l'axe majeur dans l'alignement de la rue des Pêcheurs, la nef est entièrement revêtue d'une verrière (série froide).

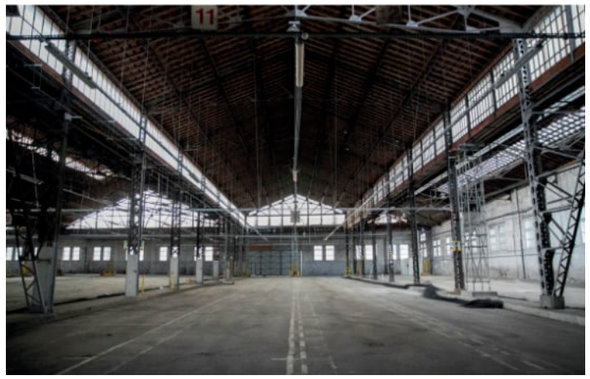
La réhabilitation a porté également sur un confort thermique et acoustique qui garantit d'excellentes conditions de travail.







Réhabilitation de la halle, dessin BIM laissant apparaître les types d'intervention sur la structure de la halle.

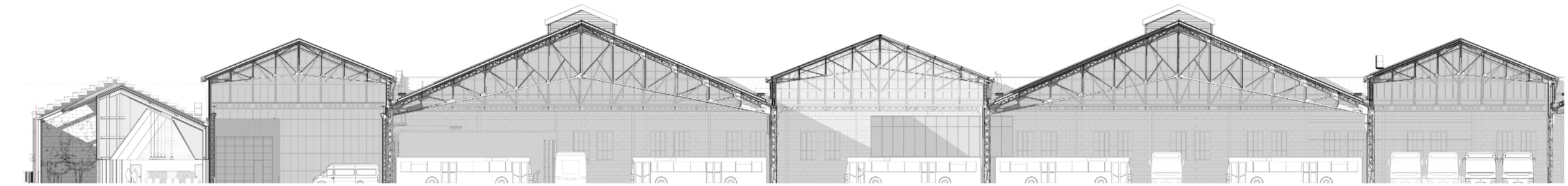




La halle avant sa réhabilitation, 2018



Réhabilitation de la halle pendant le chantier



Coupe longitudinale sur les 6 nefs (dont la centrale vitrée)



Place de l'horloge



Nef de 33 m de large au nord



Nef de 33 m de large au sud

UN DÉPÔT RECONFIGURÉ ET COMPLÉTÉ

Le projet de restructuration s'inscrit dans une histoire longue. Il ne s'agit pas de figer le site dans un état patrimonial mais au contraire de prolonger son évolution en l'adaptant aux besoins contemporains du réseau de transport métropolitain. L'installation du siège de l'exploitant sur le site, constitue l'opportunité de repenser son organisation globale, de clarifier les circulations et de redonner une cohérence architecturale à cet ensemble constitué par strates successives.

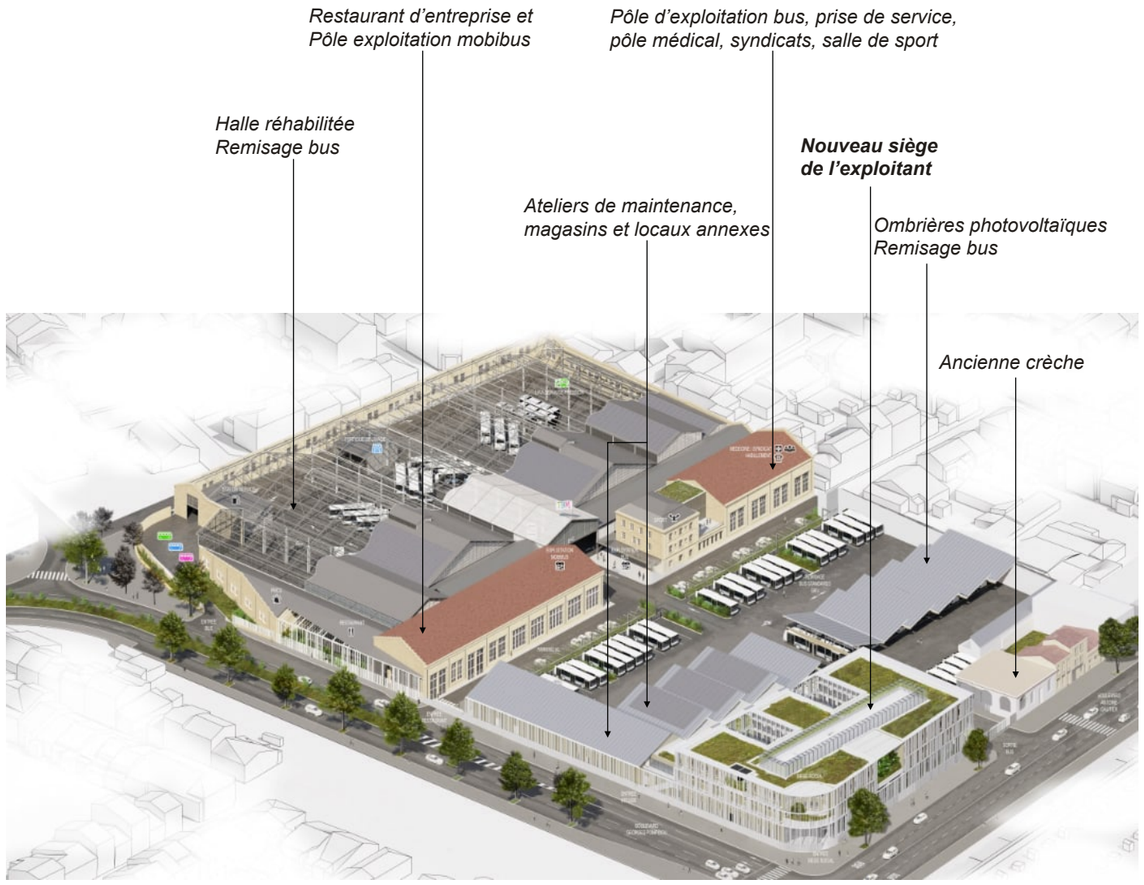
Les grandes orientations du projet

La restructuration du dépôt de bus Lescure repose sur plusieurs orientations majeures qui structurent l'ensemble du projet :

La première garantit la fonctionnalité d'un équipement technique complexe maintenu en cœur de ville. Le dépôt doit en effet assurer quotidiennement le remisage, l'entretien et la mise en circulation d'un parc important de véhicules, tout en s'inscrivant dans un environnement urbain contraint. De ce fait, le projet intègre une protection accrue du voisinage face aux nuisances acoustiques.

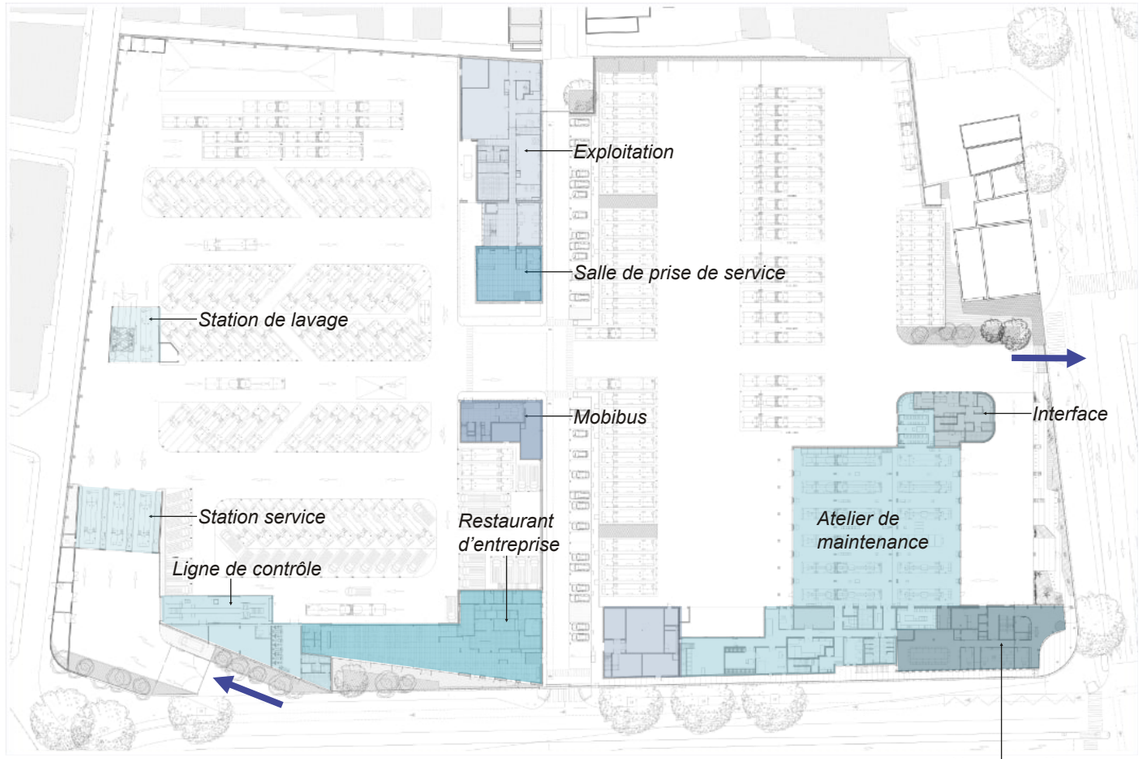
La seconde orientation recompose l'îlot urbain autour des bâtiments historiques existants. Le projet s'appuie sur la halle Lescure comme élément structurant et réorganise l'ensemble des constructions selon une composition plus lisible et cohérente.

La troisième orientation affirme l'image urbaine du site. Situé sur l'un des axes majeurs de la ville, le dépôt constitue une façade importante des transports métropolitains. Le projet cherche ainsi à offrir une architecture claire et identifiable, capable d'exprimer la modernité et la cohérence du réseau de mobilité.

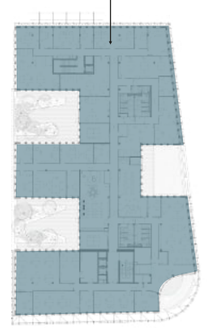


Axonométrie du projet

Plan RDC



Plan R+2





Nef centrale vitrée dans l'axe de la rue des pêcheurs / place de l'horloge



Façade du pôle mobibus au sud de la rue des pêcheurs



Salle de réunion R+1 donnant sur le remisage de la halle



Salle de prise de service



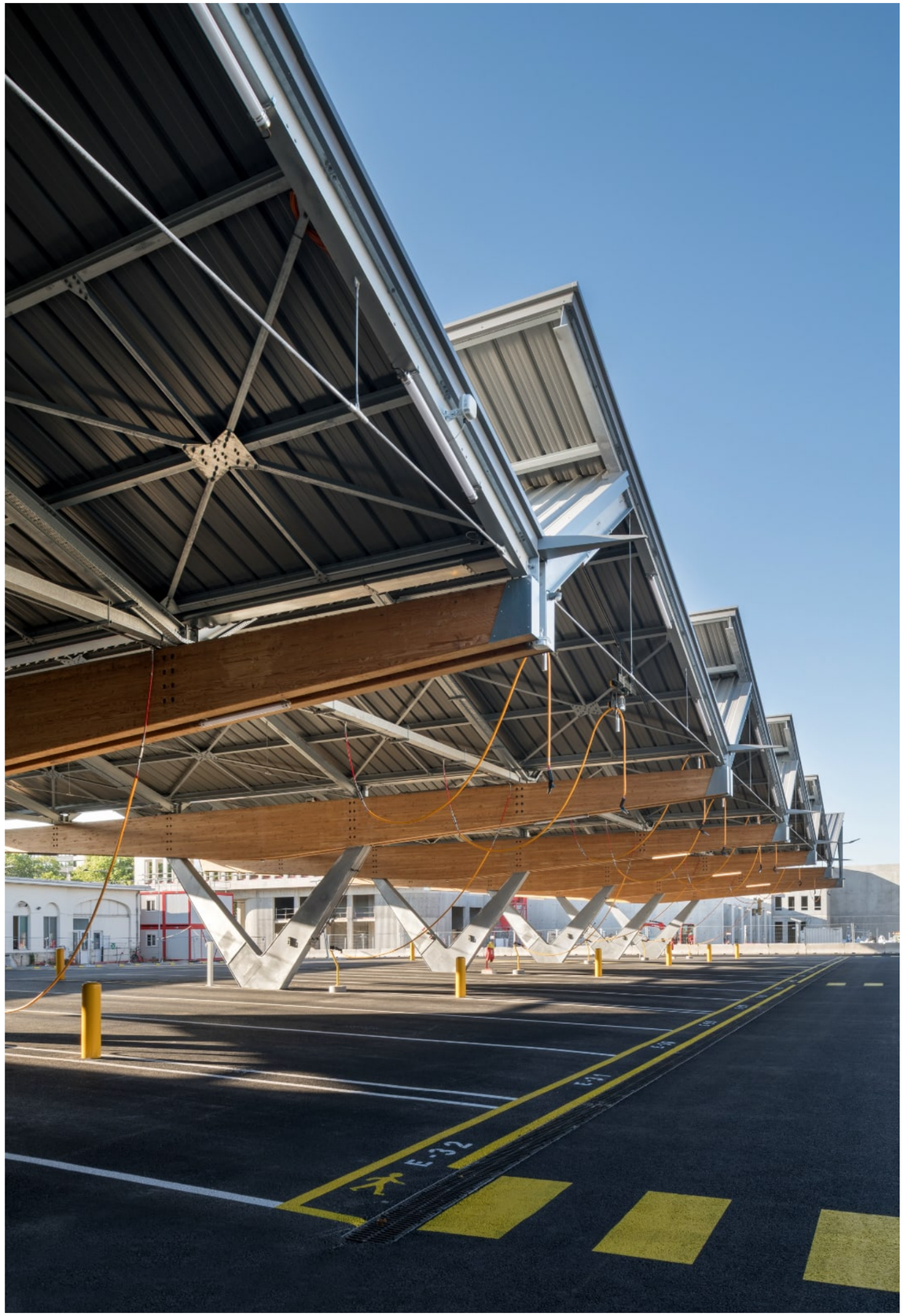
Terrasse accessible en R+1 entre le pôle médical et les espaces dédiés aux syndicats.
Notre intervention restitue la volumétrie et l'aspect d'origine du bâtiment de 1899.



Pignon latéral vitré, entrée des bus sur le site



Ombrières, support de panneaux photovoltaïques


E.32





PARTI ARCHITECTURAL
INSERTION URBAINE DU PROJET

L'insertion urbaine du projet repose sur une lecture différenciée des deux grandes façades du site.
Le long du boulevard Georges Pompidou, l'intervention se concentre principalement sur la restauration et la mise en valeur des bâtiments historiques. Les façades de la halle, profondément transformées au fil des décennies, retrouvent une cohérence architecturale grâce à la restitution de certaines ouvertures et à la réorganisation des volumes annexes. L'objectif n'est pas de revenir à un état originel strict mais de retrouver l'ordonnancement général qui caractérisait le projet initial.
Cette façade devient ainsi la principale vitrine patrimoniale du site. Un travail particulier est mené sur les pignons en pierre à pas-de-moineaux, typiques de l'architecture industrielle de la fin du XIXe siècle, qui sont restaurés et réaffirmés dans la composition.

Le long du boulevard Antoine Gautier, la stratégie est différente. La façade constitue l'image quotidienne du site pour les milliers d'automobilistes qui empruntent chaque jour la ceinture des boulevards. L'architecture adopte donc une écriture plus urbaine et plus contemporaine, organisée selon une hauteur maîtrisée d'environ quinze mètres afin de dialoguer avec les immeubles d'habitation voisins.
Le nouveau siège social de l'exploitant occupe l'angle des deux boulevards et joue le rôle de signal urbain. Sa volumétrie marque la présence du dépôt dans la séquence urbaine tout en prolongeant l'échelle et les rythmes du paysage bâti des boulevards.



Image du futur siège boulevard Antoine Gautier



Vue sur l'entrée du site de remisage, angle boulevard Georges Pompidou et rue de Doumerc



Vue de nuit entrée du site, boulevard Georges Pompidou

PARTI ARCHITECTURAL
MATÉRIALITÉ ET ORGANISATION DES NOUVEAUX BÂTIMENTS

L'architecture des nouveaux bâtiments le long des deux boulevards repose sur un principe de double façade qui articule protection et fonctionnalité.

Une première enveloppe, constituée d'une maille de béton blanc fibré à ultra-hautes performances (BFUHP), se déploie le long des boulevards. Cette structure ajourée forme un filtre entre l'espace public et les espaces internes du dépôt. Elle joue simultanément plusieurs rôles: dispositif de sécurité, brise soleil, support de circulations piétonnes et cyclables, mais aussi élément d'unification architecturale du site.
Le rythme de cette maille varie selon les situations, se resserrant ou s'ouvrant afin de révéler par moments les jardins et les patios situés en arrière-plan. Ce dispositif crée un effet de profondeur et participe à l'animation visuelle de la façade depuis les boulevards.
Derrière cette première peau se déploient les bâtiments proprement dits, dont les façades sont majoritairement réalisées avec un parement de pierre et parfois de métal clair. Ces matériaux dialoguent en harmonie avec la pierre caractéristique de l'architecture bordelaise .
Les modénatures et les rythmes de façade réinterprètent de manière abstraite les compositions typiques des immeubles bordelais.
Les volumes techniques, notamment l'atelier de maintenance, adoptent quant à eux une expression plus industrielle. Ils sont habillés d'une peau métallique perforée qui filtre la lumière et homogénéise l'ensemble des percements nécessaires au fonctionnement de l'atelier.

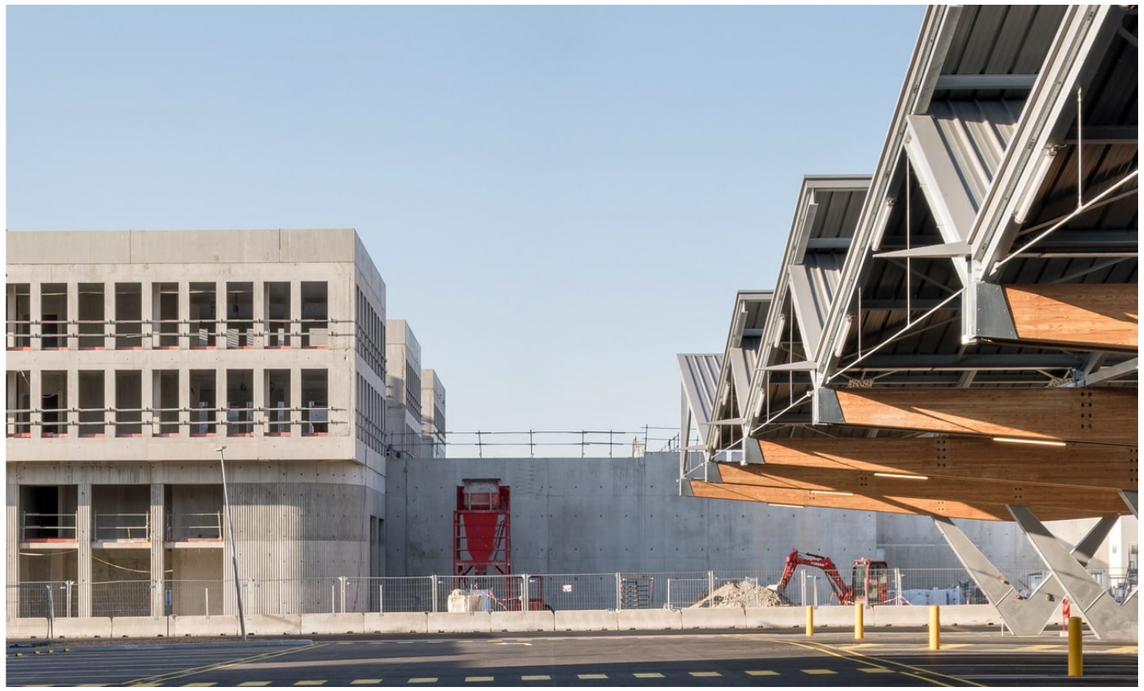
Pour le bâtiment du siège, le choix s'est porté sur une répartition en larges plateaux sur essentiellement deux niveaux afin de permettre à chaque bureau d'accéder à la lumière naturelle; ces plateaux sont creusés par des patios jardins.
Cette disposition en peigne permet une mise en scène des jardins et des vues sur les Boulevards d'un côté et du dépôt de l'autre. Les jardins, au nombre de 5 génèrent des rencontres, renforçant les liens entre les services, qu'ils soient proches ou éloignés.



Siège en construction boulevard Georges Pompidou

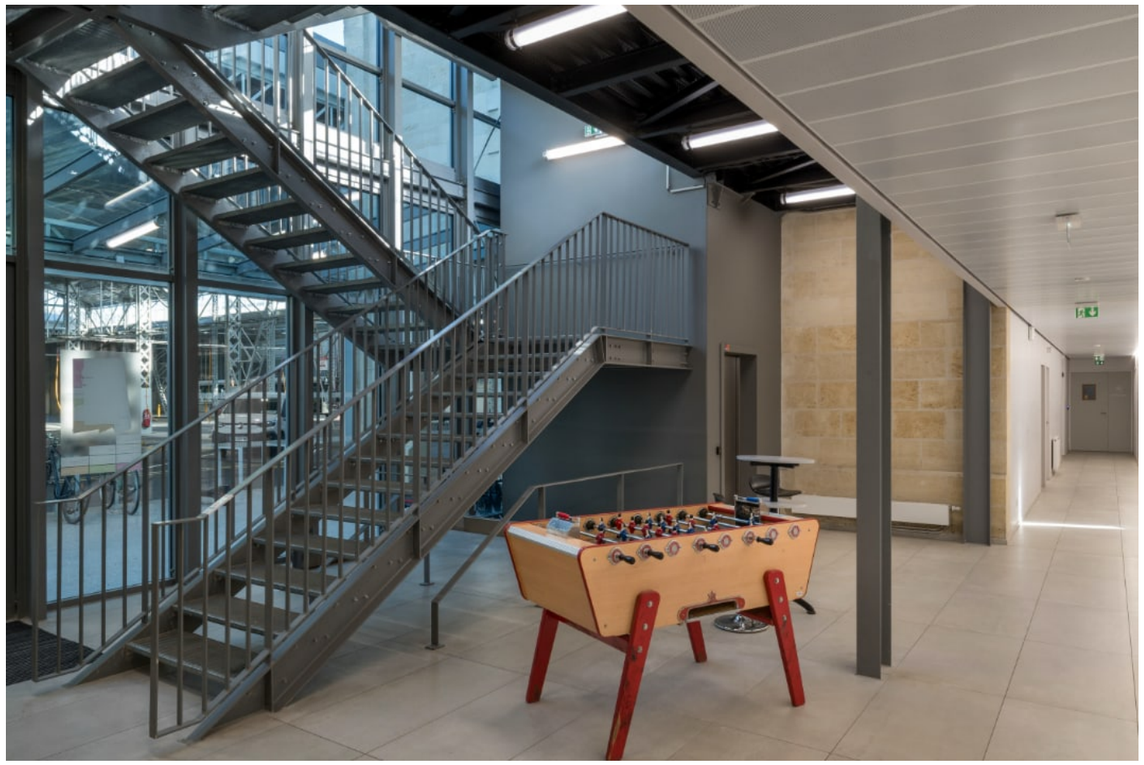


Image sur le siège de l'exploitant à l'angle des boulevards



Siège et atelier en construction depuis le remisage extérieur

DES ESPACES DE TRAVAIL LUMINEUX ET REPENSÉS



RDC pôle d'exploitation bus, des espaces conviviaux



Accès au pôle médical en R+1 et vue sur le remisage extérieur



Une nef centrale lumineuse



Accès à la prise de service depuis la halle



Restaurant d’entreprise : volume et lumière donnant sur un jardin



BLP & ASSOCIÉS

Agence d'architecture & d'urbanisme
Fondée en 1986
5 associés - 29 collaborateurs





L'agence d'architecture Brochet Lajus Pueyo a été créée en 1986. Après 33 années de créations architecturales menées en trio, Olivier Brochet, Emmanuel Lajus et Christine Pueyo, ont été rejoints en 2019, par 5 nouveaux associés : Nicolas Aygaleng, Juliette Brochet, Valérie Gil, Brice Loquay et Nicolas Merlo.

Et l'agence BLP est devenue BLP & Associés. S'en sont suivies 4 années de travail conjoint pour opérer une transition naturelle jusqu'à la passation. Aujourd'hui, BLP & Associés souhaite continuer de mettre en pratique les valeurs qui ont fait grandir l'agence depuis le premier coup de crayon:

> Une multiplicité de programmes et d'échelles de travail,
> Une architecture durable et ambitieuse,
> Une architecture qui compose avec le patrimoine,
> Une architecture sensible aux usages et au bien-vivre,
> Une attention au paysage et au contexte pour une architecture située,

Parmi les réalisations les plus prestigieuses, on peut évoquer la réhabilitation du Musée Fabre à Montpellier, celle du Musée de l'Orangerie dans le jardin des Tuileries à Paris, le Musée de l'Homme au Palais du Trocadéro au Palais de Chaillot, le Palais 2 l'Atlantique à Bordeaux, le tribunal de Mont de Marsan.

Bordeaux
Hangar G2 - 1 Quai Armand Lalande - 33070 Bordeaux
Tel 05 57 19 59 19
architectes@blp.archi

Paris
91 rue de Dunkerque - 75009 Paris
architectes@blp.archi

www.blp.archi