

Bordeaux Métropole - Direction générale de la mobilité



# RÉAPPROPRIATION DES TROTTOIRS DE L'AVENUE THIERS

*Tenir la ligne*

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

Rapport

29/06/2017

provisoire

étape

définitif

Hangar G2 Bassin à flot n°1  
Tél. : 33 (0)5 56 99 86 33

quai Armand Lalande  
Fax : 33 (0)5 56 99 89 22

BP 71 F-33041 Bordeaux Cedex  
www.aurba.org



## ÉQUIPE PROJET

### Sous la direction de

Jean Christophe Chadanson

### Chef de projet

Arthur Duhamel

Laure Matthieussent

### Équipe projet

Thierry Bucau

Valérie Diaz

Louise Baixe

### Avec la collaboration de

Kubik

## SOMMAIRE

### 1 | Territoire d'étude et approche

- 1.1 L'avenue Thiers : d'hier à aujourd'hui
- 1.2 Le développement de la marche et de la pratique cyclable
- 1.3 Inspirations internationales
- 1.4 Les caractéristiques d'un espace public remarquable

### 2 | Diagnostic

- 2.1 Une avenue homogène et monotone
- 2.2 Un axe multimodal linéaire
- 2.3 Une avenue de transit aux usages séquencés
- 2.4 Un élément structurant du paysage de la rive droite
- 2.5 Enjeux

### 3 | Vision pour l'avenue Thiers

- 3.1 Concertation avec les acteurs
- 3.2 Vision pour l'avenue Thiers

### 4 | Stratégie et propositions

- 4.1 Proposition 1 : 3 séquences et 3 types d'espaces publics aux enjeux différents
- 4.2 Proposition 2 : partir de la bande de stationnement pour reconquérir les trottoirs
- 4.3 Proposition 3 : peindre une ligne bleue sur les trottoirs de l'avenue pour guider le projet de réappropriation de l'espace public
- 4.4 Illustrations : exemples de traitement d'espaces publics
- 4.5 Processus de projet : orientations
- 4.6 Un site d'expérimentation : amorcer le projet

### 5 | Annexes

- 5.1 Ensoleillement

## OBJET DE L'ÉTUDE

L'axe avenue Thiers - Pont de Pierre est un axe important de liaison entre les deux rives de la Garonne. La forte baisse de la circulation automobile qui s'y produit depuis quelques années et l'augmentation de la pratique du vélo ont conduit Bordeaux Métropole à souhaiter la réservation du pont de pierre aux vélos et aux transports en commun - dans un premier temps dans le cadre d'une expérimentation.

Sur l'avenue Thiers, les aménagements cyclables ne sont plus suffisants et connaissent d'importants problèmes liés à des conflits entre usagers. Cette constatation a amené Bordeaux Métropole à déplacer la circulation des cyclistes sur la voie de droite de l'avenue Thiers dans les deux sens.

L'objectif de l'étude est donc d'imaginer et de donner à voir aux riverains et commerçants de l'avenue Thiers ce que peut permettre, en termes de réappropriation de l'espace et de diversification des usages, la suppression de la circulation des cyclistes sur les trottoirs. Sur la place Stalingrad il s'agit de profiter de l'apaisement de la circulation pour imaginer des solutions destinées à renforcer l'attractivité de cet espace public emblématique en lui donnant plus d'âme.



- 1 | Territoire d'étude et approche**
- 2 | Diagnostic**
- 3 | Vision pour l'avenue Thiers**
- 4 | Stratégie et propositions**



# TERRITOIRE D'ÉTUDE ET APPROCHE

# 1.1 | L'avenue Thiers : d'hier à aujourd'hui

Le territoire d'étude concerne le quartier de la Bastide sur la rive droite de Bordeaux et plus spécifiquement la place Stalingrad ainsi que les 2 125 m de l'avenue Thiers compris entre le débouché de la place et le boulevard Joliot Curie.

Si le périmètre ainsi que les thématiques de réflexion ne s'arrêtent pas au seul espace des trottoirs actuels, celui-ci constitue, avec la place Stalingrad, l'espace sur lequel des propositions sont faites.

## Problématique

Axe majeur de liaison entre les deux rives de la Garonne, l'avenue Thiers connecte en droite ligne le coeur historique de la ville au pied des côteaux. Autrefois lieu d'animation et de convivialité malgré les mouvements constants de la circulation<sup>1</sup>, cette fonction de liaison a pris le pas au cours des Trente Glorieuses avec le développement de l'automobile. Un effet de coupure entre les tissus urbains situés au nord et au sud en a découlé - bien qu'en partie diminué depuis l'arrivée du tramway.

Une approche toujours plus multimodale de la mobilité engagée depuis plusieurs années a permis de développer des flux piétons notamment autour des stations. Toutefois, sans y associer une vision de la rue vue comme un espace de vie, elle seule n'a pu et ne pourra permettre à l'avenue Thiers d'atteindre son plein potentiel de rue emblématique et attractive capable d'être un espace catalyseur du dynamisme urbain.

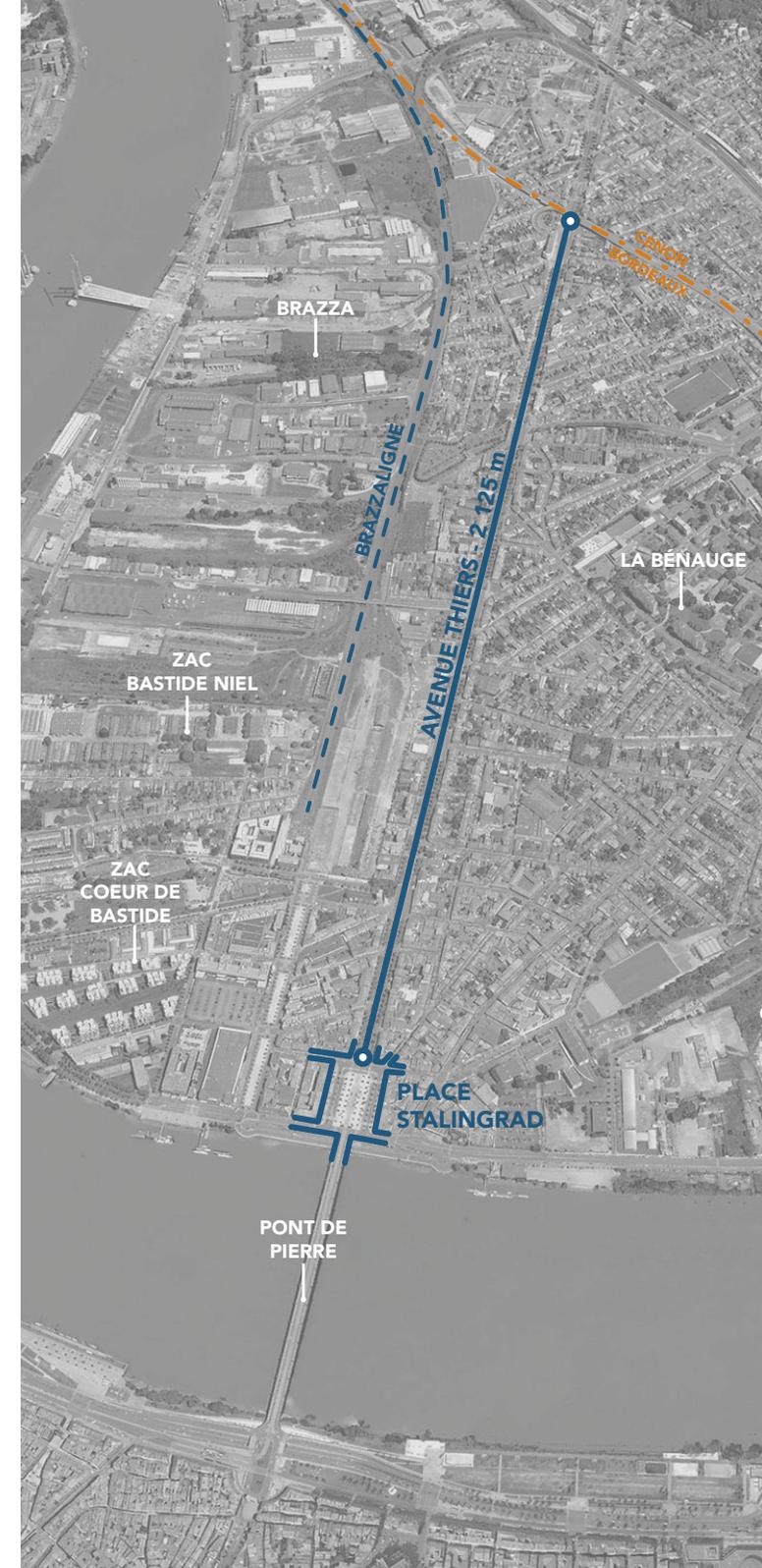
D'un lieu de vie...



... à un tuyau d'écoulement...



... à une avenue multimodale



1 | Callais C. & Jeanmonod T. (2012) - Bordeaux, patrimoine mondial : Tome 1 : La fabrication de la ville

## 1.2 | Le développement de la marche et de la pratique cyclable

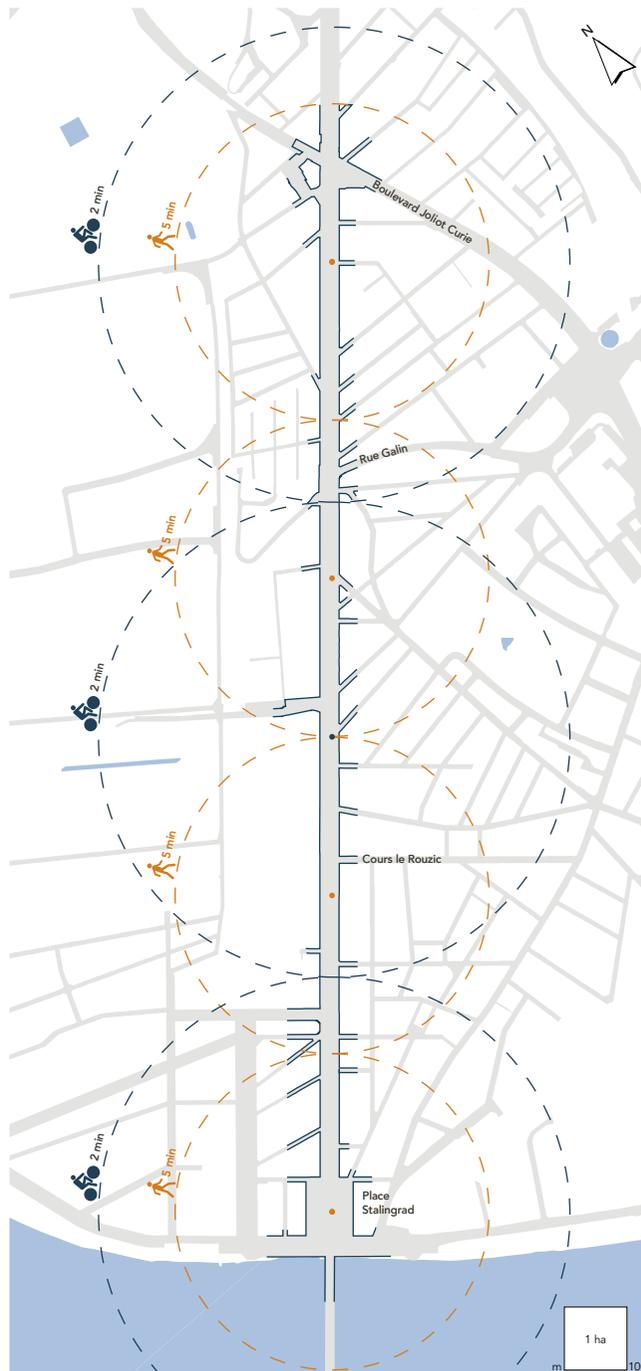
« Ce qui attire le plus les gens, semble-t-il, ce sont les autres gens.<sup>1</sup> »

Avant tout un mode de transport, la marche permet également de vivre une expérience dans l'espace public à un rythme adapté à l'échelle humaine (profiter d'un paysage urbain, regarder les vitrines, observer d'autres usagers, etc.).

La marche offre donc la possibilité de passer du temps dans l'espace public et incite, au gré des occasions, à s'arrêter et à s'engager dans des activités récréatives ou sociales de façon planifiée ou spontanée. En ce sens, créer de bonnes raisons de marcher constitue la base du développement d'un espace public vivant et attractif.

« Tout déplacement commence et se termine par la marche. »

Avec l'augmentation et l'amélioration continue du réseau cyclable, le vélo peut, selon le trajet, être le moyen de transport le plus efficace dans l'espace urbain. De par les mesures prises par Bordeaux Métropole, l'amélioration des conditions de déplacement des cyclistes sur l'avenue Thiers devrait se traduire par une forte augmentation de la pratique cyclable. Pour que cette augmentation profite à la vie de l'espace public, le développement d'aménités destinées aux cyclistes est nécessaire afin d'inciter une certaine partie d'entre eux à s'arrêter plus ou moins longtemps au cours d'un trajet.



### Les opportunités pour l'avenue Thiers

#### 1. L'augmentation de la pratique cyclable

**+ 18,6 %** de cyclistes sur la métropole en 1 an

=> période : premier trimestre 2016 - premier trimestre 2017

source : Bordeaux Métropole



**7 000** cyclistes quotidiennement sur le pont de pierre

=> soit 1 vélo pour 2 voitures  
=> 1 vélo pour 1 voiture en heure de pointe

source : Bordeaux Métropole

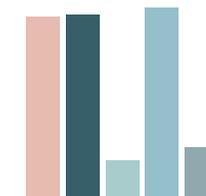
#### 2. L'augmentation du nombre d'habitants

**8 970** logements environ sont programmés sur 3 sites de projets (Bastide Niel, Bordeaux Brazza et La Benaige)

source : Ville de Bordeaux



#### 3. Une configuration déjà favorable aux modes actifs



**35,4 %** de l'espace de l'avenue Thiers est destiné aux modes actifs (piétons et cyclistes)

source : Bordeaux Métropole ; a'urba

1 | Whyte (1980) - The social life of small urban spaces

# 1.3 | Inspirations internationales

Dans de nombreuses villes, les expériences montrent qu'il est possible d'améliorer les conditions de cohabitation entre modes actifs et modes motorisés pour créer des lieux de vie dynamiques, agréables et attractifs. L'étude de rues multimodales comparables dans leurs rôles, leurs morphologies et leurs usages permet de mieux comprendre et d'identifier les stratégies, processus et éléments facteurs de succès pour rendre des rues multimodales motrices d'un dynamisme urbain florissant.

## Critères de choix

Le choix s'est porté sur des rues ayant des caractéristiques communes avec l'avenue Thiers :

- rues structurantes qui supportent des flux importants ;
- rues qui connectent des destinations majeures ;
- rues dont les transformations ont eu un effet levier sur tout un secteur en unifiant et connectant des quartiers;
- rues dont le développement commercial a été important suite à l'amélioration des conditions pour les modes actifs.

Des caractéristiques communes à toutes les rues de référence mais des éléments de démarche propres à chacune.

### Barcelone

> redonner une place prioritaire au piéton et renforcer la place de la nature pour étendre le parc de la Ciutadella

### Melbourne

> approche globale de design intégré : du public au privé

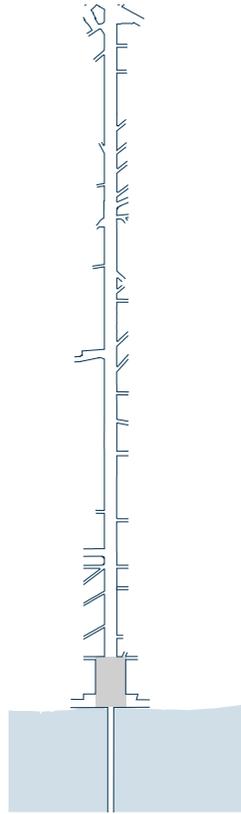
### New York

> une succession de nouveaux espaces publics par un développement progressif, pas cher et modulable avec l'appui de la sphère privée (commerçants, associations, riverains, etc.)

## Bordeaux

### AVENUE THIERS

Longueur totale : 2 125 m  
Largeur moyenne : 40,7 m



## Barcelone

### PASSEIG DE SANT-JOAN

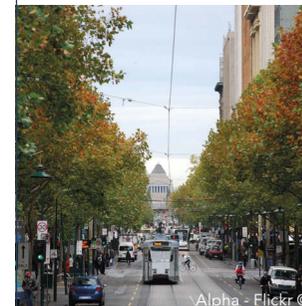
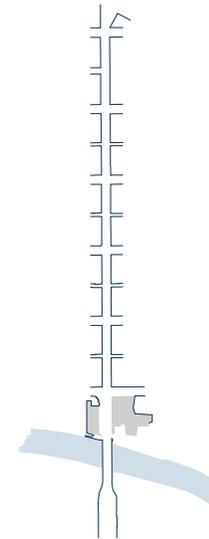
Longueur totale : 2 045 m  
Largeur moyenne : 50 m



## Melbourne

### SWANSTON STREET

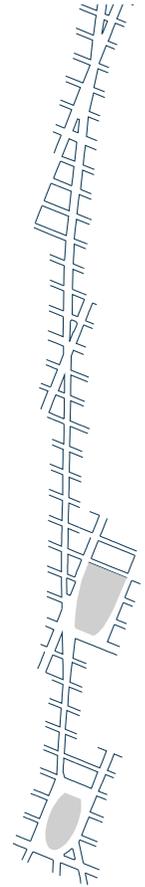
Longueur totale : 1 212 m  
Largeur moyenne : 30,3 m



## New York

### BROADWAY AVENUE

Longueur totale : 2 455 m  
Largeur moyenne : 25 m



A noter

# 1.3 | Inspirations internationales

## Barcelone

### PASSEIG DE SANT-JOAN

Des trottoirs passant de 12 à 17 m : 6 m pour la déambulation des piétons + 11 m sous les arbres à vocation récréative.



## Melbourne

### SWANSTON STREET

D'un axe de transit à 6 voies à un espace multimodal attractif et commercial.



## New York

### BROADWAY AVENUE

La transformation progressive, par expérimentations, d'un axe majeur de la ville en faveur des modes actifs.



# 1.4 | Les caractéristiques d'un espace public remarquable

L'étude de références à l'échelle nationale et internationale permet d'identifier des caractéristiques communes aux espaces publics remarquables qui peuvent inspirer l'avenue Thiers. Ces références mettent les usagers au centre des préoccupations.

## 4 caractéristiques communes

### Accessibilité et liens

Une rue remarquable offre un équilibre entre modes de transport avec une attention particulière aux conditions pour les piétons. Favorisant une approche de mobilité intégrée, elle offre des dispositifs accueillants et sécuritaires pour les modes actifs et articule les connexions entre les secteurs. Elle intègre pleinement les principes de l'accessibilité universelle en garantissant un accès à tous les usagers.

### Usages et activités

Une rue remarquable dispose d'un caractère animé soutenu par une mixité d'usages et d'activités où le commerce de détail joue un rôle majeur. Les activités intérieures se répandent dans le domaine public et les façades actives fournissent une série d'expériences tout au long du parcours.

Les services publics sont réparties équitablement avec les activités commerciales ce qui crée les conditions pour une variété d'interactions, entre les usages tout au long de la journée, de la semaine et de l'année.

### Confort et identité

Une rue remarquable traduit un sentiment d'expérience unique à travers une identité particulière. En tant que catalyseur du dynamisme de la vie locale, elle offre un panel d'aménités pour tous types d'usagers.

### Interaction et vie de la rue

Une rue remarquable est un lieu animé et créatif qui offre une variété de lieux de promenades, de rassemblement et d'espaces confortables (lieux de repos et de détente). Elle a des frontages actifs qui garantissent les conditions d'attractivité et de sécurité de jour comme de nuit.



SAMOA Nantes - Vincent Jacques ©

#### ACCESSIBILITÉ ET LIENS

- facilité à traverser la rue
- trottoirs confortables et sans obstacles
- choix multiples en modes de transport



Collectif Parenthèse ©

#### USAGES ET ACTIVITÉS

- occasions pour s'attarder / passer du temps
- frontages qualitatifs et accueillants
- mixité (commerces, services, restaurants, etc.)



Intégral Jean Beaudoin ©

#### CONFORT ET IDENTITÉ

- identité locale / spécifique au(x) contexte(s)
- places où s'asseoir, arbres, éclairage et autres mobiliers urbains
- signalétique claire et informations adaptées à l'échelle humaine



Erika Mashig et Matthew Thomson ©

#### INTERACTION ET VIE DE LA RUE

- possibilité de se rassembler
- sentiment de fierté / d'appartenance
- présence d'usagers de tous âges



# DIAGNOSTIC

## 2.1 | Une avenue homogène et monotone

Anciennement « avenue de Paris », l'avenue Thiers constitue un axe majeur d'entrée dans le centre historique de Bordeaux. Matérialisée par le tracé de la place Stalingrad - historiquement encadrée de deux gares - cette dimension de porte d'entrée a été soulignée par une mise en scène monumentale : une largeur de l'avenue de 40 m de large débouchant sur une place libérant une perspective sur la porte de Bourgogne alignée dans l'axe du pont de pierre.

La monumentalité de cet espace représente une première échelle de lecture du territoire : celle de la ville. Cette échelle permet d'identifier le rôle que joue l'avenue Thiers dans la structuration du paysage urbain et quels sont les éléments qui y contribuent.

### L'échelle de la ville

L'avenue Thiers dégage une impression d'homogénéité et de cohérence tout au long de l'axe de par :

- ① - sa monumentalité exprimée par la perspective du bas des côteaux au pont de pierre et soulignée par le quadruple alignement d'arbre et le tapis vert du tramway ;
- ② - un traitement uniforme du profil de l'espace public ;
- ③ - une largeur constante de l'espace public.

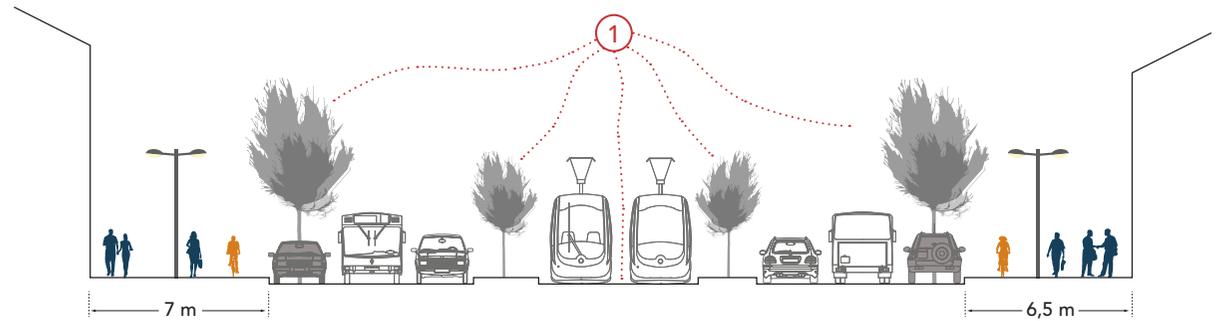
#### • Créer une série d'expériences

Sur des linéaires importants, les exemples internationaux témoignent de l'importance de marquer des séquences d'espaces publics en distinguant ce qui fait lien de ce qui fait lieu.

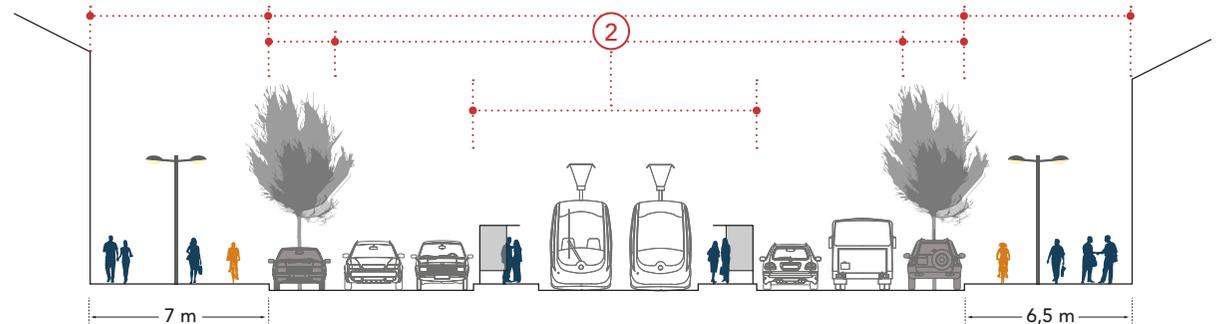
Ce séquençage permet de créer une identité forte par une variété d'échelles, de détails et d'usages incitant des usagers variés à occuper l'espace tout au long de la journée au regard de leurs besoins et de leurs intérêts

### L'échelle de la ville

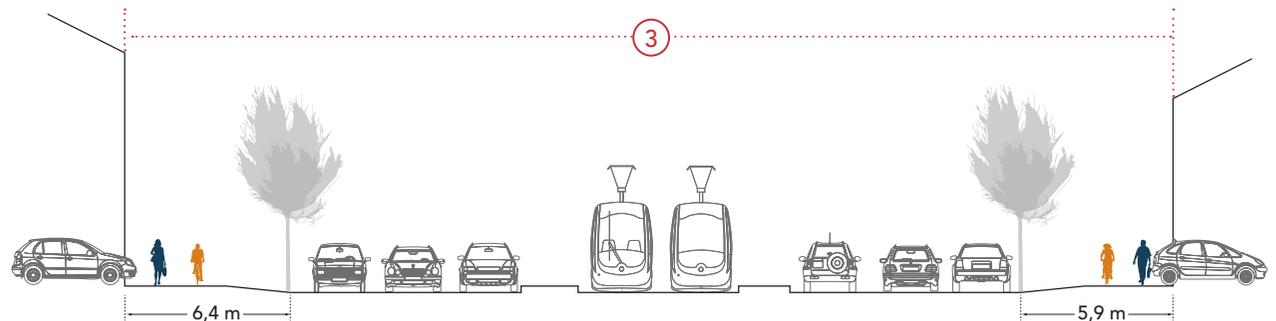
#### Coupe existant - Section courante



#### Coupe existant - Section courante : arrêt de tramway



#### Coupe existant - Intersection avec une voie perpendiculaire



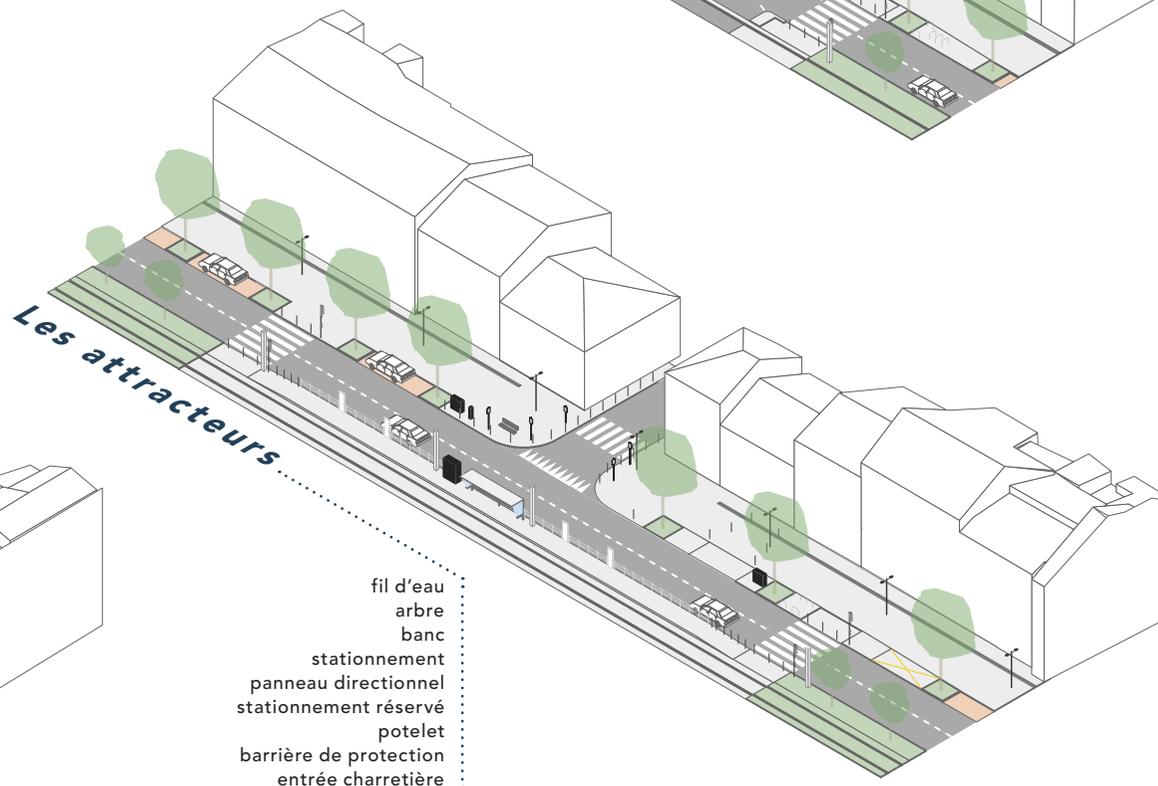
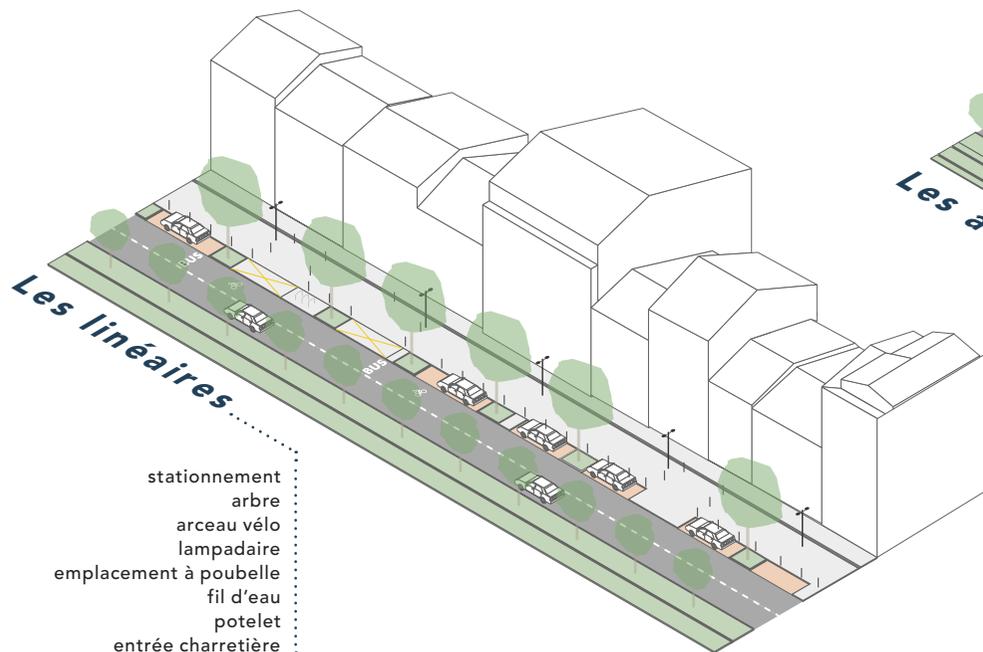
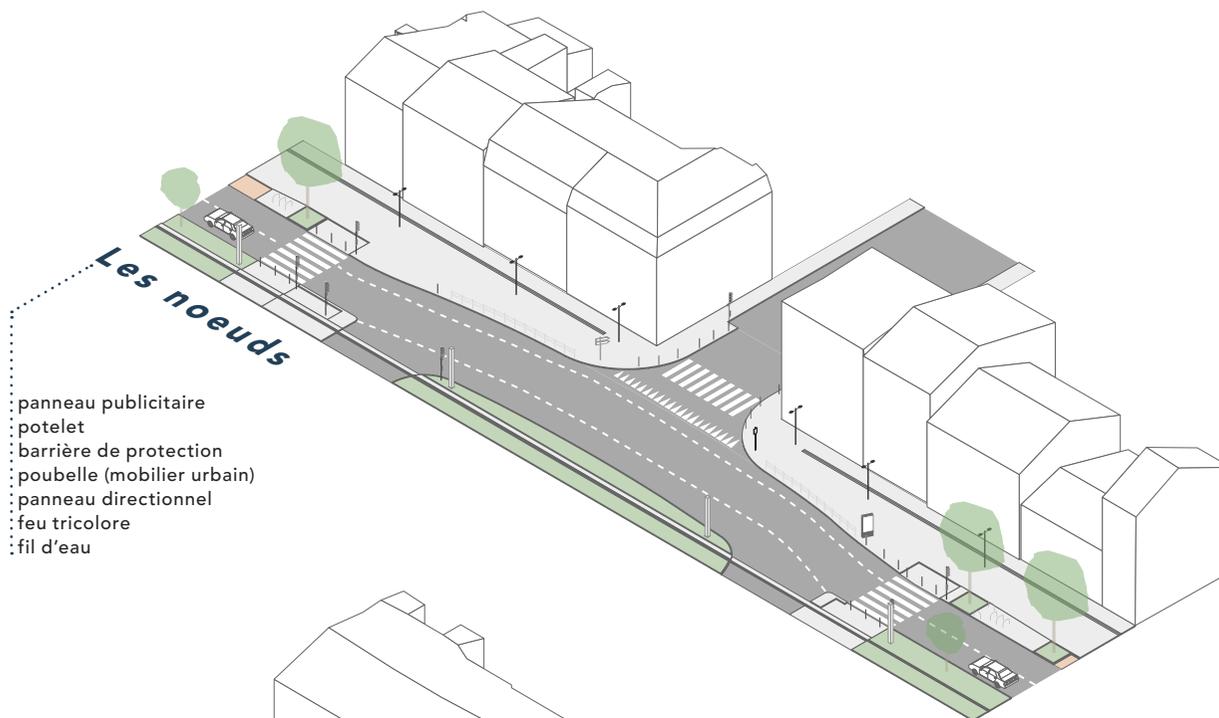
## 2.1 | Une avenue homogène et monotone

La compréhension du territoire à l'échelle humaine nécessite de prendre en compte une seconde échelle, conditionnée dans sa structuration par la première, l'échelle de la rue. Cette échelle constitue celle de la compréhension du paysage urbain et de la vocation d'un espace public.

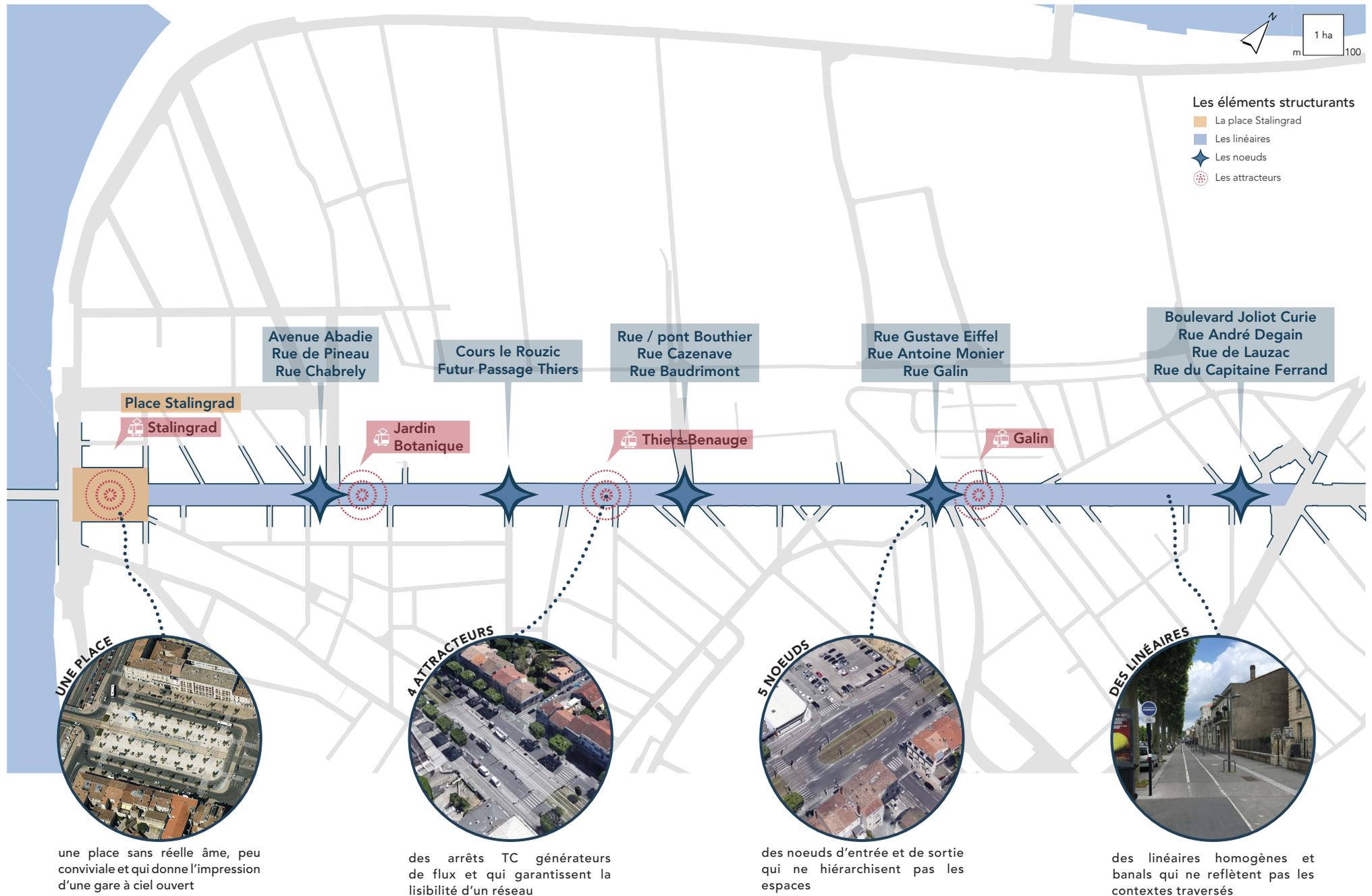
### L'échelle de la rue

Le paysage urbain perçu par le piéton rend la traversée de l'avenue monotone et peu invitante de par :

- un traitement homogène et sans hiérarchie des noeuds et intersections qui diminue la lisibilité et la compréhension du réseau d'espaces publics ;
- un manque de prise en compte des contextes traversés ;
- un manque de diversité et d'éléments intéressants ;
- un mobilier urbain de protection omniprésent.



## 2.1 | Une avenue homogène et monotone



## 2.1 | Une avenue homogène et monotone

### Une symétrie dans le traitement des trottoirs

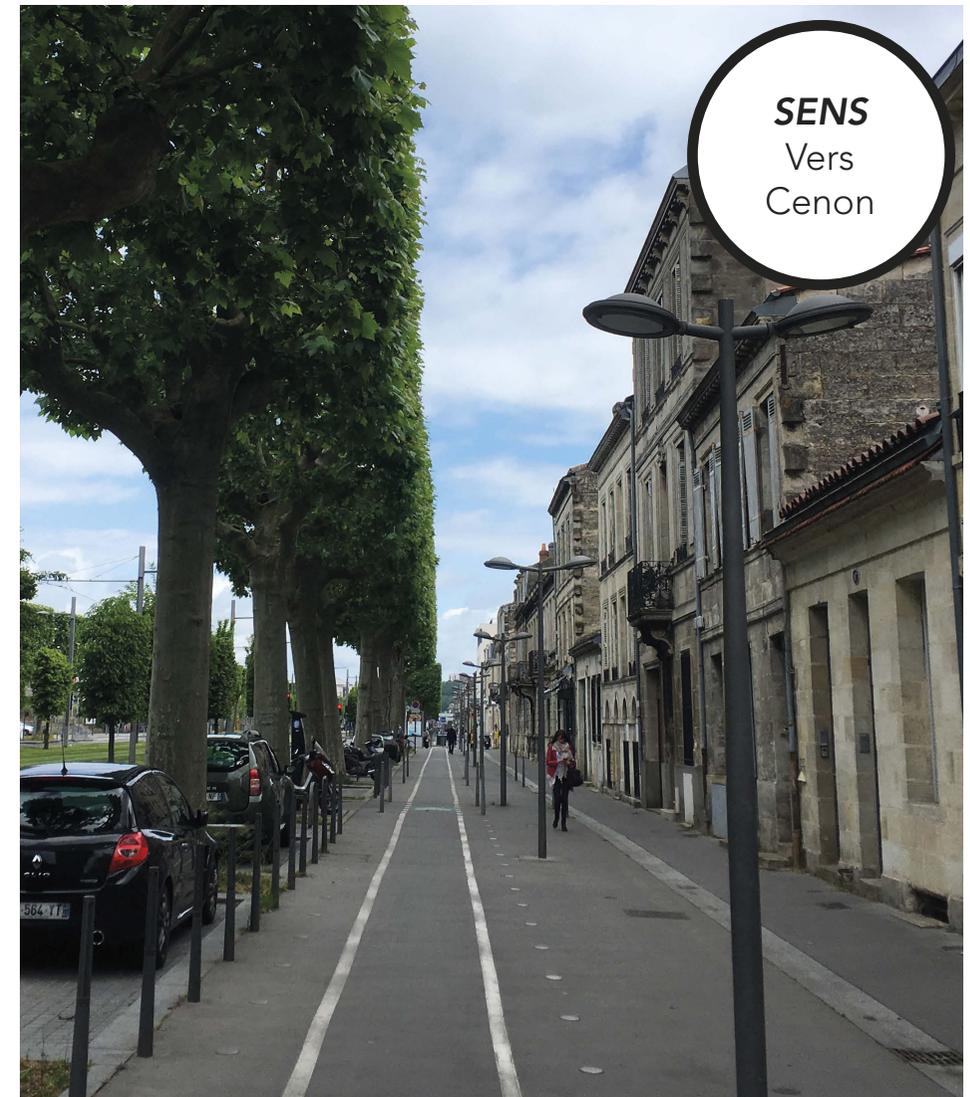
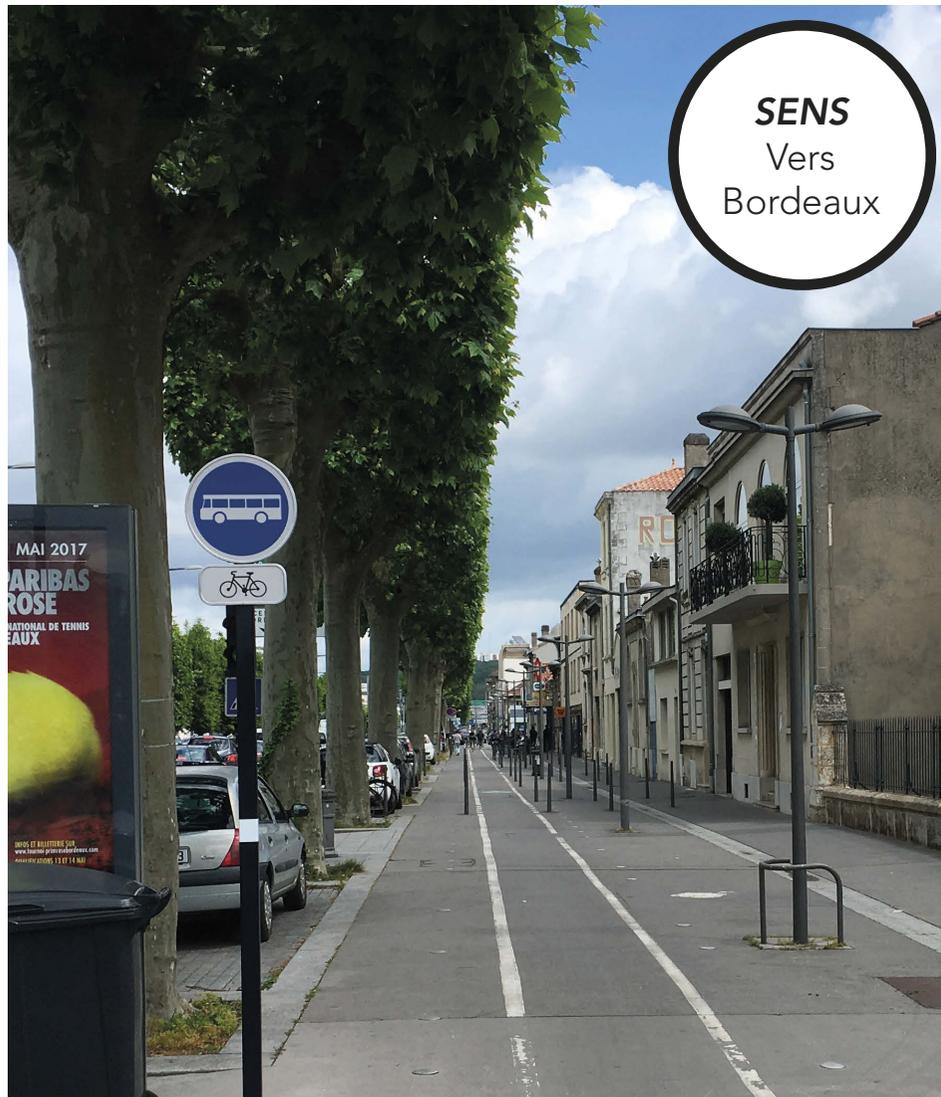
Trottoir sud ou trottoir nord, l'espace est configuré de la même façon, assurant une cohérence d'ensemble mais niant l'importance de l'ombre, par exemple, en ce qui a trait au confort d'usage.

### Des éléments rigides, figeant les ambiances

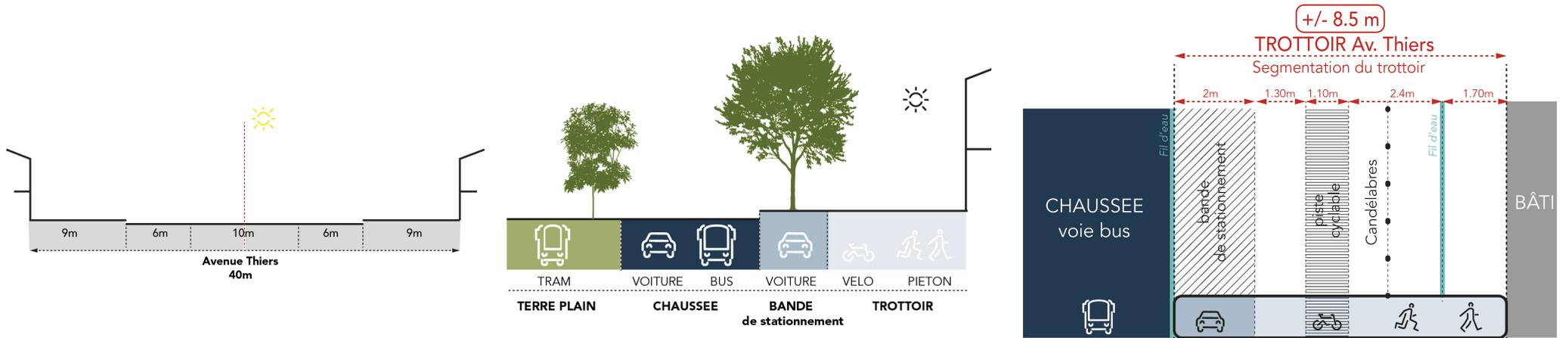
La disposition des éléments agrémentant l'espace public (mobilier, plantations, etc.) sont implantés dans des corridors continus facilitant les déplacements mais laissant peu de place à la surprise, à l'imprévu.

### Une négation des contextes traversés

La configuration des trottoirs n'évolue pas selon l'utilisation des rives (linéaire résidentiel, commercial ou d'équipements) et n'autorise donc pas le développement d'usages qui y correspondent.



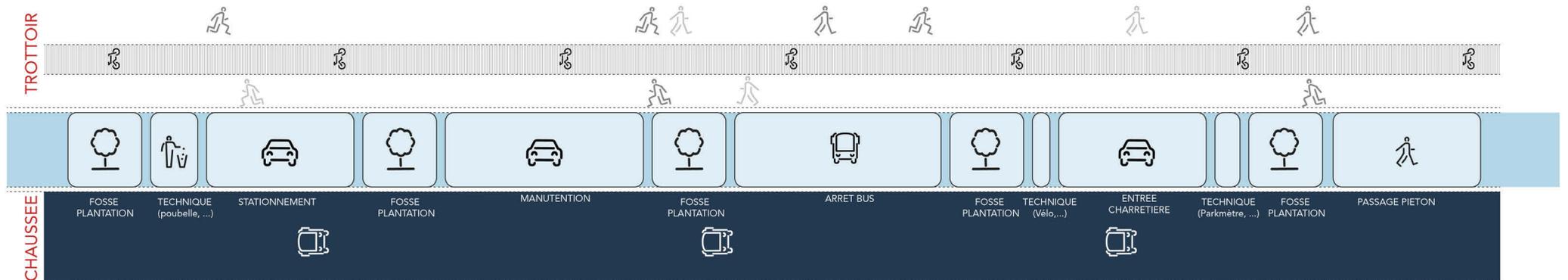
## 2.1 | Une avenue homogène et monotone



Symétrie de l'avenue

Usages existants : l'avenue routière

Configuration actuelle des trottoirs



### • La Bande de stationnement actuelle



## 2.2 | Un axe multimodal linéaire

L'évolution progressive de la répartition de l'espace entre modes de transport sur l'avenue Thiers au profit des modes actifs et des transports en commun s'inscrit dans une recherche d'optimisation du débit d'usagers sur le réseau d'espaces publics en faisant cohabiter fluidité lente et fluidité rapide.

La nouvelle configuration de l'avenue Thiers s'inscrit dans une stratégie déjà appliquée aux rues comparées : passer du simple partage multimodal d'un espace à la priorisation selon les modes et les lieux sur tout un réseau d'espaces publics. La circulation de transit jouant un rôle majeur dans l'identité de l'avenue Thiers et dans l'expérience d'un usager, prioriser la voiture en dernier permet d'assurer qu'elle ne dégrade pas la qualité d'usage des modes actifs.

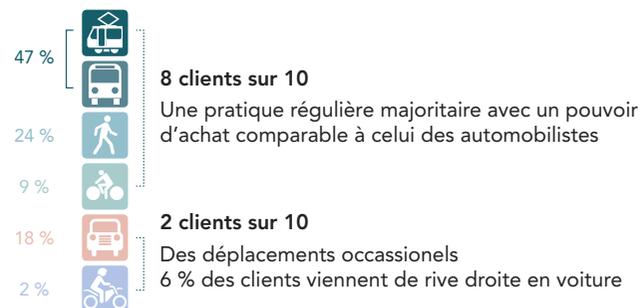
### Offre de transport sur l'avenue Thiers

-  Ligne A et 4 arrêts
-  12 lignes TBM et 7 arrêts  
7 lignes TransGironde et 2 arrêts
-  25 980 m<sup>2</sup> de trottoirs (largeur moyenne de 6,5 m)
-  1 couloir vélo et bus (largeur moyenne de 3 m)  
1 bande cyclable sur trottoir (1,10 m de large)
-  2 voies en section courante + xx places de stationnement

### • Renforcer l'interaction entre modes de transport et aménités de l'espace public

Une approche intégrée de la mobilité permet d'améliorer la cohabitation et l'interaction entre les modes. Penser de façon intégrée les aménités de l'espace public et les arrêts de transport (arrêts de bus et de tramway, arceaux vélos, etc.) améliore la qualité du réseau piétonnier vers et depuis les transports en commun et rend actif l'espace public en créant des occasions de s'arrêter, de discuter, etc.

### Mode de transport utilisé (clients des commerces de la rive droite)



### Les conditions d'intermodalité

L'avenue Thiers propose un large choix d'options de transports mais manque de confort aux interfaces et offre peu de choix dans les possibilités de séjours entre deux modes ou trajets.

#### Manque de mobilier destinés aux cyclistes aux lieux clés



#### Des lieux d'attente manquant de confort



#### Des noeuds intermodaux sous-équipés



#### Des trottoirs peu larges aux lieux intenses d'échanges



### Les conditions de marchabilité

Disposant d'emprises piétonnes confortables, l'avenue Thiers hérite toutefois d'éléments orientés vers les automobilistes qui diminuent le confort et l'ambiance de déplacement: mobilier de protection, panneaux directionnels et publicitaires, etc.

#### De la signalétique destinée aux automobilistes



#### Des lignes de désir dans les délaissés



#### Des trottoirs étroits et une omniprésence de la voiture



#### Du mobilier urbain dans le cheminement des piétons



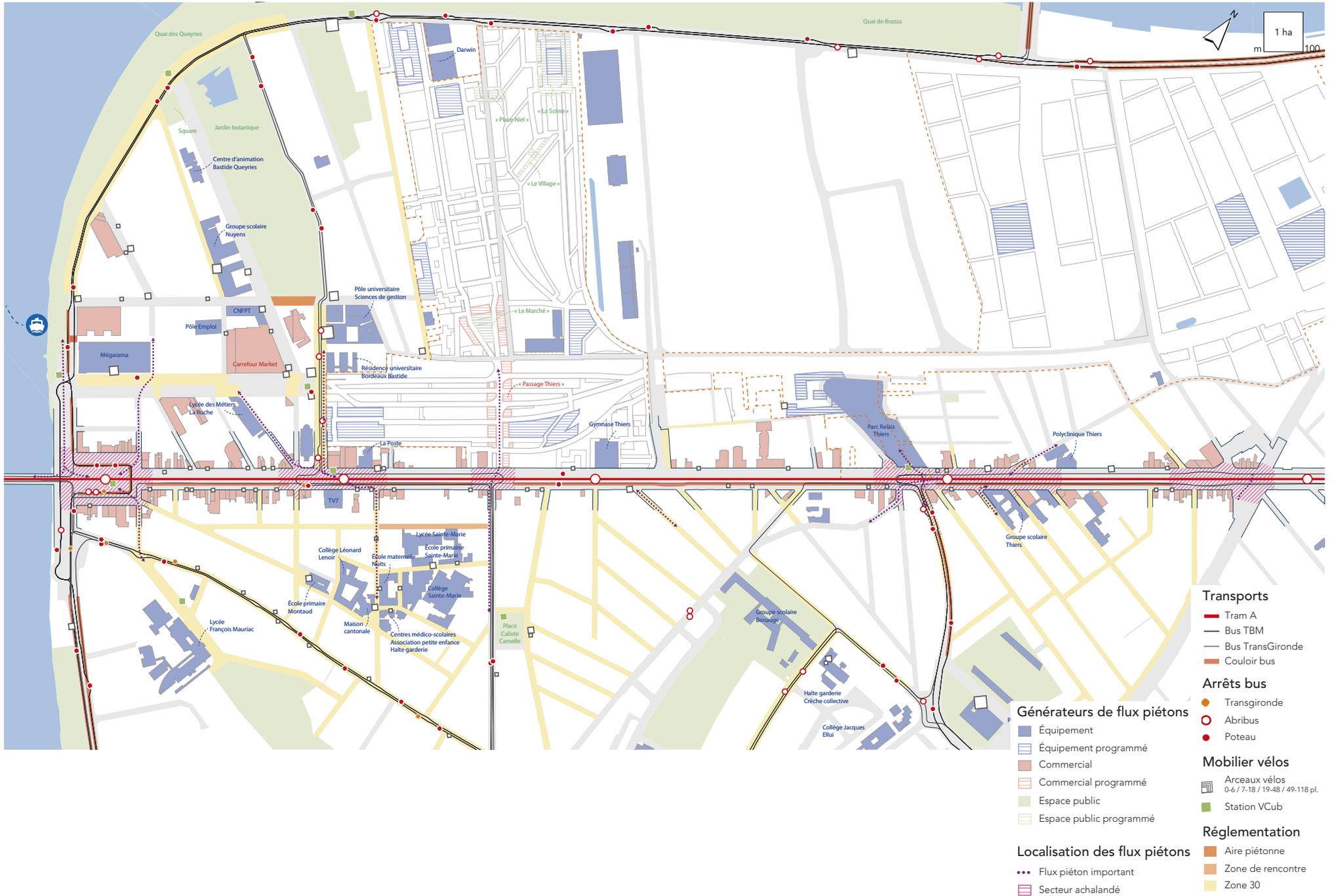
#### Une surcharge de l'espace public en mobilier urbain



#### Des panneaux publicitaires pour les piétons



## 2.2 | Un axe multimodal linéaire



## 2.3 | Une avenue de transit aux usages séquencés

### Une mixité séquencée

Sur le linéaire étudié, une certaine mixité est présente au niveau des rez-de-chaussée mais celle-ci est très séquencée le long du linéaire étudié. Pour autant, qu'une séquence soit commerciale ou résidentielle, le traitement de l'espace public et les éléments qui composent la bande servante restent similaires, ne favorisant donc pas le déploiement d'usages correspondant aux activités présentes.

### L'importance des frontages

Le frontage est l'espace compris entre la base d'une façade jusqu'à la hauteur du 2<sup>e</sup> étage et le caniveau de la chaussée. Il définit donc l'espace perceptible à échelle humaine et participe à l'approche sensible de la ville (vues, odeurs, bruits...).

Qu'il soit privé ou public, la qualité d'un frontage a un impact direct sur l'attractivité, la vitalité ou encore sur le sentiment de sécurité que procure un espace public. Jouant un rôle majeur dans la qualité globale de l'espace public ainsi que dans le système de déplacement (incitation à la marche), les frontages qualitatifs sont des lieux d'activation du tissu social puisque procurant des lieux agréables où discuter, jouer, manger, etc.

### Une avenue avec peu d'opportunités pour s'arrêter

À l'échelle du piéton, les trottoirs de l'avenue Thiers sont configurés et donc perçus comme un corridor de transit. S'il est important de garder cette fonction, l'appropriation de cet espace par les usagers n'interviendra qu'à partir du moment où la configuration de l'espace leur permettra de l'investir et d'y séjourner sur un temps plus ou moins long.

### Les limites de la configuration actuelle

Afin de rendre l'espace public confortable, il est important de procurer aux usagers différentes opportunités pour se reposer, attendre ou contempler l'espace urbain en jalonnant les parcours de mobilier.

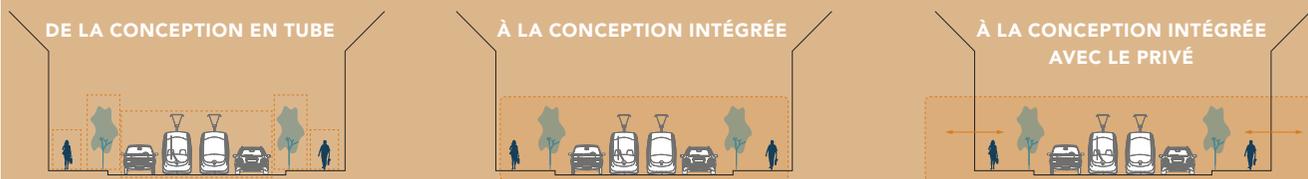
Aujourd'hui, les principaux problèmes constatés concernent :

- l'isolement et la mauvaise orientation des bancs ;
- le traitement minimal des terrasses et de leurs lieux d'implantation ;
- le manque de mobilier urbain sur les lieux d'intermodalité ;
- une mauvaise exploitation des lieux ensoleillés ;
- un traitement paysager peu orienté vers le confort du piéton.

### • Assurer un processus de conception intégrée

Les rues comparées démontrent que le processus de collaboration entre les différents acteurs dès le début de chaque projet permet de partager les objectifs communs et de s'assurer que chaque élément (ainsi que sa forme, sa disposition, sa couleur, etc.) participe au bon fonctionnement et à la cohérence d'ensemble de l'espace public

A noter



### FRONTAGE ACTIF



Les frontages actifs rendent l'espace public attrayant pour le piéton en ponctuant son itinéraire d'éléments agréables à regarder, de surprises, d'espaces identifiables et appropriables.

### FRONTAGE MOYEN / ENNUYEUX



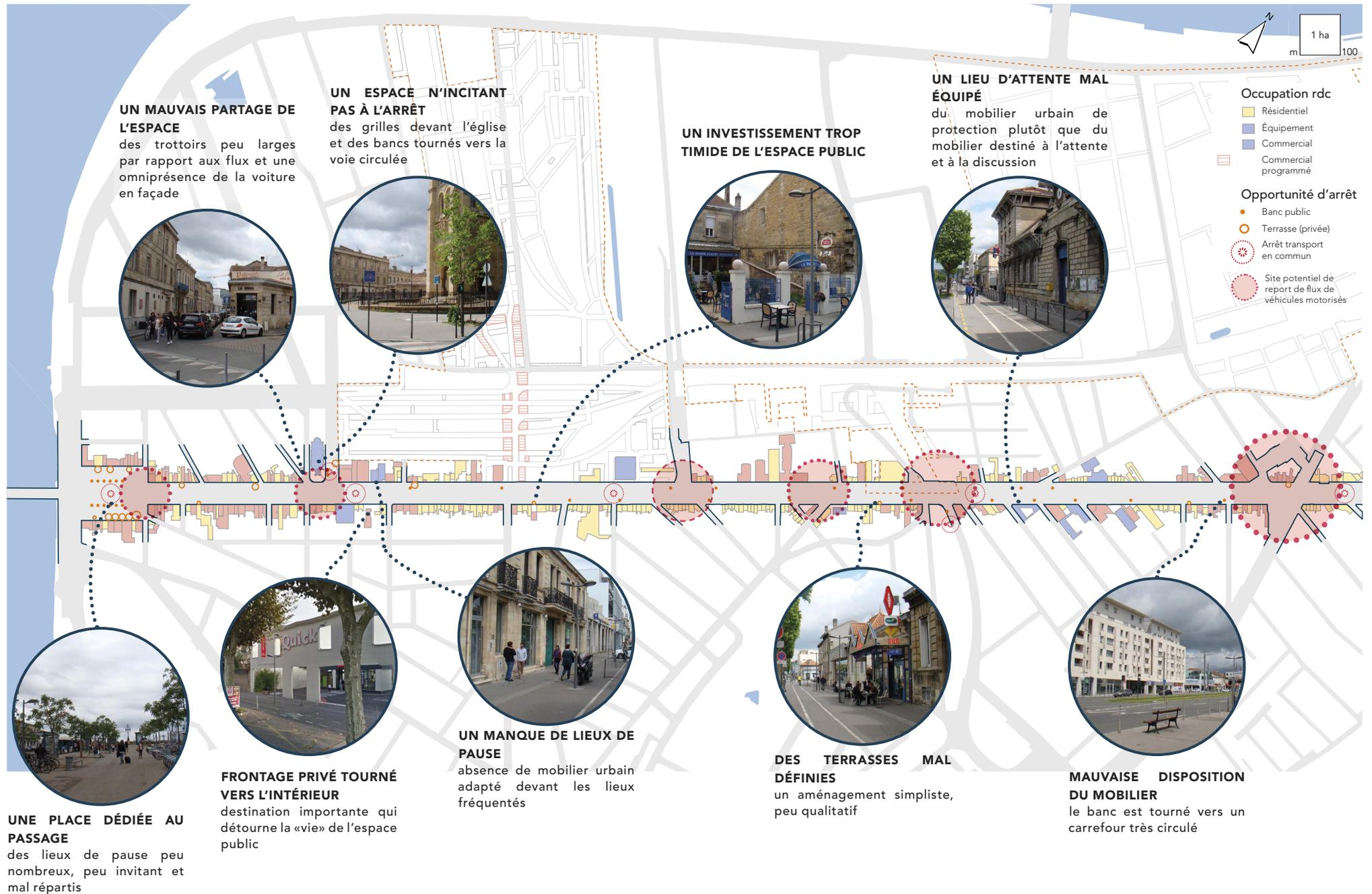
Les frontages ennuyeux exacerbent la sensation de monotonie d'un espace public et tendent à rendre l'expérience urbaine banale.

### FRONTAGE INACTIF



Les frontages inactifs engendrent une ambiance froide et inhospitalière qui incite le piéton à passer son chemin au plus vite voire à éviter certaines portions d'espaces publics.

## 2.3 | Une avenue de transit aux usages séquencés



## 2.4 | Un élément structurant du paysage de la rive droite

### D'un axe viaire à un parc central

#### Monumentalité dans la longueur

L'avenue Thiers est aujourd'hui un lieu de passage monumental : la perspective qu'elle dessine s'organise autour de 2 alignements d'arbres taillés sur la voie de tram et sur les trottoirs, qui rythment les déplacements. Entre les façades minérales continues du 19es., cette strate haute aménage un parkway caractérisé par la largeur des trottoirs de cette avenue symétrique et par l'occupation de son terre-plain central par la pelouse du tramway.

#### Mur dans la largeur

La largeur du terre-plain central, la faiblesse des traversées et surtout la dissymétrie de l'occupation résidentielle de part et d'autre de l'avenue, la rendent peu pratiquée dans la largeur. Les trottoirs sont utilisés comme des limites de quartiers. La monumentalité architecturée de l'avenue Thiers contraste donc avec les caractères discrets des quartiers qui ponctuellement s'y expriment (redents, surélévation, street art,...).

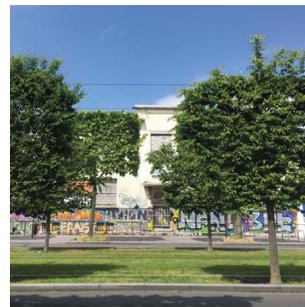
#### Evolution localisée

Plusieurs grands sites de projet promettent, dans les années à venir, une intensification des usages de l'avenue. Sa monumentalité arborée est un atout pour accompagner ces mutations tout en préservant la lisibilité de cet axe structurant dans le paysage de la plaine rive droite. Mais il y aura également à trouver des leviers pour orienter l'évolution de ces usages localement et faire basculer ce lieu de passage en plusieurs lieux de vie. La réappropriation des trottoirs de l'avenue Thiers devra s'appuyer sur les abords immédiats et sur les perspectives latérales existantes et en projet pour renforcer l'avenue comme parc central et évolutif sur la plaine.

#### AVENUE MONUMENTALE A PRÉSERVER



Terre plain central enherbé, réservé au tram



Double alignement



Velums et ombres locales



Perspective affirmée

#### DESTINATIONS À RENDRE DÉSIRABLES



Vers les Allées de Serr, le Jardin Botanique



Vers la voie ferrée, les Coteaux



Avenue Thiers, vers Cenon, les Coteaux



Boulevard Joliot-Curie, vers la Brazzaligne, les berges

#### ABORDS À EXPLOITER



Abords plantés



Axes plantés au croisement / Mail de platanes rue Galin



Délaissé dédié au stationnement



Sous-face du Boulevard Joliot-Curie, dédiée au stationnement

## 2.4 | Un élément structurant du paysage de la rive droite

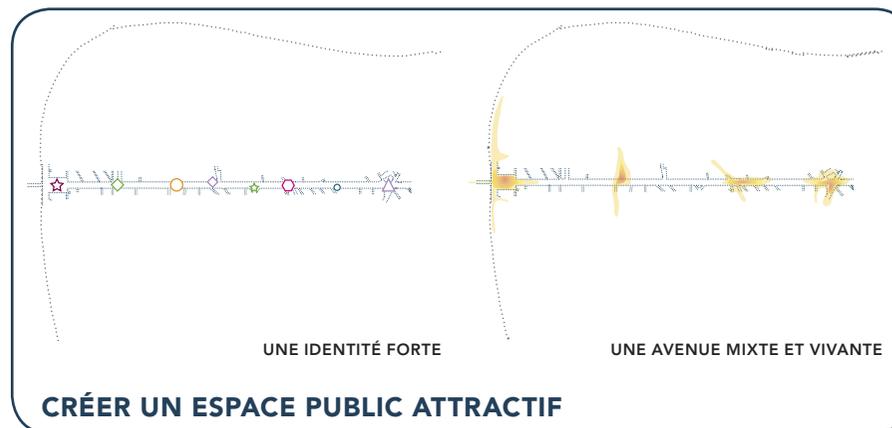
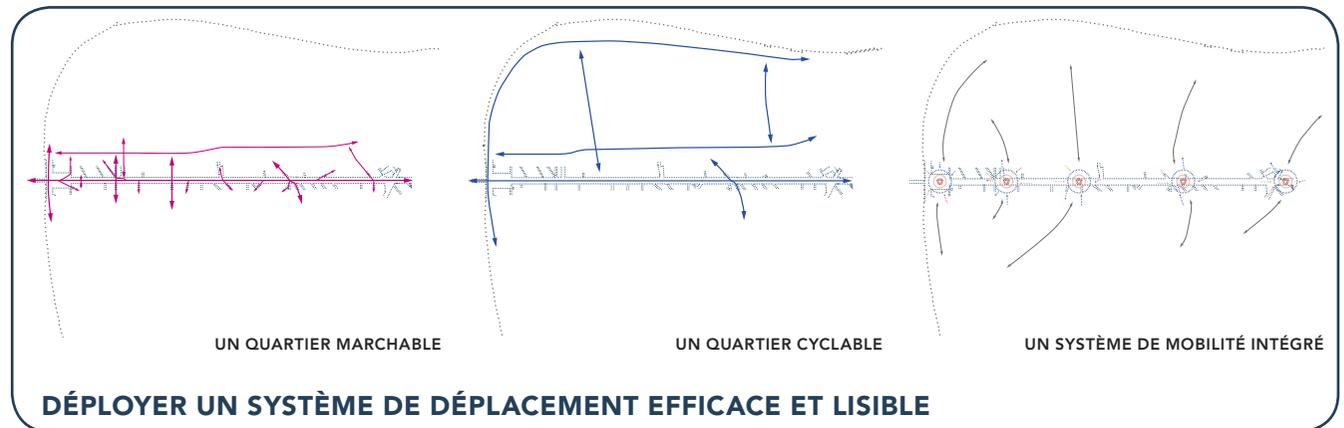
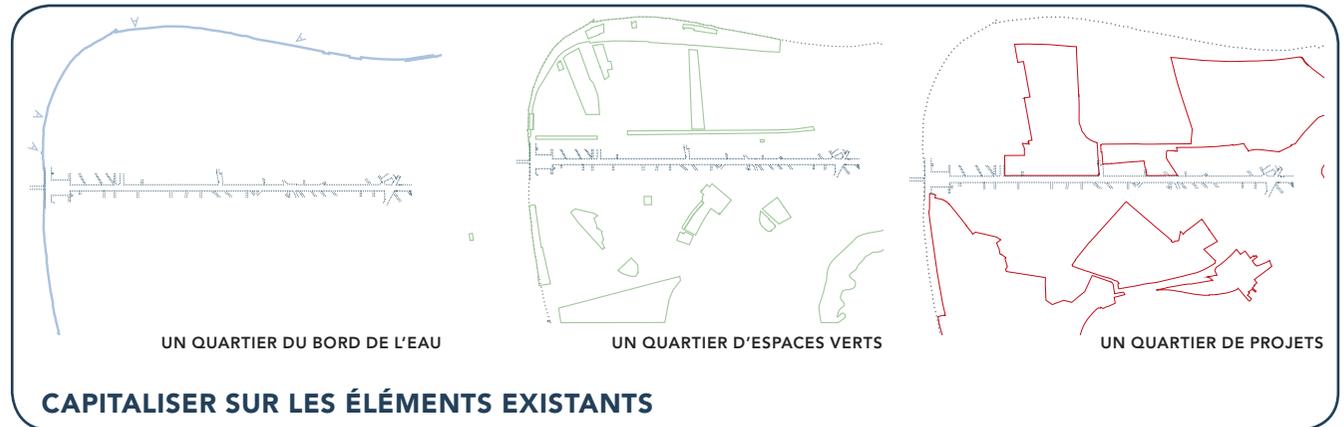


## 2.5 | Enjeux

Bien que l'avenue Thiers constitue la porte d'entrée principale vers le centre ancien de Bordeaux depuis la rive droite, plusieurs éléments diminuent sa capacité à en faire un lieu emblématique de la métropole :

- une ambiance de transit, homogène et monotone
- une configuration de coupure
- des trottoirs sources de conflits entre usagers
- une bande servante mal exploitée
- des terrasses mal définies et peu attrayantes
- peu d'occasions de s'arrêter
- un manque de dispositifs favorisant l'intermodalité
- des frontages peu exploités
- une végétation au service exclusif de la monumentalité

Les trois enjeux identifiés visent à déployer une stratégie d'intervention cohérente sur l'avenue Thiers en optimisant son insertion dans un système de réseau cohérent d'espaces publics à l'échelle de la rive droite. Répondre de façon adéquat à ces enjeux permettra de transformer l'avenue Thiers en un catalyseur de dynamisme urbain qui fonctionnera en complémentarité de l'offre présente sur le quartier.





# VISION POUR L'AVENUE THIERS

| 23 |

## 3.1 | Concertation avec les acteurs : un exercice de prospective créative

L'organisation d'une réunion de prospective créative le 9 mai 2017 a été l'occasion pour les parties prenantes (représentants des commerçants et membres de la Commission permanente) d'établir les bases d'une vision partagée pour l'avenue Thiers.

Cette méthode active et créative a été l'occasion de :

- recueillir des informations rapidement pour nourrir nos propositions ;
- confronter positivement les points de vue sur le secteur d'étude ;
- construire une vision partagée du site d'étude.

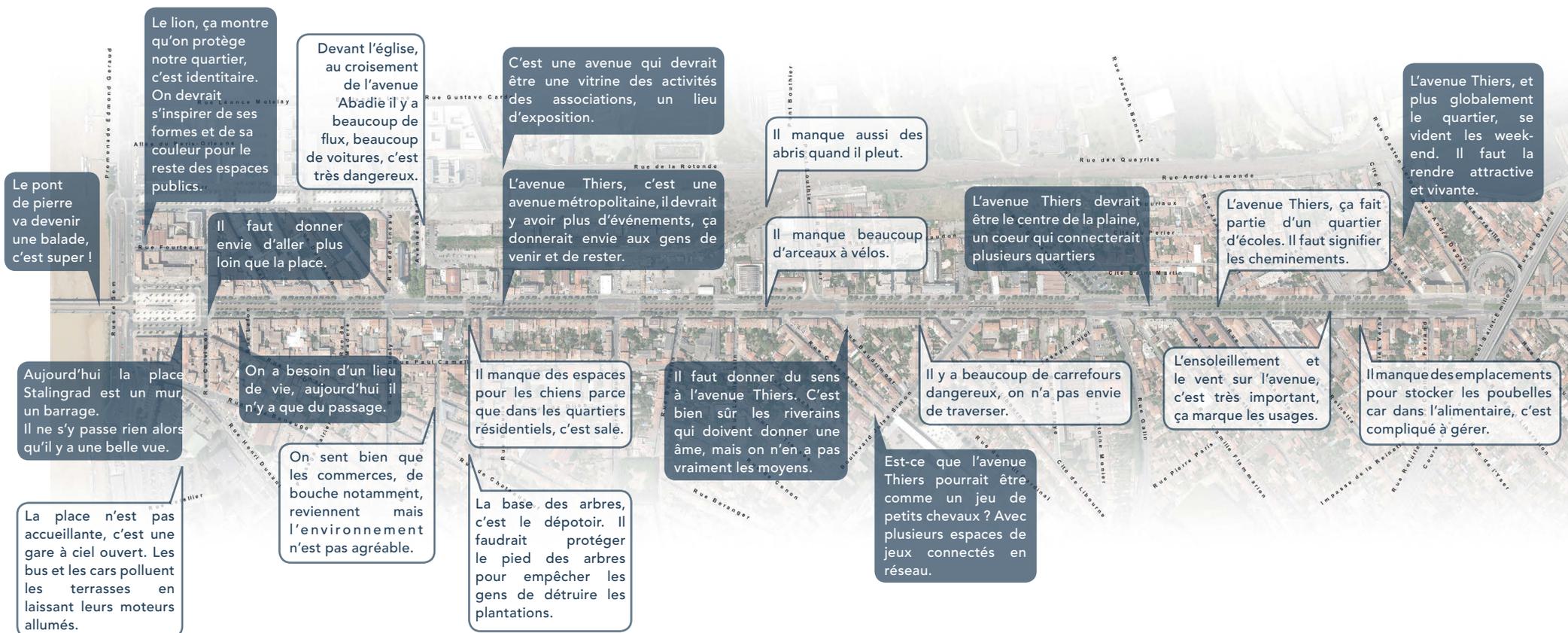
### • Déroulé de la réunion :

- Présentation de l'identification des séquences de l'avenue Thiers : a'urba
- Recueil des différents avis et besoins au regard des séquences identifiées.
- Réactions autour des références d'aménagement proposées par l'a-urba susceptibles d'être intéressantes sur l'avenue Thiers.



Des remarques participant à la recherche d'une identité - qui alimentent la vision

Des remarques sur des besoins, des attentes - qui alimentent la programmation



# 3.1 | Concertation avec les acteurs : un exercice de prospective créative

- Réactions autour des références d'aménagement proposées :
  - Discussion et commentaires autour d'une sélection de références d'aménagements
  - Recueil des raisons menant à une perception positive ou négative d'une référence

- Références les plus commentées
- Références moyennement commentées
- Références peu ou pas commentées

## + PIETONS

## + VELOS

## + CONFORT

## + APPARTENANCE

## + METROPOLE



# 3.1 | Concertation avec les acteurs : un exercice de prospective créative

Références les plus commentées



la végétalisation permettra de réduire le vent et couper le bruit des véhicules  
 végétaliser autour des fosses d'arbres  
 du marquage coloré donne envie d'aller à un endroit  
 besoin de mobiliers urbains devant les commerces



Références moyennement commentées



apporter des touches de couleur (au sol ou sur les murs rend sympa un espace monotone  
 le marquage et le mobilier urbain spécifique donne une identité  
 une zone colorée dans un endroit sombre, ça donne un signe positif



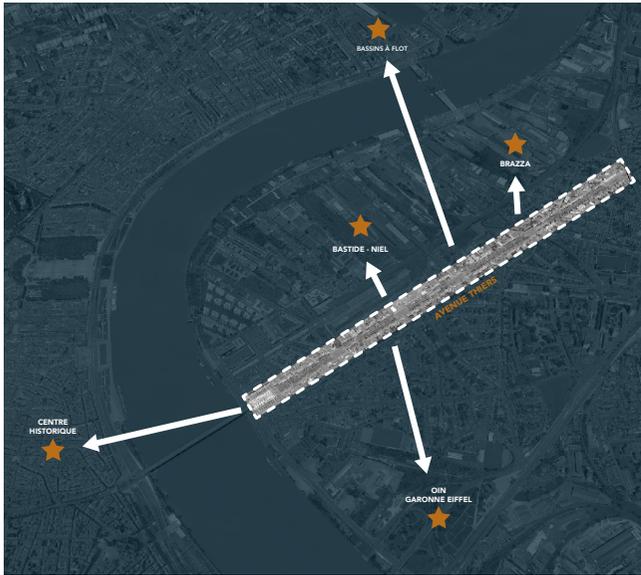
Références peu ou pas commentées



le mobilier mobile sera trop soumis aux incivilités : besoin de le fixer  
 des activités ou des événements permettraient de faire venir du monde et faire vivre l'avenue au quotidien  
 identifier les espaces favorables aux familles, aux groupes, etc.



## 3.2 | D'un espace public où l'on passe... à un espace public où l'on a envie de rester



D'un espace public où l'on passe...

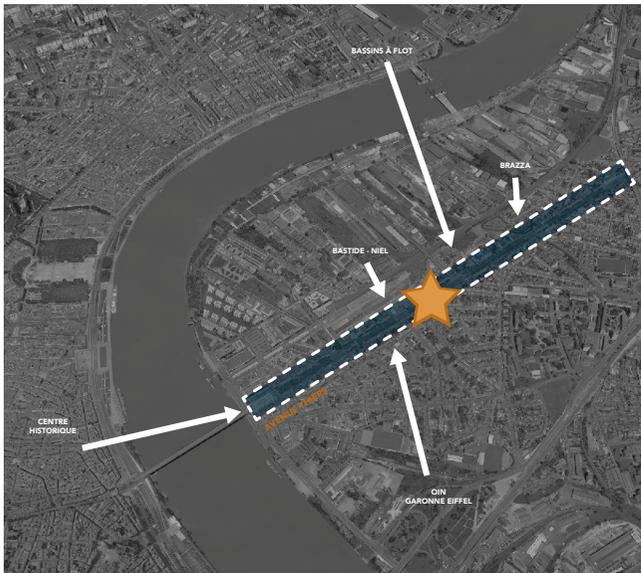
### Une nouvelle synergie

**Corridor de transport :** l'avenue Thiers est un axe structurant permettant à de nombreux usagers de se déplacer.

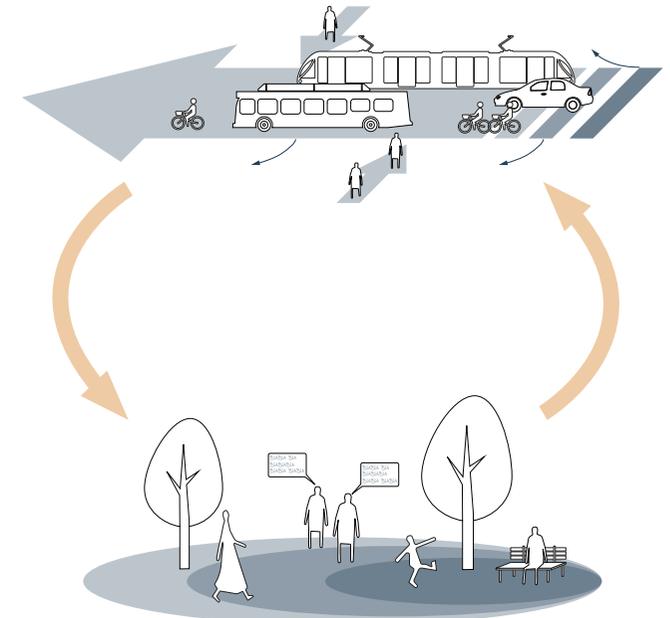
+

**Environnement urbain :** l'avenue Thiers dispose d'atouts majeurs pour être perçue comme un lieu de vie agréable et attractif.

Le succès de la réappropriation des trottoirs se matérialisera par la capacité à mettre en synergie ces deux vocations de l'avenue Thiers.



... à un espace public où l'on a envie de rester



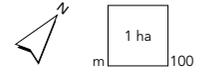


# STRATÉGIE ET PROPOSITIONS

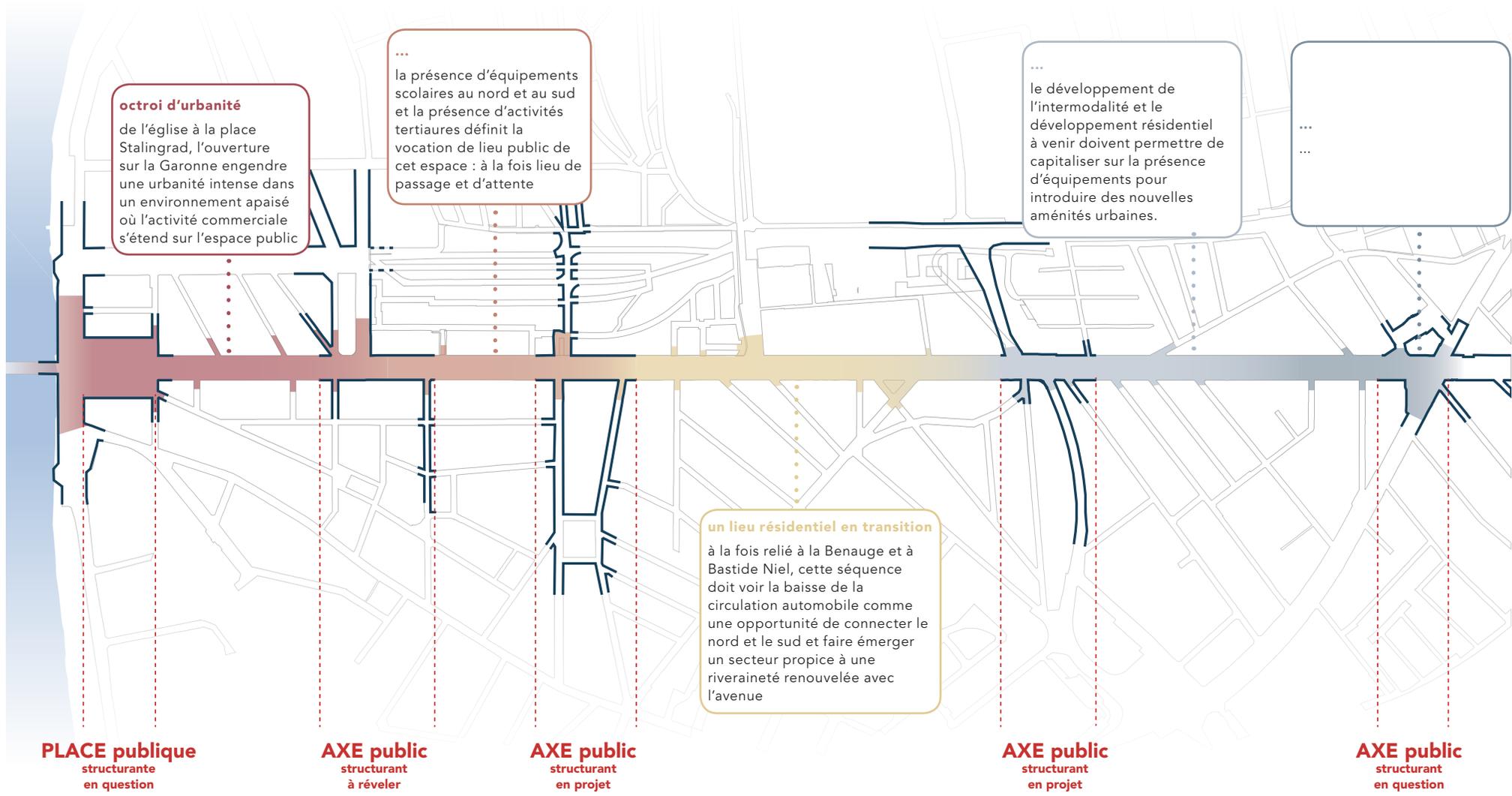
| 28 |

# 4.1 | Proposition 1 : 3 séquences aux enjeux différents

Trois séquences A, B, C

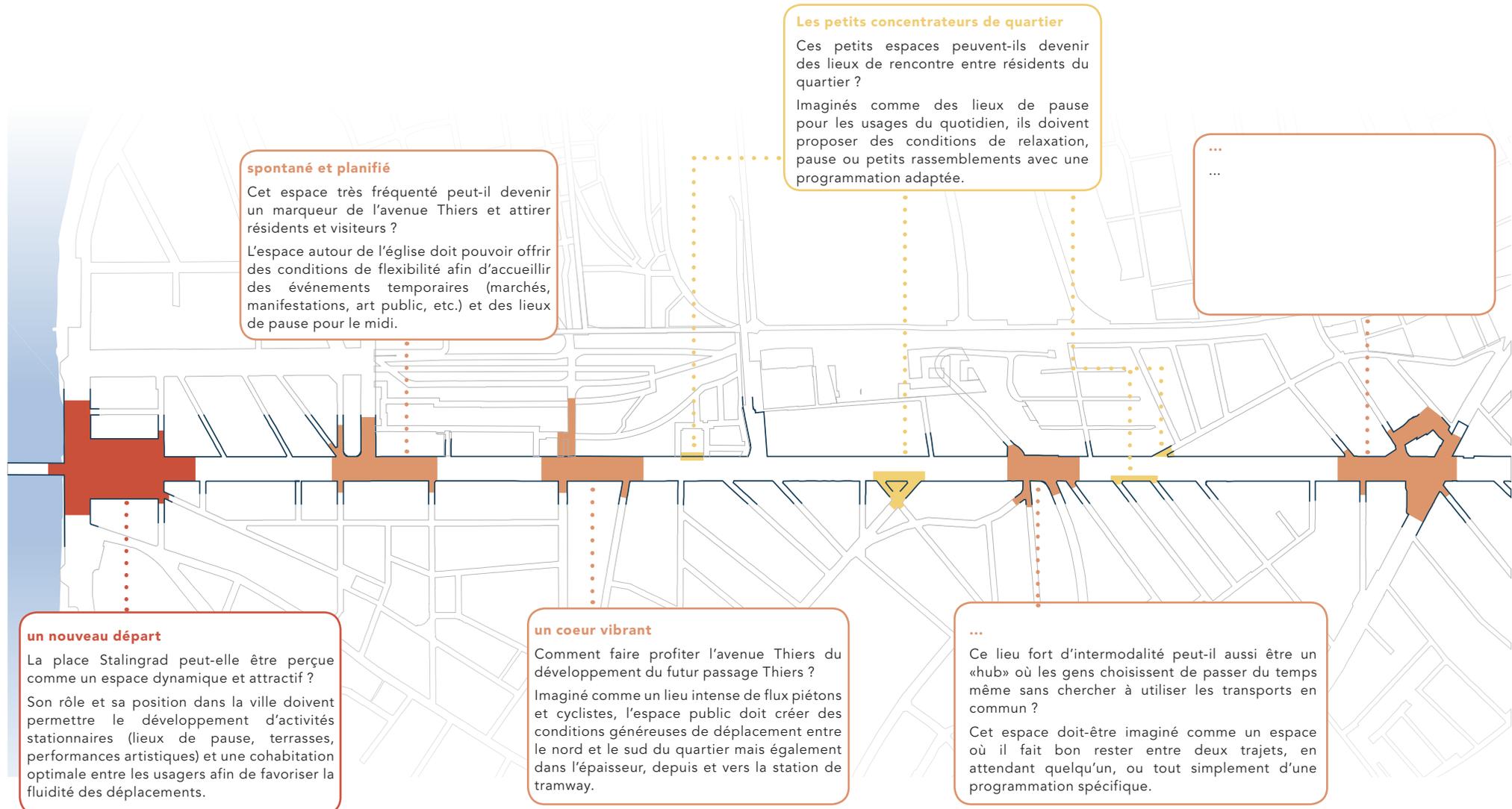
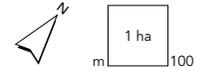


**A** SEQUENCE COMMERCANTE ET INTENSE  
**B** SEQUENCE RÉSIDENTIELLE ET APAISÉE  
**C** SEQUENCE ÉQUIPÉE ET ACTIVE



## 4.1 | Proposition 1 : 3 types d'espaces publics

Trois types d'espaces publics : local, de quartier, emblématique



## 4.1 | Proposition 1 : 3 types d'espaces publics

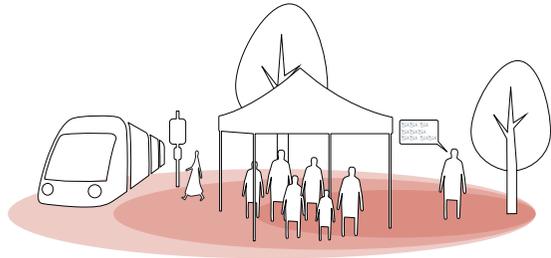
Trois types d'espaces publics : local, de quartier, emblématique

### L'importance de la hiérarchisation des espaces publics

L'avenue Thiers est composée d'une succession de places qui varient dans leurs tailles, leurs fonctions et leurs proximités vis-à-vis de différentes aménités.

Le projet propose de distinguer clairement l'importance de ces places afin d'accentuer leurs caractères, et d'adopter une logique de réseau d'espaces publics connectés et variés qui favorisera le développement d'une vie urbaine adaptée à chaque contexte.

#### Espace public emblématique



Les espaces publics emblématiques jouent un rôle important à l'échelle de la ville, voire de la métropole, en servant de point de repère dans l'espace urbain et de pôle d'échange intermodal.

Identifiés comme "coeurs" ou centres, la dimension emblématique et la surface disponible qui y est associée en font des espaces capables d'accueillir tous types d'événements.

Au service du quotidien, ils sont à la fois lieux de transition (entre espaces, entre modes de déplacement) et lieux de pause (rendez-vous, attente, relaxation, etc.).

#### Espace public de quartier

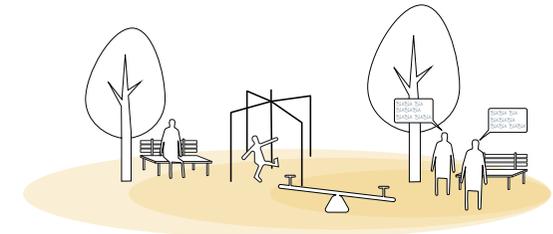


Les espaces publics à l'échelle du quartier révèlent l'identité de celui-ci et offrent un sentiment de lieu unique.

Ils répondent aux besoins en termes d'activités quotidiennes qui varient entre les différentes temporalités (du jour, de la nuit, de la semaine, des saisons).

Ces espaces publics répondent aux besoins des usagers quotidiens du quartier en premier lieu (riverains, travailleurs, associations, etc.) et offrent des possibilités de programmation temporaire voire d'événements à une échelle très locale.

#### Espace public local



Les espaces publics à l'échelle locale sont dépendants de leur contexte immédiat et doivent être programmés de façon à s'associer aux besoins des usagers fréquentant les lieux adjacents (commerces, bureaux, équipements, habitations).

Ils répondent aux besoins en termes d'activités quotidiennes qui varient entre les différentes temporalités (du jour, de la nuit, de la semaine, des saisons).

Ces espaces publics répondent aux besoins des usagers locaux, qui habitent ou travaillent à proximité immédiate.

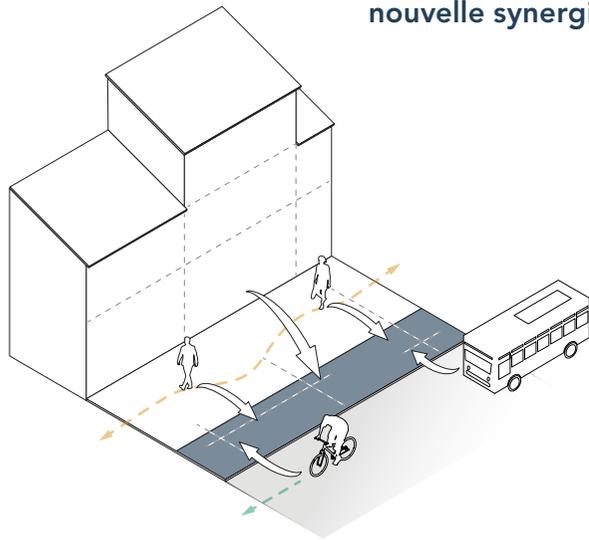
## 4.2 | Proposition 2 : partir de la bande de stationnement pour reconquérir les trottoirs

Rendre l'espace du trottoir évolutif à partir de la bande de stationnement

### Le trottoir vivant adapté aux contextes

Le projet de réappropriation des trottoirs de l'avenue Thiers introduit une nouvelle manière d'équiper la bande servante existante. Cette bande servante se transforme en une nouvelle bande multi-usages qui aspire à générer un paysage continu le long de l'avenue Thiers, capable de développer une vie urbaine variée et d'intégrer de façon optimale des éléments liés à la marche, à la pratique cyclable et à l'utilisation des transports en commun.

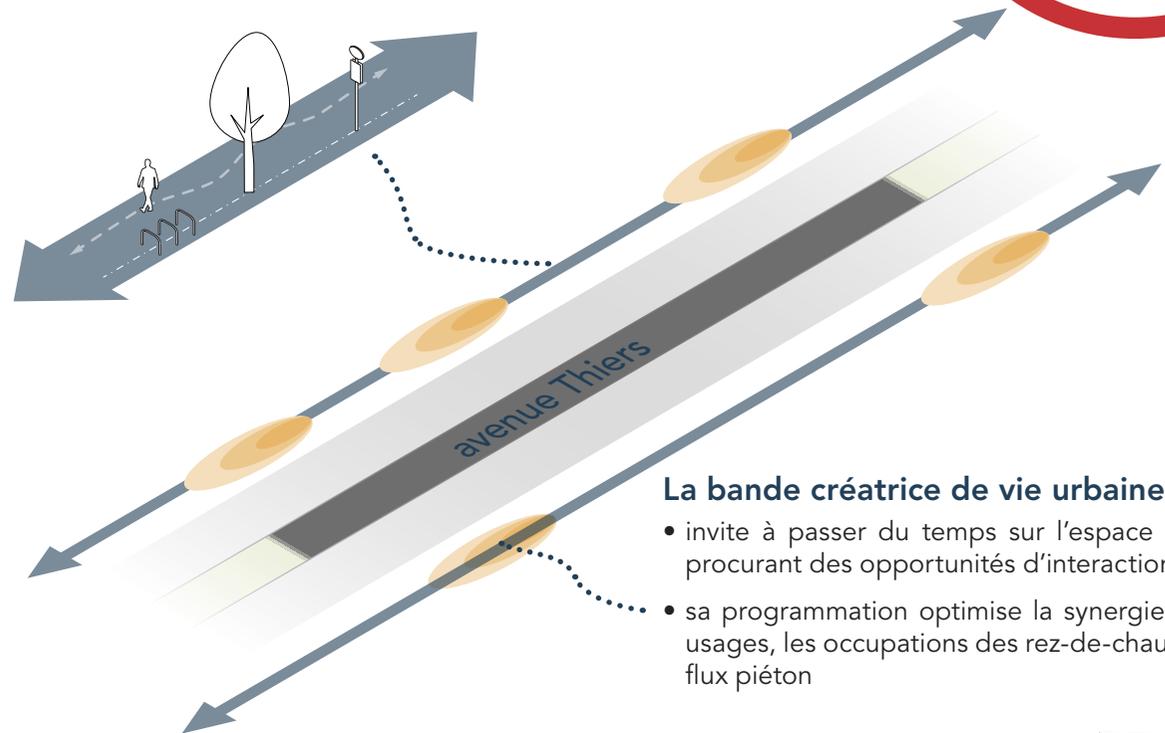
### Une bande mixte et modulable pour une nouvelle synergie



La BMM (Bande Mixte et Modulable) est une nouvelle bande multi-usages évolutive dans le temps et dans l'espace située dans la largeur du trottoir existant. La programmation de cet espace sera alimentée par les besoins en termes d'usages au regard du contexte (résidentiel, commercial, d'équipement) et par les demandes d'acteurs (associations, commerçants, riverains, etc.)

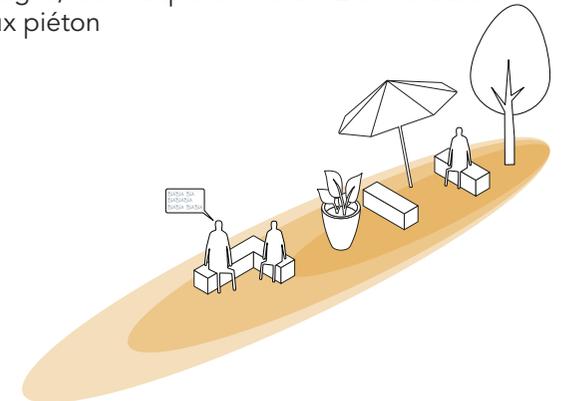
### La bande accompagnatrice

- organise le paysage urbain linéaire en se calant sur la largeur de la bande servante existante.
- facilite au maximum les flux de déplacements piétons
- sa programmation est plutôt orientée vers les modes de transport



### La bande créatrice de vie urbaine

- invite à passer du temps sur l'espace public en procurant des opportunités d'interaction
- sa programmation optimise la synergie entre les usages, les occupations des rez-de-chaussée et le flux piéton



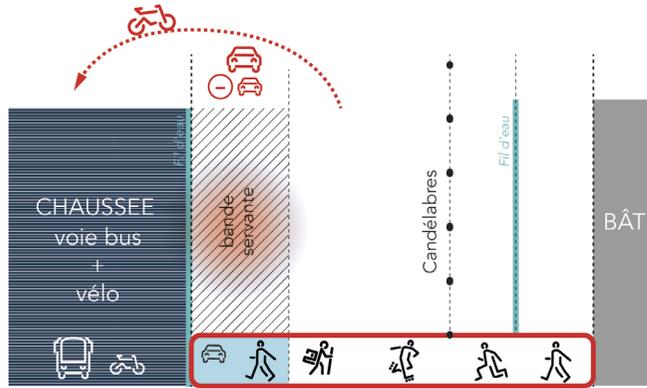
**Levier:**  
les places  
banalisées existantes,  
qui sont libérable avec la  
généralisation en septembre  
2017 du stationnement  
résidentiel :  
182 places / 2 275 m<sup>2</sup>

*Nota :*  
on préserve les places  
de manutention : 17 pl.

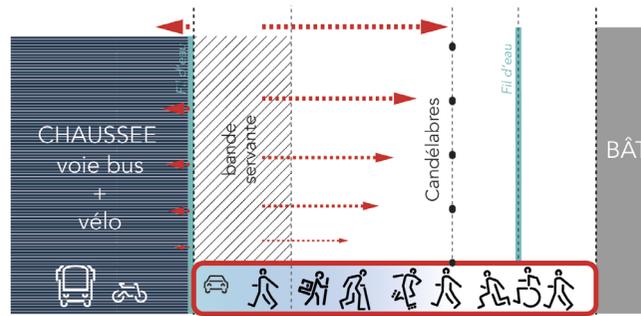
## 4.2 | Proposition 2 : partir de la bande de stationnement pour reconquérir les trottoirs

Rendre l'espace du trottoir évolutif à partir de la bande de stationnement

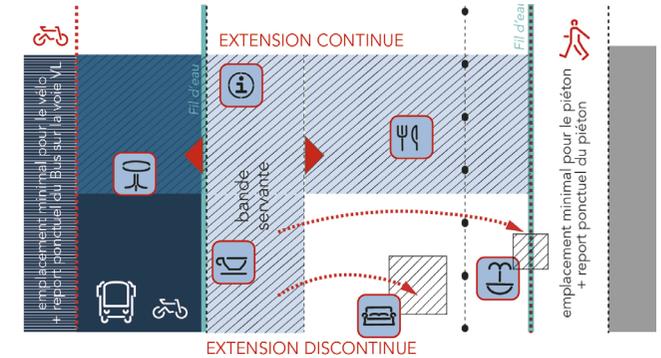
### 1 / LIBÉRATION DU TROTTOIR ET ACTIVATION DE LA BANDE DE STATIONNEMENT



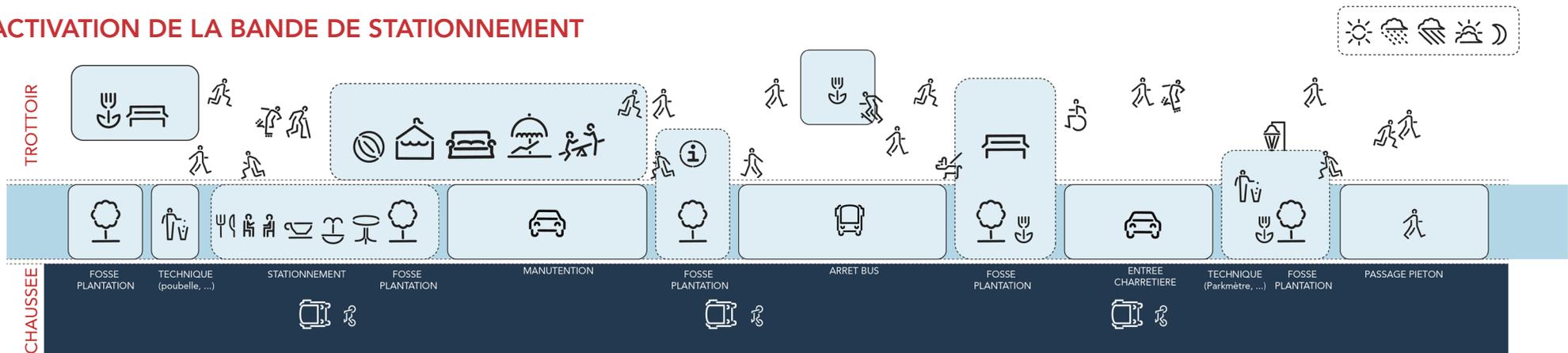
### 2 / INTENSIFICATION DES USAGES URBAINS



### 3 / MODALITES D'EXTENSION DE LA BANDE DE STATIONNEMENT



### ACTIVATION DE LA BANDE DE STATIONNEMENT



## 4.2 | Proposition 2 : partir de la bande de stationnement pour reconquérir les trottoirs

Rendre l'espace du trottoir évolutif à partir de la bande de stationnement

### Éléments de programmation

Sur les séquences de l'avenue Thiers, la programmation doit permettre de préserver la cohérence d'ensemble de l'avenue Thiers et dans le même temps de déployer des dispositifs susceptibles d'optimiser la synergie entre modes de déplacement tout en suscitant une appropriation de l'espace.

L'objectif de cette programmation adaptée à chaque contexte est de :

### Faire de l'Avenue Thiers, un axe d'accompagnement des mutations urbaines de la plaine Rive droite

#### 1/ Préserver la monumentalité de l'Avenue Thiers

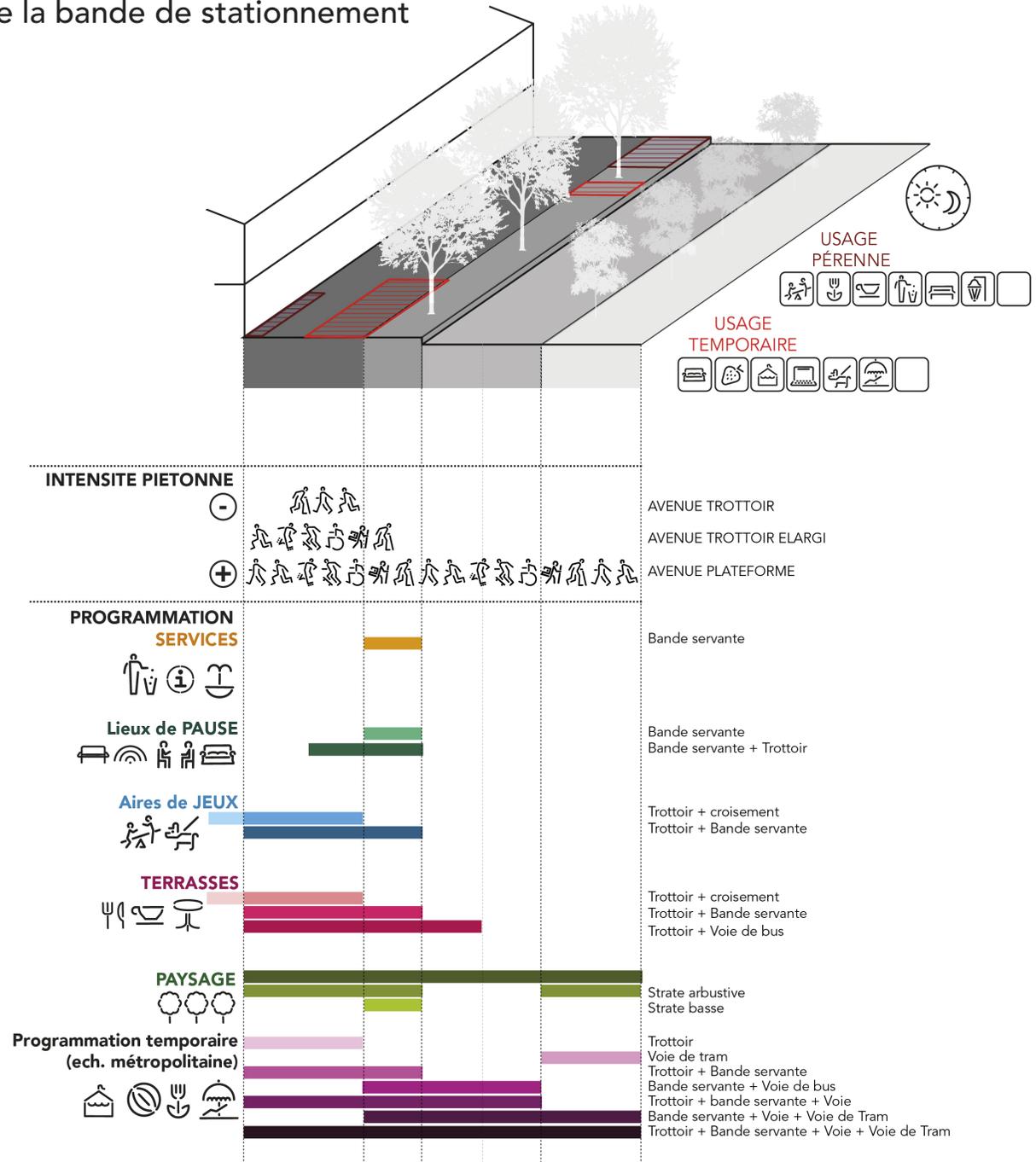
> Augmenter le patrimoine végétal existant en introduisant une strate basse pour accompagner les usages dans le temps, principalement sur la bande servante, en lien avec les éléments de programmation

#### 2 / Définir des emplacements spécifiques pour le renouvellement de l'avenue dans le temps

> Investir la bande servante en priorité pour répondre aux besoins locaux (poubelles, stationnement, arceaux vélos, ...)

#### 3 / Mettre à disposition un mobilier spécifique

> Organiser les occupations temporaires de l'avenue, pilotées par la Ville + les associations + les commerçants et les habitants.



## 4.3 | Proposition 3 : peindre une ligne bleue sur les trottoirs de l'avenue

Une bande de peinture bleue guide le projet de réappropriation de l'avenue depuis la place Stalingrad

### Objectifs :

Exprimer à court terme l'avenue Thiers comme ESPACE DES POSSIBLES, capable d'accompagner l'intensification des usages dans le temps :

> Amorcer l'identité de l'avenue Thiers, comme ESPACE PUBLIC STRUCTURANT DE LA PLAINE en mutation.

> Dessiner une GUIDE-LINE comme ESPACE DE PROGRAMMATION RÉVERSIBLE ET ADAPTABLE sur toute l'avenue.

> Révéler les deux bandes de stationnement existantes comme bandes servantes concentrant l'ensemble des services de l'avenue, et comme SITE DE PROJET PRIORITAIRE à activer à court / moyen / long terme.

### Parti-pris :

Le **Lion bleu** de Xavier Veilhan est l'emblème de la plaine rive droite Stalingrad. Sa couleur donne le LA pour la reconquête de l'avenue Thiers.

La **place de stationnement** est le module de base de la mise en projet de l'avenue.

Une **ligne bleue** s'élargit à chaque intersection de l'avenue et préfigure les «évènements». Elle organise les micro-événements des séquences de l'avenue, existants et à venir.

LA LIGNE BLEUE



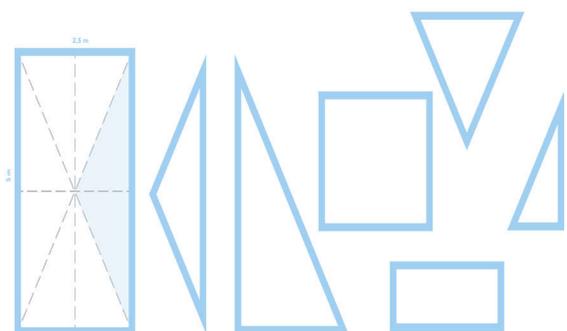
S'ADAPTE



DEVIENT PROJET

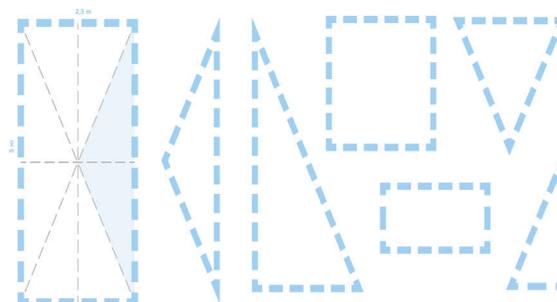


### TYPOLOGIE DE FORME / DURABLE



MODULE DE BASE / la place de stationnement banalisée

### TYPOLOGIE DE FORME / POSSIBLE

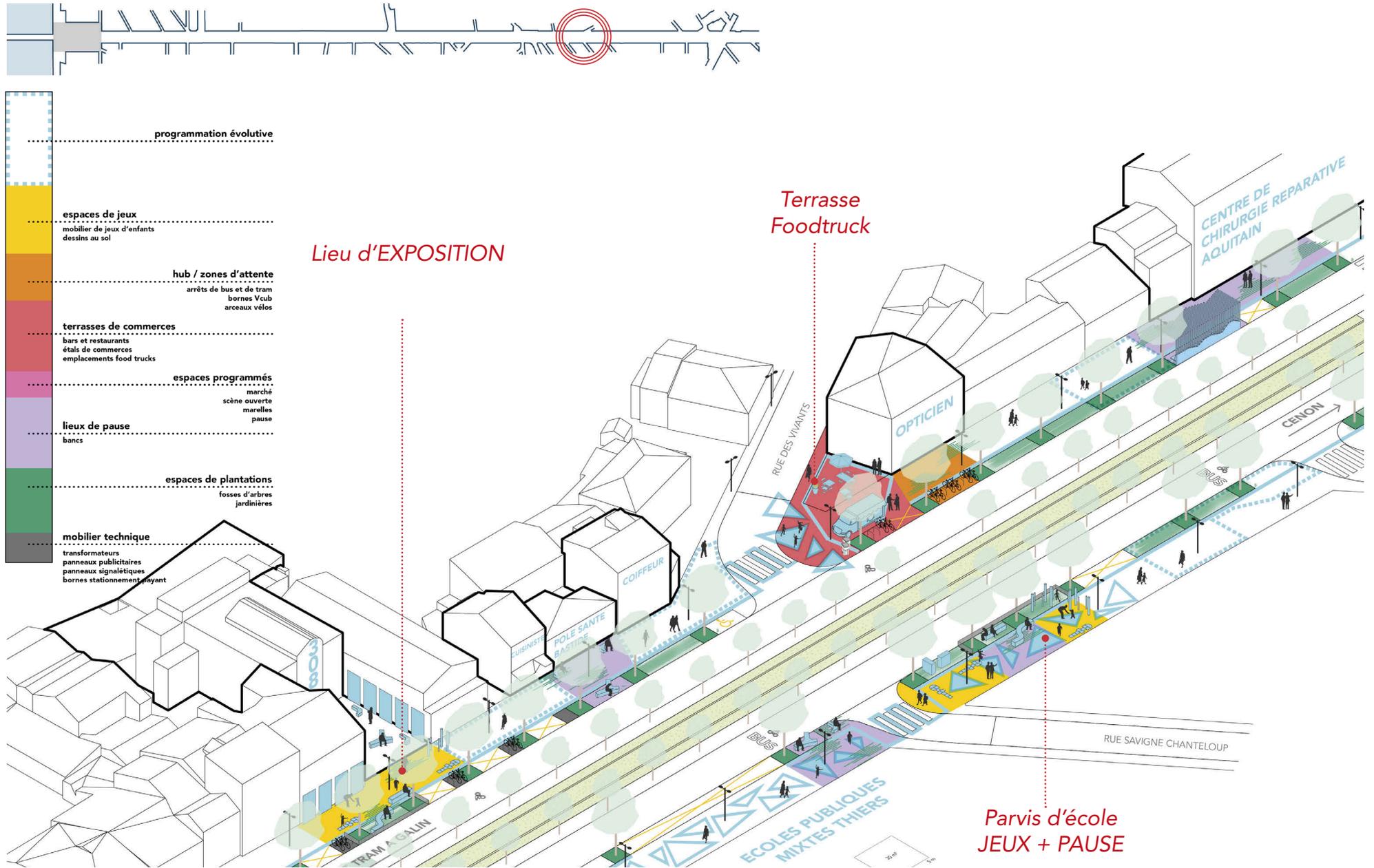


### LES ÉCRITS / informatifs, éphémères, utopiques



# 4.4 | Illustrations : un espace public local

## L'intersection avec la rue des Vivants





## 4.4 | Illustrations : un espace public emblématique

### La place Stalingrad



### Une place emblématique encore mal perçue, au coeur de l'hyper-centre bordelais en projet

#### Objectifs :

La place Stalingrad fait la jonction entre le Pont de Pierre, dont la fermeture sera expérimentée entre le 1er août et le 31 septembre 2017, et l'avenue Thiers.

Si la fermeture du Pont de Pierre est pérennisée, cette place deviendra un espace public majeur à questionner, en lien avec son intensification attendue et les circulations qui seront modifiées.

Plusieurs scénarios sont possibles en fonction de l'importance que l'on veut donner à cette place à court et moyen terme. Deux actions principales sont identifiées à ce stade :

- la réduction des fils de circulation voiture et / ou bus, en rapport avec la fermeture du Pont de Pierre est une solution court terme.
- le déplacement du pôle inter-modal, qui structure actuellement cet espace public, est une solution à étudier à moyen terme.

La stratégie tactique mise en oeuvre pour la réappropriation des trottoirs de l'avenue Thiers (réversibilité, accompagnement des mutations des quartiers autour) n'est une solution que temporaire à ce jour pour reconquérir durablement la place Stalingrad, qui est essentiellement contrainte par le Terminus de bus (espace de régulation + espace dépôt de bus), et donc peu capable dans son organisation actuelle d'accueillir de nouveaux usages générateurs d'urbanité.

Les trois scénarios proposés ci-après sont donc suspendus à une étude plus approfondie des flux sur cette place et plus largement sur le quartier, en lien avec la fermeture du Pont de Pierre. Ils devront donc être précisés après l'évaluation de la fermeture du Pont de Pierre à l'automne 2017. Notamment, les reports de flux voiture, bus et vélo devront être étudiés (sur la place et le long de l'Avenue Thiers) en même temps que la programmation de cet espace public au coeur du prochain hyper-centre bordelais rive gauche-rive droite.

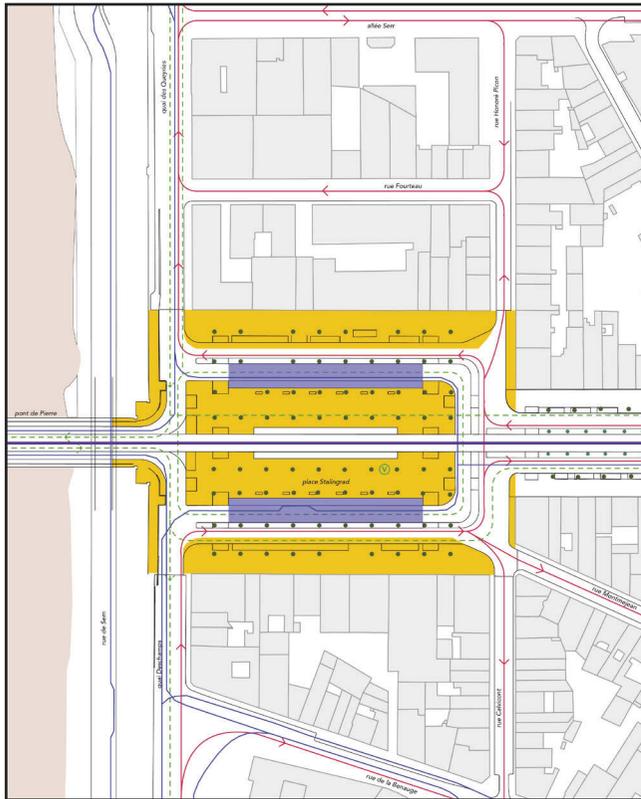
# 4.4 | Illustrations : un espace public emblématique

## La place Stalingrad



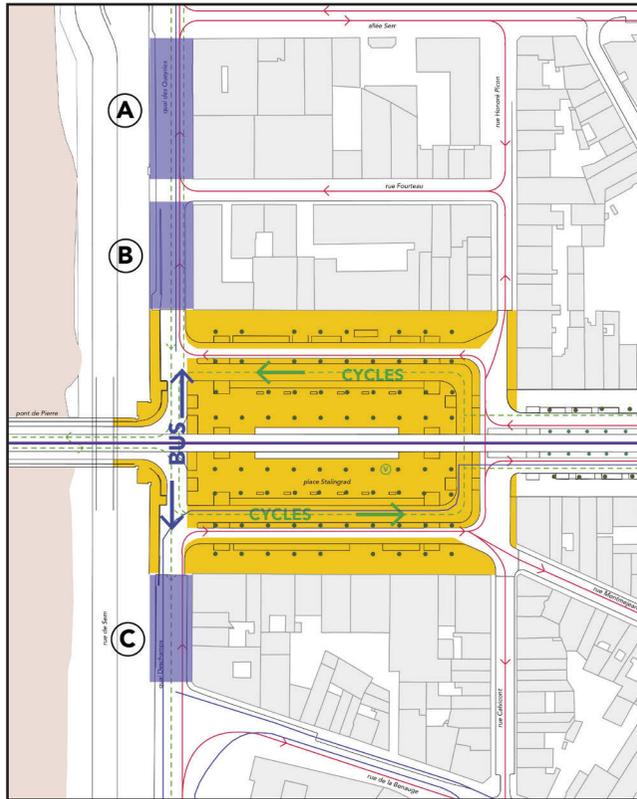
### SCENARIO 1

Maintien du terminus de bus sur la place et report de flux voitures pour récupérer une voie voiture, et élargir les trottoirs ponctuellement.



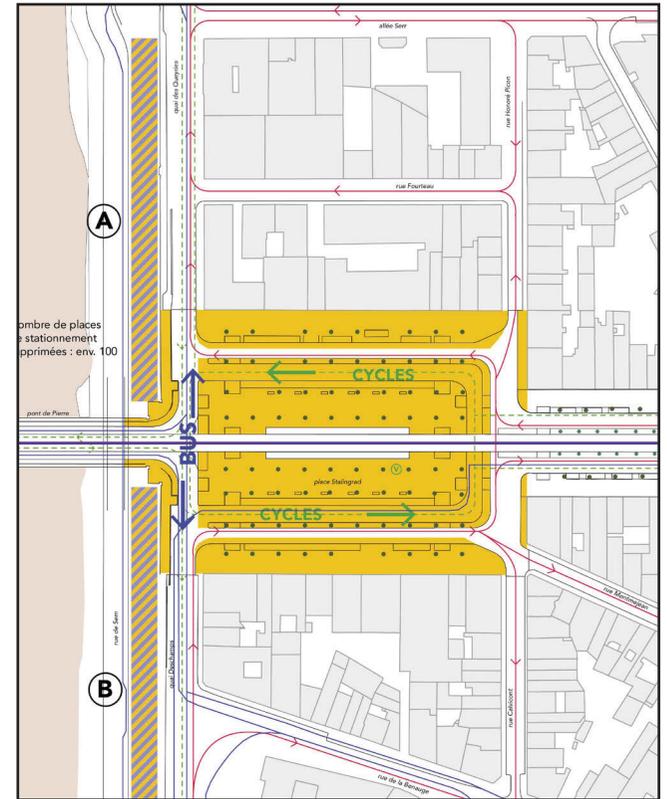
### SCENARIO 2

Déplacement du Terminus sur les Quais de Queyries ou les Quais Deschamps et libération de l'espace public central. 3 sites sont à étudier A, B, C.



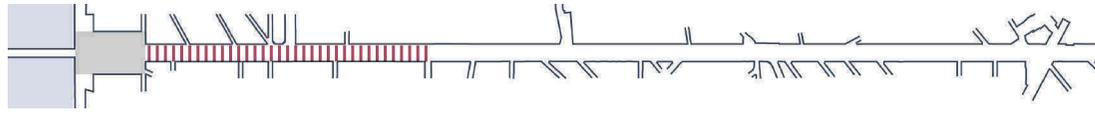
### SCENARIO 3

Déplacement du Terminus sur la rue de Sem, libération de l'espace public central et reconquête des Quais de Garonne le long de la rue de Sem. 2 sites sont à étudier A et B.

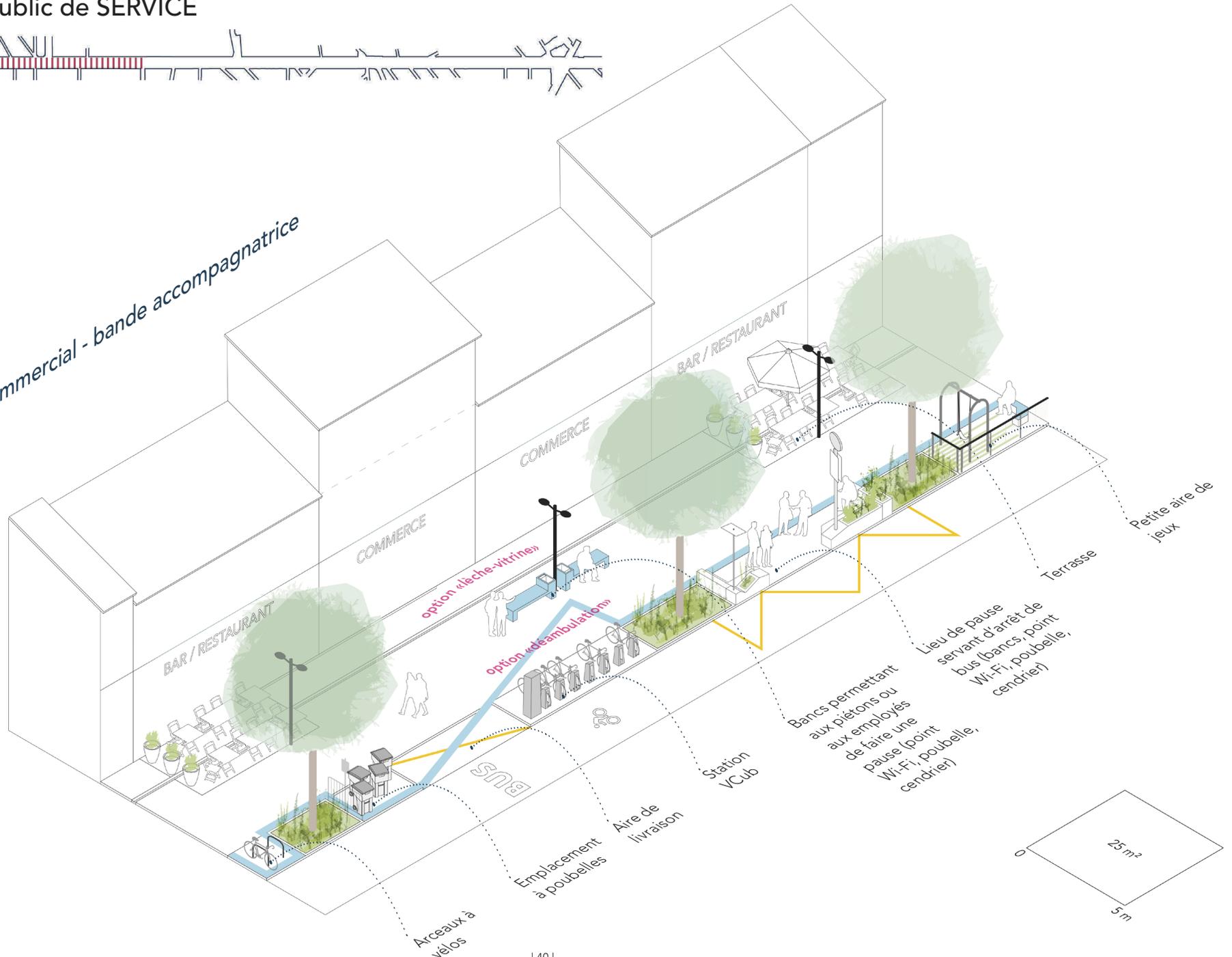


## 4.4 | Illustrations : La séquence commerciale

Un espace public de SERVICE

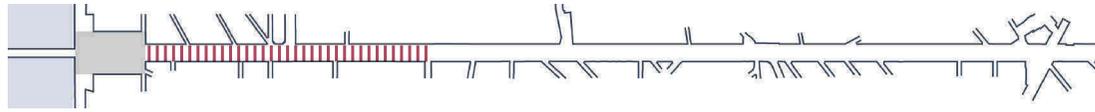


Commercial - bande accompagnatrice

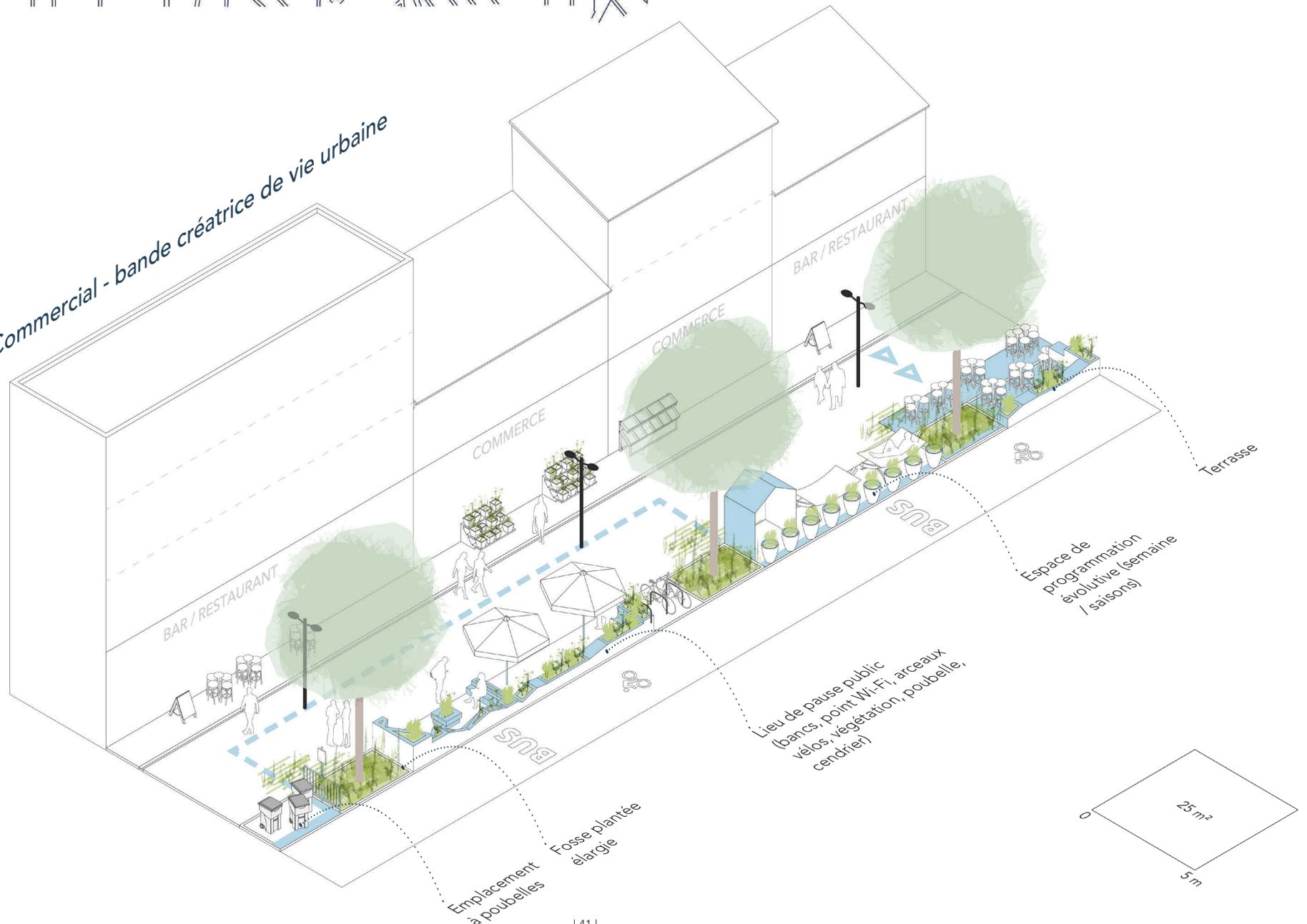


## 4.4 | Illustrations : La séquence commerciale

Un espace public de SERVICE

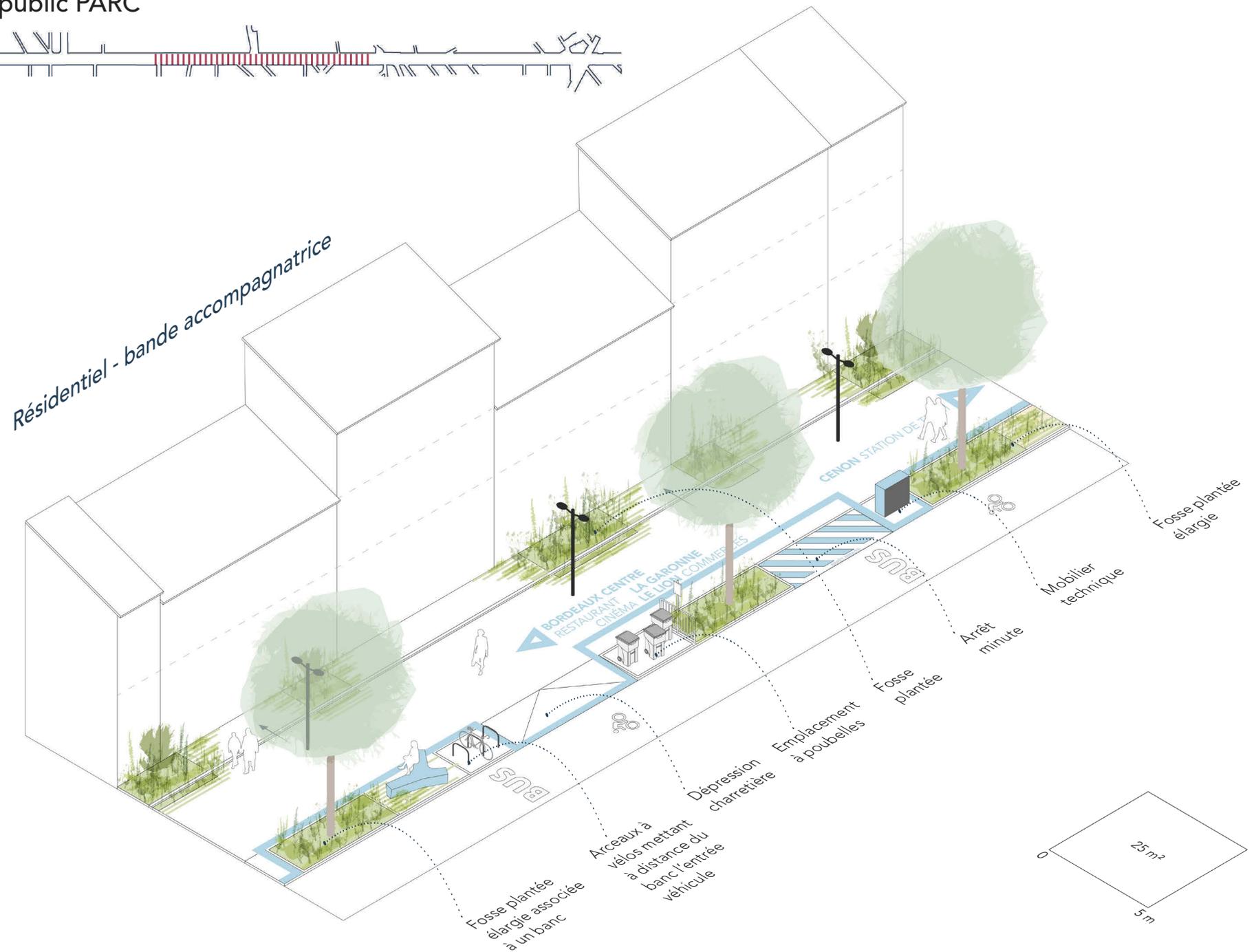
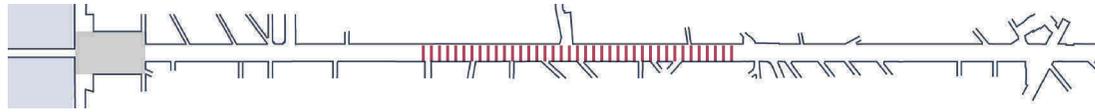


Commercial - bande créatrice de vie urbaine



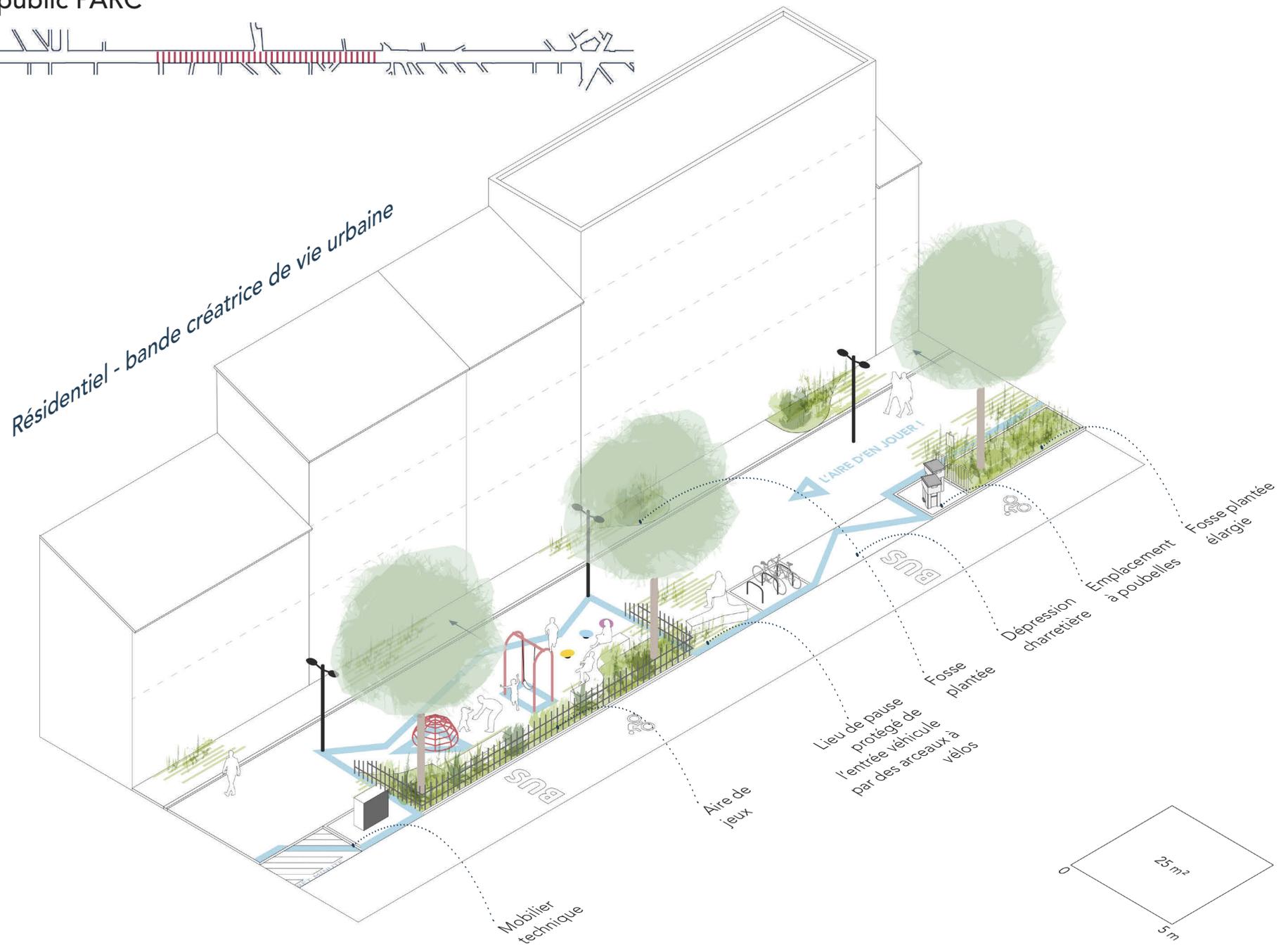
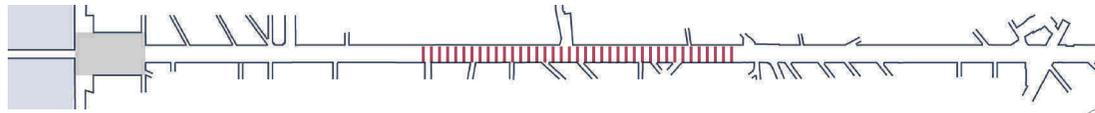
## 4.4 | Illustrations : La séquence résidentielle

Un espace public PARC



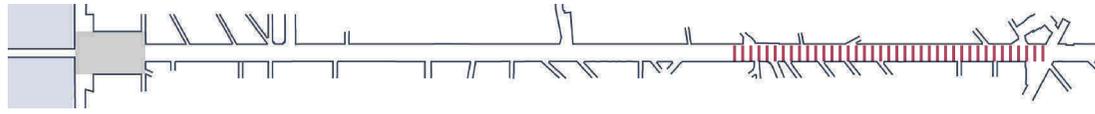
## 4.4 | Illustrations : La séquence résidentielle

Un espace public PARC

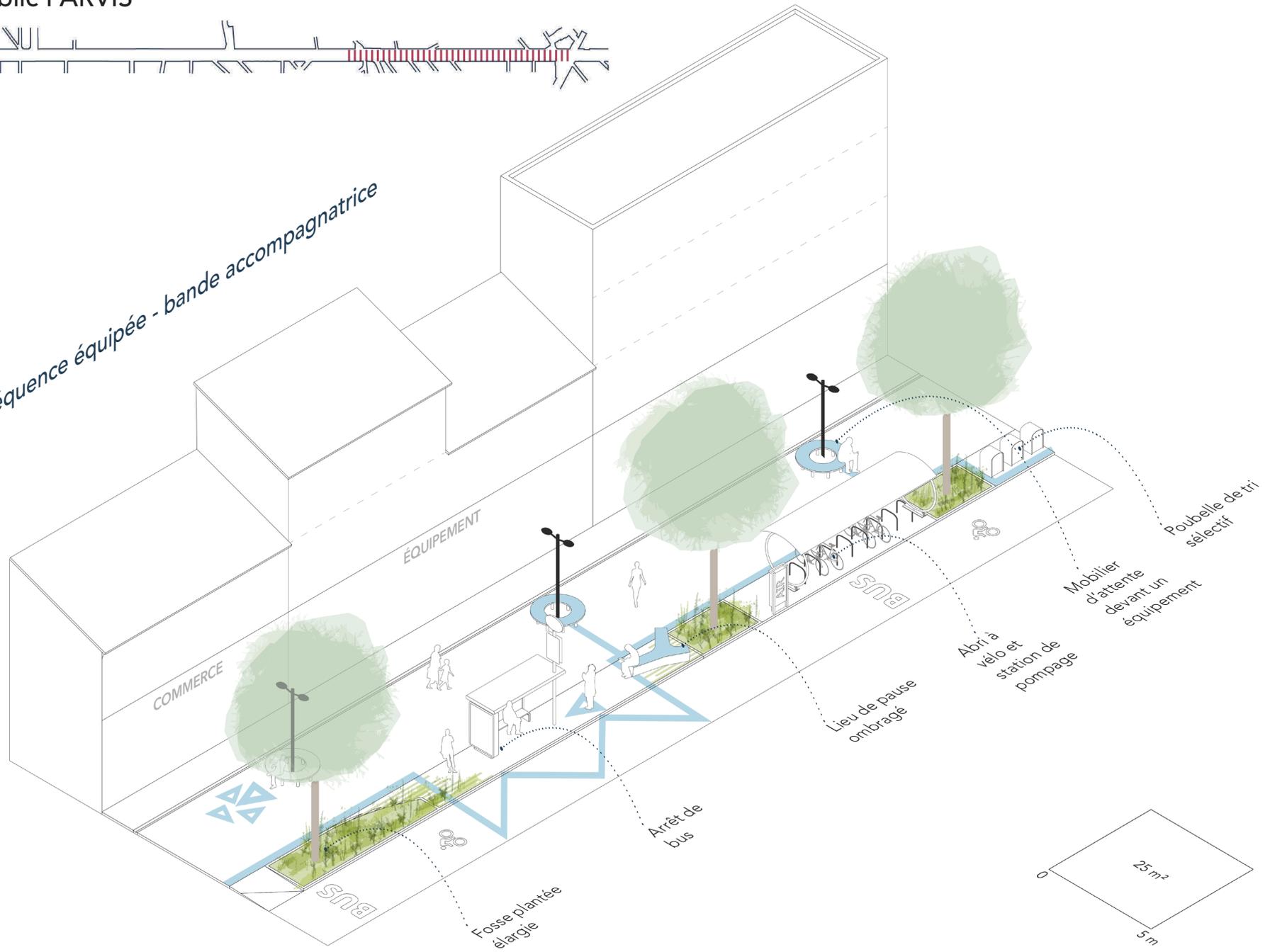


## 4.4 | Illustrations : La séquence équipée

Un espace public PARVIS

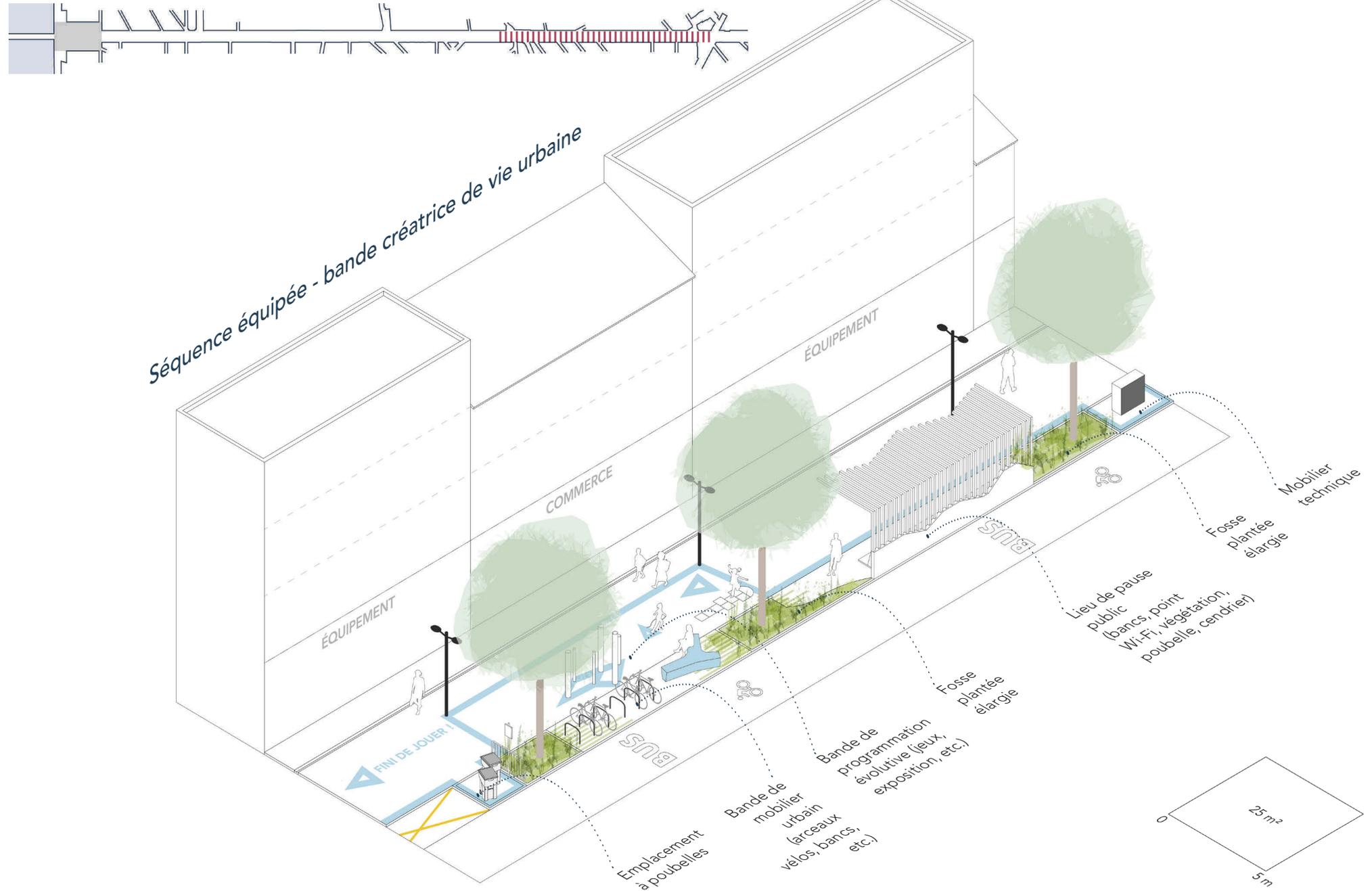


Séquence équipée - bande accompagnatrice



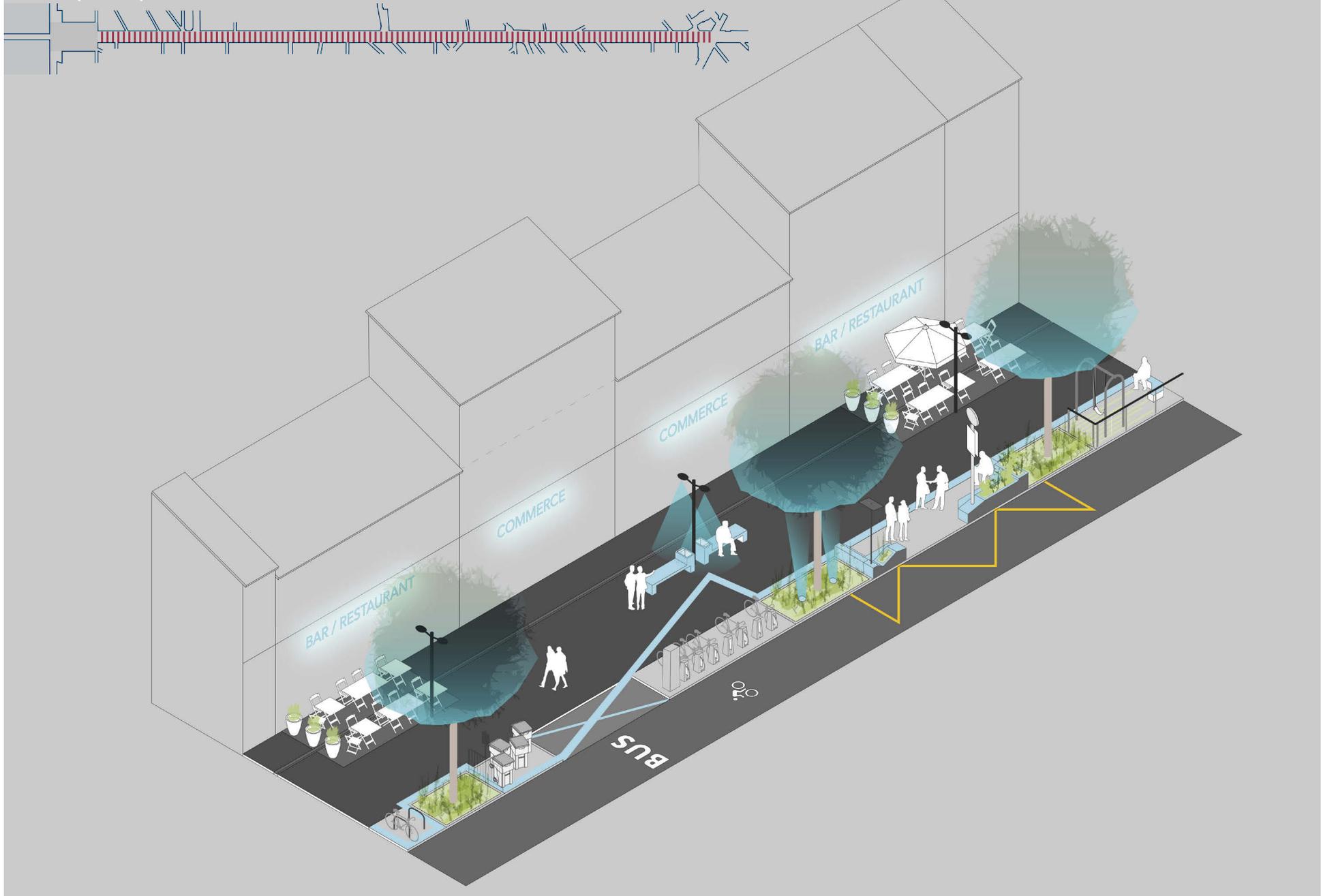
## 4.4 | Illustrations : La séquence équipée

Un espace public PARVIS



## 4.4 | Illustrations : L'avenue Thiers la nuit

Un espace public IDENTIFIÉ



## 4.5 | Processus de projet : orientations

### Orientation 1 : Transformer la place de stationnement en lieu de vie, de manière réversible

#### Utiliser l'évolutivité comme moyen d'optimiser l'utilisation et l'activation de l'espace

Le passage d'une logique basée uniquement sur le partage modal de l'espace à une logique urbaine plus contextuelle permet d'organiser un univers multimodal variable en fonction des usagers, de leurs pratiques mais aussi de leurs rythmes (variables selon l'heure de la journée, le jour de la semaine ou encore les saisons).

TEMPS

#### DU QUOTIDIEN

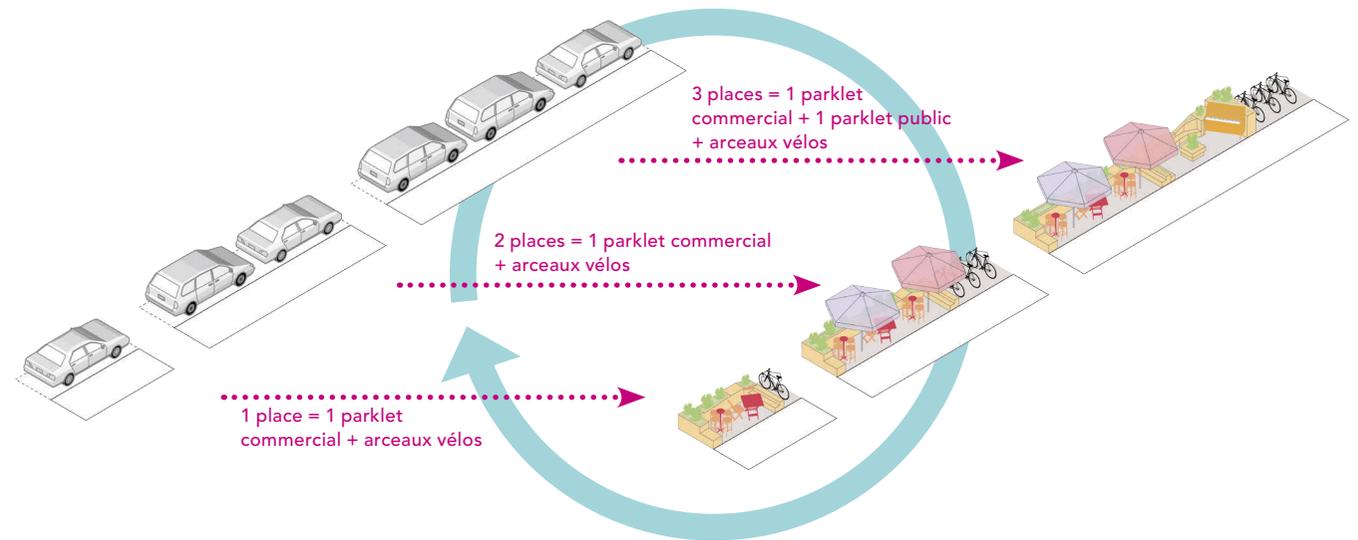
(aménagement réversible / modulable)



#### L'exemple du placottoir / parklet

Un parklet transforme temporairement un espace dédié au stationnement des véhicules en espace au bénéfice d'une multitude d'usagers. Par son implantation, il équipe (mobiliers, paysagement, terrasses, etc.) et active l'espace public.

Un parklet peut être public ou être l'occasion d'un partenariat entre la puissance publique et, par exemple, un commerce. Ce dernier nécessite un permis et devient responsable de sa gestion et/ou de son financement.



#### ÉLÉMENTS CLÉS À PRENDRE EN COMPTE

- Accessibilité universelle
- Permis pour les occupations commerciales
- Présence de commerces, d'équipements
- Ensoleillement
- Stationnement vélos

#### PARTIES PRENANTES À IMPLIQUER

- Mission espaces publics
- Direction de la mobilité
- Commerces
- Associations
- Riverains



Montréal, Québec - Canada



Vancouver, Colombie Britannique - Canada



Québec, Québec - Canada

## 4.5 | Processus de projet : orientations

### Orientation 2 : Mobiliser les espaces résiduels de l'espace public pour aménager des lieux de vie, de manière réversible

#### Définir le mode d'intervention adapté au regard des besoins et des urgences

Les trois échéances (court terme d'ici fin 2017, moyen terme d'ici 2020 et long terme au delà de 2020) rend nécessaire d'ajuster les interventions en optimisant les investissements financiers.

L'échéance à court terme oblige à agir rapidement et à moindre coût et donc de sortir des modes de faire classiques en trouvant des modes d'action «soft» qui redonnent rapidement de la place et de la visibilité aux autres usages et usagers. Cette nouvelle approche suppose donc inévitablement d'initier de nouveaux réflexes d'intervention, moins classiques que ceux connus jusqu'ici et plus inventifs, et appelle à la fois des modèles d'intervention plus souples, à de l'expérimentation et à un travail accru de coordination et d'articulation des moyens techniques.

TEMPS

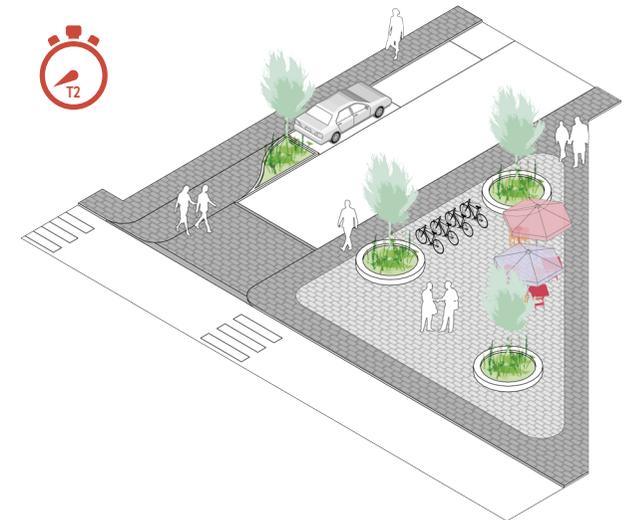
#### DU PROJET

(aménagement progressif / projet pilote)



#### Événement «placette»

Les configurations irrégulières de l'espace, notamment aux intersections, peuvent être l'occasion de récupérer des espaces résiduels au profit du piéton. Par l'intermédiaire de matériaux ou d'objets peu coûteux, des démarches expérimentales peuvent être rapidement mises en place, générant une synergie entre les acteurs et permettant d'ajuster au mieux le projet final en fonction du fonctionnement de l'espace durant la phase d'expérimentation.



#### ÉLÉMENTS CLÉS À PRENDRE EN COMPTE

- Présence de commerces et équipements
- Flux piétons et véhicules et sources
- Angles de giration pour les véhicules
- Ensoleillement
- Nécessité de mobilier urbain
- Opportunité d'événement temporaire

#### PARTIES PRENANTES À IMPLIQUER

- Mission espaces publics
- Commerces
- Associations
- Riverains



New York, New York - USA



Los Angeles, Californie - USA



Memphis, Tennessee - USA

## 4.5 | Processus de projet : orientations

### Orientation 3 : Constituer un groupe d'acteurs de suivi, privés et publics

#### L'adaptation de l'Avenue Thiers dans le temps

L'Avenue Thiers, en tant qu'espace structurant de la plaine rive droite, va accompagner les mutations de ce grand territoire et se transformer avec l'intensification des usages. L'adaptation de l'Avenue à ces mutations requiert un pilotage de suivi qui mette en projet l'évolution de ses usages. Ce pilotage peut être assuré par une diversité d'acteurs qui auront des compétences pour encadrer, mettre en oeuvre, évaluer, jouir des transformations de cet espace public majeur.

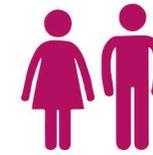
Le mode de pilotage devra être ajusté avec l'ensemble des acteurs impliqués dans la mise en oeuvre de la séquence A à l'automne 2017, et associer des acteurs des autres séquences B et C.



#### ACTEURS PUBLICS

Ville de Bordeaux / Mairie de Quartier  
Pôle territorial  
Bordeaux Métropole

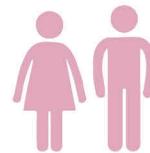
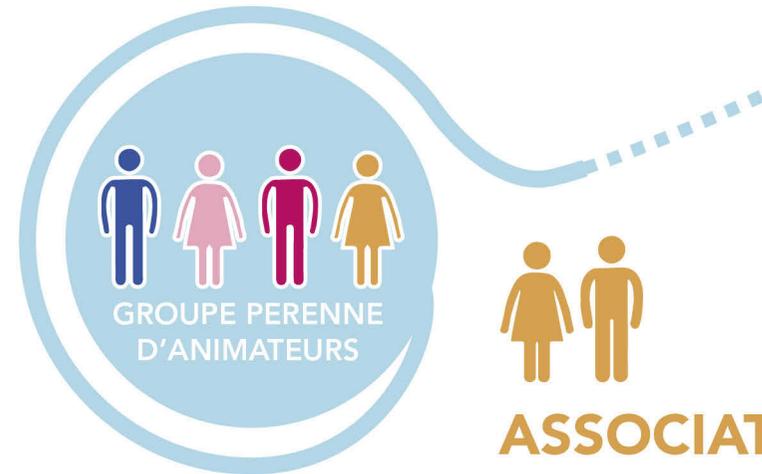
INFORMATION  
ANIMATION  
GESTION



#### HABITANTS

Commission permanente du Quartier

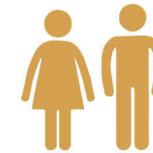
MISE EN OEUVRE  
JOUISSANCE



#### COMMERCANTS

Modern Bar  
Ovalie

...  
MISE EN OEUVRE  
JOUISSANCE



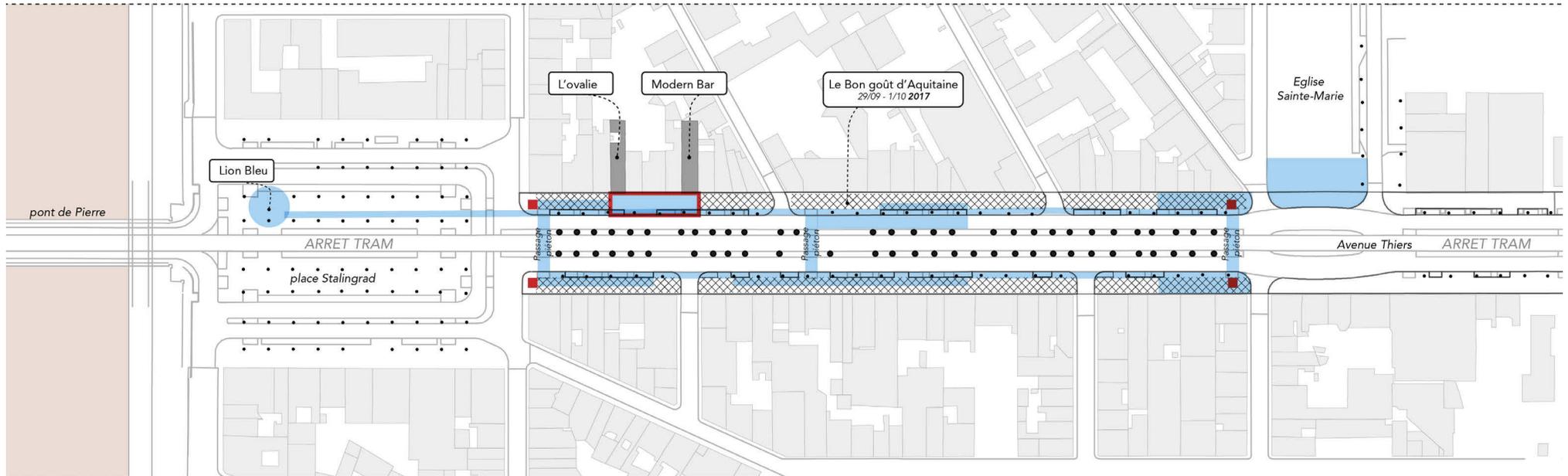
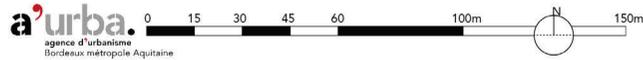
#### ASSOCIATIONS

Créa Sud  
le 308  
Ateliers d'économie Solidaire  
Ecoles élémentaires  
Collèges  
Lycées

...  
MISE EN OEUVRE

## 4.6 | Un site d'expérimentation : amorcer le projet

Schéma de principe du dispositif proposé du 1er aout au 30 septembre 2017, le temps de la fermeture du Pont de Pierre



- Plot granit à l'entrée des bandes cyclables sur trottoirs dans les deux sens / Service de la Signalisation - Bx-Métropole
- Terrasse engazonnée / Dir. des espaces Verts Bx-Métropole
- Bande de peinture couleur Lion-bleu / Service de la Signalisation - Bx-Métropole



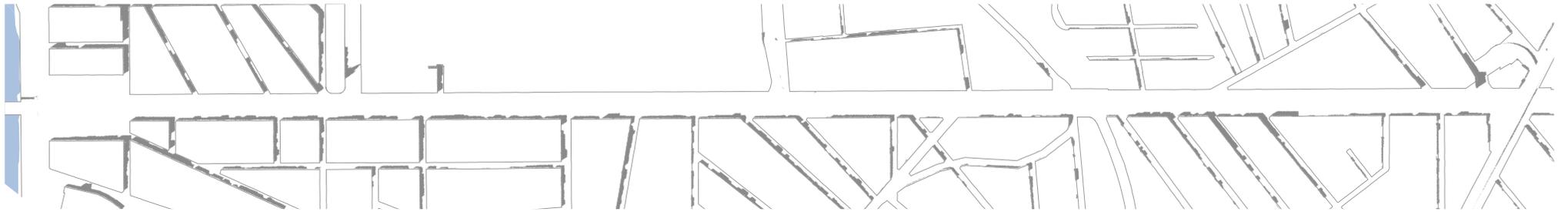
# La ligne bleue



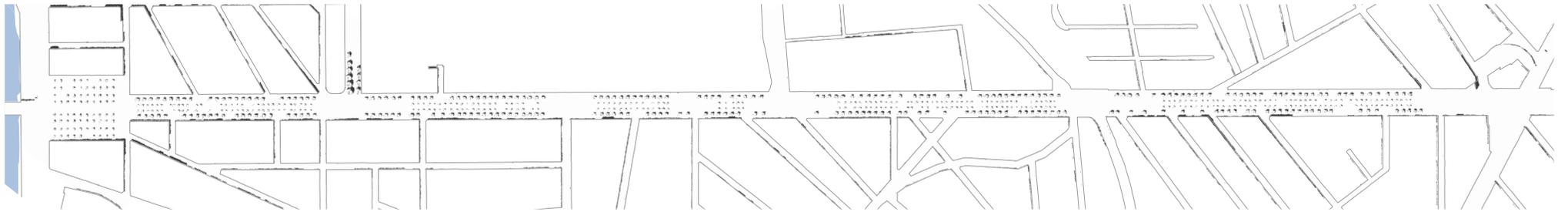


# ANNEXES

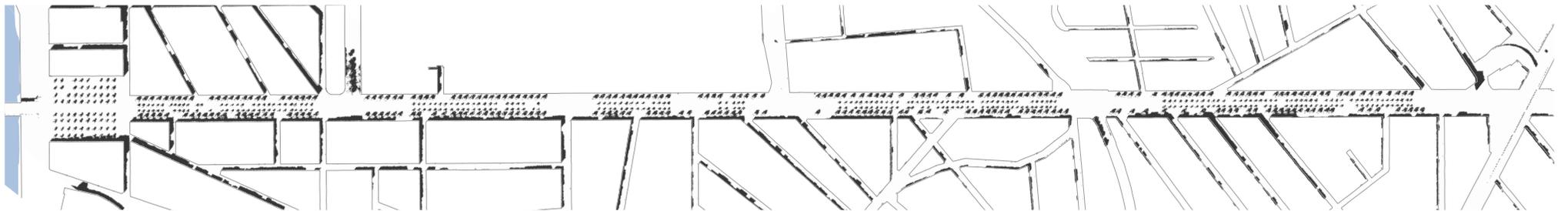
## 5 | Ensoleillement



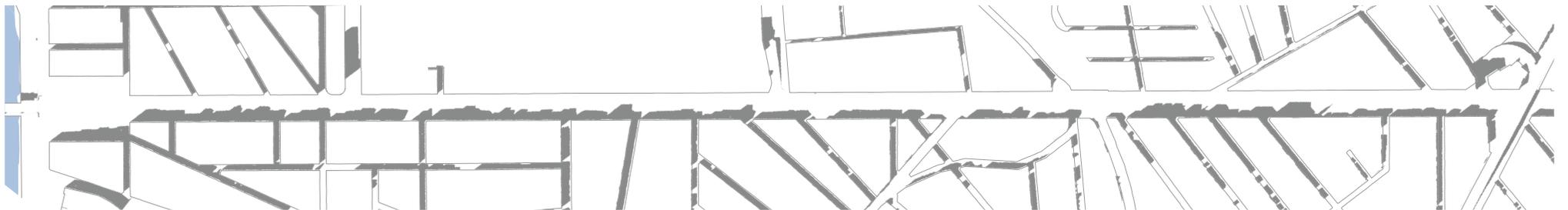
21 mars - UTC+1 - 14h



21 juin - UTC+2 - 14h

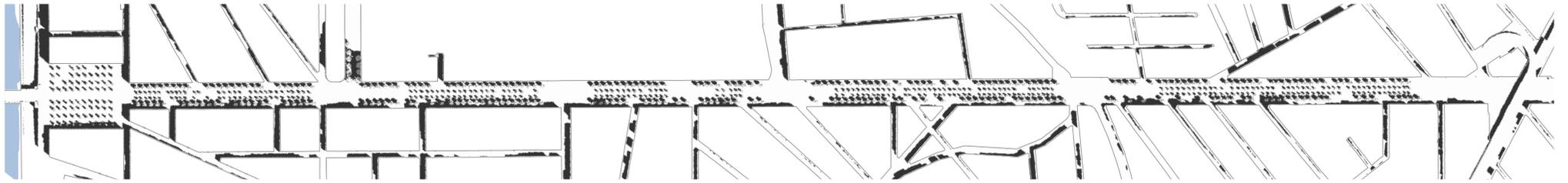


21 septembre - UTC+2 - 14h

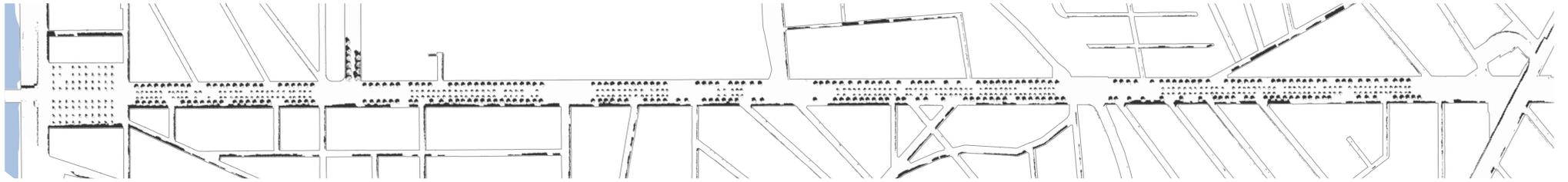


21 décembre - UTC+1 - 14h

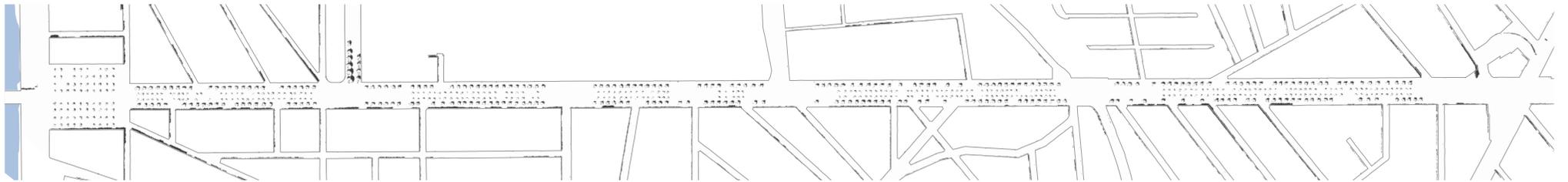
## 5 | Ensoleillement



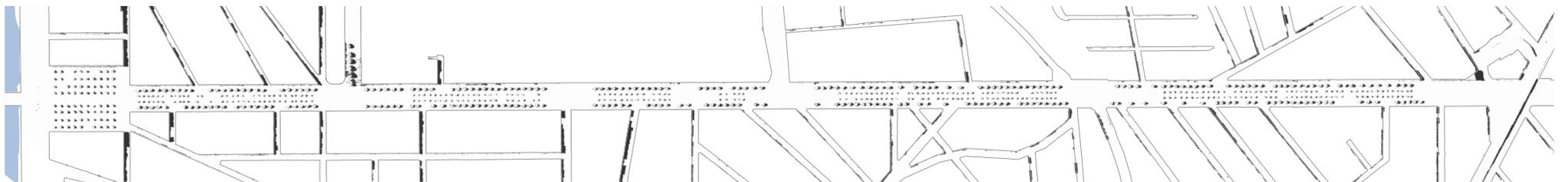
21 juin - UTC+2 - 10h



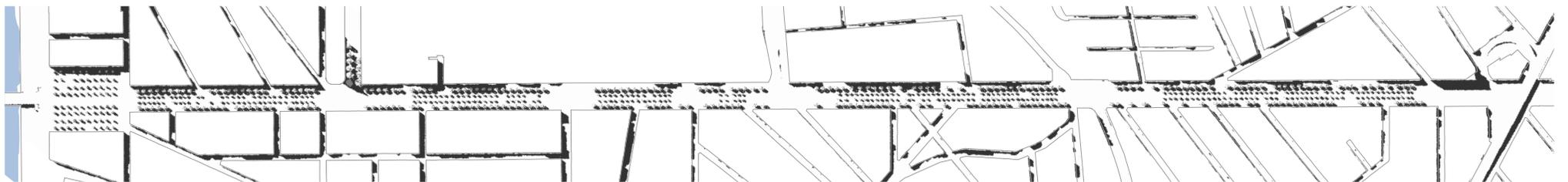
21 juin - UTC+2 - 12h



21 juin - UTC+2 - 14h

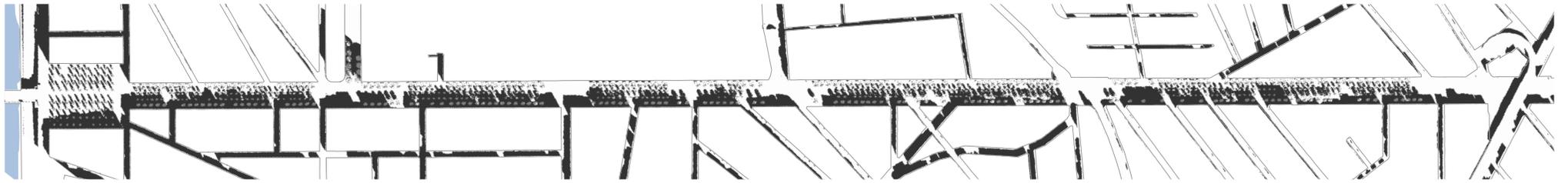


21 juin - UTC+2 - 16h

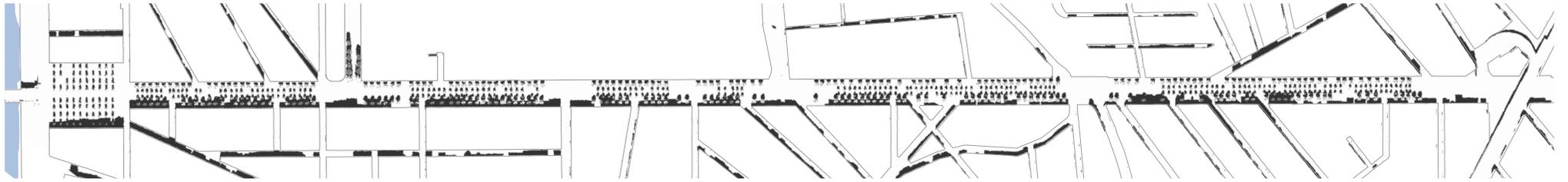


21 juin - UTC+2 - 18h

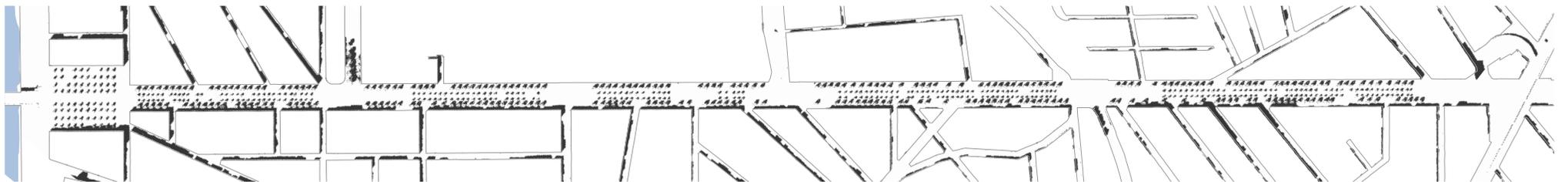
## 5 | Ensoleillement



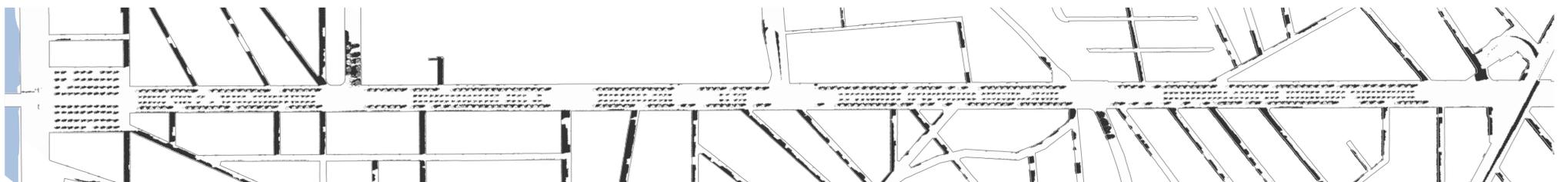
21 septembre - UTC+2 - 10h



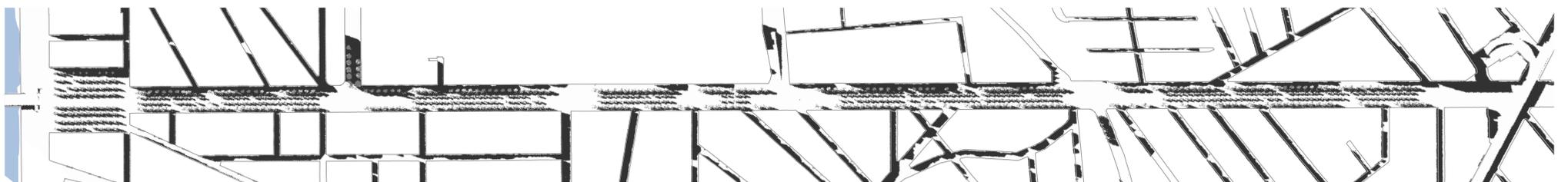
21 septembre - UTC+2 - 12h



21 septembre - UTC+2 - 14h



21 septembre - UTC+2 - 16h



21 septembre - UTC+2 - 18h

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

Agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine  
Hangar G2 - Bassin à flot n°1 BP 71 - F-33041 Bordeaux Cedex  
tél.: 33 (0)5 56 99 86 33 | fax : 33 (0)5 56 99 89 22  
[www.aurba.org](http://www.aurba.org)

© aurba | juin 2017