

## **Acter le basculement vers un nouveau modèle de mobilité dans le centre de Bordeaux avec la piétonisation progressive et systématique**

A partir de 1995, reconquête sur la place de la voiture : quais, place Pey Berland, Saint-Pierre... De nombreux exemples ailleurs en France et en Europe : centre ville de Lyon le samedi, arrondissements centraux de Paris (les ex Ier, IIe, IIIe et IVe années), Oslo, Copenhague, Madrid...

Dans la poursuite de cette marche vers la *reconquête de l'espace public*, nous proposons une démarche structurante :

**Supprimer progressivement le stationnement en surface à l'intérieur des boulevards et donc acter le basculement vers un nouveau modèle de mobilité dans le centre de Bordeaux progressivement et systématiquement.**

### **Pourquoi ?**

- **Pour passer du code de la route au code de la rue** en créant des zones partagées par tous les usagers à l'exemple de Strasbourg, réguler les trottinettes, mettre en place des logistiques de proximité pour faciliter les activités de service, l'accès des services publics ou s'occuper des personnes et des PMR en général
- **Pour reconquérir** donc de l'espace public dédié à la voiture dans cette aire et accentuer les modes et rythme de vie plébiscités par les Bordelais.es
- **Pour redéfinir le partage de la rue** en favorisant le partage modal au profit de la marche, du vélo, auto partage, des transports en commun et construire un système global cohérent de déplacements qui offrent réellement des alternatives aux usages d'aujourd'hui : une bascule.
- **Pour rééquilibrer le partage frontal** des rues libérées au profit des riverains
- **Pour donner des marges de manœuvre**, tracer des nouvelles lignes de frontage (espace privé et public disponible en dehors des constructions), concevoir à la fois des architectures souples et robustes permettant des deuxièmes chantiers.

Une **place de stationnement équivaut à 12 m<sup>2</sup>**. Il est possible d'y destiner des micro jardins, agrandir les terrasses des commerces, libérer les accès difficiles des immeubles, y aménager des espaces de pique-nique ou déjeuner des touristes, laisser les riverains gérer les « frontages » à la manière de « Ocupa tu calle » à Lima poursuivant l'idée d'un pouvoir partagé comme principe de gouvernance.

- **Pour faire des boulevards un projet structurant** (voir fiche 3) comme le pendant de la promenade des quais, un projet urbain en 3 séquences pour davantage pour leur

rendre une urbanité avec plus d'espace dédié aux usagers en créant des voies dédiées aux bus pour la fluidité des transports en commun.

- **Pour s'inspirer des exemples** d'ailleurs comme Copenhague, Paris (Berges de Seine) et plus particulièrement de Bergen, Oslo, ou même New York où un effort est fait pour la circulation à vélo et pour rendre aux piétons certains espaces.