



RÉAMÉNAGEMENT DE LA PLACE MONDÉSIR

à Bordeaux et Mérignac

Réunion publique de restitution
Compte-rendu de l'évènement du
15 septembre 2025 à la salle de la Glacière

INTRODUCTION

A la suite de la concertation menée **entre mars 2024 et mai 2025**, une **réunion publique de restitution** a été organisée pour présenter le bilan de la démarche, les évolutions du projet, les éléments de calendrier, et répondre aux interrogations des habitants. Cet événement s'est déroulé le **15 septembre 2025** à la salle de la Glacière de Mérignac, et a rassemblé **plus de 140 participants**.

Après **une introduction** de messieurs Thierry Trijoulet, Gérard Chausset et Didier Jeanjean, un bref **rappel du projet et de ses objectifs** a été présenté. Un **retour sur les étapes de la concertation** a été effectué, ainsi qu'une **présentation de la synthèse des contributions**. Le bilan de la concertation a été distribué aux participants, et est disponible en téléchargement sur [le site dédié à la participation citoyenne de Bordeaux Métropole](#).

Les équipes de maîtrises d'œuvres ont ensuite **présenté le résultat de l'étude avant-projet (AVP)**, en montrant ce qui changera à l'issue du projet, autour de trois axes : mobilités, paysages et usages. L'accent a été mis sur les



sujets qui ont fait évoluer la conception du projet tout au long de la démarche.

L'ensemble des éléments de présentation sont disponibles dans le support de présentation de la réunion publique, également disponible sur [le site dédié à la participation citoyenne de Bordeaux Métropole](#). **Le présent compte-rendu se concentre sur la restitution des échanges qui ont suivi entre les participants et les intervenants.** A la fin de la réunion publique, **un premier calendrier prévisionnel de la mise en œuvre des travaux** a été présenté, avant **une conclusion réalisée par les élus** présents.

INTERVENANTS

Les élus :

- **TRIJOULET, Thierry** – Maire de Mérignac
- **CHAUSSET, Gérard** – Adjoint délégué au domaine public, aux espaces verts, aux mobilités et aux travaux – Commune de Mérignac ;
- **JEANJEAN, Didier** – Adjoint au maire chargé de la nature en ville et des quartiers apaisés – Commune de Bordeaux ;
- **BOUSQUET-PITT, Pascale** – Maire adjointe du quartier Caudéran – Commune de Bordeaux

L'équipe projet de Bordeaux Métropole :

- **DEFOUG, Anne-Hélène** – Chef de projets au Service aménagement urbain ;

L'équipe projet de la maîtrise d'œuvre :

- **DUCLOUD, Delphine** – Chef de projet aménagement urbain, Verdi
- **SINGER, Lina** – Urbaniste-paysagiste, LS2 Landscapes

RESTITUTION DES ECHANGES

1. Questions générales sur le projet

- **Combien coûte ce projet ? Qu'est-ce qui a motivé cet aménagement ?**

Anne-Hélène Defoug : Le coût global de l'opération est estimé à six millions d'euros hors taxe. Le réaménagement de la place Mondésir a été motivé par plusieurs points : le fait que l'aménagement actuel de la place date de plus de cinquante ans, et n'est plus adapté aux réalités actuelles, la nécessité de donner une place aux vélos, aux piétons et aux personnes à mobilités réduites avec des aménagements qui soient sécurisés et aux normes, la nécessité de traiter l'îlot de chaleur qu'est actuellement la place en désimperméabilisant et en végétalisant, le souhait de rendre cet espace vivant et non simplement fonctionnaliste.

- **Qu'adviendra-t-il du projet en cas de changement de majorité municipale lors des élections municipales de 2026 ?**

Pascale Bousquet-Pitt : Il s'agit d'un projet métropolitain. Le projet a été validé par l'ensemble des parties prenantes, ainsi que le bilan de la concertation. Le projet est en cours et se fera, d'autant plus qu'il n'y a pas eu de remarques particulières sur le sujet de la part de l'opposition bordelaise.

2. Les mobilités

Les circulations motorisées

- **Pourquoi ne pas conserver le fonctionnement actuel ? Les projections des flux de circulation automobile pour l'avenir semblent peu réalistes en pratique.**

Anne-Hélène Defoug : De nombreuses simulations de circulation en conditions réelles ont été réalisées. Les équipes projet ont testé un nombre important d'hypothèses, où les seules viables sont conservées, à savoir soit le fonctionnement actuel, insatisfaisant, soit la réalisation du projet présenté aujourd'hui. Cependant, dans la situation actuelle, cela signifie conserver un échangeur routier en pleine ville, ce qui permet de faire fonctionner la circulation automobile, mais ne convient pas aux autres usages car un tel carrefour est très consommateur d'espaces. Ce projet a vocation à accorder à tous les modes de circulation la possibilité de se déplacer de manière confortable et sécurisée. L'autre objectif est de désimperméabiliser et de végétaliser cet espace, qui constitue aujourd'hui un îlot de chaleur.

Gérard Chausset : Il est toujours possible d'exprimer des avis divergents sur le projet. Cependant, au cours de la concertation, de nombreuses contributions témoignaient des difficultés de déplacements des piétons, et particulièrement des personnes à mobilité réduite, y compris sur l'avenue du Maréchal Gallieni. La Métropole a la capacité de présenter un projet qui permettra la bonne circulation malgré une configuration des espaces différente. Le dernier aménagement de ce secteur remonte à plus de cinquante ans, les critères d'aménagement de l'époque étaient très différents, où l'accent était mis sur les déplacements en voiture.

Aujourd'hui, il ne s'agit pas de bannir la voiture, mais de penser aux autres modes de déplacements, et les sécuriser, pour que tout le monde puisse avoir sa juste place. Dans une société qui sera amenée à vieillir, cet espace sera plus confortable pour les piétons, et notamment les personnes âgées.

Didier Jeanjean : A Bordeaux, l'ensemble des aménagements qui ont été réalisés ont rendu les espaces plus agréables et fonctionnels, avec une réduction significative de la pollution au dioxyde d'azote. Aujourd'hui, le secteur de la place Mondésir est impraticable pour les cyclistes. Notre responsabilité est de réaménager cet espace. Ici, ce sont plusieurs milliers de cyclistes qui sont attendus chaque jour. En effet, les nouveaux aménagements permettront de diminuer l'utilisation de la voiture pour de nombreuses personnes, au profit du vélo ou des transports en commun. Cela sera également profitable pour les riverains avec la baisse du trafic routier.

- **Au niveau du croisement, est-il prévu de déployer des feux tricolores ou s'agira-t-il d'un tourne à gauche ?**

Anne-Hélène Defoug : Il s'agira d'un carrefour à feux, mais il s'agira du seul espace doté de feux, les autres feux existants seront retirés. Les différents services de Bordeaux Métropole se coordonnent entre eux pour déterminer la meilleure solution pour chaque carrefour ; certains sont identifiés comme fonctionnant mieux sans feux.

Gérard Chausset : A noter que Bordeaux Métropole détient 30% de feux tricolores de plus que la moyenne des autres territoires. Un programme de réduction du nombre de feux est donc en cours, en lien avec les communes. Il ne s'agit pas de tous les supprimer, mais d'en retirer certains, qui peuvent recouvrir une dimension accidentogène.

- **Qu'est-il prévu concernant la circulation rue des Lavoirs ? Le stop est-il maintenu ? Y aura-t-il toujours des feux au niveau de la place ? Le risque d'embouteillage n'est-il pas accru ?**

Gérard Chausset : Le processus de concertation a mis en évidence le mauvais fonctionnement routier des flux provenant de la rue des Lavoirs se dirigeant vers l'avenue du Maréchal Gallieni. En conséquence, l'idée est d'élargir la voie de circulation côté Gallieni, sur une bande de quatorze mètres, en prenant sur une voie réservée à Bordeaux Métropole sur le parking d'Auchan. Le projet est en cours d'écriture, il s'agira d'élargir le trottoir sur la partie où les commerces sont présents, créer une voie cyclable, végétaliser et développer du stationnement. L'espace créé permettra également d'améliorer et sécuriser la sortie de la rue des Lavoirs. Les travaux concernant l'avenue du Maréchal Gallieni suivront ceux de la place.

On ne sait pas encore dire le stop sera maintenu ou non en sortie de la rue des Lavoirs, cela fera partie du projet en cours d'étude sur la rue Gallieni. En revanche, la rue Gallieni débouche bien sur la place Mondésir avec un feu tricolore.

- **Qu'est-il prévu pour accéder à la rue Guynemer depuis Mérignac ?**

Anne-Hélène Defoug : Aujourd'hui, la rue est orientée sud-nord. Pour y accéder, cela supposera de faire un léger détour par la rue d'Arès. Actuellement, une étude est en cours sur la possibilité de couper par d'autres petites rues pour faciliter le trafic de destination. Il s'agit de fluidifier le trafic, couper le trafic de transit, de favoriser les traversées piétonnes et de gagner de l'espace pour végétaliser. L'inversion du sens de circulation d'une rue est à l'étude, dans le but de rejoindre la rue Guynemer rapidement.

- **Comment se répartissent les flux de circulation actuels ? Comment se répartiront-ils à l'issue du projet ?**

Anne-Hélène Defoug : Des études ont été réalisées. Le bureau d'étude a été de nouveau sollicité afin d'apporter des compléments. Les aménagements actuels fonctionnent bien, et les aménagements projetés devraient permettre une bonne circulation.

- **Concernant les flux de circulation, si le passage entre la place et la rue Guynemer est fermé, où se reporteront les 4 000 véhicules par jour répertoriés dans l'étude de mobilité ? Quel sera le flux dans les petites rues ? N'est-il pas préférable de laisser le passage par la rue Guynemer ?**

Anne-Hélène Defoug : La fermeture de cet accès va mécaniquement limiter le nombre de véhicules prêts à circuler via le secteur de la place Mondésir. La circulation sera répartie davantage à l'ouest ou à l'est. D'autre part, la commune de Bordeaux travaille son plan de circulation, dans l'objectif d'aménager les rues dédiées à la circulation, et de préserver les rues résidentielles. Il ne s'agit pas de détourner le trafic vers de petites rues et d'en faire des voies de transit.

- **Concernant la circulation motorisée rue d'Arès, il faut souligner des véhicules roulants très vite, notamment le soir. Des dispositifs de réduction de la vitesse sont-ils prévus ?**

Gérard Chausset : Un projet de réaménagement de la rue d'Arès est en cours. La partie dans le sens Mérignac verra la limitation de vitesse abaissée à 30km/h. Dans le secteur vers Bordeaux, des travaux de la Régie de l'Eau sont en cours. Sur cette partie, le projet d'aménagement cyclable ReVE 11 sera déployé, et devra rejoindre le boulevard du Président Wilson. Nous sommes conscients des incivilités routières le soir dans ce secteur, et ces aménagements permettront d'apaiser la circulation. Un projet d'apaisement de la circulation sera également proposé pour le secteur de Mérignac.

- **Comment partir vers la gauche dans le sens de Mérignac depuis l'avenue de la Marne ? Comment faire face aux embouteillages récurrents dans le secteur ?**

Anne-Hélène Defoug : Les accès se feront via un carrefour à feux tricolores, avec un tourne à gauche possible. Ici, les feux sont nécessaires au regard de la fréquentation, sinon le tourne à gauche ne pourra jamais se faire.

Gérard Chausset : Nous avons travaillé en priorité sur l'espace Mondésir, mais des projets seront également réalisés pour l'avenue de la Marne : la requalification de la rue avec la suppression de la partie centrale, le projet Auchan, etc.

- **Combien d'années les automobilistes vont-ils être impactés par les travaux sur cet axe ? Quand aurons-nous une visibilité sur la durée des chantiers ?**

Anne-Hélène Defoug : Les travaux de réseaux débuteront au second semestre 2026, avant les travaux d'aménagement de la voirie en 2027. Les travaux d'aménagement des esplanades et du parc prendront place en 2028. Les travaux d'aménagement du parc ne seront pas impactants pour les circulations. Concernant l'avenue d'Arès, le début des travaux aura lieu en 2027, la concertation vient de s'achever.

Le stationnement

- **Combien de places de stationnement existent aujourd'hui ? Combien y en aura-t-il à l'issue du projet ?**

Anne-Hélène Defoug : Il existe aujourd'hui cinq à six places de stationnement pour les commerces le long du trottoir nord. Les autres sont au centre de la place, avec des espaces dédiés au covoiturage. Il y a aussi des personnes qui stationnent toute la journée, pour ensuite prendre les transports. Dans le cadre du projet il est prévu de positionner treize places de stationnement, potentiellement toutes en arrêts minute pour garantir la fluidité.

- **Avez-vous envisagé de réguler le stationnement dans la rue Guynemer ? Aujourd'hui, le stationnement se fait à droite en direction de Bordeaux. Dans la seconde partie de la rue, il y a une alternance pour réduire le flux.**

Pascale Bousquet-Pitt : Il est possible de prévoir une alternance dans le stationnement pour réduire la vitesse des véhicules, il s'agit d'un stationnement en chicane. Si cette option peut être étudiée, il faut noter que cette méthode conduit à retirer un nombre important de places de stationnement.

- **A l'entrée de la rue Guynemer, il existe une problématique de stationnement gênant devant les commerces qui risque de s'intensifier à l'issue du projet. Est-ce que cette problématique a été réfléchie ?**

Pascale Bousquet-Pitt : Nous ne recensons aucun appel auprès de la police municipale pour stationnement devant un garage. Si vous êtes incommodés, vous pouvez appeler la police municipale pour demander le retrait des véhicules.

- **Concernant la réduction des places de stationnement à proximité des commerces du trottoir nord, avez-vous compté la fréquentation de ces commerces en voiture ? Comment garantir la pérennité des commerces ?**

Gérard Chausset : A l'issue du projet, le nombre de places de stationnement côté nord sera maintenu, A noter l'ajout de deux places dédiées à la manutention, qui pourront être utilisées le matin pour les livraisons, et pour les particuliers le reste de la journée. Ces places seront dédiées à la desserte des commerces.

- **Le nombre de places de stationnement est-il assez important pour faire face au vieillissement de la population ? Tout le monde ne pourra pas faire de vélo.**

Pascale Bousquet-Pitt : L'usage du vélo n'est pas possible pour tous, en ce sens il s'agit de faciliter l'usage des transports en commun. En ce sens, des actions ont été mises en place pour que la ligne 1 desserve de nouveau la gare. Le bus express des boulevards desservira bientôt le secteur. Développer les transports en commun, c'est fournir une réelle alternative à la voiture. Aujourd'hui, 80% des espaces publics sont dédiés aux voitures, alors qu'elles ne représentent que 35 à 40% des modes de déplacement, il s'agit de réajuster sa place.

- **Est-il prévu de supprimer la station de covoiturage actuelle située au centre de la place ?**

Didier Jeanjean : Ce type d'aménagement était pertinent à une époque, mais ne répond plus aux besoins actuels. On observe aujourd'hui un usage pendulaire du stationnement, avec des arrivées le matin et des départs le soir. Dans cette optique, il s'agit de développer des parkings relais, et de faire en sorte que les personnes qui pratiquent le covoiturage ne stationnent pas dans des zones résidentielles, mais dans ces parkings périphériques, puis qu'elles empruntent les transports en commun.

- **Qu'est-il prévu concernant le parking d'Auchan ? Qu'adviendra-t-il si Auchan décide de fermer son parking aux usagers qui ne vont pas nécessairement dans la grande surface ?**

Gérard Chausset : Le parking d'Auchan constitue un site privé, Auchan réfléchit à une refonte de tout son espace, y compris celle de l'hypermarché. La commune de Mérignac devra entreprendre des négociations avec Auchan pour obtenir le maintien du marché le dimanche sur son parking. La fermeture du parking est jugée peu probable : Auchan a tout intérêt à ce que son environnement commercial soit positif, et donc de maintenir le parking ouvert à tous.

Les circulations cyclistes

- **L'association Vélocité se félicite de l'aménagement proposé pour cette place. Est-il envisageable de créer une piste cyclable bidirectionnelle dans le sens Bordeaux vers Mérignac, dans l'espace nord ? Cela permettrait de limiter l'emprunt par les cyclistes de « chemins de désir » sur le trottoir nord, au lieu de faire le tour de la place comme cela est prévu dans le projet.**

Anne-Hélène Defoug : Il n'est pas prévu de piste cyclable bidirectionnelle sur le trottoir nord. Il s'agit de créer un itinéraire cyclable confortable, le concevoir différemment occuperait trop d'espace au détriment des autres usages, notamment des véhicules motorisés.

Gérard Chausset : Il s'agit pour les cyclistes de respecter les règles de déplacement. Par exemple, sur le boulevard George Pompidou, une piste cyclable large a été déployée. Même si elle rallonge le parcours des cyclistes, les usagers l'empruntent car elle est davantage confortable et sécurisée.

- **Qu'est-il prévu pour sécuriser les piétons vis-à-vis des cyclistes ?**

Didier Jeanjean : Il est nécessaire de différencier les flux cyclistes et piétons. Au nord, où le trafic est le plus important, il y sera distingué par une bande végétale.

Les accès aux logements

- **Est-il prévu des accès pour les nouvelles habitations situées sur le trottoir nord ?**

Anne-Hélène Defoug : Des accès sont bien prévus, y compris pour un garage existant.

Lina Singer : Les équipes de maîtrises d'œuvres ont bien en tête les enjeux d'accès aux différentes habitations.

- **Concernant le trottoir nord, un bâtiment supplémentaire serait prévu, avez-vous davantage d'informations ?**

Gérard Chausset : Si de nouvelles constructions voient le jour, la question des accès dans le cadre du projet en cours aura nécessairement été tranchée lors du dépôt du permis de construire.

3. Les usages et le paysage

- **Qu'est-il prévu dans le projet en termes de caméras de surveillance ?**

Gérard Chausset : Aujourd'hui, ce sont 430 caméras qui sont déployées dans Mérignac. Il est prévu d'en déployer de nouvelles sur l'ensemble du périmètre du projet.

- **Est-il prévu un espace pour les animaux de compagnie dans le parc ?**

Anne-Hélène Defoug : La possibilité de concevoir un parc à chiens sur la place a été étudiée, mais la place n'est pas suffisante pour développer un espace suffisamment grand pour qu'il soit pertinent pour les usagers.

- **Qu'est-il prévu concernant le ramassage des ordures sur le trottoir nord ?**

Anne-Hélène Defoug : A chaque étape de la conception d'un projet, l'ensemble des services de Bordeaux Métropole et les concessionnaires des différents réseaux sont consultés, afin d'anticiper d'éventuelles problématiques. Aucun sujet n'a été remonté par le service de collecte des déchets, il n'y a donc, a priori, pas de problématique particulière.

- **Qu'est-il prévu en termes d'entretien et de nettoyage du parc ?**

Gérard Chausset : Cet espace sera sous la gestion de Mérignac et de Bordeaux Métropole. Le nettoyage et l'entretien sont prévus.

- **Concernant le déploiement d'équipements sportifs, avez-vous pensé à leur inclusivité et à la place des jeunes filles dans ces équipements ?**

Lina Singer : A l'origine de nos réflexions nous avions pensés un espace sportif assez conséquent sur la place. Ainsi, pour prendre en compte les enjeux d'inclusivité, nous avons réorientés les dispositifs pour égayer des espaces de détentes sur le site, pour favoriser la mixité des occupations. Aussi, les jeux permettront la mixité de genre et d'âges entre les enfants. Ces espaces sont essentiellement dédiés pour un public jeune. Un terrain de 130 m² sera conservé, avec des paniers de basket et des équipements de street workout. Aussi, un terrain de pétanque est conservé en complémentarité de ces aspects.

- **Quels dispositifs sont mis en place pour sécuriser les enfants si le parc est ouvert ? On note les difficultés rencontrées pour le parc situé place Saint Augustin.**

Didier Jeanjean : La place des enfants dans les aménagements est très importante. Sur la place Saint Augustin, les aménagements ont été réalisés à « hauteur d'enfants ». Les spécialistes expliquent que lorsqu'on réalise une place à hauteur d'enfants on prend en compte l'ensemble des dynamiques, y compris le genre, etc.

Lina Singer : Les enfants doivent être en sécurité dans le parc. Ainsi, un pare-ballon sera déployé à l'emplacement du futur terrain de basket. L'espace d'escalade sera conçu pour être sécurisé, avec des matériaux les plus transparents possibles, afin que les parents puissent voir leurs enfants. Il s'agit aussi de prêter attention aux éventuels recoins, et de s'assurer que l'ensemble des espaces soient lisibles. Si le parc n'est pas clôturé, c'est car nous souhaitons que tous les espaces soient ouverts, afin d'intégrer un espace paysager en cœur de ville.

- **Concernant les problématiques d'inondations sur la place, qu'est-il prévu ?**

Anne-Hélène Defoug : Nous avons pris note de la situation, notamment au niveau du trottoir nord, à la sortie de l'avenue de la République, et dans le parc. Nous travaillons avec les services de la région de l'eau et le service d'assainissement de Bordeaux Métropole (SABOM). Dans le cadre du projet, un assainissement est prévu.

- **Est-il envisagé d'aménager un passage de ruisseau dans le futur parc ?**

Lina Singer : Le réseau d'eau est busé à cet emplacement. Si le cours de la Devèze est effectivement proche, il serait complexe d'exhumer la rivière à ciel ouvert, et cela occuperait beaucoup d'espace.

CONCLUSION

Vous pouvez **retrouver l'ensemble des documents de la concertation** – incluant les comptes-rendus des rencontres, supports de présentation, dossier et bilan de la concertation – sur [le site dédié à la participation citoyenne de Bordeaux Métropole](#).

Concernant le **planning prévisionnel de la mise en œuvre des travaux**, il est prévu de débuter l'approfondissement des études dans sa phase projet à partir d'octobre 2025. Les travaux des réseaux devraient débuter durant le second semestre 2026 (renforcement, enfouissement plus profond, renouvellement, dévoiement), avant de laisser la place aux travaux d'aménagement de la voirie en 2027. Enfin, les travaux d'aménagement des esplanades et du parc devraient prendre place en 2028, y compris les plantations.

