

Concertation pour le projet de réaménagement de la rue Frédéric Sévène à Talence

Sommaire

I. Contexte du projet de réaménagement et localisation du projet	3
II. Contexte de mise en œuvre de la concertation : objectifs de la concertation	4
III. Outils de la concertation	5
A. Les moyens d'information	5
B. Les moyens d'expression	5
IV. Synthèse des principales remarques faites au cours de la concertation	8
A. Sujets transversaux	8
B. Séquence 1 - de la route de Toulouse au Petit Chemin d'Ars	11
C. Séquence 2 - du Petit Chemin d'Ars à la rue Blumerel	13
D. Séquence 3 - de la rue Blumerel au giratoire Crespy	15
E. Avis sur les modalités de la concertation	16
V. Traduction des contributions pour le projet de réaménagement	17
A. Sujets transversaux	17
B. Séquence 1 - de la route de Toulouse au Petit Chemin d'Ars	21
C. Séquence 2 - du Petit Chemin d'Ars à la rue Blumerel	23
D. Séquence 3 - de la rue Blumerel au giratoire Crespy	25
VI. Suite du projet	26
VII. Annexes	27

I. Contexte du projet de réaménagement et localisation du projet

Le projet sur la rue Frédéric Sévène a pour objectif le **réaménagement des espaces publics notamment en faveur des cycles** pour créer **une continuité cyclable** Est-Ouest entre la Route de Toulouse et le pôle d'échange de Peixotto. En effet, la rue Frédéric Sévène se situe entre deux barreaux Nord/Sud du réseau vélo structurant mais cette voie ne dispose pas d'aménagements cyclables sur son linéaire, faisant de cet axe un itinéraire peu attractif pour les vélos.

La rue Frédéric Sévène dans sa portion comprise entre la Route de Toulouse et le giratoire Peydavant/Lamartine dessert sur son linéaire plusieurs pôles générateurs de déplacements tels que le pôle de santé Bahia (travaux de la seconde phase en cours) et des activités commerciales et riveraines. Cet axe supporte un important trafic motorisé avec environ 7000 véhicules / jour sur la section la plus chargée (séquence 1).

D'autre part, les continuités piétonnes le long de cet axe doivent être mises aux normes pour les personnes à mobilités réduites dans la mesure où de nombreux obstacles sont identifiés, notamment avec la présence des réseaux aériens.

Aussi, le réaménagement de la rue Frédéric Sévène offre **l'opportunité de rééquilibrer la place de chaque mode** en maintenant une circulation automobile pour la desserte des pôles générateurs de déplacement tout en partageant différemment l'espace avec les modes de déplacement doux (piétons/vélos).

Les objectifs du projet

- Résorber une discontinuité du réseau cyclable afin de **favoriser et sécuriser la circulation des vélos** en proposant des aménagements sur l'ensemble du périmètre concerné ;
- Garantir **l'accessibilité et la qualité des cheminements piétons** ;
- Conserver dans la mesure du possible la **végétalisation** existante et végétaliser ponctuellement les portions où les emprises publiques le permettront ;
- Mettre aux normes les quais bus ;
- **Sécuriser** les intersections pour tous les usagers ;
- **Améliorer** les espaces publics et le cadre de vie des riverains.

Pour ce faire, des emplacements réservés (ER T891 et S223) sont inscrits au PLU 3.1 et devront être mobilisés afin de permettre la réalisation du projet. En effet, la largeur actuelle des espaces publics ne permet pas de réaliser un aménagement pour tous les modes (piétons, vélos, véhicules à moteurs).

II. Contexte de mise en œuvre de la concertation : objectifs de la concertation

Il est nécessaire d'organiser une **concertation réglementaire au sens de l'article L103-2 du code de l'urbanisme**, afin de porter à la connaissance du public les orientations du projet d'aménagement. L'objectif est de permettre au public d'exprimer ses attentes et préoccupations et de présenter des observations ou propositions sur le projet de réaménagement qui devront être intégrées au bilan et contribueront à la définition du projet.

La concertation s'est tenue du 15 mars 2022 au 12 juillet 2022.

Les objectifs de la concertation sont les suivants :

- Informer sur les enjeux du projet
- Présenter les scénarios d'aménagement et les dispositifs envisagés
- Échanger lors d'ateliers avec les habitants et usagers sur les différents scénarios envisagés
- Recueillir les avis et demandes via les registres, ateliers et réunions
- Intégrer les avis dans l'étude préliminaire

III. Outils de la concertation

A. Les moyens d'information

> La notice de présentation du projet

Une notice de présentation du projet a été réalisée et comprend la présentation du contexte du projet, des éléments de diagnostic de la rue, les enjeux du projet et premières propositions d'aménagement ainsi que la présentation des modalités de concertation. Cette notice a été mise à disposition pour consultation en version papier :

- à la mairie de Talence, rue du professeur Arnoz, 33400 Talence
- au Pôle Territorial Sud de Bordeaux Métropole, 28 avenue Gustave Eiffel, 33600 Pessac

Une version numérique a également été proposée sur le site de la participation : <https://participation.bordeaux-metropole.fr/participation/projet-de-reaménagement-de-la-rue-frederic-sevene-talence>

> Annonces légales de la concertation

Les avis d'ouverture et de clôture de la concertation ont été affichés par voies légales, et des encarts dans le journal Sud-Ouest ont été publiés (01/03/2022 & 24/06/2022) .

B. Les moyens d'expression

> Les registres papier de la concertation

Deux registres papier ont été déposés à la Métropole et dans la commune de Talence :

- à la mairie de Talence, rue du professeur Arnoz, 33400 Talence
- au Pôle Territorial Sud de Bordeaux Métropole, 28 avenue Gustave Eiffel, 33600 Pessac

Au 12 juillet 2022, date de la prise en compte des avis pour la réalisation du présent rapport, le nombre d'avis déposés sur les registres papiers se portait au nombre de deux avis sur le registre en mairie de Talence et zéro sur le registre du Pôle Territorial.

> Les outils numériques

Le site de la participation : Bordeaux Métropole conduit de nombreux projets qui sont le plus souvent et selon leur nature présentés en réunions publiques avant leur réalisation ; la Charte de la participation citoyenne à l'action publique communautaire (élaborée en 2009 lorsque Bordeaux Métropole était une Communauté urbaine et renouvelée en 2021 sous le nom Charte métropolitaine du dialogue citoyen) fixe le cadre général de cette politique participative. Bordeaux Métropole a souhaité aller plus loin en proposant un espace d'expression plus adapté au rythme de vie de chacun, accessible de n'importe où via la plateforme en ligne www.participation.bordeaux-metropole.fr.

La page dédiée [au projet de réaménagement de la rue Frédéric Sévène](#) sur le site de la participation permet de prendre connaissance du projet et d'exprimer des avis. Au 12 juillet 2022, la page d'expression compte 25 avis et 15 réactions.

> **Les ateliers de concertation**

Deux ateliers de concertations ont été proposés au public :

- Atelier 1 le 5 avril 2022 de 18h à 20h dans le réfectoire de la résidence Bel-Air
 - Les objectifs de cet atelier étaient de présenter le projet et des éléments de diagnostic, puis lors d'un atelier en groupes de permettre aux participants de s'exprimer sur leurs usages actuels (mobilité, cadre de vie, ambiances, mobilier urbain, etc.). Le nombre de participants était de 34.



- Atelier 2 le 10 mai 2022 de 18h à 20h dans le réfectoire de la résidence Bel-Air
 - Les objectifs de cet atelier étaient de présenter les scénarios détaillés et le programme d'aménagement de la rue, puis lors d'un atelier en groupes de permettre aux participants de s'exprimer sur ces propositions. Le nombre de participants était de 37.



> La réunion publique

Une réunion publique s'est tenue pour clôturer la concertation le 28 juin 2022. Elle a réuni 18 participants et avait pour objectif de présenter une synthèse des principaux avis issus de la concertation à la date du 28 juin avec les premières réponses apportées par la collectivité. Un temps d'échange a ensuite permis la formulation de nouveaux avis.



> Analyse des modalités de concertation

Les modalités effectives de concertation correspondent bien aux modalités prévues dans la délibération d'ouverture de la concertation. Les comptes-rendus des ateliers et de la réunion publique sont disponibles en consultation et téléchargement sur le [site de la participation de Bordeaux Métropole](#).

> Evaluation du dispositif d'animation de la réunion publique

Une évaluation de l'animation de la réunion publique a été proposée aux participants permettant de recueillir la satisfaction de 13 personnes sur une note allant de 1 à 5, 5 étant le plus positif :

- Avez-vous appris des choses concernant le projet : 1 vote à 4 et 12 votes à 5
- Vous êtes-vous senti concerné et écouté : 2 votes à 4 et 8 votes à 5
- Avez-vous passé un moment agréable et reviendrez-vous si c'était à refaire : 12 votes à 5

IV. Synthèse des principales remarques faites au cours de la concertation

A. Sujets transversaux

Intentions du projet :

Les avis sont unanimes quant à la nécessité de réaménager la rue Frédéric Sévène. L'intention de projet est bien accueillie que ce soit parmi les avis du site de la participation ou lors des ateliers et de la réunion publique.

Mise en sens unique de la rue :

La mise en sens unique de la rue Frédéric Sévène est une proposition récurrente de la concertation (9 avis la proposent sur le site de la participation et de nombreuses interventions en ce sens lors des ateliers puis de la réunion publique) car elle permettrait de réduire significativement le trafic, de disposer de larges espaces pour les mobilités douces, de conserver le stationnement et de végétaliser la rue.

“Un sens unique permettrait de réduire le trafic, ce qui de fait rendrait le parcours en vélo ou à pied plus agréable avec moins de passage de voiture et de bus. Cela permettrait aussi de conserver les places de stationnement existantes”. Avis site de la participation

Aménagements cyclables et piétons :

Les participants de l'atelier 1 ont tous témoigné d'aménagements piétons inégaux dans la rue, dont certaines portions très étroites, voire inexistantes, ce qui augmente la dangerosité des déplacements.

De la même manière, les aménagements cyclables sont à sécuriser sur l'ensemble du linéaire de la rue afin d'éviter les ruptures de continuité, toujours d'après les mêmes participants.

Une majorité d'avis (l'unanimité des groupes de l'atelier 2 et 3 avis sur le site) propose des aménagements cyclables et piétons sécurisés et aux normes pour rendre attractif ce tronçon aux mobilités douces. Un avis exprimé sur le site souligne que la largeur des pistes proposées à 1,50m reste trop modeste par rapport aux préconisations du Cerema à 2m. Cependant, certaines alertes sont faites sur l'impact de ces aménagements, notamment sur le stationnement existant, supprimé en grande partie. Les pistes bilatérales unidirectionnelles sécurisées sont privilégiées par la majorité des participants aux ateliers et à la réunion publique car elles permettent une circulation des vélos en site propre et sécurisée, même si des nuances sont apportées sur le site sur l'étude de pistes unilatérales bien qu'elles soient plus complexes aux intersections. *“Pourquoi ne pas proposer une piste vélo bidirectionnelle plutôt que l'option de deux pistes unidirectionnelles. Il y aurait alors un gain de place pour la largeur de la chaussée”. Avis atelier 1*

La dangerosité des pistes collées aux stationnements est soulignée par un participant de l'atelier 2, avec le risque d'emportierage à prendre en compte. Une demande de comptage est formulée lors de l'atelier 2 et par un avis sur le site, avant et après le projet sur la circulation cycliste afin d'observer si les nouveaux aménagements ont permis une augmentation de la circulation cycliste.

Un avis exprimé sur le site et lors de la réunion publique souligne la nécessité d'étudier les rues adjacentes à la rue Frédéric Sévène en parallèle, notamment pour faire passer la piste cyclable par la rue Bontemps dans le sens Crespy/Route de Toulouse.

Enfin, un avis exprimé sur le site propose le passage de la rue en aire piétonne, sans interdire les autres modes de déplacement mais en rendant le piéton prioritaire sur l'ensemble du linéaire : *“Une aire piétonne et zone 30 ! Cela vise à une meilleure lisibilité pour l'ensemble des usagers de l'espace public.” Avis site de la participation*

Stationnement :

Un manque de stationnement est identifié par certains participants de l'atelier 1, notamment aux abords des équipements et services qui génèrent des flux (Bagatelle, église protestante, etc.).

De très nombreux avis exprimés lors des ateliers et de la réunion publique estiment que la suppression de stationnement est trop importante et va avoir des impacts significatifs sur la qualité de vie des riverains. Cinq avis issus du site de la participation expriment également des craintes quant à la suppression du stationnement : *“Cela permettrait aussi de conserver les places de stationnement existantes : 41 places de stationnement vont être supprimées et 5 seulement recrées. Où vont donc se garer les riverains ?” Avis site de la participation*

Des solutions sont demandées par certains participants de l'atelier 2 pour étudier la possibilité de stationnement en épi afin de pouvoir proposer plus de places, ou d'offrir des solutions de reports pour les riverains. Cependant, un avis issu du site de la participation vient nuancer cela au regard de l'amélioration du cadre de vie et un second au regard du changement climatique et de la nécessité de végétaliser au maximum l'espace public : *“Plutôt que de chercher à créer quelques places de parking en plus, il vaut donc mieux privilégier les îlots de fraîcheur et dissuader autant que faire se peut les déplacements automobiles au profit de véhicules plus propres, y compris pour le surcroît de circulation vers Bahia.” Avis site de la participation*

Un avis exprimé sur le site de la participation propose la création de parcs de stationnement par un travail de veille foncière destiné à la réalisation de places de stationnement.

Le stationnement sauvage est à anticiper à proximité des pôles d'attractivité (Bagatelle, commerces) et des dispositifs sont à prévoir pour l'empêcher afin de prévenir un éventuel encombrement des trottoirs et pistes cyclables.

Enfin, un avis du site exprime la possibilité d'étudier l'autopartage : *“Une voiture en autopartage remplace jusqu'à 8 voitures individuelles et est optimisée, il faudrait connaître l'utilisation et les temps de stationnements. Une voiture en autopartage rend les mêmes services qu'une voiture normale.” Avis site de la participation*

Réduction de la vitesse :

L'ensemble des participants de l'atelier 1 ont signalé que la vitesse actuelle des véhicules est trop importante, notamment à cause de certaines portions favorisant la prise de vitesse des véhicules. Ce constat est partagé par 6 avis sur le site de la participation.

L'ensemble des avis est unanime sur le fait de privilégier des ralentisseurs en plateaux plutôt que des coussins berlinois car ces derniers sont moins esthétiques, moins durables et ne permettent pas de créer une zone apaisée pour les traversées piétonnes. La vitesse serait alors réduite à 30km/h au droit des plateaux. Un avis exprimé lors de la réunion publique préconise l'installation de ralentisseurs plateau à tous les passages piétons. Aussi, des demandes sont formulées pour passer tout ou partie de la rue à 30km/h afin d'éviter les changements de vitesse à répétition sur la rue (6 avis sur le site de la participation et de nombreuses interventions lors des ateliers) : *“Le projet actuel prévoit plusieurs zones 30. Mettre l'ensemble de la rue en zone 30 éviterait une situation confuse où il y aurait près de dix changements de vitesse maximale en 1,2 km”*. Avis site de la participation

La mise en place de carrefours à feux est demandée au droit de l'intersection avec le Petit Chemin d'Ars qui est identifié comme dangereux car le système de priorité n'est pas clair dans l'usage.

Matérialité :

Il est demandé d'utiliser des matériaux clairs pour éviter l'effet d'îlot de chaleur urbain et de ne pas utiliser de pavé qui sont trop bruyants pour les riverains.

Enfouissement des réseaux :

Les avis sont favorables à l'enfouissement des réseaux avec des inquiétudes quant à l'impact sur les riverains concernant le raccordement.

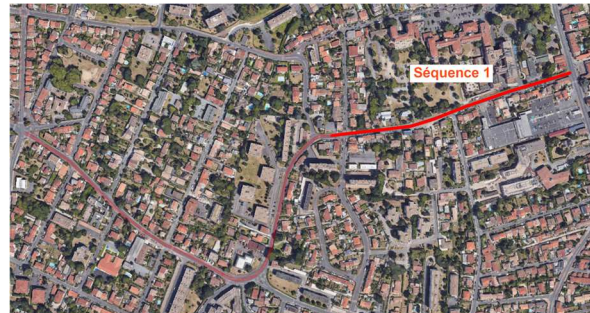
Mobilier urbain :

La présence d'arrêts de bus est appréciée des participants de l'atelier 1 même si la fréquence des bus est jugée insuffisante par certains avis. Trois groupes de participants de l'atelier 1 soulignent la nécessité de rendre l'accès aux arrêts de bus possible pour les personnes à mobilité réduite. Le mobilier urbain n'est pas jugé comme prioritaire en termes d'usages par un groupe de l'atelier 1, à l'exception des pôles stratégiques : commerces, arrêts de bus, etc.

Gestion des travaux :

Des interventions ont été faites lors des ateliers et de la réunion publique, ainsi qu'un avis exprimé sur le site de la participation pour alerter sur la phase des travaux et des nuisances que cela allait générer pour les riverains : *“une fois que le projet final sera acté, bien définir / évaluer les phases de travaux et les contraintes et impacts qu'elles vont avoir sur la circulation et la vie dans ce secteur... C'est souvent sous estimé”* Avis site de la participation

B. Séquence 1 - de la route de Toulouse au Petit Chemin d'Ars



Aménagements cyclables et piétons :

Les continuités cyclables proposées sont acceptées par l'ensemble des avis issus des différents dispositifs de concertation. Il est proposé par un avis du site d'ajouter également des arceaux à proximité des commerces et équipements de la séquence.

Plusieurs avis exprimés lors de l'atelier n°2 souhaitent que la station V3 (vélos en libre-service) installée récemment soit réintégrée dans le projet car sa fréquentation est bonne, voire, d'après un avis sur le site de la participation que cette offre soit déployée sur la partie de la rue en lien avec le pôle d'échange de Peixotto.

Réduction de la vitesse :

Les avis des participants de l'atelier 2 sont favorables à la proposition de plateau de ralentissement proposé à l'angle de la rue Bontemps ainsi qu'une réduction de la vitesse à 30km/h au droit du plateau afin de sécuriser ce carrefour. Un avis exprimé sur le site de la participation souligne les nuisances engendrées par le feu rouge donnant sur la route de Toulouse : *"il génère des longues files d'attentes dans la rue.... Entre le bruit des démarrages, les pots d'échappement et les bouchons, une solution est à trouver. également, celui-ci ne fluidifie absolument pas le trafic."* avis site de la participation

Stationnement :

Lors de l'atelier 1, un groupe mentionne le stationnement sauvage identifié au niveau de Bagatelle qui encombre les trottoirs. De plus, il est signalé lors du même atelier que le stationnement actuellement le long de la rue gêne la visibilité pour la sortie d'Intermarché. Les deux chicanes de stationnement envisagées dans les propositions d'aménagement sont pertinentes pour l'ensemble des participants de l'atelier 2 même si la perte de places de stationnement ne fait pas l'unanimité dans les avis. Une étude pour les mettre de part et d'autre de la rue pour créer un parcours sinueux et réduire la vitesse est proposée par un groupe de participants lors de l'atelier n°2.

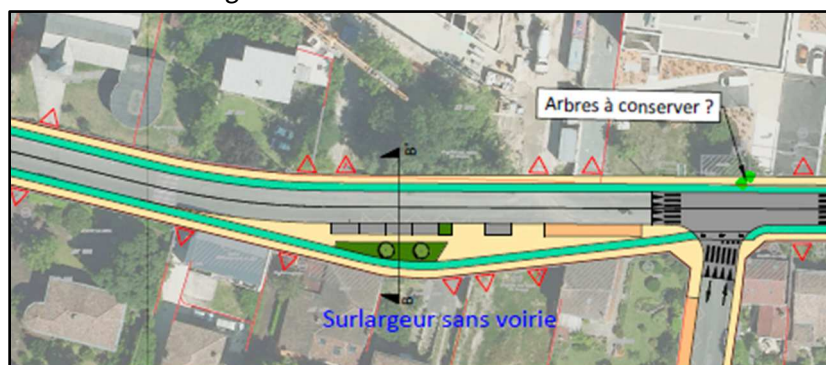
Certains avis exprimés lors de l'atelier 2 demande l'étude d'une mutualisation du stationnement du parking Intermarché pour les riverains, qui est peu utilisé le soir et la nuit où les besoins de stationnement des riverains sont les plus importants.

Surlargeur :

Globalement, c'est le scénario 1 de surlargeur sans voirie qui est plébiscité par les avis exprimés lors de l'atelier 2 par trois groupes de participants ainsi que par deux avis sur le site de la participation permettant la continuité des aménagements cyclables, un accès confortable et sécurisé à l'arrêt de bus utilisé par les usagers du secteur et la végétalisation de l'espace public. Un groupe de travail de l'atelier 2 a exprimé préférer privilégier le scénario 2 de surlargeur avec voirie qui permet de conserver une place de stationnement supplémentaire.

La question de la perte de stationnement pour le temple protestant a été abordée par un participant lors de l'atelier 2, car cet équipement nécessite la venue de publics à mobilité réduite pour lesquels la voiture peut être indispensable.

Scénario 1 : surlargeur sans voirie



C. Séquence 2 - du Petit Chemin d'Ars à la rue Blumerel



Réduction de la vitesse :

Un participant de l'atelier 2 propose l'aménagement d'un ralentissement supplémentaire sur le tronçon linéaire le long de la résidence pour casser la vitesse.

Stationnement :

Un avis émet la nécessité de proposer des stationnements sur le linéaire de la séquence 2 pour les nombreux riverains présents.

Aménagements routiers :

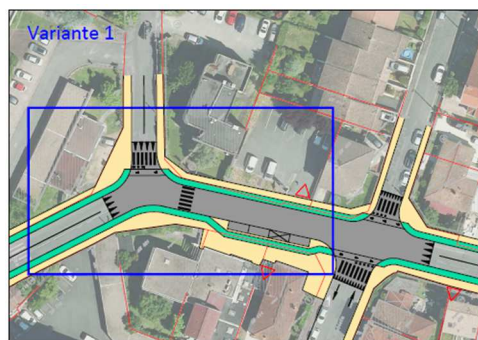
Un groupe de participants de l'atelier 2 souligne que la réduction de la largeur de la voirie à 5,50m pourrait compliquer le passage de bus à l'avenir sur cette section.

Scénario Carrefour Chemin d'Ars :

Ce carrefour est identifié unanimement par les participants de l'atelier 1 comme dangereux avec une mauvaise visibilité liée à sa géométrie et la végétation présente. Le scénario 2 est le plus plébiscité lors de l'atelier 2 et dans deux avis du site avec un plateau de ralentissement mais avec un maintien du régime de priorité actuel car il permettrait de créer un carrefour sécurisé et apaisé tout en ne changeant pas à nouveau les habitudes en termes de priorité. La signalétique pourrait être améliorée, peut-être en remplaçant le cédez-le-passage par un stop. Certains participants de l'atelier 2 et un avis en ligne plébiscitent le scénario 1 avec un rond point simple mais la majorité des avis ne souhaite pas retenir ce scénario trop complexe pour le carrefour présent.

"Dans cette zone avec de nombreux commerces de proximité, un plateau surélevé permettra de créer une zone apaisée et donc de minimiser les dangers pour les piétons et cyclistes. Il est également souhaitable que des bancs soient installés pour les passants". avis site de la participation

Scénario 2 : Carrefour du Petit Chemin d'Ars avec plateau surélevé



Scénario Carrefour Blumerel / Bontemps :

Ce carrefour est lui aussi identifié comme dangereux par les participants de l'atelier 1 et par un avis exprimé sur le site de la participation. Le scénario 1 reçoit le plus d'avis favorables (tous les participants de l'atelier 2 ainsi que trois avis sur le site de la participation) avec l'aménagement d'un rond point simple, permettant de mieux ralentir la circulation, d'éviter les acquisitions foncières, de créer des espaces publics végétalisés et de sécuriser le carrefour. Ceci pourrait impliquer de modifier le sens de circulation d'une partie de la rue Clément Thomas afin d'éviter des parcours allongés et cette option est reçue par des avis favorables.

“Au carrefour Bontemps/Clément Thomas/Blumerel le petit giratoire est préférable. En plus d'être le plus sûr en termes de sécurité routière, il permet la création d'un petit espace vert sur le bord de la route et ne nécessite pas d'expropriations. Il pourra être accompagné d'une inversion du sens de circulation de la rue Clément Thomas, ce qui évitera un long détour pour les personnes souhaitant se rendre dans cette rue”. Avis site participation

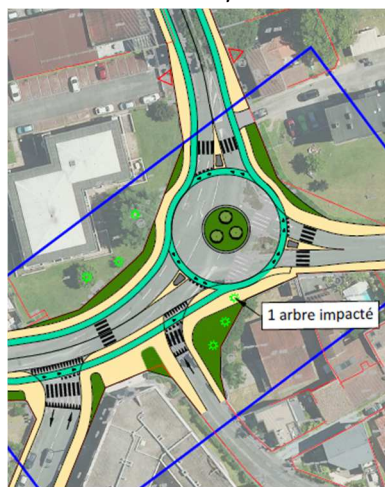
Un avis complète ce propos en exprimant que le scénario du rond-point oblong impacte trop la végétation existante : *“Je trouve dommage la proposition faite où pas mal d'arbres sont supprimés, surtout que certains sont vraiment grands. On sait très bien que les arbres replantés (s'il y en a) seront petits et les effets (l'ombre, la verdure...) ne seront donc pas du tout équivalents à ceux enlevés.” Avis site participation*

Une proposition est faite par un participant de l'atelier 1 et 2 pour réaliser un aménagement temporaire de rond-point afin de sécuriser ce carrefour sans attendre les travaux de réaménagement.

Un avis du site de la participation soulève que des panneaux d'affichage libre existent et qu'il faudrait les conserver dans le projet.

Un avis du site soulève que l'accès à la résidence Frédéric Sévène, située au 1 à 12 rue Bontemps se fait par la rue F. Sévène. Des projets de travaux d'aménagement de la voirie d'accès sont à l'étude pour la résidence et une alerte est donnée car le scénario 2 proposé engendrerait une zone de conflit avec ce projet. Lors de la réunion publique, il est souligné que même avec le scénario 1, la sortie de la résidence pourrait générer des conflits avec les voitures passant par la rue Sévène.

Scénario 1 : Carrefour rue Blumerel avec giratoire simple



D.Séquence 3 - de la rue Blumerel au giratoire Crespy



Mobilier urbain :

Un groupe a proposé lors de l'atelier 2 d'installer du mobilier urbain comme des poubelles ou des bancs au niveau des arrêts de bus pour améliorer leur confort. Cependant un avis laissé sur le registre papier de la Mairie de Talence exprime une inquiétude quant aux nuisances sonores que cela pourrait générer : *"Pour les riverains, il ne faudrait pas qu'il y ait d'installations de type bancs par exemple. L'été, l'arrêt de bus est déjà régulièrement occupé par des personnes bruyantes qui s'y installent et il ne faudrait pas que cela soit encore pire."* Avis registre Mairie. Cet avis a pu être complété par des remarques de 3 participants de l'atelier 1 concernant les nuisances sonores.

Aménagement du pôle commercial :

La suppression des places de stationnement sur ce site est problématique selon les participants de l'atelier 2, ainsi qu'aux arrêts de bus. Certains avis expriment la nécessité de conserver du stationnement derrière l'arrêt de bus. La conservation d'un arrêt minute pour la pizzeria est demandée par certains participants de l'atelier n°2.

Aménagement en connexion au rond-point Crespy :

La disparition des pistes cyclables sur la connexion au rond-point est problématique selon les participants de l'atelier 2 et deux avis exprimés sur le site de la participation, car elle réduit la sécurité des cyclistes sur une portion de la rue. Des aménagements et une signalétique (panneaux, marquages au sol) sont à envisager : *"À l'extrémité ouest de la rue, la piste cyclable disparaît 30 mètres avant le giratoire, rendant la rue à usage mixte. Il est impératif qu'une signalétique claire soit apposée afin d'indiquer cette situation aux automobilistes et éviter les accidents et conflits d'usage"*. Avis site de la participation. Le plateau de ralentissement est globalement validé par l'ensemble des avis même si certains craignent des nuisances sonores avec l'accélération des véhicules en sortie de plateau.

Traversées de la rue :

Une intervention lors de la réunion publique, appuyée par un avis sur le site de la participation a mis en lumière que certaines traversées en vélo de la rue Sévène depuis les rues Vaché et Jouis sont en pente, ce qui implique des traversées de voie compliquée sans beaucoup de visibilité. Il est demandé qu'un travail soit fait pour améliorer la topographie ou la visibilité : *"Traverser la rue Sévène du nord au sud, en venant des rues Jouis, Blaise Pascal ou René Vaché, s'avère dangereux car ces rues sont en pente (démarrage difficile pour les vélos) et face à une circulation automobile en pleine accélération à la sortie des ronds-points des deux côtés."* Avis site de la participation. Un second avis exprimé sur le site exprime la dangerosité des traversées piétonnes : *"Il est très dangereux de traverser à certains endroits."* Avis site de la participation

E. Avis sur les modalités de la concertation

Trois personnes (un avis en registre de la mairie de Talence, une personne lors du premier atelier et un avis sur le site internet) ont formulé des remarques sur le manque de lisibilité du dossier de concertation avec des schémas et illustrations difficiles à comprendre et à lire. Également, certains avis soulignent que le nombre de scénarios proposé est trop faible et laisse peu de choix aux citoyens pour s'exprimer.

V. Traduction des contributions pour le projet de réaménagement

A. Sujets transversaux


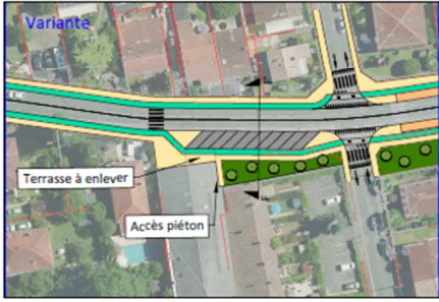
Mise en sens unique de la rue :

Proposition	Réponse
Mise en sens unique partielle ou totale de la rue	L'étude de la mise en sens unique partielle ou totale de la voie n'a pas été souhaitée par la commune. Ce principe ayant été identifié comme un invariant dans le cadre des éléments de programme définis par la ville afin de permettre la desserte des différents pôles générateurs de déplacement, concentrer les flux sur cet axe de catégorie 2 au réseau hiérarchisé de voirie et éviter d'impacter les rues adjacentes par des éventuels reports de flux. Cette position a été clairement exposée lors des ateliers et de la réunion publique auprès des participants et n'a pas suscité de réactions particulières.

Aménagements cyclables et piétons :

Proposition	Réponse
Proposer des aménagements cyclables et piétons aux normes sur l'ensemble de la rue	La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2019 rend obligatoire l'étude des mobilités vélo et piétonnes dans les aménagements publics.
Aménager des pistes bilatérales unidirectionnelles sécurisées ou étudier les pistes bidirectionnelles	L'option des pistes bilatérales unidirectionnelles sera retenue, les pistes cyclables bidirectionnelles ne permettent pas le gain d'espace et pourraient générer des conflits plus importants aux carrefours.
Aménager une aire piétonne au droit du carrefour du petit chemin d'Ars, en rendant les piétons prioritaires	Au regard du flux de circulation sur le secteur, la mise en place d'une aire piétonne à cet endroit ne semble pas pertinente car incompatible avec la logique d'itinéraire cyclable préconisée. Cela implique par ailleurs un changement de régime difficile à identifier pour les cyclistes qui sont tenus de rouler au pas de l'homme sur une aire piétonne.

Stationnement :

Proposition	Réponse
<p>Suppression de stationnement trop importante, étudier le stationnement en épi</p>	<p>Le stationnement en épi a été étudié et les manœuvres des véhicules (nécessité de se garer en marche arrière) amènent du danger sur la chaussée avec un gain de places peu important.</p>
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p><i>Surlageur : gain d'une place P/R au stationnement longitudinal mais le stationnement en épi amènerait à supprimer la petite bande d'espace vert et limite l'implantation de l'éventuelle V3</i></p>  </div> <div style="width: 45%;"> <p><i>Pôle commercial : gain de 4 places si on supprime la terrasse de la pizzeria et gain d'1 place si on conserve la terrasse</i></p>  </div> </div>	
<p>Etudier la création de zones de stationnement par le rachat de foncier en mutation</p>	<p>Dès que cela est possible, la métropole s'engage à recréer des poches de stationnement au gré des mutations de parcelles avec le soutien de la ville dans le cadre de la délivrance des permis de construire (ou des DIA)</p>
<p>Privilégier la végétation au stationnement pour rafraîchir la rue</p>	<p>Les suites des études devront permettre de trouver le bon compromis entre ces deux thématiques.</p>
<p>Etudier l'opportunité de la mise en œuvre d'un service d'autopartage dans la rue pour réduire les besoins en stationnement</p>	<p>Un tel dispositif est conditionné à l'offre de stationnement sur laquelle la pression est très forte, d'autant que le projet envisage des suppressions de places. Cette proposition pourra être considérée dans le cadre de la veille foncière évoquée plus haut.</p>

Réduction de la vitesse :

Proposition	Réponse
Privilégier les ralentisseurs plateaux plutôt que les coussins berlinois	Les plateaux seront donc privilégiés à raison de 3 plateaux, soit un par séquence : au croisement de la rue Bontemps dans la séquence 1, au croisement du Petit Chemin d'Ars dans la séquence 2 et à proximité du giratoire Crespy dans la séquence 3.
Installer des ralentisseurs plateaux à chaque passages piétons	Il est complexe de proposer ce type d'aménagement à chaque passage piéton car cela ralentit la vitesse commerciale des bus et représente un coût pour la collectivité. Ce type d'aménagement sera privilégié sur les zones considérées comme problématiques et compatibles techniquement. Toutefois un traitement spécifique des passages piétons peut-être envisagé pour renforcer la visibilité de ces derniers
Passer la vitesse à 30 km/h sur l'ensemble de la rue ou sur certaines parties	La rue F. Sévène est une voie de catégorie 2, ce qui en fait un axe structurant pour la Métropole. Pour cette raison et pour conserver l'attractivité de la ligne de bus et une vitesse commerciale, la rue ne peut passer entièrement à 30km/h mais certaines sections identifiées passeront à 30km/h avec l'installation de plateaux.

Matérialité :

Proposition	Réponse
Privilégier des matériaux clairs pour éviter l'effet d'îlot de chaleur urbain et éviter les pavés trop bruyants	C'est une donnée d'entrée également pour les études, les matériaux clairs seront privilégiés sur les cheminements doux. La définition précise de ces matériaux arrivera en phase avant projet

Enfouissement des réseaux :

Proposition	Réponse
Enfourir les réseaux sans impacter financièrement les riverains	L'enfouissement des réseaux Enedis, Telecom et l'éclairage public sont pris en charge entièrement par les exploitants et collectivités.

Aménagements routiers :

Proposition	Réponse
Nécessité d'étudier les rues adjacentes à la rue F. Sévène notamment pour faire passer la piste cyclable par la rue Bontemps	Le projet concerne la rue F. Sévène qui est l'axe structurant Est-Ouest du quartier recevant le plus de circulations et d'usages. Les projets d'aménagements étant très coûteux, des arbitrages et priorisations sont nécessaires. L'objectif est de faire un aménagement complet sur Sévène. Concernant l'aménagement des rues adjacentes, l'information sera partagée avec la ville pour prioriser les opérations à venir sur le secteur.

B. Séquence 1 - de la route de Toulouse au Petit Chemin d'Ars

Aménagements cyclables et piétons :

Proposition	Réponse
Conserver les continuités cyclables proposées et ajouter des arceaux vélos à proximité des commerces et équipements	Cela sera étudié en fonction des emprises disponibles
Réintégrer la station V3 dans le projet	L'étude est en cours mais des difficultés sont soulevées sur le manque d'emprise. L'intégration se ferait à la place de lieu prévu pour de la végétalisation (surlargeur) ou sur du foncier privé avec Intermarché (à négocié), ou dans le cadre de la requalification de la route de Toulouse.

Réduction de la vitesse :

Proposition	Réponse
Conserver un plateau de ralentissement à l'angle de la rue Bontemps avec une réduction de la vitesse à 30km/h au droit du plateau	Cela est pertinent au regard des usages dans le secteur afin de sécuriser les modes doux

Stationnement :

Proposition	Réponse
Envisager d'aménager les 2 poches de stationnement prévues à proximité de Bagatelle de part et d'autre de la rue pour créer un parcours sinueux et réduire la vitesse	Cet aménagement nécessite des emprises foncières plus importantes que ce qui a été étudié et serait moins pertinent pour le passage des bus.
Mutualiser le stationnement d'Intermarché avec du stationnement pour les riverains les soirs et week-end	Ce foncier étant privé, les discussions sont à engager entre la ville, les riverains et Intermarché.
La perte de stationnement à proximité du	La pérennisation du stationnement n'est pas

temple protestant est à étudier	possible au regard des emprises disponibles. Dès que cela est possible, la Métropole s'engage à recréer des poches de stationnement publiques au gré des mutations de parcelles et avec le soutien de la ville dans le cadre de la délivrance des permis de construire.
---------------------------------	---

Aménagement de la surlargeur :

Proposition	Réponse
Privilégier le scénario 1 de surlargeur sans voirie	Cette solution semble également la plus pertinente afin de garantir les continuités pour les cycles notamment et sécuriser les accès piétons à l'arrêt de bus et sa mise aux normes pour les personnes à mobilité réduite

C. Séquence 2 - du Petit Chemin d'Ars à la rue Blumerel

Réduction de la vitesse :

Proposition	Réponse
Envisager un ralentissement supplémentaire sur le linéaire de la séquence 2 le long de la résidence	La réduction de l'emprise circulable par les véhicules à 5,50m devrait être de nature à apaiser les vitesses.

Stationnement :

Proposition	Réponse
Proposer du stationnement sur le linéaire de la séquence 2	Le stationnement n'est pas existant à ce jour et les emprises foncières ne permettent pas d'en proposer. Dès que cela est possible, la métropole s'engage à recréer des poches de stationnement publiques au gré des mutations de parcelles et avec le soutien de la ville dans le cadre de la délivrance des permis de construire.

Aménagements routiers :

Proposition	Réponse
Attention à ce que la réduction de la largeur de la voirie n'empêche pas les bus de passer dans la rue dans l'avenir	Ce tronçon n'est pas concerné par le passage des bus mais cela ne les empêchera pas de passer à l'avenir.

Carrefour petit chemin d'Ars :

Proposition	Réponse
Retenir le scénario 2 avec un plateau de ralentissement, couplé avec le maintien du régime de priorité actuel	Ce scénario sera étudié dans l'étude préliminaire définitive suite à la concertation.
Mettre en place un carrefour à feu	La politique actuelle de la Métropole est de réduire le nombre de carrefours à feu jugés trop dangereux et ayant de nombreux impacts négatifs (hausse de la pollution de l'air et sonore, encombrement des trottoirs, etc.). Cette proposition ne sera pas retenue sur le projet. Pour autant, la prise en compte de la sécurisation de cette intersection constitue l'une des priorités du projet.

Carrefour Blumerel / Bontemps :

Proposition	Réponse
Retenir le scénario 1 avec l'aménagement d'un rond-point simple	La géométrie du giratoire sera étudiée plus précisément dans les phases d'études ultérieures afin de prendre en compte les fonctionnalités existantes.
Proposer un aménagement transitoire pour sécuriser le carrefour	La préfiguration est techniquement difficile sans travaux lourds et coût supplémentaire pour la collectivité
Veiller à conserver l'accès de la résidence F. Sévène	Les mouvements de sortie de la résidence permettront de tourner à droite et à gauche dans le futur aménagement. La ville propose de travailler cet aménagement avec les habitants de la résidence. Les aménagements prévus permettront de diminuer la vitesse ce qui améliorera la situation actuelle.

D.Séquence 3 - de la rue Blumerel au giratoire Crespy

Mobilier urbain :

Proposition	Réponse
Proposer du mobilier urbain au droit des arrêts de bus (bancs, poubelles, etc.)	Cela sera étudié dans le cadre de la suite des études.

Aménagement du pôle commercial :

Proposition	Réponse
Conserver un maximum de stationnement, notamment derrière l'arrêt de bus et avec un arrêt minute pour la pizzeria	Le fonctionnement actuel avec des stationnements en bataille ne permettent pas de manœuvre sur l'espace privé. Les manœuvres sont donc réalisées sur l'espace public dont le trottoir, donc ce fonctionnement ne peut pas être pérennisé.

Aménagement en connexion au rond-point Crespy :

Proposition	Réponse
Prévoir des aménagements et une signalétique pour pallier la disparition de la piste cyclable à l'entrée et sortie du rond-point	Cette proposition sera étudiée dans l'étude définitive suite à la concertation.

Traversées de la rue à vélo :

Proposition	Réponse
Améliorer la visibilité pour les traversées à vélo	Cela sera étudié dans le cadre de la suite des études.

VI. Suite du projet

Au regard du présent bilan, il apparaît que les modalités de concertation définies par la délibération d'ouverture de la concertation du 25 novembre 2021 ont été mises en œuvre durant la période d'ouverture de la concertation. La concertation a permis aux participants (habitants, riverains, usagers, associations) de comprendre les objectifs du projet et les ambitions de la Métropole et de la commune de Talence et d'apporter des éléments constructifs au projet de réaménagement de la rue Frédéric Sévène.

Globalement, les avis exprimés lors de la concertation via les ateliers, la réunion publique et les registres papier et numériques sont favorables à la poursuite du projet. La poursuite des études devra prendre en compte les avis exprimés, notamment dans le choix des scénarios d'aménagement. Ce bilan sera entériné par délibération du conseil métropolitain.

La publication de ce bilan marque la fin de l'étape de concertation. Le calendrier de projet pressenti est le suivant :

- 2022 : Finalisation de l'étude préliminaire par Bordeaux Métropole et leur maîtrise d'oeuvre SCE
- 2022 - 2023 : Poursuite des études et levée des préalables : acquisitions foncières, enfouissement, dévoiement des réseaux, assainissement
- 2024-2025 : début des travaux sur une séquence en fonction de la levée des préalables fonciers notamment et de l'effacement des réseaux aériens.

VII. Annexes

Sommaire des annexes :

- Plan du périmètre de projet et de la concertation
- Liste des avis déposés sur le site www.participation.bordeaux-metropole.fr
- Liste des avis déposés sur le registre de la mairie de Talence