

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

Réunion publique de clôture de la concertation - 28 juin 2022



Sommaire

Introduction	3
Emmanuel SALLABERRY, Maire de Talence	3
Les modalités de la concertation	3
Chloé MICHEL, Écologie Urbaine & Citoyenne	3
Temps d'échange avec la salle	4
Conclusion	6
Emmanuel SALLABERRY, Maire de Talence	6
Evaluation de l'animation	7
Annexes	7
Synthèse des premiers avis présentés lors de la réunion publique	7

Introduction

Emmanuel SALLABERRY, Maire de Talence

Monsieur le Maire souhaite remercier l'ensemble des participants aux ateliers et à la réunion et particulièrement les habitants pour l'ensemble du travail accompli. La rue Frédéric Sévène est un axe éminemment important et stratégique pour la commune mais qui comporte de nombreux dysfonctionnements, notamment, il n'est pas adapté pour les mobilités actives (marche et vélo). C'est le seul axe est-ouest de la commune et l'objectif est de réduire son caractère routier et de mieux partager l'espace. L'espace justement y est contraint, les propositions ne sont pas toujours parfaites mais il s'agit de faire au mieux.

La ville a souhaité que le sujet de la mise en sens unique de la rue ne soit pas mis comme une option à discuter lors de la concertation pour deux principales raisons ; une mise en sens unique de cette voie de catégorie 2 impliquerait un report de circulation sur d'autres rues moins calibrées pour accueillir autant de trafic et la création d'un grand rond-point pour gérer les flux de circulation entre les rues F. Sévène, Robespierre et Bontemps.

Les modalités de la concertation

Chloé MICHEL, Écologie Urbaine & Citoyenne

Modalités de la concertation

Ouverture de la concertation le 15 mars 2022

Un dossier de [présentation du projet et un registre de concertation](#) sont tenus à la disposition du public qui pourra formuler ses observations ou suggestions éventuelles sur les registres prévus à cet effet. Ils sont déposés :

- à l'Hôtel de Ville de Talence : rue du Professeur Arnoz - 33400 Talence
- au Pôle Territorial Sud de Bordeaux Métropole, situé à Coeur Bersol, 28 avenue Gustave Eiffel à, bâtiment C, 33600 Pessac

Ce dossier est accessible aux jours et heures habituels d'ouverture au public et ce, pendant toute la durée de la concertation, ainsi que sur le site internet de Bordeaux Métropole (www.participation.bordeaux-metropole.fr) jusqu'au 12 juillet 2022 à midi.

Au 28 juin 2022, 22 avis ont été déposés sur le site de la participation de Bordeaux Métropole, 2 avis sur le registre de la mairie et zéro avis sur le registre du pôle territorial.

Atelier 1 - 5 avril 2022 : Comprendre et partager les usages de la rue

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 - 10 avril 2022 : Prendre connaissance des scénarios et échanger sur le programme d'aménagement

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.

Réunion publique de clôture de la concertation - 28 juin 2022

Il s'agit de la réunion publique dont ce compte-rendu fait l'objet. Ses objectifs sont de restituer les principaux avis déjà formulés et les premières réponses apportées par la collectivité. Le nombre de participants était de 18 personnes.



Rédaction d'un bilan réglementaire de la concertation

Un bilan réglementaire sera rédigé permettant de traiter de manière exhaustive les avis formulés entre le 15 mars et le 12 juillet 2022 et de permettre à la collectivité d'apporter des réponses.

Temps d'échange avec la salle

Intervention 1 : Les aménagements en plateau sont très intéressants, peut-on être plus volontaires en proposant d'avantage et notamment au niveau de tous les passages piétons par exemple ?

Réponse de la collectivité : Il est complexe de proposer ce type d'aménagement à chaque passage piéton car cela réduit le confort des voyageurs dans les bus et ralentit leur vitesse commerciale en plus de représenter un coût pour la collectivité.

Intervention 2 : C'est une bonne chose de s'engager à créer des parkings au gré des mutations de parcelles, notamment sur les projets en cours au 280 et 282 rue Frédéric Sévène.

Réponse de la collectivité : L'objectif n'est pas non plus de créer des poches de stationnement sur de grandes parcelles, mais de profiter des opportunités foncières pour intégrer du stationnement linéaire. La ville opère une veille sur les opportunités foncières.

Intervention 3 : Une proposition formulée lors de la concertation consistait à faire passer la piste cyclable par la rue Bontemps dans la direction Crespy-route de Toulouse, ce qui est déjà une pratique actuelle et plus sûr pour les cyclistes.

Réponse de la collectivité : La métropole souhaite idéalement proposer des aménagements sur chaque rue mais il faut prioriser et faire des arbitrages. L'objectif est de faire un aménagement complet sur Sévène.

Intervention 4 : Pour les transports en commun, les plateaux vont perturber le déplacement des bus, cela abîme le matériel et n'est pas confortable pour les voyageurs. Aussi, j'habite une résidence au croisement du Petit Chemin d'Ars, le plateau proposé est une bonne idée, mais il faudrait aller plus loin pour sécuriser ce carrefour accidentogène.

Réponse de la collectivité : Le régime de priorité actuel qui serait conservé dans le projet n'est pas confortable mais a l'intérêt de pousser à la prudence. L'option du micro-giratoire a été envisagée, mais écartée dans la concertation et il est très difficile à placer (nécessite des acquisitions foncières plus importantes et la giration des bus est difficile). Les études vont se poursuivre pour affiner ces sujets mais ce carrefour est complexe à travailler, sauf à démolir les bâtiments il n'est pas possible de faire autre chose aujourd'hui.

Intervention 5 : L'aménagement du futur giratoire au croisement de la rue Blumerel et Bontemps pour la résidence Frédéric Sévène fait craindre les conflits au sortie de la résidence pour tourner à gauche. N'en faire qu'une entrée n'est pas aisée (report de flux et nuisances). Un déplacement du giratoire peut être envisagé ?

Réponse de la collectivité : il faudra trouver le bon compromis et le juste équilibre, ce qui est sûr c'est que les aménagements futurs vont sécuriser la sortie de la résidence plus qu'elle ne l'est actuellement. La ville peut travailler avec les habitants de la résidence. Peut-être qu'il est possible d'envisager un rond-point à la hollandaise où les vélos seraient prioritaires sur les voitures pour diminuer la vitesse des véhicules. Les

aménagements prévus permettront de diminuer la vitesse mais il faudra de la vigilance. Attention, plus on recule la sortie du rond-point, plus les voitures pourront prendre de la vitesse. La Métropole va chercher des optimisations.

Intervention 6 : La piste cyclable continu est intéressante mais il n'y aura pas de continuité au niveau du rond-point Crespy, c'est dommage car ça rompt la continuité

Réponse de la collectivité : aujourd'hui les préemptions sont difficiles, il y a très peu de marge et les discussions se font à l'amiable, ce sera certainement compliqué. Les aménagements proposés sont un plateau surélevé : peut-être qu'il va falloir travailler des revêtements différenciés pour marquer le changement de régime et la priorité aux cycles (résines, couleurs, etc.). Les aménagements de cette rue vont ressembler à ceux de Peydavent. La discontinuité des pistes cyclables est dommage mais il est difficile de faire autrement mais le confort cycliste sera quand même plus important.

Intervention 7 : Quel retour d'expérience avez-vous sur la rue Lamartine (entre la rue Suzon et le cours Maréchal De Lattre de Tassigny) pour les aménagements cyclables (véloroute) ?

Réponse de la collectivité : Ces aménagements étaient provisoires dans un premier temps. Le fonctionnement actuel est plus simple qu'il ne l'était mais s'il est possible de poursuivre la sécurisation, ce sera fait. La ville est encore en étude sur cela. Concernant les aménagements de la rue Sainte-Marie, les voitures roulent sur la résine et les peintures qui sont beaucoup plus pérennes, c'est positif et sécurisant pour le vélo. Avec la véloroute, le vélo est prioritaire sur tout autre véhicule. La véloroute n'est possible que sur certains axes, sur la rue Sévène, la catégorie de voie (itinéraire de transit) ne permet pas d'envisager le même type d'aménagement et la Métropole ne pourra pas faire d'espace partagé à cet endroit. Le stop reste un aménagement utile pour réduire la vitesse (même s'ils ne sont pas respectés, les automobilistes marquent la réduction de vitesse).

Intervention 8 : Concernant le régime de priorité cyclable au niveau du petit chemin d'ars, est-il envisagé un régime de priorité à la hollandaise ? Qu'est-ce qui est envisagé pour les cycles ?

Réponse de la collectivité : Pour la piste qui arriverait du giratoire Crespy, la continuité est assurée en site propre mais le projet va être affiné à partir de ce qui a été dit en concertation : les propositions présentées sont à grosse maille (schéma de principe) : le régime de priorité devra donc être réfléchi depuis le nord. La Métropole souhaite travailler la signalétique au sol (logo, couleur, etc.) pour annoncer la vigilance aux automobilistes. De plus, la continuité cycle est encouragée par le plateau.

Intervention 9 : N'y-a-t-il pas une règle qui affirme que les modes actifs sont prioritaires sur les plateaux ?

Réponse de la collectivité : Cette priorité s'opère plutôt sur les zones partagées. Sur les zones de plateaux, le régime de priorité reste le même que celui sur l'ensemble du linéaire mais il est possible de communiquer visuellement et sur la signalétique pour apaiser les circulations et casser la vitesse. Il s'agira de travailler sur la lisibilité du régime de priorité pour éviter les situations dangereuses.

Intervention 10 - Isabelle Rami, Conseillère métropolitaine déléguée aux mobilités alternatives : Concernant la marche, peut-on expliciter le concept de la végétalisation ? S'agit-il de prévoir un aménagement suffisant mais aussi confortable et plaisant ?

Réponse de la collectivité : Sur la séquence 2, il y a un passage difficile (un côté ne sera pas aux normes mais l'autre côté sera confortable et continu, et une traversée piétonne sera prévue. Les personnes à mobilité réduite pourront passer mais le trottoir ne sera pas à 1m40. Sur la végétalisation : c'est au niveau des surlargeurs que ce sera proposée essentiellement avec des poches de verdure qui seront à affiner aussi pendant les études (notamment pour réussir à réintégrer la station Vcub ou avec le choix d'un stationnement en épi). L'avantage de cette rue, c'est que les parcelles privées sont très végétalisées (donc la perception depuis la rue est agréable). C'est surtout sur la séquence 3 que la végétalisation pourra se faire plus densément. Les négociations vont être entamées avec le propriétaire du petit parking privé (aujourd'hui, le fonctionnement n'est pas légal) pour faire une véritable poche de végétalisation. Les arbres existants feront l'objet de diagnostics phytosanitaires et les ronds-points seront végétalisés dans leur centre. L'un des signaux fort de la séquence sera le rond-point au niveau de la rue Blumerel en termes de végétation.

Intervention 11 : Comment sera le sens de la circulation le temps des travaux ? Crainte d'un report sur la rue Blaise Pascal, est-il possible d'envisager un double sens sur la rue Lamartine le temps des travaux

?

Réponse de la collectivité : Le temps des travaux ne sera pas agréable, quoi qu'il arrive. Lorsque les études auront défini le projet plus précisément, la collectivité reviendra vers les habitants pour préciser la manière dont sera gérée la période de travaux. La collectivité essaiera au maximum de réduire les nuisances. La rue Lamartine remise en double-sens n'aurait pas d'impact sur la rue Sévène. Il faut aussi considérer que les périodes de travaux réduisent le trafic routier.

Intervention 12 : Sur la rue Descartes, les gens s'engouffrent très rapidement et dangereusement depuis la sortie du Leclerc.

Réponse de la collectivité : Des propositions ont été faites par la collectivité (à l'issue d'une consultation), la rue Descartes va être considérée au même titre que ce qui a été réfléchi et proposé sur Blaise Pascal. Les réflexions vont être lancées pour retravailler et diminuer le caractère routier de ces rues pour apaiser les circulations et les flux. Il faut trouver le moyen d'orienter ces flux vers la route de Toulouse.

Intervention 13 : Remarque sur la séquence 3 : les traversées en vélo de la rue Sévène depuis les rues Vaché et Jouis sont en pente ce qui crée des arrivées sans beaucoup de visibilité. C'est dangereux et difficile pour les vélos, est-il possible de travailler la topographie ou la visibilité ?

Réponse de la collectivité : La rue Lamartine a permis de créer un itinéraire Nord-Sud complet et sécurisé pour les cycles. Le rétrécissement de la voie routière pour récupérer les emprises pour les modes doux (trottoirs + pistes cyclables en site propre) permettra de gagner en sécurité et visibilité. Les études et le projet veilleront quand même au traitement des carrefours. Comme pour le Petit Chemin d'Ars, le cabinet médical a cédé le pan coupé à la métropole pour gagner en visibilité et la Métropole récupère dans l'emprise public ce pan coupé.

Intervention 14 : Des travaux ont été faits récemment sur la rue Sévène, est-il possible de remettre un passage clouté (qui n'a pas été repeint) ?

Réponse de la collectivité : Oui le passage va être repeint mais nous n'avons pas de visibilité sur le délai. Ces travaux d'eau et de gaz menés en amont du projet éviteront de rouvrir la rue juste après la livraison de la rue.

Intervention 14 : Attention aux conflits de stationnement sur les places privées. La police municipale ne pourrait-elle pas passer ?

Réponse de la collectivité : La police municipale ne peut pas intervenir sur l'espace privé. C'est à la résidence de réagir (appeler la fourrière ou clôturer la parcelle).

Conclusion

Emmanuel SALLABERRY, Maire de Talence

Monsieur le Maire remercie les personnes présentes pour leurs participations et interventions et rappelle qu'il reste jusqu'au 12 juillet midi pour continuer à s'exprimer via les registres papier et numérique. Ensuite une phase opérationnelle s'engagera avec un début des travaux espéré fin 2023, début 2024. Le déroulement des travaux sera dépendant des procédures engagées et des acquisitions foncières. Une fois les travaux terminés, la rue Frédéric Sévène sera moins polluée et plus apaisée.

Evaluation de l'animation

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

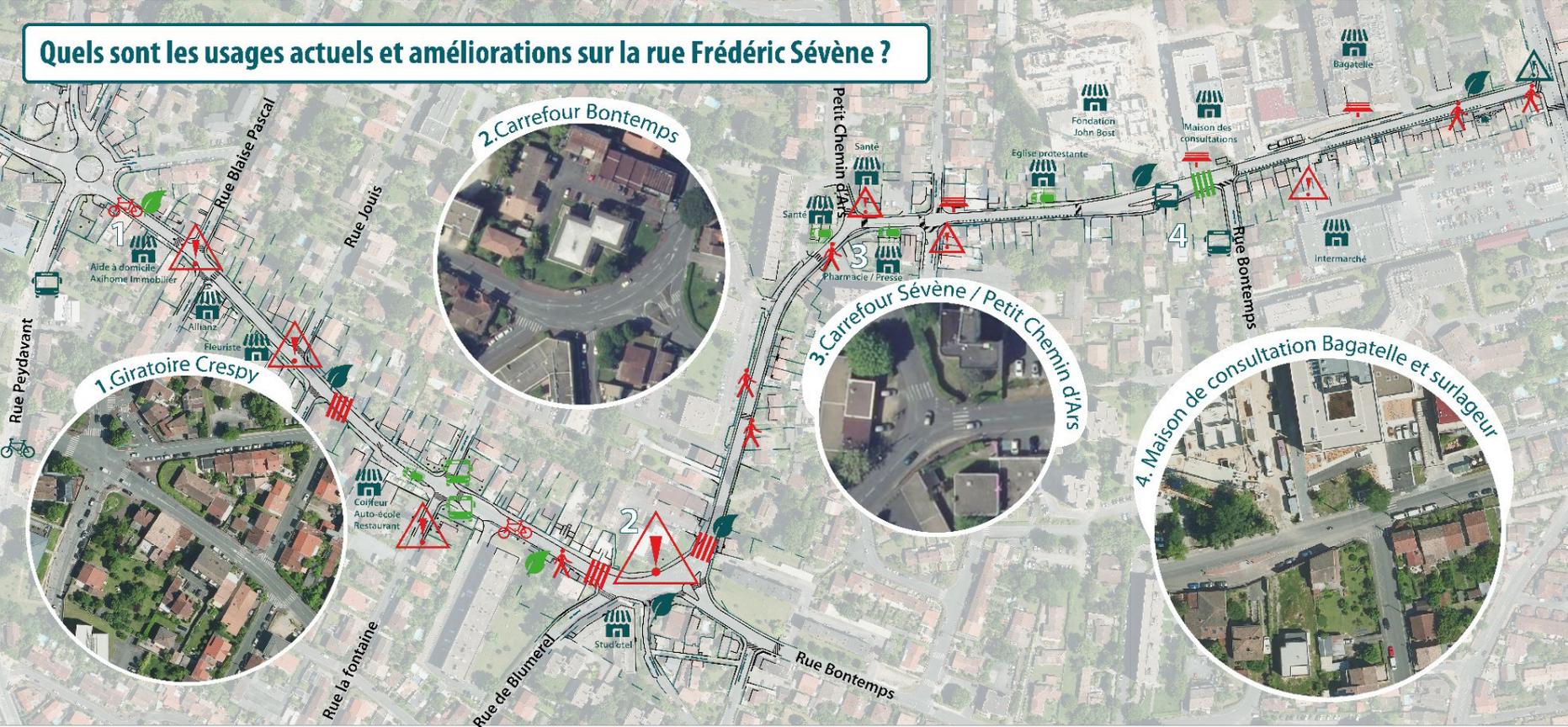
- Avez-vous appris des choses concernant le projet : 1 vote à 4 et 12 votes à 5
- Vous êtes-vous senti concerné et écouté : 2 votes à 4 et 8 votes à 5
- Avez-vous passé un moment agréable et reviendrez-vous si c'était à refaire : 12 votes à 5

Annexes

Synthèse des premiers avis présentés lors de la réunion publique

Des constats partagés

Quels sont les usages actuels et améliorations sur la rue Frédéric Sévène ?



Des constats partagés - remarques générales

- **Déplacements piétons** : globalement la rue Sévène présente des aménagements piétons inégaux avec certaines portions de trottoirs très étroits, voire inexistantes ce qui augmente la dangerosité des déplacements.
- **Déplacements cyclistes** : il faut proposer des aménagements sécurisés et sur l'ensemble du linéaire de la rue pour les cyclistes afin d'éviter des ruptures de continuité dangereuses.
- **Déplacements motorisés** : la vitesse trop importante des voitures sur la rue est unanimement soulignée avec certaines portions favorisant la prise de vitesse des véhicules.
- **Transports en commun** : la présence d'arrêts de bus est appréciée même si la fréquence des bus est jugée insuffisante. L'accès aux arrêts doit être possible pour les personnes à mobilité réduite.
- **Stationnement** : un manque de stationnement sur la rue est identifié, particulièrement aux abords des équipements et services qui génèrent des flux importants.

Des constats partagés - remarques générales

- **Végétalisation** : la végétation est peu présente sur l'espace public, elle doit être favorisée mais pas au détriment de la mobilité.
- **Mobilier urbain** : ce n'est pas une priorité en termes d'usages, sauf à des pôles stratégiques (commerces, arrêts de bus, etc.). Les poubelles des riverains encombrant les trottoirs.
- **Des aménagements provisoires** pourraient être envisagés avant le lancement des travaux pour réduire la vitesse.

Des constats partagés - séquence 1

- **Manque de stationnement** à hauteur de Bagatelle ce qui génère du stationnement sauvage sur les trottoirs. L'entrée et la sortie du parking de Bahia se fait difficilement avec une compréhension difficile des circulations.
- **Difficultés d'accès** à Bagatelle en mobilités douces tant pour le personnel que pour les usagers.
- **La sortie d'Intermarché** est dangereuse à cause du stationnement qui gêne la visibilité.
- **Surlargeur** : certaines voitures empruntent la voie de bus, l'arrêt est très peu confortable et peu accessible aux personnes à mobilité réduite.

Des constats partagés - séquence 2

- **Le carrefour avec le Petit chemin d'Ars** est dangereux, la visibilité est mauvaise avec la végétation et le virage et les priorités sont peu respectées.
- **Le carrefour avec les rues Bontemps, Clément Thomas et Blumerel** est dangereux.
- La séquence 2 est identifiée comme un point culminant de la **vitesse automobile**.
- **Les trottoirs** sont impraticables dans le virage du petit chemin d'Ars.

Des constats partagés - séquence 3

- **Déplacements piétons** : manque de passages piétons au débouché de la rue Jouis
- **Transports en commun** : les arrêts de bus sont confortables et bien situés, parfois ils sont occupés l'été en soirée pouvant générer des nuisances.
- **Stationnement** : manque de stationnement devant le dentiste.
- **Visibilité** : un poteau cache la visibilité au niveau du croisement de la rue Verdeau.
- **Nuisances sonores** : les déplacements motorisés (voitures et bus) sont générateurs de nuisances sonores et de vibrations pour les riverains.

Les propositions des participants - sujets transversaux

Mise en sens unique de la rue :

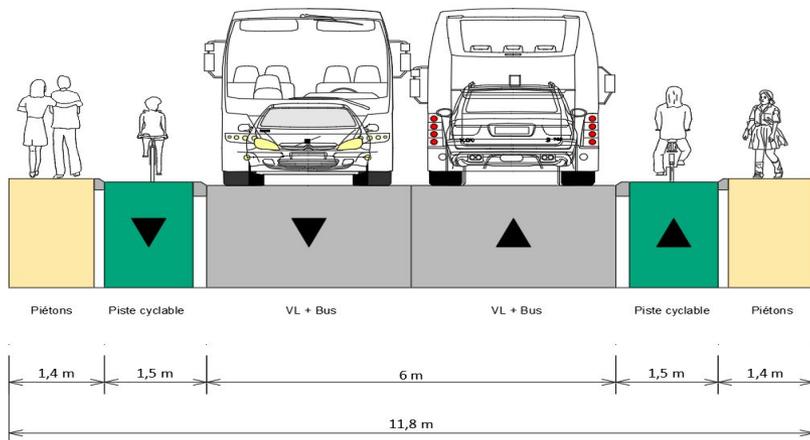
- Mise en **sens unique** partielle ou totale de la rue :
 - Réponse : La ville de Talence n'a pas souhaité étudier la mise en sens unique de la rue au regard des équipements présents générateurs de nombreux déplacements. Cela engendrerait beaucoup de report sur les autres rues également.

Les propositions des participants - sujets transversaux

Aménagements cyclables et piétons :

- Proposer des **aménagements cyclables et piétons aux normes** sur l'ensemble de la rue :
 - Réponse : 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 :
 - Réponse : l'option des pistes bilatérales unidirectionnelles sera retenue, les pistes cyclables bidirectionnelles ne permettent pas le gain d'espace et génèrent des conflits plus importants aux carrefours.

Piste cyclable à la Copenhagoise



Les propositions des participants - sujets transversaux

Stationnement :

- **Suppression de stationnement** trop importante, étudier le stationnement en épi
 - Réponse : 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.

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

Pôle commercial : gain de 4 places si on supprime la terrasse de la pizzeria et gain d'1 place si on conserve la terrasse



Les propositions des participants - sujets transversaux

Vitesse :

- Privilégier les **ralentisseurs plateaux** plutôt que les coussins berlinois
- Réponse : Les plateaux seront donc privilégiés



Séquence 1 :

Au croisement de la rue Bontemps



Séquence 2 :

Au croisement du Petit
Chemin d'Ars



Séquence 3 :

À proximité du giratoire
Crespy



Les propositions des participants - sujets transversaux

Vitesse :

- Passer la vitesse à **30 km/h** sur l'ensemble de la rue ou sur certaines parties
 - Réponse : 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.



Les propositions des participants - sujets transversaux

Vitesse :

- Mettre en place des **carrefours à feu**
 - Réponse : 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.



Les propositions des participants - sujets transversaux

Matérialité :

- Privilégier des **matériaux clairs** pour éviter l'effet d'îlot de chaleur urbain et éviter les **pavés trop bruyants**
 - Réponse : 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 :

- **Enfouir les réseaux** sans impacter financièrement les riverains
 - Réponse : l'enfouissement des réseaux Enedis, Telecom et l'éclairage public sont pris en charge par les réseautiers qui prend attache avec les riverains concernés pour les raccordements.

Aménagements routiers :

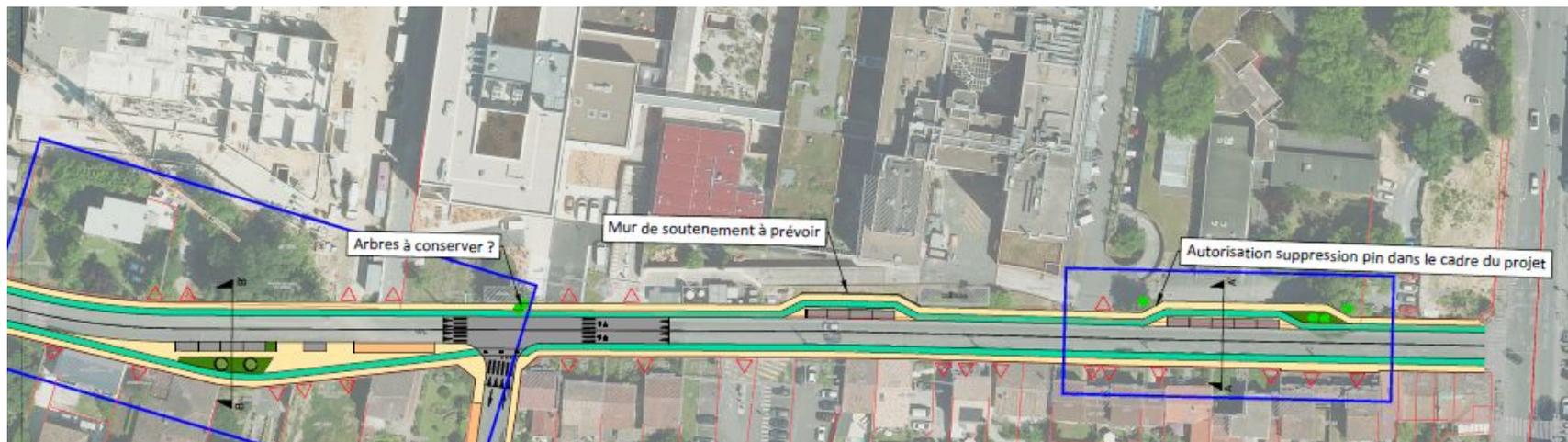
- Nécessité d'étudier les **rues adjacentes** à la rue F. Sévène
 - Réponse : La priorité a été mise sur la rue F. Sévène qui est un axe structurant est-ouest de catégorie 2 et reçoit plus de circulations et d'usages. Les projets d'aménagements étant très coûteux, des arbitrages et priorisations sont nécessaires.

Les propositions des participants - séquence 1

Les propositions des participants - séquence 1

Aménagements cyclables :

- **Conserver les continuités cyclables** proposées et ajouter des **arceaux vélos** à proximité des commerces et équipements.
 - Réponse : cela sera étudié en fonction des emprises disponibles
- Réintégrer la **station V3** dans le projet
 - Réponse : 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 négocier).



Les propositions des participants - séquence 1

Aménagements routiers :

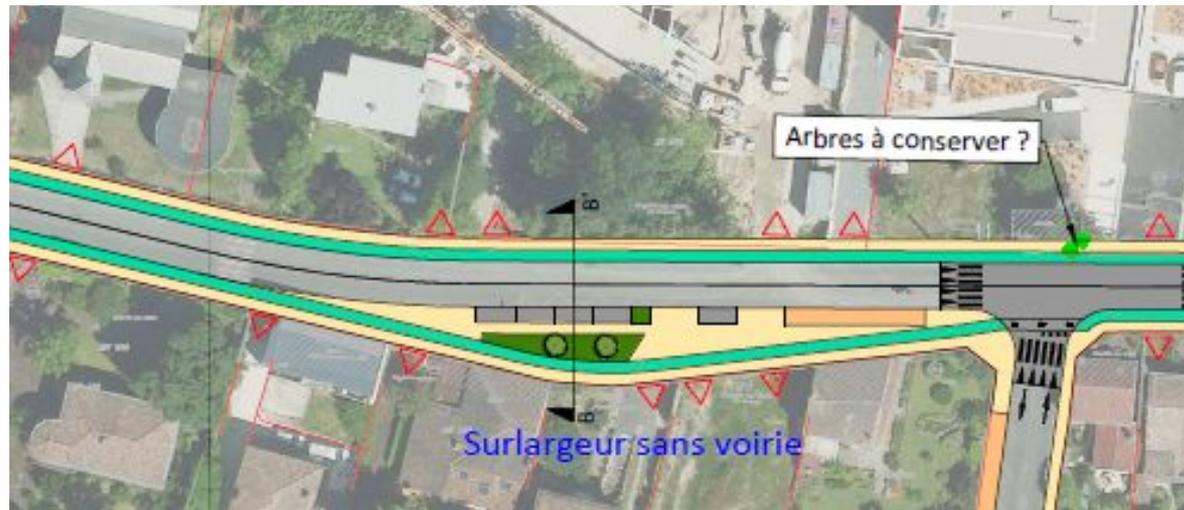
- Conserver un **plateau de ralentissement** à l'angle de la rue Bontemps avec une réduction de la vitesse à **30km/h** au droit du plateau.
- Réponse : cela est pertinent au regard des usages dans le secteur afin de sécuriser les modes doux.



Les propositions des participants - séquence 1

Surlargeur :

- Privilégier le scénario 1 de surlargeur sans voirie
 - Réponse : 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



Les propositions des participants - séquence 1

Stationnement :

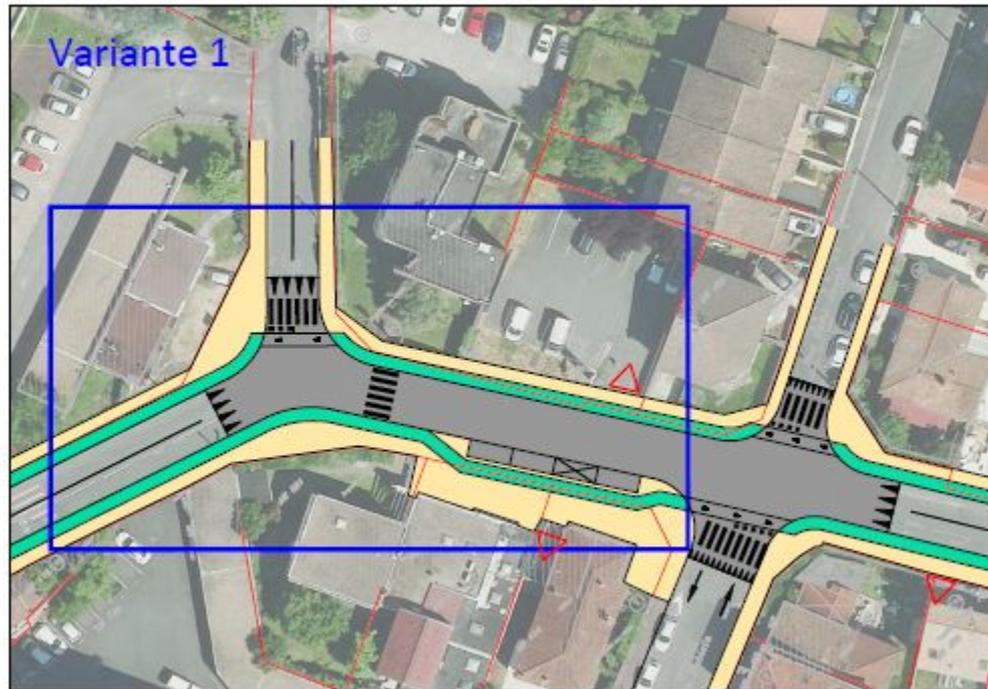
- Envisager d'aménager les 2 poches de stationnement prévues à proximité de Bagatelle de part et d'autre de la rue pour créer un **parcours sinueux** et réduire la vitesse.
 - Réponse : Cet aménagement nécessite des emprises foncières plus importantes que ce qui a été étudié et serait moins pertinent pour le passage des bus.
- **Mutualiser le stationnement** d'Intermarché avec du stationnement pour les riverains les soirs et week-end
 - Réponse : ce foncier étant privé, les discussions sont à engager entre la ville, les riverains et Intermarché.
- **La perte de stationnement** pour le temple protestant est à étudier car cet équipement a besoin de stationnement.
 - Réponse : la pérennisation du stationnement n'est pas possible au regard des emprises disponibles. Dès que cela est possible, la métropole s'engage à recréer des poches de stationnement au gré des mutations de parcelles et avec le soutien de la ville dans le cadre de la délivrance des permis de construire.

Les propositions des participants - séquence 2

Les propositions des participants - séquence 2

Carrefour chemin d'Ars :

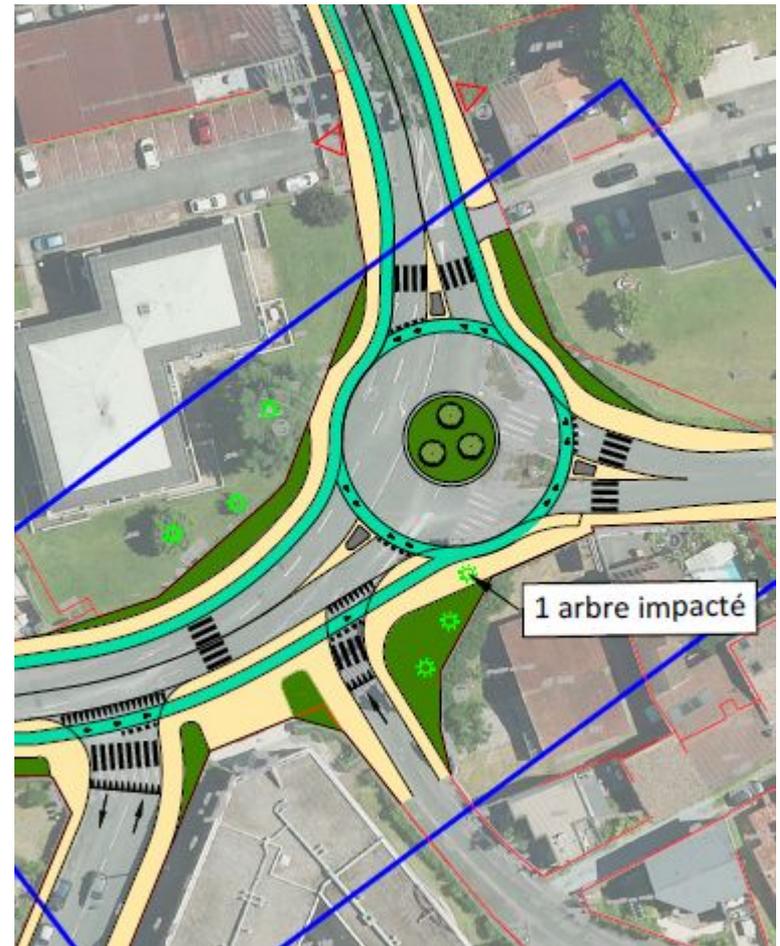
- Retenir le scénario 2 avec un **plateau de ralentissement**, couplé avec le maintien du **régime de priorité actuel**.
 - Réponse : Ce scénario sera étudié dans l'étude préliminaire définitive suite à la concertation.



Les propositions des participants - séquence 2

Carrefour Blumerel / Bontemps :

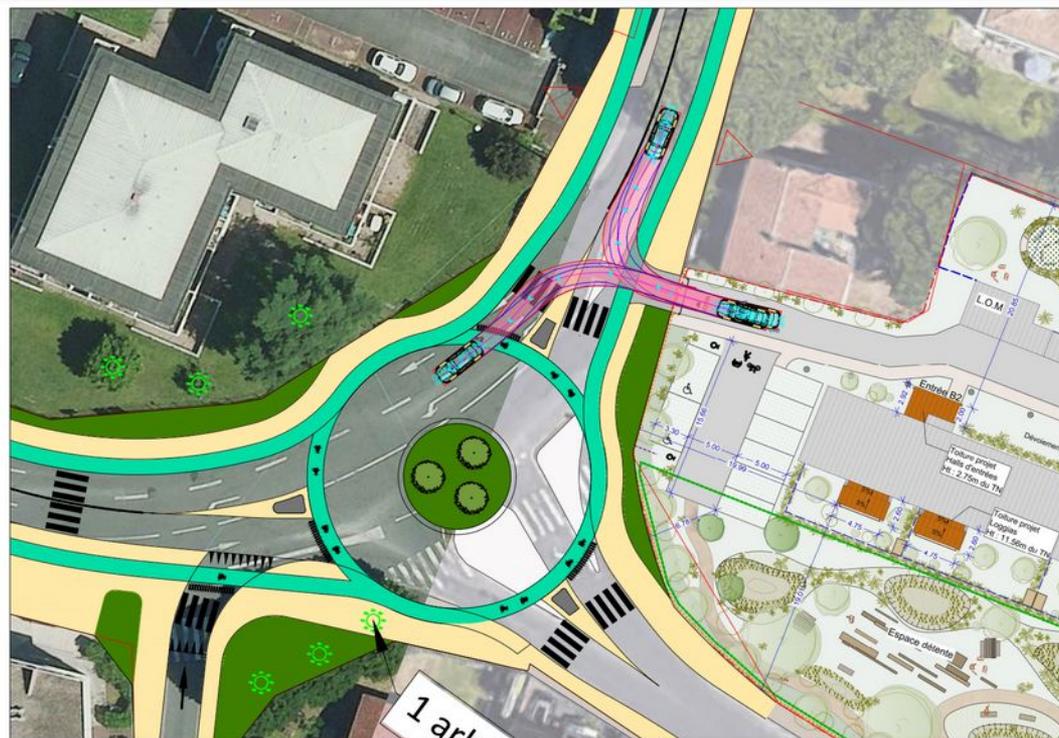
- Retenir le scénario 1 avec l'aménagement d'un **rond-point simple**.
 - Réponse : la géométrie du giratoire sera étudiée plus précisément dans les phases d'études ultérieures afin de prendre en compte les fonctionnalités existantes.
- Proposer un **aménagement transitoire** pour sécuriser le carrefour
 - Réponse : la préfiguration est techniquement difficile sans travaux lourds et coût supplémentaire pour la collectivité



Les propositions des participants - séquence 2

Carrefour Blumerel / Bontemps :

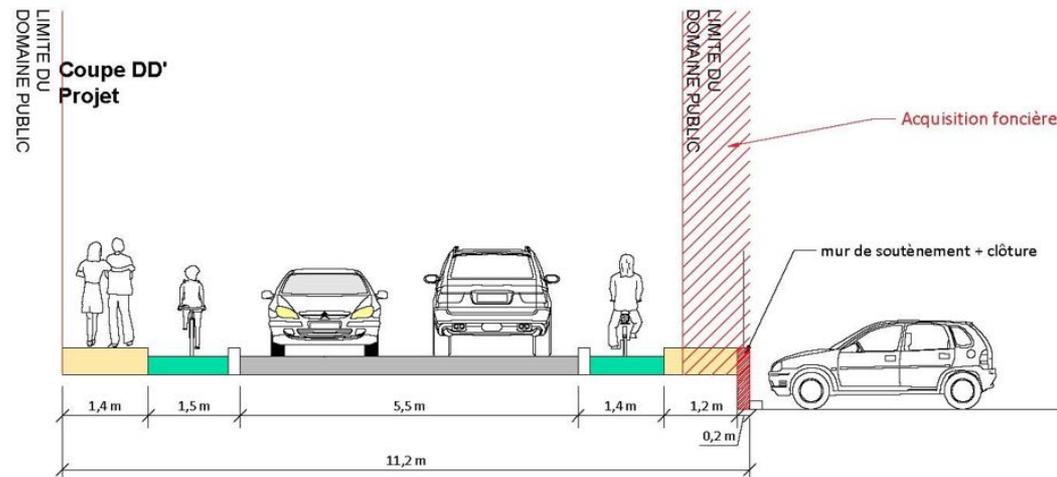
- Veiller à conserver **l'accès de la résidence** F. Sévène
 - Réponse : Les mouvements de sortie de la résidence permettront de tourner à droite et à gauche dans le futur aménagement.



Les propositions des participants - séquence 2

Aménagements routiers :

- Envisager un **ralentissement supplémentaire** sur le linéaire de la séquence 2 le long de la résidence
 - Réponse : la réduction de l'emprise circulable par les véhicules à 5,50m devrait être de nature à apaiser les vitesses.
- 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.
 - Réponse : Ce tronçon n'est pas concerné par le passage des bus mais cela ne les empêchera pas de passer si besoin.



Les propositions des participants - séquence 2

Stationnement :

Proposer du **stationnement** sur le linéaire de la séquence 2

- Réponse : 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 au gré des mutations de parcelles et avec le soutien de la ville dans le cadre de la délivrance des permis de construire.



Les propositions des participants - séquence 3

Les propositions des participants - séquence 3

Aménagement du pôle commercial :

- Conserver **plus de stationnement** comme cela est actuellement, notamment derrière l'arrêt de bus et avec un arrêt minute pour la pizzeria
 - Réponse : 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.



Les propositions des participants - séquence 3

Aménagement en connexion au rond-point Crespy :

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

