
COMPTE-RENDU

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

Atelier 2 - 10 mai 2022



Sommaire

Introduction	3
François JESTIN, 4ème Adjoint ville de Talence , Suivi du projet de mandat, finances, voirie, stationnement et circulation, Propriétés communales	3
La présentation des propositions d'aménagement et des scénarios	3
Marion RENIER, Bordeaux Métropole	3
Atelier "Scénarios"	4
Temps d'échange suite à la restitution	8
Conclusion	8
François JESTIN, 4ème Adjoint ville de Talence , Suivi du projet de mandat, finances, voirie, stationnement et circulation, Propriétés communales	8
Prochaines échéances	9
Participants	9

Introduction

François JESTIN, 4ème Adjoint ville de Talence , Suivi du projet de mandat, finances, voirie, stationnement et circulation, Propriétés communales

L'atelier ce jour s'inscrit en continuité avec le premier atelier, il est intéressant de voir des participants qui ont assisté au premier atelier et d'autres qui n'avaient pas participé. L'objectif va être de réagir constructivement aux propositions faites par la métropole et la ville en croisant les attentes exprimées lors du premier atelier et les contraintes techniques et foncières.

Lors de cet atelier, la ville et la Métropole se mettent en retrait afin de laisser les participants s'exprimer pour permettre une intégration des avis dans la suite du projet.

La présentation des propositions d'aménagement et des scénarios

Marion RENIER, Bordeaux Métropole

Paulo Firmino, SCE

Intervention 1 : au niveau du carrefour avec le Petit Chemin d'Ars, un passage piéton existant aujourd'hui a été supprimé, il doit être maintenu.

Réponse de Mme Renier : effectivement, c'est un oubli sur le plan, le passage piéton sera ajouté, bien que si l'option du plateau surélevé est retenue, le marquage du passage piéton n'est plus obligatoire et peut être traité par les revêtements du plateau.

Intervention 2 : le vélo semble privilégié par rapport aux voitures, mais comment peut-on garantir l'accès aux commerces si l'on supprime tous les stationnements ?

Complément de Mme Renier : le projet est guidé par la création d'un linéaire cyclable. Cela nécessite de faire des compromis avec la place de la voiture et du stationnement.

Intervention 3 : sur les représentations, il manque la portion en face du temple protestant alors que du stationnement semble être supprimé.

Réponse de Mme Renier : un plan global présente l'ensemble du linéaire, disponible sur chaque table, les zooms présentés ne sont pas exhaustifs, c'est un florilège qui permet de présenter les grands principes. La métropole souhaite être transparente sur les propositions faites et l'ensemble du stationnement existant ne saurait être pérennisé dans le projet.

Complément apporté suite à l'atelier : Le diaporama de présentation qui accompagnait l'atelier a été mis à jour afin d'apporter les informations exactes de l'impact des scénarios sur le stationnement.

Atelier “Scénarios”

Un second atelier pour réagir et se positionner sur les propositions d'aménagement de la rue Frédéric Sévène

Les services de la métropole ont travaillé avec le bureau d'étude SCE pour proposer des aménagements sur la rue Frédéric Sévène. Certains sujets sont techniques, l'objectif est de bien comprendre les propositions et les contraintes techniques afin de faire des choix éclairés pour les futurs aménagements de la rue.

Méthodes et règles du jeu

Les participants ont été répartis en 4 groupes équivalents pour plus de confort et travaillent sur les mêmes supports. La méthode proposée était celle des 3C : Conserver Cesser Créer. Un support format A0 permettait de visualiser le plan général d'aménagement de la rue Frédéric Sévène, puis des supports format A1 permettait d'opérer des zoom sur chacune des trois séquences de la rue afin d'identifier collectivement les éléments à conserver, cesser et créer au regard des propositions d'aménagement et des scénarios présentés. Les participants disposaient de 45 minutes d'échange pour réaliser ce travail, soit 15 minutes par séquence avant qu'une restitution collective soit réalisée par les animateurs de chaque groupe.

Les participants se sont vu remettre en début d'atelier un support de notes individuelles leur permettant de noter leurs remarques au fil de la présentation. Suite à l'atelier, ils ont pu remettre sur la base du volontariat ce support à l'équipe d'animation. Au total, 12 notes ont été restituées, certaines avec des commentaires sur une partie des sujets évoqués seulement. Leur contenu est synthétisé dans le compte-rendu de manière séparées aux échanges de groupes puisque les avis sont individuels et anonymes et n'ont pas été discutés collectivement.



Compte-rendu des échanges

Sujets transversaux

- **Travail en atelier :**
 - Les coussins berlinois ne sont pas privilégiés : ils génèrent des nuisances sonores et sont peu esthétiques
 - Privilégier des pistes cyclables au niveau de la chaussée avec bande séparative pour éviter les nombreux bateaux en entrée de résidences privées.
 - Privilégier des pistes bilatérales et unidirectionnelles sur l'ensemble de la rue
 - Impact de la suppression du stationnement pour les riverains : pourront-ils se garer ailleurs ?
- **Notes individuelles :**
 - Aménagements cyclables :
 - Il faut partager l'espace, mais le vélo monopolise la place sur les propositions au détriment du stationnement. Une solution serait peut-être de faire passer la piste cyclable sur la rue F. Sévène dans un sens et de la faire passer sur la rue Bontemps dans l'autre sens.
 - Retenir la solution des pistes cyclables bilatérales unidirectionnelles protégées.
 - Stationnement :
 - Manque de compensation en stationnement supprimé pour les riverains.
 - Matériaux : privilégier des matériaux clairs, éviter les pavés sources de nuisances sonores

Synthèse :

- Aménagement cyclables : globalement c'est la proposition de pistes bilatérales unidirectionnelles sécurisées qui remportent l'adhésion, avec des avis plus contrastés sur la hauteur au niveau de la chaussée ou du trottoir. Un risque avec la proximité du stationnement (emportierage) est souligné.
- Stationnement : un manque de compensation du stationnement supprimé dans les propositions d'aménagement est souligné, notamment pour les riverains de la rue et au regard des usages (commerces, équipements) présents sur les différentes séquences.
- Ralentisseur : les plateaux surélevés sont à privilégier dans le projet.
- Matériaux : une demande de revêtements clairs est demandée pour éviter l'effet d'îlot de chaleur urbain et les pavés ne sont pas souhaités car très bruyants.

Séquence 1 (route de Toulouse au Petit Chemin d'Ars) :

- **Groupe 1 :**
 - Tronçon connecté à la route de Toulouse : le stationnement pourrait être déplacé de l'autre côté de la rue pour créer un parcours plus sinueux et ralentir la circulation (dans l'esprit des chicanes).
 - Conserver le plateau de ralentissement avec le carrefour de la rue Bontemps.
 - Surlargeur : conserver le scénario 2 avec voirie qui permet de faire office de dépose-minute sans encombrer la voie principale.
 - Beaucoup de stationnement supprimé : quelles alternatives ? Il faut anticiper le stationnement sauvage et intégrer des poteaux. Avec la proximité de Bagatelle, cette séquence devrait proposer des solutions de stationnement, notamment pour les riverains.
- **Groupe 2 :**
 - Conserver le plateau de ralentissement avec le carrefour de la rue Bontemps
 - Surlargeur : conserver le scénario 1 qui permet un meilleur confort de l'arrêt de bus et de l'espace piéton et cyclable. Les places de stationnement pourraient être en épi pour gagner des places même si cela est fait au détriment de la végétation.
 - Beaucoup de stationnement supprimé : une mutualisation avec Intermarché pour les riverains serait-elle possible ? Par exemple en soirée.
- **Groupe 3 :**
 - Conserver le plateau et la zone 30km/h au droit du plateau.

- Projet Laroche : existe-t-il une possibilité d'avoir des places supplémentaires dans le parking prévu par le projet pour le temple protestant ?
- Stationnement : il faut prévoir plus de stationnement réglementé devant Bahia ainsi que des places handicapées.
- Prévoir des arceaux vélos à proximité des commerces.
- Conserver la station V3
- Surlargeur : retenir le scénario 1 sans voirie
- **Groupe 4 :**
 - La station V3 existante est à conserver dans le projet
 - L'accessibilité à l'église protestante est importante notamment pour les personnes à mobilité réduite. Le projet prévoit la suppression de places de stationnement.
 - Globalement la suppression du stationnement est problématique sur cette séquence car les besoins sont nombreux (riverains, église, Bagatelle, commerces, etc.)
 - Surlargeur : retenir le scénario 1 qui offre plus de places aux piétons et cyclistes.
- **Notes individuelles :**
 - Temple protestant : le temple totalise 300 personnes dont une majorité de personnes âgées ainsi que des personnes handicapées. Des activités culturelles et culturelles sont proposées au long de l'année qui nécessitent des places de stationnement.
 - Prévoir des arceaux pour les vélos.
 - Les avis sont globalement plus favorables à la surlargeur sans voirie (scénario 1).

Synthèse :

- Stationnement : le manque de compensation du stationnement supprimé est largement souligné sur cette séquence au regard des besoins des riverains et des équipements à proximité (église, commerces, Bagatelle)
- Surlargeur : globalement, que ce soit dans les notes individuelles ou les échanges collectifs, c'est la surlargeur sans voirie (scénario 1) qui regroupe le plus d'avis favorables, même si un groupe privilégie le scénario avec voirie (scénario 2) permettant un espace dépose-minute plutôt que d'encombrer la voie.
- Plateau surélevé : le plateau surélevé est validé par l'ensemble des participants au croisement de la rue Bontemps.

Séquence 2 (Petit chemin d'Ars - rue Blumerel)

- **Groupe 1 :**
 - Privilégier des matériaux clairs et non des pavés qui génèrent des nuisances sonores.
 - Carrefour avec le Petit Chemin d'Ars : retenir le scénario 2 avec un plateau et conserver le système de priorité actuel. Le petit rond-point n'est pas utile. La signalétique sur les priorités est à améliorer, par exemple un stop au lieu d'un cédez-le-passage.
 - Rond-point Bontemps : retenir le scénario 1 avec un rond point simple qui permet de casser davantage la vitesse (c'est l'enjeu principal).
- **Groupe 2 :**
 - Carrefour avec le Petit Chemin d'Ars : Retenir le scénario 2 avec un plateau et conserver le système de priorité actuel.
 - Rond-point Bontemps : Retenir le scénario 1 avec un rond-point simple et en modifiant le sens de la rue Clément Thomas.
 - Sur le linéaire de la séquence 2 : il faudrait un ralentisseur supplémentaire pour casser la vitesse sur ce tronçon. Aussi, si la voie est réduite, cela implique que les bus ne pourront jamais passer par cette voie.
- **Groupe 3 :**
 - Éviter les pavés qui génèrent des nuisances sonores pour le revêtement des plateaux de ralentissement.
 - Carrefour avec le Petit Chemin d'Ars : retenir le scénario 2 avec un plateau limité à 30km/h

en conservant le sens de priorité actuel. Il faut empêcher les véhicules de stationner sur les trottoirs le long du plateau. Il manque un passage piéton au droit du plateau qui est à rajouter. La piste cyclable peut être rehaussée avec une couleur différente et le traitement sur le plateau peut être aussi différent.

- **Groupe 4 :**
 - Carrefour avec le Petit Chemin d'Ars : retenir le scénario 2 avec un plateau limité à 30km/h en conservant le sens de priorité actuel.
 - Rond-point Bontemps : retenir le scénario 1 avec rond point simple.
- **Notes individuelles :**
 - Carrefour avec le Petit Chemin d'Ars :
 - La priorité actuelle est peu respectée car non comprise, mais les avis sont plus favorables au plateau avec un maintien de la priorité actuelle qui fonctionne mieux que l'ancien régime de priorité.
 - Giratoire Bontemps :
 - Les avis sont plus favorables au rond-point classique

Synthèse :

- Carrefour avec le Petit Chemin d'Ars : c'est globalement la proposition d'un plateau surélevé avec la conservation du système de priorité actuel (priorité au petit chemin d'Ars) qui est préférée.
- Tronçon linéaire : les propositions d'aménagement sont validées par la majorité même si un système de ralentissement pour casser l'effet ligne droite peut être envisagé pour certains.
- Giratoire Bontemps : globalement, que ce soit dans les notes individuelles ou les échanges collectifs, c'est le scénario 1 qui regroupe le plus d'avis favorables. Le scénario 2 génère un impact foncier très important et offre un espace végétalisé non accessible. L'objectif serait de changer le sens de la rue Clément Thomas même si tous les groupes n'ont pu échanger à ce sujet.

Séquence 3 (Rue Blumerel - Giratoire Crespy)

- **Groupe 1 :**
 - Pôle commercial : problématique de la suppression du stationnement devant le pôle commercial.
 - Connexion Crespy : conserver le plateau surélevé (qui est peut-être trop long en l'état pour casser la vitesse ?) et les aménagements cyclables.
- **Groupe 2 :**
 - Pôle commercial : il faudrait conserver l'espace végétalisé derrière l'arrêt de bus pour le stationnement. Au niveau des commerces, il y a un risque que l'auto-école utilise les places de stationnement pour son usage. Il faudrait intégrer un arrêt minute pour la pizzeria. Le stationnement en épi pourrait être étudié.
 - Connexion Crespy : les plateaux génèrent du bruit et de la pollution à la sortie par l'accélération des véhicules, notamment pour les véhicules sortant du rond point et entrant dans la rue F. Sévène..
- **Groupe 3 :**
 - Pôle commercial : ajouter du mobilier urbain (poubelles notamment) au niveau des arrêts de bus. Attention à la sécurité des cyclistes si la voie cyclable est collée aux stationnements.
 - Connexion Crespy : éviter la disparition de la voie cyclable à la connexion du rond-point
 - Imaginer des ralentisseurs à chaque intersection, donc prévoir au total sur la séquence deux plateaux de ralentissement.
- **Groupe 4 :**
 - La bande cyclable doit être bien marquée mais sans séparation physique

- La zone commerciale peut être apaisée par un plateau
- **Notes individuelles :**
 - Connexion Crespy : prévoir du marquage au sol pour expliquer le partage de la voie avec les cyclistes
 - Pôle commercial : prévoir du mobilier urbain à cet emplacement

Synthèse :

- Pôle commercial : la suppression d'autant de places de stationnement est problématique pour les riverains et l'accès aux commerces. Du mobilier urbain pourrait être proposé sur cet espace.
- Connexion Crespy : le plateau est globalement validé même si l'effet d'accélération peut générer des nuisances sonores et de la pollution. L'arrêt des pistes cyclables est problématique et un traitement particulier devra être proposé pour sécuriser l'entrée et la sortie du rond-point.



Temps d'échange suite à la restitution

Précisions apportées par Bordeaux Métropole suite à la restitution :

- Le stationnement en épi a déjà été étudié et ne permettait pas d'apporter plus de places de stationnement sur le projet.
- Au niveau du pôle commercial de la séquence 3, le stationnement présent aujourd'hui est sur un espace privé et les accès se font en passant directement sur le trottoir au regard de la forme de la parcelle en lanière. Le fonctionnement de ce parking privé ne peut être pérennisé dans le cadre du projet et la Métropole n'a pas d'autre choix que de le supprimer. La parcelle privée n'est pas nécessaire au projet mais l'aménagement envisagé ne pourra plus permettre aux riverains de se garer. C'est pourquoi la métropole a imaginé un aménagement paysager sur cette parcelle.

Intervention 1 : il serait intéressant d'avoir une évaluation de la circulation cycliste avant et après le projet.

Intervention 2 : le rond-point Crespy est maintenant terminé, le projet pourrait impacter cet aménagement. Aussi, concernant le rond-point prévu au croisement de la rue Bontemps, il faudra être vigilant à l'intégration des cyclistes.

Intervention 3 : où en est Bordeaux Métropole sur le calendrier du projet et comment cela se passe pour les emprises de foncier à racheter ?

- Réponse de Mme Renier : actuellement Bordeaux Métropole est en train d'affiner les emprises nécessaires au projet. Dans certains cas, il y a des emplacements réservés au PLU donc les propriétaires sont normalement au courant de cette possibilité. Sinon, c'est de la négociation entre la collectivité et les propriétaires. Les coûts et indemnités sont assumés par la Métropole et les négociations portent sur le rachat d'une partie du foncier et le choix de la nouvelle clôture. En termes de calendrier, pour la séquence 3, les premières prises de contact se feront en 2023.

Conclusion

François JESTIN, 4ème Adjoint ville de Talence , Suivi du projet de mandat, finances, voirie, stationnement et circulation, Propriétés communales

La ville remercie tous les participants pour leur mobilisation et les échanges de la soirée.

L'option des coussins berlinois n'est pas soutenue par la ville non plus, ils génèrent des nuisances acoustiques. Nous privilégions aussi les plateaux de ralentissement surélevés.

Concernant le stationnement, la ville reste vigilante ; des négociations sont en cours pour augmenter l'emprise de la voie et augmenter l'offre de stationnement. Les propositions faites aujourd'hui sont calculées en fonction de l'état actuel du foncier. La possibilité du stationnement en épis sera prise en compte, mais il faut savoir que la politique métropolitaine à ce sujet est de privilégier les manœuvres à l'entrée du stationnement en marche arrière afin d'augmenter la sécurité lors de la sortie en marche avant du stationnement. Cela peut compliquer considérablement les manœuvres sur la chaussée.

La mise en place d'une vitesse à 30km/h sur l'ensemble de la rue n'est pas privilégiée car c'est un axe de catégorie 2. De plus, faire rouler les bus à 30km/h augmenterait leur temps de parcours et risquerait de réduire leur attractivité.

La station V3 (vélo en libre service de la métropole) qui a été installée est démontable et déplaçable, elle a été conçue pour être facilement déplaçable en fonction de l'évolution du projet.

La continuité cyclable sur cet axe est importante, il faut partager équitablement la rue entre tous les modes car il n'est pas possible de pousser les murs.

L'exercice est difficile : il s'agit de trouver le meilleur projet avec des contraintes techniques et d'usages c'est pourquoi la participation citoyenne est essentielle pour y arriver.

Prochaines échéances

Chacun est invité à continuer à s'exprimer par l'intermédiaire des registres :

- à l'Hôtel de Ville de Talence : rue du Professeur Arnozan - 33400 Talence
- au Pôle Territorial Sud de Bordeaux Métropole, situé à Coeur Bersol, 28 avenue Gustave Eiffel à, bâtiment C, 33600 Pessac
- sur le site de participation citoyenne de Bordeaux Métropole : www.participation.bordeaux-metropole.fr

Une réunion publique de clôture de la concertation sur entrée libre aura lieu le 28 juin de 18h à 20h espace François Mauriac rue du Professeur Arnozan à Talence avant la rédaction d'un bilan réglementaire.

Participants

Ce premier atelier a réuni 37 participants composés principalement d'habitants, de riverains et d'acteurs de la rue (équipements, services, commerces, etc.).