

ATELIER 2 - 10 mai 2022
Projet d'aménagement
de la rue Frédéric Sévène
Talence

INTRODUCTION

- I. Retour sur les modalités de la concertation
- II. Présentation des scénarios
- III. Atelier de travail sur les scénarios : méthode des 3C
- IV. Restitutions

CONCLUSION

INTRODUCTION

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

> I. MODALITÉS DE LA CONCERTATION

Chloé MICHEL, Écologie Urbaine & Citoyenne

Les objectifs de la concertation



Informer sur les
enjeux du projet



Présenter les **scénarios**
et les **dispositifs**
envisagés



Échanger lors des
ateliers avec vous,
habitants et usagers, sur
les différents scénarios
et dispositifs envisagés



Recueillir vos avis et vos
demandes, via les
registres en mairie, les
ateliers et la réunion
publique



Intégrer les avis
dans l'étude préliminaire

Les objectifs de la concertation

Travailler l'**appropriation des termes liés à l'aménagement** des espaces publics

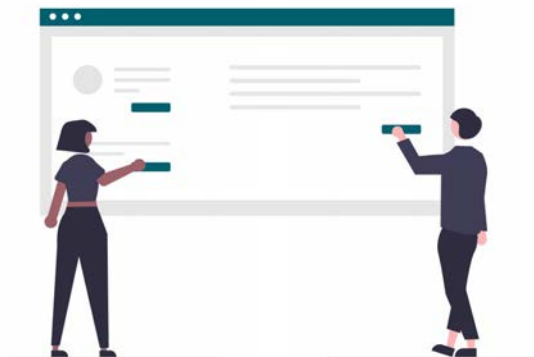
Aider, grâce à l'**expression citoyenne, la décision publique** sur le choix du scénario d'aménagement

Informé et recueillir les avis des habitants, usagers et commerçants sur le projet de réaménagement de la rue Sévène.

Les dispositifs participatifs

- 15 mars 2022 : Ouverture de la concertation

- 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 Arnozan - 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).



Les dispositifs participatifs

- **5 avril - Atelier 1 : Comprendre et partager les usages de la rue Frédéric Sévène**
 - Présentation générale du projet et des éléments de diagnostic
 - Atelier en groupes pour exprimer ses usages actuels (mobilité, cadre de vie, ambiances, mobilier urbain, etc.)
- **10 mai - Atelier 2 : Prendre connaissance des scénarios et échanger sur le programme d'aménagement**
 - Présentation des scénarios détaillés et du programme d'aménagement
 - Atelier en groupes pour s'exprimer sur les scénarios
- **28 juin - Réunion publique de clôture de la concertation**
- **Rédaction d'un bilan réglementaire**



> II. Les scénarios d'aménagement

Marion RENIER, Bordeaux Métropole
Paulo FIRMINO, SCE

Situation de la rue Frédéric Sévène



La rue Frédéric Sévène est un axe structurant et passant de la commune de Talence, au Sud de la métropole de Bordeaux. Elle fait le lien entre la route de Toulouse et la rue Peydavant. La ville de Talence et Bordeaux Métropole s'apprêtent à réaménager la rue de Frédéric Sévène.

Qu'est-ce qu'un projet de réaménagement ?

Faire correspondre aux normes en vigueur des différents éléments formant l'espace public (trottoir, chaussée, mobilier urbain, réseaux ...) et améliorer le cadre de vie en agissant sur la mobilité, l'accessibilité de l'espace public et la végétalisation.

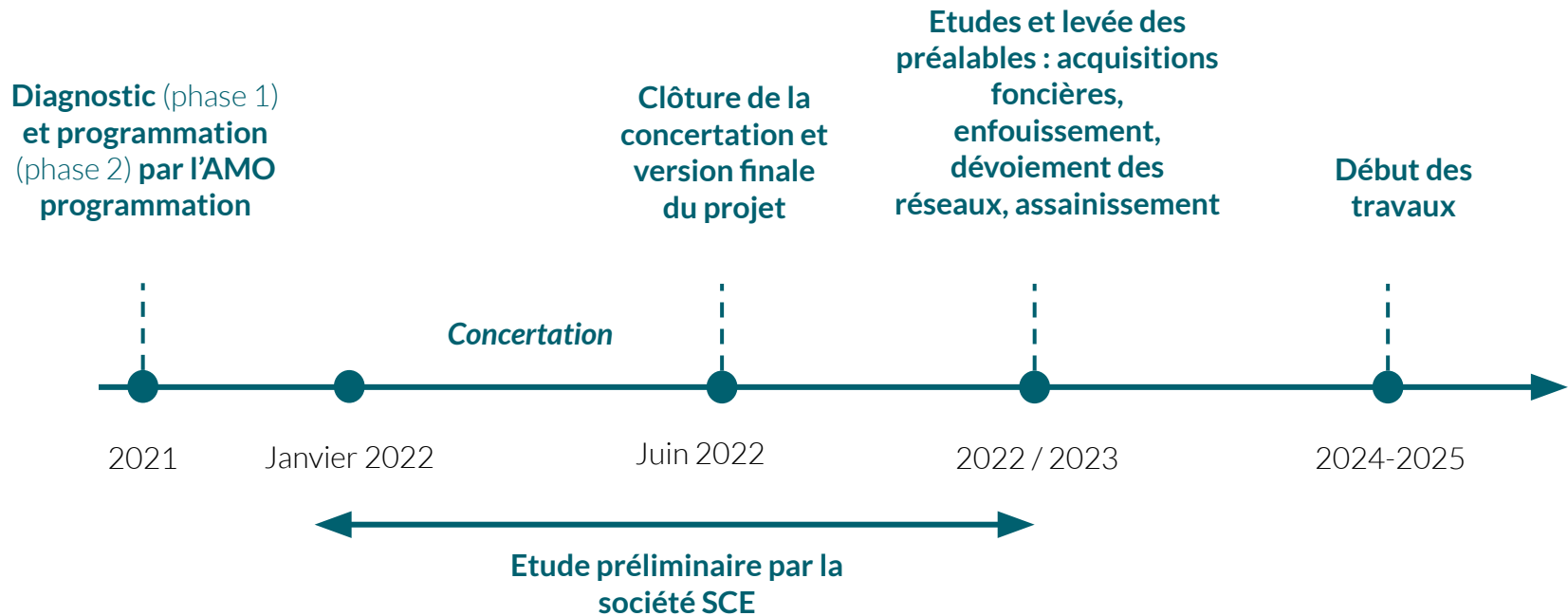
La rue Frédéric Sevene aujourd'hui



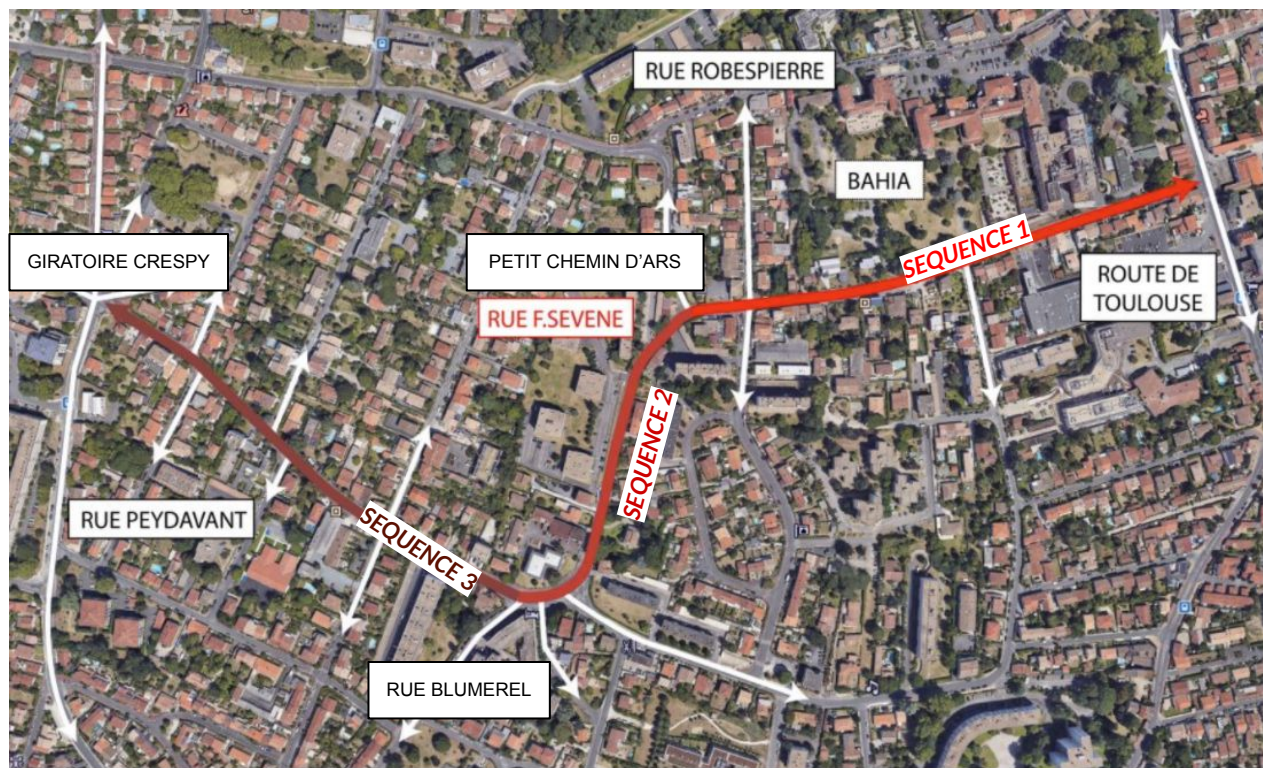
- Un axe desservant **plusieurs lieux très attractifs générant de la circulation** (pôle de santé Bahia, activités commerciales et riveraines.)
- Un **important trafic motorisé** avec environ 7000 véhicules / jour sur la section la plus chargée.
- un itinéraire peu attractif pour les cyclistes ne disposant pas d'aménagement cyclable.
- Des **trottoirs devant être mis aux normes pour les personnes à mobilités réduites (PMR)** (présence des réseaux aériens poteaux électriques, lampadaires, etc.)

En tant qu'axe important de déplacements, la rue Frédéric Sévène concentre de nombreux enjeux sur la mobilité, l'accessibilité, le paysage et le cadre de vie.

Calendrier du projet



Découpage du projet



Le périmètre de projet concerne la Rue Frédéric Sévène, à Talence, entre la route de Toulouse et le rond-point Peydavant/Leclerc.

3 séquences ont été identifiées :

- **SEQUENCE 1** : De la Route de Toulouse au Petit Chemin d'Ars - linéaire d'environ 490 mètres
- **SEQUENCE 2** : Du Petit Chemin d'Ars à la rue Blumerel - linéaire d'environ 320 mètres
- **SEQUENCE 3** : De la rue Blumerel au giratoire Crespy - linéaire d'environ 470 mètres

Fiche de note individuelle



ATELIER 2 - 10 mai 2022 - Support de notes individuel
Projet d'aménagement de la rue Frédéric Sévère

Remarques sur les aménagements cyclables

Bandes cyclables

Pistes cyclables bidirectionnelles

Pistes cyclables unidirectionnelles

Bandes cyclables protégées

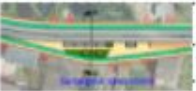
Séquence 1

Remarques générales

Tronçon route de Toulouse



Surlargeur sans voirie (scénario 1)



Surlargeur avec voirie (scénario 2)



1

Chaque participant dispose d'une fiche de note individuelle pour annoter ses commentaires lors de la présentation des propositions d'aménagement.

Vous pouvez vous appuyer dessus lors des échanges en atelier et nous la remettre à la fin de l'atelier.

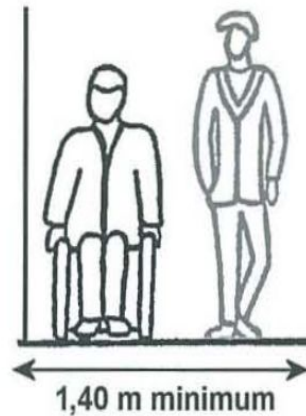
Les choix d'aménagements

Circulations piétonnes

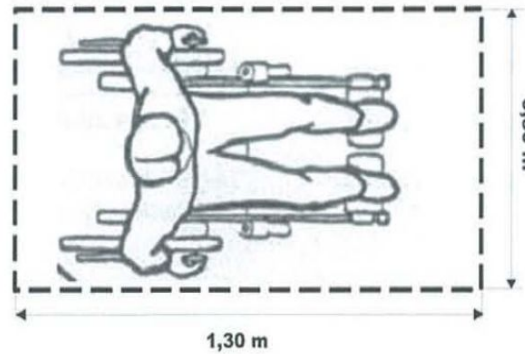


Les choix d'aménagements

Circulations piétonnes - une largeur minimale à respecter



Largeur entre un ou deux obstacles latéraux.



Dimension réglementaire minimale pour les Personnes à Mobilité Réduites : 1,40m

Il est possible ponctuellement de descendre en dessous (présence de mobilier, etc.) avec un minimum à 0,90m

Les choix d'aménagements

Circulations piétonnes - les traversées

Distance minimum entre deux traversées : ≈ 100m

Cette distance est à adapter selon les situations (présence de commerces, d'arrêts de bus, de poches de stationnement, d'équipements (pôle santé), etc.)

Objectif sur la rue F. Sévène : Un maximum de traversées piétonnes

Elles contribuent à ralentir la circulation routière et sécurisent la voie.

Il est possible de travailler sur des traitements différents des traversées :

- Objectif : conserver une uniformité avec les aménagements à proximité (Libération, Peydavant par exemple)
- Cibles des traversées avec des traitements spécifiques (PMR, malvoyants, etc.) par exemple à proximité du pôle santé.
- Éviter les traversées dans les virages qui sont dangereuses du fait du manque de visibilité



Les choix d'aménagements

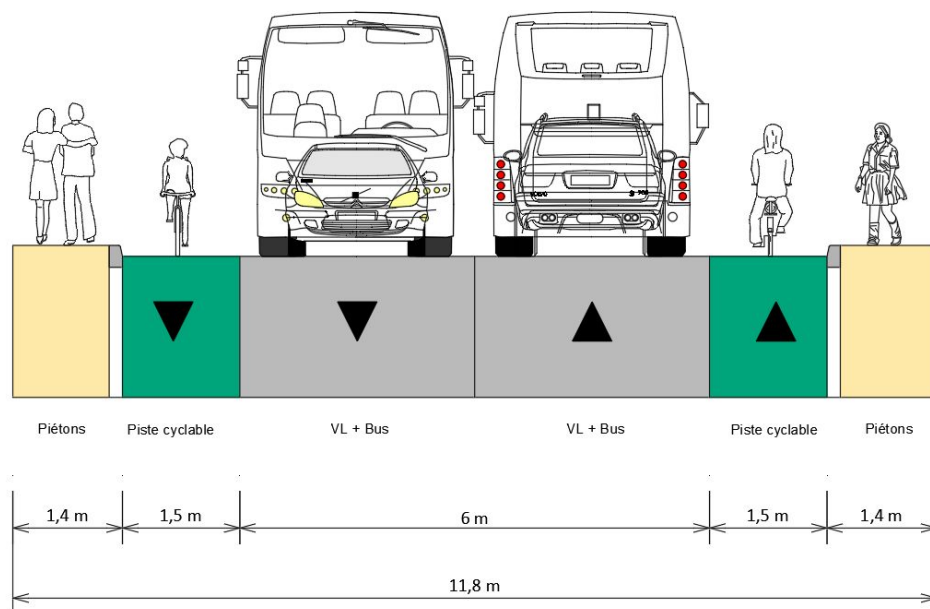
Bandes cyclables



Les choix d'aménagements

Bandes cyclables unidirectionnelle

Bande cyclable



Avantages

- ✓ Facilité de mise en oeuvre
- ✓ Peu coûteux
- ✓ Bonne visibilité réciproque avec les automobilistes

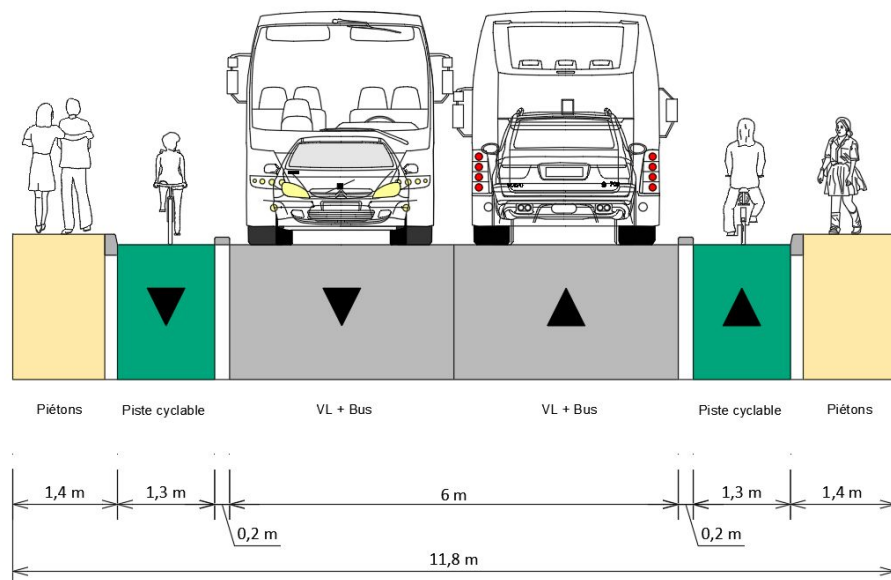
Inconvénients

- × Pas de séparation physique avec la chaussée
- × Subit le stationnement gênant des véhicules motorisés
- × Sentiment de danger plus important
 - × Peu adaptée au trafic de la séquence 1

Les choix d'aménagements

Pistes cyclables protégées unidirectionnelles à hauteur de chaussée

Piste cyclable séparée par une bordure



Avantages

- ✓ Confortable
- ✓ Sécurité des déplacements
- ✓ Protection du stationnement gênant

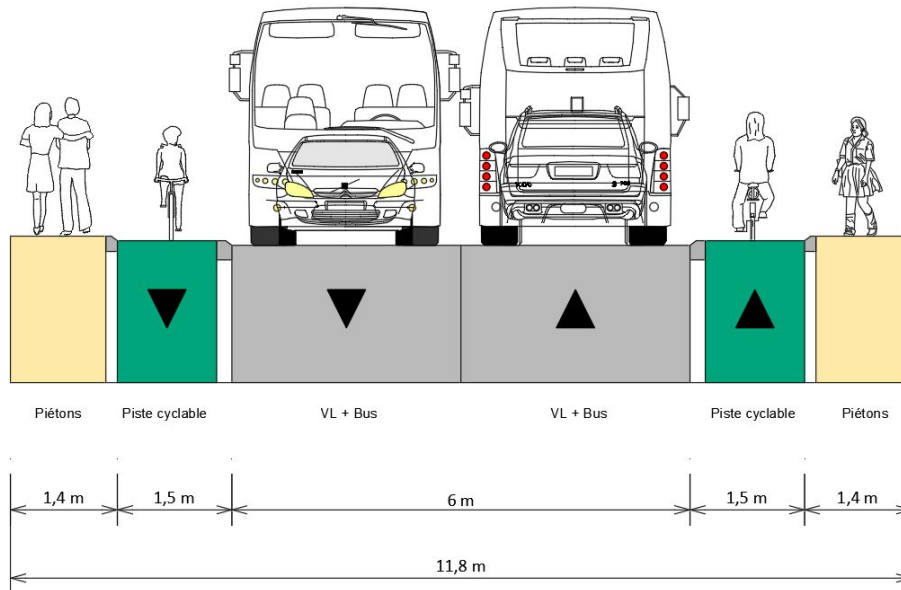
Inconvénients

- × Consommateur d'espace (manque d'emprise du Sévène ; discontinuité de l'aménagement à prévoir)
- × Complexité pour gestion des eaux pluviales
 - × Difficulté d'entretien

Les choix d'aménagements

Pistes cyclables protégées unidirectionnelles à hauteur de trottoir

Piste cyclable à la Copenhaguoise



Avantages

- ✓ Meilleure perception de l'aménagement pour les mal-voyants
- ✓ Séparation claire entre les modes
- ✓ Vision accrue des cyclistes

Inconvénients

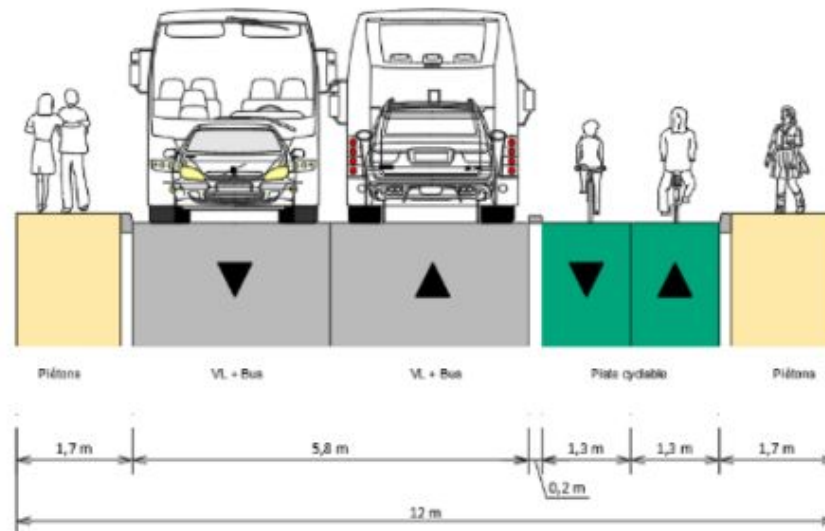
- × Risque de conflit d'usage avec les piétons
- × Risque de stationnement sauvage important

Les choix d'aménagements

Pistes cyclables bidirectionnelles

(les deux pistes du même côté de la chaussée)

Piste cyclable bidirectionnelle



Avantages

- ✓ Meilleure perception de l'aménagement pour les mal-voyants
- ✓ Séparation claire entre les modes
- ✓ Vision et sécurité accrue des cyclistes
- ✓ Espace cycles confortable permettant un dépassement
- ✓ Coût par rapport à 2 pistes unidirectionnelles

Inconvénients

- × Risque de stationnement sauvage
- × Traversées aux carrefours plus dangereuses
 - × Cohabitation avec les piétons
- × Désaxe la voie : privilégie un côté de la voie dans les usages
 - × Crée plus de traversées

Les choix d'aménagements

Réduction de la vitesse



Les choix d'aménagements

Ralentisseurs - coussins berlinois



Avantages	Inconvénients
✓ Peu coûteux ✓ Mise en oeuvre	× Nuisances sonores importantes × Ne ralentis pas les poids lourds × Durée de vie limitée × Danger pour les 2 roues motorisés

Les choix d'aménagements

Ralentisseurs - plateaux surélevés



Avantages	Inconvénients
✓ Ralentis l'ensemble des véhicules ✓ Traitement apaisé pour les piétons ✓ Durée de vie importante	× Coût plus élevé qu'un coussin berlinois × Bruyant

Les choix d'aménagements

Limitation de la vitesse - 3 plateaux ralentisseurs possibles sur la rue



Proposition de passer à une vitesse réglementée à 30km/h au droit des ralentisseurs en plateaux :

Le passage à 30km/h n'est pas souhaité sur l'ensemble de la rue car ce n'est pas pertinent sur une voie de catégorie 2. Ce changement de vitesse peut toutefois s'opérer sur le linéaire des ralentisseurs.

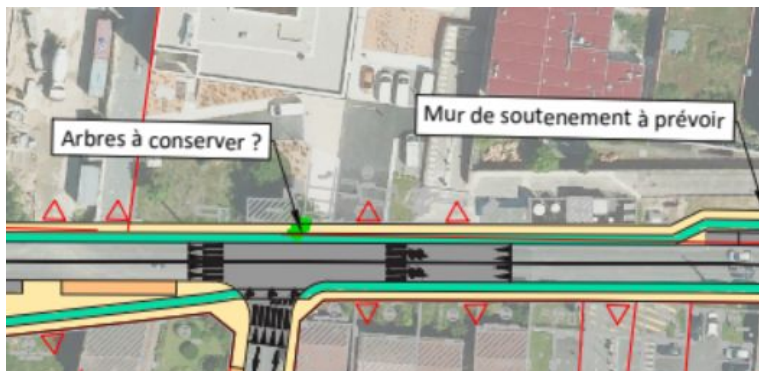


Différence entre limitation à 30km/h et zone 30 :

La zone 30 est une zone définie où l'ensemble des véhicules (vélos compris) doivent circuler à moins de 30km/h. Elle doit être matérialisée par des panneaux à l'entrée et la sortie de la zone.

Séquence 1 :

Au croisement de la rue Bontemps



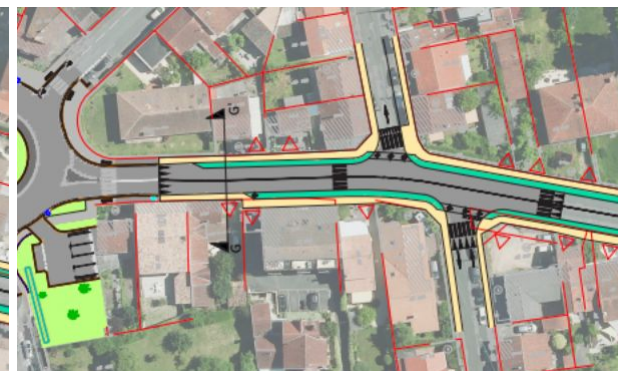
Séquence 2 :

Au croisement du Petit
Chemin d'Ars



Séquence 3 :

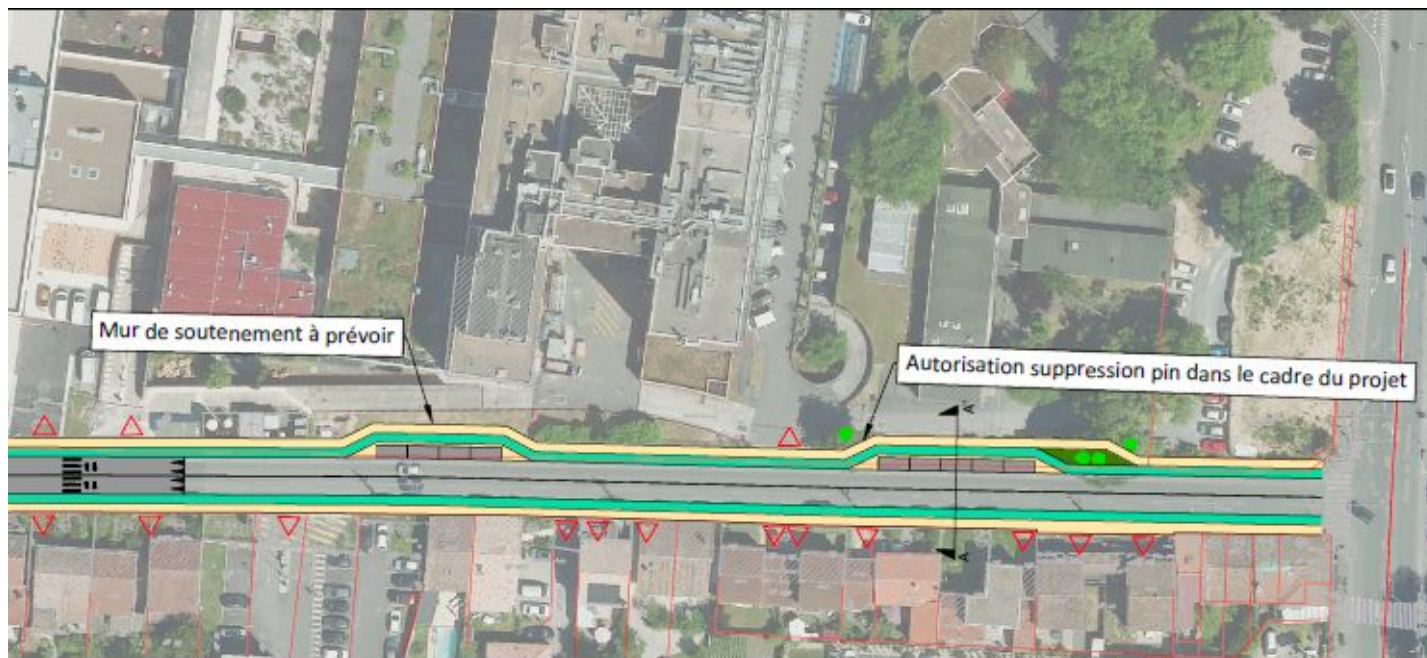
À proximité du giratoire
Crespy



- 27

Propositions d'aménagement : Séquence 1

Tronçon route de Toulouse

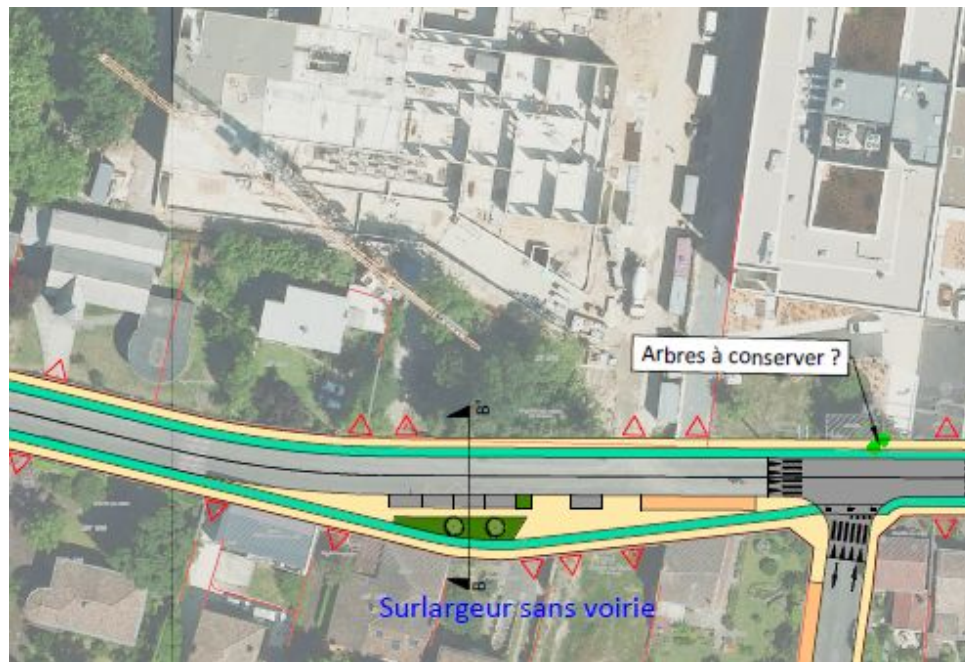


Avantages	Inconvénients
✓ Sécurisation sortie Intermarché par suppression stationnement ✓ Plateau de ralentissement ✓ Continuité des voies cyclables et piétonnes aux normes	× Suppression du stationnement Avant 18 places Après 9 places (de la route de Toulouse à la rue Bontemps)

Propositions d'aménagement : Séquence 1

Surlargeur sans voirie

Scénario 1



Avantages

- ✓ Continuité des voies cyclables et piétonnes aux normes
- ✓ Espace apaisé et végétalisé avec plus d'emprise au sol
- ✓ Meilleure accessibilité Personnes à Mobilité Réduite notamment à l'arrêt de bus

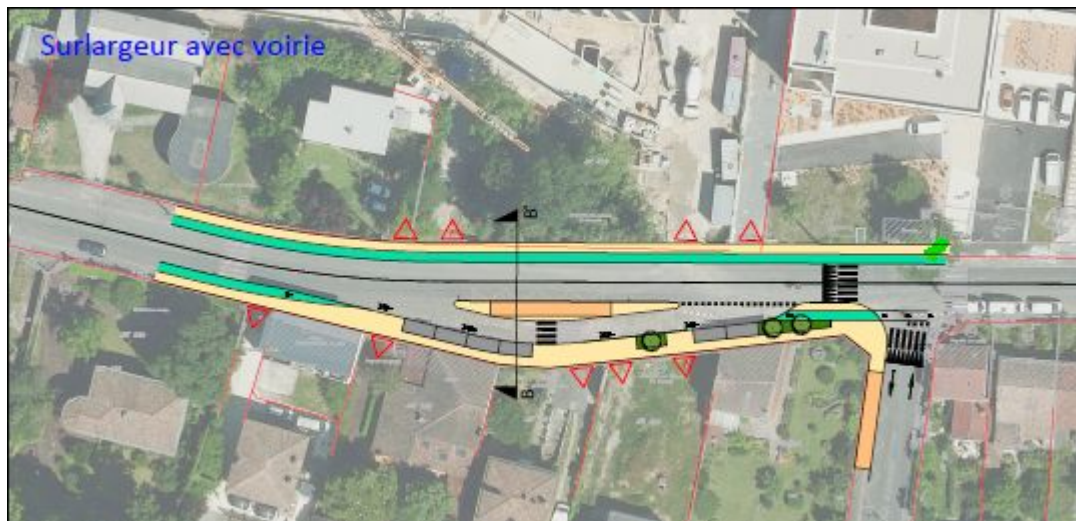
Inconvénients

- × Réduction du nombre de places de stationnement :
 - × Avant : 8 places
 - × Après 5 places

Propositions d'aménagement : Séquence 1

Surlargeur avec voirie

Scénario 2



Avantages

- ✓ Pas de manoeuvre sur la rue pour le stationnement

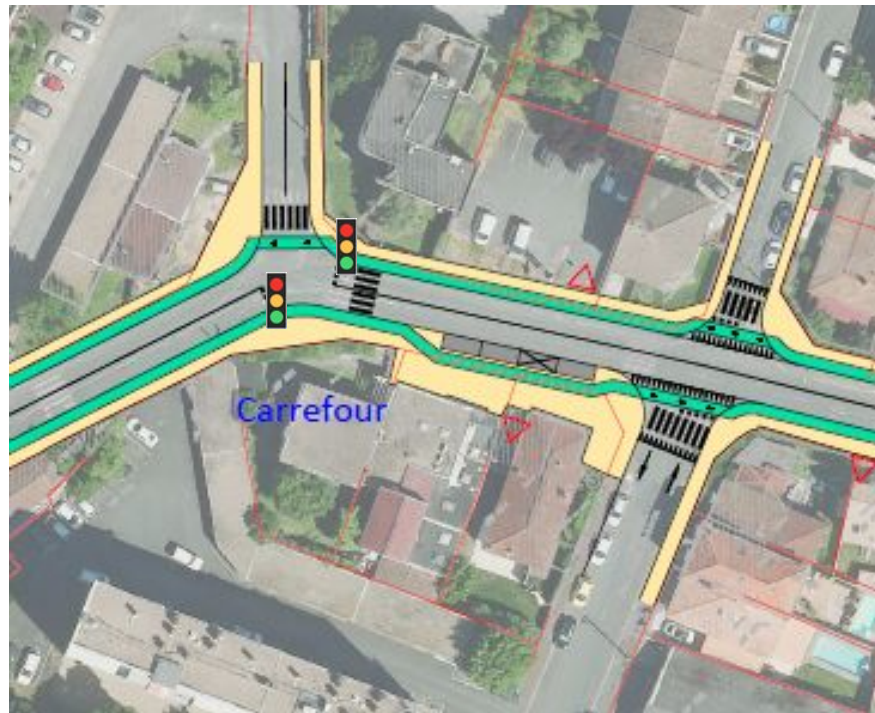
Inconvénients

- × Réduction du nombre de places de stationnement :
Avant : 8 places
Après 6 places
- × Obligation de monter et descendre les trottoirs pour prendre le bus (moins accessible)
- × Véhicules privilégiés vis-à-vis du piéton et cycle
 - × Interruption de l'aménagement cyclable
 - × Coût plus élevé que le scénario 1

Propositions d'aménagement : Séquence 2

Carrefour à feux avec le Petit chemin d'Ars

Proposition
non retenue



En France, sur plusieurs millions d'intersections, seulement **30 000 carrefours** sont à feux et 14% des accidents en intersection se produisent dans des carrefours équipés de feux.

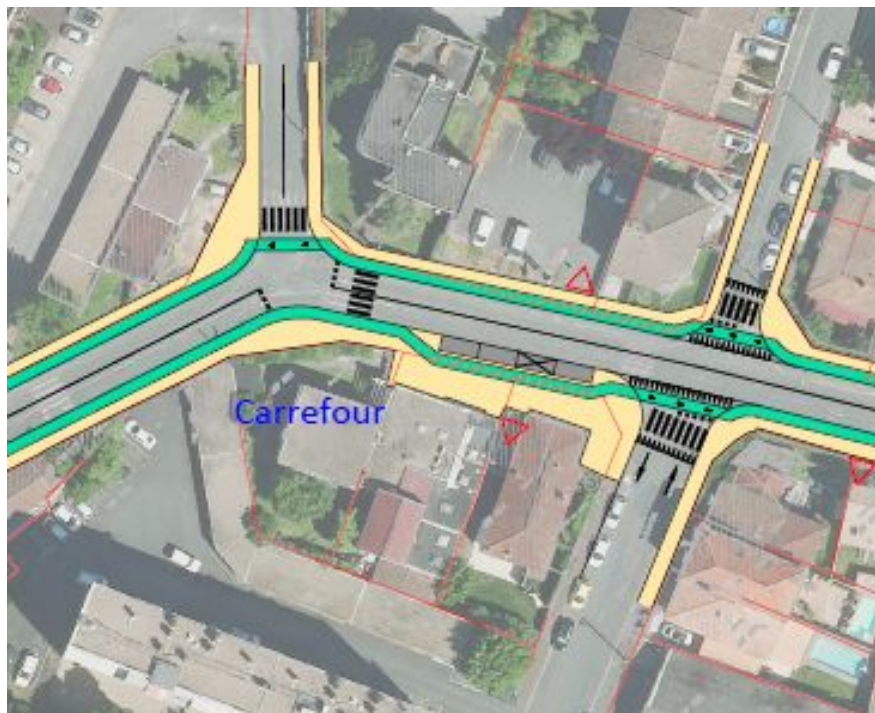
Inconvénients

- × Bruit important lié au trafic
- × Pollution de l'air augmentée avec l'arrêt des véhicules
- × Dangerosité avec effet accélération en fin de feu vert
 - × Fluidité du trafic interrompue
 - × Coût entretien et gestion plus importants
- × Encombrement des trottoirs (armoire, mât, etc.)
 - × Accidentologie plus importante

Propositions d'aménagement : Séquence 2

Carrefour Petit chemin d'Ars

Scénario 1 :
conforter le régime de
priorité existant



Avantages

- ✓ Coût
- ✓ Fonctionnement actuel (habitudes prises)
 - ✓ Ralentissement sur l'axe principal

Inconvénients

- × Fluidité du trafic interrompue
- × Pas d'obstacle pour ralentir la circulation routière

Propositions d'aménagement : Séquence 2

Carrefour surélevé avec le Petit chemin d'Ars

Scénario 2



Avantages

- ✓ Un plateau pour faire ralentir la circulation routière sur le tronçon complet
- ✓ Traversées piétonnes plus confortables
 - ✓ Valorisation de l'espace public
 - ✓ Facilement perceptible

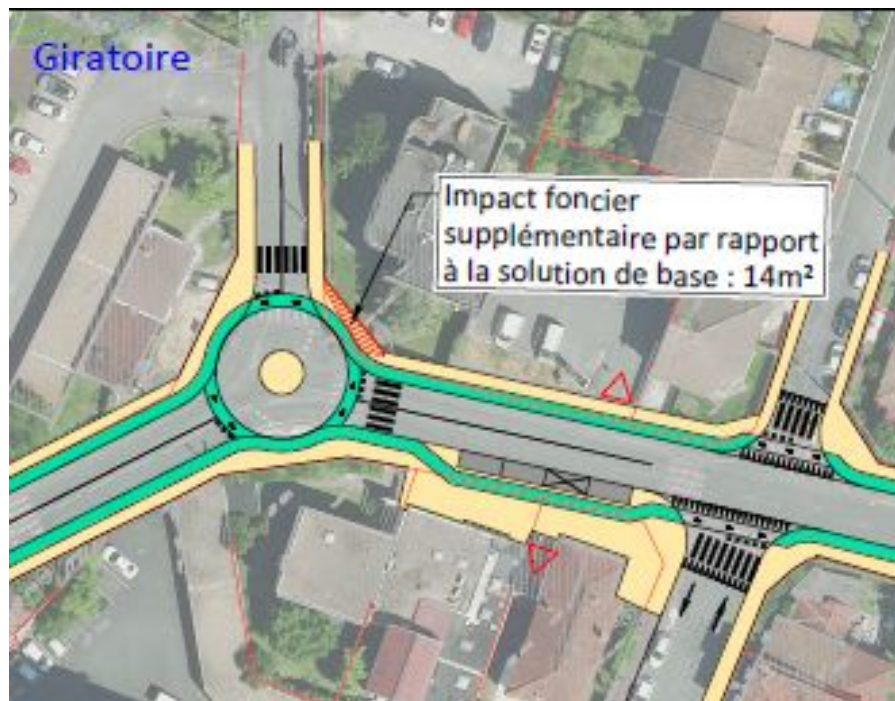
Inconvénients

- × Coût plus élevé lié au plateau
- × Plus contraignant pour les bus et PL
- × Plateau relativement long avec risque de reprise de vitesse

Propositions d'aménagement : Séquence 2

Giratoire avec le Petit chemin d'Ars

Scénario 3



Avantages

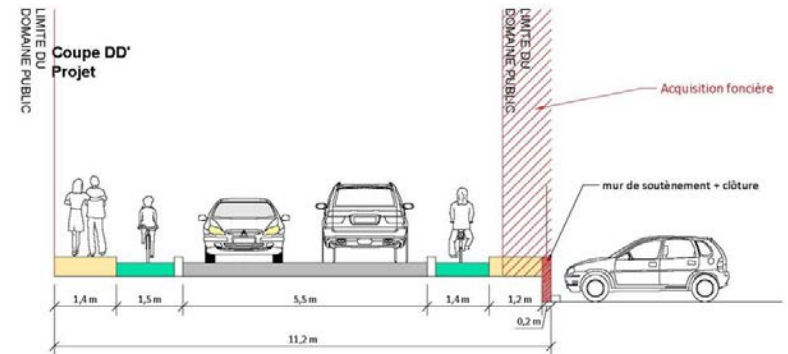
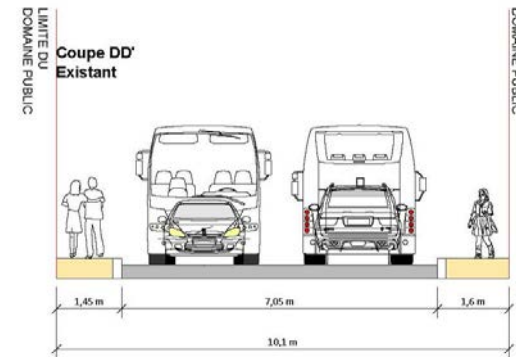
- ✓ Ralentissement de la circulation tout en conservant la fluidité
- ✓ Sécurité du carrefour sur les 3 branches
- ✓ Moins bruyant que le plateau

Inconvénients

- × Coût élevé par rapport au scénario 1
- × Emprise foncière supplémentaire à re-négocier
- × Traversées cycles moins sécurisées

Propositions d'aménagement : Séquence 2

Linéaire



Avantages

- ✓ Maintien d'un trottoir des 2 côtés de la chaussée
- ✓ Réduction de la chaussée à 5,50m et par conséquent de la vitesse

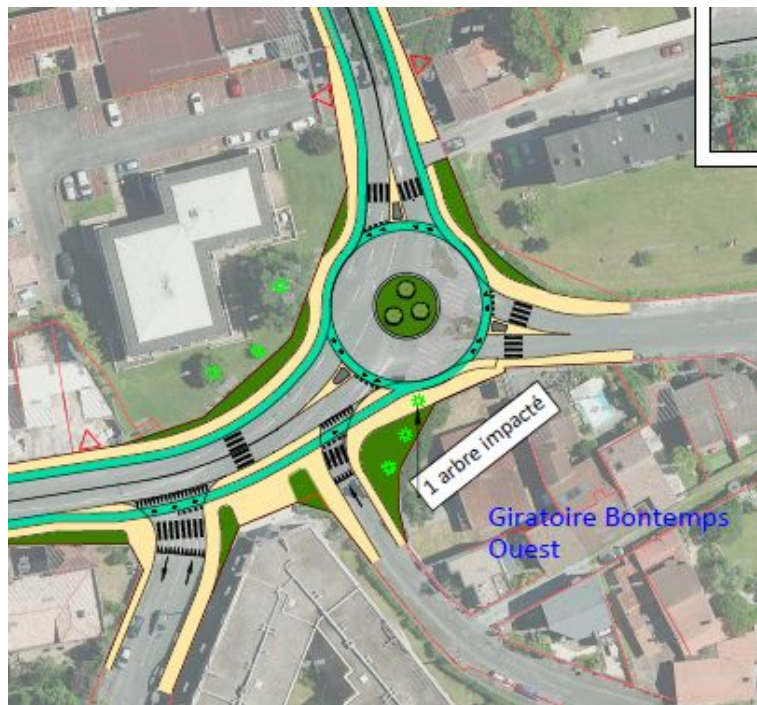
Inconvénients

- × Trottoir d'une largeur de 1,20 mètre sur 16 mètres

Propositions d'aménagement : Séquence 2

Giratoire Bontemps ouest

Scénario 1



Avantages

- ✓ Pistes cyclables continues à l'intérieur du rond-point
- ✓ Ralentissement de la circulation tout en conservant la fluidité
- ✓ Sécurité du carrefour sur les 3 branches

Inconvénients

- × 1 arbre impacté

Propositions d'aménagement : Séquence 2

Sens de circulation de la rue Clément Thomas

Avec la proposition d'aménagement du scénario 1, il est intéressant de se questionner sur le changement de sens de la rue Clément Thomas :

Maintien du sens actuel



Le maintien du sens existant **ajoute 990m** pour rejoindre la rue Clément Thomas depuis le nord de la rue Sévène (nécessité de faire demi tour au giratoire Crespy).

Sens de la rue inversé sur une petite partie

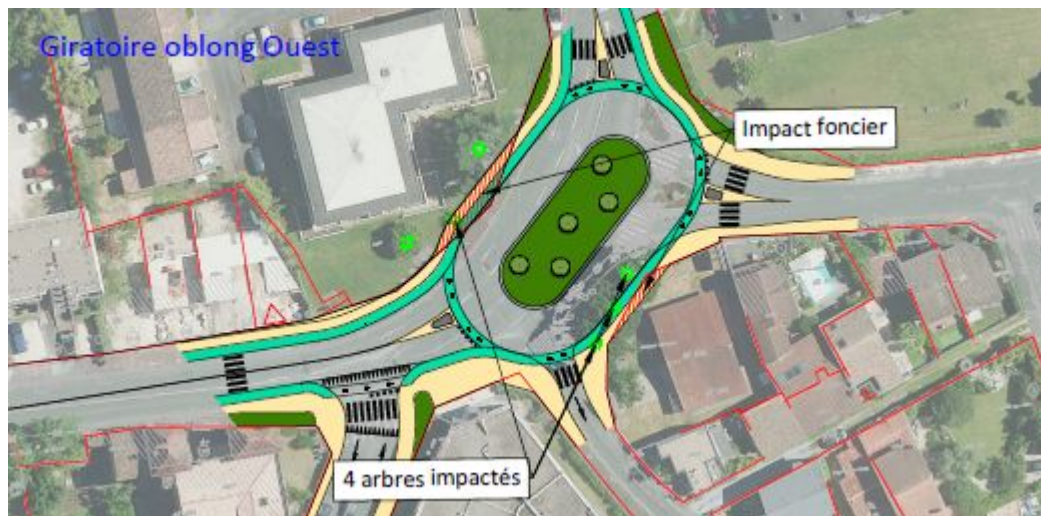


Le changement de sens sur une partie de la rue C. Thomas **ajoute 20m** pour rejoindre la rue Clément Thomas depuis le nord de la rue Sévène (passage par la rue Bontemps).

Propositions d'aménagement : Séquence 2

Giratoire oblong Bontemps ouest

Scénario 2



Avantages

- ✓ Espace végétalisé sur le giratoire oblong
- ✓ Pistes cyclables continues à l'intérieur du giratoire

Inconvénients

- × Impact foncier plus important
 - × 4 arbres impactés
- × Impact limité sur le ralentissement en provenance du nord de la section
- × Coût plus élevé que le scénario 1

Propositions d'aménagement : Séquence 3

Pôle commercial



Avantages

- ✓ Un espace largement végétalisé
- ✓ Des arrêts de bus confortables et accessibles
- ✓ Espace public valorisé et apaisé

Inconvénients

- × Suppression du stationnement privé utilisé par l'auto-école et la pizzeria
Avant : 6 places sur l'espace public / 9 places sur l'espace privé
Après : 6 places sur l'espace public / 0 sur l'espace privé

Propositions d'aménagement : Séquence 3

Connexion au giratoire Crespy



Avantages

- ✓ Un plateau pour ralentir la circulation à l'entrée et la sortie du giratoire Crespy
- ✓ Valorisation de l'espace public et entrée de la rue Sévène bien marquée

Inconvénients

- × Une fin de séquence sans pistes cyclables liée à l'étroitesse de la rue

> IV. ATELIER SCÉNARIOS

Chloé MICHEL, Écologie Urbaine & Citoyenne

Atelier scénarios : “Les 3C”



- 4 groupes : chaque groupe travaille sur les mêmes supports



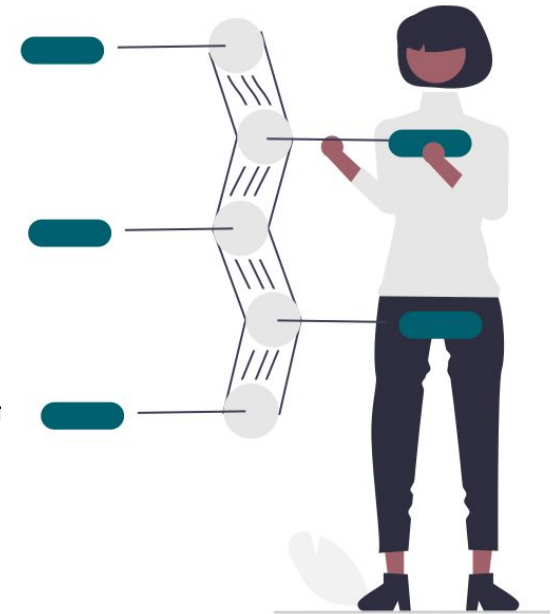
- 20' / séquence



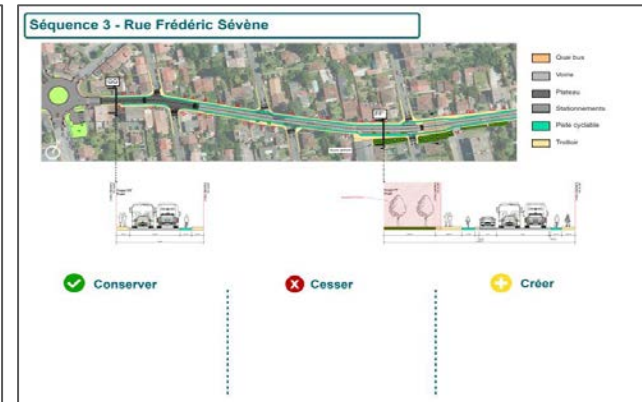
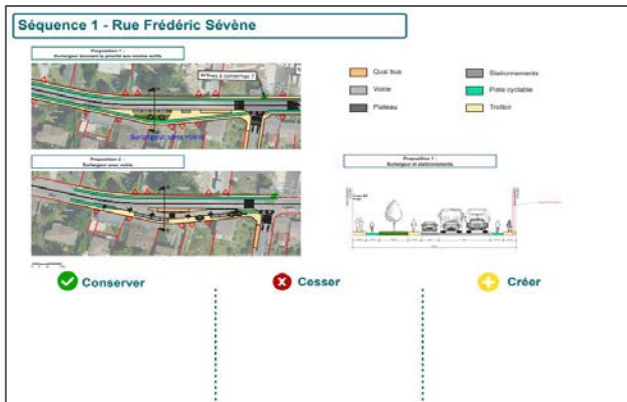
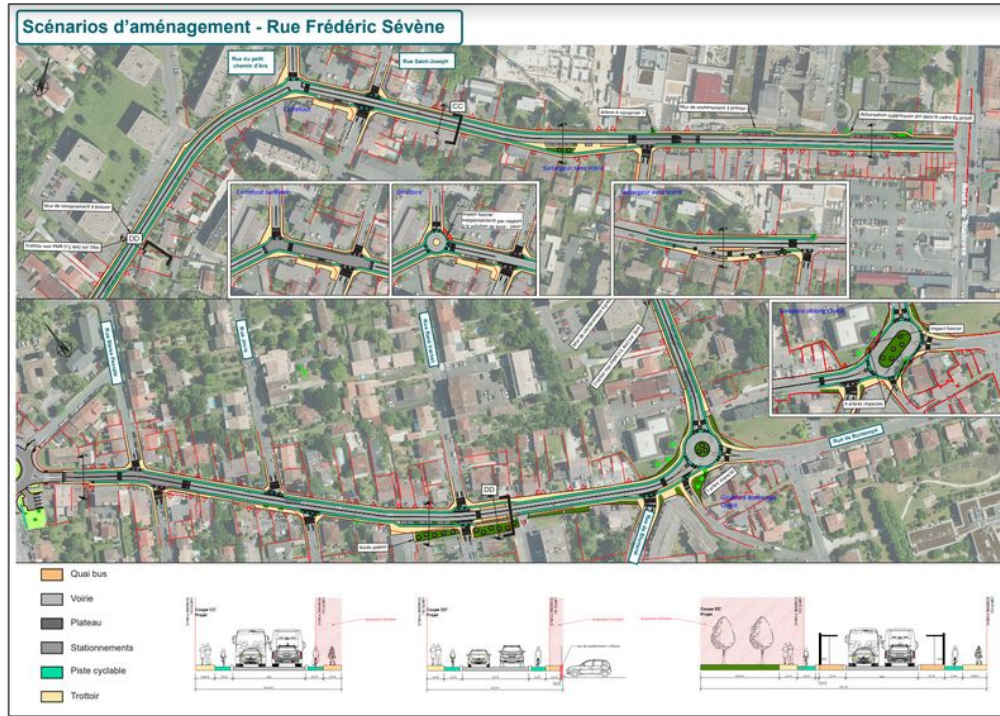
- Les 3C : identifier pour chaque propositions d'aménagement ce que l'on souhaite **Conserver**, **Cesser**, **Créer**



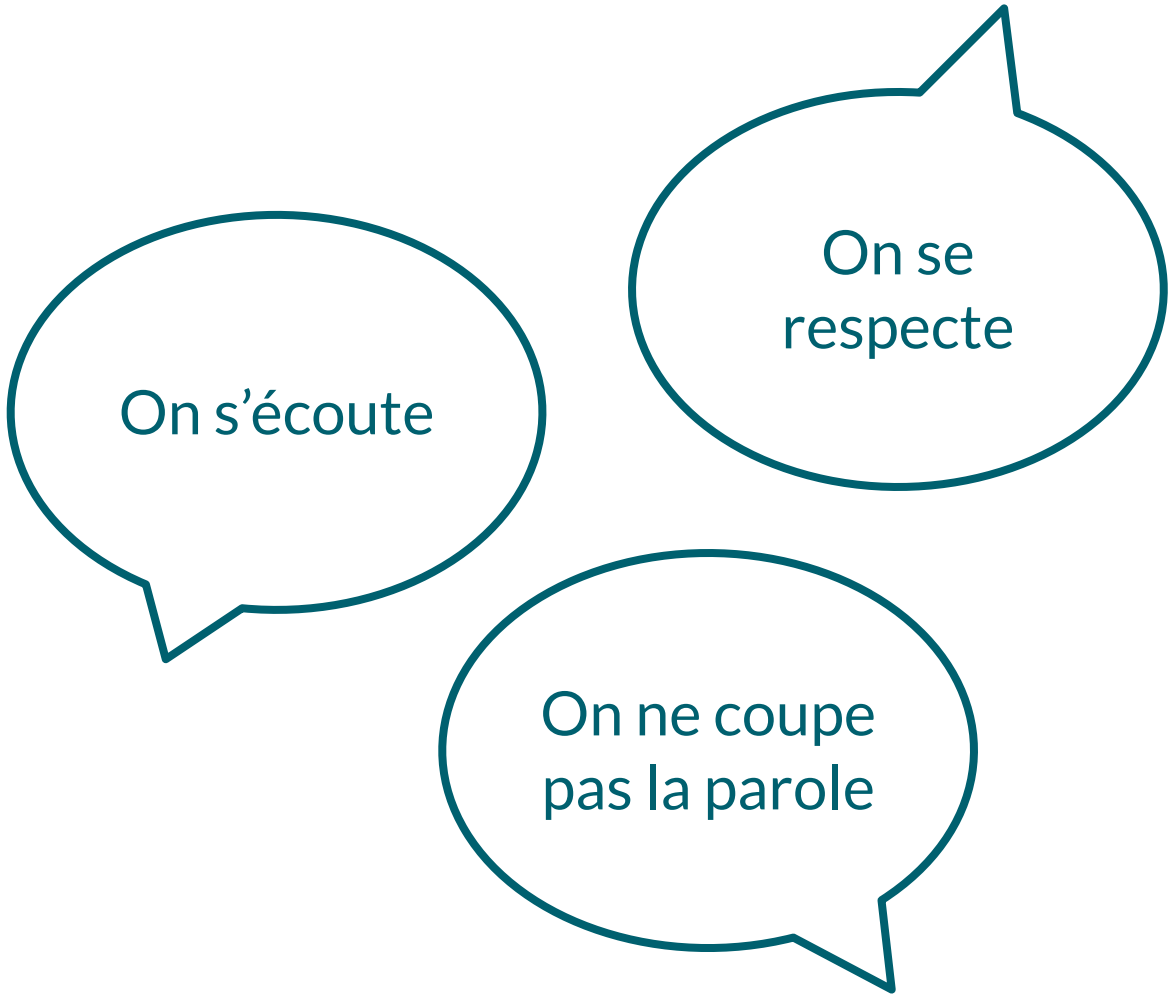
- Une **restitution** par les animateurs



Atelier “Les 3C” : Conserver, Cesser, Créer



Les règles du jeu



On s'écoute

On se
respecte

On ne coupe
pas la parole

> V. RESTITUTIONS

Écologie Urbaine & Citoyenne



PROCHAINES ÉCHÉANCES

Chloé MICHEL, Écologie Urbaine & Citoyenne

Les prochaines échéances

- **Réunion publique de clôture de la concertation le 28 juin de 18h à 20h :**
 - Rappel du processus participatif
 - Présentation des avis formulés et modalités de leur intégration dans le projet
 - **Rédaction d'un bilan réglementaire**
- + Continuez à vous exprimer sur les 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

CONCLUSION

François JESTIN, 4ème Adjoint

Suivi du projet de mandat, finances, voirie, stationnement et circulation, Propriétés communales