

## COMMUNE DE SAINT MEDARD EN JALLES LES SABLONS

RESTITUTION DU PROGRAMME – Le 19/01/2023

---

BORDEAUX METROPOLE	Jean BRUN-ROUDIER	Chef de projet
	Cécile PERPERE	Chef de service Voirie, Réseaux et Grands projets
VILLE DE SAINT MEDARD EN JALLES	Claude JOUSSAUME	Elu aux travaux
	Françoise FIZE	Elu du quartier

---

### OBJECTIF DU PROJET

Le projet porte sur la requalification de l'ensemble des espaces publics du quartier des Sablons à Saint-Médard-en-Jalles (voie, parkings, trottoirs, places, venelles, espaces verts).

### PERIMETRE OPERATIONNEL

Le périmètre opérationnel comprend :

- Une échelle élargie intégrant l'environnement proche (commerces et équipements au Nord et à l'Est),
- Une échelle rapprochée opérationnelle concentrée sur le quartier en lui-même,

La rue Denis Papin ne rentre pas dans le cadre de l'étude, hors traitement des intersections.

### OBJET DE LA REUNION

Restitution du programme à laquelle est convié l'ensemble des habitants.

### POINT D'AVANCEMENT

- Rappel de la démarche de concertation engagée avec les habitants pour l'élaboration du programme (restitution du diagnostic, balades urbaines \*2, ateliers \*2, restitution intermédiaire du programme).
- Les participants sont informés de l'ouverture de la concertation règlementaire depuis le 10 janvier 2023, de la consultation possible du dossier en Mairie, dans les locaux de la Métropole (Pôle Territorial Ouest) et sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole. Ils sont invités à exprimer leur avis sur les registres accompagnant les dossiers.
- La réunion de ce jour porte sur la restitution finale du programme, avant lancement des études préliminaires.
- La concertation se clôturera avant la validation des études préliminaires.

### RESTITUTION DU PROGRAMME

#### RAPPEL DU DIAGNOSTIC

- Présentation du diagnostic sur la base des différentes composantes des espaces publics : trame circulée (rue des Sablons et placettes stationnées), trame paysagère (espaces naturels périphériques, espaces verts en bordure de voie publique, placettes de cœurs d'îlots), maillage piéton (venelles).
- Les éléments du diagnostic mettent en évidence que les espaces publics du quartier sont globalement peu valorisés et inconfortables pour les déplacements des piétons et des cycles.
- Les emprises disponibles permettent d'envisager une amélioration des aménagements pour un meilleur partage de l'espace public entre les différents usagers, conforter des usages existants tels que le stationnement, et apporter de l'aménité au quartier par la valorisation des emprises.

- Les objectifs visés à travers la requalification des espaces publics sont multiples et pour les principaux : offrir plus de sécurité et de confort aux modes actifs de déplacements, mettre les espaces publics en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, apaiser les déplacements automobiles, pérenniser l'offre de stationnements.
- Ces constats et objectifs sont globalement validés par les habitants qui partagent l'intérêt de la requalification des espaces publics pour la valorisation du quartier.

## **PRESENTATION DU PLAN GUIDE**

**Schéma de circulation :** fonctionnement actuel avec une voie à double sens et deux boucles de circulation  
mise à sens unique partiel retenue à l'issue du travail d'élaboration du programme

- L'opportunité de la mise en sens unique partiel est questionnée par certains -> Réponse : les emprises disponibles ne permettent pas de conserver l'ensemble des fonctionnalités actuelles de la voie dans le cadre d'une requalification. La mise à sens unique permet de dégager de l'emprise pour sécuriser et mettre aux normes les cheminements doux, pérenniser l'offre de stationnements et végétaliser l'espace public.
- Le démarrage du travail sur les études préliminaires met à jour la problématique du retournement des véhicules sur la voie d'accès nord -> le retournement des véhicules entrants ne peut se faire que sur la placette du bout de la voie qui n'est pas configurée pour cela. A ce stade, il n'y a pas de solution évidente (impossibilité à priori de mettre en place un giratoire au croisement des tronçons de voie Est/Ouest et Nord/Sud, aire de retournement en T pas fonctionnelle, sens interdit sauf riverains difficile à faire respecter). La mise en sens unique sortant du tronçon Nord/Sud (scénario 3) semble la solution la plus efficace pour répondre à cette problématique et limiter les conflits d'usages liés à la dépose/récupération des enfants par les parents d'élèves extérieurs au quartier.
- Certains riverains sont réticents à cette évolution et pointent les risques d'une intensification du trafic sur la seule voie d'accès maintenue (voie Sud), l'allongement des temps de parcours, le risque d'une circulation de transit par les parents d'élèves ... -> Réponse : il est difficile d'accorder les volontés parfois contradictoires des habitants, comme par exemple le souhait de pérenniser les stationnements et de sécuriser les déplacements doux. La mise en sens unique est le compromis qui permet le mieux de répondre aux différents objectifs, en limitant la gêne (très faible circulation générale, allongement limité des temps de parcours compte tenu de la faible distance des boucles de circulation). L'évolution du schéma de circulation du scénario 2 vers le scénario 3 concerne principalement les habitants de la placette Nord qui ne pourront plus emprunter l'accès Nord pour entrer dans le lotissement.

**Traitement des voiries :** option zone de rencontre privilégiée à l'issue du travail d'élaboration du programme  
présentation des profils de voirie, en sens unique et double sens

- La zone de rencontre est-elle adaptée au quartier ? -> Réponse : une zone de rencontre est une zone de circulation apaisée dans laquelle il y a un partage de la voirie par la cohabitation entre les piétons et les véhicules. L'objectif est la création d'un espace public où la vie locale est développée et prépondérante. Elle est donc particulièrement adaptée aux lotissements lorsqu'ils sont peu perméables aux déplacements de transit, comme celui des Sablons.
- Comment sera matérialisée la zone de refuge pour les piétons ? -> Réponse : il n'y a pas de choix arrêtés à ce stade (ligne de démarcation, différenciation de revêtements ...). Cette question sera traitée dans le cadre des études préliminaires.
- Certains habitants s'émeuvent des contraintes que fait peser la zone de rencontre sur la circulation des véhicules -> Réponse : il n'y a pas d'interdiction à la présence de la voiture en zone de rencontre mais la volonté d'un meilleur partage de l'espace public dans une logique d'apaisement des déplacements et de convivialité des espaces publics. Le projet ne prévoit d'ailleurs pas de restriction à la circulation dans le quartier par la piétonisation des espaces publics.
- La question de la sécurisation des cheminements pour les scolaires est posée -> Réponse : au sein d'une zone de rencontre le piéton peut circuler en étant prioritaire sur les véhicules sur toute la largeur de la rue. Toutefois, les profils de voie proposés comprennent des espaces continus affectés aux piétons : la zone de refuge latérale ainsi qu'un trottoir sécurisé et libéré des véhicules, derrière les stationnements longitudinaux. Enfin, les déplacements pourront se faire par le maillage de venelles piétonnes requalifiées, qui permet de rejoindre les équipements scolaires.

**Traitement des venelles** : présentation du profil privilégié à l'issue du travail d'élaboration du programme objectifs recherchés de mise en accessibilité et de désimperméabilisation

**Traitement des placettes** : deux types d'aménagement possibles (stationnement central ou latéral)

- Comment se fait le choix du type d'aménagement ? -> Réponse : en fonction des accès à conserver aux habitations, des emprises disponibles, des possibilités de plantations. Le stationnement reste la principale fonction, tout en réinterrogeant son organisation spatiale (plantation d'arbres, végétalisation et perméabilité des sols).
- Un point de vigilance doit être porté sur la conservation d'une bonne « manœuvrabilité » sur les espaces de stationnement -> Réponse : le réaménagement des placettes respectera les guides de conception avec une voie de circulation de 5m minimum pour les manœuvres sur les places en bataille.
- Le positionnement des arbres et le choix des essences seront à étudier avec attention pour ne pas générer de débords sur les parcelles privées et d'ombre portée -> Réponse : ce point d'attention est partagé par la commune qui assurera l'entretien des espaces verts.

**Plan général** : premier travail de spatialisation des principes d'aménagement des espaces publics

- La faisabilité de certains aménagements est questionnée au regard des emprises disponibles -> Réponse : les études préliminaires permettront de vérifier les faisabilités avec un travail de conception précis sur la base des levés topographiques. Les pièces graphiques du programme ne figent pas les aménagements mais servent à illustrer les principes de conception.
- Quels seront les revêtements et matériaux des espaces publics ? -> Réponse : il n'y a pas de choix arrêtés à ce stade. Cette question sera traitée dans le cadre des études préliminaires en fonction de plusieurs critères (durabilité, exploitation future, coût global ...).
- Quels sont les critères qui guident l'implantation des stationnements longitudinaux ? -> Réponse : l'implantation des places d'un côté ou de l'autre de la voie répond aux objectifs d'optimiser l'offre de stationnement et d'assurer la continuité des cheminements piétons.
- Plusieurs riverains mentionnent des problématiques de vitesse de circulation et l'intérêt de prévoir des dispositifs de ralentissement -> Réponse : la vitesse est limitée à 20 km/h en zone de rencontre et l'aménagement doit contribuer à la réduction de la vitesse par son caractère apaisé et le partage de la chaussée. L'important est que l'apparence des lieux soit compatible avec l'exigence de la limitation à 20 km/h. Pour autant, selon leurs caractéristiques (longueur, intersection ...), les tronçons de voie pourront intégrer des aménagements de modération de vitesse (carrefours surélevés, plateaux, rétrécissements de la bande de roulement, chicanes, changements de perspectives...).
- L'opportunité d'un plateau ralentisseur en entrée de lotissement est questionnée -> Réponse : en complément de la signalisation réglementaire il est conseillé que les entrées dans le lotissement soient marquées par des aménagements qui incitent à ralentir pour que les conducteurs perçoivent que l'espace n'est plus une chaussée destinée à l'écoulement du trafic, mais un espace à partager avec les autres usagers (l'objectif est de marquer une transition).

**Stationnement** : maintien de l'offre globale (le bilan du stationnement au stade programme montre la possibilité d'offrir environ 205 places sur parcelles privées, voirie et placettes contre 195 aujourd'hui)

- Ne pourrait-on pas mobiliser les espaces verts donnant sur les voiries pour renforcer l'offre de stationnement ? -> Réponse : il n'y a pas de nécessité au regard du bilan global à l'échelle du quartier.
- Le réaménagement des placettes se justifie-t-il s'il ne permet pas de gagner du stationnement alors que la seule suppression des jardinières permettrait d'accroître l'offre ? -> Réponse : il y a aujourd'hui beaucoup de place perdue sur les placettes et une rationalisation des aménagements est possible pour offrir plus d'espace aux piétons et aux espaces verts sans diminuer l'offre de stationnement.
- Est-il possible d'intégrer un point de recharge électrique sur les placettes ? -> Réponse : Pas de réponse à ce stade. La question sera traitée dans le cadre des études préliminaires.

**Gestion des eaux pluviales :** volonté de favoriser l'infiltration pour limiter les rejets directs au ruisseau privilégier des matériaux perméables pour les stationnements et les venelles

- Comment s'opère la collecte des eaux pluviales sur un profil « à plat » ? -> Réponse : le nivellement de la voie, associé possiblement à des bordures basses de 2 cm de vue pour marquer les zones de stationnement, permettra de guider les eaux vers des grilles d'absorption.

**Végétation :** présentation des ambiances des différentes strates végétales selon le type d'espace public

- Comment se fait le choix des végétaux ? -> Réponse : le choix se portera sur des essences nécessitant peu d'eau et d'entretien, tout en assurant un rendu soigné et ne colonisant pas les espaces périphériques (débords sur espaces de circulation notamment).
- Qui assurera l'entretien des espaces verts, y compris des placettes de cœurs d'îlots ? -> Réponse : la mairie.

**Programme général :** présentation des différentes ambiances privilégiées à l'issue du travail d'élaboration du programme (réflexion à poursuivre dans la suite des études)

- Plusieurs remarques sont partagées par les habitants : prise en compte des nuisances (sonores notamment) liées au usages dans le choix des aménagements et équipements, éviter les doublons avec les équipements à proximité (aire de jeux notamment), importance de favoriser les liaisons avec les équipements périphériques qui sont très utilisés, recherche de convivialité et d'interaction sociale -> Réponse : ces remarques seront prises en compte dans la poursuite des études.
- Les modalités de collecte des ordures ménagères sont abordées, notamment sur les placettes -> Réponse : la mise en place de mobiliers enterrés ne peut pas s'envisager dans le cadre de ce projet car Bordeaux Métropole n'assure pas l'entretien et le nettoyage des points de collecte, ni la maintenance du mobilier. Le principe de ramassage restera donc celui du porte à porte. La mise en place de points de collecte collectifs sur les placettes (bacs collectifs ou aire de présentation) sera étudiée dans le cadre des études préliminaires.

#### **POURSUITE DE LA PROCEDURE**

- Une nouvelle réunion sera organisée au printemps 2023 pour la restitution des études préliminaires.
- Les modalités de la concertation sont rappelées et les participants sont invités à partager l'information avec leurs voisins et faire part de leurs observations sur les registres dédiés.