

ANNEXE
St-Médard-en-Jalles – Quartier des Sablons
Bilan de la concertation

1. Le déroulement de la concertation

a. L'ouverture de la concertation

Par délibération n°2022-765 du 24 novembre 2022, le Conseil Métropolitain a décidé, en application des articles L.103-2 et suivants du Code de l'Urbanisme, de l'ouverture de la concertation réglementaire pour le projet de requalification des espaces publics du quartier des Sablons sur la commune de St-Médard-en-Jalles.

La concertation s'est déroulée du 10 janvier 2023 au 16 juin 2023, 12h.

Un dossier et un registre destiné à recueillir les avis du public ont été déposés en mairie de St-Médard-en-Jalles et au Pôle Territorial Ouest (Direction du Développement et de l'Aménagement) de Bordeaux Métropole. Le même dossier a été mis en ligne sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole (<http://participation.bordeaux-metropole.fr/>).

Lors de l'ouverture de la concertation, ont été versés au dossier :

- La délibération d'ouverture de la concertation,
- Une notice explicative définissant les objectifs poursuivis,
- Un plan de situation,
- Les éléments du programme,
- Les comptes-rendus des ateliers et balades urbaines réalisés avec les habitants et définissant les grandes orientations souhaitées du projet d'aménagement,

Le 20 avril 2023, les pièces suivantes ont complété le dossier de concertation :

- La notice du projet au stade des études préliminaires avec un plan d'état des lieux et un plan du projet,
- Le compte-rendu de la réunion publique du 04 avril 2023.

L'ensemble de ces éléments a permis d'assurer la bonne information des habitants et du public tout au long de l'élaboration du projet.

b. Les acteurs de la concertation

Les différents acteurs et parties prenantes de la concertation ont été les suivants :

- Bordeaux Métropole,
- La ville de St-Médard-en-Jalles,
- Les habitants du quartier des Sablons.

c. Les réunions publiques

Une première réunion de présentation du programme s'est tenue le 19 janvier 2023 de 18h45 à 20h à la Grange de Magudas à St-Médard-en-Jalles. Cette réunion a rassemblé une vingtaine de personnes. Elle avait pour objet de restituer le programme qui avait été coconstruit avec les habitants lors des balades urbaines et des ateliers de travail.

Une seconde réunion de présentation d'avancement des études s'est tenue le 06 avril 2023 de 18h45 à 20h à la Grange de Magudas à St-Médard-en-Jalles. Cette réunion a rassemblé une quinzaine de personnes. Elle avait pour objet de présenter et d'échanger sur le projet urbain, les intentions et le parti d'aménagement au stade des études préliminaires.

d. La clôture de la concertation réglementaire

La clôture de la concertation a été annoncée par voie de presse dans le journal Sud-Ouest et sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole. Elle a été fixée au 16 juin 2023 à 12h.

2. Les contributions des participants

a. Les contributions issues des registres métropolitains et communaux

Aucune contribution n'a été portée sur le registre présent dans les locaux du Pôle territorial ouest de Bordeaux Métropole.

Aucune contribution n'a été portée sur le registre présent dans les locaux de la mairie de Saint-Médard en Jalles.

b. Les contributions issues du site internet de la participation de Bordeaux Métropole

Des contributions ont été portées sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole : 7 contributions et 1 réaction de la part de 6 participants.

c. Synthèse (hors réunions publiques)

Au total ce sont donc 6 participants qui se sont exprimés.

Sur ces 6 participants, 3 expriment un avis favorable sur l'opportunité du projet, jugé « positif » et en « accord avec les propositions des habitants » exprimées lors des ateliers de travail d'élaboration du programme.

Les 3 autres apportent des critiques ou contributions techniques aux aménagements proposés notamment sur le schéma de circulation mais aussi sur les espaces verts et les matériaux.

Les thématiques abordées sont les suivantes :

Schéma de circulation :

- Avec la mise en sens unique du quartier, plusieurs contributeurs évoquent une crainte de concentration du trafic sur l'unique entrée maintenue (accès sud) et pointent l'accroissement du risque d'accidents pour les enfants qui rallient, à pied, l'arrêt de bus pour le collège situé à proximité de cette entrée. Il est demandé d'étudier la faisabilité de mettre un giratoire au niveau de l'entrée nord qui permettrait de s'affranchir du flux de véhicules des parents d'élèves venant déposer leur enfant en transitant par le quartier.

Réponse de Bordeaux Métropole :

La mise en sens unique est dictée par le fait que les emprises disponibles ne permettent pas de conserver l'ensemble des fonctionnalités actuelles de la voie dans le cadre d'une requalification.

Elle pose le problème du retournement des véhicules entrants par l'entrée Nord dans le cas du maintien à double sens de cette voie : impossibilité 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 est la solution la plus efficiente pour répondre à cette problématique et limiter les conflits d'usages liés à la dépose/récupération des enfants par les parents extérieurs au quartier.

Par ailleurs, la rue des Sablons ne supporte aucun trafic de transit et, même dans le cas d'une entrée unique, les flux sont très réduits. Les piétons pourront emprunter les trottoirs et la zone refuge réservée sur la chaussée.

- Un contributeur questionne l'opportunité de mise en sens unique partiel en avançant le caractère peu accidentogène du quartier dans son fonctionnement actuel.

Réponse de Bordeaux Métropole :

Les emprises disponibles ne permettent pas de conserver l'ensemble des fonctionnalités actuelles de la voie dans le cadre de la 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 stationnement et végétaliser l'espace public.

Végétation :

- Les avis sont positifs quant à la végétalisation du quartier, mais un contributeur s'interroge sur la gestion et l'entretien des espaces verts qui a son sens empiètent sur les espaces publics.

Réponse de Bordeaux Métropole :

Le choix des végétaux se portera sur des essences nécessitant peu d'eau et d'entretien tout en assurant un rendu soigné et ne colonisant pas les espaces de circulations. La ville de Saint-Médard-en-Jalles, n'ayant pas mutualisé la compétence espaces verts, aura la charge de l'entretien.

Matériaux :

- Un contributeur adhère à la proposition de revêtement perméable et clair sur les trottoirs et venelles et demande que soit proscrite la mise en place de matériaux calcaire pour des raisons de salissures.

Réponse de Bordeaux Métropole :

Au stade actuel des études, plusieurs revêtements ont été proposés sans qu'un choix ne soit arrêté. Les études de détails permettront de déterminer les revêtements les plus pertinents en fonction de leur gestion, indice ICU et perméabilité.

Mobilier (modes doux) :

- Un contributeur suggère la mise en place d'arceaux pour vélos couchés afin d'inciter les personnes valides et à mobilité réduite à utiliser le vélo plutôt que la voiture au sein du quartier.

Réponse de Bordeaux Métropole :

Le choix du mobilier n'est pas encore figé au stade actuel des études. La possibilité d'installer ce genre d'arceaux sera étudiée dans les études de détails.

d. Les contributions issues des réunions publiques de présentation des études

Ces réunions publiques ont permis de nombreux échanges, les participants n'ayant pas hésité à poser des questions sur le projet afin de se faire expliciter ce dernier.

Les remarques et questions ont essentiellement portées sur :

- La problématique du retournement des véhicules sur la voie d'accès Nord et du conflit d'usage lié à la dépose/repose des enfants par les parents d'élèves extérieurs au quartier,
- Le schéma de circulation en sens unique partiel avec une entrée unique par l'accès sud,
- Les vitesses pratiquées actuellement par certains au sein du quartier et l'intérêt de prévoir des dispositifs de ralentissement dans l'aménagement,
- L'importance de favoriser les liaisons vers les équipements de proximité du quartier.
- La prise en comptes des nuisances sonores liées aux usages dans le choix des équipements de proximité.

D'autres interventions ont porté sur :

- Le maintien et la répartition du stationnement,
- Le choix et l'entretien des végétaux.

Globalement, ce sont donc les mêmes thèmes que ceux abordés sur le site Internet de la participation de Bordeaux Métropole.

Le compte rendu de ces réunions, est retranscrit ci-dessous :

Réunion publique du 19 janvier 2023 : RESTITUTION DU PROGRAMME

Environ 20 participants

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

Réponse : 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 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 privés, 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 aux 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 procédure

- 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.

Réunion publique du 06 avril 2023 : RESTITUTION DES ETUDES PRELIMINAIRES

Environ 15 participants

Sens de circulation :

Concentration des véhicules en entrée/sortie au centre du lotissement.

Est évoquée la sécurisation des itinéraires empruntés par les enfants prenant le bus.

Réponse :

- L'aménagement retenu est celui d'une zone de rencontre dans laquelle la vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h. En complément, au stade des études préliminaires le projet intègre la mise en place de dispositifs de ralentissement de type chicanes et plateaux. Ceci implique un aménagement différenciant pour le piéton (2cm de vue sur les trottoirs, la limitation à 20km/h, le partage de l'espace public) qui de fait diminue le caractère routier des espaces publics.
- Proposition de mise en place de marquage au sol (artistique ou non, sur l'ensemble de la rue centrale, ou simplement au début), d'un changement de revêtement prononcé sur les plateaux etc... de manière à alerter les automobilistes.

Remarque sur la vitesse élevée et le shunt sur la voie en sens inverse (coupent le virage) des voitures rentrantes dans le lotissement depuis l'Avenue Papin :

Réponses :

- Proposition d'étudier la mise en place d'un élément au niveau de cette entrée (ilot central franchissable ?). Un ilot non franchissable semble compromis au vu de la largeur de la voie. Ce principe sera étudié dans les études de détails.
- Est évoquée par un habitant la problématique première de la vitesse élevée des véhicules sur l'Av. Denis Papin. (Hors emprise projet).

Stationnements

– Problématique des parents d'élèves stationnant sur la placette stationnée nord :

Réponses :

- Les études préliminaires ont pris en compte cette problématique et visent à contraindre au maximum le dépôt minute en passant la rue nord en sens unique sortant.
- Ensuite, la placette nord est travaillée comme un espace réservé aux riverains (plateau avec un rampant en entrée, revêtement différenciant).
- Plusieurs solutions supplémentaires sont évoquées : Ajout d'un panneau "Sens interdit – Sauf riverains" / Pincement de la voirie pour donner la priorité au gens sortant de la placette.
- Aussi, la ville rappelle qu'un travail est mené parallèlement sur le réaménagement des parkings côté école (rue Charcot).
- Demande de ne pas mettre autant de places de stationnement sur la voirie nord. Simplement garder la poche la plus proche du jardin d'enfant et de la sortie.
- Demande d'intégrer des bornes de rechargement électrique sur ces places. A minima prévoir le génie civil.

Problématique de stationnements incivils devant les portillons riverains sur les placettes stationnées :

Réponse :

- Le stationnement longitudinal central dessiné dans les études préliminaires permettra de s'affranchir des voitures mal stationnées et d'éviter ce genre d'inconvenance.
- Dans le projet, ou à l'usage, ou il est proposé de mettre en place des bornes/potelets, chasse-roues bois, pour s'assurer que ces conflits d'usages ne soient plus possibles.

Stationnements handicapés :

Réponse : Le ratio de 1 place PMR pour 50 stationnements sera respecté. Sonder les besoins actuels du quartier pour pouvoir les répartir de manière cohérente.

- Parcelle 11 et 39, demande particulière d'avoir des stationnements à proximité directe.
Réponse : Déjà pris en compte dans le projet

Végétaux :

- Dans le cadre du dispositif métropolitain des trottoirs plantés, il sera possible pour les riverains de choisir et planter des végétaux, avec un engagement d'entretien (convention ville/riverain) ; à eux de se manifester à la ville ou sur le site de BM.
- La palette des végétaux s'orientera sur des espèces « rustiques », facile d'entretien, peu demandeuses d'eau. L'entretien sera assuré par la ville.
- La ville évoque la possibilité de faire des plantations en 2 temps avec un groupe de travail de riverains plus tard dans le projet (à confirmer).

Eclairage :

- Une réflexion sera apportée par la MOE sur le calepinage de manière à éclairer tous les espaces publics, y compris les venelles piétonnes.
- Il sera proposé un matériel différent pour les placettes en cœur d'ilot.
- La ville explique qu'il sera proposé une lumière chaude avec des coupures nocturnes afin de préserver la biodiversité.

Ramassage – ordures ménagères

- il est rappelé qu'il n'est pas possible de proposer des bacs enterrés.
- Une réflexion sera menée sur des bacs collectifs ou des emplacements réservés sur les placettes, afin de rassembler les poubelles les jours de ramassage pour faciliter le travail de la collecte et limiter les nuisances.
- Le sujet des composteurs partagés sera également étudié. 2 bacs de compost sont proposés dans les études préliminaires. Ce principe semble être très apprécié.