

Pièce C : Notice explicative

1- LE CONTEXTE DU PROJET : RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET A ETE RETENU ET JUSTIFICATION DE L'UTILITE PUBLIQUE

Conformément à l'article R112-6 du code de l'expropriation, la présente notice explicative vise à rappeler l'objet de l'opération et les raisons pour lesquelles, parmi les partis envisagés, le projet soumis à l'enquête a été retenu, notamment du point de vue de son insertion dans l'environnement.

Le projet a pour objet l'aménagement de l'espace situé entre les impasses Sousa Mendès et Jardin Public à Bordeaux, dans le quartier des Chartrons. Cet espace est identifié comme un emplacement réservé de voirie au PLU, pour la création d'une voie nouvelle le long de l'ancienne gare Saint-Louis. Le lieu est aujourd'hui un espace privé mais ouvert et à l'abandon. La chaussée / dalle béton est en mauvais état, et présente un nivellement chaotique.



Photographie 1 : Emplacement réservé à l'état actuel

Les usages actuels de cet espace ne sont pas facilités tant pour les modes doux que pour les services de secours et collecte. Certains véhicules traversent de manière illicite cet espace entre l'esplanade et les rues Sousa Mendès et Jardin Public, d'autres y stationnent.

Les piétons et cyclistes circulent sur cet espace pour rallier les différentes rues débouchant sur l'espace public de l'esplanade, mais également pour accéder au parking du Leclerc par un passage sous le bâtiment.

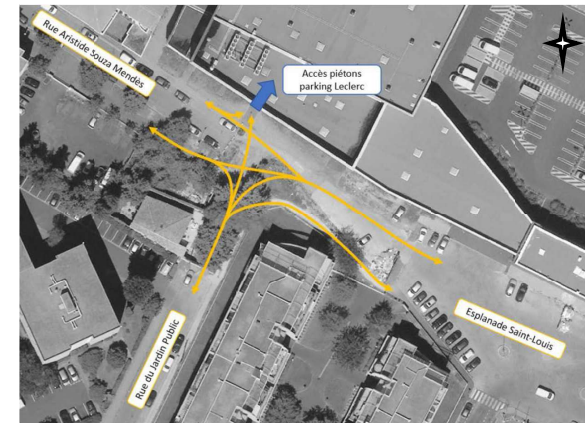


Figure 3 : Flux actuel de circulation modes doux au niveau de l'emplacement réservé de voirie

L'analyse des circulations douces à l'échelle plus globale du quartier et notamment des vélos au regard des espaces actuels réservés (pistes et bandes) fait apparaître la nécessité de relier un certain nombre d'axes transitant par l'Esplanade Saint-Louis. Le schéma ci-dessous récapitule les axes bénéficiant d'aménagements cyclables, et les opportunités offertes dans le cadre de l'aménagement envisagé de l'emplacement réservé.

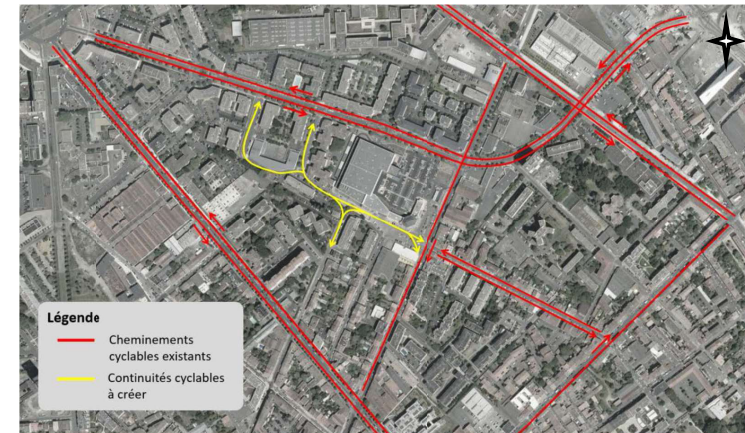


Figure 4 : Schéma localisant les axes du quartier bénéficiant d'aménagements cyclables

Plusieurs accès sont présents sur la façade arrière du Leclerc à proximité de l'emplacement réservé, en plus de celui pour accéder au parking. Le maintien sécurisé de ces accès ainsi que l'amélioration de l'accessibilité des véhicules de secours, à l'arrière du bâtiment appartenant au centre commercial LECLERC doivent être envisagés.

Les véhicules de collecte des déchets ménagers sur les impasses Sousa Mendès et Jardin Public effectuent aujourd'hui un retournement sur des parcelles privées. L'aménagement de l'emplacement réservé offre donc la possibilité de permettre aux véhicules de collecte de rejoindre les rues Sousa Mendès et Jardin Public.

Par ailleurs, une réflexion est en cours sur l'aménagement de l'esplanade Saint-Louis, esplanade attenante à l'emplacement réservé. En effet, l'ancienne gare Saint-Louis, dimensionnée initialement pour permettre les arrêts, dépassements et girations des bus, n'est aujourd'hui plus adaptée aux usages actuels. Elle n'est en effet plus circulée par les bus et est utilisée principalement comme espace de stationnement.

2- LES OBJECTIFS DU PROJET

Le projet d'aménagement envisagé a pour but :

- 1) De raccorder les impasses Sousa Mendès et Jardin Public afin de permettre le passage des véhicules de secours et les engins de collecte et d'éviter le retournement de ces véhicules sur des parcelles privées.
- 2) D'assurer la continuité des cheminements doux en améliorant leur sécurité et leur confort
- 2) D'ouvrir le site par la démolition des murs et ainsi supprimer les dépôts sauvages
- 3) D'apporter un traitement qualitatif et sécurisé à l'espace public (plantations, mobilier, éclairage)

De plus, cet aménagement est prévu pour améliorer la cohérence globale des usages du secteur et facilitera l'accès des modes de déplacement doux à l'esplanade Saint-Louis. Celle-ci présente en effet une très bonne intermodalité, avec la présence de :

- La ligne 4 du réseau TBM qui circule sur le cours Saint-Louis et effectue un arrêt au niveau de l'esplanade (arrêt « Saint-Louis ») ;
- Une station V³ (vélos en libre-service) sur l'esplanade Saint-Louis, au sud de l'arrêt de bus. 17 docks de vélos y sont présents ;
- Une station « Bluecub » (voiture électrique en libre-service) au nord de l'esplanade, qui comporte 5 places de stationnement réservées.



Photographie 2 : Arrêt de bus et station V³ sur l'esplanade Saint-Louis

Cette opération s'étend sur le secteur cadastral RM et en partie sur des parcelles appartenant à des propriétaires privés. Ainsi, avant de commencer les travaux, la Métropole doit acquérir les parcelles privées cadastrées RM87 et RM57 (en partie ou en totalité). Aucun accord n'ayant à ce jour abouti entre ces propriétaires et la Métropole, il est nécessaire de procéder à une expropriation.

3- LA PARTICIPATION PREALABLE DU PUBLIC

Ce projet d'aménagement n'est pas soumis à la concertation prévue aux articles L103-2 et suivants et R.103-1 et suivants du code de l'urbanisme ; le montant total des travaux étant inférieur à 1,9 millions €.

Cependant, des démarches visant à associer les riverains et usagers du site ont été organisées par le maître d'ouvrage. En particulier, trois réunions publiques se sont déroulées les 29 septembre 2016, 11 mai 2017 et 11 février 2019, qui ont permis à Bordeaux Métropole, en collaboration avec la Mairie de quartier Bordeaux Maritime, de réaliser un diagnostic, de recueillir les attentes du public puis de proposer le scénario d'aménagement privilégié au regard de ces attentes.

La demande principale qui est ressortie de la concertation menée le 29 septembre 2016 a été de privilégier une orientation dédiée aux modes de déplacements doux (piétons/cycles).

4- L'ABSENCE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

En application de la nomenclature de l'article R.122-2 du code de l'environnement, le présent projet n'est ni soumis à une demande d'examen au cas par cas ni à étude d'impact ; en effet, la rubrique n°6 du tableau annexé à l'article R122-2 du code de l'environnement qui concerne les « Infrastructures routières (les ponts, tunnels et tranchées couvertes supportant des infrastructures routières doivent être étudiés au titre de cette rubrique) » précise, dans les définitions : « On entend par " route " une voie destinée à la circulation des véhicules à moteur, à l'exception des pistes cyclables, des voies vertes et des voies destinées aux engins d'exploitation et d'entretien des parcelles. » ; or seules les voies vertes et pistes cyclables de plus de 10 km sont concernées par l'examen au cas par cas.

La mise en œuvre du projet cherchera à conserver les arbres existants mais compte tenu de la nature des travaux (démolition de murs, nivellement pour mise en conformité Personne à Mobilité Réduite), il se peut que certains soient impactés, auquel cas ils seront compensés par la plantation de nouveaux arbres de hautes tiges.

5- LA SOLUTION ENVISAGEE

Lors du premier atelier du 29 septembre 2016 avec les habitants, il est ressorti que la circulation automobile du quartier était perçue comme anarchique avec un sentiment de vitesse et des effets de shunts à travers le parking du centre commercial et l'esplanade Saint Louis. De même, ces échanges ont fait apparaître le stationnement comme fonction dominante de l'esplanade avec la problématique de stationnement sauvage à la fois sur l'esplanade mais aussi sur les voies adjacentes.

Ainsi, à l'issue de ce premier atelier, la majorité des participants a partagé l'objectif de réduire la place de l'automobile à l'échelle du quartier et de conserver les impasses au profit de la sécurisation des cheminements des piétons et des cyclistes entre les équipements du quartier (école, centre commercial, arrêt de bus).

Lors d'un deuxième atelier, le 11 mai 2017, les objectifs partagés ont été rappelés :

En matière de déplacements :

- Aménager les cheminements doux,
- Organiser la circulation pour bannir les shunts,
- Réduire la place de l'automobile

En matière de stationnement :

- Réorganiser le stationnement,
- Encadrer le stationnement pour limiter les voitures ventouses et améliorer la rotation,

Concernant les espaces verts :

- Aménager des espaces verts (herbe, arbres, arbustes) pour en faire un lieu de vie,

Concernant les usages :

- Favoriser les lieux d'échange et de partage

Concernant le confort :

- Améliorer l'éclairage du secteur,
- Limiter les nuisances sonores,
- Améliorer la propreté.

A l'issue de cette présentation, deux familles de scénarios ont été présentées :

- Famille de scénarios 1 : ces scénarios conservent la configuration en impasse du site pour les véhicules à moteur, et améliorent les cheminements doux.
- Famille de scénarios 2 : ces scénarios visent à désenclaver l'arrière de l'esplanade par la création d'une voie ouverte y compris aux véhicules à moteur.

Critères	Famille 1 (sans percement de voie)	Famille 2 (avec percement de voie)
Impacts sur la propriété privée	Impact équivalent : Même si l'absence de voie ne nécessite pas la même largeur, il est souhaité d'ouvrir visuellement l'espace sur les deux rues afin de sécuriser le lieu.	
Impacts sur la circulation	Permet de mettre un terme aux usages illicites. Fonctionnement en impasses maintenu à l'exception des secours et engins de collecte (bornes escamotables)	Maillage viaire désenclavé, mais risque de créer un itinéraire d'évitement à l'échelle du quartier.
Impacts sur les modes doux	Espace entièrement dédié aux modes doux	Partage de l'espace public avec la circulation
Impacts faune-flore, cadre de vie	Le non percement de la voie permet de créer davantage d'espaces plantés.	Le percement de la voie permet de créer moins d'espaces verts et imperméabilise davantage les sols.
Nuisances sonores et pollution	Le non percement de la voie réduit la place de l'automobile et pacifie le quartier.	Le percement de la voie apporterait davantage de nuisances pour les riverains en accroissant le trafic automobile.
Coût prévisionnel	330 000 € HT (valeur février 2019).	370 000 € HT (valeur février 2019).

Tableau comparatif des deux familles de scénarios

Pour la majorité des habitants présents, il est souhaité ne pas ouvrir à la circulation en créant une voie reliant les rues du Jardin Public et Sousa Mendès. Si la variante voie circulée était retenue, l'impasse Sousa Mendès serait devenue un nouvel espace circulé, entraînant un flux automobile supplémentaire et de nouvelles nuisances sonores.

Ainsi, le scénario retenu (1), répond aux objectifs, confortés par les attentes du public exprimées à travers les réunions publiques :

- Faciliter et sécuriser la circulation des piétons, des cycles et des personnes à mobilité réduites.
- apporter un traitement paysager.
- permettre le passage des services de défense contre l'incendie et de la collecte des déchets grâce à la mise en place de bornes escamotables.
- améliorer le confort par l'implantation de mobilier urbain (bancs, lampadaires, potelets et barrières) et la plantation d'arbres.
- démolir le mur, source de dépôts sauvages.

L'ensemble des interventions permet de redonner à cet espace un véritable statut d'espace public, doté d'une qualité urbaine et paysagère, davantage sécurisé (ouverture visuelle, éclairage) et de limiter les usages illicites (dépôts sauvages, stationnement, circulation...).

6- LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME

Le projet est localisé sur la commune de Bordeaux couverte par le Plan Local d'Urbanisme de Bordeaux Métropole (version 3.1) révisé et approuvé en date du 16 décembre 2016.

Le programme d'orientations et d'actions concernant la mobilité, annexé au PLU3.1, vise à organiser une Métropole apaisée autour de plusieurs axes.

Ainsi, l'amélioration de l'accessibilité non motorisée mais également l'amélioration de la sécurité des déplacements, le développement de la pratique de la marche sont des objectifs à envisager dans tout aménagement d'espace public. Au vu de la circulation automobile toujours plus prégnante, il est nécessaire d'apporter des alternatives et d'adapter l'espace public aux modes de circulation doux.

Le projet de désenclavement des impasses Sousa Mendès et rue du Jardin Public répond favorablement à ces orientations.

L'espace à aménager se situe à cheval sur les zones UP1 et UP2.

Cette zone concerne la partie recensée de certains quartiers du centre-ville de Bordeaux en prolongement du secteur sauvegardé, jusqu'au boulevards, ainsi que certains quartiers anciens de la plaine rive droite. Il s'agit de secteurs multifonctionnels à dominante d'habitat comprenant une diversité d'équipements et de services (aussi bien d'agglomération que de proximité).

Dans ce zonage, il est rappelé que les voies réalisées dans le cadre des opérations doivent notamment être conçues de manière à permettre un cheminement facile, sûr et de qualité pour les piétons et les cyclistes.

De plus, le projet se situe sur un emplacement réservé de voirie T662. (création d'une voie nouvelle)

Ainsi, les travaux envisagés sont compatibles avec le PLU de Bordeaux Métropole et à plus grande échelle au SCOT.

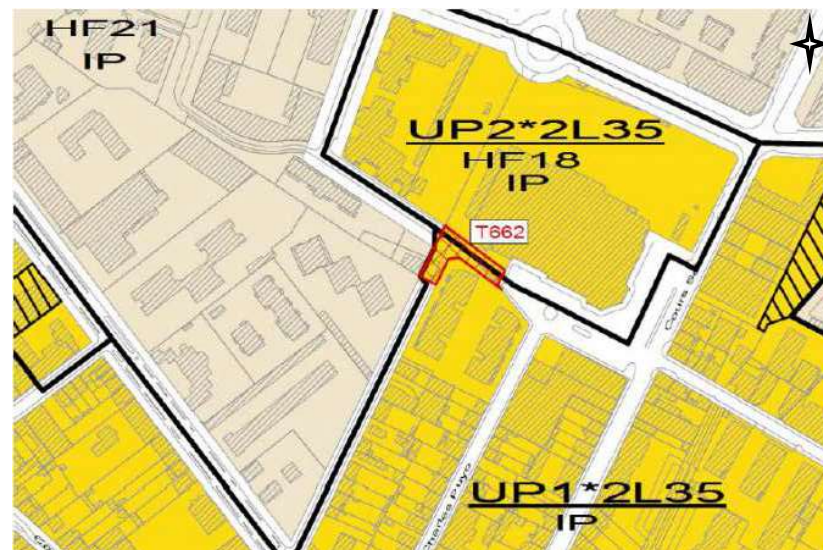


Figure 5 : Extrait du PLU de Bordeaux Métropole au droit du projet