

PREMIERE JOURNEE

Les 12 décembre 2018 13h30 heures à 17h00 heures

Observations de M^r

(12/12/2018)

concernant la pollution de l'air :

- Il faut noter que des odeurs de kérosène sont régulièrement senties sur les quartiers de Pichey et Chomin-long.
 - la zone concernée est située à l'ouest de l'Aéroport et les vents dominants viennent de l'est. Attention donc à l'augmentation de ces odeurs au fil des années qui vont grandement impacter la zone concernée par ce projet.
 - je déplore l'absence de pistes cyclables en sites propre et sécurisés le long du tram A. Et, sur les autres rues ?
 - il serait intéressant d'étudier la possibilité d'aménagement de wagons du tram afin de pouvoir installer les vélos.
 - Imposer le respect de la vitesse réglementaire
 - Va t-on profiter de ces aménagements pour imposer le respect de la vitesse réglementaire partout ?
 - Extinction éclairage nocturne :
Il faut tenir compte du fait que certaines personnes travaillent la nuit ou se déplacent la nuit à pied, à vélo. Attention à ne pas faire les cheminement dans le noir. Un système d'éclairage ponctuel au passage des personnes doit être envisagé.
 - dossier n°5 page 37
Il y a une réflexion importante à avoir concernant les pistes cyclables = CONTINUITÉ IMPERATIVE.
 - circulations motorisées
comment sera géré le déplacement des circulations ?

(1) Durant les Tix (2) Après les Tix	}	si les véhicules ne peuvent pas en plus passer par cette zone, ils passeront ailleurs
---	---	---
- Donc, des nuisances certaines au-delà de cette zone.
- continuités piétonnes :
comment seront-elles appliquées en traversée des voies urbaines à forte circulation ?
comment les voitures feront-elles pour ralentir = gauratip un système autoritaire ?

- confort de circulation du piéton :
 - respecter les largeurs de trottoir réglementaires -
 - respecter les pentes maximales réglementaires
 - concernant les abaissements de trottoir, penser à prévoir des avaloirs EP pour éviter la stagnation d'eau -

conclusion : (~~le projet est~~)

- ① Je souligne, d'une manière générale, que l'ensemble soit aéré, verdoyant.
- ② Une utopie pas si utopique que celle = donner la priorité partout aux déplacements doux, et piétons, cyclistes, PDR, etc --
- ③ je regrette que l'on ne propose pas une maquette de toutes les voiries avec le respect des échelles de grandeur en indiquant clairement les hauteurs depuis le sol de tous les immeubles à construire.
- ④ que vont supporter les quartiers non impactés par ce projet ? les nuisances vont-elles se reporter sur eux ?

⑤ ~~le 5/01/2019.~~

Propriétaire des parcelles ~~le 5/01/2019.~~ je me permet de m'étonner de l'incorporation des dites parcelles dans le plan de permis de projet ainsi que de la Parcelle ~~le 5/01/2019.~~ toutes se situant en zone pavillonnaire du PLU distincte de la zone mixte principalement concernée par le projet.

M^r [redacted] (M.M. 191) [redacted]

pour nous voir à Paris plusieurs années nous sommes allés à Augment
dans une ville agréable à vivre, à cette heure. Augment lui-même
ne comprend mais approuve la hauteur de plus de 25 mètres ne peut
que faire des gâches. Le genre d'immobilier est en destruction depuis
plusieurs années dans la banlieue parisiennes.

Augment lui-même se dit dans un quartier calme où il n'y a aucune
nuisance sonore, mais celle-ci commence par le bruit, et nous
nous allons avec nos voisins. Le projet ne sera pas à cette
échelle.

Il s'agit d'apprendre que nous allons avoir sous nos fenêtres un
passage. Une très chère sachant qu'il y a une allée
de platane puis en entrant une porte et j'entends un mur
à cette place pour faire une allée pour piétons et vélos
qui ne traversent à 250 mètres de 250 mètres après 250 mètres.
Parce que faire un passage qui nous avec nous ne
pas faire sous la fenêtre, d'où quel accès de la
en passage possible ou il y a un mur à cette place.
La question de réunir ne serait strictement à Paris depuis
tous les réunir que la fait aucun élément ne est
pas en compte.

M^r [redacted] le 05/01/2018 [redacted]

Dans le cadre de la déclaration d'utilité publique pour la
reprise de cette rue par Bordeaux métropole, je souhaite
fortement que les barrières techniques qui sont de part et
d'autre du chemin de Mirapin soient maintenues. En effet,
tous les jours et aussi la nuit, des dizaines de camions
arrivent pour livrer l'anguille. Un accord entre les riverains
et le directeur de l'anguille Mirapin s'est établi pour
que les livreurs attendent devant la barrière de l'anguille,
pour le respect des voisins. Les camions qui stationnent dans
le chemin de Mirapin, laissent tourner leurs moteurs et souvent
le moteur des frigo qui fait un bruit infernal, en attendant
la livraison. Les barrières évitent aux camions de pénétrer
dans la rue avant 5h du matin, c'est pour cette raison
que je souhaite qu'elles soient maintenues.

Mon terrain se situe entre la rue René Bazin et le chemin de Mirapin.
Peut-on profiter des travaux pour changer l'accès des livreurs?

[redacted] 33 700 NERIANNE

A l'heure actuelle, je ne subis aucune nuisance sonore.

Qu'allez vous faire pour maintenir cette qualité? Qu'en est-il de l'insolablement de nos maisons et de nos jardins? Qu'en est-il de la pollution de l'air pendant et après les travaux? Après les travaux du fait des gaz à échappement puis qu'une route va être construite? Et la pollution visuelle? Nous parlons avec ce projet de maître de Mersinac où il fait bon vivre à Mersinac d'air il fait bon partir!

De [redacted] [redacted] [redacted] [redacted] [redacted]
 1) Cahier B voisine 9. P 18
 qui permet d'interpréter les plans ??
 2) Relevé avec autorisation permettant le passage piéton...
 donner accès à notre lotissement !!

18 Janvier

La note ci-joint concerne 2 aspects du dossier: le stationnement et l'offre commerciale.

- Le dossier relatif au stationnement formule des observations sur la méthode de comptage et la projection après aménagement.

- Le dossier relatif à l'offre commerciale expose le risque de la perte quantitative et qualitative de l'offre.

Directeur

Le 18 Janvier

Nous nous permettons de nous interroger sur ce que nous considérons comme une flagrante erreur d'incorporer les parcelles AY87, 471 et 124 dans le périmètre de l'opération Perigord Soleil sachant que ces parcelles sont classées en UH16 et à donc une Zone pavillonnaire alors que la même connaissance la partie jouxtant les dites parcelles dans le projet Perigord Soleil est classée en UP27.

Je reviens sur ma demande du 5 janvier 2019 et persiste à considérer que l'inclusion des parcelles AY87 471 et 124 dans la zone du Perimetre Perigord Soleil est une erreur que je demande à être considérée comme erreur d'appréciation et donc de retirer ces parcelles du Perimetre actuel.

D'autre part je m'insurge contre le terme « RECONQUÊTE » employé à plusieurs reprises dans les textes.

Y aurait-il des « aborigènes » qui revendiquent « des droits » ?
et si oui à quel titre. merci d'éliminer le terme RECONQUÊTE à connotation peu amicale.

**ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU PROJET URBAIN
MÉRIGNAC SOLEIL SUR LA COMMUNE DE MÉRIGNAC**

ENQUÊTE PUBLIQUE

OBSERVATIONS

janvier 2019

Table des matières

1 - INTRODUCTION	1
2 - ETUDE DE STATIONNEMENT.....	2
3 - OFFRE COMMERCIALE.....	5
4 - INCIDENCES POSITIVES DE L'OPÉRATION D'AMÉNAGEMENT.....	6
5 - CONCLUSION.....	7

Évaluation environnementale du projet Mérignac Soleil Enquête publique

1 - INTRODUCTION

Dans le cadre du projet métropolitain de Bordeaux métropole *«50000 Logements autour des axes de transport collectif»*, Mérignac Soleil *«apparaît comme la ressource foncière majeure du territoire communal pour produire une offre nouvelle et qualitative de logements intégrée à des surfaces actuellement dévolues à une activité économique forte et majeure régionalement»*.

Le territoire de mérignac Soleil a fait l'objet de plusieurs études urbaines depuis 2012 et finalisées dans le projet plan guide de juillet 2017, et ce projet fait l'objet de la présente enquête publique relative à son évaluation environnementale.

Résident à proximité immédiate de Mérignac Soleil, et
«utilisateur» de l'actuelle zone commerciale, sa transformation me concernant, le présent document est relatif aux observations sur le dossier d'enquête mis à disposition du public.

2 - ETUDE DE STATIONNEMENT

Cette étude fait l'objet du document *préconisations stationnement de l'annexe 2* du dossier d'enquête.

Le plan d'accessibilité aux poches de stationnement est incomplet en ce qui concerne l'accès au centre commercial. Il manque en effet l'accès depuis le giratoire à l'intersection de l'avenue de la Somme et l'avenue de Mathosinos.

De plus l'accès à Flunch et Castorama ne se fait pas par la rue de Mirepin mais par le giratoire situé sur cette rue de Mirepin.

L'échantillon qui ne comprend que 2 jours (un vendredi et le samedi de la rentrée scolaire) est insuffisant en nombre et comptages.

En nombre: Une dizaine de jours doivent être retenus après avoir recueilli auprès des enseignes commerciales les jours les plus fréquentés comme les 3 samedis avant Noël et les 2 premiers samedi des soldes en plus de celui en période de rentrée scolaire.

En comptages: La scrutation doit être horaire de 14 à 20h et même depuis 9h pour la période avant Noël. Le samedi de la rentrée scolaire ne comprend que 3 comptages 15,17 et 19h et réalisés que sur une partie des parkings.

Le mémoire de synthèse, au chapitre 7.1 méthodes, ne définit pas les moyens mis en œuvre pour la réalisation des comptages (moyens humains et numériques).

De plus la provenance de la capacité de chacun des parkings n'est pas précisée (plans de recollement ou comptage in-situ?).

La synthèse de l'enquête d'occupation du vendredi estime la capacité globale pour l'ensemble de la zone alors que du fait de la configuration urbaine cette zone est répartie en plusieurs entités entres lesquelles il y peu de cheminements piétons. Le taux d'occupation devrait être calculé sur toutes les entités et non pas seulement le zoom sur le centre commercial.

Les entités à retenir, qui correspondent aux voisinées du chapitre 4 du mémoire, sont:

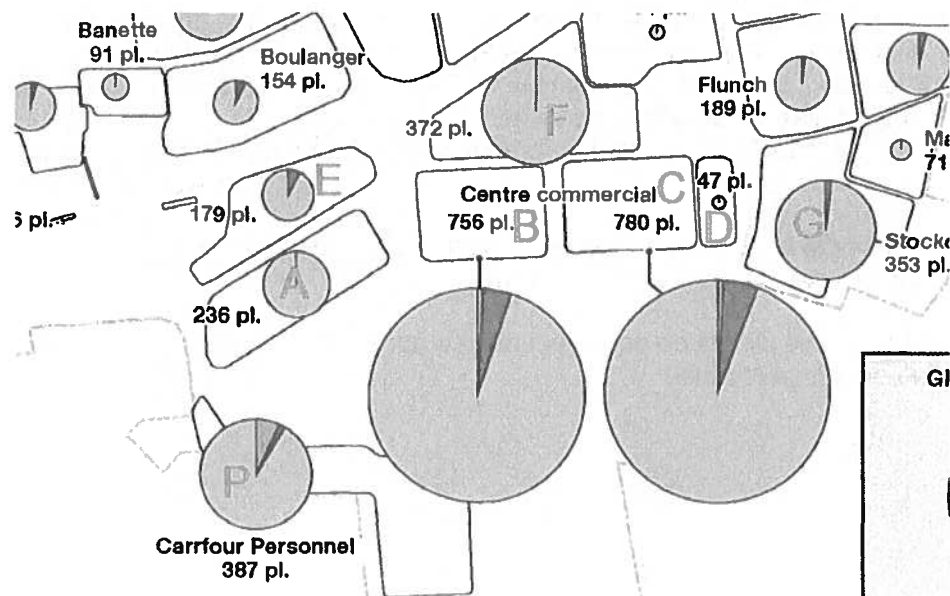
- Le centre commercial.
- Flunch, Mac-donnald, Stockomani et Castorama.
- Alinéa et intoriors.
- Leroy Merlin.
- Conforama, cultura, Boulanger L'heure du marché et Darty
- Royal buffet.

Cette sectorisation ne permet pas de valider les préconisations en conclusion du document relatif au stationnement et envisageant la mutualisation des parkings en basculant entre semaine et samedi les places disponibles entre bureaux et zone commerciale.

Évaluation environnementale du projet Mérignac Soleil Enquête publique

En ce qui concerne le centre commercial le nombre de places dédiées au public est de 2586 en intégrant la partie ouest du parking Stockomanie (216 places) qui par retour d'expérience est utilisé pour l'accès Est du centre commercial.

Le repérage des places fait l'objet du schéma ci-dessous.



Les pourcentages d'occupation, pour le vendredi, des parkings publics (A à G) et du personnel (P) font l'objet du tableau ci-dessous (sources % pour chaque parking et tranche horaire du document préconisations stationnement de l'annexe 2 du dossier d'enquête).

Parking	Public							personnel	
	A	B	C	D	E	F	G	%	%
nombre de places	236	756	780	47	179	372	216		387
vendredi 15h	15	55	29	34	97	27	44	40.8	63
vendredi 16h	14	52	30	43	87	23	47	38.9	57
vendredi 17h	17	57	31	49	87	24	46	41.4	56
vendredi 18h	15	52	30	66	87	26	42	39.9	43
vendredi 19h	14	44	26	53	74	22	26	34.1	38
vendredi 20h	11	23	16	17	31	11	10	18.1	24

Le maximum enregistré est de 42% pour le public (990 places) et 63% pour le personnel (244).

Évaluation environnementale du projet Mérignac Soleil Enquête publique

L'aménagement prévu aura pour conséquence la disparition des parkings E, F et G et la suppression de 230 places pour le parking P.

Pour le public la réduction du nombre de places est de $179 + 372 + 216 = 767$ ce qui porte à $2586 - 767 = 1819$ le nombre de places disponibles.

Dans la synthèse de l'enquête d'occupation en page 16 du document préconisations stationnement de l'annexe 2 du dossier d'enquête, il est estimé une majoration de 70% pour atteindre le 10% jour de fréquentation ce qui conduit à un nombre de places occupées de $990 * 1,7 = 1863$ soit 93% du nombre de places disponibles.

Il en résulte une très forte probabilité de dépassement de capacité pour les 9 jours les plus fréquentés.

Pour le personnel le nombre de places conservées est de $387 - 230 = 157$ soit inférieur aux 244 places occupées lors de l'enquête du vendredi.

Il en résulte que les places de parkings prévues après aménagement sont insuffisantes tant pour le public que pour le personnel.

3 - OFFRE COMMERCIALE

Le projet entraine une diminution importante de l'offre commerciale avec fermeture:

- Des magasins de bricolage de proximité (Castorama , Leroy Merlin et Zolpan).
- Des équipementiers automobiles (EuroMasteur, Feu vert et Nord-Auto),
- De la restauration (Barbèque, Canopee cafe, Flunch, Ginza, KFC, le goût des Arts, Macdonald, Naga, le Panam, Royal Buffet et thai paradise).
- D'enseignes d'aménagement intérieur et numérique (Bo Concept, Caza, Chazelles, Cuisine Plus, Interiors, Cybertek informatisue, Darty, la Bordelaise de literie, Maison du monde porcelaine XL, Saint-Maclou, Story).
- D'enseignes santé bien être (Basic Fitness, Be-Sens vision audition, Générale d'Optique et liberty gym).
- D'enseignes sport (Achullank, Culture Vélo et Endurance Sport).
- D'une enseigne d'habillement.
- D'enseignes de loisirs (Déguisement Doumba, Joué Club, La grande récré, Pacific Pêche et René-Pierre baby-foot et billards).

Cette énumération montre l'importance et la diversité de l'offre commerciale de la zone Mérignac Soleil. Diversité dans un espace «réduit» limitant les déplacements et permettant de «faire jouer la concurrence» entre par exemple Darty et Boulanger ou Castorama et Leroy-Merlin.

La perte d'offre sur cette zone va en diminuer l'attractivité par rapport à celles de Bordeaux-lac et Rives D'arcins et pénaliser les habitants de Mérignac et des communes limitrophes.

4 - INCIDENCES POSITIVES DE L'OPÉRATION D'AMÉNAGEMENT

«L'un des objectifs environnementaux prioritaires pour l'opération est la reperméabilisation et la refertilisation du territoire, qui permettra de cumuler les bienfaits pour le périmètre opérationnel et ses futurs habitants, de retrouver un usage des sols pour les habitants et les écosystèmes, ses fonctions rafraîchissantes, de gestion intégrée des eaux pluviales, de valeur écologique et de cadre de vie liées à la végétalisation».

Compte tenu du parti retenu, cet objectif sera atteint dans cette zone, En revanche qu'en sera t'il d'un territoire plus large? En effet les enseignes qui disparaissent sont dans leur grande majorité viables économiquement donc vont se réinstaller ailleurs.

A-t-on l'assurance que cela sera fera sans disparition d'espace naturel par réoccupation d'un ancien site marchand ou tertiaire comme pour Alinéa? Le dossier aurait du comprendre l'étude du devenir des enseignes supprimées.

«Le projet créera des modes d'habiter et des aménités qui feront de Mérignac Soleil un quartier véritablement vivant et approprié par les habitants. La réflexion sur les modes d'habiter et la diversité d'offre de logements proposés (évolutifs, intergénérationnels...) permettra de concevoir un quartier en adéquation avec les besoins des habitants».

L'opération aura pour objet de restituer au piéton et à l'habitant l'usage des espaces publics, et à recréer des possibilités de rencontre et d'appropriation de ceux-ci.

Il est toujours difficile de prévoir si un nouveau quartier sera vivant ou non. Sur quels éléments «objectifs» l'étude se base-t-elle pour l'affirmer?

«L'arrivée du tramway et d'une offre dense de logements appellent au déploiement de modes de mobilité alternatifs à la voiture, durables, partagés et multimodaux, qui s'appuieront sur la forte qualité des aménagements»

Sur l'agglomération Bordelaise l'utilisation pour une grande partie de la population de mode de mobilité alternatif à la voiture est un leurre. En effet la rocade de bordeaux est de 10km plus longue que le périphérique parisien (55 km contre 45) mais à l'intérieur de ce «rond» la population est environ 7 fois moins importante qu'à Paris.

Il en résulte que pour avoir un réseau de transport en commun comparable à celui de Paris il faudrait une pression fiscale locale 7 fois plus importante et totalement inadmissible pour les habitants.

La seule solution viable pour l'agglomération Bordelaise est l'instauration d'un covoiturage à grande échelle. A titre d'exemple le montant de 12 Millions d'€, prévu pour la mise en place du BNSP de rocade, non en site propre, sur les communes de Pessac, Mérignac et le Haillan aurait été plus utile dans l'incitation au covoiturage.

5 - CONCLUSION

La conclusion de l'étude est l'incidence positive de la création d'un quartier de 2800 logements tout en réalisant une forte plus-value environnementale sur un site qui en est dépourvu aujourd'hui.

L'opération sera bénéfique pour l'environnement et les futurs habitants mais qu'en sera-t-il pour les actuels usagers de la zone commerciale?

L'opération sera négative par la perte de l'offre commerciale qui nécessitera des déplacements et un temps supplémentaires pour les mêmes achats.

A titre d'exemple habitant à proximité de la zone, je peux en 1h me procurer un pot de peinture chez Leroy-merlin et une paire d'essui-glaces chez Nord-Auto. Dans le futur quel temps et combien de km devrai-je faire pour les mêmes achats?

Quel sera la conséquence de l'insuffisance de places au niveau du centre commercial?

Dans la conclusion du zoom sur le centre commercial, le document préconisations stationnement, dit devoir le prendre en compte mais renvoie à terme la construction d'un nouveau parking. Ceci présente le risque de la réalisation du programme avant le nouveau parking comme cela a été le cas pour les parkings relais sur la ligne A du tramway.

Quelle nécessité y-at-il à accroître de 2800 logements supplémentaires la capacité d'accueil de Mérignac compte tenu de l'ensemble des programmes immobiliers en cours?

Où se situeront les emplois des nouveaux arrivants?

Une fois de plus n'auront-ils pas besoin de leur voiture pour leur trajet domicile travail compte tenu de la problématique d'étendue de la métropole Bordelaise et pour aller faire leurs achats compte tenu de la diminution de l'offre commerciale?

De plus n'est-ce pas participer encore un peu plus à «l'appel d'air» de la Métropole au détriments des villes moyennes de la région?

Il en résulte que le programme aurait dû se limiter à la marge au niveau de l'îlot Castorama enseigne dont le départ est programmé , et le long de la rue entre ex Edenko et la résidence au fil des saisons.

De plus des solutions existent pour «dé-imperméabiliser» et revégétaliser les zones de parking.

Enquête Publique Mérignac Soleil Janvier 2019

Document 5-2 sur les équipements scolaires site Mérignac Soleil

Préalablement il est noté qu'en 2021, 5 classes seront à aménager de manière transitoire sur le site Marbotin pour faire face aux premières opérations qui auront été réalisées sur les voisinées 4,6,9.

Puis, en 2024 il est noté 16 classes à aménager de façon permanente dans 1 ou 2 groupes.

Toutefois, il y a une incohérence. En effet, il apparaît que :

1) si c'est sur deux groupes scolaires, ce sont 20 classes à construire.

- Scénario 1 :
 - o 10 classes à Leroy Merlin
 - o 10 classes à Marbotin
- Scénario 2 :
 - o 10 classes à Leroy Merlin
 - o 10 classes à Stockomani

2) Si c'est sur un groupe, ce ne sont plus que 16 classes ?

- Scénario 1 :
 - o 16 classes à Marbotin
- Scénario 2 :
 - o 16 classes à Stockomani

La conclusion page 23 /27 doc 5.2 s'impose alors en 2024 avec un scénario à 2 groupes scolaires :

- 1 à Leroy Merlin
- 2 à Marbotin, en précisant que c'est d'autant plus avantageux qu'il s'inscrit dans la continuité du développement dès 2021 des 5 classes transitoires de Marbotin.

Le site de Stockomani n'étant pas privilégié du fait de son accessibilité contrainte, discontinuité des itinéraires piétons du côté Est seulement, c'est-à-dire vers les résidences actuelles et vers l'opération Marne-4 Chemins et également en raison d'un contexte peu sécurisant pour les piétons.

On ne peut pas être d'accord avec cette conclusion car le site Stockomani est quand même situé dans le périmètre de Mérignac Soleil et donc, accessibilité facile pour tous les résidents de ce même périmètre. De plus, la sécurité peut être grandement améliorée par la restructuration de la rue Mirepin excessivement large aujourd'hui car elle était autrefois l'accès principal entrée- sortie à Carrefour, alors que l'accès principal se situe maintenant plutôt au niveau du rond point Somme-Matoshinos. Avec l'évolution urbaine des voisinées 7 et 9 et les nombreux logements qui vont être construits, elle va devenir une simple voie de desserte qu'il sera sécurisée de franchir.

De plus, pourquoi le site Marbotin est-il proposé alors qu'il a le même inconvénient que Stockomani, c'est-à-dire accessibilité contrainte, discontinuité des itinéraires piétons de côté ouest seulement (est pour Stockomani) sachant que le flux des piétons venant de l'opération Mérignac Soleil serait beaucoup plus important que dans le sens inverse. En outre, l'accessibilité au groupe scolaire

or

maternelle- primaire serait particulièrement difficile à partir de l'avenue Belfort, voie déjà très fréquentée.

De plus, la Ville, n'ayant aucune réserve foncière, avec une urbanisation croissante comme elle la connaît actuellement, se doit de conserver le site de Marbotin pour des équipements ultérieurs qui deviendront nécessaires à court et moyen terme.

Au sujet du choix de Marbotin pour les 5 classes à aménager de manière transitoire en 2021, je ferai remarquer que ce choix n'est pas judicieux à cause de son éloignement par rapport aux premières opérations d'urbanisme prévues à court terme comme je viens de l'indiquer

De plus, le choix de la Ville de reconstruire le groupe scolaire A Laffon (10 classes 4 maternelles et 6 primaires) situé actuellement avenue de la Somme, sur une parcelle récemment acquise rue du Pradas-Alouette avec une ouverture en septembre 2021, libérerait ainsi à cette même date 5 classes sur l'ancien groupe scolaire avec une accessibilité plus directe et plus sécurisée à l'opération Mérignac_Soleil jusqu'à l'horizon 2024.

Cette nouvelle implantation du groupe A Laffon à Pradas -Alouette est d'autant plus intéressante qu'elle est proche des voisinées 3 et 5 à partir d'une servitude d'assainissement d'un lotissement limitrophe dont il faudra préserver l'accessibilité lors des constructions ultérieures. Compte tenu de l'évolution potentielle du Parc d'activité Parc Chemin Long il serait nécessaire de prévoir d'ores et déjà, une évolution possible du nombre de classes de ce groupe scolaire.

Ce qui donnerait à terme, 3 groupes scolaires pour Mérignac Soleil -Chemin Long :

A Laffon à Pradas-Alouette, Leroy Merlin et Stockomani.

A cette occasion, qu'il me soit permis d'attirer l'attention de la Ville et de La Métropole quant au développement dans un futur proche de l'îlot Marne- Quatre Chemins. Il faut, d'ores et déjà se poser la question du choix de l'emplacement d'un futur groupe scolaire avant que les projets urbains aient envahi tout le périmètre.

C'est ainsi qu'il peut sembler judicieux de prévoir un emplacement réservé sur une partie du terrain désaffecté appartenant à la DDE Avenue de la Marne et que peut être la reconstruction du Cosec Léo Lagrange récemment incendié pourrait être envisagée à ce même emplacement.

le 18 janvier 2019