

Mail reçu le 21/11/2021 à 17h35

Bonjour,

Vous trouverez en PJ et ci-dessous avis & remarques relatifs au projet "ilot Guyart", comme suite à votre avis de participation du public, dont je vous remercie.

Je transmets pour info ces observations au maire de Bordeaux, au maire-adjoint de quartier, et à la direction d'Euratlantique.

Vous remerciant par avance de votre travail, et des prises en compte que vous pourrez réserver à ces observations

Bien cordialement.

1. Nombre excessif de places de stationnement autorisé

Autoriser 331 places de stationnement (de surcroît en R-1 à proximité de la Garonne malgré le PRPI) **est en totale contradiction avec l'affichage consistant à privilégier les alternatives au véhicule individuel.** Ceci d'autant plus que la très grande majorité du programme relève de bureaux (et de l'établissement de nuit) et, pour la partie (très minoritaire) de logements, elle se compose essentiellement de résidences étudiants.

A titre de comparaison il y aurait

- **331 stationnements sur Guyart pour**
 - **14 appartements « familiaux »** et 142 logements « étudiants », pour une surface totale de 5.700m² de logements
 - et pour 33.000m² de bureaux (dont établissement de nuit, nécessitant pas ou peu de stationnements pour les employés, par ailleurs ne nombre restreint)
- **123 places de stationnement sur l'ilot voisin rue Morin-Cambon** (en début de construction) **pour**
 - **101 logements « familiaux »** (particulièrement T3 à T5) sur une surface totale de 6.800m²
 - 3.600m² de bureaux

Eu égard à l'environnement (gare St Jean, parkings publics à commencer par Paludate-St-Jean, en face de l'ilot) et aux projets (BHNS, TCSP, etc.) à proximité immédiate, il apparaît totalement inepte d'autoriser 331 places de stationnement pour ce macrolot Guyart. Ceci est en totale contradiction -et témoigne d'une approche mensongère, particulièrement pour les bureaux - par rapport au propos consistant à privilégier les mobilités douces.

Il serait autrement préférable en R-1 de prévoir plus encore d'emplacements favorisant les mobilités douces pour les bureaux (et, le cas échéant, à l'instar de ce qui se ferait dans les pays nordiques, une zone de vestiaires, sanitaires et douches en lieu et place de stationnements automobiles, par exemple).

2. Accès au stationnement en sous-sol Placette Richard vs. rue des Terres de Bordes

Prévoir l'accès du parking sur la future « place » ou placette Richard disqualifiera de facto celle-ci, qui sera une entrée de parking souterrain. Le dossier montre d'ailleurs que cette placette sera très sinon totalement minérale (sinon bitumée...).

Là aussi il est malhonnête et mensonger de prétendre une requalification urbaine très qualitative à travers une place aux dessins-perspectives alléchantes (cf. dossier p.37/241) pour ce qui sera d'abord et surtout **une entrée-sortie pour 331 places de parking en sous-sol, « générant 1.360**

déplacements à la période de pointe de soir » ! Par-delà la nécessaire limitation du nombre de places de stationnement, il serait donc préférable de prévoir l'accès au parking en sous-sol par l'une des deux voies de circulations principales bordant l'îlot, soit quai de Paludate, soit rue Terres de Borde, plutôt qu'au croisement des étroites rues Richard et Cabanac (et après le dédale des rues étroites Bach-Ninh, du commerce et Bobillot).

De plus « en raison de la requalification des voies desservant le quartier, les possibilités de desserte du parking enterré se trouvent limitées. Elle s'effectuera provisoirement par une entrée/sortie au Nord de la rue des Terres de Borde (PC_A) dans l'attente de la mise en service de l'accès unique et définitif de l'opération au niveau de la placette au Sud de l'îlot. Par la suite, l'accès provisoire sera reconverti en locaux techniques ou locaux vélos au rez-de-chaussée, tandis que la rampe supprimée permettra d'ajouter 4 places de stationnements supplémentaires dans le niveau parking» (p.47/241). Pour favoriser les mobilités douces et limiter les risques d'accidents, il serait donc **préférable à tous égards que cet accès « temporaire » rue des Terres de Borde reste l'accès définitif au parking en sous-sol** (tout en limitant le nombre de places de stationnement, cf. supra).

3. Phases travaux Charte ?!

« En phase travaux, la Charte de chantiers propres et à faibles nuisances permettra de s'assurer de la réalisation de travaux dits propres, ce qui contribuera grandement à la réduction des impacts sur le paysage. Afin d'intégrer les travaux dans une approche plus respectueuse des conditions paysagères, il sera mis en place :

- Des protections visuelles des aires de chantier ;
- Une localisation des principales aires de chantier en des lieux situés, si possible, en dehors des secteurs d'habitats ;
- Un nettoyage systématique et régulier des voiries, une maîtrise de la gestion des déchets... » (p. 192/241).

L'expérience des chantiers en cours dans le quartier depuis plusieurs années prouve que **cette Charte est tout sauf respectée au quotidien par les constructeurs et leurs ouvriers (bien au contraire malheureusement pour les riverains !...)**

4. Rooftop établissement de nuit

« Le pôle de nuit, avec ses discothèques du rez-de-chaussée et son bar de nuit en roof top, sera déployé le long du quai de Paludate. Il sera par ailleurs aménagé de sorte à minimiser la gêne occasionnée par les nuisances sonores, tant pour les bureaux à proximité immédiate que pour les logements situés de l'autre côté de l'îlot. Outre la mise en place de sas pour l'ensemble de ces établissements, ils seront ainsi contraints à un volume sonore maximum dans tous ses espaces extérieurs, et ce plus particulièrement pour le bar de nuit en roof top, déployé sur deux niveaux en attique et toiture. » p. 49/241

Le quotidien diurne des habitants du quartier sait et mesure les nuisances considérables générées par la Plage et ses clientèles. Quelle est la nécessité impérieuse de ce rooftop sur 2 niveaux ? Qui en contrôlera le respect du niveau sonore, à quelle fréquence, avec quelle certitude d'un respect au quotidien ? **La vie passée dans le quartier prouve que les gérants de l'établissement de nuit et/ou ses clients éméchés, bruyants ou violents, « oublient » plus souvent que de raison la réglementation, et toute civilité...**

1. Nombre excessif de places de stationnement autorisé

Autoriser 331 places de stationnement (de surcroît en R-1 à proximité de la Garonne malgré le PRPI) **est en totale contradiction avec l'affichage consistant à privilégier les alternatives au véhicule individuel.** Ceci d'autant plus que la très grande majorité du programme relève de bureaux (et de l'établissement de nuit) et, pour la partie (très minoritaire) de logements, elle se compose essentiellement de résidences étudiants.

A titre de comparaison il y aurait

- **331 stationnements sur Guyart pour**
 - **14 appartements « familiaux »** et 142 logements « étudiants », pour une surface totale de 5.700m² de logements
 - et pour 33.000m² de bureaux (dont établissement de nuit, nécessitant pas ou peu de stationnements pour les employés, par ailleurs ne nombre restreint)
- **123 places de stationnement sur l'ilot voisin rue Morin-Cambon (en début de construction) pour**
 - **101 logements « familiaux »** (particulièrement T3 à T5) sur une surface totale de 6.800m²
 - 3.600m² de bureaux

Eu égard à l'environnement (gare St Jean, parkings publics à commencer par Paludate-St-Jean, en face de l'ilot) et aux projets (BHNS, TCSP, etc.) à proximité immédiate, il apparaît totalement inepte d'autoriser 331 places de stationnement pour ce macrolot Guyart. Ceci est en totale contradiction -et témoigne d'une approche mensongère, particulièrement pour les bureaux - par rapport au propos consistant à privilégier les mobilités douces.

Il serait autrement préférable en R-1 de prévoir plus encore d'emplacements favorisant les mobilités douces pour les bureaux (et, le cas échéant, à l'instar de ce qui se ferait dans les pays nordiques, une zone de vestiaires, sanitaires et douches en lieu et place de stationnements automobiles, par exemple).

2. Accès au stationnement en sous-sol Placette Richard vs. rue des Terres de Bordes

Prévoir l'accès du parking sur la future « place » ou placette Richard disqualifiera de facto celle-ci, qui sera une entrée de parking souterrain. Le dossier montre d'ailleurs que cette placette sera très sinon totalement minérale (sinon bitumée...).

Là aussi il est malhonnête et mensonger de prétendre une requalification urbaine très qualitative à travers une place aux dessins-perspectives alléchantes (cf. dossier p.37/241) pour ce qui sera d'abord et surtout **une entrée-sortie pour 331 places de parking en sous-sol, « générant 1.360 déplacements à la période de pointe de soir »** ! Par-delà la nécessaire limitation du nombre de places de stationnement, il serait donc préférable de prévoir l'accès au parking en sous-sol par l'une des deux voies de circulations principales bordant l'ilot, soit quai de Paludate, soit rue Terres de Borde, plutôt qu'au croisement des étroites rues Richard et Cabanac (et après le dédale des rues étroites Bach-Ninh, du commerce et Bobillot).

De plus « en raison de la requalification des voies desservant le quartier, les possibilités de desserte du parking enterré se trouvent limitées. Elle s'effectuera provisoirement par une entrée/sortie au Nord de la rue des Terres de Borde (PC_A) dans l'attente de la mise en service de l'accès unique et définitif de l'opération au niveau de la placette au Sud de l'îlot. Par la suite, l'accès provisoire sera reconverti en locaux techniques ou locaux vélos au rez-de-chaussée, tandis que la rampe supprimée permettra d'ajouter 4 places de stationnements supplémentaires dans le niveau parking» (p.47/241). Pour favoriser les mobilités douces et limiter les risques d'accidents, il serait donc **préférable à tous égards que cet accès « temporaire » rue des Terres de Borde reste l'accès définitif au parking en sous-sol** (tout en limitant le nombre de places de stationnement, cf. supra).

3. Phases travaux Charte ?!

« En phase travaux, la Charte de chantiers propres et à faibles nuisances permettra de s'assurer de la réalisation de travaux dits propres, ce qui contribuera grandement à la réduction des impacts sur le paysage. Afin d'intégrer les travaux dans une approche plus respectueuse des conditions paysagères, il sera mis en place :

- Des protections visuelles des aires de chantier ;
- Une localisation des principales aires de chantier en des lieux situés, si possible, en dehors des secteurs d'habitats ;
- Un nettoyage systématique et régulier des voiries, une maîtrise de la gestion des déchets... » (p. 192/241).

L'expérience des chantiers en cours dans le quartier depuis plusieurs années prouve que cette Charte est tout sauf respectée au quotidien par les constructeurs et leurs ouvriers (bien au contraire malheureusement pour les riverains !...)

4. Rooftop établissement de nuit

« Le pôle de nuit, avec ses discothèques du rez-de-chaussée et son bar de nuit en roof top, sera déployé le long du quai de Paludate. Il sera par ailleurs aménagé de sorte à minimiser la gêne occasionnée par les nuisances sonores, tant pour les bureaux à proximité immédiate que pour les logements situés de l'autre côté de l'îlot. Outre la mise en place de sas pour l'ensemble de ces établissements, ils seront ainsi contraints à un volume sonore maximum dans tous ses espaces extérieurs, et ce plus particulièrement pour le bar de nuit en roof top, déployé sur deux niveaux en attique et toiture. » p. 49/241

Le quotidien diurne des habitants du quartier sait et mesure les nuisances considérables générées par la Plage et ses clientèles. Quelle est la nécessité impérieuse de ce rooftop sur 2 niveaux ? Qui en contrôlera le respect du niveau sonore, à quelle fréquence, avec quelle certitude d'un respect au quotidien ? **La vie passée dans le quartier prouve que les gérants de l'établissement de nuit et/ou ses clients éméchés, bruyants ou violents, « oublient » plus souvent que de raison la réglementation, et toute civilité...**