

## Mérignac Marne

### Eléments relatifs au projet

Les îlots concernés seraient les suivants : A1, A2, A5, A9 et A8 sur le secteur Marne Kennedy, B1, B2, B3 et B4 sur le secteur Quatre Chemins, et enfin, l'ensemble des îlots du secteur Mendès France à l'exception de l'îlot C1.

#### 1.1. Le site de projet

Le secteur d'étude, présenté ci-après, est constitué par les franges de l'avenue de la Marne, entre l'avenue Pierre Mendès France et l'avenue du Maréchal Leclerc.



Source : Debarre Duplantier/Sathy

Situé sur le territoire de la commune de Mérignac, porte d'entrée de l'agglomération bordelaise, le secteur d'étude se structure autour d'un axe routier important liant l'aéroport au centre de Bordeaux.

Caractérisé par un paysage d'entrepôts et « boîtes » à vocation commerciales et parfois tertiaires le long de l'axe routier principal, ce paysage commercial demeure toutefois enserré au sein d'un tissu résidentiel, situé sur ses arrières et s'ouvrant ponctuellement sur des espaces de nature, tels que le parc de Bourran.

De part et d'autre de l'avenue de la Marne, s'articulent des activités telles que petits commerces, équipements commerciaux de destination (bowling, jardiland...), activités de restauration, commerces automobiles et activités liées, le parc relais Quatre Chemins et quelques résidences d'habitat collectif.

Sur les arrières de cette façade urbaine à dominante commerciale, s'articule un tissu résidentiel, essentiellement pavillonnaire. Malgré une proximité immédiate, le tissu commercial, corridor de flux, ne présente aucun lien ou accroche avec son environnement immédiat.

## 1.2 Les fondamentaux du projet urbain

### 1.2.1. Enjeux et objectifs

La première ambition portée par la commune et Bordeaux Métropole est le développement de la mixité d'usages et l'urbanité de ses quartiers par le logement en créant des conditions d'habiter correspondant aux attentes et aux besoins des ménages.

Le renouvellement de l'image et de l'attractivité du secteur s'appuieront également sur des objectifs de « renaturation du site », avec le développement d'une trame verte dans un territoire d'activités, « stérile » en termes de nature.

Le secteur Marne s'inscrit dans la continuité du secteur de Mérignac Soleil, qui constitue une zone commerciale parmi les plus importantes en France en chiffre d'affaires. Ainsi, le développement et la transformation de l'armature commerciale existante constitue un des enjeux majeurs du projet urbain.

Enfin, si l'objectif poursuivi est de développer la mixité des usages du site de Marne, l'enjeu du projet d'aménagement urbain futur est également celui de l'intégration du site aux quartiers d'habitat environnants. Créer les conditions d'un « bon voisinage » implique non seulement le développement de continuités inter quartiers mais également une transition douce du vélum et des formes urbaines entre les fronts d'avenue, les grandes parcelles commerciales et le tissu pavillonnaire.

Dès lors, dans le cadre des études urbaines réalisées sur ce site par l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine, la conception du projet urbain a été guidée par les objectifs suivants :

- Intensifier la trame urbaine de part et d'autre de la séquence « Marne » constituée par un futur axe de tramway reliant le centre-ville de Bordeaux à l'aéroport – desservant également le secteur Mérignac Soleil – et de l'une des voies routières majeures d'entrée d'agglomération ;
- Faire émerger une identité urbaine attractive propre à ce site, qu'il s'agisse de son attractivité résidentielle, commerciale ou encore de la qualité d'usage des espaces publics, cohérente avec les quartiers et les équipements publics voisins ;
- Conforter la vocation et renforcer l'armature commerciale du quartier amenée à se renouveler, situé dans l'immédiate proximité de la zone commerciale de Mérignac Soleil ;
- Permettre aux futurs résidents d'accéder à des logements de qualité et abordables économiquement ;
- Réduire l'effet d'îlot de chaleur urbain causé par l'imperméabilisation des surfaces et l'absence de traitement végétal par la renaturation du site et sa mise en réseau avec le patrimoine paysager et végétal existant.

### 1.2.2. Le programme prévisionnel de construction

Le programme prévisionnel de construction est établi à de 93 700 m<sup>2</sup> SdP (Surface de Plancher), dont la répartition prévisionnelle est la suivante :

- 71 120 m<sup>2</sup> de logements, soit environ 1 100 logements
- 22 600 m<sup>2</sup> de commerces et activités.

### 1.2.3. Les principales composantes du projet urbain

Pour répondre aux enjeux précités, le projet est fondé sur la stratégie urbaine suivante :

- les mixités programmatiques entre les commerces et l'habitat, avec pour objectif de créer des synergies entre les commerces et l'habitat autant dans leur fonctionnement, leur gestion et leur rapport à l'espace extérieur. Tout échange, mutualisation, partage et synergie entre ces programmes sont à mettre en œuvre, en termes d'optimisation de fonctionnement autant

que d'usages offerts. Ce faisant, il est essentiel de préserver l'attractivité des commerces autant que la qualité de vie des logements.

- la prégnance de la nature en ville, avec pour objectif d'intégrer le paysage et la biodiversité dans l'espace urbain. La présence de la nature est une valeur ajoutée forte du projet urbain. Elle permettra au quartier d'être partie prenante dans l'ambiance paysagée de Mérignac. Chaque îlot devra proposer un projet de nature et d'usages à part entière. A son échelle, chaque habitant, chaque logement, chaque immeuble aura accès à un espace de nature proposant des usages, qu'ils soient privés ou collectifs. De même, les espaces publics de l'avenue et ses franges seront le support du développement d'une trame verte et bleue, supports de nouveaux usages pour les habitants du quartier.



Les principes de composition urbaine se déclinent comme suit :

- Différencier les linéaires Sud et Nord de l'avenue de la Marne.
- Remodeler la structure paysagère du site suivant les principes suivants : exploiter la structure paysagère dans la gestion des limites et interfaces et dans la mise en valeur des commerces, faire du paysage le dénominateur commun des espaces publics et privés.
- Concevoir des typologies de commerces spécifiques : l'attractivité commerciale des socles sera assurée par une façade dense mais poreuse permettant la visibilité des enseignes. Cette visibilité sera appuyée par un traitement qualitatif des espaces au pied des entrées des commerces qui participera à la reconquête paysagère du site.
- Des logements collectifs s'articulant au-dessus des commerces exploitant les toitures des socles commerciaux comme lieux de vie et d'usages communs, porteurs de paysage et de biodiversité.
- Une implantation en peigne nord- sud des logements, le long de l'avenue de la Marne, s'inscrivant la logique parcellaire existante et visant à préserver les qualités d'ensoleillement des futurs logements et à les mettre le plus à distance des nuisances liées à l'avenue.
- Ponctuer le linéaire par des architectures exceptionnelles.
- Favoriser des modes de vies combinant les qualités du logement individuel et les services collectifs et de proximité du logement collectif urbain.

Le secteur de projet se décompose en 3 séquences :

### **Le secteur Marne Kennedy**

Le secteur « Kennedy Leclerc » constitue l'entrée du futur quartier Marne depuis l'ouest de Mérignac. Il fait la transition entre les différentes échelles urbaines en présence le long de cet axe métropolitain Est-Ouest. Il accompagne le prolongement de la ligne de tramway vers l'aéroport et se trouve à l'articulation du futur projet de mutation du secteur Mérignac Soleil.

L'organisation des îlots sera structurée par une voie à la vitesse limitée, qui permettra de desservir les îlots par l'arrière et renforce le caractère résidentiel des îlots situés au sud de ce secteur. L'angle du carrefour avec l'avenue Maréchal Leclerc sera tenu par des bâtiments de plus grande hauteur, qui articulent les différentes perspectives urbaines.

### **Le secteur Quatre Chemins**

Le secteur Quatre Chemins constitue une opportunité significative pour proposer un mode de vie urbain et renouvelé autour de la radiale de l'avenue de la Marne.

Le projet propose, autour de la station de tramway et du parking relais, de constituer une centralité de proximité par un espace public fédérateur et l'implantation de commerces de proximité en RDC.

L'urbanisation s'appuie sur une importante trame verte et bleue, support de lieux de vie commune dans les espaces collectifs comme publics. Le projet propose une meilleure porosité vers le tramway depuis les quartiers existants au Sud, via une trame d'espaces publics privilégiant les modes doux et le contrôle des ambiances et des vitesses de circulation : il s'agit de faciliter les accès et les communications, mais également de préserver une intimité de quartier calme et appropriable, pour les habitants actuels comme futurs.

A l'arrière de cette façade, se déploieront des îlots de logements au sein d'espaces paysagers densément plantés, descendant de la ligne de crête de l'avenue vers les cours d'eaux et les haies bocagères en contrebas. Un soin particulier, dans la composition paysagère comme dans l'épannelage, sera apporté à la transition Nord-Sud vers les faibles densités du quartier pavillonnaire environnant.

### **Le secteur Marne Mendès France**

Le secteur « Mendès France » constitue l'entrée du futur quartier le long de l'avenue de la Marne depuis Bordeaux.

Il sera caractérisé par la mutation de la quasi-totalité des emprises commerciales du secteur, avec une restructuration des façades urbaines Nord et Sud du secteur.

L'angle du carrefour Marne/Mendès France sera également tenu avec des bâtiments présentant des hauteurs supérieures à la moyenne à R+4/R+6 développée sur l'avenue de la Marne.

Les hauteurs dégressives permettront les transitions d'échelles avec les pavillons existants au sud : la nouvelle densité ne doit pas altérer le droit au ciel et au soleil des riverains ainsi qu'avec les pavillons existants au nord sur l'avenue Foncastel : la nouvelle densité ne doit pas altérer le droit au ciel et au soleil des riverains.

## **1.3. La mise en œuvre du projet et son calendrier**

### **1.3.1. La phase de mise au point du projet**

La Fabrique métropolitaine a engagé une étude de mise au point du projet urbain en mars 2015. Elle a été réalisée par une équipe de maîtrise d'œuvre urbaine se composant des agences et bureaux d'études suivants : Debarre Duplantier/Sathy/Eccta/ Franck Boutté/Transmobilité, Martin Duplantier étant le mandataire de l'équipe.

L'étude urbaine pré-opérationnelle ainsi que le bilan prévisionnel de l'opération ont été finalisés et validés au 2<sup>ème</sup> semestre 2016.

D'autres études ont été menées en parallèle : foncières, programmation commerciale, stationnement, environnementales.

Des études complémentaires sont actuellement en cours :

- Etudes environnementales (après réalisation du diagnostic, l'étude d'impact sera relancée sur la base des études AVP des espaces publics)
- Mission d'AMO sur le volet commerces confiée à Objectif Ville
- Etudes de circulation sur le secteur élargi Marne/Soleil

La concertation règlementaire a été menée de manière concomitante à l'élaboration du projet urbain, ouverte sur le secteur par délibération communautaire au mois de juillet 2015 et clôturée fin juin 2016.

### **1.3.2 Montage opérationnel et calendrier du projet d'aménagement**

Le montage retenu est celui d'une opération d'aménagement sur le secteur Marne, dont les équipements publics d'infrastructure et de superstructure seront financés par l'instauration d'une taxe d'aménagement majorée.

Le calendrier opérationnel est le suivant :

- Approbation de la TAM sur le secteur de Mérignac Marne : octobre 2016
- Démarrage des études de maîtrise d'œuvre des espaces publics : décembre 2016
- Approbation de l'opération d'aménagement Mérignac Marne : décembre 2016
- Passation d'une concession d'aménagement permettant de confier à La Fab la réalisation de l'opération d'aménagement : premier trimestre 2017
- Dépôt des premiers permis de construire : premier semestre 2017