

Communauté urbaine de Bordeaux



Recomposition des franges urbaines de l'avenue de la Marne - Mérignac

a'urba.

agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Rapport d'étude

Mars 2010

provisoire

étape

définitif

Hangar G2 Bassin à flot n°1
Tél. : 33 (0)5 56 99 86 33

quai Armand Lalande
Fax : 33 (0)5 56 99 89 22

BP 71 F-33041 Bordeaux Cedex
e-mail contact@aurba.org

Objet de l'étude

La ville de Mérignac a désiré conduire une réflexion sur le devenir des franges urbaines de l'avenue de la Marne, entre l'avenue Pierre Mendès France et l'avenue du Maréchal Leclerc. Constitué de nombreux terrains offrant des fonds de parcelles fortement malléables, le site offre un potentiel de renouvellement important et bénéficie d'une attractivité, renforcée par la réalisation du parc relais et du tramway.



Équipe projet

Sous la direction de
Sylvia Labèque

Chef de projet
Cristina Mata

Équipe projet
Cristina Mata
José Branco

Avec la collaboration de
Sandra Rinjonneau

Composition de l'étude

L'étude est composée :

- d'une analyse des capacités du foncier évolutif (friches, parcelles mutables, foncier économique libérable, interstices...) inscrit dans le corridor tramway de l'avenue de la Marne ;
- d'un bilan des programmes liés aux projets en cours d'étude ou engagés ;
- d'une approche foncière avec les capacités offertes par le règlement d'urbanisme ;
- d'une proposition périmètre de prise en considération.

Un dernier chapitre est consacré à l'évolution de l'îlot « Jardiland », ainsi qu'aux capacités d'accueil et aux principes de phasage, compte tenu du potentiel foncier relevé.



Sommaire

1 | Les objectifs

2 | Le contexte

- 2.1 Une situation stratégique, la dynamique du territoire
- 2.2 L'évolution du réseau de transports publics
- 2.3 Les enjeux communautaires posés localement

3 | Le territoire étudié

- 3.1 Le périmètre : l'aire de réflexion
- 3.2 La desserte locale : un maillage à compléter
- 3.3 Le schéma directeur des itinéraires cyclables et les équipements publics
- 3.4 Occupation du sol : les écarts de densité
- 3.5 Bilan des activités présentes
- 3.6 Un gisement foncier hétérogène en nature et variable en superficie
- 3.7 Le PLU : dispositions réglementaires et orientations d'aménagement

4 | Bilan du diagnostic

- 4.1 Les atouts
- 4.2 Les faiblesses
- 4.3 Les tendances observées
- 4.4 Les questions clés

5 | Enjeux

- 5.1 Créer une nouvelle polarité
- 5.2 Concevoir un quartier durable
- 5.3 Construire des liens interquartiers
- 5.4 Anticiper et orienter la mutation du foncier

6 | Orientations - scénarios

- 6.1 Scénario 1 : le « fil de l'eau ». Un paysage banalisé
- 6.2 Scénario 2 : hypothèse pour une mixité horizontale
- 6.3 Scénario 3 : hypothèse pour une mixité verticale

7 | Phasage îlot « Jardiland »

- 7.1 Phasage îlot Jardiland Scénario 2
- 7.2 Phasage îlot Jardiland Scénario 3
- 7.3 Hypothèse d'insertion du programme «Grand Frais»

8 | Conclusion

- 8.1 Proposition du périmètre de prise en considération

Note de synthèse

Cette étude s'inscrit dans le programme d'études de programmation réglementaire et opérationnelle mis en place par la Communauté urbaine de Bordeaux afin de répondre aux nouveaux enjeux qui se présentent aujourd'hui sur l'agglomération bordelaise.



Elle concerne les franges de l'avenue de la Marne localisées entre l'avenue Pierre Mendès France et l'avenue du Maréchal Leclerc.

Ce site, aujourd'hui peu optimisé, présente d'importantes emprises foncières à vocation mixte. Situé sur l'axe majeur conduisant à l'aéroport, il constitue à la fois une entrée d'agglomération et la séquence d'approche de Mérignac Soleil, marqué par la dominante commerciale du secteur.

Associé à une situation urbaine particulière, il se situe dans la zone d'influence du tramway et du parc relais des Quatre Chemins. Aussi, ce site bénéficie d'un atout majeur pour défendre un projet ambitieux répondant aux objectifs de développement communautaires, notamment en matière d'habitat et d'offre en services.

Néanmoins, les contraintes posées par la structure foncière et la nature des activités économiques présentes requièrent la mise en oeuvre d'une stratégie d'aménagement afin de définir les conditions d'urbanisation.

Dans ce cadre, cette étude tente de conduire une réflexion globale d'aménagement du site afin de répondre aux différents enjeux qui se posent et en particulier :

- optimiser la desserte de l'aéroport en transport en commun,
- renforcer l'intermodalité avec le réseau tramway,
- développer l'offre habitat,
- assurer un renouvellement harmonieux des activités économiques sur le pôle commercial Mérignac Soleil tant en renforçant le rôle structurant de l'avenue de la Marne, axe majeur d'agglomération.

Elle propose ainsi trois scénarios qui reposent sur des partis d'aménagement distincts en terme d'usage, de programmation et de gestion des principes de mixité.

Cette étude aboutit à la proposition d'un périmètre de prise en considération, première mesure réglementaire permettant de garantir la faisabilité ultérieure du projet.



1 | Les objectifs



**Parc relais des
Quatre Chemins**

1 | Les objectifs

La nécessité de maîtriser l'expansion urbaine périphérique fait partie des objectifs fondateurs du schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise. Ce principe est renforcé dans le Plan Local d'urbanisme qui fixe l'objectif d'éviter tout mitage incontrôlé du territoire par de l'habitat dispersé, source de surcoûts pour la collectivité et de consommation foncière outrancière.

L'encadrement de l'évolution urbaine autour des centres et des pôles de transport est proposé, à travers des objectifs de densification des corridors (environ 300 mètres de part et d'autre de l'axe de transport collectif). Cette densification favorise l'investissement collectif autour des réseaux de transports, et optimise, à l'intérieur des corridors de desserte, l'utilisation de l'espace et la répartition des équipements.

Dans le PLU approuvé et modifié, l'enjeu de densification n'a pas suffisamment anticipé l'arrivée du tramway et son évolution en 3ème phase.

Par ailleurs, le réseau tramway constitue l'ossature d'une chaîne de transport multimodal (voiture individuelle, bus, vélos) qui vient réorganiser l'ensemble des déplacements et transports collectifs sur le territoire communautaire.

Au-delà des enjeux de déplacement à l'échelle du territoire, le réseau de transport tramway constitue plus globalement, pour la Communauté Urbaine, un axe majeur de sa politique de renouvellement urbain transcrite dans les différents documents d'urbanisme (SCOT, PDU, PLU). Dans ce contexte, le réseau de transport peut être considéré comme un espace linéaire structurant de l'agglomération, dont les points d'arrêt cristallisant à terme de nouvelles pratiques (stations, parcs-relais, pôles d'échanges...) et sont désignés comme des lieux privilégiés de recomposition urbaine.

Dans ce sens, cette étude a pour objectif prioritaire d'évaluer les capacités de reconversion urbaine d'emprises foncières de l'avenue de la Marne, entre l'avenue Pierre Mendès France et l'avenue du Maréchal Leclerc, dans la zone d'influence directe du tramway, anticiper la mutation du potentiel foncier, réfléchir sur l'évolution des fonds de parcelles notamment le parc relais et du foncier appartenant à la DDE, et enfin, de réfléchir sur le pôle intermodal Aéroport -Mérignac centre.

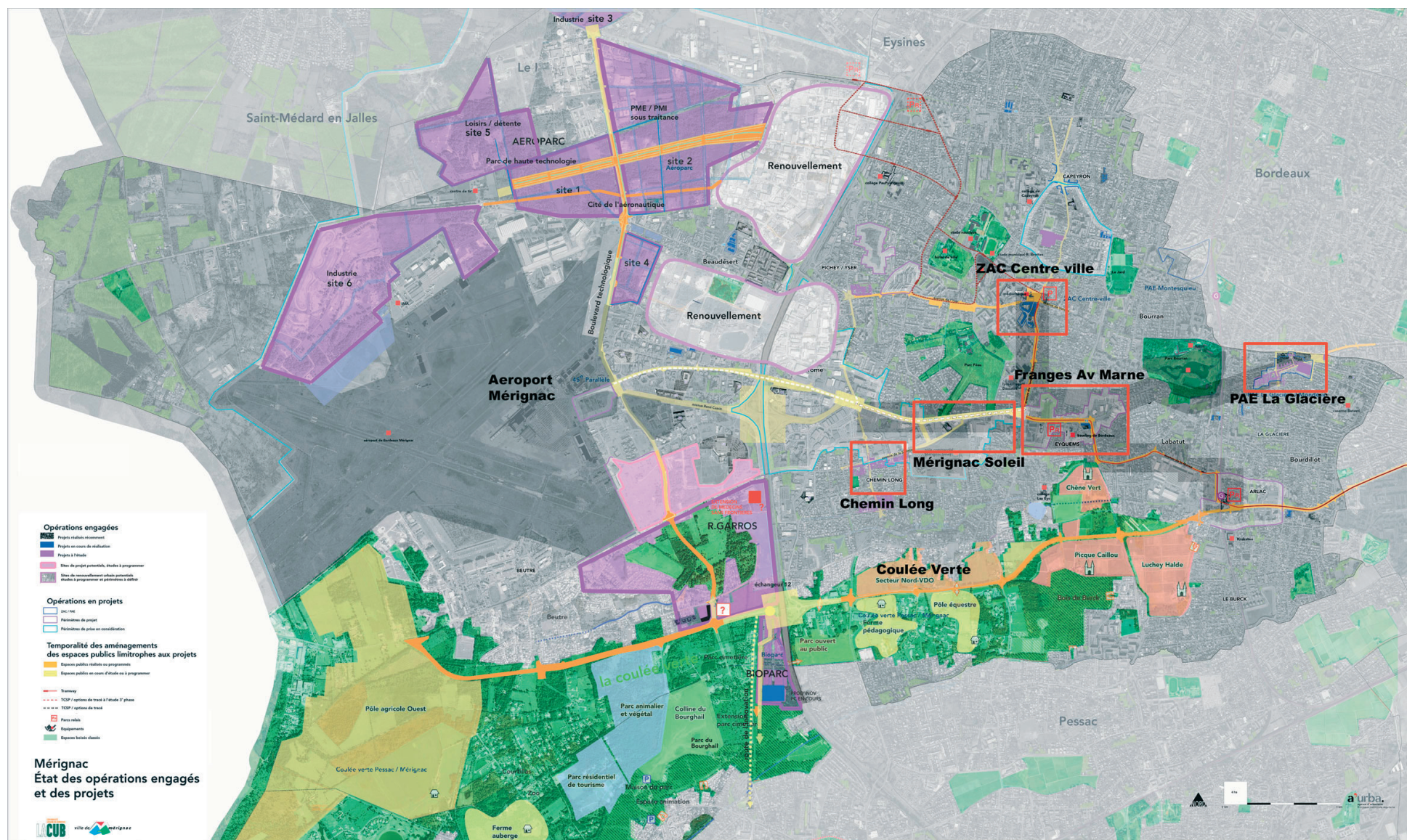
L'objectif étant de créer une nouvelle polarité aux abords de l'avenue de la Marne, il s'agit également de préfigurer l'image future d'une avenue à caractère métropolitain, dans un contexte de projets urbains à forts potentiels (tramway, revitalisation du centre commercial de Mérignac soleil, aménagement du centre ville...).

Ce territoire marqué par un développement économique spontané appelle aujourd'hui une réflexion quant à son devenir face aux enjeux nouvellement identifiés (renouvellement urbain, politique des quartiers, urbanisme durable).



2 | Le contexte

Mérignac : état des opérations engagées et des projets



2 | Le contexte

2.1 | Une situation stratégique, la dynamique du territoire

Le secteur, objet de l'étude, s'inscrit dans une situation stratégique. Il relie l'aéroport de Mérignac avec le centre d'agglomération.

Il se situe au cœur d'un ensemble de centralités et de polarités à l'image du centre ville de Mérignac, La Glacière, Mérignac Soleil et sur le trajet de la ligne A du tramway.

D'autres projets comme la coulée verte de Pessac Mérignac, Roland Garros et la plateforme aéroportuaire, ont des incidences sur l'avenue de la Marne, notamment sur le développement économique du secteur aéroport - Quatre Chemins.

Les projets aux abords :

La ZAC centre ville :

Le projet de ZAC du centre ville concerne environ 3.5 hectares. Il prévoit la cohabitation de plusieurs fonctions, notamment une offre résidentielle significative d'environ 250 logements ainsi qu'une nouvelle offre commerciale.

Par ailleurs, le programme des espaces publics privilégie le confort et la sécurisation des déplacements doux. Un square contribuera à la mise en valeur de la vieille église tout en proposant un nouvel espace végétalisé qui sera complété par des cœurs d'îlots paysagers.

Mérignac Soleil :

Il s'agit d'une part de restructurer un ensemble commercial qui s'est développé au cours des quarante dernières années en vue de contenir la zone dans ses limites actuelles et d'en assurer son évolution. D'autre part, il paraît important de proposer une requalification de l'une des principales entrées de l'agglomération reliant notamment l'aéroport au centre ville de Bordeaux (à noter qu'il s'agit d'un axe historique).

Le projet d'ensemble qui a été validé s'appuie sur une action publique engagée en faveur de l'aménagement des espaces publics. Parmi les actions fortes de requalification, on souligne la mise à double sens de l'avenue JF Kennedy qui va permettre notamment de démolir l'autopont de l'avenue de la Somme.

L'avenue de la Marne s'inscrit comme une séquence urbaine qu'annonce clairement l'entrée dans la zone commerciale, dès le croisement avec la rue Alfred de Vigny.

PAE La Glacière - Mondésir :

Ce secteur est amené à jouer un rôle crucial dans la structuration urbaine de l'avenue de la Marne. S'inscrivant dans un réseau de centralités secondaires, la place Mondésir et ses abords offrent un important potentiel de développement ainsi qu'une réelle attractivité. En effet, le secteur dispose aujourd'hui d'importantes emprises foncières disponibles présentant un potentiel d'environ 390 logements ainsi que de nombreux espaces destinés à être restructurés.

La place Mondésir est un site essentiel qui ponctue l'axe historique Bordeaux - Aéroport. C'est aussi à ce niveau que cet axe historique prend le nom d'avenue de la Marne et s'inscrit dans une longue séquence urbaine en quête de restructuration (Mondésir - Quatre Chemins - Mérignac Soleil).

Enfin, une question fondamentale est posée : quelle vocation fixer pour l'avenir de ce morceau de territoire ?

Y a-t-il une opportunité pour conforter l'idée d'un pôle de quartier ?

Quelles sont les orientations stratégiques qui permettraient d'atteindre les objectifs d'agglomération ? (densification des corridors TCSP et mixité) tout en renforçant les fonctions de proximité ?

2 | Le contexte

2.2 | L'évolution du réseau de transports publics

L'évolution du réseau de transport public étant indispensable pour le développement économique du secteur, une connexion Aéroport – Parc relais Quatre Chemins reste à confirmer.

L'étude confiée à Systra permet d'évaluer la faisabilité d'un possible TCSP entre l'aéroport et la ligne A du tramway.

La première étape de cette étude a permis de définir trois corridors correspondants aux axes susceptibles d'accueillir cette liaison rapide en TCSP :

- un tracé empruntant l'avenue de la Somme puis l'avenue Kennedy dans sa totalité (variante 1) ;
- un tracé empruntant l'avenue de la Somme puis l'avenue Kennedy partiellement puis l'avenue René Cassin (variante 2) ;
- un tracé empruntant l'avenue de la Somme dans sa totalité puis l'avenue de l'Argonne et l'avenue de Roland Garros (variante 3).



Figure 1 : Propositions de variantes à l'issue de la phase 1

Après concertation de la population et présentation en Comité de Pilotage, les élus communaux et communautaires ont entériné le choix de poursuivre les études des scénarios 1 et 2.

Le traitement des connexions aux extrémités du tracé implique la nécessité de décliner les modes à prendre en compte.

L'étude a envisagé le mode tramway (une ligne dédiée entre l'aéroport et le tramway) et le mode «BHNS» (plateforme TCSP qui peut être empruntée par l'ensemble des bus sur tout ou partie de l'axe étudié).

Ces études sont en cours de validation.

Néanmoins, l'enjeu d'intermodalité étant très fort, l'avenir et les opportunités pour les franges de l'avenue de la Marne, dépendent fortement des hypothèses de tracé qui seront retenues in fine.

Si l'option «BHNS» est retenue, le choix de connexion avec la ligne A du tramway est primordiale.

L'étude propose en l'état une boucle de retournement via l'avenue du Maréchal Leclerc, privilégiant la desserte du lycée.



Planche 5 : Proposition d'insertion d'un site propre BHNS à Quatre Chem

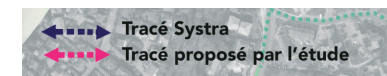
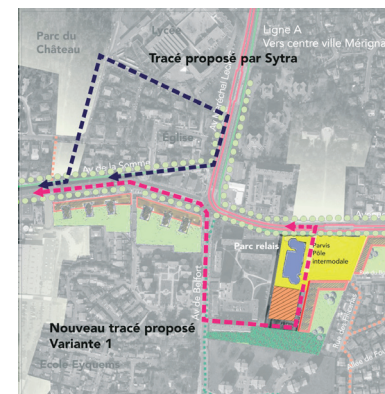
2 | Le contexte

Ce tracé par le nord engage certes peu d'investissement public mais ne prend pas en compte la proximité du parc relais ni la possibilité de créer une centralité et un pôle intermodal en faisant arriver le trajet jusqu'au parc relais des Quatre Chemins situé à 200 mètres plus loin sur l'avenue de la Marne.

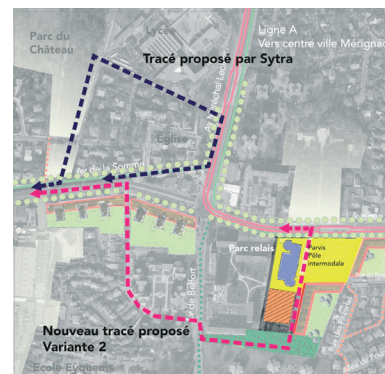
Il faut considérer que la création d'un pôle intermodal aux abords de l'avenue de la Marne, en interface avec le parc relais des Quatre Chemins, peut enclencher des effets leviers importants pour l'amorce du projet urbain étudié. Cette solution améliore grandement l'intermodalité avec les différents réseaux de transports urbains (bus et tramway) et réduit les ruptures de charge.

Dans ce sens, trois connexions avec la ligne A du tramway sont nouvellement proposées :

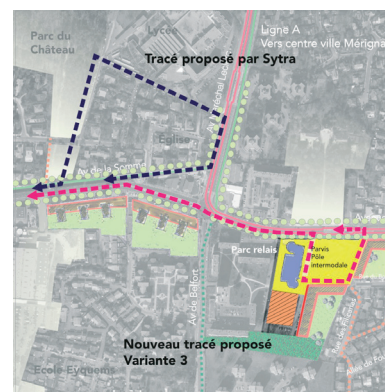
- **Hypothèse 1** : emprunter l'avenue de Belfort puis la rue Beausite en faisant le tour du parc relais.
- **Hypothèse 2** : créer une sortie sur l'avenue de la Marne à partir de la rue Arthur Rubinstein puis emprunter la rue Beausite en faisant le tour du parc relais.
- **Hypothèse 3** : continuer sur l'avenue de la Marne et réaliser la boucle de retournement sur un nouveau parvis proposé en continuité du parc relais.



Hypothèse 1

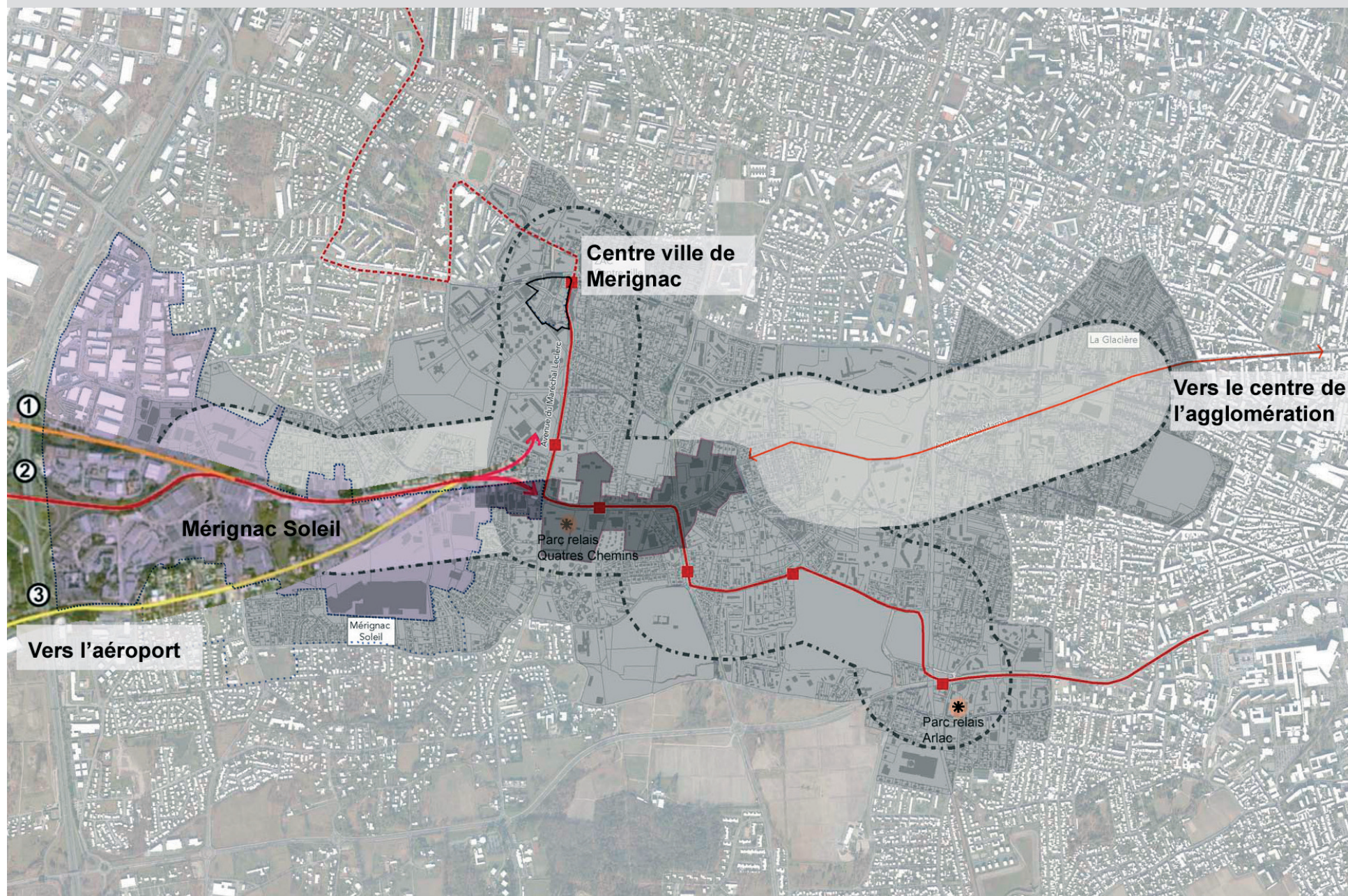


Hypothèse 2



Hypothèse 3

Localisation du site par rapport aux enjeux communautaires



2 | Le contexte

2.3 | Les enjeux communautaires posés localement

Si la fonction de desserte assurée par le tramway est primordiale, celui-ci a dès le départ été conçu également comme un outil de développement et d'aménagement urbain.

L'objectif de densification urbaine dans les corridors du tramway apparaît comme une des priorités de la politique de développement communautaire.

Il est important de souligner que ce secteur réunit toutes les conditions pour atteindre les objectifs communautaires :

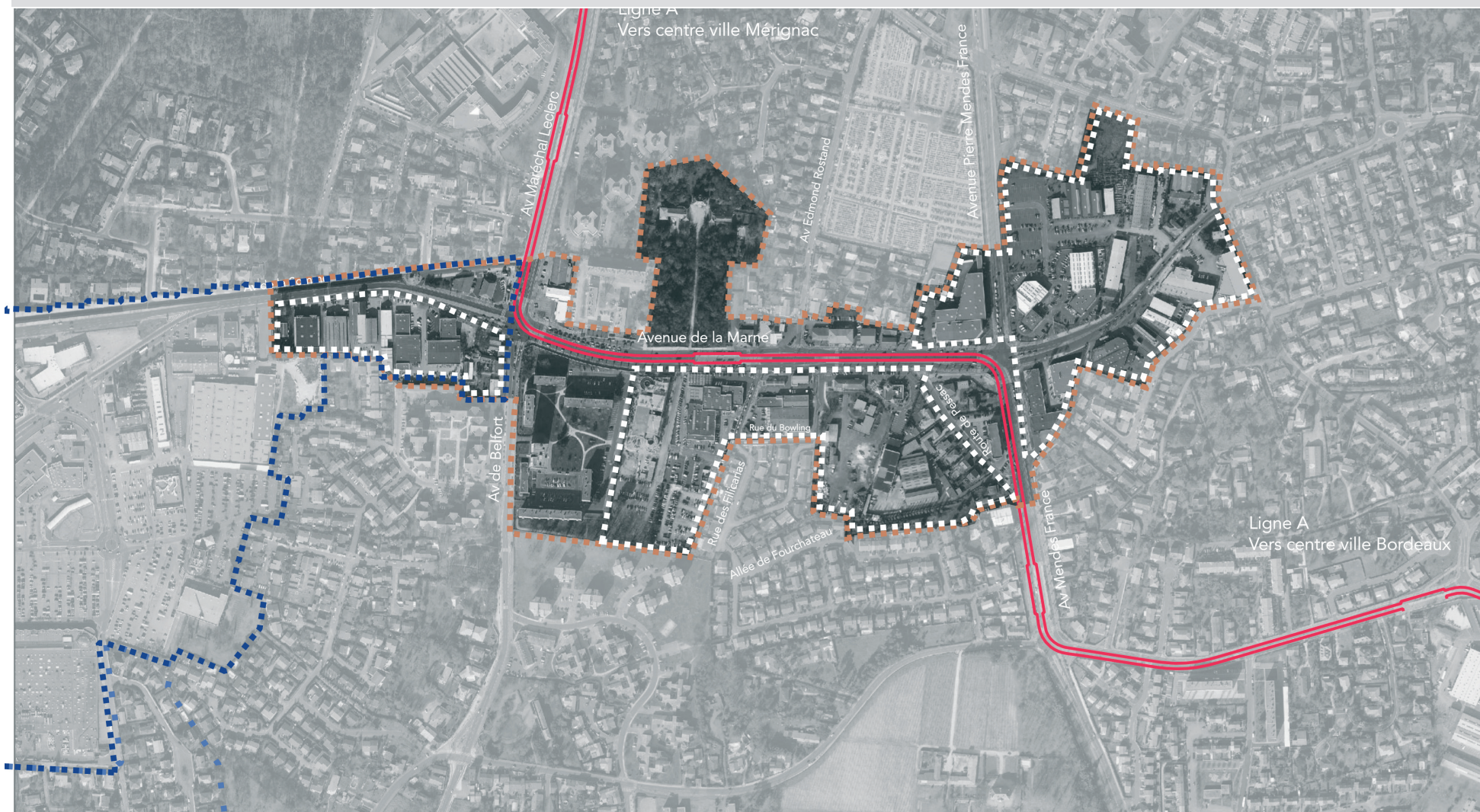
- > Favoriser la densification et le renouvellement urbain le long du corridor Tramway car il possède environ 15 ha de foncier mutable ;
- > Optimiser la desserte de l'aéroport en transport en commun en s'appuyant sur le parc relais des Quatres Chemins et le tramway ; sur la base des nouvelles propositions de tracés proposés dans le cadre de la présente étude ;
- > Renforcer l'intermodalité avec le réseau tramway mutable attenant ;
- > Assurer un renouvellement harmonieux des activités économiques sur le pôle commercial Mérignac Soleil et le potentiel foncier ;

- > Renforcer le rôle structurant de l'av. de la Marne, axe majeur de l'agglomération, tout en gardant l'esprit de proximité ;
- > Développer l'offre habitat et diversifier le parc de logements conventionnés. (Si aujourd'hui la commune de Mérignac n'a pas d'obligation de réaliser de nouveaux logements sociaux selon l'article 55 de la loi SRU car il n'y a pas de logements LLC manquants à ce jour, les besoins de LLC à produire d'ici à 2015 s'élèvent à environ 1800 logements).



3 | Le territoire étudié

L'aire de réflexion



Légende

- Aire de réflexion
- Périmètre Mérignac Soleil
- Périmètre opérationnel

3 | Le territoire étudié

3.1 | Le périmètre : l'aire de réflexion

Le secteur d'étude concerne les franges de l'avenue de la Marne entre l'avenue Pierre Mendès France et l'avenue du Maréchal Leclerc.

Il se trouve en limite du territoire communal et peut être considéré comme une entrée de la ville de Mérignac.

Il comprend près de 25 ha et s'étend d'ouest en est de l'îlot « Jardiland » jusqu'aux limites de Mérignac soleil.

Ces terrains sont occupés par diverses activités économiques et de services, ainsi que par quelques fonctions résidentielles.

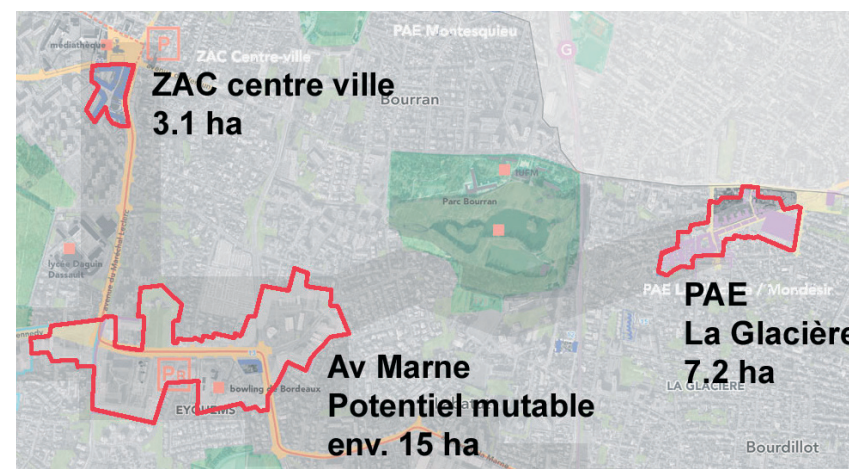
Il est situé à 1 km du centre ville et à environ 700 mètres de Mérignac Soleil.

Deux périmètres sont proposés :

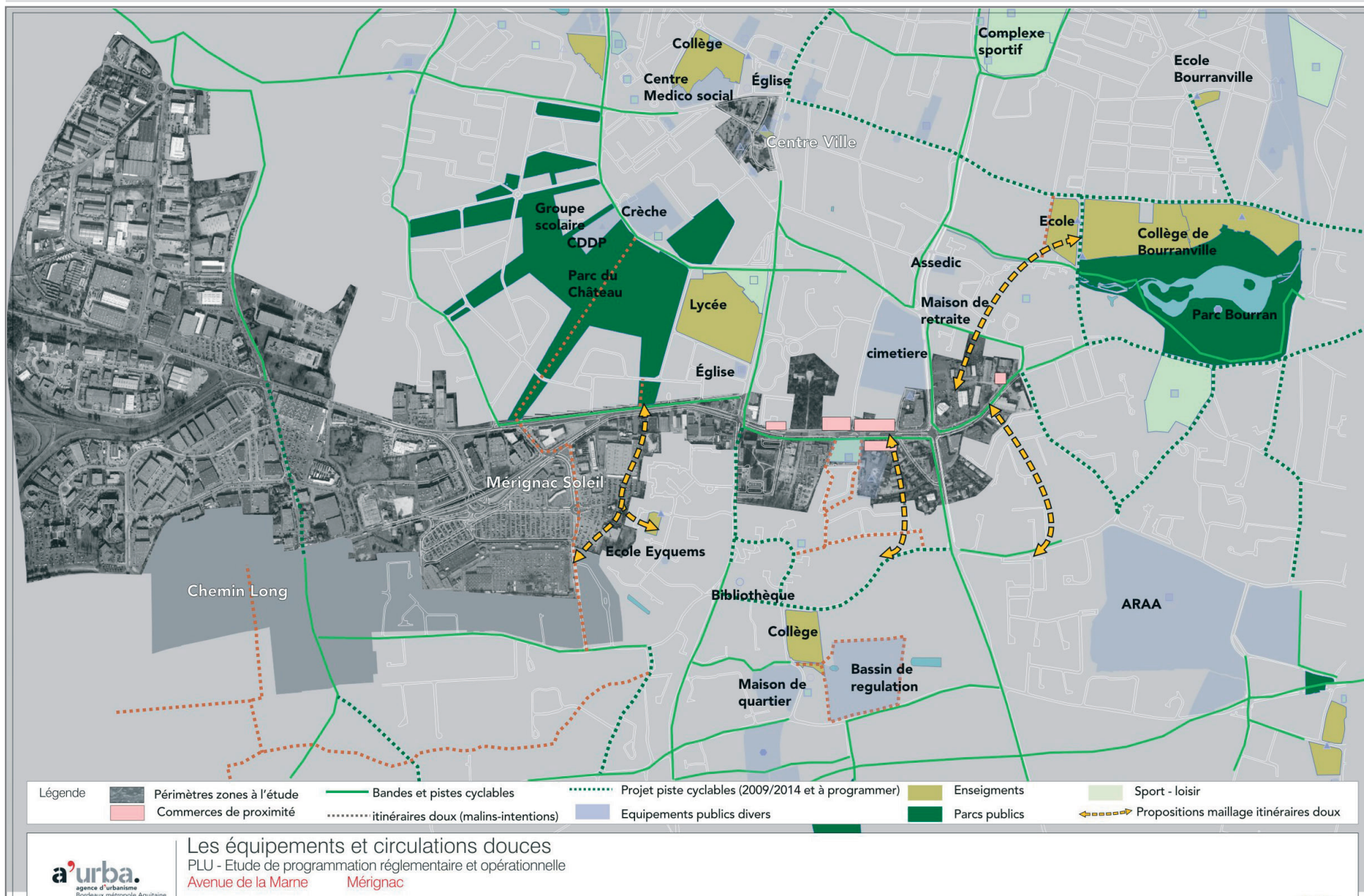
- un périmètre de réflexion (env 25 ha) ;
- un périmètre opérationnel (env 15 ha).

Le périmètre d'étude permet d'appréhender notamment la présence du parc ainsi que les enjeux d'interfaces avec la copropriété. Le périmètre « opérationnel » est identifié par les pointillés blancs et vise principalement à définir des scénarios d'évolution urbaine sur le foncier évolutif.

A titre comparatif, la ZAC de Mérignac centre a une superficie de 3,1 ha et le PAE de la Glacière de 7,2 ha dont 1,3 ha foncier CUB.



Les équipements et circulations douces



3 | Le territoire étudié

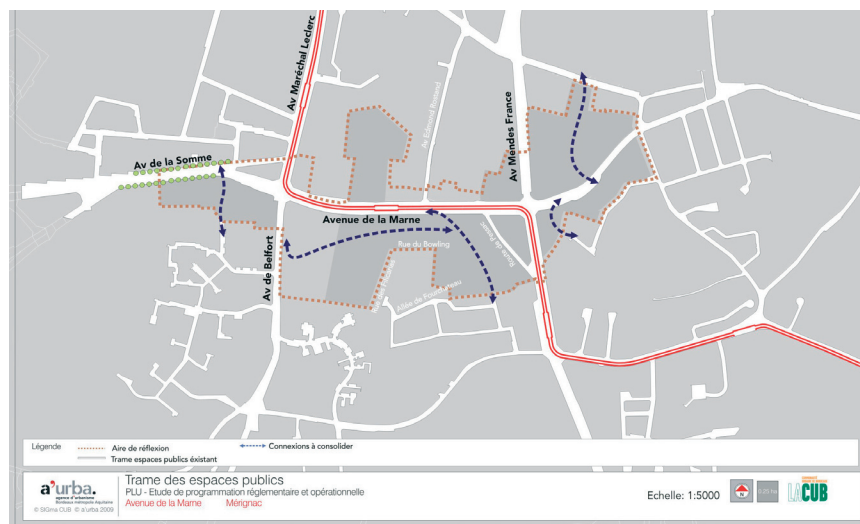
3.2 | La desserte locale : un maillage à compléter

En ce qui concerne la desserte, le secteur dispose de deux axes de distribution nord-sud bien identifiés, l'avenue Mendès France et l'avenue Maréchal Leclerc.

L'avenue de la Marne, elle-même est un axe d'agglomération mais aussi une voie de transit reliant le centre de Bordeaux à l'aéroport, en quête d'identité.

Néanmoins, l'absence de voies inter-quartiers et les nombreuses voies en impasse, font du secteur un quartier enclavé. De plus, certaines voiries reliant deux opérations entre elles sont volontairement coupées, matérialisant ainsi leur statut privé. Cette partie du territoire communal se révèle donc insuffisamment maillée sur le plan de la voirie.

Enfin, le statut de radiale d'agglomération en phase d'évolution (projet av Somme – Kennedy) ainsi que l'aménagement de l'avenue de la Marne au sein du PAE de la Glacière interpellent sur l'opportunité d'étudier le paysage de l'avenue de la Marne dans son ensemble.



3.3 Les équipements publics et le schéma directeur des itinéraires cyclables.

Sur l'avenue de la Marne, l'addition de projets et le foncier évolutif repéré, laissent présager une modification importante de la démographie. La question des équipements reste donc entière et notamment celle de leur répartition géographique au regard des centralités existantes.

Une anticipation sur les nouveaux besoins s'impose aujourd'hui compte tenu de la croissance démographique sur le secteur à l'étude. Il paraît indispensable d'anticiper sur ces futurs besoins afin de réserver les emprises nécessaires à la création d'équipements supplémentaires dans le cadre du développement résidentiel.

Néanmoins, les équipements publics de la ville de Mérignac étant reliés entre eux par un réseau bien structuré de circulations douces, il est proposé un raccordement des nouvelles opérations au maillage existant.

Sur la base du Schéma Directeur des itinéraires cyclables, les actions suivantes sont proposées :

- Désenclaver les quartiers d'habitat riverains et faciliter l'accès à l'avenue de la Marne ;
- Conforter la mise en relation des espaces verts communaux ;
- Desservir au mieux les équipements publics structurants, principalement les établissements d'enseignement ;
- Assurer des rabattements efficaces (2 roues/piétons vers le réseau TCSP).

3 | Le territoire étudié

3.4 | Occupation du sol : les écarts de densité

Le projet s'inscrit dans un secteur présentant les caractéristiques d'un tissu de première « couronne » avec une forte dominante de l'habitat collectif et individuel.

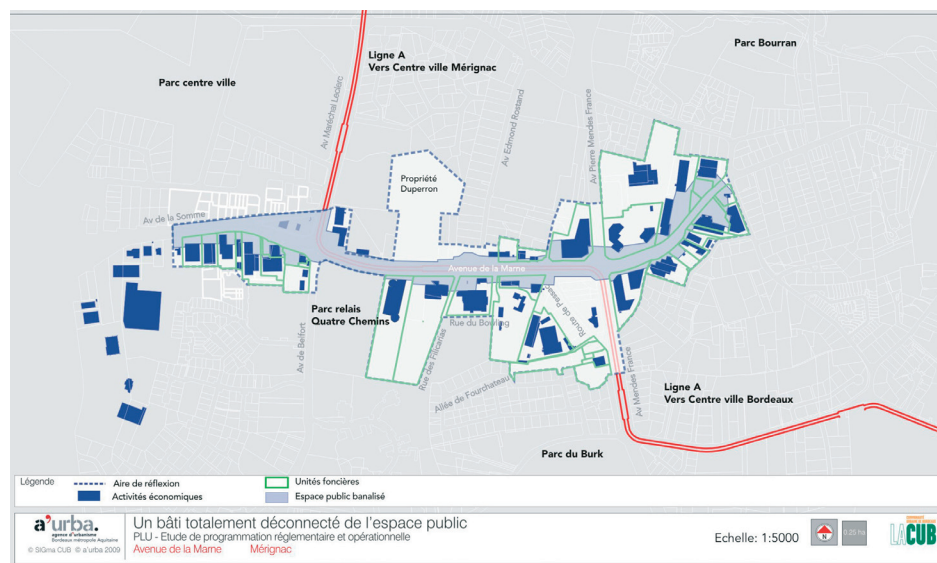
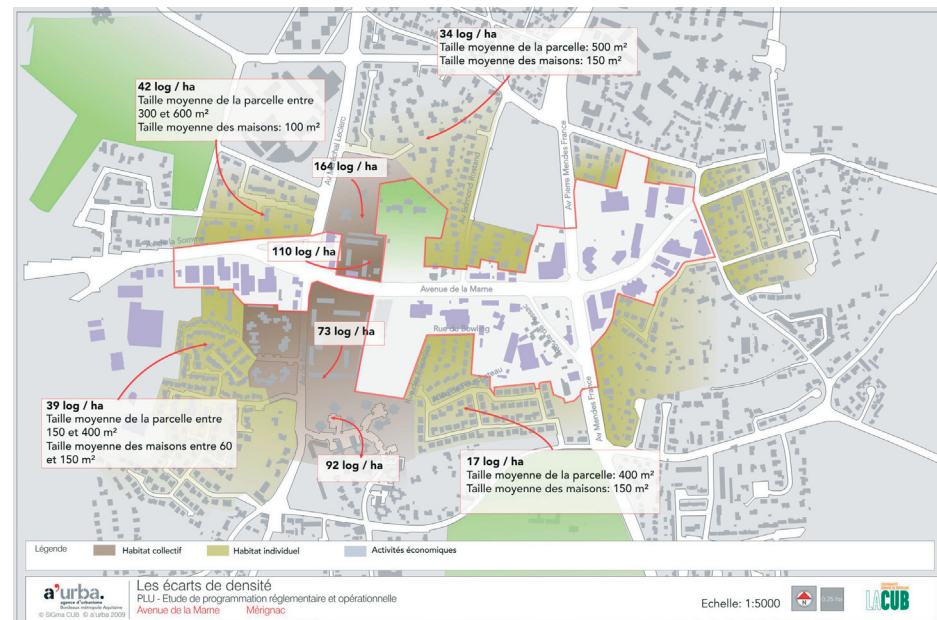
On constate des écarts de densité qui varient de 17 log/ha à 164 log/ha qui s'accompagnent des typologies urbaines très disparates ainsi que des interfaces entre tissus peu qualifiantes.

Les problèmes de suture entre formes collectives denses et tissus limitrophes globalement de faible hauteur appellent à une analyse sur les capacités évolutives des tissus en frange et la définition d'une stratégie foncière adaptée.

L'enjeu est donc de viser la transition des formes urbaines entre le tissu existant et le foncier évolutif.

En outre, plusieurs facteurs nous amènent à réfléchir sur l'évolution qualitative de ce site :

- la colonisation des tissus résidentiels par les activités économiques (logiques de concurrence des sols à orienter) ;
- l'absence de liens entre l'espace public et de nombreuses opérations réalisées à ce jour ;
- la disparité des activités commerciales et autres entreprises, bien souvent peu « en phase » avec les fonctions résidentielles.



3 | Le territoire étudié

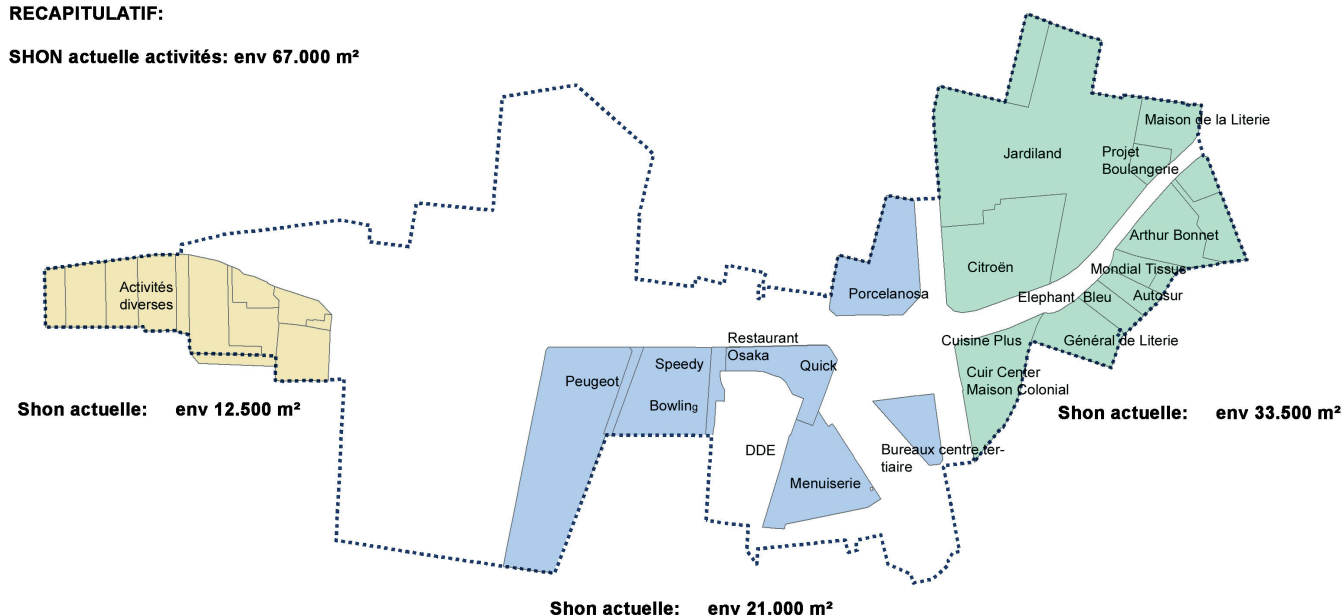
3.5 | Bilan des activités présentes

L'analyse du site fait apparaître une structure commerciale partagée entre d'une part des enseignes spécialisées (secteurs des services automobiles, équipement de la maison, jardinage et loisirs) et d'autre part d'un panel en services et commerces qui relèvent plus de l'offre de proximité, le tout englobant environs 67.000 m² de Shon d'activités.

Parmi ces activités on relève la présence d'environ 15 logements déclarés, ce qui illustre le faible niveau de mixité sur le périmètre de projet.

RECAPITULATIF:

SHON actuelle activités: env 67.000 m²



Nota: Estimation des surfaces réalisée à partir des déclarations des impôts locaux, fichier DGI 2009

3 | Le territoire étudié

3.6 | Un gisement foncier hétérogène en nature et variable en superficie

D'une façon globale, le site présente un potentiel foncier très important, offrant ainsi une capacité de développement particulièrement remarquable à l'échelle de la commune. Ainsi, le long de l'avenue de la Marne, environ 15 ha potentiellement évolutifs s'organisent, constitués d'îlots variables en superficie (des unités foncières allant de 0,3 ha à 2,5 ha), mais un grand nombre entre eux sont de grandes tailles (Jardiland 2,5 ha, DDE 1 ha, Peugeot 1,6 ha) et présentent souvent un caractère mono fonctionnel.

Le foncier disponible ou mutable est essentiellement privé hormis la parcelle appartenant à la DDE et le fond de parcelle du parc relais qui appartient à la commune.

A noter que le foncier mutable stratégique se trouve principalement aux abords du parc relais avec « quelques points » durs qui devront être considérés dans le phasage du projet (établissement Peugeot, bowling...).

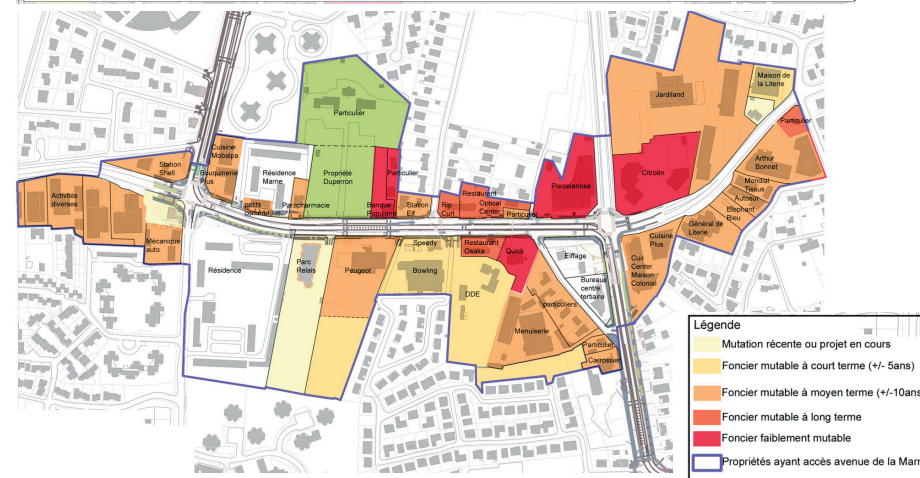
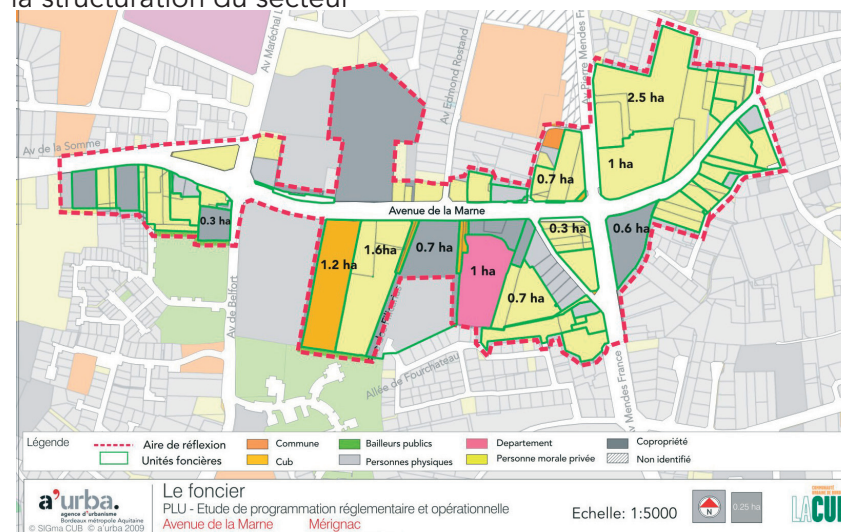
Le potentiel mutable étant très important (15 ha), il pourrait dégager une capacité d'accueil d'environ 1300 logements et 16000 à 18000 m² de SHOB commerciale, fourchette résultant de l'application du PLU aujourd'hui en vigueur (zonage Udm).

Des projets réalisés et engagés :

Néanmoins, ce foncier fait l'objet de projets.

- une opération mixte d'habitat et commerce en cours de réalisation sur l'avenue de la marne, « opération Eiffage » (Résidence Chênevert) avec une offre d'environ 45 logements allant de T2 à T5 ;
- une extension du pôle tertiaire.

Composée d'une bâtisse ancienne dans un cadre végétal remarquable, la propriété Dupéron joue un rôle important dans la structuration du secteur



3 | Le territoire étudié

3.7 | Le PLU : dispositions réglementaires et orientations d'aménagement

Les principes réglementaires

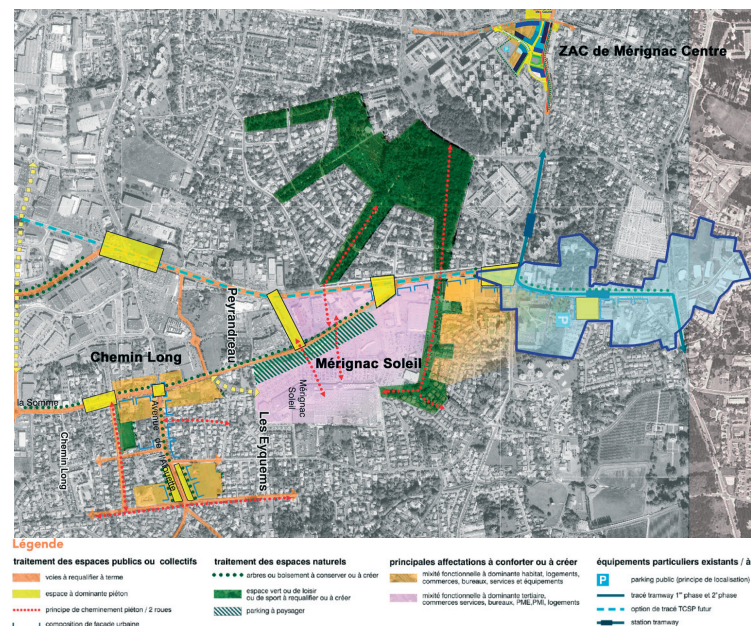
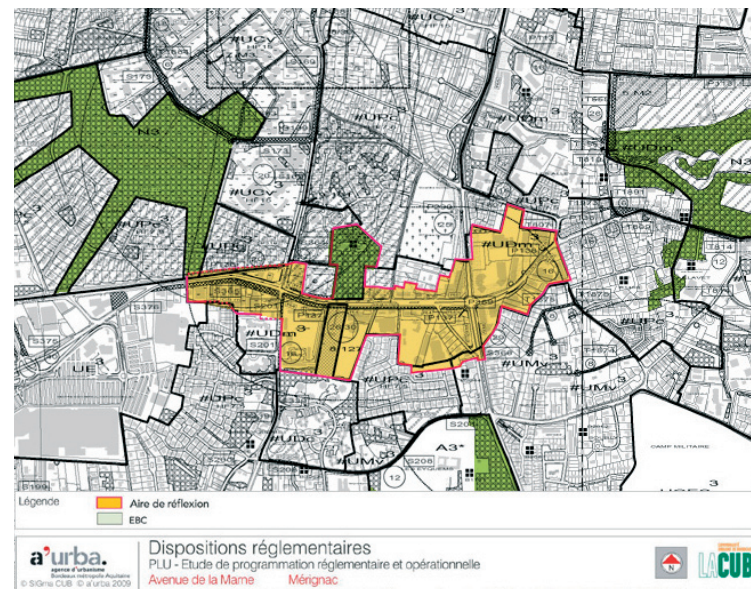
Selon les conditions d'urbanisation du secteur définies dans le PLU de la CUB, le secteur s'intègre dans un zonage UDM, privilégiant les formes urbaines mixtes. Les principes réglementaires de ce zonage reposent principalement sur les dispositions suivantes :

- Construction en continu ou discontinu le long des voies, dans la bande de 17 m
- Retraits plantés et végétalisés (recul de 6 m dans le cas général et alignement possible sur les voies) avec une hauteur maximum à R+3
- Intégration du stationnement dans le bâtiment à hauteur de 50 % des places, de sorte à privilégier les jardins et espaces verts plantés
- Emprise au sol comprise entre 30 et 45 % selon le type d'implantation

Des dispositions qualitatives

En parallèle, ces dernières dispositions sont complétées par des orientations d'aménagements qui précisent les dispositions qualitatives suivantes :

- Accompagner la mise en service du tramway par une optimisation de l'usage du foncier nouvellement desservi
- Requalifier le paysage urbain de franges de l'avenue de la Marne
- Organiser une mixité des fonctions urbaines de part et d'autre de l'avenue
- Favoriser la recomposition végétale et traitement paysager des axes structurants
- Veiller à l'intégration harmonieuse des nouvelles activités de services au sein des tissus pavillonnaires





4 | Bilan du diagnostic

4 | Bilan du diagnostic

Les atouts

- Un axe à forte attractivité vers la zone aéroportuaire
- Une montée en puissance des équipements de transport collectif
- Une assiette foncière d'env. 15 ha dotée d'une bonne malléabilité et d'une faible densité d'occupation
- La proximité du centre ville (1 arrêt tramway) soit 1000 mètres à pied
- Un contexte de projets dynamiques (Mérignac Soleil – ZAC Centre ville)
- Des activités économiques renforçant l'effet « vitrine »
- Pour la séquence Est, une situation foncière favorable (une emprise foncière économique évolutive de 2,5 ha proche du tramway et phasage dans la durée du projet)

Les faiblesses

- Une valorisation foncière (fonds de parcelles) fortement dépendante de la réalisation de nouvelles voiries (un niveau d'investissement conséquent)
- La nécessité d'engager une négociation avec les acteurs économiques en place (Bowling, Peugeot, Quick, Speedy, DDE)
- L'absence d'une vision quant au devenir de l'avenue de la Marne, dans sa globalité

Les tendances observées

- Une dynamique immobilière engagée (opération Eiffage) qui témoigne de l'attractivité du site et démontre la nécessité d'encadrer au mieux les futures opérations (dispositifs à formaliser par la collectivité)



- Un renouvellement économique spontané qui ne répond pas aux objectifs communautaires fixés le long des corridors tramway
- Un projet TCSP vers l'aéroport qui engage le devenir du site et amène à reconsidérer les options proposées pour le pôle d'échanges

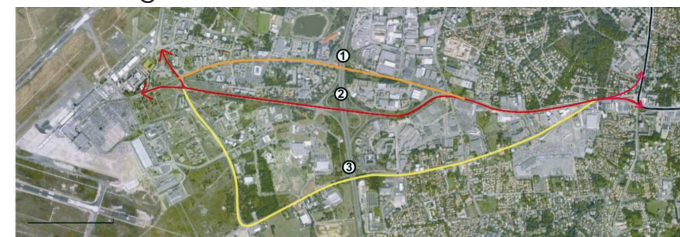
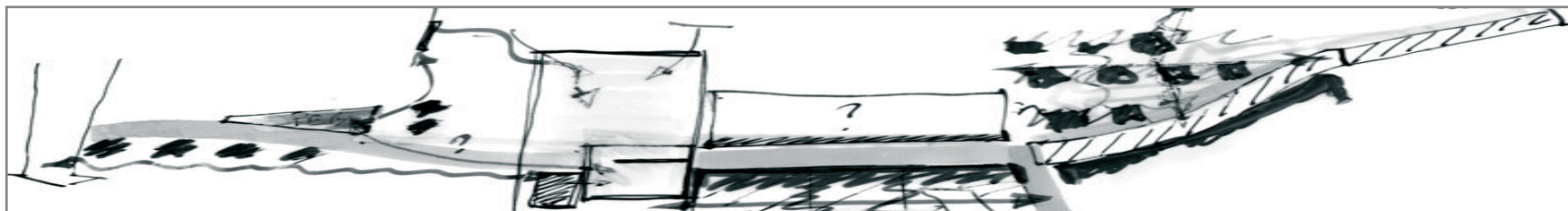


Figure 1 : Propositions de variantes à l'issue de la phase 1

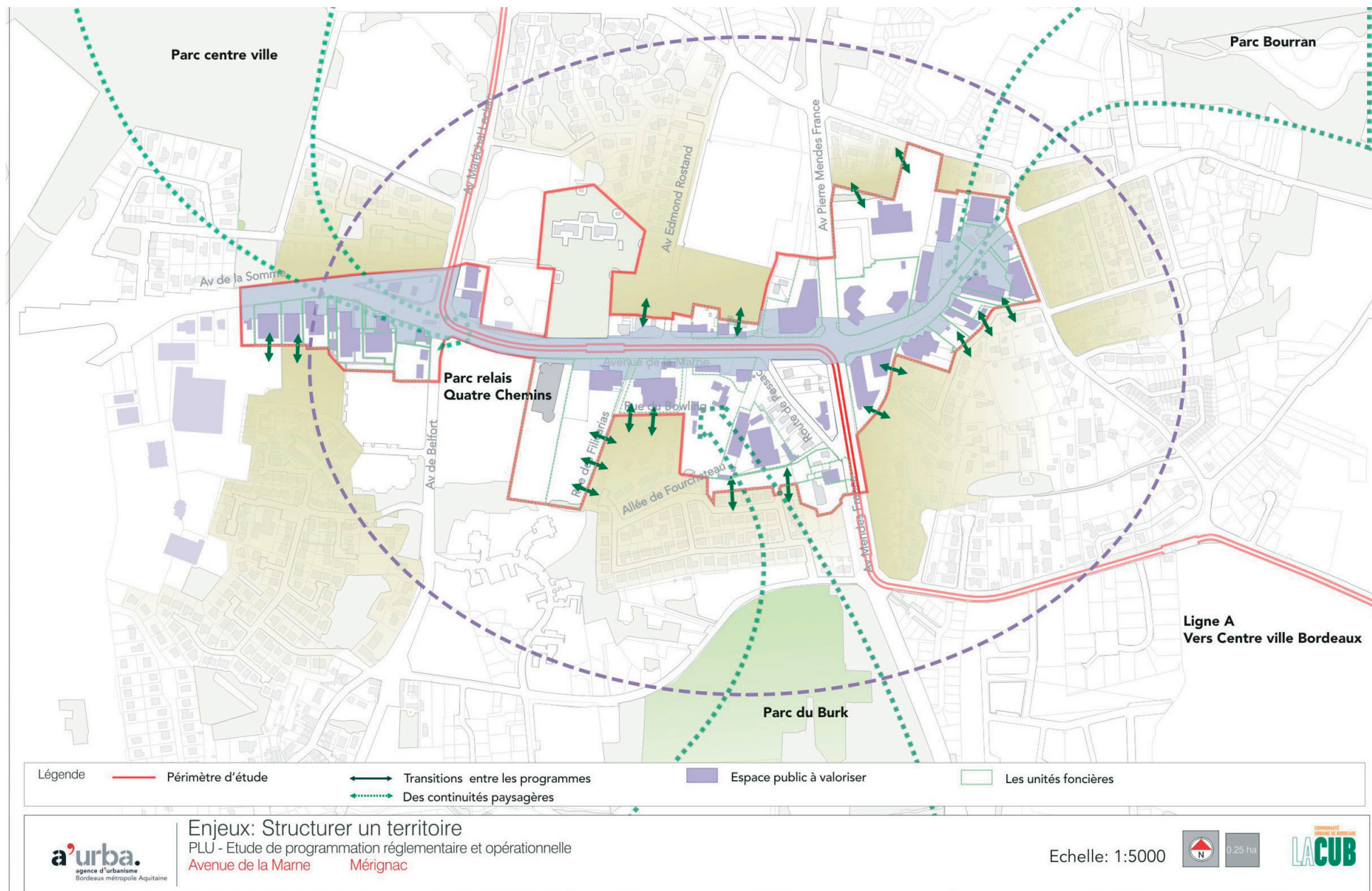
Les questions clés

- Quel avenir pour cette séquence de l'avenue de la Marne ?
Entrée commerciale ? (continuité Mérignac Soleil)
ou vocation résidentielle dominante ?
- Quel dispositif pour favoriser la mixité fonctionnelle ?
- Quelle est la part de la programmation en équipements publics ? (extension parc relais, équipement communal ?)



5 | Enjeux

Enjeux : structurer un territoire



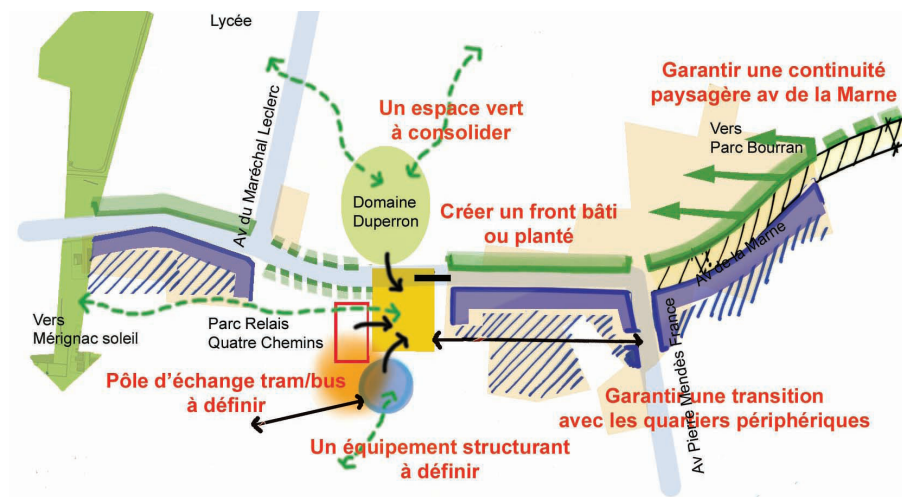
5 | Enjeux

5.1 | Créer une nouvelle polarité

L'avenue de la Marne constitue une séquence essentielle de l'axe est-ouest entre l'aéroport et le centre ville de Bordeaux. Cette pénétrante de l'agglomération est considérée comme l'épine dorsale des différents quartiers comme la Glacière et le secteur d'étude.

Considérant les usages actuels, les pratiques de proximité opérées dans ce secteur et s'appuyant sur le tramway et le parc relais des Quatre Chemins, l'enjeu est de créer une nouvelle polarité en développant un pôle d'échange avec un espace public de centralité destiné à accueillir des commerces et des services de proximité.

Un équipement public pourrait servir de levier pour des nouvelles activités.

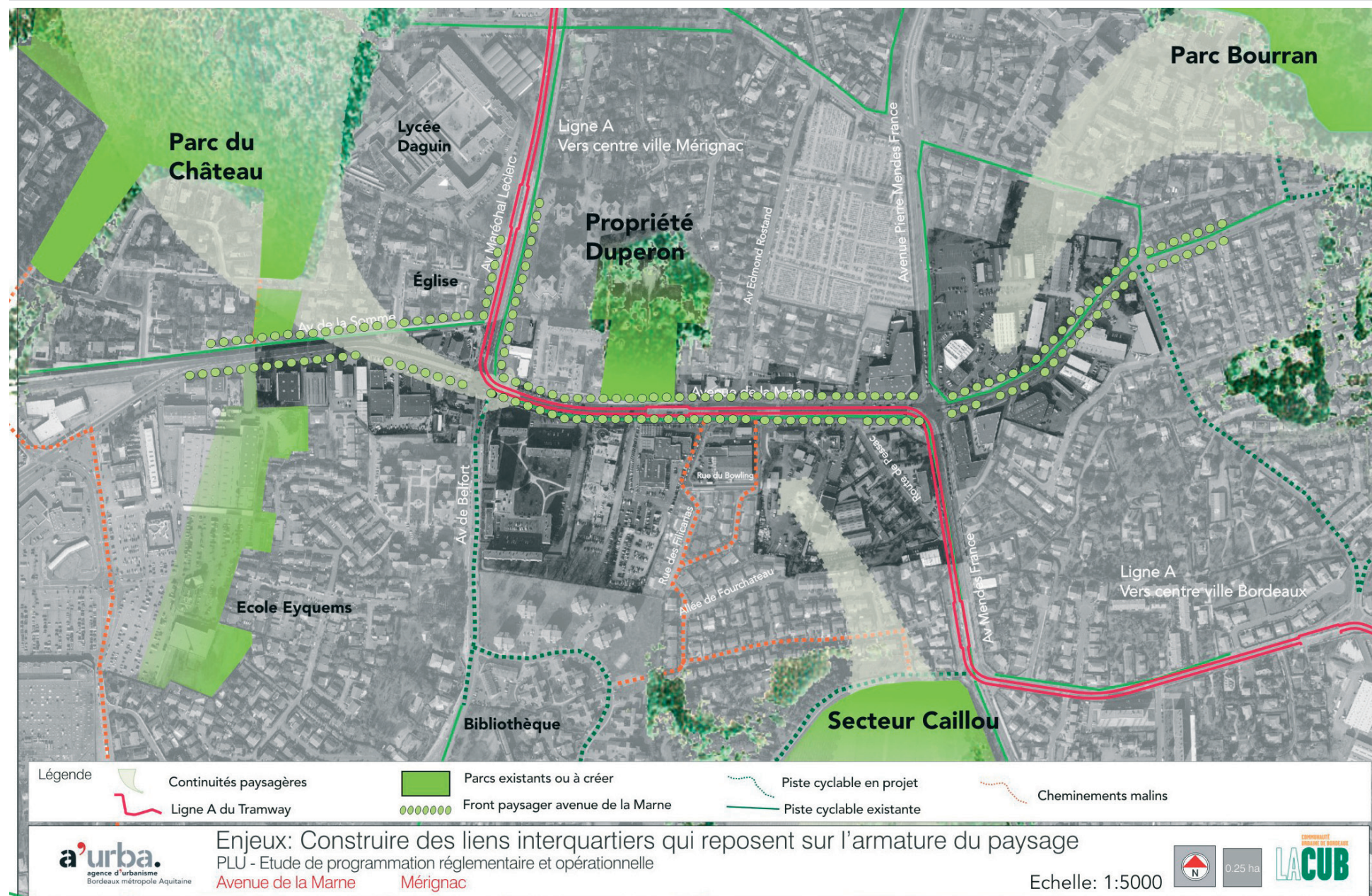


5.2 | Concevoir un quartier durable

Il est important de souligner que cette nouvelle centralité ne pourra être considérée comme « durable », que si le quartier s'intègre dans une stratégie globale de développement durable sur l'ensemble de la ville soutenue par de vrais engagements politiques en ce sens. Les axes de travail pourraient être les suivants :

- Un réseau de circulations douces optimisant les échanges locaux ;
- La requalification du paysage urbain de l'avenue de la Marne en créant une séquence continue à l'échelle de l'avenue par un front bâti ou planté ;
- Une continuité paysagère vers le parc Bourran ainsi que vers Mérignac Soleil ;
- Des espaces paysagers structurants ;
- Des îlots ouverts : les ensembles bâtis doivent pouvoir marquer en même temps une continuité sur l'axe principal et une liberté d'implantation dans la profondeur du tissu, afin de lier l'axe urbain aux tissus alentours beaucoup plus lâches. En même temps, les îlots devront garantir une grande perméabilité aux espaces publics et aux continuités paysagères ;
- Densité et Compacité : celle-ci est relative à la proximité de l'avenue et peut décroître pour garantir une transition avec les quartiers périphériques et les tissus pavillonnaires.

Construire des liens interquartiers



5.3 | Construire des liens interquartiers qui reposent sur l'armature du paysage et sur les circulations douces

Les tissus urbains compris entre la voie ferrée et la rocade sont marqués par leur caractère mono fonctionnel.

Excepté le centre ville et les petits noyaux anciens, l'urbanisation de cette partie de la commune est marquée par des typologies de tissus qui fonctionnent de manière autonome.

Autour du centre ville, aujourd'hui en phase de restructuration/rénovation, et de notre zone d'étude, se trouve la majeure partie des opérations de logements collectifs et de logements individuels groupés. Ces derniers s'organisent de façon autonome sur leurs propres parcelles.

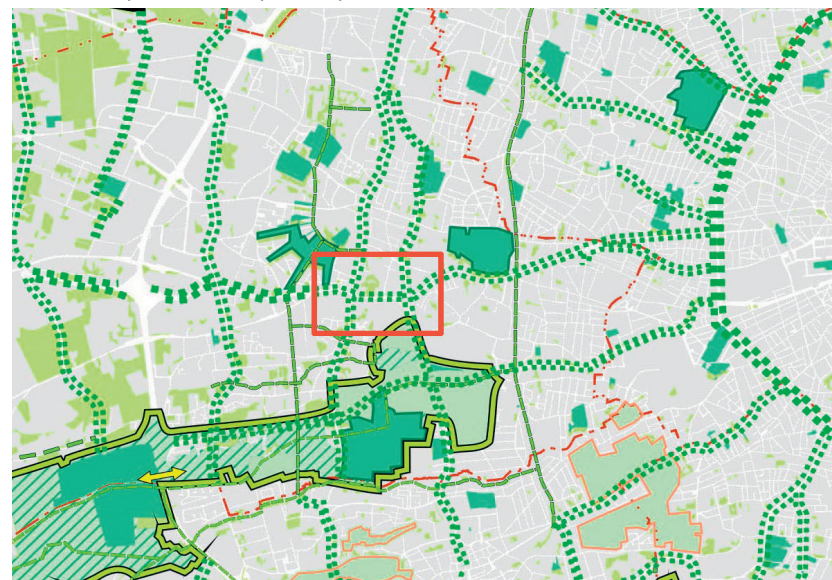
Malgré cette situation, on remarque l'existence d'une véritable vie de proximité liée certainement au réseau bien structuré de cheminements doux, qui drainent le quartier ainsi qu'à l'offre en services et commerces.

Considérant la situation stratégique de notre zone d'étude, notamment la proximité des centralités et la proximité des parcs du Château, secteur du Burck et le parc Bourran, l'objectif est de construire des liens interquartiers qui reposeraient sur l'armature du paysage et les circulations douces, facilitant l'accroche des équipements avec la future polarité.

Pour cela, on propose de renforcer le principe de maillage viaire interquartiers et de créer de nouveaux cheminements doux afin de privilégier le concept de « ville de proximité » et l'accès au tramway.

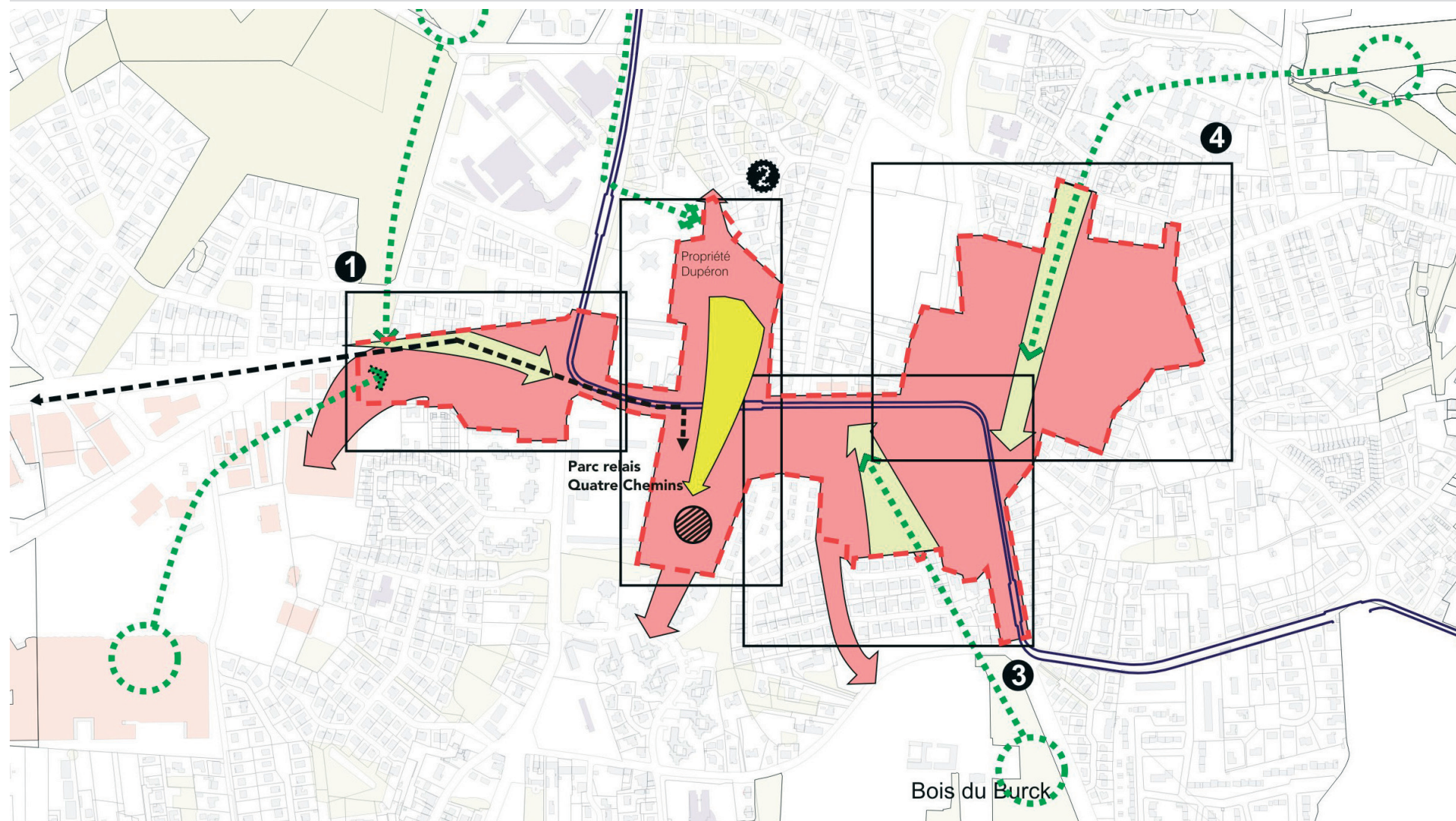
Il s'agit également de prendre en compte les usages actuels et de conforter les habitudes des populations.

L'utilisation future et publique du parc de la propriété Dupéron permettrait à terme de renforcer le maillage des équipements et espaces verts publics. Son évolution peut être envisagée sur une perspective à plus long terme, sous réserve que les conditions d'une exploitation publique soient réunies.

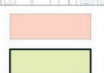


Trame verte de l'agglomération

Anticiper et orienter la mutation du foncier



Légende



Surfaces commerciales
Continuités paysagères

Nouvelle polarité

— Ligne A du tramway
- - - TCSP

● Pôle intermodal

→ Continuité espaces publics

→ Axes principaux de circulation douces

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Enjeux: Anticiper et orienter la mutation du foncier
PLU - Etude de programmation réglementaire et opérationnelle
Avenue de la Marne Mérignac

Echelle: 1:5000



0,25 ha

LA CUB
conseil
urbanisme
d'agglomération

5 | Enjeux

5.4 | Anticiper et orienter la mutation du foncier

Le secteur à l'étude présente un foncier mutable estimé à environ 15 ha. Ce qui représente une capacité d'environ 1000 logements.

A lui seul, l'îlot de Jardiland et Citroën regroupent 5 ha (à titre comparatif, la ZAC de centre ville de Mérignac représente 3.1 ha).

Seul un « point dur » pourrait conditionner la mutabilité d'ensemble, la parcelle appartenant à Peugeot.

L'enjeu est donc d'anticiper et d'orienter la mutation du foncier pour pouvoir mener à terme le projet, sachant que la mutation totale de Peugeot n'est pas nécessaire à court terme.

La proposition de créer un pôle d'échange et une centralité autour du parc relais, ne met pas en péril l'activité de Peugeot qui pourrait être transférée en rez-de-chaussée d'une opération mixte (hypothèse à évoquer avec l'occupant), moyennant peut-être une réorganisation du parc de voitures d'occasion.



Afin de rendre plus lisible les actions foncières, le secteur a été découpé en séquences :

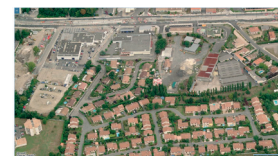


- Séquence 1 : Mixité fonctionnelle souhaitée pour assurer l'articulation avec Mérignac Soleil. Une connexion avenue de la Marne et la rue Rue Arthur Rubinstein est souhaitée.



- Séquence 2 : Créer une nouvelle polarité autour des équipements publics. Il s'agit de la séquence qui proposera une nouvelle identité au quartier. Une stratégie foncière et de négociations avec Peugeot est souhaitable pour assurer la suite du projet.

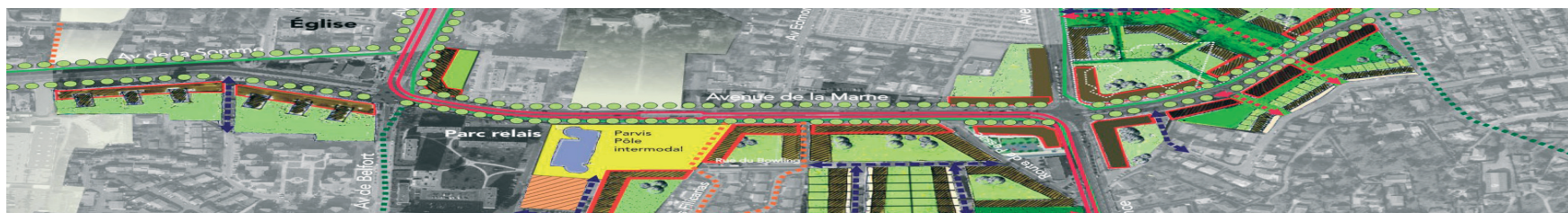
Les propositions sur cette séquence devront anticiper l'éventuelle mutation de la propriété Dupéron.



- Séquence 3 : Cette séquence montre le début du changement avec la toute récente opération Eiffage et l'extension du pôle de service. La mutation de la parcelle de la DDE reste indispensable pour l'avenir du projet.

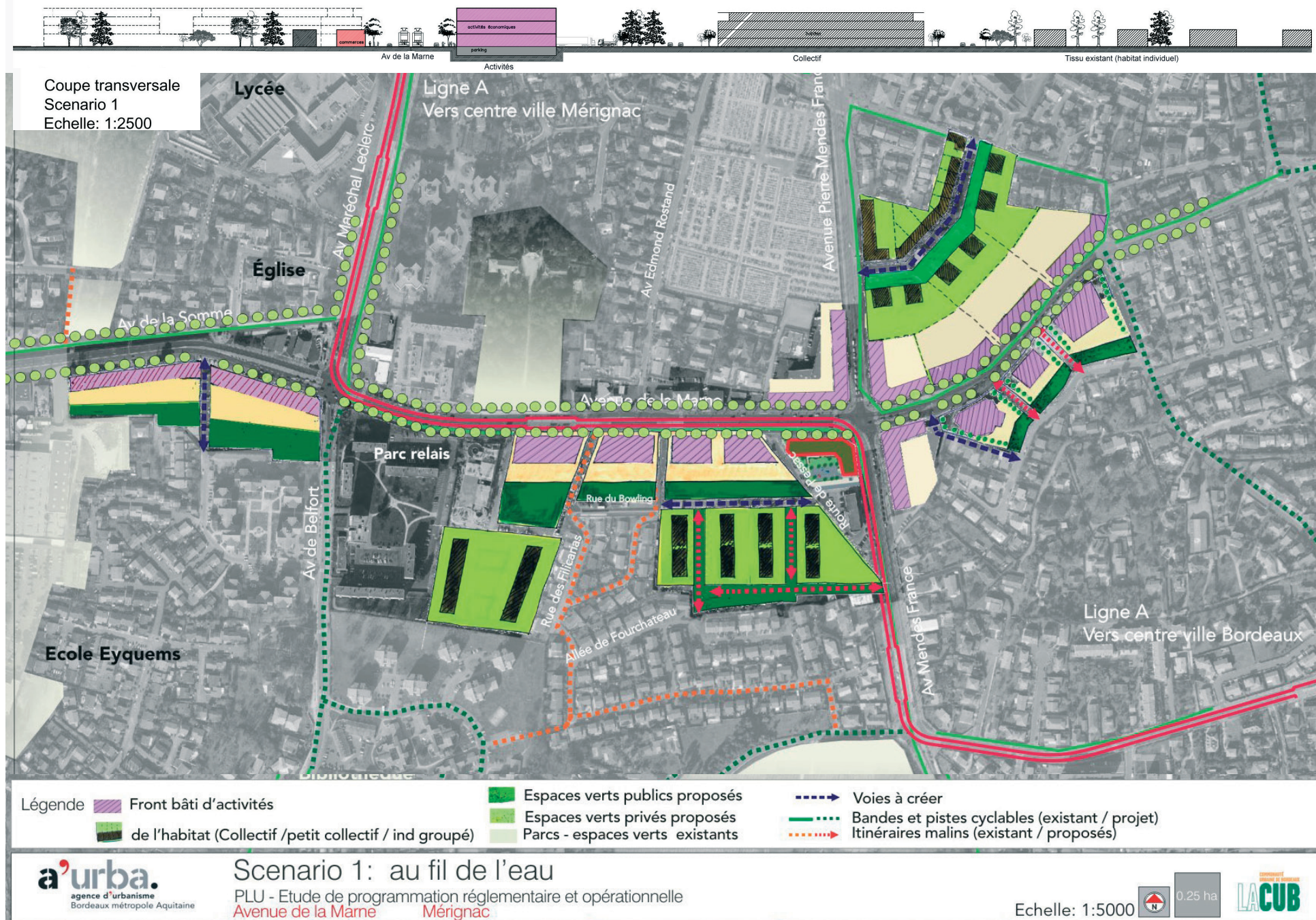


- Séquence 4 : Foncier maîtrisé intégralement par le privé mais avec un potentiel mutable d'environ 5 ha. C'est un secteur dont la veille foncière est nécessaire.



6 | Orientations - scénarios

La méthode retenue pour l'évaluation de la constructibilité est de confronter les modalités d'urbanisation offertes actuellement par le PLU, tout en développement des formes urbaines mieux adaptées aux enjeux du site



6 | Orientations - scénarios

6.1 | Scénario 1 : le « fil de l'eau ». Un paysage banalisé.

Le scénario 1 illustre la poursuite des tendances actuellement observées. Le principe est de montrer l'image du quartier au fil du temps. Il s'agirait de laisser le secteur évoluer au gré des opportunités captées par les opérateurs privés, tout en recourant aux outils d'encadrement strictement réglementaires offerts par le PLU (orientations d'aménagement, règlement).

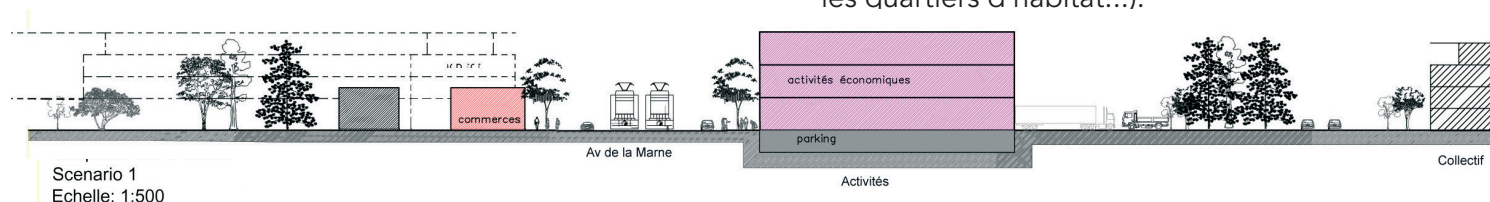
Rappel des enjeux :

- Créer une nouvelle polarité
- Concevoir un quartier durable
- Anticiper et orienter la mutation du foncier
- Construire des liens interquartiers qui reposent sur l'armature du paysage et sur les circulations douces et les raccorder à la future polarité

Les principes et conditions d'urbanisation :

- Structuration de l'avenue de la Marne s'appuyant sur un front bâti en discontinu d'activité (continuité de la zone commerciale Mérignac Soleil).
- Concevoir la desserte des terrains disponibles en fonction de leur raccordement au réseau existant.
- Développer l'offre d'habitat en deuxième rang. **Ce scénario dégage une SHOB d'environ 90.000 m² d'activités et 400 logements.**

Considérant qu'il s'agit d'un scénario peu volontariste, les objectifs de création d'une centralité et la réalisation des liens interquartiers seraient difficilement atteints.



Cette option défend le principe qui consisterait à penser que le parc relais actuel suffirait pour satisfaire les besoins en stationnement public, considérant la faible fréquentation d'aujourd'hui, raison pour laquelle le fond de parcelle du parc relais serait destinée à l'habitat.

Avantages :

- > Flexibilité dans le phasage permise par un séquençage en lien avec le foncier et les espaces publics existants
- > Prolongement de l'activité économique de Mérignac Soleil
- > Création importante d'emplois
- > Prolongement du maillage existant pour mode doux
- > Possibilité de garder les activités actuelles (Peugeot)

Inconvénients :

- > Risque de banalisation de l'avenue de la Marne par des activités peu adaptées au contexte résidentiel
- > Des cœurs d'îlots peu valorisés et fortement occupés par le stationnement lié aux activités commerciales
- > Perte de foncier mobilisable pour la création de logements
- > Rupture avec la dynamique immobilière actuelle
- > Risques de déséquilibre de l'offre commerciale
- > Rupture avec les formes et typologies environnantes
- > Absence de centralité physique liée à un équipement ou un espace public

En conclusion, ce scénario répond difficilement aux objectifs de qualité urbaine recherchés (mixité aux abords de l'avenue, minimisation des impacts liés au stationnement, ouverture vers les quartiers d'habitat...).



Légende	RDC commercial de l'habitat (Collectif / petit collectif / ind groupé) Equipements publics / Extension du parc relais	Espaces verts publics proposés Espaces verts privés proposés Parcs - espaces verts existants	Parvis équipement public Bandes et pistes cyclables (existant / projet) Itinéraires malins (existant / proposés)	Voies à créer
---------	--	--	---	---------------

6 | Orientations - scénarios

6.2 | Scénario 2 : organiser la mixité des programmes sur un principe horizontal et progressif

Le scénario 2 illustre la possibilité d'organiser des opérations offrant une mixité à l'échelle de la parcelle ou de l'îlot.

Rappel des enjeux :

- Créer une nouvelle polarité
- Concevoir un quartier durable
- Anticiper et orienter la mutation du foncier
- Construire des liens interquartiers qui reposent sur l'armature du paysage et sur les circulations douces et les raccorder à la future polarité

Les principes et conditions d'urbanisation :

Créer une nouvelle polarité :

- Structurer l'avenue de la Marne par un front bâti commercial et développer l'offre d'habitat en deuxième rang.
- Anticiper sur les nouveaux besoins (polarité de quartier, commerces et services, accueil petite enfance) avec un nouveau équipement et un espace central urbain jouxtant le parc relais.

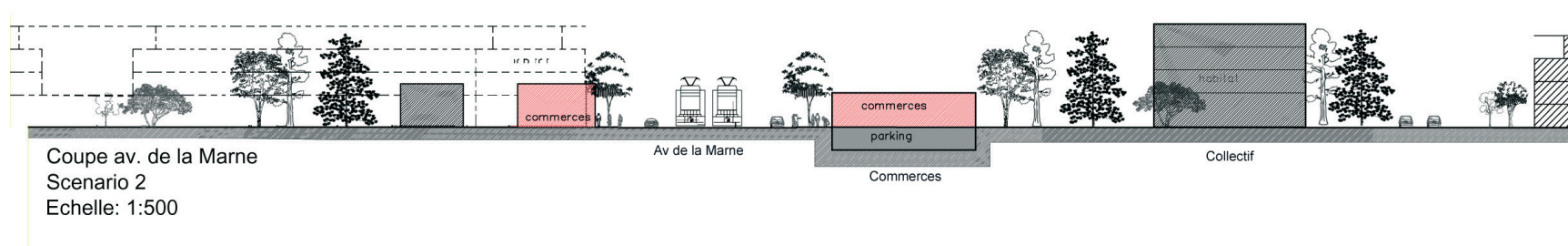
Concevoir un quartier durable

- Concevoir la desserte des terrains mutables en fonction de leur raccordement au réseau existant.

- Mutualiser le stationnement résidentiel : regrouper le stationnement dans des silos ou parking souterrains, organiser leur gestion à l'îlot et non plus seulement à la parcelle.
- Diversifier les formes urbaines, des hauteurs modulées pour saigner la transition avec le tissu existant. Rechercher une mixité des formes construites (hauteurs, typologies) et offrir sur un même site des produits résidentiels variés: maisons individuelles, maisons groupées, collectifs.

Anticiper et orienter la mutation du foncier

- Evaluer les capacités d'évolution des grandes emprises et encadrer leur urbanisation.
- Développer l'offre d'habitat et de services. **Ce scénario dégage une capacité d'environ 20.000 m² de SHOB commerciale et 1000 logements.**



6 | Orientations - scénarios

6.2 | Scénario 2 : une mixité horizontale

Construire des liens interquartiers qui reposent sur l'armature du paysage et sur les circulations douces, les raccorder à la future polarité

- Favoriser une continuité du réseau de circulations douces. Créer des cheminements piétons à travers les opérations pour relier les quartiers et favoriser les connexions avec le parc Bourran, centre ville et le Burck.

Cette option considère la nécessité de réserver le fond de parcelle du parc relais pour sa future extension. La reconversion de Peugeot est envisagée à moyen / long terme.

Ce scénario propose de créer un espace de centralité doublé d'un équipement public, qui n'est pas incompatible avec la reconversion de Peugeot en magasin de vitrine, alternative au garage traditionnel.

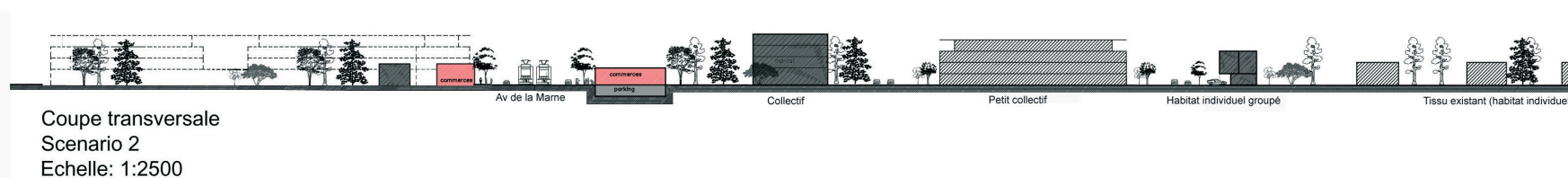
Les avantages :

- > Capacité d'un parc important de logement (env 1000 log)
- > Création d'une centralité autour d'un espace public de proximité, favorisant les rencontres
- > Possibilités d'extention du parc relais préservées

- > Appropriation de l'avenue de la Marne facilitée par la création de commerces de proximité
- > Phasage du projet flexible et compatible avec les contraintes de libération foncière
- > Structuration de l'avenue de la Marne par un front bâti continu commercial (RDC)
- > Optimisation du maillage existant pour les modes doux
- > Structuration du tissu bâti "en peigne" permettant d'offrir des continuités visuelles depuis l'avenue de la Marne sur les espaces verts privés

Les inconvénients :

- > Nuisances sonores dues au trafic de l'avenue de la Marne
- > Faible mixité fonctionnelle (front commercial et de l'habitation en deuxième ligne)
- > Seulement 6 % d'espaces verts publics



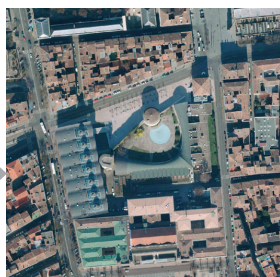
6 | Orientations - scénarios

Quelques références. Place centrale scénario 2

Quelques références :



A titre comparatif, on peut comparer l'échelle de la future place proposée au parvis de l'école de la Magistrature de Bordeaux qui occupe une superficie similaire (0,6 ha). Le parc de la Mairie de Bordeaux fait quant à lui 0,8 ha.



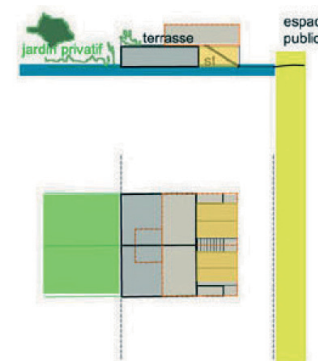
École de la Magistrature de Bordeaux : 1.2 ha
Parvis : 0.6 ha



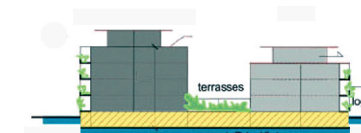
Parc de la Mairie de Bordeaux : 0.8 ha

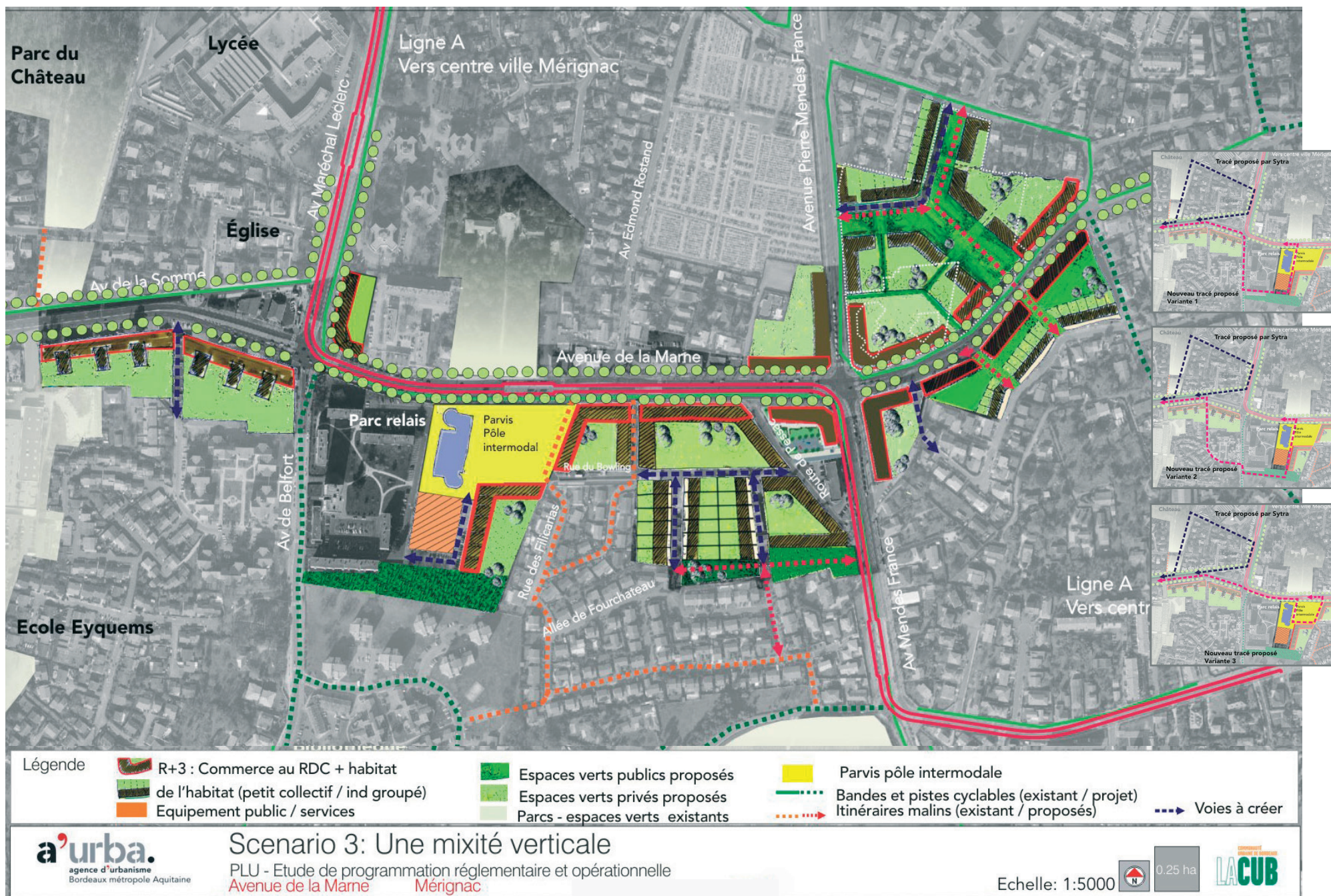
Quelques références. Le bâti - scénario 2

Maisons groupées et surperposées :
4 logements par unité
2 au RDC avec jardins et 2 en R+1 avec terrasses.
Possibilité de garer 4 voitures sous le bâtiment en RDC



Logements collectifs :
Sur la base du plot 20x20
variation des hauteurs pour assurer les transitions de gabarits avec les constructions existantes





6 | Orientations - scénarios

6.3 | Scénario 3 : favoriser la mixité des programmes en front de l'avenue selon une organisation verticale des fonctions

Le troisième scénario propose de gérer la mixité des programmes selon un mode vertical (mixité gérée à l'échelle de l'immeuble).

Rappel des enjeux :

- Créer une nouvelle polarité
- Concevoir un quartier durable
- Anticiper et orienter la mutation du foncier
- Construire des liens interquartiers qui reposent sur l'armature du paysage et sur les circulations douces et les raccorder à la future polarité

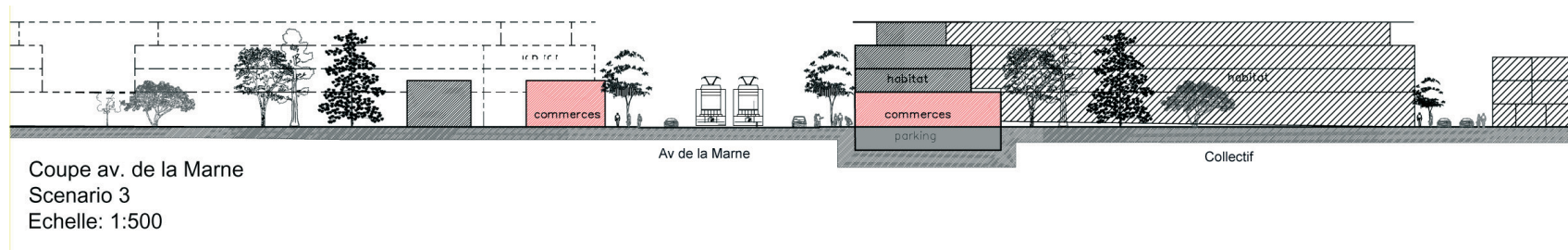
Les principes et conditions d'urbanisation :

Créer une nouvelle polarité :

- Structurer l'avenue de la Marne s'appuyant sur un front bâti continu mixte (commerces au rez-de-chaussée et occupation résidentielle en partie haute).
- Confirmer la connexion Aéroport – Parc relais des Quatre Chemins par la création d'un véritable pôle intermodal et la création d'un espace public autour du parc relais des Quatre Chemins.
- Anticiper sur les nouveaux besoins (polarité de quartier, commerces et services, accueil petite enfance) par la création d'un nouvel équipement.

Concevoir un quartier durable :

- Concevoir la desserte des terrains mutables en fonction de leur raccordement au réseau existant.
- Valoriser l'identité du lieu en valorisant les qualités paysagères et patrimoniales du secteur (propriété Dupéron et patrimoine végétal plus courant).
- Mutualiser le stationnement résidentiel en le regroupant dans des silos ou parking souterrains afin de :
 - libérer les pieds d'immeubles des voitures au profit de rez-de-chaussées commerciaux et des espaces verts ou de loisirs
 - Gérer le stationnement à l'îlot et non à la parcelle (économie, limitation de l'impact occasionné par les entrées et sorties des véhicules).
- Diversifier les formes urbaines, des hauteurs modulées permettant d'améliorer la transition avec les tissus existants. Rechercher une mixité des formes construites (hauteurs, typologies) et offrir sur un même site des produits résidentiels variés : maisons individuelles, maisons groupées, collectifs.



6 | Orientations - scénarios

6.3 | Scénario 3 : une mixité verticale

Anticiper et orienter la mutation du foncier

- Evaluer les capacités d'évolution des grandes emprises et encadrer leur urbanisation
- Développer l'offre d'habitat et de services. Ce scénario dégage une capacité d'environ 18.000 m² de SHOB commerciale et environ 1300 logements.

Construire des liens interquartiers qui reposent sur l'armature du paysage et sur les circulations douces et les raccorder à la future polarité

- Favoriser une continuité du réseau de circulations douces. Créer des cheminements piétons à travers les opérations pour relier les quartiers et favoriser les connexions avec le parc Bourran, centre ville et le Burck.

Les avantages :

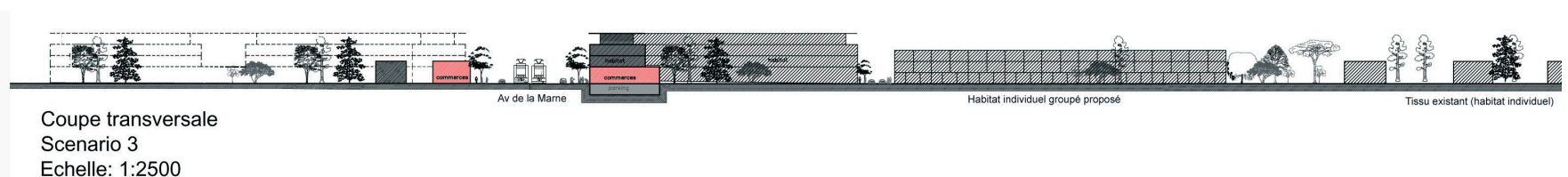
- > Capacité en logement : env. 1 300 logements
- > Création d'une centralité et d'un pôle intermodale. Optimisation du parc relais avec la création d'un pôle intermodal (aéroport-Mérignac centre)
- > Possibilité d'un équipement public

- > Transition entre les programmes futurs et le tissu existant par la création d'un vélum dégressif
- > Flexibilité dans le phasage permise par un séquençage en lien avec le foncier et les espaces publics existants

- > Prolongement du maillage existant pour mode doux, permettant de relier les équipements existants du quartier
- > Structuration de l'avenue de la Marne par un front bâti continu (R+3)
- > 14 % espaces verts publics
- > Atténuation des nuisances sonores liées au trafic automobile de l'avenue de la Marne par la présence d'un front bâti haut
- > Création des cœurs d'îlots verts avec des continuités paysagères importantes
- > Appropriation de l'avenue de la Marne par la création des commerces de proximité

Les inconvénients :

- > Part importante d'habitations soumises aux nuisances sonores sur l'avenue de la Marne
- > Intensité démographique



6 | Orientations - scénarios

Comparaison d'échelle pour le parvis du pôle intermodal



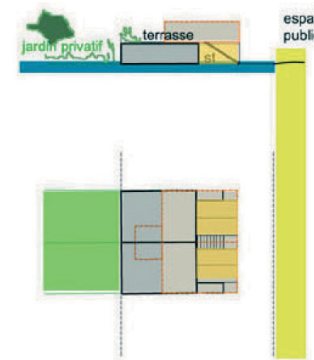
A titre comparatif, l'échelle de la place Stalingrad (1 ha) permet d'apprécier la configuration du parvis proposé.



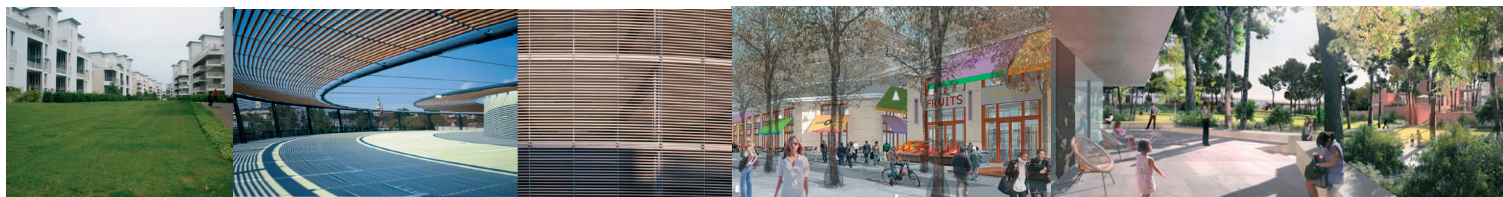
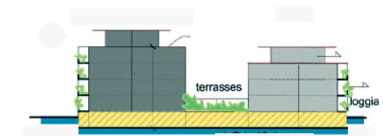
Place Stalingrad :
1 ha

Références. Le bâti - scénario 3

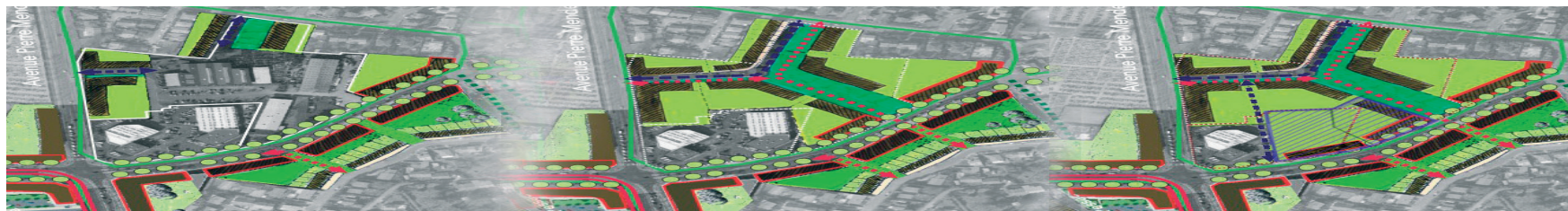
Maisons groupées et surperposées :
4 logements par unité
2 au RDC avec jardins et 2 en R+1 avec terrasses.
Possibilité de garer 4 voitures sous le bâtiment en RDC



Logements collectifs :
Sur la base du plot 20x20
variation des hauteurs pour assurer les transitions de gabarits avec les constructions existantes



Parking Silo de 450 places - Offenburg / Allemagne - Werner Sobek architecte 2002



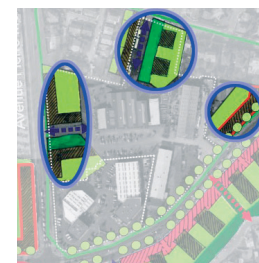
7 | Phasage îlot « Jardiland »

7 | Phasage îlot « Jardiland »

Compte-tenu du potentiel offert par cet îlot et considérant que le projet urbain doit permettre un redéploiement progressif des activités économiques, une stratégie de phasage est proposée.

Considérant que seuls les scénarios 2 et 3 répondaient de manière satisfaisante aux enjeux communaux et communautaires, la simulation de phasage s'est limitée à ces deux hypothèses.

Le principe retenu consiste à garantir dans un premier temps l'activité de Jardiland dans sa totalité. Il est proposé d'investir seulement les terrains disponibles en périphérie de l'îlot. Dans un deuxième temps, il est permis d'envisager la mutation des emprises occupées par Jardiland qui peut par ailleurs se redéployer sur la frange de l'avenue de la Marne tout en optimisant l'occupation foncière du site. Les scénarios 2 et 3 intègrent la conservation du garage Citroën à court / moyen terme. Pour le scénario 2, l'activité de Citroën serait concentrée sur un seul bâtiment (seul le hangar serait supprimé).



Phase 1
construction en
périphérie de l'îlot



Phase 2 :
Conservation
de Citroën et
redéploiement
de jardiland sur la
frange de l'av.

7 | Phasage îlot « Jardiland »

7.1 | Phasage îlot « Jardiland » Scénario 2



Phase 1 : capacité env. 140 log



Phase 2 : capacité env. 125 log
TOTAL : 265 log

7.2 | Phasage îlot « Jardiland » Scénario 3



Phase 1 : capacité env. 140 log



Phase 2 : capacité env. 125 log
TOTAL : 265 log



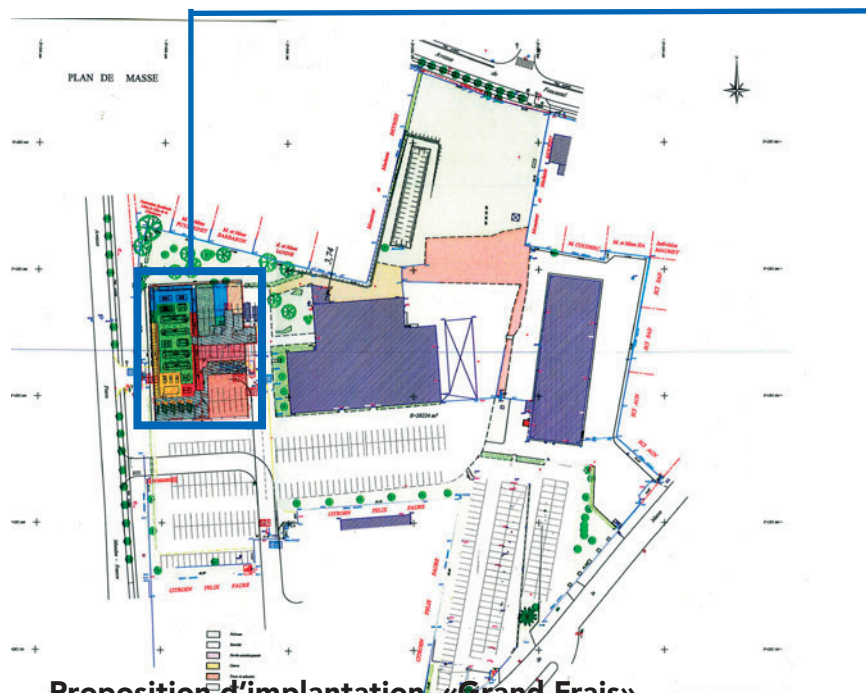
Variante Phase 2 dans l'hypothèse où l'activité de Citroën serait conservée dans sa totalité

7 | Phasage îlot « Jardiland »

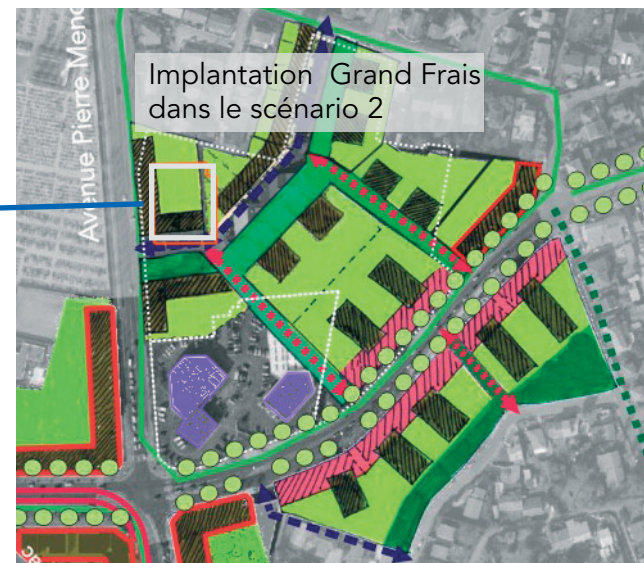
7.3 | Hypothèse d'insertion du programme «Grand Frais»

La demande de «Grand Frais» porte sur une création de surface commerciale sur l'unité foncière de Jardiland. Au vu des options d'aménagement proposées, le programme «Grand Frais» apparaît compatible uniquement avec le scénario 2.

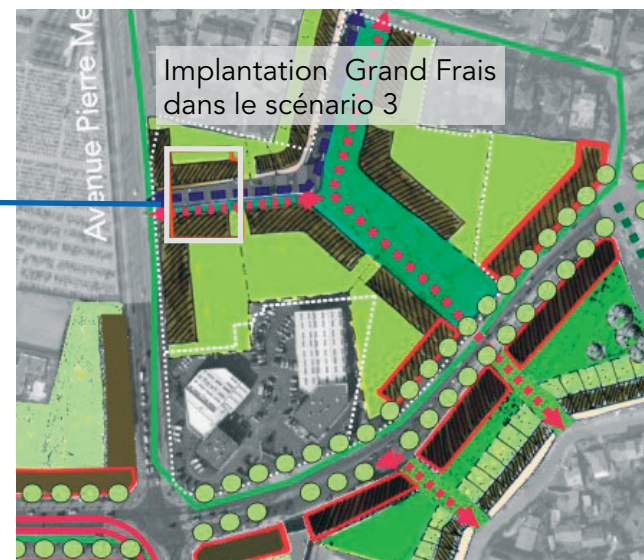
Toute fois, une étude pré-opérationnelle sera nécessaire pour préciser dans quelle mesure ce projet peut s'adapter à l'opération d'ensemble, sans remise en question du parti d'aménagement.



**Proposition d'implantation «Grand Frais»
sur la parcelle de «Jardiland»**



Scénario 2

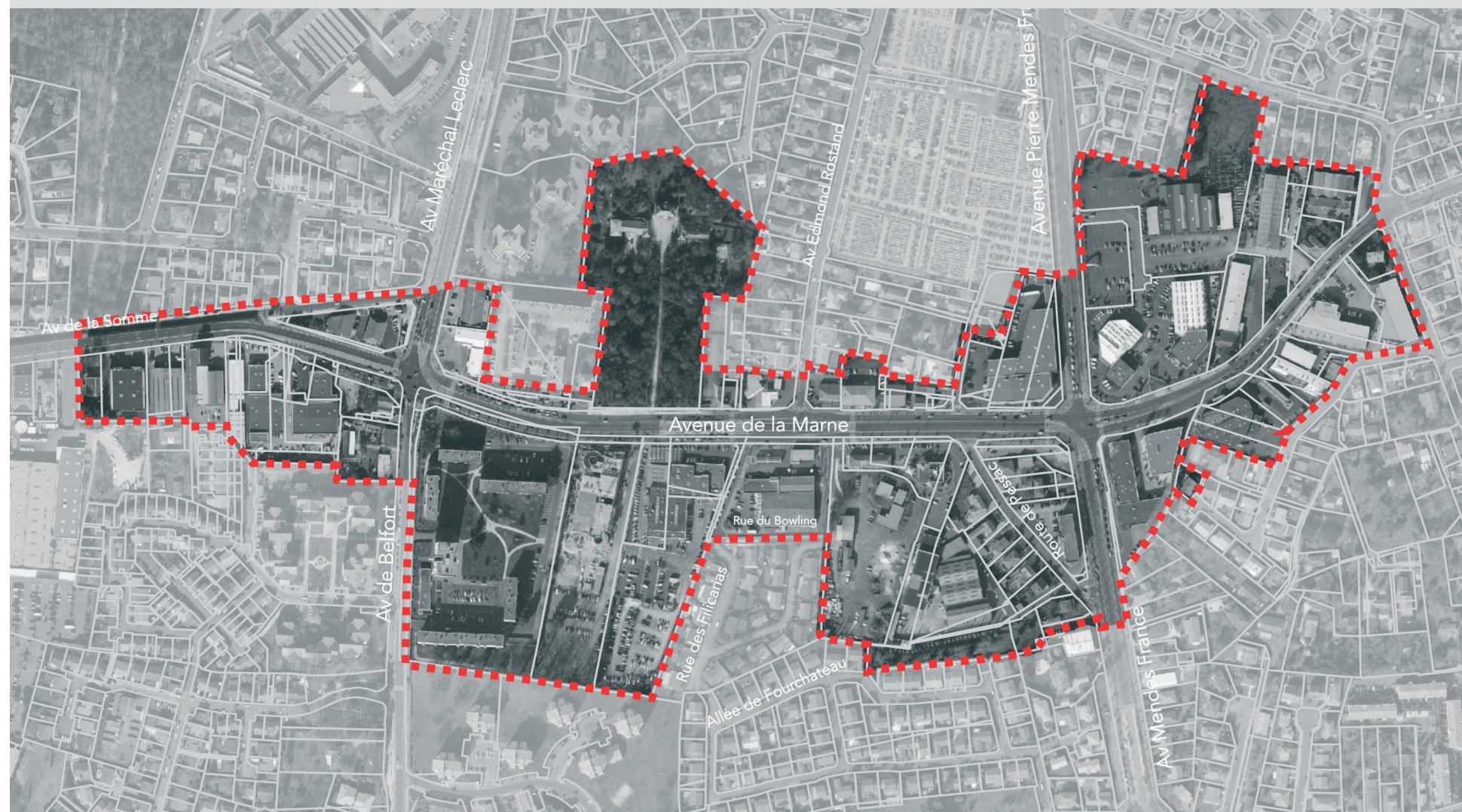


Scénario 3



8 | Conclusion

Proposition de périmètre de prise en considération



Légende Périmètre de prise en considération

8 | Conclusion

Les scénarios 2 et 3 apparaissent à la fois réalistes sur le plan opérationnel et répondent de manière distincte aux enjeux de mixité urbaine. Ces deux hypothèses de développement restent compatibles avec le maintien à court / moyen terme des activités économiques motrices. Toutefois le scénario 3, basé sur une programmation urbaine mixte et préconisée sous forme verticale satisfait au mieux les objectifs qualitatifs, tant du point de vue de l'intégration paysagère des programmes que du « mariage » des fonctions urbaines, source d'animation et de diversité des pratiques recherchées pour ce quartier. La gestion des activités existantes et l'implication des acteurs économiques apparaît comme la clef de voûte du projet (libérations foncières, portage et montage opérationnel). Il conviendra d'adopter une stratégie de relocalisation des activités qui ne seraient pas maintenues sur site, compte tenu des orientations programmatiques fortement engagées en faveur de l'habitat. Parallèlement, il est nécessaire d'affiner le phasage du projet en fonction du paramètre économique tout en considérant l'importance liée aux espaces publics et à leurs fonctionnalités.

Néanmoins, ces 2 scénarios sont ambitieux sur le plan qualitatif et requièrent un accompagnement attentif des maîtres d'ouvrages. La complexité de mise en œuvre technique dans certains cas (mixité verticale à l'échelle du bâtiment) suppose l'intervention d'opérateurs spécialisés sur des projets relativement complexes.

Ceci appelle donc une mobilisation de moyens adaptés qu'il conviendra de définir dans le cadre d'une étude de niveau préopérationnel (outils réglementaires et modes opératoires, actions foncières à retenir, mode de financement des équipements publics).

Sur le plan programmatique et stratégique, l'étude du pôle intermodal est considérée comme prioritaire, compte tenu du planning fixé pour les études de transport liées à la desserte de l'aéroport. Les scénarios 2 et 3 apparaissent à la fois réalistes sur le plan opérationnel

8.1 | Périmètre de prise en considération

Les réflexions initiées sur les franges de l'avenue de la marne, mettent en évidence la nécessité de disposer d'un projet global d'aménagement. Ce projet doit permettre de garantir une cohérence d'ensemble à l'échelle du quartier et plus particulièrement sur les îlots situés au sud et à l'est qui présentent un fort potentiel d'évolution urbaine.

Sur la base des grandes orientations stratégiques retenues par la ville de Mérignac, il convient d'engager une étude pré-opérationnelle, afin de définir:

- le tracé et la connexion TCSP avec la ligne A du tramway depuis l'aéroport ainsi que la définition du pôle intermodal,
- la nature et la localisation des équipements publics à créer,
- les options d'espaces publics dont le maillage de voiries,
- les options programmatiques en lien notamment avec le projet Mérignac soleil et la ZAC centre ville,
- la valorisation des espaces verts et des éléments du patrimoine, notamment le devenir de la propriété «Duperon» à plus long terme.

Il est proposé d'adopter la mise en œuvre d'un périmètre de sursis à statuer sur la base du périmètre d'étude. Cette disposition doit permettre à la collectivité d'exercer une veille sur les mutations foncières et immobilières pressenties dans l'objectif de préserver la faisabilité ultérieure du projet d'aménagement.

Cette approbation passe par une délibération du conseil municipal et communautaire (CUB), afin de pouvoir mettre en application les articles L.111.7 et L.111.10 du Code de l'Urbanisme, relatifs aux dispositions de mise à l'étude d'opérations d'aménagement et celle du sursis à statuer.

Par conséquent, il est proposé de délimiter le périmètre de prise en considération selon les limites définies par le plan ci joint.



Agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine
Hangar G2 - Bassin à flot n°1 BP 71 - F-33041 Bordeaux Cedex
tél.: 33 (0)5 56 99 86 33 | fax : 33 (0)5 56 99 89 22
contact@aurba.org | www.aurba.com