

Mérignac Soleil

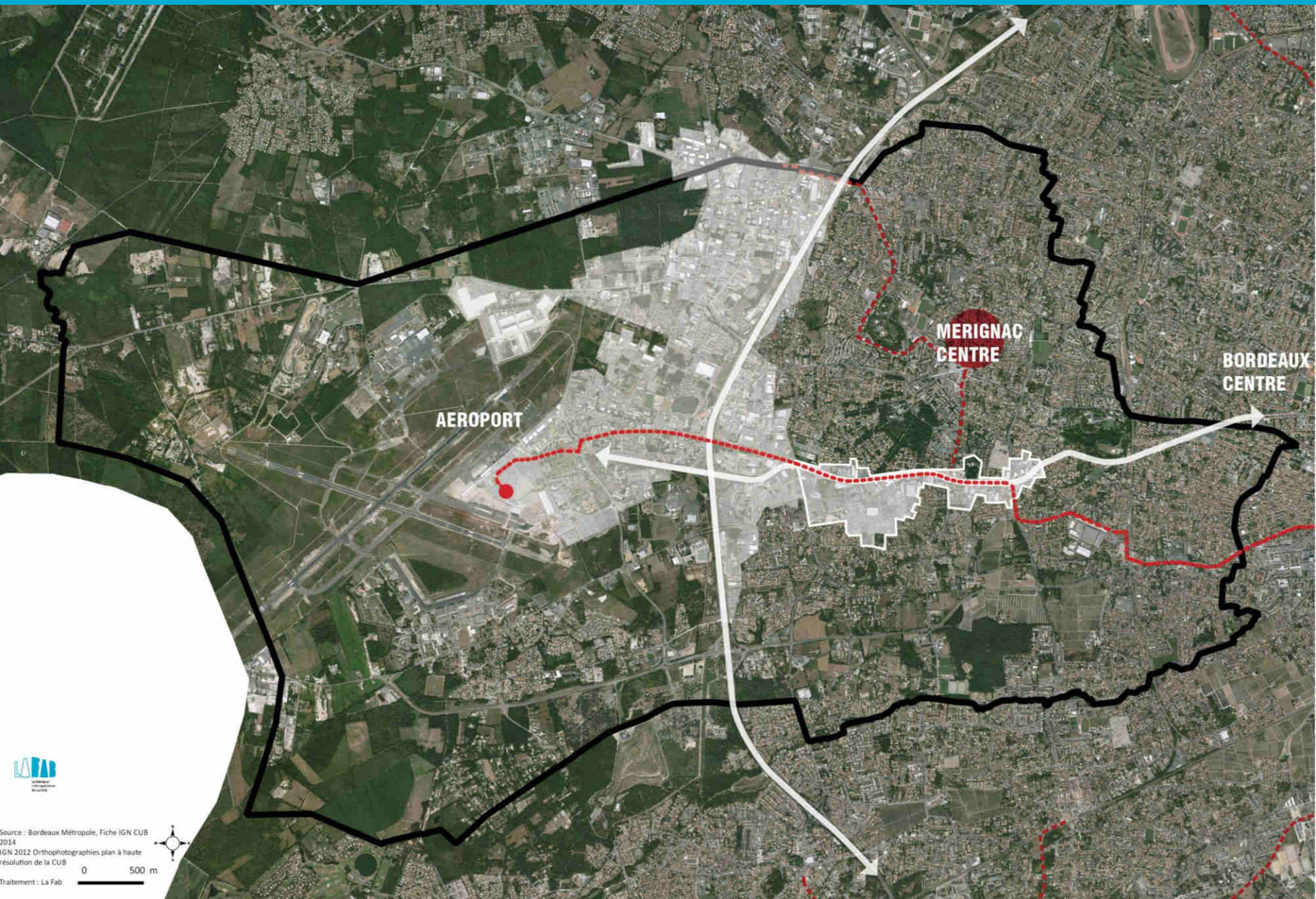
Synthèse des réflexions urbaines



la fabrique
métropolitaine
de La Cub

08 septembre 2015

ENJEUX CROISES : deux échelles / deux projets



Un projet métropolitain :

Le Mérignac-Soleil que tout le monde connaît est un site qui rayonne à l'échelle métropolitaine, et sur lequel existe un projet commercial de développement économique, couvert par le SCOT en tant que ZACOM.

Ce statut métropolitain conduit la zone à être en quelque sorte « désincarnée » de son territoire, alors qu'elle est située au centre géographique de Mérignac. Pour la ville de Mérignac, c'est donc un territoire d'interruptions : du paysage, du maillage, des usages... un territoire qui cohabite mal avec la ville, mais liée à elle par des valeurs d'usages, des stratégies d'appropriation parfois « informelles ».

Un projet mérignacais

Ce site mérignacais est aujourd'hui le support d'un projet de ville, projet de reconquête de ce morceau de territoire, pour créer un quartier nouveau et tisser des liens entre les quartiers.

On est donc à la rencontre de deux projets, dont il va falloir faire converger les intérêts pour les faire cohabiter pacifiquement : est-ce sous la forme d'une juxtaposition ? D'une imbrication ? A quel degré ?

Le tramway, instrument de projet ?

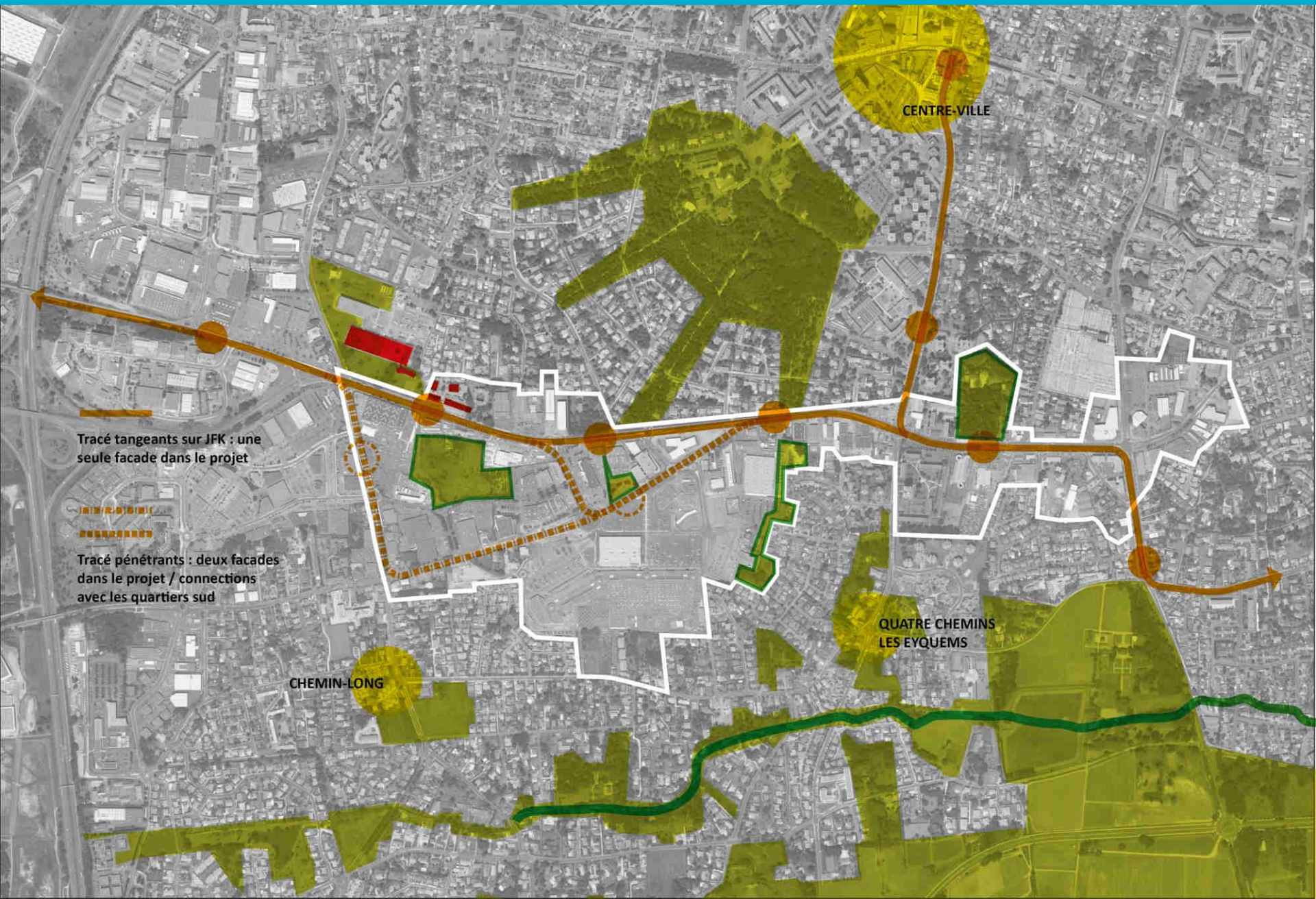
Le projet de prolongation de la ligne A du tramway vers l'aéroport doit être vu non pas comme un troisième projet, mais au contraire comme un instrument pour faire cohabiter ces deux échelles de projet : il représente un maillage à l'échelle métropolitaine qui peut servir le projet commercial, et localement c'est un puissant levier d'aménagement de l'espace public, vecteur de qualité urbaine.

Le plan stratégique

Le plan stratégique sera un document cadre pour faire cohabiter ces deux projets, sur la base du plan OMA (étude 50 000 logements, avril 2012).

L'objectif est de faire vivre ce plan OMA non pas comme un plan masse figé, mais comme un plan d'actions pouvant évoluer au fil du temps, contenant les invariants du projet, c'est-à-dire sa capacité à faire ville en compatibilité avec le projet commercial mais aussi les variables d'ajustement, c'est-à-dire sa capacité à anticiper les variations futures, à intégrer un processus itératif, au fil des opportunités.

LA CONCERTATION SUR LA DESSERTE DE L'AEROPORT



Pour accompagner sa mutation, le projet va s'adosser aux valeurs existantes du site et de son environnement, vecteur de l'identité mérignacaise :

Paysage valeur d'usage / paysage qu'on donne à voir

Mérignac Soleil : un environnement direct de qualité : territoire très construit mais faible densité, donc forte présence du végétal.

Parc du Bourran, bois de Burck, parc du Château, Ontines : **des pièces d'un grand paysage qu'on va chercher à remailler à travers l'exploitation des délaissés du site** : espace vert sur le terrain Leroy Merlin, fond de parcelles en limite des quartiers pavillonnaires ;

>> La reconquête du paysage constitue l'un des enjeux actuels de l'agglomération bordelaise, notamment à travers l'étude « 55 000 hectares pour la nature ».

Le tramway, valeur de localisation

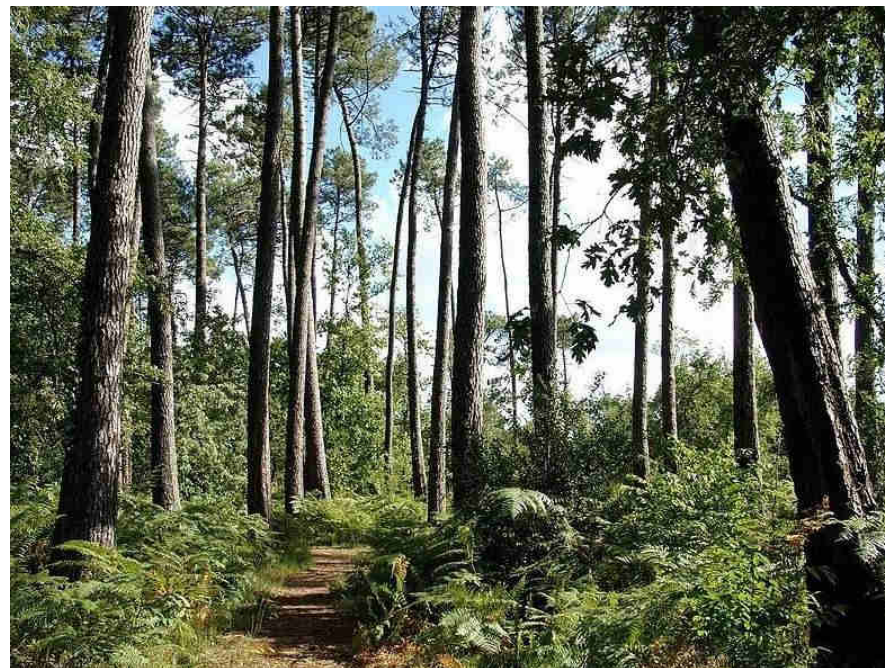
Un site au centre géographique de Mérignac ;

Une position stratégique qui sera renforcée par l'arrivée du tramway : en qualifiant l'espace public et en transformant le « façade à façade », **le tramway fera de l'avenue Kennedy un véritable boulevard urbain, qui sera un levier de valorisation pour le logement** ;

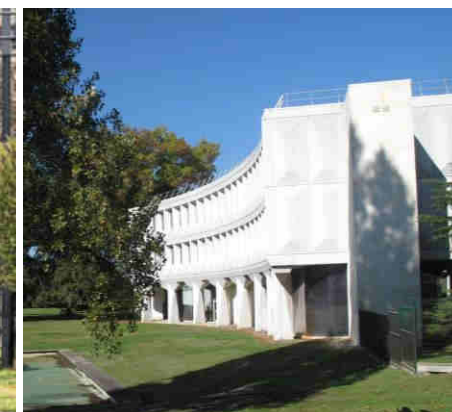
Son tracé revêt donc un caractère stratégique pour le projet, selon qu'il tangente ou qu'il pénètre à l'intérieur du projet (cf carte page précédente) .

Le patrimoine

Les laboratoires Sarget (architectes Marcel Breuer, Robert Gatje, Eric Cercler et Paul Daurel, 1967), bâtiments labélisés patrimoine du XXe siècle. Avec les bureaux limitrophes, forme un ensemble de bâtiments tertiaires de qualité.

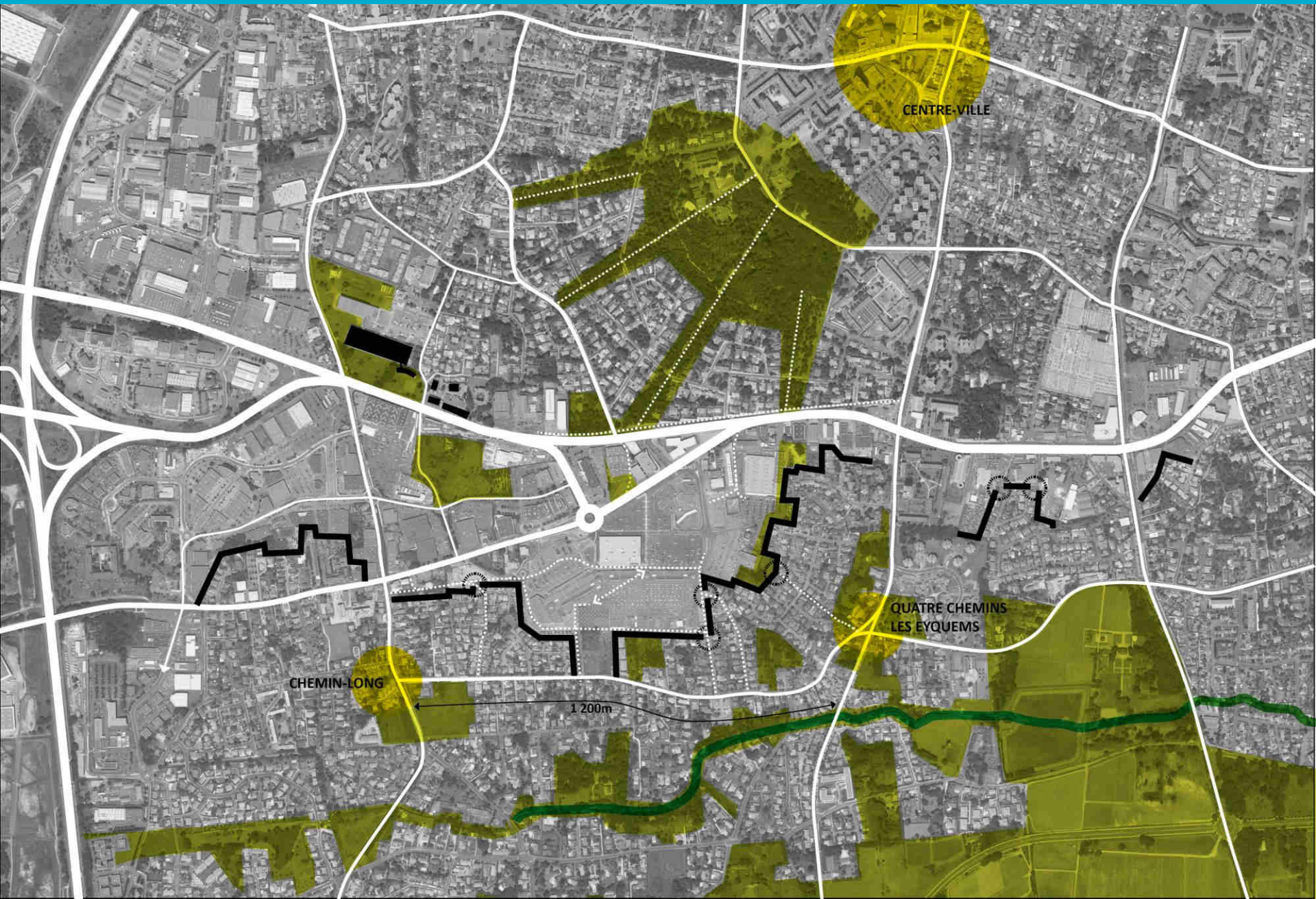


Parc du château



Laboratoires Sarget

STRUCTURE URBAINE : une logique routière



Pour apprécier la capacité du site à muter : se poser la question de sa structure urbaine

Une logique routière

Priorité donnée à l'accessibilité des boîtes commerciales par la voiture, au détriment des autres modes de déplacement :

Un « triangle de distribution » très congestionné autour des voies Kennedy / Matosinhos / Somme, malgré le dimensionnement de la voirie (2x2voies) et de larges ronds-points ;

A contrario, **trottoirs plutôt étroits ou discontinus** ;

Imperméabilisation totale de la zone par le stationnement : environ 158 000 m² dédiés au stationnement, soit presque 16 hectares pour 5 500 places.

Un maillage très distendu

Les voiries structurantes qui relient le centre-ville aux quartiers sud sont éloignées : environ 1,2 km entre les rues H. Vigneau et av. de Belfort ;

Un **maillage non compatible avec la marche à pied**

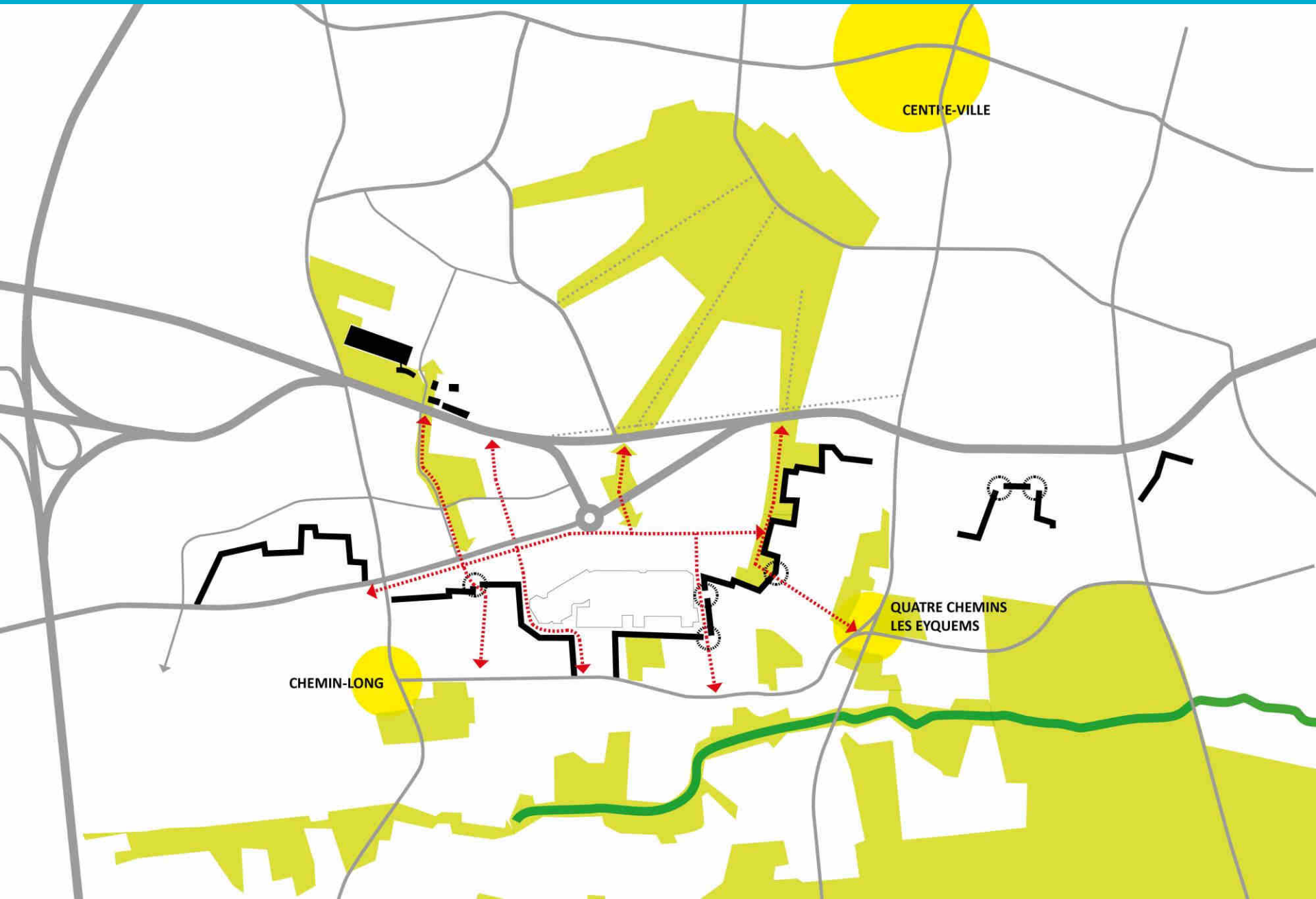
Une imperméabilité avec les quartiers pavillonnaires

Une frontière invisible entre la zone commerciale et les quartiers Chemin-long et Quatre-chemins, qui se sont développés en tournant le dos à la zone commerciale

Mais **un réseau informel de circulation** pour contourner les barrières : existence de quelques passages utilisés par les riverains sur un mode « alternatif » : autour et à travers le magasin Carrefour (entrée par la porte de derrière), en traversant les délaissés, en longeant les fonds de parcelles...



RESTAURER DES LIENS : vers un partage apaisé de l'espace public



Vers une réappropriation du sol

A travers la question des mobilités, la condition d'habiter va passer par une **réappropriation du sol, comme vecteur de qualité urbaine**.

Le nouveau maillage de l'espace public devra s'appuyer sur la trame végétale

C'est autour de ces espaces partagés que vont s'articuler les différentes opérations de construction. Ce sont en quelque sorte les prémices d'une « fertilisation » du site, pour reprendre la figure de l'oasis utilisée par OMA.

Du point de vue de la lisibilité urbaine, les enjeux sont multiples :

Vers un maillage compatible avec la vie de quartier

Par exemple en **interrogeant la notion de «marchabilité »**, avec des tailles d'îlots autour de 100-120m.

Privilégier non pas un maillage routier, mais plutôt d'**un réseau secondaire de mobilités douces**, qui restaure des liens entre les quartiers et qui organise notamment la traversée du boulevard Kennedy : pour permettre par exemple aux lycéens de descendre à Mérignac-Soleil en sécurité

Vers une perméabilité avec les abords pavillonnaires

Pour permettre notamment aux habitants de Chemin Long et Quatre-chemins d'avoir un accès plus fluide et confortable à la zone commerciale, au nouveau quartier de Mérignac-Soleil et aux futures stations de tramway

Briser la logique routière

Retrouver un dimensionnement des voies au service **d'un partage apaisé de l'espace public** et au profit de la continuité urbaine

Un double adressage : entrée / enseigne

On relève deux typologies d'adresse physique :

- **Soit autour des dessertes internes** : un bouclage côté Chemin-long et Soleil / un bouclage côté est, avec le magasin Carrefour
- **Soit directement sur les avenues Kennedy et Marne** : un adressage de grands commerces qui sera à réinterroger avec le passage du tramway
- **Avenue de la Somme, strictement résidentielle** : l'avenue de la Somme est support d'enseignes, mais jamais des entrées des commerces

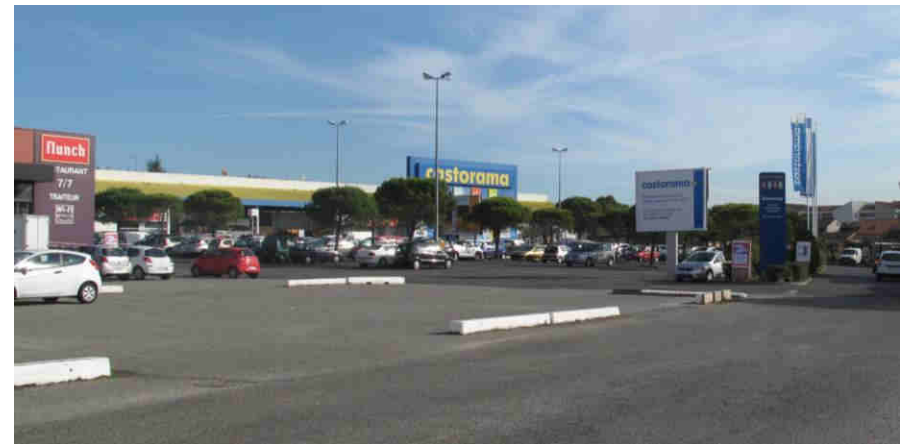
Un système ordonné mais illisible

Un système rendu illisible par la multiplication des signaux :

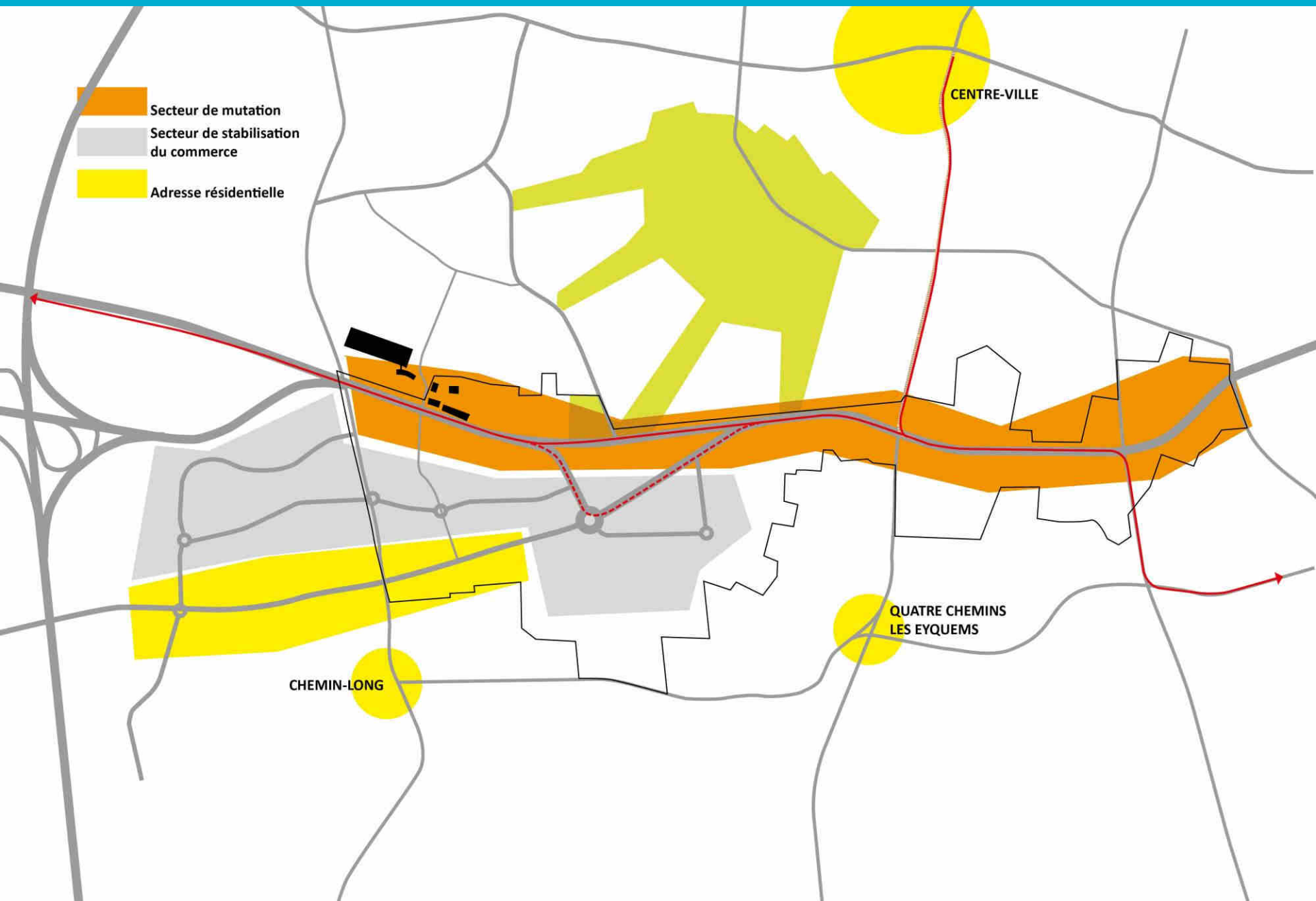
- **Un système d'adressage doublé par un effet d'enseignes** sur les axes principaux (JFK et Somme), et qui n'apporte aucun renseignement sur le mode d'accès ;
- **Une mise à distance des accès par les nappes de stationnement**, qui sont uniformes donc non différenciant ;

Trois séquences se dessinent sur le site élargi de Mérignac-Soleil :

- Zone Chemin-long : on est encore dans l'univers de l'échangeur et aucun accès n'existe sur l'avenue JFK. C'est un centre commercial de type « retail », où toutes les boîtes sont adressées sur une boucle interne ;
- Zone Marne : un ruban de boîtes commerciales, toutes adressées sur l'Avenue de la Marne ;
- Zone Soleil, où ces deux systèmes se rencontrent.



VERS UNE PROGRAMMATION



L'hypothèse d'introduction du logement à Mérignac-Soleil ne veut pas dire que tout doit « muter », mais simplement que l'on **doit « inventer » une typologie urbaine** autour de cette nouvelle donnée. La cartographie des adresses nous oriente sur **une répartition du programme entre les secteurs ouverts à la mutation et ceux qui vont perdurer** dans le cadre du projet de stabilisation du grand commerce.

Une programmation fonction des valeurs de localisation, de la disponibilité du foncier, des modes d'accessibilité recherchés

Secteurs de mutation : avenues Kennedy et Marne

L'introduction de **logements sous forme de mixité verticale** sera un moyen de qualifier une nouvelle façade urbaine, d'introduire une certaine densité et **des hauteurs en relation avec la largeur du futur boulevard**, tout en conservant des moyennes ou grandes surfaces commerciales en « socles » des bâtiments ;

Egalement le lieu d'**une mutation du sol**, pour identifier et mettre en valeur des espaces extérieurs partagés qui devront amorcer le re-maillage de la zone ;

L'avenue de la Somme

Dans ce schéma, **l'avenue de la Somme a vocation à rester une voie résidentielle**

Secteurs de stabilisation du grand commerce

Entre les avenues Kennedy et de la Somme et autour de dessertes dédiées au commerce, mais sous conditions de participer au maillage urbain.

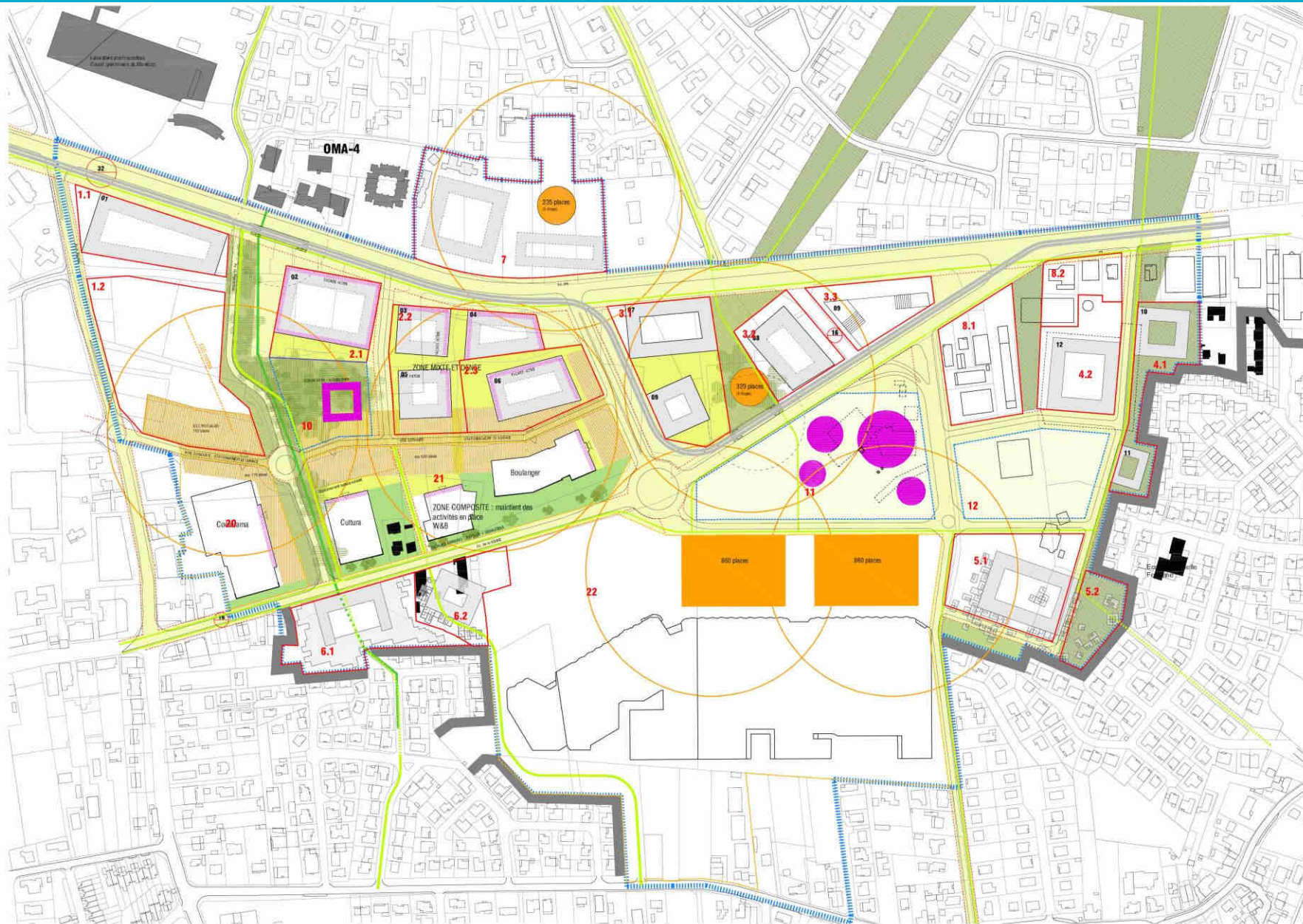
Une gradation vers le pavillonnaire

Ce schéma propose aussi une forme de transition des échelles depuis les densités de l'avenue Kennedy vers le pavillonnaire au moyen des commerces de type « boîtes ».



- **2 200** nouveaux logements
- **63 000m²** de grands commerces créés dans le cadre de programme mixte
- **65 000m²** de boîtes commerciales maintenues
- **128 000m²** de commerces, soit un renforcement de 5% de l'offre commerciale

LE PLAN STRATEGIQUE



Une organisation spatiale au service de la lisibilité urbaine

- Un principe de **pièces urbaines programmées** et organisées spatialement pour une meilleure lisibilité des parcours et des accès
- Ces pièces urbaines forment un ensemble urbain cohérent, mais fonctionnent aussi de manière autonome pour être **compatibles avec la temporalité du projet**
- Une condition d'habiter qui doit passer par le travail du sol : aménagement d'espaces extérieurs partagés autour des parcelles Leroy-Merlin / Saint-Maclou / Castorama
- Une trame verte à l'échelle du projet qui sera mise en réseau avec le grand paysage par un maillage doux.

Refonte du système de distribution

Proposition de transformation du « triangle de distribution » en « rectangle de distribution » pour :

- Diminuer l'engorgement de l'avenue de la Somme et éventuellement y faire passer le tramway sans conflits d'usage ;
- Pour améliorer l'habitabilité de l'îlot 3, en vue d'une mutation, mais aussi d'une reconquête du sol en connexion avec une station de tramway et à terme d'une « plaine d'équipements »

Organisation et mutualisation des stationnements

Mutualisation des stationnement autour d'espaces en connexion avec les voies d'accès

Cela passe probablement par une limitation sinon du stationnement, en tous cas des zones imperméabilisées.

