

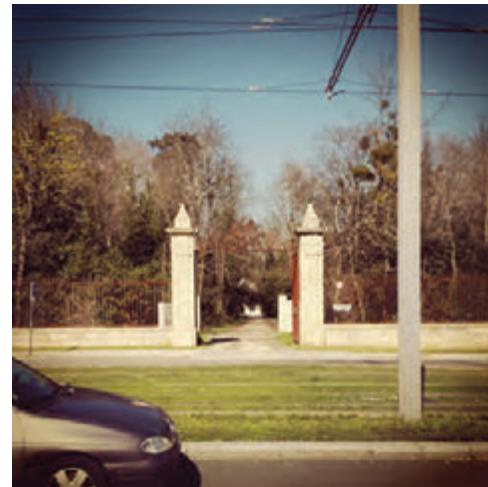
Debarre Duplantiers Associés
SATHY
Franck Boutté Consultants
Verdi Ingénierie
Transmobilités

avril 2015

MÉRIGNAC MARNE

Maitrise d'oeuvre urbaine- Etude urbaine pré-opérationnelle et accompagnement des projets immobiliers

DIAGNOSTIC



I DU TRACÉ HISTORIQUE À LA VOIE DE TRANSIT COMMERCIALE échelle métropolitaine

- Structure urbaine métropolitaine: radiales et transversales
- Une radiale ancienne en ligne de crête
- Structure paysagère métropolitaine
- Mobilités
- Axe séquencé

II MARNE «IN» MÉRIGNAC: UNE IDENTITÉ À DÉFINIR échelle communale

- Identité programmatique à définir
- Tissus urbains hétérogènes
- Mérignac, ville aérée

III QUARTIER MARNE: VERS UNE MIXITÉ COMMERCES - LOGEMENTS échelle opérationnelle

- Foncier
 - Parcellaire hétérogène
 - Mosaique foncière
 - Potentiels de mutation constatés à ce stade
 - Mutations pivot, souhaitables en termes urbains
- Stratégie urbaine
 - Contraintes règlementaires
 - Maillages et porosités
 - Programmation
 - Limites
 - Tissu et bâti
 - Le signe
 - Contraintes et potentialités écologiques
- Fonctionnement et fonctionnalités
 - Faible densité
 - Inefficacité des circulations et surfaces imperméabilisées/ stationnement
 - Multiplicité des accès
 - Fonctionnement des parcelles, la boîte et la logistique
- Armature paysagère
- Stationnement
- Attitudes de projet
 - Structure paysagère
 - Maillage mobilités
 - Structure bâtie

IV ANNEXES: PLANS DE RÉSEAUX

I DU TRACÉ HISTORIQUE À LA VOIE DE TRANSIT COMMERCIALE

échelle métropolitaine

DU TRACÉ HISTORIQUE À LA VOIE DE TRANSIT COMMERCIALE échelle métropolitaine

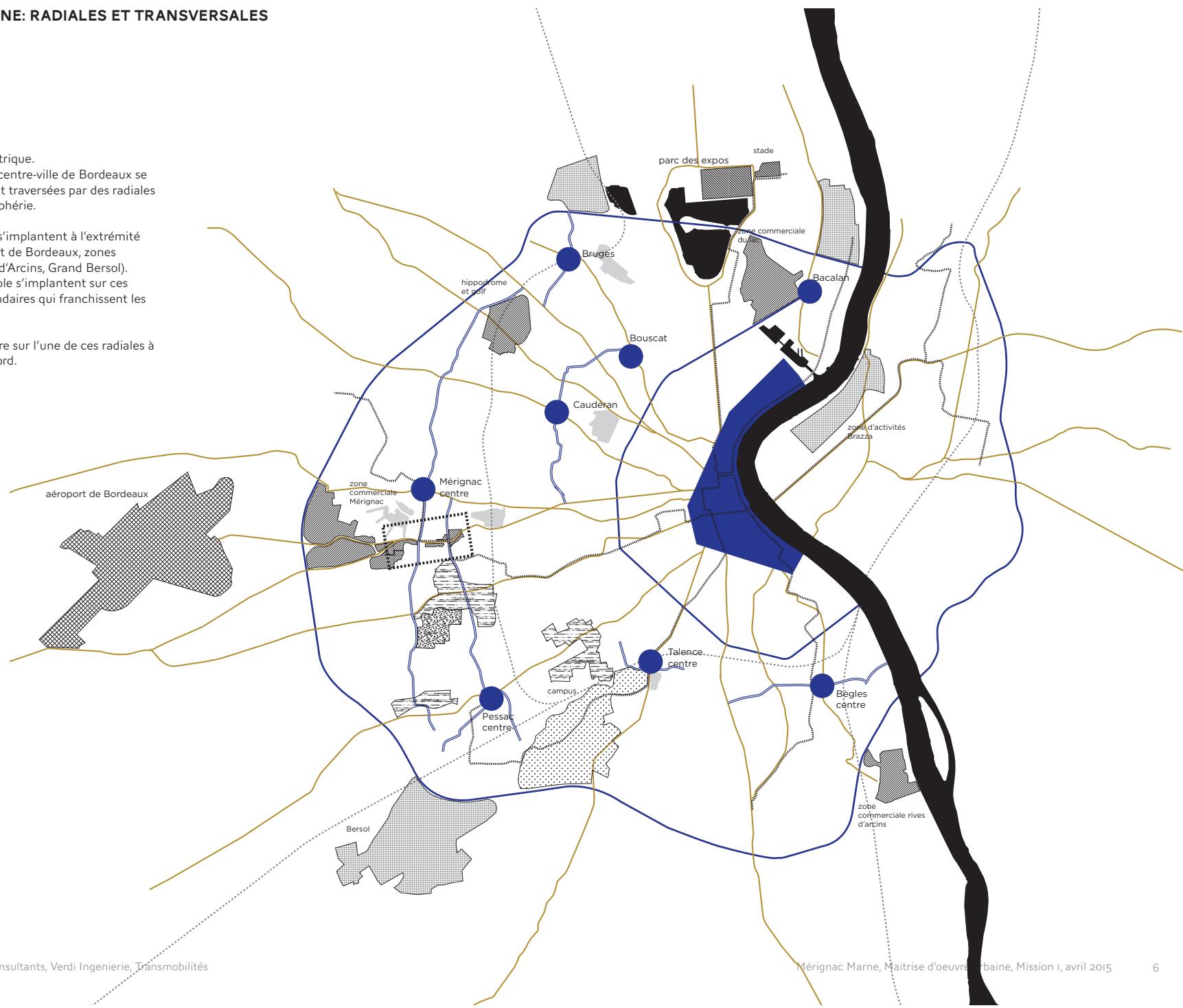
STRUCTURE URBAINE MÉTROPOLITaine: RADIALES ET TRANSVERSALES

La métropole bordelaise s'organise de façon concentrique.

Plusieurs couronnes (cours et boulevards) depuis le centre-ville de Bordeaux se succèdent du centre-ville jusqu'à la rocade. Elles sont traversées par des radiales qui irriguent la métropole de son centre vers sa périphérie.

Les grands équipements et services métropolitains s'implantent à l'extrémité de ces radiales: stade, campus universitaire, aéroport de Bordeaux, zones commerciales et tertiaires de grande échelle (Rives d'Arcins, Grand Bersol). Les centralités des communes au sein de la métropole s'implantent sur ces radiales, à l'intersection des axes transversaux secondaires qui franchissent les radiales entre les différentes couronnes.

Dans ce schéma, le secteur Mérignac Marne s'intègre sur l'une de ces radiales à distance du centre-ville de Mérignac situé plus au nord.

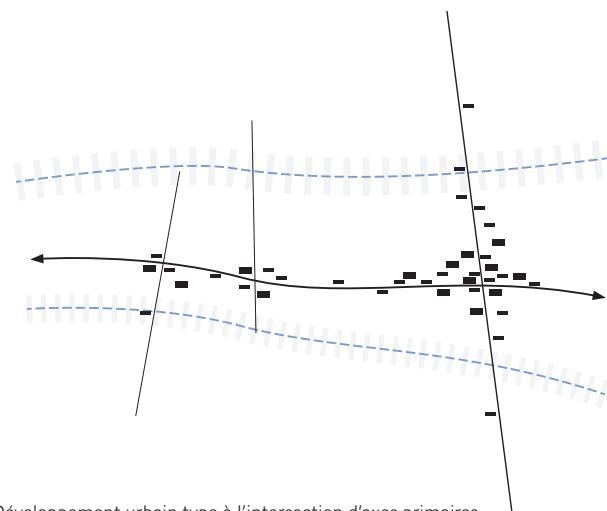
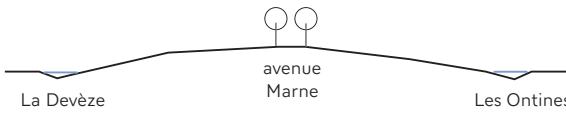


UNE RADIALE ANCIENNE EN LIGNE DE CRETE

L'étude des cartes anciennes confirme le sentiment à l'observation sur site: le site de Mérignac Marne s'est développé le long d'une radiale ancienne, axe de transit structurant de l'agglomération de Bordeaux. Son tracé est guidé par la géographie: il se situe en ligne de crête, encadré en contrebas, au Nord comme au sud, par des cours d'eau en vallons.

Ce constat est impactant en termes programmatiques comme géographiques:
 - il s'inscrit dans la cohérence urbaine des linéaires commerciaux historiques, implantés le long d'axes de transit structurants. On peut effectivement en déduire l'importance de conserver cet usage, qui garde sa légitimité sur ce passage toujours très emprunté. C'est un marqueur identitaire de ce territoire à exploiter.

- le site présente une géographie spécifique, à prendre en compte tant dans la forme urbaine, dans l'implantation du tissu bâti, que dans la trame paysagère. L'équipe s'appuiera donc sur cette spécificité pour développer un paysage urbain qui révèle sa géographie, en cohérence avec les orientations du SCOT.



Développement urbain type à l'intersection d'axes primaires



Carte de Cassini XVIII^e



DU TRACÉ HISTORIQUE À LA VOIE DE TRANSIT COMMERCIALE échelle métropolitaine

STRUCTURE PAYSAGÈRE MÉTROPOLITaine

Ces documents permettent de mettre en évidence les continuités écologiques et paysagères à l'échelle de la métropole, qu'il est utile de préserver, de restaurer ou de conforter afin de pallier les effets négatifs de la fragmentation de l'espace par les infrastructures.

Le projet de territoire du SCOT propose de se fonder sur un système de nature et de paysage composé d'espaces hiérarchisés, de liens structurants, de parcs naturels métropolitains, de ceintures d'espaces naturels et agricoles faisant lisière à l'urbanisation, et d'éléments repères associant l'échelle territoriale à l'échelle du cadre de vie de proximité.

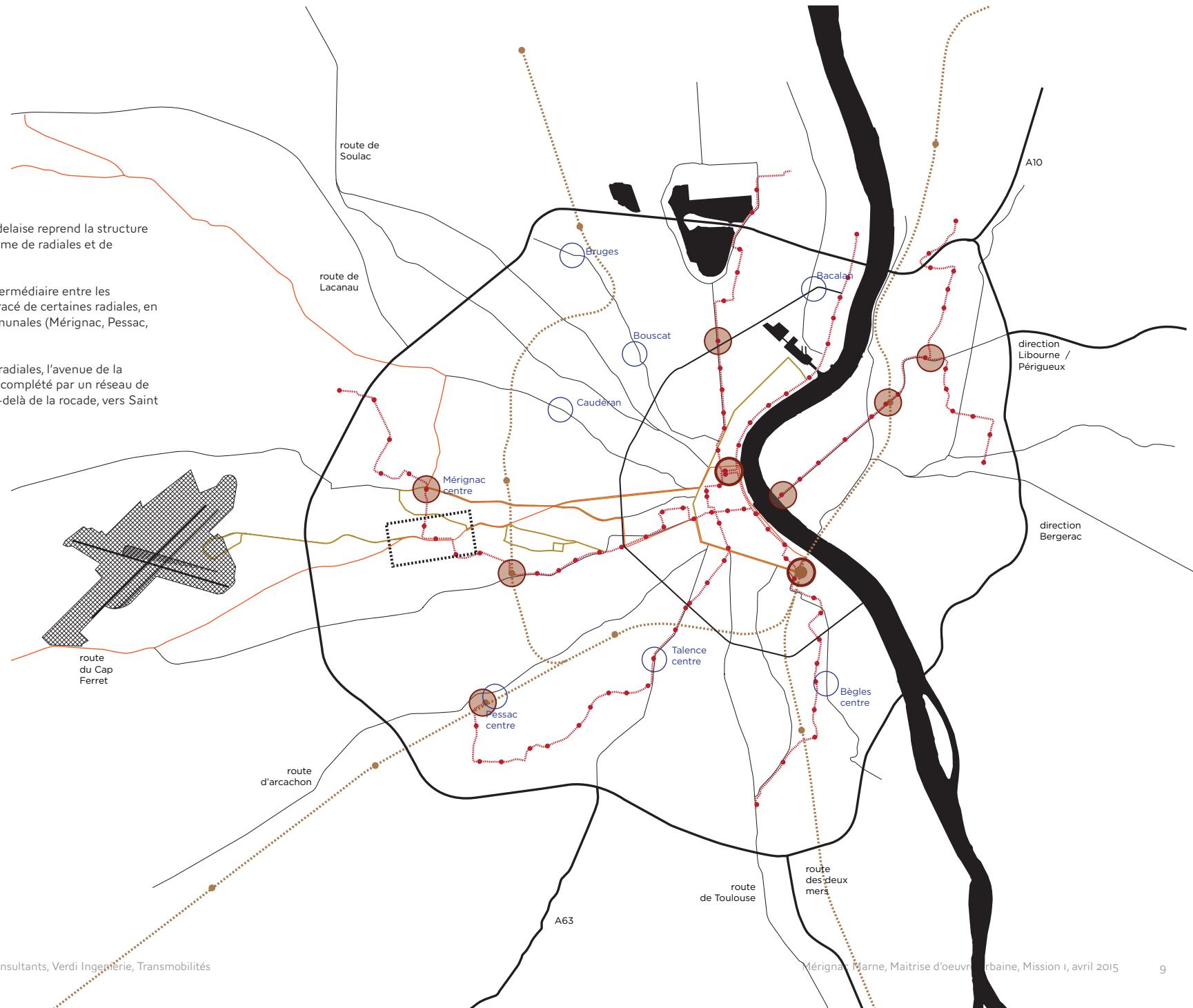


MOBILITÉS

Le système de mobilité au sein de la métropole bordelaise reprend la structure métropolitaine, c'est-à-dire qu'il s'appuie sur le système de radiales et de couronnes successives.

Alors que le TER Aquitaine forme une couronne intermédiaire entre les boulevards et la rocade, le tramway s'inscrit sur le tracé de certaines radiales, en mettant en place une desserte des centralités communales (Mérignac, Pessac, Talence etc.)

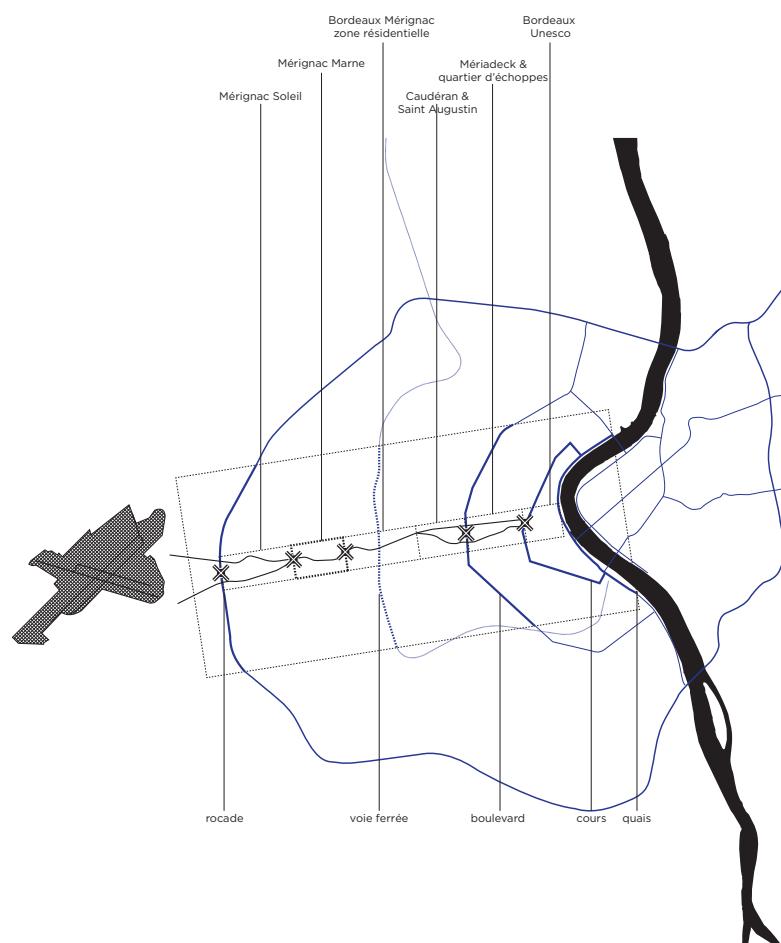
Le secteur Mérignac-Marne se situe sur une de ces radiales, l'avenue de la Marne est desservie par le tramway, sa desserte est complétée par un réseau de bus TBC et par des lignes TransGironde qui vont au-delà de la rocade, vers Saint Médard-en-Jalles et Saint- Jean-d'Illac, à l'est.



DU TRACÉ HISTORIQUE À LA VOIE DE TRANSIT COMMERCIALE échelle métropolitaine

UN AXE SÉQUENCÉ

Séquences et points de rupture



Progressivement, depuis le centre-ville de Bordeaux, on assiste à une évolution des formes urbaines.

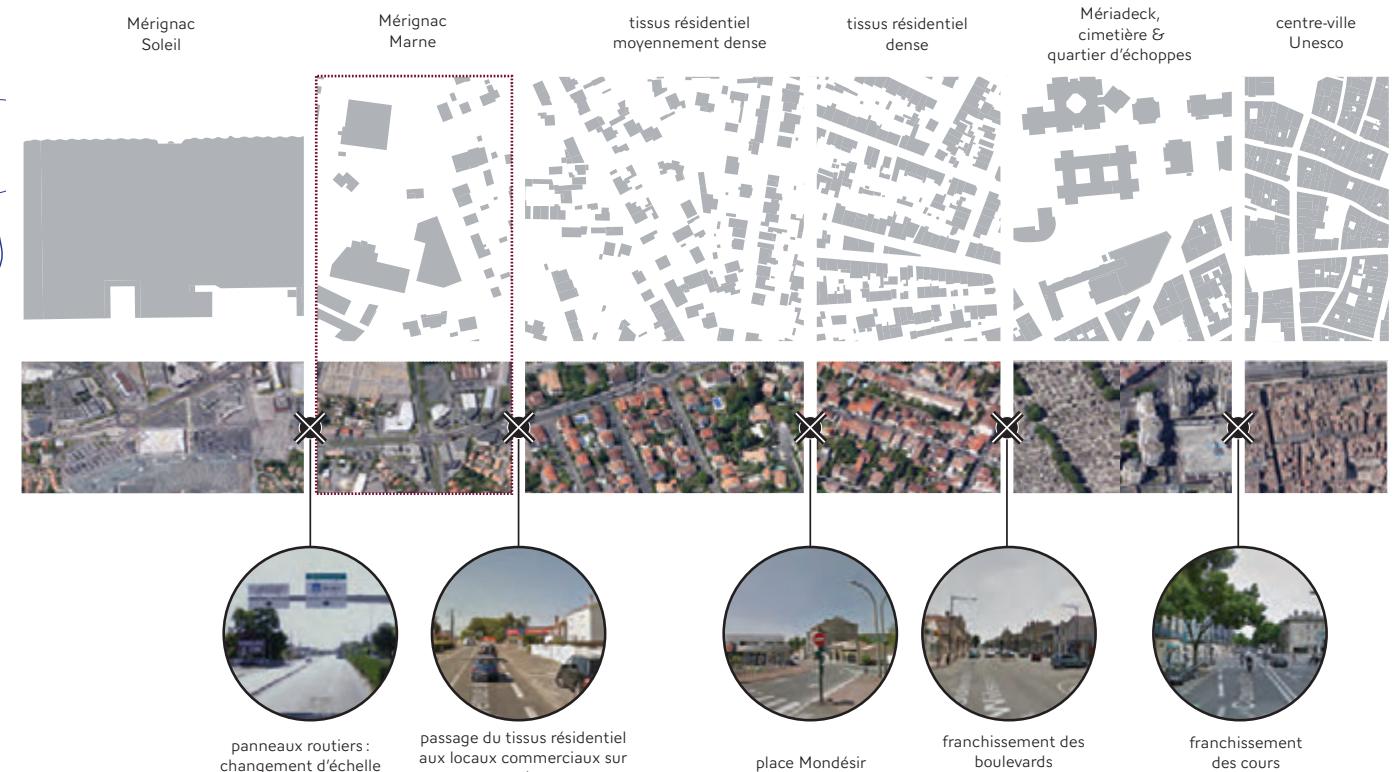
D'une première séquence, urbaine, dense et mixte dans le centre-ville, on tend vers un tissu résidentiel plus lâche et moins dense, jusqu'au secteur Marne, qui mêle activités commerciales et zone résidentielle dans une grande proximité avant d'ouvrir sur le secteur Mérignac Soleil, presque exclusivement commercial dont les grandes entreprises et bâtiments de type « boîtes » viennent la finir cette radiale jusqu'à la rocade.

Compris entre deux séquences mono-programmatiques, le secteur de Marne fait la liaison entre une zone presque exclusivement dédiée au logement vers une zone commerciale métropolitaine. Ces différentes séquences sont limitées par des points de rupture de plusieurs natures. Des franchissements d'infrastructure métropolitaine comme les

boulevards ou la rocade mais également par des limites plus floues comme le passage à une signalétique autoroutière, la place Mondésir ou la disparition sur voirie de logement.

L'enjeu de la redéfinition du secteur Marne tend vers une redéfinition de la séquence au sein de la radiale est-ouest, une identité de quartier reliée au métropolitain. L'introduction d'une nouvelle densité associée à de nouvelles formes urbaines permettra à terme une lecture de l'entrée / sortie de ville plus lisibles et plus urbaine.

L'étude du secteur Mérignac Soleil viendra compléter la réflexion de la redéfinition de ces espaces commerciaux au sein de la métropole.



II MARNE «IN» MÉRIGNAC : UNE IDENTITÉ À DÉFINIR

échelle communale

MARNE «IN» MÉRIGNAC: UNE IDENTITÉ A DÉFINIR échelle communale

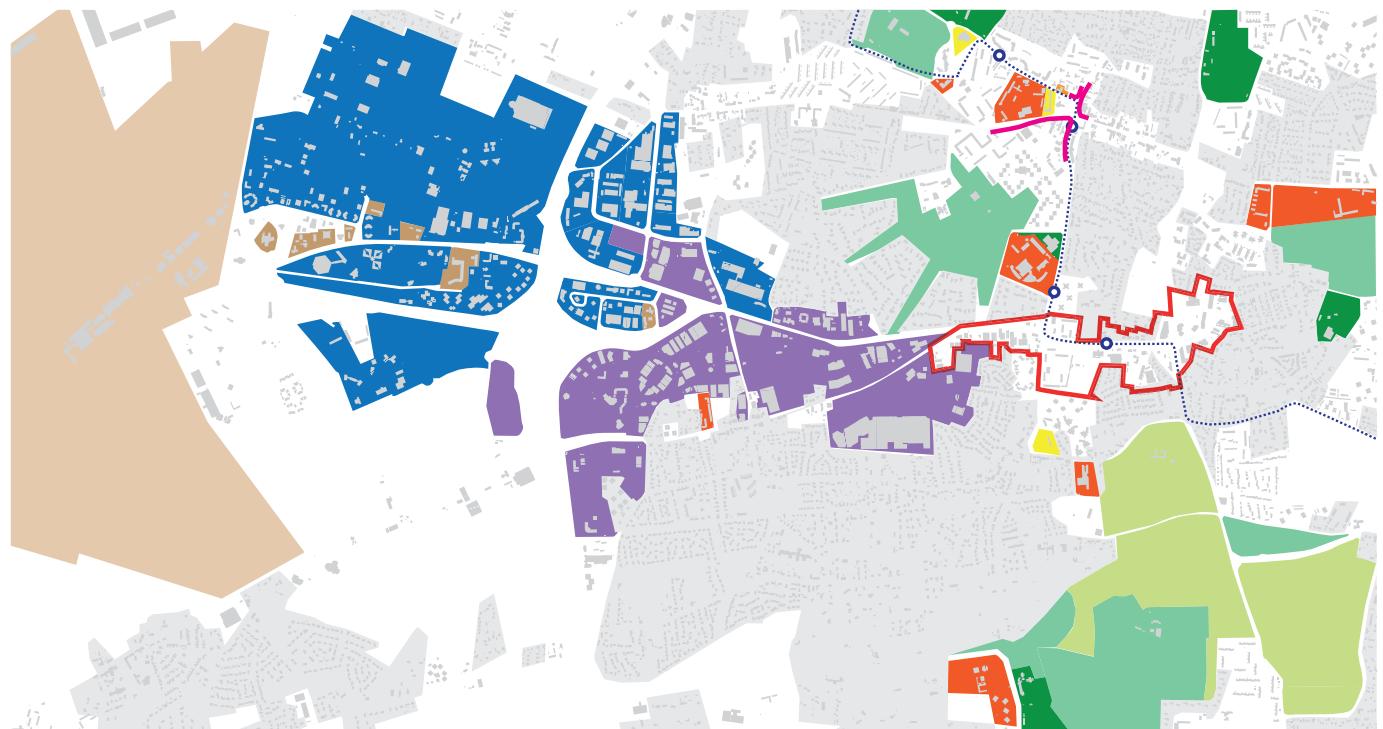
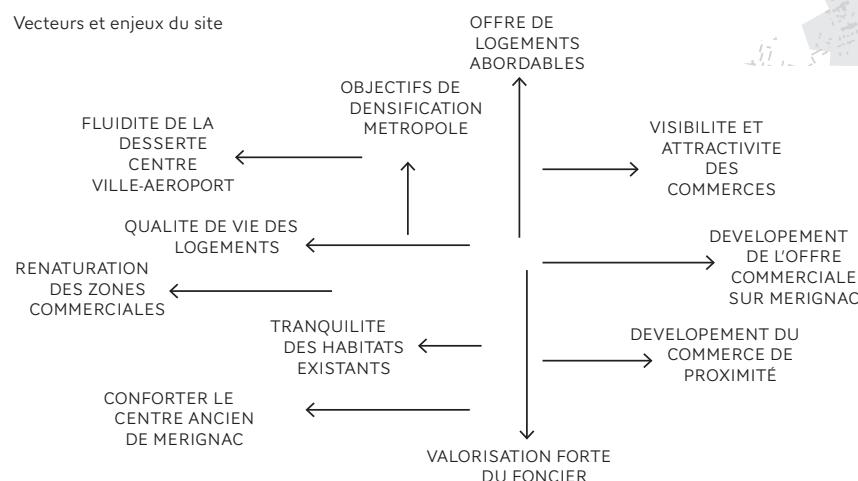
UNE IDENTITÉ PROGRAMMATIQUE À DÉFINIR

Le quartier Marne, par sa position géographique, est en situation de pivot entre le centre historique faubourien mixte, polarité secondaire de l'agglomération, et Mérignac Soleil, centralité commerciale d'envergure régionale. Il est aussi à la jonction de tissus urbains différenciés, incursion commerciale au sein de logement, dans l'ensemble pavillonnaire. Sa position dans la trame verte, on le verra, est également celle d'une articulation recherchée entre des ensemble en place de part et d'autre du site. Il s'agit donc, en cohérence avec le SCOT, de faire «lieu» dans cette zone de transition, rotule urbaine à de nombreux aspects, qui peine à se définir une identité propre.

En termes de programmation, il s'agit donc de définir un positionnement, une identité affirmée. Ce afin d'éviter l'écueil d'être une zone résiduelle au croisement des entités qui la jouxtent. En ce sens, l'objectif de participer aux 50000 logements tout en conservant une logique commerciale intégrée au tissu urbain définit une ligne forte. Cependant, pour la mise au point de la programmation de logements, le calibrage de la densité et des typologies, le positionnement doit être fin afin de préserver les équilibres complexes qui permettront à Marne de trouver sa place dans le fonctionnement communal comme métropolitain:

- la densification nécessaire au logement abordable et aux objectifs du SCOT doit se faire dans la préservation de la qualité de vie des habitants futurs comme des riverains déjà en place
- la mutation vers une dominante résidentielle doit rester compatible avec une importante activité commerciale, et donc préserver l'attractivité des commerces existants et futurs
- la programmation commerciale doit trouver un positionnement, distinct de Soleil, qui préserve la position prépondérante du centre de Mérignac.

Vecteurs et enjeux du site



Extrait du SCOT: La métropole à haut niveau de service



UN QUARTIER CONNECTÉ

Les systèmes de mobilités actives sont multiples au sein du secteur Marne, qui cumule sur un tronçon du linéaire de l'avenue de la Marne, une station de tramway, plusieurs lignes et arrêts de bus (intra et extra métropole), une piste cyclable dissociée par moment, une station VCub, un parking relais silo ainsi qu'une future liaison vers l'aéroport (en projet).

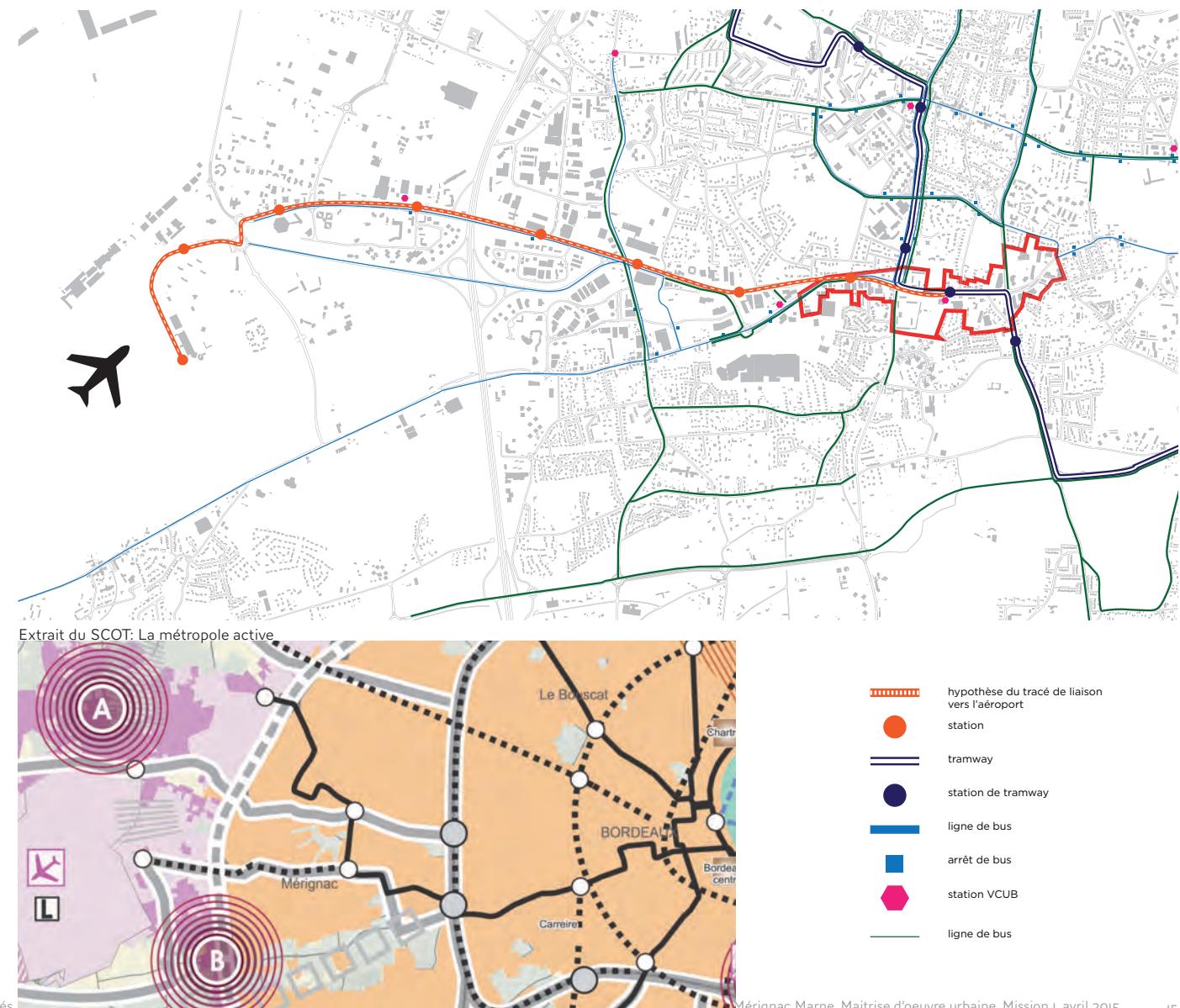
La structure primaire de ces modes de transport s'organise selon deux axes privilégiés est-ouest et nord sud avec comme support, le tracé du tramway et la future liaison vers l'aéroport.

A l'échelle du cycliste, la trame cyclable pourrait être renforcée pour créer d'avantage de liaisons douces nord-sud traversant l'avenue de la Marne et permettre d'identifier des parcours mobilités douces plus lisibles au sein du secteur.

Le site est donc bien desservi depuis le centre-ville de Bordeaux et accessible depuis des communes situées en dehors de la rocade (Saint-Médard en Jalles, Saint Jean d' Illac).

La liaison tramway effectue également la couture entre Bordeaux et Mérignac en permettant la desserte du centre-ville de Mérignac et de zones résidentielles plus au sud et au nord.

Il s'agit de tirer profit de cette offre de mobilité et des flux engendrés dans la perspective d'un pôle d'échange de mobilité plus conséquent avec l'arrivée de la liaison vers l'aéroport.



TISSUS URBAIN HÉTÉROGÈNES

Le mouvement exprimé par les tissus urbains de Mérignac exprime bien la position de Marne, incursion commerciale au sein du tissu résidentiel de la ville, constitué de pavillonnaire et de poches d'ensembles collectifs. Ici encore, la logique de radiale ancienne se lit clairement, dans l'installation de commerces au long des axes de transit historique. La présence de tissu faubourien, rare et déconnecté de ce système, donne à lire la bipolarité de la commune, entre centre ancien et polarité commerciale à rayonnement plus large. Se joue donc ici, comme détaillé précédemment, la cohérence et l'articulation entre ces deux ensembles à travers le tissu urbain à inventer sur Marne.

La parcellaire met en évidence de façon très lisible l'antagonisme et le contraste fort entre tissu pavillonnaire de petites entités et unités commerciales et tertiaires plus grandes. La limite entre ces deux ensembles est très nette, et laisse entrevoir un fonctionnement en négation l'un de l'autre. Si la juxtaposition de tissus différents peut présenter une richesse urbaine, elle se fait clairement ici au détriment de la cohérence fonctionnelle, comme cela sera détaillé à l'échelle proche.

Un travail important devra donc être mené sur les échelles urbaines, tant en termes d'ensembles bâtis que d'unités de projet, de parcellaire. Cette dimension ne saura cependant suffire à la couture urbaine, conditionnée par des relations fonctionnelles effectives.

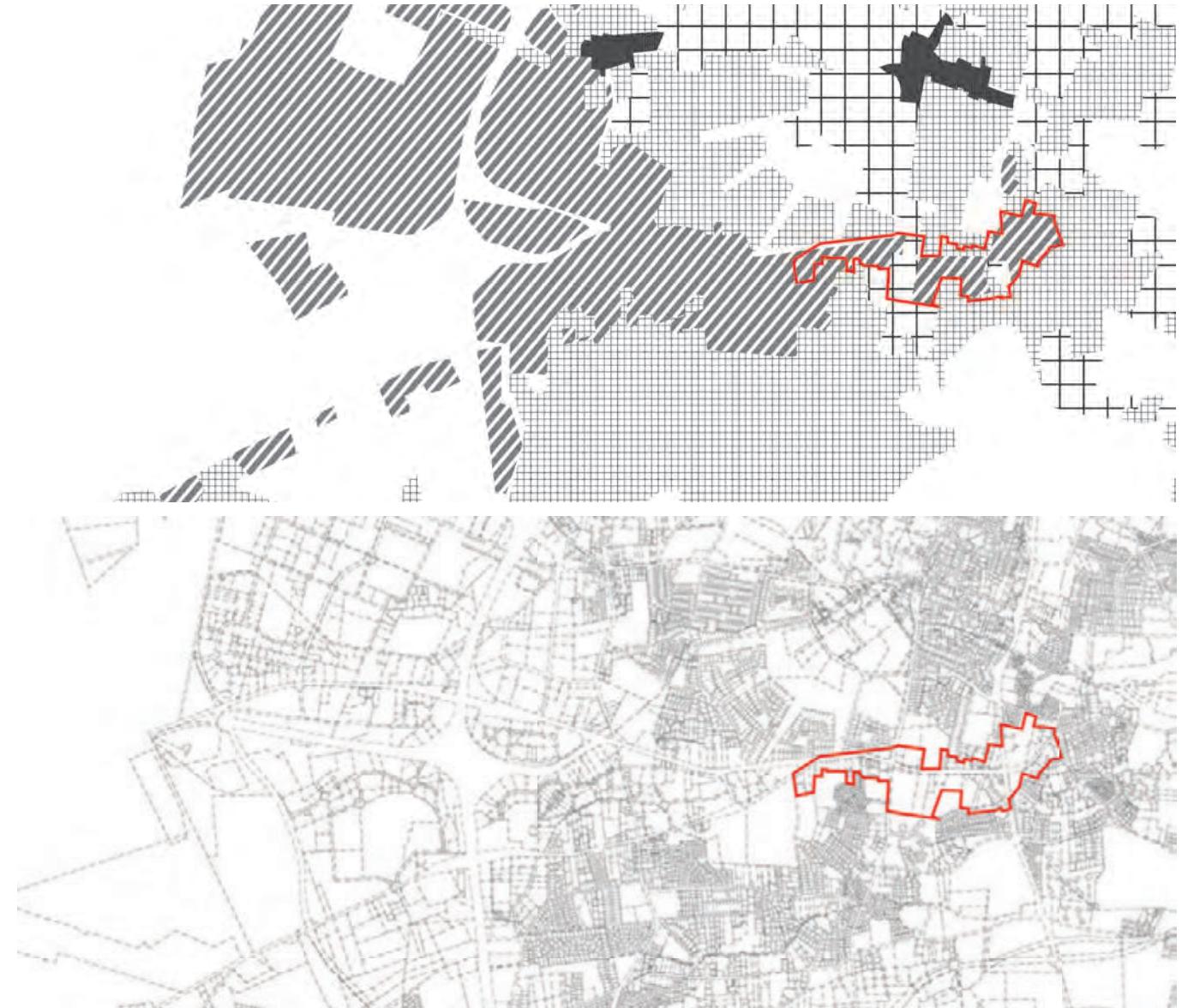


■ tissu de centre bourg

■ tissu pavillonnaire

■ ensembles et collectifs

■ tissu commercial et tertiaire



MÉRIGNAC, VILLE AÉRÉE

LE PAYSAGE COMME TRAME STRUCTURANTE DE LA VILLE

Un grand potentiel réside dans le réseau de Parc et d'ensembles végétaux qui jalonnent la ville, patrimoine naturel et historique de Mérignac. La mise en réseau de ces espaces constitue un axe de projet majeur pour Marne, situé à la convergence de ces éléments.

UN AXE VERT QUI RECONNECTE LES GRANDS ÉLÉMENTS PAYSAGERS DE LA VILLE

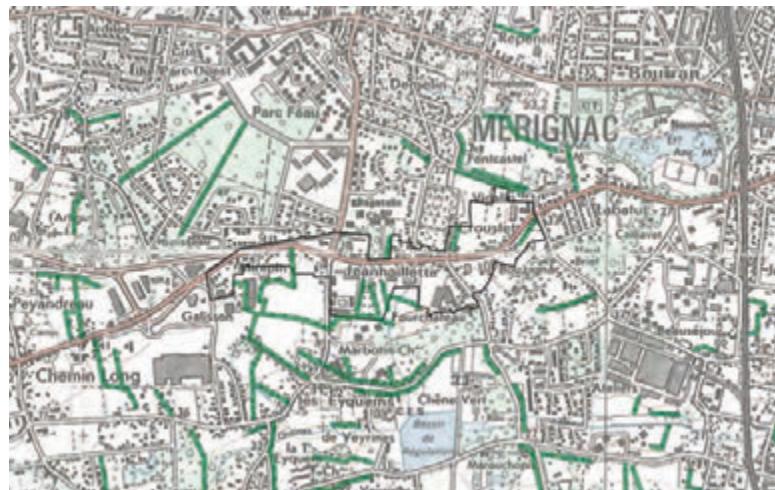
L'avenue de la Marne est située à un endroit stratégique du point de vue des continuités paysagères et écologiques de la métropole.

En effet, il est au carrefour entre le bois du Burck, lui même intégré dans un système paysager qui s'étend jusqu'à Pessac et aux forêts landaises, le parc de Bourran, et le parc du Château.

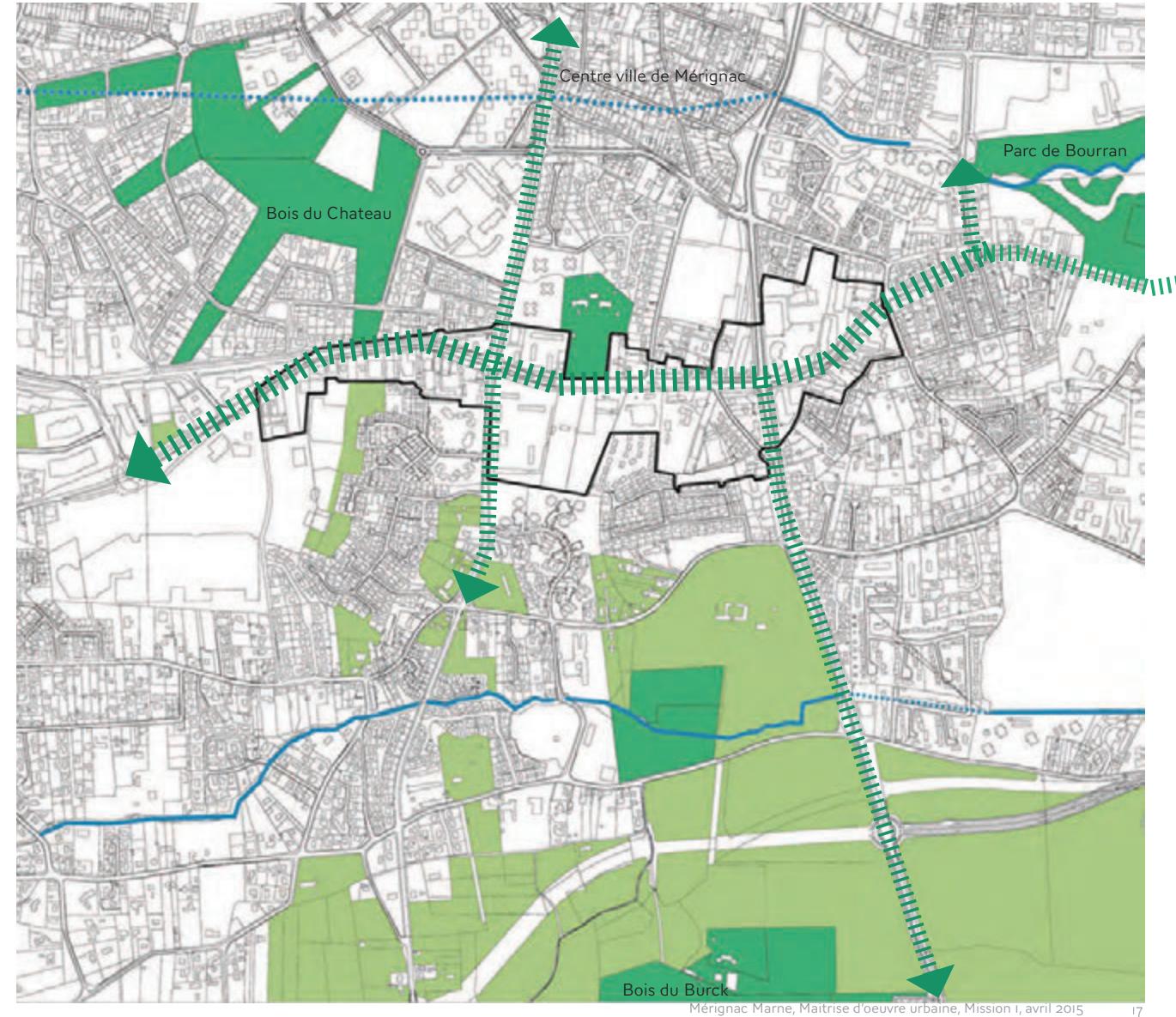
Le site d'étude agit comme un connecteur entre ces différentes espaces. Son traitement paysager doit mettre en évidence ce lien pour qu'ils ne forment qu'une seule et même entité végétale.

Carte IGN datant de 1984

Mise en évidence des bocages présents sur le site à retrouver aujourd'hui



Debarre Duplantiers Associés, SATHY, Franck Boutté Consultants, Verdi Ingénierie, Transmobilités



III QUARTIER MARNE: VERS UNE MIXITÉ COMMERCES -LOGEMENTS

échelle opérationnelle

QUARTIER MARNE: VERS UNE MIXITÉ COMMERCES-LOGEMENTS échelle opérationnelle

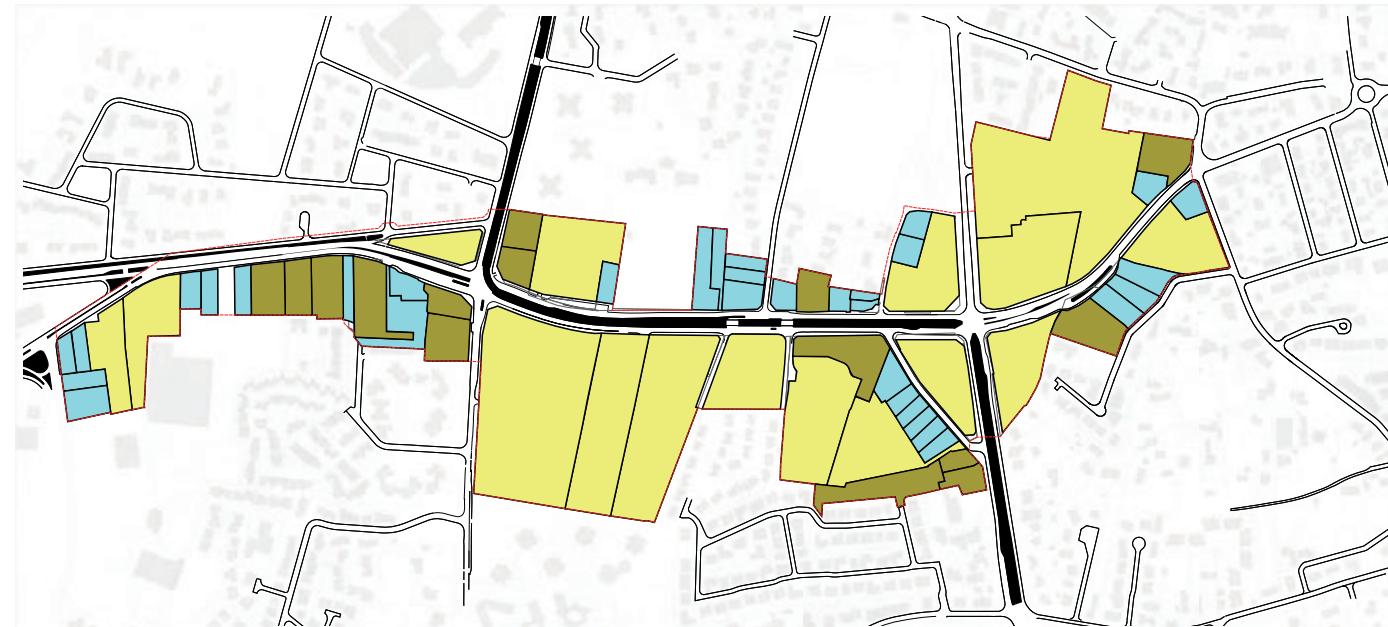
FONCIER

Parcellaire hétérogène

Cette classification reste un constat à confronter avec la mutabilité foncière. Elle est amenée à être tempérée selon les opportunités de projet.

Comme présenté à l'échelle communale, le quartier Marne se trouve à la jonction de tissus urbains très différents, présentant des qualibres de parcellaire aux échelles contrastées. De cette jonction entre grandes emprises commerciales, petites unités pavillonnaires et rares ensembles résidentiels collectifs, il ressort trois catégories de parcellaire, avec une mutabilité et des démarches de projet différentes:

- Les grandes emprise à enjeux urbains: commerciales ou de logements collectifs, celles mutables représentent des projets à résonnance urbaines en elles-même. En mutation complète, elles peuvent être reconfigurées. Elles peuvent aussi pour certaines faire l'objet d'une densification par mitage.
- Les moyennes emprises autonomes: celles-ci peuvent muter en autonomie, présentent une échelle et une desserte qui permet des projets d'envergure modeste mais suffisante sans recours à un remembrement
- Les petites emprises, ou emprises dépendantes: la mutation de celle-ci aurait un sens urbain dans une logique d'ensemble, pour des questions de gabarit, de positionnement ou encore de desserte.



Mosaique foncière

La mosaique foncière présentée ci-contre est un entrant déterminant du projet. Elle démontre la complexité d'un site très composite, où la donnée foncière conditionne le déroulement et la méthode de travail. Il s'agit donc, en termes de forme urbaine même, de concevoir des typologies qui répondent aux contraintes de gabarits foncier, et à l'incapacité d'anticiper précisément le timing des différentes mutations.

Périmètre d'étude de La Fab - Site de projet : Marne

Parcelles Bordeaux Métropole

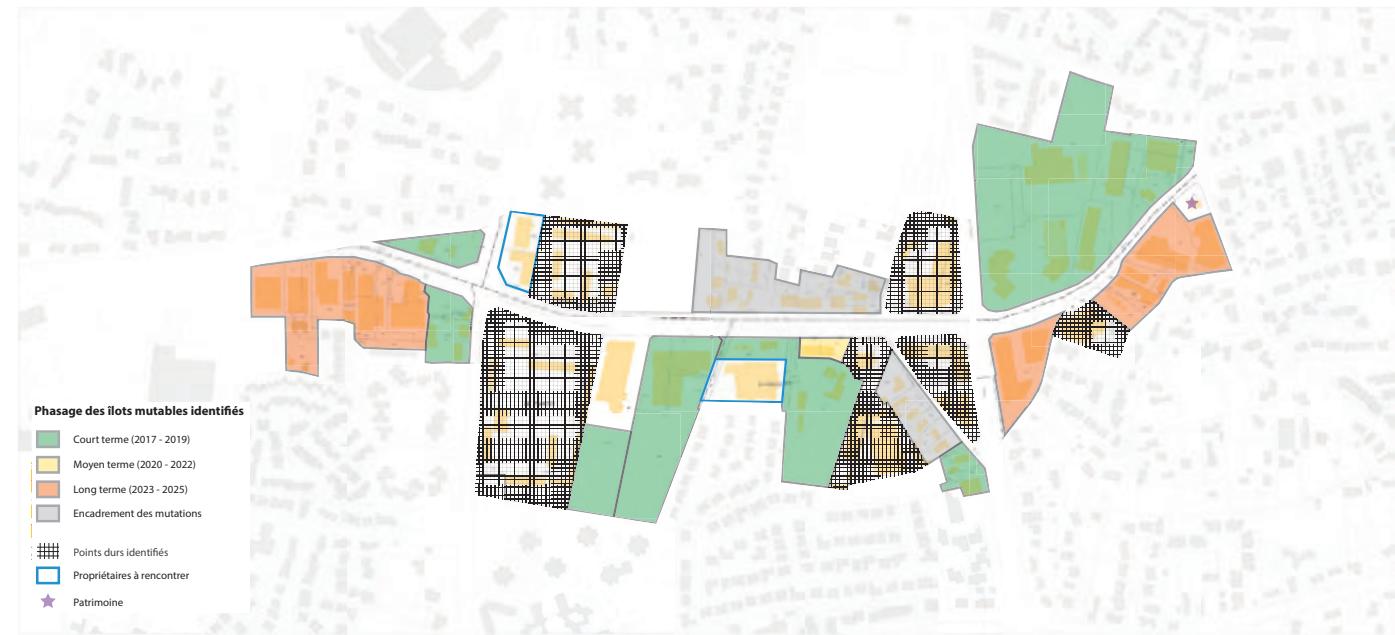


Potentiel de mutation constaté à ce stade

On constate, sur cette représentation des mutabilités entrevues à ce stade, d'importantes durées doncières ainsi que de larges emprises mutables à relativement court terme.

Ces données sont à relativiser au regard de l'extrême variabilité de ces informations, qui ne sont qu'une représentation à un moment donné, et évoluent très rapidement au gré des stratégies des propriétaires et des exploitants.

De cette disposition très spécifique à l'urbanisme commercial naît le besoin d'une démarche concertée, au plus près des acteurs, afin de construire un projet commun en saisissant pleinement chaque démarche individuelle afin de répondre au mieux aux besoins des uns et aux objectifs des autres, et ainsi garantir une efficacité de projet optimale.

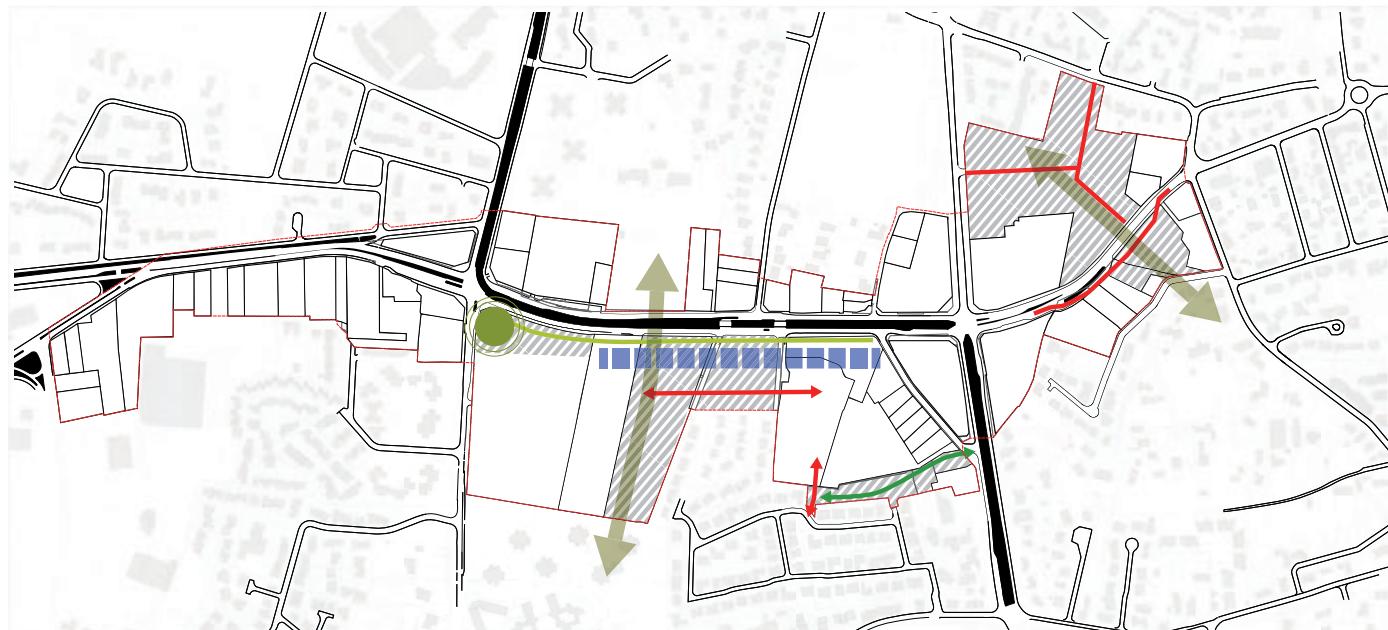


Mutations pivot, souhaitables en termes urbains

Sont présentés sur le schéma ci-joint les emprises (ensemble foncier ou portion de parcelle) identifiées clés à ce stade, au regard des critères suivants:

- logique d'ensemble à mettre en place ou à conforter
- maillage viaire et piéton: desserte minimum du site pour désenclaver les parcelles profondes et retrouver une échelle de lots cohérente et exploitable
- optimisation de la visibilité et du fonctionnement des commerces
- mise en valeur des atouts paysagers du site
- continuité de la trame verte (logique locale et métropolitaine)

- connexion viaire
- ↔ connexion modes actifs
- linéaire à mettre en valeur
- continuité de mise en valeur végétale
- ↔ connexions végétales (cf SCOT)

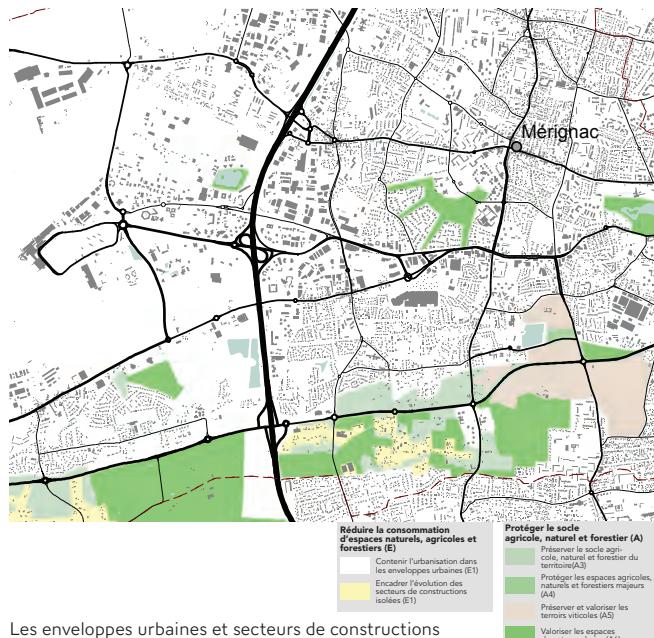


QUARTIER MARNE: VERS UNE MIXITÉ COMMERCES-LOGEMENTS échelle opérationnelle

STRATÉGIE URBAINE

Données réglementaires

SCOT



MÉRIGNAC MARNE, ÉCLAIRAGE DE LA STRATÉGIE URBAINE ET COMMERCIALE MÉTROPOLITAINE

Dans une démarche d'accueil de population et de croissance de son aire d'influence, la région bordelaise a mis en place un SCOT favorisant massivement la production de logements et la densification de son territoire. En parallèle de ce propos quantitatif, l'accent est mis sur les qualités de vie à développer, notamment pour les logements neufs, et la capacité à proposer une offre diversifiée qui répond à tous les publics et à leurs parcours de vie: «production de logements diversifiée et ambitieuse».

En termes de stratégie commerciale, en complément d'un confortement important de l'hypercentre, le document cherche à encourager les pratiques de proximité à l'échelle des quartiers et des bassins de vie. Par ailleurs, le SCOT prévoit, pour les grands ensembles commerciaux tels que Mérignac Soleil, de «favoriser l'évolution des grands pôles commerciaux métropolitains dans un objectif de requalification urbaine». Ces deux axes sont structurants pour le projet à mettre en place sur Mérignac Marne.

Il s'agit donc bien ici de polarisation, de «conforter un maillage de proximité et de mixité fonctionnelle, autour d'un réseau de pôles commerciaux de proximité

Debarre Duplantiers Associés, SATHY, Franck Boutté Consultants, Verdi Ingénierie, Transmobilités

au sein des lieux prioritaires de développement issus de la géographie prioritaire de l'offre urbaine», démarche appuyée par le volontarisme mis en place en termes de déplacements, qui concerne tout particulièrement le quartier Marne-Soleil, tant en termes de transports en commun et notamment de la desserte de l'aéroport, que de modes actifs et de mobilités de proximité.

Mérignac Marne-Soleil est identifié comme un des «lieux d'intensification urbaine»

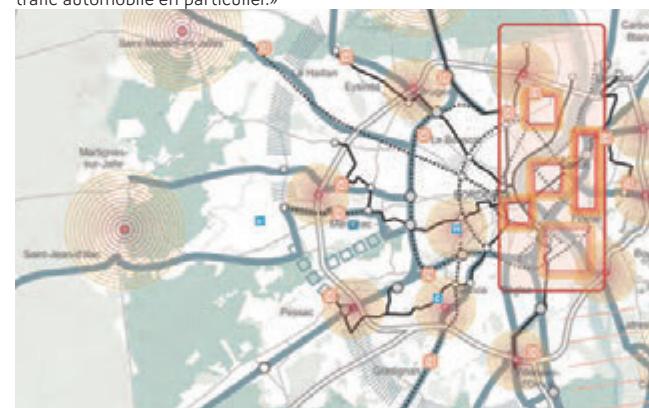
Les lieux de projets du cœur d'agglomération relèvent de trois logiques :

- les sites d'intensification urbaine autour des pôles d'échanges ou des centralités de quartier qui nécessitent des réflexions particulières en terme de densification et de diversification des fonctions,
- les grandes entreprises mono-fonctionnelles du cœur d'agglomération,
- les portes d'entrée de l'agglomération, projets à révéler.

A l'interface entre le cœur d'agglomération et la première couronne, situés aux principaux noeuds de la rocade, ces sites se posent comme les nouvelles « barrières » de la métropole. Portés par des contextes urbains spécifiques à chacun, ils disposent de caractéristiques communes permettant de les regrouper dans une même logique.

Ils présentent ainsi :

- des enjeux d'interface cœur d'agglomération / première couronne,
- des enjeux de qualification de leur image puisque ces sites se placent dans une logique d'entrée de ville,
- des enjeux de renouvellement urbain et économique, de part la présence d'un potentiel foncier conséquent ou d'un tissu urbain (résidentiel, économique, etc) qui ne répond plus à l'espace dans lequel il s'insère,
- des enjeux d'intermodalité, puisqu'ils sont au croisement de plusieurs infrastructures de transports d'échelle métropolitaine ou d'agglomération,
- des enjeux paysagers et environnementaux, de part l'impact visuel de ces sites et la prise en compte des nuisances liées aux infrastructures de transport et au trafic automobile en particulier.»



Les lieux de projets métropolitains

A propos de Mérignac Soleil:

«Son intégration urbaine est le premier enjeu. Une intégration qui sera favorisée par une mixité fonctionnelle intégrant de l'habitat et un désenclavement du site via des perméabilités fonctionnelles créées entre tissu résidentiel et commercial.»



ROLE AU SEIN DU DEVELOPPEMENT DE LA TRAME Verte ET BLEUE

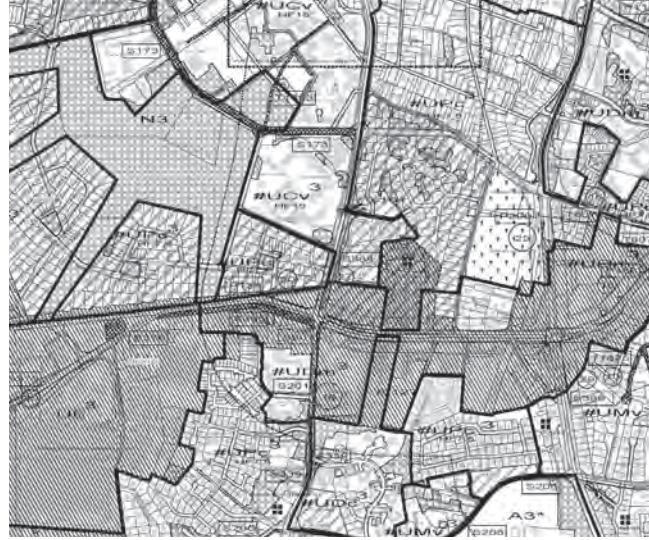
Affirmant un projet de nature comme socle du projet d'aménagement, le SCOT met les questions paysagères, agricoles et écologiques au centre de l'avenir du territoire, en lien avec l'attention portée aux qualités de vie offerte aux habitants. On retiendra notamment les objectifs suivants:

- Étudier le maintien ou la restauration de liaisons écologiques et paysagères, dont le lien à terre en place, via Marne, entre la pénétrante verte entre et les vignes..., et les parcs urbains de Mérignac.

- Retrouver et renforcer la continuité des fils d'eau, et révéler les cours d'eau busés. Cette démarche va dans le sens d'une révélation, par le paysage urbain, de la présence de cette trame verte, existante mais peu visible sur des territoires comme celui qui nous occupe

La question de la «nature de proximité», mise en évidence dans le SCOT, est également un outil particulièrement pertinent pour la restructuration de Mérignac Marne. Cet élément doit être mis en valeur et encouragé par tous les moyens, tant dans l'espace public que dans les emprises privées, en logement comme en commerce. On rejoint ici les thématiques écologiques et de gestion de l'eau, qui encouragent les perméabilités afin de retrouver un cycle de l'eau cohérent, notamment sur les zones commerciales trop fortement imperméabilisées.

PLU MODIFICATION 8/ UP MÉRIGNAC MARNE



Article 1 = interdites: entrepot, artisanat, industrie, camping...

Article 2 = autorisés, réhabilitations d'artisanat ou entrepot sans augmentation de la surface

Article 3 = règles et définitions communes à toutes les zones. Nouvelles bandes d'accès interdites

Article 4 = règles et définitions communes à toutes les zones.

Article 6 et 7 =

R sup à 4m

L1 (latérales) sup à 4m pour limites avec des terrains dans la même zone

L1 (latérales) sup à 5m pour limites avec des terrains dans zone mitoyenne

L2 (fond de terrain) sup H

Article 8 = linéaire sur voie ou emprise publique sup 35m: interruptions supérieures à 6m

Article 9 = CES inférieur à 55%

Article 10 = Hauteur maximale des construction HT(point le plus haut du toit)= 18m avec HT= 15m sur au moins 40% de l'emprise bâtie. Epanelage varié.

augmentation de 2.50m autorisée si:

- un niveau complet de parking semi-enterré

- sur-hauteur de RDC pour commerce ou artisanat (50% min SP RDC)

Article 11 =

- cohérence, homogénéité de composition

- intégration des dispositifs techniques

- pas d'éléments techniques en saillie
- traitement soigné des façades commerciales, enseignes intégrées

Article 12 = minoration tramway

- habitat (privé): inf 50m² SPC= 1 place/ logement, 50 à 100m² SPC= 1 place/ logement, sup à 100m²= 2 places/ logement
 - hotelier: max 1 place/ 2 chambres
 - bureaux: mini 1 place/ 50m² SPC
 - commerces: inf à 100m² = pas de norme, sup à 100m² = mini 1 place/ 50m² SPC

Surface de Plancher de Construction= déduction des surfaces affectées aux réserves. Un commerce est classé «entrepot» si 75% SPC= réserves surface de réserve sup 200m², aire de livraison sup 10% de la surface de réserve - artisanat, et autres: sup à 100m²= mini 1 place/ 100m²

Surface de réserve sup 200m², aire de livraison sup 10% de la surface de réserve

- industrie: SO
- entrepot: mini 1 place/ 400m²

Surface de réserve sup 200m², aire de livraison sup 10% de la surface de réserve

Occupation non concomitantes: baisse de 20% des places exigées (= opération demandant le plus de places)

Article 13 =

espaces libres (pleine terre traitée en espace vert): minimum 20% du terrain dalles de parking: terrasse accessible ou plantées, avec 60cm de terre végétale minimum.

Article 1 = interdites: entrepot, artisanat, industrie, camping...

Article 2 = autorisés, réhabilitations d'artisanat ou entrepot sans augmentation de la surface, extension 20% d'entrepôts existants

linéaire de diversité commerciale: RDC commerces sur 8m profondeur mini.

Article 3 = Nouvelles bandes d'accès interdites

Article 4 = RAS

Article 6 et 7 =

R sup à 4m **sur tout ou partie ? (stationnement interdit dans cette bande)**

L1 sup à 4m pour limites avec des terrains dans la même zone

L1 sup à 5m pour limites avec des terrains dans zone mitoyenne

L2 sup H

Article 9 = Emprise bâtie différente d'emprise au sol: voir définition ! inférieur à 55%

Article 10 = Hauteur maximale des construction HT= 21m avec HT= 15m sur au moins 40% de l'emprise bâtie. Epanelage varié et transition avec les zones mitoyennes

augmentation de 2.50m autorisée si:

- un niveau complet de parking semi-enterré
- sur-hauteur de RDC pour commerce ou artisanat (50% min SP RDC)

Article 11 =

- cohérence, homogénéité de composition

Article 12 = **perimètre de modération**

- habitat (privé): 1 pl/ 65 m² SP compris entre 1 et 2 places/ logement

- hotelier: max 1 place/ 3 chambres

- bureaux: max 1 place/ 50m² SP

- commerces: inf à 300m² hors réserve= non réglementé, sup à 300m²

hors réserve = max 1 place/ 50m² SP

- artisanat, et autres: bon fonctionnement

- entrepot: mini 1 place/ 400m²

- Aire de livraison: réserve inf 200m²= non réglementé, réserve sur

200m²= bon fonctionnement

Occupation non concomitantes: baisse de 20% des places exigées (= opération demandant le plus de places)

Article 13 =

espaces libres (pleine terre traitée en espace vert): minimum 20% du terrain dalles de parking: terrasse accessible ou plantées, avec 60cm de terre végétale minimum.



QUARTIER MARNE: VERS UNE MIXITÉ COMMERCES-LOGEMENTS échelle opérationnelle

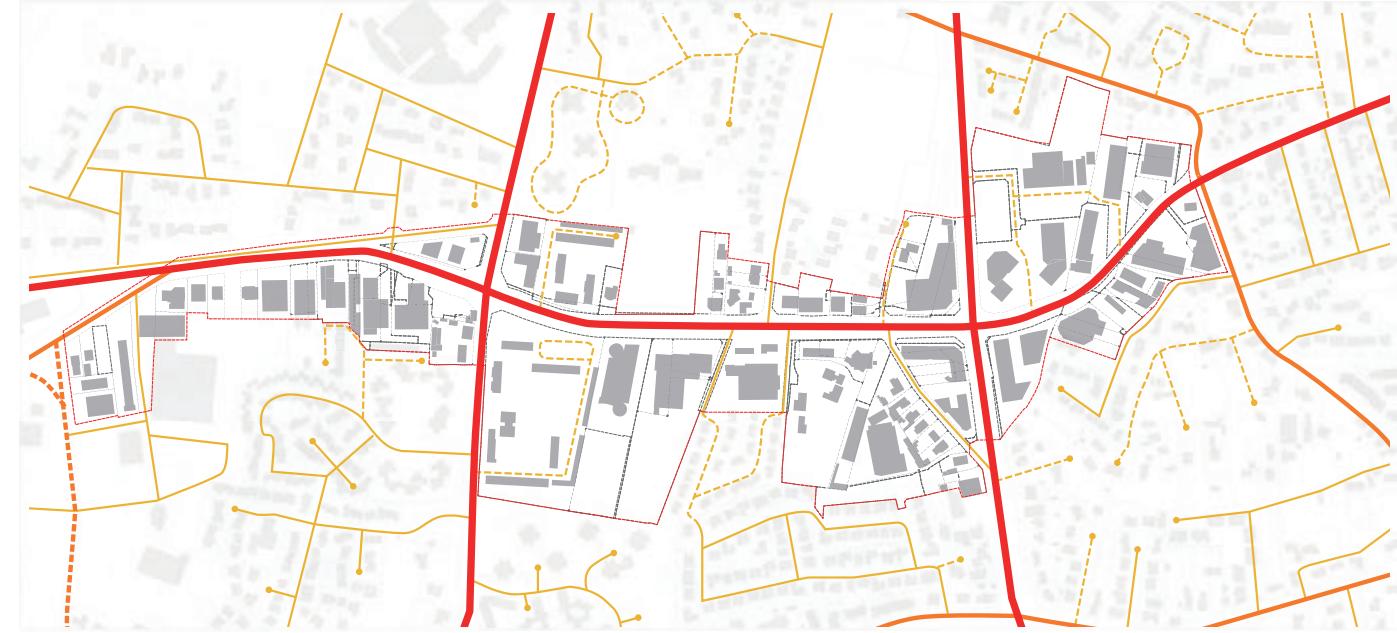
STRATÉGIE URBAINE

Maillages et porosités

Le constat fait plus haut sur le tissu urbain et le parcellaire se retrouve au niveau de la trame viaire: en effet, celle-ci est constituée d'une confrontation entre le réseau primaire qui s'adresse à l'agglomération et le réseau tertiaire, à l'échelle du tissu pavillonnaire. La trame secondaire est quasiment inexistante à l'échelle du périmètre d'étude, et témoigne bien de l'absence de transition entre deux logiques urbaines. Le réseau tertiaire se termine d'ailleurs fréquemment en impasse, butant contre le tissu commercial en façade de l'avenue.

Par ailleurs, une autre difficulté réside dans l'importance du viaire privé dans ce réseau. Celui-ci complique toute démarche de maillage du tissu, et réduit fortement les pistes de projet dans ce sens.

- Voirie primaire
- Voirie secondaire
- Voirie tertiaire
- Voie publique
- - - Voie privée



QUARTIER MARNE: MIXITÉ URBAINE ET COMMERCE DE DESTINATION échelle opérationnelle

STRATÉGIE URBAINE

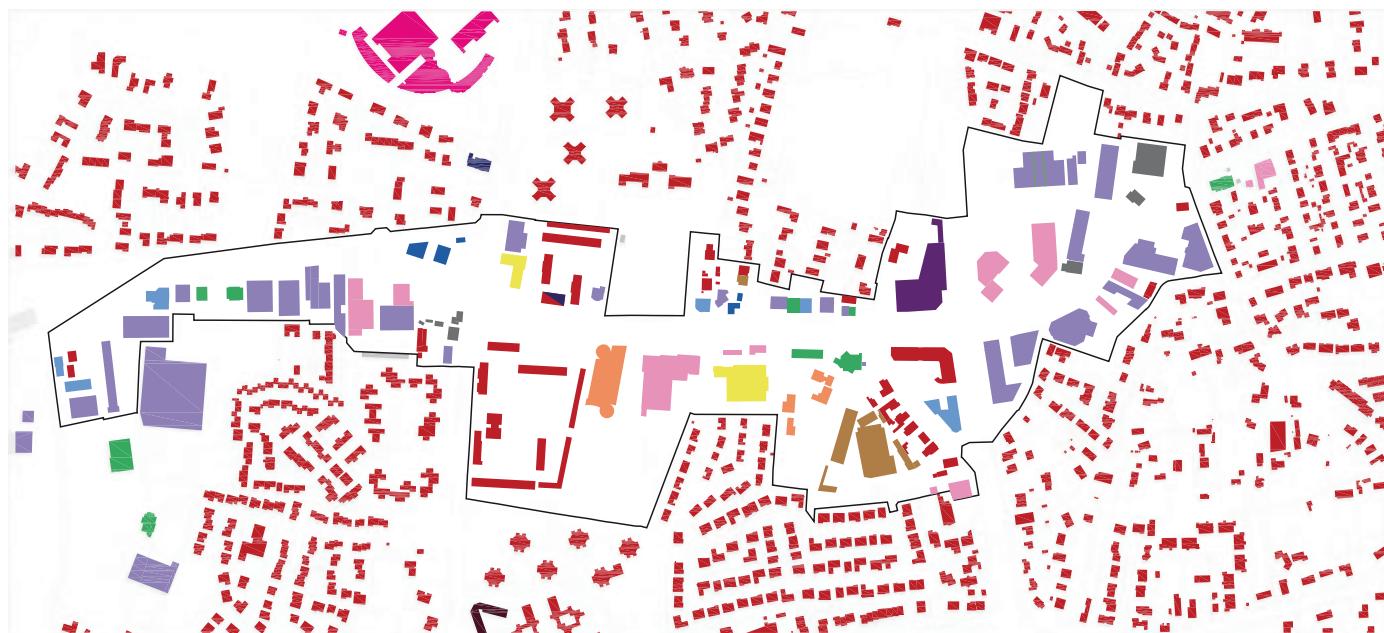
Programmation

La programmation du secteur Marne est marquée par une dominante commerciale et est comprise au sein d'une zone pavillonnaire au nord et au sud du secteur d'étude.

A l'intérieur du périmètre d'étude, seules deux emprises de logements collectifs (copropriétés) et quelques pavillons viennent s'intégrer sur le linéaire commercial de l'avenue de la Marne.

L'enjeu est de tendre vers une programmation mixte par l'ajout progressif de logements au sein des emprises commerciales.

L'offre de commerces de proximité étant peu développée sur le site, à l'exception du carrefour entre l'avenue de la Marne et l'avenue de Belfort, il s'agira d'anticiper la création d'au moins une nouvelle polarité dédiée à des usages plus domestiques pour stimuler l'économie résidentielle. Dans ce cadre, la station de tramway pourrait devenir une nouvelle centralité à l'échelle du secteur pour tirer profit de ce point d'échange de mobilité.



Conclusions Objectif Ville

Dans le cadre du diagnostic commercial, Objectif Ville a mené une enquête auprès des exploitants permettant de constater qu'une majorité est locataire avec des loyers relativement homogènes réalisant des chiffres d'affaires importants: les investissements des propriétaires ont été amortis depuis longtemps. Au-delà du diagnostic, on retiendra une méthodologie à court et moyen terme permettant d'amorcer un phasage cohérent à court et moyen terme.

- A court terme:

Il est envisagé de transférer les surfaces d'activités commerciales de plus de 2000m² vers le secteur Soleil afin de limiter l'étalement de la zone commerciale Marne-Soleil dans le cas où l'opportunité pourrait se présenter.

- A moyen terme:

Les parcelles vacantes pourraient faire l'objet d'une densification résidentielle au sein de laquelle on favoriserait la constitution d'un pôle de proximité, de restauration et de service proche de la station du tramway et parc relai des 4 chemins. Selon les types de commerce les enseignes pourraient intégrer les rez-de-chaussée des bâtiments afin de favoriser le développement d'un quartier mixte.

- Dans le cadre du projet Marne, ces orientations permettent d'envisager une mutation phasée du secteur.

Cette méthodologie devra s'inscrire en cohérence avec la disponibilité et la dureté des emprises foncières, auquel s'ajoutera les négociations entre les différents acteurs (la Fab, le propriétaire etc.).

	entreprise privée
	commerce d'équipement et entretien pour la voiture
	commerce de matériaux
	commerce d'équipement et entretien pour la maison et le jardin
	station service
	restauration
	banque - crédits immobiliers, assurance
	commerce de loisirs
	logement
	délaissés
	parking silos et DDE
	entreprise privée

QUARTIER MARNE: VERS UNE MIXITÉ COMMERCES-LOGEMENTS échelle opérationnelle

Evolution du commerce

L'évolution des pratiques commerciales et de consommation amène à constater l'obsolérence du modèle de Marne et Soleil.

Les modèles connus évoluent vers une un commerce multi-canal, connecté physiquement et virtuellement autant que possible, répondant précisément à de multiples besoins et moments de vie.

La tendance de fragmentation et de connexion dans l'acte d'achat doit être pris en compte pour constituer un urbanisme commercial novateur, intégré aux dynamiques de consommation et de modes de vie à l'oeuvre.

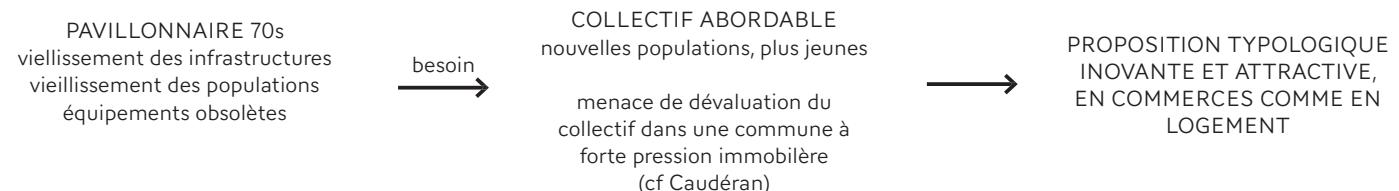
Des cinq zéros du topisme, on retiendra 0 stock et 0 délai.
Ce paradigme s'installe dans les espaces commerciaux connectés et fait évoluer la forme même du retail, vers moins de stocks, donc moins de livraisons, donc moins de nuisances.



Evolution du logement

Dans la commune de Mérignac, l'attractivité est fondée sur un parc de logements et de commerces tous deux vieillissants. La recherche doit donc se faire dans le sens d'un nouveau modèle, qui propose les typologies de logement dont la ville a besoin, sans gréver son équilibre et son attractivité.

La recherche d'une programmation fine et pertinente est donc déterminante pour l'effectivité d'une démarche complexe et innovante. Il en va aussi des besoins démographiques de la ville.



COMMERCE + LOGEMENT = NOUVEAU COUPLE CONNECTÉ AUX TRANSPORTS EN COMMUN

Limites

Le limites entre espace public et espace privé présentent deux typologies bien distinctes sur le site d'étude:

- espace public/ emprise commerciale: FLOUES

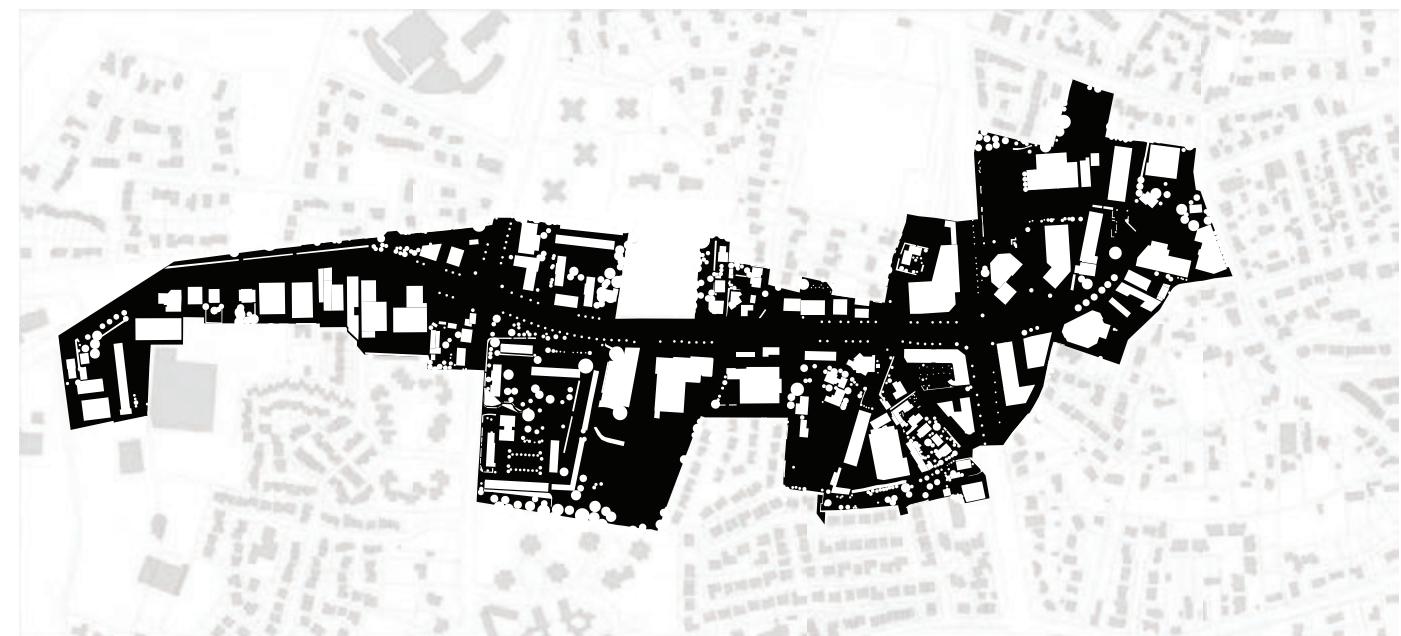
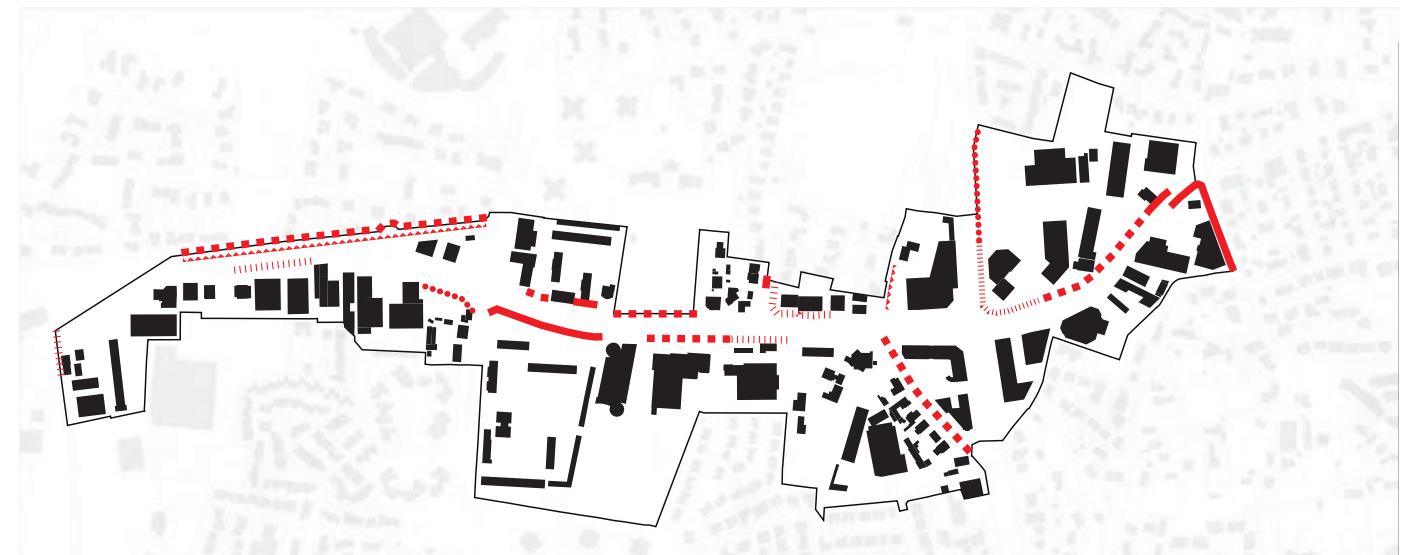
Ces limites sont très floues, seulement ponctuées par des éléments de signalétiques, ordures ménagères, et traitées de manière hétérogène sur l'ensemble du site. Certains ont recours à un muret bas, d'autres à de la végétation, basse aussi, certains enfin ne marquent pas du tout cette limite. La volonté d'une ouverture et d'un accès direct aux commerces afin d'en maximiser la visibilité créent un espace aux limites floues, une perception peu claire de l'espace public qui nuit à la lecture de cet espace. Sur le tronçon qui accueille le tram, on sent assez fortement l'apport de ces aménagements dans la structuration de l'espace public. Il y a donc un enjeu fort dans la conception de l'avant des ensembles commerciaux, qui bien que privées participent de cet espace vécu comme public. On comprend bien que c'est par ce travail, et pas seulement par celui des entreprises strictement publiques, que pourra progresser cet aspect, déterminant dans l'urbanité ressentie des lieux.

- espace public/ logement (spécifiquement pavillonnaire): BRUTALES

Ces limites sont à l'inverse extrêmement maquées, par le recours à une végétation très dense le plus souvent, parfois à des éléments maçonnés. Les habitants mettent en place une imperméabilisation très importante au regard, ce qui accentue le contraste entre les deux tissus urbains en présence.

On notera, dans les deux cas, l'importance de la végétation dans la lecture des domanialités et de la structure de l'espace. Ces éléments apportent le peu de structure visible sur l'axe public Marne-Kennedy. Ils sont également l'outil principal de l'intimité résidentielle. Il en ressort une ambiance végétale à valoriser et amplifier, un langage comme base de projet.

- limite végétale
- clôture grillage
- muret et grillage
- muret de moins de 50 cm
- mur
- mur de plus de 1 m

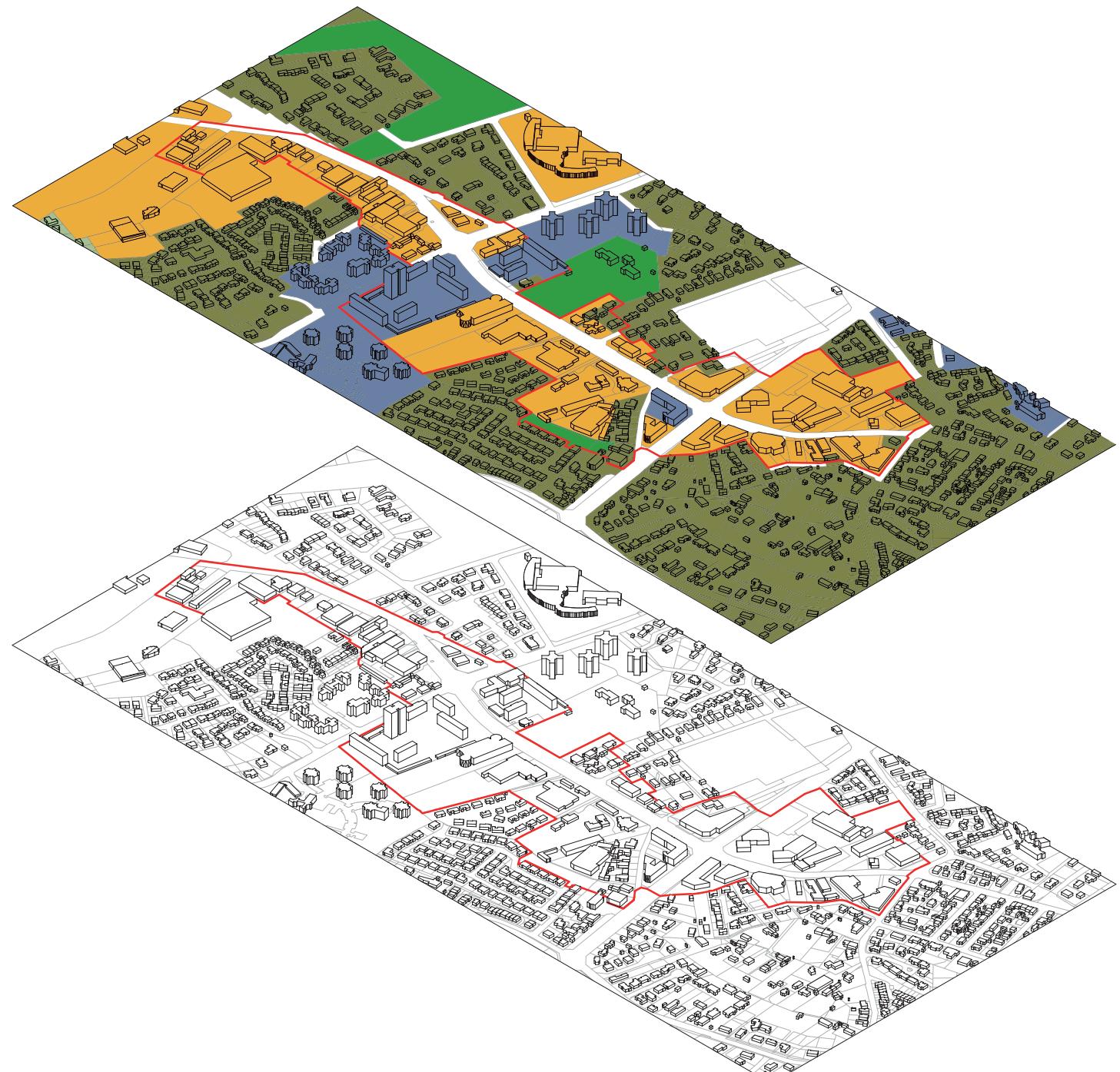


QUARTIER MARNE: VERS UNE MIXITÉ COMMERCES-LOGEMENTS échelle opérationnelle

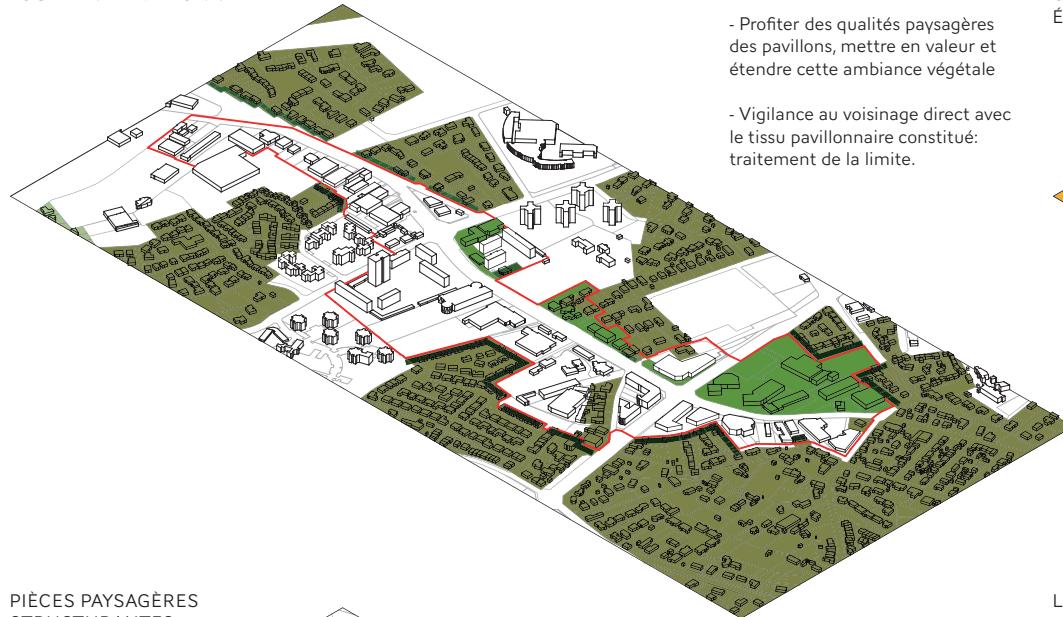
Tissu et bâti

La vision des tissus urbains en trois dimensions met en évidence les importants contrastes dans les gabarits des bâtiments. Si les pavillons sont nombreux et par essence bas, ils jouxtent de près, au centre du site, des ensemble du R+5 au R+15.

L'analyse de la configuration de ces tissus programmatiques (mixité verticale quasi absente) met en évidence des dynamiques, par ensemble, et de pistes de projet, des expansions possibles, des atouts à mettre en valeur mais aussi des précautions à prendre, sur des voisinages par exemple.



LOGEMENT PAVILLONNAIRE



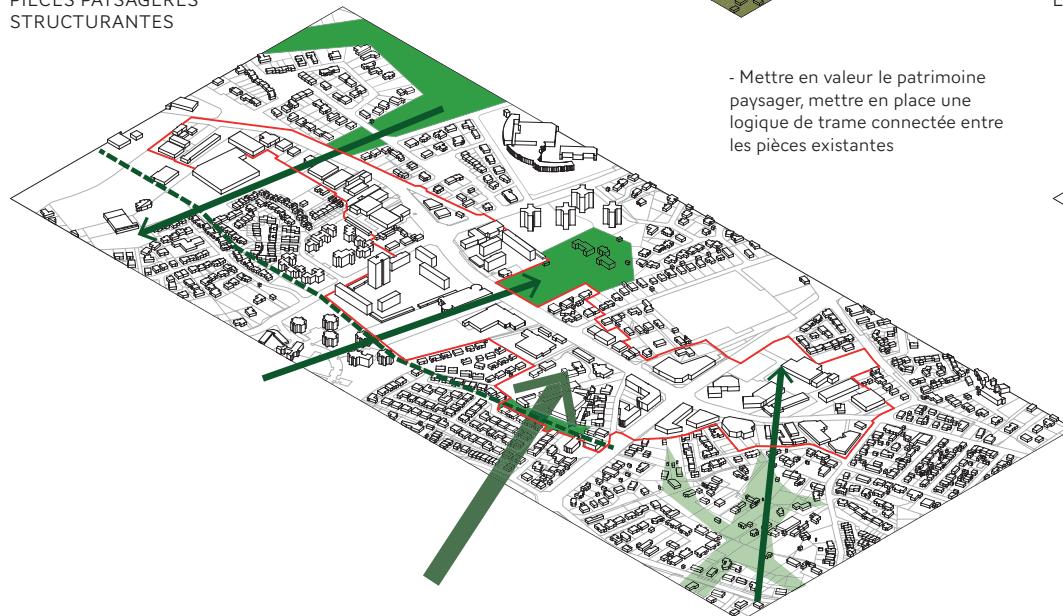
- Profiter des qualités paysagères des pavillons, mettre en valeur et étendre cette ambiance végétale
- Vigilance au voisinage direct avec le tissu pavillonnaire constitué: traitement de la limite.

COMMERCES, ARTISANAT ET ÉQUIPEMENT



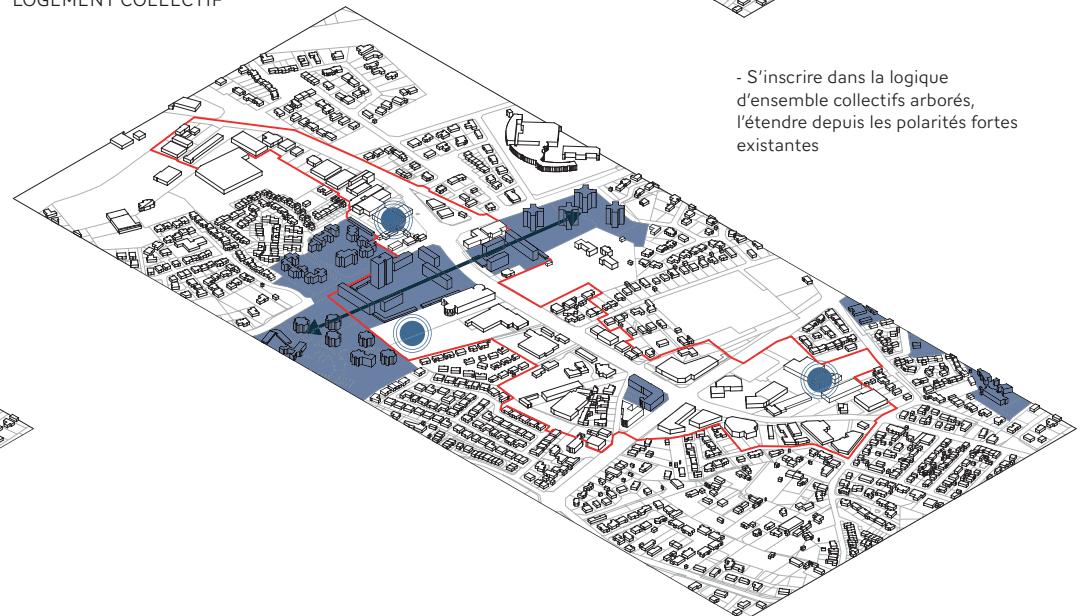
- accentuer la logique de linéaire commercial, sa dissymétrie et sa scénographie

PIÈCES PAYSAGÈRES STRUCTURANTES



- Mettre en valeur le patrimoine paysager, mettre en place une logique de trame connectée entre les pièces existantes

LOGEMENT COLLECTIF



- S'inscrire dans la logique d'ensemble collectifs arborés, l'étendre depuis les polarités fortes existantes

QUARTIER MARNE: VERS UNE MIXITÉ COMMERCES-LOGEMENTS échelle opérationnelle

STRATÉGIE URBAINE

Le signe

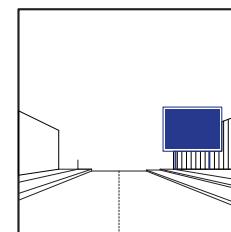
Le signe sur l'avenue de la Marne est prédominant, il prend plusieurs formes : panneau d'affichage, s'intègre à la signalétique urbaine, s'accroche aux bâtiments commerciaux, se confond avec la façade .. il rythme et séquence le linéaire de voirie.

Plusieurs stratégies publicitaires « de captage » sont ainsi mises en œuvre répondant ainsi à divers paramètres liés à la visibilité de l'enseigne : la vitesse, le mode déplacement, le mode déplacement.

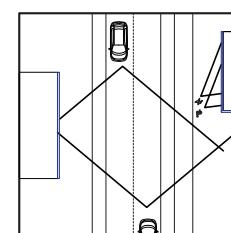
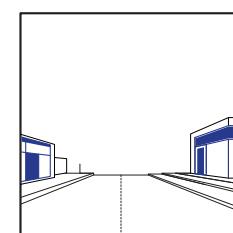
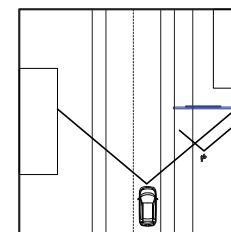
L'orientation, la grandeur des signes, les couleurs et leur positionnement dans l'espace sont autant d'outils pour accroître la visibilité de l'enseigne créant ainsi une scénographie hétérogène et discontinue le long de l'avenue.

Dans le cadre du projet, il s'agira de porter attention à l'orientation des enseignes ainsi qu'à leur traitement pour garantir l'attractivité des commerces tout en permettant leur intégration dans l'espace public.

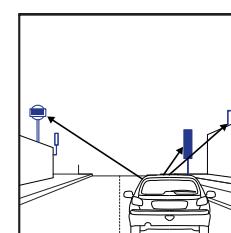
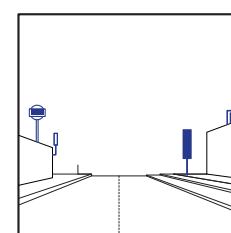
panneau affichage



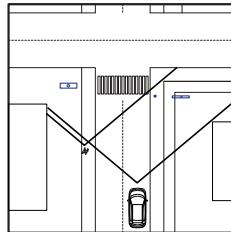
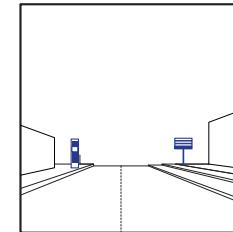
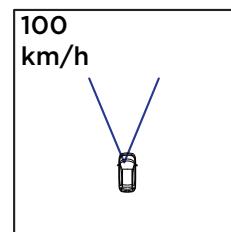
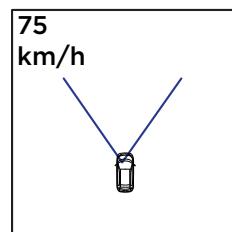
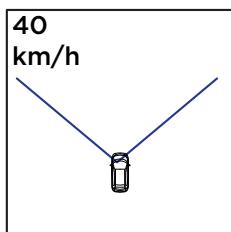
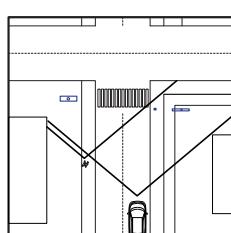
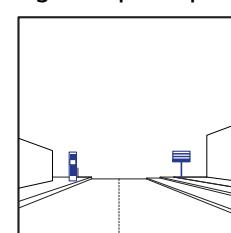
façade vitrine



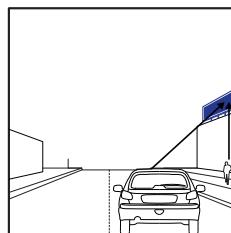
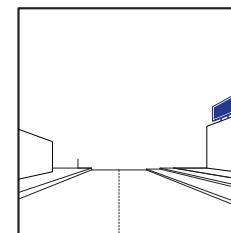
totem

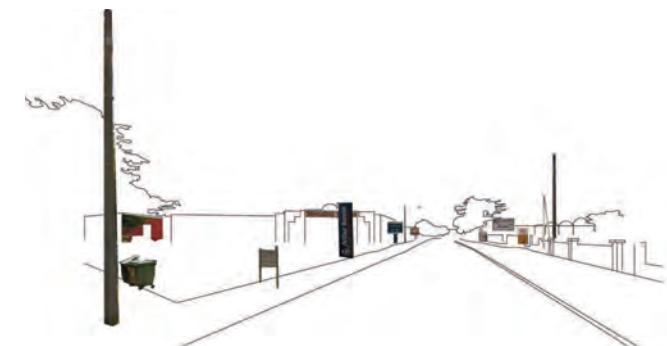


signalétique en pied



attique





QUARTIER MARNE: VERS UNE MIXITÉ COMMERCES-LOGEMENTS échelle opérationnelle

STRATÉGIE URBAINE

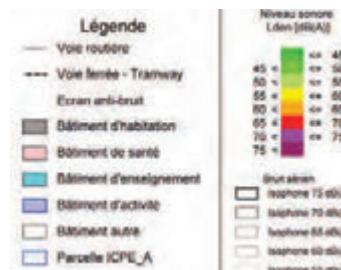
Contraintes et potentialités écologiques

ORIENTATIONS DE L'AGENDA 21

Vers un site multifonctionnel, durable, participatif... et exemplaire

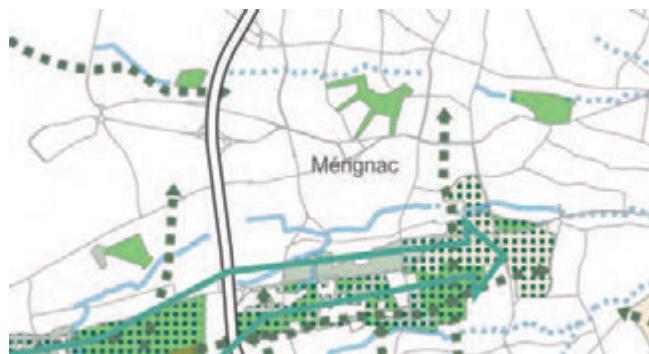
VERS DES LOGEMENTS DÉSIRABLES ET ABORDABLES

1. Préserver l'effet écran sonore des constructions sur le boulevard
2. Préserver le calme et l'intimité des ambiances des habitations au sud du boulevard
3. Développer une densité graduée décroissante vers le sud, pour préserver l'ensoleillement des logements
4. Renforcer la présence des espaces verts et de la nature, marqueurs importants du territoire et de son attractivité
5. Protéger les espaces ouverts par des plantations appropriées pour protéger des vents et accueillir l'échelle du piéton
6. Ne pas imposer des performances environnementales trop contraignantes pour les coûts en échange d'innovation sur le produit immobilier accessible avec les opérateurs



UN FRONT BÂTI SUR LE BOULEVARD QUI PROTÈGE LES ARRIÈRES DU BRUIT ROUTIER:UN EFFET À TRANSPOSER

EXTRAIT DU SCOT: DÉVELOPPER UNE CONTINUITÉ Verte



DE NOMBREUX ESPACES OUVERTS AUX VENTS



FONCTIONNEMENT ET FONCTIONNALITÉS

Faible densité

Par un exercice graphique rapide, on peut faire le premier constat d'une efficacité assez faible de l'ensemble du site en terme de densité, tant sur la question du bâti que sur celle du stationnement: en effet les emprises bâties sont dispersées au milieu des parcelles, et l'organisation très diffuse du stationnement, laissent entrevoir une importante consommation d'espace par rapport aux besoins théoriques.

Les analyses ci-dessous visent à analyser ce constat, et donc identifier les marges de progression dans ce domaine, en lien avec la question de l'imperméabilisation des sols et celle de l'organisation fonctionnelle à l'échelle du site et de la parcelle individuelle.



Inefficacité des circulations et surfaces imperméabilisées / stationnement

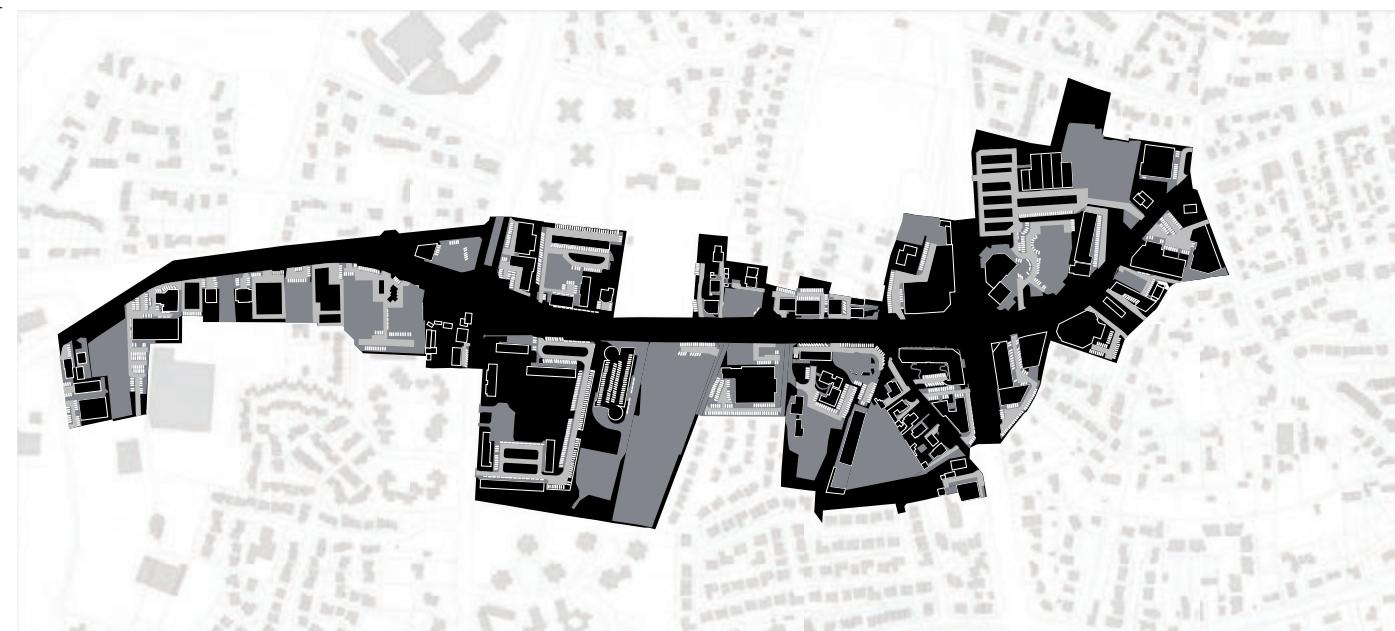
Le plan ci-contre présente, dans les parcelles privées, les surfaces

- de stationnement
- de circulation (accès au stationnement et logistique)
- imperméabilisées

On peut en tirer les conclusions suivantes:

- le stationnement est organisée de manière très diffuse, et donc peu efficace en termes de circulations.
- les circulations représentent des surfaces très importantes par rapport au stationnement pur: c'est le fonctionnement logistique qui est responsable en grande partie de l'importance de ces emprises.
- Les surfaces imperméabilisées sont très importantes: on imperméabilise bien plus que nécessaire, même au regard des circulations induites par le stationnement et la logistique.

On dispose donc, sur ces aspects, de marge d'optimisation à toutes les échelles.



QUARTIER MARNE: VERS UNE MIXITÉ COMMERCES-LOGEMENTS échelle opérationnelle

FONCTIONNEMENT ET FONCTIONNALITÉS

Multiplicité des accès, système de desserte

Le plan ci-contre présente la synthèse des questions d'accès et desserte des parcelles sur le site d'étude.

On recense une quantité d'accès très importante, due majoritairement aux nombreux commerces, mais aussi à la multiplication aux franges de petites entreprises pavillonnaires.

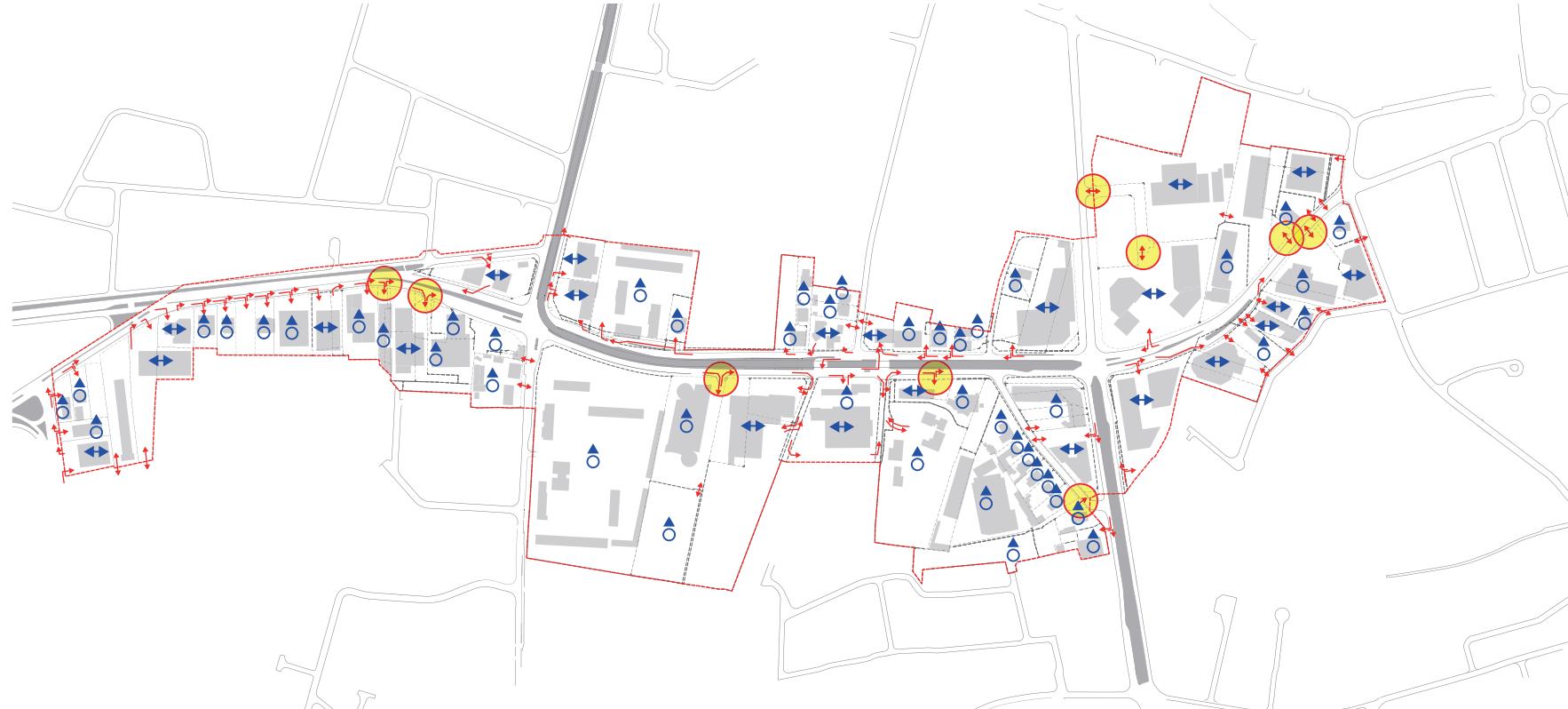
Le recours à la mutualisation des accès est une disposition marginale sur le site, et la présence du tramway rend complexe l'accès aux différentes parcelles.

Ici encore, on identifie un réel potentiel d'optimisation, au bénéfice de l'usage de l'espace, de la lisibilité des fonctions, mais aussi de la fluidité et de la sécurité de la circulation sur Marne et Kennedy.

Pour la desserte interne des parcelles, on remarque que le système principal est introverti: une entrée-sortie qui implique un fonctionnement en boucle, on le verra ensuite très pénalisant pour l'efficacité de l'organisation des parcelles. Ceci est en grande partie expliquée par la trame viaire: le maillage secondaire inexistant et le maillage tertiaire qui le dessert pas l'arrière des linéaires commerciaux (sauf en limite Sud-Est du site) et donc laisse une accessibilité unique par l'avenue commerçante, y compris pour la logistique.

 desserte entrée-sortie

 desserte en boucle



Contre-allée/ efficace mais difficilement généralisable



Mutualisation/ peu utilisée à ce jour



Entrée-sortie en angle/ cas marginaux, efficace pour le commerce mais dangereux vis à vis des carrefours



Accès unique indépendant/ très consommateur d'espace privé et pénalisant pour le trafic



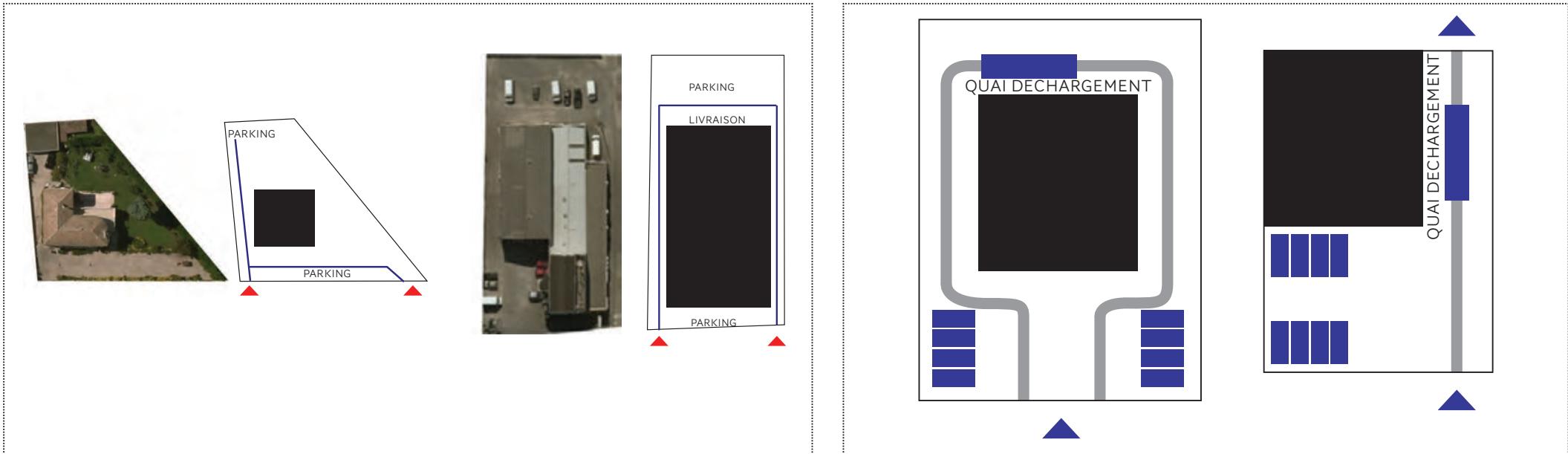
Fonctionnement des parcelles, la boîte et la logistique

VISION STATIQUE

On constate tout d'abord que le motif architectural de la boîte est très présent sur l'ensemble du quartier Marne. Celui-ci concerne autant le pavillon que la boîte commerciale: accès unique, pas de mitoyenneté et bâtiment en centre, stationnement à l'avant et à l'arrière, importance des circulation et des surfaces imprémeubilisées. Ce modèle, très consommateur d'espace, procède de la même logique, tant en termes fonctionnels que d'indépendance et de repli sur soi.

En allant plus avant dans l'analyse de fonctionnement, on constate que dans ce modèle, pour la boîte commerciale, la desserte logistique est contrainte de faire le tour de la boîte, afin de livrer à l'arrière et de ressortir par le même accès, ou du moins le même côté. C'est donc bien cette disposition qui empêche tout fonctionnement en mitoyenneté, et induit donc des parcelles peu efficaces et très imprémeubilisées. Le stationnement n'est que très peu en cause dans ce constat.

On voit, par un schéma simple, qu'un accès à l'arrière permet, à surface bâtie et de stationnement égale, de réduire significativement la surface de parcelle nécessaire. L'observation des larges de quelques parcelles dans cette configuration (linéaire Marne) confirme ce constat: elles sont de 19 à 25m, au lieu de 30 à 40m avec un seul accès sur Kennedy. Le travail de maillage, ou dans une moindre mesure de mutualisation des systèmes de logistique, sera donc déterminant pour la mutation du secteur.

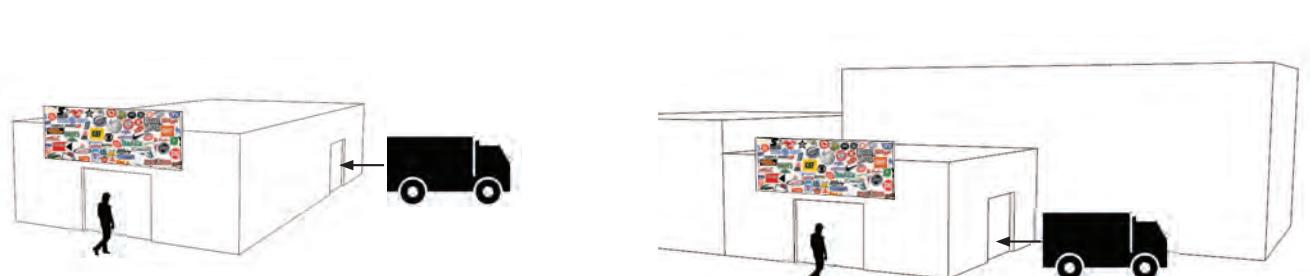


VERS UNE MIXITÉ D'USAGES

L'activité commerciale de destination ne nécessite que très peu de composantes essentielles en rapport avec l'extérieur:

- le signe: condition d'attractivité
- l'entrée visiteurs
- la livraison: accès et quai de déchargement

Ces fonctions assurées, il est donc possible de densifier le coinjoinement urbain. Il est donc essentiel de proposer des solutions logistiques efficaces, ainsi qu'une stratégie du signe qui garantisse cette visibilité. Ce constat entre en cohérence avec les conclusions d'Objectif Ville, qui pointait les pistes d'amélioration suivantes pour le commerce sur le secteur: scénographie et signalétique.

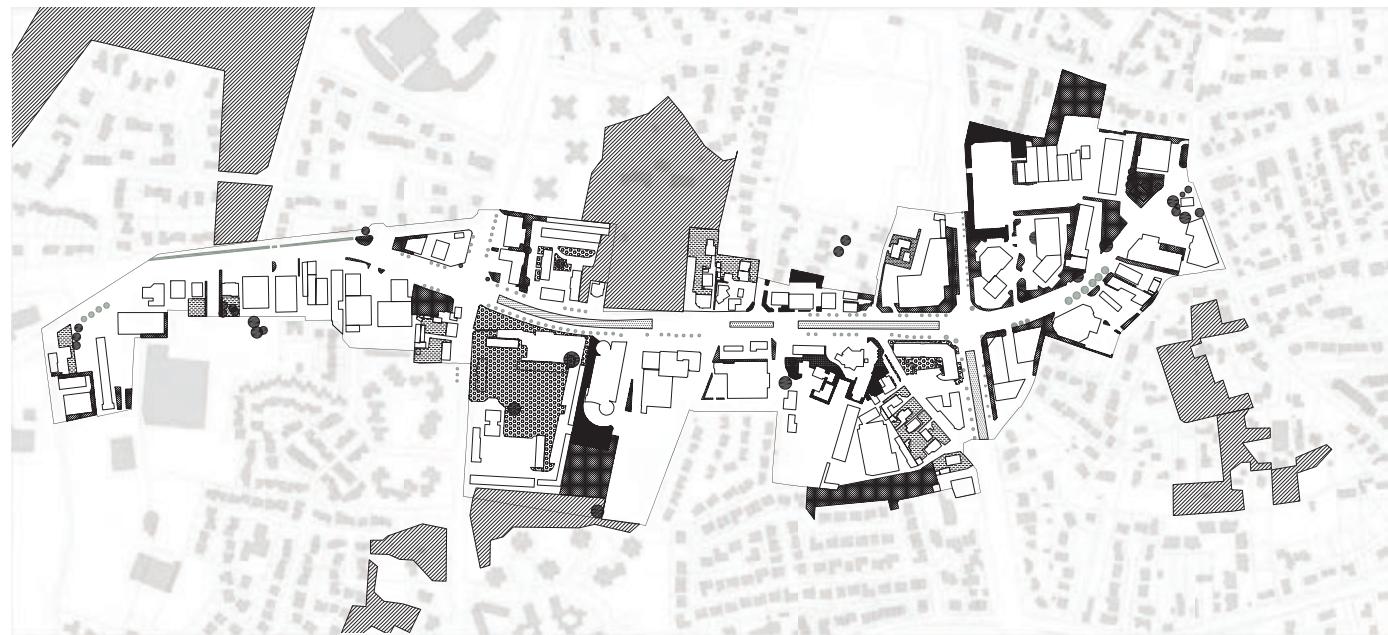


QUARTIER MARNE: VERS UNE MIXITÉ COMMERCES-LOGEMENTS échelle opérationnelle

ARMATURE PAYSAGÈRE

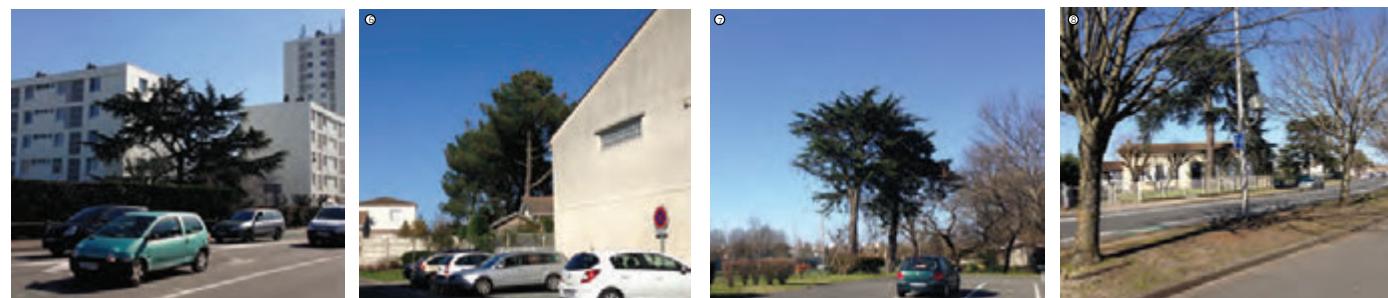
La diversité de typologies d'espaces verts et de traitements forment un ensemble discontinu et hétérogène. Le projet paysager visera à définir certains éléments structurants et à les conforter pour retrouver une cohérence paysagère sur l'ensemble du site.

- Boisements
- jardins privés pavillonnaires
- jardins privés collectifs
- terre-pleins centraux enherbés
- zones plantées autour des commerces
- Zones délaissées, espaces résiduels
- Arbres et éléments d'alignement structurant le site
- Arbres repères



Arbres repères

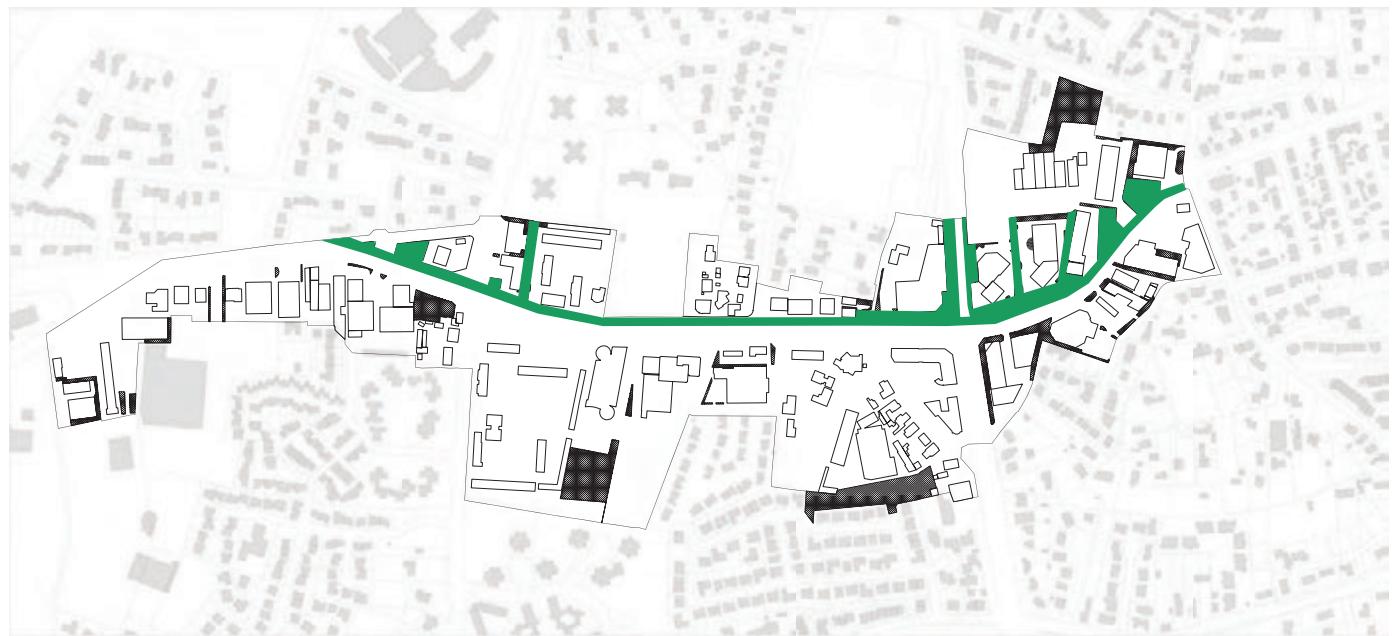
Ces arbres ont été définis comme repères de par leur qualité et leur taille. Ce sont principalement des arbres persistants (pins, cèdres, chênes verts). Il s'agira de les mettre en valeur en y ménageant des points de vue ou de les conforter en les intégrant dans un système paysager (alignement d'arbres persistants par exemple).



Les délaissés: quel potentiel ?

Ce schéma permet de mettre en évidence un certains nombres d'espaces qui sont soit des délaissés (grandes emprises linéaires non investies, notamment en bordure de voirie (sur le tronçon nord de l'avenue Pierre Mendes France par exemple) ou d'espaces résiduels de petite taille, situés principalement le long de l'avenue de la Marne.

Ce sont généralement des espaces enherbés, peu plantés. Ils devront être intégrés dans l'épaisseur paysagère linéaire de l'avenue de la Marne.



QUARTIER MARNE: VERS UNE MIXITÉ COMMERCES-LOGEMENTS échelle opérationnelle

STATIONNEMENT

Offre et nature de l'offre en stationnement

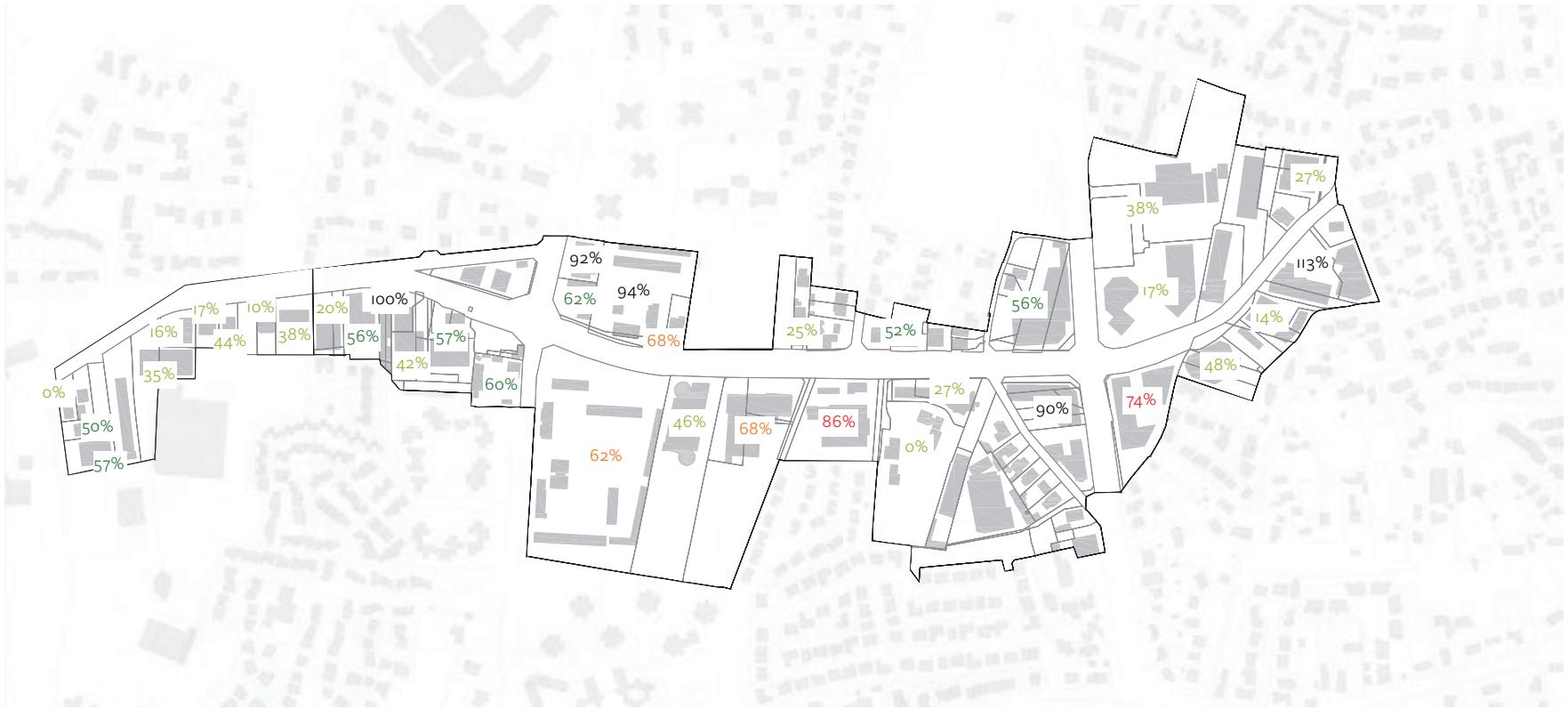
- Clientèle
- Personnel
- Stockage
- Résidentiel



Taux d'occupation par parcelle en Heure de Pointe
de 16 heures à 17 heures

- 90% - 100%
- 75% - 90%
- 60% - 75%
- 50% - 60%
- moins de 50%





Taux d'occupation par parcelle en Heure de Pointe
de 16 heures à 17 heures

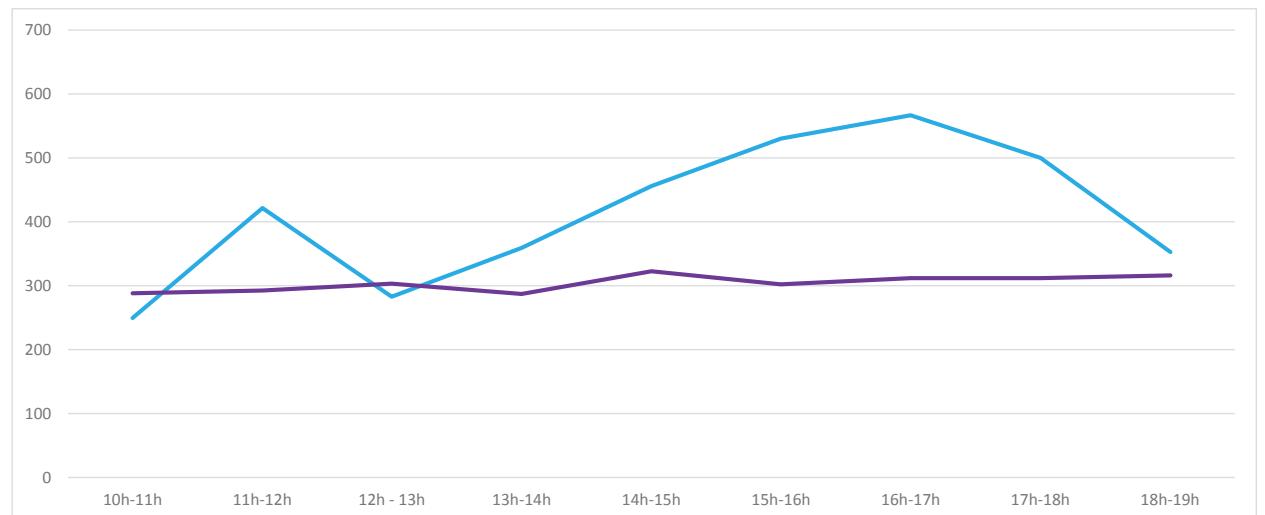
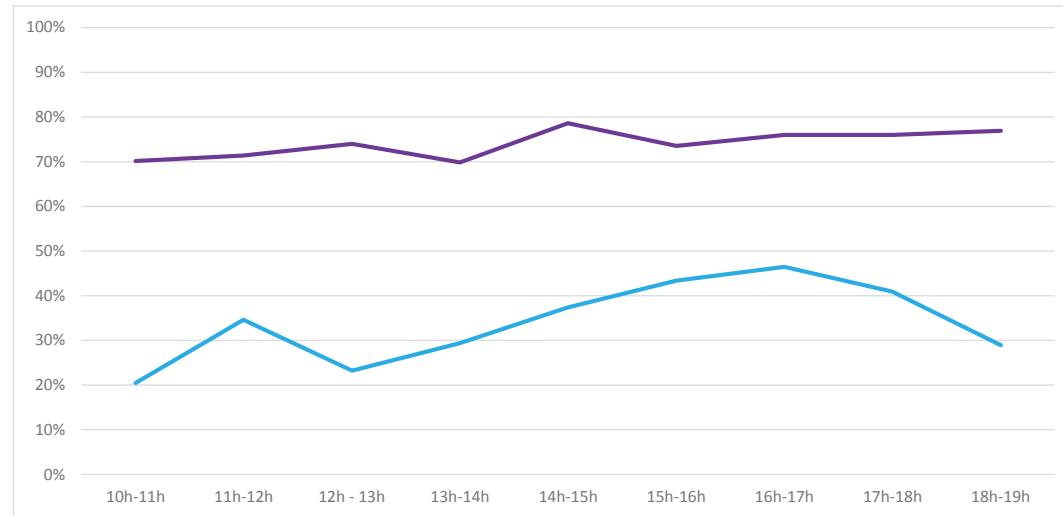


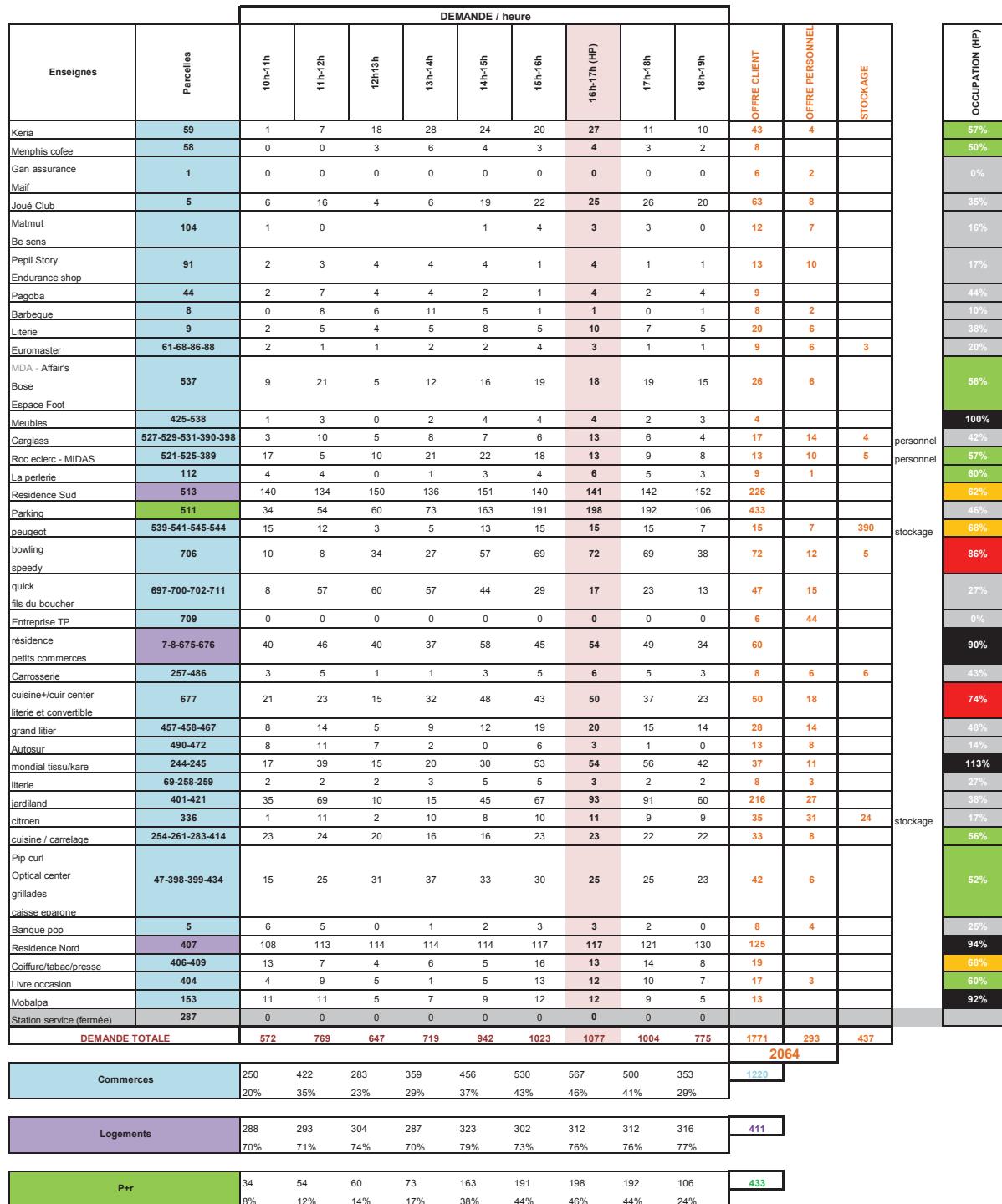
Demande en stationnement 10h - 19h

On observe :

- Un stationnement résidentiel constant tout au long de la journée du samedi, qui s'explique sans doute par un usage important des transports en commun, avec notamment une ligne de tramway à proximité du site.

- Une demande en stationnement commerciale croissante le matin jusqu'à atteindre un pic de stationnement maximal entre 16h et 17h, pour enfin décroître jusqu'à 19h.





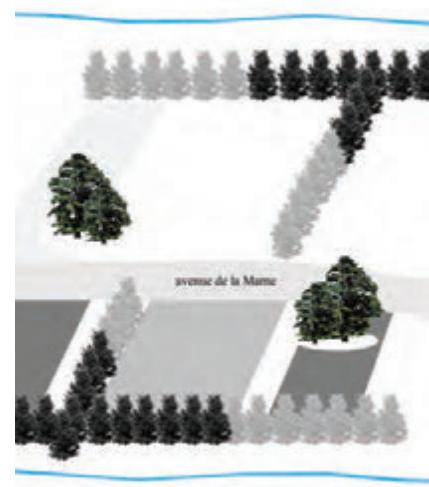
ATTITUDES DE PROJET

TRAME VERTE ET BLEUE

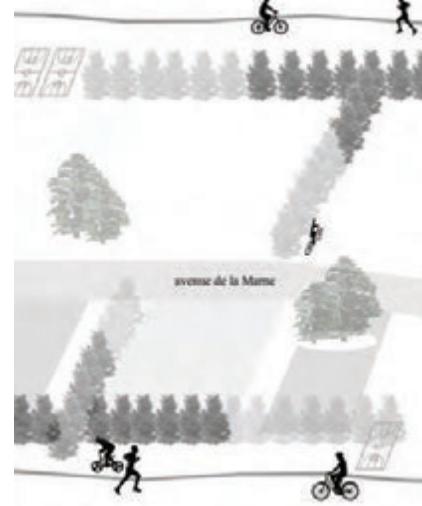
1/ Accroche sur la structure bocagère, alignement et cours d'eau existant



2/ Intégrer les pièces paysagères structurantes au maillage

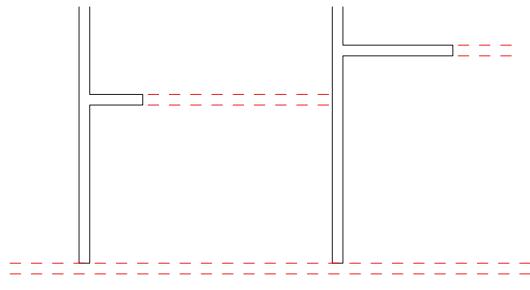


3/ Coupler trame verte et bleue avec des usages



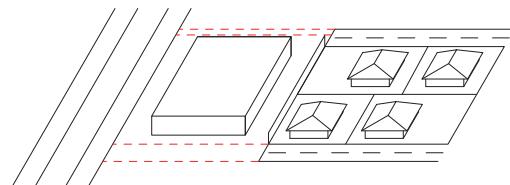
MOBILITÉS

1/ Proposer un maillage continu des modes actifs,

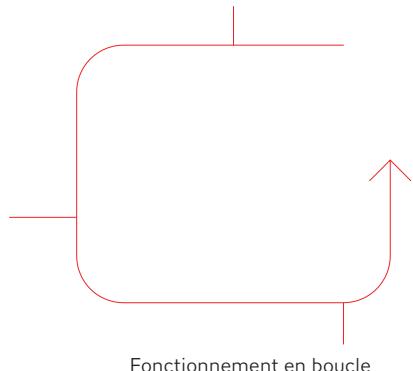


Cohérence des voies douces

2/ Objectif de porosité entre les tissus urbains, par des connexions viaires ou modes actifs

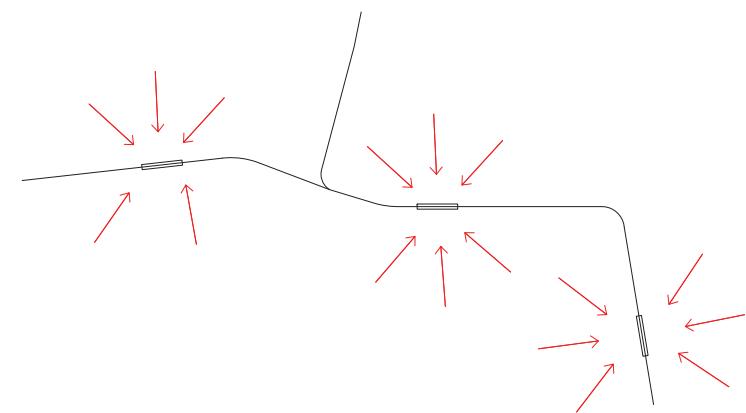


Relier les réseaux primaires et tertiaires

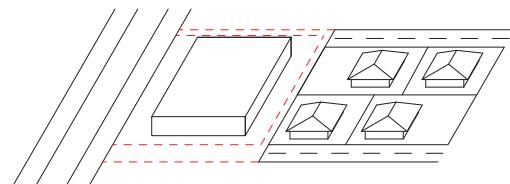


Fonctionnement en boucle

3/ Polariser le système autour du réseau et des arrêts de transports en commun.



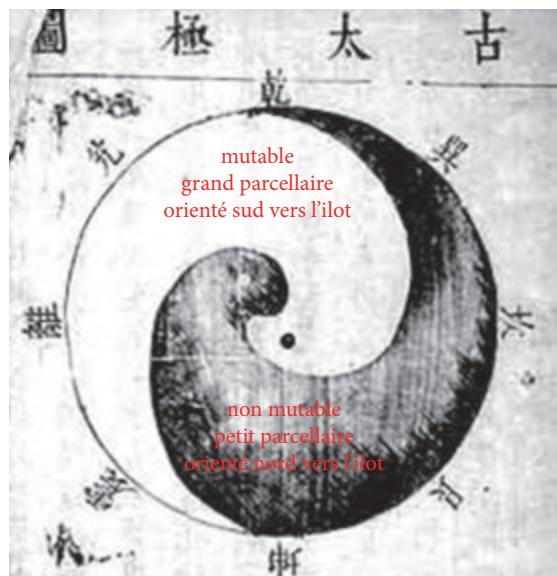
Le réseau comme une série d'épicentres



La voie active comme interface

COMPOSITION URBAINE

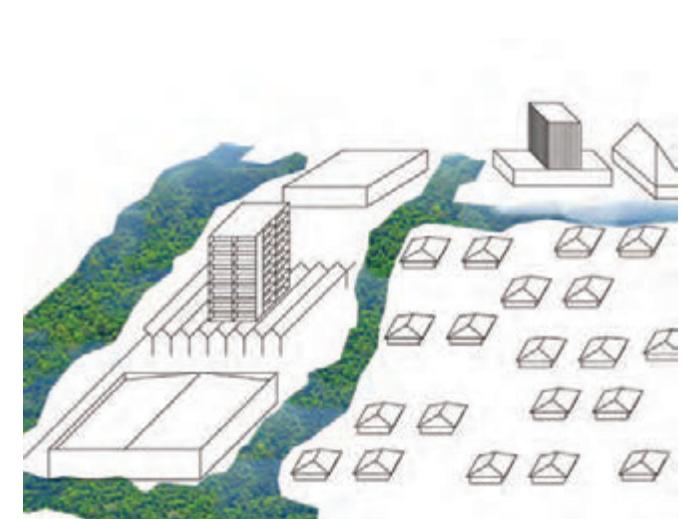
1/ Différencier les linéaires Sud et Nord

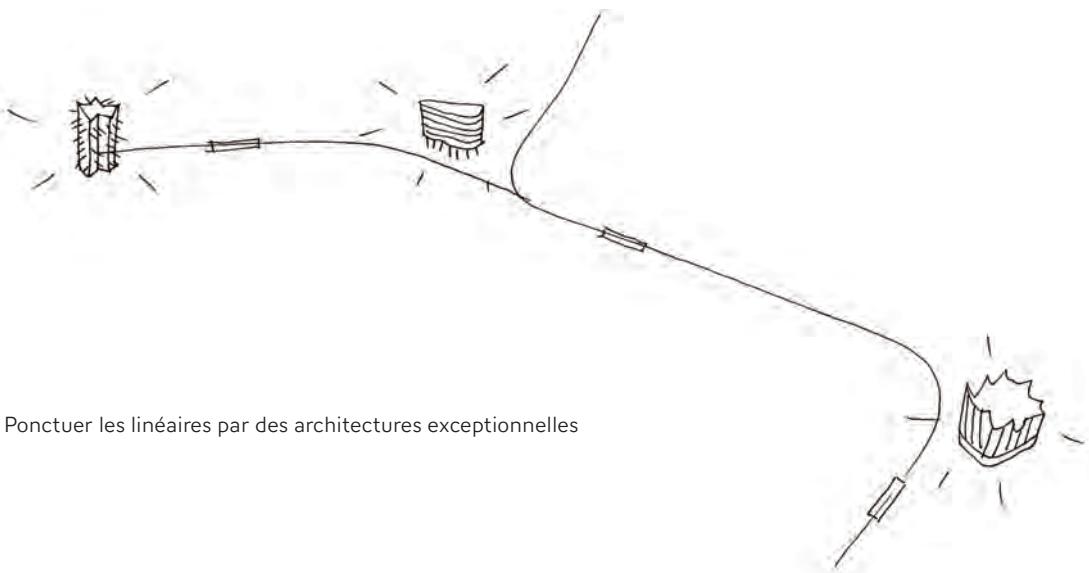


2/ Le paysage comme dénominateur commun des tissus urbains



3/ Exploiter la structure paysagère dans la gestion des limites et interfaces

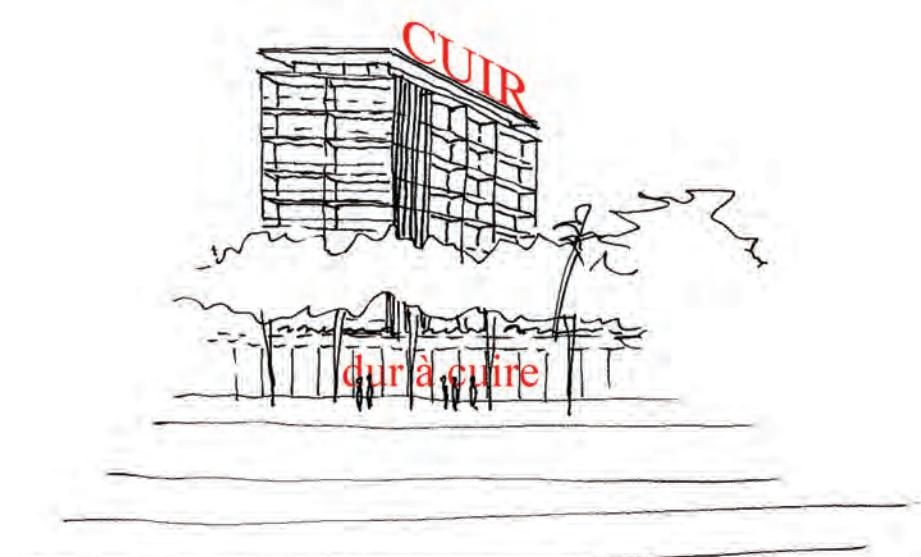




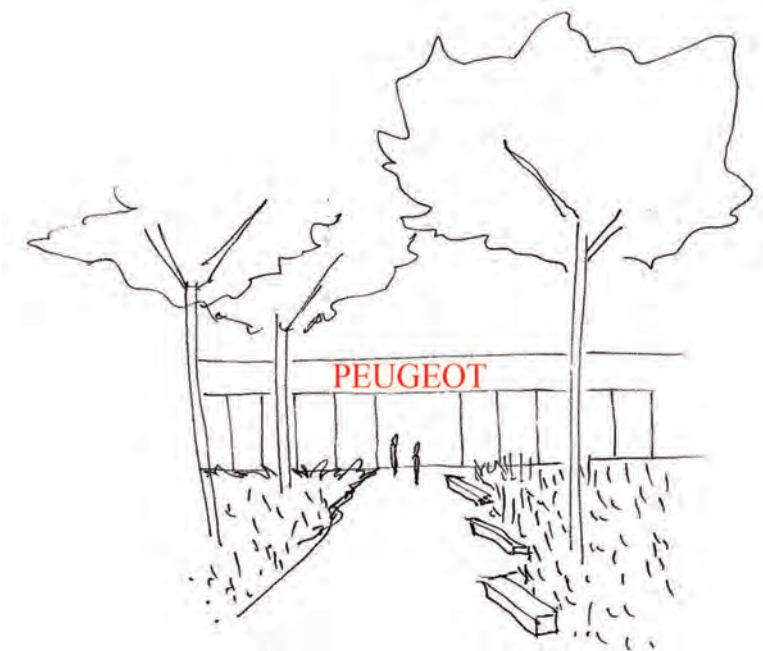
4/ Ponctuer les linéaires par des architectures exceptionnelles



5/ Attention portée à la transition et l'épanelage vers les tissus pavillonnaires existants



6/ Conception spécifique des typologies de commerce et de leur visibilité



7/ Exploiter la structure paysagère dans la mise en valeur des commerces