

**Annexe 1 à la délibération de Bordeaux Métropole
n° 2016/000 du 00 décembre 2016**

Opération d'aménagement urbain Mérignac Marne – Bilan de la concertation

I. Le déroulement de la concertation

1) L'ouverture de la concertation réglementée

Par délibération n°2015/0379 du 26 juin 2015, le Conseil métropolitain a ouvert, en application de l'article L300-2 du Code de l'urbanisme (devenu depuis articles L103-2 et suivants du Code de l'urbanisme) une concertation concernant le projet d'aménagement urbain du secteur Mérignac Marne.

La concertation s'est déroulée du 11 septembre 2015 au 30 juin 2016.

Un dossier et un registre destiné à recueillir l'avis du public ont été déposés en mairie de Mérignac, au pôle territorial ouest et à la direction de l'urbanisme du patrimoine et des paysages de Bordeaux Métropole. Le même dossier en a été mis en ligne sur le site internet dédié à la participation du public de Bordeaux Métropole <https://participation.bordeaux-metropole.fr/>.

Lors de l'ouverture de la concertation, ont été versés au dossier de concertation :

- les plans de situation du secteur concerné et du périmètre de l'étude urbaine,
- la notice explicative de la concertation règlementaire.

Au gré de l'avancement des études, ont ensuite été versés au dossier de concertation:

- le diagnostic de territoire réalisé par l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine Debarre-Duplantier,
- Les éléments présentés aux trois réunions publiques des 7 novembre 2015, 23 janvier et 30 avril 2016,
- Les deux bulletins d'information « Horizon Marne » réalisés suite aux deux premières réunions publiques.

L'ensemble de ces éléments a permis d'assurer la bonne information des habitants et du public tout au long de l'élaboration du projet urbain.

2) Les acteurs de la concertation

Les différents acteurs et parties prenantes de la concertation ont été les suivants :

- Bordeaux Métropole,
- la ville de Mérignac,
- la Fabrique de Bordeaux Métropole ;
- l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine Debarre-Duplantier-Sathy architectes-urbanistes,
- l'équipe en charge de l'organisation et l'animation de la concertation, AMO de La Fab, conduite par Mehdi Hazgui, sociologue consultant,
- l'ensemble des habitants et commerçants de Mérignac et plus particulièrement les riverains du secteur de projet.

3) La réunion publique du 7 novembre 2015 : « Le Forum du projet urbain »

La première réunion publique d'information et de participation du public a été organisée le samedi 7 novembre au lycée Marcel Dassault de Mérignac, de 09h30 à 12h30. Environ 70 personnes étaient présentes.

Pour informer de cette première réunion les dispositions suivantes ont été prises :

- annonce sur les sites internet respectifs de Bordeaux Métropole (site de la participation) et de la Ville,
- publication sur la page facebook de la ville de Mérignac (<https://www.facebook.com/villedemerignac>),
- insertion dans le magazine municipal de la ville de Mérignac,
- affichage public et flyers déposés dans les commerces et les établissements publics du secteur de projet.

Le maire a introduit la matinée par un mot de bienvenue et d'explication quant au contexte du projet urbain et des enjeux et objectifs poursuivis par la ville de Mérignac et Bordeaux Métropole.

Cette réunion était conçue comme un « Forum » du projet urbain, dont l'objectif était de recueillir les contributions des participants (attentes, propositions, questions) sur trois thématiques structurantes en vue de la conception du projet. Le diagnostic du territoire de projet réalisé par l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine, a servi de fil conducteur et de base d'échange. La séance s'est donc organisée autour de panneaux et de stands autour des trois thèmes conducteurs suivants :

- se loger,
- se déplacer,
- vivre le quartier.

Les échanges avec les participants ont permis d'abonder et compléter le premier état des lieux du site de projet, réalisé par les architectes urbanistes.

A l'issue de cette réunion publique les supports de présentation ont été versés au dossier de concertation et mis à disposition sur le site internet de Bordeaux Métropole.

L'expression des participants a permis de formaliser le premier bulletin d'information et de suivi de la concertation, intitulé « Horizon Marne », déposé dans les boîtes aux lettres des riverains par les agents de la police municipale.

4) La balade urbaine, ou « Safari photos », du 5 décembre 2015

Une balade urbaine s'est tenue le samedi 5 décembre 2015 de 10h00 à 12h30 et a consisté à parcourir à pied le quartier Mérignac Marne.

La Ville a communiqué autour de cet événement sur son site internet et sa page Facebook. Des flyers ont été produits pour cette occasion et ont été distribués dans les points de distribution du secteur (commerces et établissements publics) ainsi que dans les boîtes aux lettres des principales rues riveraines. L'annonce a également été effectuée à l'issue de la première réunion publique du 7 novembre, peu avant la conclusion en séance plénière.

Le point de rendez-vous a été donné au lycée Marcel Dassault de Mérignac.

A l'issue d'une balade urbaine d'environ 1h30, avec appareil photo, une séance de débat d'environ une heure autour des photos prises s'est déroulée au lycée Marcel Dassault, permettant aux participants d'exprimer leur sensibilité par rapport au site et d'échanger ensemble autour de leur point de vue.

Ces échanges ainsi que la première réunion publique ont permis d'abonder le travail d'étude urbaine ainsi que d'affiner les thématiques à travailler en ateliers dans le cadre de la réunion publique suivante.

5) La réunion publique du 23 janvier 2016

La deuxième réunion publique s'est tenue le samedi 23 janvier 2016 de 10h00 à 12h30 au lycée Marcel Dassault de Mérignac et a réuni environ 50 participants.

Pour informer de cette réunion publique, les moyens de communication suivants ont été employés :

- annonce sur les sites internet respectifs de Bordeaux Métropole (site de la participation) et de la Ville,
- page facebook de la ville de Mérignac,
- encart dans le magazine municipal de la ville de Mérignac,
- affichage public dans les commerces et les établissements publics du secteur de projet,
- lettre d'invitation du Maire et bulletin Horizon Marne n°1 déposés dans les boîtes aux lettres des riverains du quartier.

La réunion avait pour objet de présenter et d'échanger en ateliers sur la base des principes directeurs du projet urbain. Après un mot d'introduction de M. Thierry Trijoulet, adjoint au Maire en charge de l'urbanisme, l'organisation de la session s'est poursuivie autour de trois groupes de travail correspondant aux thèmes conducteurs de la concertation, « Se loger », « Se déplacer » et « Vivre le quartier ». Un rapporteur présent dans chaque groupe de travail a relevé et écrit les questions, remarques ou propositions des participants, en réaction aux éléments du projet présentés pour chaque thématique.

A l'issue de cette réunion, les éléments présentés ont été versés au site internet de la participation de Bordeaux Métropole. Les participants étaient également invités à conserver des cartes mises à disposition sur les tables.

La réunion publique du 23 janvier a permis d'élaborer le second numéro du bulletin d'information « Horizon Marne », notamment sur la base des contributions écrites des participants en ateliers.

6) La réunion publique du 30 avril 2016

La dernière réunion publique du cycle concertation s'est tenue le samedi 30 avril 2016 de 10h à 12h30 au lycée Marcel Dassault de Mérignac, et a réuni environ 80 participants.

Pour informer du déroulement de cette réunion, les moyens suivants ont été mis en œuvre :

- annonce sur les sites internet respectifs de Bordeaux Métropole (site de la participation) et de la Ville,
- page facebook de la ville de Mérignac,
- encart dans le magazine municipal de la ville de Mérignac,
- affichage public dans les commerces et les établissements publics du secteur de projet,
- lettre d'invitation du Maire et bulletin Horizon Marne n°2 déposés dans les boîtes aux lettres des riverains du quartier.

La réunion avait pour objet de présenter et d'échanger sur le projet urbain à l'issue de ce cycle de concertation.

Après une introduction de M. le Maire, ont été présentés à tous les participants les différentes étapes du processus de fabrication du projet urbain ainsi que les fondamentaux du projet du projet urbain à ce stade d'avancement. Un temps d'échange en atelier avec les participants a ensuite permis de répondre aux questions restant en suspens ou liées à la présentation du projet, sur les impacts de la concertation ainsi que sur les suites à donner au projet et au processus de concertation. Un livret de présentation du projet urbain a été remis à tous les participants.

7) Les deux bulletins d'information et de suivi du projet urbain « Horizon Marne »

A l'issue des deux premières réunions publiques, une restitution du déroulement des réunions ainsi que des contributions des participants a été effectuée, à travers deux bulletins d'information intitulés « Horizon Marne ».

8) La clôture de la concertation règlementée

La clôture de la concertation règlementée, annoncée par voie de presse et sur le site de Bordeaux Métropole le 14 juin 2016, a été fixée au 30 juin 2016.

9) Le livre blanc de la concertation

A l'issue de la concertation règlementée, un « Livre blanc » a été réalisé pour restituer l'ensemble de la démarche de concertation et de contribution des participants durant les trois réunions publiques et la balade urbaine.

Le « Livre blanc » est structuré de la façon suivante :

- éditio du Maire,
- rappel des enjeux du programme métropolitain « 50 000 logements »,
- présentation des différentes étapes du projet urbain de conception et de réalisation,
- présentation des acteurs du projet urbain,
- retour sur les quatre rendez-vous avec le public entre le 7 novembre 2015 et le 30 avril 2016,
- une synthèse des questions des participants ayant été posées sur les 3 thèmes conducteurs et les réponses pouvant être apportées à ce stade de la concertation et de l'avancement des études urbaines,
- un rappel des attentes des participants suite aux événements de concertation, manifestant une demande de poursuivre l'échange d'informations avec les collectivités et La Fab.

Ce livre blanc a été mis en ligne sur les sites internet de la ville et de Bordeaux Métropole au mois d'octobre.

Réalisé hors procédure de concertation, il constitue un témoignage de la concertation réalisée et de ses apports ainsi qu'une base pour la poursuite de la concertation avec la population tout au long du projet.

II. Les contributions des participants

1) Les contributions issues des registres métropolitains et communaux

Aucun des trois registres mis à disposition du public n'a reçu de contribution.

2) Les contributions issues du site internet de la participation de Bordeaux Métropole

Des contributions ont été déposées sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole entre le 11 novembre 2015 et le 18 mai 2016.

13 contributions ont été enregistrées, 7 contributeurs uniques ont rédigé 48% des commentaires, tandis que 2 participants, résidents et voisins du quartier, ont rédigé 62% des contributions.

Il résulte de l'analyse des différentes contributions consignées que les principales thématiques soulevées dans les contributions sont les suivantes :

● Densité et hauteur

Les participants s'interrogent sur le parti pris de densifier le quartier, au regard de la nature pavillonnaire des habitations existantes. Le travail des hauteurs dans le cadre de l'étude urbaine a soulevé de nombreuses questions, notamment dans le cas de la proximité avec les pavillons. La question de la densification de l'habitat est à mettre en relation avec les nuisances qui sont de plusieurs natures : vues, promiscuité, bruits, circulation automobile, dévaluation des biens immobiliers... Ces craintes sont mentionnées à plusieurs reprises dans les contributions. L'intérêt de densifier est mis en question dans un quartier pavillonnaire. Il est proposé par les participants à cet égard de renouveler le quartier par le développement de maisons individuelles et non d'immeubles collectifs.

● Circulation automobile, modes doux et transports en communs

Certains contributeurs redoutent les nuisances liées à l'arrivée de nouveaux habitants et au trafic généré par l'arrivée de nouveaux automobilistes (environ 1,2 voiture par nouveau logement). Une attente forte est exprimée concernant la démonstration que les conditions actuelles de trafic routier ne seront pas dégradées, notamment sur l'avenue de Foncastel. Informés du fait que des études complémentaires seraient menées sur le sujet, les contributeurs soulignent l'importance de connaître l'état du trafic en dehors des limites strictes du périmètre de projet. Concernant les cyclistes, il est fait état des conditions de circulation difficiles dans le quartier, notamment sur la rive sud de l'avenue de Foncastel. Quant aux transports en commun, les passages du tramway aux heures de pointe, sur l'avenue de la Marne, sont perçus comme cause du report d'une partie du trafic sur l'avenue de Foncastel. Les transports en commun ne sont pas perçus comme une offre concurrentielle à la voiture individuelle notamment pour les déplacements du centre vers la périphérie de l'agglomération. Enfin, une proposition est faite pour la réalisation d'un tramway en voie double sur l'avenue Kennedy en direction de l'aéroport. Ce projet a fait l'objet d'une concertation règlementée ad hoc et extérieure au présent projet.

● Déroulement de la concertation et gouvernance

La diffusion des informations relatives à la concertation ainsi que les moyens de communication mis en œuvre pour cela sont jugés tardifs et inappropriés. Certains contributeurs expriment le fait que les informations « concrètes » sur le projet sont arrivées tardivement au cours de la démarche de concertation, soulèvent leur nombre insuffisant (en termes de documents à conserver), ainsi que le manque de transparence des informations présentées. Ce sentiment de ne pas avoir eu accès à l'information au bon moment a pu interroger chez certains des contributeurs leur place et leur valeur-ajoutée au sein de la concertation. Les contributions citent les divers moyens qui ont été mis à disposition des participants lors des réunions publiques de concertation pour témoigner de leur expérience du quartier et faire état de leurs remarques (mur à palabres, cartons de participation, safari photos etc.). En revanche, les contributeurs s'interrogent sur la traduction « concrète » de leurs contributions dans la conception du projet urbain.

Enfin, une des contributions soulève l'intérêt d'être tenu informé de la suite du projet urbain, et de ne pas couper le lien direct qui a été établi avec les habitants lors des sessions de concertation. Certains s'interrogent également sur le calendrier d'information et de réunions sur les futurs projets immobiliers.

- **Equipements publics et de loisirs**

Il est demandé si le projet a anticipé les éventuels besoins en termes d'équipements publics pour le quartier (scolaire et sportif), et si l'un des équipements privés emblématique du quartier, le bowling, sera de nouveau ouvert dans le quartier.

- **Lien avec le patrimoine historique à proximité**

Plusieurs contributions signalent la présence à proximité de monuments historiques (chartreuse), et invoquent cette raison pour dénoncer une densification du quartier dont les règles d'urbanismes ne seraient pas compatibles avec celles de la protection des monuments historiques.

- **Espaces verts et environnement**

Les avis expriment l'inquiétude de voir le cadre végétal du quartier se dégrader par des constructions nouvelles en béton, de même que l'insuffisance des propositions du projet pour végétaliser les points de contacts entre les vues et les limites de propriété (sur la base des éléments présentés le 23 janvier 2016).

Une contribution propose de réaliser un boulevard urbain planté.

- **Implantation de nouveaux commerces**

La stratégie d'implantation des commerces présentée en concertation est mise en question.

D'une part, l'intérêt de conforter les activités commerciales sur un site offrant déjà de nombreux commerces (en lien avec le secteur Soleil) n'est pas évident.

D'autre part, l'implantation des commerces de proximité sur le secteur 4 chemins est perçue comme trop éloignée des habitations de l'avenue de Foncastel, dissuadant ainsi de se rendre sur ce site à pied par exemple. Compte tenu des valeurs locatives des commerces, des doutes sont exprimés quant à l'ambition d'implanter un pôle de commerces de proximité.

Néanmoins, certains insistent sur la nécessité d'implanter des commerces de proximité en évitant l'implantation exclusive de commerces de destination, moins propices au développement d'une vie de quartier.

Enfin, le modèle « boîte à chaussures » est perçu comme un modèle dépassé, il est proposé d'opter pour des solutions architecturales plus en phase avec l'environnement et une mise en cohérence de l'offre commerciale sur ce secteur (impression de déstructuration importante sur l'avenue de la Somme et sur le secteur Marne/Mendès-France).

- **Topographie et sols**

Les riverains attirent l'attention des pouvoirs publics sur un cas particulier (le terrain Jardiland) pour lesquels la nature du sol, zone remblayée instable, pourra constituer un terrain défavorable à l'implantation de nouveaux bâtiments, dont la construction pourrait ainsi impacter les maisons voisines existantes.

Par ailleurs, sur certains secteurs, comme sur Marne Mendès France Sud, la topographie est susceptible d'aggraver la perception depuis l'existant des constructions nouvelles qui seront réalisées.

3) Les contributions issues des 3 réunions publiques

- **Réunion publique n°1 du 7 novembre 2015 : « Le Forum du projet urbain »**

Pour chaque thématique, les participants ont réalisé un retour d'expérience, ont pu poser leurs questions et faire part de leurs idées et attentes.

- Se loger : contribution des participants de type « choix multiple » autour des principales qualités d'habiter un logement dans un ensemble collectif,
- Se déplacer : contributions et recueil de l'expérience des participants sur des cartes du quartier à compléter par sa propre expérience de mobilité,
- Vivre le quartier : contribution des participants de type « choix multiple » sur les usages à développer pour « faire quartier », c'est-à-dire sur les manières de le fédérer.

Les participants ont par ailleurs été invités à écrire sur des cartons et à les afficher sur le « Mur à Palabre », conçu comme un panneau d'affichage à disposition du public.

La synthèse des différents ateliers a été réalisée à travers une carte et un texte, restitués dans le bulletin Horizon Marne n°1.

Atelier « Se Loger »

Les participants ont été interrogés sur les principales qualités constitutives d'un logement.

Pour ce qui concerne les qualités de l'habitat collectif, c'est la possibilité d'avoir un cœur d'îlot de nature qui est considéré comme prioritaire, mais également de bénéficier de locaux collectifs de qualité tels qu'une conciergerie ou un service de gardiennage.

Quant aux qualités des appartements en eux-mêmes, bénéficier d'espaces extérieurs de qualité est perçu comme l'une des qualités les plus importantes. L'ouverture sur l'extérieur, que ce soit par des baies vitrées, ou par des espaces extérieurs de grande surface est un besoin perçu comme essentiel. A l'intérieur des logements, c'est avant tout la fonctionnalité qui est mise en avant (luminosité et espaces de rangements).

Atelier « Se Déplacer »

Les participants ont été invités à réaliser des cartes de leurs trajets dans le quartier.

4 principaux sujets sont ressortis de cet atelier :

- 1 - les déplacements en tramway se font principalement en direction de Bordeaux,
- 2 - les habitants évitent de circuler sur les axes principaux de leur quartier et préfèrent des voies de contournement pour quitter ou rejoindre leur domicile,
- 3 - les déplacements se font essentiellement entre le Nord et le Sud du quartier,
- 4 - les principales destinations des habitants dans leurs déplacements en voiture sont : le lieu de travail, les écoles pour déposer et aller chercher les enfants, la zone commerciale Mérignac Soleil et les petits pôles de commerces de proximité.

Les participants expriment leur souhait de voir un apaisement de la circulation automobile ainsi qu'une sécurisation de la place des piétons et des cyclistes, notamment aux intersections jugées dangereuses.

Atelier « Vivre le Quartier »

Les usages du quotidien les plus plébiscités par les participants concernent les besoins de commerces de proximité et d'amélioration des circulations douces. Pouvoir bénéficier d'une offre commerciale variée ainsi que de transports en commun apparaît comme l'une des priorités d'usage du quartier.

« Mur à Palabres »

Cette session a permis de recueillir « l'expertise d'usage » des participants du quartier ainsi que leurs remarques sur le projet urbain. Le « Mur à palabres », conçu comme un espace d'expression libre, a

recueilli de nombreuses contributions (plus de 200 verbatim), synthétisées dans le tableau ci-dessous :

| Thèmes | Notions associées | Nombre de citations |
|---|--------------------------------|---------------------|
| 1. Mobilités (transports, déplacements et stationnement) | | 79 / 39 % |
| | <u>Trafic et circulation :</u> | (68) |
| | Modes doux (vélos et piétons) | 26 |
| | Circulation automobile | 21 |
| | Transports en commun | 12 |
| | Intermodalité | 9 |
| | Stationnement automobile | 11 |
| 2. Commerces, services et activités | | 29 / 14 % |
| | Commerces de proximité | 15 |
| | Diversité de l'offre | 6 |
| | Commerces | 4 |
| | Services à la personne | 3 |
| | Bureaux (activités) | 1 |
| 3. Equipements, publics et privés | | 20 / 10 % |
| | <u>Âges de la vie :</u> | (17) |
| | Scolarité et jeunesse | 12 |
| | Personnes âgées | 5 |
| | Services publics | 3 |
| 4. Qualités propres aux futurs logements | | 18 / 9 % |
| | Intérieur des logements | 8 |
| | Espaces communs | 5 |
| | Conception et durabilité | 3 |
| | Extérieur des logements | 2 |
| 5. Hauteurs et densité | | 16 / 8 % |
| | Hauteurs | 9 |
| | Densité | 7 |
| 6. Espaces verts | | 16 / 8 % |
| 7. Intégration urbaine et architecturale des futurs logements | | 13 / 6 % |
| | Contexte urbain | 8 |
| | Conception architecturale | 3 |
| | Contacts avec les commerces | 2 |
| 8. Conception et usages attendus des futurs espaces publics | | 6 / 3 % |
| 9. Statut d'occupation et mixité sociale et intergénérationnelle | | 6 / 3 % |
| | Propriété privée | 3 |
| | Mixité sociale | 2 |
| | Mixité intergénérationnelle | 1 |
| Autres | | 5 |

Dans l'ensemble, les thèmes dominants traduisent :

- la préoccupation quant au stationnement et au partage de la voirie avec les transports en commun (le tramway n'est pas toujours perçu de manière positive), mais également la grande fragilité des piétons et des cyclistes dans la circulation avec le besoin de sécuriser les parcours des modes doux notamment aux intersections,
- un plébiscite des commerces de proximité, perçus comme facteurs de dynamisme, d'attractivité et de renouveau du quartier,
- l'importance de l'intergénérationnel et de lieux de rencontres notamment pour l'activité des jeunes. La question des besoins scolaires et d'une nouvelle école est posée régulièrement,

- le souci de veiller à ce que les futurs logements soient spacieux et lumineux pour leurs futurs habitants, ce à quoi la conception architecturale devra apporter une réponse satisfaisante et durable,
- une inquiétude face à la hauteur des bâtiments, et une interrogation sur la densification du quartier,
- le souhait de voir réaliser des espaces verts accessibles,
- le souhait de réaliser des espaces publics praticables pour tous et de qualité dans les matériaux et les finitions,
- de façon marginale, une inquiétude quant à la mixité sociale et à l'incidence sur la valeur des biens immobiliers.

- **Balade urbaine du 5 décembre 2016 : « Le Safari Photos »**

La balade urbaine intitulée « Safari photos » avait pour but de présenter et d'étudier in situ le quartier sous l'angle de la découverte et de la proposition. La contribution des participants, sous forme de photos, a été le support des échanges concernant les usages et l'appropriation des lieux par les futurs habitants.

L'objectif était de photographier le quartier au niveau de différents points d'arrêts dans la promenade, afin de recueillir des ambiances perçues par les participants, au plus près du terrain avec et de débattre sur les points suivants :

- ce qui est à améliorer,
- ce qui est à valoriser,
- ce qui est à préserver,
- repérer les points forts du site et ses « points noirs ».

- **Réunion publique n°2 du 12 janvier 2016 : « Les Ateliers citoyens »**

Les premiers principes directeurs du projet urbain sont présentés afin d'échanger avec les participants sur les trois thématiques suivantes.

Les enseignements de l'atelier « Co-Habiter »

Pour les participants, l'arrivée de nouveaux habitants signifie une perturbation du cadre de vie et une promiscuité croissante. Ainsi, les sujets suivants ont été abordés par les participants lors de cet atelier :

- le besoin de comprendre les règles qui permettent de déterminer les hauteurs, lorsque les bâtiments se situent à proximité de zones pavillonnaires,
- une hauteur moyenne entre R+4 et R+5 ne soulève pas de problème sur l'avenue de la Marne. Il est admis par certains participants le caractère urbain et central du quartier peut impliquer des émergences ponctuelles sur l'avenue de la Marne, dès lors qu'elles ne sont pas perceptibles depuis le tissu pavillonnaire,
- au contact du tissu pavillonnaire, il est souligné l'importance de ne pas excéder R+1 pour les constructions les plus proches et le R+2 est admis à condition d'être plus en retrait. Toutes les interfaces avec le tissu pavillonnaire sont passées en revue avec les participants,
- plus que les hauteurs, c'est la crainte d'un manque de cohérence entre les nouvelles constructions qui est exprimée, autant en termes de hauteurs que de conception architecturale. Face à cela une forte attente est manifeste quant à l'architecture et à la qualité des conceptions permettant aux nouveaux bâtiments de s'inscrire dans la durée et de ne pas se dégrader rapidement,

- l'importance des espaces verts comme qualité majeure des futurs projets, y compris comme moyen d'atténuer les contacts visuels avec l'existant,
- plus à la marge, interrogation quant à la part de logements sociaux dans les futurs programmes.

Les enseignements de l'atelier « Se Déplacer »

Les sujets suivants ont été soulevés au cours de cet atelier :

- la difficulté de circuler en voiture sur les principaux axes routiers du quartier semble unanime, l'incidence de nouveaux logements et de nouveaux automobilistes soulève de nombreuses interrogations des participants.
- Il a été demandé à ce que des études de circulation soient menées sur le quartier pour mieux connaître les flux entrant et sortant,
- la fluidification de la circulation ne pourra pas se fonder sur l'ouverture de voies actuellement privées et fermées à la circulation, selon les habitants des lotissements concernés,
- de manière unanime, la difficulté de pratiquer le quartier à pied ou en vélo est reconnue, les intersections sont identifiées comme les points les plus dangereux pour les modes doux. Il est souhaité par les participants que les modes doux bénéficient de bonnes conditions de circulation,
- les transports en commun, notamment le tramway, sont parfois perçus comme une entrave à la circulation des voitures, pour cela les participants proposent de leur attribuer des voies propres. Des inquiétudes ont été exprimées concernant le projet d'extension de la ligne de tramway vers l'aéroport et de l'incidence de ses passages sur la circulation automobile. Les participants ont également identifié les carrefours les plus problématiques sur le secteur de projet élargi et fait des propositions dans le sens d'une amélioration.

Les enseignements de l'atelier « Vivre le Quartier »

Lors de cet atelier, la question posée aux participants est celle des conditions pour « faire quartier », et de l'identité propre au secteur de projet, au même titre que d'autres quartiers de Mérignac. Dès lors, les participants ont soulevé les sujets suivants :

- veiller à ce que les commerces de proximité puissent subsister et se développer, et ainsi contribuer à l'animation et à une dynamique de convivialité propre au quartier. Les services publics et à la personne sont aussi évoqués par les participants (relais postal par exemple). L'accessibilité automobile et par les modes doux est une des conditions de leur maintien,
- conserver des places de stationnement pour les commerces, ce qui est perçu comme une condition de leur maintien sur le site. Néanmoins, les nappes de parking vides, comme celui de Jardiland, constituent un modèle de stationnement qui n'est pas souhaité,
- la question du développement de bureaux est posée.
- éviter de réaliser des espaces publics (notamment cela concerne la place publique) trop minéraux,
- réaliser des espaces verts qualitatifs permettant aux habitants de se retrouver (quelle que soit leur génération), de se reposer, et de pratiquer des activités sportives ou de loisir par exemple (parcs squares avec jeux pour les enfants ou mobilier sportif),
- anticiper les besoins scolaires liés à l'arrivée des nouveaux habitants.

Réunion publique n°3 du 30 avril 2016 : « L'exposition du projet urbain »

La dernière réunion publique a été l'occasion d'échanger sur la base de la présentation du projet urbain, ce qui pour les participants a soulevé des questions et réactions autour des thématiques suivantes :

- **circulation et stationnement,**

La question du trafic routier demeure une des principaux sujets d'inquiétude, les participants ayant questionné sur les mesures prises pour absorber les flux générés par l'arrivée de nouvelles voitures sur un secteur déjà saturé. La crainte exprimée par certains est celle de voir à terme leurs voies privées ouvertes à la circulation, et pratiquées pour contourner les axes principaux aux heures de forte fréquentation. Le projet d'extension de la ligne de tramway vers l'aéroport depuis l'arrêt 4 Chemins a également beaucoup interrogé les participants, concernant les perturbations du trafic en phase de travaux et les interruptions de la circulation attendues avec l'augmentation des fréquences de passage du tramway en phase exploitation. Si le parking relais est perçu comme un équipement utile pour se reporter vers les lignes de Transports en commun (TC), il est craint que l'accès au P+R ne soit rendu trop compliqué au point de décourager les automobilistes de s'y rendre. En revanche, si les modalités de stationnement n'ont pas été remise en cause (en souterrain), le nombre de places moyen par logement semble insuffisant (1,2) à certains.

- **hauteurs et densité,**

Au cours des ateliers, et au regard des évolutions progressives du projet urbain sur la question des hauteurs, le débat s'est concentré sur deux interfaces jugées encore problématiques entre projet urbain et tissu existant : le R+8 près de la rue J. Anouilh et le R+6 situé à l'angle de la ceinture de bâtiments R+1 et R+2 du lotissement de la Fougeraie. Les échanges révèlent qu'il n'y a pas d'acceptation de la hauteur dès lors qu'elle génère des vues plongeantes sur le voisinage.

- **commerces,**

Bien que les commerces de proximité soient considérés comme un facteur positif pour l'attractivité et la dynamique de la vie de quartier, c'est la réalité économique qui interroge, notamment les niveaux de loyers supportables pour les petites enseignes souhaitées. Il est craint que les activités tertiaires (banques et services financiers etc.) soient les seuls commerces capables in fine de supporter la charge des loyers dans les nouveaux programmes. De même, la proximité de la « machine » commerciale Mérignac Soleil est considérée comme un risque concurrentiel très important pour des petits commerces qui viendraient s'implanter. Pour les participants c'est la cohérence qui sera donnée et la maîtrise de ce projet (stationnement attractif, livraisons optimisées etc.) qui pourra garantir les conditions de son bon fonctionnement. Une interrogation demeure donc sur la nature des commerces qui pourront s'implanter sur le secteur Quatre Chemins, les participants signifiant leur intérêt pour cette partie du projet et proposent de contribuer à la suite des réflexions.

- **projet d'habitat,**

Concernant cette thématique, la question de la programmation en logements est à nouveau posée, la programmation « 50 000 » est rappelée. Quelques participants s'inquiètent du profil sociologique des nouveaux arrivants.

- **Équipements,**

L'implantation d'équipements publics est attendue, notamment le groupe scolaire (et son emplacement) pour ce qui est du plus structurant, aux plus petits comme un relais postal voire un poste de police. Les participants reviennent également sur les besoins vis-à-vis d'autres équipements publics qui accompagneront la croissance du quartier, un gymnase par exemple.

- **phasage du projet,**

Le phasage du projet « concret » interroge les participants, notamment sur le calendrier et les modalités de réalisation des premiers îlots.

Bien qu'informés de la situation foncière complexe du quartier, qui ne permet pas aux collectivités ni à La Fab de se porter acquéreur de tous les terrains mutables, les participants manifestent un intérêt fort pour le calendrier de réalisation du projet à court terme. Toutefois, les différentes réunions ont permis de faire prendre conscience du temps long qu'implique la réalisation du projet.

- **suite de la concertation.**

L'ensemble des participants manifeste un réel intérêt à être tenu informé des suites de l'étude urbaine et de l'avancée du projet. Sur plusieurs sujets les participants ont proposé d'être mis à contribution (travail avec les acteurs locaux sur le thème de l'enfance et de la jeunesse par exemple, sur la question des commerces également).

III. Les réponses apportées par thématiques

Les réponses exposées constituent une retranscription des réponses apportées oralement lors de la concertation ainsi qu'une réponse aux contributions réalisées sur le site internet de Bordeaux Métropole.

1) Circulation et stationnement

| Contributions | Réponses |
|---|--|
| Trafic routier et circulation : impact du projet urbain en termes d'intensification de la circulation automobile. | <p>Les collectivités et La Fab ont lancé une étude de circulation et déplacements sur le secteur de Mérignac Marne et Soleil, incluant également la prise en compte d'un périmètre élargi allant jusqu'à la rocade est. Le but de cette étude est de dresser un état initial et d'étudier l'incidence du projet urbain sur le trafic actuel, en vue de chercher des solutions techniques permettant de maintenir le niveau de la circulation à son niveau actuel.</p> <p>Dans le cadre du projet urbain, les mobilités douces sont prises en compte notamment avec la réfection des trottoirs du secteur Marne/Mendès-France et la priorisation des circulations cyclistes et piétonnes dans les voies mixtes des secteurs Quatre Chemins et Kennedy/Leclerc.</p> <p>Concernant le cas particulier du projet d'extension de la ligne A du tramway, les participants ont été informés du déroulement de l'enquête publique concomitamment à celui de la concertation (le projet du tramway étant indépendant du projet urbain).</p> |
| Stationnement automobile : nombre de places prévues par le projet urbain. | <p>La question concerne autant la mise à disposition de places de stationnement pour les habitants des logements que pour les clients des commerces.</p> <p>Une étude, réalisée par le bureau d'études Transmobilités, de l'état initial du stationnement sur le quartier ainsi que des besoins à prévoir dans le cadre du projet urbain (logements et commerces, avec étude des opportunités de mutualisation et de foisonnement) a été réalisée dans le cadre de l'étude urbaine. Le diagnostic a confirmé un besoin moyen de 1,2 places de stationnement par logement. Ce ratio inclue également des places de stationnement à destination des logements sociaux, ce que la réglementation ne rend pas obligatoire. A titre indicatif, les ratios du PLU 3.1 pour les logements sont ceux répondant à l'objectif de modération du stationnement en secteur fortement pourvu en offre de transport collectif (ligne A du tramway).</p> |

| | |
|--|--|
| | Concernant les commerces, il est tout d'abord prévu la création de places publiques, à destination des visiteurs, qui seront réglementées pour garantir une rotation (zone bleue). Une partie des places sera située en souterrain mais une part importante du stationnement devra rester visible depuis la voie (stationnement d'appel, notamment pour les commerces de destination). |
|--|--|

2) Commerces et services

| Contributions | Réponses |
|---|---|
| Typologie de commerces : destination et proximité | <p>D'une part le projet vise à conforter les activités présentes sur site et à permettre leur maintien, ce qui concerne principalement les grands commerces de destination, dont la répartition précise au sein de l'opération d'aménagement sera à déterminer selon les opportunités de transferts (opérations tiroirs). L'ensemble des exploitants ont été rencontrés dans le cadre des études commerciales (réalisation bureau d'études Objectif Ville). Le phasage prévisionnel du transfert des commerces, constitue une feuille de route qui devra être mise en perspective avec le calendrier opérationnel de réalisation des îlots.</p> <p>D'autre part, l'étude de marché réalisée par le bureau d'étude Objectif Ville a démontré le potentiel d'une petite polarité de commerce de proximité sur le secteur 4 Chemins, à proximité immédiate de la station de tramway 4 Chemins et du parc relais, au niveau de la future place publique du secteur.</p> <p>Dans les deux cas, l'offre commerciale sera insérée dans constructions nouvelles pour lesquelles des questions telles que l'accessibilité de places de stationnement et la conception adaptée des locaux commerciaux (visibilité) seront anticipées lors de la conception des projets immobiliers, conditions primordiales de l'implantation pérenne de nouvelles enseignes.</p> <p>Par ailleurs, l'aménageur engagera un dialogue bien en amont des implantations commerciales, avec le ou les futurs investisseurs de commerces.</p> |
| Services à la personne | <p>Les services à la personne sont l'une des composantes du projet urbain, cela est envisagé à l'échelle même des futurs bâtiments autant par la possibilité d'avoir des espaces communs mis à la disposition des résidents (local technique, laverie mutualisée) si les opérateurs privés en font le choix, que par l'installation de services marchands en pied d'immeubles.</p> |

3) Equipements publics et vie de quartier

| Contributions | Réponses |
|--|--|
| Equipements publics : Evaluation des besoins scolaires. Evaluation des besoins pour l'hébergement des personnes | <p>L'Agence d'urbanisme de Bordeaux (a'urba) a évalué en lien avec les collectivités et La Fab, un besoin de 6 classes pour environ 1 000 logements nouveaux.</p> <p>L'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine Debarre-Duplantier a été missionnée pour évaluer la faisabilité d'un nouveau groupe scolaire sur</p> |

| | |
|---|--|
| <p>âgées. Besoins en termes d'autres équipements collectifs. Services publics</p> | <p>3 sites, dont un hors périmètre de l'opération d'aménagement. C'est le scénario d'un site, hors périmètre de l'opération, pouvant regrouper environ 20 classes de l'opération Marne et Soleil (opération voisine) qui est pour l'instant privilégié. Toutefois, les conclusions de cette étude ainsi que le choix du site pour sa construction devront faire l'objet d'une validation des élus de la ville de Mérignac.</p> <p>L'hébergement de personnes âgées ne fera pas l'objet d'un établissement public au sein de l'opération d'aménagement. Un établissement privé n'est pas exclu.</p> <p>Concernant les besoins en termes d'équipements publics sportifs (gymnase) il n'a pas été identifié de besoin sur le secteur, dès lors qu'une offre existe d'ores et déjà à proximité, notamment sur le parc Bourran.</p> <p>La relocalisation du bowling, si elle était possible, pourrait être envisagée sur le secteur de projet élargi.</p> <p>L'implantation de nouveaux services publics sur le secteur n'est pas programmée, mais n'est pas à exclure, en lien avec l'offre de commerces de proximité.</p> |
|---|--|

4) Insertion urbaine, qualité architecturale et patrimoine

| Contributions | Réponses |
|--|---|
| <p>Insertion urbaine : cohérence urbaine globale du projet dans un contexte pavillonnaire</p> | <p>Le projet urbain répond à cet enjeu par plusieurs règles :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un épannelage qui s'abaisse progressivement à l'approche du tissu pavillonnaire jusqu'à R+2/R+1 maximum, conformément aux prescriptions urbaines et architecturales qui encadreront la réalisation des futures constructions, - une règle de mise à distance systématique des nouvelles constructions qui prévoit que leur hauteur devra être inférieure ou égale à la distance les séparant de l'habitation la plus proche, en fond de parcelle. Cette règle figure dans le Programme local d'urbanisme (PLU) en vigueur et sera reprise dans le prochain PLU 3.1. - les limites séparatives devront être le plus densément plantées lors de la réalisation des futurs projets immobiliers, conformément aux prescriptions paysagères du projet. <p>A noter que l'ensemble des dispositions règlementant les hauteurs minimales/maximales autorisées laissent la possibilité à une certaine souplesse, le projet urbain ambitionnant d'adapter les règles selon chaque contexte particulier et au cours des différentes phases de réalisation du projet urbain.</p> <p>Quant au deux cas d'espèce, pour lesquels les hauteurs ont été jugées trop importantes par rapport à la proximité du voisinage, les projets immobiliers permettront de retravailler ces hypothèses.</p> <p>L'enveloppe globale de constructibilité ne doit pas occulter les aménagements possibles au cas par cas pour limiter les vues et les contacts avec le voisinage, les éléments présentés en concertation ne sont pas des projets d'architecture. En somme, la densité n'est pas un</p> |

| | |
|--|--|
| | respect de l'existant. Les modes « d'habiter » évoluent et les logements aussi. |
| Qualité architecturale : Conception des logements (intérieure et extérieure) | <p>A l'échelle des bâtiments eux-mêmes, l'étude urbaine ne peut pas présenter au stade de la concertation des projets d'architecture, la conception du projet urbain se situant plus en amont.</p> <p>Toutefois, ont été présentés aux participants les cahiers d'orientations, auxquels ils ont directement contribué, lors du premier atelier, en travaillant sur la question des qualités de l'habiter.</p> <p>Ces cahiers seront remis aux opérateurs en charge de la réalisation des îlots et comportent des prescriptions urbaines, architecturales, paysagères et environnementales obligatoires. Il sera ainsi demandé à chaque opérateur de respecter une série de prescriptions et d'être volontaires sur des aspects laissés à leur libre appréciation du contexte.</p> |
| Préservation du patrimoine | <p>La réglementation imposera le respect des dispositions prévues dans le cadre d'un projet de construction nouvelle dans un rayon de 500 mètres d'un bâtiment classé. Aucun site patrimonial n'a été identifié sur le site même du projet urbain.</p> <p>Il en sera de même pour l'ensemble des servitudes d'urbanisme présentes sur le site de projet.</p> |

5) Espaces publics et environnement végétal

| Contributions | Réponses |
|---|---|
| Espaces publics : qualité et praticabilité | <p>L'objectif est de confier à La Fab la maîtrise d'ouvrage des espaces publics, qui réalisera préalablement les études préalables à leur réalisation. La question de l'adaptation aux usages futurs sera au cœur de la conception du projet d'espaces publics. A cet égard, les propositions réalisées par les participants en matière de mobilier, d'ambiance seront prises en compte par les concepteurs.</p> <p>Cette question est à mettre en lien avec celle des aménagements paysagers, l'objectif étant le développement d'ambiances apaisées et paysagées.</p> |
| Espaces verts : espaces publics et îlots privés | <p>La réalisation d'espaces verts dans le quartier est l'un des objectifs fondamentaux du projet urbain. Ces espaces se déclineront tant dans l'espace public, en accompagnement des voies nouvellement créées, que dans les espaces collectifs des nouveaux îlots, de préférence sur les toitures.</p> <p>Le développement d'une trame verte s'accompagnera également d'aménagements visant à gérer l'écoulement des eaux pluviales dans l'espace public et privé (noues paysagères).</p> <p>Au stade des éléments présentés en concertation, les espaces publics projetés, y compris la place du secteur 4 Chemins, laissent apparaître une large part aux éléments végétaux (noues, bandeaux bocagers,</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>cœurs d'îlots densément plantés etc.).</p> <p>Au sein des espaces privés, la végétalisation tiendra une part importante (définie par un coefficient de biodiversité) puisqu'elle permettra de gérer les contacts entre les parcelles voisines (brise vues) et contribuera au renforcement du phénomène d'îlot de fraîcheur urbain.</p> <p>En revanche, à ce stade du projet, il n'est pas prévu de réaliser de square ou de petit parc, au regard de l'offre d'espaces verts déjà existante sur ce secteur de la commune.</p> |
|--|--|

IV. Conclusion et suites de la concertation

En premier lieu, il ressort des différents temps de la concertation une évolution dans la participation et dans les contributions des participants.

Au fur et à mesure du processus, pour une majorité de participants, les questions se sont décentrées des problématiques individuelles, en tant que propriétaires, vers des problématiques et ou propositions ayant davantage trait à l'intérêt général, à une vision d'ensemble du projet.

Ainsi, les participants à la concertation, pour la majorité d'entre eux :

- se sont acculturés au vocabulaire technique et à la logique de conception et de phasage du projet urbain,
- ont apporté des éléments enrichissants au débat sur des questions techniques telles que la circulation, la programmation commerciale, l'aménagement des espaces publics,
- ont exprimé une vision sur la mutation de ce territoire, à moyen et long terme ainsi que la volonté de voir réaliser un projet cohérent et bénéfique pour le quartier.

Une des difficultés rencontrées néanmoins est celle du décalage entre l'attente forte des participants de se voir présenter un projet extrêmement précis et abouti et le démarrage de la concertation en amont de la conception du projet urbain, ne permettant pas répondre à l'ensemble des questions, parfois trop précises à ce stade d'avancement du projet.

Par ailleurs, les sujets débattus tout au long du processus de concertation ont orienté la conception du projet urbain.

En effet, les échanges avec les participants sur les questions relatives à l'insertion urbaine du projet vis-à-vis de l'existant ont permis de faire évoluer, au fil des réunions, les formes urbaines et les hauteurs proposées, notamment à proximité du tissu pavillonnaire.

C'est en prenant en compte les réponses des participants en matière de conception des logements que l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine a élaboré les préconisations architecturales des cahiers d'orientations qui seront remis aux futurs groupements de promoteurs et architectes, en vue de la conception et réalisation des futurs projets immobiliers.

De même, la question de l'impact de la circulation liée à l'arrivée de nouveaux habitants a donné lieu à l'engagement d'une étude circulation sur le secteur Soleil/Marne par La Fab, en lien avec Bordeaux Métropole, étude visant à modéliser le trafic et des solutions visant à maintenir le trafic à son niveau actuel.

La nature du maillage des espaces publics a également évolué, avec par exemple, la transformation d'une zone de rencontre sur le secteur Quatre Chemins, en voie douce, pour réaliser une liaison vers un lotissement au sud.

Les contributions des participants auront aussi vocation à orienter les modalités de réalisation du projet urbain.

Ainsi, l'ensemble des propositions relatives à la présence du végétal, l'appropriation de l'espace public, devront être prises en compte par l'équipe de maîtrise d'œuvre en charge de la conception des espaces publics.

Sur la question de la programmation en équipements, services et commerces, les propositions et souhaits des participants orienteront également la programmation et les actions d'encadrement des futurs projets immobiliers.

Enfin, les participants ont exprimé le souhait de vouloir contribuer (« utilisez-nous ») activement à la mise en œuvre du projet urbain sur des thématiques que les conclusions des échanges ont permis d'identifier.

Dès lors, si la concertation règlementée s'achève, elle ne constituait qu'une première étape d'accompagnement de la construction du projet urbain. Le processus de concertation a vocation à se poursuivre en phase de réalisation du projet. L'aménageur sera en effet chargé de poursuivre l'information et ce dialogue avec les habitants et les usagers.