

DEPARTEMENT DE LA GIRONDE

Commune de MERIGNAC

Projet de Lotissement



Cadastre Section ET numéros 2p, 45, 46, 49, 55p, 62p, 63, 64, 65p, 66, 67, 68p, 69, 70p, 71p, 72, 74 et 79p

NOTICE DESCRIPTIVE DU PROJET

MAITRE D'OUVRAGE :


THALIUM

PA.2

MODIFICATIONS

Réf. INFO : A682.dwg

Indice	Dess	Date	Objet de la modification
A	BRM	05/12/13	Première édition.
B
C
D

Dossier n°: A682
Date : Novembre 2013
Suivi par : BRM
Responsable : XdG

PRO
Novembre 2013


GÉOMÈTRES EXPERTS

AU-DELÀ DE LA MESURE

JEAN-MARC NIAUSSAT

XAVIER de GOUVILLE

OLIVIER PACHEN

ARTIGUES PRÈS BORDEAUX, 33370 - CS 30113 - 25 Boulevard de Feydeau - Tél : 05 56 86 72 54 / Fax : 05 57 54 15 75 - abac@abac-artigues.fr
LANGON Cedex, 33212 - ZI DUMES, BP 30253, 3 Rue Condorcet - Tél : 05 56 63 17 30 / Fax : 05 56 76 84 44 - abac@abac-langon.fr
LA TESTE DE BUCH (Bureau secondaire), 33260 - 40 Boulevard du Pyla - Tél : 05 57 15 74 12 / Fax : 05 57 54 15 75 - abac@abac-lateste.fr

Commune de MERIGNAC

« 45 ° PARALLELE »

NOTICE DE PRESENTATION

I - OBJET

Désireuse de valoriser le foncier de près de 7 ha situé en entrée de la zone aéroportuaire, la Société Anonyme Aéroport de Bordeaux-Mérignac a lancé un appel à projets dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence. Après examen des candidatures, la société Thalium Promotion a été retenue pour l'aménagement du site, dénommé «45° Parallèle».

Le programme proposé par la société Thalium, Maître d'Ouvrage, comprend plusieurs fonctions complémentaires interconnectées, permettant de donner une image forte au futur site :

- des plateaux de bureaux qualitatifs,
- un hôtel haut de gamme,
- un centre de congrès,
- un restaurant interentreprises.

Ces différents bâtiments seront autorisés par des permis de construire distincts, eux-mêmes s'inscrivant dans une procédure générale de Permis d'Aménager, objet du présent dossier. Ce permis se composera de 7 lots, supportant chacun une des constructions précitées.



II – CADASTRE - URBANISME - CADRE REGLEMENTAIRE

Le terrain d'assiette du projet est cadastré Section ET n°2p, 45, 46, 49, 55p, 62p, 63, 64, 65p, 66, 67, 68p, 69, 70p, 71p, 72, 74 et 79p pour une surface apparente totale de 68 296 m². Les parcelles sont situées en zone UE du PLU approuvé de la Communauté Urbaine de Bordeaux. La SHON générée étant supérieure à 800 m², il sera fait pour le projet application d'une des dispositions des règles générales du PLU qui consiste à la mise en œuvre des différentes règles à l'assiette du projet et non aux lots issus de la division : « *Dans le cas d'un lotissement ou dans celui de la construction, sur un même terrain, de plusieurs bâtiments dont le terrain d'assiette doit faire l'objet d'une division en propriété ou en jouissance, l'intégralité des règles sont applicables aux terrains issus des divisions projetées, sauf pour les opérations de plus de 800 m² de SHON.* ».

Par ailleurs, les caractéristiques principales du projet, permettant de définir les procédures environnementales auxquelles l'opération d'aménagement est soumise, sont les suivantes :

- la surface totale du site est légèrement inférieure à 7 ha,
- la surface de plancher est d'environ 38 000 m²,
- le centre de congrès est susceptible d'accueillir plus de 1000 mais moins de 5000 personnes,
- le linéaire de voiries est inférieur à 3 km,
- une voie de BHNS est envisagée, au nord et au sud de la parcelle,
- la surface imperméabilisée totale correspond à environ 60 % du site,
- un canal planté et une pièce d'eau seront créés,
- les eaux pluviales seront rejetées dans le réseau de l'aéroport, conformément aux modalités de l'arrêté d'autorisation au titre de l'article L.214-3 du Code de l'Environnement, en date du 15/10/2012,
- le Lotier Velu, le Crapaud Calamite, le Triton marbré et palmé et le Lézard des Murailles qui constituent des espèces protégées sont présentes sur le site.

Etude d'impact

Selon l'article L.122-1 du Code l'Environnement :

« les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact . Ces projets sont soumis à étude d'impact en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas effectué par l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement. »

Conformément à l'annexe à l'article R.122-2 du Code de l'Environnement, modifié par le décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011, le présent projet d'aménagement est concerné par les rubriques suivantes :

- « 6° d) Infrastructures routières »,
- « 33° Zones d'aménagement concerté, permis d'aménager et lotissements situés sur le territoire d'une commune dotée, à la date du dépôt de la demande, d'un PLU ou d'un document d'urbanisme en tenant lieu, ou d'une carte communale n'ayant pas fait l'objet d'une évaluation environnementale permettant l'opération »,
- « 38° Construction d'équipements culturels, sportifs ou de loisirs ».

Au vu de ses caractéristiques, il ressort que l'opération est soumise à la procédure de cas par cas. C'est ainsi qu'un dossier de demande d'examen au cas par cas a été transmis à l'Autorité Environnementale en juillet 2012. Suite à l'examen du dossier, l'Autorité Environnementale a pris un arrêté en date du 24 août 2012 stipulant qu'une étude d'impact était nécessaire au vu de la nature et de la localisation du projet : le

projet d'aménagement est donc soumis à étude d'impact au titre du code de l'environnement. Cette étude est annexée au présent dossier de demande de Permis d'Aménager.

Dossier au titre de la loi sur l'eau

Conformément à l'article R.214-1 du Code de l'Environnement, en application des articles L.214-1 à L.121-6 du même code, un dossier d'incidence au titre de la Loi sur l'Eau est requis pour le projet.

Néanmoins, la Société Anonyme Aéroport de Bordeaux-Mérignac a conduit un dossier de demande d'autorisation pour le rejet des eaux pluviales du bassin versant n°3 de la zone aéroportuaire, dans lequel s'inscrit le projet immobilier. En vue d'une cohérence d'ensemble, il a donc été décidé de tenir compte de l'opération « 45° Parallèle » dans le dossier de demande d'autorisation de l'aéroport.

L'arrêté d'autorisation au titre de l'article L.214-3 du Code de l'Environnement a été émis le 15/10/2012.

Enquête publique régie par le code de l'Environnement

L'article R.123-1 du Code de l'Environnement, pris pour application de l'article L.123-2 du même code et modifié par le décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011, définit le champ des enquêtes publiques.

Ainsi, font l'objet d'une enquête publique, préalablement à leur autorisation, leur approbation ou leur adoption, les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une étude d'impact en application de l'article L.122-1 du même code, à l'exception de certains cas dont le projet ne fait pas partie.

L'opération est donc soumise à enquête publique régie par le Code de l'Environnement.

Par ailleurs, et pour information, il est à noter que l'opération doit faire l'objet d'un dossier de demande de dérogation pour la destruction d'espèces protégées, comme cela a été conclu avec la DREAL Aquitaine.

III – ETAT INITIAL DU TERRAIN ET DE SES ABORDS

1 – Situation

Le terrain à aménager se situe à l'ouest de l'agglomération bordelaise, à proximité immédiate de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. Il est bordée par l'avenue René Cassin.

L'opération s'insère au sein d'un environnement économique en développement, entre l'aéroport et ses structures connexes, hôtels et entreprises. Un cours d'eau entièrement artificialisé, la Devèze, s'écoule au sud de l'emprise du projet.

2 – Etat initial

Dans les années 70, le site était aménagé mais aujourd'hui, le quadrillage de desserte reste le seul vestige des activités passées. En effet, la zone de projet est actuellement ouverte, principalement occupée par de la prairie, ponctuée d'arbres isolés et un large fossé marque la partie est du site.

IV – PROJET D'AMÉNAGEMENT : PARTIS RETENUS, CARACTERISTIQUES

1 – Aménagement du terrain

L'objectif premier étant de composer un quartier offrant aux usagers des espaces privilégiés en cœur d'îlot, tout en initiant des accroches au territoire environnant, l'opération sera organisée avec du bâti regroupé sur les rives de l'opération, libérant en son centre un espace de qualité, majoritairement dédié à la mobilité

douce. Des connexions avec l'environnement immédiat seront possibles, principalement vers le sud et le nord.

Le programme prévoit 7 lots dont les futures constructions ont d'ores et déjà été imaginées :

- le lot 1 comprendrait un hôtel haut de gamme avec un restaurant et un centre de congrès indépendant,
- le lot 3 comprendrait un parking silo et un restaurant inter-entreprises,
- les lots 2 et 4 à 7 comprendraient chacun un immeuble de bureaux (4 en U et 1 en cloître).

L'aménagement se déroulera selon 3 phases constructives principales. Les réseaux principaux, la voirie et les espaces libres des espaces communs, le pôle hôtelier, le centre des congrès, un des immeubles de bureaux en U (lot n°2) et enfin le parking silo seront réalisés en priorité afin de donner d'emblée une image forte au site.

Les phases suivantes seront réalisées au fur et à mesure du développement de l'opération et de la commercialisation. Lors de la deuxième phase, deux immeubles de bureaux supplémentaires seront aménagés. S'en suivra, la réalisation des deux derniers immeubles de bureaux.

2 – Plan de composition et organisation

a – Prise en compte et traitement des abords

Le parti pris concernant le plan masse trouve sa genèse dans l'histoire du site et de son environnement. En effet, au fur et à mesure de son développement militaire et civil, associé à la croissance de la place de l'automobile, l'aéroport de Bordeaux Mérignac a vu ses espaces d'agrément disparaître au profit de vastes parkings. En parallèle du développement de l'aéroport, le secteur a connu le déploiement d'activités tertiaires jusqu'à la constitution d'un pôle tertiaire supérieur dans les années 2000.

Plus précisément, le site du 45^{ème} Parallèle était occupé jusque dans les années 2000 par des logements de fonction de l'Etat qui ont été déplacés dans une zone résidentielle de Mérignac Beutre afin de donner au terrain une vocation plus appropriée, en entrée de zone aéroportuaire.

Le programme proposé constitue donc une occasion de :

- redonner une cohérence d'ensemble au secteur, passant par un aménagement qualitatif,
- réintroduire des composantes et des usages abandonnés tels que les espaces verts et les promenades,
- transcender les contraintes pour redonner au site tout son attrait, à travers la création d'une image forte.

b – Traitement des voies et des espaces publics et collectifs

Le premier grand principe est que toutes les voies du programme pouvant être empruntées par des véhicules motorisés seront à sens unique.

La voie principale, dont un profil en long est annexé dans le présent dossier, formera une première boucle autour du jardin central du projet. Dans sa partie courbe en extrémité Est du jardin, une place urbaine surélevée sera aménagée en matériaux distincts de ceux de la voirie pour attirer l'attention de l'utilisateur et l'obliger à ralentir. Cette place s'étendra sur le lot n°1 jusqu'à l'ensemble constitué par le centre de congrès et l'hôtel.

Depuis cette place, une voie secondaire pourra être également empruntée pour contourner le programme par le nord et desservir les lots 2, 4 et 5 par cette même face. Cette voie sera aussi celle utilisée par les véhicules quittant le centre des congrès ou l'hôtel. On y trouvera de plus quelques places de stationnements longitudinaux pour les véhicules légers et trois places pour bus.

Enfin, une voie réservée aux véhicules de secours, de collecte des déchets et aux camions de livraison ceinturera le site par le sud et l'est. Son revêtement en dalles béton engazonnées permettra qu'elle se confonde avec l'aménagement paysagé.

Toutes ces voies seront reliées entre elles par quatre liaisons orientées nord / sud, réservées exclusivement aux piétons et aux véhicules de secours en cas d'interventions.

L'emprise des voies principales et secondaires intègre un cheminement latéral pour piétons protégé, et une piste cyclable sur chaussée marquée par un dispositif spécifique au sol.

Les chaussées seront bordurées des deux côtés et revêtues d'un enrobé.

Les pistes cyclables et trottoirs seront traités en revêtements coulés (béton légèrement balayé, béton hydrosablé ou désactivé).

Les profils en long des voies respecteront sensiblement la topographie actuelle de manière à ne pas prévoir d'adaptations trop importantes vis-à-vis des terrains créés et des terrains environnants. Les profils seront adaptés pour permettre des écoulements satisfaisants des eaux de ruissellement.

L'espace ou jardin central fera l'objet d'un traitement paysager avec une composition de plusieurs pièces paysagères, agencées autour d'un canal. Des arbres de haute tige viendront accompagner les arbres existants.

Un jardin libre, situé au nord du site, sera composé d'un alignement d'arbres en rideau. Une végétation basse viendra compléter les hautes tiges, permettant d'effacer la voie de desserte du quartier. Le jardin sera libéré de toute structure bâtie afin d'une part, d'intégrer les bâtiments dans un espace paysager de qualité et d'autre part, de créer une accroche au grand paysage, en anticipant l'arrivée du BHNS, prévu en fond du site.

Une promenade traversant le site de l'ouest à l'est sera également aménagée le long du canal et connectera l'entrée de l'opération à l'ouest à la place urbaine située à l'est.

De nombreuses venelles dédiées aux modes doux, aux gabarits fluctuants, irrigueront le site selon un axe nord/sud. Animées d'une végétation forestière, plantées d'arbustes et de quelques arbres tiges, elles relieront les différents lots, et initieront de potentielles liaisons inter-quartier.

c – stationnement des véhicules

Afin de libérer un espace central commun très largement végétalisé, de ne pas polluer visuellement et usuellement la voie principale par des stationnements latéraux, tout en respectant les règles édictées par le PLU, le parti pris a été que chaque lot sera créateur de ses propres besoins en places et de mutualiser les autres besoins par un parking silo.

Ainsi, la majorité des stationnements sera en semi-enterré au niveau des bâtiments de bureaux en U, en sous-sol au niveau de l'immeuble cloître et dans un silo multifonctionnel, au niveau du lot 3.

La capacité de stationnement au niveau des bâtiments en U sera d'environ 80 places véhicules légers et celle au niveau de l'immeuble en cloître d'environ 100.

Le parking silo, mitoyen avec l'immeuble en cloître, constituera une solution mutualisée et optimale aux besoins en stationnement sur le site. D'une emprise au sol d'environ 2500 m² et sur 6 niveaux, il pourra accueillir environ 510 véhicules légers.

Ont été également prévus des stationnements latéraux pour véhicules légers et bus sur la voie secondaire ceinturant le programme par le nord.

3 – Organisation et aménagement de l'accès

L'accès à l'opération a été l'objet d'une réflexion spécifique pour respecter à la fois les enjeux de circulation du site de l'aéroport, et ceux d'un programme devant resté privé.

Le secteur de l'opération est desservi par l'avenue René Cassin qui connaît un trafic routier en très forte augmentation et déjà régulièrement saturé. Cette avenue dessert l'aéroport en formant une boucle. Elle comprend une voie intermédiaire de liaison à sens unique la coupant et reliant ses tronçons nord et sud. C'est par cette voie que l'accès à l'opération s'effectuera. Il s'agit donc d'une portion à trafic beaucoup plus restreint, plus sécurisant. Malgré tout, afin d'éviter les conflits de circulation entre une voie de transit et une voie de desserte d'opération, le principe de voie de décélération à sens unique a été adopté à la fois pour l'entrée de l'opération et sa sortie. En amont, cet aménagement s'accompagnera d'une réduction à une file de la chaussée de l'avenue René Cassin. Le schéma de circulation ainsi tracé de l'entrée de l'opération donnera la priorité aux flux entrant ou sortant pour assurer la fluidité de l'ensemble de la zone.

4 – Equipements collectifs – collecte des déchets

a – Eaux Usées

La collecte et l'acheminement des eaux usées seront réalisés par le biais d'un réseau d'évacuation gravitaire à créer sous les voies nouvelles ou venelles et raccordé au réseau existant au sud du programme sur l'avenue René Cassin.

Ce réseau privé sera créé en respectant les prescriptions définies par les services concessionnaires.

Les branchements des différentes constructions seront repris dans ce nouveau réseau gravitaire.

Dans le présent dossier figure un plan d'assainissement sur lequel sont tracés le collecteur principal puis les différents branchements.

La position de ces derniers et leur nombre sont indiqués à titre indicatif puisqu'ils seront réellement déterminés en fonction des permis de construire définitifs accordés.

b – Eaux Pluviales

Les eaux pluviales issues de l'imperméabilisation des voies seront dirigées par le biais des profils en long et en travers, soit par ruissellement, vers des grilles avaloirs mises en place aux différents points bas et différents points de passage.

Les eaux captées par ces grilles seront acheminées via des canalisations vers le canal du jardin central. Elles y seront stockées là jusqu'à une hauteur d'eau de 20 cm. Au-delà de cette limite, les eaux seront renvoyées vers un drain central placé dans la structure stockante de la portion sud de la chaussée principale.

En débit normal, ce drain conduira gravitairement les eaux vers l'exutoire situé au sud de l'opération.

En cas de fort débit, les ouvrages de régulation situés en aval des réseaux gravitaires permettront de ne rejeter à l'exutoire que le débit autorisé maximum de 3l/s/ha. L'excédent d'eau de pluie ne pouvant alors être évacué, sera diffusé par le drain dans la structure de chaussée. Le débit redevenant inférieur au 3l/s/ha, l'eau stockée sera de nouveau captée par le drain et évacué normalement. Il est à noter que dans cette configuration de forte pluie, il y a une montée du niveau des eaux à la fois dans la structure sous chaussée mais aussi dans le canal latéral, ces deux ouvrages étant reliés et cumulant leur capacité de stockage.

Les eaux pluviales issues de l'imperméabilisation des différents lots feront l'objet de solutions compensatoires individuelles à réaliser pour chacune des constructions sur l'assiette du lot. Elles seront majoritairement des solutions en toiture.

Chaque lot sera équipé en façade d'un regard de branchement afin d'évacuer le débit de fuite de ces solutions compensatoires. Ces débits de fuite générés seront repris dans la solution globale précédemment exposée et dimensionnée à cet effet.

La position des regards de branchement et leur nombre sont indiqués à titre indicatif puisqu'ils seront réellement déterminés en fonction des permis de construire définitifs accordés.

De façon plus globale, il faut savoir que le site du projet appartient plus précisément au bassin versant n°3 de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. La zone concernée a pour exutoire la Devèze Sud. Il s'agit d'un cours d'eau non domanial, entièrement artificialisé, qui se jette dans la retenue aéroport avenue René Cassin puis dans la retenue CUB Beaudésert.

c – Réseaux d'Electricité, Téléphone, Eau Potable et défense incendie

Les lots seront desservis en Electricité, Téléphone et Eau Potable, à partir des réseaux existants sur l'Avenue René Cassin. Les réseaux seront souterrains et réalisés, après étude, en accord avec les différents fournisseurs et gestionnaires.

Concernant la défense incendie, celle-ci a été particulièrement étudiée afin d'assurer la sécurité du site en respectant les différentes contraintes imposées : accès réservé à l'opération en cas d'impossibilité d'accès par la voie normale, voirie à structure lourde, rayons de girations supérieurs à 11m, création d'aires de mise en station, mise en place de 5 hydrants dont 2 pouvant fonctionner en simultanée, respect des distances de 100 m pour les entrées de bâtiments et de 60 m pour les colonnes sèches, etc...

d – Espaces Verts

Une attention particulière sera donnée au traitement des espaces verts à la fois pour créer des structures paysagères au sein de l'opération, pour compenser les effets du projet sur le milieu naturel et pour contribuer à l'identité remarquable du futur site, au-delà de l'empreinte architecturale.

Ainsi, l'espace central recevra un traitement paysager avec végétaux, arbres de hautes tiges, canal, venelles...Un jardin libre composé d'arbres en rideau viendra isoler au nord l'opération de l'avenue René Cassin.

De plus, il est prévu pour l'ensemble des constructions à venir un traitement qualitatif rendu possible par l'unicité du Maître d'ouvrage, passant par la création de vergers, de terrasses paysagères, de jardin vertical pour le parking silo...

Enfin, ces différents espaces permettront de recréer des zones propices aux espèces protégées du site, des réservoirs de biodiversité et des continuités écologiques.

e – Collecte des déchets

Les déchets seront collectés selon les prescriptions des services de ramassage de la CUB.

Les voies ont été conçues afin de permettre la circulation des engins de ramassage.

Des corbeilles de propreté seront implantées sur les espaces partagés. De plus, chaque immeuble disposera d'un local poubelles permettant le tri sélectif et de locaux tampons permettant la collecte spécialisée.

Enfin, une charte de gestion des déchets d'activité commune à l'ensemble des utilisateurs sera également mise en place.