

Numéro	Dates	Observations sur le projet
1	29/06/2026	Avis très défavorable à ce projet qui présente une vision très passéiste de la ville, identique à celle qui a conduit à un centre-ville minéral totalement raté. Aucune originalité. Des immeubles très hauts les uns sur les autres, des espaces commerciaux qui resteront vides. On veut faire croire à des plantations nouvelles, mais elles sont bien maigres au regard de la densification humaine proposée. Et quid de leur entretien ? Vous continuez à bétonner comme si de rien était : qualité de l'air, bruit, chaleur, bouchons, tout vous échappe.
2	01/07/2026	Commerces : – Aucun commerce alimentaire ne s’annonce : les habitants continueront à former une importante clientèle captive pour l’enseigne Carrefour (hypermarché Carrefour et magasin So Bio), seule à proposer de l’alimentaire dans la zone. – Des tas de nouvelles cellules commerciales sont prévues alors que de nombreux magasins ferment dans la galerie marchande de Mérignac Soleil : a-t-on vraiment pris en compte la réalité de la demande, l’évolution des besoins et les changements de comportement de consommation ? On ne voit pas d’étude fiable sur ce point – Nombre de nouvelles activités commerciales, récentes ou en projet, attirent une clientèle hors de Mérignac ce qui aggrave la saturation de la circulation et . Déplacements : – L’information sur la circulation est incomplète dans l’avis de participation : il manque l’étude de Transitec, 2024 qui alerte sur la congestion routière inévitable. Ce manque de transparence est très inquiétant. Il faut réévaluer le projet au vu de cette étude – Le développement de nouvelles offres commerçantes ne fera qu’aggraver la circulation des voitures sauf, bien sûr si les commerces ne trouvent pas leur clientèle ! De toute manière, il reste beaucoup de situations où la voiture demeure indispensable (déplacements en zone rurale ou espaces naturels hors métropole, transport des courses de toute la semaine, etc.). En outre, les transports publics ne sont pas fiables (pannes dûes à l’inadaptation des voies à la chaleur, au gel, aux orages ; travaux ; bus relais introuvables, etc.) Proposition pour réduire un peu le nombre d’automobiles peu utilisées et donc garées presque en permanence sur les parkings des commerces (Boulangier, Darty, Royal Buffet) occasionnant des conflits parfois violents : monter un partenariat avec Citiz Gironde et en concertation véritable avec les habitants. Cela ne suffira pas à résoudre le paradoxe fondamental : plus la concentration urbaine est élevée plus il faudrait multiplier et agrandir de véritables zones vertes mais, comme la densité de voitures augmente aussi proportionnellement, la tentation des aménageurs est grande de construire des parkings (en silo ou non) au détriment des maigres zones vaguement vertes. – Le parking silo prévu ne sera accessible que dans un sens de circulation sur l’avenue Kennedy et quand on en sortira on ne pourra aller que vers Bordeaux. Aberrant ! – Il faudrait vraiment que l’allée du tram soit en face du débouché de la rue Jean Macé + un aménagement sur l’avenue Kennedy pour que la traversée soit moins dangereuse et pour assurer une continuité paysagère avec le parc du Château conformément aux principes définis dans le Projet de 2018 – On constate des délires de greenwashing sur les parcelles St Maclou et Cultura : une partie de leurs parkings ont été rapidement défoncés puis plantés à la va vite de quelques arbres déjà grillés par les deux canicules qu’ils viennent de subir. L’objectif semble être de se protéger des incursions du projet Marne Soleil plutôt que de créer des zones d’ombre sinon de fraîcheur. Jusqu’où iront ces gesticulations lamentables ? – Constructions, espaces verts et viabilité de la nouvelle zone d’habitation Lors des réunions les responsables du projet mettent en avant les « matériaux biosourcés » comme si TOUT était construit avec. On apprécierait qu’on dise honnêtement que cela ne concerne qu’une infime partie d’une toute petite partie des constructions. Du fait du processus d’élaboration du projet, la conception des constructions a une vingtaine d’années de retard sur la situation actuelle : aucune énergie renouvelable (le réseau de chaleur ne fonctionne toujours pas), pas de climatisation naturelle (grâce à matériaux et conception technique), isolation thermique limitée, pas de structure modifiable, etc. – Il est clair qu’on ne peut pas prétendre que les constructions en hauteur permettent de dégager de la place au sol pour des espaces verts. Les responsables du projet se vantent que quelque 7000 arbres seront plantés, sans dire que beaucoup sont espacés entre des pavés ou du goudron ou dans des pots, rien à voir avec des « espaces verts » donc. Plus grave encore : pour absorber le CO² émis par chacun des 6000 nouveaux habitants il faut, selon les estimations scientifiques, entre 35 et 45 feuillus. Il faudrait donc entre 210 000 et 270 000 arbres et en ajouter encore quelques dizaines de milliers pour compenser le CO² émis par les matériaux de construction. Il en va de la santé de tous les habitants dans et autour de la zone, nouveaux et anciens.

Numéro	Dates	Observations sur le projet
		– Il est urgent de cesser de considérer la végétalisation uniquement sous un angle esthétique ; elle est désormais une nécessité absolue pour la santé et contre la chaleur. Dans cette optique il est inefficace de semer des bandes de maigre verdure à droite et à gauche ou des placettes à l'accès difficile ou des pseudo « forêts » urbaines, il faut impérativement constituer des masses de feuillus suffisamment importantes pour produire de la fraîcheur et également conserver intégralement celles qui existent comme le parc Charpentier qui se réduit comme peau de chagrin (école, immeubles, semis d'aires de jeux, création de passages pour les différents immeubles alentour) : on détruit un véritable espace vert au profit de quelques arbustes en pots. Un peu de bon sens et de logique bon sang ! L'école pourrait très bien être construite sur un espace déjà artificialisé. La question de la propriété du foncier pour le faire est un faux problème : une volonté politique trouve les moyens de le faire. – Les illustrations du projet mettent du « vert » partout ; il sera pourtant totalement impossible de faire pousser des arbres de plus de 20m de haut sur une bandelette de terre d'1 mètre de large entre deux rubans de goudron. Déclarer que ces illustrations ne suffit pas à effacer la tromperie effective. Comment faire confiance ??? Conclusion : Je proteste contre les informations tronquées et/ou trompeuses, les discours emphatiques pour masquer la triste réalité : la construction d'un Mérignac qui ressemble au Sarcelle des années 70. Mon avis est donc très réservé sur l'ensemble du projet immobilier et tout particulièrement sur la non-adaptation à l'urgence climatique des choix en matière de conception des immeubles et d'espaces verts.
3	06/07/2026	De nombreuses questions quant à l'aménagement de ce projet dans un contexte de vagues de chaleur extrêmes historiques alors même que la création et la préservation d'îlots de fraîcheur devient une cause nationale. Le bon sens voudrait que le terrain soit réservé à la création d'un point végétal et non à la bétonisation d'une vacance vouée à un énième projet immobilier ! Entasser les personnes ne répondra pas à l'urgence du logement et sacrifiera un peu plus le bien être des personnes au bénéfice de quelques-uns qui savent s'enrichir. En outre ce projet semble des déjà bancal lorsque des questions concernant la circulation sur le chemin de Pouchon restent en suspens. Il serait souhaitable que nos élus fassent preuve de discernement en invalidant ce projet de construction au bénéfice d'un projet plus apaisant pour l'ensemble des riverains déjà installés.
4	06/07/2026	Bonjour, Je trouve que le projet dans son ensemble n'est pas assez végétalisé. On dénote manifestement une volonté de faire une grande place aux constructions plutôt que s'intéresser aux vrais problèmes d'infrastructures et de circulations à venir. Quel dommage ... Bien cordialement,
5	07/07/2026	Bonjour, Depuis les récents travaux d'aménagement, il devient de plus en plus difficile de revenir dans notre quartier depuis le Carrefour. En effet, l'accès à l'îlot Saint-Maclou étant fortement restreint, nous ne pouvons que difficilement rejoindre notre rue : nous sommes contraints d'effectuer des demi-tours, voire de parcourir plusieurs kilomètres supplémentaires, alors que celle-ci se situe littéralement à 50 mètres. La modification du croisement, interdisant tournée à gauche, nous oblige à passer par 4 chemins, ce qui rallonge notre trajet de parfois 15 minutes minimum en heure de pointe au lieu de 1 minute. Merci de bien en prendre compte pour vous futurs travaux.
6	08/07/2026	Bonjour, Projet semble cohérent avec les nouvelles constructions mais se rapprochant de la zone pavillonnaire du parc du château, la hauteur des bâtiments est trop importante : celle-ci devrait être moindre, pour harmoniser la transition entre les pavillons puis les bâtiments élevés plus loin. D'autant plus que le terrain du 69 avenue Jean Macé, dont aucun projet concret n'est en cours, perdra très probablement des arbres et de sa capacité à isoler la zone pavillonnaire derrière...

Numéro	Dates	Observations sur le projet
7	08/07/2026	Je tiens absolument à donner mon avis quant à la demande de permis de construire de l'ensemble immobilier sur les îlots 6.1 et 6.2 de Mérignac Soleil (îlots Alinéa et St Maclou). En effet, je me sens très concernée par toutes les transformations du quartier Mérignac Soleil depuis quelques années. J'habite l'allée Jean Macé donc à proximité de Mérignac Soleil côté avenue Kennedy depuis bientôt 29 ans. Mon souhait est avant tout de préserver la qualité de l'environnement dans la zone pavillonnaire située autour du parc du Château, parc qui est un énorme atout pour Mérignac. Je souhaite que ces projets importants d'urbanisme respectent le cadre de vie de ses habitants et le caractère résidentiel de ce quartier. Il m'a été impossible de lire et de comprendre l'intégralité du dossier avec ces 900 ou 1000 pages. J'ai retenu quelques aspects que je développerai par la suite. J'espère que Monsieur Trijoulet, maire de Mérignac, sera attentif à ma participation comme à celle du public, des habitants des quartiers proches de Mérignac Soleil. Je comprends très bien que la demande de logements est importante sur la Métropole, mais les projets de construction sont énormes sur les îlots Alinéa et St Maclou : près de 300 logements et surtout 8 000 m2 de commerces et 1500 m2 de bureaux, ainsi que 339 places de parking en silo en R+6. - Pourquoi une telle surface de commerces alors que espaces commerciaux des programmes déjà construits autour de Mérignac Soleil sont pour beaucoup vides ? - Pourquoi un parking en silo en R+6 pas particulièrement « élégant », voire inesthétique, sur cet axe important d'entrée vers Bordeaux ? Pourquoi ne pas privilégier des parkings en sous-sol ? - Et les accès aux immeubles en voiture ? Comment les futurs habitants de ces immeubles accéderont ils depuis l'avenue de la Somme ou l'avenue Kennedy à leur logement ? Quel trafic dans ce secteur à certaines heures de la journée ? - Pourront-ils profiter de leur balcon, leur extérieur, coincés entre ces trois rues (Somme, Kennedy, Matosinhos) très très fréquentées ? Quel air respireront-ils ? Quel bruit permanent dans leurs oreilles ? Sujet d'actualité, les îlots de chaleur ! Quelle température lors des canicules à venir entre ces immeubles et dans les appartements ? - Et les espaces verts qui se voudraient des-imperméabiliser le site. Combien de m² de verdure par habitant ? Je constate qu'au niveau de Park Avenue, les espaces verts se limitent à une bande étroite de terrain le long, côté sud de la résidence et d'un triangle de 200m² le long de l'avenue Matosinhos. Où sont les espaces verts autour des deux énormes immeubles à l'ouest de Park Avenue et de Darty ? Y a-t-il vraiment des-imperméabilisation des sols dans ce secteur ? - Si je compare l'emprise au sol des bâtiments avant (îlot Fiat, Alinéa) et aujourd'hui en tenant compte des projets réalisés ou à venir, je n'ai pas l'impression qu'elle ait diminué, bien au contraire, elle a au moins doublé ! - Les bâtiments construits sur 6 ou 7 niveaux ont un impact visuel autrement plus lourd que ceux qu'il y avait avant sur un seul niveau ! Les auteurs du projet immobilier sur les îlots Alinéa et St Maclou n'auraient-ils pas privilégié la rentabilité des opérations immobilières au détriment de la préservation de la qualité de l'environnement, avec une surface bâtie de 60 %, une hauteur totale de construction de 24 m et 30% d'espaces en plein terre ! L'allée verte, dite « corridor forestier », qui reliera l'arrêt du tramway au Parc du Château (pas direct, puisque par l'avenue Jean Macé), est-elle suffisamment large pour jouer un véritable rôle ? Cela laisse à penser que les futurs habitants de l'îlot Alinéa iront se rafraîchir dans le Parc du Château. - Qu'est-il prévu pour préserver le Parc du Château déjà bien fragilisé quand les habitants de l'îlot Alinéa-St Maclou iront, ce qui est naturel, y chercher un peu de fraîcheur avec ceux de l'îlot Parc Avenue ? - Qu'est-il prévu pour traverser l'avenue Kennedy ? A l'heure actuelle traverser l'avenue Kennedy entre l'avenue Jean Macé et le restaurant Kobbo/LDLC est à ses risques et périls. Lors de l'Assemblée générale de l'ARPCM le 10 juin dernier, en présence de Mmes Héraut et Parisi venues présenter le projet, la majorité des participants a insisté sur le fait que le chemin de Pouchon est un axe important. Il permet de rejoindre l'avenue Jean Macé en sortant du centre commercial Mérignac Soleil. Le centre commercial est fréquenté par de nombreux habitants de la zone pavillonnaire autour du Parc du Château. Il faut que ce chemin de Pouchon reste tel qu'il est, avec une circulation voiture dans les deux sens. Par où passer en voiture depuis le centre commercial jusqu'à l'avenue Jean Macé si le chemin de Pouchon est fermé, même partiellement, aux voitures ? Soit par le carrefour des Quatre Chemins, toujours très encombré, et le rond-point Leclerc-Coty ! Soit, à l'ouest, par le rond-point Somme-Matosinhos, le carrefour Kennedy-Carpentier puis l'étroite rue de Lartigue, source d'accrochages ! Bien compliqué et plus long !

Numéro	Dates	Observations sur le projet
		Conclusion Tous les arguments apportés et toutes les questions posées montrent que je suis très inquiète des nuisances prévisibles conséquences de la réalisation de ce projet d'ensemble immobilier tel qu'il est présenté aujourd'hui et donc j'émet un avis très réservé sur ce projet. Il faudrait réétudier ce projet en étant plus attentif à l'impact sur le cadre de vie des futurs habitants des îlots Alinéa et St Maclou. De plus je suis contre la fermeture partielle du chemin de Pouchon à la circulation automobile. Habitant ce quartier depuis 1997.
8	10/07/2026	Favorable
9	10/07/2026	Après avoir pris connaissance des différents documents et suite aux échanges que nous avons eus lors de l'AG de l'ARPCM, je souhaite attirer votre attention sur les points suivants : 1. Le nombre de logements prévus et leur densité amènera des pics de circulation automobiles majeurs dans cette zone et je suis très dubitative sur les chiffres annoncés. L'installation du parking silo me semble aussi sous dimensionné vu le nombre de nouveaux résidents et de leurs visiteurs ... 2. Les zones vertes dessinées sur l'esquisse sont faibles par rapport au projet municipal « Mérignac ville verte » et je doute que le parc du château puisse continuer à jouer son rôle de poumon vert. Dans le contexte de modifications climatiques majeures, je m'interroge aussi sur la qualité du bâti mais ceci ne rentre pas dans le cadre de cette enquête. 3. Habitant avenue Jean Macé, j'utilise régulièrement comme de nombreux mérignacais le chemin de Pouchon dans les 2 sens pour accéder à la zone commerciale de Mérignac Soleil. Je ne comprends pas l'idée de réduire la circulation automobile sur ce chemin qui est extrêmement fréquenté par tous les utilisateurs des différents commerces et demain des logements ... Je signale que les samedis et en période de fêtes, cette zone est déjà particulièrement embouteillée et que les dégagements vers la rocade ou l'avenue de la Marne sont quasiment impossibles. J'insiste beaucoup sur ce point qui est très mal traité dans le dossier par manque de connaissances sur les flux réels des circulations automobiles, piétonnes et cyclistes.
10	16/07/2026	Je ne souhaite pas de modification sur les sens de circulation du chemin de Pouchon.
11	19/07/2026	L'Association des Riverains du Parc du Château à Mérignac (ARPCM) a pour principal objet de préserver la qualité de l'environnement dans la zone pavillonnaire située autour de ce parc, en veillant notamment au respect par les projets d'urbanisme du cadre de vie et du caractère résidentiel de ce quartier et en luttant contre les agissements de toute nature susceptibles de les affecter directement ou indirectement. Cette zone étant située à proximité immédiate du périmètre couvert par le projet immobilier portant sur les îlots 6.1 et 6.2 de Mérignac Soleil (îlots Alinéa et Saint Maclou), notre association est particulièrement intéressée par les incidences de ce projet et tient, en conséquence, à appeler l'attention du maire de Mérignac sur les sérieuses réserves que lui inspirent à la fois la procédure de participation proposée au public et le fond dudit projet. La procédure de participation du public Comme cela est rappelé dans la notice explicative, la procédure de participation choisie correspond à celle prévue par le code de l'environnement pour les projets de travaux, de construction ou d'aménagement donnant lieu à la réalisation d'une évaluation environnementale après un examen au cas par cas. Ces projets sont, en effet, dispensés d'enquête publique au profit d'une procédure de participation du public par voie électronique On remarquera, cependant, que les dates choisies pour le déroulement de cette participation (du 22 juin au 22 juillet, soit le début en toute fin d'année scolaire et la plus grande partie pendant les vacances d'été)

Numéro	Dates	Observations sur le projet
		ne sont pas vraiment de nature à favoriser les observations des habitants du secteur qui peuvent, en outre, être découragés par la masse des documents constituant le dossier qui leur est présenté et qui totalise plus de 1 000 pages Cette constatation rejoint les remarques déjà présentées par notre association lors des différentes enquêtes publiques concernant l’opération d’aménagement de Mérignac Soleil, dont on a pu relever qu’elles n’avaient suscité qu’un nombre peu élevé d’observations du public (contrairement, par exemple, à l’enquête organisée dans le cadre du projet de création de la Maison de la Nature) alors même que cette importante opération concerne directement ou indirectement beaucoup d’habitants. Même si le souci de transparence que traduit la communication la plus complète des documents intéressants est louable, le citoyen intéressé par le déroulement du programme de Mérignac Soleil peut avoir le sentiment d’être pris dans le tourbillon d’une véritable avalanche de pièces dans laquelle il faut vraiment passer beaucoup de temps pour parvenir à s’y retrouver. Le rappel des observations précédemment déposées sur Mérignac Soleil L’ARPCM tient à rappeler les observations générales émises lors de précédentes consultations publiques sur l’opération d’aménagement Mérignac Soleil, d’abord en 2019 par l’association L’Hermitage de Féau, puis en 2021 par la même association conjointement avec l’association des membres du lotissement du Parc Féau (les deux associations ayant fusionné en juin 2022 pour former la présente Association des Riverains du Parc du Château à Mérignac), et enfin en 2023 lors de la mise en compatibilité du Plan local d’urbanisme (PLU) de Bordeaux Métropole avec cette opération. Globalement, ces observations tendaient à mettre en cause les objectifs de l’opération d’aménagement, qui semblent démesurés au regard de la situation réelle dans laquelle se trouve la ville de Mérignac. Cette interrogation ne portait pas seulement sur la mesure de la demande locale de logements (même si cette demande est réelle au niveau de l’agglomération bordelaise), mais aussi sur l’augmentation des surfaces commerciales prévues dans une zone connue pour avoir une offre à cet égard déjà particulièrement importante, et ce d’autant plus que le contexte économique et social incite plutôt à envisager un changement des modes de consommation. Lors de la concertation préalable à l’enquête publique de 2023, les associations précitées avaient relevé que les considérations, les recommandations et la réserve expressément émises par le commissaire enquêteur en février 2019 à l’issue de l’enquête publique initiale n’avaient pas été suivies d’effet. Rappelons que le commissaire enquêteur demandait notamment un approfondissement de l’état des lieux tant en ce qui concerne l’habitat que la demande de surfaces commerciales supplémentaires. Il insistait également sur la nécessité de parfaire l’évolution du trafic routier et d’approfondir l’évaluation environnementale de l’opération d’aménagement, y compris en ce qui concerne les préconisations de l’étude Air Santé. Dans le cadre de l’enquête de 2023, l’ARPCM a repris à son compte les sérieuses réserves alors formulées par la Mission régionale d’autorité environnementale (MRAE), en particulier celles constatant l’insuffisante prise en compte du trafic à attendre dans le secteur et l’insuffisance des règles prévues en matière d’espaces en pleine terre pour permettre une désimperméabilisation notable du site. L’association a notamment souligné l’inquiétante sous-estimation des problèmes de circulation et de sécurité qui ne manqueront pas d’affecter non seulement Mérignac Soleil mais aussi les zones limitrophes et notamment la zone pavillonnaire entourant le Parc du Château. Ces réserves n’ont malheureusement pas été retenues et l’on en mesure les conséquences dommageables lors de la réalisation des projets immobiliers tels que celui qui fait l’objet de la présente consultation. Les impacts négatifs du projet immobilier en cause Le projet soumis à la présente consultation prévoit 295 logements (dont 118 pour étudiants) pour une surface de 15 800 m2, plus de 8 000 m2 de commerces et 1 500 m2 de bureaux, ainsi que 339 places de parking en silo en R+6. Outre les insuffisances de l’étude d’impact soulignées par la MRAE en ce qui concerne la pollution des sols, la mare présentant les caractéristiques d’une zone humide, le bruit et le bilan carbone, ce projet concrétise ce que l’ARPCM dénonce depuis plusieurs années, à savoir l’absence de mesure dans l’aménagement d’un espace que l’on prétend améliorer par la végétalisation. Cela n’est pas étonnant car les auteurs des nouvelles règles du PLU ont manifestement privilégié la rentabilité des opérations immobilières au détriment de la préservation de la qualité de l’environnement, en permettant notamment, sur les parcelles en cause, une emprise bâtie de 60 %, une hauteur totale de construction de 24 m et en n’exigeant que 30% d’espaces en plein terre. Cela est certes un peu moins exagéré que dans l’îlot voisin, où est implantée la résidence Park Avenue et où l’on peine à y découvrir, entre les bâtiments très rapprochés les uns des autres, des espaces en plein terre, faute de réglementation précise les concernant.

Numéro	Dates	Observations sur le projet
		Mais la désimperméabilisation des sols que prétend réaliser le présent projet, si elle n'est pas négligeable, reste tout de même limitée (22%, soit un pourcentage inférieur à celui des espaces en pleine terre) et semble assez loin de la « désimperméabilisation notable » souhaitée par la MRAE. Il faut d'ailleurs en relativiser la portée car l'emprise au sol des bâtiments passe de 3 346m² à 9 985m² et les surfaces construites sur 6 ou 7 niveaux ont nécessairement des implications autrement plus lourdes que celles qui ne portaient que sur un seul niveau. Eu égard à de telles constatations, on ne peut que contester l'affirmation souvent entendue mais rarement vérifiée dans les faits selon laquelle les constructions collectives en hauteur permettraient de dégager des surfaces importantes d'espaces verts au sol. Quant à la végétalisation promise, dont on espère qu'elle sera plus efficiente que les maigres plantations réalisées jusqu'à présent, il est douteux, en raison des implications précitées des constructions, qu'elle suffise à réduire sensiblement l'îlot de chaleur urbain reconnu sur le site. Une allée verte, dite avantageusement « corridor forestier », est présentée comme ayant vocation de relier l'arrêt du tramway au Parc du Château. Cela confirme que les auteurs du projet, plutôt que de réaliser des espaces verts significatifs pour la qualité de vie des habitants du secteur, privilégient leur renvoi vers le Parc du Château. Mais cela suppose aussi un aménagement sécurisé pour traverser l'avenue Kennedy dont la localisation, la configuration et les caractéristiques ne sont nullement précisées dans l'étude d'impact. La même remarque s'applique d'ailleurs aux hypothèses de desserte directe d'entrée et/ou de sortie des terrains concernés depuis cette avenue. S'agissant de l'évolution du trafic routier, les études de mobilité, malgré des pages interminables de comptage, en sous-estiment manifestement la réalité vécue par les usagers. Dans son avis, la MRAE relève une nouvelle fois cette constatation déjà faite lors des précédentes enquêtes et notamment la contradiction entre la conclusion d'un impact résiduel faible et la saturation qui affecte plusieurs intersections. Elle demande, en conséquence, que l'incidence du projet sur le trafic soit réévaluée en cherchant des solutions pour en limiter les impacts les plus significatifs dans les secteurs déjà saturés. On peut déjà s'interroger, à ce sujet, sur le bien-fondé des variantes de circulation proposées par l'étude de mobilité de Transitec, reprise en compte par la Fab, avec des mises à sens unique dans des voies autres que les avenues de la Somme et Kennedy (notamment les rues Anquetil et Carpentier), qui constituent pourtant des voies de dégagement le plus souvent très opportunes. Mais l'ARPCM tient surtout à insister, comme cela a déjà été fait lors de la présentation du projet par Mmes Héraut et Parisi devant son assemblée générale du 10 juin dernier, sur l'importance, pour l'ensemble des habitants de la zone pavillonnaire, du chemin de Pouchon, qui constitue la voie de circulation la plus directe entre le centre commercial et l'avenue Jean Macé. Les conclusions de l'étude d'impact à ce sujet sont à la fois ambiguës et inquiétantes. Tout en utilisant des phrases aussi alambiquées que « Le chemin de Pouchon représente un itinéraire de transit modérément attractif. Les flux de transit sont faibles en absolu mais non négligeables en relatif », l'étude de mobilité précitée propose la fermeture partielle de cette rue à travers la variante recommandée d'un plan de circulation dont la dénomination est : « Entrée via Kennedy – Sortie via Pouchon ». On constate ainsi que cette voie de circulation est, dans certaines hypothèses, considérée comme une variable de desserte des constructions qui sont l'objet du projet immobilier soumis à la présente consultation. Ainsi que cela ressort clairement des débats de l'assemblée générale précitée, la circulation depuis le centre commercial vers l'avenue Jean Macé par le chemin de Pouchon constitue la voie la plus simple et la plus directe pour la desserte de la zone pavillonnaire. La fermeture partielle envisagée de cette rue obligerait les véhicules voulant accéder à cette zone pavillonnaire à effectuer de longs détours : soit à l'est par le carrefour des Quatre Chemins, toujours surencombré, et le rond-point Leclerc-Coty, soit à l'ouest par le rond-point Somme-Matosinhos, le carrefour Kennedy-Carpentier puis l'étroite rue de Lartigue, dont l'élargissement réclamé depuis plus d'une décennie n'est toujours pas envisagé par les autorités compétentes. C'est dire que l'ARPCM attache une importance considérable au maintien intégral de la circulation automobile sur cette voie. En conclusion Pour toutes ces raisons, l'ARPCM émet un avis très réservé sur le projet d'ensemble immobilier en cause et un avis totalement défavorable à la proposition de fermeture partielle du chemin de Pouchon à la circulation automobile en vue de réserver cette voie à la seule desserte des immeubles projetés. ARPCM Avis adopté après consultation des adhérents de l'association

Numéro	Dates	Observations sur le projet
12	19/07/2026	Le projet soumis à la présente consultation prévoit 295 logements (dont 118 pour étudiants) pour une surface de 15 800 m2, plus de 8 000 m2 de commerces et 1 500 m2 de bureaux, ainsi que 339 places de parking en silo en R+6. Outre les insuffisances de l'étude d'impact soulignées par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAE) en ce qui concerne la pollution des sols, la mare présentant les caractéristiques d'une zone humide, le bruit et le bilan carbone, ce projet concrétise ce que les riverains du secteur dénoncent depuis plusieurs années, à savoir l'absence de mesure dans l'aménagement d'un espace que l'on prétend améliorer par la végétalisation. Cela n'est pas étonnant car les auteurs des nouvelles règles du PLU ont manifestement privilégié la rentabilité des opérations immobilières au détriment de la préservation de la qualité de l'environnement, en permettant notamment, sur les parcelles en cause, une emprise bâtie de 60 %, une hauteur totale de construction de 24 m et en n'exigeant que 30% d'espaces en plein terre. Cela est certes un peu moins exagéré que dans l'îlot voisin, où est implantée la résidence Park Avenue et où l'on peine à y découvrir, entre les bâtiments très rapprochés les uns des autres, des espaces en plein terre, faute de réglementation précise les concernant. Mais la désimperméabilisation des sols que prétend réaliser le présent projet, si elle n'est pas négligeable, reste tout de même limitée (22%, soit un pourcentage inférieur à celui des espaces en pleine terre) et semble assez loin de la « désimperméabilisation notable » souhaitée par la MRAE. Il faut d'ailleurs en relativiser la portée car l'emprise au sol des bâtiments passe de 3 346m2 à 9 985m2 et les surfaces construites sur 6 ou 7 niveaux ont nécessairement des implications autrement plus lourdes que celles qui ne portaient que sur un seul niveau. Eu égard à de telles constatations, on ne peut que contester l'affirmation souvent entendue mais rarement vérifiée dans les faits selon laquelle les constructions collectives en hauteur permettraient de dégager des surfaces importantes d'espaces verts au sol. Quant à la végétalisation promise, dont on espère qu'elle sera plus efficace que les maigres plantations réalisées jusqu'à présent, il est douteux, en raison des implications précitées des constructions, qu'elle suffise à réduire sensiblement l'îlot de chaleur urbain reconnu sur le site. Une allée verte, dite avantageusement « corridor forestier », est présentée comme ayant vocation de relier l'arrêt du tramway au Parc du Château. Cela confirme que les auteurs du projet, plutôt que de réaliser des espaces verts significatifs pour la qualité de vie des habitants du secteur, privilégient leur renvoi vers le Parc du Château. Mais cela suppose aussi un aménagement sécurisé pour traverser l'avenue Kennedy dont la localisation, la configuration et les caractéristiques ne sont nullement précisées dans l'étude d'impact. La même remarque s'applique d'ailleurs aux hypothèses de desserte directe d'entrée et/ou de sortie des terrains concernés depuis cette avenue. S'agissant de l'évolution du trafic routier, les études de mobilité, malgré des pages interminables de comptage, en sous-estiment manifestement la réalité vécue par les usagers. Dans son avis, la MRAE relève une nouvelle fois cette constatation déjà faite lors des précédentes enquêtes et notamment la contradiction entre la conclusion d'un impact résiduel faible et la saturation qui affecte plusieurs intersections. Elle demande, en conséquence, que l'incidence du projet sur le trafic soit réévaluée en cherchant des solutions pour en limiter les impacts les plus significatifs dans les secteurs déjà saturés. On peut déjà s'interroger, à ce sujet, sur le bien-fondé des variantes de circulation proposées par l'étude de mobilité de Transitec, reprise en compte par la Fab, avec des mises à sens unique dans des voies autres que les avenues de la Somme et Kennedy (notamment les rues Anquetil et Carpentier), qui constituent pourtant des voies de dégagement le plus souvent très opportunes. Mais il faut surtout insister, comme cela a déjà été fait par l'Association de Riverains du Parc du Château à Mérignac (ARPCM), sur l'importance, pour l'ensemble des habitants de la zone pavillonnaire située autour de ce parc, du chemin de Pouchon, qui constitue la voie de circulation la plus directe entre le centre commercial et l'avenue Jean Macé. Les conclusions de l'étude d'impact à ce sujet sont à la fois ambiguës et inquiétantes. Tout en utilisant des phrases aussi alambiquées que « Le chemin de Pouchon représente un itinéraire de transit modérément attractif. Les flux de transit sont faibles en absolu mais non négligeables en relatif », l'étude de mobilité précitée propose la fermeture partielle de cette rue à travers la variante recommandée d'un plan de circulation dont la dénomination est : « Entrée via Kennedy – Sortie via Pouchon ». On constate ainsi que cette voie de circulation est, dans certaines hypothèses, considérée comme une variable de desserte des constructions qui sont l'objet du projet immobilier soumis à la présente consultation. Or, la circulation depuis le centre commercial vers l'avenue Jean Macé par le chemin de Pouchon constitue la voie la plus simple et la plus directe pour la desserte de la zone pavillonnaire. La fermeture partielle envisagée de cette rue obligerait les véhicules voulant accéder à cette zone pavillonnaire à effectuer de longs détours : soit à l'est par le carrefour des Quatre Chemins, toujours surencombré, et le rond-point

Numéro	Dates	Observations sur le projet
		Leclerc-Coty, soit à l’ouest par le rond-point Somme-Matosinhos, le carrefour Kennedy-Carpentier puis l’étroite rue de Lartigue, dont l’élargissement réclamé depuis plus d’une décennie n’est toujours pas envisagé par les autorités compétentes. C’est dire qu’il est essentiel que la circulation automobile soit intégralement maintenue sur le chemin de Pouchon. En conclusion Pour toutes ces raisons, on ne peut qu’émettre un avis très réservé sur le projet d’ensemble immobilier en cause et un avis défavorable à la proposition de fermeture partielle du chemin de Pouchon à la circulation automobile en vue de réserver cette voie à la seule desserte des immeubles projetés.
13	20/07/2026	Mesdames, Messieurs, Cette opération est importante de par son ampleur, sa diversité et parce qu’elle a permis au Projet Marne Soleil d’être lauréat de l’AMI « engagés pour la qualité du logement de demain ». Sans savoir pourquoi le projet architectural ayant permis cette distinction a été annulé (mais pas la distinction). Il est remplacé par celui que vous nous soumettez, dans lequel il est difficile de trouver les caractéristiques qualitatives énoncées et de percevoir la contribution de cette opération à l’autonomie et au bien vivre des futurs habitants, valeurs importantes prônées à juste titre depuis 2018 dans les écrits du projet Marne Soleil. Ce constat est partagé par la MRAe. La procédure de participation du public pour recueillir ses observations par voie électronique est une nouveauté par rapport aux autres opérations de ce projet. Elle est d’autant plus surprenante que depuis 2023 aucune communication n’a été organisée au sein de la Maison du Projet sur cette opération à part une présentation rapide lors du forum de mai 2025 sur laquelle je reviendrai. Depuis 2024 elle a disparu du site www.marne-soleil.fr C’est toujours le cas, la procédure actuelle n’y est même pas indiquée pour susciter intérêt et réponses, les derniers messages du projet se félicitent de manifestations festives en pied d’immeubles. Je m’intéresse à l’évolution de ce secteur voisin de mon quartier depuis 6 ans. Mes observations vont souligner des « libertés peut être seulement apparentes » prises par les aménageurs, certaines omissions, voir un transfert de responsabilités dans la future mise en œuvre de leurs visions architecturales assez utopiques au moins pour certaines. Elles concernent surtout la façon dont l’opération (c’est ainsi qu’on appelle les projets sur le site Marne-Soleil) comme elle le dit elle-même s’inscrit dans les objectifs de Marne Soleil. Elle m’oblige par moment à aller au-delà de l’examen d’un dossier très administratif de demande de permis de construire mais elles me permettent quelques suggestions. Je note quelques points positifs, le premier étant de permettre à des habitants d’avoir la possibilité de se loger. Je réagis aussi suite à la réponse faite au forum en 2025 par les porteurs de cette opération que je questionnais sur les modalités pratiques de la mutualisation du parking. « Nous construisons des bâtiments, nous ne nous préoccupons pas de la façon dont les gens y vivront. » C’est tout à fait mon ressenti après examen du dossier proposé. La suite de mon propos va le détailler. Un dossier difficile, imposant et pourtant incomplet. - Depuis 2023 une nouvelle équipe projet a rejeté les terminologies précédentes (exemple : voisinées remplacées par Plaques) et il a été affirmé que les documents présentés en appui de l’enquête publique de 2023 seraient remplacés. Mais rien n’a été présenté au public. Comment peut-on apprécier ce dossier en absence des nouvelles préconisations à respecter ? <i>Il aurait au moins fallu diffuser les CPAUPE généraux et spécifiques à la plaque Pouchon. L’opération ne respecte en rien les documents 33H et 34H présentés lors de l’enquête d’Utilité Publique. Est-ce que la DUP, basée par ailleurs sur des documents parfois erronés ou non à jour est toujours valable ? Elle se matérialise maintenant par des réalisations très différentes. Aux juristes d’en décider !</i> - Une multitude de dénominations qui complexifient la compréhension et égarent le lecteur : Après avoir décrié les « boîtes » on jongle entre ilots, plots, lots, « cages de logements », cellules (sans préciser s’il y aura un grillage ou des barreaux comme dans d’autres réalisations) et coques (je vous laisse désigner un duplex), la voisinée 6 cohabite avec la Plaque Pouchon, même dans des documents récents. Une terminologie non fixée et à l’évidence ces documents ne sont pas faits pour faciliter le recueil des avis du public. Un Permis de construire pour aménager aussi des zones de propriétés voisines ? Le dossier précise parfaitement les zones cadastrales pour lesquelles le permis est sollicité, et les propriétaires demandeurs. Il précise aussi les propriétés voisines, les emprises réservées propriétés de BM et on peut noter facilement les parcelles cadastrales des propriétés voisines. C’est parfait. Cependant les aménagements proposés montrent des plantations, des créations de passages de véhicules, une utilisation possible de voies sur des terrains voisins et ne tiennent pas compte de projets annoncés sur ces zones. Nous sommes certainement dans un monde convivial et de bonne entente entre propriétaires. Des conventions justifiant ce comportement ont peut être permis ces dépassements. Il aurait été utile de les présenter. Seule la convention de transfert de la sente vers BM puis sans doute Mérignac pour en assumer l’entretien et les risques vis-à-vis de Kennedy est présentée.

Numéro	Dates	Observations sur le projet
		Il est notoire que certains propriétaires ont pu échapper aux impératifs de la DUP pendant que d’autres sont au tribunal. On perçoit bien les difficultés des aménageurs pour contourner le blocage constitué par la propriété voisine. Peut-on en conclure que le dossier est non représentatif d’une future situation encore à négocier? Certaines réactions du voisinage me le laissent penser. Il comporte de nombreuses non-conformités par rapport à la simple sécurité des personnes et au plan guide de Soleil. Il est possible de faire mieux, en l’état le dossier est donc surprenant. A titre personnel la possibilité offerte par un permis de construire d’aller aménager les terrains des voisins m’intéresse. Incidence de ces aménagements hors propriété: quid du réseau ReVe le long de Kennedy ? Constat non directement lié au permis de construire mais avec un fort impact pour le voisinage : Les riverains de l’avenue Schweitzer de l’autre côté de Kennedy et leurs associations ont été informés en 2025 de la « nécessité » d’installer provisoirement dans leur rue, un réseau ReVe. Il a été créé début 2026, après des arrêtés municipaux pris en décembre 2025. Il la été confirmé le 9 avril 2026 lors d’une réunion avec M. Le Maire « <i>que cette situation était provisoire en attente de l’aménagement prévu le long de l’avenue Kennedy.</i> » A cette date le dossier que vous proposez, déposé depuis le 12 août 2025, soit environ 4 mois avant les arrêtés et 8 mois avant la rencontre ne montrait aucun projet cyclable le long de Kennedy. Il montrait côté Schweitzer « des voies apaisées » et « une piste cyclable » classique hors ReVe côté Somme. Il ne prévoit sur son site aucune voie assimilable au réseau ReVe. S’agirait-il d’autres aménagements ? Bien sûr ce n’est pas aux aménageurs de ce dossier de créer le réseau ReVe mais ils utilisent les emprises réservées par BM pour des aménagements de circulation le long de Kennedy. Je ne suis pas directement concerné mais vu la dangerosité et l’inadaptation de la situation actuelle aux normes du ReVe et les engagements annoncés une clarification s’impose pour les riverains et leurs associations. L’engagement pour la qualité du logement de demain et la contribution à l’objectif d’autonomie des habitants (voir Projet global Marne Soleil) ne sont pas évidents. Je joins mon constat à celui de la MRAe. Je n’ai pas compétence pour juger la qualité des constructions et des logements envisagés mais la vue des façades, l’aspect de grande proximité véhiculé par la succession de plans interroge sur la qualité de vie dans cet univers. Dans la période de canicule actuelle nous avons été sensibilisés aux possibilités de rafraichissement apportées par la circulation d’air entre immeubles. Les immeubles proposés sont en U (par eux-mêmes ou avec ceux du voisinage) tournés vers l’ouest et les vents dominants qu’ils vont emprisonner de par leur forme. C’est la même configuration qu’un des immeubles de Park Avenue, voyez ce que cela donne au niveau de son parvis.... Les engagements envers le bien être ne se traduisent pas dans les faits. Pas d’aspect village ailleurs que sous les arbres, ni de point convivial pour les rencontres entre habitants. Aucun service administratif à proximité. Il est vrai que pour 8000 habitants il n’est pas envisagé ce genre de prestation selon un responsable de service de la Mairie. Une étude environnementale dense, désuète par rapport à la situation de départ, qui oublie l’impact de l’opération sur les humains présents aujourd’hui dans son espace. - Basée sur celle de 2018, elle précise honnêtement « <i>l’aire d’étude est dominée par un vaste terrain vague. Afin d’évacuer les déchets et les plantes exotiques envahissantes (Herbe de la Pampa et Robinier) les horizons superficiels du sol ont été excavés puis ont fait l’objet d’un remblai. Ces travaux ont eu lieu entre l’été et l’automne 2024. La végétation est à présent quasiment absente.</i> » Donc les nombreuses pages relatives à l’état des lieux 2018 repiquées sur l’étude générale du Projet Soleil ont peu d’intérêt. On peut féliciter les rédacteurs sur le détail de la procédure (légale) qu’ils respecteraient pour détruire les herbes exotiques envahissantes, et souhaiter qu’elle serve de modèle dans les autres lieux du projet soumis à la même problématique. Mais comme ils le disent « cela a déjà été fait » ! Sans que les riverains aient pu constater un soin particulier à leur enlèvement et au stockage des terres, actuellement dans un lieu totalement inadapté, le lot 558 du lotissement Mérignac Parc Résidence., en contradiction avec le cahier des charges de cette résidence. Les plantes envahissantes y repoussent déjà. - Elle confirme la disparition des principales espèces, conséquence de l’impact des constructions déjà réalisées. - Elle ne présente rien quant aux propres impacts de l’opération sur son environnement voisin commerces et usagers d’aujourd’hui. - L’image Page 14 PC04 notice Projet Archi PLU du Roof Top Canopée surplombé par des immeubles est un véritable faire part de décès. Impression confirmée par le gérant des lieux. Installé dans une zone non habitée le soir il a déjà dû investir pour répondre aux plaintes des habitants de Park Avenue venus en 2023. L’étude acoustique le situe maintenant à un niveau acceptable pour les futurs immeubles voisins (sous réserve d’un avis différent des futurs habitants) mais il perd tout ce qui faisait l’attractivité de son roof top, maintenant surplombé par les étages voisins. - L’accessibilité des immeubles doit sans doute être encore en réflexion puisque le magasin de vélos a déjà appris qu’il devrait disparaître, même si le dossier actuel ne le laisse pas penser. Evidemment le nombre d’emploi impacté n’est pas dans le dossier. Mais on est heureux de voir que le lézard des murailles sera à protéger, s’il n’a pas disparu depuis 2024. Un immeuble parking utopique sans responsabilité, non respectueux des préconisations du projet et dont les difficultés de fonctionnement seront à gérer par les futurs habitants. - Un premier constat : comme dans tout le projet Marne-Soleil (voir les 3000 pages du dossier 2018) les motos ne sont pas considérées. Où se trouveront les parkings pour motos ? Seront-elles en journée comme aujourd’hui vers Fitness Park sur les parvis piétonniers ? Les propriétaires de motos devront-ils payer une place de parking ? - Les parkings vélos sont prévus mais je n’ai pas vu s’il y avait des postes de recharge pour les batteries des vélos de plus en plus électriques ? La solution actuelle d’emmener le vélo ou sa batterie dans les appartements n’est pas une solution de confort. - Une actualité très récente (Sud Ouest 11 juillet 2026) informe sur la réussite du parking mutualisé de la tour Silva quartier Armagnac à Bordeaux : vols dégradations, accès forcés, charges élevées, je passe d’autres constats. On ne peut que féliciter le syndic pour sa formule clairvoyante face aux habitants : « <i>la mutualisation des usages du parking génère par nature une fréquentation plus importante des lieux</i> » Si vous étiez concerné la trouveriez vous rassurante ? On peut aussi apprécier l’engagement de la responsabilité des aménageurs vis-à-vis des moyens de sécurisation jugés insuffisants. Nous sommes d’accord la mutualisation n’est pas responsable de tout. Elle ouvre les portes et permet aux parkings silos d’évoluer vers des silos de pièces détachées automobiles et lieux de vie parallèle.

Numéro	Dates	Observations sur le projet
		- Dans les préconisations portées lors de l'enquête d'utilité publique de 2023 (33H/34H) il est rappelé que les parkings doivent être construits dans le périmètre des immeubles, sauf impossibilité. Le dossier ne justifie pas la nécessité de construire cet immeuble spécifique. L'immeuble voisin est doté d'un parking souterrain. C'est techniquement possible, mais peut être jugé plus onéreux. Ce choix réduit la surface possible qui aurait pu être occupée par des logements, besoin principal du site. Les surfaces des différents immeubles permettraient le choix classique de parkings en sous-sol privilégié dans d'autres opérations. - Ce parking accueillera de plus en plus de véhicules hybrides ou électriques. Ces véhicules ne brûlent pas plus que les autres, mais suite à plusieurs incendies le rapport préparatoire à l'amélioration de la législation sur la protection incendie des parkings fait en 2022 informe d'une « <i>intervention des sapeurs-pompiers plus difficile : l'incendie d'un véhicule électrique dure plus longtemps, 2h30 contre 28mn pour un véhicule thermique selon les chiffres de la BSPP, il peut reprendre plusieurs heures après une première extinction et peut demander de grandes quantités d'eau</i> ». Des procédures particulières de protection contre les chocs électriques en présence d'eau sont à prendre et l'effet des sprinklers sur des véhicules en période de recharge n'est pas explicité. Il est donc surprenant de lire dans le document PC40 Resistance au feu parking silo: « Les éléments porteurs du parc de stationnement largement ventilé, seront stables au feu de degré 1 heure 30 ou R 90 et les planchers intermédiaires coupe-feu de degré 1 heure 30 ou REI 90. » La conformité des aménagements nécessaires aux futurs utilisateurs semble laissée à la future association : le dossier ne prévoit pas de logement de gardiennage, pas de WC... et pas d'installation sécuritaire genre caméra et salle de surveillance. Ce sera donc aux frais des propriétaires. - En mai 2025 les architectes n'ont répondu à aucune des questions relatives à la mise en oeuvre qui sera donc confiée à l'association des copropriétaires. C'est simple, une vision utopique mais aucune responsabilité pour le concret, formule confirmée d'ailleurs par l'épisode tour Silva. L'opération ne précise pas les modalités de la mutualisation. Compte tenu du nombre estimé de propriétaires et de « visiteurs » elle pourrait être réservée à certains étages permettant ainsi un stationnement plus sécurisé pour les propriétaires. Apparemment c'est l'association qui définira qui paiera les charges induites et décidera du statut payant ou gratuit à proximité du parking gratuit de Carrefour. - La mutualisation suppose qu'on puisse rentrer dans le parking et y reconnaître une place provisoirement disponible. Je n'ai jamais vu de panneaux « ma place est disponible jusqu'à 18h15 sauf le mercredi... » L'organisation du travail entre horaires variables, RTT, télétravail rend de plus en plus désuet le principe d'un temps de travail administratif matin/soir. Dans la version la plus simple des parkings « mutualisés » au pied des immeubles on voit surtout des écrits « Privés » et des arceaux avec cadenas empêchant le stationnement des tiers. Les propriétaires de ces emplacements ne sont donc pas enclins à payer l'emplacement et ses charges pour en faire cadeau à des utilisateurs inconnus. D'où le chemin entre utopie et réalité. - L'opération évoque des lieux équipés pour la recharge des batteries sans préciser les emplacements et prévoit conformément à la législation la possibilité d'équiper les emplacements. Information : Pour les véhicules électriques tous supposés avoir des batteries conformes au modèle d'origine et exemptes de chocs (sinon dangereuses), Carrefour a prudemment choisi d'installer des postes de charge à l'extérieur de ses parkings silos. - L'opération propose donc des immeubles inaccessibles aux voitures avec un parking en silo indépendant obligeant les habitants à terminer à pied avec enfants, bagages et provisions vers leur habitat. Ils peuvent évidemment choisir de laisser les enfants seuls pendant qu'ils iront stationner leur voiture ou la laisser devant l'immeuble au grand dam du syndic qui comme dans les autres immeubles déjà réalisés affichera des notes comminatoires. Et il y a des jours où il pleut. Cet habitat de demain exclut de fait les PMR, les gens âgés et ne facilitera pas le travail des moyens de secours, du Samu aux pompiers (obligés eux de signer une convention d'accès depuis un bâtiment voisin !). Malheur à ceux qui après avoir acheté auront un revers de santé, il leur restera à déménager ! Faut-il rappeler en complément de ce sujet que les pavés enherbés (ou pas) proposés montrent aussi dans les réalisations actuelles leur inadaptation aux déplacements des personnes PMR, aux personnes avec cannes et aux poussettes d'enfants. Pourrait-on souhaiter un effet d'expérience, malgré la diversité des promoteurs, en fonction des opérations déjà réalisées et de l'écoute des habitants ? Pourriez-vous proposer mieux ? Des accès automobiles non conformes au plan guide, aux documents de l'enquête DUP et non conformes aux préconisations de l'étude de trafic du Projet soleil Transitec 2024. Attention DANGER : Intégrer 1100 véhicules/jour sans précautions élémentaires parmi 36000 véhicules/jour est une lourde responsabilité. Les écrits du dossier : « <i>L'enjeu du trafic n'est pas la situation actuelle mais celle à venir. En quoi le projet proposé veillera à ne pas saturer le réseau ? « L'enjeu lié aux déplacements et aux infrastructures de transport est fort. Le projet devra veiller à ne pas saturer le réseau routier local ».</i> Je n'ai pas vu la réponse, sauf à créer des places de parking pour accueillir encore plus de « visiteurs » sur le site. Les documents et plans ne reflètent pas tous la même réalité. L'opération évoque l'utilisation du Chemin de Pouchon, mais il sera devenu piétonnier selon le plan guide, possibilité confortée par l'étude Transitec ! Cette étude de référence précise aussi que la circulation ne peut se faire uniquement via Kennedy. Contrairement à l'étude EMTIS qui prétend le contraire avec des résultats plus favorables. Commandée par les aménageurs de l'opération qui croire ? L'opération utilise 3 sorties sur Kennedy et évoque une possibilité de bouclage par le chemin de Pouchon, devant Bo-Concept en admettant donc la possibilité de passer...chez le voisin. L'entrée ne sera possible que si ce chemin reste ouvert à la circulation et uniquement en venant de Bordeaux. (Interdiction de tourner à gauche sur Somme puis interdiction de tourner à gauche sur Pouchon.) Pas de sortie possible, c'est une voie unique. -TBM interdit aux voitures le franchissement vers Somme au droit de l'arrêt Soleil. - Certes il existe déjà des sorties, au niveau de l'ex alinéa et des enseignes commerciales mais elles sont utilisées

Numéro	Dates	Observations sur le projet
		par très peu d’usagers (40 à 80 par jour maximum hors soirées de Canopée café). Dans l’opération proposée il est annoncé 1091 véhicules par jour et par sens, 180 aux heures de pointes qui sont les mêmes que sur Kennedy annoncé à 36000 véhicules/jour. Tout ceci via des intersections matérialisées avec une jolie petite voiture sans même une simple balise. Pour l’opération, ce nombre « <i>demeure modéré au regard des niveaux de trafic déjà supportés par cet axe structurant</i> » mais l’impact sur le flux de Kennedy de ces voitures sortant « à droite » sera considérable. Sur la base de mesures faites en juin, l’étude EMTIS nous assure que « <i>Le carrefour à feux Avenue John Fitzgerald Kennedy / Avenue de Matosinhos en l’état projeté ne connaîtra aucun dysfonctionnement le matin</i> ». Sans attendre 2032 je leur propose de venir faire des mesures à d’autres périodes de l’année et même au moment des fêtes de Noël. La conclusion de Transitec selon laquelle les bouchons remonteront d’un rond point à l’autre est plus que crédible et il n’est rien fait pour y remédier. - Je vous interroge sur les circuits possibles d’accès soit en venant depuis Bordeaux soit en repartant vers la rocade. - Quelles sont les solutions pour éviter d’accroître les bouchons ? - Que pensez-vous de la dangerosité des accès proposés ? Est-il dangereux de faire des demi-tours sur Kennedy ? Le projet Soleil et cette opération ne semblent pas connaître les logiciels adaptés ni les jumeaux numériques qui sur un projet de cette ampleur seraient utiles. Le nombre de véhicules est une chose, la façon dont ils s’intègrent dans un flux existant une autre et la faisabilité n’est pas démontrée. Mais ce dossier n’étant pas acceptable en l’état par des signataires responsables, il me semble évident d’après les contacts pris qu’il y aura des modifications avant 5 ans. Donc attendons une vision plus réaliste possible si l’on en croit le plan guide et l’évolution probable de l’avenir du chemin de Pouchon qui pourrait facilement concilier piétons et automobiles.... Des allégations intéressantes pour l’opération certes mais erronées ou non justifiées, Elles n’apportent pas de crédibilité aux autres éléments. - Le recul des bâtiments : La présentation « publicitaire » insiste sur le recul des bâtiments « pour réduire le risque incendie »: En fait les documents et plans montrent des reculs conformes au PLU par rapport aux limites de propriétés de l’ordre de 2,5 m. Le recul annoncé par rapport aux voies de circulation est en fait l’utilisation des surfaces hors propriété sur lesquelles l’opération impose de planter des arbres (ignifugés ?). - L’ex allée du tram rebaptisée sente ne permet pas d’aller vers le Parc du Château, même si ce nom est plus attractif que la zone boisée à destinée inconnue du 69 rue Jean Macé. Certes tous les chemins mènent à Rome... Mais là en plus qui prend la responsabilité d’inciter les usagers à traverser Kennedy dans une zone non aménagée ? Les opérateurs créateurs de ce dossier ou la Mairie qui en héritera. ? Qui paiera alors les aménagements sécuritaires nécessaires ? - La possibilité de bouclage illusoire vers Somme via Pouchon du trafic associé au parking: (voir ci-avant) Proposition peu réaliste : dans l’état actuel du dossier et des lieux, la voie privée sur le terrain du voisin proposée par l’opération est à sens unique et exclut une sortie. L’opération dit intégrer les orientations du contrat local de santé 2025-2029 en matière de prévention, accès équitable aux soins, santé mentale et environnement favorable à la santé. En dehors de la plantation d’arbres on ne trouve aucune avancée vers ce contrat. Idéalement placée au centre du Projet global Soleil et avec des espaces tertiaires disponibles il est dommage de ne pas concrétiser ce voeu par l’implantation « <i>du centre médical avec 15 médecins spécialistes et prise en charge des urgences mineures</i> » prévu uniquement dans le dossier Transitec, jamais évoqué en réunion d’information-médiation et non positionnée sur les plans du Projet Soleil. L’utilité publique devrait permettre d’imposer ce centre déjà utile et qui le sera encore plus dans 5 ans. - L’étude air santé reprend les éléments de l’étude publiée en 2018 (avec parfois des relevés plus anciens) mais mentionne aussi 2025 information erronée reprise même par la MRAe. Se baser sur des données datant de 10 ans sur un tel sujet est surprenant... Pour info L’engagement pris par la FAB d’actualiser l’étude de la qualité de l’air en 2024 (voir réponses FAB au dossier DUP) n’a pas été tenu. L’avis de marché date du 18/12/2024 et compte tenu des délais de réalisation il n’est pas possible de faire référence à des résultats dans un dossier déposé en juillet 2025. S’ils existent, ils sont inconnus à ce jour. Les aménageurs devaient le savoir alors pourquoi cette mention ? - Les 7 commerces créateurs de 63 emplois: C’est restrictif ! Pourquoi pas 77 ou autre multiple de 7 les analyses faites pour obtenir les autorisations demandées sont surprenantes. On va étudier la chalandise sur la Gironde pour des magasins justifiés par Mme La Cheffe du Développement Economique de Mérignac comme <i>enseignes de proximité permettant aux habitants des immeubles de trouver le nécessaire en rentrant du travail</i>. Les données économiques remontent à 2014, c’est un peu ancien et la plupart des enseignes justifiant les décisions ont disparu. Cela ressemble à un chèque en blanc. Aucune justification du chiffre d’emplois qui reste hypothétique. Depuis 3 ans les espaces pour ces fameux commerces de proximité restent désespérément vides dans les opérations déjà réalisées. Une suggestion : pourquoi attendre 5 ans pour créer ces 63 emplois, vous avez de la capacité d’accueil.... La CDAC salue avec enthousiasme ces créations d’emplois mais reste muette sur ceux qui disparaîtront à cause de cette opération. Les limites de l’étude d’impact sans doute... D’autres sujets méritent aussi des clarifications L’hydrogéologie : L’opération se situe au droit de 8 masses d’eau souterraines, au sein du bassin versant du Peugue et le dossier se contente de faire référence à la situation actuelle, ne constatant pas de remontées de nappes significatives. Il n’étudie pas l’impact possible par les poids et compressions rajoutées. (Valable pour toutes les opérations le long de Kennedy) Il mentionne une zone humide qui est une forme de résurgence des nappes de proximité lors des périodes de forte pluviométrie. Faut-il apprendre aux aménageurs que la plupart des maisons voisines ont dans ces périodes des remontées d’eau dans leurs vides sanitaires et que celles qui ont un sous-sol ont souvent des pompes de relevage. Rajouter du poids et de la surface compressive sur ces nappes va encore plus étendre leur zone d’impact non précisée par le dossier. Petit test facile : Empêchez une éponge de gonfler quand elle prend de l’eau, elle régurgitera ailleurs....

Numéro	Dates	Observations sur le projet
		Il serait préférable de ne pas neutraliser la zone humide mais au contraire de l’aménager comme exutoire avec évacuation des débords. Ce pourrait être une zone attractive de convivialité car il n’en existe pas dans toute l’opération proposée. La puissance électrique installée : Rien ne permet de penser que la puissance installée sera suffisante pour les besoins des nouveaux habitants (au global) pour leurs appartements et véhicules. Faisons confiance en espérant ne pas constater de répercussions dans les quartiers voisins au moment de grands pics de consommation lorsque Mérignac Soleil aura fait le plein d’habitants, de voitures électriques et de commerces. Le concept de transfert modal: Transitec recommande à juste titre de favoriser le transfert modal pour diminuer le trafic sur les voies principales. L’opération proposée attire au contraire de nouveaux utilisateurs des réseaux routiers dans son parking silo. Cette attraction est aussi accrue par les commerces style Big Canteen ou Fitness Park à l’opposé des commerces de proximité. Souhaitons une réflexion avec le projet entrée de ville permettant la réalisation de parkings silo dans des zones extérieures à celles embouteillées, comme par exemple au-delà du carrefour Vigneau, vers Lapeyre et la station de tram Chemin Long. Ce serait plus judicieux que de les construire dans des zones déjà embouteillées. Et plus de qualité que dans certains Park Relais TBM.... L’immeuble étudiants : Il y a un vrai problème de logement étudiant. Le besoin sur Mérignac et l’intérêt pour des investisseurs n’est pas très documenté par l’opération qui nous surprend avec cet équipement, dans un lieu éloigné des universités. J’en profite pour une suggestion hors sujet : pour donner du corps à cette réalisation il pourrait être envisagé de développer les formations supérieures au-delà de celles des étudiants en alternance dans les entreprises de Mérignac. Proche des lycées et dans une continuité de la donation DEMON pour des terrains à usage scolaire le bâtiment du CDDP à l’architecture remarquable inoccupé et en perdition pourrait intéresser des investisseurs porteurs de projets d’écoles supérieures en architecture, design, mode, restauration ou hôtellerie, jouant aussi sur l’offre de logement étudiant à proximité. La Maison de la Nature pourrait être au 69 rue Jean Macé. Ces deux emplacements seraient ainsi utilisés d’une façon valorisante pour Mérignac. Cet aménagement avec la Maison de la Nature repositionnée en bout de la Sente permettrait aux habitants ayant résisté à la traversée de Kennedy de profiter d’un espace formateur et aussi ludique au sein d’un parc possible de 13000m² (avec le square Lartigue), soit le plus grand parc associé au projet Soleil et offrirait un dérivatif convivial qui manque largement à l’opération proposée. Je sais que ces suggestions n’ont aucune chance d’aboutir en l’absence d’une vision globale. /..... Je ne me fais aucune illusion sur l’obtention du permis de construire pour mener à bien l’opération proposée. Les conséquences seront comme c’est l’usage assumées par les signataires, et les décideurs de cette opération, s’ils sont toujours en fonction, trouveront sans peine les justifications nécessaires lorsque la réalité sera contraire à leurs prévisions ou visions. (Rappel tour Silva) Merci pour votre lecture.
14	20/07/2026	### Préserver impérativement le chemin de Pouchon à double sens Le chemin de Pouchon ne constitue pas une simple voie de desserte du futur quartier. Il joue un rôle fondamental dans la répartition des circulations entre l’avenue Kennedy, l’avenue de la Somme et le secteur Jean-Macé. Son maintien permet notamment d’éviter que l’ensemble des véhicules soit reporté vers le carrefour Kennedy–Matosinhos, déjà très sollicité. L’étude de circulation annexée au dossier confirme l’importance de cet itinéraire. Elle indique que : > « La sortie depuis Pouchon sud sur Somme permet une bonne répartition des flux en sortie dans les différentes directions. » Elle recommande également une organisation fondée sur le principe : > **« Entrées via Kennedy – sortie via Pouchon. »** Ces conclusions montrent que le fonctionnement du futur quartier dépend directement de la continuité du chemin de Pouchon. Toutefois, une circulation uniquement à sens unique ne permettrait pas de conserver pleinement son rôle actuel de voie alternative entre Somme, Kennedy et Jean-Macé e **Le maintien du chemin à double sens apparaît donc indispensable**, afin de permettre une réelle répartition des véhicules dans les deux directions et de préserver sa fonction de délestage dans le sens Sud Nord. Cette exigence est d’autant plus importante que l’étude relève une saturation ou une quasi-saturation de plusieurs carrefours structurants, notamment Kennedy–Matosinhos et Kennedy–Vigneau. Elle précise qu’une concentration des itinéraires sur Kennedy et Matosinhos entraînerait une forte augmentation des charges de circulation et la saturation de ces carrefours. Or, le projet prévoit : * 282 logements, dont 106 logements étudiants ; * 5 260 m² de commerces ; * 1 540 m² de bureaux ;

Numéro	Dates	Observations sur le projet
		* un parking silo pouvant accueillir jusqu’à 387 véhicules. Le dossier reconnaît lui-même que les déplacements seront plus importants qu’actuellement. Dans ce contexte, réduire le chemin de Pouchon, le fermer dans un sens ou limiter sa capacité reviendrait à supprimer une voie de délestage au moment même où les flux vont augmenter. ### Conclusions > Le maintien du chemin de Pouchon en circulation automobile à double sens constitue une condition essentielle au bon fonctionnement du secteur Mérignac Soleil. Cette voie permet de répartir les déplacements entre l’avenue Kennedy, l’avenue de la Somme et le secteur Jean-Macé, tout en évitant une concentration excessive des véhicules sur le carrefour Kennedy–Matosinhos. > L’étude de trafic annexée au dossier confirme que la sortie par Pouchon permet une bonne répartition des flux et que les variantes concentrant les déplacements sur Kennedy et Matosinhos conduisent à la saturation de plusieurs carrefours structurants. > Un simple maintien à sens unique serait insuffisant, car il supprimerait une partie importante de la fonction de délestage actuellement assurée par cette voie. Le chemin de Pouchon doit donc être conservé à double sens, avec une largeur et des aménagements permettant une circulation réellement fonctionnelle dans les deux directions. > À défaut, une étude de trafic complémentaire, détaillant spécifiquement les déplacements entre Pouchon, Kennedy et Jean-Macé, devrait démontrer que la mise à sens unique ou la réduction de cette voie n’entraînerait aucun report supplémentaire vers Kennedy–Matosinhos, aucune augmentation des files d’attente et aucune aggravation des nuisances dans les quartiers voisins.
15	22/07/2026	MÉMOIRE CITOYEN OBSERVATIONS DANS LE CADRE DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ÉLECTRONIQUE (PPVE) Projet CEETRUS PROMOTION FRANCE – PC 033 281 25 00153 Opération Mérignac Soleil – Îlots P6.1 et P6.2 Commune de Mérignac RÉSUMÉ EXÉCUTIF Le présent mémoire ne constitue pas une opposition de principe à la création de logements ni à la transformation urbaine de Mérignac Soleil. Il vise à mettre en évidence une faiblesse majeure du dossier : l'absence d'une vision globale et actualisée des effets cumulés de l'ensemble de l'opération Mérignac Soleil. Le projet soumis à la PPVE porte officiellement sur 294 logements, des commerces, des bureaux et un parking silo. Pourtant, cette opération n'est qu'un élément parmi de nombreux projets déjà réalisés, en cours ou programmés dans le même périmètre. L'expérience montre que les conséquences d'une urbanisation ne progressent pas nécessairement de manière linéaire. Au-delà de certains seuils de population ou de fréquentation, des phénomènes de saturation peuvent apparaître concernant les déplacements, le stationnement, les équipements publics ou la qualité de vie. Le dossier ne permet pas d'apprécier clairement si de tels seuils ont été identifiés ou évalués à l'échelle de l'ensemble de Mérignac Soleil. Les habitants, usagers et voisins actuels et futurs subiront non les effets de ce seul projet mais les conséquences cumulées : • de plusieurs milliers de logements ; • de dizaines de commerces ; • de bureaux ; • d'équipements ; • de nouvelles voiries ; • de nouvelles circulations ; • d'une densification continue sur plus de vingt ans sur l’ensemble du projet Marne Soleil. Les principales interrogations concernent : • l'évolution globale du trafic ; • l'accumulation du bruit ; • l'exposition à la pollution atmosphérique ; • la capacité réelle des équipements publics ;

Numéro	Dates	Observations sur le projet
		• l'adaptation du quartier au changement climatique ; • la qualité de vie future des habitants. La présente contribution demande principalement qu'une vision globale, transparente et actualisée des impacts cumulés de l'ensemble de l'opération Mérignac Soleil soit portée à la connaissance du public avant toute poursuite de la densification du secteur. SOMMAIRE 1. Introduction 2. Le principal enjeu du dossier : les effets cumulés de l'opération Mérignac Soleil 3. Une densification importante dans un secteur déjà fortement sollicité 4. Bruit et pollution de l'air : une question centrale pour les futurs habitants 5. Une place encore importante accordée à l'automobile 6. Changement climatique : des réponses formelles encourageantes mais encore incomplètes 7. Gestion des eaux pluviales : un système performant mais dépendant de son entretien 8. Les nuisances de fonctionnement quotidien 9. Questions restant en attente de réponse 10. Conclusion 1. INTRODUCTION 1.1. Objet de la présente contribution La présente contribution est formulée dans le cadre de la Participation du Public par Voie Électronique relative au projet de permis de construire déposé par la société CEETRUS PROMOTION FRANCE sur les îlots P6.1 et P6.2 du secteur Mérignac Soleil, comprenant notamment des logements, des commerces, des bureaux, des espaces publics et un parking silo. Cette observation est déposée dans un esprit constructif et dans le respect des objectifs de participation citoyenne prévus par le Code de l'environnement. Elle vise à attirer l'attention du public, des collectivités compétentes et du maître d'ouvrage sur plusieurs interrogations importantes qui paraissent insuffisamment éclairées au regard de l'ampleur des transformations engagées. 1.2. Une opération qui dépasse largement le périmètre du permis présenté À première lecture, le dossier apparaît comme celui d'une opération immobilière classique comprenant moins de 300 logements accompagnés d'activités commerciales et tertiaires. Cette présentation est toutefois réductrice. Le projet soumis aujourd'hui à la participation du public n'est pas une opération isolée. Il constitue une étape supplémentaire de l'opération d'aménagement Mérignac Soleil engagée depuis plusieurs années et destinée à transformer profondément un secteur historiquement structuré autour de grandes surfaces commerciales, de parkings et d'infrastructures routières. À travers les différents projets déjà réalisés, en cours de réalisation ou annoncés, Mérignac Soleil évolue progressivement vers un nouveau quartier urbain accueillant de très nombreux logements, commerces, bureaux, équipements et espaces publics sur une superficie au sol extrêmement réduite. Cette transformation constitue l'une des opérations de renouvellement et de densification urbains les plus importantes engagées sur la commune depuis plusieurs décennies. 1.3. Une interrogation légitime sur les conséquences globales de cette transformation La présente participation repose sur une interrogation simple. Les habitants, riverains et usagers actuels et futurs ne subiront pas uniquement les effets du projet des îlots P6.1 et P6.2. Ils subiront les effets cumulés de l'ensemble des opérations réalisées dans le cadre de Mérignac Soleil. Or les phénomènes les plus susceptibles d'affecter durablement la qualité de vie ne résultent généralement pas d'un projet particulier mais de l'addition progressive de nombreux projets : • augmentation de la population ; • augmentation du trafic ; • augmentation des besoins de déplacements ; • accumulation des nuisances sonores ; • exposition accrue à la pollution atmosphérique augmentant ; • pression sur les équipements publics ;

Numéro	Dates	Observations sur le projet
		• intensification des phénomènes d’îlot de chaleur urbain ; • augmentation des besoins en infrastructures et en services. Et en financement de ceux-ci. Dans ces conditions, il apparaît légitime que le public puisse disposer non seulement d'une analyse détaillée du projet examiné mais également d'une vision globale et actualisée des conséquences cumulées de l'ensemble de l'opération Mérignac Soleil. 1.4. Une contribution centrée sur la qualité de vie future Le présent mémoire est principalement consacré aux enjeux qui auront un impact direct sur la qualité de vie des habitants actuels et futurs. Les observations développées ci-après portent plus particulièrement sur : • les effets cumulés de l'opération Mérignac Soleil ; • l'évolution des déplacements et du trafic routier ; • les nuisances sonores ; • la qualité de l'air ; • la place de l'automobile dans le futur quartier ; • l'adaptation du secteur aux effets du changement climatique ; • la gestion des eaux pluviales ; • les conséquences de la densification sur les équipements publics ; • les conditions réelles de fonctionnement du futur quartier. Ces thèmes ne sont pas abordés dans une logique d'opposition au projet mais dans une logique de compréhension et d'anticipation actualisée des conséquences de long terme associées à la transformation de ce secteur stratégique de la commune. 1.5. Le fil directeur de la présente contribution Au terme de l'analyse des pièces mises à disposition du public, une conclusion ressort avec force. Le principal sujet de préoccupation n'est pas nécessairement le projet P6.1/P6.2 lui-même. Le principal sujet de préoccupation réside dans l'absence d'une présentation globale, synthétique et actualisée des effets cumulés de l'ensemble de l'opération Mérignac Soleil. C'est pourquoi la présente contribution est principalement structurée autour de cette question centrale : Comment les impacts cumulés de plus d'une décennie de densification urbaine ont-ils été évalués, et quelles seront leurs conséquences réelles sur la qualité de vie des habitants actuels et futurs ? Cette interrogation constitue le fil conducteur des développements qui suivent et justifie la demande d'une information plus complète et plus accessible sur les effets cumulés de l'ensemble du projet urbain Mérignac Soleil. 2. LE PRINCIPAL ENJEU DU DOSSIER : LES EFFETS CUMULÉS DE L'OPÉRATION MÉRIGNAC SOLEIL 2.1. Une lecture du projet qui ne peut se limiter aux seuls îlots P6.1 et P6.2 L'examen du projet soumis à la Participation du Public par Voie Électronique appelle une observation fondamentale : le dossier présente l'opération comme un programme immobilier comprenant 294 logements, des commerces, des bureaux et un parking silo. Cette présentation correspond à l'objet administratif du permis de construire soumis à l'instruction. Toutefois, cette approche ne reflète que partiellement la réalité du projet urbain auquel cette opération appartient. Les îlots P6.1 et P6.2 s'inscrivent en effet dans l'opération d'aménagement beaucoup plus vaste dite « Mérignac Soleil », engagée depuis plusieurs années et destinée à transformer profondément un secteur historiquement structuré autour de grandes surfaces commerciales, de parkings et de vastes emprises dédiées à l'automobile. Le projet actuellement soumis au public ne représente donc qu'une étape supplémentaire d'un processus de densification engagé depuis de nombreuses années. Dans ces conditions, il paraît difficile d'apprécier convenablement les incidences environnementales de l'opération sans les replacer dans leur contexte global. 2.2. Le véritable projet : la création progressive d'un nouveau quartier urbain À travers les différentes opérations déjà réalisées, en cours ou programmées, Mérignac Soleil ne constitue plus seulement une zone commerciale en mutation. Il s'agit désormais de la création progressive d'un véritable quartier urbain. Cette évolution se traduit notamment par : • la construction de nombreux immeubles de logements ;

Numéro	Dates	Observations sur le projet
		• l'implantation de nouvelles surfaces commerciales ; • le développement d'activités tertiaires ; • la création d'espaces publics ; • la réalisation de nouveaux équipements ; • la restructuration des voiries ; • l'évolution des réseaux de transport. Autrement dit, le présent projet participe à une transformation urbaine dont les effets dépassent très largement les limites du terrain concerné par le permis de construire. Or cette réalité apparaît relativement peu visible dans le dossier soumis au public. Le citoyen est invité à se prononcer sur une opération particulière alors que les conséquences qu'il subira résulteront en réalité de l'addition de multiples opérations successives. 2.3. Une densification exceptionnelle concentrée sur un périmètre restreint Le phénomène observé à Mérignac Soleil ne correspond pas à une urbanisation diffuse répartie dans le temps et dans l'espace. Il s'agit au contraire d'une densification particulièrement concentrée. Sur une période d'environ dix années, un secteur relativement limité accueille progressivement : • plusieurs milliers de nouveaux habitants ; • de nombreux programmes immobiliers ; • de nouveaux commerces ; • de nouveaux bureaux ; • de nouveaux équipements ; • de nouveaux flux de circulation. Cette concentration spatiale et temporelle constitue un élément essentiel de compréhension des enjeux du projet. Car les impacts environnementaux sont rarement proportionnels aux effets d'une seule opération. Ils résultent souvent d'effets cumulés, d'interactions et de phénomènes de saturation qui apparaissent lorsque plusieurs projets se développent simultanément dans un même secteur. 2.4. Une accumulation progressive des impacts Déplacements et circulation Chaque opération prise isolément génère un trafic considéré comme acceptable. Cependant, l'addition de plusieurs centaines puis de plusieurs milliers de logements et de surfaces commerciales conduit inévitablement à une augmentation globale : • des déplacements domicile-travail ; • des déplacements scolaires ; • des déplacements commerciaux ; • des livraisons ; • des besoins de stationnement ; • des flux de services urbains. Dans ce contexte, la question fondamentale n'est plus celle du trafic généré par les seuls îlots P6.1 et P6.2. Sachant en outre que le projet présenté modifie lui-même certains flux de circulation et infrastructures, tout en maintenant les modalités dans le flou. Alors que les infrastructures qu'il entend modifier, voire condamner ont été considérées jusqu'alors, dans les projets voisins précédents présentés à la collectivité et acceptés sur ces bases, comme « pérennes » ... La question devient celle du trafic total généré à terme par l'ensemble du quartier Mérignac Soleil. Bruit Le même raisonnement s'applique aux nuisances sonores. Chaque programme peut produire un impact limité. Mais l'accumulation : • des flux routiers ; • des activités commerciales ; • des équipements ;

Numéro	Dates	Observations sur le projet
		• des déplacements quotidiens ; conduit progressivement à une modification durable de l'ambiance sonore du quartier. La question mérite d'être examinée à l'échelle de l'ensemble du secteur et non du seul projet. Pollution atmosphérique L'étude reconnaît que les futurs habitants seront exposés aux émissions des axes routiers existants et projetés. Elle est taisante sur l'impact des rejets dans l'atmosphère désormais confinée entre les immeubles en hauteur, des bâtiments, commerces et équipements de ceux-ci (chauffages, climatisations). Cette observation soulève une question importante : comment évoluera l'exposition globale de la population lorsque plusieurs milliers d'habitants supplémentaires résideront dans le secteur ? Une approche strictement parcellaire tend à sous-estimer cette problématique. Impacts sur les équipements publics L'arrivée massive de nouveaux habitants et employés engendre également une demande supplémentaire concernant : • les établissements scolaires ; • les équipements sportifs ; • les équipements culturels ; • les espaces verts ; • les infrastructures de mobilité ; Les services publics de proximité. La capacité future de ces équipements apparaît relativement peu développée dans les documents soumis à la participation du public. Même remarque quant au calendrier actualisé de la réalisation de ces équipements (pour exemple les centaines d'habitants installés depuis plusieurs années au sein du projet Marne Soleil sur la foi de la création d'un établissement scolaire dédié, attendent toujours, plusieurs années après donc, cet établissement dont le calendrier ne semble toujours pas arrêté. Pourtant, il s'agit d'un élément déterminant de l'environnement objet de l'actuelle consultation, et de la qualité de vie future. 2.5. Pourquoi cette question apparaît insuffisamment traitée dans le dossier La présente contribution souligne une difficulté fréquente dans les grandes opérations d'aménagement. Lorsqu'un projet est décomposé en plusieurs opérations successives, le public dispose souvent d'une vision détaillée de chaque opération mais d'une vision beaucoup moins claire des conséquences cumulées de leur addition. Or les nuisances perçues par les habitants résultent principalement : • de l'accumulation des programmes ; • de l'accumulation des déplacements ; • de l'accumulation des usages ; • de l'accumulation de la population ; • de l'accumulation des contraintes sur les infrastructures. Dans le cas présent, il ne s'agit pas de simplement constater cette difficulté, mais de la résoudre. Pour se faire, il apparaît souhaitable que le public dispose d'une présentation globale actualisée permettant d'appréhender : • le nombre total de logements prévus / achevés / à construire • la population attendue actuelle / à terme ; • les surfaces commerciales cumulées ; • le trafic total projeté ; • les équipements réalisés et les besoins / les décisions d'équipement prises et en suspens/ leur calendrier ; • les impacts cumulés sur le bruit ; • les impacts cumulés sur la qualité de l'air ; • les impacts cumulés sur les îlots de chaleur urbains. Ainsi que les écarts à date entre les prévisions d'origine ayant servies aux décisions publiques de muter le quartier / et les mesures et chiffres constatés.

Numéro	Dates	Observations sur le projet
		2.6. Une interrogation centrale pour la qualité de vie future Au final, la principale question soulevée par ce dossier n'est probablement pas celle de la conformité du projet P6.1/P6.2. La véritable interrogation concerne la capacité du futur quartier résidentiel Mérignac Soleil à offrir durablement : • un cadre de vie de qualité ; • un environnement sain ; • une mobilité fluide ; • des espaces publics confortables ; • une adaptation satisfaisante au changement climatique qui, chaque année qui passe, conduit à repenser profondément notre approche urbanistique. Cette question relève directement des effets cumulés de l'ensemble des opérations engagées dans le secteur. C'est pourquoi une analyse consolidée, actualisée, documentée sur des bases constatées et facilement compréhensible de ces impacts apparaît indispensable pour permettre au public et aux décideurs publics d'apprécier pleinement les conséquences réelles de la transformation de Mérignac Soleil. 3. UNE DENSIFICATION IMPORTANTE DANS UN SECTEUR DÉJÀ FORTEMENT SOLlicitÉ L'opération proposée à la décision publique prévoit la réalisation de près de 300 logements supplémentaires ainsi que des commerces de moyenne et grandes surfaces, des bureaux et activités complémentaires. Cette densification participe à l'objectif de limitation de l'étalement urbain. Toutefois, elle intervient dans un secteur déjà caractérisé par : • une forte densification de Marne Soleil depuis 10 ans ; • des flux routiers importants mais visiblement conditionnés par les implantations commerciales plutôt que par une vision publique globale d'infrastructures ; • une forte fréquentation commerciale ; • des infrastructures de transport majeures ; • des niveaux sonores élevés ; • une artificialisation historique importante des sols. L'enjeu / la réflexion nécessaire ne semble donc pas seulement de construire de nouveaux logements et permettre à des commerces de s'installer, mais de démontrer que le quartier offrira durablement un cadre de vie de qualité aux très nombreux habitants dirigés et encouragés à s'installer sur cette zone. 4. BRUIT ET POLLUTION DE L'AIR : UNE QUESTION CENTRALE POUR LES FUTURS HABITANTS L'étude présentée reconnaît explicitement l'exposition des habitants aux nuisances sonores et aux émissions routières. De plus elle est taissante sur les informations et engagements des futurs commerces en la matière (types d'activités, horaires, etc.). Ces éléments semblent pourtant indispensables à la réflexion de tous et à la décision de l'autorité publique. Des exemples très récents sur la zone montrent en effet la sous-estimation ou même la non prise en considération des paramètres bruit et pollutions sonore et sanitaire lors d'autorisations d'installations ou d'exploiter. Les conséquences sont des dommages pour les riverains et les usagers, ainsi que pour les commerces concernés, et la survenance des dossiers de litiges et contentieux, dont une partie à gérer par l'autorité publique à l'origine des dites autorisations. Par ailleurs, si les performances techniques des bâtiments sont documentées, les espaces extérieurs demeurent moins justifiés : • jardins ; • cheminements ; • places ; • balcons ; • venelles plantées ; • accès routiers ; • modifications des voies routières (Chemin de POUCHON ?) et des sens de circulation Pourtant, ces espaces et modalités de circulation pédestres et véhiculés constituent une composante essentielle de la qualité de vie quotidienne des nombreux actuels et futurs Mérignacais de la zone, et sont, en ce qui concerne les espaces verts, paradoxalement pour une grande partie « repoussés » sur la toiture des immeubles, donc « invisibles » pour 100% des usagers et habitants...

Numéro	Dates	Observations sur le projet
		5. UNE PLACE ENCORE IMPORTANTE ACCORDÉE À L'AUTOMOBILE Le projet prévoit un parking silo de capacité importante, montrant bien par là la place prédominante réservée aux automobiles. La présentation actuelle de la demande de PC présentée à la commune interroge quant à la place réelle de la voiture dans le futur quartier malgré les objectifs affichés de mobilité durable et « environnementaux » de celle-ci. Le projet qui nous est soumis est par ailleurs très « taisant » et flou quant au flux automobile et aux aménagements et circuits routiers précis dont les modalités ne semblent pas clairement traitées, ni par le promoteur, ni dans les documents publics à ce stade. Cet aspect non traité est inquiétant pour les usagers et riverains actuels et futurs, mais aussi pour les responsables publics qui seront en charge de gérer la situation ainsi créée par le projet. La présentation détaillée et concrète de l'état des lieux à date des flux constatés (étude de flux) , des prévisions et aménagements devrait être formalisée avant toute décision sur la demande d'autorisation de construire et en faire partie intégrante. 6. CHANGEMENT CLIMATIQUE : DES RÉPONSES ENCOURAGEANTES MAIS ENCORE INCOMPLÈTES La plantation annoncée par le projet de plusieurs centaines d'arbres et la création d'espaces végétalisés constituent une annonce d'amélioration de la situation actuelle. Celle-ci reflétant à l'inverse la minéralité des différents chantiers et friches, et des espaces publics boisés communaux sur la zone laissés en friche / à l'abandon / inaccessibles au public depuis plusieurs années. Toutefois, malgré les promesses vertes du promoteur, les questions suivantes demeurent : • prise en compte des changements climatiques (canicules, violentes intempéries) dans les choix et les lieux d'implantation des plantations ; • part et surface réelle d'espaces ombragés, et à quelle échéance ? ; • taille future des arbres ; • confort d'été ; • limitation effective des îlots de chaleur. • dans les faits une part importante de ces plantations ne sera pas visible ni accessible ni bénéfique pour les usagers car prévue en hauteur des immeubles. 7. GESTION DES EAUX PLUVIALES : UN SYSTÈME PERFORMANT MAIS DÉPENDANT DE SON ENTRETIEN Le projet prévoit plusieurs dispositifs de gestion hydraulique : • noues ; • bassins ; • ouvrages de stockage ; • dispositifs de régulation des débits. Ces aménagements répondent aux exigences actuelles. Toutefois, leur efficacité future dépendra néanmoins directement de leur entretien et de leur maintenance dans la durée, et de leur cohérence avec les infrastructures communales globales existantes (et de la capacité de celles-ci à accueillir ces nouveaux réseaux). Il serait utile que soient précisés les mécanismes permettant de garantir durablement leur bon fonctionnement : • leur entretien • leur maintenance ; • leur renouvellement ; • leur contrôle dans le temps. 8. LES NUISANCES DE FONCTIONNEMENT QUOTIDIEN Le fonctionnement réel du quartier mérite une attention particulière. Les études mettent principalement l'accent sur la conformité urbanistique et environnementale du projet mais demeurent relativement discrètes concernant : • les horaires de livraison ; • les flux liés aux commerces et aux accès aux logements ; • les nuisances du parking silo ; • la circulation des véhicules utilitaires ; • la collecte des déchets ; • les usages nocturnes des espaces publics.

Numéro	Dates	Observations sur le projet
		Or ces éléments constituent souvent les premières sources de tensions dans les quartiers à forte mixité d'usages. Pour preuve les litiges et contentieux récents sur ces sujets de nuisances conséquences des nouvelles implantations autorisées par la commune ou la métropole dans ce quartier Mérignac Soleil. 9. QUESTIONS RESTANT EN ATTENTE DE RÉPONSE A. Impacts cumulés et vision globale à date 1. Quelle sera la population totale supplémentaire attendue à terme sur l'ensemble de Mérignac Soleil ? 2. Combien de logements auront été construits ou autorisés à l'achèvement complet de l'opération Marne Soleil ? Combien à date ? 3. Quelle surface totale de commerces et bureaux sera créée ? Combien à date ? 4. Existe-t-il une étude actualisée des impacts cumulés de l'ensemble des opérations ? 5. Pourquoi ces éléments globaux ne sont-ils pas présentés de façon synthétique au public ? B. Déplacements et circulation 1. Quel trafic automobile total est attendu à l'échelle de l'ensemble du quartier ? 2. Quel niveau de saturation est anticipé sur les principaux carrefours ? 3. Quels scénarios ont été retenus si les reports vers les transports en commun s'avèrent inférieurs aux prévisions ? 4. Quels sont les flux attendus vers le parking silo ? 5. Quelle est la capacité réelle du réseau à absorber la croissance prévue ? C. NUISANCES SONORES 1. Quels seront les niveaux sonores dans les espaces publics d'une part et dans les logements d'autre part ? 2. Existe-t-il une modélisation acoustique de l'ensemble du quartier achevé ? 3. Quel sera l'impact du trafic cumulé et de l'exploitation des commerces sur le bruit ? 4. Quel sera l'impact du parking silo sur le voisinage ? D. Qualité de l'air 1. Quelle sera l'exposition réelle des habitants et usagers de la zone aux polluants routiers, aux effluents des commerces et aux centaines de systèmes de climatisation / chauffage individuels et collectifs mis en place ? 2. Une étude sanitaire cumulative a-t-elle été réalisée ? 3. Quelles sont les prévisions de concentration en NO₂ et particules fines à l'achèvement du quartier ? E. Changement climatique 1. Quelle proportion des arbres sera de grand développement ? Quelle sera leur implantation ? 2. Dont quelle part au sol ? / Quelle part des espaces publics sera ombragée à terme ? 3. Les simulations climatiques et le choix des essences intègrent-elles les périodes caniculaires et les intempéries violentes déjà constatées + l'évolution du climat jusqu'en 2050 ? F. Eaux pluviales 1. Les ouvrages ont-ils été dimensionnés en tenant compte des réseaux vétustes et déjà saturés et insuffisants, et du changement climatique (épisodes de plus en plus violents) ? 2. Qui assurera l'entretien / le contrôle / le financement des ouvrages hydrauliques ? Ces budgets ont-ils été présentés et approuvés par les organismes publics payeurs ? G. Qualité de vie 1. Quelle surface d'espaces verts sera réellement accessible au public ? 2. Quels seront les horaires de livraison des commerces ? 3. Comment seront gérés les flux de déchets ? 4. Quelle capacité supplémentaire d'équipements publics est prévue (écoles, sports, culture) ? Et ou en sont ces équipements à date ?

Numéro	Dates	Observations sur le projet
		5. Quels indicateurs permettront d'évaluer la qualité de vie du futur quartier ? Il semble à date que seul le nombre de litiges, réclamations, précontentieux et contentieux soit répertorié. Peut-on en avoir une vision actualisée ? 10. CONCLUSION Le projet présente incontestablement « sur papier » plusieurs améliorations par rapport à l'occupation actuelle du site concerné par le projet présenté : • végétalisation accrue (mais sans doute plus virtuelle que réelle au vu des réalisations récentes « Marne Soleil ») • diversification des usages. Mais sans que la dizaine de nouveaux espaces commerciaux soient documentée. Or il s'avère que l'évolution des commerces physiques s'inscrit dans un historique récent et une perspective d'avenir plutôt négative que créative. • renouvellement d'espaces historiquement très artificialisés. Toutefois, le principal enjeu n'est plus aujourd'hui celui du projet P6.1/P6.2 pris isolément. Le principal enjeu réside dans les conséquences cumulées de plus d'une décennie de transformation de Mérignac Soleil. La présente contribution demande donc que soit portée à la connaissance du public une vision globale, actualisée et transparente : • du nombre total de logements ; • de la population attendue ; • des trafics cumulés ; • des impacts environnementaux cumulés ; • des besoins en équipements ; • des conséquences réelles sur la qualité de vie future. Ce n'est qu'à cette condition que les habitants pourront apprécier pleinement les conséquences de la transformation engagée sur leur cadre de vie et celui des générations futures.
16	22/07/2026	Bonjour, Je suis attentive à ce projet et espère vraiment que les futurs habitants ne seront pas "parqués" dans un village bétonné. il est plus qu'urgent de prévoir des allées en terre, des arbres et de la VRAIE végétation, d'aérer au maximum les logements. urgent aussi de permettre une circulation douce entre tous les îlots pour éviter de prendre la voiture, d'y laisser un peu d'éclairage la nuit pour se sentir en sécurité. qu'il y ait des places, pour se retrouver, avec des bancs, des parcs pour les enfants. Nécessaire à veiller à une certaine tranquillité, pas la fête tous les soirs sur les roof-top avec la musique à fond dans les restaurants ! vraiment merci ! ça peut-être un beau projet, loin de ce qui se passe dans le quartier euratlantique qui est une vraie catastrophe pour les habitants ! Comment vivre ensemble au mieux ! Merci