



La Plaine du Maharin – ANGLET

ETUDE DE FAISABILITE :

DOCUMENT PROGRAMME



Maharin



PREAMBULE

La plaine du Maharin, située entre la Butte aux Cailles et le Quartier de Montbrun, est traversée par le ruisseau du Maharin et constitue aujourd'hui une friche sans valeur, faite en partie de boisements et de remblais.

La ville d'Anglet souhaite requalifier cet espace et le valoriser afin d'en faire un cœur de quartier vivant, respectueux de l'environnement et accessible à tous, par le biais d'un aménagement de qualité.

Il constituera un élément complémentaire et indissociable des quartiers avoisinants en cohérence avec le caractère multipolaire de la ville d'Anglet.

Représentant une superficie totale de plus de 9 hectares, ce nouveau quartier se veut exemplaire à tous points de vue et devra faire l'objet d'une réflexion au cœur de laquelle se trouveront les futurs habitants et les riverains.

Cette réserve foncière, jusque là non mise en valeur, se situe au cœur de la ville d'Anglet. Elle se présente comme une véritable opportunité pour la nouvelle municipalité qui, par cette action entre autres, souhaite marquer un tournant dans l'aménagement de la ville, en cherchant à mettre en œuvre un projet de ville durable pour Anglet.

Ce projet s'appuie sur les principes du développement durable et cristallise des enjeux économiques, sociaux et environnementaux forts, visant notamment à offrir une palette de logements confortables, économes et accessibles à tous (du locatif social à l'accession libre) et faire participer les habitants et riverains à la définition du programme et à sa traduction urbaine. La qualité environnementale des constructions fera partie intégrante de ce travail, notamment, en recherchant les économies des énergies fossiles, en utilisant des matériaux sains, et issus de filières éco-responsables, en assurant une gestion optimisée de l'eau et des déchets.

Au-delà de ces objectifs incontournables, ce projet devra aussi et surtout considérer deux problématiques centrales :

- la gestion des eaux pluviales, qui sont aujourd'hui une véritable nuisance pour les habitants du quartier, mais qui pourraient s'avérer un formidable levier dans l'aménagement futur de la plaine du Maharin ;
- l'organisation des modes de déplacement et du stationnement, tant au cœur du Maharin que dans les rues et quartiers alentours.

La création d'un quartier ex-nihilo sur un site naturel contraint, mais au fort potentiel, suscite de nombreuses questions, quant au choix de la programmation, à la faisabilité réelle du projet et aux modalités de réalisation.

Face à ces enjeux et dans l'intention de réaliser un projet fort et exemplaire, la Ville d'Anglet, dans le cadre de sa mission, a souhaité mettre en œuvre un Marché d'Etudes de Définition, confié à trois équipes d'urbanistes pluridisciplinaires, complémentaires et venant d'horizons différents : BNR (Paris), FORMA 6 (Nantes) et LEIBAR & SEIGNEURIN (Bayonne).

Dans le cadre de ce marché, le travail des agences se décompose en deux phases :

1- Diagnostic et enjeux (octobre 2009 - février 2010)

L'exploitation des compétences réunies au sein de chaque équipe doit permettre de mettre en avant les enjeux essentiels posés par le secteur d'étude. Les urbanistes sont donc appelés à collaborer, échanger, faire foisonner leurs observations afin d'enrichir la réflexion du maître d'ouvrage sur la programmation. Alimenté par la concertation en cours, l'objectif de ce travail d'investigation est d'aboutir à un diagnostic partagé : par la population, les élus, les urbanistes...

2- Représentation spatiale du projet (avril 2010 – juin 2010)

Sur la base du pré-programme défini à l'issue de la phase 1, la phase 2 devra déboucher sur une transcription graphique et écrite du projet, d'un niveau ESQUISSE.

La représentation graphique des éléments de programme devra révéler les principes d'organisation du projet :

Le projet d'éco-quartier du Maharin se veut un projet exemplaire, dans le sens de la reproductibilité. Il visera à impulser une nouvelle dynamique dans la construction, à faire évoluer les modes d'urbanisation et à inspirer les acteurs de l'aménagement dans le secteur public comme privé.

La commune d'Anglet au travers de ce projet d'éco-quartier souhaite réaliser un projet fort en invitant toutes les parties prenantes à participer à son élaboration. Le projet replacera l'habitant au centre de la réflexion et des dynamiques de quartier.

Les principes d'aménagement développés par les urbanistes seront le fruit d'une lecture attentive du site et du paysage.

L'objectif consiste ainsi à **mettre en valeur la qualité paysagère du site et faire cohabiter l'habitat existant avec une urbanisation nouvelle.**

Le projet d'aménagement s'appuiera sur les principes élémentaires suivants :

- **rétablir la fonction hydraulique** initiale de la plaine du Maharin ;
- **réconcilier la nature et la ville**, en développant les principes de « trame bleue » et « trame verte » comme espaces tampons et supports de liaisons douces, en s'appuyant notamment sur le diagnostic environnemental ;
- **atténuer la perception de l'intensité du bâti** par le jeu de la diversité des types d'habitat (individuel groupé, intermédiaire, collectif), l'exploitation de la topographie et une transition douce avec le bâti existant ;
- **réduire l'impact du stationnement et de la circulation automobiles** et favoriser les modes de déplacement actifs ;

SOMMAIRE

PREAMBULE	3
I. LES PARTIS D'AMENAGEMENT A PRIVILEGIER	7
1. Un quartier intégré du point de vue architectural, urbain et paysager	7
2. Les déplacements au cœur de la réflexion	8
3. Une ambiance de « cité-jardin »	8
4. Une offre de logements variée et de qualité	9
II. LES OBJECTIFS PROGRAMMATIQUES	11
1. Le logement	11
2. Les équipements et espaces publics	11
a) Equipements scolaires et périscolaires :	12
b) Equipements culturels :	12
c) Equipements sportifs ou de loisirs :	12
d) Services et commerces de proximité :	12
e) Voirie et stationnement	12
f) Espaces publics / espaces verts	13
g) Gestion de l'eau	13
3. Approche Environnementale de l'Urbanisme	14

I. LES PARTIS D'AMENAGEMENT A PRIVILEGIER

Le projet développera une insertion paysagère soignée, une ambiance spécifique, ainsi qu'une offre en logements maîtrisée.

En effet, le projet d'éco-quartier du Maharin n'a pas vocation à devenir un objet architectural remarquable, que l'on viendrait visiter de toute l'Europe, mais doit s'imposer comme une suite naturelle et logique de l'urbain existant.

Les choix d'aménagement retenus s'appuieront sur les caractéristiques du secteur (topographie, orientation, présence de la végétation, vues...) et la typologie du bâti existant, pour évoluer vers une intensité bâtie en phase avec les besoins.

1. *Un quartier intégré du point de vue architectural, urbain et paysager*

La disposition des différentes typologies bâties et leur volumétrie seront le fruit d'une réflexion menée sur l'articulation et la cohabitation des constructions existantes avec la **nécessaire intensité du tissu projeté**, en prenant en compte notamment l'impact des constructions nouvelles sur les maisons individuelles existantes.

La hauteur des bâtiments projetés répondra à la topographie du site et l'épannelage, ainsi que l'orientation des bâtiments, dépendront de la qualité des apports solaires et des perspectives visuelles offertes, de sorte que les bâtiments offrent un **confort et une qualité de vie** optimum, tout en son insertion dans le paysage et le voisinage.

Seront ainsi privilégiées les constructions de type maison individuelle groupée jusqu'au petit collectif R+3.

Les dénivelés naturels importants pourront cependant justifier des hauteurs de construction supérieures (pied de la Butte aux Cailles en particulier).

Quantitativement, l'application du PLU en vigueur, autorisant un coefficient d'occupation des sols (**COS**) de **0,5**, permettrait sur le site du Maharin, non comprise l'emprise de l'EHPAD, la construction de 42 500m² SHON soit 550 logements environ.

Cependant, dans un souci de respect du site, une fourchette de **280 à 350 logements** est proposée aux urbanistes comme axe de réflexion.

D'un point de vue architectural et urbain, la transition entre le tissu existant et le futur quartier sera pensée dans une optique d'insertion harmonieuse du projet.

La **perception de la densité** de logements en périphérie (lots individuels groupés essentiellement) devra donc être compatible avec les formes urbaines environnantes.

La présence de logements individuels et collectifs pose par ailleurs la question du partage entre espace public et espace privé.

Les découpages d'ilots devront favoriser les perméabilités et permettre une circulation aisée des piétons et cycles tant en leur sein qu'entre eux, dans le respect de l'intimité des habitants.

Les espaces libres privés seront le prolongement naturel des espaces libres publics.

A cet effet, la fixation de règles de recul et/ou d'alignement semble souhaitable afin, d'une part, de conforter la cohérence d'ensemble du projet et, d'autre part, de **favoriser les apports solaires** en prévenant les nuisances potentielles dues aux ombres portées.

Par ailleurs, l'intégration de ce nouveau quartier **ne saurait se borner à un exercice architectural** :

2. Les déplacements au cœur de la réflexion

La question des déplacements est centrale, car constitutive de la qualité de vie des riverains et des futurs habitants.

Dans le cadre des nouvelles orientations du Syndicat Mixte de Transports en Commun (SMTC), il y a lieu de replacer les transports collectifs et les déplacements doux au centre de la question de la mobilité.

Ainsi, **l'étude des modes de déplacement dits « alternatifs » sera prioritaire**, la place de l'automobile ne devant être qu'une résultante, incontournable certes, une fois tous les autres modes de déplacement optimisés.

La trame viaire fera donc la part belle aux liaisons piétonnes et cyclables :

- au cœur du secteur d'étude ;
- en lien avec la périphérie immédiate (Hausquette et Pignada) ;
- en lien avec les bords d'Adour et les Cinq Cantons ;

La place de l'automobile, dans ce contexte, devra faire l'objet d'un traitement spécifique en matière d'accès et de stationnement, favorisant **l'évolutivité des usages**.

En effet, si la moyenne Angloye se situe aujourd'hui à 1,3 véhicule par foyer, il convient d'apporter les solutions techniques répondant aux besoins actuels en matière de flux et de stationnement à hauteur de 1,5 en moyenne, conformément au PLU en vigueur.

Cependant, il convient de considérer que ces emprises, nécessaire aujourd'hui à une bonne gestion de l'impact automobile, pourront être **réduites dans les décennies à venir à un coefficient de l'ordre de 1,0 véhicule par foyer**, en raison de l'évolution des usages.

En conséquence, 1/3 des stationnements publics et/ou privés devront être conçus de manière à pouvoir être convertis, à terme, en espaces verts par exemple et, en

tout état de cause, sous toute forme d'espace public qui pourrait être définie dans le cadre d'une future concertation.

3. Une ambiance de « cité-jardin »

Anglet n'a pas le patrimoine architectural de ses deux voisines, Biarritz et Bayonne. Mais son passé de bourgade maraîchère et de campagne résidentielle pour la bourgeoisie locale lui a légué quelques beaux exemples d'habitat rural et de villa de charme.

Son patrimoine naturel est important : Pignadas, plages, petits lacs, ruisseaux, et aussi parcs aux arbres remarquables, golf ... Menacé par l'urbanisation, il doit être préservé.

L'aménagement de la plaine du Maharin sera pensé dans cet esprit, **mixant l'intensité bâtie au développement de vaste espaces de nature et à l'évocation de son passé**.


La structuration du nouveau quartier s'appuiera sur les éléments naturels qui font l'identité des lieux.

Ainsi, dans l'esprit des boisements existants ou recréés, des venelles plantées d'arbres et d'essences diverses participeront subtilement à la structuration du quartier.

Ces venelles contribueront à assurer le passage en douceur et sécurisé, de l'espace public (la rue, le parking...) à l'espace privé (l'habitation).

Ces espaces de transition, très végétalisés, contribueront à une intégration harmonieuse des différentes formes bâties, existant ou à créer et ménageront des ouvertures visuelles.

La trame viaire proposée s'attachera, dans sa diversité de fonctions et de traitements, à contenir l'automobile en périphérie des zones d'habitation.



Ces dispositions nécessiteront la prise en compte d'accès automobiles utilitaires aux logements, sans stationnement permanent, (pour les besoins de déménagements, transports de personnes non valides, etc.) et la conception de poches de stationnement à distance des constructions afin de favoriser la quiétude des zones d'habitat.

Il conviendra donc de prévoir des voies de déambulation, essentiellement non motorisées, qui permettront de mailler le territoire du Maharin.

Ce cahier des charges traduit une perception partagée d'Anglet comme « cité-jardin », mais également le dynamisme urbain de la ville, par le biais d'espaces publics de rencontre : places, aires de jeu, lieux de promenade, ... contribuant à créer une vie de quartier et des moments de vie en collectivité.

4. Une offre de logements variée et de qualité

Le quartier proposera une diversité de logements, répondant à la demande de tous types de ménages. Les logements iront du T1 au T4 et plus, et de la maison individuelle groupée au collectif. Cette **mixité résidentielle** favorisera une **diversité sociale et générationnelle** parmi les futurs habitants.

Conformément aux orientations du PLH, il paraît souhaitable de favoriser les logements de petite taille pour le parc locatif social (70% de T2 et T3).

D'autre part, la production privée devrait se concentrer sur des typologies T3 à T5+ afin de **favoriser l'accession dans une logique de parcours résidentiel**.

II. LES OBJECTIFS PROGRAMMATIQUES

1. Le logement

Maître mot du projet, le logement se veut varié, tant dans sa typologie que sa taille ou son coût.

Pour 80% de la population Angloye en effet, la production privée de logements neufs n'apporte pas de réponse satisfaisante aux besoins, en raison notamment d'un prix de vente moyen largement au-dessus des capacités financières de ces ménages.

Par ailleurs, près d'un foyer Angloy sur deux dispose d'un revenu fiscal inférieur à 13 500 € annuel, soit l'équivalent d'un SMIC.

Face à ces données socio-économiques, le logement social de la commune représente moins de 10% du parc de résidences principales ce qui, d'une part, met la commune en faute au regard des objectifs de la loi SRU (minimum 20% de logements sociaux) et, d'autre part, représente une offre totalement insuffisante par rapport à la demande, au regard des niveaux de loyers particulièrement élevés de la côte basque.

Le Programme Local de l'Habitat (PLH) a récemment recensé les besoins en logement des habitants, par type socio-économique soit, pour Anglet :

Type socio-économique	Part de logements à produire
<i>PLAI (location)</i>	10%
<i>PLUS (location)</i>	24%
<i>PLS (location)</i>	8%
<i>Accession sociale ou abordable</i>	26%
<i>Libre</i>	32%

Le PLH précise également la répartition des logements par taille, en fonction des besoins recensés :

Type de logement	Taille (SHAB)	Part de logements à produire
<i>T1</i>	30 m ²	5%
<i>T2</i>	42 m ²	40%
<i>T3</i>	65 m ²	32%
<i>T4</i>	80 m ²	18%
<i>T5 et +</i>	92 m ²	5%

Afin d'apporter une réponse ambitieuse et cohérente à ces besoins, la commune d'Anglet fixe, pour le projet du Maharin, les objectifs suivants :

- **40% de logements sociaux en location conventionnée type PLUS et PLAI en particulier ;**
- **20% de logements en accession sociale ou abordable à la propriété ;**
- **40% de logements en production mixte libre / maîtrisée ;**

2. Les équipements et espaces publics

A ce stade, le projet n'intègre pas d'équipement public de superstructure, faute de besoins réellement identifiés.

Les caractéristiques du site, a priori contraignantes, permettent cependant de répondre à la volonté exprimée lors de la concertation de créer des espaces de vie collective.

Ceux-ci seront matérialisés par un **espace public généreux**, se développant autour du ruisseau du Maharin sous forme de plaine inondable, de sous-bois, de clairière... et a proximité immédiate des habitations. Ce vaste espace, déconnecté de la voirie, se présentera comme un **site multifonctionnel, ouvert à la promenade et pouvant également accueillir des événements de quartier** (repas, animations, marchés...).

En plus de cet espace clé, le quartier sera ponctué de petits espaces publics à caractère naturel ou un peu plus urbain. Par ailleurs d'autres espaces ouverts seront aménagés dans les îlots de logement collectif; ces aménagements relèveront de la maîtrise d'ouvrage de ces îlots, dans le respect du PLU ou d'un futur cahier de prescriptions architecturales et paysagères.

a) Equipements scolaires et périscolaires :

Les équipements existant dans l'environnement du Maharin et, en premier lieu, l'école Camiade, seront confortés par la création de l'éco-quartier, sans qu'il soit pour le moment nécessaire d'en prévoir de nouveaux.

b) Equipements culturels :

La collectivité investit fortement dans le domaine culturel sur le quartier de la Mairie avec la création d'une salle de 800 places à Quintaou et l'extension de la maison pour tous. La liaison de l'écoquartier vers le centre d'Anglet permettra un accès aisé à ces infrastructures.

c) Equipements sportifs ou de loisirs :

La commune, dans son ensemble, ne manque pas d'équipement sportif. A l'échelle du quartier, l'association des Cigales offre une palette d'activités associatives et sportives particulièrement riche.

Il ressort toutefois de la concertation que devront être privilégiés :

- Une ou plusieurs **aires de jeux pour les jeunes enfants** : jusqu'à 6-7 ans ;
- Un **agorespace** de plein-air ou une **aire multi activités** pour tous les publics ;

d) Services et commerces de proximité :

Des commerces de proximité sont accessibles à une distance de quelques minutes à vélo (carrefour Fine / Montbrun).

Le développement d'une activité commerciale ne paraît pas viable au cœur du Maharin.

Un **projet de bâtiment de 400m² SHON** environ sera toutefois localisé et qualifié afin de permettre le développement futur d'activités associatives, sociales ou économiques.

Ainsi, un projet de restaurant associatif a été soumis aux élus.

Ce type d'équipement, générateur d'une activité diurne et d'échanges riches doit être pris en considération. La municipalité reste donc ouverte à des porteurs de projets, associatifs ou autres, dans l'esprit écologique et solidaire de l'éco-quartier.

e) Voirie et stationnement

Il conviendra de veiller à ce que les aménagements viaires proposés ne constituent **pas des voies de transit**, ni au cœur de l'éco-quartier, ni à son voisinage : aucune voie de circulation automobile nouvelle ne traversera le quartier, ni dans l'axe Nord-Sud, ni dans l'axe Est-Ouest.

Dans un contexte d'urbanisation du secteur, il conviendra de prévoir l'éventuelle requalification de voies existantes afin de :

- **réduire la vitesse de circulation** (30km/h) (allée du Val Fleury, avenue des Pyrénées,...) ;
- **permettre la circulation des piétons et vélos** en toute sécurité ;
- **réduire la perception et les nuisances** générées par le trafic automobile dans la rue.

L'organisation de la trame viaire destinée à l'automobile s'appuiera sur un maillage lâche, favorisant la **multiplicité des points d'entrée et de sortie du quartier** afin d'éviter tout phénomène de concentration de l'intensité automobile en un point donné.

La création de voies douces au sein du secteur d'études est étroitement liée à cette requalification : l'expérience montre, en effet, que les plus beaux projets d'alternative à l'automobile ne prennent racine que dans un contexte global permettant aux habitants de faire ce choix en toute sécurité. Le Maharin ne saurait échapper à cette évidence.

Au surplus, ces dispositions pourraient avoir pour effet de **fluidifier le trafic global, voire de le réduire** en incitant les riverains à se déplacer en utilisant d'autres moyens de transport.

Le **traitement paysager de la voirie et des espaces de stationnement** sera particulièrement soigné afin d'entretenir le caractère boisé d'origine du site.

La **perméabilité des sols** sera maintenue autant que possible, par l'utilisation de matériaux naturellement drainants (par exemple : stabilisé pour les pistes piétonnes et cyclables...)

f) Espaces publics / espaces verts

Le diagnostic environnemental réalisé par le cabinet Rivière Environnement (cf annexe) révèle une richesse de flore et faune à préserver ou développer.

Ainsi sur l'ensemble du site, une superficie totale de 4 ha environ pourrait être réservée aux espaces naturels et publics, les 5,5 ha restant étant affectés à la construction de l'EHPAD et du programme de logements.

Ces espaces publics seront variés, **certaines zones pouvant être sanctuarisées** à des fins de préservation de la faune et de la flore.

La part « humanisée » de ces espaces libres comportera des promenades, des jeux pour enfants, etc., l'ensemble étant traité dans un **esprit champêtre** et non « jardin botanique », en favorisant la prairie de fauche plutôt que le gazon anglais.

Enfin, bien que situé en dehors du strict périmètre de l'étude, la **requalification de l'espace public** (esplanade et aire de jeux) des logements collectifs du **plateau de la Butte aux Cailles** devra être prise en compte dans le projet global.

Cette première approche servira de socle à l'élaboration d'un projet en concertation avec la population locale.

g) Gestion de l'eau

La Communauté d'Agglomération de Bayonne-Anglet-Biarritz, au terme d'une suite d'études hydrauliques, a arrêté les conditions optimales de traitement des inondations de type décennal à trentennal du Maharin, sur la base du taux d'urbanisation actuel du bassin versant.

Celles-ci se traduisent, entre autres, par la nécessité de réaliser un ouvrage de régulation d'une capacité minimale de 2 000m³ sur la plaine du Maharin elle-même.

L'étude hydraulique intrinsèque au projet d'éco-quartier devra donc nécessairement intégrer ce paramètre dans le dimensionnement de ses propres ouvrages hydrauliques induits par le projet d'aménagement lui-même (cf étude hydraulique en annexe).

Cet ouvrage, quel qu'en soit le volume final, sera imaginé de préférence sous forme de **plaine inondable, offrant une véritable qualité d'espace public** en période d'étiage (jeux de ballons, cheminements, etc.)

La priorité en matière de gestion de l'eau consistera à limiter l'imperméabilisation des sols.

Les eaux de ruissellement seront majoritairement traitées par le biais de noues, chaussées filtrantes, etc. et le recours aux réseaux étanches sera limité au strict indispensable.

Par ailleurs, **les fossés existants seront revitalisés et revalorisés** afin de restaurer leur fonction drainante et leurs caractéristiques végétales propres à héberger une faune variée.

Le cours du Maharin sera retravaillé afin de **réduire les vitesses d'écoulement** de l'eau, réduisant ainsi l'érosion du lit mineur et des berges du ruisseau et favorisant l'éclosion d'une vie aquatique disparue.

3. Approche Environnementale de l'Urbanisme

Les études urbaines adopteront nécessairement une méthode du type « Approche Environnementale de l'Urbanisme », intégrée le plus en amont possible dans le projet d'aménagement.

Dans le cadre de cette démarche prenant en compte les problématiques environnementales et énergétiques, les équipes :

- exploiteront les potentialités naturelles et compenseront les faiblesses du site ;
- analyseront les impacts liés au projet ;
- définiront des objectifs et préconisations ;
- préciseront les orientations à intégrer dans les documents règlementaires et contractuels en fonction des choix d'aménagement retenus ;
- proposeront des outils de mise en œuvre, d'évaluation et de suivi, par la constitution d'indicateurs, de tableaux de bord, de grilles d'analyse, ...

L'AEU n'étant pas une fin en soi mais bel et bien une **méthode de travail transversale**, les urbanistes devront également montrer l'articulation de la mission AEU avec les autres missions confiées.

Cette prestation fait l'objet d'un soutien financier, technique et méthodologique par l'ADEME.

