

## Compte-rendu de la réunion de concertation sur l'EcoQuartier du Maharin sur les formes urbaines

Auteurs :	Gilles-Laurent Rayssac, Céline Badet
Destinataires :	Les participants
Sujet :	Les formes urbaines
Date :	Le 01 février 2010

*cr100201 anglet réunion formes urbaines-v4*

### Sommaire

<b>1.</b>	<b>SYNTHESE DES DEBATS .....</b>	<b>2</b>
<b>2.</b>	<b>OUVERTURE DE LA REUNION.....</b>	<b>3</b>
<b>3.</b>	<b>INTERVENTIONS SUR LES FORMES URBAINES .....</b>	<b>6</b>
	<b>3.1. LA DENSIFICATION.....</b>	<b>6</b>
	<b>3.2. LES FORMES URBAINES .....</b>	<b>7</b>
<b>4.</b>	<b>RESTITUTION DU TRAVAIL PAR TABLE.....</b>	<b>9</b>
	<b>4.1. QUESTIONS SUR L'ORGANISATION ET L'APPARENCE DE L'ESPACE PUBLIC .....</b>	<b>9</b>
	<b>4.2. LES FONCTIONNALITES ET LE FONCTIONNEMENT DU FUTUR EcoQUARTIER.....</b>	<b>11</b>
	<b>4.3. QUESTIONS SUR LES CRITERES D'APPRECIATION DES FORMES DU FUTUR EcoQUARTIER.....</b>	<b>12</b>
<b>5.</b>	<b>QUESTIONS ET CONCLUSION.....</b>	<b>15</b>

## 1. SYNTHÈSE DES DÉBATS

---

### **Sur la place de la voiture dans l'EcoQuartier**

Les participants souhaitent tous un stationnement non-visible. Une majorité pense que les stationnements devraient être regroupés sur des parkings faisant l'objet d'un travail paysager avec un sol perméable, pour des raisons d'esthétisme, d'économie d'espace et de ruissèlement des pluies. La solution visant à créer des parkings souterrains pose question du fait de la nature même du terrain et du coût que cela représente. Une proposition visait à profiter des déclivités en stationnant les voitures en partie sous des constructions sur pilotis.

En revanche, il y a clairement débat sur la manière dont il faut gérer la circulation automobile dans le quartier. Certains souhaitent pouvoir s'y déplacer en voiture, sur un modèle « apaisé » de rues de village. D'autres seraient plus favorables à des circulations exclusivement piétonnes et vélos, pour des déplacements plus écologiques, une sécurisation plus grande et la facilitation des échanges entre les personnes. Cela sous-entend de renvoyer les voitures à l'extérieur de l'ensemble d'habitations, tout en conservant la possibilité de déposer ponctuellement des personnes (PMR), les courses... Cette solution est perçue comme l'opportunité d'offrir au quartier un site tranquille et sans pollution.

Si l'utilisation de la voiture apparaît comme un mode de déplacement fort, voire indispensable pour les Anglois, ceux-ci souhaitent ne pas en subir les nuisances sonores, visuelles, etc. et seraient tout de même prêts à mutualiser les stationnements, voire même pour certains (les plus jeunes), à laisser leur voiture en périphérie du quartier afin de donner la priorité aux circulations douces et à la vie de quartier.

### **Les logements dans le futur EcoQuartier**

Les participants se prononcent de façon unanime en faveur de constructions diversifiées de façon à libérer de l'espace, à éviter la promiscuité et à améliorer l'esthétique. La hauteur des constructions constitue un point sensible. La référence du R+3 a été citée à plusieurs reprises. Une proposition visait à utiliser la topographie pour les constructions, avec selon la déclivité naturelle des R+1, R+2 ou R+3...

Les participants souhaitent conserver de l'intimité tout en permettant aux habitants de bien vivre ensemble.

Ils s'accordent pour éviter au maximum les vis-à-vis et donner leur place aux espaces publics, qui contribuent aux rencontres, à la convivialité du quartier.

Certains participants souhaiteraient que les Anglois bénéficient en priorité des logements du Maharin. Mais tous s'accordent sur les bienfaits des mixités sociales, générationnelles et fonctionnelles, facteurs de lien social.

## 2. OUVERTURE DE LA REUNION

---

**Gilles-Laurent Rayssac**, de *Res publica*, remercie les personnes présentes d'être venues et pour la majorité d'entre-elles, d'être revenues. Il précise que le compte-rendu et les présentations de la dernière réunion sont en ligne sur le site de la municipalité. Deux autres réunions auront lieu : les 15 et 16 février 2010. La dernière présentera une synthèse des réflexions et propositions issues de la première partie du processus de concertation et fera place à un dialogue en plénière.

La réunion du jour se déroulera en trois temps : un discours introductif de **Monsieur Voisin**, *Adjoint au Maire en charge de l'urbanisme*, un temps d'intervention sur les formes urbaines avec les présentations de **Damien Caudron**, *Directeur de l'agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées* et **Jean Christophe Rousseau**, du *cabinet d'urbanisme Forma 6*.

**Monsieur Voisin** rappelle qu'actuellement 3 équipes d'urbanistes travaillent à la programmation du futur quartier. Elles s'interrogent sur l'aménagement et l'intégration de cet EcoQuartier dans la ville. Parallèlement à ce travail, les Angloys sont amenés à réfléchir à ce même programme.

La réunion d'aujourd'hui s'inscrit dans cette démarche et porte sur le logement au cœur du futur EcoQuartier. Les participants pourront s'exprimer sur leurs préférences, leurs attentes par rapport aux types de logements, en tant que riverains, mais aussi en tant qu'éventuels futurs habitants de cet EcoQuartier.

A la fin de cette première étape de concertation, les conclusions seront transmises aux équipes d'urbanisme, qui sont à l'écoute des Angloys. Ils participent aux diverses réunions, lisent les comptes-rendus sur le site de la ville. Ils ont donc un retour sur les aspirations et les propositions faites lors de la concertation. En mars, les élus fixeront alors, parce que c'est de leur responsabilité, le programme du projet de l'EcoQuartier en tenant compte évidemment du travail préliminaire des Angloys. Les urbanistes auront trois mois pour travailler sur des esquisses qui seront donc remises au début de l'été. La démarche de concertation se poursuivra tout au long du projet selon des modalités qui seront définies au fur et à mesure de son avancement.

Il faut des logements sur le Maharin tout d'abord parce que la demande de logements est forte sur Anglet. Il faut donc construire du fait que beaucoup de familles, même relativement aisées, sont obligées de partir en 1ère ou 2ème couronne. Les chiffres sont éminemment symboliques sur le sujet. En effet, en 10ans Anglet a perdu 500 élèves dans les écoles primaires, soit 20% de ses effectifs, alors que la population de moins de 15 ans est restée stable sur le Pays basque. Cela sous-entend que la ville rencontre un problème spécifique. Il faut bâtir des logements sociaux, notamment pour répondre aux besoins des familles qui sont obligées de partir. Deux chiffres, tirés du Plan Local de l'Habitat de la CABAB en cours de validation, illustrent parfaitement la nécessité de créer des logements sociaux. Lors de ses vœux à Anglet, le Président de la communauté d'agglomération a expliqué que 94 % des logements construits ces dernières années ne sont accessibles qu'à 20 % de la population. Les 80% restant ne disposent donc que de 6% du parc construit, il leur est donc impossible de se loger dans le nouveau parc. Ce problème a tendance à s'aggraver. Ainsi, sur l'agglomération, 7 000 demandes de logements sociaux sont recensées. Celles-ci ne touchent d'ailleurs pas que les personnes en difficultés, mais directement les enfants d'Angloys et les classes moyennes qui ne trouvent pas de logements abordables dans

la ville. Il faut donc construire en intégrant des logements sociaux impérativement. Ainsi, 43 % des foyers fiscaux, c'est-à-dire quasiment une famille sur deux, déclarent un revenu fiscal inférieur à 13 500 €/an, soit l'équivalent d'un SMIC. Parmi eux, des jeunes, des retraités, des veuves qui ne touchent qu'une petite pension de réversion, des femmes seules avec ou sans enfants, des couples aussi avec un seul salaire...

Il faut construire pour tous en pensant au logement social et à l'accession à la propriété. Pour cela, la municipalité a décidé de faire sur l'EcoQuartier : 40% de locatif social, 20 % d'accession sociale à la propriété et 40 % de logements en « marché libre », afin de permettre à toutes les catégories de familles d'acquérir un logement sur l'agglomération. Ces données sont à rapprocher de l'obligation sur Anglet d'intégrer 30% de logements sociaux sur toutes les opérations immobilières de plus de 2 000m<sup>2</sup>. Cela permet d'ailleurs de mixer les populations. Au Séqué, nouveau quartier de Bayonne comptant plus de 550 logements, le marché libre ne représentera pas plus de 44% du total des logements.

Le développement durable ne vise pas uniquement l'environnement, il intègre aussi le social et l'économique. Un quartier vit si la mixité sociale est préservée. Celle-ci est une richesse, ce n'est pas un handicap.

L'EcoQuartier devra détenir plusieurs qualités. Les constructions seront « écolo ». Les économies d'énergie, la gestion de l'eau, des déchets, l'utilisation de matériaux biodégradables et sains (avec des peintures sans solvants...), l'aménagement des espaces publics...feront l'objet d'une attention toute particulière. L'architecture devra être économe de l'espace, parce que celui-ci est rare et qu'il faut laisser de la place à la nature, conviviale pour ceux qui y habitent, sans promiscuité et esthétique pour ceux qui la regardent. Les caractéristiques hydrauliques vont être fortement travaillées et améliorées. Un espace vert de plusieurs hectares sera restauré, le long du ruisseau, le seul à Anglet dont les rives seront aménagées sur un parcours aussi long. Les déplacements alternatifs à la voiture, la marche et le vélo seront favorisés.

L'EcoQuartier du Maharin va apporter une réelle plus-value aux quartiers environnants.

Concernant le nombre de logements à construire, les chiffres les plus fantaisistes ont circulé. Il y aura moins de construction sur le site du Maharin que sur l'ancien site de Baby Relax, où sont prévus 550 logements. Les urbanistes adapteront le nombre de logements, quand ils auront réuni toutes les données et toutes les contraintes, dont celles formulées par l'intermédiaire de la concertation. Le nombre de logements n'est pas encore défini, il y aura des espaces non construits pour la verdure, la plaine inondable et les différents aménagements paysagers souhaités par les Anglois lors de cette concertation. Il faut trouver le juste équilibre entre logements et espaces verts. Le nombre de logements sera raisonnable. La municipalité souhaite construire sur le Maharin, parce qu'Anglet a besoin de logements : elle en portera la responsabilité. Cet EcoQuartier se fera dans le respect de l'environnement naturel et bâti.

Concernant le nombre de voitures, sujet épineux, il sera vraisemblablement proportionnel au nombre de logements. Aujourd'hui, à Anglet le taux de motorisation est de 1,3 véhicules/ménage : 100 logements, 130 voitures. Quand le nombre de logements sera fixé, le nombre de voitures en découlera. La circulation automobile est une vraie question sur la ville. Il ne suffit pas de loger les gens. Il faut aussi se demander comment ils vont se déplacer dans leur quartier et dans la ville. L'urbanisme n'est pas qu'une question de bâti, mais aussi et surtout, aujourd'hui, une affaire de mobilité. Il ne faudra pas éluder ce problème pour la construction de l'EcoQuartier.

Celui-ci constitue d'ailleurs le cœur de la prochaine réunion, où les participants se prononceront sur les contraintes liées à l'automobile et sur les alternatives à celle-ci.

La municipalité veut faire « Anglet pour tous », « Anglet solidaire ». Il faut donc bâtir pour répondre aux besoins des Angloys. Mais Anglet doit aussi être une ville verte, une ville jardin. La ville peut se réconcilier avec la nature. L'EcoQuartier sera un exemple pour la suite. Il permettra d'accueillir de nouveaux Angloys, de nouveaux enfants pour l'école de Camiade. Montbrun sera embelli.

Le Maharin sera le symbole de la ville que la municipalité souhaite bâtir, avec tous les Angloys.

**Monsieur Voisin** remercie la salle de son attention.

### 3. INTERVENTIONS SUR LES FORMES URBAINES

---

#### 3.1. LA DENSIFICATION

**Damien Caudron**, *Directeur de l'Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées* indique que sa présentation a pour objectif de fournir des repères sur des sujets compliqués que sont les formes urbaines et la densité. La densité est un terme qui fait souvent peur. Il faut donc préciser le sens dans lesquels il est employé.

La densité, au sens commun, est le rapport d'un nombre d'objets à une surface définie (deux dimensions), on parle alors du nombre d'habitants au km<sup>2</sup> ou du nombre de logements à l'hectare.

La densité, pour l'urbaniste, représente la notion d'intensité et tend à satisfaire le plus grand nombre de besoins (notamment quotidiens), dans un espace le plus limité possible. Cela sous-tend les notions de diversité et de proximité (école, bibliothèque commerce...). L'objectif étant de créer une intensité urbaine.

Certaines définitions techniques permettront d'éclairer les propos. La densité de population correspond au nombre d'habitants/km<sup>2</sup>. La densité résidentielle représente le nombre de logements/hectare. La densité bâtie est le rapport entre l'emprise au sol et la hauteur moyenne et la surface des îlots ou de la parcelle. Le coefficient d'emprise au sol correspond à l'emprise au sol du bâti par rapport à la surface du terrain. Le coefficient d'occupation des sols représente l'ensemble de la surface bâtie (y compris les éventuels étages) par rapport à la surface du terrain.

Outre la densité « mathématique », il existe une notion plus complexe qui est celle de la densité perçue. Elle représente le rapport subjectif entre le bâti et le non-bâti. Lorsque l'on interroge des personnes sur ce qui est le plus dense entre un quartier de ville, tel un quartier parisien haussmannien et les grands ensembles de la banlieue parisienne, la plupart répond que la densité est plus importante dans les grands ensembles alors que c'est de très loin l'inverse. Anglet a la réputation d'être une ville peu dense et pourtant, elle compte environ 21 500 logements, dont 12 750 appartements. Anglet n'est donc pas une ville du pavillonnaire, alors que c'est l'impression qui domine lorsqu'on la traverse. Les immeubles un peu plus hauts qui s'y trouvent ont globalement été bien insérés dans le paysage.

Avec un même coefficient d'occupation des sols, il est possible de créer diverses formes urbaines : une tour, de l'individuel groupé ou une opération mixte. Cela renvoie évidemment à une emprise au sol très différente. A partir d'un certain nombre d'éléments, il est possible d'organiser la ville différemment. Les grands ensembles ont au final une faible densité. Aujourd'hui, l'urbanisation se fait plutôt sur des densités moyennes, avec des opérations d'habitat collectif ou d'habitat individuel groupé. Ces nouvelles formes urbaines permettent d'atteindre une certaine densité, sans posséder d'éléments déstructurant d'un paysage ou d'un environnement.

Pour les urbanistes, la densité s'oppose à l'étalement urbain, c'est-à-dire aux nappes pavillonnaires réalisées dans des modèles économiques assez simple, où sont aménagés la voirie et le logement et où la qualité de vie n'est pas optimale. En effet, les habitants ne trouvent pas les fonctions urbaines dont ils ont besoin quotidiennement (commerces...), ce qui les rend dépendants de leur voiture.

La question ne doit donc pas être « combien d'habitants ou de logements par hectare? » mais plutôt « comment organise-t-on l'espace ? ». Du projet imaginé résulte le nombre de logements ou d'habitants. Pour un même nombre de logements, il est possible d'arbitrer entre occupation du sol et aménagements (espaces verts, lieux de rencontre...). L'urbaniste va travailler sur l'organisation de l'espace et sur les fonctionnalités et l'architecte va travailler sur des volumes.

La densité est compatible avec la qualité de vie. En effet, si la densité signifie l'intensité, elle permet de satisfaire le plus grand nombre de besoins (diversité) dans un espace et un temps plus courts (proximité). La densité permet une approche sensible du besoin d'habiter. Un logement représente l'intimité de la personne, un quartier porte la convivialité au quotidien dans le rapport « avec les autres », une ville constitue en partie la vie sociale des personnes. La densité s' imagine par insertion dans un site. Chaque terrain par son orientation, sa déclivité, son voisinage, sa forme...est spécifique. La volumétrie globale va permettre d'approcher la densité plus facilement. L'implantation des bâtiments contribue aussi à l'image et à l'âme d'un quartier.

Les quartiers de demain seront compacts et éco-mobiles, conviviaux et mêlés, urbains et naturels. Il faut répondre aux attentes sociales et sociétales, tout en tenant compte des contraintes techniques et financières. Les nouveaux projets doivent offrir une identité, une âme, une vie au quartier, pour « un bien vivre, chez soi et dehors ». Ils doivent aussi tenir compte : des réseaux de déplacements, notamment pour le piéton, des espaces publics, pour se rencontrer, du tissu urbain (des logements mais pas uniquement) et de l'insertion du site et de son voisinage.

### 3.2. LES FORMES URBAINES

**Monsieur Rousseau** indique que le futur EcoQuartier se situe déjà au sein d'un quartier et apparaît ainsi comme un prolongement de celui-ci. Le site est aujourd'hui enrichi, « introverti », mais il a vocation à s'ouvrir. Il devra y avoir une vraie relation de voisinage entre ce nouveau quartier et ses alentours. Le paysage, dans sa qualité de patrimoine, de végétal, de bâtiment, mais aussi de pratiques sociales doit être reconnu et intégré aux réflexions.

La présentation a pour but d'illustrer ce qui se fait ailleurs, de montrer des exemples de renouvellement urbain, de chercher des pistes de transformation pour que la plaine du Maharin devienne « de la ville » au sens large.

Dans le rapport aux formes urbaines, il est important de « raconter » le quartier, de chercher à savoir comment celui-ci va être vécu : diversité, mixité, espaces publics... Outre les formes architecturales, il faut s'intéresser au « vide », à savoir les espaces publics : l'accès au logement, les espaces de jeux, le rapport à la voiture... Il existe de nombreuses combinaisons possibles.

La voie partagée, par exemple, sous-entend de retrouver le respect mutuel entre usagers, de partager l'espace public. L'idée d'une cohabitation sera d'autant plus importante qu'il existe déjà un quartier autour.

La voie de desserte occasionnelle permet d'accéder temporairement aux logements avec la voiture, pour déposer une personne âgée, les courses... l'existence d'une barrière nécessite de la part de l'utilisateur de descendre du véhicule pour l'ouvrir et la refermer... ce qui représente déjà un effort. Cette solution permet de conserver une certaine quiétude vis-à-vis des logements qui sont à côté et des circulations douces. La

voiture devenant l'exception, les automobilistes sont poussés à être plus attentifs et respectueux.

La question de la place de la voiture devient de plus en plus prégnante. La question du stationnement soulève des problèmes d'espaces, d'esthétique et de coût. Plusieurs solutions sont possibles. La pergola végétalisée, qui peut être faite de bois, représente un coût moindre et un gain en esthétique. La mutualisation des stationnements en bas des logements ou en amont des habitations, pour plus de tranquillité dans le quartier, peut constituer un avantage. Les surfaces de stationnement peuvent être perméables et végétalisées pour esthétiser le site. Mettre les véhicules en périphérie permet de partager l'espace public avec circulations douces. Un double maillage, de cheminement piétons et voitures, permet de garantir la sécurité des déplacements en mode actif.

Par rapport à la gestion de l'eau, une déambulation piétonne peut aussi se présenter sous une forme de micro-corridor écologique, avec de la faune, de la flore... Les cheminements piétons peuvent prendre de l'ampleur et devenir un espace public concret, où il est possible de croiser un jardin pédagogique, une aire de jeux... Il faut éviter de créer des lieux dits « d'incivilité ».

La question des espaces publics en amont des logements doit aussi être source de réflexions. Des espaces ouverts intermédiaires, des jeux pour enfants peuvent être créés à proximité des clôtures. Ces espaces servent de transition entre espaces publics et espaces privés.

La déclivité topographique peut devenir un atout. Les pilotis permettent de s'adapter à des notions de prairie inondable, mais aussi de mieux s'inscrire dans la pente. De même, l'eau peut aussi jouer un rôle, notamment en améliorant le paysage.

Le prolongement du logement, les terrasses par exemple, peuvent permettre de faire varier les structures.

Il existe des modes d'habiter différents qu'il faut exploiter afin de trouver le plus adapté au Maharin.

La mixité dans les fonctions urbaines (habitat au dessus du commerce) peut revêtir un intérêt particulier pour la vie du quartier. Les questions de proximité, de diversité et de mixité des fonctions apparaissent comme essentielles à la programmation du futur EcoQuartier.

## 4. RESTITUTION DU TRAVAIL PAR TABLE

---

Les participants installés par tables travaillent sur l'un des trois thèmes suivants : l'organisation et l'apparence de l'espace public, les fonctionnalités et le fonctionnement du futur EcoQuartier et les critères d'appréciation des formes urbaines.

Chaque sujet fait l'objet en premier lieu d'une réflexion individuelle, puis d'une mise en commun par table des observations et propositions, afin de répondre aux questions collectivement.

Chaque groupe désigne en son sein un « porte-parole » dont le rôle sera de collecter et restituer les propositions et réactions de la table et de présenter oralement, à l'ensemble de l'assistance, le résultat des réflexions de sa table. Les autres participants pouvant s'exprimer pour préciser ou développer une idée. L'objectif n'est pas de rechercher absolument le consensus mais de préciser les positions, éventuellement contradictoires, des participants.

L'objectif de ces réflexions est d'aider à la définition du futur EcoQuartier. En effet, les préférences ou propositions seront transmises aux équipes travaillant sur le projet du Maharin.

### 4.1. QUESTIONS SUR L'ORGANISATION ET L'APPARENCE DE L'ESPACE PUBLIC

#### Les questions :

1. Indépendamment de la question du coût, souhaitez-vous que les voitures des habitants du futur EcoQuartier soient garées de façon visibles ou non ? Pourquoi ?
2. Préférez-vous circuler dans des rues de village, des rues de ville ou des cheminements conçus uniquement pour les piétons et les vélos ? Pourquoi ?
3. Préférez-vous des constructions regroupées comme dans un village ou des constructions espacées ? Pourquoi ?
4. Préférez-vous des constructions très homogènes voire identiques ou diversifiées ? Pourquoi ?

#### **Table 4 :** (Présence en majorité d'élus)

Q1 : La table serait favorable à un stationnement non-visible, voire souterrain. Afin d'économiser de l'espace, les stationnements doivent pouvoir être partagés par tous.

Q2 : Les avis sont divergents. Certains souhaitent circuler comme dans des rues de village, avec des voies en sens unique pour atteindre les parkings collectifs. D'autres seraient plus favorables à des circulations exclusivement piétonnes et vélos, pour des déplacements plus écologiques et une sécurisation plus grande.

Q3 : Les participants se prononcent en faveur de construction espacées avec une hauteur limitée à R+3, avec le plus d'espaces partagés possibles.

Q4 : La table souhaiterait que les constructions soient diversifiées, que les logements soient identifiables et qu'il y ait une diversité paysagère.

**Table 5 :**

**Les participants** se demandent pourquoi dans l'énoncé la question du coût est évacuée.

**Gilles-Laurent Rayssac** explique qu'il a posé la question indépendamment du coût afin de ne pas limiter le champ des possibles. Forcément, cet argument jouera un rôle important lors de la définition finale du projet.

Q1 : La table se prononce pour l'absence de visibilité des véhicules pour des questions d'esthétique. Les stationnements devraient être regroupés, cachés par des haies, accompagnés de végétaux. La solution des parkings souterrains pose question du fait de la nature même du terrain. Si les constructions se font sur pilotis, il devrait être possible de garer les véhicules en dessous.

Q2 : Les participants souhaitent une mixité des circulations entre rues de villages et modes actifs. Il faut favoriser les modes de déplacements doux pour faciliter les échanges entre les personnes.

Q3 : La table souhaite que les constructions soient espacées avec 1/3 de maisons individuelles, 1/3 de maisons mitoyennes et 1/3 d'îlots d'appartements. Les participants se posent la question de la surface constructive. Sur les 9 hectares, à priori seuls 4 seraient constructibles. La table insiste sur l'importance de privilégier les espaces verts.

Q4 : Il faut diversifier les types de construction afin que celles-ci ne soient pas homogènes.

**La table** souhaiterait que les surfaces constructibles soient identifiées sur une carte.

**Monsieur Rousseau** indique que les surfaces constructibles se situeraient plutôt sur le versant nord, même si ce n'est pas exclusif. La gestion des questions hydrauliques et des espaces verts peut modifier fortement ces surfaces. Les 4 hectares constructibles représentent une hypothèse de travail. Les équipes d'urbanistes tiendront compte aussi des propositions et des attentes des Angloys, évoquées lors des réunions de concertation pour situer les surfaces constructibles.

**Table 6 :**

Q1 : La table souhaite que les voitures soient invisibles, qu'elles soient regroupées sur un parking paysager au sol perméable, entouré de végétation, à l'extérieur de l'ensemble d'habitations, avec la possibilité de déposer les courses et les gens par une allée étroite qui ne permette pas de stationner. Les raisons sont d'ordre esthétique, sécuritaire et pour offrir au quartier un site tranquille et sans pollution.

Q2 : Les participants sont favorables à des circulations exclusivement piétonnes et vélos, pour apporter au quartier quiétude, esthétique, convivialité et sécurité.

Q3 : Il faudrait des constructions espacées plutôt que regroupées de façon à libérer de l'espace, éviter la promiscuité et améliorer l'esthétique. La hauteur des constructions devraient se limiter à R+3.

Q4 : La table préférerait que les constructions soient diversifiées avec des volumes différents pour une meilleure harmonie et de façon à éviter les ghettos. Cela permettra de marquer l'identité du Maharin par rapport aux lotissements que l'on peut voir ailleurs et afin que les habitants s'approprient mieux leur cadre de vie.

## 4.2. LES FONCTIONNALITES ET LE FONCTIONNEMENT DU FUTUR ECOQUARTIER

### Les questions :

1. Pensez-vous qu'il faudrait construire des logements plutôt pour les grandes familles, pour les couples, pour les personnes âgées ou qu'il faut favoriser la diversité (notamment la mixité sociale et générationnelle) ? Pourquoi ?
2. Préférez-vous des espaces publics favorisant les rencontres de voisinage, les échanges, les circulations entre les espaces privatifs ou des espaces plus refermés sur l'intimité familiale ou les deux ? Pourquoi ?
3. Souhaiteriez-vous une organisation des constructions qui facilite les vis-à-vis, qui les évite ou les deux selon l'endroit de l'habitation qui est concerné ? Pourquoi ?
4. Préférez-vous une proximité immédiate entre l'habitation et les voitures ou une distance, plus ou moins grandes, entre les habitations et les stationnements ? Pourquoi ?

### Table 1 :

La table fait remarquer que les questions posées ne permettent pas réellement d'alternatives.

Q1 : La table est unanime pour n'exclure personne. La mixité sociale et générationnelle est importante afin de créer un équilibre et du lien social. Les participants souhaiteraient que les Anglois bénéficient en priorité des logements du Maharin.

Q2 : Les participants sont plutôt favorables à la création d'espaces partagés, qui seraient complétés par des espaces plus intimes.

Q3 : La table souhaite éviter les vis-à-vis.

Q4 : Cette question a divisée la table entre les jeunes ou les novateurs qui souhaitent que les voitures soient plutôt à distance et les plus anciens qui sont partagés sur l'éloignement du stationnement par rapport au logement.

### Table 2 :

Q1 : La table est favorable aux mixités sociale, générationnelle et de fonction avec des commerces de proximité si possible. Celles-ci sont nécessaires à l'équilibre du quartier, à son harmonie. L'objectif étant d'éviter les ghettos.

Q2 : Les participants souhaitent conserver de l'intimité tout en permettant aux habitants de bien vivre ensemble.

Q3 : Il faudrait éviter au maximum les vis-à-vis, les espaces publics doivent servir aux rencontres.

Q4 : La table est assez partagée sur cette question. Elle serait favorable à des constructions par îlots, avec des stationnements rattachés à ceux-ci. Les habitants doivent pouvoir disposer de leur voiture devant chez eux, même s'il faut la garer plus loin. Il faut pouvoir rapprocher son véhicule pour gagner du temps et ne pas négliger l'accès des personnes à mobilité réduite.

Un participant précise qu'il faudra intégrer la notion financière dans l'aménagement des parcs de logements et des stationnements.

**Table 3 :**

Q1 : La table pense qu'il faut favoriser les mixités sociale et intergénérationnelle pour répondre à la réalité des besoins et lutter contre une uniformisation immédiate et à plus long terme.

Q2 : Les participants souhaitent la présence d'espaces partagés, favorisant les rencontres de voisinage, mais précise qu'il faudra dans le même temps préserver l'intimité familiale.

Q3 : Il faut éviter les vis-à-vis de proximité directe, mais sans trop éloigner les habitations afin de conserver la convivialité.

Q4 : La table n'est pas favorable au stationnement à proximité des immeubles, mais avec tout de même la possibilité d'accéder de façon ponctuelle aux habitations (comme illustré lors de la présentation de Monsieur Rousseau). Il faut éviter les nuisances liées à la circulation : le bruit, la pollution et l'insécurité.

Sur ce thème, **un participant**, qui remarque qu'une majorité des présents souhaite éloigner les voitures pour qu'elles ne soient pas visibles et éviter les nuisances, interroge les urbanistes, qui connaissent la nature du terrain, sur l'opportunité d'avoir des stationnements proches mais non visibles.

**Monsieur Rousseau** indique qu'il faut réfléchir à cette question. Il est possible d'accompagner le stationnement de pergolas végétalisées. La topographie pourrait constituer une autre piste de travail, à savoir en favorisant l'encastrement du parking. Cela permettrait de dissimuler un peu les stationnements.

### **4.3. QUESTIONS SUR LES CRITERES D'APPRECIATION DES FORMES DU FUTUR ECOQUARTIER**

#### **Question :**

Pouvez-vous hiérarchiser les critères de qualité à prendre en compte pour apprécier le futur EcoQuartier ? Pouvez-vous expliquer les raisons de votre classement (pour les 3 premiers critères, par exemple).

Voyez-vous d'autres critères à intégrer dans cette liste ? Si oui lesquels ?

1. La hauteur des constructions
2. La forme architecturale
3. Le volume des constructions (maisonnette, grosse maison, immeuble)
4. L'espace entre les constructions
5. La diversité des habitats et des logements
6. Le type de voie (avenue de Bayonne à Anglet ou allée du Val Fleury ou rue Lebarillier – proche place Lamothe – ou boulevard des Plages ou le sentier du pavillon chinois)
7. L'esthétique des voies (longées d'arbres et/ou buissons ou plus fonctionnelles)
8. Les perspectives, vues de la « rue » (voir loin, voir à proximité, dans l'intimité du quartier)

9. Les perspectives, vues des habitations (des vues lointaines, très ouvertes, des ouvertures sur l'espace privatif et son intimité)
10. Visibilité des équipements « nouveaux », typiques des EcoQuartiers (panneaux solaires, éoliennes individuelles, etc.)
11. Les consommations d'énergie
12. La gestion de l'eau

**Table 7 :**

Les participants soulignent que le classement est relativement arbitraire. Celui-ci est lié à un nombre de voix approximé.

Le premier critère retenu est : « La gestion de l'eau », ce qui apparaît comme une évidence sur le Maharin.

Le second critère est celui de « La diversité des habitats et des logements », afin d'assurer une certaine mixité sociétale, architecturale et visuelle.

Le troisième critère retenu est celui de « La forme architecturale », qui doit permettre d'obtenir une esthétique agréable qui jouera favorablement sur la vie du quartier.

Le dernier critère est celui de « La hauteur des constructions », qui doit tenir compte de la déclivité naturelle et s'adapter au terrain pour pouvoir faire du R0, du R+1 ou du R+3 selon la situation de la construction.

**La table** précise que le critère sur « Les consommations d'énergie » constitue un pré-requis à toute nouvelle construction ; elle le place donc devant tous les autres.

**Table 8 :**

Le premier critère est : « La hauteur des constructions », le R+2 apparaît comme la hauteur maximale à respecter pour conserver un environnement équilibré entre le collectif et l'individuel.

Le second est : « Le volume des constructions (maisonnette, grosse maison, immeuble) ». il faut respecter une harmonie entre les types de construction et les espaces verts, qui doivent être préservés en priorité.

Le troisième critère retenu est celui de « L'espace entre les constructions », afin de préserver l'intimité des logements.

La table a souhaitée ajouter deux critères, l'un concernant « le bruit » et l'autre « le respect de la qualité de vie des riverains ».

Les réponses individuelles reflètent les réponses collectives.

**Le tableau ci-dessous reprend le classement des critères pour les tables 7 et 8.**

<b>Intitulé des critères</b>	<b>Table 7</b>	<b>Table 8</b>
1. La hauteur des constructions	1	4
2. La forme architecturale	5	3
3. Le volume des constructions (maisonnette, grosse maison, immeuble)	2	5
4. L'espace entre les constructions	3	6
5. La diversité des habitats et des logements	10	2
6. Le type de voie	9	7
7. L'esthétique des voies (longées d'arbres et/ou buissons ou plus fonctionnelles)	6	9
8. Les perspectives, vues de la « rue » (voir loin, voir à proximité, dans l'intimité du quartier)	7	10
9. Les perspectives, vues des habitations	11	8
10. Visibilité des équipements « nouveaux », typiques des EcoQuartiers (panneaux solaires, éoliennes...etc.)	10	11
11. Les consommations d'énergie	12	Hors classement : pré requis à un EcoQuartier
12. La gestion de l'eau	4	1
	La table a ajouté « le bruit » et « la préservation de la qualité de vie des riverains du quartier »	

## 5. QUESTIONS ET CONCLUSION

---

**Monsieur Moralena** souligne que les concertations sur les EcoQuartiers dans les autres villes ou pays se sont déroulées sur une période beaucoup plus longue que ce qui est prévu ici. Il est dommage de vouloir contraindre le temps sur un sujet aussi sensible. Il faudrait prendre le temps de faire des allers-retours lors de la définition du projet entre les équipes d'urbanistes et les Angloys.

De même, il est dommageable qu'il n'y ait pas eu de réunion dans le quartier concerné.

**Gilles-Laurent Rayssac** explique que la concertation ne se termine pas le 16 février et rappelle que M. Voisin a annoncé qu'il y aura des suites mais la forme de celles-ci n'est pas encore définie. Les services techniques qui travaillent avec les élus ont besoin d'y réfléchir. Tant que le quartier ne sera pas finalisé, la concertation aura sa place. Une fois le programme décidé, il restera à mettre au point le projet, à regarder l'avancée du chantier...Il reste nombre d'occasions, lors des 3 ou 4 prochaines années, pour discuter de la création de cet EcoQuartier.

Concernant l'absence de réunion sur le site du quartier lui-même, Gilles-Laurent Rayssac précise qu'elle est due aux exigences de la méthode de cette concertation, afin d'organiser la salle de manière à ce que les participants soient installés à des tables et d'avoir les moyens techniques et logistiques nécessaires. Si une salle répond à ces critères dans le quartier du Maharin, il faudra voir si les élus peuvent organiser une réunion en son sein.

**Gilles-Laurent Rayssac** passe la parole à **Monsieur Voisin**, pour qu'il conclue la réunion.

**Monsieur Voisin** remercie les participants pour leur collaboration. Il précise que les élus et les équipes d'architectes sont à l'écoute dans cette phase d'élaboration du programme et qu'ils le resteront pour les phases concernant les esquisses et le projet lui-même. Tout au long de l'élaboration du processus, les Angloys continueront d'être consultés. Les Angloys seront associés à toutes les étapes. Lorsque les 3 équipes auront dessiné leur projet, le débat reprendra.

Par rapport à la salle, celle de la Maison pour tous semblait plus adaptée, étant moins étroite que celles des Cigales. De plus, l'EcoQuartier ne concerne pas seulement les habitants de Montbrun mais tous les Angloys. En plaçant la concertation au cœur d'Anglet, la municipalité affirme clairement que l'EcoQuartier est l'affaire de tous. Le Maharin doit être un exemple pour Anglet et son urbanisme.

**Prochaine réunion sur le thème des déplacements,  
le 15 février à 18h30 à la Maison pour tous**