

Compte-rendu de la réunion de concertation sur l'EcoQuartier du Maharin sur les déplacements, l'animation et les services

Destinataires :	Les participants
Sujet :	Les déplacements, l'animation et les services
Auteurs :	Gilles-Laurent Rayssac, Céline Badet
Date :	Le 15 février 2010

cr100215 anquet réunion sur les déplacements-v3

Sommaire

1.	SYNTHESE DES DEBATS	2
2.	OUVERTURE DE LA REUNION.....	3
3.	INTERVENTIONS SUR LES DEPLACEMENTS	6
3.1.	LES DEPLACEMENTS.....	6
3.2.	LES CHEMINEMENTS DOUX	8
3.3.	INTERVENTIONS.....	8
4.	RESTITUTION DU TRAVAIL PAR TABLE.....	10
4.1.	LES DEPLACEMENTS DANS L'ECOQUARTIER	10
4.2.	LE LIEN ENTRE L'ECOQUARTIER ET LES AUTRES QUARTIERS D'ANGLET	11
4.3.	LES EQUIPEMENTS, LES COMMERCES, LES ACTIVITES	12
5.	CONCLUSION	14

1. SYNTHÈSE DES DEBATS

Les déplacements dans et à partir du quartier

Les participants souhaitent appliquer le PLU dans sa forme actuelle sur le Maharin. De ce fait, celui-ci constitue déjà une limitation du nombre de stationnements.

L'objectif des participants est de conserver la tranquillité et la sécurité du quartier. Il y a unanimité autour de la proposition visant à éviter les routes traversantes et le trafic de transit. De même, les participants, particulièrement les riverains, souhaitent que les points d'entrée au site soient diversifiés. Des accès spécifiques pour les cheminements doux devront aussi être aménagés.

Les participants sont favorables à la création d'un maillage « vélo » inter-quartiers, mais pas au niveau de la ville trop étendue. Les pistes devront être sécurisantes pour être utilisées.

Les avis divergent quant à la fonction de « carrefour des déplacements doux » qui pourrait être attribuée au Maharin.

L'unanimité se fait autour de la nécessité de renforcer les transports en commun, particulièrement leur fréquence et les itinéraires. Certains ont soulevé le besoin d'élargir l'amplitude horaire des bus.

Le manque d'informations sur le système autopartage engendre des avis différents sur la pertinence de l'installation d'une station sur Anglet. Certains participants souhaitent que les voitures mises à disposition soient électriques. La question du coût pour la collectivité a été évoquée.

Les commerces, l'animation et les activités

Les participants souhaitent unanimement que l'EcoQuartier du Maharin ne soit pas un « quartier dortoir », pour cela, il faut réfléchir à la création d'espaces ouverts et faciliter la mobilité.

L'installation de commerces de proximité doit se faire en cohérence avec les commerces existants aux alentours. L'installation d'une poissonnerie ou d'une boulangerie doit être concertée avec les commerces environnants.

Une proposition vise à mettre en place une navette électrique gratuite pour relier les commerces des environs (le Spar et le Leclerc) afin de pouvoir faire les courses sans utiliser la voiture.

En matière d'équipements publics, deux propositions émergent, celle d'un pôle socioculturel et celle d'un pôle administratif annexe.

Le quartier doit être ouvert à tous les Angloys et être attractif du fait de ses spécificités propres.

Les participants des tables souhaitent que les associations se développent sur le quartier et que le sport trouve sa place en lien avec les structures existantes des Cigales. Les espaces conservent pour certains un rôle primordial.

2. OUVERTURE DE LA REUNION

Gilles-Laurent Rayssac indique que la réunion a pour but de cerner les relations entre le futur EcoQuartier et le reste de la ville d'Anglet et de l'agglomération. Deux thèmes seront abordés : la mobilité dans et à partir du Maharin et l'animation du quartier (les équipements publics, les services). Ceux-ci ont déjà été abordés de façon indirecte dans les précédentes réunions.

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 déplacements avec les présentations de **Katia Emerand**, *Directrice du SCOT (schéma de cohérence territoriale)* et **Thibaud Babled**, du *cabinet BNR Architectes urbanistes* et, enfin, le travail par table des participants, donnant lieu ensuite à une restitution à la salle.

Monsieur Voisin remercie les participants de leur fidélité. Cette quatrième réunion de concertation sur l'aménagement du Maharin s'intéressera à l'articulation entre le Maharin et la ville. Deux aspects plus précis, que sont les déplacements et les équipements publics, seront étudiés.

Concernant les déplacements, la question première a trait à la place de la voiture. Certains éléments reflètent son rôle sur Anglet. Sur la ville, le nombre de voitures par ménage est de 1,3 en moyenne, ce qui signifie que pour 100 ménages, il y a 130 voitures. Cela met en évidence la relation existante entre le nombre de logements et le nombre de voitures. Dans le PLU (Plan local d'urbanisme), il est prévu pour les petits appartements, c'est-à-dire les T1 et les T2, une place par logement et pour les grands appartements, c'est-à-dire T3 et au-delà, une place et demi. Pour le logement social, le règlement prévoit, une place par logement. 87% des déplacements sur Anglet se font en voiture, ce qui ne doit pas être loin du record national pour une ville de 40 000 habitants. Cela s'explique entre autre par la très grande dispersion de la ville, son étalement. La question visant à restreindre l'utilisation de la voiture individuelle au profit d'autres modes de déplacement se pose immédiatement. Il faudrait réussir à inciter les Anglois à se déplacer plus à pied, à utiliser d'avantage les transports collectifs, le vélo ou d'autres modes de transports alternatifs. D'ores et déjà, deux propositions peuvent être avancées. L'une vise à ce qu'il n'y ait pas de voie traversante automobile sur le Maharin afin d'éviter les circulations de transit au niveau du site et des quartiers environnants. Il ne faudrait pas transférer la circulation de transit du BAB vers une voie parallèle. L'autre vise à donner la priorité aux liaisons douces, c'est-à-dire piétonnes ou cyclables.

La communauté d'agglomération conduit actuellement une politique concernant les déplacements, la mobilité, qui tend à réduire la place de la voiture.

Une des priorités vise en premier lieu à sécuriser les parcours piétonniers. Une Angloise faisait part hier encore de l'impossibilité d'aller de son domicile à un commerce relativement proche du fait de la dangerosité de la route, qui ne possède pas de trottoir. Cette réalité est très fréquente sur la ville. Celle-ci est en partie due à son histoire. Anglet, ancienne bourgade maraîchère, s'est développée avec des lotissements et des voies de liaison qui sont d'anciennes voies rurales avec des fossés et sans trottoir. Il faut donc développer les cheminements piétonniers sécurisés, soit le long des routes, soit en utilisant des espaces naturels en dehors des routes.

Un deuxième aspect important tend à favoriser l'utilisation du vélo. Sur Anglet, la municipalité suit une politique ancienne en la matière. Dès l'été dernier, des vélos gratuits ont été mis à la disposition des Anglois, comme cela se faisait déjà à Bayonne. Cela a très bien fonctionné, 5 000 prêts sur moins de deux mois, sachant qu'il n'y avait que 120 vélos. Cette expérience modeste, qui a eu un réel impact sera développée dans les années à venir. Cet outil ludique, notamment pour accéder aux plages, est intéressant. A côté de cette action, la municipalité poursuit une politique de création de pistes cyclables, en particulier pour relier les quartiers entre eux. La plupart des pistes actuelles ont une vocation ludique : rejoindre les plages, se promener dans le Pignada...Les pistes envisagées actuellement visent à développer un usage quotidien du vélo. Une d'elles reliera la mairie aux 5 cantons, de manière à créer un cheminement qui partant de la mairie permettra de relier tous les réseaux qui se trouvent après les 5 cantons. L'objectif est de relier deux quartiers importants d'Anglet : le quartier Saint Jean et le quartier des 5 cantons.

Les transports en commun constituent un autre aspect important de la politique intercommunale actuellement menée. Une navette des plages a été mise en place l'été dernier. Son utilisation a été remarquable. En effet, il y a eu jusqu'à plus de 1 000 passages quotidiens, . Cela correspond à autant de personnes qui n'ont pas pris leur véhicule pour se rendre aux plages. Ces navettes des plages constituent un réel succès qui sera reconduit l'année prochaine. La communauté d'agglomération et le syndicat mixte des transports en commun ont, lors du renouvellement de la concession, changé de prestataire au profit de Veolia. Ce changement va avoir des conséquences importantes. En effet, dans le cadre de la négociation, Veolia s'est engagée pour le même prix pour la collectivité à offrir 40% de kilomètres parcourus par les bus chaque année en plus. Cela signifie que le réseau de bus sera densifié à prix constant. Un réseau de bus en site propre sera mis en place, ce qui devrait améliorer très sensiblement la desserte d'un certain nombre de quartiers, en particulier du centre d'Anglet. Trois lignes en site propre permettront le passage d'un bus toutes les trois minutes. Une expérimentation est déjà en fonction sur la Nationale 10 depuis quelques mois. Tout le réseau de bus sera redessiné, ce qui va permettre de mieux relier tous les quartiers d'Anglet entre eux et les différents centres de l'agglomération.

L'agglomération et la ville réfléchissent aussi sur des alternatives à la voiture individuelle, en particulier sur le covoiturage et l'autopartage. Ce dernier consiste à mettre à disposition des usagers des voitures pour quelques heures. Cela fonctionne déjà bien dans certaines villes. Compte tenu de la desserte partielle des quartiers par les bus et de l'étendue de la ville, l'autopartage pourrait être une solution intéressante.

Le Maharin s'inscrit dans cette démarche. Mais il est évident que la ville ne changera pas en 6 mois, ni même en deux ans. Toutes ces directives supposent du temps pour se mettre en place. Cela se fera progressivement. Ainsi, il est prévu 6 ans pour l'aménagement des sites propres.

Concernant les équipements publics, la construction d'un EHPAD (établissement d'hébergement pour les personnes âgées dépendantes) déjà prévue par l'ancienne municipalité sur le site du Maharin se fera. L'EcoQuartier permettra à cet établissement de ne pas être isolé. A côté de l'EHPAD, allée de Baribelli, un accueil de jour pour malade d'Alzheimer sera installé. En effet, de très nombreux malades restent à la charge de leur famille, ce qui est très lourd. Cet établissement accueillera les malades pendant la journée pour soulager un peu les familles. Cet équipement représente un

complément intéressant à l'EHPAD. Le dernier équipement public déjà arrêté est « l'espace vert ». Il s'agira d'une zone verte aménagée ouverte aux résidents, mais aussi à l'ensemble des habitants des quartiers environnants.

D'autres équipements sont sûrement nécessaires. Mais il faut prendre garde aux doublons. En effet, il existe déjà autour du quartier, l'école maternelle de Camiade. Celle-ci est d'ailleurs menacée de fermeture si les effectifs n'augmentent pas. L'arrivée de l'EcoQuartier permettrait sans doute de pérenniser cette école. Sur le secteur de Montbrun, nombre de commerces existent déjà : le Spar, les coiffeurs, les deux boulangeries, le fleuriste, le buraliste, le bar, la pharmacie... Ces commerces existent et vivent bien. Il faudra en tenir compte pour l'aménagement du Maharin. Les Cigales se situent aussi à proximité. Cette association dispose d'une salle de réunion, de tennis... Cet équipement « public », même s'il est privé, est très important pour le quartier. La crèche de la Croix rouge, complétée par des crèches familiales comme sur l'ensemble du territoire d'Anglet, est aussi à proximité. Il faut donc chercher pour l'EcoQuartier les complémentarités possibles. Il est important que ce quartier soit vraiment un lieu de vie. Il faut une vie chez soi, mais il faut aussi favoriser le développement d'une vie sociale, d'une vie de quartier. La municipalité est d'ailleurs très attentive à d'éventuel porteur de projet (associatif, culturel, à vocation social...) qui souhaiteraient s'installer au sein de l'EcoQuartier.

L'EcoQuartier est une chance pour ses futurs habitants. Mais il doit aussi en être une pour les riverains, l'EcoQuartier devrait en effet valoriser les quartiers environnants en leur offrant de nouveaux services et pour tous les Anglois. L'EcoQuartier doit servir à réconcilier la ville et la nature.

3. INTERVENTIONS SUR LES DEPLACEMENTS

3.1. LES DEPLACEMENTS

Katia Emerand, *directrice du SCOT*, souhaite évoquer les enjeux des déplacements, en se rapprochant des questions qui sont celles des Anglois au quotidien. L'intervention se déroulera en 3 temps. Le premier sera un rappel des liens historiques entre la ville et la voiture, qui tendent à se déliter depuis quelques années. Le second visera à savoir si et comment il est possible de changer les comportements individuels de mobilité quotidienne. Le dernier point mettra en évidence la mutation actuellement à l'œuvre sur le territoire de l'agglomération.

Un plan de la ville datant de 1936 montre que les Anglois habitaient, travaillaient, se nourrissaient, s'amusaient, se rencontraient dans un périmètre réduit. Une ville comme Anglet connaissait déjà des arrivées de population, surtout que le territoire possédait des parties industrielles. Néanmoins, la capacité de déplacement était limitée, même s'il existait un tramway qui reliait Biarritz à Bayonne. La voiture individuelle en entrant dans les modes de vie a bouleversé les villes et particulièrement la façon de les concevoir. Au cours du siècle passé, la ville a été marquée par la présence de la voiture. L'Enquête Ménages-déplacements, qui date de dix ans et qui est actuellement en cours d'actualisation, montre que sur l'ensemble d'un territoire allant de Hossegor jusqu'à Hendaye, les déplacements sont liés à beaucoup de raisons différentes. Les déplacements domicile / travail ne représentent que 20% des déplacements, contrairement à ce que l'on pourrait penser. Les personnes se déplacent pour aller à l'école, pour faire leurs courses (presque autant que pour le travail), pour rendre visite à des amis, de la famille, pour accompagner quelqu'un d'autre... Ces déplacements s'effectuent sur l'agglomération à près de 80% en voiture. A Anglet, ce taux est presque de 10 points plus élevé ce qui est important à souligner. La part de la marche à pied est très faible avec 12%, les deux-roues, motorisés ou non, représentent 4% et les transports collectifs 4%. Ces chiffres plaçaient, il y a dix ans, l'agglomération à la dernière place en matière de mobilité alternative à la voiture avec l'agglomération de l'étang de Berre. Ceci était dû aux très faibles parts de la marche à pied et des transports en commun comme modes de déplacement.

Les urbanistes réfléchissent sur l'après voiture. En effet, cette époque du « tout voiture » est révolue du fait du prix de l'énergie qui augmente. Il faut donc imaginer un mode de développement plus durable. L'âge d'or de la voiture est dépassé. La voiture cumule désormais aux yeux de la société nombre de désavantages. Elle prend énormément de place. Une voiture sert 5% du temps d'une journée. La majorité du temps, celle-ci est stationnée, ce qui consomme des espaces importants. La voiture est source de pollution, de nuisances sonores, d'insécurité pour les usagers vulnérables. Elle enlaidit la ville et est coûteuse pour le budget des ménages et des collectivités. Aujourd'hui les villes ne se construisent plus autour de la voiture, mais autour de l'être humain. Celui-ci reprend une place centrale.

Du fait de ces évolutions, les comportements individuels en matière de mobilité vont devoir changer. L'incitation financière risque de jouer un rôle important. En effet, ce phénomène se constate si l'on prend une famille type, les parents et deux enfants scolarisés, qui habitent le futur Maharin. L'un des adultes travaille à Biarritz, ce qui sous-entend un stationnement payant pour le véhicule, l'autre à Anglet et les enfants sont scolarisés dans la commune. Les déplacements domicile / travail seraient de 5km.

Si on prend deux jours de semaine, un jeudi et un samedi, avec un mode de déplacement à 90% en voiture, on peut imaginer que l'un des adultes dépose son enfant à l'école Camiade avant de rejoindre son lieu de travail et le soir passe faire des courses. L'autre parent dépose son enfant au collège, se rend à son travail et rentre le soir. Le site de l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie) permet d'estimer les coûts induits par l'utilisation de la voiture pour les déplacements domicile / travail. Le budget domicile /travail de cette famille serait de 2 870€ par an. Si l'un des deux adultes, par exemple, celui qui travaille à Biarritz (pour éviter de payer le stationnement) prend un abonnement annuel (300€ par an) pour les transports en commun, ainsi que le collégien (102€ par an) alors, le budget annuel de la famille pour les déplacements domicile / travail passe à 1 437€. La famille réalise des économies substantielles (50%).

Le même raisonnement peut s'appliquer pour le samedi. En effet, si l'on prend en compte diverses activités : shopping, sport, culture, sortie nocturne, certaines d'entre elles peuvent être facilement faites soit en transport en commun, soit en vélo. Cette simulation montre que des changements d'habitude pourraient déjà se mettre en place au niveau local. Evidemment cela peut être source de contraintes. Il faut regarder les horaires des bus, les éventuels changements...

Les distances jouent un rôle important dans les modes de déplacement choisis. Il existe une « limite psychologique » aux modes actifs que sont le vélo et la marche. Concernant la marche, celle-ci est de 500 mètres. Du futur EcoQuartier, l'école Camiade est à 600 mètres, la boulangerie et le Spar sont à 700 mètres. Ces équipements se situent donc à la frontière des déplacements qui peuvent se parcourir à pied. La limite concernant le vélo est de 1 500 mètres en déplacements quotidiens. Elle est un peu plus élevée pour un trajet exceptionnel. Pour autant, l'utilisation du vélo est conditionnée à la sécurisation des parcours et des stationnements, tant au niveau des équipements publics que des habitations. La pharmacie, le collège, la bibliothèque (2km), le centre-ville et BAB 2 (2,5km) pourraient être relativement accessibles à vélo. Concernant les transports en commun, la limite pour se rendre à l'arrêt de bus varie entre 200 (quand la fréquence du bus est faible) et 400 mètres (lorsque la fréquence est élevée). Des arrêts de bus se situent à proximité du Maharin, ce qui permet de rejoindre les centres de Biarritz et Bayonne et le BAB2. Mais, l'amplitude kilométrique ou l'amplitude horaire jouent en faveur de l'utilisation de la voiture.

Un nouveau réseau de bus devrait être mis en place dans quelques mois, dans le cadre de la nouvelle délégation de service public. Celui-ci cherchera à relier les différentes portes de l'agglomération (sur les RD 810 et 817, l'entrée de l'Adour...) aux centres de Bayonne et de Biarritz, à travers une ligne forte allant du nord au sud. La zone commerciale du BAB2 sera aussi desservie. Ces axes structurants feront l'objet d'un aménagement en site propre et d'un fort cadencement, afin notamment d'éviter les embouteillages et d'être plus performants que la voiture. Le secteur du Maharin bénéficiera d'une ligne majeure qui fera une boucle entre les centres de Bayonne et Biarritz, en passant par la Butte aux cailles, l'EDF. Celle-ci passera aussi par les centres commerciaux, ce qui permettra de faire les courses dites de loisir en transports en commun. Des lignes moins importantes, avec des bus toutes les demi-heures, irons vers le centre d'Anglet.

3.2. LES CHEMINEMENTS DOUX

Thibaud Babled, du cabinet *BNR Architectes et urbanistes*, a réfléchi à la situation du site du Maharin et ce à différentes échelles du territoire. La commune d'Anglet apparaît du fait de ces trois voies traversantes comme un lieu de communication entre les deux polarités que sont Biarritz et Bayonne. Le Maharin, qui se situe dans le premier tiers nord de la commune, est en relation quasi directe avec un certain nombre de sites, même si la voirie actuelle ne permet pas d'établir cette lisibilité aussi clairement. Ainsi, les 5 cantons, Saint Jean, le BAB sont réellement à proximité, si on considère les déplacements à vélo ou en voiture. Le Maharin se situe aussi à côté des plus grands espaces naturels de l'agglomération : le Pignada, le Lazaret, les berges de l'Adour, le littoral. Nombre d'efforts ont été faits par la Mairie et la Communauté d'agglomération pour créer des liaisons cyclables. Celles-ci permettent d'identifier le Maharin comme étant une articulation de ces cheminements. La plaine du Maharin pourrait en effet, se connecter avec la rue d'Hausquette, qui part au sud, avec les espaces naturels du Pignada et à terme avec la voie du souffre. Le ruisseau du Maharin et ses berges peuvent représenter un réel intérêt. En effet, celui-ci pourrait jouer un rôle central dans le dispositif des liaisons douces, un lieu d'agrément spécifique dédié à la marche et aux vélos. Le Maharin se positionne à moins de 5 minutes à vélo du quartier des 5 cantons, à moins de 10 minutes d'Anglet Saint Jean. Un des enjeux de l'aménagement pourrait être de faire de la plaine du Maharin un carrefour de déplacements doux.

Aujourd'hui, il existe des conflits d'usage importants entre les usagers de la voiture et les usagers vulnérables sur Anglet, notamment sur l'avenue de Montbrun.

A pied, il est possible de remonter en suivant le cours du Maharin des berges de l'Adour, jusqu'aux 5 cantons, en passant depuis le pont de l'aveugle, par des berges quasi continues menant du centre technique municipal, au pont des acacias, puis les Cigales et le site même de la Plaine du Maharin. Il existe au fil de l'eau, un corridor écologique avec des marges qui pourraient être aménagées assez facilement avec un faible investissement. Ce parcours permet de découvrir nombre de paysages, de lieux préservés, ainsi la voie du souffre et permet de s'échapper de l'urbanité. Ces cheminements doux permettraient de créer des points de contact avec le réseau viaire existant. Un blocage existe au niveau de la résidence Argi Zabal, du fait que celle-ci se situe « à cheval » sur le cours d'eau. Il doit être possible de la contourner ou de la traverser pour permettre la continuité du cheminement. Suivre le cours d'eau permet tout naturellement de favoriser les liaisons douces et de conserver à la plaine son identité d'espace naturel humide.

Il faut chercher à mixer déplacements doux et aménagements naturels. Les cheminements doux pourraient constituer une nouvelle entrée, qui pourrait devenir première. La centralité donnée jusque là aux voitures pourrait se retourner au profit des usagers des modes actifs. Une telle mise en réseau permettrait de transformer cette enclave du Maharin. Celle-ci deviendrait potentiellement le jalon central d'un parcours de cheminements doux. L'un des objectifs du projet pourrait ainsi consister à révéler la géographie du territoire.

Concernant l'animation et les services qui pourraient être mis en place au sein du futur EcoQuartier, des choix sont à faire, à savoir, si l'on souhaite que le Maharin devienne un lieu de rencontre, un lieu associatif, un lieu convivial, avec pourquoi pas un café au bord de l'eau, un lieu d'événements saisonniers, avec des installations transitoires. Il

faut réfléchir à la création de jardins familiaux sur le site. Ceux-ci sont conditionnés à l'anticipation de structures participatives de gestion de ces activités. Il faut aussi savoir si le Maharin a vocation à devenir un lieu rythmant la vie des quartiers environnants. Pour que ce lieu soit ouvert à tous, il est possible soit de créer par exemple un lieu d'hébergement saisonnier, pour atténuer le déficit d'accueil de la commune ou une annexe de la bibliothèque, soit de donner au seul habitat et à la nature le long du cours d'eau une place centrale et exclusive.

3.3. INTERVENTIONS

Madame Chanteux habite depuis 24 ans à la Butte aux cailles et souhaite mettre l'accent sur les dysfonctionnements liés au quartier. Elle indique que la desserte actuelle de bus n'est pas efficiente en termes de fréquence et d'itinéraire. Il manque aussi des stationnements au niveau du quartier surtout en face de l'EDF, d'où l'inquiétude des riverains de voir arriver de nouveaux véhicules si la plaine du Maharin se construit. Il existe une aire de jeux devant l'immeuble de la Butte aux Cailles, or celle-ci est envahie par des jeunes, qui la dégradent.

Katia Emerand précise que d'ici quelques mois les itinéraires des bus vont changer. Le bus de la Butte aux Cailles se rendra bien au centre de Biarritz et de Bayonne.

4. RESTITUTION DU TRAVAIL PAR TABLE

Les participants installés par table travaillent sur l'un des trois thèmes suivants : les déplacements dans l'EcoQuartier, le lien entre l'EcoQuartier et les autres quartiers d'Anglet et les équipements, les commerces et les activités.

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. LES DEPLACEMENTS DANS L'ECOQUARTIER

Les questions :

1. Le PLU prévoit une place de parking par logement pour les T1 et T2, deux places pour les T3 et au delà. Faut-il réduire ce nombre de places ? Pourquoi ?
2. Faut-il prévoir une route traversant l'EcoQuartier ou limiter la circulation automobile à la desserte des habitations et des équipements, sans possibilité de transit ?
3. Selon vous, quels points de contacts entre l'EcoQuartier et la voirie environnante sont à privilégier ? Quelles sont les entrées à privilégier pour accéder à l'EcoQuartier et sous quelle forme (circulation douce, accès automobile, transit) ?

Table 1 :

Q1 : La table ne souhaite pas que le règlement actuel du PLU soit modifié. Outre les stationnements pour les résidents, il faut penser aux « visiteurs », aux stationnements de passage. Si le PLU est appliqué strictement, cela contraint déjà d'une certaine manière le nombre de stationnement. Le PLU doit être mis en œuvre tel quel sur le site.

Q2 : La table est unanimement opposée à l'aménagement d'une route traversant l'EcoQuartier. Il ne faut pas que le Maharin soit un lieu de transit afin de préserver la tranquillité et la sécurité des riverains actuel et à venir.

Q3 : Cette question a divisé la table. Les riverains actuels afin de conserver leur cadre de vie ne souhaitent pas que leur voie soit utilisée comme entrée principale. Pour limiter les inconvénients liés à la circulation, il faudrait qu'il y ait des îlots de constructions. Les accès aux sites devraient être au moins au nombre de 3 ou 4 praticables.

Les participants s'accordent sur l'intérêt de créer des entrées circulations douces.

4.2. LE LIEN ENTRE L'ECOQUARTIER ET LES AUTRES QUARTIERS D'ANGLET

Les questions :

1. Les déplacements vélos sont-ils pour vous pertinents à l'échelle des quartiers de Montbrun / Butte aux Cailles / Maharin / Chiberta ? Et à l'échelle d'Anglet ? Pour le loisir uniquement ? Pour l'ensemble des motifs de déplacements ? Si non, à quelles conditions le seraient-ils ?
2. L'éco-quartier du Maharin pourrait-il être un carrefour des déplacements doux dans Anglet ? Si oui, avec quels autres lieux de la ville devrait-il être prioritairement relié ?
3. Faut-il renforcer la desserte des transports en commun autour du futur EcoQuartier ? Si oui, sur quels éléments agir : le tracé, la localisation des arrêts, la fréquence ? Pourquoi ?
4. Une station de "voitures partagées" aurait-elle pour vous sa place sur le quartier du Maharin en complément d'une réduction du nombre de places de stationnement alloué à chaque logement ?

Table 2 :

Q1 : Les participants de la table s'accordent sur l'opportunité de mettre en place des connexions vélos entre les quartiers voisins (Montbrun / Butte aux Cailles / Maharin / Chiberta). A l'échelle de la ville, ce maillage paraît moins pertinent et plus compliqué à aménager. L'accent doit être mis sur les liaisons inter-quartiers.

La table ne considère pas que les cheminements vélos servent dans le cadre des déplacements professionnels ou des courses. La voiture ou les transports en commun seront préférés, même si ces derniers desservent uniquement les centres-villes, ce qui limite l'opportunité pour certains travaillant en périphérie de prendre le bus.

Q2 : La table considère que le Maharin n'a pas vocation à être un carrefour des déplacements doux, sauf à rester un espace vert.

Q3 : Les participants s'accordent sur la nécessité de renforcer les transports en commun. Les tracés doivent être repensés de façon à desservir plus directement et rapidement les axes administratifs, délaissés jusqu'à présent. Une augmentation de la fréquence et un élargissement de l'amplitude horaire constitueraient de réelles incitations au transfert modal.

Q4 : Le manque d'informations sur le système de l'autopartage engendre une certaine « méfiance » des participants de la table. La table considère qu'Anglet est trop étendue pour que l'autopartage représente une réelle solution. De plus, sa mise en place risque d'entraîner une diminution du nombre de stationnements, qui n'est pas souhaitable au niveau du Maharin. Le futur EcoQuartier devrait d'ailleurs, selon la table, prendre en compte les stationnements visiteurs.

Une participante souhaiterait une explication sur fonctionnement de l'autopartage.

Gilles-Laurent Rayssac indique que ce système est semblable à celui mis en place pour les vélos. La voiture appartient à une société qui, via un abonnement annuel, loue des voitures pour un temps court et fait payer le service au kilomètre ou à l'heure.

Plutôt que de posséder d'une voiture personnelle, qui reste l'essentiel du temps au parking et représente un coût financier relativement important, l'utilisateur de l'autopartage dispose d'une voiture uniquement pour la durée de son besoin. Le reste du temps, la voiture est utilisée par d'autres membres. Ce système permet dans un certain nombre de cas de remplacer ou de compléter l'utilisation d'un véhicule personnel.

Une participante souligne que cela peut avoir une réelle utilité dans ce cadre.

Monsieur Voisin précise que selon les spécialistes, une voiture partagée remplace 7 places de stationnement, c'est-à-dire qu'il y a environ 7 utilisateurs potentiels par voiture partagée. Les usagers payent la voiture uniquement lorsqu'ils s'en servent, ce qui est moins coûteux qu'une voiture à l'année. Cette solution se développe dans de nombreuses villes et pourrait être pertinente au niveau de l'agglomération.

Un participant indique qu'il faut qu'il y ait une concentration importante d'habitations pour que cela soit rentable.

Gilles-Laurent Rayssac souligne que l'autopartage pourrait bénéficier, s'il était mis en place, aux quartiers alentours et pas uniquement aux habitants du Maharin.

Table 3 :

Q1 : Un maillage vélo inter-quartiers apparaît à la table comme utile, notamment pour les déplacements de loisir ou les « petites » courses. Pour cela, il faut établir des liaisons sécurisées entre les quartiers afin d'inciter les usagers à prendre leur vélo.

La table ne considère pas les déplacements vélos à l'échelle d'Anglet comme pertinents, à moins que les pistes cyclables soient réellement sécurisantes et que les intersections notamment soient protégées.

Q2 : La table est partagée. Seule la moitié des participants souhaitent que le Maharin joue un rôle central dans les déplacements doux, que l'EcoQuartier soit relié aux plages, à la forêt et à Anglet Saint Jean.

Q3 : Les participants de la table sont unanimement d'accord pour renforcer la desserte des transports en commun. La fréquence apparaît comme le facteur le plus important à développer, vient ensuite le tracé.

Q4 : La table est favorable à l'autopartage avec de petites voitures électriques. La question du coût pour la collectivité a été évoquée.

4.3. LES EQUIPEMENTS, LES COMMERCES, LES ACTIVITES

1. Compte-tenu des équipements et commerces existants sur les quartiers environnants, quels besoins de proximité devraient être assurés au sein de l'EcoQuartier ?
2. L'EcoQuartier doit-il être conçu uniquement pour ses habitants ou bien pour l'ensemble des Anglois ? Dans ce dernier cas, doit-on prévoir des équipements attirant les visites, permettant une animation de l'espace public ? Lesquels ?
3. Les activités suivantes pourraient-elles être présentes sur le futur EcoQuartier : le maraîchage, les activités sportives et associatives (en lien avec les Cigales), des services publics (lesquels) ? Autres ?

Table 4 :

Q1 : La table est favorable à la mise en place de quelques commerces de proximité (boulangerie, poissonnerie...) qui soient complémentaires avec ceux existants aux alentours. La table souhaiterait qu'un pôle culturel soit aménagé au Maharin avec une bibliothèque, un espace multifonctionnel comme un théâtre de verdure qui pourrait accueillir des concerts, un marché...il faudrait aussi développer les associations (théâtre...) et mettre à leur disposition des locaux (antenne de la « Maison pour tous »). La création d'une guinguette pourrait aussi être imaginée.

Q2 : L'EcoQuartier doit attirer les Angloys de part ses activités propres. Pour cela, le quartier doit se développer harmonieusement, avec par exemple un pôle culturel.

Q3 : La table propose de relier les deux pôles commerçants : le Spar des Cigales et le centre Leclerc au quartier du Maharin par une navette électrique gratuite pour permettre de transporter les courses.

L'EcoQuartier pourrait s'associer aux activités sportives et ludiques des Cigales, par l'intermédiaire d'une convention afin que les gens du quartier puissent utiliser les infrastructures existantes. La création de jardins familiaux a aussi été mise en avant.

Table 5 :

Q1 : La table précise que l'installation de commerces va dépendre du nombre de logements. Dans l'optique de créer des commerces complémentaires à ceux existants, il faudrait une poissonnerie et une boulangerie. La table souligne que leur installation devrait être concertée avec les commerçants de Montbrun notamment.

Les participants seraient favorables à l'installation d'une antenne de services publics (une Poste, une annexe de la mairie...) afin de réduire les déplacements.

Q2 : Les participants souhaitent unanimement que l'EcoQuartier ne devienne pas un « quartier dortoir ». Pour cela, il faut réfléchir à la création d'espaces ouverts et faciliter la mobilité.

Q3 : Les participants souhaiteraient la mise en place d'un complexe sportif, associatif. Le développement d'associations, notamment socioculturelles et d'aires de jeux permettrait de créer une dynamique socioéducative, socioculturelle intéressante pour le quartier. Ils souhaitent que le site conserve nombre d'espaces verts et qu'une réflexion soit menée sur la civilité des propriétaires de chiens.

5. CONCLUSION

Gilles-Laurent Rayssac indique que la cinquième réunion aura lieu à la salle des fêtes de la Mairie le 16 février. Lors de celle-ci, une synthèse des précédentes réunions sera présentée avant une discussion générale sur le futur EcoQuartier.

Monsieur Voisin conclut la réunion en remerciant les participants. Les éléments apportés ce soir et lors des précédentes réunions ont été notés. La municipalité travaille sur les 9 hectares du Maharin, mais aussi sur les abords, les alentours de celui-ci. Il faut réfléchir afin que des cheminements, des équipements soient aménagés dans les quartiers périphériques à l'EcoQuartier. Ce nouveau quartier devra être en lien avec les quartiers environnants. Par contre, les budgets seront évidemment bien séparés. Il n'est pas possible de travailler sur un lieu sans tenir compte de ces environs. L'EcoQuartier doit être un atout pour l'ensemble des quartiers environnants et non pas une source de difficultés. Les Angloys devraient pouvoir se promener, comme l'a fait Monsieur Babled, du pont de l'aveugle à la rue de Latchague, même s'il y a des propriétés privées.

Monsieur Humez précise que le lotissement privé dont il est président de copropriété peut être traversé par tous les Angloys, souhaitant suivre le cours d'eau du Maharin.