



DES TERRITOIRES HABITÉS

CLASSEUR TECHNIQUE

50 000 logements autour des axes de transports collectifs
ALEXANDRE CHEMETOFF & ASSOCIÉS / CUB / Avril 2012



L'IMPACT DES RESEAUX SUR LES TERRAINS

L'autre constat qui peut être dressé à partir de l'analyse foncier, est que les terrains communautaires autour des lignes de tramway représentent 7000 hectares) intégrant certains terrains bâties et densifiés.

On constate que la question de l'implantation des logements est strictement quantitative. La somme des terrains communautaires auxquels il convient d'ajouter les terrains de la commune, permet d'envisager librement l'implantation des logements.

SOMMAIRE

EYSINES

I.	Préambule	11
II.	Du centre-ville à Cantinolle	19
III.	De Carès à Cantinolle	29
IV.	Carès&Cantinolle : Typologies	61
V.	Au cœur du Centre-Bourg	79
VI.	Centre-Bourg : Typologies	105

LORMONT

VII.	Préambule	119
VIII.	Le long de l'avenue Carnot	123
IX.	Autour de la Buttinière	133
X.	Typologies	155

PESSAC

XI.	Préambule	167
XII.	Le long de la ligne de tramway	173
XIII.	Autour de la gare Alouette	183
XIV.	Gare Alouette : Typologies	207
XV.	Carrefour de l'Alouette	217
XVI.	Carrefour : Typologies	239

MÉTHODE

XVII.	La méthode illustrée <i>UNE SITUATION EN QUESTIONS</i>	251
XVIII.	La méthode illustrée <i>LE LOGEMENT EN QUESTIONS</i>	263

PERSPECTIVE

XIX.	Le territoire communautaire	275
XX.	Un point de vue	303

50 000 logements le long des axes de transports publics / **Équipe :**

ALEXANDRE CHEMETOFF & ASSOCIES 'Architecture, urbanisme, traitement du paysage'
Alexandre Chemetoff et Patrick Henry, Architectes associés
Lucia Bergerot, Mathieu Bernard, Blanche de Baysar, Guillaume Girard, Architectes

DE PARDIEU BROCAS MAFFEI 'Urbanisme opérationnel dans ses volets légal, réglementaire'
ETC PHILIPPE MASSE 'Mobilité & déplacements'
OASIS 'Ecologie urbaine et ingénierie environnementale'
MDETC 'Economie de la construction'
RÉUSSIR L'ESPACE PUBLIC 'Urbanisme opérationnel dans ses volets management public'

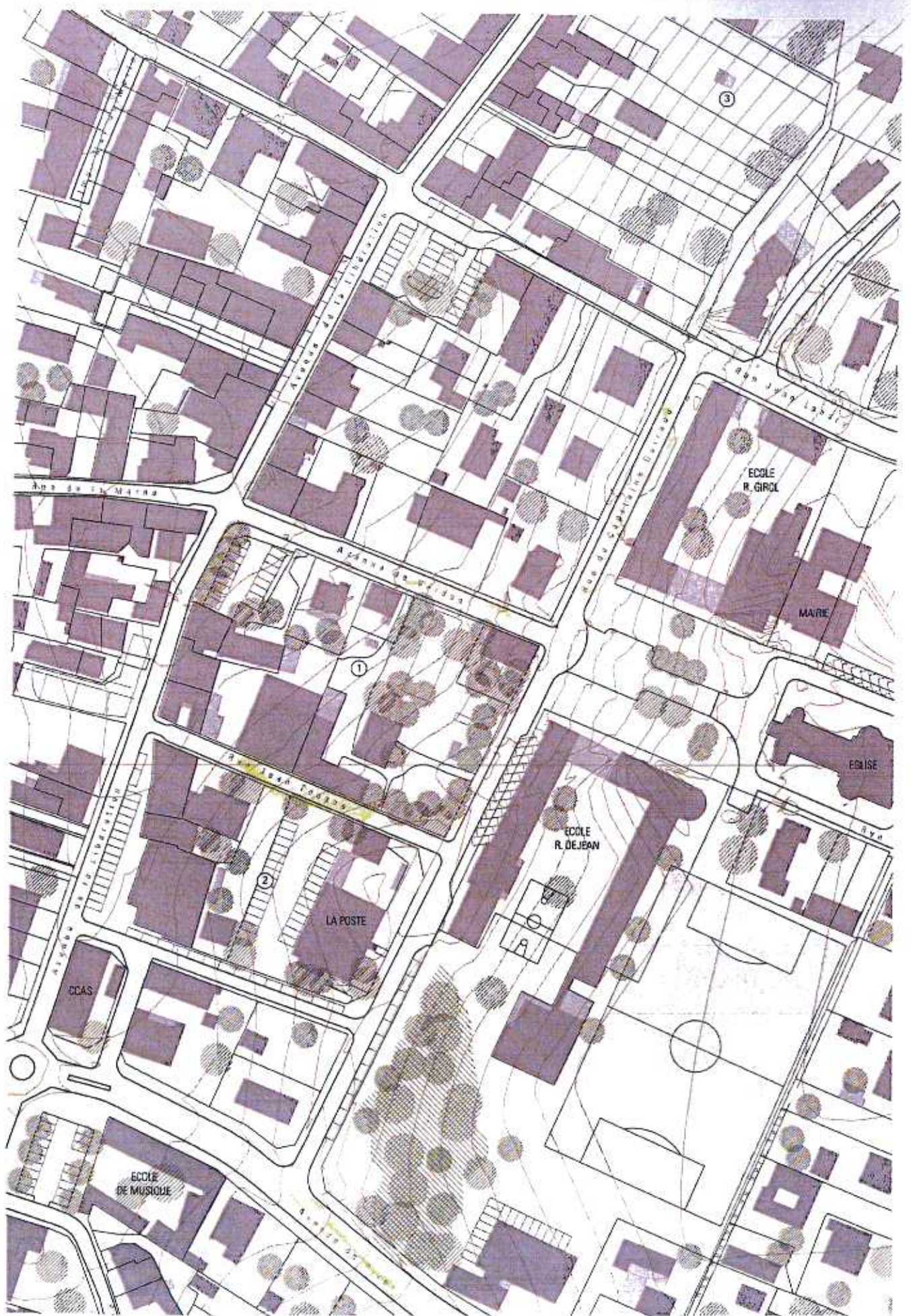
ÉTAT DES LIEUX



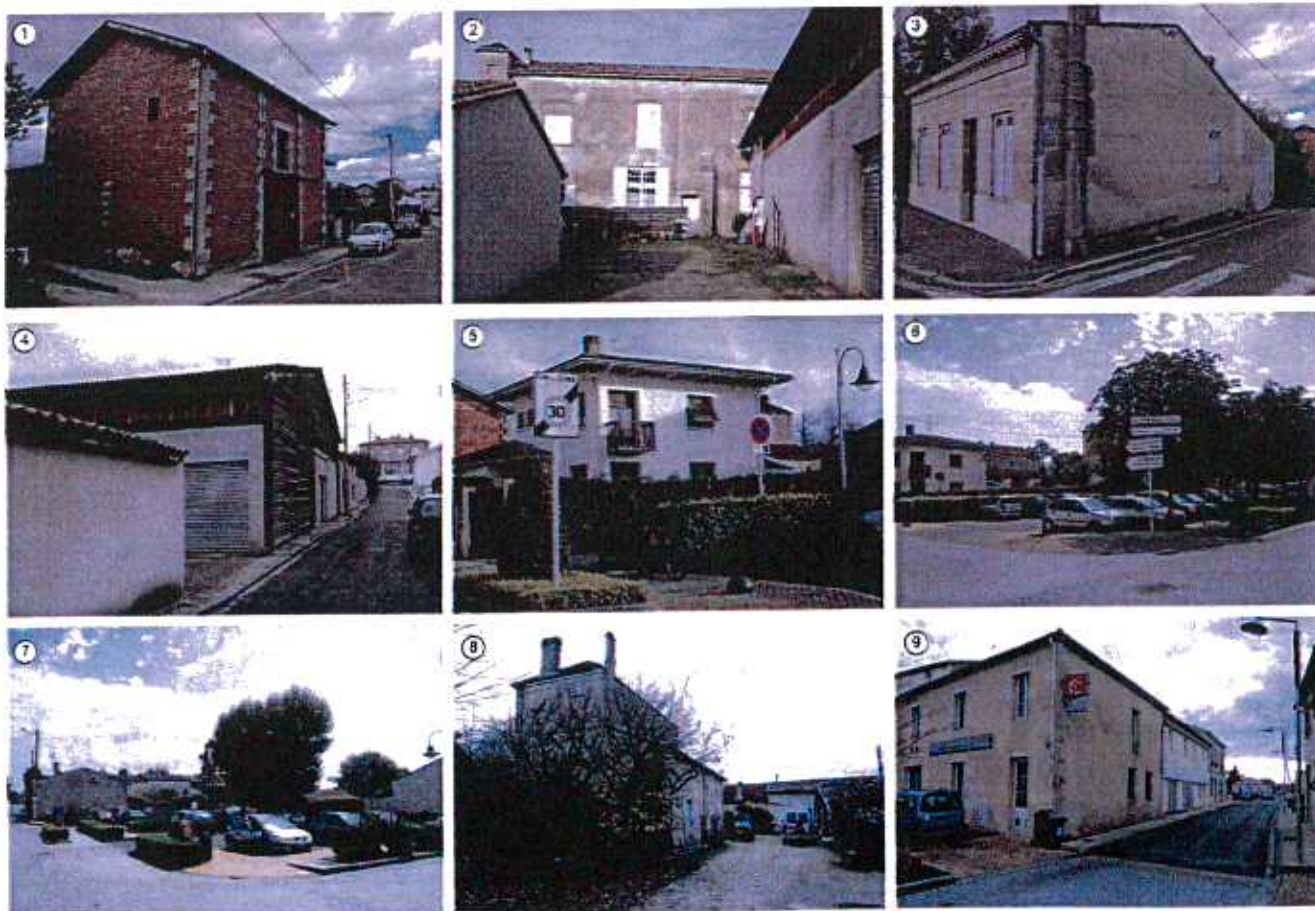
- ① Îlot de Verdun
- ② Îlot de la Poste
- ③ Les cours du centre-ville

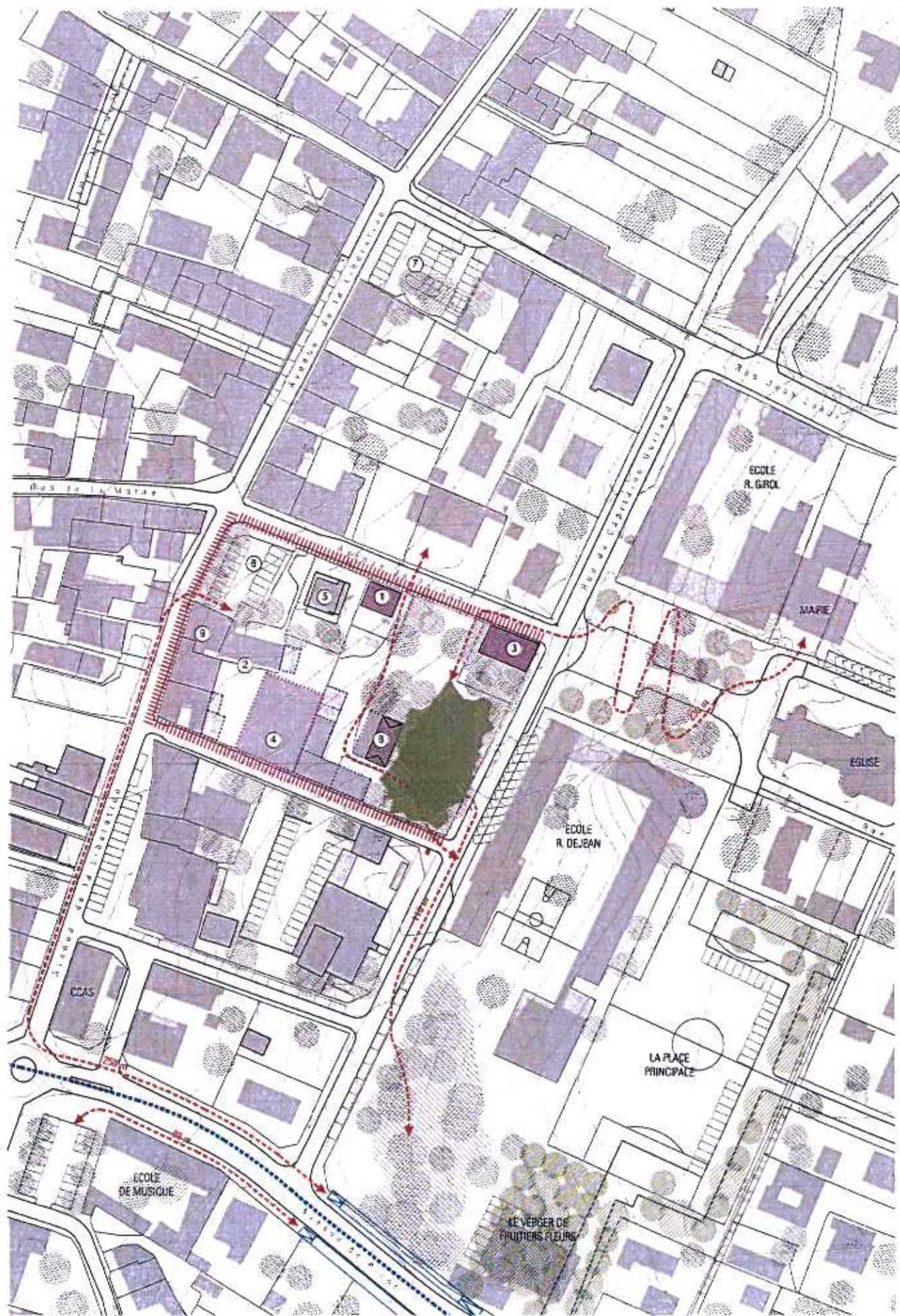
État des lieux

Limite communale	Tramway	Stations	Bus Liège et Conill
Hydrographie	Limites du PPEAMP	Zone PPEAMP	Zone de protection de captage des sources
Aqueduc	Installation d'entretien général - ébouage	Coeur ligne HT	Campagne
Espaces publics existants	Stationnement existant	Bâtiments existants	Arbres
Parcs, jardins, lieux	Terres cultivées	Végétation	












CARTE D'IDENTITÉ DU SITE





FONCIER

Propriétés foncières de l'ilot Verdun

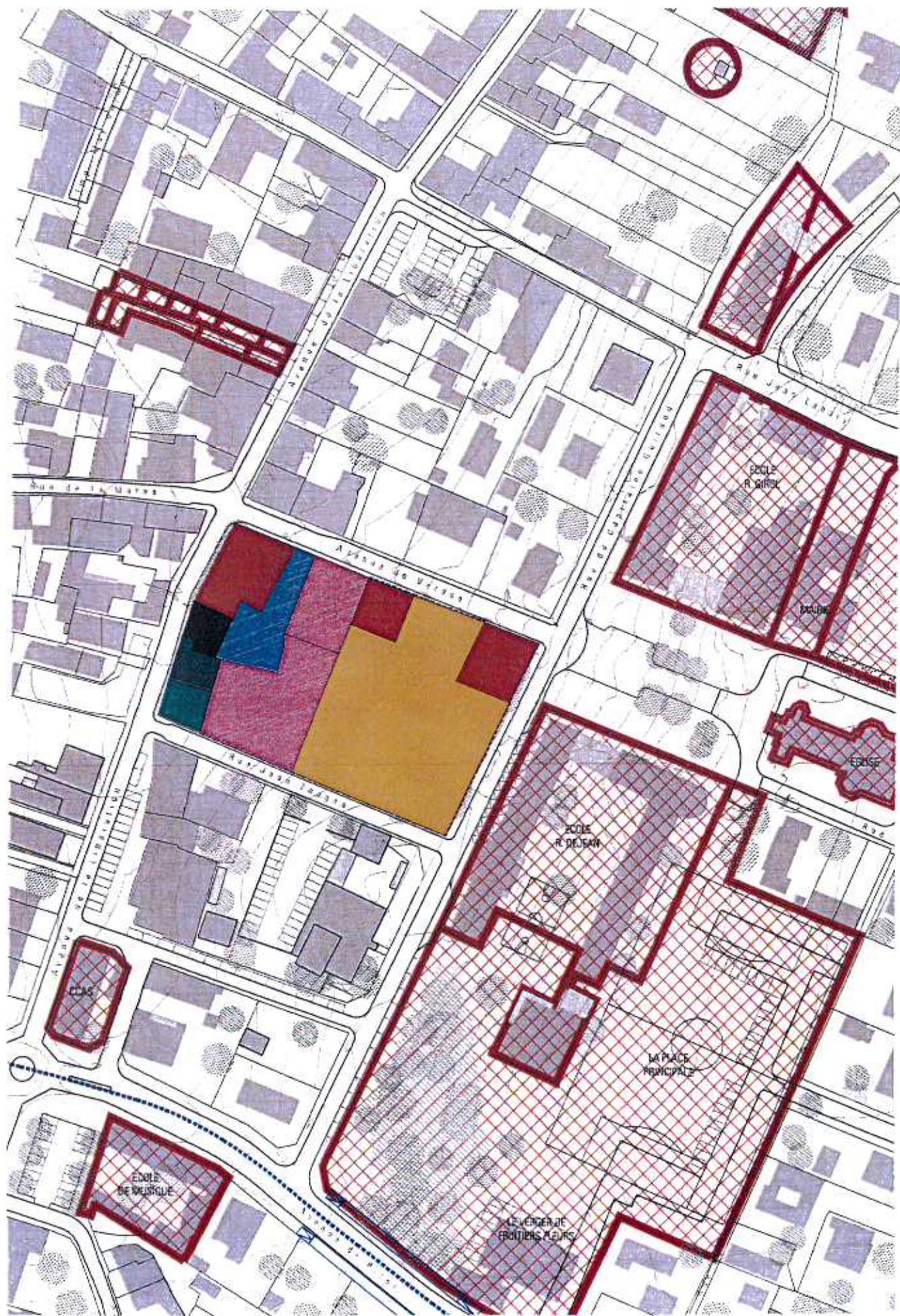
	RÉF.PARCELLAIRE	SURFACE	PROPRIÉTAIRE
	BD69	168 m ²	PEAUD/GENEVIEVE JEANNE
	BD70	155 m ²	CORBARI/ROGER BRUNO
	BD72	439 m ²	GUIRAUD/ROGER MARC PIERRE
	BD73	223 m ²	CUB
	BD74	2 789 m ²	LABAT/ARNAUD CHRISTIAN
	BD75	354 m ²	CUB
	BD325	148 m ²	DE TOURNON
	BD333	469 m ²	VIDEAU/PIERRE
	BD335	993 m ²	GUIRAUD/ROGER MARC PIERRE
		TOTAL : 5 738 m ²	



Ville d'Éysines

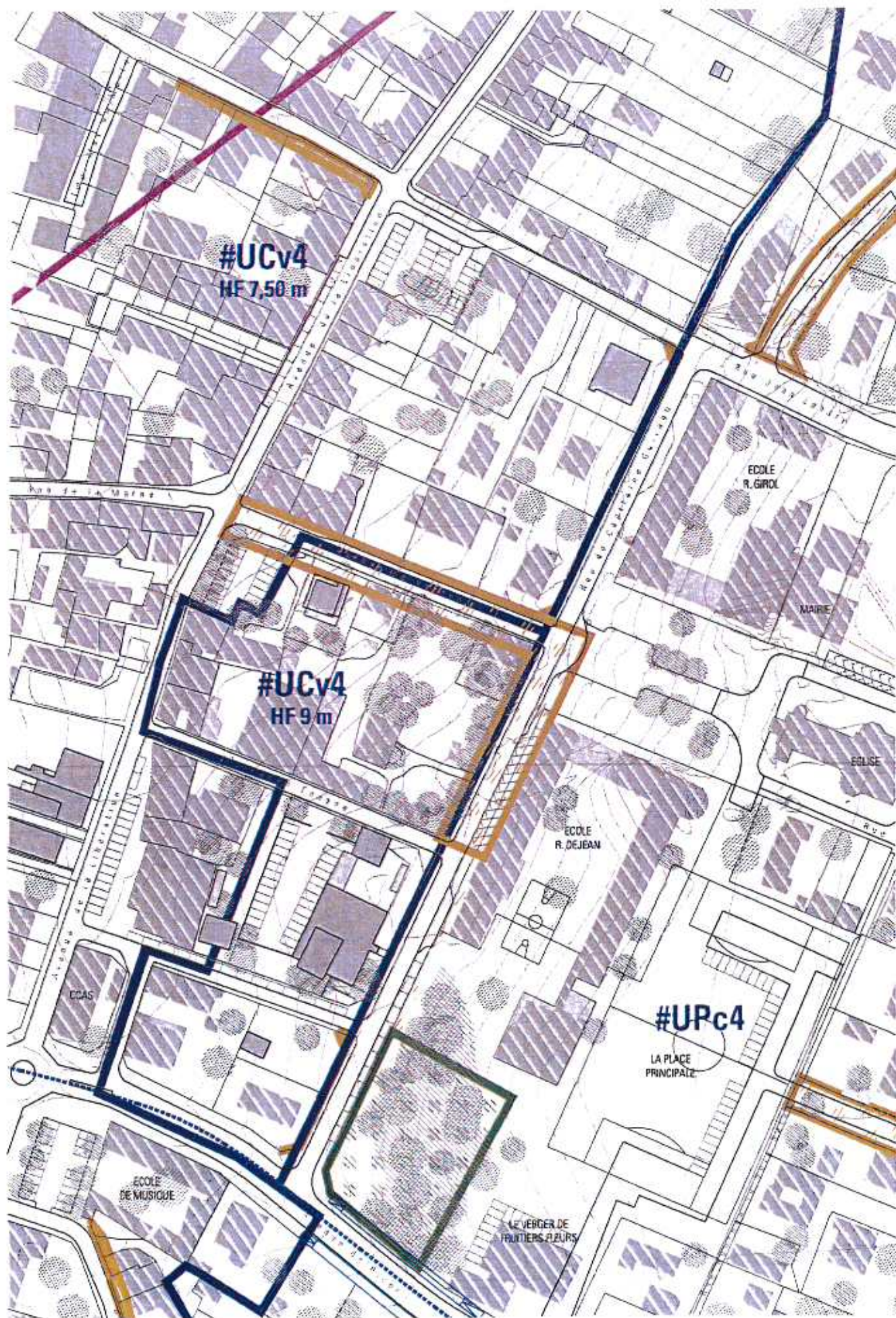


Communauté Urbaine de Bordeaux



Extrait du règlement / UCv4

- Article 1 :** Occupation interdite : industrie, entrepôt, camping
- Article 2 :** Occupation admise : habitation, bureau...
- Article 3 :** Accès et voirie : 8 m en sens unique
- Article 5 :** Superficie minimale des terrains : non réglementé
- Article 6&7 :** Implantation des constructions par rapport aux voies (VEP) et aux limites séparatives :
- implantation en continu dans la Bc A de 17 m - R = 0
- Sur les terrains de largeur de façade > 35 m, des interruptions sont autorisées sous réserve des articles 7 & 8 ; L1 = 0 et L2 > H avec minimum 8 m. Implantation en peigne possible si façade > 35 m et éventuellement RDC en continu
- implantation en discontinu dans la Bc B si Hf > 6 m : L1 et L2 > H
- Article 8 :** Implantation des constructions sur une même propriété : D > H/2 avec minimum 4 m
- Article 9 :** Emprise au sol :
- Bande A : non réglementé
 - Bande B : 30 %
- Article 10 :** Hauteur des constructions : Hauteur de façade = 7,5 m. Attention, 5^{ème} modif : Hf = 9 m
- Article 11 :** Aspect extérieur : RDC aveugle interdit
- Article 12 :** Normes de stationnement :
- bureau : mini 1 place / 100 m², maxi 1 place / 60 m²
 - commerce : mini 1 place / 200 m², maxi 1 place / 60 m²
 - habitat : 1 place / logement, 1,5 place si SHON > 50 m²
- Article 13 :** Espaces libres et plantations : 35 % de la superficie de la bande B dont 80 % en pleine terre



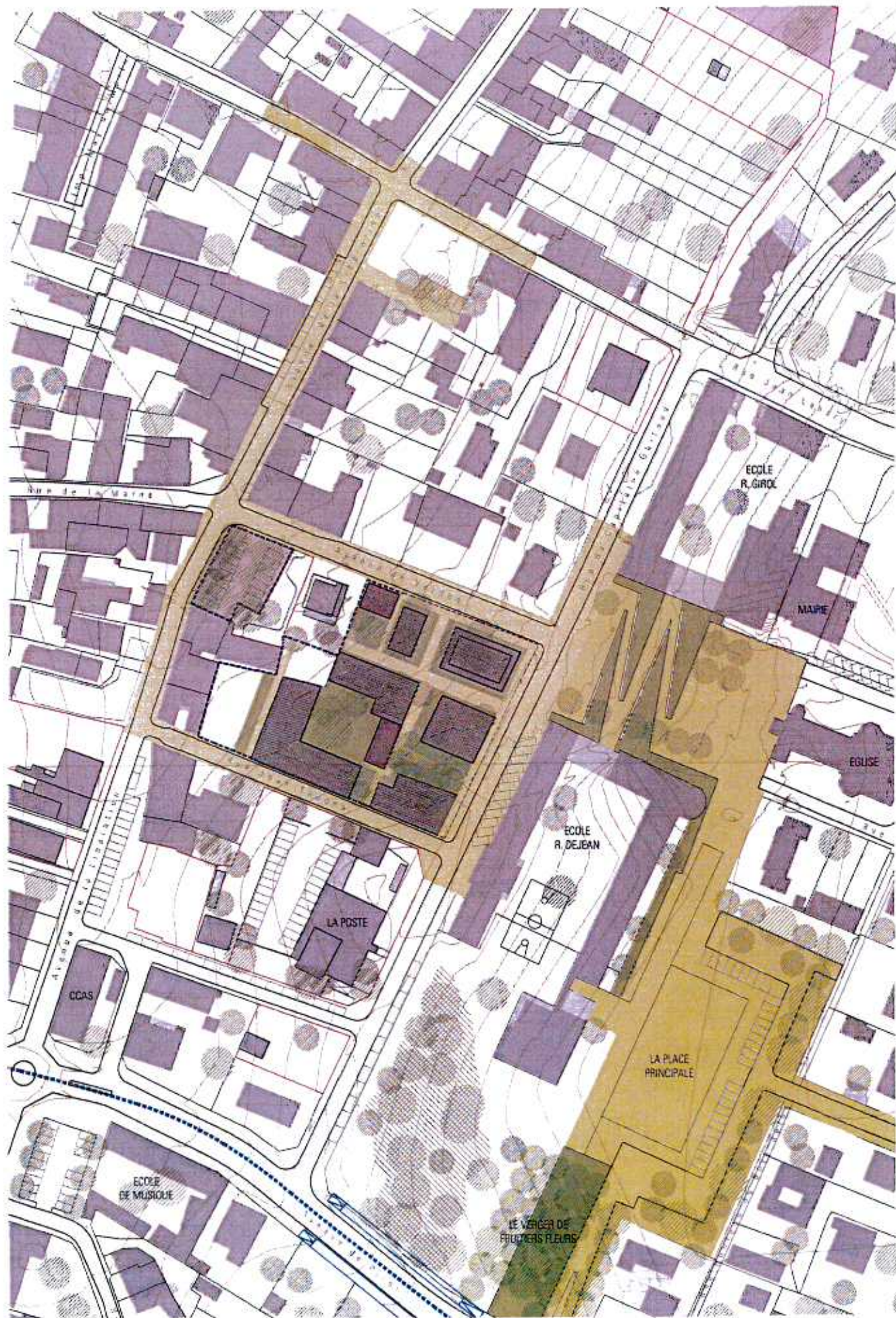
100000

Projet

 Bâtiment existant	 Bâtiment existant	 Terrain aménageable phase 2	 Terrain aménageable phase 3
 Jardin existant	 Parc existant	 Végétation existante	 Arbres existants

État des lieux

 Limite communale	 Stationway	 Station	 Axe 3, axe 4 et Coroff
 Hydrographie	 Limite du PPEAMP	 Zone PPEAMP	 Zone de protection du patrimoine des rivières
 Aqueduc	 Installation d'intérêt général - Hors-axe	 Caisier ligne HT	 Campagne
 Espaces publics existants	 Stationnement existant	 Bâtiements existants	 Arbres
 Parcs, jardins, squares	 Terres cultivées	 Végétation	



PROJET PROPOSÉ

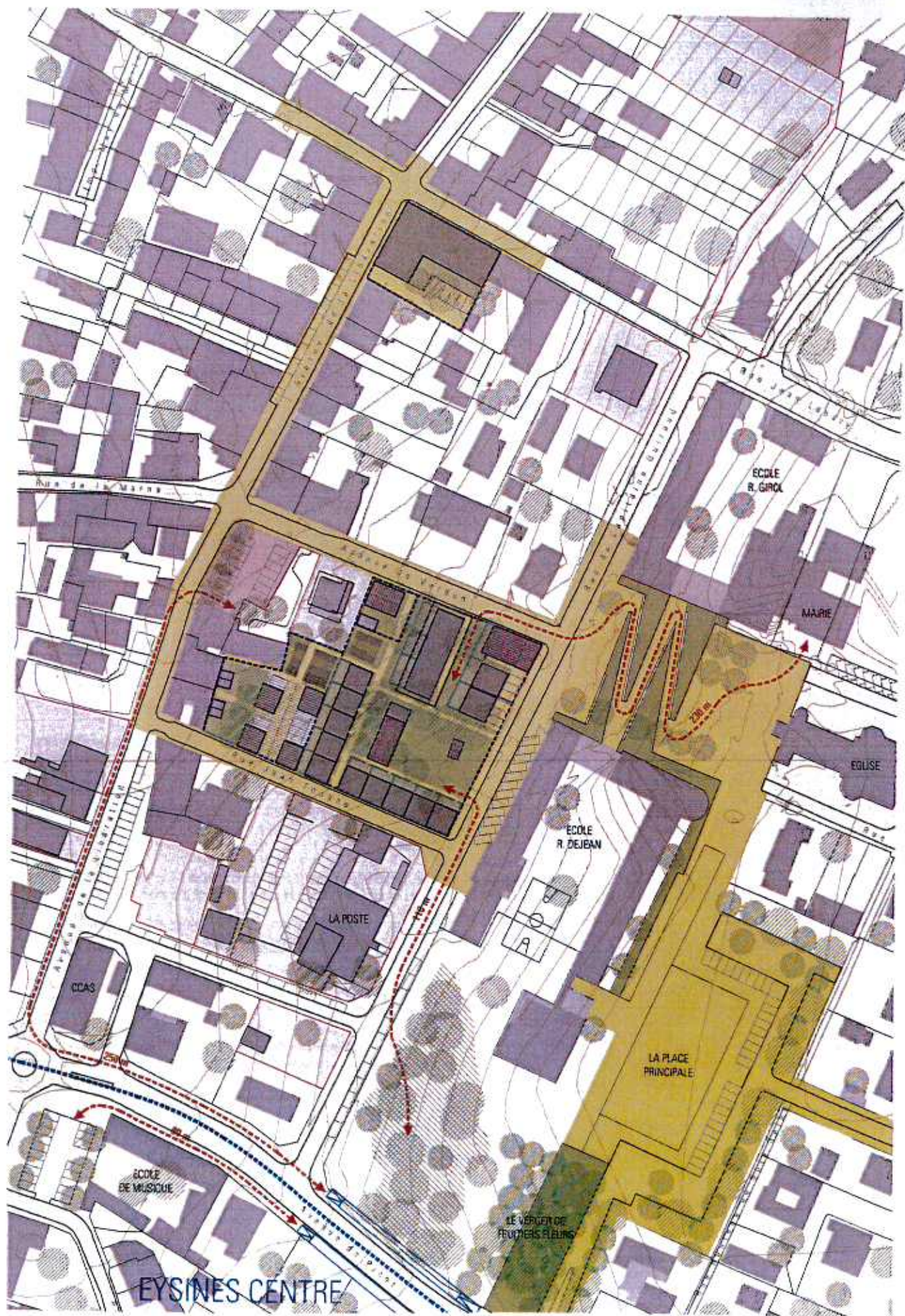


Projet

 Bâtiement exist	 Bâtiement exist	 Terrain aménageable phase 2	 Terrain aménageable phase 3
 Jardin créé	 Parc exist	 Végétation créée	 Arbres créés

État des lieux

 Limite communale	 Trainway	 Stations	 Bas Limite et Corail
 Hydrographie	 Limite de PPEANP	 Zone PPEANP	 Zone de protection de captage des sources
 Avenir	 Installation d'habitat général - aqueduc	 Coordonnées HT	 Campagne
 Espaces publics rénovés	 Stationnement existants	 Bâtiements existants	 Arbres
 Parcs, jardins, loisirs	 Terminus culturels	 Végétation	



EYSINES CENTRE

PROJET PROPOSÉ TEMPS 1

Eysines, au coeur du Centre-Bourg

Construire dans l'îlot et non pas à la place de l'îlot, cela suppose de construire et d'aménager avec ce qui existe, parcellaire, maisons et bâtiments, arbres, jardins, cours et chemins. La carte d'identité du site est faite de cela.

Pour maintenir un équilibre entre les capacités du site et la valeur des terrains, nous avons ajouté à l'îlot un terrain propriété de la collectivité.

Le Stationnement

Il ne faut pas régler la question du stationnement d'une manière massive mais au cas par cas, en veillant à ce que les solutions proposées soient adaptées et économes.

Nous proposons de mettre à profit les aménagements d'espaces publics et de places de stationnement réalisés dans le centre-ville pour répondre aux besoins des nouvelles constructions.

Des règles relatives

Nous défendons le principe de règles relatives à l'environnement, aux qualités des lieux, à la carte d'identité de chaque site. Le centre d'Eysine occupe un coteau ; les écoles, la mairie et l'église sont sur une crête et dominent les autres constructions en contrebas. Cette situation introduit d'une manière concrète la question des hauteurs relatives. Prenons par exemple comme référence l'égout du toit de l'école comme plafond constructible de l'îlot qui nous intéresse. Ce choix permettrait de mieux protéger les qualités du site en autorisant une meilleure répartition des masses bâties en fonction de la carte d'identité du site.

îlot de Verdun

4 760 m²

Surface totale

4 212 m² logements (SNCM)
489 m² commerces



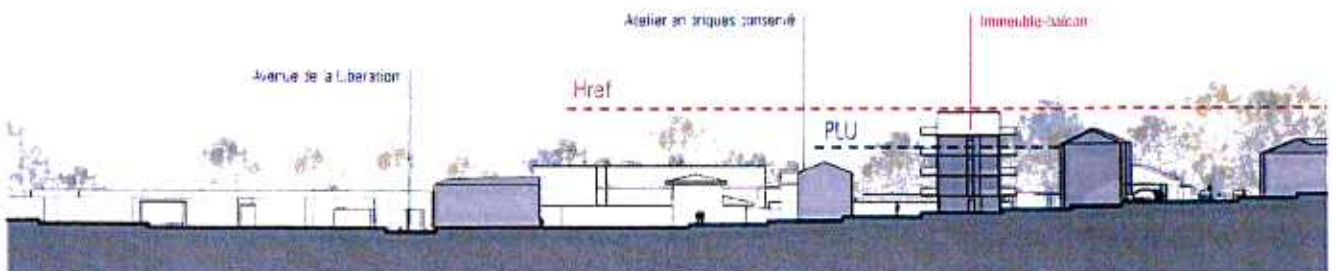
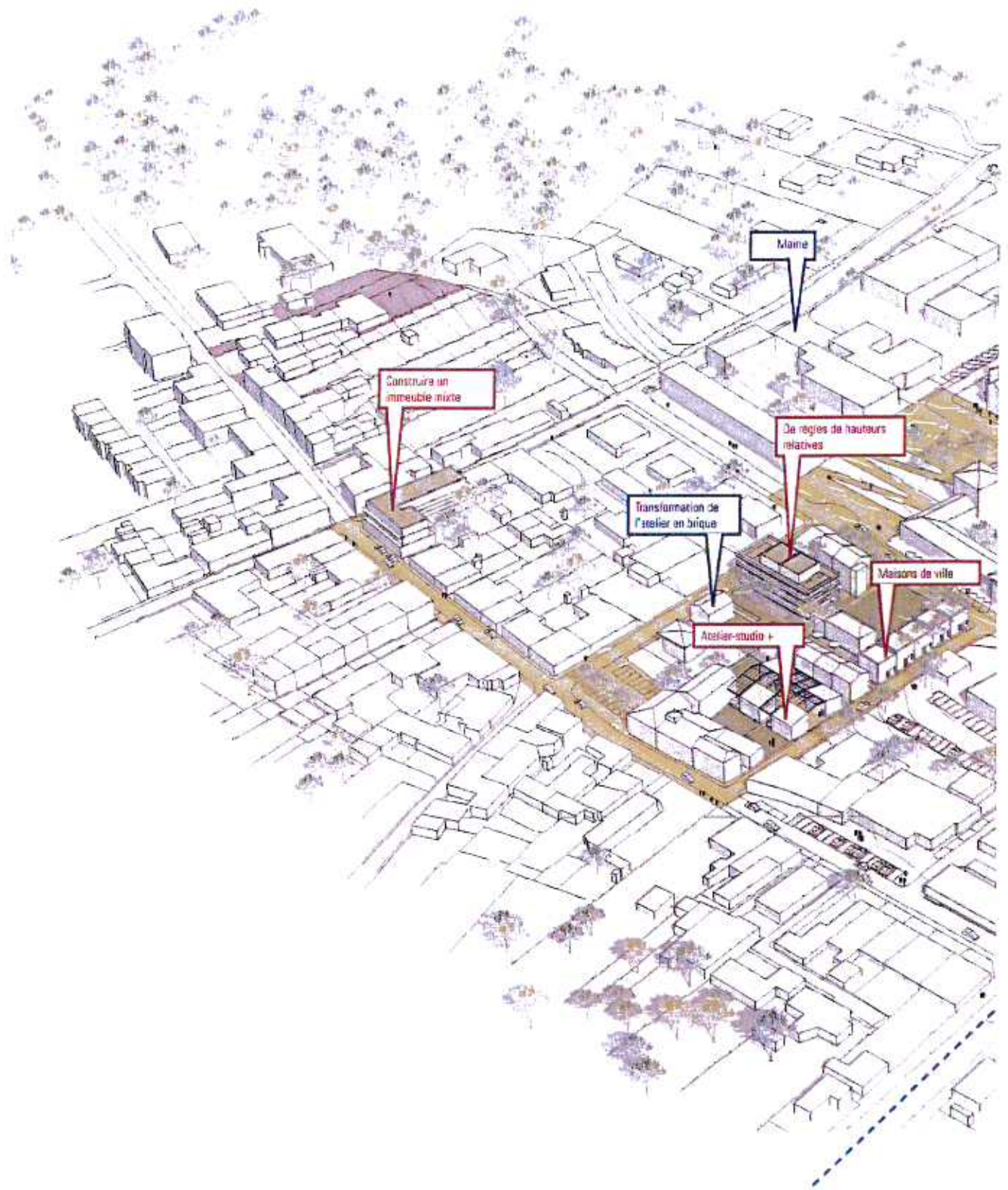
50

14 bureaux individuels
35 logements collectifs



24





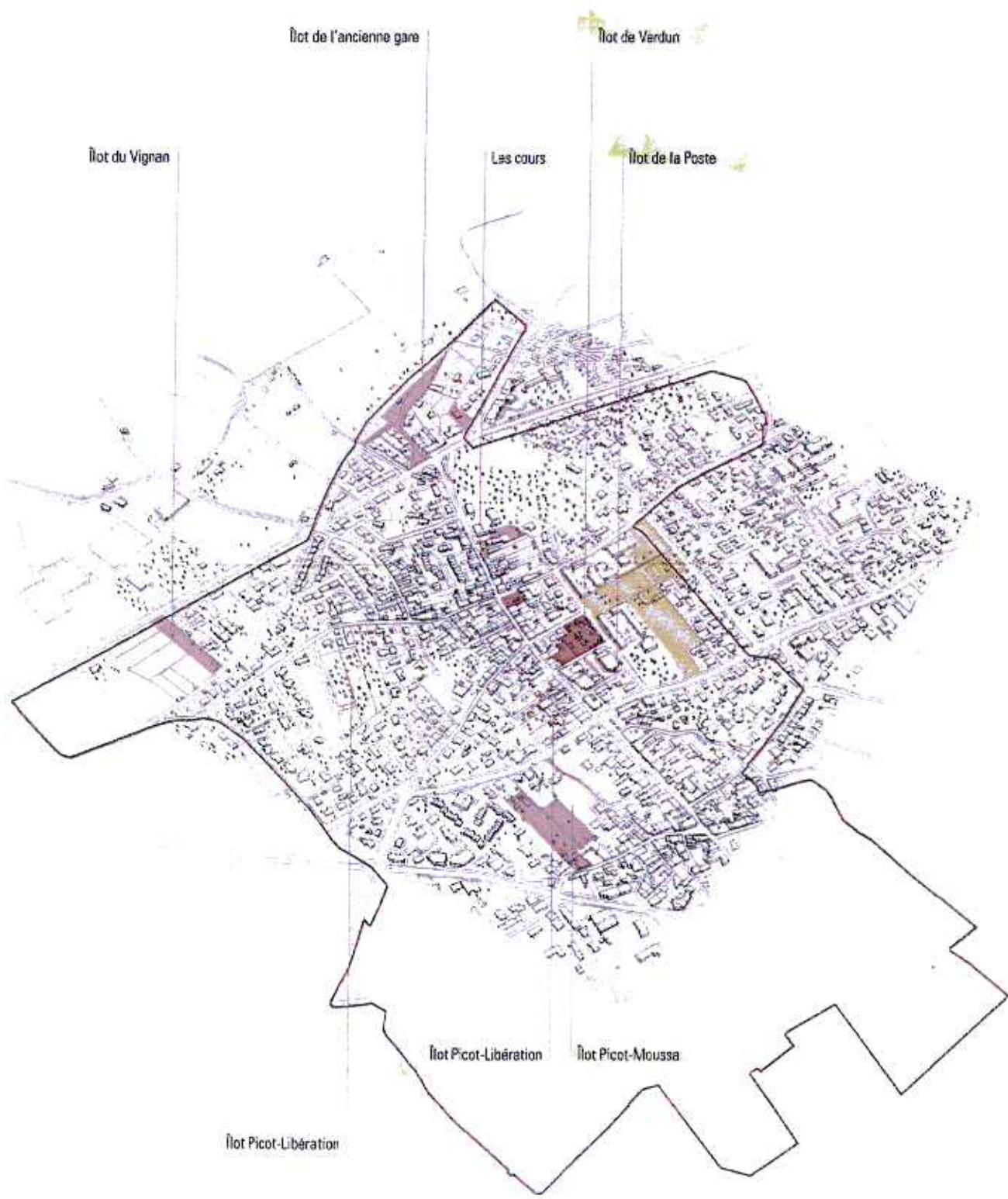
L'ÎLOT DE VERDUN DANS LE PAE

Le PAE et les sites d'impulsion

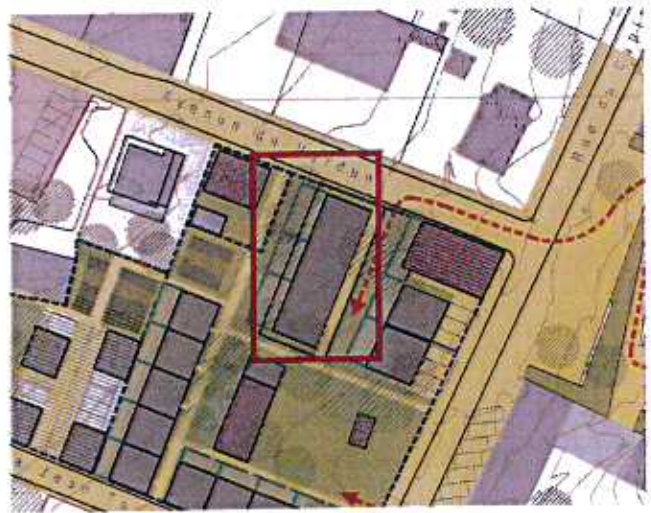
Tous les sites construits dans le cadre du PAE devraient être exemplaires et tirer avantage des aménagements d'espaces publics réalisés.

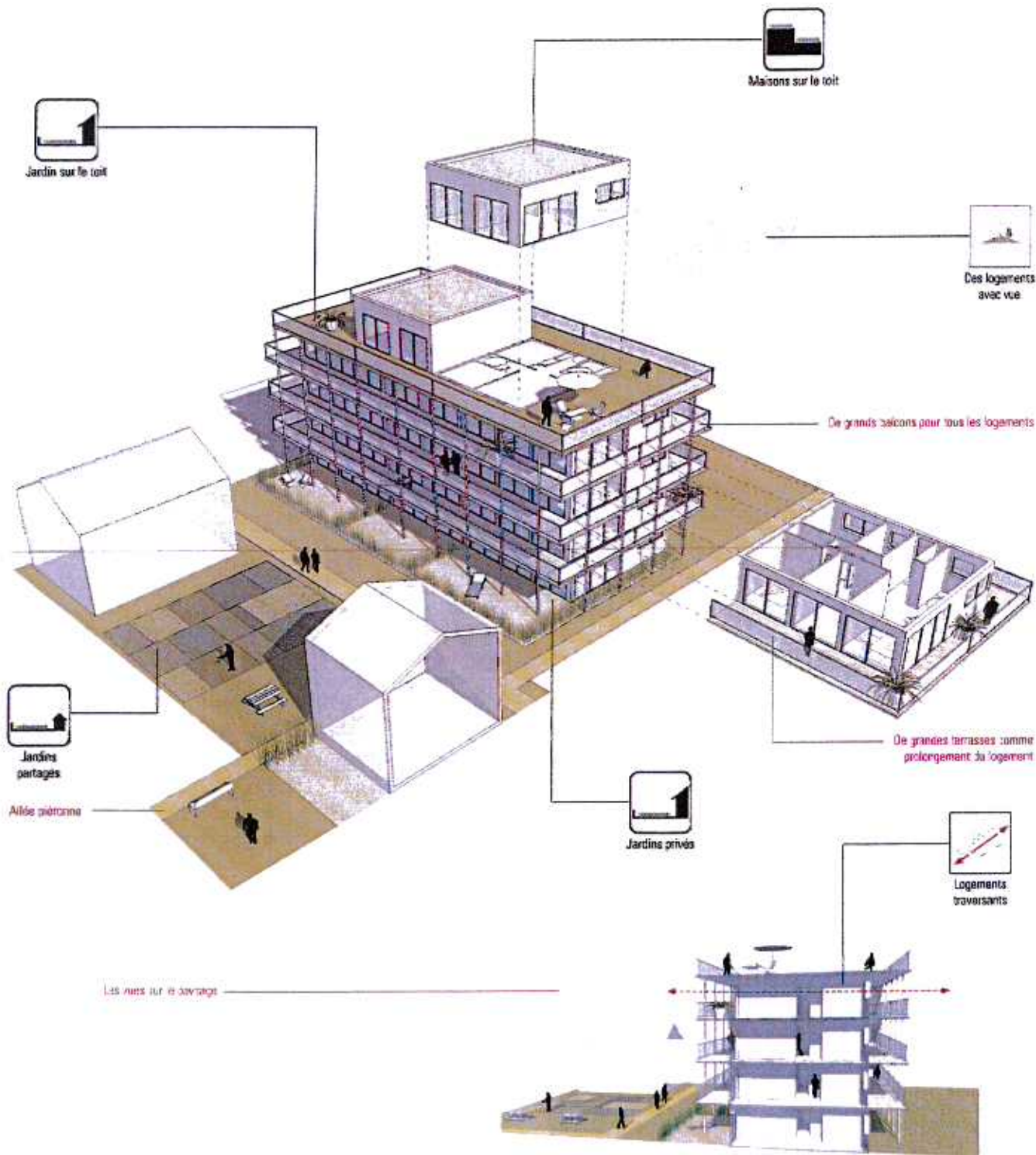
La maîtrise du foncier paraît nécessaire pour éviter une dérive spéculative et créer un déséquilibre entre l'action publique déficitaire et les opérations privées bénéficiaires, sans que le coût de vente des logements produits puisse être maîtrisé.



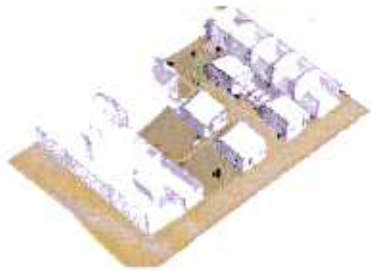


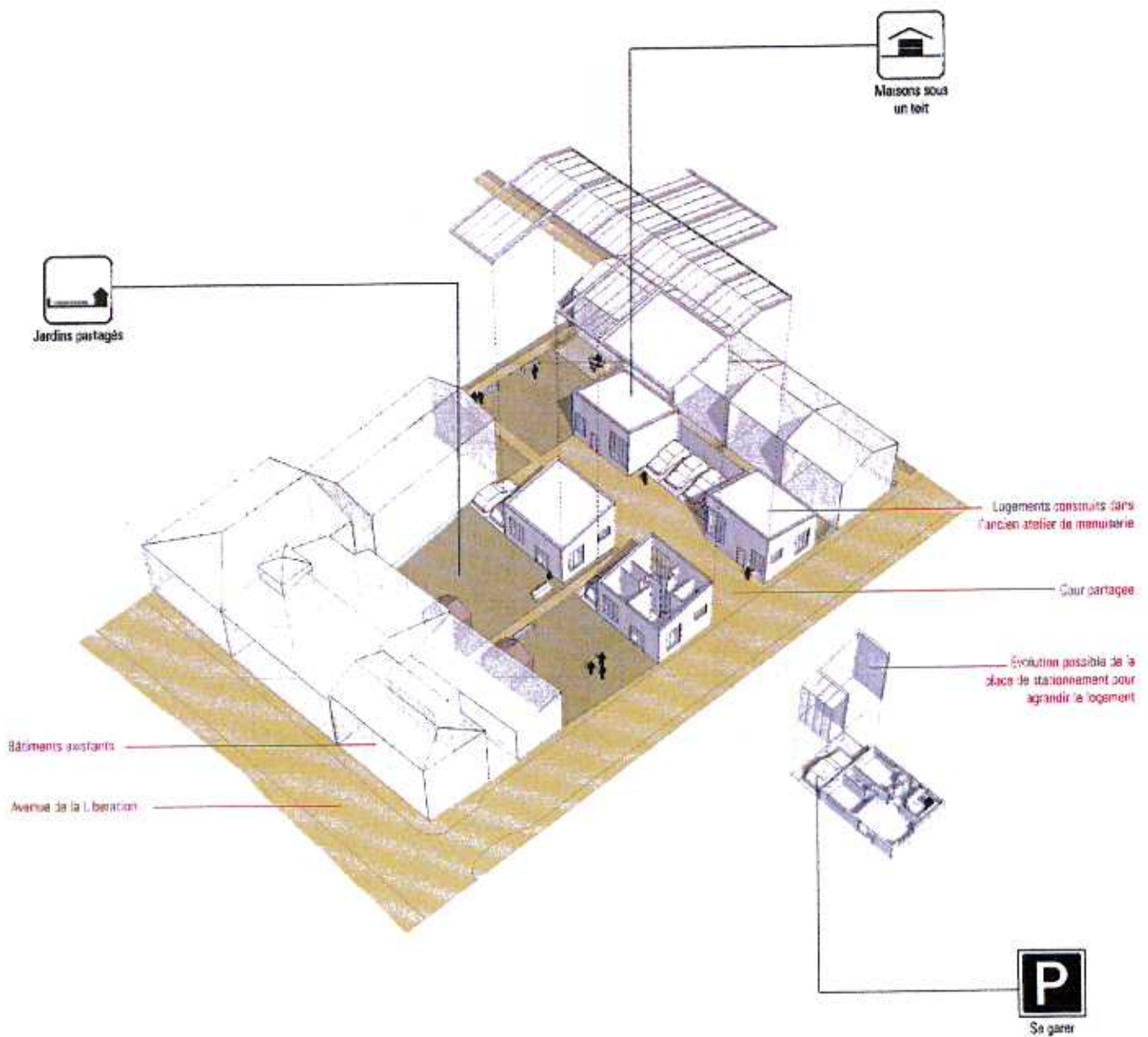
IMMEUBLE-BALCON





ATELIER-STUDIO +





SITUATIONS CONSTRUITES

La grande ville dans sa diversité même est un lieu de ressource qui offre à qui veut s'en saisir d'infinies manières d'habiter son territoire. L'agglomération bordelaise est, peut-être plus que d'autres, riche de nuances géographiques particulières. Elle représente environ un millième de la surface de la France sur laquelle vit un peu plus d'un centième de la population du pays. La volonté d'accroître le nombre d'habitants de la métropole, qui deviendrait millionnaire d'ici 2025, risque d'entraîner une perte d'identité des territoires communautaires ; c'est au contraire l'impérieuse nécessité de tirer avantage de ses qualités pour qu'elles soient partagées par un plus grand nombre qui nous anime. Le terme que nous avons choisi pour désigner à la fois notre démarche, notre prise de position et nos propositions à la mesure de cet enjeu métropolitain, est celui de situations construites.

Le territoire de la Communauté urbaine est parcouru par des lignes de transports en commun, train, tramway, bus. Elles doivent être prochainement étendues ou aménagées. Ce réseau unitaire fédère des situations différentes dont nous proposons ici de cultiver la singularité pour que cette diversité devienne une des qualités des situations construites. Le réseau de transports en commun est un lien, un trait d'union entre des territoires différents, une manière de créer des correspondances entre des lieux proches ou éloignés.

Lointaines ou proches, monumentales ou familières, les franges et les lisières sont partout à toutes les échelles. Un coteau boisé, les berges du fleuve, les rives d'un cours d'eau, un parc, une campagne cultivée, des vignes, un bois, des prés, un bosquet d'arbres, une cour envahie de végétation, la haie qui limite le jardin, sont autant de lisières.

L'étalement : personne n'en veut et tout le monde en apprécie les charmes. Comment concilier la proximité des services et le plaisir d'habiter une ville ouverte ? Comment un plus grand nombre d'habitants peuvent profiter des avantages de la ville étalée sans augmenter son emprise ? Il faut savoir s'étendre sans se répandre ; nous avons, dans cet esprit, exploré les capacités constructives des situations choisies : l'étalement est un art.

Chacun d'entre nous habite en ville d'une manière différente. Nous proposons de rendre accessible cette possibilité offerte à chacun de partager les territoires de la ville à sa manière. On n'habite pas seulement un logement de type T1, T2 ou T3.

mais un lieu, une surface, la possibilité d'être nombreux à certains moments, seul à d'autres, de travailler chez soi ; on habite une qualité de lumière, un rapport avec un environnement proche et lointain, un jardin, un cabanon, le chemin qui mène à sa maison, la lisière d'un bois, la proximité d'une station de transports en commun, de services, de commerces, un horizon, une ambiance, un site. Il importe que chacun puisse faire évoluer son cadre de vie, le transformer, le façonner à sa guise au fil du temps.

Comment concevoir un logement qui puisse évoluer sans que ses occupants n'aient besoin de déménager ? Nous avons exploré cette possibilité dans presque toutes les situations, en imaginant comment construire une pièce en plus, doubler la surface initiale de l'appartement ou encore construire au fur et à mesure des besoins de ceux qui l'occupent, un habitat évolutif.

Nous avons cherché à produire à l'intérieur du périmètre de l'agglomération bordelaise des situations construites qui offriraient la liberté de vivre que certains vont chercher plus loin, là où les règles sont moins strictes et les prix plus abordables. Faut-il redouter que cette appropriation fabrique une ville hétérogène et diverse ? Nous croyons au contraire qu'il convient d'en partager les avantages. Il importe que la grande ville dans sa diversité offre à chacun un lieu de vie à son goût et selon ses moyens.

Nous proposons de maîtriser les coûts au profit de la qualité des logements, en mettant à profit les terrains propriété de la collectivité et en tirant avantage de toutes les situations, ce qui suppose de maîtriser l'aménagement et les conditions de production des logements, de gérer les opérations à livre ouvert. Chacun pourrait bénéficier d'un logement agréable, ouvert aux possibilités d'évolution, bien desservi par les transports en commun, accessible et adapté aux revenus de chacun. On les appellerait des habitations à loyer modéré. Les exemples qui suivent explorent, à partir d'exemples situés, les conditions d'accès au logement pour tous.

Les règles en matière d'urbanisme ont le plus souvent un caractère absolu. Nous privilégions les règles relatives, pensées en rapport avec un environnement singulier. On tient compte de la pente du terrain, de la proximité d'un édifice ou d'un arbre remarquable pour déterminer la hauteur d'un bâtiment. Définissant ainsi, non pas

une hauteur absolue mais une valeur relative. Tel immeuble est aussi haut que celui-ci qui exista ou moins haut que tel arbre remarquable. Le règlement idéal n'existe pas. Il est normal d'adapter les règles aux circonstances pour concevoir des projets en relation avec des situations particulières. Nous croyons aux vertus de la modification au cas par cas.

Nous nous sommes consacrés pendant quelques mois à inventer avec les maires des communes, les élus communautaires et les services, des situations construites susceptible de devenir réalité, offrant pour chacun la possibilité de vivre en ville autrement. Nous n'avons pas voulu concevoir des projets urbains, des assemblages opérationnels ; nous avons préparé des opportunités, des possibilités de construire rapidement, en divers endroits, des logements situés, différents les uns des autres, accessibles, évolutifs.

On pourrait ainsi en construire cinquante mille.

Commençons dès maintenant par en produire cinq cents à titre d'exemple et de témoins. Nous y sommes prêts. Si chacune des équipes retenues en faisait de même un dixième de l'objectif pourrait être atteint avant cinq ans. Il faut en effet soixante mois pour mener à bien les situations que nous avons créées ; c'est beaucoup et peu à la fois ; c'est une durée raisonnable pour accomplir des projets. Chaque année la collectivité pourrait engager un programme équivalent, toutes sortes de méthodes d'expressions de prises de positions pourraient voir le jour pour que, par-delà les objectifs quantitatifs la fabrique de la ville soit ainsi revisitée.