

Projet urbain de quartier durable des Vaïtes



Vue de la partie centrale du Projet Urbain des Vaïtes - Avril 2010 - Atelier François Grether
Valeur indicative des bâtiments

Perspective d'insertion - Non contractuelle

Dossier de réalisation de la ZAC des Vaïtes

1 – Notice de présentation

21 janvier 2013

SOMMAIRE

PRÉAMBULE	4
1. ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET	5
1.1 REpondre aux besoins en matière d'habitat	5
1.2 CREER UNE CENTRALITE URBAINE ET OFFRIr UN BON NIVEAU D'EQUIPEMENTS	6
1.3 FAVORISER LE DEVELOPPEMENT ET L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUNS ET FACILITER LA MOBILITE DE PROXIMITE (MAITRISE DES DEPLACEMENTS ET GESTION DU STATIONNEMENT)	6
2. PROGRAMME DE L'OPÉRATION.....	8
2.1 UNE DIVERSITE DES FORMES BATIES EN MATIERE D'HABITAT.....	8
2.2 UN BON NIVEAU D'EQUIPEMENTS ET DE SERVICES.....	9
2.3 LES CENTRES DE MOBILITES.....	9
3. PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT	12
4. ACTION COMPLÉMENTAIRE RÉALISÉE	13
CONCLUSION	13

PRÉAMBULE

La Ville de Besançon souhaite aménager sur le périmètre de la ZAC des Vaites, créée par délibération du Conseil municipale du 16 juin 2011, un "Quartier durable", établi sur la base d'un projet d'aménagement d'ensemble.

L'urbanisation du secteur des Vaites traduit plusieurs options fortes du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (P.A.D.D.) du PLU.

Elle s'inscrit dans une logique de :

- développement de l'Est bisontin, dans le but d'un rééquilibrage Est/Ouest de la ville et de l'agglomération,
- développement des transports en commun,
- promotion de la qualité environnementale et architecturale des nouveaux aménagements,
- développement d'une offre plurielle et adaptée en matière d'habitat (conformément au Programme Local de l'Habitat).

Le projet s'inscrivant ainsi dans une logique de développement durable, il doit répondre aux attentes de la population par une offre diversifiée de logements (petit collectif, habitat intermédiaire, logement individuel groupé ou superposé), avec le souci de qualité urbaine, de mixité sociale et d'économie d'espace.

Il contribue aussi à enrayer le phénomène d'étalement urbain qui occasionne un certain nombre d'effets néfastes pour l'environnement (augmentation des surfaces artificialisées, augmentation des dépenses énergétiques liées à l'augmentation des distances de déplacements, hausse des dépenses publiques nécessaires à la construction et à l'entretien des réseaux : eau, gaz, électricité, routes,).

Par ailleurs, les îlots constructibles seront aménagés avec une certaine compacité. Cette densité urbaine permettra de diminuer la surface globale de l'aménagement et l'imperméabilisation des sols.

L'aménagement d'ensemble intègre de plus la gestion écologique des eaux pluviales, la sobriété énergétique du bâti, l'utilisation d'énergies renouvelables,...

Il veille également à respecter l'environnement existant et l'identité du lieu (activités de maraîchage et d'horticulture) avec des trames vertes et des espaces paysagers généreux et s'attache aussi à composer au mieux avec le patrimoine bâti et végétal existant.

Tout en s'appuyant sur des atouts emblématiques forts du site (jardins familiaux et maraîchers, espaces verts), le projet permettra la requalification de ce vaste espace ouvert, fragmenté, divisé entre plusieurs formes d'occupation disparates, et qui manque globalement d'organisation, de lisibilité et d'espaces publics identifiés et sécurisés.

1. ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET

1.1 Répondre aux besoins en matière d'habitat

Besançon souffre actuellement d'un manque de disponibilité en matière de ressources foncières. Par ailleurs l'évolution démographique, et plus spécifiquement celle des ménages (augmentation du nombre des ménages dû au vieillissement de la population, au développement de l'union libre, au divorce, au recul de l'âge de vie en couple), a des conséquences importantes sur l'évolution de la demande de logements.

En effet, s'il fallait 350 logements en 1975 pour loger 1.000 habitants, il en faut près de 500 aujourd'hui. Ainsi, même à population égale, et mise à part la nécessité de renouveler le parc, il convient de construire des logements nouveaux pour accompagner cette évolution.

Il est donc nécessaire pour la Ville de développer une offre suffisante en habitat, pour satisfaire aux besoins nouveaux de la population.

Le projet urbain de quartier durable des Vaites participe ainsi au développement quantitatif et qualitatif d'une offre diversifiée et adaptée en matière d'habitat.

- Les orientations déclinées dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de l'agglomération bisontine

Selon le PADD du Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération bisontine, les objectifs démographiques de croissance et les évolutions sociétales (vieillissement et réduction de la taille des ménages) vont nécessiter une production annuelle de l'ordre de 1.250 logements neufs sur le territoire concerné par le périmètre SCOT (entre 700 et 800 pour Besançon avec une densité minimale de 50 logements à l'hectare, hors voirie et espaces vert).

Ces prévisions prennent en compte la réduction de la taille des ménages, les besoins en renouvellement du parc (désaffectation des logements vétustes, changements d'usage, ...) et les besoins structurels liés à la vacance indispensable à la fluidité du marché.

Un dynamisme qui se traduit par la nécessité de pouvoir réaliser de nouvelles constructions et proposer des logements attractifs et adaptés, ce qui permettrait d'éviter le départ subit d'une partie de la population vers la périphérie et une certaine maîtrise des prix grâce à la détente du marché.

- Les actions définies dans le cadre du Programme Local de l'Habitat du Grand Besançon

Le Programme Local de l'Habitat (P.L.H.) du Grand Besançon, élaboré au niveau intercommunal, veille également à promouvoir dans l'ensemble des quartiers la mixité des types d'habitat et des populations, afin de favoriser le rééquilibrage socio-démographique des différents secteurs.

L'aménagement du quartier durable des Vaites répond à cet objectif et constitue un potentiel global de l'ordre de 1.800 logements à terme dont déjà 1.050 environ au sein du périmètre de ZAC.

Ce projet permettra donc d'apporter une réponse aux importantes demandes de logements sur la ville et constituera une réponse aux "fuites" vers la périphérie pour des manques d'offre de foncier sur Besançon.

Une partie de ces logements sera réservée :

- aux logements à loyer modéré (objectif minimum de 20%),
- à de l'accession primo-accédant pour environ 15%,
- à des programmes adaptés à l'accueil des personnes âgées,
- à quelques programmes en autopromotion.

Le projet concourra ainsi à favoriser l'équité et la mixité sociales au sein de la ville de Besançon.

De la même façon, afin de s'adresser à un public potentiel large, une partie de ces logements sera disponible en location, location-accession à la propriété et directement à la vente.

1.2 Créer une centralité urbaine et offrir un bon niveau d'équipements

Au-delà du développement du logement, un des objectifs du projet consiste aussi à créer de la centralité urbaine dans un quartier qui en est aujourd'hui dépourvu.

Cela se traduit par la volonté d'organiser un cœur de vie de quartier à l'articulation du tissu existant et de l'aménagement projeté, en y développant des commerces et services de proximité, des équipements et des locaux d'activités professionnelles autour du mail planté de la rue Schweitzer, requalifiée et desservie par une future station de tramway.

Ce pôle de vie locale participera à renforcer l'attractivité générale du secteur et améliorera la greffe sur les quartiers existants.

Des équipements publics et/ou collectifs (groupe scolaire, salle de quartier, établissement d'accueil de la petite enfance, centres de mobilités, ...) accompagneront la réalisation des programmes immobiliers de logements.

L'aménagement permettra de mettre en valeur les atouts ludiques et paysagers du vallon des Vaïtes, notamment par la réalisation d'aires de jeux.

En développant un important réseau de chemins piétons vers la colline des Biquey, il concourra aussi à rendre plus accessible un des poumons verts bisontins.

L'un des objectifs recherchés est celui d'une qualité résidentielle accessible à tous, proposant un rapport ville/nature équilibré et un caractère paysager affirmé..

1.3 Favoriser le développement et l'usage des transports en communs et faciliter la mobilité de proximité (maîtrise des déplacements et gestion du stationnement)

Le développement des moyens de transports en commun joue un rôle essentiel dans l'organisation de la ville et de la vie de ses habitants, ainsi que pour chacun des secteurs desservis.

Dans la continuité du Plan de Déplacements Urbains adopté en 2001 (le PDU d'agglomération est en cours d'élaboration), les objectifs de la ville de Besançon inscrits au P.L.U. visent à anticiper dans le cadre des opérations d'aménagement le développement et l'organisation des déplacements au quotidien.

L'amélioration du maillage des infrastructures permettra ainsi le développement des transports en commun et des modes alternatifs à l'automobile.

Dans le cadre de sa collaboration avec la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, la Ville s'engage avec elle dans le projet de Tramway, adopté en juin 2010 par l'assemblée communautaire.

Le projet de tramway traverse la ville d'Ouest en Est et il empruntera au sortir du centre-ville l'avenue Fontaine Argent pour rejoindre le secteur des Vaites en direction des quartiers des Orchamps et de Palente. Le futur quartier des Vaites sera donc traversé et desservi par cet axe structurant, séparé de la circulation générale.

Cette nouvelle liaison en transports en commun permettra de renforcer les déplacements vers le centre-ville et le futur pôle d'échanges multimodal de la gare Viotte, tout comme vers l'Ouest (Centre Hospitalier Universitaire notamment). Elle permettra de mieux répondre aux besoins de la population, habitant ou travaillant aux Vaites et Palente, en favorisant l'utilisation des transports en commun.

Deux stations de tramway ("Vaites" et "Schweitzer") sont situées au cœur des îlots de logements et à proximité du pôle de vie locale regroupant équipements, services et commerces de proximité.

Les pratiques évolueront grâce à la desserte par le tramway, au traitement des voies du quartier pour tous les modes en plateaux partagés, et grâce à un réseau dense de parcours réservés aux piétons et vélos (chemins et pistes nombreux).

Seuls le chemin du Vernois prolongé en "avenue de la Noue" et l'axe du mail planté Schweitzer, accueilleront une circulation à double sens pour la gestion des flux inter-quartiers et la desserte du cœur de quartier.

Par ailleurs, dans l'objectif de minimiser la présence de la voiture particulière sur l'espace public, l'offre en stationnement sera gérée et répartie selon plusieurs principes :

- du stationnement public sur voiries, limité en nombre de places (livraisons, déménagements, visiteurs courte durée,...)
- un stationnement privé sous les programmes de logements
- un complément d'offre dans deux parkings silos situés dans la zone habitée. Ces parkings communs, dénommés "Centres de mobilités" auront principalement les fonctions suivantes : stationnement d'appoint pour visiteurs, places de parking complémentaires pour les ménages et habitants du quartier (< 400 m du domicile), propositions de services à l'utilisateur en termes de mobilité, etc.

2. PROGRAMME DE L'OPÉRATION

2.1 Une diversité des formes bâties en matière d'habitat

Le projet prévoit le maintien de la plupart des habitations existantes.

Concernant les nouvelles constructions, la programmation urbaine prévoit sur le périmètre de la ZAC, un potentiel d'environ 1.050 logements, avec une diversité de formes urbaines (du petit collectif jusqu'à de l'habitat individuel groupé, en passant par de l'habitat intermédiaire) qui permettra au cas par cas d'assurer une transition entre l'existant et le projet.

L'objectif est de redonner une cohérence au tissu urbain actuel relativement diffus et disparate (bâtiment R+12 en bordure de la rue de Charigney et pavillons individuels en pied de la colline des Bicquey).

A ce jour, sont prévus :

- des collectifs de type R+3+1 / R+4+1 (*environ 55%*),
- des bâtiments intermédiaires de type R+2+1 (*environ 35%*),
- des logements individuels groupés ou superposés R+1+1 / R+1 (*environ 10%*),
- quelques bâtiments de transition de manière ponctuelle, entre l'existant et le projet, légèrement plus hauts, autour de la centralité recherchée sur le mail Schweitzer.

Il est précisé qu'au moins 20% des constructions réalisées seront des logements locatifs publics réalisés par des bailleurs sociaux (application de ce principe sur la diversité des programmes d'habitat) et qu'environ plus de 15% des logements seront des logements favorisant l'accueil des primo-accédants (notamment des familles ou ménages avec enfants).

D'une manière générale, les programmes les plus hauts seront implantés le long des axes existants (avenue de la Vaite/rue de Charigney et rue Schweitzer). A partir de là, le principe d'un épannelage dégressif des nouvelles constructions concourra à réduire la hauteur des volumes bâtis en allant vers le vallon.

La "rive" de la nouvelle partie construite, sur l'axe prolongé du chemin du Vernois actuel, sera marquée par un socle bas ponctué de constructions plus hautes encadrant les angles de voies importantes. Ce front de ville identifiable viendra signifier le bord des espaces bâtis face à la colline.

Le plan masse de composition urbaine et la forme des constructions dans les îlots constructibles sont optimisés pour réduire les consommations d'énergie des logements, à partir des facteurs suivants :

- implantation et orientation des bâtiments,
- morphologie et dimension des bâtiments,
- ensoleillement des façades et des espaces extérieurs,
- proportion des surfaces vitrées,
- orientation par rapport aux vents,
- emplacement des masques de végétation.

Les bâtiments et les constructions devront garantir une grande sobriété énergétique. Ils seront conçus selon une approche bioclimatique et viseront a minima un niveau de performance énergétique inférieur de 20 % à la réglementation thermique RT 2012, et ce dès les premiers programmes (anticipation de l'objectif Effinergie+).

En matière d'approvisionnement en énergie et de modes de production de chaleur pour répondre à des besoins fortement minimisés, le choix s'est porté pour l'ensemble de la zone vers une solution de mix énergétique : à l'échelle des programmes ou d'un îlot bâti, les choix techniques inhérents à la satisfaction des besoins, en matière de chauffage et d'eau chaude sanitaire notamment, devront permettre d'atteindre dès à présent les objectifs d'un mix énergétique mobilisant au moins 40% d'énergies renouvelables (solaire, géothermie, bois, etc).

2.2 Un bon niveau d'équipements et de services

Dans le cadre de l'aménagement d'ensemble du quartier durable des Vaites, sont prévus :

- un groupe scolaire (localisation dans la bande verte)
- une salle de quartier (localisation à préciser)
- un équipement d'accueil de la petite enfance (localisation à préciser)
- des emplacements pour deux parkings silos, dénommés "Centres de mobilités", constituant un complément d'offre de stationnement, notamment à destination des habitants du quartier ainsi qu'aux visiteurs,
- tous les espaces publics créés (le mail Schweitzer, la trame des plateaux partagés, ...) et la trame paysagère affirmée
- des aires de jeux dans la bande naturelle en fond de vallon,
- des espaces à destination de jardins familiaux,
- des chemins et espaces de loisirs, en lien avec la colline des Biquey.

2.3 Les centres de mobilités pour une gestion différenciée du stationnement

L'aménagement d'ensemble du quartier des Vaites prévoit 2 centres de mobilités constituant un complément d'offre de stationnement en particulier à destination des habitations, des riverains du quartier ainsi qu'aux visiteurs.

Centre de mobilité 1 (près de la station tramway des Vaites) de 256 places prévisionnelles :

La réserve foncière pour le centre de mobilité 1 est positionnée dans la partie Sud des îlots construits à proximité de la station de tramway "Vaites".

L'emprise au sol du lot est d'environ 2 800 m².

Le bâtiment sera de type R+2+terrasse non couverte et représentera une surface développée d'environ 6.500 m²



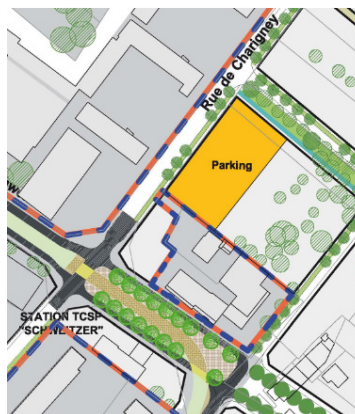
Centre de mobilité 2 (le long de la rue de Charigney) de 230 places prévisionnelles dont 90 places en prévision d'une restitution partielle du parking privé de la copropriété Dauphine :

La réserve foncière du centre de mobilité 2 est positionnée dans la moitié Nord des îlots construits à proximité de la station de tramway "Schweitzer".

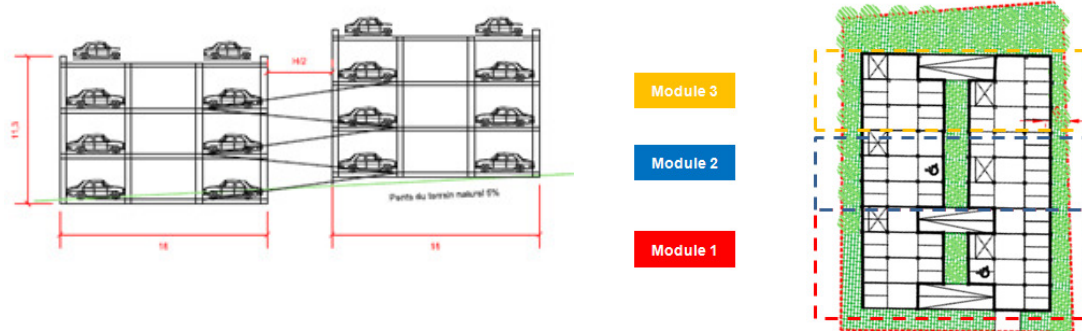
Elle possède un accès direct depuis la rue de Charigney.

L'emprise au sol du lot est d'environ 2 800 m².

Le bâtiment sera de type R+2+terrasse non couverte et représentera une surface développée d'environ 6.100 m².



Les deux parkings, à priori en structure métallique de type "decking", seront modulables en 3 phases de construction afin de conjuguer un coût de revient contenu, une facilité d'entretien et une vacance d'exploitation limitée au plus juste des besoins du quartier.



Source : Atelier GREYER

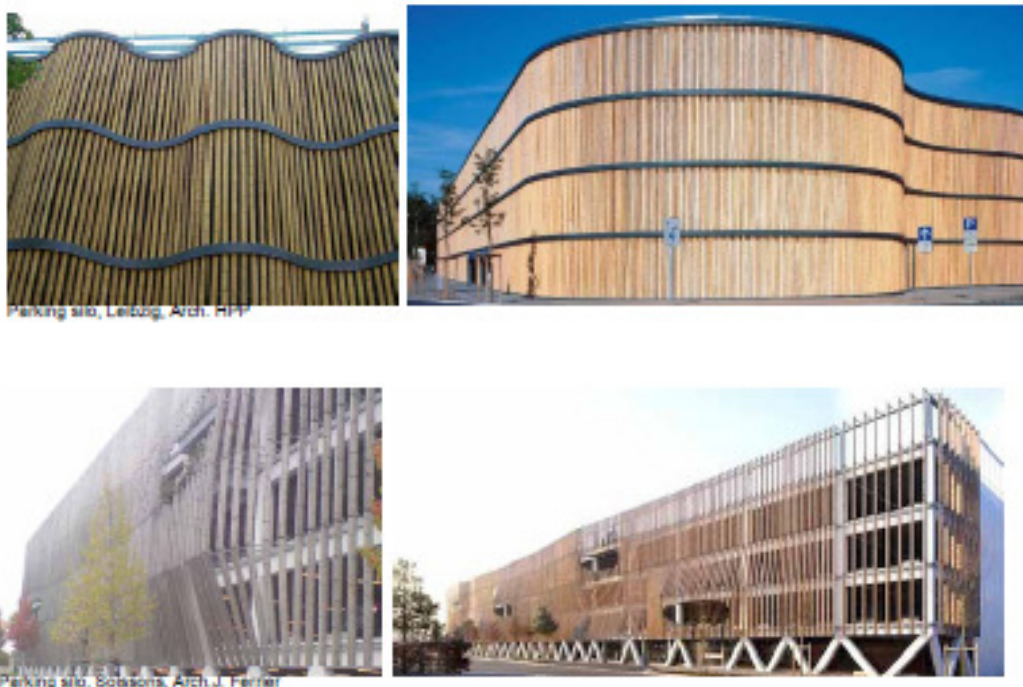
Les deux centres de mobilité offriront principalement une offre de stationnement de parking mutualisé. C'est à dire que l'offre complètera les places individuelles proposées au niveau des constructions, mais restera réservée aux résidents du quartier ainsi qu'à leurs visiteurs et aux visiteurs des commerces et services de proximité.

La capacité des deux parkings silos a été définie sur la base d'une programmation urbaine de l'ordre de **1.050 logements** et avec une évolution du taux de motorisation évolutif de **1 place à 0,65 place par logement** étalé sur 12 ans et phasé :

- part interne sous bâtiment constante : 0,5 place par logement,
- part en parking silo mutualisé évolutive : de 0,5 à 0,15 place par logement.

Au sein du parking 2, 90 places abonnées constitueront l'offre de restitution pour la copropriété Dauphine du fait d'une hypothèse d'une démolition envisagée du parking actuel de cette résidence dans le cadre de l'aménagement du quartier et de l'organisation de la centralité urbaine de celui-ci..

Les deux parkings proposeront à terme de conséquents volumes de stationnement. A ce titre, il sera apporté un soin au traitement des façades, afin que celles-ci permettent une insertion urbaine satisfaisante de ces deux ouvrages.



Quatre illustrations de parements indicatifs à titre d'exemple

Le principe d'exploitation envisagé consiste à proposer en location les places complémentaires pour les riverains selon des abonnements à longue durée et selon une tarification commercialement compétitive. L'exploitant de ces deux parkings devra être en mesure de garantir à la fois la pérennité des ouvrages et les montants des abonnements.

Une attention particulière sera apportée au contrôle d'accès (badge pour les riverains et billetterie pour les visiteurs) ainsi qu'à la sécurité des lieux.

Ces parkings s'entendent comme de véritables centres de mobilités, c'est à dire qu'ils proposeront également quelques services associés tels un système d'auto partage (système actuel "d'auto cité" mis en place depuis 2010 sur la ville) et une possibilité de location de vélos (dans le cadre du système "Vélocité" mis en place depuis 2008 sur la ville).

En fonction de la montée en puissance de ces équipements, d'autres services dédiés à la voiture particulière et au quartier pourront être proposés aux utilisateurs : par exemple la location de véhicules électriques, des services de conciergerie ou de dépose-reprise de courrier...

3. PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT

Afin de minimiser l'impact de la ZAC des Vaïtes sur l'environnement, la Ville se fixe un certain nombre d'objectifs sur les points suivants :

Les eaux pluviales

Gérer les eaux pluviales de manière innovante (réseau de noues paysagères et bassins d'infiltration) afin de limiter l'impact de l'imperméabilisation des sols, protéger les eaux superficielles et la nappe phréatique des pollutions et permettre un bon fonctionnement des ouvrages réalisés tout au long de la durée de vie de la ZAC.

Les espaces non imperméabilisés (espaces verts et milieux naturels)

Optimiser la gestion des espaces verts et milieux naturels afin de favoriser la mise en place d'une continuité écologique entre les espaces naturels et les nouveaux espaces, favoriser le maintien et le développement de la biodiversité et concevoir des espaces verts permettant de limiter au mieux les tâches d'entretien futures.

Dessertes viaires et modes de déplacements doux

Multiplier les possibilités d'accès au site afin de faciliter la desserte de la ZAC, développer l'utilisation des modes de déplacements doux et promouvoir les transports en commun dont en priorité le tramway.

Consommation énergétique et éclairage public

Maîtriser la consommation énergétique globale du quartier avec notamment une gestion adaptée de l'éclairage public afin d'avoir une utilisation rationnelle de l'énergie, une réduction des émissions de CO2 et une limitation de la pollution lumineuse.

Phase de chantier

Prendre en compte l'environnement lors de la phase de chantier afin de réduire les nuisances occasionnées pour le voisinage, de limiter les atteintes à l'environnement (pollution des sols et eaux, déchets, trafic lié aux chantiers, impact visuel, ...).

Cette orientation se traduira par l'application de la charte municipale "Chantiers verts".

Approche environnementale du bâti

Les bâtiments doivent eux aussi s'inscrire dans des objectifs de durabilité et de respect de l'environnement. La bonne conception d'un point de vue énergétique du bâtiment ne rendra que plus confortable son utilisation et plus pérenne sa valeur commerciale.

Quatre points sont ainsi plus particulièrement à développer lors de la conception des bâtiments :

- la sobriété énergétique du bâti : diminuer les besoins d'approvisionnement en énergie par un traitement architectural "bioclimatique" (orientation, densité, ouvertures, ...)

- l'efficacité énergétique des systèmes : maximiser les rendements des systèmes énergétiques (chauffage, production d'E.C.S., éclairage, ...)
- l'utilisation d'une part significative d'énergies renouvelables pour couvrir les besoins énergétiques minimisés qu'il restera à couvrir au moyen des systèmes tels que les capteurs solaires, le photovoltaïque, la géothermie, etc.,
- des aménagements devront être prévus pour la maîtrise et la gestion de l'eau. L'eau des toitures pourra être récupérée et réutilisée pour l'entretien des espaces verts ou les sanitaires.

4. ACTION COMPLÉMENTAIRE RÉALISÉE

La réflexion engagée au cours de l'élaboration du dossier de réalisation de la ZAC des Vaites a nécessité un complément de l'étude d'impact environnemental intégré au dossier de réalisation de la ZAC.

Conformément à l'article R.311-7 du code de l'urbanisme, « *le dossier de réalisation de ZAC complète en tant que de besoin le contenu de l'étude d'impact mentionnée à l'article R.311 2, notamment en ce qui concerne les éléments qui ne pouvaient être connus au moment de la constitution du dossier de création* ».

Ces compléments et précisions sont justifiés par des éléments non connus au moment du dossier de création ou ayant évolué depuis, notamment :

- l'intégration de compléments faune-flore,
- l'approfondissement de la solution d'approvisionnement en énergie.

CONCLUSION

L'état d'avancement des études préopérationnelles et la volonté de la commune de Besançon d'engager l'opération permettent la constitution du présent dossier de réalisation de la ZAC des Vaites.

L'aménagement du quartier durable des Vaites constitue un enjeu urbain majeur pour l'attractivité de la commune et doit participer au renouvellement et à la diversification de l'offre en matière de logements.

L'approbation du présent dossier de réalisation de ZAC et du programme des équipements publics par la commune permettra l'engagement opérationnel de cette opération ambitieuse d'aménagement.