



3 regards

Angers est une métropole d'équilibre. Elle concilie nature, culture, patrimoine, développement économique et qualité de vie. Nous faisons valoir l'identité angevine et nos atouts à travers nombre de projets. A commencer par l'aménagement des Plateaux Mayenne-Capucins, au Nord d'Angers où des milliers de nouveaux Angevins vivront demain. Dans le même temps, la Communauté d'agglomération, Angers Loire Métropole, amorce l'aménagement de l'éco-quartier d'affaires Gare + qui accueillera, à terme, quelque 2 500 emplois. Autre projet quasi abouti : L'Atoll, un éco-parc commercial régional de nouvelle génération, qui ouvrira ses portes le 21 mars à l'Ouest du territoire.

C'est dans ce contexte de rayonnement du territoire que prend place le projet de reconquête des berges de la Maine, *Angers Rives Nouvelles*. Un projet majeur qui reflète l'ambition métropolitaine de rendre le territoire plus durable, plus écologique, plus respectueux de son patrimoine et de sa richesse naturelle et surtout tournée vers la modernité et l'avenir.

Aujourd'hui, nous vous invitons à découvrir le regard de trois équipes d'urbanistes de grande renommée sur la façon de redonner vie aux berges de la Maine, et d'en faire, comme par le passé, des lieux d'échanges, de rencontres, accessibles à tous. Au-delà de l'aspect esthétique, les projets prennent aussi en compte l'obstacle que constitue la voie sur berges aujourd'hui et intègre les modes de déplacements doux et actuels.

Une exposition, trois projets et trois conférences pour échanger avec les Angevins.

Angers Rives Nouvelles est un projet partagé. Depuis mars 2010, un groupe de 90 Angevins réfléchit, visite et débat pour inventer la vie des berges demain.

Quand le rêve prend forme, tous les avis comptent.

Sommaire

Angers, à la reconquête des berges de Maine	p 3 à 5
L'exposition « <i>Angers Rives Nouvelles, 3 regards - Un grand projet pour les berges de Maine</i> »	
Le projet Grether	
Le projet Lin	
Le projet Reichen	p 6 à 13
Les Angevins au cœur du projet.....	p 14/15
La composition des trois équipes.....	p 16 à 18
Les berges de Maine ou l'histoire de la ville d'Angers.....	p 19 à 22
L'urbanisme à Angers.....	p 23

Angers, à la reconquête des berges de Maine

La Ville d'Angers s'est développée des deux cotés de sa rivière - la Maine - qui a longtemps constitué le cœur de la cité. Le régime inondable de la rivière, la construction d'une voie rapide à caractère autoroutier, la croissance de l'agglomération, ont depuis, marqué l'aménagement des rives, accroissant l'effet de coupure. Angers souhaite aujourd'hui reconquérir sa rivière en faisant disparaître la balafre autoroutière en son cœur.

Cette reconquête a déjà débuté de part et d'autre de la Maine. Le centre commercial Fleur d'eau est venu renforcer le pôle économique du centre-ville tandis que, face au château, le théâtre Le Quai conforte la vocation culturelle de La Doutre. À présent, il s'agit de repenser les rives.

Un projet d'envergure pour une ville repensée et modernisée

Le maire d'Angers, Jean-Claude ANTONINI, a décidé d'engager la réflexion sur une réappropriation des rives de la Maine par les habitants, montrant ainsi une volonté forte de donner la priorité à la qualité de vie dans les espaces urbains. Après s'être engagée dans la réalisation d'un tramway, Angers et sa métropole entrent, au travers de ce projet, dans une autre grande étape de son développement et de sa modernisation. Il s'agit de réunir la ville autour de sa rivière, de faire renaître les berges au profit des Angevins de tout le territoire et d'en faire un lieu d'échanges et de vie, de protéger durablement la qualité de l'environnement et des espaces naturels ainsi que de revaloriser un patrimoine majeur pour la cité angevine.

Le territoire concerné représente une surface de 320 hectares environ :

- les berges des deux côtés de la rivière sur une longueur de 6 km environ (du pont de l'autoroute A 11 aux limites Sud de la commune)
- les rives, espaces publics et espaces mutables du cœur de ville le long des berges
- les rives, espaces publics et espaces libres du quartier de La Doutre
- le quartier d'activités commerciales et de services de Saint-Serge destiné à une mutation progressive
- le quartier de La Baumette
- les rives des quartiers de Reculée et de l'hôpital
- les rives et le chemin de halage en aval de La Doutre

Une telle surface impose l'engagement d'une démarche dans la durée.

Ce projet, en lien avec de nombreuses thématiques (urbanisme, environnement, habitat, activités, services, circulation, déplacements, loisirs, paysage, tourisme, culture, vie des quartiers...), s'inscrit dans une pensée résolument moderne en mettant au cœur du projet la valorisation du patrimoine bâti et naturel, la qualité de vie et l'humain.

Les Angevins - qui ont eu l'occasion de manifester leur intérêt et leurs idées pour l'avenir de la rivière lors de l'exposition estivale « D'une rive à l'autre... la Maine ou l'histoire de notre ville » - sont aujourd'hui associés à la réflexion. Dans l'élaboration du projet, la volonté de la Ville d'Angers est en effet de prendre en compte les souhaits et préoccupations des différentes catégories d'acteurs concernés, et notamment les acteurs de la ville que sont les habitants. Cette volonté d'associer les habitants à l'élaboration du projet se réfère à une logique démocratique, dans laquelle les élus souhaitent préparer leurs décisions non seulement avec les experts, mais également avec des citoyens volontaires. 90 habitants ont participé à un groupe de réflexion sur l'avenir des berges de Maine. La synthèse de leurs travaux a servi à nourrir les projets des trois cabinets d'architectes.

Les objectifs du projet

Rendre les berges et la rivière aux Angevins

Il s'agit de poursuivre la transformation d'un espace public apaisé, notamment par l'évolution d'un axe de circulation de transit au profit des modes de déplacements doux. La voie rapide est aujourd'hui une des contraintes majeures du site, à la fois par la rupture qu'elle impose que par l'afflux automobile qu'elle engendre. Elle est donc vouée à disparaître dans son rôle de voie de transit, seule subsistant la vocation de desserte urbaine.

Relier les deux côtés de la ville

Avec ce projet, la Maine, site emblématique de la ville, deviendra un élément de réunion et non de rupture entre le centre-ville historique et le quartier de La Doutre et, au-delà, entre la ville de la rive droite et celle de la rive gauche.

Étendre de nouvelles activités et de nouveaux usages sur les berges

Cette opération vise également à développer l'attractivité d'Angers tant au regard de l'excellence économique, que de la qualité urbaine ou du niveau de l'offre culturelle, de services ou de loisirs.

La maîtrise d'ouvrage du projet Angers, rives nouvelles

La maîtrise d'ouvrage du projet est assurée par la Ville d'Angers, propriétaire de la majorité des espaces de rives concernés. Elle s'associera dans ce cadre aux autres acteurs du territoire : Angers Loire Métropole, le département de Maine-et-Loire en tant que propriétaire de la voie sur berges et gestionnaire de la rivière, et l'État.

La mission berges de Maine

La Ville d'Angers créé en 2008, La Mission Berges de Maine. Son rôle est de piloter et de coordonner les études, de servir d'appui technique aux élus, de participer au processus de concertation...

Chronologie et méthode

● 2003 -2008- Les prémices du projet :

Deux études de requalification de la RN 23 et de reconquête des berges ont été menées successivement par l'Etat et la Ville d'Angers, avec l'agence d'architecture - urbanisme Seura.

● 2008 -2010 - La mise en place du projet :

- Novembre 2008 : création d'une « Mission berges de Maine » à la Ville d'Angers chargée de piloter le projet aux cotés du maire
- Juin-Septembre 2009 : Exposition publique « D'une rive à l'autre »
- Février 2010 : Première Réunion publique
- Avril 2010 : Création du « groupe projet habitants » composé de 90 habitants tirés au sort et invités à réfléchir aux berges de Maine de demain.
- Juin 2010 : Lancement du concours auprès des architectes urbanistes au niveau européen, sous forme d'un accord-cadre de Maîtrise d'œuvre Urbaine
- Octobre 2010 : Restitution des travaux du « groupe habitant » au comité de pilotage
- Novembre 2010 : Sélection des trois équipes pluridisciplinaires (architectes-urbanistes, paysagistes, BE déplacements et environnement...)

● Janvier - Avril 2011 - Du diagnostic aux orientations stratégiques :

- Janvier 2011 : Lancement de l'étude de projet
- Séminaire de travail entre les équipes et les acteurs du territoire angevin
- Seconde réunion publique
- Mai 2011 : Définition par le Maître d'ouvrage des choix stratégiques et du programme

● **Juin - Novembre 2011 - Des orientations stratégiques aux projets :**

De juin à octobre 2011, une deuxième phase de travail a été consacrée à l'élaboration des projets finaux sur la base de leurs orientations stratégiques. Elle s'est déroulée de manière séparée entre chaque équipe.

● **L'avenir : 2012... et après**

- Janvier 2012 : Exposition « Angers Rives Nouvelles, 3 regards – Un grand projet pour les Berges de la Maine »
- Février 2012 : Synthèse de la concertation établie lors de l'exposition
- Printemps 2012 : choix du projet lauréat puis réalisation du document de référence par le maître d'œuvre lauréat donnant une perspective d'évolution du projet sur les 20 ans à venir

Les premières réalisations éphémères ou permanentes vont donner corps au projet et inciter les angevins à s'appropriier les rives nouvelles.



L'exposition

« Angers Rives Nouvelles, 3 regards - Un grand projet pour les berges de Maine »

Du 6 au 29 janvier
Forum du théâtre Le Quai, Angers

Le projet de réaménagement des berges de la Maine a pour objectif de redonner aux Angevins ce rapport charnel à leur rivière et à ses rives pour une qualité de vie meilleure dans des espaces apaisés. L'exposition «**Angers Rives Nouvelles, 3 regards - un grand projet pour les berges de Maine**» donne à voir et à imaginer les rives de Maine de demain à travers les propositions de trois équipes d'architectes-urbanistes en compétition pour apporter une réponse au renouveau du territoire.

L'exposition a pris naturellement place au théâtre Le Quai, lieu emblématique des berges de Maine et de la modernité d'Angers.

Chaque avis compte

Au cœur de ce projet depuis le tout début, **les Angevins sont invités à donner leur avis sur les trois projets au travers d'une grille d'évaluation**. Chaque avis compte et contribuera au choix de l'un des projets. Des visites spéciales sont organisées tout au long du mois de janvier pour les publics en situation de handicap. Ainsi, deux visites seront spécialement ouvertes aux déficients visuels et auditifs. Une garde d'enfant a également été spécialement mise en place avec l'association Proxim'service afin de permettre aux parents d'enfants de plus de 3 ans de visiter et de donner leur avis sur l'exposition.*

En parallèle de l'exposition, **des réunions publiques sont également organisées** en lien avec l'équipe municipale et les équipes d'architectes et urbanistes pour aider les habitants à s'approprier ce grand projet qui, à terme, redessiner le visage de leur ville et redéfinira la vie de leur territoire.

320 hectares à imaginer, repenser et aménager

Au travers de cette exposition, des paysages du quotidien seront métamorphosés. Le périmètre concerné par cette reconquête s'étend sur 6 km et 320 hectares, répartis de part et d'autre de la rivière. Trois secteurs se détachent : le centre-ville, cœur de la métropole ; l'amont et l'aval de la rivière. On les différencie par leur localisation, leur configuration et leur histoire. Le projet rassemble et réconcilie tous ces paysages pluriels, qu'ils soient naturels ou urbains, pour en accueillir de nouveaux, à vocation culturelle, économique ou sociale.

*Retrouvez toutes les informations pratiques sur le site angers.fr

1 Le projet Grether

Un projet de Maine eaux, nature en ville, usages



Entre les rivières d'amont et la Loire, la Maine a déterminé la fondation d'Angers. Au cœur du projet, la Maine doit à nouveau orienter le devenir de la ville, pour une nouvelle époque de son histoire. Les rives sont, avant tout, agréables à parcourir en contact étroit avec les éléments de nature, avec les eaux du lit élargi de la rivière et avec le prolongement en ville des vastes espaces d'agrément de l'île Saint-Aubin, du Lac et du parc Balzac, de la Baumette. Le travail du paysage sensible, de biodiversité végétale et citadine, joue un rôle majeur, visant à constituer une nouvelle charpente verte et bleue entre les Basses Vallées angevines et la Loire. Il associe étroitement ville et nature, ressourcements et activités individuelles ou collectives dans un grand "parc et port linéaire".

Les rivages ne peuvent être stabilisés et réduits à une seule ligne fixe de contact entre la terre et l'eau. Le principe proposé consiste à développer un grand jeu de plissements des sols riverains, qui intègre les variations des niveaux et assure la continuité des parcours et l'accessibilité de tous jusqu'à l'eau, en toutes saisons. Ce dispositif de strates plantées et de gradins d'ardoise et de stabilisé, qui fait écho aux bandes du château, assure les continuités des parcours en plan et leurs variations en profil ; il tresse le minéral, le végétal et les bords de l'eau, permettant de tisser ville et nature.

À partir des nombreuses pratiques déjà en présence, les multiples usages en rapport avec le cours d'eau sont à mettre en valeur et à amplifier. Les berges, espaces ouverts et attrayants, entre la cité et les eaux, offrent une très belle suite de lieux fédérateurs, de vie urbaine, de rencontre et de pratiques multiples – déplacements, promenades, exercices sportifs, navigation de toute forme, pêche, usages touristiques, pédagogiques, spectacles, expositions, fêtes, etc.

LE GRAND PROJET D'ANGERS diversité des lieux, complémentarité des deux rives

Élaboré avec et pour tous les Angevins, le projet s'appuie sur les grandes qualités du site et de ses différentes composantes. Loin d'importer artificiellement des images ou modèles extérieurs, les propositions sont fondées et cultivées à partir de la singularité des lieux déjà là. Ces acquis très variés sont une richesse caractéristique à cultiver. Rive droite et rive gauche, les vis-à-vis de la Maine présentent des configurations différentes. La succession des séquences met en relief un jeu d'alternance entre les espaces riverains, contrastés et complémentaires. Les aménagements ont pour but de fédérer les différentes parties de l'agglomération, les principales institutions et

équipements (gare, commerces, université, hôpital, etc.) et les réalisations nouvelles autour de la rivière, à cheval sur les deux rives.

Afin de multiplier les pratiques entre les rives, de constituer un centre-ville étendu autour de la rivière, plusieurs nouveaux franchissements sont proposés, préservés ou aménagés: le pont de Verdun traité en espace de rencontre central pour piétons, autobus, voitures, vélos; une passerelle entre la cale de la Savatte et l'ascenseur reliant les pieds du château au bout du Monde; une passerelle entre la place Molière, le quai Gambetta et le quai Monge, les esplanades La Rochefoucauld, Saint-Jean et la Doutré; une reconversion du pont ferroviaire de Segré; un bac saisonnier entre la Baumette et la digue du Lac de Maine; un pont à long terme entre les développements de Saint-Serge et la Reculée.

UN RAYONNEMENT MÉTROPOLITAIN attractivité et extension du centre d'agglomération

Par sa portée, le projet des Berges de Maine dépasse à l'évidence les dimensions de son seul territoire. Les Rives Nouvelles développent et enrichissent l'expression d'un renouvellement identitaire pour toute la métropole angevine. Tous les grands enjeux urbains sont pris en considération, corrélés les uns aux autres, conjugués dans une vision d'avenir globale. Il s'agit d'engager dans la durée une démarche de projet forte et stable, expression essentielle du devenir de la ville, de son dynamisme et des grandes orientations de son développement. En contrepartie de l'important étalement urbain de la période passée, il convient maintenant d'étendre le centre-ville à la mesure de la métropole, de constituer un espace central vert et bleu, vaste lieu de vie publique et de représentation.

En prolongement direct du centre-ville actuel, les programmes de construction préconisés forment un important développement urbain dans le secteur de Saint-Serge. Ces réalisations sont caractérisées par une intense mixité des fonctions, logements donnant sur les grands espaces d'agrément de la Maine élargie, équipements, activités économiques tertiaires et institutions, pôle commercial renouvelé et intégré. Ce secteur est desservi en son milieu par une large avenue, qui remplace la voie des berges et comprend une ligne forte de transports en commun, tramway ou bus à haut niveau de service.

Dans la suite des équipements existants, une suite d'édifices exceptionnels est installée en vitrine sur l'ensemble de la Maine, dont ils ponctuent le renouveau, comme de "petits monuments". Selon les sites, ils sont différents par leurs dimensions, leurs programmes, leurs architectures; ils s'adressent aux divers publics et forment dans le paysage des repères, des buts de promenade.

RECONVERSION, INTÉGRATION DE LA VOIE DES BERGES

Le projet proposé garantit l'accessibilité complète des nouveaux espaces centraux par tous les moyens de déplacement, y compris l'automobile, dans une optique d'inter-modalité, rééquilibrant la place du piéton, du vélo et des transports en commun.

Aujourd'hui, l'ouvrage autoroutier de la voie des berges fait obstacle aux accès à la rivière, interdit les promenades riveraines, produit d'importantes nuisances sonores et dégrade le paysage.

La position de notre équipe préconise une domestication progressive de l'infrastructure, son intégration dans le cadre urbain et paysager. Par étapes, les files de circulation sont partiellement reportées au niveau du plateau urbain, côté ville. Les actuels ouvrages des trémies dénivelées sont progressivement aménagés et exploités pour l'écoulement des crues et pour les piétons, les vélos, les espaces paysagers. Avec deux fois deux files de circulation, la future avenue des Berges offre en surface les capacités d'accès au centre-ville nécessaires à l'attractivité commerciale, tout en dissuadant les flux de transit. Au droit du secteur de Saint-Serge, la voie est totalement reportée au milieu des développements urbains en recul de la Maine, pour laisser place à la voie d'eau, à ses jardins et au futur parc de Saint-Serge.

UN PROJET À PARTAGER flexibilité et participation de tous les publics-acteurs

Les lignes directrices du projet d'ensemble sont simples et fortes pour être partagées durablement et par tous les acteurs. Cependant, chacun des aménagements esquissés reste flexible, adaptable, offert à tous les enrichissements, que ne manqueront d'apporter les évolutions imprévues et surtout les attentes et demandes de tous les publics concernés. Notre équipe souhaite s'engager ainsi dans une démarche de projet de longue haleine, ouvert, vivant.

2 Le projet Lin

Au-delà de la reconversion de l'autoroute qui traverse la ville depuis près de quarante ans, du seul réaménagement des rives de la Maine occupées par l'infrastructure, nous proposons de situer la réflexion dans le cadre plus large de la rivière, comme élément structurant et significatif du territoire.

Nos propositions s'inscrivent dans un périmètre élargi. De Bouchemaine à Saint-Sylvain d'Anjou, des plaines agricoles de la Meignanne à Juigné-sur-Loire, elles considèrent l'une des plus vastes zones de confluence de France, dont elles s'efforcent d'activer le potentiel.

Notre approche consiste à croiser l'ensemble des questions, d'ordre social, économique, écologique, culturel, qui se jouent autour de la rivière. À proposer une réponse intégrée, qui lie entre eux les enjeux de son accessibilité, de l'équilibre entre ses deux rives, de la connaissance de son fonctionnement hydrologique, de ses paysages, de ses fonctions métropolitaines, de ses repères symboliques, de son attractivité économique, des nouvelles formes d'habitat qu'elle peut générer...

Du centre historique à l'île Saint-Aubin, du quartier Saint-Serge aux prairies de la Baumette, la Maine rencontre une très grande diversité de situations – de très urbaine à très sauvage. Chacune de ces situations dispose de potentiels à identifier, de qualités cachées à révéler. Nous proposons de les agréger dans un tout hétérogène mais cohérent: Maine Parc.

Maine Parc repose sur l'accessibilité de la Maine sur ses deux rives, de confluence à confluence. Elle est pour partie immédiate, mais aussi fondée sur la transformation dans le temps de la voie des Berges, la transition vers un système de mobilité plus intégré, plus efficace et plus lisible.

Maine Parc s'appuie sur l'intensification urbaine et/ou paysagère des séquences traversées par la rivière. La géographie est structurante, le développement urbain s'effectue autour de nouvelles natures urbaines.

Maine Parc est marqué la présence de l'eau. L'eau se déploie dans un paysage de rives amples, qui absorbe les crues de la rivière et augmente ses capacités d'autorégulation.



Temps, scénarios

Toute stratégie urbaine pour le territoire des Berges de Maine doit composer avec une part d'incertitude. D'une part, parce que les villes se construisent et se transforment dans le temps. D'autre part, parce que la transformation des Berges de Maine, en raison de son ampleur, sera accompagnée de mutations pour certaines largement imprévisibles. Plutôt qu'un improbable plan définitif, nous proposons donc avant tout un cadre, qui accepte non pas un seul mais plusieurs états possibles d'une même vision. Plus qu'un grand projet nous misons sur un processus, ouvert à différents scénarios. Nous en présentons ici trois. Les interventions distillées dans chacun de ces scénarios ont vocation à se combiner plus qu'à se succéder, à se recomposer plus qu'à s'additionner. Elles dessinent en creux les contours d'une rivière associée à son territoire, d'un territoire réuni autour de sa rivière.

01 Petites interventions, fort impact

Le scénario 1 "petites interventions fort impact" correspond à un état immédiat du projet, l'été 2013 par exemple. Une combinaison d'interventions légères et d'évènements remplace concrètement et symboliquement la Maine au centre de la ville. L'élément le plus emblématique est un ponton flottant, installé au droit de la voie des berges. Il accueille ponctuellement des programmes définis (piscine flottante, auberge de jeunesse,...) et permet en toute saison une promenade continue, aujourd'hui impossible, entre les ponts de la Basse Chaîne et de la Haute Chaîne. La place de la Poissonnerie est libérée du stationnement, celle de la Rochefoucauld est réorganisée et de nouveaux évènements y sont programmés. Des modes de déplacement alternatifs se mettent en place, de nature plutôt ludique: service de minibus électrique dans le centre-ville, micro-mobilité, navette fluviale entre Bouchemaine et Écouflant... Un vaste réseau de chemins est aménagé: il est à l'échelle de l'une des plus vastes zones de confluence de France, dont il permet la découverte et la pratique. Appuyé sur la géographie de la rivière, il s'offre comme une structure possible des développements à venir.

02 Berges actives, développement ciblé

Le scénario 2 "berges actives, développement ciblé" décrit le développement du centre-ville et de ses abords, comment il pourrait s'effectuer à ce stade sans modification lourde de la voie des Berges, dont les accès au niveau du pont de Verdun et de la place Molière seulement, sont supprimés. À partir de ces anciennes bretelles réinvesties, une grande terrasse est aménagée en surplomb sur la Maine, et connectée aux principaux espaces publics de la ville. De nouveaux équipements structurants s'implantent sur les rives de la Maine: le nouveau centre des congrès (mitoyen du théâtre Le Quai), un nouvel immeuble mixte de bureaux, hôtel et commerces place Molière (son rez-de-chaussée accueille le nouvel office du tourisme de la ville), un nouvel équipement sur le site de l'hôpital. Le quartier Saint-Serge se développe dans le prolongement de l'université: sa structure perpendiculaire à la rivière, la modulation de sa topographie, permettent de recevoir l'eau en période de crue tout en mettant à l'abri les logements. À la Baumette, quartier stratégique en raison de sa proximité avec la gare, de premiers bâtiments sont construits. Surtout, un projet pilote associé à l'université et au Pôle Végétal propose l'expérimentation, in situ, de systèmes d'auto-régénération du fleuve et de nouvelles formes de construction en zone inondable.

03 Saut quantique, natures nouvelles

Le scénario 3 "saut quantique, natures nouvelles" se fonde sur l'hypothèse d'un changement de dimension de la ville d'Angers, qui retournée vers sa rivière, verrait son attractivité et sa capacité d'investissement démultipliés. La requalification complète de la voie des berges en boulevard urbain est opérée, permise notamment par le réaménagement des deux échangeurs de Saint-Serge et de l'Atlantique, la mise en service de la deuxième ligne de tramway et celle d'un nouveau bus à haut niveau de service le long de la rivière. L'ensemble des continuités entre la ville et la rivière sont rétablies, le pont de Verdun est réservé exclusivement aux piétons et aux transports publics. La séquence entre les principaux espaces publics du centre-ville (parc en pied de château, cale de la Savatte, place La Rochefoucauld, place de la Poissonnerie) se trouve ainsi complètement redéfinie. Au Nord et au Sud du centre-ville, les nouveaux quartiers de Saint-Serge et la Baumette décrivent un paysage urbain original intégrant le bâti, le végétal et la présence de l'eau, dans des structures respectivement géométrique et plus naturaliste. La mutation proposée des franges du parc Balzac et des actuels terrains militaires situés au Sud du

quartier de la Baumette repose également sur des formes urbaines compactes, très fortement reliées au paysage de la Maine. Les prairies inondables au Nord et au Sud de la ville constituent le prolongement naturel de ces nouveaux quartiers. Réactivées et réappropriées, elles constituent des situations à part entière de Maine Parc.

3 Le projet Reichen

Convivence Angevine



La réinvention d'un centre

Tout projet urbain est un voyage et une rencontre avec la réalité et l'imaginaire d'une ville. Mais il renvoie aussi à un moment d'une histoire urbaine et humaine. Dans l'époque de rupture et d'incertitude que nous traversons, on peut comprendre que toucher à un site aussi emblématique que les berges de la Maine ne se résumera pas à une question de forme ou de tracé. Il s'agit bien d'engager une nouvelle étape du "récit urbain" d'une ville.

Les questions qui se posent aujourd'hui se situent à l'inverse des préoccupations des années 60. Après le choc de la guerre, "l'homme moderne" avait trouvé son chemin dans les dogmes d'un "mouvement moderne" qui n'hésitait pas à se référer au contexte de la "table rase".

Il avait aussi choisi l'automobile comme outil de son émancipation. La société de cette époque n'avait aucune conscience du prix qu'il y aurait à payer pour son enrichissement collectif. Personne n'imaginait qu'un demi-siècle plus tard nous aurions à nous poser autant de questions touchant à la survie même de notre planète.

La rupture environnementale est maintenant consommée avec ses exigences, ses espoirs et ses incertitudes et elle se conjugue avec un autre facteur d'évolution qui concerne l'intrusion dans nos vies du "temps réel" et de "l'espace virtuel". Dans les années 70, l'espace a changé plus vite que la société. C'est maintenant la société qui va changer plus vite que l'espace. "L'homme moderne" a fait place à "l'homme du présent".

C'est sur ce chemin peu balisé que doit s'aventurer le projet urbain. C'est une recherche sur l'espace et les lieux mais aussi sur un principe de "convivence angevine" qui puisse réinventer ici un art de vivre ensemble. Le projet doit être le support de cette transformation sociale. Comment des "familles urbaines" contrastées vont se partager un même espace en y vivant des temps différents? C'est un projet et un processus que nous voulons définir et c'est le sens que nous donnons à l'idée de co-production de l'espace.

Associer un projet urbain à un projet sociétal impose un "acte déclencheur" et nous avons la conviction que seul

le déclassement rapide de l'autoroute urbaine installée sur la berge peut remplir ce rôle. Supprimer tous les flux de transit et restituer symboliquement l'autoroute aux habitants est un acte physique et symbolique à l'échelle de l'ambition de Loire Valley.

Dans notre projet nous n'avons pas cherché à justifier cette position ou à imaginer des alternatives. Nous nous sommes consacrés à rendre possible cette hypothèse. Nous ne menons pas non plus une croisade contre l'automobile. Nous affirmons seulement qu'il faut la remettre au service de la ville et non l'inverse. Diminuer par deux la circulation et la vitesse tout en augmentant la mobilité dans le centre-ville est l'équation que nous avons vérifiée. C'est sur ces bases que nous avons imaginé les règles de conception et de réalisation d'un "territoire d'échange" adapté aux attentes de notre époque.

Il est identifié selon trois angles de vue, mais surtout trois "chantiers" complémentaires:

- Les échanges physiques,
- Les échanges humains,
- Les échanges spécialisés.

Les échanges physiques

La mobilité urbaine est bien sûr au cœur de ce processus et l'introduction du tramway en est le premier acte. Le chemin est tracé vers des pratiques où service et sociabilité vont à nouveau être réunis.

Supprimer les flux de transit est le prochain objectif qui nécessite le retraitement des échangeurs Sud et surtout Nord pour permettre l'accès vers Nantes. La modélisation des flux réalisée sur cette base montre la possibilité de se passer du transit sur la berge, sans le préalable de la réalisation longue et onéreuse d'un contournement Sud. Une accessibilité en "sens inversé" (sans transit) vers le pentagone et une desserte en "boucle" à l'intérieur de celui-ci préfigure un plan "en marguerite", en organisant le trafic automobile au profit de l'économie du centre-ville. Une seconde ligne de tramway et le réseau "Car-Maine" desservant le quai concrétiseront les principes d'une mobilité "apaisée".

Les échanges humains

Restituer les quais à la population est un acte d'une autre nature. L'idée que nous développons à Bordeaux dans le quartier de la gare Saint Jean est celle d'un espace public conçu comme un "équipement collectif à ciel ouvert" co-produit avec les habitants.

A Angers, "l'autoroute déjantée" est une métaphore qui exprime un usage festif et événementiel. Nous parlons aussi "d'autoroute jardinée", "d'autoroute sportive" ou "d'autoroute associative".

La réalité physique de ce lieu est celle d'un plateau indestructible en dehors des rampes qui enferment les trémies. Cette "archéologie du présent" sera utilisable comme un parcours continu fédérant les quartiers et comme le prolongement naturel de ces derniers. C'est un lieu "non marchand" simple, modulable, évolutif et économe que nous voulons contribuer à mettre en œuvre.

Les échanges spécialisés

Ces deux premiers projets ouvrent ensuite la voie au retraitement de la jonction entre les quartiers et le fleuve. C'est le lieu des "échanges spécialisés" programmés comme une chaîne continue d'espaces associés au fleuve, mais aussi comme un ensemble de fonctions prenant la "couleur programmatique" des quartiers existants: l'éducation, la santé, les échanges, le tourisme, les loisirs, le commerce ou la fonction résidentielle.

Cette dernière sera particulièrement développée sur les "îles habitées" que nous proposons d'installer sur le quartier "Saint Serge Nord".

Ces projets seront conçus comme une vitrine du développement durable et ils composeront une nouvelle scénographie des berges associée à l'histoire. Ces deux composantes sont les clefs d'une "économie du rayonnement" touchant toute l'agglomération et dont les berges seront l'incarnation.

Les 7 lieux des berges ne forment pas un chantier monolithique et interminable. Ils seront menés un par un au rythme de la vie locale. Le projet que nous proposons est un projet générationnel. En 15 ans nous pouvons reconstruire les rives, stabiliser un paysage et une écologie urbaine et transformer les pratiques des habitants

autour de nouveaux principes de déplacement et de la réinvention d'un espace collectif.

Pour remplir cet objectif il y a une condition évidente: la transformation des usages doit être pensée comme un chantier autonome commençant dès aujourd'hui, sans préalables.

Il y a bien sûr d'autres façons de "faire la ville" dans un territoire qui dispose de grandes ressources foncières proches de son centre, mais si nous avons concentré notre énergie sur la transformation rapide d'un ruban autoroutier c'est que peu de villes disposent, dans leur centre historique, de l'opportunité d'associer de façon évidente un projet spatial et un projet social dans un coût maîtrisé.

Dans 15 ans le monde numérique sera installé et on ne parlera plus de génération Y. C'est maintenant que l'expérimentation sociale a un sens évident.

Le monde virtuel va renforcer le réel. C'est "ce réel" qu'il faut définir et seuls le temps et les habitants eux-mêmes peuvent le faire. En tant que "dessinateurs publics" (par analogie avec l'écrivain public) nous pouvons apporter notre connaissance de la syntaxe à ce projet.

Nous imaginons un chemin vers une "globalisation douce" où un contexte local ne serait plus condamné à se fondre dans un imaginaire généralisé et où douceur et convivance d'aujourd'hui seraient les deux temps d'un même récit urbain.

Les Angevins au cœur du projet

Quand le rêve prend forme tous les avis comptent...

La démarche de concertation voulue et engagée par la Ville d'Angers a débuté en février 2010. 90 habitants, volontaires et tirés au sort, se sont investis dans un programme composé de visites et de réunions. Leur participation régulière témoigne de leur intérêt et de leur engagement sans failles dans ce dispositif.

Pendant environ six mois, le groupe habitants a donc pu se rencontrer, échanger et confronter ses points de vue lors d'ateliers. Chaque participant a pu également approfondir sa connaissance et nourrir sa réflexion sur la problématique puisque plusieurs visites des berges de Maine, à pied, à vélo et en bateau, et des berges nouvelles de Bordeaux et de Lyon, ont été organisées.

De cette première phase de concertation est ressortie une synthèse de leurs travaux, point d'appui à la construction du projet.

Des habitants intéressés, mobilisés et citoyens

Quand on leur demande pourquoi ce désir d'intégrer le groupe d'habitants, la réponse tient en ces quelques mots : l'attachement à leur ville. Certains d'entre eux vivent à Angers depuis toujours et d'autres depuis quelques années seulement, mais tous souhaitent participer à son avenir, à ce projet d'envergure qui impactera le renouveau de la ville et les nouvelles générations. Améliorer le cadre de vie, le « bien-vivre » et le « vivre-ensemble », contribuer à l'innovation urbaine : tout cela participe de leur démarche citoyenne.

Les demandes incontournables du groupe-habitants

Le cheminement sur les berges

La première demande des habitants est de pouvoir longer la Maine, de manière fluide, sans obstacle, sur toute la longueur de son parcours dans la ville, depuis l'île Saint-Aubin jusqu'au rocher de la Baumette, tant sur la rive gauche que sur la rive droite. Cette demande concerne tous les modes de transport doux : marche, vélo, rollers, poussettes, etc... Si accéder à ce souhait nécessite des travaux importants sur la rive gauche, il ne faudra cependant pas oublier l'aménagement de la rive droite afin que les déplacements puissent s'effectuer dans la continuité.

Une autre demande très forte concerne le franchissement de la Maine, en toute sécurité, et avec un degré de confort optimal pour tout type de transport autre que la voiture. Les propositions pour réaliser le franchissement sont multiples, depuis la création de passerelles à plusieurs endroits à l'aménagement du pont de Segré, au changement de vocation du pont de Verdun, qui deviendrait piétonnier.

Nature et biodiversité au cœur du projet

Faire la part belle à la nature en ville, c'est miser à terme, sur le fait que les citoyens n'auront plus besoin de prendre leur voiture pour goûter aux charmes de la campagne. Développer le végétal pour promouvoir le site et la ville constitue pour les habitants une sorte d'évidence forte en lien avec l'histoire du territoire. Associer tous les acteurs et les forces vives du végétal à la reconquête des Berges est perçu à la fois comme un atout et une obligation dans la démarche.

Ramener la nature en ville, c'est aussi donner une plus grande place à l'eau avec l'idée d'ouvrir des bassins à Saint-Serge ou place La Rochefoucauld, à l'image de la Confluence à Lyon. Ce peut être aussi de créer un second port en amont de la cale de la Savatte, ou même de créer une cité lacustre à Saint-Serge. Reconquérir les berges de la Maine, c'est aussi améliorer la qualité de l'eau. La réflexion sur la nature en ville doit intégrer les caractéristiques, contraintes et exigences, mais aussi ressources et opportunités des trames verte et bleue définies dans les documents d'urbanisme.

L'accès aux berges

L'accès du site à tous les Angevins est une autre priorité forte qui amène à considérer les itinéraires par lesquels tous les quartiers peuvent être reliés au bassin de la Maine. Les liens entre le site et les quartiers proches doivent être faciles, afin de rendre tangible la continuité entre l'espace bâti et la rivière.

La circulation automobile sur le site

Il n'y a pas d'aménagement possible du site sans traitement de la voie autoroutière. La réduction de la circulation automobile sur la 2x2 voies s'inscrit dans le contexte plus large de la diminution de la place de la voiture dans la société actuelle et dans le développement des transports collectifs et autres modes de transports doux.

L'histoire du territoire

L'aménagement des berges doit prendre en compte l'histoire de la ville et en particulier le site du château et la cité qui l'entoure. Sur l'autre rive, il faut enfin considérer la Douvre. L'histoire de la rivière elle-même, de ses aménagements, de ses activités économiques, de loisirs, de sports, est à mettre en valeur dans le projet.

L'esprit des berges attendu par les habitants

Des berges populaires et conviviales

A l'image de ce qui a été vu et apprécié à Bordeaux et à Lyon, l'aménagement doit être pensé pour tous, petits et grands, valides et invalides de toutes catégories sociales, de toutes communautés. Le site doit devenir populaire. Les berges de Maine ont pour vocation de devenir un lieu de rencontres, une agora qui facilite les échanges, les déambulations, et reste un lieu ouvert qui facilite le développement de la convivialité. Le site doit pouvoir accueillir des activités de loisirs divers pour tous les âges, et devenir un lieu d'animation.

On attend également des berges qu'elles puissent offrir un cadre propice au calme, au repos, à la contemplation, à la méditation, à l'harmonie.

Afin que l'aménagement ne paraisse ni superficiel ni artificiel, le site doit pouvoir intégrer toutes les dimensions de la vie de la cité, y compris le travail et les activités économiques.

La dimension sociale et économique

Les commerces liés à l'animation, tels que les bars et restaurants sont souvent cités avec une préférence pour une installation sur les péniches, barges, bateaux. L'activité commerciale et l'animation sociale se retrouvent dans la proposition d'un marché, voire de halles sur le site.

Les activités professionnelles artisanales et artistiques contribueraient à l'animation et à la réputation du site.

Reconquérir les berges de la Maine et unifier la ville autour de sa rivière est un vaste chantier qui ouvre sur de multiples perspectives. La poursuite de la réflexion au cours des phases suivantes devra permettre d'examiner plus avant les suggestions, les propositions, pour sélectionner, hiérarchiser, étayer celles qui semblent les plus prometteuses, les plus pertinentes. Cette première étape invite donc à poursuivre la réflexion pour préparer les rencontres à venir, au sein des ateliers, avec les élus puis avec les cabinets d'études.

La composition des trois équipes

Atelier François Grether + Phytolab + MRS + SCE + Contrepoint

● Atelier François Grether

Après une longue expérience au sein de services publics, François Grether fonde 1992 son atelier d'urbanisme et d'architecture. Selon lui, la démarche d'urbanisme est « progressive » et se nourrit d'enrichissements au fil du temps. Elle est aussi une démarche collective où chaque acteur peut exprimer son propre regard.

Il a développé une grande expérience dans la conception d'importants projets urbains dans des villes et sites remarquables. On pensera ici notamment au projet urbain de Clichy-Batignolles avec Jacqueline Osty, à l'aménagement des quais dans la ZAC Paris Rive Gauche, au projet de Lyon Confluence, à Boulogne-Billancourt ou encore au projet urbain de reconquête des berges et des quais de la Loire à Orléans ... Ces projets, d'ampleur différente, ont tous en commun la complexité des sites et des problématiques qui s'y croisent.

François Grether a également été enseignant à l'École spéciale d'architecture, à Sciences Po Paris, à l'École Polytechnique fédérale de Lausanne...

● Phytolab

Phytolab est un bureau d'études fondé en 1993 qui s'appuie sur des connaissances spécifiques en paysage, botanique et écologie. Créatif, il s'appuie sur une approche sensorielle du paysage où s'exprime le vivant. Leur travail porte également sur la question des échelles, permettant de croiser des enjeux en milieu urbain ou naturel multiples. Ainsi, leur expérience s'étend de la réalisation de tramways à Nantes, à la réalisation de parcs urbains (parc Desjardins à Angers, parc de la Loire à Orléans, aménagement paysager des abords du siège social du Crédit agricole de l'Anjou et du Maine à Angers), l'aménagement de places, espaces publics ou quartiers nouveaux (comme le projet Front de mer à Saint-Nazaire) ...

De plus, Phytolab réalise des études paysagères allant du simple recueil de conseils jusqu'à la conception et la maîtrise d'œuvre d'aménagement, principalement pour la commande publique. Pour cela, Phytolab travaille régulièrement sur des opérations de valorisation de milieux naturels sensibles ou de sites remarquables.

● MRS

MRS est un bureau de planification dont le siège est à Zurich et dont les secteurs d'activité principaux sont la planification de l'offre et le développement de concepts d'exploitation pour les transports publics ainsi que la planification d'ensemble des déplacements, avec pour objectif particulier une coordination soignée de l'urbanisation et des transports. Les concepts d'exploitation des circulations en relation avec l'aménagement de l'espace, des rues et des places, le développement de concepts de stationnement et l'étude de concepts d'accessibilité en sont les autres activités importantes.

● SCE

SCE est un bureau d'études fortement impliqué dans une gestion responsable des projets et dont le champ de compétences allie les visions techniques et conceptuelles et couvre l'ensemble des besoins qui pourront être sollicités dans le déroulement de la mission : planification, aménagement, ingénierie, infrastructure de transport et environnement. Il est déjà doté d'expériences sur le projet Front de mer à Saint-Nazaire et la Gatineau Saint-Hilaire-de-Riez, aménagement en secteur inondable.

● Contrepoint

Le bureau d'études de Pascal Amphoux, architecte et géographe, vise à inventer de nouveaux passages entre la théorie et la pratique, le programme et le projet, la forme et l'usage. Il s'intéresse plus particulièrement à l'évolution des modes de vie et des usages sociaux. Il est professeur à l'École d'architecture de Nantes et chercheur au Centre de recherches sur l'espace sonore et l'environnement urbain (École d'architecture de Grenoble) et également auteur de nombreux ouvrages et publications scientifiques portant notamment sur les rapports entre la pratique du projet, l'esthétique paysagère et les méthodes des sciences sociales.

LIN + Michel Desvigne + Systematica + Michael Kleyer + TETRA + Joseph Hanimann + Dynamique Hydro

● LIN

LIN est une agence d'architecture et urbanisme basée à Berlin, fondée en 2001 par Finn Geipel et Giulia Andi. Elle développe des projets singuliers à l'échelle architecturale, urbaine et territoriale. La flexibilité, la programmation ouverte, la construction en contexte bâti et l'utilisation minimisée des ressources en sont les thèmes transversaux. Ainsi, la méthode se caractérise par une approche intégrative pour une transformation douce de la ville.

L'agence dispose de bonnes références en études urbaines à grande échelle, en France et à l'étranger. Ainsi, LIN a notamment été une des équipes participant au projet du Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne. Elle s'est également investie dans une étude de composition urbaine et paysagère pour l'opération d'intérêt national de Seine-Aval ; dans la réalisation d'un plan urbain pour le nouveau quartier Cœur d'Orly ou encore dans le développement urbain et paysager sur des anciens sites ferroviaires de la ville de Munich.

Finn Geipel préside le LIA, laboratoire de la Technische Universität Berlin, qui constitue un pôle de recherche permanent. Les travaux d'étudiants qui y sont développés sont particulièrement orientés vers une adaptation progressive du projet dans le temps, à travers des procédés évolutifs et des typologies de construction hybrides, au lieu de planifications isolées ; et le développement de concepts adaptés aux différents degrés et échelles de mobilité, distribution et infrastructure.

● Michel Desvigne

Médaille de l'Académie d'architecture 2000

Après des études de botanique et un diplôme de paysagiste à l'école de Versailles, Michel Desvigne crée son agence 1988. Son travail s'inscrit dans une démarche géographique. Voulant révéler la lisibilité des paysages, il revendique une fluidité et naturalité de ses interventions tout en intervenant à toutes les échelles du projet.

Rapidement, il s'associe à de grands noms de l'architecture comme Renzo Piano pour qui il réalise les jardins de l'ensemble de logement Rue de Meaux (Paris 19^e). De même, il réalise l'immense parc de Greenwich à Londres avec Richard Rogers, la place centrale d'Almere aux Pays-Bas avec Rem Koolhaas, et travaille avec Norman Foster pour le viaduc de Millau.

En France, Michel Desvigne s'est illustré sur de nombreux projets puisqu'il participe au à Lyon Confluence, à Euralens (aux côtés de Christian de Portzamparc, à Dunkerque (aux côtés de Joan Busquets) ...

Il développe en parallèle des activités d'enseignement et de recherche pour des institutions reconnues : Ecole de paysage de Versailles, Harvard, Ecole polytechnique de Lausanne ...

● Systematica

Systematica est un bureau d'études spécialisé dans la planification et la conception d'infrastructures et de systèmes de transport à l'échelle régionale et urbaine. Il affronte les transformations urbaines à moyenne et grande échelle, la réalisation de nœuds intermodaux et la requalification d'espaces publics.

● Dynamique Hydro

Bureau d'études qui intervient sur les problématiques liées à la gestion et à l'aménagement des cours d'eau, Dynamique Hydro intègre tous les aspects d'un projet de restauration fluviale et concilie la réalité des sites avec les résultats de modélisation répondant parfaitement aux besoins de connaissance prospective.

● Tetra

Tetra est une agence spécialisée dans l'évaluation, la stratégie, la programmation, le développement social et urbain, la planification territoriale, les études de marché et l'économie urbaine et les transports.

● **Michael Kleyer** est un biologiste-agronome. Ses travaux de recherche portent sur les relations environnementales fonctionnelles au sein d'un paysage, l'écologie spatiale et le développement de scénarios pour la préservation environnementale.

● **Joseph Hanimann** intervient aux côtés de LIN dans la conception tant sur les questions philosophiques que sociales.

Reichen et Robert + Jacqueline Osty + Roland Ribí & Associés + MA GEO Morel & associés + TETRA + Franck Boutté

● Reichen et Robert

Grand Prix de l'urbanisme 2005

L'agence Reichen et Robert, créée en 1973, s'illustre par une pratique à toutes les échelles urbaines et architecturales.

A l'échelle du bâtiment, l'agence a rapidement acquis une réputation dans les domaines de la reconversion des ensembles industriels : réhabilitation de la halle Tony Garnier de Lyon, les docks Vauban du Havre, la grande Halle de la Villette ...

Bernard Reichen a également développé une pratique pour les grandes études urbaines concernant la reconquête des territoires de l'urbanisation contemporaine. On pensera ici au Grand Projet de Ville de Metz Borny, à l'aménagement du secteur Chardonnet Baud à Rennes ou encore au site intercommunal de l'Union à Lille.

A une échelle encore plus large, le cabinet Reichen et Robert s'intéresse également à la réalisation de grands projets de territoire (projet Eco-cité...)

Plaçant l'environnement au cœur de leur démarche, ils sont connus pour une approche respectueuse du contexte dans leurs projets. Leur travail se fait au service d'une vision dynamique et moderne de la ville européenne durable.

● Jacqueline Osty

Prix du paysage 2005

Tout comme Bernard Reichen, Jacqueline Osty adopte une approche contextuelle pour ses projets, en relation avec l'existant du site, comme son histoire ou sa géographie. Pour elle, « il faut comprendre le lieu avant de le transformer et tenir compte des habitudes des riverains ».

Elle conduit dans les années 90 un projet très remarqué, celui de l'aménagement du parc Saint-Pierre à Amiens. En cœur de ville, ce parc urbain met en valeur la Somme qui le traverse. Cet espace multi-usages sublime les vues sur les monuments de la ville et réconcilie la ville et la nature.

Depuis, elle a collaboré avec de nombreux architectes et urbanistes sur des grands projets. Ainsi, elle s'associe avec François Grether pour le projet de réaménagement du quartier Clichy-Batignolles (Paris 17^e). En cours de réalisation, le parc Martin-Luther King au centre de ce nouveau quartier compte parmi ses plus grands projets. Elle s'associe aussi à Bernard Reichen pour l'aménagement du cœur de ville de Chartres entre 2000 et 2006. Jacqueline Osty est également enseignante à l'École nationale supérieure de la nature et du paysage à Blois.

● Roland Ribí & Associés (RR&A)

Bureau d'études techniques qui travaille sur le concept de mobilité durable, RR&A a développé de nombreux projets de tramways (cinq lignes en cours, notamment sur le secteur Nord de Paris). Plutôt que la spécialisation pure, l'équipe s'attache à développer une forte compétence transversale : la maîtrise de tous les modes de déplacement et des interactions entre la mobilité et les autres composantes du territoire (aménagement du territoire, urbanisme, économie, impacts sociaux, etc.) sont essentiels pour réaliser des projets de qualité.

● MAGEO Morel & Associés

Ce bureau d'études techniques est spécialisé dans les questions d'infrastructures urbaines et possède de nombreuses références en aménagement urbain lié à la question de l'eau (aménagement de la ZAC Eurasanté à Lille avec Jacqueline Osty, aménagement de la ZAC de l'Union à Roubaix avec Bernard Reichen ...). Le bureau vise à traduire le projet stratégique en un projet « déclinable » dans des actions et temporalités différentes.

● Tetra

Tetra est une agence spécialisée dans l'évaluation, la stratégie, la programmation, le développement social et urbain, la planification territoriale, les études de marché et l'économie urbaine et les transports. Tetra viendra en appui à Bernard Reichen pour les questions de programmation et d'économie urbaine. Leur collaboration, déjà longue, s'est récemment illustrée dans le SCOT de Montpellier.

● Franck Boutté

L'agence Franck Boutté Consultants est spécialisée dans la conception et l'ingénierie environnementale. Elle réalise des missions de maîtrise d'œuvre et d'assistance à maîtrise d'ouvrage dans les domaines de la Haute Qualité Environnementale (HQE) et du développement durable, à l'échelle des bâtiments, des quartiers et des opérations d'aménagement. L'agence vise à intégrer très en amont, dès les premiers choix dans les projets, toutes les préoccupations d'ordre environnemental dans une relation très étroite avec les maîtres d'ouvrage et les équipes de conception.

Les berges de Maine ou l'histoire de la ville d'Angers

L'eau a toujours joué un grand rôle à Angers. Déjà au Ve siècle avant J.-C., les Andes avaient été attirés par ce site remarquable, combinant fonctions de passage et de défense, sur le dernier promontoire schisteux de l'ouest armoricain, placé entre deux confluent : en amont, celui de la Mayenne et de la Sarthe, elle-même augmentée du Loir ; en aval, celui de la Maine et de la Loire.

*Dans l'intervalle, sur dix kilomètres, coule la Maine, la plus courte rivière de France. Elle était jadis appelée « rivière de Maienne », du latin Meduana signifiant rivière du milieu. La prononciation angevine en deux syllabes, et non en trois syllabes, a forgé le diminutif « Maine » qui l'emporte sur le nom de « Mayenne » au XVIIe siècle. La ville s'est installée au cœur de ce réseau hydrographique en étoile. La rivière lui a donné son originalité. Elle a façonné son image. Les constructions se sont naturellement établies le plus à l'abri possible de ses fréquentes inondations car, quoique la Maine soit « resserrée dans son lit sablonneux en été », en hiver elle « s'enfle comme une mer » (Raoul de Diceto, *Imagines historiarum*, 1152). Les vastes étendues d'amont et d'aval, submersibles pendant plusieurs mois - île Saint- Aubin, parc de Balzac et lac de Maine – sont donc restées vierges de toute construction : des poumons verts pour la métropole. Il en résulte ce plan si particulier à Angers, en forme de huit ou de cabestan, étranglé à la hauteur de la Maine, par les rives de laquelle il est si rapide de gagner la campagne.*

Sylvain Bertoldi
Conservateur en chef du patrimoine

La Maine à travers le temps

La Maine fut « sauvage » jusqu'au début du XIXe siècle, puis « canalisée » après une terrible inondation en 1851. Elle fut « active » jusqu'à la moitié du XXe siècle où l'évolution des modes de transports et des modes de vie qui ont diminué la part du transport par bateau, au profit du transport terrestre. Enfin, elle fut espace de « plaisir », terrain de jeu de la Société nautique d'Angers qui, en son temps, donnait sur la Maine de fastueux spectacles... Angers et la Maine, c'est aussi une histoire de ponts qui aurait - dit-on- débutée en l'an 590 et perdure, alimente la physionomie de la ville et fait communiquer l'une et l'autre des deux berges.

Le lit de la rivière a beaucoup évolué au fil des siècles. Jusque vers 1860, la Maine serpentait entre des îlots de prairies qui la divisaient en plusieurs bras. La plus grande de ces îles, l'île de la Savatte, était bâtie. Un seul pont reliait les deux rives : le Grand Pont (pont de Verdun). Entre l'île de la Savatte et la Doutre, le Petit Pont franchissait le bras de Maine dit « canal de la Tannerie », dont l'origine remonterait au détournement de la Maine en 873 pour libérer la ville des Normands. Le pont des Treilles n'était quant à lui qu'un pont de moulins, appartenant, comme les autres îlots en amont, à l'hôpital Saint-Jean. L'inondation de 1711 en emporte définitivement une partie. Il ne sera plus rebâti, mais ses ruines ajoutent au pittoresque des rives qui inspirent de nombreux artistes, parmi lesquels Turner en 1826. C'est seulement à partir des premières décennies du XIXe siècle que l'on s'est vraiment décidé à bâtir des quais, même si les projets en remontaient au moins à 1630. Le quai Royal - entre la place Molière et le pont de Verdun - est d'abord entrepris, puis le quai Ligny à partir de 1831. Deux nouveaux ponts - de la Basse et de la Haute-Chaîne - sont mis en service en 1838 et 1839 pour raccorder d'une rive à l'autre les nouveaux boulevards ouverts sur l'emplacement des fortifications. Leur nom provient des chaînes autrefois tendues en travers de la Maine, pour fermer complètement l'anneau des remparts.

Dix ans plus tard, un nouveau quartier est progressivement gagné sur l'ancien pré de l'hôpital : les Luisettes (Thiers- Boisnet). La grande métamorphose se poursuit après la terrible inondation de 1856 qui suscite en 1861 un programme d'assainissement et d'exhaussement des « bas quartiers », avec l'aide de l'État. Il faut vingt ans

pour métamorphoser la rive droite. L'île de la Savatte est réunie à la Doutre en 1863-1865 avec les déblais du boulevard Descazeaux, le quai des Carmes bâti en 1872-1878 et son prolongement jusqu'à la Haute-Chaîne achevé en 1883, accompagné du remblai de la boire Saint-Jean pour former la place La Rochefoucauld. Après ces grands aménagements, le tracé de la rivière n'évolue plus de façon fondamentale. Dans le même temps, le remblaiement des prairies

Saint-Serge est entrepris pour la construction de la nouvelle gare, inaugurée en 1878. L'opération ne s'achève qu'avec l'ouverture de l'hypermarché Record (actuel Carrefour) en 1969.

Au XIXe siècle, ce sont régates, fêtes vénitiennes et feux d'artifices. Le 10 juin 1877, la Société nautique d'Angers propose une imposante fête vénitienne sur la Maine avec deux cents embarcations décorées et illuminées représentant des tableaux flottants intitulés « féerie navale, le sphinx, navire de Cléopâtre, l'île des fleurs »... Les régates d'Angers Nautique donnent lieu à un grand concours de spectateurs. Depuis soixante ans, le trafic portuaire s'est évanoui. Dernier vestige d'activité économique fluviale en ville, le quai sablier de la cale de la Savatte descend à la Baumette en 1984. Depuis trente ans, les voies sur berge ont « neutralisé » la rive gauche et l'activité nautique s'est déplacée pour l'essentiel en amont et en aval de la ville. Depuis 1974 cependant, la municipalité et la Chambre de commerce s'efforcent de revivifier la rive droite et de relancer le tourisme fluvial : la situation d'Angers est idéale, au confluent de 300 kilomètres de rivières navigables.

Importante pour les affaires, la Maine ne l'était pas moins pour le plaisir et d'abord pour celui de la baignade. Combien de fois aussi n'a-t-elle pas servi de cadre à d'éblouissants spectacles nocturnes, à des navousels ? L'entrée solennelle des rois et des princes était prétexte à de somptueux spectacles de combats navals. Louvet rapporte dans le détail celui de 1578 donné pour François d'Alençon : « Pour donner du plaisir à M. le duc d'Anjou, fust dressée une forte place en forme d'un chasteau, sur la rivière, au droict du chasteau, entre les ponts et la Basse-Chaisne... ».

La Maine, c'était toute une vie qui a disparu avec l'évolution des moyens de transport et des modes de vie. Quelle fébrilité régnait sous l'Ancien Régime sur le port au bois du quartier Ligny, sur le port aux marchandises du quai de la Poissonnerie ! Le port Ayrault, creusé dans les prairies Saint-Serge, s'ajoute à ces deux principaux sites en 1556. Tonneliers et menuisiers en bateaux travaillaient quai Ligny et en Reculée. Entre 1800 et 1940, on y construisait les bateaux-lavoirs qui faisaient partie du paysage de la Maine, avant l'essor de la machine à laver. Deux nouveaux ports fluviaux sont aménagés au XXe siècle, grâce à des quais insubmersibles : en 1921, quai Gambetta et en 1932, quai Félix-Faure. Tout le transport des marchandises se faisait par bateau : sel sous l'Ancien Régime, ardoises, toiles, bois, farines, vins, tuffeau, charbon, sable... La rivière était « un chemin qui marchait ». En 1822-23, la première ligne de bateaux à vapeur pour voyageurs s'ouvre entre Nantes et Angers. L'escale est au quai Ligny. Le prestigieux Hôtel de Londres s'y établit. Là, un bel après-midi de 1834, débarque Victor Hugo. C'est aussi par la Maine qu'arrivent le second fils de Louis-Philippe et son épouse, le duc et la duchesse de Nemours, en 1843.

L'aménagement des berges de Maine

Le site des berges a des atouts et, si la vue d'ensemble des berges entre Jean-Moulin et la Basse-Chaîne est impressionnante, le site reste souvent inexploité. Aujourd'hui, il est difficile de longer les rives en continu à pied ou à vélo. Les promenades sont confrontées à des obstacles et à des ruptures dans le cheminement. Rester sur la rive gauche est difficilement envisageable, le bruit généré par le trafic routier y est véritablement problématique. On constate également un réel problème de visibilité et de perspective concernant la Maine, un manque de visibilité des fronts urbains où seul le quartier de La Doutre serait visible.

Angers est une ville à dimension humaine, voire intimiste, qui a du potentiel, une proximité avec la campagne, des ambiances déjà marquées qu'il s'agit pour certaines de mettre en valeur, et pour d'autres de modifier profondément.

La faible largeur de la Maine avec des bâtis très proches en fait sa singularité et, créer un dialogue entre les deux rives, créer une couture et non une coupure, devient un enjeu majeur du projet. A travers des espaces méconnus et contrastés, les rives ont un potentiel qui stimule la réflexion pour leur aménagement.

Certains sites gagneraient à être mieux exploités : le pont de Verdun est perçu comme un élément central, de cœur de ville. Il offre au promeneur à l'horizon, en amont et en aval, une vue sur la nature et la campagne qui donne l'image d'une ville où l'on peut entrer et dont on peut sortir rapidement. Ce qui caractérise aussi le cœur du projet, c'est l'image d'un tronçon de ville animée très court alors que le site est étendu. La topographie même

de la ville en « paliers », en lien avec son histoire, est aussi originale avec ses différences de niveaux, de strates bien visibles et un côté abrupt au niveau du château.

L'histoire a profondément marqué les époques, la géographie des lieux, les apports, les représentations des quartiers. Comprendre la Maine, c'est apprendre que les Angevins ont longtemps vécu à partir de la rivière et que son usage y était utilitaire et fonctionnel. Les évolutions ont marqué le temps et aujourd'hui la Doutre, autrefois quartier de mauvaise réputation, est un quartier qui fait la fierté de ses habitants.

Les activités de commerce et d'industrie anciennement concentrées au bord de la Maine n'existent pratiquement plus. L'intérêt de la reconquête est d'autant plus grand qu'il participe d'une volonté de retour à une unité ville-rivière, tout en favorisant des aspects autant économiques que ludiques et environnementaux.

La cause de cette évolution n'est autre que l'éventrement produit par la quatre-voies mais aussi la diminution des transports fluviaux. D'autre part, et contrairement à ce qui se passait dans les années 30-40, la ville aujourd'hui manque de rassemblement, de fédération. À cette époque, des animations et des fêtes « rassemblaient la ville » : on rappelle les lavandières ou les bateaux-lavoirs ainsi que des manifestations populaires. La destruction du quartier Ligny a permis de découvrir le château et le rendre visible, ce qui laisse présager d'autres possibilités de découvrir autrement la Maine.

Depuis cinquante ans, le développement d'Angers a pris une extension sans précédent : la ville est arrivée à conquérir tout son territoire constructible - 4 600 hectares - ou presque, avec l'aménagement du plateau des Hauts-de-Saint-Aubin. Elle a également réussi à préserver deux zones naturelles inondables, ses poumons verts : l'île Saint-Aubin au nord-est, incluse dans les basses vallées angevines classées site Natura 2000 ; le parc de Balzac et le lac de Maine au sud-ouest.

Après la grande métamorphose des rives de la Maine entre 1831 et 1883, l'élan des travaux retombe pour quatre-vingts ans. Les dossiers de projets sont volumineux, les réalisations parcimonieuses. Un décret d'utilité publique approuve en 1873 la construction du quai du Roi-de-Pologne, en aval du pont de la Basse-Chaîne, et du quai de l'Hôpital, en amont de celui de la Haute-Chaîne. Le premier n'est réalisé qu'en 1938-1940, le second ne le sera jamais. Plus que sur ces quais, l'attention se concentre sur le quai Félix-Faure, susceptible de compléter le port fluvial du quai Gambetta voisin. Mais il aurait fallu employer les grands moyens pour remblayer les prairies Saint-Serge sur cinq à six mètres de hauteur. On s'est contenté d'un hottoir, autrement dit d'une décharge publique. De sorte que, commencé en 1886, le quai ne prend véritablement forme qu'en 1932, et sur 200 mètres seulement. Les autres opérations menées sur les quais sont ponctuelles. Des ouvrages insubmersibles sont aménagés sur une partie des quais Ligny (1918) et Gambetta (1918-1921), à la demande de la Chambre de commerce. Le port fluvial d'Angers - ranimé par la Première Guerre mondiale - est encore utilisé pour décharger 141 517 tonnes en 1929, mais c'est un maximum qui ne sera plus dépassé du fait de la concurrence du rail et de la route. Le trafic porte essentiellement sur le sable de Loire, les matériaux d'empierrement et les gravillons pour le béton. Font encore l'objet d'un transport fluvial, bois, charbon, vins, bières, farines, mais dans une moindre mesure. C'est sans doute la raison pour laquelle le nouveau port fluvial projeté à la Blancheraie, en aval du Roi-de-Pologne, ne voit pas le jour, pas plus que la reconstruction du pont de Verdun, obstacle cependant crucial pour la navigation selon les mariniers. L'urbanisme et la circulation routière ne sont pas plus déterminants pour provoquer la reconstruction du pont : grandiose projet de percée de quarante mètres de large entre la cathédrale et la rue Beaurepaire (1905-1909) ; repositionnement du pont à la hauteur de la place Molière (plan d'aménagement de 1934) ; pont Molière adopté au conseil municipal de décembre 1974. La reconstruction, ou le doublement du pont de Verdun, est finalement abandonnée. En revanche, les deux autres ponts sont reconstruits (1949-1951 et 1957-1962). Celui de la Haute-Chaîne avait été dynamité par les Allemands lors de la Libération d'Angers. Quant au pont de la Basse-Chaîne, il ne pouvait supporter la circulation croissante des années cinquante...

Les grandes transformations reprennent dans les années cinquante-soixante. Les prairies Saint-Serge, remblayées jusqu'à la voie ferrée du pont de Segré, accueillent une zone industrielle et commerciale. À l'aval, point de remblai. Au contraire, on creuse les prairies d'Aloyeau à partir de 1969 pour aménager le plan d'eau du lac de Maine. Les principaux équipements en sont achevés en 1978.

Transformation radicale : la suppression des quais au profit d'une « voie de traversée rapide »

Le projet voit le jour en novembre 1963. Il s'agit de dévier la route nationale 23 (route de Paris) par les quais pour lui faire rejoindre la route de Nantes par un nouveau pont, le quatrième d'Angers. Ainsi, comme Paris où elle est achevée en 1967, Angers aura sa voie express des berges... À Paris, elle est baptisée voie Georges-Pompidou. À Angers cette « liaison ouest », déclarée d'utilité publique en 1969, reste sans nom, d'autant qu'elle se confond à partir de 1987-1989 avec l'autoroute A 11 Le Mans-Angers-Nantes. Pour loger les quatre voies, tous les immeubles des quais René-Bazin (ex-quai de la Poissonnerie) et Ligny sont abattus et l'accès à la Maine rendu impossible sur la rive gauche. Le lien avec la rivière est rompu. C'est pourquoi les municipalités cherchent par compensation, à partir de 1975, à relancer le tourisme fluvial et à revivifier les berges de la rive droite, depuis l'aménagement d'un port de plaisance cale de la Savatte (1975-1976), jusqu'au chantier de la boucle verte (2003-2007). Cet agréable parcours, des berges de la Mayenne au lac de Maine, profite du nouveau parc naturel de Balzac (1996-2000) destiné à créer une continuité végétale entre l'étang Saint-Nicolas et le lac de Maine. Pour que la Maine retrouve son niveau d'eau du début du siècle, un seuil est aménagé en 1992- 1994. Un nouveau quai est construit en 1997-1998, ce qui ne s'était pas vu depuis 1940 : en gradins, le quai Éric-Tabarly est une invite à suivre les spectacles nautiques... L'ouverture en 2008 du contournement autoroutier de l'autoroute A 11 en constitue une autre pour la rive gauche : renouer des liens avec le fleuve.

L'urbanisme à Angers

Trouver le juste équilibre entre développement et qualité de vie est une préoccupation majeure de l'action municipale. Ainsi, pour chaque projet, une réflexion est menée sur les impacts sociaux et environnementaux de la réalisation mais aussi de l'usage des aménagements.

À ce titre, Angers - reconnue comme une référence - a été récompensée à plusieurs reprises.

Récompenses

Premier Prix spécial collectivités territoriales dans le cadre du festival FIMBACTE, fédérant chaque année les acteurs de la construction et de l'environnement, pour la mise en ligne du projet « Angers, ville durable »
(2002)

Trophée éco-actions pour la mise en place de son agenda 21
(2002)

Rubans du développement durable pour la mise en place de son agenda 21
(2002)

Prix de l'urbanisme durable remis dans le cadre des journées nationales d'échanges des acteurs de la rénovation urbaine
(2009)

Lauréat des Victoires du paysage 2010 remis à la SARA (Société d'Aménagement de la Région d'Angers) pour l'aménagement du nouveau quartier Desjardins
(2010)

Prix de l'intermodalité-accessibilité décerné par le magazine Ville, Rail et Transports
(2011)

Second prix du Light Rail Awards, compétition internationale organisée par le ministère des Transports britannique
(2011)

Relations presse : Corine Busson-Benhammou
Hôtel de Ville – CS 80011 - 49020 ANGERS Cedex 02
02 41 05 40 33 - 06 12 52 64 98 - corine.busson-benhammou@ville.angers.fr