

La multipolarité angevine, vecteur de centralités secondaires... et facteur d'imprévu



Thème 3

La multipolarité angevine,

vecteur de centralités secondaires... et facteur d'imprévu
Angers une multi-cité et une nature « excentrique ».

La multipolarité angevine,
 vecteur de centralités
 secondaires... et facteur d'imprévu



L'économie de l'espace et l'économie des déplacements, en partie commandées par les contraintes économiques et environnementales angevines, se conjuguent pour **viser deux objectifs** qui définissent **deux chantiers** :

1 - La proximité

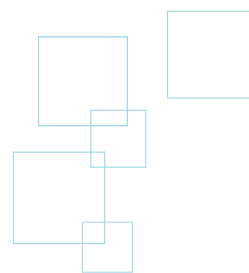
La proximité entre habitat, lieux de travail, services, lieux de loisirs et nature constitue un leitmotiv de l'organisation urbaine angevine, au même titre que la **diversité** des styles architecturaux ou de ses paysages agricoles et naturels. **Angers, c'est la ville des trajets courts.**

L'objectif de proximité définit le premier chantier, celui des polarités optimales en termes de services. Ce faisant il permet aussi de trouver une **solution originale d'aménagement complémentaire et solidaire à chaque partie du territoire angevin.** Il s'associe dans l'agglomération à l'objectif du maintien voire du développement de la diversité, facteur « d'imprévu », d'originalité dont les ardoisières de Trélazé peuvent représenter un bon exemple.

En favorisant la curiosité, la recherche individuelle, la mise en valeur de la diversité suscite une mobilité intraterritoriale porteuse « d'éveil des sens » et plus prosaïquement, garantie de développement pour chaque lieu ainsi différencié des autres.

Pour qu'une agglomération favorise l'exploration, la découverte, elle doit surprendre, et même quelque fois susciter l'extravagance. En tous les cas, elle doit promouvoir **la qualité du cadre de vie** et **sa différenciation** (entrées de ville, quartiers anciens, dégradés, logements sociaux, sites industriels, centres-bourgs, centres de quartiers, etc). Dans la partie la plus densément peuplée de l'agglomération et en particulier dans les quartiers les plus touchés par le chômage et l'exclusion, on doit prendre soin de renforcer l'intégration urbaine, d'accentuer la mixité sociale, de requalifier l'habitat et les espaces publics ⁵, d'améliorer l'accès aux services, d'implanter des activités économiques, dans ce double esprit de recherche de la proximité et de lutte contre l'uniformité.

⁵ et notamment les rues, vecteur d'urbanité, lieu de sociabilité, d'achats, de loisirs, de rencontres, de services, de flâneries. Car dans de nombreux quartiers, la rue fait défaut. Ce n'est qu'une route.



En complément, un soin tout particulier sera accordé au traitement et au respect architectural de la diversité des styles et à l'usage des places et des placettes. La politique de renouvellement et d'extension urbaine (logements et activités) à mettre en œuvre devra tenir compte de cet objectif.

En ce sens elle participe au « modèle urbain angevin ». Mais ce n'est pas sa seule qualité.

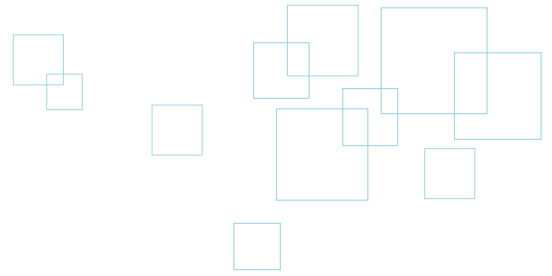
En effet, cette proximité se délite parfois dans la périphérie et sa déclinaison en centre ville et en centres-bourgs peut trouver de meilleures voies d'expression, en association avec **la mise en œuvre d'une stratégie de revitalisation des centres-bourgs et d'une politique du commerce, de l'artisanat et de services à la population**. Cette différenciation du cadre de vie devra donc s'articuler à un **objectif de multipolarité** et d'accessibilité de façon à ce que l'on puisse trouver dans les meilleures conditions d'accessibilité des centres de services de qualité en dehors de l'hyper centre d'Angers.

Ce chantier, décliné dans ces deux volets – la proximité de chacun aux services, et la diversité dans l'aménagement – permet **de faire de l'agglomération angevine une vraie « multi-cité », où chaque commune joue son rôle**. Il concourt également à l'équité et à la solidarité territoriale entre les différents territoires de l'agglomération.

2 - L'objectif d'accessibilité polymodale

Elle définit le second chantier, celui de la mobilité et des transports dans l'agglomération (transports « doux », marche et vélos, transports en commun, voirie), **pour mieux goûter le plaisir de s'y déplacer quel que soit le moyen de transport choisi et en particulier grâce aux transports non polluants**. Dans ce cadre, le projet du tramway doit prendre une place centrale.



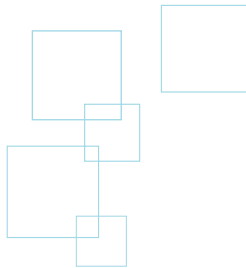


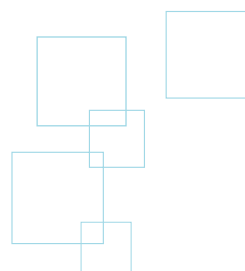
A long terme, la lutte contre la stimulation artificielle de la mobilité constitue la trame de toute la politique urbaine de l'amélioration des conditions de déplacement dans l'agglomération. Directement en liaison avec le maintien de la proximité entre logements, services, emplois, nature, elle participe à l'amélioration de la qualité de l'environnement, ainsi qu'à celui du fonctionnement temporel de l'agglomération. L'articulation de l'urbanisation aux réseaux existants et futurs de transports en commun répond de la façon la plus efficace à la lutte contre les nuisances d'origine locale et donc à la qualité de la vie dans l'agglomération. La limitation de l'usage de l'automobile qu'elle induit, permettra également de réinvestir l'espace ainsi libéré pour d'autres usages.

Cette politique des déplacements exprimée par le **Plan de Déplacements Urbains** (P.D.U.) ne peut pas se limiter aux frontières de l'agglomération et doit intégrer l'ensemble du bassin de vie et du bassin d'emploi de l'agglomération.

Elle ne peut être non plus la seule mise en œuvre sur l'agglomération. **Angers est aussi une confluence autoroutière et ferroviaire.** A ces deux titres, l'agglomération concentre des trafics régionaux, interrégionaux, nationaux et internationaux de marchandises et de voyageurs.

Sur ce deuxième type de trafic, l'objectif de l'agglomération repose sur deux principes simples : minimiser les nuisances, maximiser la valeur ajoutée de ces flux. A titre d'exemple, la création du port à sec de Vierzon ne peut qu'augmenter les trafics entre Nantes et son hinterland, dont Angers constitue l'une des plaques tournantes.





De la même façon, le développement de la fonction touristique angevine ira de pair avec le développement des flux touristiques.

La mise en œuvre d'un schéma de transport à l'échelle de l'agglomération doit articuler ces trois types de flux aux contraintes et aux logiques économiques différentes. Elle doit s'intégrer dans un espace plus large, celui du pays d'Angers.

Elle doit permettre à chacun de retrouver le plaisir de se déplacer dans toute l'agglomération angevine, en particulier grâce aux transports doux.

Ce concept « *Habiter autrement* dans l'agglomération angevine » vient accompagner, en transversal, ces différentes urgences.

En effet, l'habitat ne peut être une simple juxtaposition de modèles identiques, mais doit s'insérer dans son environnement. Ceci implique trois principes majeurs :

- Le premier est celui de la **mixité** : pas seulement mixité sociale, qui est une réalité sur l'agglomération d'Angers plus qu'ailleurs, mais, aussi mixité des formes qui s'oppose à des vastes programmes de modèles, enfin mixité fonctionnelle des différents services et activités liés à l'habitat, ce qui implique des conditions de composition et de structuration de l'environnement urbain.
- Le deuxième est l'acceptation de certaines **densités** d'habitat. Dans la diversité des modes d'habiter, du collectif à l'individuel, il existe des solutions qui économisent la consommation d'espace et les coûts d'équipement et d'infrastructures : l'organisation en polarités implique cet effort de vision collective sur les opérations d'habitat.
- Enfin, la construction sait aujourd'hui se projeter dans la **haute qualité environnementale** dans ses modes constructifs : ses principes doivent devenir dans l'agglomération d'Angers une référence constante.

