

2.3. L'ANALYSE PAYSAGÈRE

2.3.1. UNE AGGLOMÉRATION BORDÉE DE PAYSAGES REMARQUABLES

L'agglomération d'Ancenis s'inscrit dans un paysage remarquable entre bocage, marais et Loire et un coteau doux (point haut au nord de la commune, 39 côtes NGF).

Une des particularités est que la limite agglomération / grand paysage est généralement très nette renforçant une lecture épurée de ces paysages. Il y a très peu de sensation de "mitage".

L'entité paysagère majeure reste bien sûre **La Loire avec une réelle connivence de la ville avec son fleuve**. (silhouette urbaine dense, château, quais, rives naturelles, îles de Loire). Ce lien, s'il est à renforcer, fait largement partie de la vie ancennaise (promenades, manifestations, activités sportives et culturelles). Des études d'aménagements ont déjà été réalisées : **Plan d'Urbanisme Vert** (Paysages de l'Ouest 2004) qui prévoit la requalification des aires de stationnement de La Charbonnière jusqu'à la piscine (champ de foire), de la sous préfecture, aménagements paysagers du boulevard Vincent (en grande partie réalisés) et du parc & vallon de la Davrays (en continuité du Bd Vincent, en grande partie réalisés).

Les **marais de Grée** bordent la rive Est de la ville et la voie de contournement. Ils constituent un **vaste espace naturel et offrent des paysages ouverts paisibles et très qualitatifs**.

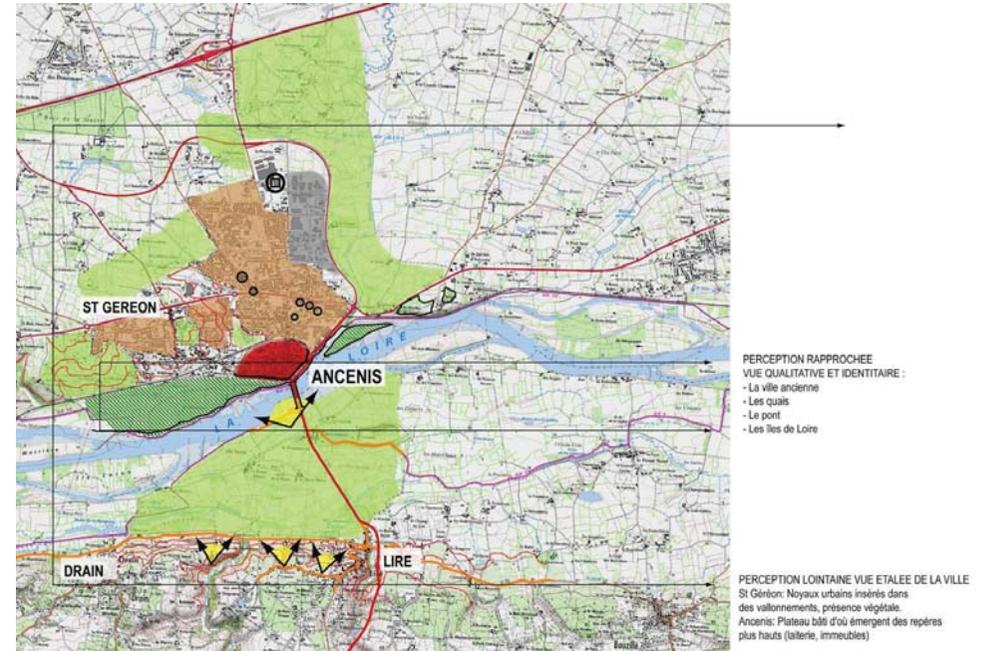
Le marais de Grée vient s'appuyer sur un relief vallonné (secteur de la Chapelle Gauvin) où se nichent plusieurs hameaux et fermes isolées. La **trame bocagère est encore présente et joue un rôle essentiel pour la séparation avec la zone d'activités de l'Aubinière, très proche**.

Entre l'**A11 et le nouveau contournement Ouest** se dégage une entité agricole intéressante bordée par le bois de la Guère et le ruisseau de l'Aubinière. Ce paysage apaisé est perçu depuis le contournement. Il s'agit d'**une des dernières vitrines d'Ancenis sur un paysage agricole**.

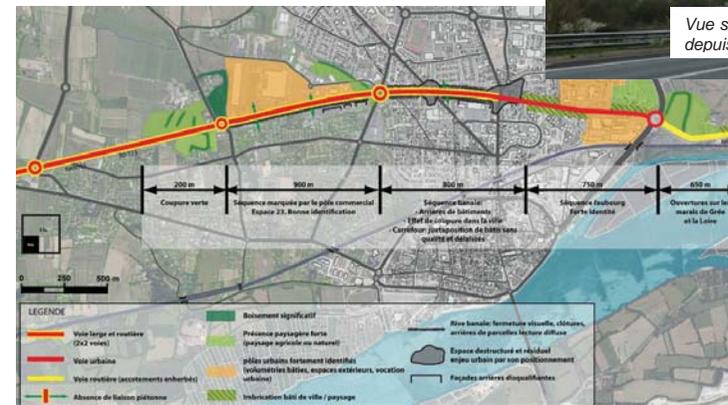
Enfin **le long de la route de Mésanger** le paysage s'ouvre sur un plateau agricole avec quelques haies arborées significatives (secteur de La Chauvinière). La perception de **ce secteur participe fortement à l'entrée de ville**.

2.3.2. LES ENTRÉES DE VILLE - RELATIONS VILLE / PAYSAGE

Perceptions de la ville depuis le sud-Loire



L'ancienne RD 723 : analyse paysagère et urbaine de l'axe médian de traverse d'agglomération



L'entrée Sud



L'entrée Est - la Noëlle / Terrena



Carrefour à feux de Toumebride : ex RD 723 / RD 923

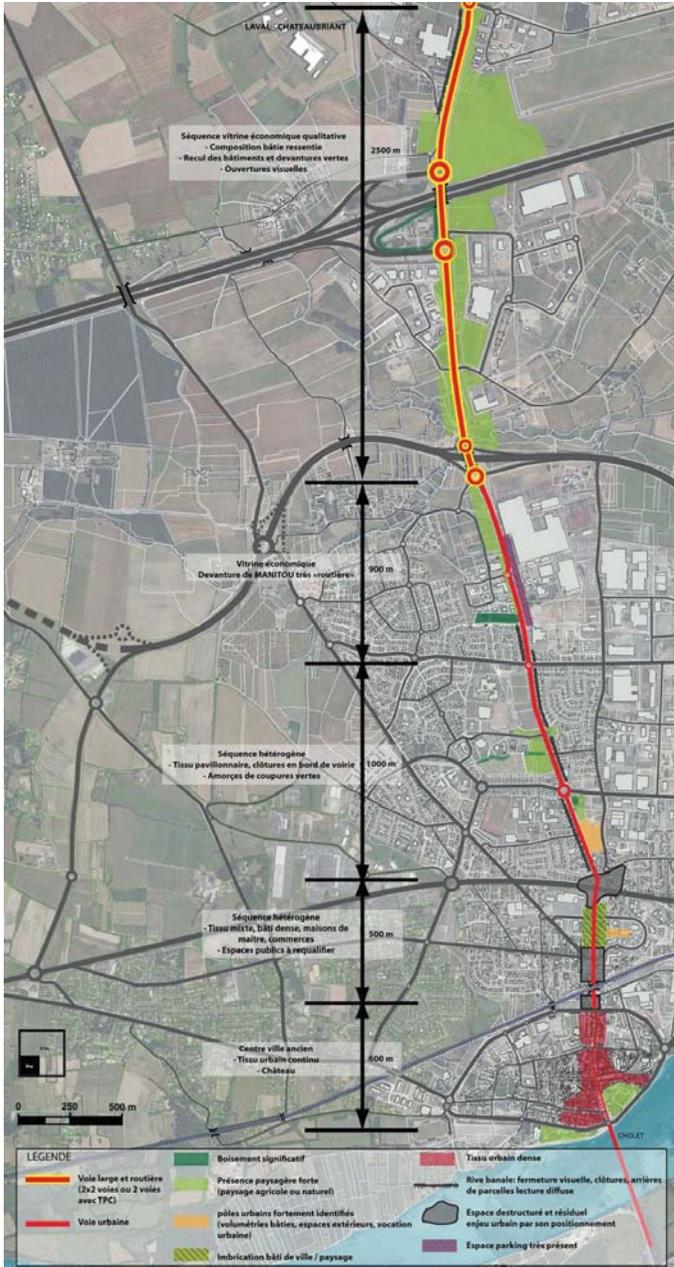


Le Bd Pasteur

A noter que l'ancienne RD 723 (bd Badbrückenau) fait actuellement l'objet d'une étude de requalification à l'échelle de l'agglomération.

Analyse paysagère et urbaine des entrées de ville

Entrée de ville Nord La RD 923 Route de Laval / Rue René de Châteaubriand

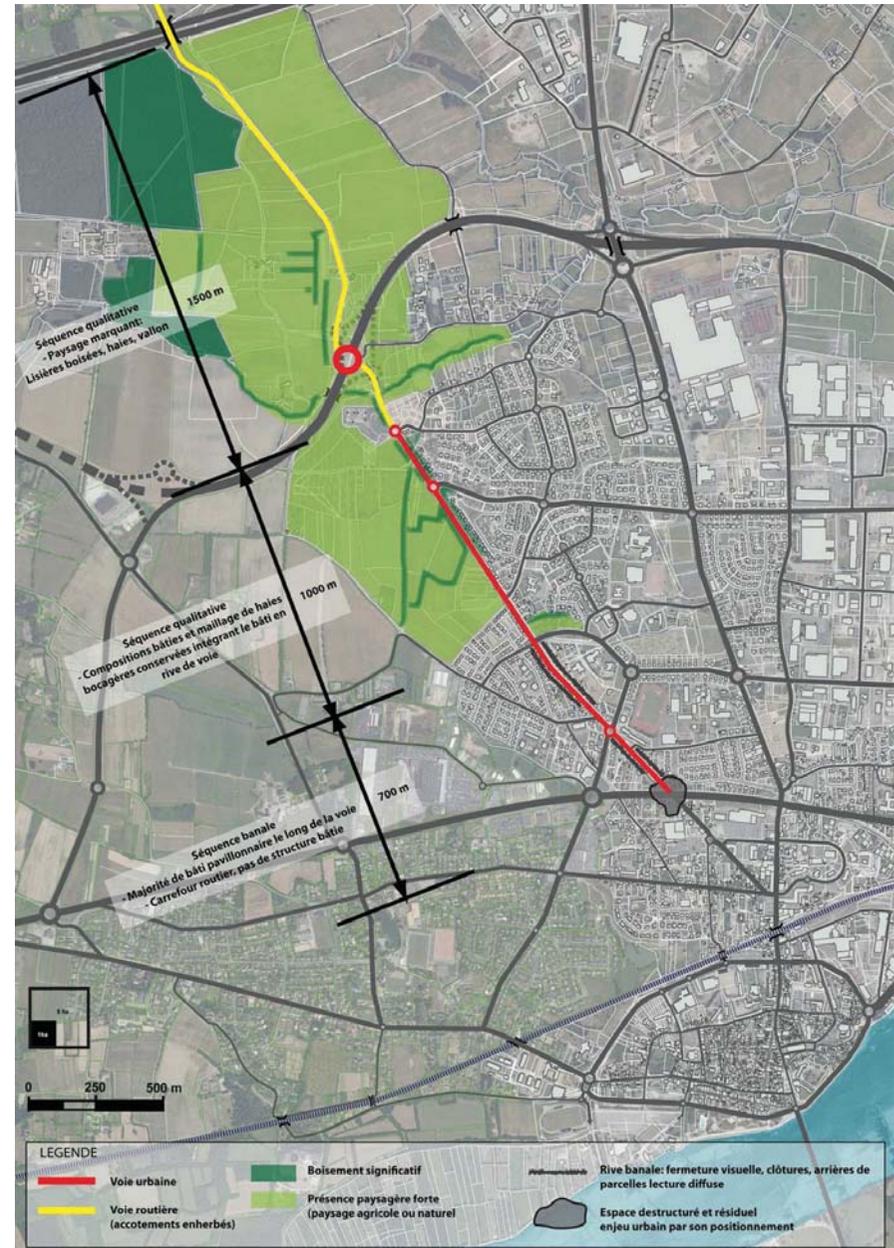


A noter que cet axe d'entrée de ville a fait l'objet d'aménagements sur certaines séquences correspondant à la mise en application de l'étude de requalification réalisée dès 1995.

Sa mise en œuvre complète étant, jusqu'à présent, restée tributaire de la circulation poids lourds.

L'ouverture de la rocade à la mi 2011 permettra d'engager la totalité des aménagements prévus.

Entrée de ville Nord Ouest (RD 14 – Route de Mélanger)



LES ENJEUX PAYSAGERS

Les espaces naturels et agricoles définissent tout autour de l'agglomération, de **remarquables entités paysagères qui structurent fortement le "grand territoire"** (contexte communal élargi aux communes limitrophes) :

- la **vallée de la Loire** qui qualifie remarquablement l'entrée Sud du Pays d'Ancenis,
- le **marais de Grée** et le **secteur mitoyen dit "de La Chapelle Gauvin"**, coupure d'urbanisation substantielle entre Ancenis et St Herblon à forte plus value écologique et paysagère,
- la **coupure d'urbanisation Ancenis / Cité des Etoirneaux** (Mésanger) au niveau du bois de la Guère, **dernière véritable vitrine agricole de la commune**,

Cette dernière entité appartient aux secteurs où s'exercent de fortes pressions urbaines sur les milieux agricoles :

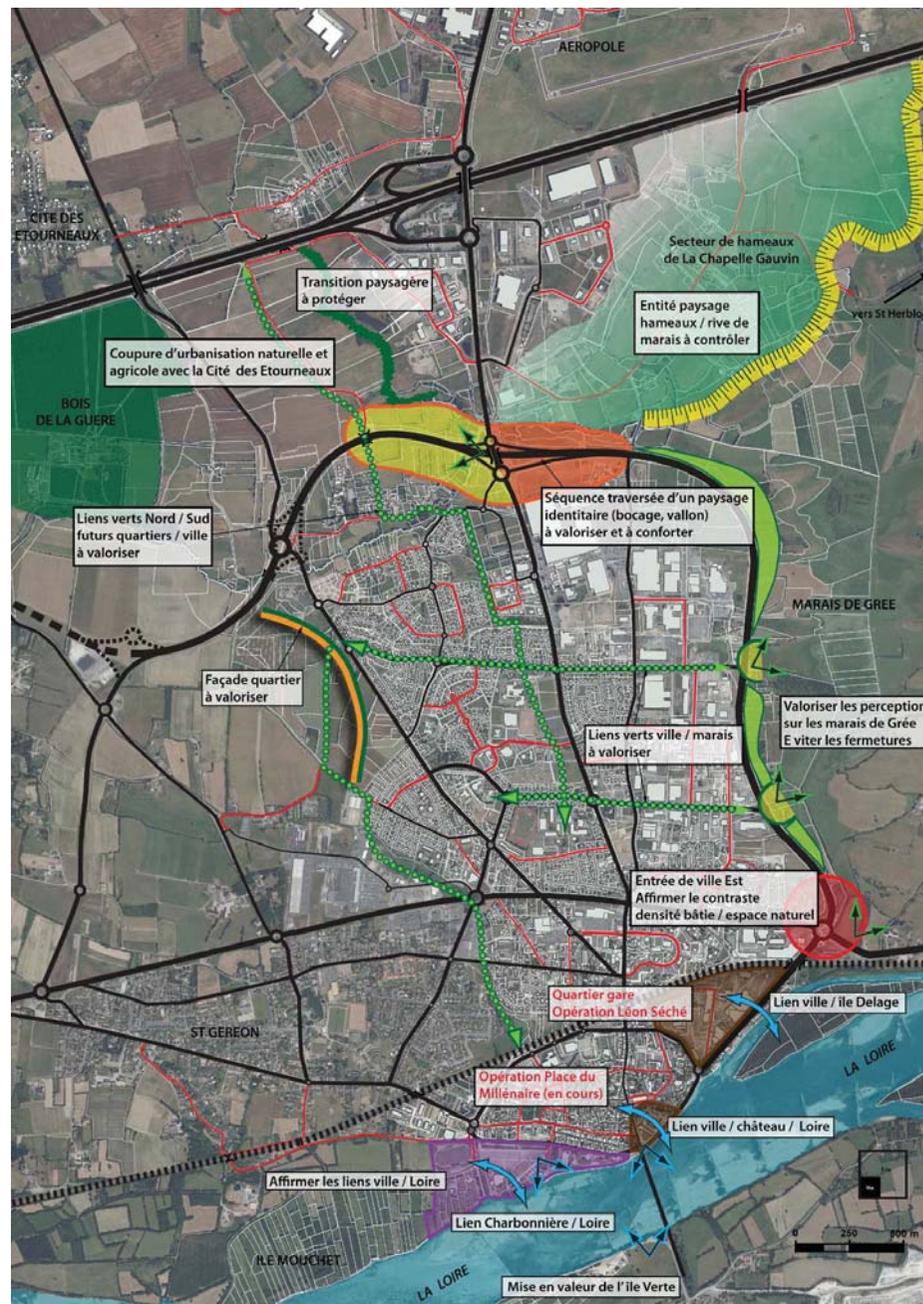
- infrastructures en cours,
- vellétés d'extensions urbaines au sens large (besoins en foncier).

Tous ces paysages remarquables contribuent à l'identité communale et au cadre de vie des anceniens. Si certains (Loire, Marais de Grée) bénéficient de forts dispositifs de protection, d'autres sont plus ou moins intégrés au développement de la ville : paysage agricole au Nord Ouest, secteur de La Chapelle Gauvin. **La prise en compte des structures paysagères existantes et de leur perception dans la composition et la respiration urbaine (au sein du territoire aggloméré élargi à Mésanger et à St Herblon) est un enjeu essentiel.**

Comme il a été évoqué précédemment, l'agglomération ancennienne est "enveloppée" de paysages significatifs et remarquables. Mais le paysage à l'intérieur de l'agglomération, s'il est bien identifié sur certains secteurs, **manque de réelles continuités sur l'ensemble de la ville**. La valorisation paysagère est souvent ponctuelle (accompagnement de voirie, verdissement de délaissés) et on ne ressent **pas de structuration paysagère à l'échelle de la ville**. Des actions du type du Plan d'Urbanisme Vert mise en œuvre sur le ceinture Ouest de la ville historique (Bd Vincent, parc de la Davrays) mériteraient d'être réfléchies et étendues sur l'ensemble de la ville.

Enfin, en termes d'entrées de ville, les aménagements, voire la requalification, des axes majeurs analysés précédemment méritent d'être poursuivis pour véritablement valoriser l'image et le dynamisme de la ville depuis l'extérieur. Celles -ci sont d'autant plus importantes eu égard au potentiel touristique de la cité. Concernant l'axe ligérien (côté Sud), une démarche mutualisée serait à ce propos souhaitable avec la commune de Liré. La réglementation de la publicité entre également dans ce processus.

Les enjeux ville / grands paysages



2.4. RISQUES ET NUISANCES

2.4.1. QUALITÉ DE L'AIR

→ Le Plan Régional pour la qualité de l'air

Le Plan Régional pour la Qualité de l'air en Pays de la Loire (PRQA), adopté en 2002, a permis de dresser l'état des connaissances sur le sujet de l'air à l'échelle de la région.

Le PRQA fixe les orientations visant à prévenir ou à réduire la pollution atmosphérique :

- améliorer les connaissances notamment en élargissant le champ des polluants mesurés, en améliorant la connaissance des impacts sanitaires de la pollution atmosphérique, des origines des polluants et la prévision des niveaux de pollution,
- réduire l'exposition à la pollution, en diminuant les émissions dues au trafic routier, à l'industrie, à l'agriculture, en favorisant les économies d'énergie, en réduisant l'exposition de la population à la pollution intérieure,
- informer et sensibiliser : information du public, sensibilisation des scolaires, sensibilisation des médias.

→ Surveillance de la qualité de l'air

L'association « Air Pays de la Loire », agréée par le ministère en charge de l'environnement, organise la surveillance de la qualité de l'air au niveau régional.

Pour cela, l'association dispose d'un réseau permanent de surveillance constitué d'une cinquantaine de sites de mesure, déployés sur l'ensemble de la région : principales agglomérations, zones industrielles et zones rurales. Localisées dans l'agglomération nantaise, les stations les plus proches ne sont pas représentatives du secteur d'Ancenis.

→ Sources principales d'émission

Les principales sources d'émissions atmosphériques sur le territoire communal d'Ancenis sont :

- la circulation routière,
- les rejets industriels,
- les émissions provenant des secteurs résidentiel et tertiaire,
- le secteur agricole.

Pollution automobile

La pollution atmosphérique d'origine automobile est issue de la combustion des carburants (« gaz d'échappement »). En termes quantitatifs, elle dépend du type de carburant, des conditions de combustion (moteur), des flux de véhicules, des conditions de trafic (fluidité).

Les principaux polluants émis par les voitures sont :

- les oxydes d'azote (NOx) formés à haute température dans la chambre de combustion des moteurs thermiques ; en sortie du pot d'échappement, ils sont principalement composés de monoxyde d'azote (60 à 80 %) et de dioxyde d'azote,
- le monoxyde de carbone (CO) provenant d'une combustion imparfaite du carburant,
- les carbonés organiques volatils (COV) dont le benzène,
- les particules en suspension (PM) issues d'une combustion incomplète du carburant.

Soulignons qu'un certain nombre de polluants sont réglementés au niveau de l'émission du véhicule : CO, NOx, hydrocarbures, particules qui sont mesurés lors du fonctionnement de cycles normalisés et SO₂, réglementé indirectement par le seuil de soufre dans la composition des carburants.

Rejets industriels

Plusieurs entreprises, soumises à autorisation au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement sont inscrites au Registre Français des Emissions Polluantes :

Nom	Polluants émis dans l'air
Fonderie GM Bouhyer	CO ₂ , COVNM Composés organiques volatils non méthaniques, CO, Pb
Laiterie du Val d'Ancenis	CO ₂
Manitou	COVNM
Terrena	COVNM
Toyota Industrial Equipment	COVNM

CO₂ : Dioxyde de carbone, COVNM Composés organiques volatils non méthaniques

CO : Monoxyde de carbone, Pb : Plomb et ses composés

La fonderie GMBA Bouhyer située au nord de la commune a fait l'objet d'une mise aux normes pour assurer la mise en conformité de ses rejets de poussières, ce qui a permis une diminution de l'impact des rejets de la fonderie, avec pour conséquence une très faible probabilité de dépassement de l'objectif de qualité sur l'ensemble des sites, risque qui n'était pas à négliger avant la mise aux normes.

Pollution des secteurs résidentiel et artisanal

Les émissions des secteurs résidentiel et tertiaire sont principalement liées au chauffage, à la production d'eau chaude et, de manière secondaire, à la climatisation. Ces secteurs produisent une part importante des émissions de CO₂, SO₂ et poussières. Précisons que ces émissions sont saisonnières avec un maximum durant la période hivernale.

Ces secteurs sont également émetteurs de composés organiques volatils du fait de l'utilisation de peintures, de solvants, colles...

Pollution agricole

L'activité agricole est source d'émissions de polluants tels que :

- le protoxyde d'azote (N₂O), émis essentiellement à la suite des épandages d'engrais,
- le méthane (CH₄) produit par les processus digestifs de la plupart des espèces animales et particulièrement des bovins,
- l'ammoniac lié essentiellement aux élevages,
- les oxydes d'azote, principalement produits par les véhicules agricoles,
- les phytosanitaires ; transférés dans l'atmosphère lors de leur application, par érosion éolienne et surtout par volatilisation, ils s'y trouvent sous différentes formes : en vapeur, associés à des aérosols, dissous dans des gouttelettes de brouillard ou de pluie des nuages. Ils y sont plus ou moins dégradés puis retombent au sol.

2.4.2. CONTEXTE SONORE

→ Rappels : Définition et caractéristique du bruit

Le bruit est dû à une variation de la pression régnant dans l'atmosphère. Il est caractérisé par sa fréquence (grave, médium, aiguë) et par son intensité, ou niveau, exprimée en décibel (A).

Les niveaux de bruit sont régis par une arithmétique particulière (logarithme) qui fait qu'un doublement du trafic, par exemple, se traduit par une majoration du niveau de bruit de 3 dB(A).

La gêne vis à vis du bruit est affaire d'individu, de situation, de durée ; toutefois, il est admis qu'il y a gêne, lorsque le bruit perturbe les activités habituelles (conversation, écoute de la TV, repos).

Echelle des bruits dans l'environnement extérieur des habitations

NIVEAU DE BRUIT en dB(A)	IMPRESSION
80	Insupportable
75	Très gênant - discussion très difficile
70	Gênant
65	Très bruyant
60	Bruyant
55	Relativement calme
50	Ambiance calme
40	Très calme
30	Très calme
15	Silence

L'unité de mesure, le décibel (A), correspond au niveau de bruit corrigé par une courbe de pondération notée A, afin de tenir compte de la sensibilité de l'oreille humaine, inégale aux différentes fréquences. Le niveau sonore exprimé en dB(A) représente ainsi la sensation de bruit effectivement perçue par l'homme.

Le niveau sonore est évalué à partir de la mesure du **niveau énergétique équivalent (Leq)**.

Cette valeur permet d'apprécier les fluctuations temporelles du bruit en le caractérisant par une valeur moyenne sur un temps donné. En effet, le Leq d'un bruit variable est égal au niveau d'un bruit constant qui aurait été produit par la même énergie globale que le bruit variable réellement perçu pendant la même durée. Le Leq représente ainsi la moyenne de l'énergie acoustique perçue durant la période d'observation.

→ Sources de bruit

Plusieurs sources de bruit sont susceptibles d'affecter le contexte sonore sur le territoire d'Ancenis. On recense principalement :

- les infrastructures de transport terrestre (routes, voie ferrée),
- les activités (industrielles, artisanales, commerciales) et les équipements publics,
- l'aérodrome.

Nuisances liées au trafic routier

L'article 13 de la loi bruit, précisé par le décret d'application 95-21 du 9 janvier 1995 et l'arrêté du 30 mai 1996, a posé les principes de la prise en compte des nuisances sonores pour la construction de bâtiments à proximité d'infrastructures.

Ces principes sont basés sur deux étapes, l'une concernant l'urbanisme et l'autre la construction :

- les infrastructures sont classées en fonction de leur niveau d'émission sonore (classement reporté dans les documents d'urbanisme),
- les nouvelles constructions situées dans les secteurs de nuisance doivent respecter des dispositions techniques de protection contre le bruit. Sont concernés les habitations, les établissements d'enseignement, les bâtiments de soins et d'action sociale, les bâtiments d'hébergement à caractère touristique.

Ces dispositions sont à prendre dans un secteur dit « affecté par le bruit », qui correspond à une bande de part et d'autre de la voie, plus ou moins large selon sa catégorie.

Sur le territoire d'Ancenis, plusieurs voies sont concernées par le classement sonore des infrastructures de transports terrestres (arrêté préfectoral du 5 avril 2000).

Nom infrastructure	Début tronçon	Fin tronçon	Catégorie infrastructure	Largeur secteurs affectés par le bruit (1)	Type de tissu (rue en U ou tissu ouvert)
A11	Limite est département	barrière de péage est	1	300m	Tissu ouvert
A11	barrière de péage est	barrière de péage ouest	1	300m	Tissu ouvert
A11	barrière de péage ouest	D164	1	300m	Tissu ouvert
Déviations Nord d'Ancenis	D184	D923A	3	100m	Tissu ouvert
Déviations Ouest d'Ancenis	D164	N23	3	100m	Tissu Ouvert
RD 923 A	RD 763	N23	3	100m	Tissu ouvert
RD 923 A	N23	Panneau 90 km/h	3	100m	Tissu ouvert
RD 923 A	Panneau 90 km/h	Déviations Nord d'Ancenis	3	100m	Tissu ouvert
RD923	Déviations Nord d'Ancenis	D878	3	100m	Tissu ouvert
RD 923 Contournement Est	Déviations Nord d'Ancenis	RN23	3	100m	Tissu ouvert
RD923 Contournement Est	RN23	D783	3	100m	Tissu ouvert
RN23	3000 M Ost LC Est Ancenis	RD 923 Contournement Est	3	100m	Tissu ouvert
RN23	RD923 Contournement Est	D923A	3	100m	Tissu ouvert
RN23	D923A	Limite Agglo, ouest Ancenis	4	30m	Tissu ouvert
RN23	Limite Agglo, OUEST ANCENJS	300M Ouest LC Est St Géréon	4	30m	Tissu ouvert
Voie ferrée Angers Nantes Ligne 51 5	393+900	417+400	1	300 m	

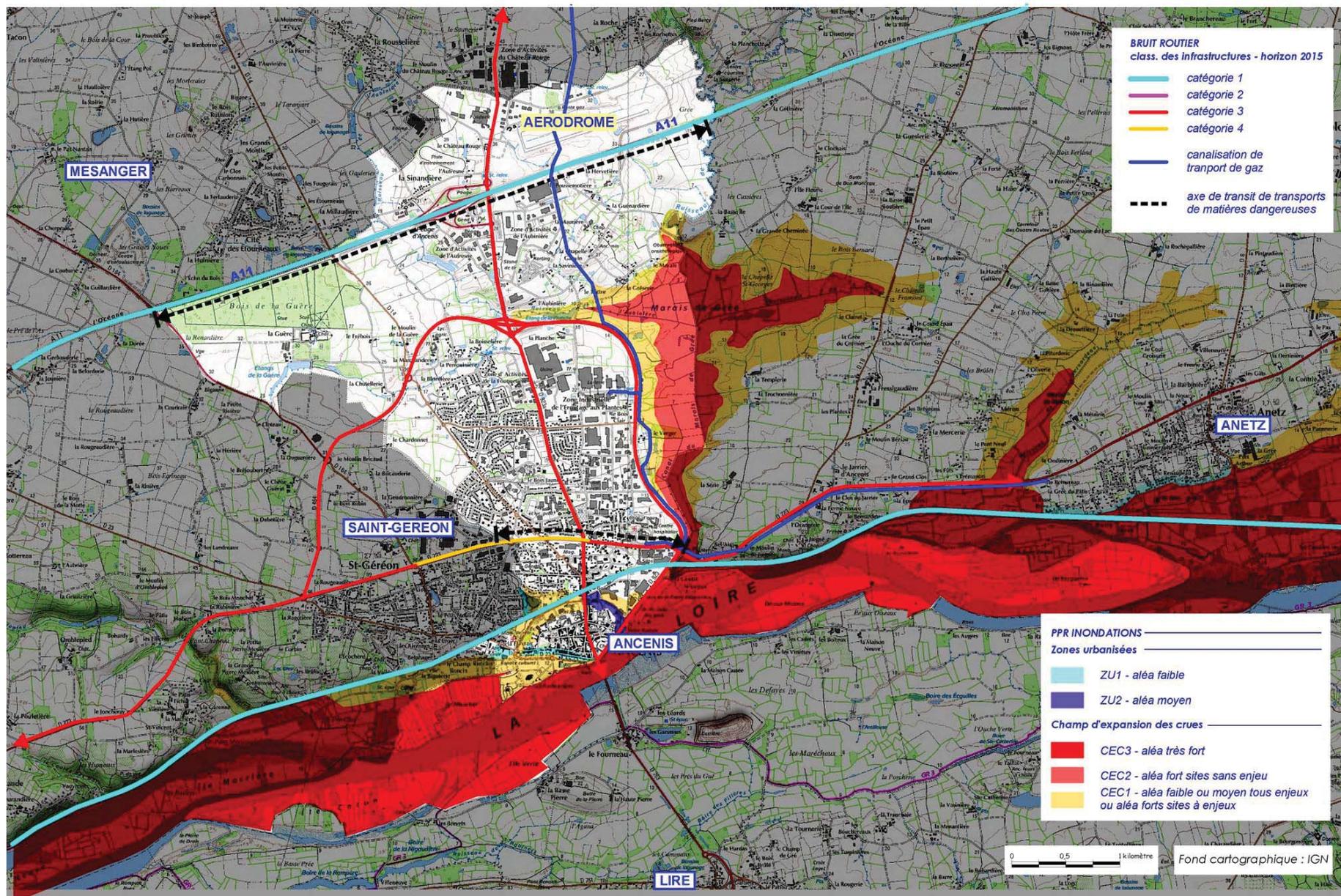
(1) La largeur des secteurs affectés par le bruit correspond à la distance mentionnée dans le tableau ci-dessus, comptée de part et d'autre de l'infrastructure.

Les isolements acoustiques minimum à mettre en œuvre sont déterminés, en fonction de la vocation des bâtiments (habitation, enseignement, santé...) par différents arrêtés :

- pour les bâtiments d'habitation : arrêté du 30 mai 1996,
- pour les bâtiments d'enseignement : arrêté du 9 janvier 1995,
- pour les bâtiments de santé, de soins et d'action sociale et les bâtiments d'hébergement à caractère touristique : arrêtés pris en application du décret n°95-20 du 9 janvier 1995.



Risques et nuisances



Activités industrielles, artisanales, commerciales

L'ensemble des activités humaines comme l'industrie, les lieux musicaux, les commerces ou encore les activités liées aux productions agricoles (conditionnement, transport) sont source de bruit, à des puissances, fréquences, durées et périodes différentes.

La gestion des bruits de voisinage est du ressort de la commune et de l'ARS (Agence Régionale de la Santé).

Les bruits liés aux établissements classés « ICPE », font l'objet d'un examen par la DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) dans le cadre des procédures d'autorisation et de déclaration. L'Inspection des Installations Classées a un rôle de police et de contrôle éventuel des dépassements réglementaires.

Aérodrome

L'aérodrome d'Ancenis, dont la gestion est déléguée au groupe VINICI, est classé en catégorie D (aérodromes destinés à la formation aéronautique, aux sports aériens et au tourisme et à certains services à courte distance).

Un plan d'exposition au bruit a été élaboré, mais n'a pas été validé. Toutefois, l'aérodrome génère des nuisances sonores, notamment le week-end.

2.4.3. RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES MAJEURS

Selon le Dossier Départemental des Risques Majeurs (DDRM) de Loire-Atlantique, la commune d'Ancenis n'est concernée que par deux types de risques naturels et technologiques.

→ Risques naturels

Seulement 2 arrêtés de reconnaissance de catastrophe naturelle ont été pris concernant le territoire d'Ancenis durant les trente dernières années :

- arrêté du 11/01/1983 pour cause d'inondations et de coulées de boue,
- arrêté du 29/12/1999 pour cause d'inondations, de coulées de boue et de mouvements de terrain.

La commune est concernée par le **risque naturel Inondation et s'inscrit dans le périmètre du PPRI** dit de la Loire amont, approuvé le 12 Mars 2001. Le PPRI constitue un outil réglementaire de décision pour les services de l'Etat et les Collectivités Locales.

Il intervient pour :

- interdire les implantations humaines dans les zones inondables les plus dangereuses où quels que soient les aménagements, la sécurité des personnes ne peut être garantie intégralement ;
- limiter les implantations dans les autres zones inondables ;
- limiter la vulnérabilité des constructions existantes ou autorisées ;
- préserver les capacités d'écoulement et d'expansion des crues pour ne pas aggraver les risques en amont et en aval.

Dans le PPRI Loire amont, on distingue sur le secteur d'Ancenis deux types de zonage :

- les zones urbanisées (ZU),
- le champ d'expansion des crues (CEC).

Le centre-ville ancien d'Ancenis est entouré par des zones d'aléa faible à moyen concernant les zones urbanisées et le champ d'expansion des crues. Des levés topographiques spécifiques ont été mis en œuvre pour déterminer précisément les parcelles concernées. A noter que dans les zones urbanisées (ZU) le règlement du PPRI ne permet pas les opérations de renouvellement urbain.

→ Risque transport de matières dangereuses

Le risque lié au transport de matières dangereuses est consécutif à un accident se produisant lors du transport de ces matières par voie routière, ferroviaire, voie d'eau ou canalisations. Il ne concerne **pas que** des produits hautement toxiques, explosifs ou polluants. Tous les produits dont nous avons régulièrement besoin, comme les carburants, le gaz ou les engrais, peuvent, en cas d'événement, présenter des risques pour la population ou l'environnement.

Sur la commune d'Ancenis, le risque transport de matières dangereuses concerne :

- des infrastructures routières : A11, RD723,
- la voie ferrée Angers Nantes,
- la canalisation de transport de gaz qui longe la rocade est.

2.4.4. RISQUE INDUSTRIEL

L'inspection des installations classées, chargée de veiller au respect de la réglementation, a défini une liste d'établissements concentrant les principaux risques technologiques ou les potentiels de pollution ou de nuisance élevés et nécessitant une attention particulière et d'une surveillance renforcée et régulière.

Les établissements prioritaires se composent :

- des établissements SEVESO seuil haut,
- des installations de stockage ou d'élimination de déchets d'une capacité autorisée de plus de 20000t/an pour les déchets industriels spéciaux et de plus de 40000t/an pour les ordures ménagères,
- des installations à rejets importants dans l'atmosphère,
- des installations dont les rejets dans le milieu naturel ou vers une station d'épuration collective.

Sur le territoire d'Ancenis, on recense une soixantaine d'Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, dont 8 soumises à un régime d'autorisation (tableau ci-dessous) :

Nom établissement	Activité principale concernée par le régime ICPE
BRAUD Marcel SAS (ETS)	Fabrication d'aliments pour animaux
BOUHYER FONDERIE (ex GMBA)	Fonderie pour métaux ferreux
GASTRONOME	Industrie de la viande
LAITERIE DU VAL D'ANCENIS	Industrie laitière
MANITOU	Mécanique, électrique, traitement de surface
SAMETAL	Mécanique, électrique, traitement de surface
TERRENA (coopérative agricole)	Entrepôts de produits dangereux
TOYOTA INDUSTRIAL EQUIPMENT	Mécanique, traitement de surface

2.4.5. SITES ET SOLS POLLUÉS

→ Base de données BASIAS

BASIAS est la base de données du BRGM, recensant les sites industriels et des activités de services, en activité ou non, susceptibles d'engendrer une pollution. Les activités sont classées en 3 groupes définis en fonction de leur dangerosité potentielle décroissante (1>2>3), selon la circulaire du 3 avril 1996 du Service de l'Environnement Industriel.

Sur la commune d'Ancenis, **64 sites susceptibles d'être affectés par une pollution des sols ont été répertoriés, dont la moitié concerne des établissements encore en activité.**

→ Base de données BASOL

BASOL est une base de données établie par le ministère en charge de l'environnement présentant les sites et sols pollués ou potentiellement pollués, qui appellent une action des pouvoirs publics à titre préventif ou curatif.

Aucun site n'est recensé sur le territoire communal.

2.4.6. REMONTÉE DE NAPPE

Après l'étiage (niveau le plus bas) observé à la fin de l'été, les nappes phréatiques se rechargent grâce aux apports des pluies automnales et surtout hivernales. Lorsque plusieurs années humides se succèdent, le niveau d'étiage peut devenir de plus en plus haut chaque année, traduisant le fait que la recharge naturelle annuelle de la nappe par les pluies est supérieure à la moyenne, et plus importante que sa vidange annuelle vers les exutoires naturels de la nappe que sont les cours d'eau et les sources.

Si dans ce contexte, des éléments pluvieux exceptionnels interviennent, le niveau de la nappe peut alors atteindre la surface du sol. La zone non saturée est alors totalement envahie par l'eau lors de la montée du niveau de la nappe : c'est l'inondation par remontée de nappe.

De nombreuses parcelles localisées sont exposées au risque de remontée de la nappe phréatique. En effet, la nappe est sub-affleurante sur le marais de Grée et tout autour de l'agglomération. Le risque est fort à très fort le long des ruisseaux de l'Aubinière, de la Guère et également sur tout le Nord-Est de la commune au droit des zones d'activité de l'Aufresne, de l'Aéropole et de la Savenière.

Lorsque les conditions sont réunies pour que le phénomène se produise, celui-ci ne peut être évité. En revanche certaines précautions doivent être prises pour éviter les dégâts les plus importants :

- éviter la construction d'habitation dans les vallées sèches, ainsi que dans les dépressions des plateaux calcaires,
- déconseiller la réalisation de sous-sol dans les secteurs sensibles, ou réglementer leur conception (préconiser que le sous-sol soit non étanche, que le circuit électrique soit muni de coupe-circuit sur l'ensemble des phases d'alimentation, y réglementer l'installation des chaudières et des cuves de combustible, y réglementer le stockage des produits chimiques, des phytosanitaires et des produits potentiellement polluants...),
- ne pas prévoir d'aménagements de type collectifs (routes, voies ferrées, trams, édifices publics, etc...) dans ces secteurs,

- mettre en place un système de prévision du phénomène. Dans les zones sensibles à de tels phénomènes, un tel système doit être basé sur l'observation méthodique des niveaux de l'eau des nappes superficielles.

2.4.7. RETRAIT ET GONFLEMENT DES ARGILES

Les phénomènes de retrait-gonflement de certaines formations géologiques argileuses affleurantes provoquent des tassements différentiels, qui se manifestent par des désordres affectant principalement le bâti individuel.

Une Cartographie de l'aléa retrait-gonflement des sols argileux dans le département de Loire-Atlantique a été établie par le BRGM. La commune d'Ancenis se situe en zone d'aléa faible. Aucun sinistre n'y a été recensé.

2.4.8. RISQUE SISMIQUE

Le territoire français métropolitain est éloigné des zones de fortes déformations que représentent à l'échelle mondiale les frontières de plaques. Considérée comme faible à l'échelle européenne, la sismicité y est typique des régions intracontinentales à faible taux de déformation.

Toutefois, la poussée démographique et le développement économique sans cesse croissants augmentent le degré d'exposition des populations et des biens aux agressions naturelles et en particulier sismiques, lesquelles au contraire d'autres phénomènes naturels ne peuvent être prédites à court terme.

Sur le territoire d'Ancenis, 11 séismes ont été recensés par la base de données SisFrance du BRGM, sur les 500 dernières années (1588 à 2002) avec une intensité comprise entre 3 et 5 (sur une échelle allant jusqu'à 12).

Dans la nouvelle carte d'aléa sismique, la commune d'Ancenis est classée en aléa faible (niveau 2) sur une échelle de 1 (très faible) à 5 (forte).

Voir aussi à ce propos le site internet « Le zonage sismique de la France » : <http://www.planseisme.fr>

RISQUES ET NUISANCES : CONSTATS MAJEURS & ENJEUX

La commune d'Ancenis est concernée par deux risques naturels et technologiques majeurs (inondation et transport de matières dangereuses), ainsi que par un certain nombre de risques d'importance plus ou moins marquée : industriel, pollution de sols, remontée de nappe, retrait et gonflement des argiles, séisme.

Certains de ces risques concernent des zones urbanisées existantes ou des secteurs potentiels de développement de la commune. **Le PPRi grèvent notamment les possibilités de renouvellement urbain au sein d'une partie de la ville historique.**

Par ailleurs, les principales sources de nuisances avérées ou potentielles (bruit et/ou qualité de l'air) sont :

- les axes routiers structurants (A11, RD 923, RD 723, contournements de l'agglomération ancennienne, ligne ferroviaire),
- certaines activités industrielles, et notamment la laiterie dans la zone industrielle de l'Hermitage,
- l'aérodrome.

Patrimoine architectural et urbain



2.5. PATRIMOINE ARCHITECTURAL ET ARCHÉOLOGIQUE

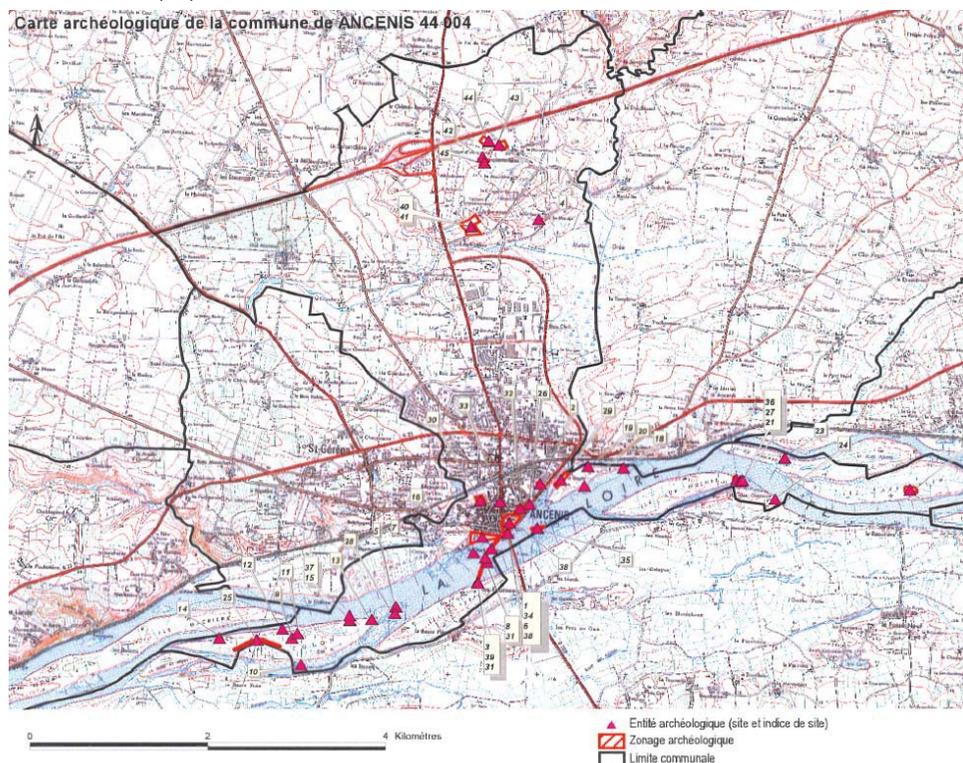
2.5.1. ARCHÉOLOGIE

Le territoire communal d'Ancenis recèle un patrimoine archéologique très important, puisque 45 entités sont recensées par le Service Régional de l'Archéologie de la Direction Régionale des Affaires Culturelles des Pays de la Loire.

Ces sites témoignent de l'ancienneté de l'occupation humaine sur ce secteur, puisque certains remontent au paléolithique (île Delage) et au néolithique (île Verte, la Grésérie, la Pierre Couvretière, île Delage) et de son caractère permanent, révélé par des indices de différentes époques, du paléolithique à l'époque moderne, en passant par le néolithique, l'Age du bronze, l'Age du fer, le Moyen-âge.

Les vestiges découverts sont essentiellement localisés dans le centre ancien d'Ancenis, la vallée de la Loire et sur le secteur compris entre le contournement est de l'agglomération et l'A11 (la Savinière, la Poussemotière, la Grésérie).

Parmi les plus importants sites recensés, on notera le dolmen dit de la Pierre Couvretière, localisé en zone urbaine (avenue des Alliés) et daté de la période Néolithique final / Age du bronze ancien. Il a été classé monument historique par arrêté du 19 août 1926.



2.5.2. PATRIMOINE HISTORIQUE

→ Patrimoine monumental

La commune d'Ancenis accueille un patrimoine bâti particulièrement riche, lié notamment à l'ancienneté de la ville et à sa situation en bordure de Loire.

On recense notamment 5 monuments historiques inscrits ou classés (source : base Mérimée / Ministère de la Culture). On pourra aussi se reporter au Titre A-2.6.1 relatif à l'évolution urbaine :

- **la villa de la Douvelière**, située quai de la Marine, inscrite (partiellement : façade principale) le 24 février 1997. Villa construite avant 1836 sur les bases d'une ancienne maison de marinier. Façade néo-classique.
- **l'église Saint Pierre**, inscrite le 7 janvier 1926, d'une architecture très originale avec sa tour clocher qui couvre l'entrée principale. Construite sur une base gallo-romaine, un narthex trapu buté de contreforts (XVe. s.) est surmonté d'un campanile (XVIe s.) avec « donjon d'horloge » (XIVe s.).
- **le dolmen dit de la Pierre Couvretière**, classé le 19 août 1926,
- **l'ancien couvent des Ursulines de la Davrays ou ancienne caserne Rohan**, classé le 13 septembre 1990.

Le couvent a été construit entre 1660 et 1680 pour les Ursulines qui s'étaient établies à Ancenis en 1642. La construction s'est prolongée jusqu'en 1743 (aile Est). Bel exemple d'architecture conventuelle classique, il comprend la chapelle et deux ailes de bâtiments conventuels avec leurs galeries de cloître. Devenu caserne à la Révolution, le couvent a abrité le 64ème régiment d'infanterie puis, jusque dans les années 1980, la caserne Rohan de gendarmerie mobile. La réhabilitation est quasiment achevée, permettant de combiner préservation du patrimoine et revitalisation de tout un quartier de ville (il accueille notamment les services de la COMPA). La rénovation du chœur des Moniales (qui fait la liaison entre le cloître et la chapelle des Ursulines) constitue la dernière tranche de travaux (financés en partie par le Contrat de Territoire 2009-2011).

- **le château** : c'est une vaste enceinte construite entre le 12^{ème} et le 16^{ème} siècle, classé le 2 novembre 1977. Bâti en 984 par la comtesse Aremerberge, il s'agissait d'une motte castrale, c'est-à-dire d'une bâtisse donjon en bois et terre élevée sur un tertre. Il devint très vite un endroit de surveillance du fleuve qui permettait un contrôle militaire et économique.

Forteresse médiévale (XV^{ème} siècle) avec un système d'entrée unique en France : un pont-levis couvert disposé en chicane et une galerie voûtée coudée avec une herse.

Logis Renaissance : une salamandre est sculptée sur le cul-de-lampe de la tourelle en encorbellement du haut pavillon.

Le bastion XV^{ème} siècle : vue panoramique sur la Loire, les duits (X^{ème} siècle) et l'île Delage.

Au Sud-Est, les fortifications bordent directement la Loire. Malgré son démantèlement, en 1926-1927, il tient encore une place importante dans le paysage de la ville.

Les autres composantes de ce patrimoine bâti et culturel sont entre autres :

- **Le pont d'Ancenis.** Avant le pont suspendu actuel, inauguré le 18 janvier 1953, il y eut quatre autres ouvrages, le premier ayant été construit de 1837 à 1839. Le pont actuel mesure 467 mètres de longueur et 28,7 mètres de hauteur, ce qui représente 1 500 tonnes d'acier.
- **Les quais,** dont la construction remonte au milieu du 19^{ème} siècle, localisés de part et d'autre du pont d'Ancenis, témoignent de l'activité maritime de la région jusqu'au 19^{ème} (voir aussi Titre A-2.6.1)
- **La statue de Joachim du Bellay,** Inaugurée le 2 septembre 1894 sur le vieux port. Cette statue est la reproduction en bronze d'un plâtre du sculpteur breton Adolphe Léonfanti.
- **Les halles (1861-1862) et la mairie (1863).**
Les nouvelles halles ont été construites à l'emplacement de celles qui existaient depuis le début du XV^{ème} siècle. Ces dernières ont été rasées en 1859. Cet ensemble inclut, en plus du marché couvert, un beffroi et l'hôtel de ville. L'ensemble est d'époque Napoléon III, caractéristique de l'architecture haussmannienne.
- **Le relais de Poste**
Créé en 1632, c'était un service public où l'on pouvait changer d'équipage de chevaux (diligences, courrier). Ce service s'est arrêté en 1873 à cause de l'arrivée du chemin de fer et du mauvais état des routes. Aujourd'hui, il s'agit d'un lieu à vocation essentiellement culturelle (musique, arts plastiques...).
- **L'Hôtel Dieu,** rue Clémenceau, qui abrite aujourd'hui Le lycée St Thomas d'Aquin
- **L'Hôpital Francis Robert,** boulevard Pasteur, inauguré en 1910.
- Le **château de la Guère** (XVIII^{ème}) sur un domaine de 80 ha au Nord Ouest de la commune.
- De nombreuses maisons nobles et de marinières, hôtels particuliers, ... au sein de la vieille ville.

Des inventaires et recensements du patrimoine bâti civil ont permis d'évaluer et de hiérarchiser les bâtiments en fonction de leur intérêt patrimonial.

→ Opération ravalement

Source : COMPA

Une opération ravalement est reconduite depuis 1993 sur le centre historique.

17 façades avaient fait l'objet de travaux d'amélioration / mise en valeur lors de la précédente achevée en 1992 (source Bilan 1993 Paysages de l'Ouest).

Sur la période 1993 -2001, 101 dossiers ont été accordés pour un montant de travaux de 866 000 €

Sur la période 2001 - 2010, 60 dossiers ont été accordés pour un montant de travaux de 1 271 000 €

Sur la dernière décennie, la part subventionnée s'est échelonnée entre 12 et 20 %, pour un montant total de 187 000 € de subventions versées. (source COMPA depuis 1993)

→ Le projet de restauration du château et du centre historique

Le projet retenu par la commune en 2010 permet de conserver le caractère public du site du château. Ce projet a fait l'objet d'un plan d'ensemble en accord avec l'Architecte des Bâtiments de France. Il comprend trois opérations et va jusqu'à la reconstitution des douves au pied des tours. Ainsi il est prévu :

- la restauration du logis Renaissance pour accueillir, avec les tours, un projet historique et culturel. Les bâtiments XVII^{ème} et XIX^{ème} accolés aux tours seront eux aussi réhabilités. Les travaux devraient s'échelonner de 2011 à 2014.
- la reconstitution des douves et du chemin de ronde pour permettre un cheminement tout autour du site. Le jardin sera aménagé pour devenir un espace de promenade et de découverte agréable et ouvert au cœur de la ville.
- enfin, à la place de l'ancien lycée du château (démoli), la construction d'un bâtiment accueillant des services du Conseil Général aujourd'hui disséminés en ville. Le projet architectural retenu se veut discret et fait la part belle à des matériaux comme le bois et le schiste très utilisés dans les siècles passés. Il contribuera à l'animation du site et offrira une vision panoramique sur l'ensemble du site et sur la Loire. Le bâtiment a été lors de l'été 2013.

La restauration du château dans le cadre du projet de revitalisation du centre historique



Les quatre axes fondamentaux du projet :

- Remettre le château en situation avec à terme, l'appropriation des douves tout autour du château par le public.
- Retrouver le fleuve : vues et perspectives depuis la place Lorraine, de Place du Millénaire dégagée, du presbytère.
- Requalifier l'ensemble Mairie-Halles : priorité donnée aux piétons et usagers.
- Aménager la Place Saint-Pierre : dédiée aux piétons et usagers.

source : X Ménard / LINEA / JP Prime

2.6. ANALYSE URBAINE

Cadastre Napoléonien - 1817

2.6.1. ÉVOLUTION URBAINE

Source : rapport de présentation du POS approuvé en 2001

→ L'origine de la ville

L'histoire de la ville est indissociable de celle du Château, dont l'édification sur une île (l'étymologie du nom donné à la ville serait celtique : « ens » = île) vers l'an 80 constitue l'acte de naissance « officiel » d'Ancenis.

Cependant, le dolmen de la Pierre Couvretière et le menhir de la Grésérie révèlent un passé gaulois. Le Château d'Ancenis fut avant tout une forteresse située à l'entrée du Duché de Bretagne, donnant à la ville un **caractère de place frontière fortifiée**. Ancenis contrôlait alors le grand axe de communication et de pénétration que constituait la Loire. Puis le Château subit les tourments de l'histoire et symbolise aujourd'hui une étape importante de la réunion de la Bretagne à la France.

Au Moyen-âge, la ville est une place frontière fortifiée. Son château contrôle la Loire, à l'entrée du Duché de Bretagne. Ancenis possède aussi **un port important**, où le principal commerce est celui du vin.

La ville s'est construite face à la Loire, sur une butte rocheuse, séparée de la rive droite par une ceinture marécageuse. Le noyau primitif devait occuper la partie Sud Est de cette butte. En effet, on trouve mention des « vieilles douves » suivant le tracé des actuelles rues Barême et Impasse Tartifume, laissant donc à l'extérieur, la moitié du « centre-ville » actuel. Ceci se trouve confirmé par le nom de « Ville Neuve » donné au quartier Sud-ouest.

De la ville médiévale elle-même, on ne connaît guère, et mal, que les édifices publics : le Château et l'Eglise sont les plus anciens. L'hôpital est fondé au début du XIV^{ème} siècle, le couvent des Cordeliers, au début du XV^{ème} siècle.

Un peu plus loin, à l'emplacement de l'actuel Groupe Scolaire Camus, on trouve le couvent des Cordeliers. Son église, l'église Saint François, est située le long de la rue du Collège. Le couvent des Cordeliers a été détruit après la révolution.

Au XVIII^{ème} siècle, la ville paraît s'étendre vers l'Ouest. Le champ du Moulin (place de la République, devient un vaste champ de foire, qu'on relie au quartier des Halles, en perçant la rue de Charost. Dans la basse ville, la rue de Villeneuve (rue Général Leclerc) semble devenir la rue des notables : on y construit quelques hôtels particuliers et surtout, le grand Hôtel de Bretagne, dit actuellement : ancien relais de poste.

Le plan cadastral, levé en 1811, présente une ville très peu changée par rapport au plan du XVII^{ème} siècle, et qui garde encore bien des traits de la ville médiévale. Avec le XIX^{ème} siècle viendra le temps des grands travaux.

→ Les premières grandes modifications du XIX^{ème} siècle

Au cours du XIX^{ème} siècle, de grands travaux d'urbanisme transforment profondément le visage de la ville.

En une trentaine d'années, elle change plus qu'au cours des siècles précédents. Entre 1835 et 1865, disparaissent : l'ancien couvent des Cordeliers, les anciennes halles, la porte de Saint Pierre, une partie des fortifications du Château, une partie des fossés... Avec le chemin de fer, la ville s'affranchit de ses anciennes limites et se répand au delà de la butte sur laquelle elle s'est d'abord développée.

Août 1839 : on inaugure le pont suspendu d'Ancenis (qui durera jusqu'en 1940). Il n'y a plus d'obstacle à la circulation entre les deux rives de la Loire. Dans la foulée, les ingénieurs des Ponts-et Chaussées dressent les plans de quais, destinés à constituer le nouveau port d'Ancenis. Ils seront construits immédiatement en amont du pont. C'est-à-dire, pour la plus grande partie de leur longueur, devant les murailles du château, qui surplombent encore directement la Loire à cette époque. [...]



source Archives départementales de Loire Atlantique

L'implantation des quais en aval du pont permet de construire une nouvelle voie de circulation. Elle commencera au débouché du pont, passera devant le château, rejoindra la route royale d'Angers, au pont de Grée, en gagnant 900 mètres sur l'itinéraire normal. [...]

Les remblaiements commencent en 1841 : des tonnes et des tonnes de sable sont apportées au pied des murs du château. [...]. Les vestiges des deux tours sont détruits, les deux tours subsistantes, celles de l'ancienne entrée, sont enterrées jusqu'à mi-hauteur. Les quais seront achevés en 1852. Long de 307 mètres, le nouveau quai rejoint le pont à son extrémité aval. La chaussée supérieure forme la nouvelle voie. Le tablier inférieur, destiné au transbordement des marchandises, communique avec le quai supérieur ou « risberme » par deux cales à double rampe. Un haut « mur de quai » sépare les deux niveaux.

Mais ce bel ouvrage n'aura guère d'utilité. Au moment même où les travaux des quais reprenaient, on inaugurerait solennellement le chemin de fer entre Angers et Nantes. Redoutable concurrence pour la marine de Loire. Dès 1860, Émilien Maillard, l'historien d'Ancenis, observe que la Loire « a perdu toute son importance commerciale ». Les quais ne connaîtront qu'une maigre fréquentation, bien loin de l'animation bruyante que pouvait espérer leurs promoteurs. Leur principale utilité aura été de supporter une nouvelle avenue, permettant de gagner le sud de la Loire depuis la route d'Angers sans traverser la ville." Source : Bertrand Boquien (A.R.R.A)

Les principaux édifices publics sont reconstruits : Halles et Mairie (vers 1860), Sous-préfecture, Château d'eau du Champ de Foire (1884). Le projet de reconstruction de l'église, longtemps envisagé, l'ancienne église étant particulièrement délabrée, échouera finalement in-extremis.

C'est le chemin de fer qui amène les transformations les plus radicales. La ligne de Tours à Nantes, qui frôle la ville, est en service en 1852. Puis une ligne d'Ancenis vers Châteaubriant est construite au début du XX^{ème} siècle. Autour de la gare se développe un nouveau quartier, attirant une première industrie. A cette époque s'engage une réflexion sur l'aménagement du quartier de la gare. Plusieurs propositions sont faites mais aucune ne sera réalisée ; le quartier de la gare se structure sans plan d'ensemble et les entreprises s'y installent au coup par coup. Entre ce quartier et la ville, les fossés sont comblés : on aménage sur leur emplacement l'amorce d'un boulevard de ceintures. Tout près, s'établit la nouvelle Sous-préfecture. **Le « centre de gravité » de la ville s'est déplacé du quartier du port à celui de la gare.** Aujourd'hui l'essentiel de l'activité industrielle de la ville se déroule dans la partie Nord de la ville et peu de choses subsistent du dynamisme économique du secteur de la gare. Une partie de l'ancienne gare de la ligne Ancenis Châteaubriant demeure et on devine encore au travers la trame viaire actuelle le tracé de l'ancienne voie ferrée.

Les plus anciens plans d'Ancenis remontant au XVII^{ème} siècle, c'est donc seulement à partir de cette époque, qu'on peut obtenir une vue d'ensemble de la ville. Une ville qui change très peu jusqu'au début du siècle dernier.

L'urbanisation ne dépasse pas, au Nord, les actuelles rues Barème et du Collège, et à l'ouest, l'actuelle place de la République. A deux exceptions près : le faubourg des Morices, à l'ouest et la rue du Pontereau (rue Georges Clemenceau) au Nord. Les versants Nord et Ouest de la butte d'Ancenis, sont donc constitués de vastes terrains non bâtis : jardins prairies, vignes.

Les pôles principaux de la ville sont le Château et le port, en bordure de Loire, l'église, les halles et, à la périphérie, l'hôpital et le couvent des Cordeliers :

- **Le château :** c'est une vaste enceinte, souvent remaniée, et encore mal connue. Elle est séparée de la ville par de larges douves. Au Sud-Est, les fortifications bordent directement la Loire. Malgré son démantèlement, en 1926-1927, il tient une place importante dans le paysage de la ville.
- **Le port :** c'est en fait une longue grève, s'étendant à peu près à l'emplacement du nouveau parc de l'Eperon. Une série de petites rues parallèles y conduit. Entre le port et le château, on trouve : les prisons et la Poissonnerie (marché aux poissons).
- **L'église Saint-Pierre :** d'origine médiévale, elle prend au XVI^{ème} siècle sa silhouette définitive. Elle est précédée d'un parvis et bordée au Sud, par le cimetière, au milieu duquel, se trouve la Chapelle Saint Barnabée. Ce cimetière est transféré en 1776, dans la rue d'Enfer (rue Barème).
- **Les halles,** à peu près à l'emplacement des halles actuelles, sont constituées d'un vaste toit d'ardoises reposant sur des piliers de bois. Les marchés se tiennent sur les places avoisinantes. L'exercice de la justice seigneuriale est lié à la tenue des marchés. L'auditoire de justice est situé sous les halles, et tout près, on trouve potence et pilori.
- Dans la grande rue de la Ville (rue Aristide Briand) ; existe une autre **place de marché** (place Léna), on y trouve un petit marché couvert, qui rassemblait probablement, les bouchers.
- Un peu à la périphérie, **l'Hôpital et les Cordeliers.** Le lycée saint Thomas d'Aquin occupe l'emplacement et les derniers locaux de ce qui fut jusqu'en 1910, l'hôpital, fondé vers 1315. Au XVII^{ème} siècle, les religieuses de l'Hôpital font construire à proximité, une grande maison, qui sera plus tard, et maintenant encore, affectée au Collège.

La ville d'Ancenis après guerre : le centre - les quais - la Noëlle



La ville d'Ancenis après guerre : la place du Gal De Gaulle - la voie ferrée



source / Archives départementales de Loire Atlantique

→ L'époque moderne

Au Nord de la voie ferrée naît encore un autre quartier, où les constructions s'étirent le long des routes. Des rues nouvelles se créent. En 1906, on y aménage une place, la place Francis Robert. Et, dès 1913, il est question de remplacer par un pont le passage, souvent engorgé, entre la ville et sa banlieue Nord.

Pendant la première moitié du XX^{ème} siècle, la ville perd sa garnison, sa Sous-préfecture, son tribunal. La population diminue : en 1886, elle avait atteint 5400 habitants, en 1926, elle est descendue à 3942.

Après la seconde Guerre Mondiale, l'industrialisation d'Ancenis amène un développement spectaculaire de l'urbanisation. Le quartier situé au Nord du chemin de fer devient une véritable ville, de plus en plus autonome par rapport à la "vieille ville". La ville s'étire vers le Nord, tandis que parallèlement, le village de Saint-Géréon s'urbanise dans la continuité d'Ancenis.

Dans les années 1955-1960 se font des lotissements à la périphérie (la Varie), dans la vieille ville (rue Général Leclerc) et à l'Ouest (le Salvenet) ;

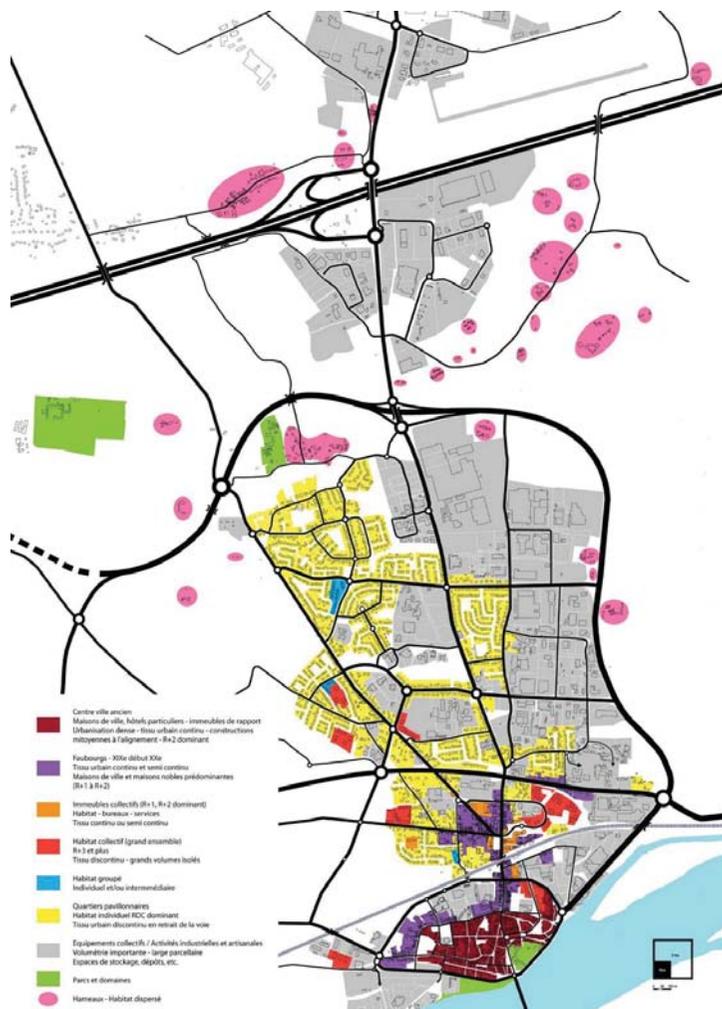
L'année 1968 voit la construction de la déviation de la RN 23. Ainsi la ville se construit en trois couronnes successives :

1. La vieille ville entre la Loire et la voie ferrée,
2. L'extension entre voie ferrée et RN 23, dont l'urbanisation est en voie d'achèvement,
3. La ville nouvelle au Nord de la RN 23 (la nouvelle "barrière" au Nord étant l'autoroute Océane A 11, et à l'Est, celle du Marais de Grée), dévolue essentiellement à l'accueil d'activités.

De 1970 à 1980, l'urbanisation se poursuit à l'intérieur de la zone construite (programme de la ZAC Pasteur-Corderie en 1974) et se développe au Nord de la RN 23 : lotissement des Grands Champs, les Hauts-Pavés, la Mariolle. Construction du C.E.S. et du L.E.P., rue du Pressoir Rouge. Tout au Nord, le lotissement Saint-Anne. En 1980, la zone du Bois Jauni : construction d'un collège d'une capacité de 900 élèves (le Lycée Joubert étant transféré dans les locaux de l'ex-CES, rue du Pressoir Rouge), du Groupe scolaire privé Ste-Anne-Jean Paul II.

Désormais la zone agglomérée englobe sans discontinuité les communes d'Ancenis et de St-Géréon.

Morphologie urbaine



2.6.2. MORPHOLOGIE URBAINE

Source : rapport de présentation du POS approuvé en 2001

→ La ville historique

La structure de la vieille ville est marquée par trois éléments : la topographie du site, la présence de la Loire et l'organisation médiévale.

Ces éléments sont aujourd'hui bien visibles dans le réseau de rues. La topographie influe sur le tracé des voies. Ainsi, les voies principales de la vieille ville suivent la pente naturelle. Plusieurs rues sont parallèles aux courbes de niveau et donc à la Loire, suivant ainsi le plan d'écoulement des eaux : Boulevard Joseph Vincent, Rue du Général Leclerc, Boulevard Joubert.

Le boulevard Joseph Vincent possède une configuration de voie de ceinture. A l'intérieur, les îlots forment une trame urbaine irrégulière. Ce sont tous de petits îlots construits de manière dense. Les constructions se concentrent sur la rue avec le bâti à l'alignement, implantées en façade principale sur des rues étroites.

Les rues présentent un caractère minéral affirmé créé soit par l'alignement du bâti, soit par la présence de hauts murs qui complètent le front urbain.

Le parcellaire est orienté selon un axe Nord-Sud à proximité de la Loire, et Est-Ouest au-delà de la rue du Château et de la rue Emile Maillard.

Les parcelles sont étroites (5m) et parfois profondes. La densité élevée (60 logements à l'ha) s'explique par le caractère jointif de l'habitat.

→ L'extension urbaine du XIX^{ème} siècle.

Le faubourg Francis Robert au Nord de la voie ferrée en novembre 2010

Jusqu'au XIX^{ème} siècle, la typologie urbaine traditionnelle se poursuit. Bâti à l'alignement, parcelles étroites sur rue, habitats jointifs sont les caractéristiques des formes urbaines de l'époque. Même si l'ordonnancement est de règle, cette typologie se rapproche de la typologie médiévale. En cela, les extensions du XIX^{ème} siècle ne rompent pas brutalement avec le tissu urbain de vieille ville.

Toutefois, les structures urbaines changent, le tracé des voies s'affranchit des contraintes du site. C'est l'époque de rectification des alignements et de grandes percées. La rue Francis Robert, la rue Renée Urien témoignent de cette époque d'extension de la ville autour de nouveaux pôles de gravité (les axes majeurs, la gare,...).



(photo ARCHIDEE - nov 2010)

→ Les extensions récentes

Les extensions récentes marquent la fin de l'urbanisme classique au profit de l'urbanisme moderne. Le zoning (aménagement des quartiers en fonction d'une vocation donnée) fait son apparition.

Les extensions résidentielles sont caractéristiques des lotissements pavillonnaires de ces 40 dernières années : parcellaire régulier, constructions implantées en retrait des voies publiques et, le plus souvent, des limites séparatives. Ce type d'habitat se distingue ainsi essentiellement de l'habitat ancien par son organisation non plus dépendante d'un ensemble bâti (îlot, groupement de maisons) mais traitée de façon exclusivement individuelle.

Contraintes par les limites physiques et administratives, ces extensions récentes, qui se multiplient depuis les années 90, se localisent essentiellement au nord du centre ville. Les distances entre l'habitat et les fonctions centrales (commerces, services, équipements, etc.) sont importantes et s'amplifient davantage par rapport à un développement de type radioconcentrique.

Par ailleurs, ce type d'urbanisation s'affranchit des structures du site, que ce soit les structures paysagères ou la topographie.

Parallèlement, quelques secteurs de grands collectifs font leur apparition. Ces opérations de type grand ensemble des années 60-70 bénéficient de la proximité du centre-ville et offrent eux-mêmes une certaine mixité (habitat – bureaux). Édifiés à l'échelle de l'îlot (3 à 4 édifices), ces ensembles s'intègrent assez bien dans la trame existante. Les cœurs d'îlots ouverts accueillent espaces verts et zones de stationnement.

Également, il se met en place des espaces mono- fonctionnels, espaces commerciaux, zone d'activités, qui se placent hors du tissu urbain, au Nord de la ville et séparés des lieux de vie et de travail.

Du fait de ces nouveaux modes d'occupation, l'emprise de la tâche urbaine croît considérablement à l'aube des années 50.

Le quartier du Bois Jauni en novembre 2010



2.6.3. TYPOLOGIE DE L'HABITAT ET DENSITES URBAINES

→ La vieille ville

Dans le centre ancien, des typologies différentes cohabitent :

Des maisons, vestiges du moyen-âge, aux lignes brisées, courbes et ondulées,

Des hôtels particuliers datant du XVIII^{ème} siècle rue du Général Leclerc et en bordure de Loire.

La typologie des maisons est généralement haute (R+2 ou R+1+combles). Des éléments de décors sont liés à l'usage du Tuffeau et à son aptitude à être finement sculpté. C'est ainsi que les baies, frontons et lucarnes sont

souvent ouvragés et délicatement ornés. Les enduits ont la tonalité des sables de Loire et la brique est parfois employée pour l'encadrement des ouvertures. Les toitures sont réalisées en ardoise.

Cette typologie offre une densité relativement élevée (65 logements à l'hectare). Les cœurs d'îlot sont investis par les extensions, les remises et les voitures au détriment des espaces verts.

→ Les extensions du XIX^{ème} siècle

Constituée d'édifices de type R+1+combles, édités en ordre continu et au droit de l'espace public, cette typologie prolonge naturellement le tissu de la vieille ville. Pour autant, la trame constituée ne se présente plus sous forme d'îlots mais en urbanisation linéaire le long d'un axe structurant. Si c'est sur celui-ci que se situe l'entrée principale de l'habitation, une voie annexe à l'arrière des parcelles offre un accès voiture.

Contrairement aux îlots de la vieille ville, ces habitations offrent des jardins privatif à l'arrière.

→ Les constructions récentes.

Dans les quartiers pavillonnaires l'habitat se caractérise avant tout par sa relative uniformité, inhérente au modèle individuel prédominant. On y trouve :

- L'habitat strictement individuel, de type pavillon, édifié rigoureusement à 5 mètres en retrait des voies, sur des parcelles généralement peu profondes (25 à 30 m) et de forme proche du carré (20 à 25 m de largeur). Les rez de chaussée sont prédominants.

Outre une densité relativement faible (de l'ordre de 11 logements à l'hectare), ce tissu quelque peu standardisé engendre un cadre de vie finalement peu confortable pour les résidents : jardin "utile" de surface réduite une fois déduite les espaces de recul vis-à-vis de limites, et une certaine promiscuité (parcelles peu profondes).
- L'habitat individuel en bande (opération îlot Tanvet Béar), édifié en ordre continu. Leur volumétrie s'étage sur 2 niveaux : R + 1 sur un parcellaire plus étiré (8 à 12 mètres en façade sur une profondeur moyenne de 30 mètres). Des décrochements viennent animer les façades dans les opérations plus travaillées. Les densités sont de l'ordre de 20 logements à l'hectare. Ce modèle d'habitat représente une alternative intéressante pour la recherche de mixité, et constitue un mode d'habiter satisfaisant : jardin "utile" plus confortable malgré des superficies réduites, promiscuité visuelle limitée. Lorsqu'il est bien conçu, il donne aussi la possibilité de façonner une véritable qualité urbaine en composant des fronts bâtis rythmés et des espaces publics plus chaleureux.
- Les immeubles collectifs ont quant à eux, une hauteur moyenne de R+3 à R+8. Ils sont pour la plupart de facture moderne. Contrairement à l'îlot Schuman, l'îlot Moutel bénéficie d'abord paysagés de qualité et les habitations sont équipées de balcons.

→ L'habitat rural traditionnel

Le bâti principal (habitation) est implanté plus ou moins parallèlement aux voies de circulation mais privilégie cependant une exposition de la façade principale au Sud.

Le développement du bâti s'est effectué soit linéairement, accolant ainsi les pièces et les fonctions, soit en cours semi-fermées. Les toitures sont réalisées soit en ardoises, soit en tuiles.

Aujourd'hui, les bâtiments agricoles occupent des surfaces de plus en plus importantes et cela entraîne parfois des impacts forts dans le paysage en plus des nuisances habituelles (odeur, bruit).

Ilot Iena Charost

Caractéristiques :

Typologie de l'habitat : mixte, ind & collectifs

Fonctions : résidentiel - commercial
équipements publics - bureaux

Morphologie urbaine :

- ordonnancement rigoureux R+2
- maisons nobles, de villes, hôtels particuliers
- voies mixtes, ruelles et passages, placettes

Cadre de vie : architecture de qualité,

- coeur d'îlots optimisé - rares espaces verts
- qualité de l'espace public, prédominance voitures,
- proximité commodités,

Orientation : en fonction axe des voies

Stationnement : sur l'espace public



Nombre de logements : 70 environ
Emprise totale : 1,1 ha
Densité : 64 Logements /ha
Emprise bâtie : 55 %
Emprise voirie : 30 %

Ilot Rayer - Roi Albert

Caractéristiques :

Typologie de l'habitat : individuel - petit collectif

Fonctions : résidentiel - commercial

Morphologie urbaine :

- maisons de ville R + 1 + cbles
- immeubles de rapport R + 2
- diversité des hauteurs
- alignements rigoureux
- voies mixtes et ruelles

Cadre de vie : cour, diversité bâtie

accès direct commodité

Orientation : parallèle à l'axe de la voie

coeur d'îlot plus libres

Stationnement : sur l'espace public (placettes)



Nombre de logements : 65 environ
Emprise totale : 1,0 ha
Densité : 65 Logements /ha
Emprise bâtie : 75 %
Emprise voirie : 31 %

Ilots Moutel

Caractéristiques :

Typologie de l'habitat : collectif

Fonctions : résidentiel - maison de quartier
bureaux (en cours)

Morphologie urbaine : immeubles tours

- îlots ouverts en R+4 et R+3
- voie résidentielle et liaisons douces

Cadre de vie : abords paysagés, espaces ludiques

proximité commodités

architecture simpliste années 60 et 70

Orientation : selon ensoleillement

Stationnement : aérien



Nombre de logements : 229
Emprise totale : 2,9 ha
Densité : 79 Logements /ha
Emprise bâtie : 16 %
Emprise voirie : 20 %

Ilot Clemenceau

Caractéristiques :

Typologie de l'habitat : individuel

Fonctions : résidentiel

Morphologie urbaine :

- maisons de ville R+1+cbles
- à l'alignement

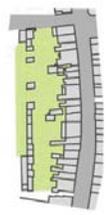
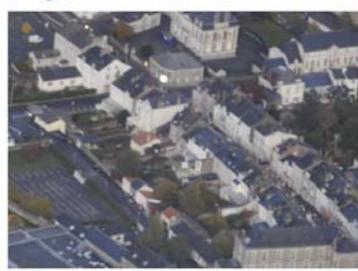
- voie principale et voie annexe dessert fond de parcelles

Cadre de vie : jardin privatif à l'arrière, proximité commodités

- architecture simple et de qualité, rapport à la rue

Orientation : parallèle à l'axe de la voie

Stationnement : sur la parcelle (accès arrière) et sur espace public



Nombre de logements : 19
Emprise totale : 0,8 ha
Densité : 23 Logements /ha
Emprise bâtie : 30 %
Emprise voirie : 36 %

Ilot Clemenceau Barème

Caractéristiques :

Typologie de l'habitat : mixte individuel et collectif

Fonctions : résidentiel - commercial

Morphologie urbaine :

- tissu continu de maisons de ville (R+1+cbles)
- + collectif alignement (R+2) + maison noble
- voie principale + petite venelle

Cadre de vie : jardin privatif à l'arrière (individuel)

- balcons de ville

- animation paysagère des arrières (parc privé)

- architecture simple et de qualité - rapport à la rue

Orientation : parallèle à l'axe de la voie

Stationnement : sur l'espace public et souterrain



Nombre de logements : 49
Emprise totale : 0,75 ha
Densité : 65 Logements /ha
Emprise bâtie : 50 %
Emprise voirie : 33 %

Ilot Schuman

Caractéristiques :

Typologie de l'habitat : collectif

Fonctions : résidentiel - bureaux

Morphologie urbaine :

- immeubles barres R + 4
- îlot semi ouvert
- voie principale

Cadre de vie : coeur d'îlot paysagé

- architecture simpliste années 60

- absence balcons

- proximité commodités

Orientation : en fonction de la voie

Stationnement : aérien en pied d'immeuble



Nombre de logements : 40
Emprise totale : 0,7 ha
Densité : 57 Logements /ha
Emprise bâtie : 21 %
Emprise voirie : 30 %

Ilot Rohan

Caractéristiques :
 Typologie de l'habitat : collectif
 Fonctions : résidentiel
 équipements publics

Morphologie urbaine :
 - ilots ouverts
 - bâti en recul
 - R + 3 + attique en gradins

Cadre de vie : - larges terrasses et balcons
 - espaces verts / convivialité
 - commodités équipements

Orientation : selon ensoleillement
Stationnement : souterrain
 + visiteurs en surface




Nombre de logements : 66
 Emprise totale : 0,9 ha
 Densité : 73 Logements /ha
 Emprise bâtie : 18 %
 Emprise voirie : 45 %

Ilot Maine Touraine

Caractéristiques :
 Typologie de l'habitat : individuel
 Fonctions : résidentiel exclusif

Morphologie urbaine :
 - pavillonnaire isolé en milieu de parcelle R+cbles
 - voie principale en boucle, liaisons douces, bande cyclable
 - diversité des clôtures

Cadre de vie : jardin privatif à l'arrière, larges espaces verts collectifs
 - proximité écoles, espace public qualitatif, liaisons douces
 - fonctionnelles (itinéraire relativement direct),
 - architecture standardisée

Orientation : parallèle à l'axe de la voie
Stationnement : sur la parcelle





Nombre de logements : 49
 Emprise totale : 4,4 ha
 Densité : 11 Logements /ha
 Emprise bâtie : 11 %
 Emprise voirie : 18 %

Ilot Provence

Caractéristiques :
 Typologie de l'habitat : individuel
 Fonctions : résidentiel exclusif

Morphologie urbaine :
 - pavillonnaire isolé en milieu de parcelle
 R + combles
 - voie principale en boucle + liaisons douces
 - diversité des clôtures

Cadre de vie : jardin privatif à l'arrière, architecture standardisée,
 proximité équipements scolaires

Orientation : parallèle à l'axe de la voie
Stationnement : sur la parcelle et sur l'espace public





Nombre de logements : 28
 Emprise totale : 2,5 ha
 Densité : 11 Logements /ha
 Emprise bâtie : 16 %
 Emprise voirie : 18 %

Ilot Siché - Libération

Caractéristiques :
 Typologie de l'habitat : intermédiaire
 Fonctions : résidentiel exclusif

Morphologie urbaine :
 - immeubles à l'alignement R+1 & R + 2
 ouverts sur espace semi privatif

Cadre de vie : coeur d'îlot paysagé / convivialité
 architecture modeste des années 80
 pieds d'immeuble médiocres

Orientation : parallèle à l'axe de la voie
Stationnement : aérien (cour commune)
 garages individuels en RdC





Nombre de logements : 18
 Emprise totale : 0,36 ha
 Densité : 50 Logements /ha
 Emprise bâtie : 21 %
 Emprise voirie : 23 %

Ilot Coquelicots Violettes

Caractéristiques :
 Typologie de l'habitat : mixte
 individuel et collectif

Fonctions : résidentiel exclusif

Morphologie urbaine :
 - habitat groupé en bande R+1
 - pavillonnaire isolé en milieu de parcelle R + Cbles
 - collectif R + 3
 - voies de desserte traversantes

Cadre de vie : jardin privatif à l'arrière
 coeur d'îlot ouvert / espace de rencontre

Orientation : parallèle à l'axe de la voie
Stationnement : aérien pied d'immeuble,
 sur la parcelle et sur l'espace public





Nombre de logements : 91
 Emprise totale : 3,5 ha
 Densité : 26 Logements /ha
 Emprise bâtie : 16 %
 Emprise voirie : 23 %

Ilot Tanvet Béar

Caractéristiques :
 Typologie de l'habitat : individuel
 Fonctions : résidentiel exclusif

Morphologie urbaine : maisons groupées en bande R + 1
 - front bâti homogène
 - voie de desserte mixte en impasse
 - espaces verts, perméabilités piétonnes

Cadre de vie : jardin privatif à l'arrière
 - unité architecturale et des clôtures
 - espaces ludiques - convivialité
 - relative proximité écoles

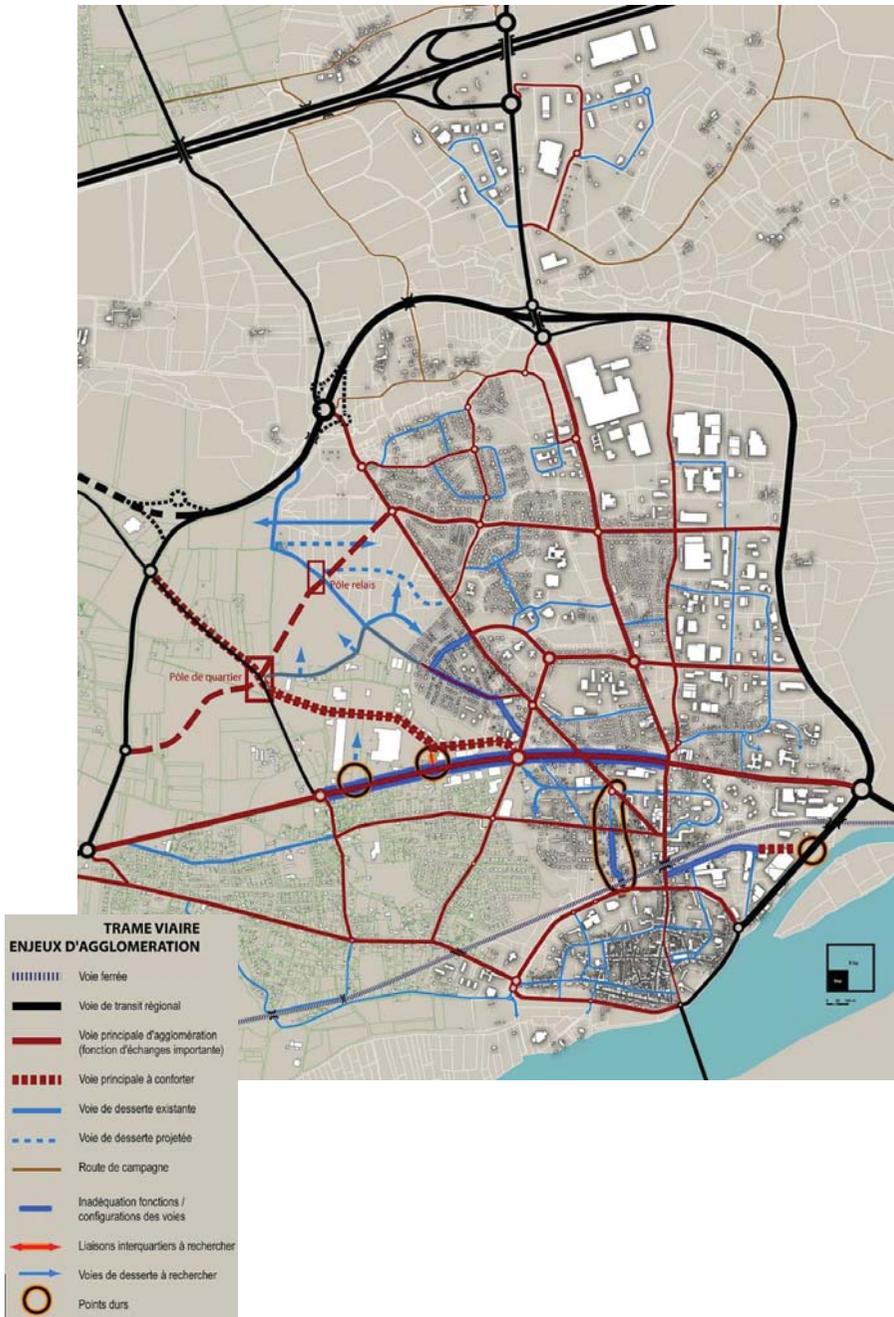
Orientation : parallèle à l'axe de la voie
Stationnement : sur la parcelle et sur l'espace public





Nombre de logements : 19
 Emprise totale : 0,9 ha
 Densité : 21 Logements /ha
 Emprise bâtie : 23 %
 Emprise voirie : 31 %

Trame viaire existante et projetée à moyen terme

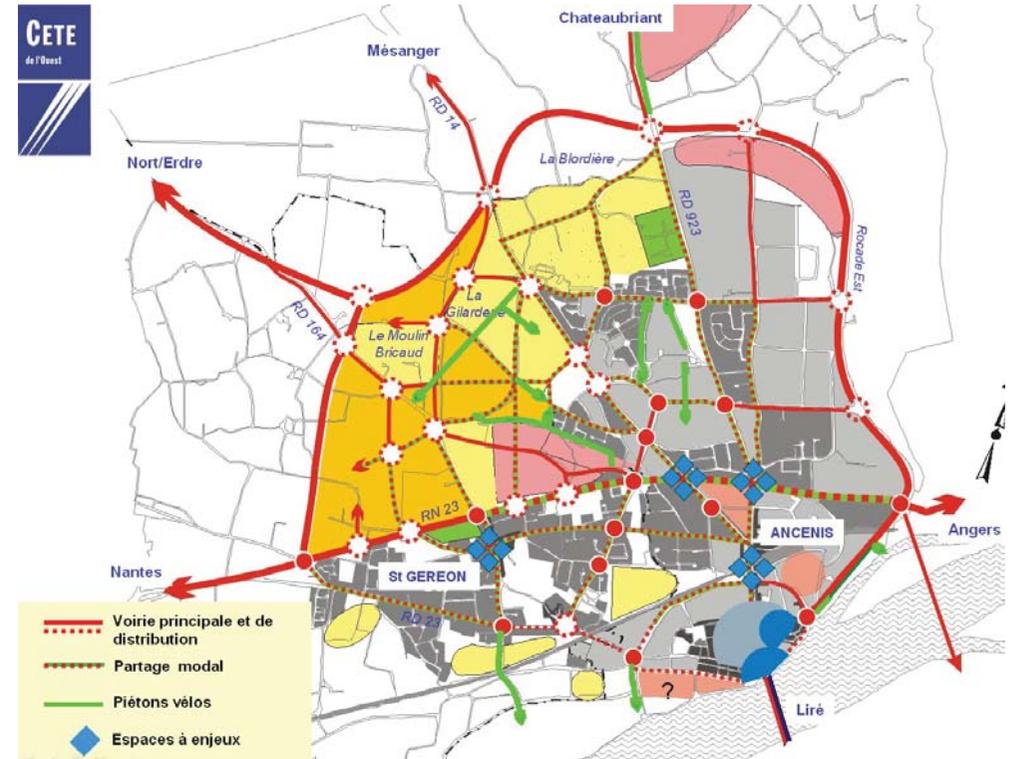


2.6.4. ANALYSE FONCTIONNELLE DE LA TRAME VIAIRE / ACCESSIBILITÉ

→ Une agglomération partitionnée, mais relativement bien structurée

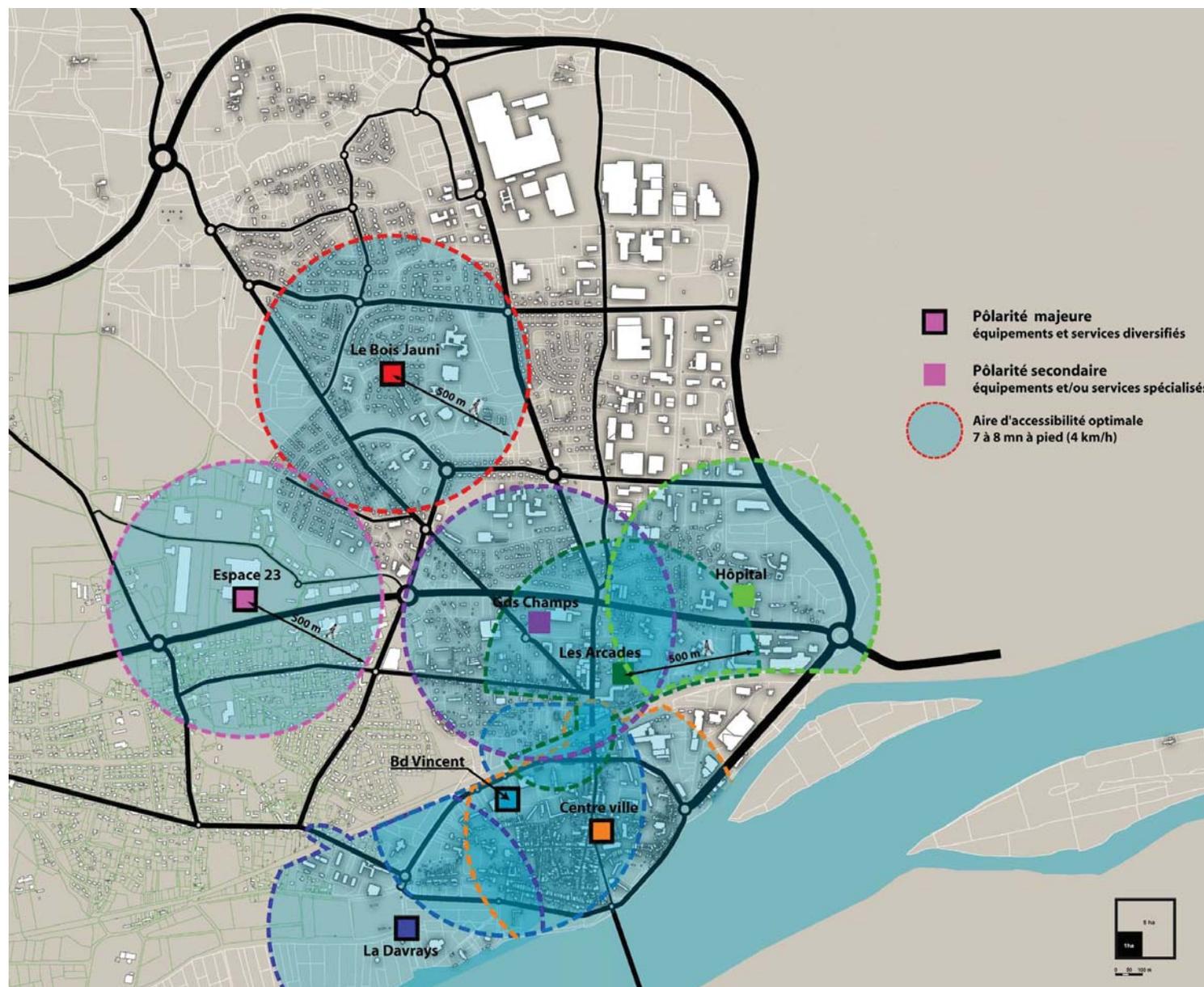
Bien qu'impactée par **deux fortes césures d'infrastructures** (voie ferrée, ex RD 723), la trame viaire est globalement bien hiérarchisée. La déclinaison progressive du schéma de circulation adopté en 2003, à l'échelle de l'agglomération Ancenis - St Géréon) a permis en effet d'améliorer les dysfonctionnements, d'adapter et de développer progressivement le réseau viaire de façon cohérente. A noter que celui-ci a été adapté suite aux études pré opérationnelles menées sur le secteur de La Chauvinière / la Gilarderie (approche préalable globale étendue au vaste secteur du Moulin Bricaud / Le Bois Robin situé en continuité sur la commune de St Géréon). Voir à ce propos plus loin Titre A - 2.6.6.

Le schéma de circulation de 2003 - échelle agglomération



Le **centre ville historique à conservé son caractère insulaire** de part les contraintes de franchissement de la voie ferrée. Le réseau interne assez dense de rues et venelles de desserte s'articule de façon satisfaisante avec les boulevards de ceinture : quais, bd Vincent, bd de Kirkham, ... Le bd de Alliés constitue une alternative périphérique au passage par la trémie SNCF (rue Clémenceau) pour rejoindre la Nord de la ville et permet de s'évader rapidement pour rejoindre la rocade.

Polarités urbaines - Générateurs de déplacements et accessibilité



Dans la **partie médiane de la ville**, située entre la voie ferrée et l'ex RD 723 (Bd Badbrückenau), le quartier des Arcades et notamment le quartier d'habitat collectif du boulevard du docteur Moutel, apparaît quelque peu enclavé :

- le site industriel de la Noëlle occultant toute possibilité de connexion vers l'Est,
- au Sud la voie ferrée coupant toute relation vers le secteur Léon Séché.

Le **quartier des Grands Champs** souffre quant à lui d'un **déficit de relation avec la RD 723** (il lui tourne le dos) **et avec le giratoire des 13 Prés**, rompant la continuité commerciale vers l'Espace 23 à St Géréon. Le maillage de voie mériterait d'y être développé pour absorber un trafic de véhicules en hausse, dû en grande partie au développement récent et à venir de l'offre commerciale et de services (la ZAC des Grands Champs apportant à terme davantage de résidents et de services). La problématique est liée en partie au territoire de St Géréon, notamment au niveau du garage automobile, celui-ci interrompant par ailleurs la coulée verte Nord / Sud (voir Titre A-2.6.5).

Au **Nord de l'ex RD 723** (Bd Badbrückenau) de nombreuses voies interquartiers (voies principales d'agglomération) permettent d'irriguer les quartiers résidentiels au sein d'un maillage de voies plus ou moins complexe. Même si au premier abord il est assez difficile de s'orienter pour le visiteur occasionnel, cette trame est relativement lisible.

Les principaux axes structurants sont en effet généralement facilement identifiables par de larges emprises et, souvent, par un traitement de l'espace public permettant d'afficher assez clairement le statut des voies (tracé plutôt rectiligne, mobilier urbain, alignements d'arbres, ...). Certains axes sont néanmoins surdimensionnés entraînant vitesse excessive des véhicules et surconsommation d'espaces.

Des voies de desserte résidentielle complètent le réseau. La plupart du temps sans réelles continuités entre elles, celles-ci s'assimilent souvent à un dédale assez complexe d'impasses et de chicanes. Cependant, dans les opérations récentes, un soin plus particulier apporté aux espaces publics permet de différencier plus facilement ces voies des axes structurants. **Ces efforts méritent d'être suivis pour d'éventuelles requalifications des quartiers plus anciens.**

Voir aussi Titre A 4 Déplacements pour de plus amples analyses.

Compte tenu des contraintes d'infrastructures, au sein de l'agglomération **la maille viaire est plutôt bien structurée et les dysfonctionnements relatifs**. En termes de recherche d'optimisation, et dans l'optique d'une densification urbaine, les enjeux résident essentiellement dans :

- Le franchissement de la voie ferrée entre le quartier gare et les Arcades (notamment dans la perspective de la ZAC Léon Séché 1 500 nouveaux habitants à terme) ; des liaisons douces sont d'ores et envisagées dans le cadre du projet de pôle multimodal et du futur quartier Léon Séché (ZAC), Il conviendra de mesurer la faisabilité d'une liaison aménagée pour la circulation automobile.
- l'affirmation de l'axe Lamoricière / Audiganne, pour relier le pôle Grands Champs / Bd Vincent sans transiter par la rue Clémenceau,
- l'accès au pôle Gare depuis l'extérieur (avenue des Alliés à l'Est) qui ne pourra être complètement opérationnel d'ici un horizon de 10 à 15 ans car lié à la réalisation de la tranche 2 de la ZAC Léon Séché,
- l'amélioration des accès à l'Espace 23 pour décongestionner l'ex RD 723 (Bd Badbrückenau) et le rond point des 13 Prés ; ces points concernent essentiellement la commune de St Géréon.
- La recherche d'une liaison entre le rond point des 13 Prés et le quartier des Grands Champs, axe qui permettrait d'affirmer une continuité commerciale majeure au sein de l'agglomération entre le centre ville / les Arcades / Grands Champs et Espace 23.

→ Des polarités qui maillent la ville

Cinq polarités majeures, relayées par 3 polarités secondaires animent la vie de l'agglomération (voir cartographie ci contre). Celles-ci concentrent l'essentiel des déplacements.

Parmi les polarités majeures :

- **Le centre ville historique** avec ses fonctions commerciales, administratives, associatives et éducatives auxquelles s'ajoute bien entendu une fonction résidentielle : la place Alsace Lorraine (halles), la place J. d'Arc (mairie), les places Foch et St Pierre (marché, église), la rue de Charost rassemblent toutes ces fonctions dans un périmètre assez réduit. Cette organisation est synonyme de vitalité mais pose des problèmes de stationnement en passe d'être résolus dans le cadre du projet de revitalisation du centre historique (voir Titre A-2.5.2) ; celui-ci devant à terme donner une réelle ampleur touristique au centre ville.
- **Le boulevard Joseph Vincent, qui englobe la place de la République**, en tant que pôle culturel, éducatif et de loisirs : collège St Joseph, école Camus, FJT, médiathèque, cinéma ainsi que les nombreuses installations de sports et de loisirs.
- **Le pôle Rohan / stade de la Davrays** et son environnement remarquable (couvent des Ursulines, Ile Mouchet) concentre des fonctions culturelles (théâtre), administratives (COMPA), de sports et de loisirs avec le complexe de La Charbonnière attenant.
- **Le Bois Jauni**, bien que moins rayonnant, il constitue la polarité majeure des quartiers situés au Nord de l'ex RD 723 (Bd Badbrückenau) avec à la fois des fonctions commerciales (de plus en plus fréquenté), éducatives (écoles de Sévigné et Ste Anne, collège public) et de loisirs (centre aquatique, plateau sportif, ...).
- Enfin en marge de la commune **l'Espace 23** tient pleinement une fonction commerciale qui rayonne sur l'ensemble de l'agglomération. Le statut de polarité est comme décuplé par sa situation en périphérie : la zone commerciale peut s'apparenter en effet à l'heure actuelle à un vaste îlot, isolé du reste de la ville par les infrastructures routières (ex RD 723 - Bd Badbrückenau) et l'absence de réelles perméabilités piétonnes avec les quartiers environnants.

Parmi les polarités secondaires :

- **Les Arcades, élargies à la place De Gaulle**, avec des fonctions principalement commerciales et de services (Espace Corail,...).
- Les **Grands Champs** avec des fonctions principalement commerciales et de services sous formes de moyennes et petites surfaces.
- Les **activités de santé** identifient fortement le boulevard Pasteur avec la présence remarquable du bâtiment de **l'hôpital Francis Robert**. Le site est également bordé au Nord par la ZI de l'Hermitage et à l'Est par la rocade. Un seul accès à cet ensemble par la rue du Verger (côté Nord ZI) renforce quelque peu l'impression d'enclavement.

2.6.5. DES ESPACES PUBLICS STRUCTURANTS EN DÉFICIT D'IDENTITÉ

Pour l'analyse des entrées de ville : voir Titre A-2.3.2. A noter à ce propos qu'une étude diagnostique sur la publicité a été réalisée par le SIVOM.

Parmi les principaux espaces structurants, ont été identifiés comme espace en déficit d'identité :

→ Sur l'axe historique Nord / Sud :

- L'axe Rue René de Châteaubriand (voir à ce propos l'analyse au Titre A-2.3.2),
- Le carrefour dit de Tournebride (ex RD 723 / Rue René de Châteaubriand) et ses abords (activités commerciales, supermarché discount, délaissés, ...). L'ensemble du lieu est exclusivement traité dans une configuration routière et non de place publique. L'architecture des bâtiments et les installations (station service sur plateau minéral) appauvrissent et dévalorisent totalement cette porte d'entrée stratégique vers le centre ville.
- La place du Général De Gaulle qui s'imbrique avec les Arcades. Le bâti attenant ne permet pas de qualifier véritablement ces deux espaces (échelle inappropriée) ; dans le cadre de la ZAC Grands Champs / Urien l'aménagement de la rive Nord de la place est néanmoins prévu,
- Le bas de la rue G.Cleménceau avec de nombreux bâtiments en déficit d'image et une transition peu harmonieuse avec le boulevard Vincent : arrières de la rue Clémenceau, façades urbaines peu structurées, vastes étendues de bitume dédiées au stationnement (en lien avec la gare), sans temporisation végétale. A noter qu'une réflexion est en cours sur la recherche d'une meilleure articulation des espaces autour de la trémie et de la gare (Rue de la Libération en partie en cours dans le cadre du projet multimodal).
- L'ensemble des espaces attenants à la rue des Jeux Olympiques entre la rue René de Châteaubriand et l'école de Mme de Sévigné et incluant les abords du centre commerciale du Bois Jauni, sans véritable organisation ni esthétique.

auxquels il faut ajouter la route de Mésanger (voir à ce propos l'analyse au Titre A-2.3.2).



Hétérogénéité du bâti carrefour de Tournebride



La place du Gal De Gaulle

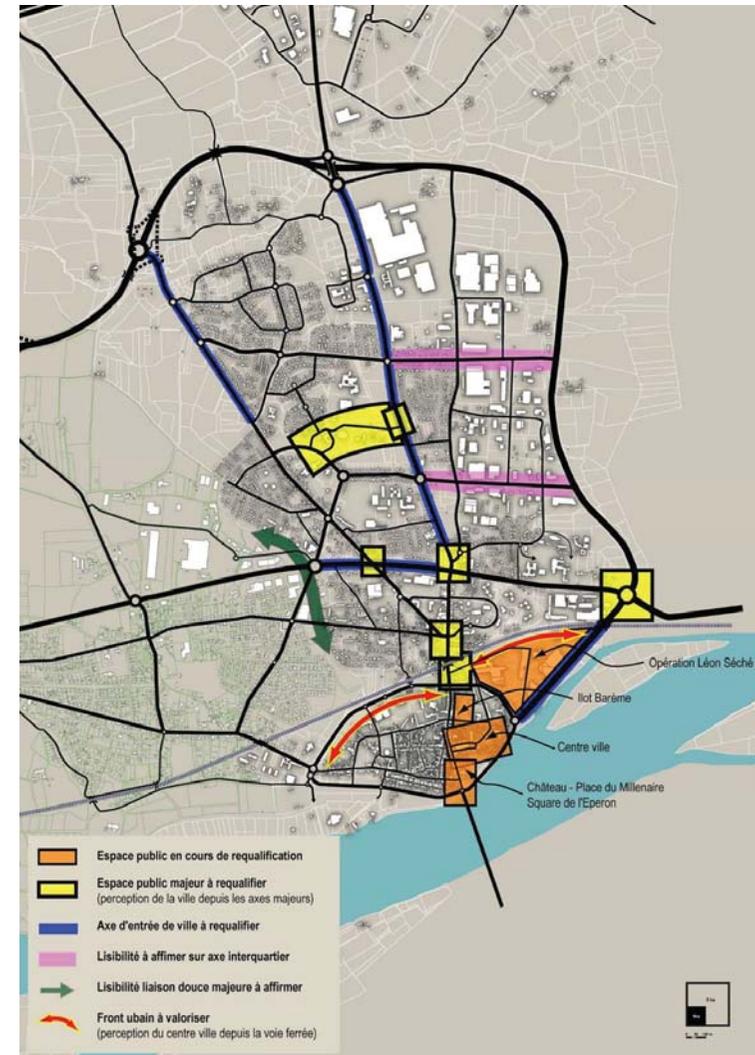


Centre commercial du Bois Jauni



Rue des Jeux Olympiques

Principaux espaces publics à requalifier



→ Sur l'axe Est / Ouest (ex RD 723) :

- L'Entrée Est (voir à ce propos le Titre A-2.3.2),
- Les abords de la RD 723 (Bd de Brückenau) : un axe très routier avec des constructions qui globalement lui tournent le dos (voir à ce propos l'analyse au Titre A-2.3.2) : manque d'urbanité,
- L'absence de continuité paysagère Nord / Sud au niveau du rond point des 13 Prés (relation Espace 23 / Quartier Grands Champs / coulée verte descendant jusqu'à la voie ferrée).

→ Voie ferrée :

Des fronts urbains décousus au Sud de la voie ferrée, sans unité, qui ne permettent pas de mettre scène le caractère insulaire du site de la vieille ville, ni de mettre en valeur la silhouette bâtie du centre historique.

- L'aménagement du front Est est prévu dans le cadre de l'opération de renouvellement urbain Léon Séché (déplacement des activités industrielles prévues à moyen long terme) : voir à ce propos le Titre A-2.6.6).
- L'aménagement du front Ouest est en partie amorcé avec le paysagement du Bd Vincent et le nouveau foyer de jeunes travailleurs mais demande à être poursuivi.



Le nouveau FJT



Bd Vincent les arrières de la rue Clémenceau

→ Axes Est / Ouest ZI de l'Hermitage :

Ces 2 boulevards (P & M Curie au Sud, J. Verne au Nord), en rose sur le carte ci contre, traversent la zone industrielle de l'Hermitage et permettent de relier l'ensemble des quartiers résidentiels du Bois Jauni et du Pressoir Rouge au marais de Grée et à la rocade Est. Ils proposent un univers très routier et ingrats. En tant qu'entrées de ville secondaires, il reflète une image très "industrielle" de la ville ils méritent d'être identifiés en tant espaces structurants.



Bd Jules Verne

→ Centre ville historique

L'aménagement des espaces majeurs du centre ville historique sont soit en cours soit programmés, voir ci après.

2.6.6. LES PROJETS D'URBANISATION ET D'AMENAGEMENT EN COURS

→ Le centre ville

Le programme d'aménagement du centre ville, entamé depuis le début des années 2000, comprend quatre éléments :

- l'achèvement du quartier Rohan,
- la valorisation des rives et des îles de Loire, des abords de la vieille ville, au contact du cœur historique,
- la dynamisation de l'hyper-centre,
- et le réaménagement futur du quartier de la gare.

Sur ces 4 volets les études préalables sont réalisées définissant un **cadre d'actions clair pour les années à venir**. Certaines réalisations sont d'ailleurs bien engagées, voire achevées pour certaines.

Le quartier Rohan achevé depuis mi 2012 (livraison de la dernière tranche de logements avec réfection du cloître et construction du parking souterrain sous la tour de l'Horloge + réhabilitation du chœur des Moniales).

Avec la récente réfection des quais, la construction du Théâtre de Verdure, la valorisation de l'île Mouchet et de la halte nautique, l'extension de la salle de La Charbonnière qui s'achève, la prochaine requalification du square de l'Eperon, **le front de Loire a été en grande partie réaménagé**.

Le programme de restauration des îles de Loire, développé depuis 2000, se concentre sur 3 sites : l'île Mouchet, l'île Delage, toutes deux situées au contact du cœur historique, et enfin l'île Verte au Sud du pont (voir à cet effet Titre A-2.2.4). Au-delà des enjeux environnementaux il doit permettre d'affirmer le lien visuel de la ville avec son fleuve (résorption de l'enfrichement, restauration, coupes et entretien des boisements et des haies), prolongeant ainsi les actions d'aménagements urbaines engagés sur les rives de la vieille ville.

La dynamisation de l'hyper-centre repose principalement sur le traitement des places du Millénaire et Saint-Pierre, le projet commercial sur les halles, l'aménagement de la place Barème (et de son parking) et la mise en valeur du château.

L'aménagement de la Place du Millénaire et du parking Barème sont engagés. De ce cadre de nouveaux espaces de stationnement seront aussi proposés aux citadins et aux chalands, facilitant l'accès au tissu commercial. Grâce au projet, le château, aujourd'hui espace clos et sans affectation, doit retrouver à terme une place essentielle dans le centre-ville ancénien, en lien direct avec le pont et les qualités paysagères déjà soulignées de l'entrée de ville Sud. Le projet des halles qui s'inscrit en continuité, assurera le lien avec le projet Barème et la rue Clémenceau donnant un cadre idéal pour la tenue du marché. La rue Clémenceau sera également réaménagée dans ce cadre.

Tous ces travaux sont prévus à court - moyen terme, **concrétisant ainsi l'ambitieux programme de mise en valeur du centre historique en liaison avec les actions de redynamisation commerciale** (FISAC, voir Titre A-3.3.3). Seul l'aménagement de la place Saint Pierre n'est pas encore programmé dans le temps.

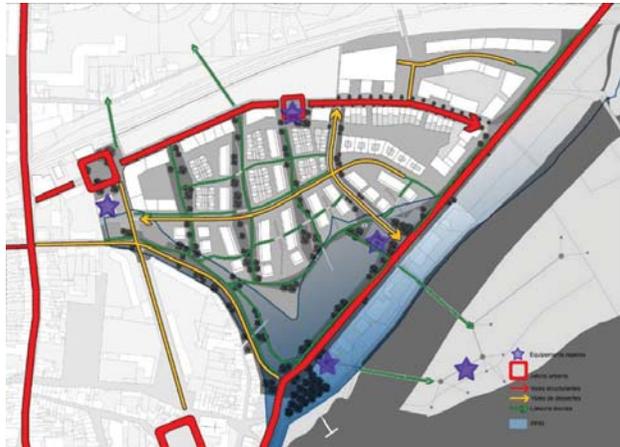
Un **Plan d'Urbanisme Vert** été réalisée en 2004, définissant des principes pour la mise en valeur de l'interface ville / fleuve. Celui-ci est partiellement réalisé (voir Titre A -2.3.1.).

→ **Le quartier Gare (ZAC Léon Séché / pôle multimodal)**

Le projet d'urbanisation du quartier de la gare (ZAC) s'inscrit, en lien avec le projet de plateforme multimodale, dans une **perspective d'affirmation et d'optimisation des espaces** au contact du centre ville avec un programme de l'ordre de 500 à 650 logements (55 000 m² de SHON maxi) de typologies diversifiées : locaux tertiaires, services, équipements publics (20 000 m² de SHON maxi) prévu sur plus de 10 ans.

ZAC Léon Séché

Principes d'organisation des espaces publics et de la maille viaire



Source Format 6 plan de composition indicatif 2008

Le projet d'aménagement urbain propose un quartier :

- ouvert vers la Loire
- structuré autour de nouveaux lieux publics (place jardin de la gare, place de la maison rouge,

Futur Pôle multimodal

Un projet de plateforme multimodale est en cours. Selon le planning préétabli, la gare atteindra sa configuration définitive en 2020. Les objectifs sont les suivants :

- Répondre aux besoins en stationnement (500 places environ) à localiser en priorité dans l'emprise SNCF,
- Développer les liaisons cycles et piétonnes vers le quartier des Arcades,
- Restructurer la place de la gare et faire émerger un nouveau lieu de centralité à l'échelle de la ville avec amélioration des liaisons piétonnes autour de la gare et mise en valeur des points de vue vers le centre historique.



Source SCE plan indicatif 2008

L'amélioration de la desserte depuis l'extérieur est notamment prévue à partir de l'avenue des Alliés dans le cadre de la ZAC gare/ Léon Séché : création d'une voie nouvelle sur le site de l'actuelle usine de production d'aliments du bétail (Etablissement Braud) voir ci-contre.

En marge du projet à proprement dit des opportunités sont également à saisir à long terme pour améliorer l'accessibilité du pôle multimodal depuis l'extérieur (dans le cadre de mutations industrielles éventuelles à terme : espace TERRENA, usine Braud dont le déplacement est envisagé pour le moment à l'horizon 2025 dans le cadre de la ZAC Léon Séché).

→ **Quartier Grands Champs Sud / Urien (ZAC multisites)**

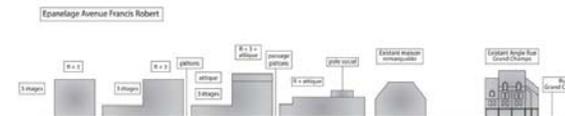
Le projet d'urbanisation du quartier Grands Champs Sud / Urien se répartit sur 2 secteurs de superficie équivalente (2 x 1,3 ha) :

- Ilots rue Urien / Hagron / F.Robert : renouvellement urbain sur la partie Ouest de l'avenue Francis Robert qui s'ouvre sur la place du Gal De Gaulle,
- Ilot rue Urien / Hauts Pavés : renouvellement urbain suite aux transferts de la gendarmerie et de la caserne de Pompiers (vers La Chauvinière au Nord de la commune).



Faisabilité Ilot Urien / Agron / F.Robert

Source dossier Création ZAC - Paysages de l'Ouest 2008



Un plan d'épannelage indicatif a été retenu.

Faisabilité Ilot rue Urien / Hauts Pavés



Source dossier Création ZAC - Paysages de l'Ouest 2008

Le projet dégage un potentiel d'environ 240 à 260 logements essentiellement sous forme de collectifs de tailles diversifiés (T2 à T4), pour 22 000 m² de SHON totale (habitations, bureaux, commerces ;services) et environ 700 places de stationnement dont 200 sur l'espace public.

→ Le secteur de la Chauvinière / La Gilarderie

Cette vaste zone d'urbanisation future (24 ha environ sur Ancenis), classée en zone NA au POS de 2001, a fait l'objet d'une première approche préalable globale étendue au vaste secteur du Moulin Bricaud / Le Bois Robin situé en continuité sur la commune de St Géréon sous la forme d'un schéma de circulation en 2003 dans le cadre du **plan de déplacements**. Cette trame a été approfondie et détaillée en 2008 pour intégrer le lotissement de La Chauvinière (fin 2010, voir ci dessous). Le reste de la zone NAa a été déclarée d'utilité publique par arrêté préfectoral en date du 25 juin 2010.

Il s'agit d'aménager à terme l'ensemble des espaces compris dans l'enveloppe urbaine délimités par la nouvelle rocade de contournement de l'agglomération. Des extensions au Nord et à l'Ouest de la déviation sont également à l'étude. L'émergence de 2 nouvelles polarités est envisagée (rectangles bleus sur la cartographie ci-contre) dont l'une située approximativement en limite communale.

La destination pressentie devrait se répartir entre l'habitat et l'accueil d'activités de grande envergure dans les domaines logistique et industriel.

→ Le lotissement de la Chauvinière

Le lotissement communal de la Chauvinière fait partie intégrante de ce vaste programme.

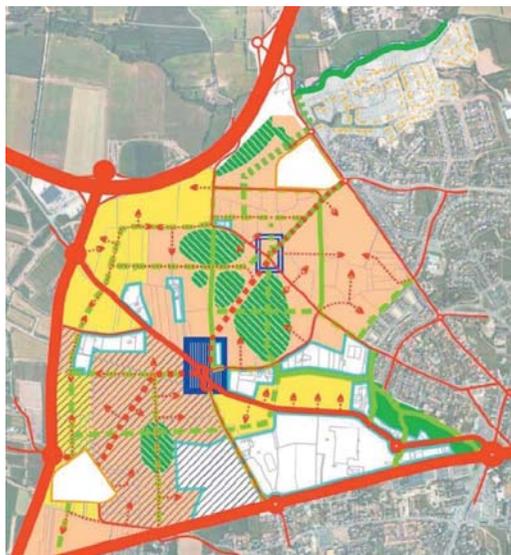
65 logements sont projetés (55 individuels, 10 intermédiaires), ainsi que la nouvelle caserne de pompiers, le bâtiment de la Croix Rouge et la nouvelle gendarmerie (dont logements pour les gendarmes). Ces derniers bâtiments collectifs sont projetés en bordure de la rue de La Gilarderie (Rte de Mésanger) et participeront ainsi à la qualification urbaine l'entrée de ville.

Source : C Rocher / TECHNAM - octobre 2010

→ Programmation habitat social à court terme

- Programmation 2011 : Logis Ouest (Les Olympiades - Le Bois Jauni) : 32 logements
- Programmation 2012 : Habitat 44 (Pressoir 3) : 14 logements
Logis Ouest (Océane - 248 Bd Doc. Moutel) : 15 logements
Habitat 44 (Gilarderie 3) : 14 logements.

La Gilarderie : schéma d'organisation indicatif



source : CETE - Cabinet Rocher Octobre 2010

La Chauvinière Plan de composition



→ Autres projets d'urbanisation en cours ou prévus à court terme

- Réhabilitation de logements à côté de la Gare (Ilot Braud : angle rue G. Clemenceau / de la Libération)
- Ilots Bd Vincent / trémie Sud (rue G. Clémenceau) : restructuration urbaine / Requalification des espaces publics / Renouveau urbain.
- Allée des Bleuets : le clos Ronsard 28 logements,
- Extension du centre commercial du Bois Jauni (900 m² surface plancher + 20 places de stationnement)

2.6.7. DÉVELOPPEMENT DURABLE ET URBANISME

La commune a engagé plusieurs actions relatives au développement durable : applications au patrimoine immobilier public, démarche qualité, filière environnementale dans la gestion de certains équipements, ... On peut citer entre autres :

En matière d'économies des ressources naturelles et d'énergie :

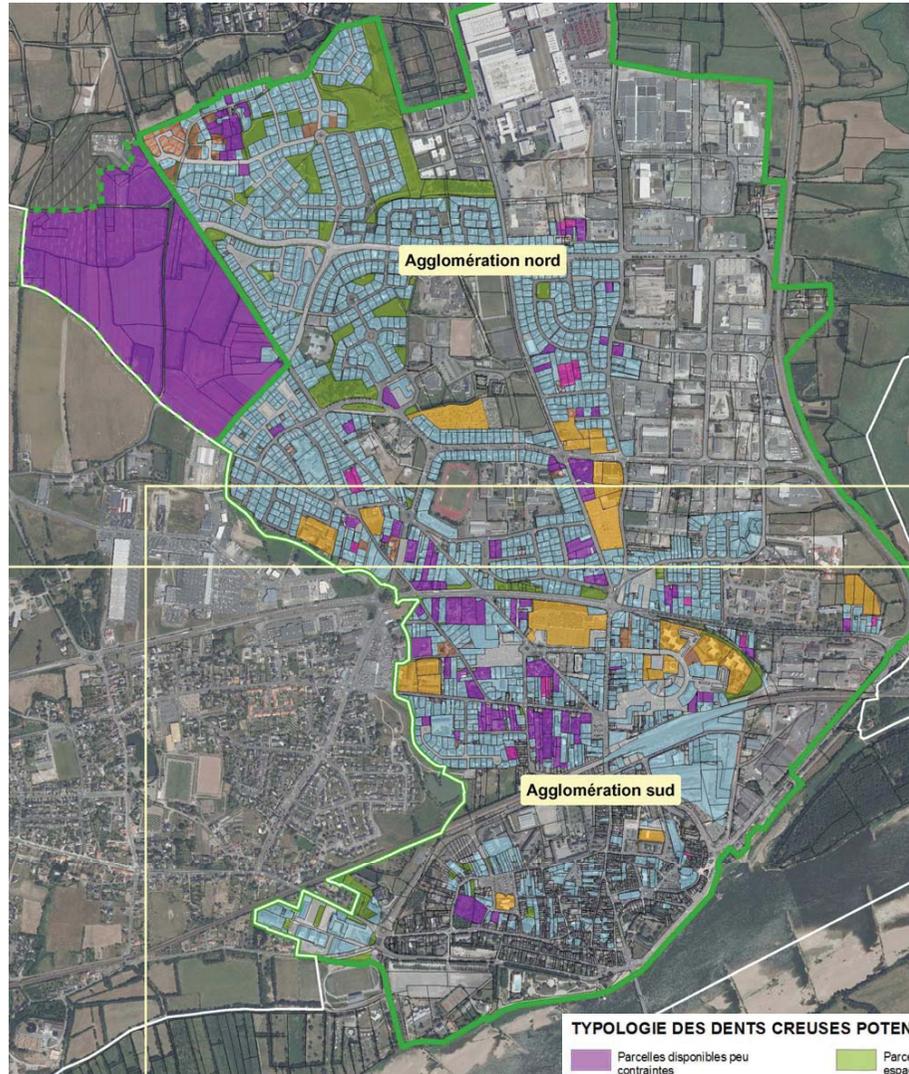
- **Nouvelle école Camus** livrée en 2011 construite aux normes thermiques 2020. Première école labellisée « Passivhaus » en région Pays de la Loire. Outre les 7 classes, elle comprend un accueil périscolaire et un restaurant scolaire.
 - Lycée Joubert en cours de réhabilitation (norme Haute Qualité Environnementale). Les travaux de restructuration s'échelonnent par tranche de 2009 jusqu'en 2016.
 - 1^{ère} tranche : 2009-2011 : Construction locaux : administration, accueil, vie scolaire, cafétéria, logement de fonction, Restructuration de l'internat
 - 2^{ème} tranche : 2011-2016 : Restructuration atelier bâtiments d'enseignement spécifique, CDI, salle des professeurs
 - 3^{ème} tranche : 2011-2016 : Restructuration bâtiments d'enseignement général
 - Exigences environnementales dans le lotissement du Pâtis (achèvement début 2011) et futur lotissement de La Chauvinière avec notamment : récupération des eaux de pluie, orientations des constructions, ...
 - **Production d'eau chaude par capteurs photovoltaïques** sur le nouveau bâtiment modulaire du Bois Jauni
 - **Maîtrise de la demande en énergie pour l'éclairage public** : gestion des horaires d'allumage, choix de sources lumineuses de longue durée et de faible consommation.
 - **Réutilisation des eaux grises** de la piscine Jean Blanchet pour l'arrosage (10 m³ en moyenne réutilisés chaque jour).
 - Mise en place d'une **filière "bois déchiqueté"**, à partir des coupes d'entretien des bois et haies du domaine foncier communal, utilisée notamment pour le paillage par les services espaces verts de la commune,
 - **Gestion différenciée des espaces verts communaux**, sans aucun produit phytosanitaire, mise en place depuis 2007
 - Au niveau filière d'approvisionnement : cycle court pour le restaurant scolaire et Croq' Loisirs,
 - En matière de gestion des déchets : **dispositif de collecte de proximité par conteneurs enterrés** (voir Titre A - 5.5) avec :
 - conteneurs ordures ménagères accessibles par carte d'accès ; à partir de 2013 la tarification sera établie pour chaque usager en fonction de l'utilisation du service
 - conteneurs emballages ménagers recyclable en libre service.
- La mise en place d'un nouveau dispositif de collecte de proximité pour l'habitat pavillonnaire est prévu à court terme.
- voir aussi Titre A-5.4.
- ...

2.7. ANALYSE DE LA CONSOMMATION FONCIERE

2.7.1. BILAN DES DISPONIBILITÉS FONCIÈRES DU POS

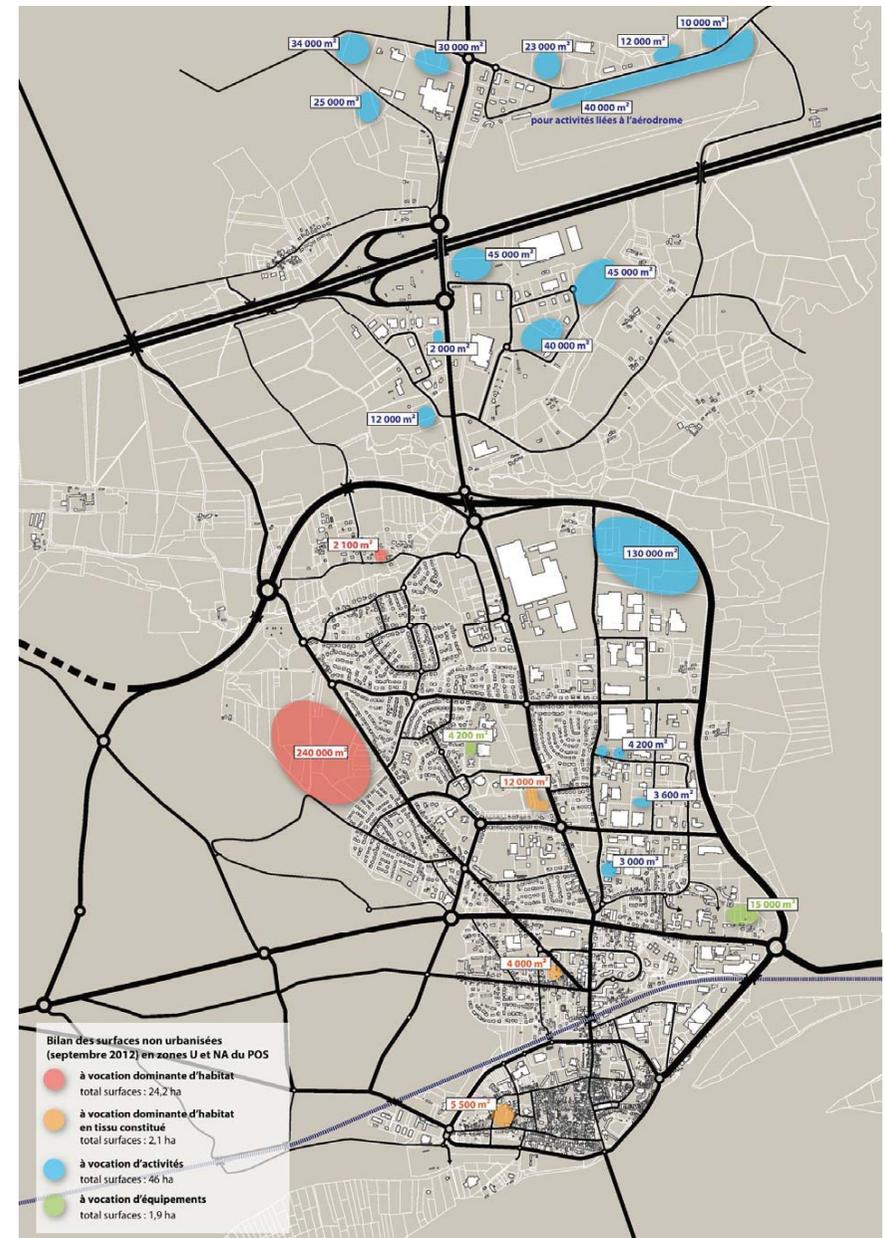
Un recensement des « dents creuses » a été réalisé dans le cadre de l'élaboration du PLU. Celles-ci sont mises en évidence sur la carte ci-dessous.

Identification des dents creuses potentielles



Source : COMPA – Ouest Am (novembre 2011)

Bilan des disponibilités du POS en septembre 2012



2.7.2. ANALYSE DE LA CONSOMMATION D'ESPACE NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS

L'analyse de la consommation d'espace naturels, agricoles et forestiers comparative a été réalisée à partir de la photo aérienne de juillet 2002 et intègre les opérations engagées à la date de l'arrêt du projet (La Chauvinière par exemple) ; ces dernières n'apparaissent pas sur l'ortho photographie de 2010.

Sur 10 ans (2002 - 2012), la consommation d'espaces agricoles et naturels s'élève à environ 112 ha soit un rythme de 11,2 ha / an.

- 41 ha environ ont été utilisés pour l'habitat, soit 36,6 %,
- 54 ha environ ont été utilisés pour les activités, soit 48,2 %,
- 17 ha environ ont été utilisés par les infrastructures routières, soit 15,2 %,

Au total, cela représente une perte d'environ 6 % par rapport à 2002.

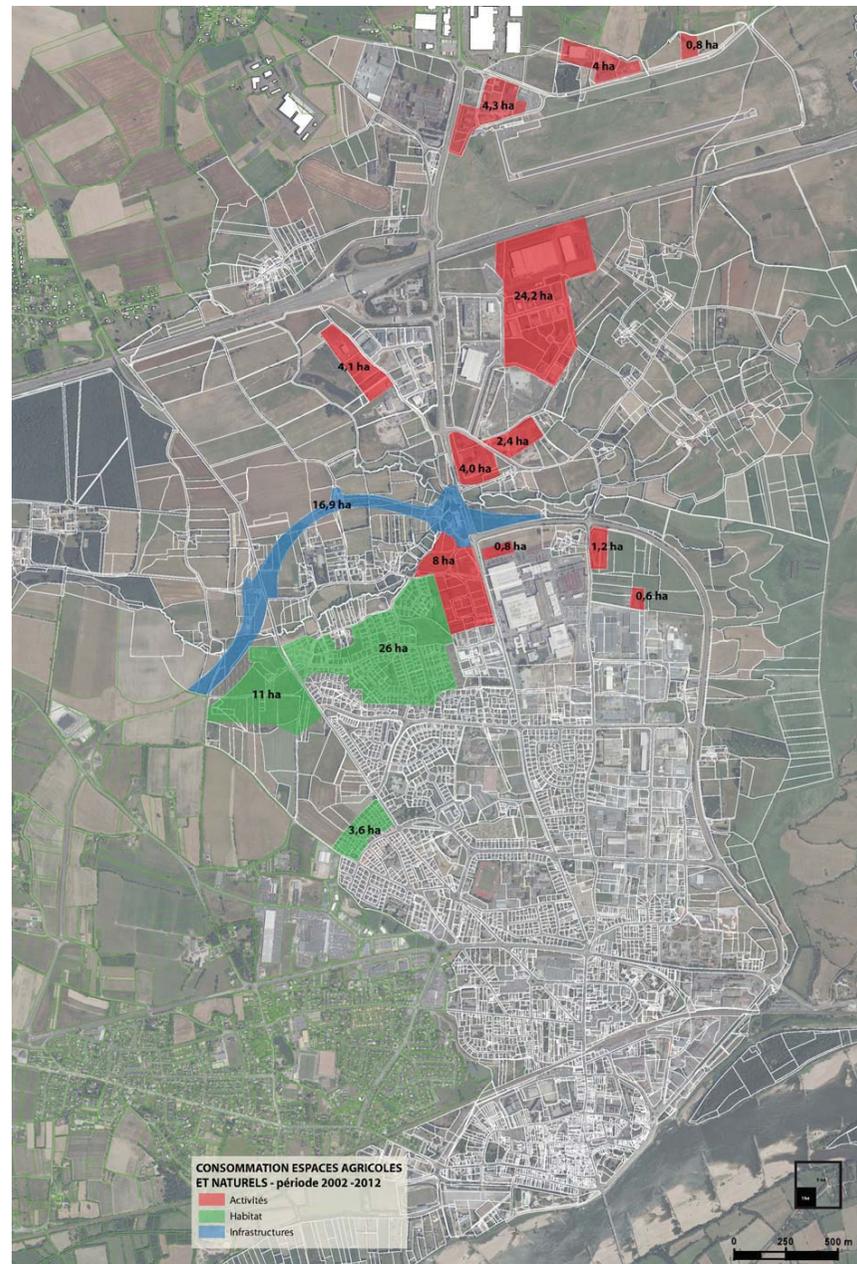
Mise à part la déviation et la partie Nord Est de l'Aéropôle, les espaces agricoles et naturels consommés s'inscrivent en continuité de l'agglomération ou des zones d'activités proches de l'autoroute.

Pour rappels, le territoire urbanisé (emprises aérodrome, déviation et échangeur, A11 et péage, comprises) représentait début 2012 environ 745 ha, soit 37,1 % du territoire communal (rapport à la superficie officielle de la commune de 2 007 ha).

Les zones naturelles inondables, qui correspondent pour l'essentiel à des entités naturelles remarquables soumises à inventaires et protections (le lit majeur de la Loire (dont les îles Coton, Mouchet, Verte, Delage, aux Moines, Bernadeau, Boire Rousse, Kerguélen) le marais de Grée) couvrent environ 690 ha, soit environ 31,2 % du territoire communal.

Les zones agricoles et les autres zones naturelles couvraient 572 ha, soit environ 28 % du territoire communal.

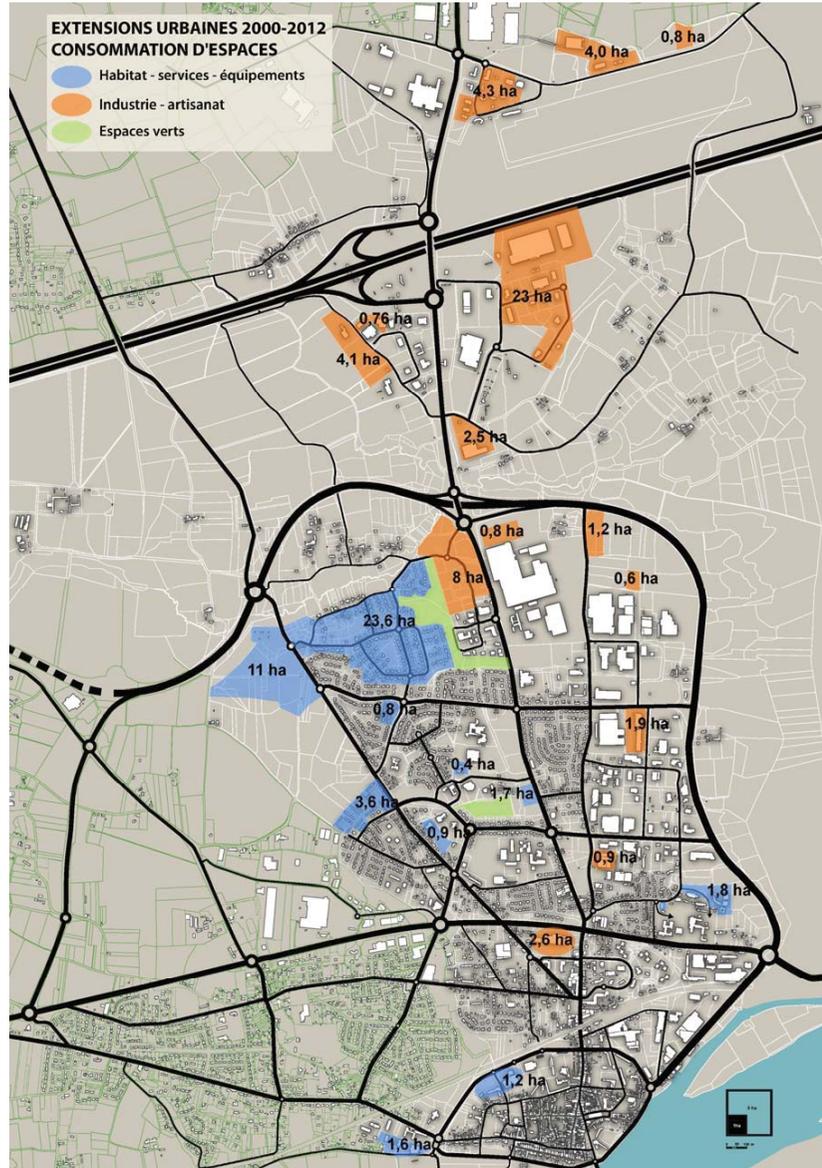
Consommation d'espace naturels, agricoles 2002 -2012



2.7.3. ANALYSE DES ESPACES CONSOMMÉS PAR L'URBANISATION

L'analyse comparative a été réalisée par rapport au POS approuvé en 2001 et intègre les opérations engagées à la date de l'arrêt du projet (La Chauvinière, programme Logis Ouest du Bois Jauni par exemple).

Espaces urbanisés sur la période 2000 -2012



Environ 101 ha ont été consommés par les extensions urbaines dans le cadre du POS.

A noter que :

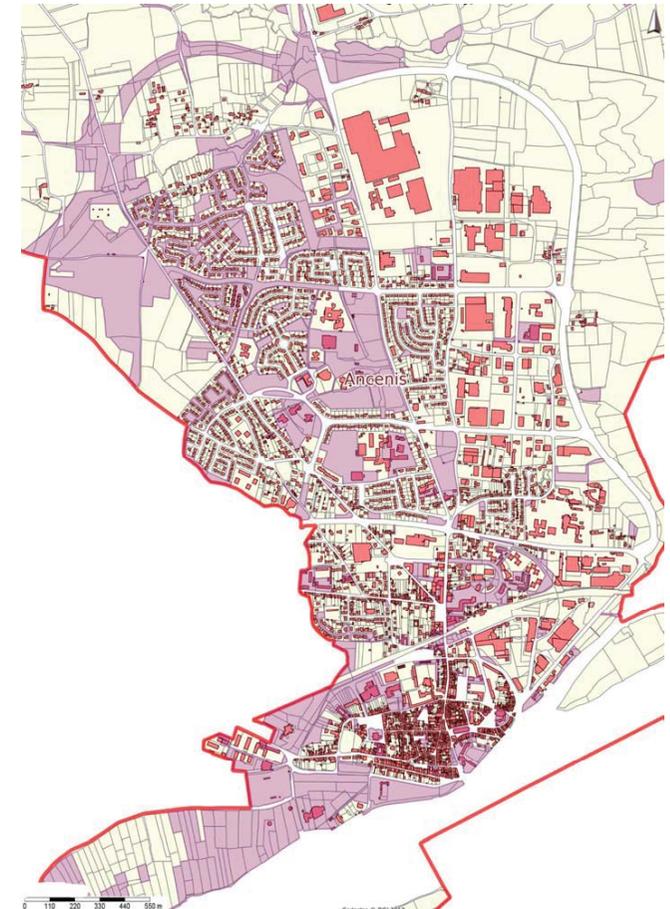
- près de 14 ha disponibles au sein de l'agglomération ont été utilisés (pas d'atteinte aux espaces naturels et agricoles)
- l'ancien champ de tir et l'ancien aérodrome ont participé au renouvellement urbain en laissant place à la zone d'activités de l'Aubinière et de la Savinière

2.7.4. MAITRISE FONCIÈRE

La commune est compétente en matière de politique foncière. Elle peut utiliser son droit de préemption afin par exemple de capter des terrains pour réaliser du logement social (lorsque les prix sont compatibles avec les financements HLM), tenter de réguler les prix pour faciliter ultérieurement la politique financière.

La commune est propriétaire de nombreux terrains, mais pour la plupart supportant déjà des équipements publics.

Propriétés communales et intercommunales en 2012



2.7.5. LES BESOINS FONCIERS

→ Besoins fonciers pour l'habitat :

Les orientations du PLH :

Le rythme de construction neuve préconisé par le PLH pour l'ensemble de la COMPA est de **400 logements par an**, soit 2 400 logements sur 6 ans (horizon 2017-2018) (voir à ce propos les perspectives d'évolution annoncées par le PLH au Titre A-3.2.10).

Afin d'établir un ordre de grandeur, rapporté à la population ancennienne (13 % de la population du Pays en 2009), cela représente un seuil minimal de 52 logements / an.

Compte tenu du statut de "ville centre" d'Ancenis, et des principes de territorialisation du PLH qui préconise de concentrer la nouvelle offre de logement à proximité des zones d'emploi, de commerces et de services, les hypothèses suivantes peuvent être retenues pour estimer de façon réaliste les besoins pour le développement de l'habitat à l'**horizon 2022-2025** sur la commune d'Ancenis :

- au minimum la création **d'environ 700 logements**, soit 70 logements par an, en phase avec les préconisations du Plan Départemental de l'Habitat,
- une **densité moyenne de 30 logements / ha** pour répondre aux enjeux d'économie de l'espace, moyenne des densités constatées sur l'ensemble de la ville d'Ancenis (voir à ce propos le Titre A - 2.6.3),
- la répartition indicative suivante en ce qui concerne la typologie de logements :
 - 25 % de l'offre sous forme de petits immeubles collectifs (R+1 à R+3) (50 logements / ha),
 - 25 % de l'offre sous forme d'habitat intermédiaire collectif (30 logements / ha),
 - 25 % de l'offre sous forme d'habitat individuel groupé (25 logements / ha),
 - 25 % de l'offre sous forme d'habitat individuel pur (15 logements / ha),

soit au minimum un besoin, d'environ 30 hectares à rechercher dans le PLU à l'horizon 2022 - 2025 pour le développement de l'habitat.

→ Besoins fonciers pour le développement économique :

Pour l'agglomération d'Ancenis, le schéma des zones d'activités de la COMPA :

- en premier lieu confirme l'extension de l'Aéropôle d'Ancenis. L'urbanisation du site est déjà prévue dans le cadre de la ZAC du même nom créée en 2005, et n'engendre donc pas de recherche supplémentaire de capacité d'accueil.
- en second lieu prévoit l'émergence de 2 zones d'activités à La Bricauderie (en lien avec la rocade sur St Géréon), et à La Mercerie (en lien avec la RD 723 sur St Herblon).

Il convient néanmoins de répondre aux besoins des entreprises implantées dans les zones d'activités communales, et notamment les activités « historiques » d'Ancenis (Manitou, la Laiterie groupe Terrena), présentes aussi en zones urbaines et génératrices de nuisances (secteurs Gare - Léon Séché et de La Noëlle en entrée de ville Est en particulier).

Les espaces disponibles sur les sites d'activités de l'Aéropôle et de l'Aubinière - la Savinière et la réserve foncière de l'Hermitage (zone NAF du POS d'environ 13 ha disponibles et d'ores et déjà réservée par les 2 groupes pour l'extension de leurs usines respectives existantes sur ce site) doivent à ce propos être reconduits pour répondre à la fois à des besoins d'extensions mais aussi d'éventuels transferts de locaux d'activités.

CONSTATS MAJEURS ET ENJEUX DE DEVELOPPEMENT URBAIN

→ Le centre ville historique

Le centre ville ancien présente des **caractéristiques urbaines et architecturales intrinsèques assez remarquables**, avec une réelle unité : ancienne île de Loire urbanisée selon un tissu resserré de rues et de ruelles qui s'ouvre sur la Loire par ses quais et ses boulevards de ceintures. Le **permis de démolir** a été institué sur le cœur historique dès 1981 (dans le cadre du POS) permettant de contrôler et de prévenir la disparition des bâtiments remarquables. Par ailleurs plus de 160 façades ont fait l'objet de travaux d'amélioration / mise en valeur dans la cadre de l'**opération ravalement depuis 1993**, soit près d'une dizaine par an.

Plusieurs aménagements récents (rue de Charost, place de Léna, Barrière Saint Pierre, ...) ont permis d'initier un **vaste programme de mise en valeur des espaces publics** qui doit dorénavant se poursuivre par les lieux et monuments emblématiques d'Ancenis (halles, château, place de la Résistance, ...).

Le programme d'aménagement du centre ville, entamé depuis le début des années 2000, se poursuit dorénavant autour de **quatre axes forts** :

- l'achèvement du quartier Rohan,
- la valorisation des rives et des îles de Loire, au contact du cœur historique,
- la dynamisation de l'hyper-centre,
- et le réaménagement futur du quartier de la gare (ZAC Léon Séché, pôle multimodal).

définissant un **cadre d'actions clair pour les années à venir**, destiné à **rendre l'espace public plus attractif et convivial, à dynamiser le tissu commercial et à valoriser le patrimoine bâti**.

En marge de ces actions, la réglementation relative au patrimoine mériterait d'être adaptée :

- via une révision des périmètres de servitudes « Monument historiques » concomitamment à la procédure d'élaboration du PLU,
- une meilleure protection pour l'ensemble du patrimoine bâti identifié.

→ Les espaces publics structurants

Les enjeux urbains fondamentaux méritant réflexions concernent dorénavant essentiellement **le boulevard Vincent**, ancien bras de Loire, au demeurant inondable. Bien que réaménagé, celui-ci propose encore une image peu valorisante de la ville dans son rapport bâti avec la voie ferrée (arrières de la rue Clémenceau, façades urbaines peu structurées). La réponse apportée sous la forme d'espaces paysagers, alternative à la rareté des espaces verts et de respiration au sein de la vieille ville, est certes intéressante mais peut sembler insuffisante en terme d'image urbaine.

La reconquête de l'identité ligérienne sur les marges de cet espace doit être poursuivie pour s'inscrire en cohérence avec les caractéristiques urbaines qui qualifient par exemple le boulevard de Kirkham (front bâtis, mail planté dans le prolongement des quais de Loire). La récente réalisation du foyer de jeunes travailleurs entre dans cette logique mais doit être poursuivie.

Plus largement il s'agit également de **requalifier les espaces publics stratégiques associés à l'image de la ville perçue depuis l'extérieur** : carrefour Tournebride sur l'ex RD 723 (Bd Badbrückenau), place De Gaulle, Entrée Est, pôle du Bois Jauni (centre commercial / rue des jeux Olympique).

→ La trame viaire

Compte tenu des fortes césures d'infrastructures (voir ferrée & ex RD 723), la maille viaire est plutôt bien structurée ; le schéma de circulation adopté en 2003 définissant un cadre de référence cohérent, intégrant une vision prospective (avec l'urbanisation de la vaste réserve foncière située au Nord Est de l'agglomération, et concernant les deux communes d'Ancenis et de St Géréon).

Les principaux enjeux liés à la trame viaire sont les suivants :

- la recherche de nouveaux franchissements de la voie ferrée : piétons, cyclables voire automobile.
- l'affirmation de l'axe Lamoricière / Audiganne pour relier le pôle Grands Champs / Bd Vincent,
- l'amélioration des accès à l'Espace 23 depuis l'ex RD 723 pour soulager le rond point des 13 Prés, fréquemment saturé (ce point concerne essentiellement la commune de St Géréon).
- La recherche d'une nouvelle liaison entre le rond point des 13 Prés et le quartier des Grands Champs, dans l'optique de l'affirmation de la continuité commerciale ville historique / Arcades / Grands Champs / Espace 23.

Bien que les réserves foncières soient encore confortables (environ 24 hectares mobilisables pour l'habitat, lotissement de La Chauvinière déduit), **l'évolution urbaine a aujourd'hui exploité la plupart des opportunités, si l'on considère les études préalables de La Chauvinière / La Gilarderie**.

Si elle veut poursuivre son extension, la ville doit dorénavant faire face à de nouveaux choix stratégiques :

- En premier lieu, **achever l'extension au sein de l'enveloppe urbanisable** (NO de l'agglomération) (zone NA prévue au POS de 1999) en optimisant davantage le potentiel,
- **Préparer des conditions favorables à l'intensification du développement urbain en accord avec les 7 polarités de quartiers majeures et secondaires identifiées** (centre ville historique, boulevard Joseph Vincent, pôle Rohan / stade de la Davrays, le Bois Jauni, Les Arcades, Les Grands Champs et enfin le pôle de l'hôpital), pour limiter les déplacements (distances habitat / services / équipements), rentabiliser les équipements, ...
- En marge de ces polarités, **explorer et exploiter toutes les possibilités de renouvellement urbain** tant dans une perspective opérationnelle publique que privée, et s'appuyer sur l'étude « dents creuses » réalisée dans le cadre de l'élaboration du PLU.
- Des **formes urbaines plus compactes** à généraliser dans les futures opérations d'urbanisme pour rejoindre les objectifs de développement durable : économie d'espace, d'énergie, mixité, ...
- **Poursuivre les actions de maîtrise foncière en amont** sur la base d'une réflexion prospective sur le très long terme afin de desserrer la pression du marché immobilier (ne pas contribuer à la pénurie de terrains) ... enjeu d'autant plus crucial dans un contexte de croissance démographique soutenue. Le DPU constitue à cet égard un outil pertinent dans la mesure où le PLU anticipe et justifie les projets de renouvellement urbain.

Le projet urbain à travers le PADD est l'occasion de préparer l'avenir et d'amorcer de nouvelles orientations de développement pour les 20 ans à venir, voire au-delà ...