



ANGERS

Créer en ville les attraits de la périphérie

Un nouveau quartier qui donne le sentiment d'avoir toujours appartenu à la ville, qui en respecte le patrimoine paysager et architectural. Tel est, en réponse à l'ambition de la ville d'Angers d'aménager un quartier durable sur le plateau des Capucins proche du centre historique, le fil directeur proposé par ses concepteurs Roland Castro et Sophie Denissof. Autant que la recherche de performances environnementales, le souci d'une urbanisation dense mais attractive pour tous.



D'avantage que l'appellation d'éco-quartier, Angers revendique le statut de quartier durable pour la ZAC des Hauts de Saint-Aubin, en cours d'aménagement, sur le plateau des Capucins. "La protection de l'environnement, plaide Olivier Réguer, directeur de l'urbanisme à la ville

d'Angers, est certes un impératif, mais le mélange social, comme la participation des habitants au processus d'aménagement, sont aussi importants; tout autant qu'aux procédés techniques améliorant les performances énergétiques et acoustiques des immeubles ou parant aux effets de l'urbanisation sur les ressources aquatiques, la municipalité s'est donc attachée à favoriser l'accueil des per-

À la compacité des îlots répondra la place accordée à la végétation. Perspective sur le boulevard Jean-Moulin dans le secteur de l'île des Chalets.

sonnes de tout âge et de toute condition dans un quartier vivant et desservi par le tramway."

Depuis une dizaine d'années, le développement durable constitue, il est vrai, un axe majeur de la politique municipale. "C'est à Angers une histoire ancienne qui a évité la conceptualisation et la théorisation excessives, faisait remarquer le maire Jean-Claude Antonini, lors d'une interview donnée, en 2005, à *L'Indicateur Bertrand*. Le développement durable est un concept tellement englobant et protéiforme qu'on peut être tenté de baisser les bras, ne sachant par quel bout l'aborder. Mais action après action, nous avons fini par mettre en place une véritable politique de développement durable. Les exemples de réalisation sont nombreux." Dès 1996, en effet, la ville signe la charte d'Aalborg, avant de lancer, en 2000, un

Agenda 21 communal suivi d'un Agenda 21 intercommunal en 2006 (1). Elle initie la création du réseau Grand Ouest "Commande publique et développement durable" (2), l'utilisation d'une chaufferie à bois, instaure des comités consultatifs de quartier ou bien encore adopte un plan de déplacements urbains qui projette, outre la réalisation d'une ligne de tramway, celle d'un réseau de pistes cyclables et de cheminements piétonniers, de lignes de ramassage scolaire à pied et d'une centrale de co-voiturage pour les agents de la communauté d'agglomération.

La croissance notable de la circulation, que la capitale du Maine-et-Loire a connue en dix ans, est notamment liée au développement de la périurbanisation, les ménages modestes peinant à se loger dans Angers même (3), où l'habitat social représente néanmoins 33 % du parc. Pour enrayer l'augmentation des flux automobiles et l'étalement urbain, il fallait offrir des logements qui, sans contribuer au gaspillage de l'espace, pussent concurrencer les pavillons des communes périphériques, par leurs dimensions et leur prix, de même que par leur environnement végétal.

Or, sur la rive droite de la Maine, à proximité du centre, dans un secteur offrant de nombreux panoramas sur la ville et la rivière, Angers disposait encore de 104 hectares de prés et de vergers. Situé dans une boucle du récent contournement autoroutier nord, entre la cité Verneau, à l'est, et le centre hospitalier universitaire, à l'ouest, le site du plateau des Capucins pourrait accueillir quelque 20 000 personnes, dans un nouveau quartier où se côtoieraient quelque 6 000 logements (4), des bureaux et des commerces.

En 1998, Angers lance donc une étude de définition auprès de trois équipes, respectivement conduites par Christian de Portzamparc, Alain Sarfarti et l'atelier d'architecture Roland Castro-Sophie Denissof-Silvia Casi.

C'est le projet de cette dernière équipe (5) qui, après concertation avec les habitants, sera finalement retenu en 2003. Patrick Lépine, directeur de la société d'aménagement de la région d'Angers (SARA), chargée de la réalisation de la ZAC, en donne les raisons: "Sans l'afficher ouvertement, quasiment à leur corps défendant, Roland Castro et Sophie Denissof ont conçu un quartier durable. À la compacité des îlots qui, grâce à la réverbération de chaleur assure une économie d'énergie, répond l'importante place accordée à la végétation. Ils respectent, en outre, la topographie du site, le réseau viaire, la trame bocagère, les haies, chemins creux et boisements, de même qu'une partie des murs de pierre et de quelques constructions." En écho au projet imaginé par Thierry Huau pour le plateau voisin de la Mayenne, également en cours d'urbanisation, celui de Roland Castro et Sophie Denissof repose sur une succession franche de séquences bâties et de lanières vertes, aux statuts et aux usages divers, alternant jardins publics et jardins familiaux, vergers et potagers, bois et plaines de jeux. "Nous avons proposé non pas un plan-masse figé mais un fil directeur: offrir la diversité d'ambiances, d'usages et de points de vue des villes anciennes, retrouver ce mélange d'îlots compacts et de nature, ce rapport entre l'espace construit et la présence végétale qui fondent l'identité

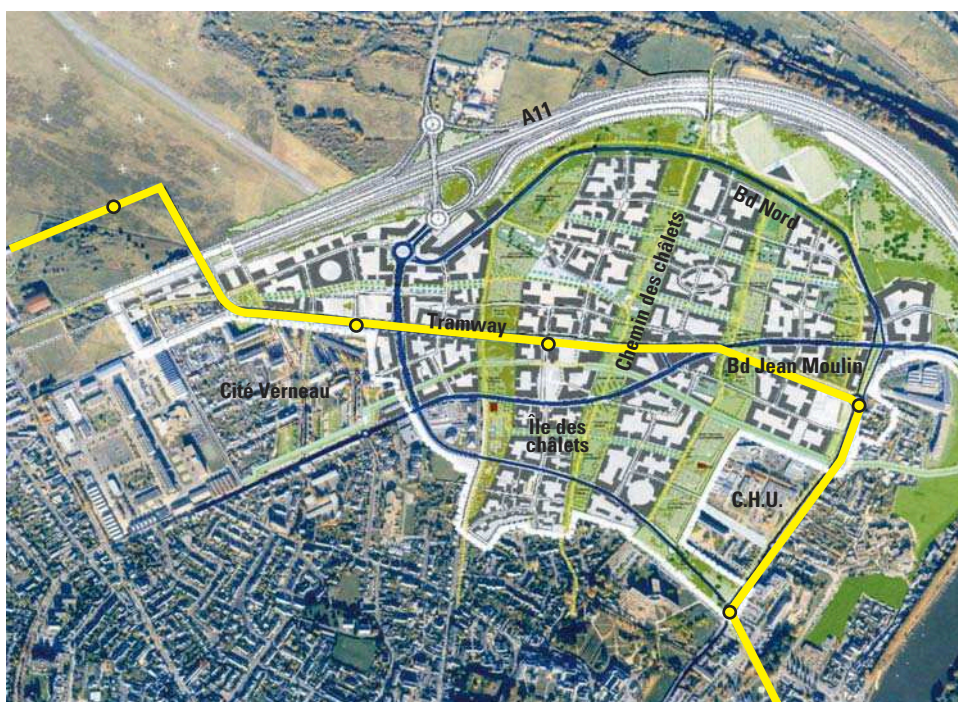
angevine, commente Sophie Denissof. Or Angers se caractérise par un contraste des gabarits de l'architecture et des espaces publics, des hauteurs et des matériaux. C'est ce que montre parfaitement Annick Desmier, professeur à l'école d'architecture de Paris-La Villette dans l'ouvrage qu'elle a réalisé à notre demande."

La surface accordée à la végétation, qui représente un tiers de celle de la ZAC, répond d'ailleurs à une exigence de la collectivité: doter l'ensemble du plateau d'un système de récupération des eaux pluviales en intégrant dans l'espace public des noues, prairies d'orage et bassins de décantation à ciel ouvert. Ceci afin de préserver le débit de fuite actuel de deux litres par seconde à l'hectare et de ne pas accroître le risque d'inondation et de pollution de la rivière par les eaux de ruissellement des voiries.

UNE EXTENSION URBAINE DESSERVIE PAR UN TRAMWAY

Même si le parti d'urbanisme du plateau des Capucins repose sur la réalisation d'un réseau de mails et de voies réservés aux piétons et cyclistes, ce qui permettra à ses habitants de faire leurs courses ou d'accompagner leurs enfants à l'école en toute quiétude, les aménageurs ne semblent pas escompter une diminution notable de l'usage de la voiture. Angers, pourtant, a multiplié les actions en faveur des transports en commun, telles la construction de parkings-relais ou la prise en charge d'une partie du coût d'exploitation des réseaux. L'agglomération a également décidé de se doter de lignes de tramway, dont la première devrait ouvrir en 2010, au moment de la livraison des premiers bâtiments de la ZAC. Alors qu'il n'était pas envisagé lors des premières réflexions, le tramway desservira, avec six stations, le site des Capucins qu'il traverse en son milieu; et ce, en dépit des réticences de l'exploitant qu'alarmaient

Plan d'aménagement du Plateau des Capucins. En jaune, le tracé du futur tramway.



ATELIER CASTRO-DENISSOF-CASI

les effets de ce tracé sur la vitesse commerciale et le coût de construction. Néanmoins, avec 1,8 place par logement, le nombre de parkings, cumulé aux stationnements disséminés dans les espaces publics, reste important. Un manque d'ambitions relevé par le bureau d'études chargé de l'approche environnementale et urbaine (AEU) de la ZAC et que confirme à sa façon Patrick Lépine: "Les réunions, organisées par les promoteurs avec les acheteurs potentiels des logements, en majorité des couples de 30-35 ans occupant un emploi tertiaire, ont montré que la proximité du tramway pesait dans leur décision. Or, le renchérissement du prix du pétrole devrait doubler le périmètre d'attractivité, traditionnellement évalué à 400 mètres."

La question de la circulation préoccupe pourtant fortement la municipalité. L'autoroute qui borde le plateau n'est, en effet, recouverte que dans sa partie la plus urbaine et 35 000 véhicules empruntent aujourd'hui le boulevard Jean-Moulin, principale voie de la ZAC. Aussi cet axe de transit sera-t-il traité en boulevard urbain et les axes secondaires d'irrigation du quartier conçus comme un lacs de voies étroites dont la largeur de chaussée oscille entre 4 m et 5,50 m. Par ailleurs, en bordure de l'autoroute, une frange boisée combinée à un front de bâtiments tertiaires, protégera les riverains de la nuisance routière, tout en servant de vitrine technologique à la ville.

Deux grands pôles d'emplois sont en effet prévus, axés notamment sur le génie moléculaire, réunissant écoles d'ingénieurs, organismes de recherche et bureaux d'études et totalisant un quart de la surface construite du secteur.

UN IMPÉRATIF, L'ÉQUILIBRE SOCIAL DU FUTUR QUARTIER

Outre cette mixité fonctionnelle, le quartier des Capucins vise également un équilibre social. Y contribueront la typologie des logements et leur statut d'occupation de même que l'âge, la situation familiale et le revenu des habitants. Ainsi, les huit îlots du secteur des Chalets, qui avec 550 logements représentent le premier programme de la ZAC, comportent un tiers de logements locatifs sociaux mais également de l'habitat privé, appartements, maisons de ville ou pavillons, vendus à un prix inférieur à ceux du marché angevin: 2 500 € par m² en moyenne, 2 700 € pour les plus chers d'entre eux, contre 3 200-3 500 € au centre de la ville. Ne s'agit-il pas de proposer à une population aux revenus modestes une alternative à l'implantation en périphérie? Aussi, plusieurs dispositifs sont-ils mobilisés pour abaisser le prix de vente des logements, notamment la diminution du taux de TVA et la bonification des prix fonciers. La ZAC des Hauts de Saint-Aubin étant intégrée au périmètre de l'opération de renouvellement urbain de la cité Verneau, la TVA réglée par les acquéreurs de logements satisfaisant à certaines conditions de ressources est limitée à 5,5%. Les charges foncières des logements, quant à elles, sont toujours cédées à prix inférieur au prix coûtant: 120 € HT par m² de SHON, pour les logements sociaux, 200 € pour les logements intermédiaires, 250 € pour les logements libres. "De fait, tous les logements bénéficient d'une subvention, résume Olivier Réguer, à charge pour les pro-



Perspective sur les grands jardins d'un des sept îlots du secteur des Chalets. L'habitat, de typologie variée, accueillera un tiers de logements locatifs sociaux.

- (1) Dans ce cadre, l'agglomération a mis en œuvre diverses actions telles qu'un partenariat avec les agriculteurs pour protéger la nidification des espèces, l'affichage des performances énergétiques des bâtiments publics, l'enterrement des conteneurs d'ordures ménagères, la rénovation de la station d'épuration.
- (2) Ce réseau rassemble une quarantaine de collectivités territoriales et de structures intercommunales.
- (3) Les revenus des Angevins sont inférieurs à la moyenne départementale.
- (4) Le programme local de l'habitat propose la construction de 1 500 logements dans la ville-centre et 2 500 dans l'agglomération.
- (5) Lui sont associés la paysagiste Catherine Tournoux, Mandragore, le bureau d'études techniques ATEC, Annick Desmier, Atelier couleur et sites, et l'urbaniste-programmiste Jean Cescau-Gerau Conseil.
- (6) La collectivité locale a choisi de ne pas verser de participation d'équilibre pour des raisons fiscales et financières; elle ne pourrait récupérer la TVA et les participations sont considérées comme une dépense de fonctionnement et non comme une dépense d'investissement. En revanche, elle verse une participation de remise d'ouvrage.
- (7) Ce label est délivré par l'association Qualitel. Le niveau de consommation énergétique visé est inférieur de 10% à celui défini par la réglementation thermique 2005 et le recours aux énergies renouvelables imposé. Désireux de s'assurer que les performances sont atteintes, l'aménageur a accepté de prendre à sa charge le supplément de coût engendré par une généralisation à tous les immeubles des contrôles, effectués en temps normal par sondages.

moteurs d'accepter, eux aussi, des efforts en réduisant leurs marges. Concrètement, la baisse de 50 € par m² de SHON accordée aux promoteurs pour les logements libres donnera lieu à une réduction de 100 € sur le prix du mètre carré des immeubles vendus aux particuliers." Malgré cet effort important de l'aménageur, le bilan prévisionnel de l'opération est aujourd'hui équilibré. Mais qu'en sera-t-il à l'avenir? La collectivité ne sera-t-elle pas contrainte d'élever sa contribution (6)? Les termes de l'équation posée par Patrick Lépine ne laissent guère planer le doute: "D'un côté, les coûts d'acquisition et de viabilisation des terrains augmentent et il en est de même des frais financiers, ne serait-ce qu'en raison de l'allongement probable du délai de réalisation de l'opération, déjà pourtant non négligeable puisqu'il est fixé à plus de vingt ans. À cela s'ajoutent diverses charges, liées au caractère durable du quartier tels le contrôle des performances du label Habitat et environnement visé pour les immeubles (7) ou les dépenses de concertation. De l'autre, la crise immobilière qui s'annonce, alimentée par la restriction du crédit et la hausse des taux d'intérêt, exclut d'amortir cette augmentation par une croissance du prix de cession des terrains." Autre source d'interrogations et de discussions entre les acteurs de l'opération, la question des conteneurs à ordures enterrés. Ce système de collecte des déchets que l'agglomération a décidé de généraliser sur son territoire a notamment "le mérite de réduire le nombre considérable d'accidents du travail liés au transport manuel", selon Patrick Lépine. Le ramassage de conteneurs enterrés par les camions municipaux s'avère cependant impossible en raison de deux éléments essentiels du parti urbanistique: la compacité des îlots et la construction à l'alignement. Or la solution, dès lors impérative, d'implanter les conteneurs dans l'espace public, chaussée ou trottoirs, renchérit le coût pour la collectivité et, surtout, présente l'inconvénient d'augmenter la largeur des voies, de mordre sur les places de stationnement ou encore d'ajouter un élément de mobilier urbain à ceux déjà nombreux qui encombrant les chaussées. Autant de preuves qu'entre les divers impératifs techniques et les contraintes financières, la construction de quartiers durables est un exercice délicat qui impose de difficiles arbitrages. ■

Isabelle BERTHIER