

4.7 Cadre socio-économique et humain

Source : Point 1 de l’environnement « Angers, Rives Vivantes », octobre 2021, EGIS, Dossier complet de l’INSEE – Angers Loire Métropole

4.7.1 Démographie

EGIS, Dossier complet de l’INSEE – Angers Loire Métropole

La population d’Angers Loire Métropole s’élève en 2022 à plus de 308 806 habitants soit près de 37% de la population départementale. Le territoire connaît une croissance plus importante que celle observée au niveau national avec une moyenne de près de 0,8 % d’augmentation par an depuis 2016, soit plus de 2 500 habitants supplémentaires chaque année.

Représentant 37% de la population départementale, la Communauté urbaine d’Angers Loire Métropole (ALM) atteint presque 300 000 habitants en 2018. Sa croissance démographique est en nette progression sur la période 2013-2018 (+0,8%/an contre +0,5% entre 2008 et 2013). La population d’ALM a ainsi augmenté en moyenne de 2 376 habitants par an entre 2013 et 2018 (soit 76% de la croissance départementale) et principalement dans les communes d’Angers, d’Avrillé, des Ponts-de-Cé, de Trélazé et d’Écouflant.

Angers Loire Métropole a connu d’importantes évolutions démographiques au cours de son histoire. La croissance démographique, qui a fortement ralentie sur la période 1999-2010, est aujourd’hui en nette augmentation, s’approchant de celle connue sur la période 1990-1999.

Depuis 1990, ce sont en effet les fluctuations du solde migratoire (tantôt excédentaire, tantôt déficitaire) qui expliquent les oscillations importantes que connaît la croissance démographique d’Angers Loire Métropole.

Tableau 76 : Evolution du solde naturel et migratoire d'Angers Loire Métropole depuis 1968

Indicateurs démographiques	1968 à 1975	1975 à 1982	1982 à 1990	1990 à 1999	1999 à 2006	2006 à 2011	2011 à 2016	2016 à 2022
Variation annuelle moyenne de la population en %	1,9	1,2	1,0	0,8	0,3	0,1	0,7	0,8
due au solde naturel en %	1,2	1,0	0,8	0,6	0,6	0,5	0,5	0,3
due au solde apparent des entrées sorties en %	0,7	0,1	0,1	0,2	-0,3	-0,4	0,2	0,5

Source : Dossier complet de l’INSEE – Angers Loire Métropole

A noter toutefois, que la dernière période statistique (2016/2022) montre une tendance à la baisse du solde naturel largement compensée la nette augmentation du solde migratoire.

La tendance observée sur la ville d’Angers est toutefois différente de celle observée sur Angers Loire Métropole. Si le solde migratoire est effectivement très fluctuant depuis 1968, le solde naturel quant à lui est en baisse constante.

Tableau 77 : Evolution du solde naturel et migratoire de la ville d'Angers depuis 1968

Indicateurs démographiques	1968 à 1975	1975 à 1982	1982 à 1990	1990 à 1999	1999 à 2006	2006 à 2011	2011 à 2016	2016 à 2022
Variation annuelle moyenne de la population en %	1,0	-0,2	0,5	0,8	0,1	-0,5	0,3	0,7
due au solde naturel en %	1,4	1,1	0,9	0,7	0,6	0,5	0,5	0,4
due au solde apparent des entrées sorties en %	-0,4	-1,3	-0,4	0,1	-0,5	-1,0	-0,2	0,3

Source : Dossier complet de l’INSEE – ville d’Angers

Sur la période 2016-2022, la population d’Angers n’a cessé d’augmenter passant de 151 229 à 157 555 habitants. Cette augmentation de population est due en grande partie au solde naturel.

Tableau 78 :Evolution démographique de la ville d’Angers depuis 1968

Population et densité	1968(*)	1975(*)	1982	1990	1999	2006	2011	2016	2022
Population	128 557	137 591	136 038	141 404	151 279	152 337	148 803	151 229	157 555
Densité moyenne (hab/km²)	3 010,0	3 221,5	3 185,2	3 310,8	3 542,0	3 566,8	3 484,0	3 540,8	3 688,9

Source : Dossier complet de l’INSEE – ville d’Angers

En termes de tranche d’âge, la ville d’Angers connaît un vieillissement de sa population avec une augmentation des 60-74 ans mais avec une population de plus de 75 ans stable. Les tranches d’âge inférieures restent stables mais si l’on note un léger déclin des 45-59 ans et un rebond des 15-29 ans qui représentent encore près d’un tiers de la population.

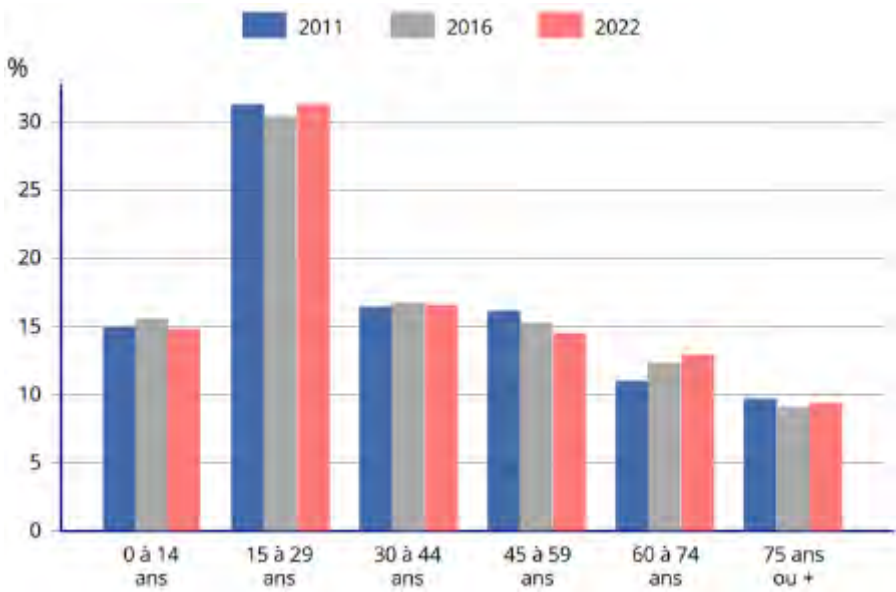


Figure 282 : Evolution démographique par tranche d’âges de la ville d’Angers depuis 2011

Source : Dossier complet de l’INSEE – ville d’Angers

4.7.2 Le logement

Angers Loire Métropole comptabilise 161 300 logements en 2022 dont 148 607 résidences principales (92,1 %) et 4027 résidences secondaires (2,5 %).

Si l’on compare les parcs de logements du territoire d’Angers Loire Métropole et d’Angers, on remarque que le parc de logement d’Angers est constitué à 67 % de logements sociaux et de 32 % de propriétaires occupants. A l’échelle de l’agglomération angevine, les logements sociaux ne représentent que 52 % du parc tandis que les propriétaires occupants représentent 48% du parc. Dans les deux cas, la répartition entre les logements locatifs sociaux et privés est équilibrée et l’offre est complémentaire en termes de taille et de typologie de logement.

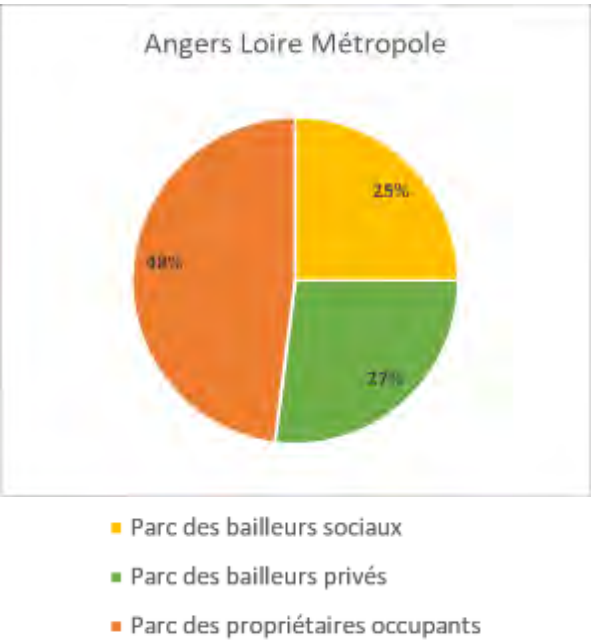


Figure 283 : Répartition du parc de logements d'Angers Loire Métropole

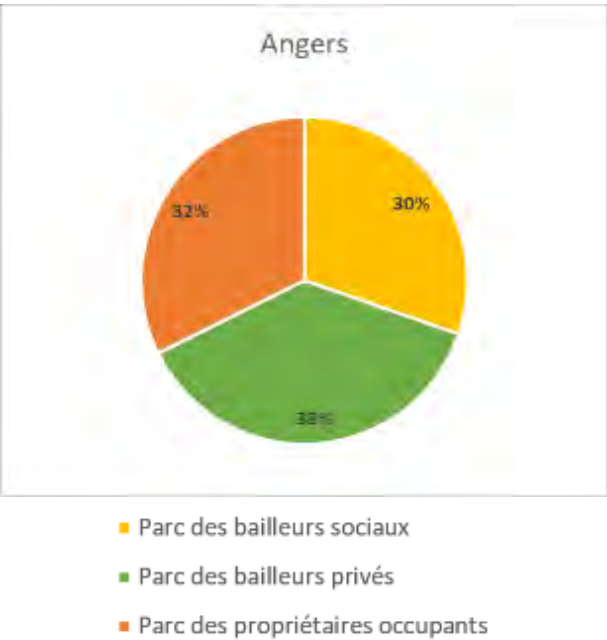


Figure 284 : Répartition du parc de logements d'Angers

A l'échelle métropolitaine, un peu plus de la moitié du parc privé (51%) a été construit avant 1974.

Le parc de logements du centre-ville et des secteurs adjacents est dominé par les logements collectifs. Les petits logements (T1 et T2) sont majoritaires surtout dans l'hyper-centre qui accueille de fait de nombreux étudiants. Cette offre dépasse même les 60% sur Saint-Jean, Bordillon, Boisnet et le Mail.

Le Programme Local de l'Habitat (PLH) est intégré au PLUi Angers Loire Métropole. Pour la commune d'Angers, les enjeux sont les suivants :

- optimisation des équipements publics, des transports en commun notamment au sein des centralités ;
- accession abordable ;
- diversification du parc ;
- régulation des offres de résidences spécialisées.

L'objectif est d'atteindre 10 900 logements en plus d'ici à 2027, dont 10% en accession aidée. En termes de gestion économe de l'espace, il est visé 40 à 60 logements à l'hectare.

La commune d'Angers dispose de nombreux logements entre 1946 et 1990. Les appartements représentent la part la plus importante des logements présents.

4.7.3 L'emploi

Les caractéristiques socio-démographiques montrent que l'agglomération et notamment Angers accuse un vieillissement de sa population et une jeunesse plutôt active, qui conditionne des dynamiques générationnelles face aux actifs.

En 2022, la population en âge de travailler (15 à 64) ans résidant sur l'agglomération comprend près de 196 684 hommes et femmes dont environ 144 491 actifs occupant un emploi. Le taux d'activité des 15-64 ans a augmenté entre 2019 et 2022 passant de 71,2 % à 73,5 %.

Au global, la population active du territoire est composée de 50,2 % de femmes et de 49,8 % d'hommes, toutefois, le taux d'emploi chez les femmes (62,3 %) est inférieur à celui des hommes (66,8 %).

Sexe et âge	Population	Actifs	Taux d'activité en %	Actifs ayant un emploi	Taux d'emploi en %
Ensemble	196 684	144 491	73,5	126 883	64,5
15 à 24 ans	53 669	22 355	41,7	17 508	32,6
25 à 54 ans	108 211	100 462	92,8	89 627	82,8
55 à 64 ans	34 804	21 675	62,3	19 748	56,7
Hommes	94 613	71 642	75,7	63 245	66,8
15 à 24 ans	25 605	11 558	45,1	9 105	35,6
25 à 54 ans	52 679	49 749	94,4	44 743	84,9
55 à 64 ans	16 329	10 335	63,3	9 397	57,5
Femmes	102 071	72 850	71,4	63 638	62,3
15 à 24 ans	28 064	10 797	38,5	8 403	29,9
25 à 54 ans	55 533	50 713	91,3	44 884	80,8
55 à 64 ans	18 475	11 340	61,4	10 351	56,0

Figure 285 : Activité et emploi de la population de 15 à 64 ans en 2022

Source : Dossier complet de l'INSEE – Angers Loire Métropole

La ville d'Angers connaît les mêmes tendances : proportion de femmes et d'hommes actifs quasi égale, taux d'emploi des femmes (55,9 %) moins important que celui des hommes (61,9 %), ..., taux d'activité de 69,9 %.

Sexe et âge	Population	Actifs	Taux d'activité en %	Actifs ayant un emploi	Taux d'emploi en %
Ensemble	106 002	74 053	69,9	62 238	58,7
15 à 24 ans	36 802	15 164	41,2	11 686	31,8
25 à 54 ans	54 578	49 553	90,8	42 379	77,6
55 à 64 ans	14 622	9 336	63,8	8 172	55,9
Hommes	50 065	36 522	72,9	30 966	61,9
15 à 24 ans	16 919	7 604	44,9	5 909	34,9
25 à 54 ans	26 579	24 594	92,5	21 322	80,2
55 à 64 ans	6 567	4 324	65,8	3 735	56,9
Femmes	55 937	37 531	67,1	31 272	55,9
15 à 24 ans	19 883	7 560	38,0	5 778	29,1
25 à 54 ans	27 998	24 959	89,1	21 057	75,2
55 à 64 ans	8 055	5 012	62,2	4 437	55,1

Figure 286 : Activité et emploi de la population de 15 à 64 ans en 2019

Source : Dossier complet de l'INSEE – Ville d'Angers

La ville d'Angers est cependant une commune très attractive en termes d'emploi. Cela se traduit par un Indice de Concentration de l'Emploi (ICE) de 149,1, ce qui signifie que la commune dispose de 149,1 emplois pour 100 actifs résidant dans la zone. De plus, cet indice a largement progressé depuis 2011 passant de 144,3 en 2011, puis 150,8 en 2016 et enfin 149,1 en 2022.

Ce même indice est resté relativement stable sur l'ensemble de l'Agglomération Angers Loire Métropole avec un ICE d'environ 120. Cela montre que la ville d'Angers est aussi attractive économiquement.

Les berges de Maine sont en train de subir des aménagements paysagers et qui vont participer à cette dynamique urbaine. C'est le cas dans les secteurs de la Promenade de Reculée (déjà aménagés), des Quais Félix Faure et Gambetta ou des Quais Ligny et Roi de Pologne, où des aménagements de mobilités douces et des objectifs de valorisation de la biodiversité et du paysage vont avoir lieu.

Principaux enjeux :

Le projet Angers Rives Nouvelles (aujourd'hui Rives Vivantes) devra prendre en compte les éléments de diversité ou de disparité socio-spatiale ainsi que les dynamiques à l'œuvre sur le territoire de projet et sur les quartiers voisins.

4.7.5 Les activités économiques

Les deux rives de la Maine présentent des vocations différentes. La rive gauche accueille des établissements en plus grand nombre. Au nord du centre-ville, les activités économiques, essentiellement commerciales, occupent une emprise importante. La rive gauche est également plus attractive pour les commerces de centre-ville et les administrations. Néanmoins, la rive droite accueille le plus important pôle d'emplois de la ville avec le CHU et ses activités connexes.

4.7.6 Les quartiers des secteurs stratégiques

Promenade de Reculée et quartier « Les Hauts de Saint-Aubin »

L'île Saint-Aubin, zone naturelle, marque la limite nord de la ville sur la rive droite et le cœur de la confluence Mayenne – Sarthe – Maine.

ILE SAINT-AUBIN

A11

Plateau des Capucins

Caserne Verneau

Cité Verneau

Barra

CHU

La Reculée

0 500m

CHURA - mai 2010
Sources : DSDARM, Cadastre, IGN, P. 2009
PERUSSE 01/03/2009

Au Sud de l'A11, la partie basse est occupée par deux entités urbaines pérennes :

- Le faubourg Barra occupe la pente et plus au Nord sur le plateau, se situent la caserne Verneau et la cité du même nom. Cette cité fait partie des cinq quartiers prioritaires d'Angers concernés par le Programme de Rénovation Urbaine (PRU) de la Ville.



Source : ALTER, octobre 2025

La partie haute longeant l'A11 au Sud correspond au plateau des Capucins qui offre de belles perspectives sur la Maine, la ville et l'île Saint-Aubin. L'ensemble de l'opération du plateau des Capucins repose sur la réalisation d'îlots aux densités et typologies variables, avec des formes urbaines compactes. Des espaces reliés par un réseau « capillaire » de circulations douces, irriguant tout le quartier. Sans oublier la présence de 3 stations de tram, pour offrir aux riverains une alternative à la voiture.

A l'interface entre le plateau des Capucins et la Maine, la Promenade de la Reculée a fait l'objet d'aménagements présentés dans cette étude (premier secteur du Programme Rives Vivantes).



Figure 289 : Vue de la Promenade de la Reculée avant aménagement

Les objectifs sur ce secteur étaient :

- De réduire la place de la voiture et du stationnement ;
- De faciliter la place du vélo et des piétons par la création d'une grande continuité haute reliant le cœur d'Angers à l'île Saint-Aubin ;
- De faciliter les accès à la rivière, notamment pour les pratiquants de voile, les pêcheurs...
- De participer à la mise en valeur du paysage pittoresque du village de la reculée.

Quartier « Centre-Ville »

Le quartier du centre-ville comprend plusieurs entités urbaines qui s'organisent en fonction de la topographie et de la Maine.

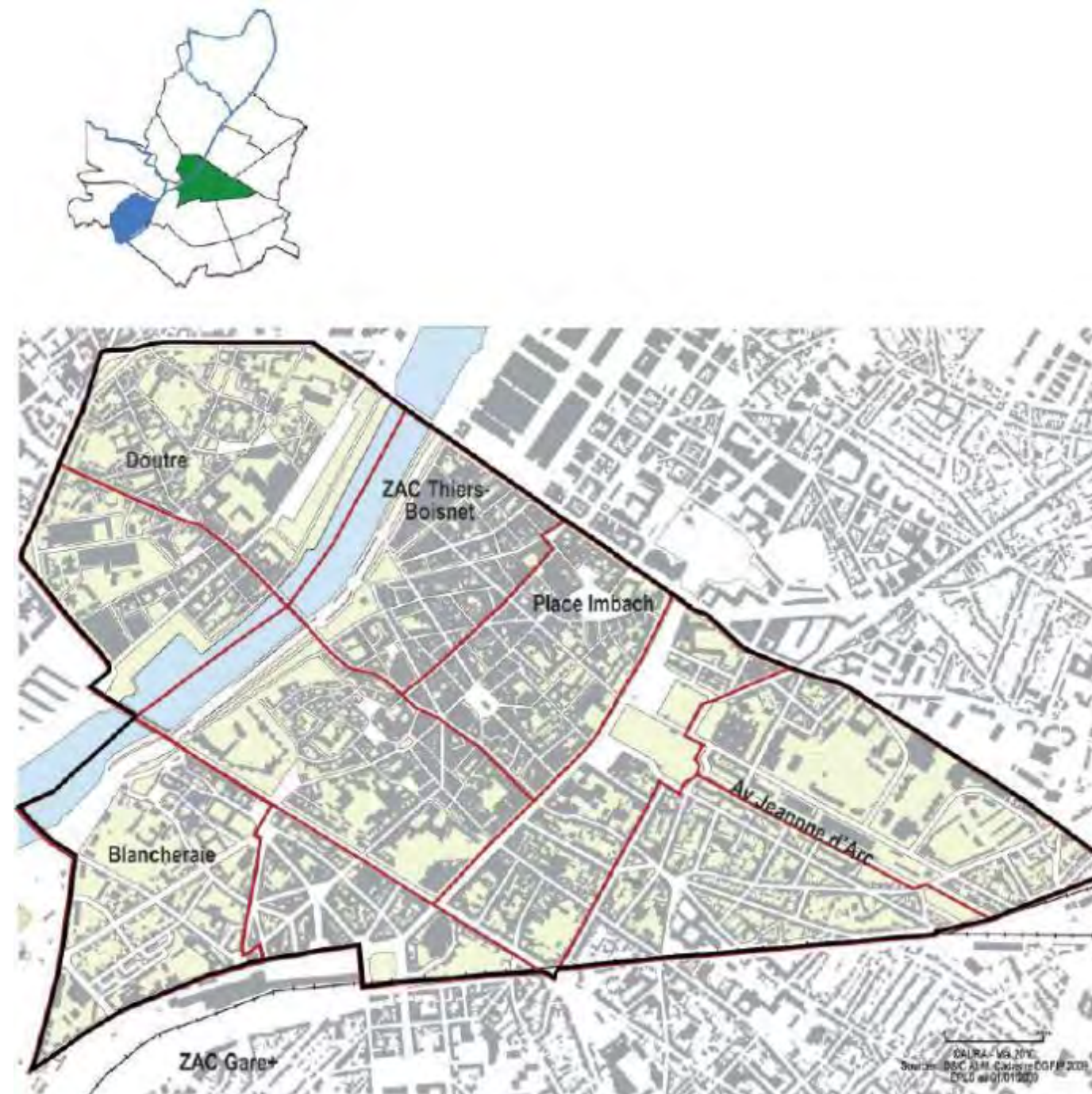


Figure 290 : Localisation du quartier "Centre-Ville"

Sur la rive droite, la Doutre, est longtemps resté hors de la ville. Aujourd'hui, la vie de quartier est importante sans être intégrée à la dynamique de l'hyper centre.

Sur la rive gauche, l'hyper centre trouve son rayonnement métropolitain sur le plateau, le fond de vallée étant sous influence de la voie des berges.

Au Nord, le long de la ceinture des boulevards, le tissu résidentiel peu entretenu crée une rupture avec le quartier Ney, accueillant pourtant des équipements phares pour l'identité de l'agglomération. Ce secteur offre cependant des potentiels importants avec, à l'ouest, la ZAC Thiers Boisnet et à l'est un patrimoine à valoriser autour de la place Imbach.

Le tissu contemporain correspond à l'installation sur le site de l'ancienne industrie Bessonneau de sièges d'administrations (caisse des dépôts, CAF) et d'habitats collectifs.

Le cœur de l'hyper centre accueille la dynamique commerciale en appui d'un plateau piétonnier élargi avec le tramway.

Au sud, plusieurs équipements s'inscrivent dans un cadre patrimonial de grande qualité. Ces emprises constituent malgré tout une certaine imperméabilité. Les quartiers de faubourgs restent très homogènes. La présence d'équipements scolaires secondaires assoit leur rayonnement. Le tissu offre peu de potentiels de renouvellement.

À l'extrême sud, le quartier gare constitue un des secteurs de développement stratégique avec la ZAC cours Saint-Laud et des bâtiments tertiaires déjà réalisés. Le quartier Blancheraie, dans l'entre deux, présente des potentiels intéressants pour assurer la continuité gare – centre-ville.

À l'est, deux entités urbaines se font face de part et d'autre de l'avenue Jeanne d'Arc, espace public dans le prolongement du jardin du Mail.

Les quais Ligny et Roi de Pologne, s'étendant de l'hôtel du Roi de Pologne à la Cathédrale Saint-Maurice, est aujourd'hui sous l'influence forte des voies sur berges. L'esplanade Cœur de Maine prend ensuite place. En 2023, ont été livrées les Halles Gourmandes face à cette esplanade.

Plus à l'amont débute le Quai Gambetta qui se poursuit jusqu'au Pont de la Haute Chaîne. Le Quai Gambetta marque la transition entre le front urbain et les voies sur berges.



Figure 291 : Vue avant/après de l'esplanade Cœur de Maine

Quartier « Ney Chalouère »

Le quartier est bordé par la Maine, mais la voie express, la zone Saint-Serge et le MIN (Marché d'Intérêt National) occupant les rives, les liens urbains avec la rivière sont inexistants.



Figure 292 : Localisation du quartier "Ney-Chalouère"

Le fond de vallée est occupé par un espace d'activité qui comprend la zone commerciale Saint-Serge, le Marché d'Intérêt National, des activités logistiques liées à la présence d'un embranchement ferré. En limite sud, la ZAC Saint-Serge, récemment développée à l'emplacement de l'ancienne gare, possède plusieurs vocations : centre d'affaires (sièges d'entreprises du secteur des assurances, mutuelle, etc.), centre administratif (présidence de l'université, services de la communauté d'agglomération, etc.), pôle universitaire (université de droit, résidences pour étudiants, résidence internationale) et quartier résidentiel. Ce nouveau quartier est traversé par le tramway. Il se caractérise par un « urbanisme sur dalle » construit d'immeubles de hauteur R+7 à R+9.

Le quai Felix Faure et le Boulevard de la Maine constituent l'interface entre ces activités et la Maine.

Puis, dans la pente, adjacent aux boulevards, tout un secteur témoigne du mouvement d'extension urbaine entamé au 19^{ème} siècle selon une trame orthogonale, reposant sur le modèle historique de l'îlot, dont les maisons angevines traditionnelles tiennent les limites.

Ce tissu se renouvelle progressivement. La ZAC des Plantes (opération située derrière le jardin des plantes) comprend la création de 480 logements, des locaux tertiaires en rez-de-chaussée et un gymnase.

Le plateau, lui, est occupé au sud par le secteur Saint-Michel, ancien faubourg profondément restructuré pour mettre fin à l'insalubrité dans les années 50-70. Plaqué au tissu de faubourg adjacent, ce quartier de logements est constitué d'immeubles ponts, de barres et de tours de hauteur R+3 à R+14. Il accueille également la maison d'arrêt.

Au nord-est, le plateau a été urbanisé plus tardivement principalement sous forme d'habitat pavillonnaire. Là encore, les friches font l'objet d'un renouvellement. Ainsi, la ZAC Desjardins a entamé la reconversion de l'ancien site de la caserne du même nom. Ce quartier durable à vocation mixte a été aménagé selon un concept de parc habité. Il accueille 500 logements (publics et privés), un parc inter-quartier et des services de proximité dans deux bâtiments préservés à l'entrée (équipement petite enfance et maison des associations). Les travaux ont débuté en 2006 et les premiers habitants ont emménagé en 2009.

L'un des aménagements majeurs du programme Coeur de Maine concerne la ZAC Saint-Serge. En effet, plusieurs opérations y ont vu le jour, comme le parc paysager Saint-Serge de plus de 5 ha et le Mail des Présidents ou le skate-parc et l'aire de sport de street-workout.



Figure 293 : Vues avant/après du skateparc

Le parc paysager a répondu à des orientations claires et bien définies, comme à travers la prolongation de l'axe du mail et de l'ancienne voie ferrée, le développement de la structure végétale ou encore la mise en place d'aménagement de gestion des eaux.

Sur ce dernier point, la ZAC Saint-Serge étant concernée par le PPRI « Confluence de la Maine », les constructions et les espaces publics sont situées à un nivellement qui permet de garantir leur accessibilité et fonctionnalité même en situation de crue. Le parc paysager a l'avantage d'être inondable en cas de crues et est connecté à la zone naturelle des Basses Vallées Angevines au nord et relié à la Maine au sud.

Un autre projet phare du quartier est la nouvelle patinoire Iceparc, inaugurée en septembre 2019, qui fait face au cinéma Pathé et à la station de tramway Berges de Maine. Elle a remplacé la patinoire du Haras et se veut comme un équipement au carrefour de la station de tramway Berges de Maine et du pôle universitaire.



Figure 294 : Vues de la face Sud de la patinoire Iceparc avant/après travaux

Le Boulevard de la Maine, s’étirant du parking François Mitterrand jusqu’au Boulevard Gaston Ramon. Il est matérialisé par la voie sur berge et ne présente pas non plus d’interaction avec la Maine.
L’apaisement de la voie des berges sur le Boulevard de la Maine amont permet à la fois de répondre à des enjeux de sécurité routière en fluctuant progressivement la vitesse automobile en longeant la ZAC Saint-Serge dans une zone de transition 50-70 km/h et à des enjeux paysagers en renforçant notamment la qualité paysagère des abords et du terre-plein central.

4.7.7 Les équipements

4.7.7.1 Les équipements scolaires

De nombreuses structures pour la petite enfance sont présentes à proximité du périmètre d’étude mais à l’intérieur de celui-ci, seule la mini-crèche la Mirouette en rive droite, à côté du théâtre le Quai est recensée.
Le lycée et l’école maternelle Sacré Cœur se situe au sein du périmètre Rives Vivantes, rue Millet.
L’école primaire de la Parcheminerie (rue de la Parcheminerie) est localisée au sein de la zone d’étude.

Enfin, quatre écoles et facultés sont localisées dans le périmètre d’étude :

- l’École Nationale Supérieure des Arts et Métiers : école d’ingénieur généraliste dans le quartier de la Doutre ;
- la faculté de Droit, d’Économie et de Gestion : unité d'enseignement et de recherche de près de 3 000 étudiants, au Sud du quartier Saint-Serge ;

4.7.7.2 Les équipements de santé

Source : Rapport d’activité 2024 du CHU d’Angers

Le CHU d’Angers est localisé en rive droite, à proximité du pont des Confluences. Il est composé de 9 pôles cliniques et médico-techniques. En 2024, l’établissement a procédé à 124 006 hospitalisations et 3756 naissances. De plus, 100 928 passages ont été recensés dans les services d’urgence. 1 793 lits sont disponibles.
Le personnel hospitalier est composé de 1327 personnels médicaux et pharmaceutiques ainsi que de 5 956 personnels non médicaux.
L’activité de recherche y est développée avec 604 publications scientifiques indexées dans la base mondiale PUBMED.
Le CHU d’Angers se préoccupe aussi de maîtriser son empreinte environnementale. Il est inscrit à l’« Agenda CHU 21 » et est signataire de la charte d'engagement Plan Climat-Energie Territorial, membre du réseau AQUAREL, du club environnement – sécurité du Maine et Loire et participe au Co-Mobiles. Enfin, depuis septembre 2015, le CHU d’Angers est alimenté par une chaufferie biomasse, ce qui permet de diminuer l’émission de CO2 de 16 000 tonnes/an.

4.7.7.3 Les équipements sportifs

Le périmètre Rives Vivantes s’est vu enrichir d’un nouvel équipement sportif de premier ordre en septembre 2019, avec la nouvelle patinoire Iceparc à la ZAC Saint-Serge. Non loin, le nouveau skate-parc de 1 200 m² du parc Saint-Serge, inauguré en septembre 2019, gratuit et ouvert à tous, permet aussi d’enrichir l’offre sportive du quartier.

D’autres structures sportives sont présentes dans le périmètre de Rives Vivantes (comme la salle de sport Maurice Berteau comprenant une salle de gymnastique localisée boulevard Daviers), mais le quartier de la Baumette, au sud de Rives Vivantes, témoigne d’une importante offre en équipements sportifs :

- le skate-parc de la Baumette : il s’agit d’un lieu gratuit et accessible à tous pour la pratique du skate, roller et BMX. Il s’étend sur une surface de 2 000 m² ;
- la salle de sport la Baumette comprenant une salle de tennis de table ;
- une halle de tennis municipale inaugurée en septembre 2017, avec 9 terrains en terre battue et 4 terrains de padel ;
- le stade de la Baumette composé de :
 - o 1 terrain de football engazonné, transformable en terrain de rugby ;
 - o 1 terrain de football engazonné de 108 m x 68 m, transformable en terrain de rugby, avec éclairage ;
 - o 4 terrains de football en herbe, éclairé ;
 - o 1 terrain de football stabilisé en terre sable de 100 m x 60 m, avec éclairage ;
 - o 2 terrains de football en falun de 90 m x 53 m, transformables en mini-foot, éclairés ;
 - o 1 terrain de rugby engazonné de 144 m x 70 m ;
 - o 1 terrain de rugby en herbe de 100 m x 50 m, éclairé (école de rugby) ;
 - o 1 terrain de hockey en falun de 91 m x 55,50 m ;
 - o 2 terrains de volley-ball ;
 - o 2 terrains de basket-ball ;
 - o 4 plateaux polyvalents en enrobé ;

- o 1 anneau routier de 400 m utilisable pour l'athlétisme et le roller ;
- o 1 practice de golf (1 green et une plaine) ;
- o sautoirs : hauteur - longueur - triple saut ;
- o lancers : poids ;
- o 1 centre de formation géré par le Parc de Loisirs du Lac de Maine ;
- o 1 piste en diorite de 300 m (4 couloirs), en pouzzolane ;
- o 1 piste en diorite de 400 m (6 et 8 couloirs) ;
- o 8 courts de plein air et 1 mur double pour l'entraînement en béton poreux ;
- Le centre municipal de tir sportif : Angers Tir Sportif utilise un stand municipal, le Centre municipal de Tir sportif de la Baumette, construit en 1993 et homologué pour la pratique du tir sportif selon les normes et règlements de la Fédération Française de Tir. Trois pas de tir sont présents. Tous les locaux sont accessibles aux personnes en fauteuil roulant ou à mobilité réduite ;
- Le stand de tir à l’arc : SGTA Tir à l'arc d'Angers (Société de Gymnastique et de Tir d'Angers) devient un club en 1992. Il dispose d'une salle d'entraînement et de trois pas de tir. Fort de ses nombreux archers, le club d'Angers se classe très souvent au premier rang des clubs français en nombre de licenciés ;
- Le nouveau boudodrome de la Baumette de 1 266 m² inauguré en juin 2019 : 48 terrains extérieurs, et 16 terrains intérieurs.

4.7.7.4 Les équipements culturels

Dans la zone d’étude plusieurs équipements culturels sont recensés :

- le musée Jean-Lurçat et de la Tapisserie Contemporaine : Les collections rassemblent des œuvres qui situent l'art textile dans l'histoire. L'accrochage, réparti en deux lieux, suit le fil de la tapisserie des années 50 jusqu'aux démarches les plus contemporaines.
- Le Quai, Forum des arts vivants : espace de création, de spectacles et de rencontres pour tous les publics. Il est situé dans le quartier de la Doutre, en face du Château du Roi René, sur l’autre rive de la Maine ;
- le cinéma Pathé Angers : il est situé dans le quartier Saint-Serge et dispose de 12 salles de cinéma, propose plus de 340 séances hebdomadaires et est ouvert tous les jours ;
- l’hôtel du Roi de Pologne : il compte parmi les belles demeures de la seconde Renaissance à Angers. L’hôtel est classé monument historique depuis 1922. Il accueille aujourd’hui l’association AVF Angers (Accueil des Villes Françaises). Des visites sont programmées uniquement lors des journées du patrimoine ;
- la maison de quartier Angers Centre située au cœur de ville « Thiers Boisnet Ralliement », l'Association Angers Centre Animation gère la Maison de quartier « Angers Centre ». Elle propose des activités avec et pour les habitants du « Centre-Ville Lafayette Eblé » :
 - o Des ateliers hebdomadaires ou mensuels renforcés par les initiatives des Associations partenaires ;
 - o Des animations pour et avec les jeunes dès 6 ans (Accueil de Loisirs, ...) ;
 - o Des manifestations « vie de quartier » pour et avec les habitants du centre-ville.



Figure 295 : Equipements urbains et activités de loisirs (1/3)

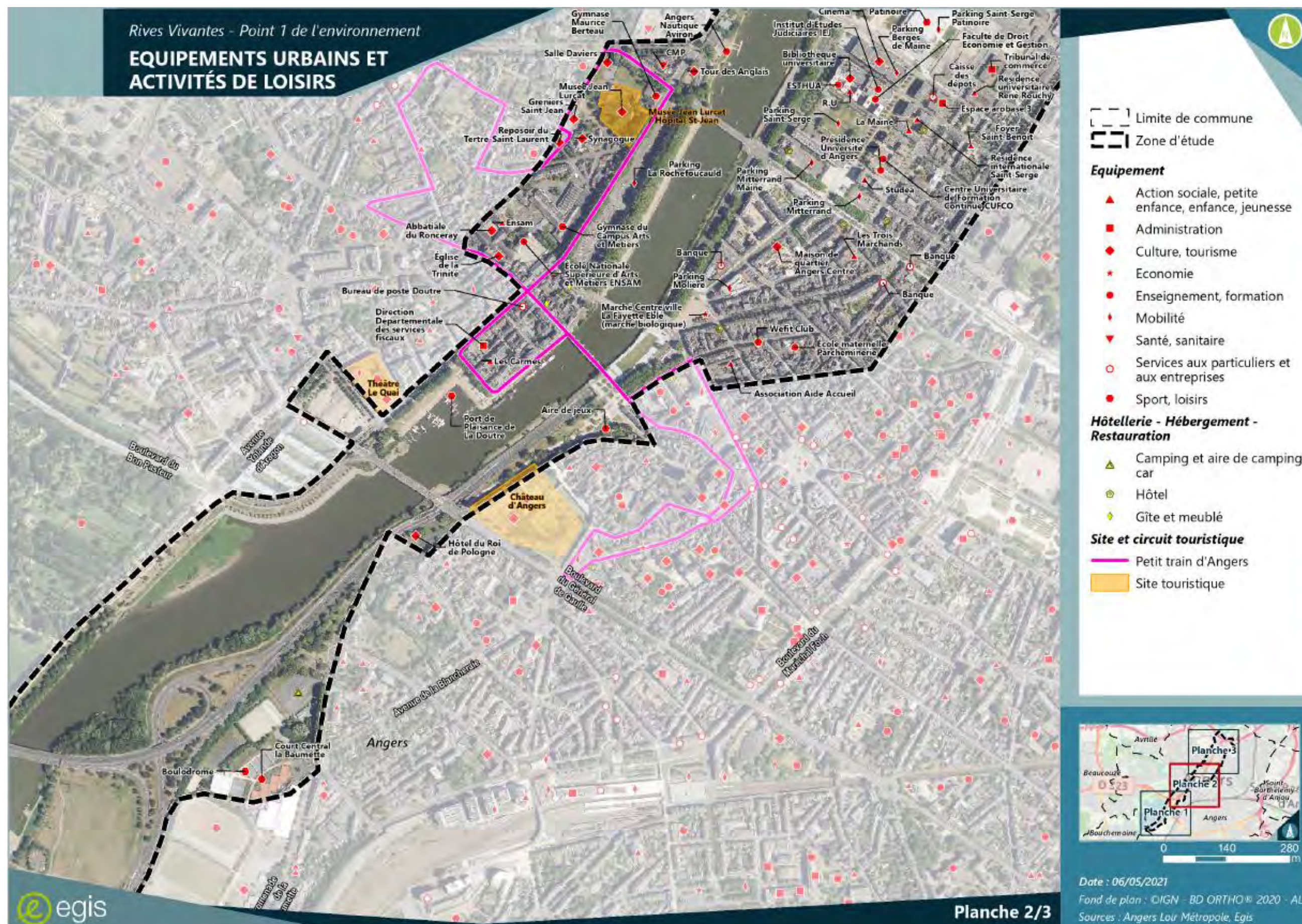


Figure 296 : Equipements urbains et activités de loisirs (2/3)

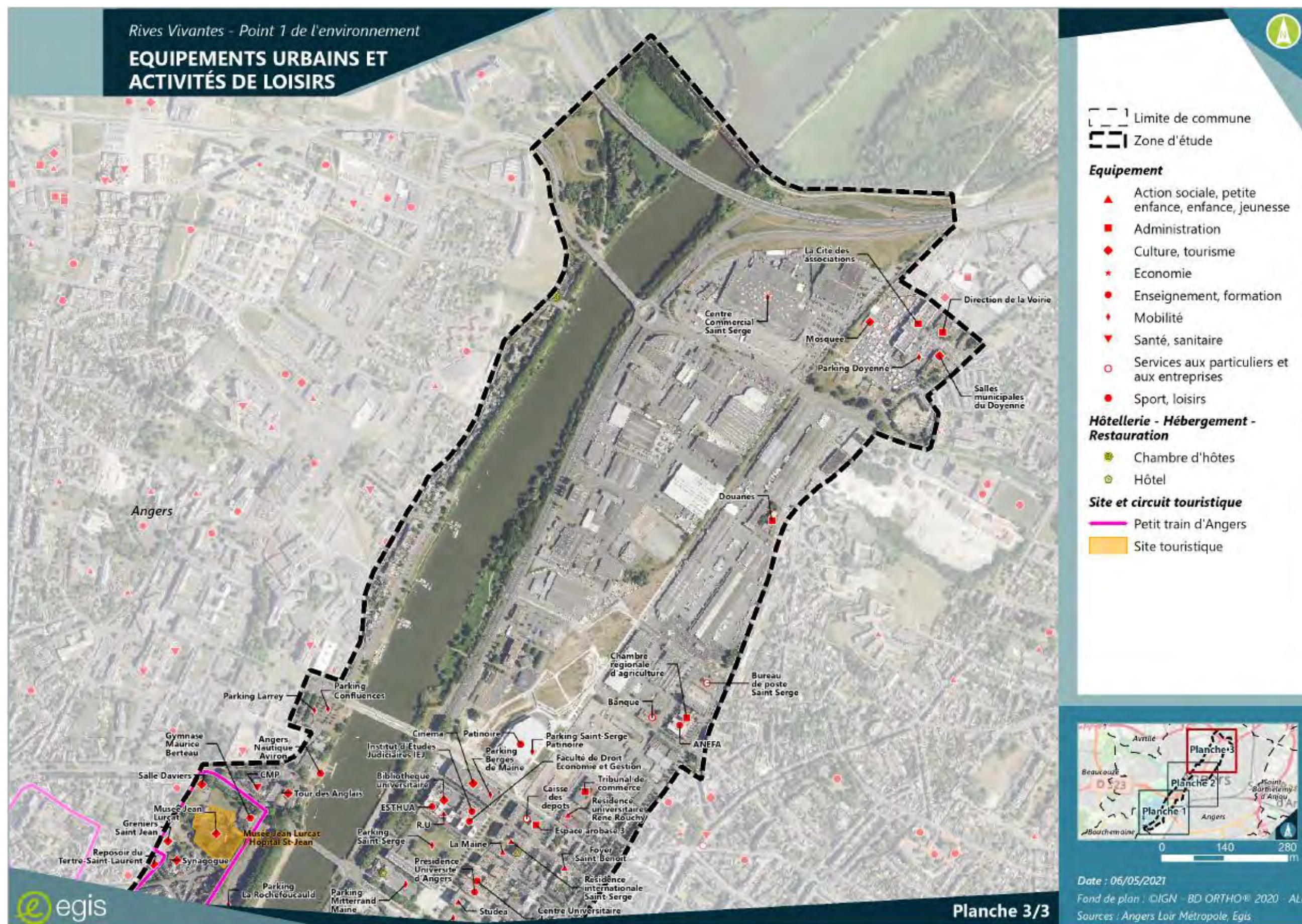


Figure 297 : Equipements urbains et activités de loisirs (1/3)

4.8 Les déplacements

4.8.1 Les voies structurantes

4.8.1.1 Le réseau urbain

Le réseau urbain s'articule autour de deux niveaux de boulevards de ceinture reliés entre eux par les voies sur berges et les différents axes radiaux :

- les boulevards du Pentagone délimitant l'hyper-centre commerçant d'Angers : dans la zone d'étude il s'agit du boulevard du général de Gaulle et du boulevard Ayrault ;
- les boulevards péri-centraux sud et nord reliant entre eux les différents quartiers d'Angers et reliant le Pentagone et le réseau de roclades par différents axes radiaux. Dans la zone d'étude les boulevards péri-centraux sont représentés par le boulevard Gaston Ramon ;
- cet anneau de boulevards péri-centraux est incomplet en raison de la rupture induite par la traversée de la Maine, et à l'Est entre le boulevard Estienne d'Orves et le boulevard Gaston Birgé, la jonction se faisant actuellement par une portion de la RN160. La RD323 fait partie de ce réseau incomplet de roclades.

La RD523 relie l'A11 à chaque extrémité (qui la double avec le contournement Nord d'Angers). Elle propose dans un axe nord-est/ouest à la fois un niveau de desserte locale de tous les quartiers d'Angers avec les voies sur berges via des carrefours dénivelés et de desserte départementale avec ses jonctions avec la RD323 vers l'est et la RD106 vers le nord, la RD102 vers le sud, la RD963 ou RD723 vers l'ouest.

La RD523 est une route à 2 x 2 voies qui est en train de se métamorphoser, notamment dans sa partie centrale qui est concernée par le programme Rives Vivantes. Jusqu'alors véritable fracture urbaine entre les deux rives, elle fait l'objet d'un apaisement des voies des berges livré fin 2018. Cet aménagement fait passer la RD523 de roclade à boulevard urbain et a permis de réduire la vitesse et de changer les régimes de priorités et de circulation la voie des berges. De plus, la nouvelle esplanade Coeur de Maine livrée en juin 2019 dissimule le boulevard de la Maine, réduisant de fait son impact sonore, visuel et olfactif.

4.8.1.2 Les ponts de la Maine

Neuf ponts permettent le franchissement de la Maine sur l'espace des berges de Maine, du sud vers le nord :

- en 1973, le pont de l'Atlantique est ouvert dans la continuité des travaux de construction de la voie rapide traversant la Ville d'Angers et permet aux voitures de passer du Sud-Ouest de la ville au Nord-Est ;
- le pont de la Basse-Chaine est mis en service en 1838 (reconstruit après la seconde guerre mondiale en 1951). Il réunit les quartiers de la Doutre et du boulevard Foulques-Nerra, avec le centre et le boulevard du Général de Gaulle, en face du château d'Angers ;
- le plus ancien, le pont de Verdun, permet depuis 1028 de relier la rue Beaurepaire sur la rive Ouest dans le quartier de la Doutre, à la rue Baudrière et l'esplanade du Quai Jean-Turc sur la rive Est ;
- le pont des Arts et Métiers est le plus récent pont d'Angers (inauguré en juin 2019). Il relie les places Molière et Rochefoucauld et n'est pour l'heure qu'accessible aux piétons et aux cyclistes. Il accueillera les futures lignes B et C du tramway qui circulent depuis juillet 2023 ;
- le pont de la Haute-Chaine est mis en service en 1839 (reconstruit après la seconde guerre mondiale en 1962). Il réunit le centre-ville et le boulevard Ayrault au quartier de la Doutre et au Centre hospitalier universitaire d'Angers ;
- le 15 octobre 2010 est inauguré le pont Confluences : il est réservé à la première ligne de tramway ainsi qu'aux modes de transports doux, à savoir vélos et piétons, et en cas de nécessité, aux véhicules d'urgences. Il est situé entre le centre hospitalier universitaire d'Angers, au sein du quartier de La Doutre, et le quartier Saint-Serge, aux abords du cinéma Gaumont Angers Multiplexe et du siège d'EDF-GDF Services Anjou ;
- Le pont Jean-Moulin traverse la Maine en amont d'Angers près de l'île Saint-Aubin. Il fut inauguré en juillet 1989. Le pont permet de relier le plateau des Capucins au quartier de Saint-Serge ;
- le contournement Nord de l'autoroute A11 fait apparaître un pont appelé viaduc de la Maine situé entre le pont de Segré et le pont Jean-Moulin. Il est mis en service depuis 2008 ;
- le pont de Segré est situé à la confluence de la Sarthe et de la Mayenne à l'origine de la Maine. Depuis octobre 2020, son usage est réservé exclusivement aux cyclistes et aux piétons.



Pont de l'Atlantique



Pont de la Basse-Chaine



Pont de Verdun



Pont des Arts et métiers



Pont de la Haute-Chaine



Pont Confluences



Pont Jean Moulin



Viaduc de la Maine (pont de l'A11)



Pont de Segré

Figure 298 : Ponts de la Maine



Figure 299 : Déplacements urbains (1/3)

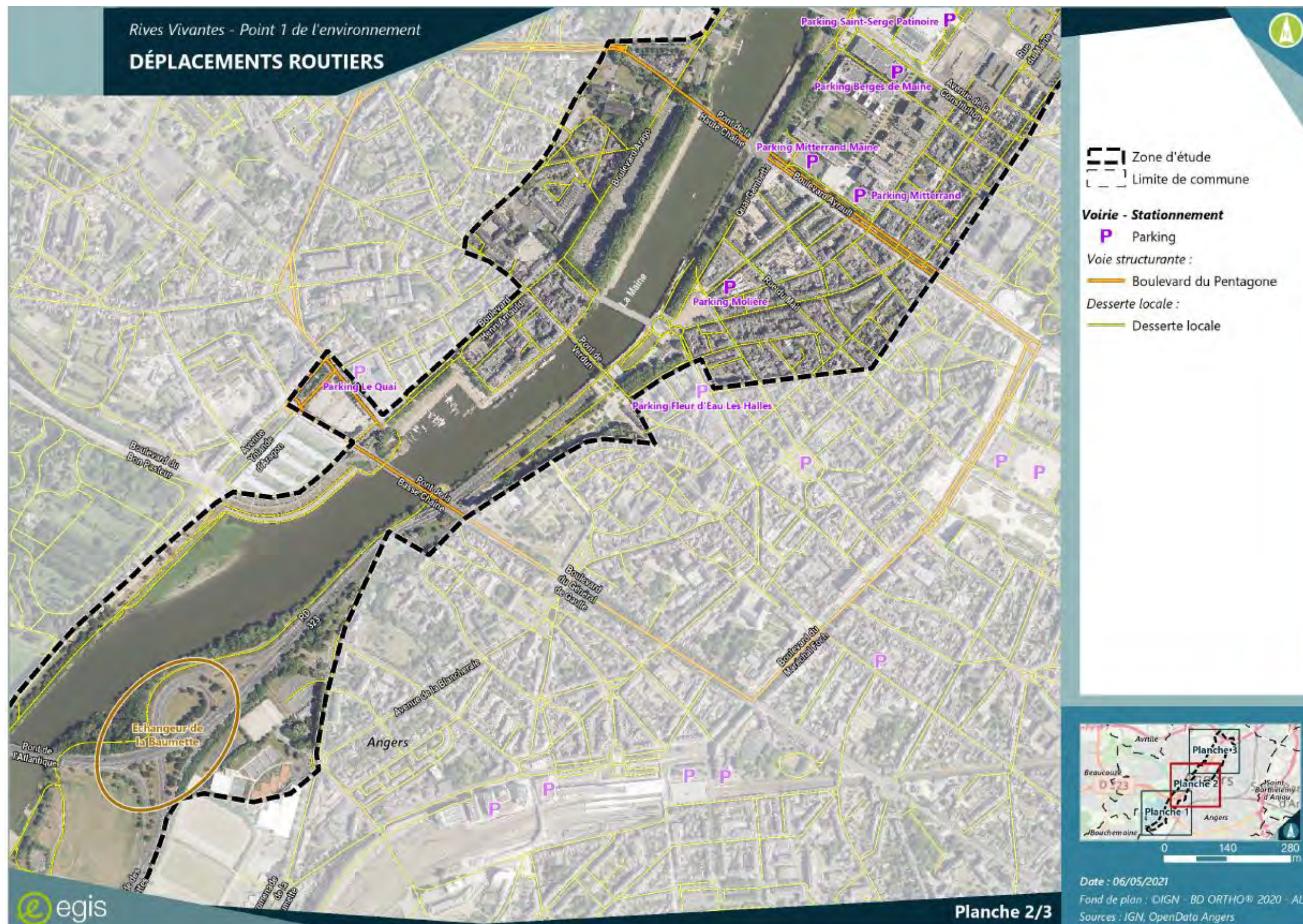


Figure 300 : Déplacements urbains (2/3)



Figure 301 : Déplacements urbains (3/3)

Promenade de Reculée



Figure 302 : Circulations automobiles existantes – Promenade de la Reculée

Quais Ligny et Roi de Pologne

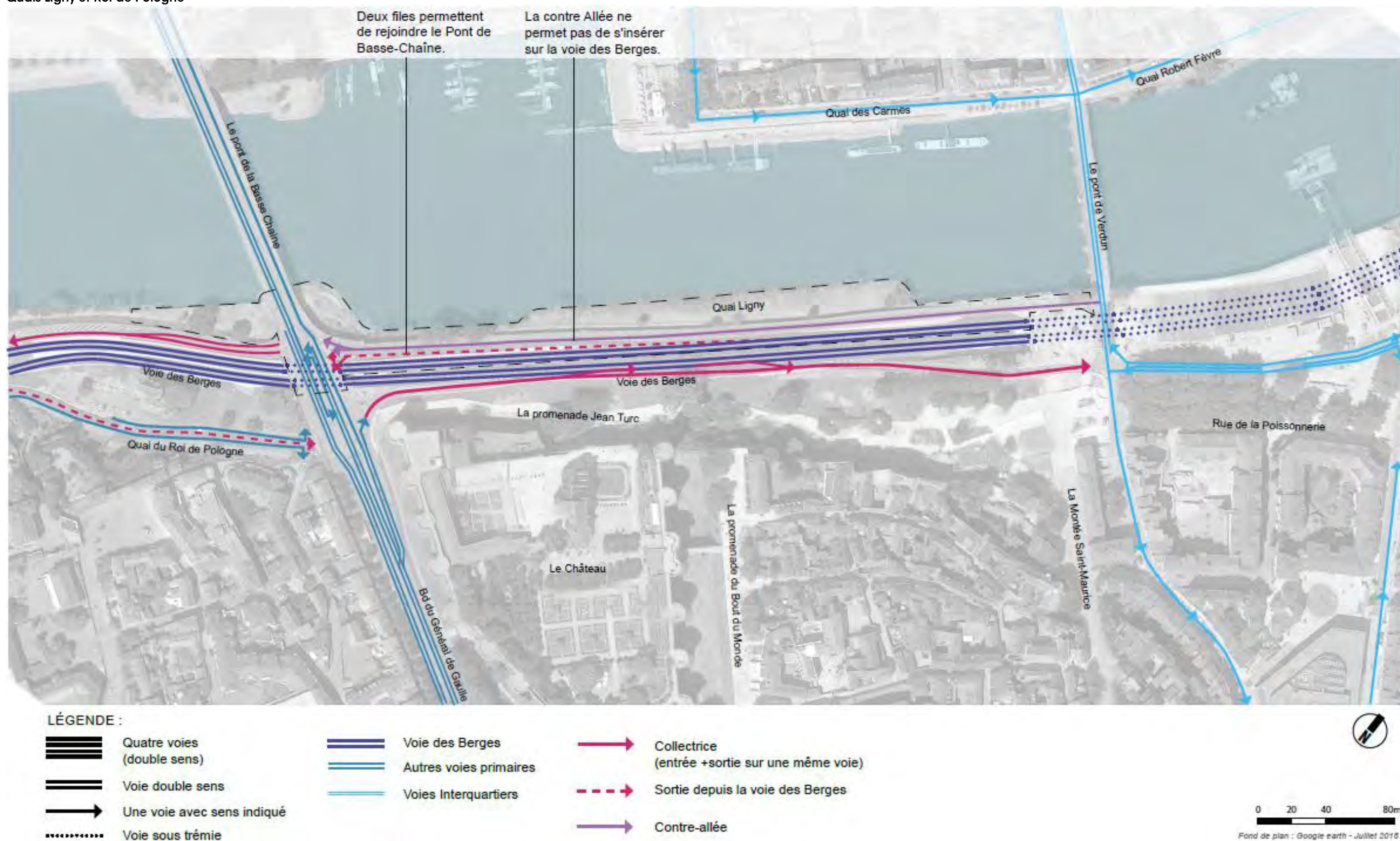


Figure 303 : Circulations automobiles – Quais Ligny et Roi de Pologne



SÉQUENCE : DU QUAI DU ROI DE POLOGNE AU PONT DE BASSE CHAÎNE

Sur cette séquence le caractère routier a été récemment atténué par la création d'un terre-plein central végétalisé. Le passage de la voie des Berges avec le centre-ville d'Angers a quant à lui été facilité par la mise en place d'une collectrice le long de la promenade Jean Turc.



Entrée dans le cœur d'Angers : réduction de la chaussée, terre plein central végétalisé

Vue sur La Doutre, le long de la promenade Jean Turc.



Découverte du château : effet de masse du monument, le socle est masqué par les arbres.

Espace dédié au stationnement technique en bordure de voie.



Passage sous le pont de Basse Chaîne - Bd du Général de Gaulle.

Sortie vers Angers centre et pont de Verdun.



Entrée et sortie de la voie des Berges possible avec la nouvelle collectrice.

Passage sous la trémie Verdun.



Figure 304 : Circulations automobiles sur la voie sur berge (Nantes>Paris)



SÉQUENCE : DU PONT DE VERDUN AU PONT DE BASSE-CHAÎNE

Depuis le pont de Verdun l'accès à la voie des Berges est aujourd'hui impossible.



V

Engagement dans la contre allée, voie qui longe la voie des Berges pour rejoindre le pont Basse-chaîne.

La contre allée rejoint le niveau de la voie des Berges.



V



V

En contre bas de la voie, une rampe permet d'accéder à pied au quai Ligny.

Depuis cette voie il n'est pas possible d'accéder à la voie des Berges.



V



V

un trottoir très étroit longe la contre allée. Les mâts d'éclairage présent sur cet espace ont récemment été déposés.

Le trottoir qui longe le quai Ligny est plus large sur cette partie.



V



V

Vue très dégagée sur le Quai Ligny et La Maine depuis la voie.

Accès au BD du Général de Gaulle. et au pont de Basse-chaîne



V

Figure 305 : Circulations automobiles sur la contre allée (Pont de Verdun > Pont de la Basse-Chaîne)

Quais Gambetta – Félix Faure et Boulevard de la Maine

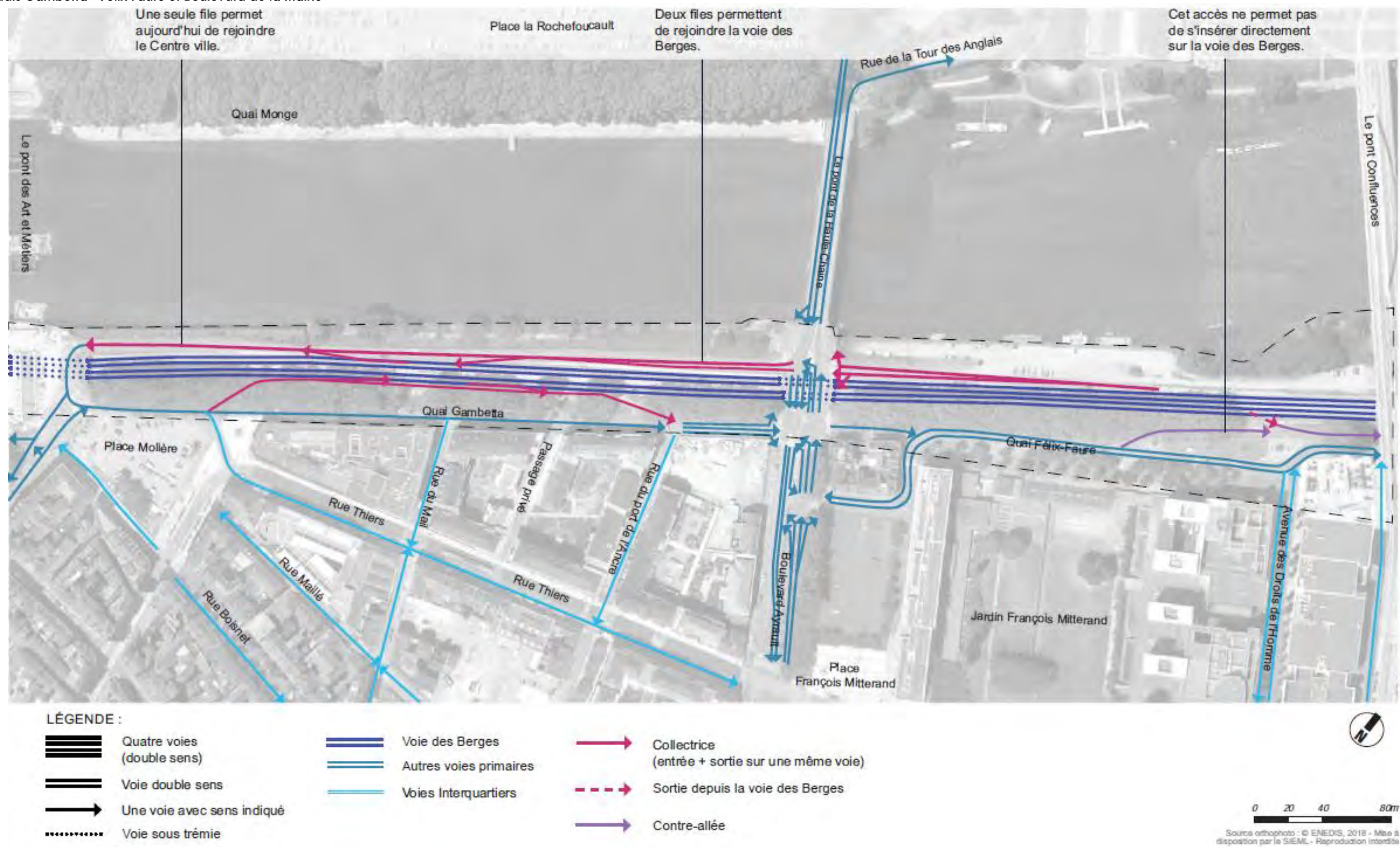


Figure 306 : Circulations automobiles – Quais Gambetta et Félix Faure



SÉQUENCE: DU QUAIGAMBETTA AU PONT CONFLUENCES

Sur cette séquence le caractère routier a été récemment atténué par la création d'un terre-plein central végétalisé. Le passage de la voie des Berges avec le centre de la ville d'Angers a été facilité quai Gambetta avec la mise en place (dans les deux sens) d'une collectrice. A l'inverse, quai Félix Faure, seul des sorties sont possibles.



V

Sortie de sous la trémie de Verdun quai Gambetta.



V

Passage sous le pont de Haute-Chaîne - Bd Ayrault.



V

Terre-plein végétalisé qui vient séparer les quatre voies de la voie des Berges.



V

Sortie de sous la trémie du pont de Haute-Chaîne quai Félix Faure.



V

Entrée et sortie de la voie des Berges possible avec la collectrice qui permet d'accéder au quai Gambetta.



V

Quai Félix Faure : voie parallèle à la voie des Berges, séparée par un espace engazonné qui se rétrécit progressivement.



V

Quai Gambetta : voie parallèle à la voie des Berges, séparée par un espace large et engazonné.



V

Sortie vers la Zac Saint-Serge qui permet pas d'entrer sur la voie des Berges.

Figure 307 : Circulations automobiles sur la voie sur berge (Nantes > Paris)

4.8.2 Le stationnement

Le centre-ville d’Angers dispose d’une offre payante de stationnement conséquente d’environ 9 700 places (voiries et parkings), et diversifiée (courte durée, longue durée, illimitée).

Depuis 2014, 10 parkings proposent la gratuité de la 1^{ère} heure de stationnement.

De nombreux parcs de stationnement sont présents dans la zone d’étude dont trois en enclos. Tous sont payants à l’exception de celui de la place La Rochefoucauld en rive droite de la Maine. Le parking Saint Serge Patinoire a ouvert en septembre 2019 et est le plus récent parc automobile angevin.

Parc	Localisation	Accès	Nombre de place	Ouverture/ accessibilité	Modalité
Parc du Quai	Face au Château, Sous le théâtre Le Quai	Rue des Justicières	180 places 4 places pour les personnes à mobilité réduite (PMR)	Ouvert : 7h00 – 20h00 Accessibilité : 24h/24h	Parking payant
Parc Molière	À 10 min de la place du Ralliement et du quartier de la Doutre, dans la ZAC Thiers Boisnet	Rue Thiers	416 places 9 places PMR Accès pour personne à mobilité réduite (2 ascenseurs)	Ouvert : 7h00 – 20h00 Accessibilité : 24h/24h	Parking payant Parc à vélo sécurisé de 38 places
Parc Fleur d'Eau les Halles	Dans le centre-ville, sous le centre commercial Fleur d'Eau	Rue Plantagenet et rue Millet	383 places 11 places PMR (5 ascenseurs) 4 places véhicules électriques	Ouvert : 8h00 – 00h30 Accessibilité : 24h/24h	Parking payant Parc à vélos sécurisé de 26 places
Parc François Mitterrand (en enclos)	Dans le quartier Saint-Serge	Rue de Rennes et rue Robert	220 places 6 places PMR	Accessible : 24h/24h	Parking payant
Parc Saint-Serge Université	Quartier Saint-Serge	Quai Félix Faure	273 places 9 places PMR	Accessibilité : 24h/24h	Parc réservé aux abonnés, selon disponibilité
Parc Saint Serge Cinemas	Dans le quartier Saint-Serge, à proximité du cinéma multiplexe	Avenue des Droits de l'Homme	305 places 7 places PMR	Ouvert : 7h00 – 0h00 Accessibilité : 24h/24h	Parking payant
Parc Saint Serge Patinoire	Quartier Saint Serge	Rue du Docteur Bonhomme	244 places 5 places PMR 4 places véhicules électriques	Ouvert: 5h30 – 0h00 Accessibilité : 24h/24h	Parking payant
Parc CHU (en enclos)	Entre le Centre Hospitalier Universitaire et la Maine, entrée Maternité-Larrey	Rue Larrey et promenade de reculé	Parc Larrey : 28 places Parc Maternité : 56 places Parc Confluences : 30 places	Accessible : 24h/24h	Parking payant
Place La Rochefoucauld	Entre les ponts de Verdun et de la Haute Chaine, rive droite de la Maine	Avenue des Arts et métiers et boulevard Arago (en face la rue Gay Lussac, en face le musée Jean Lurgat et au niveau du carrefour avec le boulevard Daviers)	920 places	Accessible : 24h/24h	Parking gratuit

Figure 308 : Caractéristiques des parcs de stationnement

Promenade de Reculée

Le secteur stratégique de la Promenade de Reculée est doté de 4 zones de stationnement totalisant 66 places payantes, à l’entrée du CHU.

En remontant le long de la Maine, la Promenade de Reculée, ainsi que la rue Haute de Reculée disposent d’un grand linéaire de stationnement (non payant) avec ou sans marquage au sol.

L’estimation du nombre de places issue de l’étude de préfiguration figure ci-après :

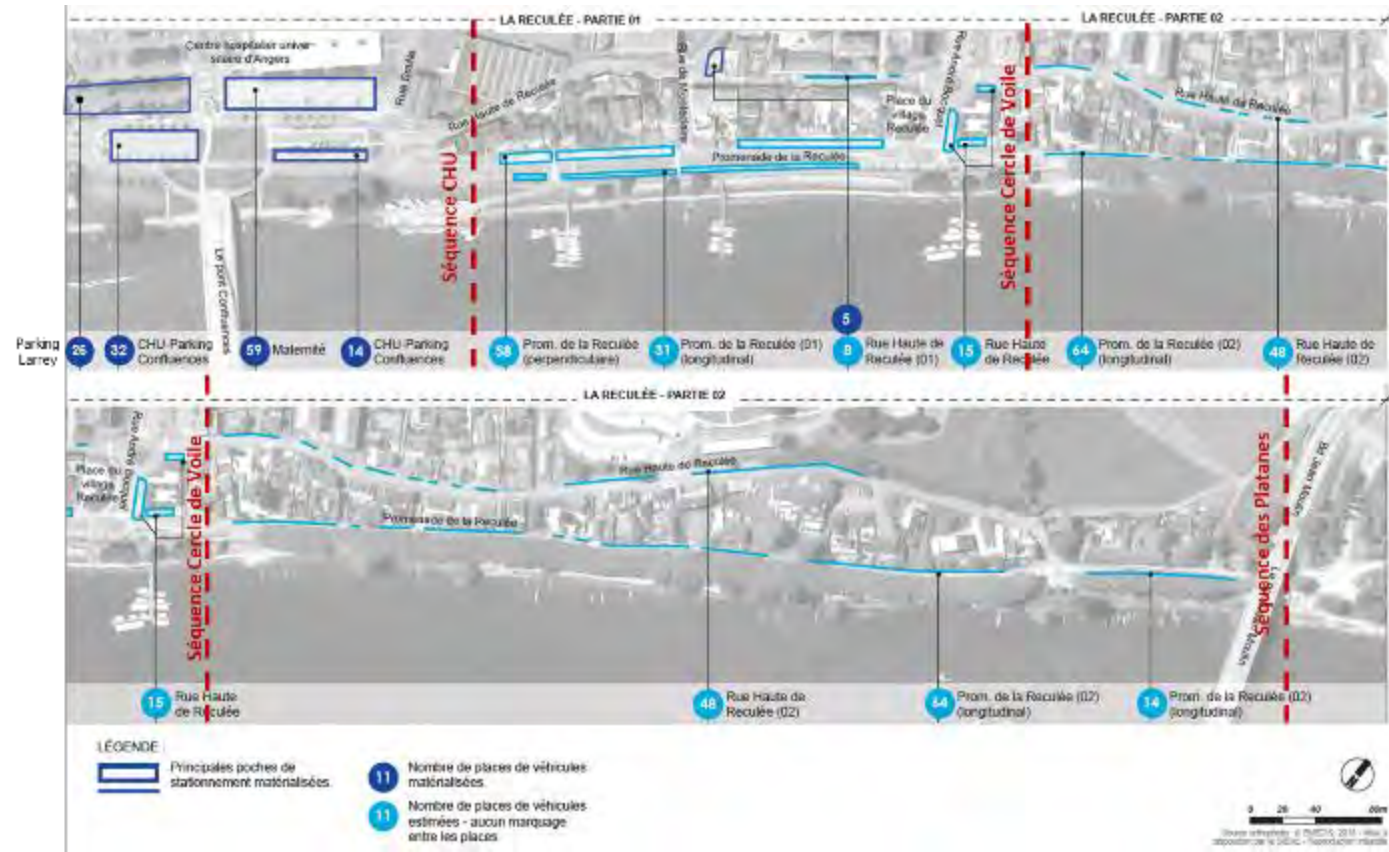


Figure 309 : Bilan du stationnement sur le secteur de Promenade de Reculée avant aménagement
Source : Dossier de préfiguration – secteur Promenade de Reculée, Atelier Grether/PHYTOLAB/SCE, octobre 2019

Quais Ligny et Roi de Pologne

Les Quais Ligny et Roi de Pologne ne disposent pas d’espace dédié au stationnement.

Quais Gambetta et Félix Faure

Sur le quai Gambetta en lui-même, le stationnement se fait essentiellement en bataille et en linéaire de la Place Molière à la rue du Port de l’Ancre. Plus en retrait, le parking silo Molière, situé rue Thiers dispose d’une grande capacité de stationnement (416 places).

Du côté du quai Félix Faure, le stationnement est bien représenté avec deux parkings couverts d’une capacité respective de 305 et 273 places. A cela s’ajoute le parking François Mitterrand de 284 places. Le long du quai Felix Faure, plusieurs poches de stationnement ont été créées pour une capacité totale de 150 places. On compte également 42 places en linéaire le long de l’Avenue des Droits de l’Homme.



Figure 310 : Bilan du stationnement sur le secteur Quais Gambetta et Félix Faure

Source : Dossier de préfiguration – secteur Quais Gambetta et Félix Faure, Atelier Grether/PHYTOLAB/SCE, janvier 2020

Boulevard de la Maine

Le Boulevard de la Maine étant constituée de la 2x2 voies, aucun espace de stationnement n’est existant.

4.8.3 Les trafics routiers

Source : Comptages routiers d’Angers Loire Métropole et Département du Maine-et-Loire, Ville d’Angers ; Diagnostic du PLUi ALM, février 2017.

Une polarisation sur la ville d’Angers a été mise en évidence, tous modes de déplacements confondus : la ville d’Angers représente 86% des flux automobiles au cordon de l’agglomération.

La RD523, a fait l’objet de travaux ayant permis à cette route d’être « pacifiée ». De plus, depuis l’ouverture du contournement nord par l’A11, la fonctionnalité d’échanges interurbain de la RD523 tend à s’atténuer alors que le rôle structurant à l’échelle de l’agglomération s’affirme. La structuration du trafic sur la voie des berges atteste ces éléments. Les flux de transit ont considérablement diminué dès la mise en service du contournement nord (passant de 40% à 11%), au profit des flux d’échanges (de 36% à 44%) et locaux (de 24% à 45%), interne à l’agglomération.

Sur la majeure partie des axes situés à l’intérieur de l’anneau de rocade, les charges de trafic sont en baisse, et en particulier sur la ville d’Angers et les axes inter-quartiers structurants.

Aujourd’hui les charges de trafic les plus élevées sont enregistrées sur les sections en rocade ou d’accès à la rocade, des autoroutes ou des axes de type autoroutier :

- la section « Pont de l’Atlantique » de la RD523 en traversée d’Angers, demeure la plus chargée avec près de 72 000 véhicules par jour en 2022 ;
- l’A11, entre les échangeurs de Gatignolles, à l’est du périmètre d’étude en direction de Paris, et de Saint-Serge, supporte plus de 88 000 véhicules par jour en 2022.
- Les voies sur berge accueillent plus de 30 000 véhicules/jour

Sur la ville d’Angers, la stagnation des trafics sur les axes structurants (notamment la ceinture de boulevard) et la baisse sur la plupart des autres voies vont dans le sens d’un fonctionnement radioconcentrique conforté. En se basant sur les

relevés de trafics routiers opérés, dont le plus récent fut réalisé en mars 2020, les principaux trafics dans le périmètre Rives Vivantes sont les suivants, du nord vers le sud :

- Boulevard Gaston Ramon et pont Jean Moulin : entre 32 422 et 13 999 veh/j (dans les deux sens, campagne 2024) ;
- Avenue Jean Joxe : entre 5139 (février 2018) et 10 287 veh/j (février 2020) ;
- RD523 du pont Jean Moulin au Pont de la Haute Chaîne : entre 4 189 veh/j (février 2018) à 9979 veh/j (février 2018) ;
- Pont de la Haute Chaîne : 20 065 veh/j (novembre 2023) ;
- Boulevard Ayrault : entre 15 155 (décembre 2023) et 18 660 veh/j (février 2022) ;
- Place Molière (bretelle d’accès à la RD523) : 3590 veh/j (octobre 2020) ;
- Pont de Verdun : 10 358 veh/j (décembre 2023) ;
- Esplanade Cœur de Maine/RD523 : 16082 veh/j (octobre 2020) ;
- Quai Ligny : 5613 veh/j (octobre 2020) à 8787 vh/j (octobre 2020);
- Boulevard du Général de Gaulle et Pont de la Basse Chaîne : entre 13 952 veh/j (décembre 2023 à 24 071 veh/j (janvier 2024) ;
- Boulevard Charles Barange (rocade de la Baumette) : 29 549 veh/j (relevé de février 2020).

Des comptages ont été réalisés sur le secteur Promenade de Reculée et ses abords : 4128 vh/j (décembre 2021) au niveau du CHU à 498 vh/j au niveau du Pont Jean Moulin (novembre 2023).

4.8.4 Les transports collectifs

Le territoire est couvert par un réseau de transport collectif IRIGO, géré et exploité par RD Angers par Angers Loire Métropole dans le cadre d’un contrat de délégation de service public.

Ce réseau a été restructuré et étoffé en juin 2011, notamment pour accompagner la mise en service de la 1ère ligne de tramway. L’augmentation de l’offre s’est ainsi traduite par l’ajout de 600 000 km supplémentaires.

Ci-après, le tableau récapitule la fréquentation du réseau de transport collectif angevin en 2017.

Tableau 79 : Fréquentation du réseau de transport de bus en 2017

2016		2017		Voyages 2017 / 2016
Voyages (milliers)	Voyages par hab.	Voyages (milliers)	Voyages par hab.	
36 637	130,2	37 285	131,6	+ 1,8%

Avec 37,3 millions de voyageurs transportés en 2017, le réseau IRIGO d’Angers Loire Métropole a réalisé le meilleur exercice de son histoire. La progression par rapport à 2016 est néanmoins la plus faible des sept dernières années (+1,8%). Elle s’inscrit dans le mouvement de redressement de l’usage du réseau observé depuis la mise en service de la ligne A du tramway et de la nouvelle offre de bus en juin 2011.

Les rames de tramway ont été empruntées en 2017 par 9,5 millions de personnes (+5,6% comparé à 2016). Les lignes de bus ont quant à elles généré 27,8 millions de voyages (+0,5%).

En 2017 enfin, chaque habitant de l’agglomération angevine a réalisé 132 voyages en bus ou en tramway, nettement plus que dans les autres réseaux français de même taille (Caen, Clermont-Ferrand, Le Havre, Mulhouse, Nancy, Nîmes, Orléans, Perpignan et Tours).

Actuellement, le réseau est constitué de :

- La ligne A du tramway desservant Avrillé et Angers ;
- 15 lignes urbaines, desservant 11 communes du Périmètre des Transports Urbains (PTU) ;
- 13 lignes suburbaines, desservant 20 communes du PTU ;
- lignes en soirées (service étendu par rapport aux années précédentes) ;
- lignes dimanches et jours fériés (service étendu par rapport aux années précédentes) ;
- 5 lignes de transport à la demande « IRIGOTAXI » desservant les quatre polarités urbaines secondaires se trouvant en 1ère et 2ème couronne du PTU ;
- 35 lignes scolaires desservant 25 établissements.

Les jours ouvrables, près de 70 lignes de bus/cars sont en service sur le territoire.

L'armature du réseau est radiale, la majorité des lignes convergeant vers le centre-ville d'Angers, où sont concentrés les principaux pôles de correspondance ainsi que vers l'unique pôle multimodal de l'agglomération, la gare Angers-St Laud. Une desserte circulaire est toutefois assurée pour les quartiers péricentraux d'Angers.

4.8.4.1 Le réseau de bus

4.8.4.1.1 Lignes urbaines

Le périmètre d'étude est desservi par un grand nombre de lignes urbaines du réseau :

- ligne 2 : « Saint-Barthélemy Venaiserie – Angers Les Gares » avec les arrêts Beaurepaire (pont de Verdun, rive droite), Cœur de Maine et Château ;
- ligne 3 : « Avrillé Adézière - Mûrs-Erigné » avec les arrêts Rochefoucault et Saint-Serge- Université ;
- ligne 4 : « Angers Parc Expo-Angers Les Gares » avec l'arrêt Château ;
- ligne 5 : « Circulaire » avec les arrêts Carrefour Saint-Serge, Le Quai et Château ;
- ligne 6 : « Chantourteau/CHU Angers » avec les arrêts CHU Hôpital, Haute Reculée et Le Quai
- ligne 7 : « Saint-Sylvain Saint Aubin La Salle Angers André Leroy » avec les arrêts Cœur de Maine et Beaurepaire
- ligne 9 : « Ecoflant Eventard par Hippodrome – Ponts de Cé Moulin Marcille » avec les arrêts Berge de Maine, Faculté et Félix Faure

Les lignes express E20, E21 et E22 disposent aussi d'arrêt à proximité du périmètre Rives Vivantes.

4.8.4.1.2 Lignes suburbaines

Les lignes suburbaines 33, 34, 35, 36, 37 et 38 desservent le périmètre Rives Vivantes notamment à l'arrêt Le Quai :

4.8.4.1.3 Le réseau de tramway

La ville d'Angers dispose d'un réseau de 3 lignes de tramway :

- Ligne A Avrillé Ardennes – La Roseraie mise en service en janvier 2021
- Ligne B Belle-Beille – Saint-Serge mise en service en juillet 2023
- Ligne C Belle-Beille-La Roseraie mise en service en juillet 2023



Figure 311 : Plan des lignes du tramway angevin

Dans le périmètre d'étude du projet Angers Rives Vivantes, le tramway irrigue le sud du quartier Saint Serge et ses nouveaux aménagements (parc paysager, skate-parc, patinoire Iceparc, etc.). Les lignes B et C utilisent le nouveau Pont des Arts et métiers afin de relier les deux rives.



Figure 312 : Lignes A, B et C sur le périmètre Rives Vivantes en cœur de ville – Zoom sur les franchissements de la Maine

Promenade de Reculée

Le secteur de Promenade de Reculée est desservi par la ligne A du tramway avec l'arrêt CHU-Hôpital qui constitue également un terminus pour la ligne de bus n°6. Cette dernière dispose d'un autre arrêt sur la Promenade de Reculée, l'arrêt "Haute Reculée".

Quais Ligny et Roi de Pologne

Les quais Ligny et Roi de Pologne dispose d'un arrêt à chacune de ses extrémités. L'arrêt Château est desservi par les lignes de bus n°2, 4 et 5 ainsi que les lignes express E20, E21 et E22 et l'arrêt Cœur de Maine par les lignes de bus 2 et 7. Le quai Ligny est donc desservi par des lignes permettant un accès aisé en transport en commun depuis n'importe quel endroit de la ville.

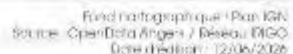
Quais Gambetta – Félix Faure

Le quai Gambetta n'est desservi par les lignes de tram B et C (arrêt Molière) et les lignes 2 et 7 au niveau de l'arrêt Cœur de Maine.

Le quai Félix Faure est quant à lui desservi par la ligne 9 avec les arrêts Faculté et Félix Faure et la ligne de tram A avec l'arrêt Berges de Maine.

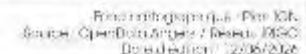
Boulevard de la Maine

Le Boulevard de la Maine étant principalement constitué de la 2x2 voies, il n'existe pas d'arrêt de bus sur ce secteur, l'accès au quartier Saint Serge étant assuré par le quai Félix Faure notamment.



319

thema
ENVIRONMENT



A21.030AE – Juillet 2026

LIGNES DE TRANSPORTS EN COMMUN ET ARRÊTS À PROXIMITÉ - QAIS LIGNY ET ROI DE POLOGNE

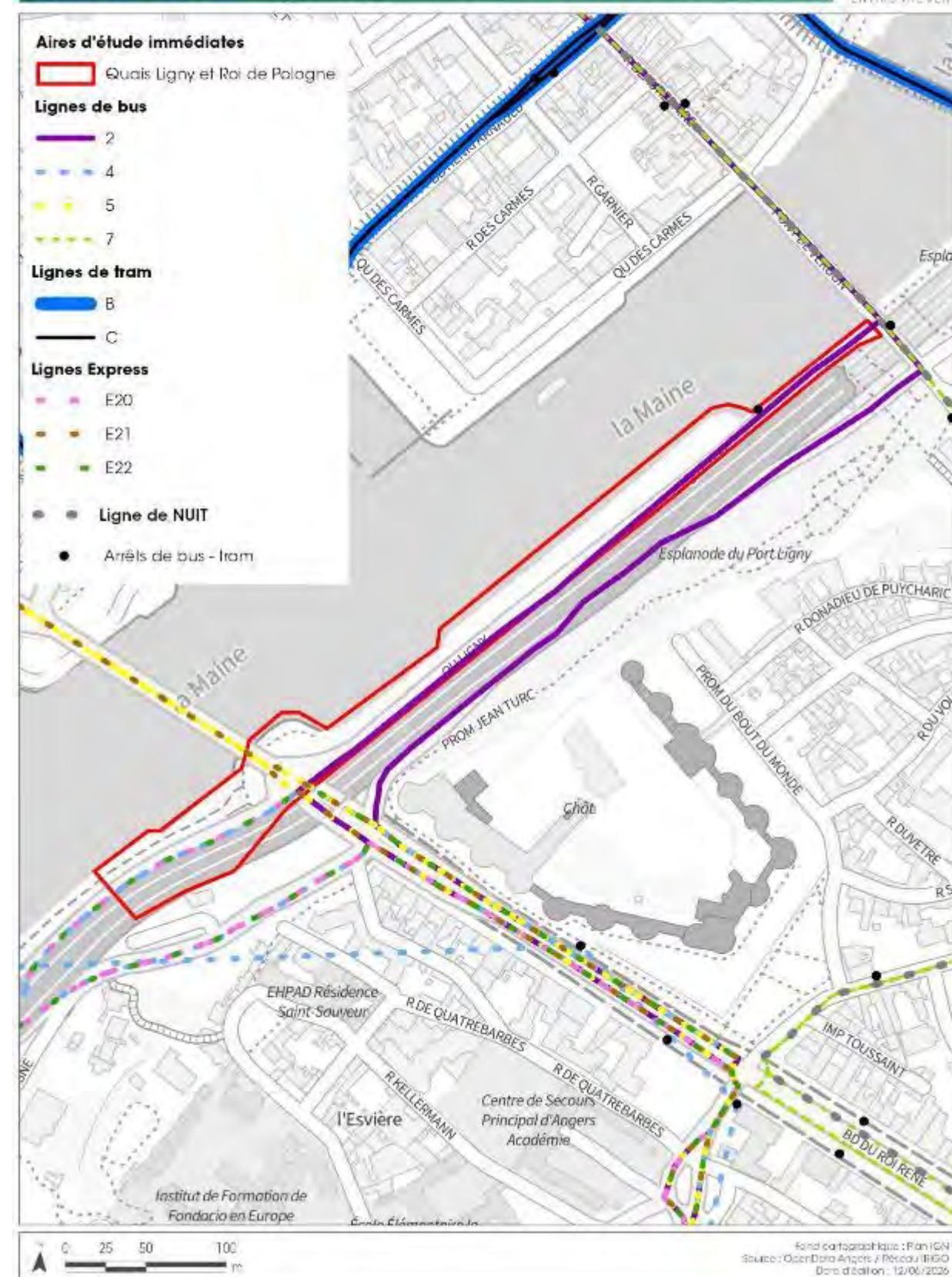


Figure 315 : Réseau de transport en commun – Quais Ligny et roi de Pologne

LIGNES DE TRANSPORTS EN COMMUN ET ARRÊTS À PROXIMITÉ - PROMENADE DE LA RECLÉE

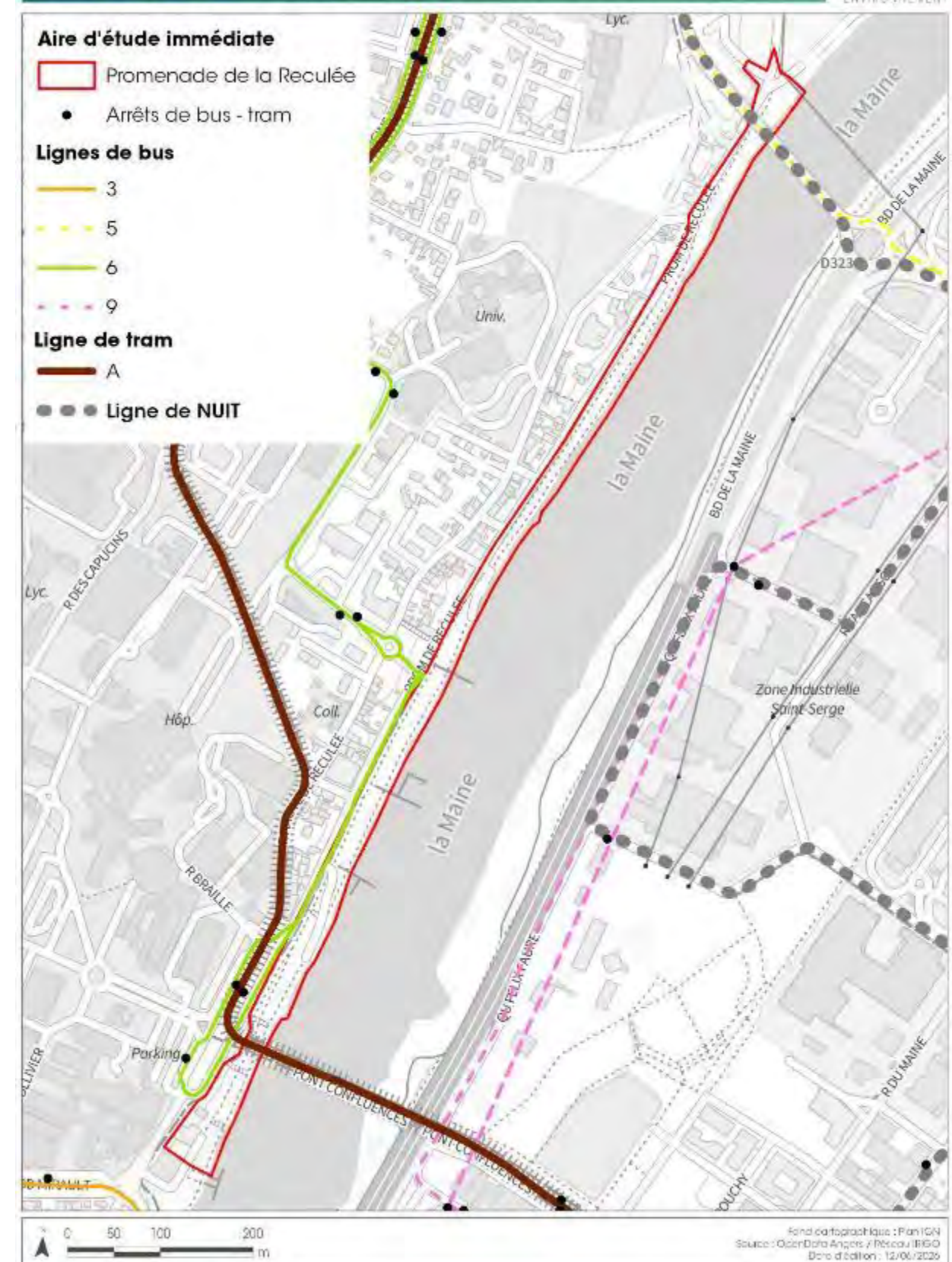


Figure 316 : Réseau de transport en commun Promenade de Reclée

4.8.5 Les circulations douces

4.8.5.1 Pistes et bandes cyclables

Sources : « Plan vélo d'Angers Loire métropole 2019-2027 », Angers Loire métropole, juin 2019

Le PDU métropolitain développe un axe pour favoriser et encourager la pratique du vélo. En 2014, le réseau cyclable d'Angers Loire Métropole comporte 450 km d'aménagement cyclables, dont la plus grande partie se localise sur la ville d'Angers (plus de 200 km). A l'échelle de la commune angevine, l'offre cyclable a quintuplé entre 1999 et 2015. Elle n'était alors que de 39,5 km.

Plan Vélo Angers Loire Métropole 2019-2027

Sur le territoire, 30 500 déplacements à vélo sont réalisés chaque jour de la semaine et 3,1 % des déplacements quotidiens sont effectués à vélo.

Les habitants d'Angers sont à l'origine de plus de 70 % des flux vélos réalisés par les résidents de l'agglomération, 89 % des déplacements ne dépassent pas 10 km (distance moyenne de 2,7 km).

À Angers Loire Métropole, on recense en 2019, 511 km d'infrastructures cyclables, dont 215 km d'infrastructures cyclables dans la ville d'Angers :

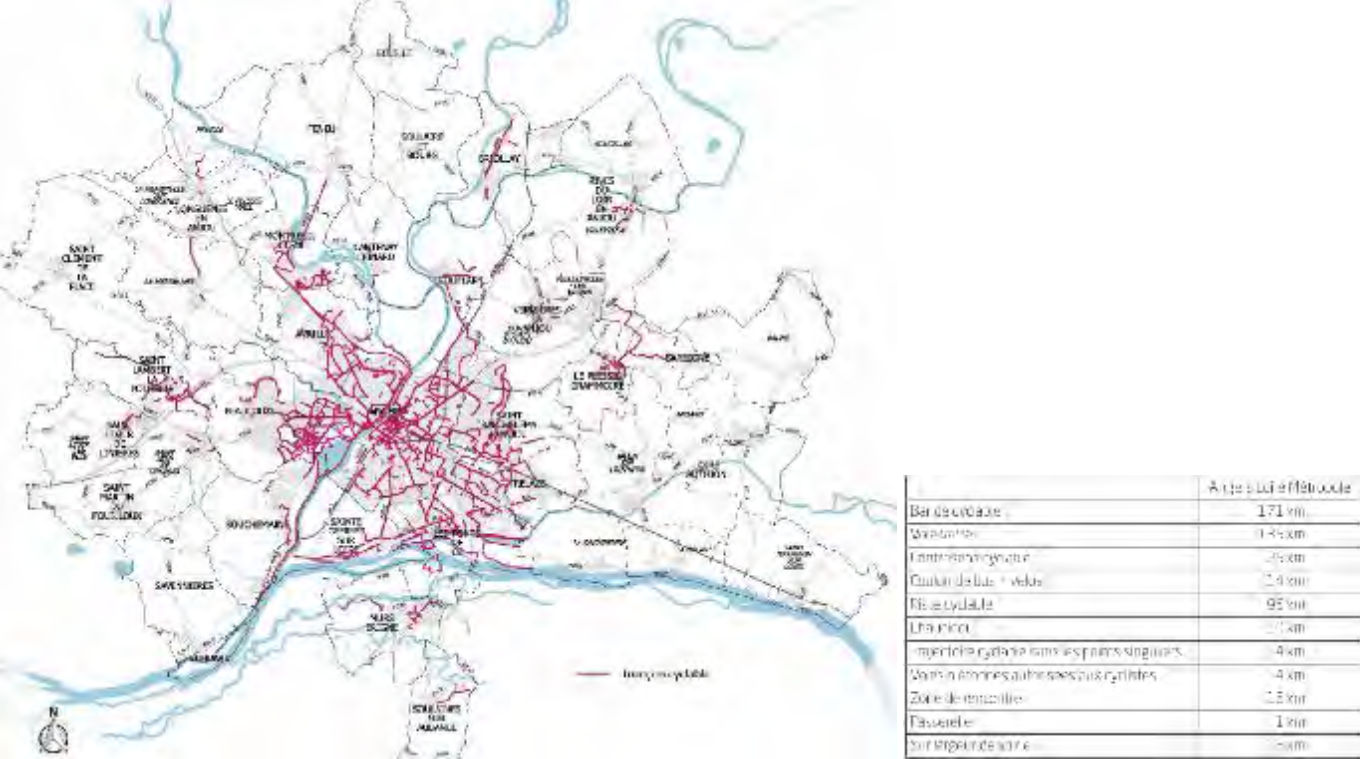


Figure 317 : Infrastructures cyclables d'Angers Loire Métropole

Aujourd'hui, le réseau cyclable d'Angers Loire Métropole est émaillé de nombreuses discontinuités cyclables, dont d'importantes coupures physiques.

Angers Loire Métropole accueille des itinéraires touristiques de niveau européen. En effet, elle est située au croisement de quatre routes inscrites au Schéma national des vélo routes et voies vertes de France :

- Eurovélo 6 (EV6), reliant l'Atlantique à la mer Noire en suivant la Loire, puis le canal du Centre, le Doubs, le canal Rhin-Rhône, le Rhin en Suisse, le Danube qui se jette dans la mer Noire.
- Loire à Vélo, itinéraire reliant les sources de la Loire (Sancerre) à l'embouchure (Saint-Nazaire) et qui constitue une partie de l'EV6, précédemment décrite.
- Vélofrancette (V43), reliant la Normandie (Ouistreham) à L'Atlantique (La Rochelle). Après les plages du Débarquement, la Vélo Francette rejoint le chemin de halage de la Mayenne, la vallée de Loire entre Angers et Saumur, la vallée du Thouet, puis traverse le Marais poitevin et rejoint la « Porte océane », par le canal de Marans à La Rochelle.
- Vallée du Loir à vélo (V47), longue de 320 km, elle débute à la source du Loir (Saint Eman) et s'achève à Angers, où elle se connecte à La Loire à vélo.

En outre, des aménagements cyclables de loisirs sont présents ou en cours de réalisation sur le territoire d'Angers Loire Métropole : boucles vertes, Cœur de Maine, etc

Le 3 juin 2019, Angers Loire Métropole s'est doté d'un Plan Vélo métropolitain pour la période 2019-2027 qui s'articule autour de 5 axes et 25 actions :

- Axe 1 : promouvoir et éduquer à l'usage du vélo ;
- Axe 2 : aménager et partager l'espace public ;
- Axe 3 : développer et accompagner l'offre de services ;
- Axe 4 : accompagner et inciter les entreprises et les établissements ;
- Axe 5 : suivre et évaluer le Plan vélo.

Plan Vélo Angers 2019-2025

Dans le cadre de l'intégration du Plan de déplacements urbains (PDU) dans le PLUi, Angers Loire Métropole a réalisé une Enquête déplacements grand territoire (EDGT) en 2012. Cette enquête montre que le trafic vélo se concentre essentiellement sur Angers, cœur d'agglomération. Ainsi, contrairement à l'agglomération, le nombre de déplacements vélo a augmenté à Angers de plus de 10 % entre 1998 et 2012.

À Angers, on recense en 2018, 215 km d'infrastructures cyclables, dont :

- 98 km de bande cyclable ;
- 38 km de voie verte ;
- 24 km de contresens cyclables ;
- 13 km de couloir de bus + vélos ;
- 13 km de piste cyclable ;
- 10 km de chaucidou ;
- 9 km de trajectoire cyclable dans les points singuliers ;
- 6 km de voies piétonnes autorisées aux cyclistes ;
- 4 km de zone de rencontre (20 km/h).

Les infrastructures cyclables dans la ville d'Angers ont plus que quintuplé en vingt ans, passant de 40 km en 1999 à 215 km en 2018. Aujourd'hui, le réseau cyclable de la ville d'Angers est émaillé de nombreuses discontinuités cyclables, dont d'importantes coupures physiques.



Figure 318 : Infrastructures cyclables d'Angers

Sur le même schéma que le plan vélo d’Angers Loire Métropole, le Plan Vélo d’Angers s’articule autour de 4 axes et 25 actions :

- Axe 1 : promouvoir et éduquer à l’usage du vélo ;
- Axe 2 : aménager et partager l’espace public ;
- Axe 3 : développer et accompagner l’offre de services ;
- Axe 4 : suivre et évaluer le Plan vélo.

Angers se situe au carrefour des pistes cyclables « La Vélo Francette » et de « La Loire à Vélo ». De fait, la commune est le point de départ de nombreux parcours comme celui le long de la Mayenne et de la Maine ainsi que celui des anciennes carrières de Trélazé, ou bien la piste cyclable qui remonte du cours de la Loire sauvage jusqu’à Saumur, ou encore la découverte du vignoble Layon-Aubance.

Dans la zone d’étude, de nombreuses pistes cyclables sont présentes dont la boucle verte le long des berges en rive droite. Celle-ci relie les grands espaces naturels situés aux portes d’Angers, de l’île Saint-Aubin au lac de Maine en passant par le parc Balzac, le quartier Verneau et le quartier des Capucins.

À noter que le nouveau pont des Arts et Métiers portent à 6 le nombre d’ouvrages traversant la Maine accessibles aux vélos (du nord au sud : pont de Segré, pont Jean Moulin, pont Confluence, pont de la Haute Chainne, pont des Arts et Métiers et pont de la Basse Chainne).

L’une des ambitions de la politique cyclable départementale est d’encourager la pratique du vélo au quotidien, en particulier pour les déplacements utilitaires en développant un réseau de liaisons cyclables locales cohérentes à l’échelle des communes et des intercommunalités, ainsi qu’en facilitant leur articulation avec d’autres modes de déplacement (transports en commun, covoiturage notamment).

Afin de cibler l’usage utilitaire du quotidien, le Département a identifié six « marqueurs » permettant d’identifier des dessertes majeures en adéquation avec les enjeux d’équilibre et d’attractivité des territoires soutenus au niveau départemental.

- liaisons à fort potentiel ;
- desserte des gares et des aires multimodales ;
- desserte des établissements scolaires ;
- liaisons entre centralités ;
- connexions inter-EPCI ;
- liaisons structurantes en agglomération.

4.8.5.2 Sentiers piétons

Des sentiers communautaires touristique traversent les 34 communes de la communauté urbaine. En 2015, il a été décidé de mettre en place une politique des sentiers sur une base cohérente et partagée avec les communes. Avec un objectif de 20 à 22 sentiers communautaires en 2017 dans 34 communes du territoire, Angers Loire Métropole et Angers Loire Tourisme fédèrent les communes autour de parcours partagés et interconnectés.

Ces chemins de randonnée pédestre ou cycliste de plus de 260 km au total valorisent les territoires en les intégrant pleinement dans l’offre touristique, satisfaisant ainsi les attentes des randonneurs et des touristes.

Depuis le 1^{er} juin 2015 ces sentiers communautaires reposent sur une double gestion :

- celle d’Angers Loire Métropole / Direction Parcs Jardins et Paysages ;
- celle de Destination Angers Tourisme.

Dès lors, dès 2015, les enjeux ont été de :

- Fédérer les communes autour de parcours partagés et interconnectés ;
- Valoriser les territoires en intégrant pleinement dans l’offre touristique les sentiers de randonnée communautaires identifiés ;
- Satisfaire les attentes des randonneurs et des touristes.

La Ville d’Angers propose plusieurs sentiers incitant aux déplacements doux :

- « **Angers – Escapade urbaine** » : parcours de 6 km d’environ 1h permettant de découvrir le centre historique et le quartier de la Doutre ;
- « **Angers – Lac étang affluent** » : parcours de 18,2 km d’environ 4h20 permettant de traverser les 3 grands poumons verts de la ville (Parc de loisirs du Lac de Maine, Parc Balzac et Parc Saint Nicolas).

De plus, le GR 35 « Du Perche à la Loire » traverse Angers du nord au sud à travers les Basses Vallées Angevines, les berges de la Maine, le Parc Balzac et le Lac de Maine. Sont aussi recensés dans la zone d’étude :

- Le chemin de Grande Randonnée (GR) 3E ou « Chemin des Mariniers » est présent dans toute la longueur du périmètre d’étude sur les berges de la rive droite de la Maine ;
- Le chemin de Grande Randonnée de Pays des Basses Vallées Angevines sur les deux rives de la Maine jusqu’au pont de Verdun.

Enfin, le « Chemin des Plantagenêt » sur la voie des chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle traverse le territoire angevin en bord de Maine.

Ces chemins sont uniquement ouverts aux piétons et aux cyclistes.

Principaux enjeux :

Le principal enjeu réside dans le développement des déplacements doux afin de rendre de nouveau les berges accessibles aux Angevins. Cela s’est traduit par la nouvelle esplanade Cœur de Maine ou l’inauguration du nouveau pont des Arts et Métiers. De plus, l’objectif est de garantir l’accessibilité par tous les moyens de déplacement, y compris l’automobile, dans une optique d’inter-modalité, en rééquilibrant la place du piéton, du vélo et des transports en commun. La nouvelle esplanade Cœur de Maine ou l’inauguration du nouveau pont des Arts et Métiers dans le secteur des berges répond à la volonté de mettre en valeur les mobilités douces au sein de Rives Vivantes. Les projets à venir (Promenade de Reculée, Quais Ligny et Roi de Pologne, etc.) vont aussi dans ce sens.



Figure 319 : Circulations douces (1/3)



Figure 320 : Circulations douces (2/3)



Figure 321 : Circulations douces (3/3)

Promenade de Reculée

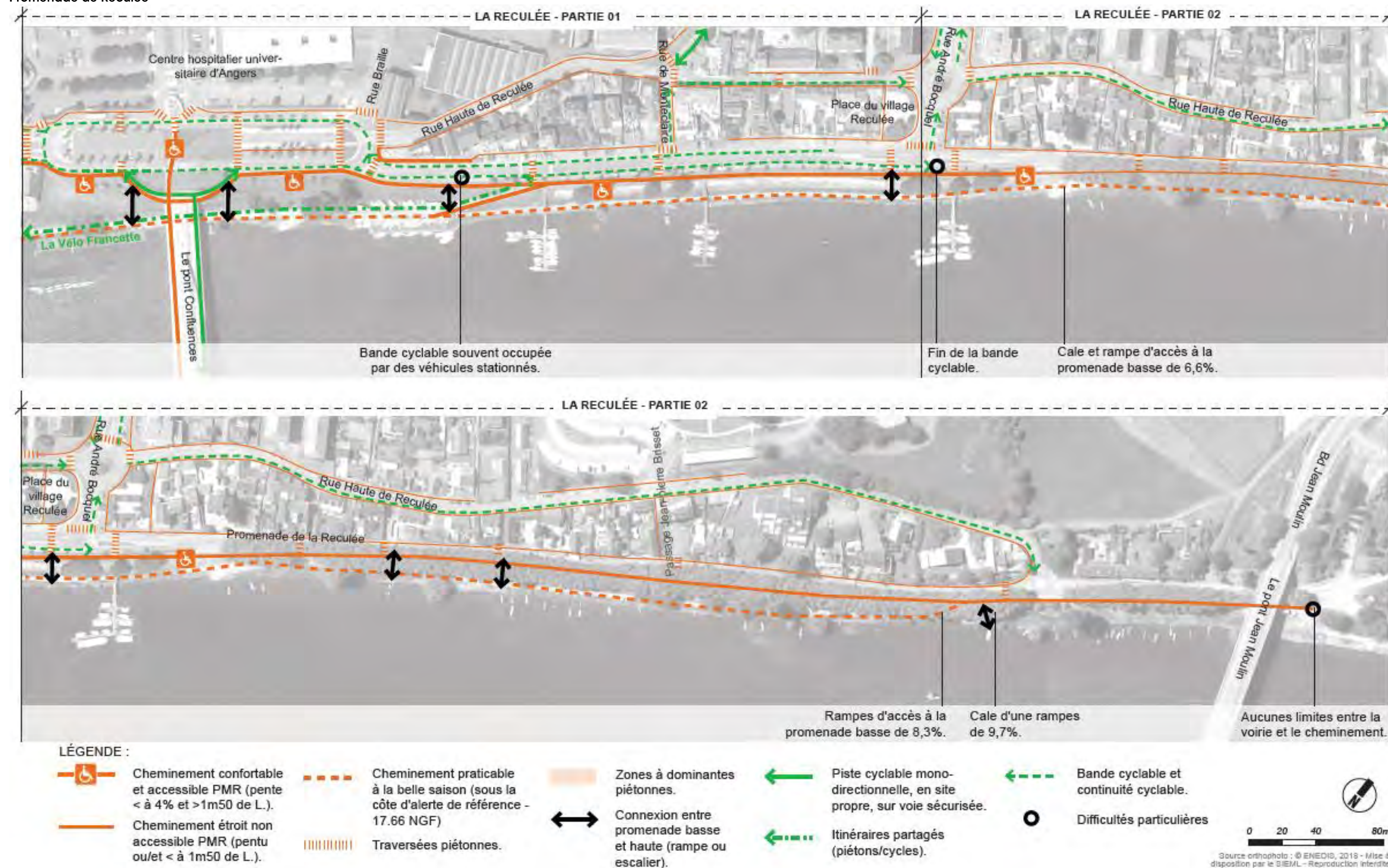


Figure 322 : Circulations douces Promenade des Réculées

Quais Ligny et Roi de Pologne

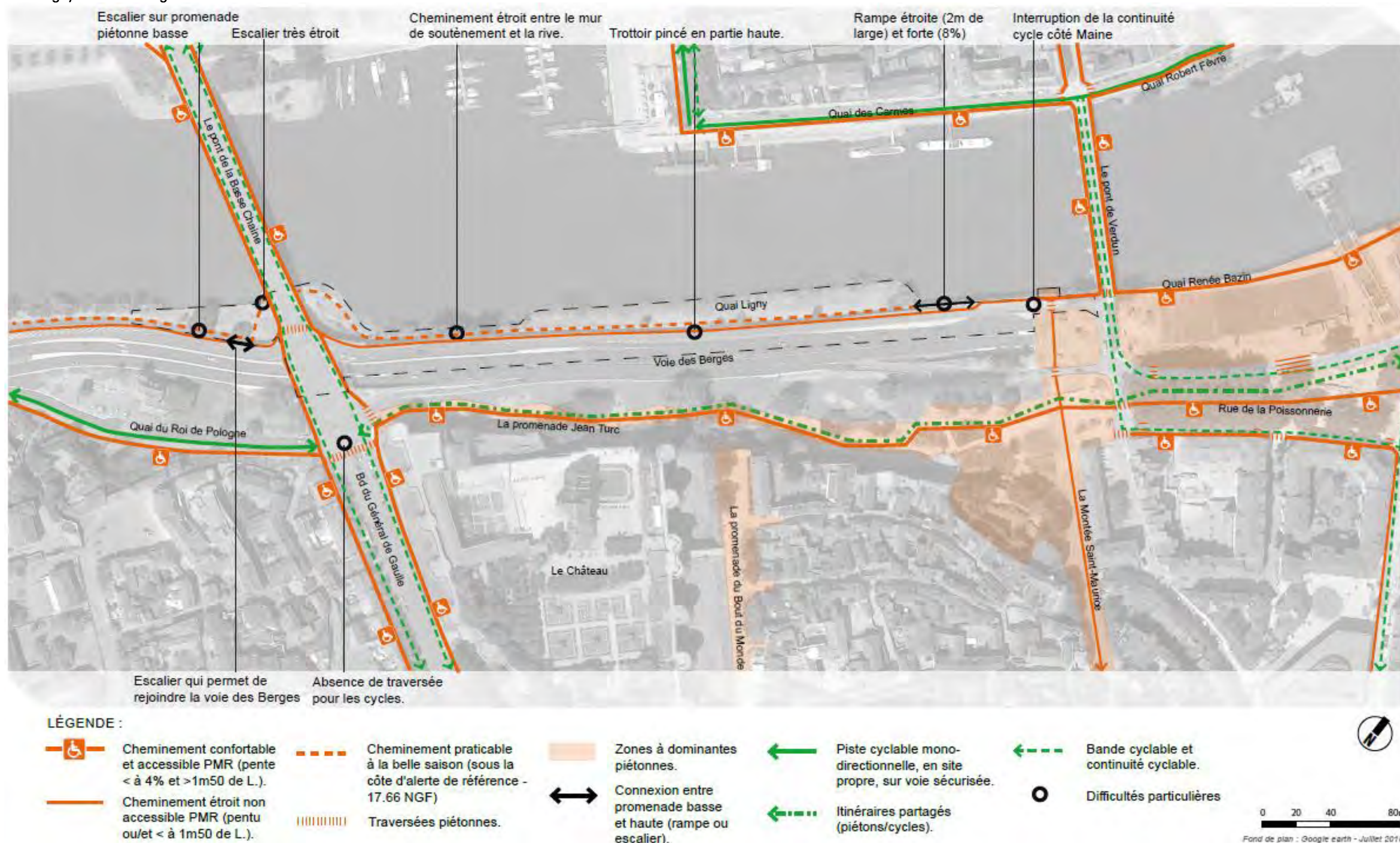


Figure 323 : Circulations douces Quais Ligny

Quais Gambetta – Félix Faure

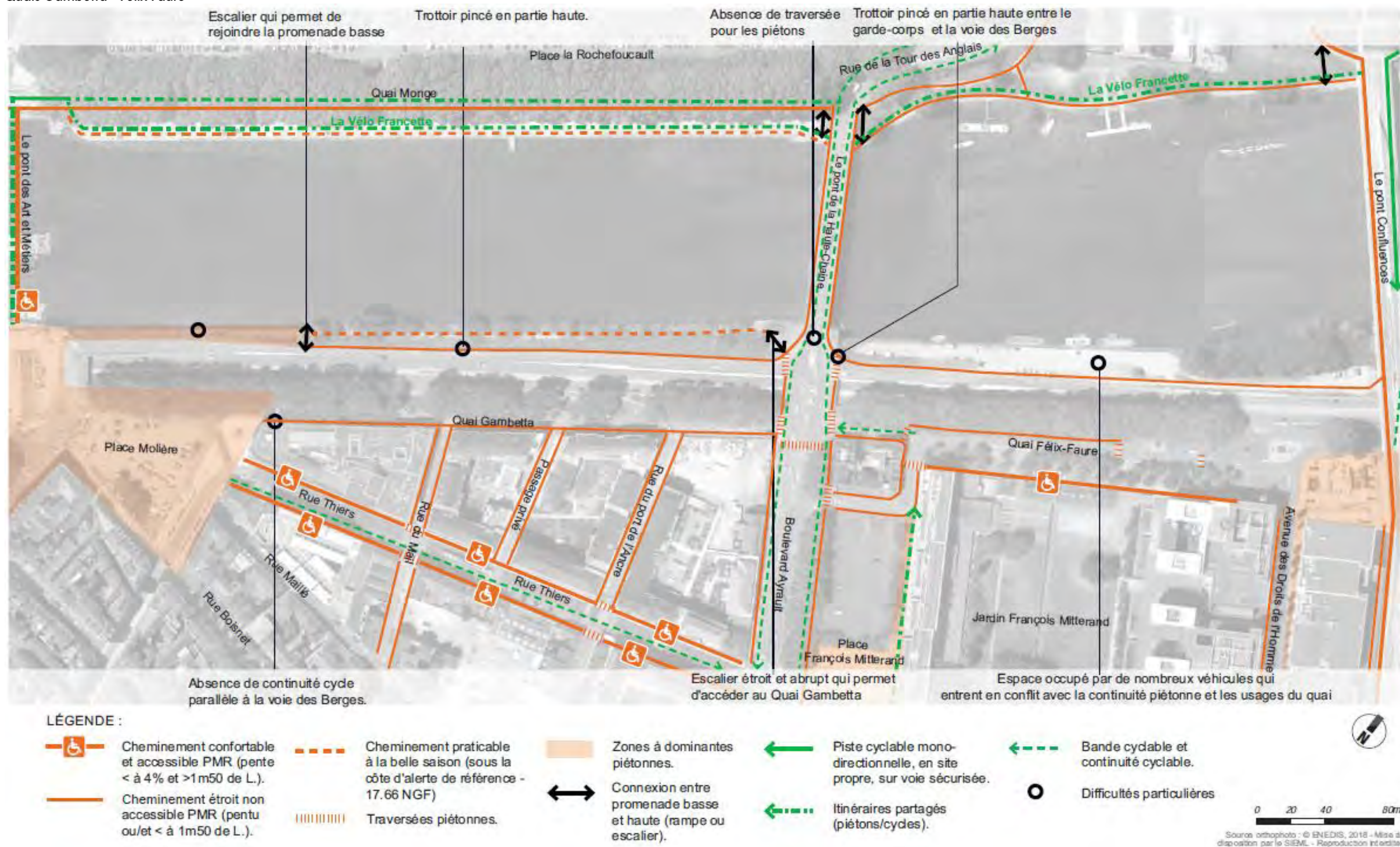


Figure 324 : Circulations douces Quais Gambetta et Felix Faure

Boulevard de la Maine

En prolongement du Quai Felix Faure, le Boulevard de la Maine constitué des voies sur berges est relativement peu propice aux circulations douces. Néanmoins, quelques aménagements situés en particulier entre la Maine et la voie sur berge permettent des circulations piétonnes apaisées.

4.8.6 Enquête Déplacement Grand Territoire

Source :
https://www.aurangevine.org/fileadmin/user_upload/Production/Publications/Publications/Vies_mobilites_11_emc2_WEB.pdf

Une nouvelle enquête mobilité certifiée Cerema (EMC²) a été menée entre septembre 2021 et janvier 2022 sur un périmètre dénommé « Grande Région Angevine » (GRA), regroupant 6 EPCI dont Angers Loire Métropole (ALM). Cette enquête permet de disposer de chiffres clés sur les déplacements des résidents selon différents critères croisés (profil du résident, modes, motifs, temps et distance, origine ou destination du déplacement...).

- Profil des résidents

Caractéristiques de la population

Une population en forte hausse

On compte près de 20 000 habitants supplémentaires en 10 ans sur ALM. À noter ici que l'on recense la population des ménages et non la population totale (qui dépasse les 300 000 habitants sur ALM).

Selon l'INSEE, ALM est l'EPCI le plus dynamique des territoires de comparaison du panel. La population a augmenté en moyenne de 0,7% par an ces 10 à 15 dernières années, contre 0,2% en moyenne pour les 8 autres EPCI.

Une répartition de la population selon leur âge un peu différente selon le lieu de résidence sur ALM

En proportion, la 2^e couronne accueille un peu plus de personnes mineures, la 1^{re} couronne plus de personnes âgées et Angers plus de jeunes adultes. Plus le lieu de résidence s'éloigne du centre de l'agglomération, plus la taille des ménages est importante (impact du poids des familles).

Par rapport à 2012, ALM a vu le poids des personnes âgées fortement augmenter (plus 4 points). La taille moyenne des ménages a suivi une évolution inverse. Cette double tendance, qui a débuté bien avant 2012, n'est pas propre à ALM puisqu'elle s'observe sur l'ensemble des territoires de comparaison.

Equipements des résidents

5 000 voitures en plus...

Le nombre de véhicules à disposition des résidents (165 000 en 2022) a progressé deux fois moins vite que la croissance de la population en 10 ans. En conséquence, le taux de motorisation par adulte a diminué sur ALM.

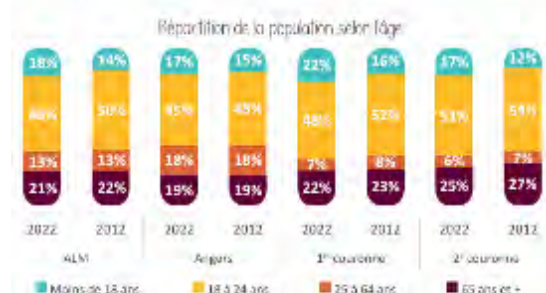
Le niveau de possession d'une voiture apparaît très différent selon le lieu de résidence : il est plus élevé à mesure que l'on s'éloigne du centre de l'agglomération. Cette distinction s'est accrue ces 10 dernières années.

Le taux de motorisation des ménages (1,16) est proche de la moyenne des territoires de comparaison.

...Et 21 000 vélos supplémentaires

À l'inverse, le taux d'équipement en vélos par habitant a augmenté sur ALM entre 2012 et 2022. On en recense désormais plus de 197 000. La progression apparaît similaire sur les 3 secteurs d'analyse sur ALM.

À l'instar de la voiture, le nombre de vélos à disposition des habitants augmente plus on habite loin d'Angers. Il est à noter la particularité d'Angers, avec 2 750 vélos en prêt gratuit et le service de vélos (et de trottinettes) en libre service « Poney ».



- Déplacements quotidiens

Nombre de déplacements

Près de 115 000 déplacements quotidiens en moins

Les résidents d'ALM ne réalisent plus que 952 100 déplacements en moyenne chaque jour de semaine en 2022, contre 1 066 500 en 2012.

Cette baisse est notamment portée par les habitants de la ville-centre (-1,7% par an en moyenne), et dans une moindre mesure par ceux de la 1^{re} couronne (-0,7%).

Un nombre moyen de déplacements par habitant en baisse

Un résident réalise en moyenne 3,5 déplacements quotidiens, contre 4,2 il y a 10 ans. La mobilité individuelle a d'autant plus baissé que la population a augmenté dans le même temps.

Elle est désormais similaire quel que soit le lieu de résidence sur l'agglomération angevine.

Une tendance nationale

Cette baisse de la mobilité concerne tous les territoires de comparaison, à l'exception de Tours (enquête en 2019).

La diminution semble encore plus notable pour les Métropoles dont l'enquête s'est déroulée après la crise sanitaire. La mobilité individuelle sur ALM est dans ce cas proche de la moyenne des 4 territoires de comparaison (Caen, Reims, Saint-Etienne et Toulon).



Durée et distance des déplacements

Une durée moyenne de déplacements quotidiens plutôt homogène sur ALM

En 2022, un habitant de 5 ans et plus consacre un temps assez similaire à se déplacer chaque jour de semaine selon le lieu de résidence (entre 46 et 51 minutes). À l'inverse, la distance moyenne parcourue par un habitant de la 2^e couronne est très supérieure à celle réalisée par les résidents d'Angers.

On se déplace donc moins vite plus on habite proche du centre de l'agglomération.

Un budget temps et distance en baisse

Quels que soient les types de déplacements pris en compte et quel que soit le secteur de résidence, le temps comme la distance consacrés à se déplacer sont en baisse sur ALM.

Ces diminutions sont néanmoins plus limitées en 2^e couronne, secteur le moins impacté par une baisse de la mobilité individuelle.



Tous déplacements (ensemble des déplacements hors déplacements professionnels)
Méthode CEREMA (personnes ayant fait tous les déplacements professionnels et déplacements professionnels ou professionnels)



Tous déplacements (ensemble des déplacements hors déplacements professionnels)
Méthode CEREMA (personnes ayant fait tous les déplacements professionnels et déplacements professionnels ou professionnels)

- Mode de déplacement plébiscité

La bonne santé des modes alternatifs

Les modes actifs en forte hausse

Les parts modales de la marche (+6 points) et du vélo (x2) ont augmenté assez fortement sur l'ensemble de l'agglomération. Ce sont les seuls modes qui progressent également en nombre de déplacements par habitant, malgré une baisse importante de la mobilité individuelle en 10 ans. Tous les secteurs d'ALM sont concernés par cette embellie.

Près d'un tiers des déplacements se fait désormais à pied (contre un quart auparavant). La marche devient même majoritaire pour les habitants d'Angers.

L'usage du vélo a doublé sur ALM entre 2012 et 2022. Le taux de croissance est assez proche sur les 3 secteurs de résidence analysés.

Les modes actifs connaissent une dynamique à l'échelle nationale. Le niveau de pratique de la marche sur ALM est proche de la moyenne des territoires de comparaison. Quant au vélo, avec 6% de part modale, l'agglomération angevine se place largement en tête des territoires de comparaison.

Les transports collectifs, un mode qui résiste mieux que prévu à la crise

Malgré une conjoncture peu favorable (crise sanitaire et travaux du tramway), la part modale des TC a légèrement augmenté et la mobilité individuelle en TC est restée stable en 10 ans sur ALM.

A l'instar des modes actifs, l'intensité d'usage des TC est plus élevée dans le cœur de l'agglomération. Le niveau d'utilisation des TC évolue de façon assez similaire entre les 3 secteurs d'ALM.

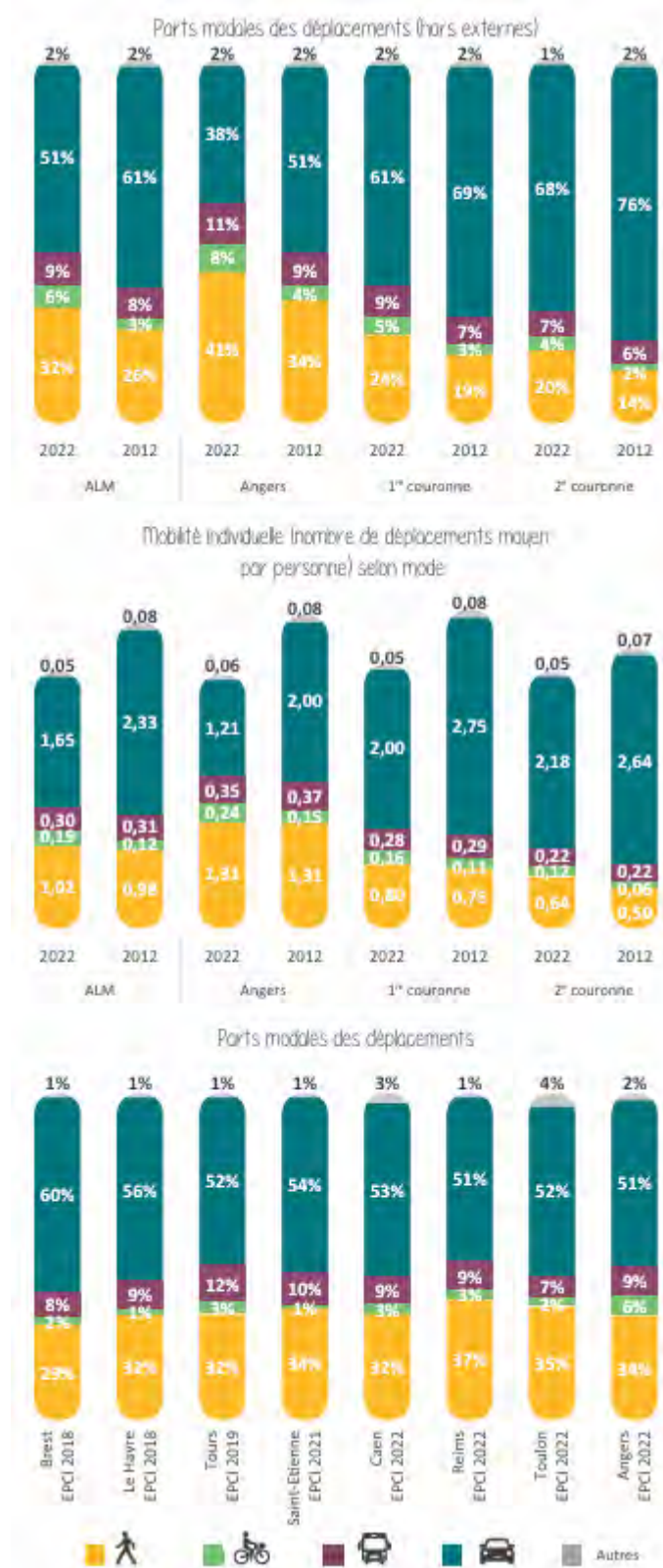
La part modale des TC s'élève en moyenne à 9% sur les Métropoles de comparaison, soit le niveau constaté sur ALM.

La voiture, un usage en baisse, mais qui reste prédominant

Sur ALM, on utilise la voiture lors d'un déplacement sur deux. Le recours à la voiture a assez nettement diminué par rapport à 2012 (-9 points). Si cette dynamique s'observe sur l'ensemble des secteurs d'ALM (-8 points sur les couronnes), elle est particulièrement marquée sur Angers (-13 points).

Cette tendance à la baisse est constatée à l'échelle nationale depuis les années 2010. Elle semble se renforcer en ce début des années 2020 (-7 points de part modale sur Toulon, -6 sur Caen, -4 sur Saint-Etienne).

A noter enfin que la baisse de la mobilité sur ALM est finalement uniquement liée à la baisse de l'usage de la voiture (la mobilité individuelle globale des modes alternatifs augmente légèrement).



- Evolution des pratiques modales

Distance

Une baisse généralisée des déplacements quelle que soit la distance parcourue

Les déplacements ne dépassant pas 1 km sont moins impactés par la baisse de la mobilité. A l'inverse, les flux compris entre 3 et 5 km sont ceux qui connaissent la plus forte chute du nombre de déplacements quotidiens.

Modes & distance

1 km supplémentaire parcouru par déplacement interne en voiture

La distance moyenne d'un déplacement interne sur ALM en voiture s'élevait à 5,7 km en 2012. Elle atteint désormais 6,7 km. Cela tient notamment à l'augmentation plus importante en proportion de la population hors Angers.

Chaque jour, les résidents d'ALM parcourent un peu moins de 2,97 millions de kilomètres à l'intérieur d'ALM, soit environ 386 000 km de moins qu'en 2012. Cela ne signifie pas nécessairement une baisse globale des kilomètres parcourus en voiture dans l'agglomération, seuls les flux des résidents d'ALM étant recensés ici. Les personnes extérieures venant travailler quotidiennement sur l'agglomération ou les véhicules traversant le territoire sans s'y arrêter ne sont pas comptabilisés par exemple.

L'attractivité de la voiture en baisse pour les déplacements jusqu'à 5 km

La part modale de la voiture connaît une baisse significative jusqu'à 5 km (plus de 10 points en moins). A noter qu'on utilise désormais autant la voiture que les modes actifs pour les déplacements compris entre 1 et 2 km.

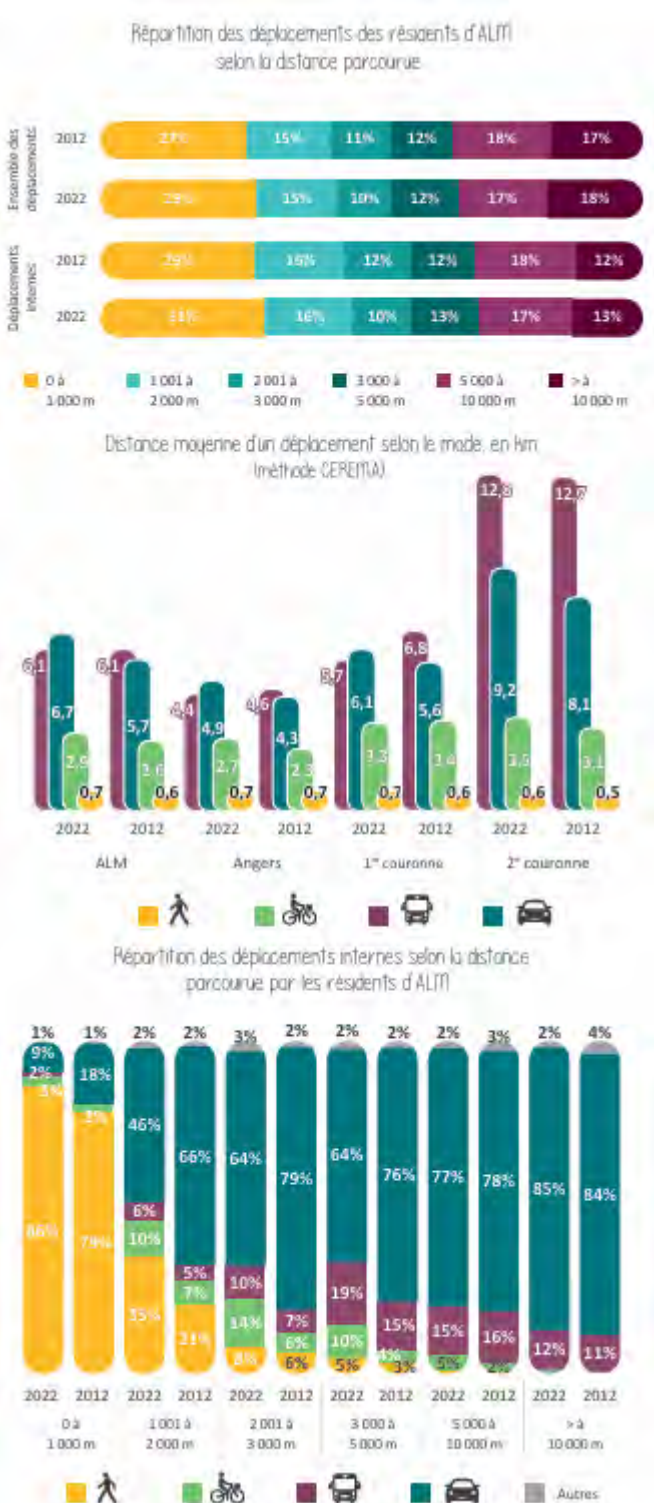
Au-delà de 5 km, les parts modales ont peu évolué. La voiture reste le mode nettement privilégié (plus de 80% des cas).

Des distances de pertinence différentes selon les modes alternatifs

La marche est attractive sur les courtes distances, jusqu'à 2 km désormais.

Si la distance de pertinence du vélo reste comprise entre 1 et 5 km (au moins 10% de part de marché), le seuil « plafond » semble s'approcher des 10 km désormais (à relier au développement des vélos à assistance électrique). En conséquence, la distance moyenne d'un déplacement à vélo a augmenté en 10 ans.

Les TC sont principalement utilisés à partir de 2 km. La distance moyenne d'un déplacement n'a pas évolué en 10 ans pour les TC.



Modes & profils des habitants

Vers une homogénéisation des pratiques selon le genre

La réduction de la mobilité individuelle touche les femmes (de 4,09 à 3,44) et les hommes (de 4,02 à 3,35) dans des proportions similaires.

Dans les deux cas, c'est la baisse du recours à la voiture qui explique cette tendance. La mobilité individuelle combinée des 3 principaux modes alternatifs (marche, vélo, transports collectifs) évolue même positivement pour les femmes comme pour les hommes. La voiture reste néanmoins le mode majoritaire.

Les distinctions « femmes-hommes » observées en 2012 sont moins notables concernant l'utilisation de la voiture entre conducteur et passager et l'usage des TC.

En revanche, la pratique des modes actifs demeure plutôt « genrée ». Les femmes sont plus nombreuses à marcher, et, à l'inverse, les hommes plus nombreux à pédaler.

Une baisse généralisée du recours à la voiture selon les profils des habitants...

L'usage de la voiture baisse quel que soit l'âge ou l'occupation principale des résidents.

L'impact sur les modes alternatifs apparaît assez homogène : les distinctions dans les pratiques modales observées en 2012 se vérifient généralement en 2022.

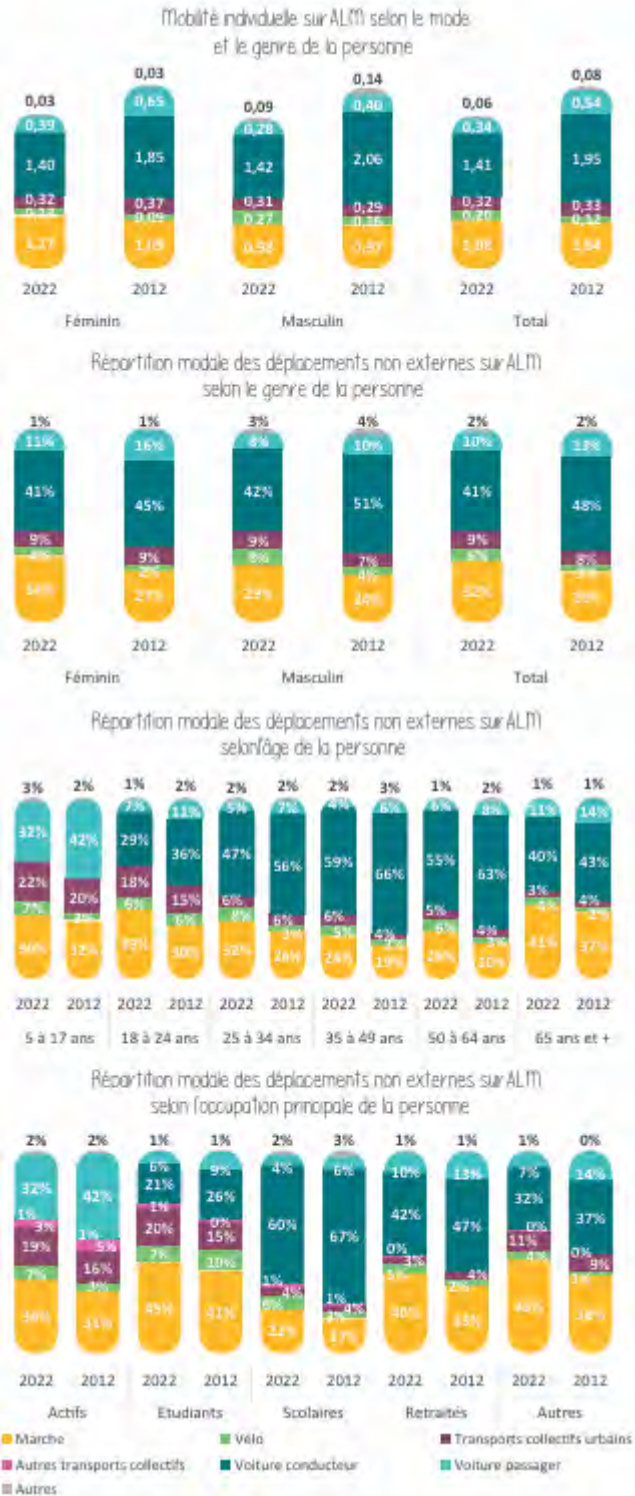
Ainsi, la marche et les TC sont toujours des modes privilégiés par les jeunes et les personnes plus âgées. La voiture reste quant à elle majoritaire chez les actifs et les personnes de 35 à 64 ans.

Seule la pratique du vélo connaît une évolution moins linéaire. L'intensité d'usage augmente pour tous les profils, à l'exception de la catégorie de population qui privilégiait le plus ce mode en 2012, les étudiants. Au final, en 2022, la part modale du vélo apparaît assez homogène quel que soit l'âge ou l'occupation des résidents d'ALM (entre 4 et 7% de part de marché selon les différents profils).

... Une tendance appelée à perdurer ?

Le poids des personnes de 18-24 ans possédant le permis de conduire ou ayant entamé les démarches pour l'obtenir est inférieur de 5 points en 2022 (71%) par rapport à 2012 (76%).

La tendance à un usage plus raisonné de la voiture pourrait donc se poursuivre à l'avenir.



Modes & motifs

La voiture en déclin quel que soit le motif du déplacement

En proportion, les déplacements dits « contraints », à savoir ceux en lien avec le travail, les études et l'accompagnement d'une personne tiers, sont moins touchés que les autres par la baisse de l'usage de la voiture.

Les parts modales des flux en lien avec le travail et l'université baissent par exemple de « seulement » 4 et 2 points, quand ceux pour motifs loisirs et achats diminuent respectivement de 14 et 10 points.

La faible baisse des flux voiture pour le motif université peut interroger. Avec l'arrivée des lignes B et C du tramway, qui n'étaient pas en service au moment de l'enquête, la hausse attendue de l'usage des TC devrait impacter à l'avenir les parts de marché des autres modes, et notamment la voiture.

Travail, accompagnement, visite, achat... la voiture reste majoritaire pour de nombreux motifs

En nombre de déplacements par habitant, le travail (-0,17 de mobilité individuelle) et l'accompagnement (-0,18) sont néanmoins les deux motifs les plus impactés par la baisse de la mobilité en voiture, suivi par les achats et les visites (autour de -0,1 chacun). L'usage de la voiture reste majoritaire en 2022 pour ces 4 motifs.

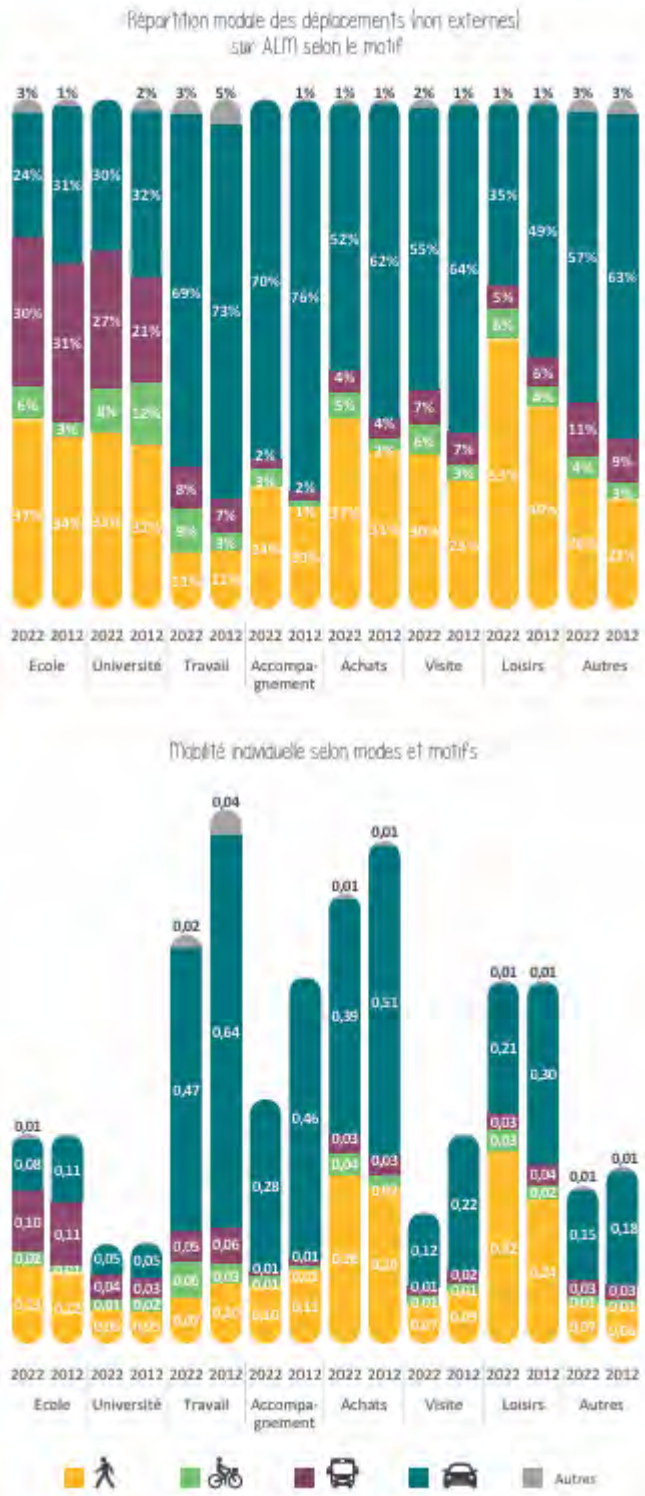
Pour les achats, il convient de rappeler que les déplacements en grand magasin sont désormais moins nombreux que ceux en petit commerce. Si la voiture reste largement majoritaire pour les flux vers les grands magasins (77% des cas), la marche la dépasse désormais pour les flux vers les petits commerces (51% des cas en 2022).

Les modes alternatifs privilégiés pour les études et les loisirs

Le recours à la voiture apparaît en revanche très minoritaire pour les déplacements en lien avec les études mais aussi avec les loisirs, contrairement à 2012.

La marche est particulièrement plébiscitée et en progression pour les loisirs et les achats. Le vélo a fortement augmenté pour le motif travail et diminué pour le motif université.

Enfin, les transports collectifs sont plutôt restés stables quel que soit le motif, à l'exception des déplacements en lien avec l'université.

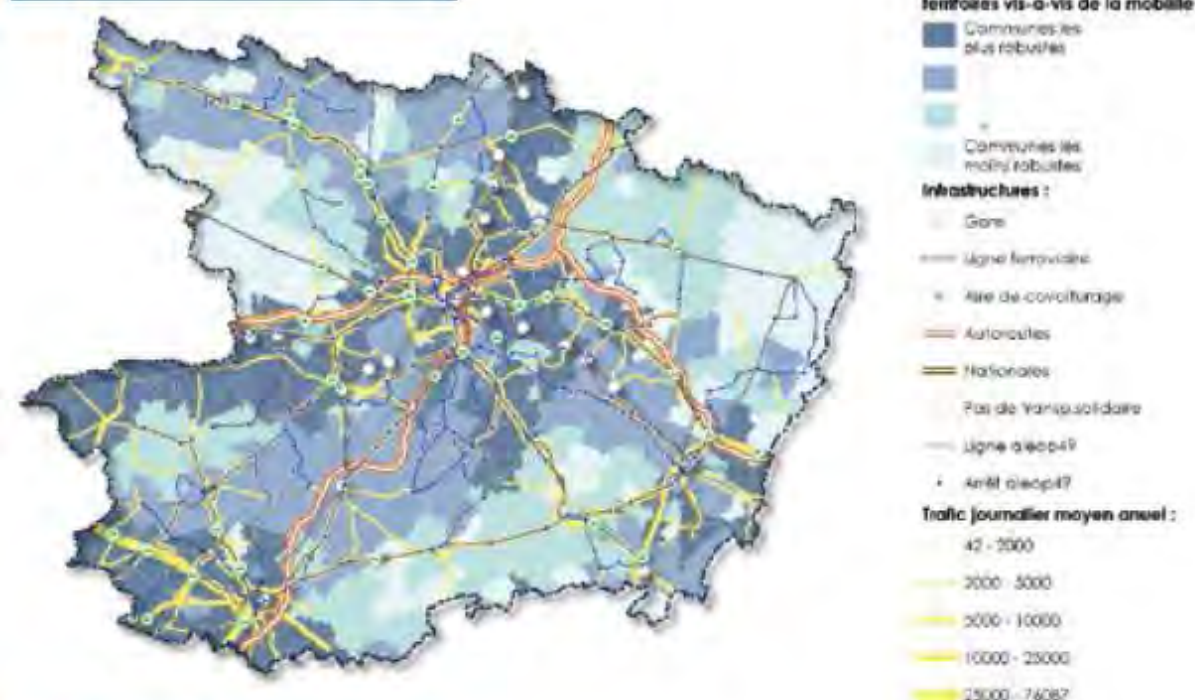


4.8.7 Les documents cadre en matière de mobilité

4.8.7.1 Stratégie des mobilités 2022-2028

4.8.7.1.1 Diagnostic

Des écarts territoriaux flagrants en infrastructures



Un réseau d'infrastructures à optimiser

Le Maine-et-Loire repose sur un maillage d'infrastructures dense (routes, chemins, voies ferrées) pour déployer sa politique de mobilités. Ce réseau est pourtant perçu comme étant dès lors qu'un territoire se trouve éloigné d'une desserte de chemin de fer. La carte ci-dessus montre bien que les territoires traversés par des réseaux permettant aux habitants de se déplacer plus facilement, de disposer de plusieurs options pour choisir leur moyen de transport et d'être plus proche des zones d'emploi.

Il est donc nécessaire de travailler à des solutions de mobilité complémentaires pour diversifier les modes de transports.

Pour cela 2 priorités :

Un réseau cyclable à améliorer

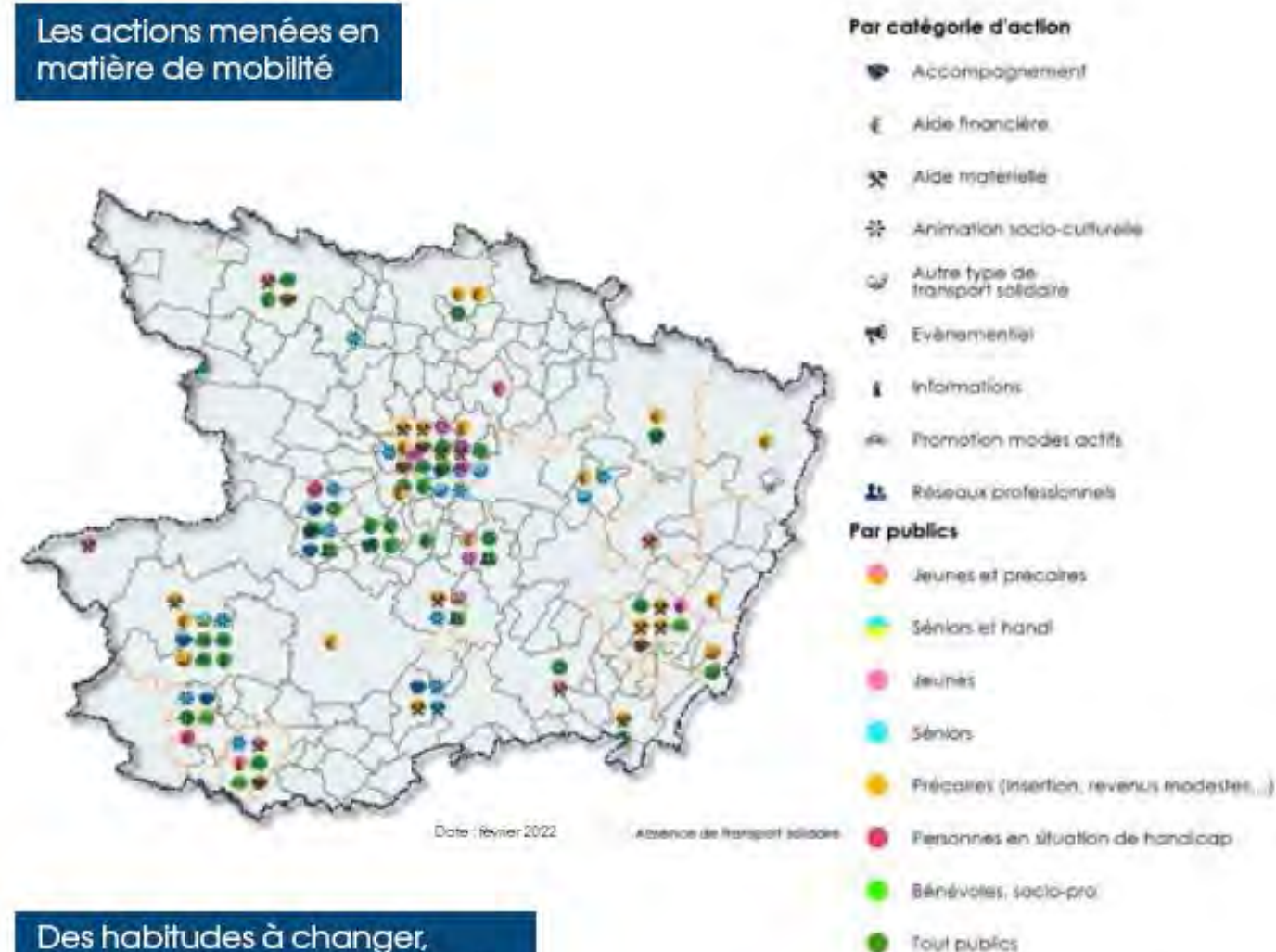
Gagner en cohérence pour garantir de bonnes conditions de cyclabilité, des itinéraires directs, efficaces et sécurisés pour les trajets du quotidien.

Relier les aires de covoiturage aux bourgs et réseaux de transports

Concevoir des pôles d'échanges de transports connectés aux réseaux de transports en commun, aux bourgs et zones d'activités par des voies douces, dotés de services et aménagements (bancs, éclairage, bornes de recharges électriques, box vélos sécurisés, etc.).



Les actions menées en matière de mobilité



Des habitudes à changer, de nouveaux usages à inventer

Disposer d'infrastructures ne suffit pas à les utiliser, ni à changer des habitudes ancrées depuis des décennies.

La promotion et l'animation des nouvelles mobilités, de la simple information à l'accompagnement des personnes en passant par la sensibilisation, sont fondamentales pour réussir le pari du changement et inverser les courbes.

Ateliers permis pour les seniors, location et réparation solidaire de véhicules, remise en selle et découverte des itinéraires cyclables du quotidien, apprentissage des transports en commun, la mobilité dite solidaire revêt de nombreuses formes. En 2022, ces actions sont en majorité portées par des associations ou des Centres communaux d'action sociale (CCAS) et s'adressent aux seniors et aux personnes précaires. Certains territoires sont mieux dotés, plutôt au sud de la Loire, où se trouve la majorité des centres sociaux et des CCAS employeurs.

Les axes de travail majeurs

- Faciliter l'accès à l'information et promouvoir les pratiques nouvelles notamment en milieu rural.
- Soutenir les acteurs locaux en vue de pérenniser leurs actions et de les renforcer.
- Proposer une réponse adaptée aux habitants, selon une approche de parcours.

Un écosystème d'acteurs en renouvellement

De plus en plus d'acteurs se positionnent sur ce champ, qu'ils soient institutionnels, associatifs ou privés, tournés vers l'utilisateur ou les collectivités. On distingue plusieurs modes d'intervention, parfois cumulatifs, révélateurs de l'apparition de nouveaux métiers :

- l'information et le soutien en ingénierie technique ;
- l'accompagnement ;
- le déploiement de solutions de mobilité dont une part notable portée par des start-up ;
- le plaidoyer en faveur de mobilités durables et/ou solidaires ;
- le financement ;
- la planification politique et l'organisation stratégique des services.

Des financements multiples mais fragiles et rarement transversaux

On observe une forte mobilisation des certificats d'économies d'énergies (CEE - opérateurs de covoiturage, ALVEOLE, Générations vélo, Moby, Mobil Ethic, etc.) qui peuvent entraîner des risques d'effet d'aubaine, sans construction de modèle économique ni de gouvernance pérenne dans le cas d'offres de services clés en main.

Il y a peu de financements pour la mobilité solidaire et les dépenses de fonctionnement, mais le critère d'innovation et le format appel à projets reviennent de manière récurrente. Il est demandé de monter des projets avec peu de moyens pour les animer et accompagner les habitants alors que l'enjeu des nouvelles mobilités touche aux habitudes des personnes.

Or, il est important de pouvoir penser ces projets sur le temps long.

Les collectivités et intercommunalités se structurent encore sur leur politique mobilité et ne sont pas encore complètement opérationnelles pour se positionner sur ces dispositifs. La multiplicité des financements peut par ailleurs être contreproductive, car perdre en lisibilité.

4.8.7.1.2 Orientation de la stratégie

- Orientation 1 : Rendre la mobilité et les nouveaux usages accessibles
- Orientation 2 : Permettre une mobilité plus écologique
- Orientation 3 : Faire vivre la stratégie des mobilités

Orientation 1 : Rendre la mobilité et les nouveaux usages accessibles

Chef de file de la compétence sociale et solidarité, garant de l'équilibre des territoires, le Département est attendu sur les actions de mobilité solidaire. Co-pilote du schéma d'amélioration de l'accessibilité des services aux publics, le Maine-et-Loire souhaite renforcer son action auprès du public et des collectivités qu'il accompagne.

Pour cela, la première orientation de la stratégie départementale des mobilités répond à quatre objectifs :

1. Améliorer l'accès à l'information et à l'accompagnement dans les démarches

- ★ **Former les agents des points d'accueil de proximité aux services et aides locales.**
- ★ **Développer la plateforme départementale mobilité.**
- ★ **Optimiser les aides budgétaires existantes grâce aux partenariats.**

2. Soutenir les acteurs locaux œuvrant sur la mobilité

- Mailler le territoire en services de location et de réparation solidaire.
- ★ **Soutenir financièrement et en ingénierie les actions de mobilité solidaire et durable.**

3. Communiquer auprès du public pour amorcer le changement de pratiques

- Participer aux événements récurrents et d'envergure.
- ★ **Promouvoir la mobilité durable en synchronisant les campagnes de communication.**

4. Être une collectivité exemplaire

- Dynamiser le plan de mobilité employeur.
- ★ **Former les décideurs.**

Orientation 2 : Permettre une mobilité plus écologique

Le Département veut réaffirmer et s'appuyer sur son rôle historique d'aménageur et de soutien technique auprès des territoires, pour répondre aux enjeux environnementaux liés à la mobilité.

Pour permettre une mobilité plus écologique, il se fixe cinq objectifs :

1. Accompagner les collectivités en veillant à la continuité et à la complémentarité des projets

- Soutenir en ingénierie technique et méthodologique les projets et expérimentations des collectivités.
- ★ **Apporter un soutien en ingénierie financière aux collectivités.**

2. Actualiser la stratégie départementale routière et de covoiturage

- ★ **Redéfinir l'offre de service du Département en matière de covoiturage.**
- Déployer le covoiturage en entreprise.
- Mettre en œuvre le schéma routier.

3. Soutenir et contribuer au déploiement d'un système vélo sur tout le département

- Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable.
- Poursuivre le déploiement du vélotourisme.
- ★ **Former les publics cibles du Département à la pratique du vélo.**
- ★ **Mettre en place un prêt annuel de vélos pour les collégiens.**
- ★ **Soutenir l'investissement des collectivités par l'achat mutualisé de vélos.**

4. Limiter les besoins en mobilité

- Encourager le développement de tiers-lieux et espaces de coworking.
- Soutenir l'itinérance des services et des animations socio-culturelles.

5. Encourager le développement des motorisations renouvelables

- Investir dans les carburants renouvelables
- Soutenir le déploiement d'infrastructures d'autopartage électrique

Orientation 3 : Faire vivre la stratégie

La réussite de cette stratégie passe par sa concrétisation et le maintien des collaborations générées lors de son élaboration. Il s'agit donc de la faire vivre en interne, auprès des partenaires et des habitants.

Cela se traduit par 3 objectifs :

1. Suivre et animer la stratégie

- Mettre en place une gouvernance efficiente et flexible.
- Participer aux contrats opérationnels de mobilité.
- ★ **Animer le réseau des acteurs de la mobilité en Maine-et-Loire et accompagner leur éventuelle structuration.**
- ★ **Assurer le suivi et l'évaluation de la stratégie.**

2. Mettre en place une observation régulière des mobilités et une veille à l'échelle départementale et locale

- Développer un observatoire départemental des mobilités sous le format Carnet de territoire mobilité.
- ★ **Maintenir une veille en matière d'innovations, juridiques, sociales et sociétales.**

3. Communiquer sur la stratégie et la mettre à portée des citoyens

- Communiquer auprès du grand public sur les actions portées par le Département.
- ★ **S'appuyer sur la participation citoyenne pour développer nos projets et évaluer nos actions.**

4.8.7.2 Schéma départemental des liaisons cyclables

Le schéma cyclable doit permettre de sécuriser les déplacements à vélo sur des liaisons cyclables du quotidien : principalement celles identifiées comme prioritaires, mais aussi des projets cyclables à enjeux plus locaux.

Objectifs stratégiques

Guider les collectivités dans leur choix stratégique par la réalisation d'études d'itinéraires

- Accompagner la réalisation d'études d'itinéraires en ingénierie territoriale afin de guider les collectivités dans leur choix stratégique
- Financer les études de schéma directeur cyclable

Soutenir le développement des liaisons cyclables favorisant les déplacements à vélo du quotidien

- Financer les études opérationnelles et les travaux d'aménagement à un taux préférentiel pour les liaisons prioritaires
- Mettre à disposition des préconisations pour concevoir des aménagements cyclables hors agglomération

Traiter les franchissements cyclables sur les grands ponts de Loire

- Définir un programme d'études et travaux permettant de créer des continuités cyclables sécurisées sur les franchissements au plus fort potentiel d'usage

Favoriser l'équipement de ces liaisons

- Proposer une offre de stationnement adaptée en mettant à disposition des collectivités un marché à groupement de commande de fournitures et pose de mobilier
- Financer des panneaux de signalisation directionnelle avec indication des distances et des compteurs cyclistes afin de suivre les fréquentations

Suivre et animer le schéma cyclable

- Référencer l'infrastructure cyclable en Maine-et-Loire
- Créer un observatoire des fréquentations cyclables
- Mener des actions de sensibilisation à l'éco-mobilité scolaire en accompagnement des projets de sécurisation des itinéraires cyclables vers les collèges
- Communiquer sur les projets réalisés
- Fédérer un réseau d'acteurs locaux autour des politiques cyclables

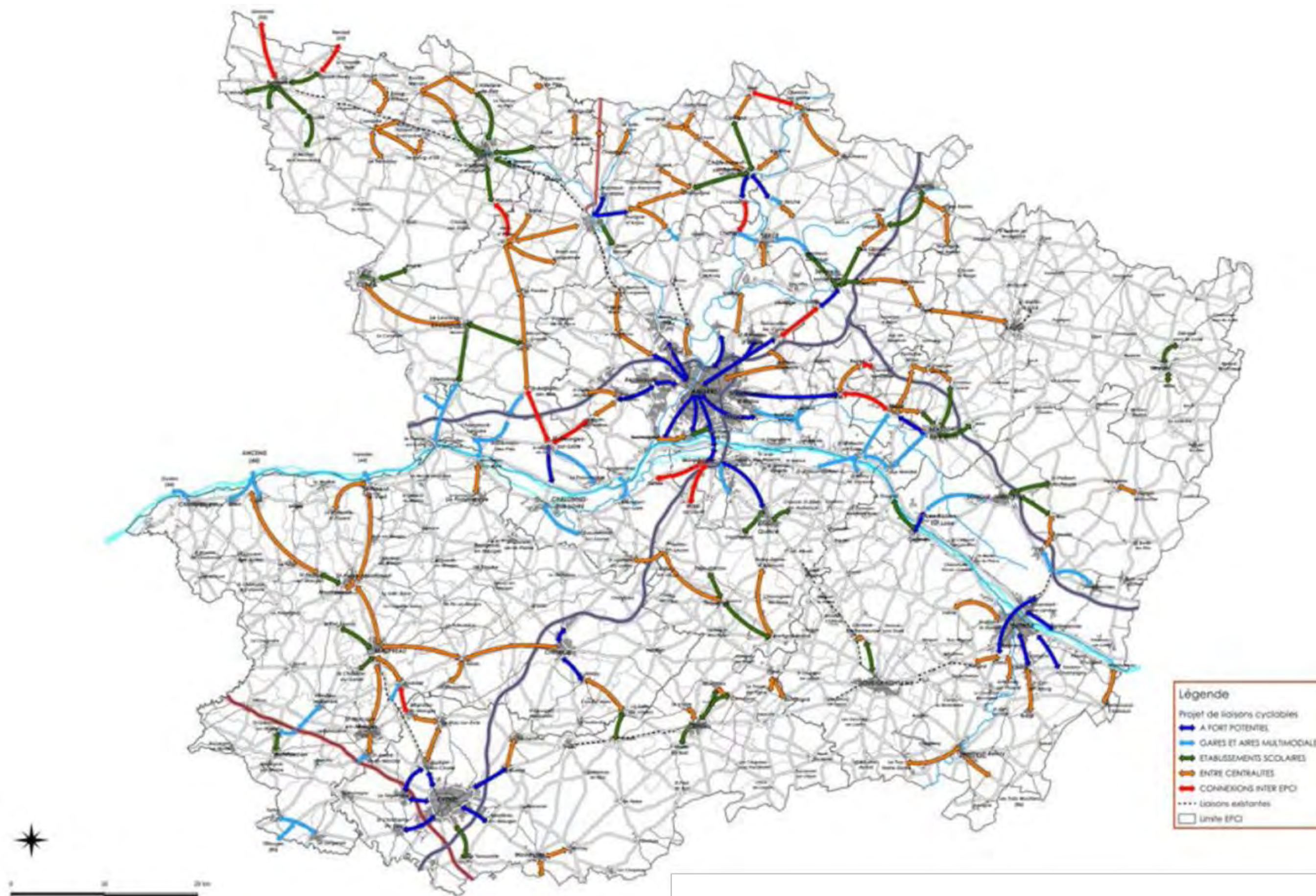


Figure 325 : Cartographie du Schéma Cyclable Départemental

4.8.7.3 Schéma et plan routier

Le schéma routier départemental est un document d'orientation qui détermine la stratégie d'aménagement des grandes liaisons structurantes. Il doit permettre l'inscription des enjeux d'aménagements routiers dans les réflexions de territoires pour être intégré dans les documents de planification (PLU, SCOT) et aussi constituer des réserves foncières.

La planification sur le long terme permet en fonction des enjeux de mobilité et de leur évolution, d'anticiper les impacts parfois importants sur l'environnement, le cadre de vie des habitants et la consommation d'espaces agricoles inhérents aux grandes infrastructures. Cette anticipation doit aussi permettre de rechercher le moindre impact et d'anticiper les mesures compensatoires.

L'objectif du schéma et plan routier est d'anticiper les besoins des habitants et entreprises et le développement territorial du Maine-et-Loire, mais aussi d'adapter l'offre de desserte autour des principaux pôles constitués et en articulation avec les territoires ruraux.

Il a vocation à s'inscrire dans la logique d'achever l'aménagement à 2x2 voies des axes interrégionaux Angers – Rennes et Angers – Niort/Poitiers (section A87 Haute Perche à Doué) qui viennent compléter le réseau autoroutier de Maine-et-Loire.

L'objectif est ensuite de conforter le réseau structurant en réalisant des zones de dépassements et des contournements de bourgs dans un but de sécurité et de fluidité compatible avec les enjeux de sobriété foncière et de moindre impact environnemental et agricole.

- RN162 Angers – Le Lion d'Angers-Laval
- Cœur des Mauges – Nantes
- RD 347 (entrée Est d'Angers)



Figure 326 : Objectifs de confortement du réseau structurant

4.8.7.4 Le Plan de Déplacements Urbains

Le plan de déplacements urbains (PDU) est un document réglementaire et obligatoire pour toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Il définit les principes à suivre dans l'organisation du transport des personnes et des marchandises, ainsi que le stationnement dans le but de diminuer la circulation automobile et de développer les transports collectifs et les modes de transport alternatifs (marche à pied, vélo, etc.).

Ses orientations doivent concourir à :

- diminuer le trafic automobile ;
- développer l'offre des transports en commun en quantité et en qualité ;
- la sécurisation de tous les déplacements ;
- le réaménagement des voiries en faveur des piétons et cyclistes ;
- l'organisation du stationnement ;
- la réorganisation du transport et de la livraison des marchandises.

Conformément à la possibilité ouverte par le code de l'urbanisme, les élus d'Angers Loire Métropole ont fait le choix d'intégrer le Programme Local de l'Habitat (PLH) et le Plan de Déplacements Urbains (PDU) au sein du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) d'Angers Loire Métropole pour répondre à l'enjeu de cohérence et de liens forts entre les politiques de l'habitat, des transports et déplacements et d'urbanisme.

Le PDU d'Angers Loire Métropole a été approuvé par le conseil communautaire le 13 février 2017.

Le volet « Déplacements » du Programme d'Orientations et d'Actions (POA) comporte les mesures, actions et opérations qui seront mises en œuvre jusqu'en 2027 en matière de transports et déplacements. Il s'appuie sur un scénario cible d'évolution des pratiques de mobilité à horizon 2027 qui est composé de deux éléments :

- L'évolution de la mobilité individuelle : évolution du nombre de déplacements par jour et par habitant. L'hypothèse retenue à horizon 2027 est celle d'une stabilité de la mobilité individuelle à 3,87 déplacements par jour et par habitant ;
- L'évolution des parts modales des différents modes de déplacements dans les déplacements quotidiens des habitants de l'agglomération : voiture, deux-roues motorisées, transports en commun, vélos, marche à pied, autres. La figure ci-après illustre la situation actuelle sur le territoire et le scénario retenu. Les objectifs par mode sont les suivants :
 - o Une baisse de la part modale de la voiture, après une stabilité observée entre 1998 et 2012 ;
 - o Une augmentation forte de la part modale des transports en commun, en cohérence avec les projets structurants envisagés (Tramway, halte ferroviaire, etc.) ;
 - o Un effort conséquent sur le vélo, compte tenu de la baisse observée sur la période précédente (1998-2012) ;
 - o Une prolongation de la tendance pour la marche à pied, qui a connu une hausse de +2% entre 1998 et 2012.

Il est organisé sous forme de fiche-actions structurées autour de 8 axes qui traduisent les objectifs poursuivis :

- Développer les transports collectifs ;
- Favoriser et encourager la pratique du vélo ;
- Faciliter les déplacements piétons sur le territoire ;
- Organiser l'intermodalité sur le territoire ;
- Réduire le recours aux transports motorisés individuels ;
- Réduire la part du transport routier dans les flux de marchandises ;
- Garantir des modes de déplacements et des espaces publics accessibles et sécurisés pour tous les publics ;
- Être facilitateur des changements de comportement en matière de mobilité.

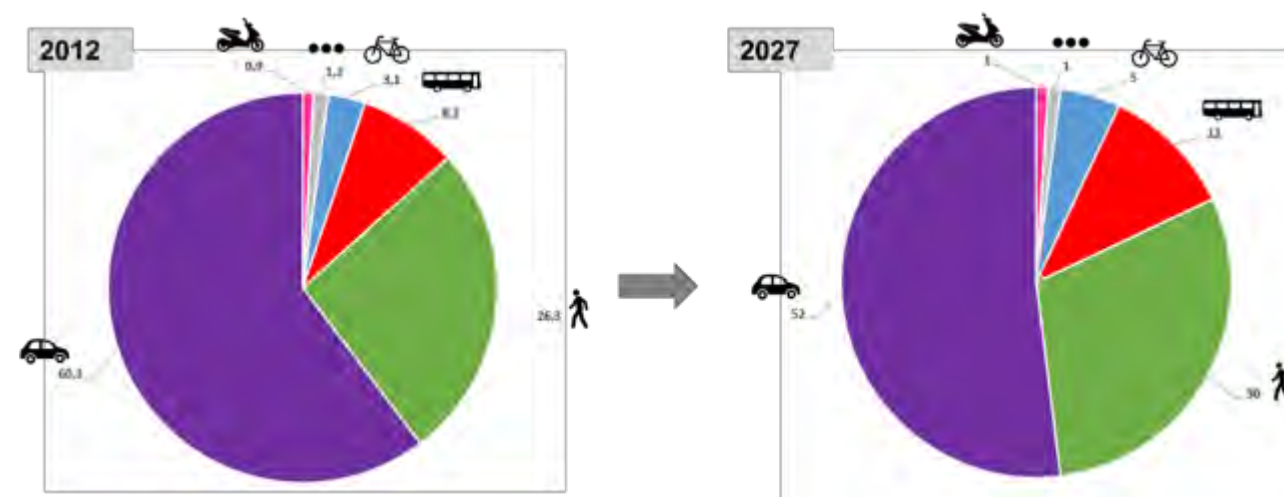


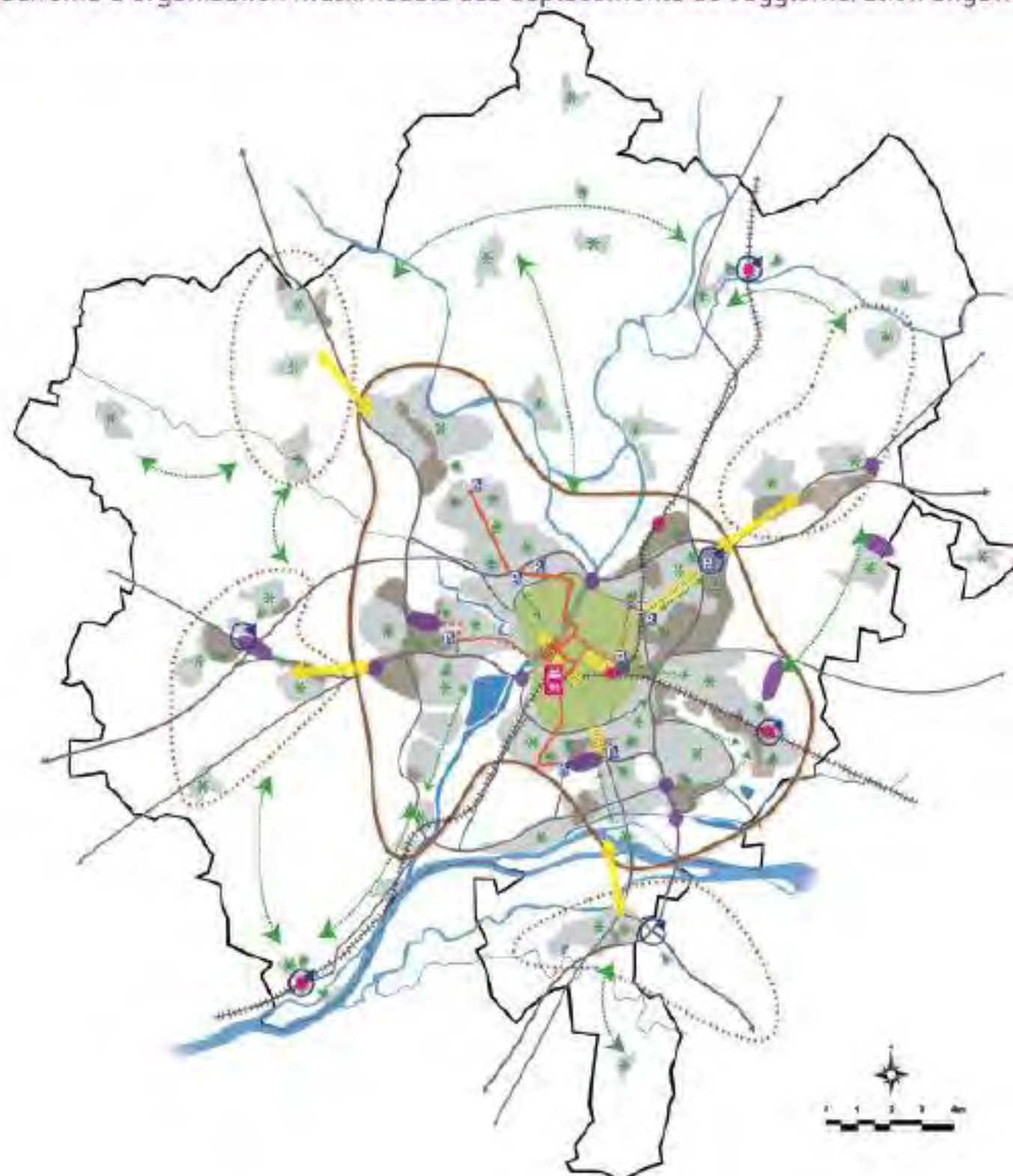
Figure 327 : évolution des parts modales des déplacements entre 2012 et 2027 (source : Angers Loire Métropole, 2015)

Les actions retenues répondent à une vraie logique d'organisation des déplacements sur le territoire qui est illustrée de façon simplifiée par le schéma ci-après.

Ce dernier synthétise les mesures, actions et opérations qui peuvent être spatialisées (en ce sens, toute la politique de sensibilisation/communication/observation n'y est pas reprise, ni même les orientations en matière d'accessibilité et de sécurité qui concernent l'ensemble de modes de déplacements).

Le Centre Hospitalier Universitaire (CHU) d'Angers et le Campus des Arts et Métiers (ENSAM) ont mis en place des plans de mobilité.

Schéma d'organisation multimodale des déplacements de l'agglomération angevine



- Pôle Centre** **Polarités** **Tissu urbain** **Zones d'activités** **Réseau hydrographique** **Réseau de voiries principales**
- Développer l'usage des transports en commun**
- Tramway Ligne A
 - Réaliser les lignes de tramway B et C
 - Lignes de bus structurantes
 - Aménagements du réseau viaire facilitant la circulation des bus
 - Adapter les liaisons en transports en commun entre les polarités et le pôle centre
 - Conforter le rôle de la gare Saint-Laud dans les liaisons ferroviaires nationales et régionales. Valoriser l'étoile ferroviaire sur l'agglomération
- Favoriser la pratique des modes doux sur le territoire**
- Renforcer les liaisons cyclables entre les polarités et le pôle centre
 - Aménager les liaisons cyclables intercommunales
 - Faciliter les accès modes doux vers les points d'intermodalité
 - Donner la priorité aux modes doux dans le cœur d'agglomération, les polarités et les centres bourgs
- Organiser l'intermodalité sur le territoire**
- Valoriser et améliorer le pôle d'échanges multimodal de la gare Saint-Laud
 - Aménager des pôles intermodaux secondaires
 - Conforter et développer les parkings relais en cohérence avec le réseau viaire structurant et l'offre en transports collectifs
 - Aménager et valoriser d'autres sites intermodaux (aires multimodales, haltes ferroviaires)
- Réduire le recours aux transports motorisés individuels**
- Optimiser, compléter et sécuriser les infrastructures routières (axes, échangeurs)
 - Retraitement multimodal de certains axes
 - Projet Angers Coeur de Maine
 - Retraitement multimodal lié à l'insertion de transports en commun en site propre
- Organiser les flux de marchandises et les livraisons**
- Définir les itinéraires de transports de marchandises et préserver les alternatives au mode routier (ferroviaire et fluvial)
 - Optimiser la desserte des livraisons en cœur d'agglomération

Figure 328 : Schéma d'organisation multimodale des déplacements de l'agglomération angevine

4.9 Les réseaux

4.9.1 Eau potable et défense incendie

Source : annexes sanitaires du PLUi d'Angers Loire Métropole, Rapport annuel 2018 sur le prix et la qualité des services eau potable et assainissement eaux usées – Angers Loire Métropole

L'ensemble du périmètre Rives Vivantes est desservi par le réseau eau potable.

L'usine de production d'eau potable d'Angers Loire Métropole située aux Ponts de Cé en bordure de Loire est dotée d'une filière de traitement complète, dont les grandes étapes sont les suivantes : mélange des eaux brutes à leur arrivée sur l'usine, prétraitement, décantation, filtration sur sable, ultrafiltration, stockage et chloration.

Dans le cadre de la sécurisation de la production d'eau potable, l'usine s'est dotée d'une réserve d'eau brute sur le site de la Fosse de Sorges. L'objectif étant d'avoir une réserve d'eau brute disponible, correspondant à 5 jours de production, en cas de pollution majeure de la Loire.

L'ensemble du périmètre d'étude est desservi par le réseau d'eau potable et est ponctué par des hydrants pour la défense incendie.

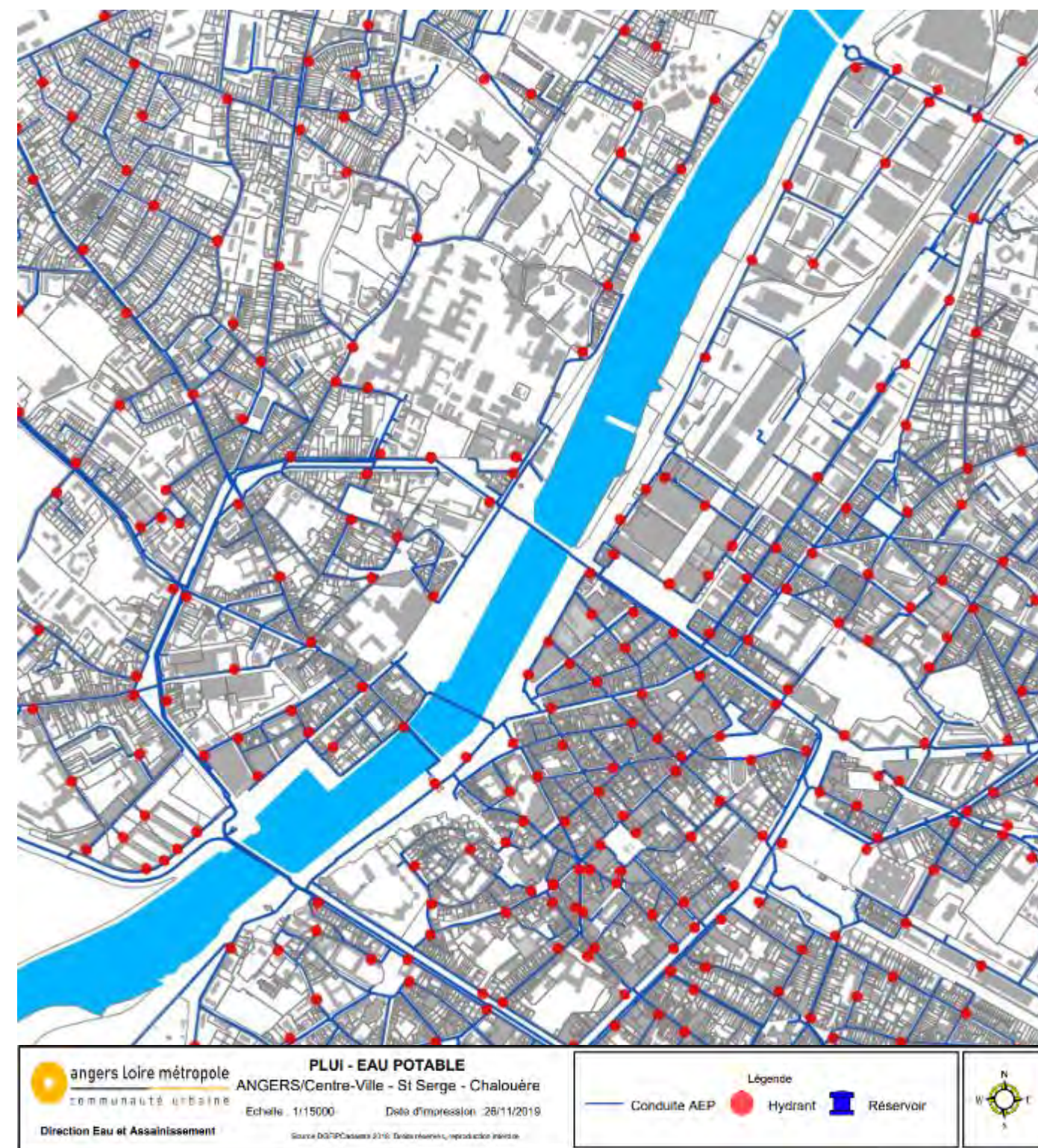


Figure 329 : Extrait du plan de distribution d'eau potable et de la défense incendie du centre-ville d'Angers (Source : Annexes sanitaires PLUi Angers Loire Métropole)

4.9.2 Assainissement des eaux usées

Sources : Observatoire de l’eau de Maine-et-Loire, <https://eau.maine-et-loire.fr/> ; PLUi Angers Loire Métropole, Portail de l’assainissement.

L’ensemble du périmètre d’étude est desservi par le réseau d’eaux usées.

Les eaux usées de la commune sont collectées et acheminées vers la station d’épuration de la Baumette (de type boues activées), située au sud du périmètre d’étude. Elle a subi d’importants travaux de restauration, permettant à la station d’atteindre un traitement capacitaire des eaux usées de 285 000 équivalents-habitant (EH).

Principaux enjeux :

Au regard de la nature du projet qui n’induit pas de constructions, aucun enjeu ne relève de la gestion des eaux usées.

4.9.3 Réseaux électriques et de télécommunication

Le secteur d’étude est desservi par de nombreux réseaux d’électricité, de télécommunications et de gaz.

Principaux enjeux :

Le projet devra tenir compte, en particulier en phase travaux de l’emplacement du réseau très dense d’électricité et de télécommunications.

4.10 Documents d’urbanisme et servitudes

4.10.1 Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) Loire Angers

Le Schéma de cohérence territoriale (SCOT), introduit par la loi Solidarité et Renouvellement urbain du 13 décembre 2000 en remplacement des schémas directeurs, est le nouveau cadre de référence pour les différentes politiques sectorielles. Ces dernières sont notamment centrées sur les questions d’organisation de l’espace et d’urbanisme, d’habitat, de mobilités, d’aménagement commercial, d’environnement, dont celles de la biodiversité, de l’énergie et du climat, etc.

L’ordonnance n° 2020-744 du 17 juin 2020 suite à l’article 46 de la loi ELAN (loi pour l’Evolution du Logement, de l’Aménagement et du Numérique) vise à moderniser les SCOT. Les évolutions prévues entreront en vigueur le 1^{er} avril 2021 mais ne s’appliquent pas aux SCOT déjà en cours, comme celui de Loire Angers.

Le Pôle métropolitain Loire Angers (PMLA) est composé de 3 établissements de coopération intercommunale : la communauté urbaine (CU) Angers Loire Métropole et les communautés de communes Anjou Loir et Sarthe et la communauté de communes Loire Layon Aubance. Il regroupe 65 communes pour environ 377 000 habitants.

Le PMLA a décidé en novembre 2014 d’engager la révision du SCOT du Pays Loire Angers, alors approuvé en novembre 2011. Le SCOT Loire Angers actuellement mis en œuvre a été approuvé le 8 décembre 2025.

Ce nouveau SCOT a pour objectif de s’adapter aux dernières évolutions législatives et réglementaires, aux études et documents réalisés après l’approbation de 2011 et aux changements de périmètre et d’organisation territoriale, et de prendre en compte les études et documents réalisés après l’approbation et d’intégrer les recompositions territoriales actées au 1^{er} janvier 2016 :

- la transformation de la Communauté d’agglomération Angers Loire Métropole en Communauté Urbaine Angers Loire Métropole ;
- l’intégration des communes d’Ecuillé et de Soulaire-et-Bourg (entrée dans l’agglomération au 1/1/2012) ;
- l’intégration de la commune déléguée de Pruillé (entrée au 01/01/2016) ;
- le retrait de la commune de La Ménitré de la communauté de Communes Vallée Loire Authion et la création de la commune nouvelle Loire Authion (01/01/2016).

Le SCOT est un document vivant. Son évaluation est obligatoire tous les 6 ans, afin de mesurer la réalisation de ses objectifs.

Il est chargé d’intégrer les documents de planification supérieurs (SDAGE, SAGE, SRCE, SRADDET) et devient ainsi le document pivot : on parle de SCOT intégrateur, ce qui permet aux PLU/PLUi et cartes communales de ne se référer juridiquement qu’à lui. À l’échelle intercommunale locale, il assure ainsi la cohérence des documents sectoriels intercommunaux (PLH, PDU), des plans locaux d’urbanisme intercommunaux (PLUi) ou communaux (PLU) et des cartes communales qui doivent tous être compatibles avec les orientations du SCOT.

Le Projet d’Aménagement Stratégique (PAS) définit une stratégie pour l’évolution du territoire sur les 15 ans à venir. Il s’agit de fixer de grands objectifs qui seront traduits en orientations d’aménagement dans le Document d’Orientations et d’Objectifs (DOO). Celui-ci constitue une référence juridique que les Plans Locaux d’Urbanisme (PLU) des communes doivent respecter.

4.10.1.1 Projet d’Aménagement Stratégique

Les trois axes du PAS sont les suivants :

- Un territoire bien relié, bénéficiant d’une haute intensité d’interactions
- Un territoire qui produit, capte et distribue les richesses
- Un territoire qui préserve la santé de ses habitants et de ses espaces

Le projet Rives Vivantes s’intègre parfaitement dans ces objectifs dans la mesure où il permet d’apaiser les centralités et d’aménager les espaces publics au profit des piétons (objectif IC1), de faciliter le recours aux modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle (objectif IC3), de protéger et valoriser la trame verte et bleue et la biodiversité à toutes les échelles (objectif IIIA2) et de favoriser l’accès à la nature et à l’eau (objectif IIIB1).

4.10.1.2 Document d’Orientations et d’Objectifs

Le Projet d’Aménagement Stratégique (PAS) est décliné par le Document d’Orientations et d’Objectifs (DOO). Ce document, ainsi que les documents graphiques dont il est assorti, précisent les conditions de mise en œuvre du projet exprimé dans le PAS.

Le DOO définit les équilibres à établir entre espaces urbains, agricoles et naturels et les espaces à protéger et donne les grands objectifs concernant l’habitat, les transports en commun, l’équipement commercial et artisanal, la protection et la mise en valeur des paysages et la prévention des risques. Il se situe dans les mêmes perspectives de développement durable, c’est-à-dire équilibrer le développement économique, la cohésion sociale et les impératifs environnementaux.

Des schémas de référence ont été élaborés pour le pôle métropolitain et les différentes polarités du territoire du SCOT. Ils synthétisent les orientations d’aménagement. Ils sont composés d’éléments graphiques et d’une notice associée. Le secteur Rives Vivantes fait partie du pôle centre, qui correspond à l’espace aggloméré central accueillant la plus grande part de la population et des emplois. Les cartes ci-après démontrent comment Rives Vivantes s’intègre dans le rayonnement métropolitain angevin par le biais de multiples orientations stratégiques, notamment les maîtrises du développement et du rayonnement métropolitain et la mise en valeur de la biodiversité.

Organisation territoriale

Le périmètre Rives Vivantes correspond au Pôle Centre. L’accessibilité en modes actifs à tous les équipements devra y être recherchée.

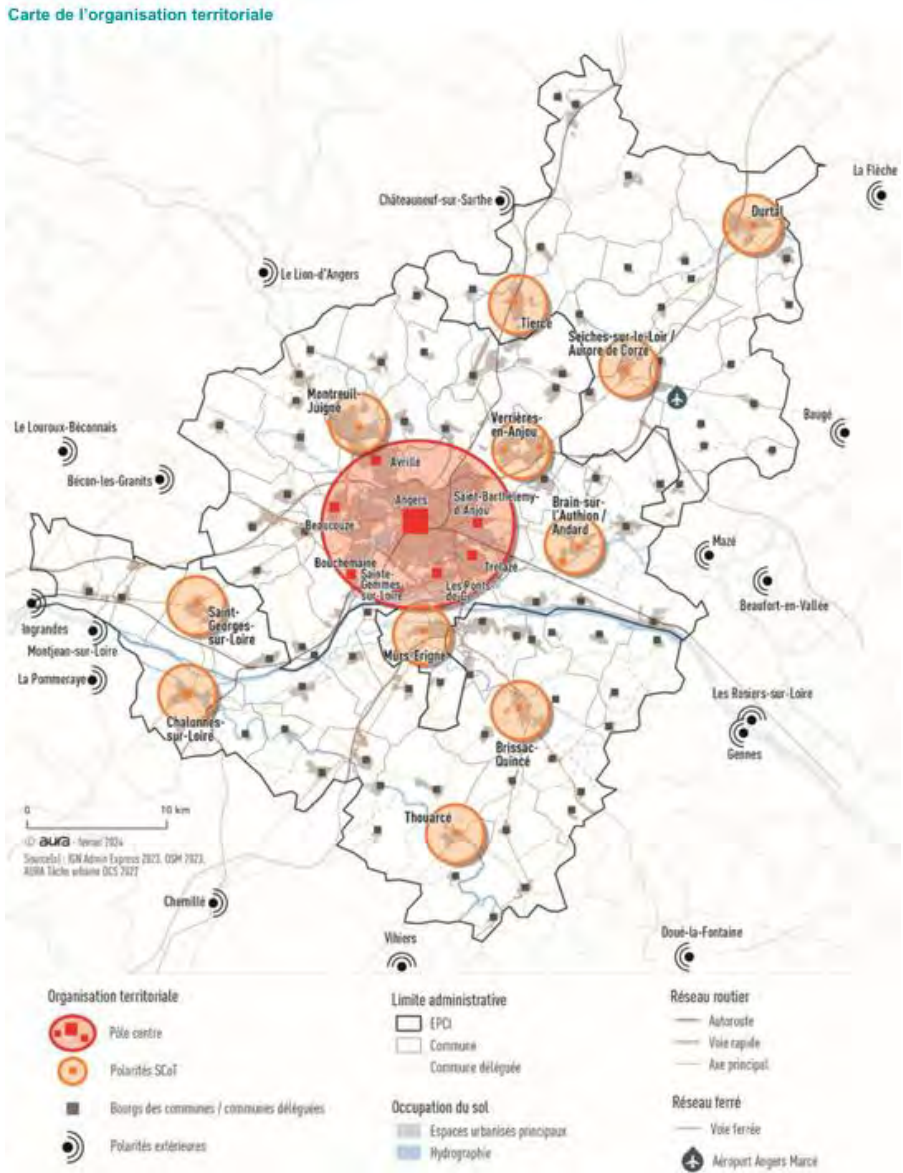


Figure 330 : Carte de l'organisation territoriale du DOO

Il indique également que la requalification des espaces publics des centralités au profit des modes de déplacement alternatifs est à développer. La marche à pied est un mode de déplacement important à encourager. Des actions spécifiques devront être mises en place pour en faciliter l'usage (jalonnement, accessibilité, confort des infrastructures, réglementation...).

En revanche, le DOO précise que lorsqu’une valorisation touristique d’une rivière et de ses berges est envisagée (baignade, pêche, navigation, activités nautiques, cheminements...), les services fluvestres développés doivent être respectueux des milieux naturels et paysages, adaptés à chaque type de rivière et aux enjeux de la protection de l’environnement. A proximité des réservoirs et corridors, les opérations d’aménagement* de toute nature devront garantir la continuité et la fonctionnalité des milieux.

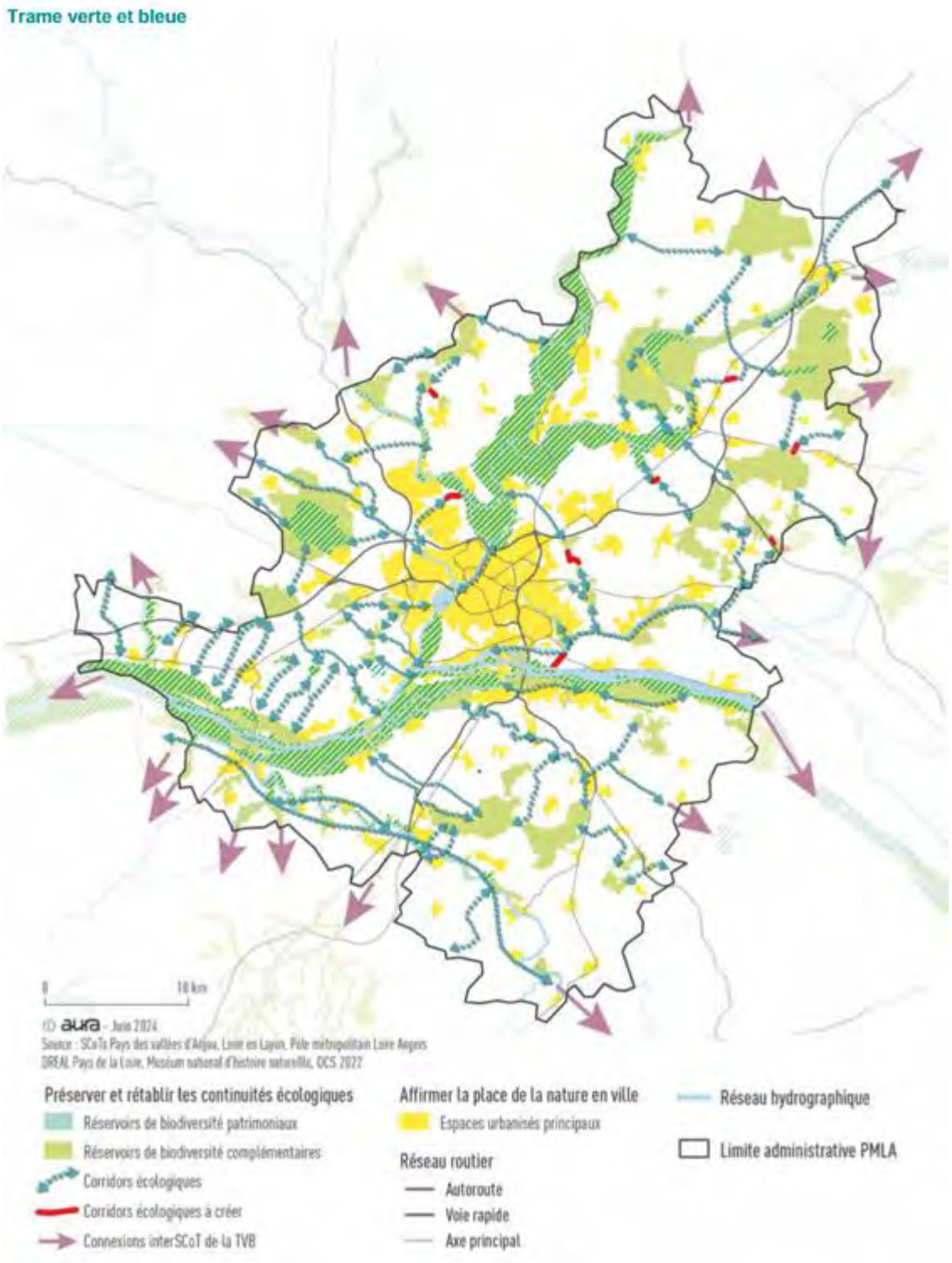


Figure 331 : Trame verte et bleue du DOO

Les politiques publiques et les documents d’urbanisme concourent au maintien et au développement d’espaces permettant la pratique de la mobilité active et des activités sportives, comme la marche, le vélo, la course à pied, etc. : valorisation des chemins de halage et des servitudes de marchepied, développement de sentiers de randonnées, équipements publics sportifs, maillages doux, espaces verts, parcs urbains et autres équipements permettant la pratique du sport en autonomie... Le maintien et la création de continuités de parcours (cheminement, sentiers...) seront notamment recherchés. Le développement de la nature et du végétal doit constituer une composante essentielle pour la qualité d’habiter des espaces urbains.

4.10.2 Plan Local d’Urbanisme Intercommunal (PLUi) d’Angers Loire Métropole

Le PLUi d’Angers Loire Métropole a été adopté par le Conseil Communautaire en date du 13 février 2017. Il a fait l’objet d’une révision approuvée au Conseil Communautaire du 13 septembre 2021 et d’une modification approuvée le 17 novembre 2025.

4.10.2.1 Projet d’Aménagement et de Développement Durables

Le Projet d’Aménagement et de Développement Durable (PADD) explique et définit le projet d’urbanisme et d’aménagement du territoire selon trois grands axes :

- axe 1 : construire le territoire de demain en portant sur lui un nouveau regard ;
- axe 2 : promouvoir une métropole d’avenir attractive et audacieuse ;
- axe 3 : organiser le territoire multipolaire pour bien vivre ensemble.

Concernant l’axe 2, le projet « Angers Cœur de Maine » est identifié comme un projet urbain **qui renforce le centre d’Angers et rétablit la relation de la ville à sa rivière** par un programme d’actions autour de Rives Vivantes, et la requalification de la voie des berges.

Dans l’objectif de renforcer l’attractivité du centre-ville, en conciliant vocation métropolitaine et proximité quotidienne, et de conforter son intensité urbaine, en particulier en veillant à la qualité des espaces publics, pour une diversité d’usages, le PADD indique que le projet « Cœur de Maine » est particulièrement important car il symbolise cette recherche d’excellence, d’affirmation métropolitaine, de mixité des fonctions au cœur de l’agglomération.

4.10.2.2 Orientations d’aménagement et de programmation (OAP)

Afin de garantir un développement cohérent et qualitatif du territoire angevin, le PLUi délimite de nombreuses Orientations d’Aménagement et de Programmation (OAP) locales. Au sein des communes de l’agglomération, ces OAP définissent des orientations sur des secteurs qui ont vocation à évoluer ou muter dans le temps. De tailles et d’enjeux variables, ces secteurs sont destinés à accueillir le développement futur du territoire en matière d’habitats, d’équipements et/ou d’activités économiques, etc.

L’objectif général des OAP est d’encadrer le développement des espaces concernés afin de garantir une insertion paysagère et urbaine qualitative des futurs projets. Le périmètre de Rives Vivantes comprend 5 OAP :

- L’OAP « Cœur de Ville » ;
- L’OAP « Saint-Serge » ;
- L’OAP « Campus Santé » ;
- L’OAP « Faidherbe » ;
- Mais aussi, et surtout, l’OAP Maine Rives Vivantes.

Définie de rive à rive, l’OAP Maine Rives Vivantes est donc à l’interface de plusieurs OAP entre lesquelles la cohérence de projet est assurée. Les OAP d’Angers en interface avec l’OAP Maine Rives Vivantes sont les suivantes : OAP Cœur de Ville, OAP Saint-Serge, OAP Campus santé, OAP Capucins / Verneau.

Le projet Angers Rives Vivantes traduit les orientations visant à redonner à la rivière son rôle de colonne vertébrale qui structure le cœur de la ville dans toutes ses dimensions. Pour répondre aux enjeux, les orientations retenues sont les suivantes :

- Renforcer la continuité écologique le long de la Maine, constitutive de la trame verte et bleue du territoire,
- Établir des continuités piétonnes et cyclables,
- Se réapproprier les rives, renforcer la Maine comme lieu de pratiques et d’activités liées à l’eau, en faire un lieu d’animation attractif et respectueux de l’environnement,
- Valoriser les qualités patrimoniales et paysagères.

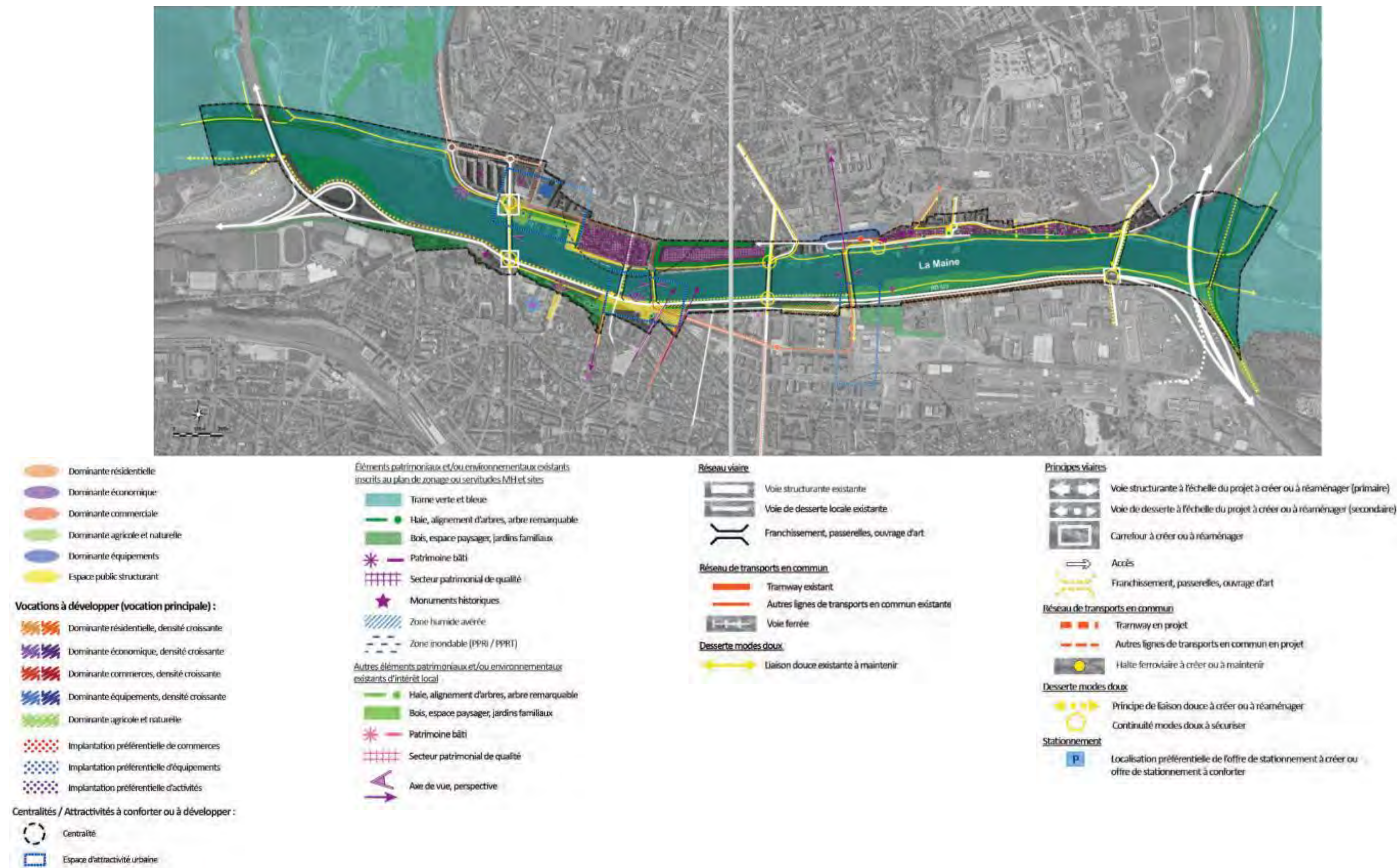


Figure 332 : Représentation graphique des orientations de l'OAP Maine Rives Vivantes

4.10.2.3 Règlement et plan de zonage
4.10.2.3.1 Zonage

Les cartes suivantes présentent le règlement graphique qui s'applique à l'ensemble du périmètre Rives Vivantes.

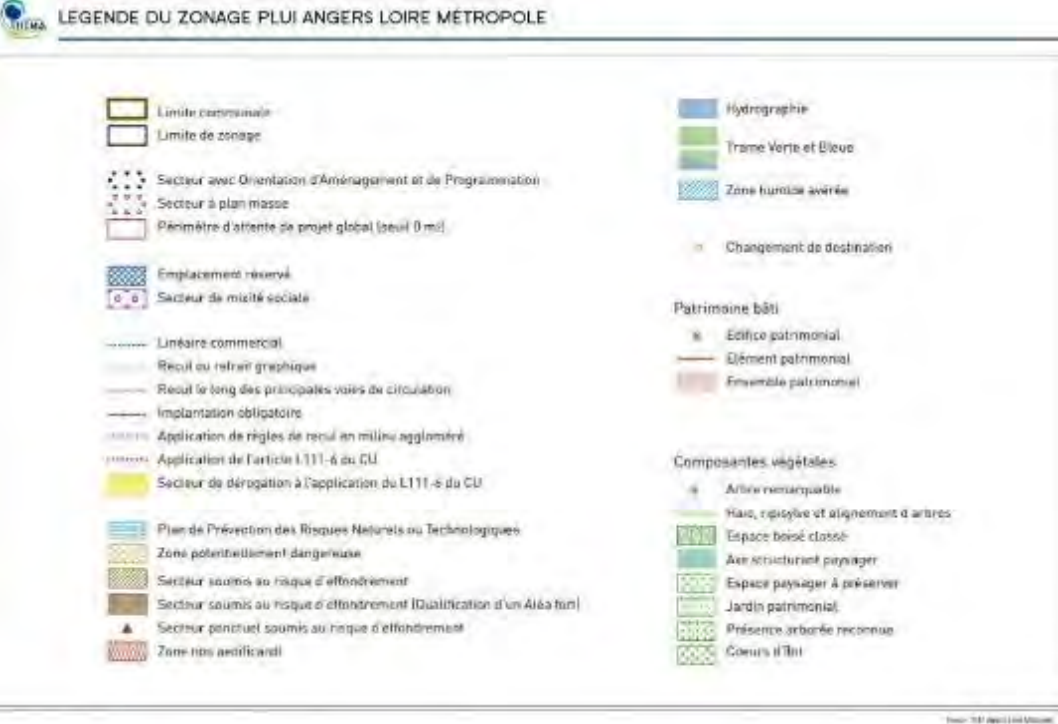


Figure 333 : Légende du plan de zonage du PLUi Angers Loire Métropole

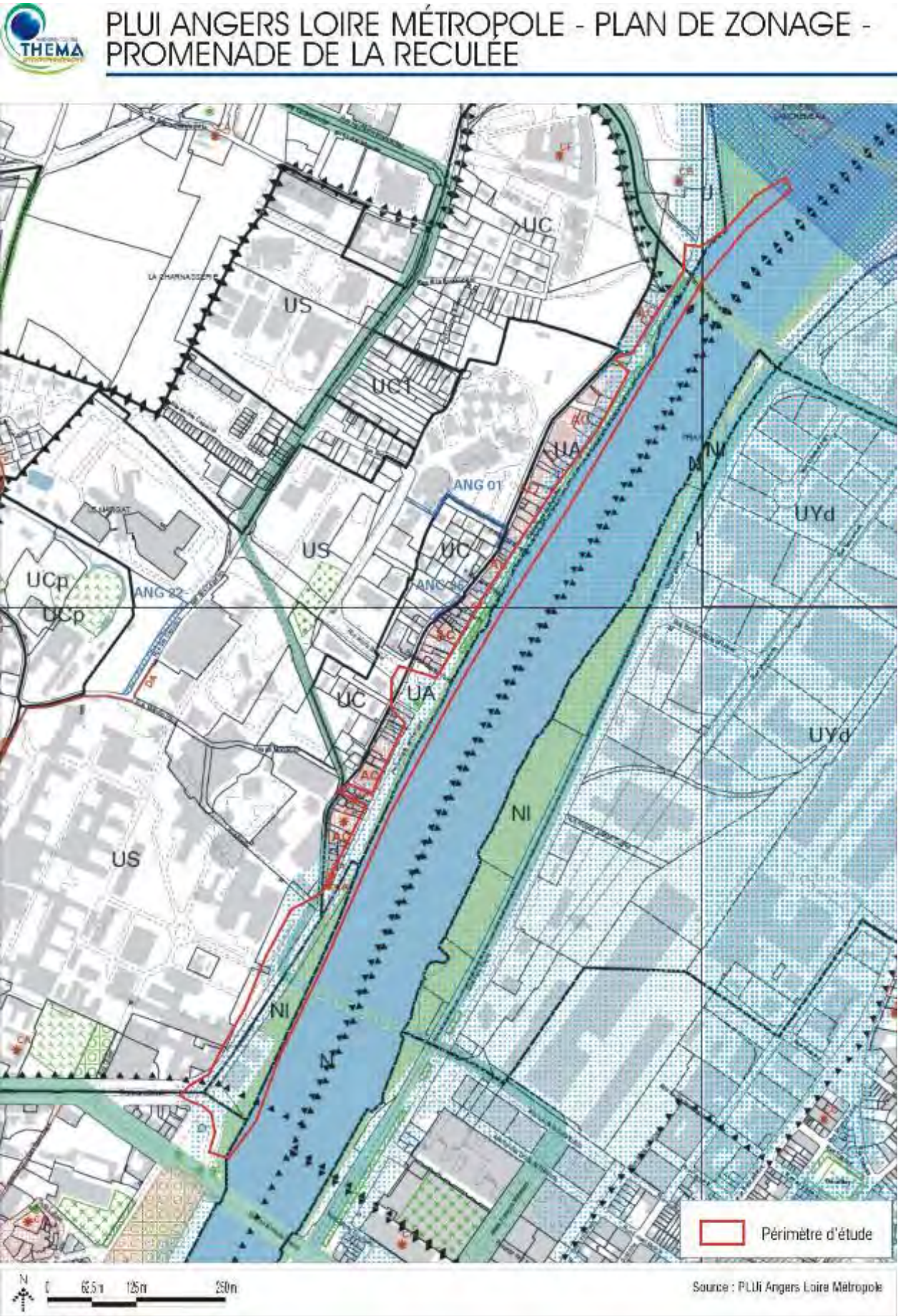


Figure 334 : Cœur du PLUi Angers Loire Métropole sur le secteur de la Promenade de Reculée

**PLUI ANGERS LOIRE MÉTROPOLE - PLAN DE ZONAGE -
QUAI LIGNY**

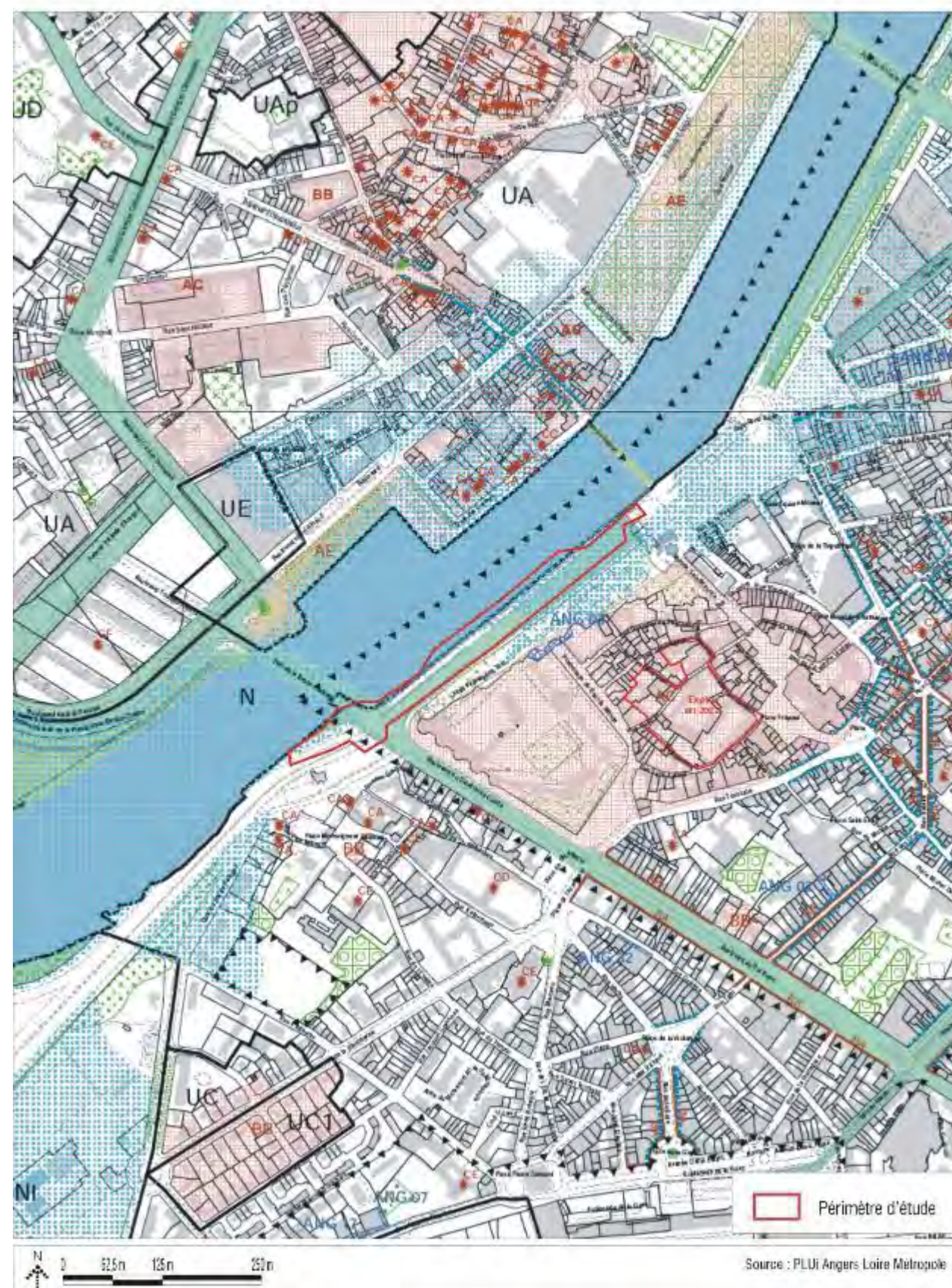


Figure 335 : Cœur du PLUi Angers Loire Métropole sur le secteur des Quais Ligny et Roi de Pologne

**PLUI ANGERS LOIRE MÉTROPOLE - PLAN DE ZONAGE -
QUAI FÉLIX FAURE ET QUAI GAMBETTA**

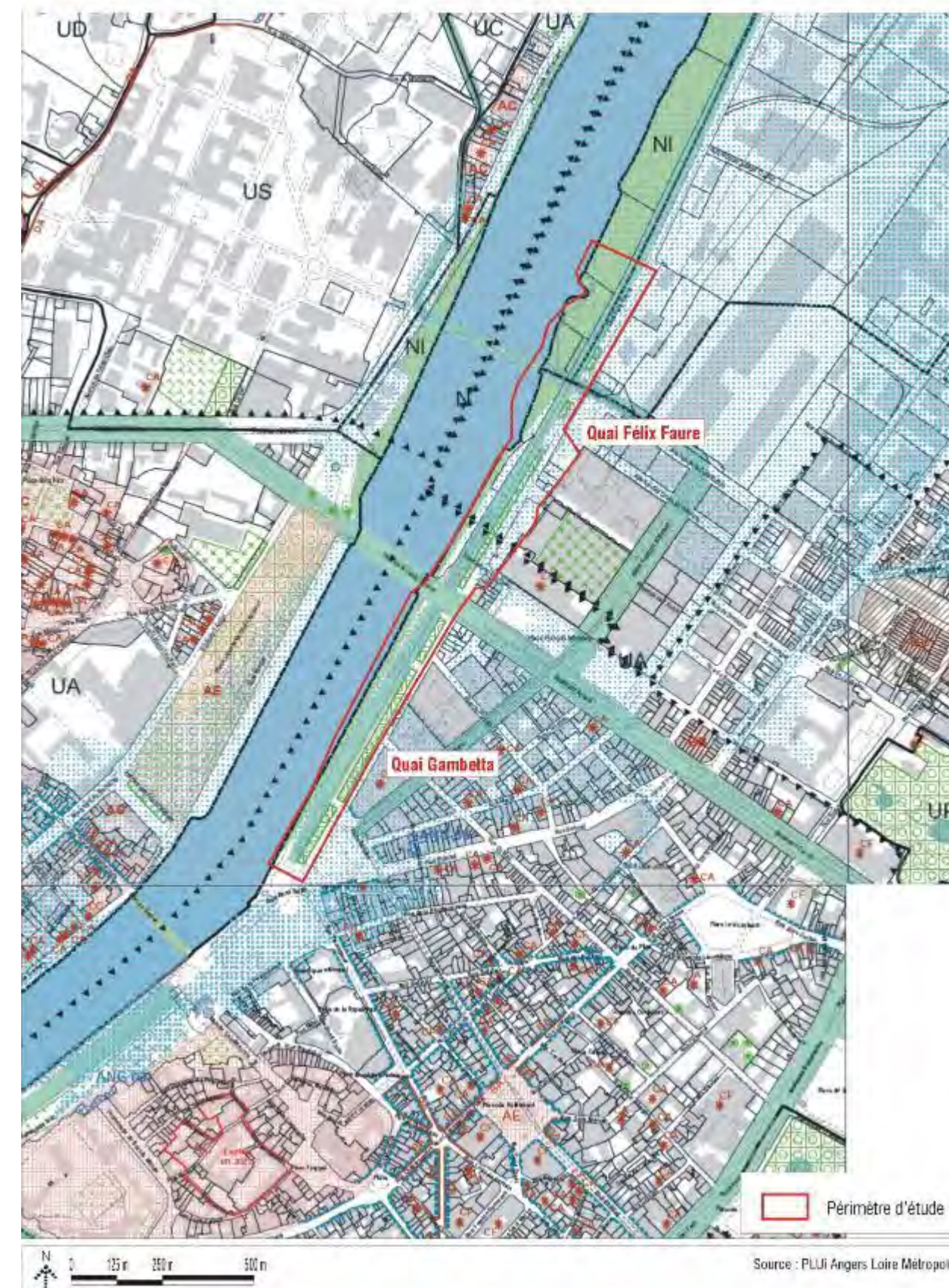


Figure 336 : Cœur du PLUi Angers Loire Métropole sur le secteur des Quais Gambetta et Félix Faure

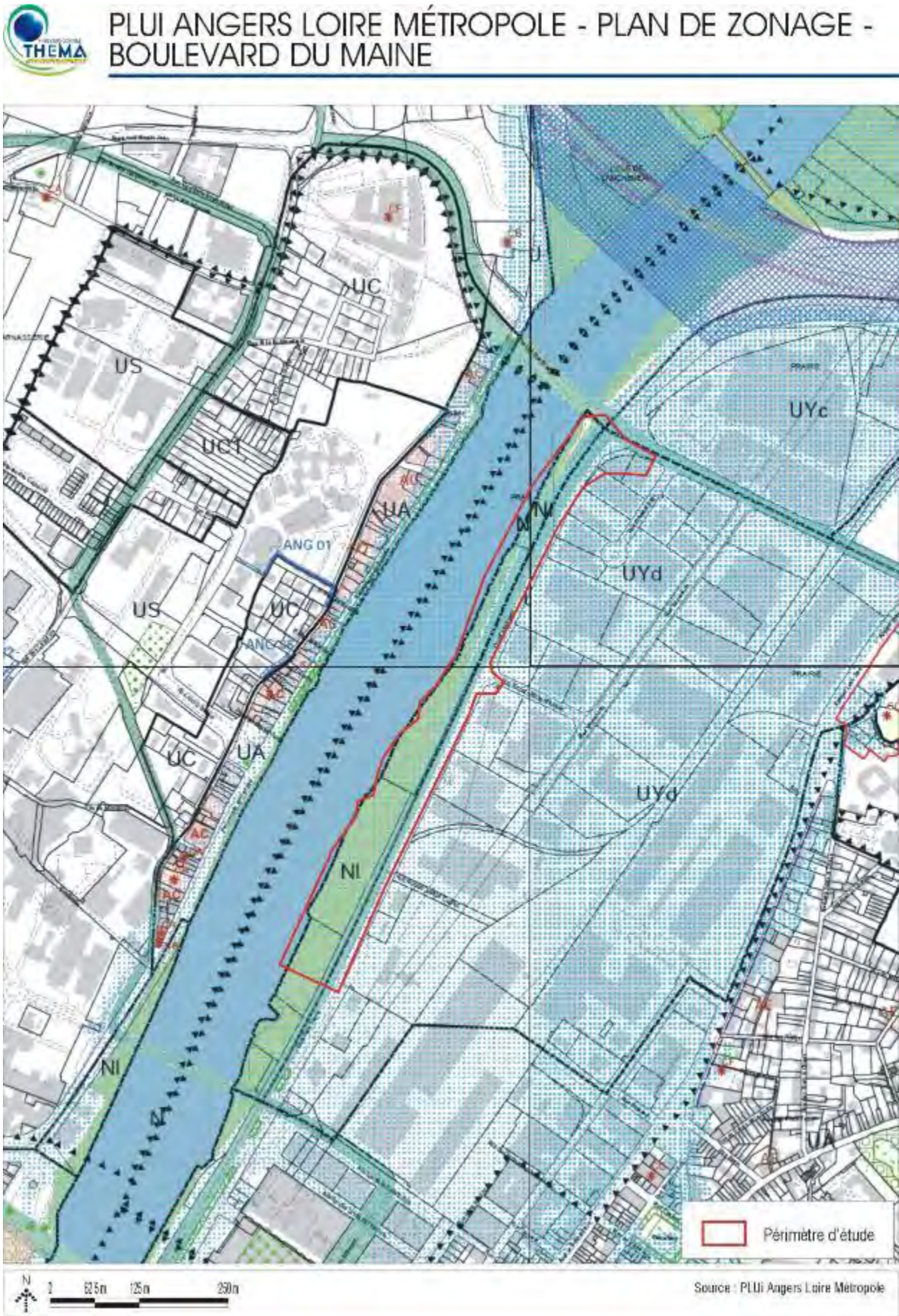


Figure 337 : Cœur du PLUi Angers Loire Métropole sur le secteur du Boulevard de la Maine

4.10.2.3.2 Emplacements réservés

Les emplacements réservés inclus dans le périmètre d'étude du projet Angers Rives Vivantes sont listés dans le tableau ci-après.

Tableau 80 : Emplacements réservés dans l'emprise du périmètre d'étude

	Désignation	Bénéficiaire	Surface de l'ER (m²)	Surface de l'ER dans le périmètre d'étude (m²)
ANG 01	Accès piéton des chemin des Capucins	Ville d'Angers	710	10
ANG 03	Passage piéton à la Promenade du Bout du Monde	Ville d'Angers	526	524
ANG 35	Alignement de voirie rue Haute de Reculée	Ville d'Angers	382	276
ANG 36	Alignement de voirie rue de Laboulay	Ville d'Angers	230	230
INT 01	Autoroute A11	Etat	814 497	132 747

4.10.2.3.3 Espaces Boisés Classés

Le périmètre d'étude comprend six Espaces Boisés Classés (EBC) :

- Le long de la Promenade de Reculée ;
- À l'angle de la rue Ollivier et de boulevard Daviers ;
- Le long des Quais Gambetta et Félix Faure ;
- Lac de Maine et Ile Robinson ;
- Parc de l'Ancien couvent de la Baumette ;
- La Place de La Rochefoucauld.

La surface totale d'espaces boisés classés du périmètre d'étude est d'environ 6,1 ha ce qui représente 1,9 % de cette zone.

Pour rappel, le classement en EBC interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements ; toute coupe ou abattage d'arbres dans un EBC est soumis à autorisation selon les dispositions de l'article L.130-1 du Code de l'Urbanisme.

4.10.2.3.4 Arbres remarquables

Sur le périmètre Rives Vivantes, on dénombre 10 arbres remarquables (1 AR Promenade de la Reculée, 3 AR au niveau de la rue de la Tour des Anglais, 1 AR rue Gay Lissac, 1 AR Place de la Laiterie, 1 AR rue du Comet, 1 AR rue Léon Jouhaux, 2 AR Cale de la Savatte).

4.10.2.3.5 Haie, ripisylve et alignement d'arbres

Dans le périmètre Rives Vivantes, ces espaces verts se retrouvent notamment le long du boulevard Charles Barangé à côté de l'échangeur du Pont de l'Atlantique, le long des berges de Maine, ou encore au complexe sportif de la Baumette. Ils représentent seulement 0,4 ha dans le périmètre Rives Vivantes, soit 0,1 % de sa surface globale. Un inventaire des haies bocagères est actuellement en cours de réalisation jusqu'en 2023.

4.10.2.3.6 Axe structurant paysager

Dans le périmètre Rives Vivantes, ces axes structurants paysagers se retrouvent notamment le long de la Promenade de Reculée, au Pont Jean Moulin puis sur les Quais Gambetta et Félix Faure, sur le boulevard Ayrault et les Allées Mitterrand, au Pont de la Haute Chaîne, Rue Thiers, sur le boulevard Bon Pasteur, au Pont de la Basse Chaîne ou encore au niveau de l'esplanade Cœur de Maine. Ils représentent 17,3 ha dans le périmètre Rives Vivantes, soit 5,4 % de la superficie totale.

4.10.2.3.7 Espace paysager à préserver

D’après l’article L.151-19 du code de l’urbanisme, les espaces paysagers identifiés au plan de zonage doivent être préservés. Dans le périmètre Rives Vivantes, ces espaces paysagers à préserver se situent le long de la rue Gay Lussac en bordure du la Place Rochefoucauld, sur la totalité de la Promenade Jean Turc ou encore au niveau des jardins du Château d’Angers.

Les espaces paysagers à préserver représentent 2,7 ha dans le périmètre Rives Vivantes, soit 5,4 % de la superficie totale.

4.10.2.3.8Jardin patrimonial

D’après l’article L.151-19 du code de l’urbanisme, les jardins patrimoniaux identifiés au plan de zonage doivent être préservés.

Dans le périmètre Rives Vivantes, c’est le cas notamment du jardin patrimonial identifié à l’angle du boulevard Daviers et de la rue Ollivier (où l’on retrouve aussi un EBC).

4.10.2.3.9Présence arborée reconnue

Dans le périmètre Rives Vivantes, cela concerne surtout certains milieux naturels en bords de Maine sur 4,3 ha, soit 1,3 % de la superficie totale.

4.10.2.4 Servitudes d’utilité publique (SUP)

Source : PLUI Angers Loire Métropole

Le périmètre du projet Angers Rives Vivantes est directement concerné par les servitudes d’utilité publique suivantes :

AC1 – « Servitudes de protection des monuments historiques » :

20 monuments historiques inscrits et / ou classés sont recensés dans le périmètre du projet :

- Ancien Prieuré de la Baumette, partiellement classé le 04/10/1946 ;
- Ancien Hôpital Saint-Jean (Hôtel Dieu), classé le 18 avril 1914 (grenier Saint-Jean), classé liste de 1860 (Hôpital Saint-Jean) ;
- Ancien reposoir du Tertre Saint-Laurent, classé le 16 octobre 1992 ;
- Ancienne Abbaye du Ronceray (aujourd’hui l’École Nationale Supérieure des Arts et Métiers d’Angers ou ENSAM), classée liste de 1840 (abbatiale), inscrite le 17 avril 1931 (porte rue de la Censerie), classées et inscrites le 30 juin 1990 (façades et toitures des bâtiments conventuels) ;
- Ancienne Église Saint-Laurent (1 place du Tertre Saint-Laurent), classée le 5 novembre 1965 ;
- Château, classé liste de 1875 (château), classé le 20 août 1913 (pavillon du Roi René dit donjon) ;
- Église de la Trinité, classée liste de 1840 ;
- Hôtel du Roi de Pologne (9 quai du Roi de Pologne), classé le 23 juin 1922 ;
- Maison (11 place de la Laiterie), classée le 4 novembre 1963 ;
- Ancienne Maison canoniale de Cunault (18 rue Donadieu de Puycharic), inscrits le 17 décembre 1968 (portique, jardin, pavillon nord et escalier en tourelle) ;
- Mont de Piété dit « Cour des Tourelles » (16 rue Baudrière), inscrit le 18 avril 1991 ;
- Tour de la Haute Chaîne, inscrite le 26 mars 1927 ;
- Hôtel de Maquillé, inscrit le 09/11/1984 ;
- Hôtel, façade sur rue classée le 20/09/1965 et hôtel inscrit le 20/09/1965 ;
- Hôtel de Crespy, inscrit le 27/06/1983.

La zone d’étude est également concernée par 100 périmètres de protection de monuments historiques. Il s’agit de 59 monuments inscrits et de 41 monuments classés.

AC2 – « Servitudes de protection des sites et des monuments naturels » :

Le périmètre d’étude est concerné par les sites inscrits ou classés suivants :

- Ensemble urbain de la Doutre inscrit le 29 janvier 1964 ;
- Ensemble urbain de la Cité inscrit le 26 août 1964 ;
- Place de la Laiterie et ses abords inscrit le 23 juillet 1959).

AC4 – « Sites Patrimoniaux Remarquables »

Le périmètre est concerné dans totalité par le SPR d’Anger, approuvé par arrêté ministériel le 31 janvier 2019.

EL3 – « Servitudes de halage, de service navigation ou de libre passage des pêcheurs » :

La Maine est concernée par cette servitude :

- en rive gauche : du pont de la Haute-Chaîne à l’extrémité nord du périmètre d’étude ;
- en rive droite : au niveau de la cale de la Savatte et du pont Jean Moulin à l’extrémité nord du périmètre d’étude.

I4 – « Servitudes relatives à l’établissement des canalisations électriques » :

Le périmètre d’étude est concerné par trois lignes électriques à 90 000 volts ANGERS – LA CORBIERE I, ANGERS – LA CORBIERE II et LA CORBIERE – ANGERS II. Ces trois lignes partent des bâtiments ERDF situés quai Félix Faure en direction du nord.

PM1 – « Plans d’exposition aux risques naturels prévisibles »

Se référer au chapitre 4.4.1.1

PT1 – « Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection des centres de réception contre les perturbations électromagnétiques » :

Le périmètre d’étude est concerné par le rayon de protection de 1 500 mètres autour des stations hertziennes :

- D’Angers – 39 Rue Jean Bodin ;
- D’Angers –Rue Raphaël Berry ;
- D’Angers –Rue des Lices.

PT2 – « Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les obstacles des centres d’émission et de réception exploités par l’Etat » :

Le périmètre d’étude est concerné par le centre radioélectrique d’Angers situé à l’hôpital et par les liaisons hertziennes suivantes :

- Angers – Chalonnes-sur-Loire ;
- Angers – Pommeraye ;
- Angers Ramon – Saint-Barthélémy d’Anjou ;
- Angers Hôpital – Angers Ramon

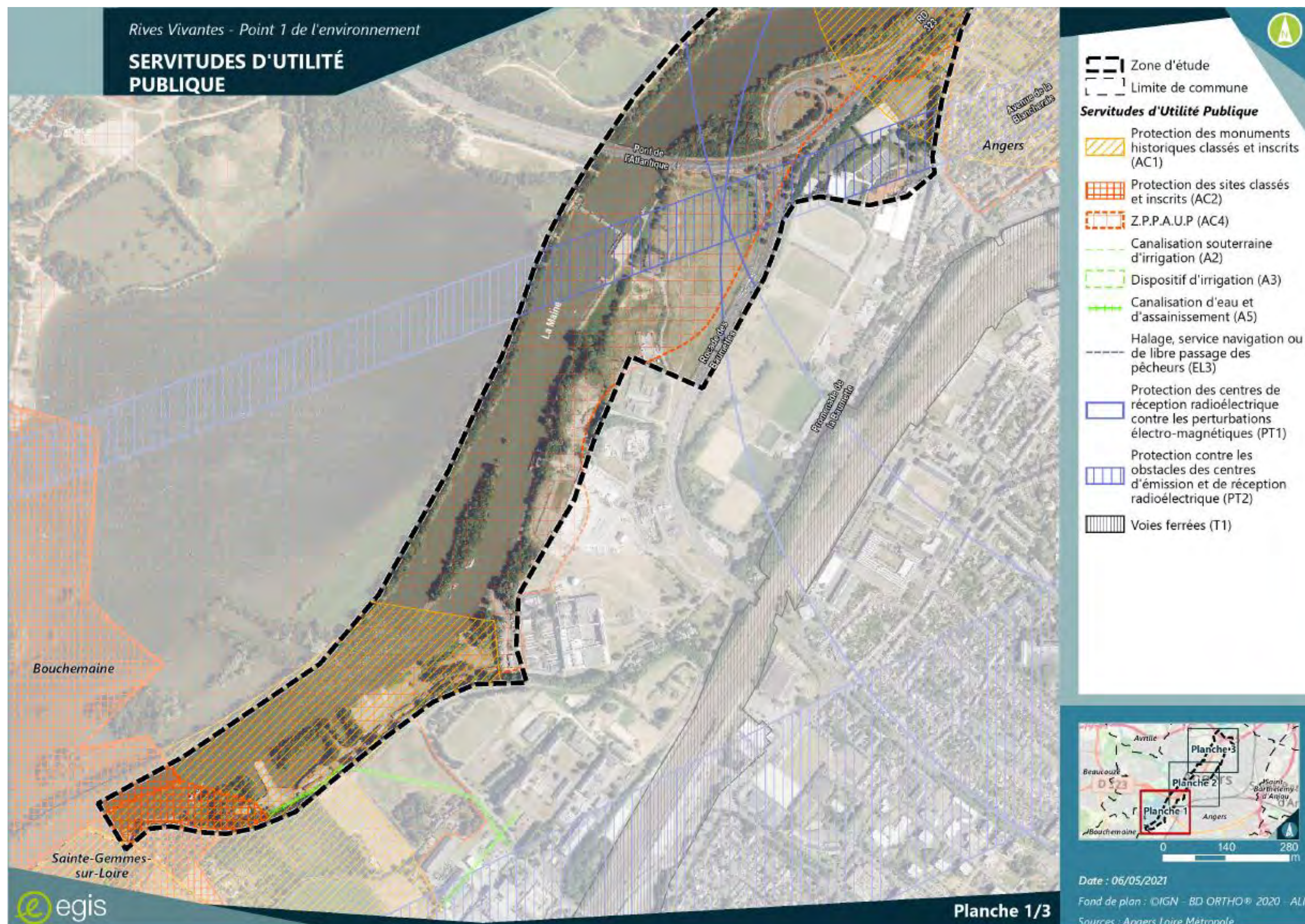


Figure 338 : Servitudes d'Utilité Publique (1/3)

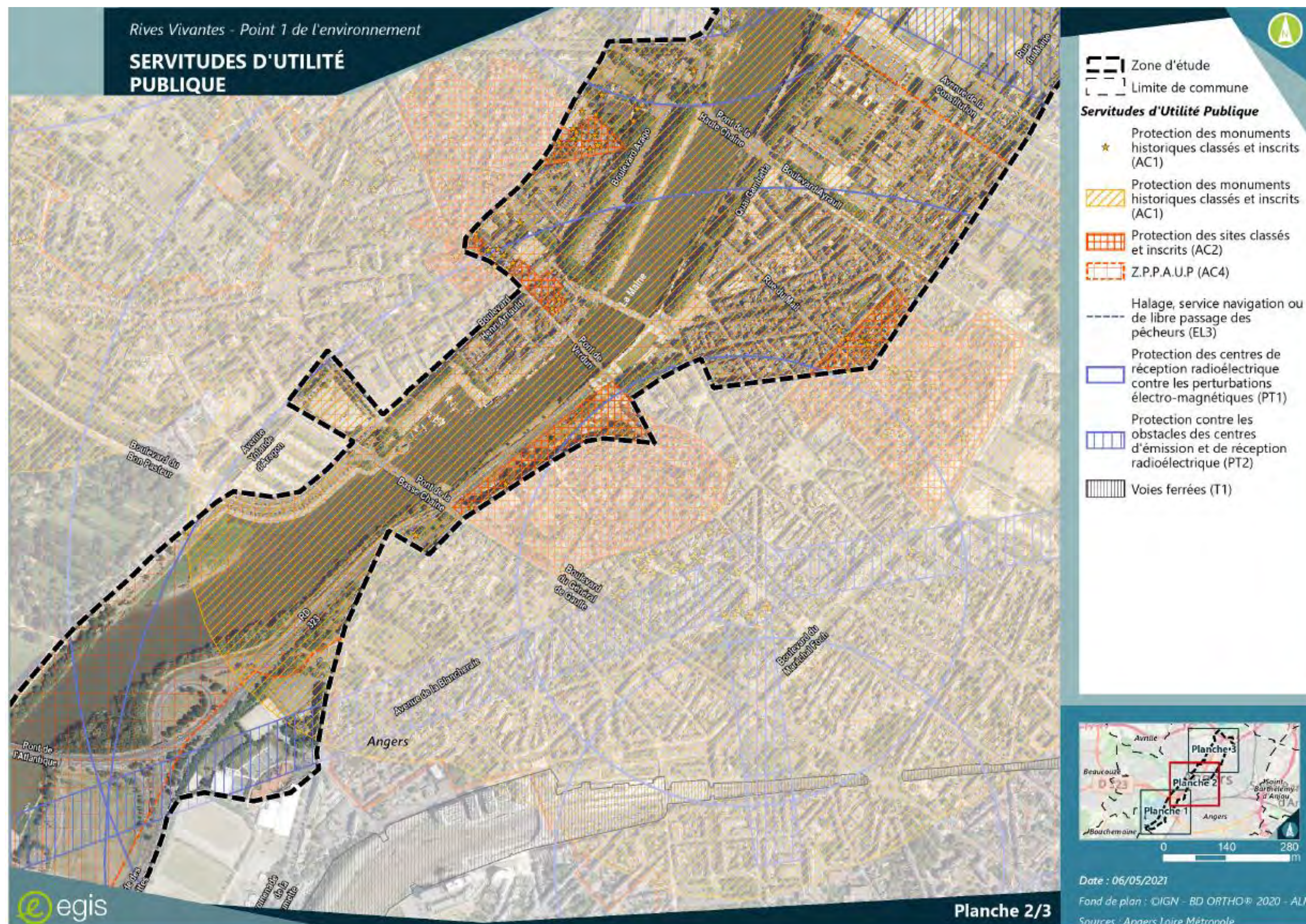


Figure 339 : Servitudes d'Utilité Publique (2/3)



Figure 340 : Servitudes d'Utilité Publique (3/3)

4.10.2.5 Synthèse pour les sites stratégiques

	Prescriptions réglementaires du PLUi	
Promenade de la Reculée	Zonage UA → Quai, voie sur berge Zonage UC → Rue André Bocquel Zonage 1AU → extrémité de la zone à urbaniser « Plateau des Capucins – Verneau » Zonage NI1 → berges de la Maine avec cheminement piéton Zonage N → Maine et berges de la Maine en dehors de la zone urbaine Composantes végétales identifiées au titre des L-151-19 et L-151-23 et L-113-1 du Code de l'Urbanisme : Axe structurant paysagé EBC sur les alignements de platanes Emplacements réservés : A11 (INT 01) Servitude d'Utilité Publique : AC1 : Protection des monuments historiques classés et inscrits AC4 : ZPPAUP PT1 : Protection des centres de réception radioélectrique contre les perturbations électromagnétiques PT2 : Protection contre les obstacles des centres d'émission et de réception radioélectrique Plan de Prévention des Risques Naturels	Boulevard de la Maine Zonage UA → Quai, voie sur berge et stationnements Zonage Uyd → ZAC Saint-Serge Zonage NI1 → berges de la Maine avec cheminement piéton Composantes végétales identifiées au titre des L-151-19 et L-151-23 et L-113-1 du Code de l'Urbanisme : Axe structurant paysagé EBC sur les alignements de platanes Servitude d'Utilité Publique : AC1 : Protection des monuments historiques classés et inscrits AC4 : ZPPAUP PT1 : Protection des centres de réception radioélectrique contre les perturbations électromagnétiques PT2 : Protection contre les obstacles des centres d'émission et de réception radioélectrique Plan de Prévention des Risques Naturels
Quais Ligny et Roi de Pologne	Zonage N → Maine Zonage UA → Quai et voie sur berge Composantes végétales identifiées au titre des L-151-19 et L-151-23 et L-113-1 du Code de l'Urbanisme : 3 arbres remarquables Espace vert à protéger en contrebas du château Axe structurant paysagé Servitude d'Utilité Publique : AC1 : Protection des monuments historiques classés et inscrits AC2 : Protection des sites classés et inscrits AC4 : ZPPAUP PT1 : Protection des centres de réception radioélectrique contre les perturbations électromagnétiques Plan de Prévention des Risques Naturels	
Quais Gambetta et Felix Faure	Zonage UA → Quai, voie sur berge et stationnements Zonage N → Maine Zonage NI1 → berges de la Maine avec cheminement piéton Composantes végétales identifiées au titre des L-151-19 et L-151-23 et L-113-1 du Code de l'Urbanisme : Axe structurant paysagé EBC sur les alignements de platanes Servitude d'Utilité Publique : AC1 : Protection des monuments historiques classés et inscrits AC4 : ZPPAUP EL3 : Halage, service navigation ou de libre passage des pêcheurs PT1 : Protection des centres de réception radioélectrique contre les perturbations électromagnétiques Plan de Prévention des Risques Naturels	

4.11 Synthèse des enjeux

Thématique	Etat initial - Sensibilités et contraintes	Niveau d'enjeux
Topographie	Un secteur d’étude située dans la vallée alluviale de la Maine (topographie relativement plane à l’échelle globale) avec des pentes de berges plutôt douces excepté lorsqu’elles ont été maçonnées.	Faible
Géologie / Hydrogéologie	Des terrains sous-tendus par des schistes mais avec une importante quantité de remblais en superficie Absence d’enjeu relatif à l’alimentation en eau potable	Faible
Réseau hydrographique	La Maine est un cours d’eau dépendant du régime hydrologique de ces affluents et confluents, ce qui a pour conséquence une forte périodicité et hétérogénéité des crues à Angers. Le secteur d’étude se situe sur les berges de cette dernière, l’enjeu hydraulique y est donc fort, d’autant plus que l’on se trouve dans le centre-ville d’Angers, secteur fortement urbanisé. Les principaux usages de la Maine sont la navigation de tourisme, les activités nautiques, la pêche et la randonnée.	Fort
Cadre biologique	Milieu aquatique : Faune : Les peuplements invertébrés des 2 stations d’étude sont caractéristiques des grands cours d’eau de plaine, et révèlent des apports en matière organique et en nutriments. La plupart des taxons sont ubiquistes et tolérants à une charge organique élevée. La polluosensibilité apicale, n’est repérée que par les éphéméroptères Ephemeridae, et révèle une qualité d’eau modérée. Les variétés taxonomiques sont aussi considérées comme modérées, et traduisent une faible diversité des niches écologiques présentes dans la Maine. Néanmoins, la qualité biologique de ce cours d’eau apparait bonne (station amont) à très bonne (station aval). Et, selon l’arrêté du 27/07/2018, la Maine conserve un très bon état biologique sur l’ensemble du secteur d’étude. Les prospections ont mis en évidence la présence de 26 espèces de poissons. A cela s’ajoute les 3 espèces piscicoles migratrices (Grande alose, Alose feinte, Lamproie marine) potentiellement présentes à certaines périodes de l’année. Cette liste rassemble la plupart des espèces piscicoles typiques d’un grand cours d’eau de plaine de l’aval du système ligérien. La mise à jour des inventaires réalisés en 2025 a notamment permis d’identifier la présence de la Loche épineuse, espèce à enjeu, détectée par la technique de l’ADNe au niveau du ponton et inventoriée par pêche électrique dans le secteur Boulevard de Maine. Des aménagements dont des renforcements de berges (palplanches, béton) sont présents dans les différentes zones et restreignent l’habitabilité des zones de berge. Néanmoins, la présence d’enrochements constitue des zones de caches et d’alimentation un certain nombre d’espèces piscicoles dont l’Anguille européenne. La présence de végétation rivulaire de type « héliophytes » est également intéressante pour la reproduction du Brochet commun. La diversité des substrats est faible dans le lit de la Maine à proximité des bordures, les vases étant le substrat dominant. Peu de substrats sont disponibles pour les espèces lithophiles. La présence de nombreux herbiers aquatiques est cependant favorable à la reproduction d’espèces à enjeux comme le Brochet commun et la Loche épineuse. 3 espèces de bivalves patrimoniales sont présentes dans les prélèvements d’ADNe : l’Anodonte des rivières, la Mulette épaisse et la Mulette des rivières. L’une d’elle (la Mulette épaisse), est concernée par un statut de protection à l’échelle nationale et internationale. La présence de des trois espèces patrimoniales (dont une protégée) revêt donc un enjeu fort lors de la réalisation des travaux des berges de la Maine. Flore : 2 habitats ont été observées dans l’aire d’étude : des tapis flottants de lentilles d’eau et des herbiers immergés enracinés. Ce dernier est un habitat communautaire et déterminant ZNIEFF. La Petite naïade, espèce protégée et quasi menacée en des Pays de la Loire a été recensée ponctuellement en aval des secteurs Quais Ligny et Roi de Pologne ainsi que Boulevard de Maine. Le Potamot perfolié, quasi menacé en Pays de la Loire est régulièrement présent en petits herbiers dans l’ensemble de la zone. La Nitelle Mucronée et le Potamot de Ziz, espèces rares en Pays de la Loire sont quant à elles présentes très ponctuellement.	Fort

Thématique	Etat initial - Sensibilités et contraintes	Niveau d’enjeux
	Milieu terrestre : Flore Les secteurs de la Promenade de Reculée, des Quais Ligny et Roi de Pologne et du Boulevard de la Maine offrent une mosaïque d’habitats humides intéressante dont certains d’entre eux sont des habitats d’intérêt communautaire (Natura 2000). L’habitat « ourlet des cours d’eau » abrite ponctuellement des stations d’Inule britannique (<i>Inula britannica</i>), espèce protégée en région des Pays-de-la-Loire et inscrite comme « quasi-menacée » sur la liste rouge France. Quant à l’habitat d’intérêt communautaire « communauté annuelle des vases fluviatiles », il abrite quelques stations de Pulicaire vulgaire (<i>Pulicaria vulgaris</i>), espèce protégée nationalement. L’enjeu écologique des habitats d’intérêt communautaire est jugé fort tout comme les 2 plantes protégées. L’intérêt écologique du site des quais Gambetta et Felix Faure repose principalement sur les habitats humides situés en amont et en aval immédiat du pont Confluences dont 3 de ces habitats humides sont d’intérêt communautaire à savoir les « ourlets des cours d’eau » (mégaphorbiaies), la « communauté annuelle des vases fluviatiles » et les « forêts fluviatiles mixtes ». L’enjeu écologique pour ces 3 habitats d’intérêt communautaire est jugé fort. La présence de la Pulicaire vulgaire (<i>Pulicaria vulgaris</i>) et d’Inule britannique (<i>Inula britannica</i>) confirme l’importance de l’enjeu. Faune Les secteurs stratégiques, tous situés en bord de Maine, présentent un intérêt faible pour les mammifères terrestres et aquatiques. Les enjeux concernant les chiroptères sont faibles à moyen et dépendent fortement du contexte et du niveau d’éclairage. Ainsi le quai Ligny et la partie sud de la Promenade de Reculée présentent un enjeu faible sur ce groupe faunistique. Le secteur représentant le plus d’enjeux est situé en limite nord du secteur de Promenade de Reculée. Il s’agit des zones de fourrés humides situés à proximité de la mare et les rives de la Maine au nord du pont Jean Moulin accueillant la Bouscarle de cetti et le Martin-pêcheur. Les arbres en bordure de Maine entre la base nautique d’aviron et le nord du pont de confluence sont aussi classés en enjeux modérés. Le reste de la strate arborée sur le secteur Promenade de Reculée et les arbres situés au nord de Gambetta représentent un enjeu faible. Les quais et perrés présentent également un enjeu modéré pour le Lézard des Murailles. Zones humides L’étude conjointe des critères botaniques et pédologiques a mis en évidence la présence de 4,75 hectares de zones humides réglementaires réparties sur les différents secteurs.	Fort
Risques naturels et technologiques	Zone étude située aux abords directs de la Maine, soumise au risque inondation . Risques mouvement de terrain - retrait gonflement des argiles : aléa faible, aucune cavité n’est recensée dans le périmètre de l’étude Risque sismique : zone d’aléa faible Présence de deux ICPE au droit de la zone d’étude sans pour autant que cela ne constitue un enjeu important dans le cadre du projet Présence de la voie sur berge soumise à un fort trafic et notamment au risque lié à la circulation de matières dangereuses (seule la Promenade de Reculée n’est pas concernée par ce risque)	Fort
Cadre paysager	Le périmètre « Angers Rives Vivantes » se concentrent autour de deux entités paysagères, à savoir les paysages urbains angevins d’une part et le Val de Maine et le triangle horticole d’autre part. Les 4 secteurs stratégiques s’inscrivent essentiellement dans l’unité des paysages urbains angevins.	Modéré
Cadre patrimonial	Le secteur d’étude et les secteurs stratégiques s’inscrivent dans différents périmètres de protection du patrimoine bâti et/ou archéologique (site patrimonial remarquable, monuments historiques, ZPPA, ...). Les quais Ligny et Roi de Pologne apparaît comme le secteur le plus sensible du fait de sa situation au pied du Château d’Angers.	Fort
Pollutions et nuisances	Un site BASOL est recensé au sein du périmètre d’études Rives Vivantes. Il s’agit du parking du centre commercial Carrefour Saint Serge et plusieurs sites BASIAS sont identifiés dans le périmètre d’étude. Au niveau du périmètre d’étude, les sources de pollution ou d’altération de la qualité de l’air sont principalement liées à la circulation automobile sur les principales voies structurantes, en particulier les voies sur berge. Il est également à mentionner l’influence des sources fixes de type résidentiel et tertiaire, qui représentent une émission diffuse, dépendant notamment du mode de chauffage utilisé. Des zones très exposées au bruit pour les sources routières le long de la RD323 (secteurs Quais Ligny et Roi de Pologne, Quais Gambetta et Félix Faure et boulevard de la Maine) et du boulevard Gaston Ramon (extrémité nord du secteur boulevard de la Maine), des zones de dépassement des seuils, selon les indicateurs Lden et Len pour les sources routières, le long de la RD 323 et au niveau de l’A11 mais aucun dépassement pour les sources ferroviaires. La totalité du périmètre « Rives Vivantes » est concernée par une pollution lumineuse typique d’une zone urbaine , où 50-100 étoiles sont visibles et où les principales constellations commencent à être reconnaissables.	Modéré
Cadre socio-économique	En 2018, la ville d’Angers se rapproche du seuil de 155 000 habitants, avec une population relativement jeune puisque les 15-29 ans sont les plus représentés (30 % de la population). Les catégories socio-professionnelles les plus représentées sont les employés et les professions intermédiaires. La rive gauche accueille des établissements en plus grand nombre. Au nord du centre-ville, les activités économiques, essentiellement commerciales, occupent une emprise importante. La rive gauche est également plus attractive pour les commerces de centre-ville et les administrations. Néanmoins, la rive droite accueille le plus important pôle d’emploi de la ville avec le CHU et ses activités connexes : - Quais Ligny et Roi de Pologne : centre-ville, commerces, administrations, résidentiel - Quai Gambetta et Felix Faure : activités commerciales - Boulevard de la Maine : voiries - Promenade de Reculée : établissements de santé, résidentiel, enseignement supérieur, ...	Modéré
Equipements	De nombreux équipements existent dans le périmètre de Rives Vivantes : établissements scolaires supérieurs, CHU, nombreux équipements sportifs et établissements culturels.	Modéré

Thématique	Etat initial - Sensibilités et contraintes	Niveau d’enjeux
Déplacements	Situé au cœur du centre urbain d’Angers, la zone d’étude dispose d’un réseau routier très largement développé et d’un réseau de transport en commun (bus, tramway) qui la dessert correctement. De nombreuses pistes cyclables et sentiers piétons existent et bon nombre d’entre eux s’appuient sur le cours de la Maine. Angers Loire Métropole dispose d’un PDU révisé en septembre 2021 incitant davantage les mobilités douces et la sécurisation des circulations.	Fort
Réseaux	Du fait du contexte urbain de la zone d’étude, la densité importante des réseaux (eaux usées, eaux pluviales, eau potable, gaz, électricité, ...) est une contrainte à prendre en compte dans l’aménagement des secteurs stratégiques.	Fort
Documents d’urbanisme - Dispositions réglementaires	Angers fait partie du périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) Loire Angers dont les objectifs en lien avec le projet Rives Vivantes sont les suivants : amplifier l’attractivité et le rayonnement du territoire, organiser un territoire multipolaire et concevoir les projets autour de l’identité et la diversité des paysages. Le PLUi d’Angers Loire Métropole a été révisé le 13 septembre 2021. Le projet Angers Rives Vivantes traduit les orientations visant à redonner à la rivière son rôle de colonne vertébrale qui structure le cœur de la ville dans toutes ses dimensions. Les secteurs stratégiques sont concernés par des arbres protégés, des EBC, des servitudes d’utilité publique dont le projet devra tenir compte. A noter également l’OAP Maine Rives Vivantes, s’appliquant directement au projet.	Modéré