

35 allée Ferdinand de Lesseps
37200 TOURS
Tel : 02 47 36 14 52

MISE EN VALEUR DES QUAIS DE LA LOIRE A SAUMUR



Tuteur :

Mme SAVOUREY Cathy

MISE EN VALEUR DES QUAIS MAYAUD ET LUCIEN GAUTHIER A SAUMUR

- Réalisation d'une promenade piétonne -

Remerciements

Ce travail n'aurait pu se faire sans la compétence et les conseils avisés de ceux ou celles qui ont été à mon écoute. Je dois aussi souligner l'accueil dont j'ai bénéficié.

Je me dois de remercier :

- Mme Savourey Cathy, mon tuteur
- M. Tarlet, service urbanisme de la mairie de Saumur
- M. Cron, service gestion du patrimoine de la mairie de Saumur
- M. Latron, architecte des bâtiments de France
- Les archives municipales de Saumur
- La Direction Départementale de l'Équipement

SOMMAIRE

Remerciements.....	2
Introduction	4
1^{ère} partie : Présentation du contexte et des lieux.....	5
I. Les relations ville-fleuve : un enjeu national	6
II. Etude d'un cas concret : la Loire et Saumur.....	7
II.1. Localisation du lieu d'étude.....	7
II.2. Histoire urbaine de Saumur	10
II.2.1. La naissance de la ville	10
II.2.2. L'avant 1756.....	10
II.2.3. L'après 1756.....	12
III. Saumur et le Val de Loire reconnus par l'UNESCO.....	15
IV. Saumur et le plan « Loire Grandeur Nature ».....	17
2^{ème} partie : Diagnostic	18
I. Les différentes fonctions et usages des quais.....	19
I.1. Un espace voué aux véhicules	19
I.1.1. Les quais envahis par les aires de stationnement.....	19
I.1.2. Une circulation importante à leurs abords.....	22
I.1.3. Les différentes voies d'accès.....	24
I.2. Les activités présentes sur les quais et à leurs abords.....	26
I.3. La fonction hydraulique des quais.....	29
I.3.1. La situation de la Loire dans la ville.....	29
I.3.2. Les crues de la Loire à Saumur.....	29
I.3.3. Le plan de prévention des risques prévisibles d'inondation (PPRI).....	31
II. L'état actuel des quais	34
II.1. L'état du sol.....	34
II.2. L'état du parapet.....	37
II.3. Le mobilier urbain et la végétation.....	37
III. Le statut juridique des quais	39
III.1. La maîtrise d'ouvrage	39
III.2. Les quais : un patrimoine protégé.....	39
IV. Les vues et perspectives.....	41
3^{ème} partie : Les propositions d'aménagement	44
I. Les enjeux de la mise en valeur des quais.....	45
II. A la reconquête de la Loire.....	46
II.1. La sécurité aux abords de la promenade.....	47
II.2. Un nouvel emplacement pour les stationnements.....	49
II.3. Récréer un lien entre les quais et leurs abords.....	51
III. Une promenade tournée vers le fleuve.....	55
III.1. La surface du quai.....	55
III.2. Le mobilier urbain.....	56
III.3. Les quais mis en lumière.....	56
III.4. De nouvelles activités sur les quais.....	57
IV. Modélisation du projet.....	58
V. Coûts et financement.....	60
Conclusion.....	62
Références bibliographiques.....	63
Table des cartes, figures et photographies.....	64

Introduction

Aujourd'hui, en France, une réelle réflexion sur les relations entre la ville et le fleuve en née. En effet, de nombreuses agglomérations mettent en place une politique de « retour vers le fleuve ». Les berges des corridors fluviaux ont la plupart du temps été délaissées et doivent aujourd'hui être remises en valeur.

Je désire travailler sur ce thème qui me semble incontournable, dans un contexte où les politiques d'aménagement s'orientent vers le développement durable, la réduction de la place de l'automobile dans la ville et l'augmentation des espaces publics.

La ville de Saumur se trouve confrontée à cette question : comment mettre en valeur les quais de la Loire? Situés en plein cœur de ville, les quais Lucien Gauthier et Mayaud représentent un patrimoine architectural et symbolique que je désire faire ressortir. En effet, les activités fluviales qui autrefois animaient cet espace ont laissé place au stationnement de véhicules.

A travers ce projet, mon ambition est que les Saumurois se réapproprient cet espace public grâce à la création d'une promenade piétonne. Ils pourront ainsi profiter du spectacle qu'offre le dernier fleuve sauvage d'Europe.

Cet aménagement s'établira dans le souci permanent du respect du patrimoine, des paysages ligériens et passé portuaire.

Le fil directeur de ce projet sera la réintégration de la Loire dans la ville à travers l'aménagement des quais.

Afin de comprendre pourquoi la ville de Saumur s'est détournée de son fleuve, l'histoire urbaine de Saumur sera explicitée. Puis, nous étudierons les différents éléments qui caractérisent les quais et les enjeux présents afin de pouvoir amener des propositions d'aménagement adaptées à ce territoire.

1^{ère} PARTIE :

PRESENTATION DU CONTEXTE

ET DES LIEUX

I. Les relations ville-fleuve : un enjeu national

Aujourd'hui, de nombreuses agglomérations traversées par un fleuve se posent la réflexion suivante : comment « retourner la ville vers son fleuve et replacer le fleuve au cœur de la ville »? Cette problématique est commune et correspond à l'un des grands enjeux du XXI^{ème} siècle.

En effet, les acteurs de la vie urbaine se sont rendus compte que le fleuve représente un espace identitaire à part entière. Il doit être révélé, accessible et utilisable par tous.

La géographie physique du fleuve est une des composantes majeures de la morphologie des sites urbains et des villes qu'il traverse. Ainsi, la réhabilitation des ports, cales et quais comme lieux d'espaces publics, lieux de promenade et de loisirs devient un des objectifs des acteurs de nombreuses collectivités.

Ces aménagements réalisés au niveau du fleuve doivent répondre à la demande croissante des citoyens de voir conserver les espaces naturels, et ainsi d'améliorer leur cadre de vie. L'aménagement des bords d'eau et l'intégration urbaine du fleuve doivent donc prendre en compte la nouvelle sensibilité des citoyens à un cadre de vie de qualité. Tous ces aménagements doivent intégrer les principes du développement durable.

Ainsi, les villes qui décident de réaménager les abords de ces « couloirs naturels » pourront améliorer leur image. L'aménagement des quais et des berges constitueront à la fois la vitrine et un élément important du paysage urbain.

Le plus souvent, l'éloignement du fleuve et de la ville ne s'est pas fait en un jour mais est le fruit d'une sommation d'événements (crues, propagation d'épidémies..) propre à chaque ville. Ainsi, la relation entre la ville et son fleuve n'est pas simple et la gestion de la présence de l'eau est une question qui ressurgit tout au long de l'histoire du développement urbain.

La plupart du temps les relations entre ville et fleuve ont évolué entre imbrication et exclusion selon les périodes de l'histoire.

Aujourd'hui, les villes fluviales, confrontées à la dégradation des berges et aux espaces adjacents, prennent conscience de l'intérêt de cet élément naturel, constitutif de leur territoire. Autrefois, le fleuve demeurait un élément structurant du développement urbain, des quartiers environnants et enfin de l'animation de la ville. De nos jours, les activités portuaires et fluviales étant presque en totalité abandonnées, le fleuve a perdu progressivement sa centralité.

Ainsi, à l'échelle ligérienne, les collectivités ont le désir de développer un « urbanisme » de conservation qui a pour but de mettre en valeur l'histoire, la mémoire locale et d'intégrer la géographie et la culture du fleuve. La Loire pourrait aussi permettre à long terme d'appréhender plus largement le territoire en s'imposant comme élément structurant de projets d'aménagement à une échelle plus vaste. Le long de ce fleuve apparaîtrait alors une réelle identité ligérienne.

Saumur, de par sa localisation en bord de Loire, se trouve depuis sa naissance confrontée à cette problématique du rapport au fleuve. Ce projet portant sur les quais de cette ville permettra d'étudier les rapports entre la ville et le fleuve au cours de l'histoire, la situation actuelle et les enjeux de la mise en valeur de ces derniers. Ainsi, on peut se demander comment cette agglomération de taille moyenne peut effacer la frontière entre l'eau et la ville, comment mettre en place ce processus et pour quels usages?

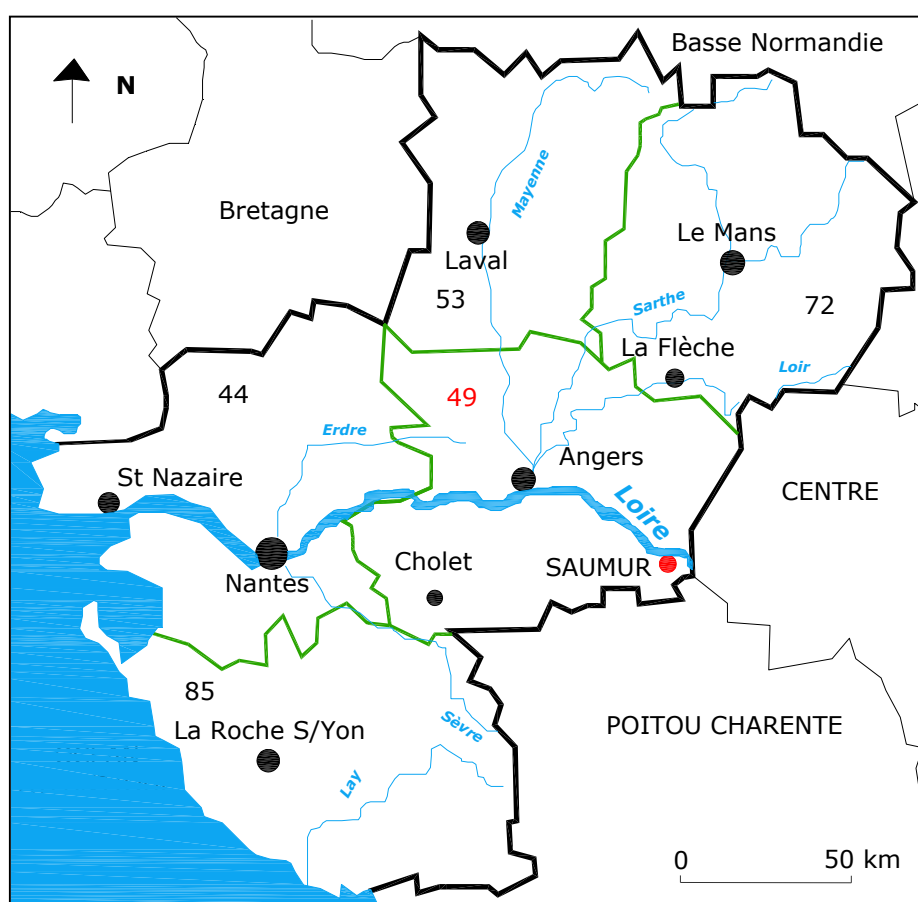
La prochaine partie est consacrée à la présentation et à la localisation de la zone d'étude à différentes échelles.

II. Etude d'un cas concret : La Loire et Saumur

II.1. Localisation du lieu d'étude

Saumur est une commune située dans la partie Nord-Ouest de la France et est traversée par la Loire. Saumur avec son château, ses nombreux vignobles et ses traditions est devenue un site touristique incontournable dans le Val de Loire. Le patrimoine et les paysages d'exceptions de cette ville entraînent un rayonnement national et international.

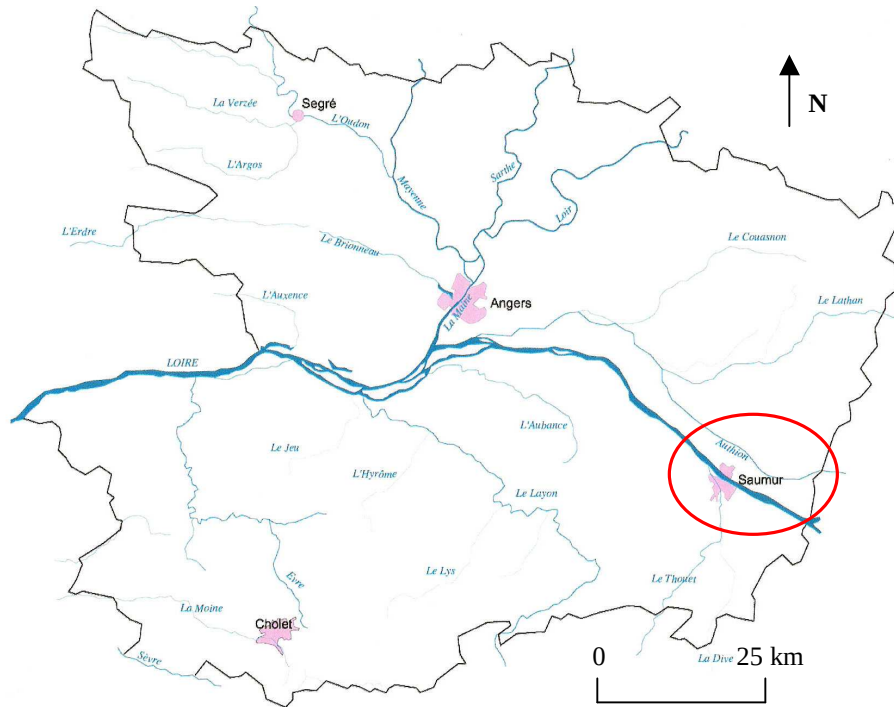
Elle fait partie de la région Pays de la Loire, et du département du Maine et Loire. Sous préfecture du Maine et Loire, la commune atteint, aujourd'hui, environ 30 000 habitants.



Source : réalisation personnelle

- Limite régionale
- Limite départementale

Carte 1 : Localisation de la ville d'étude dans la région des Pays de la Loire



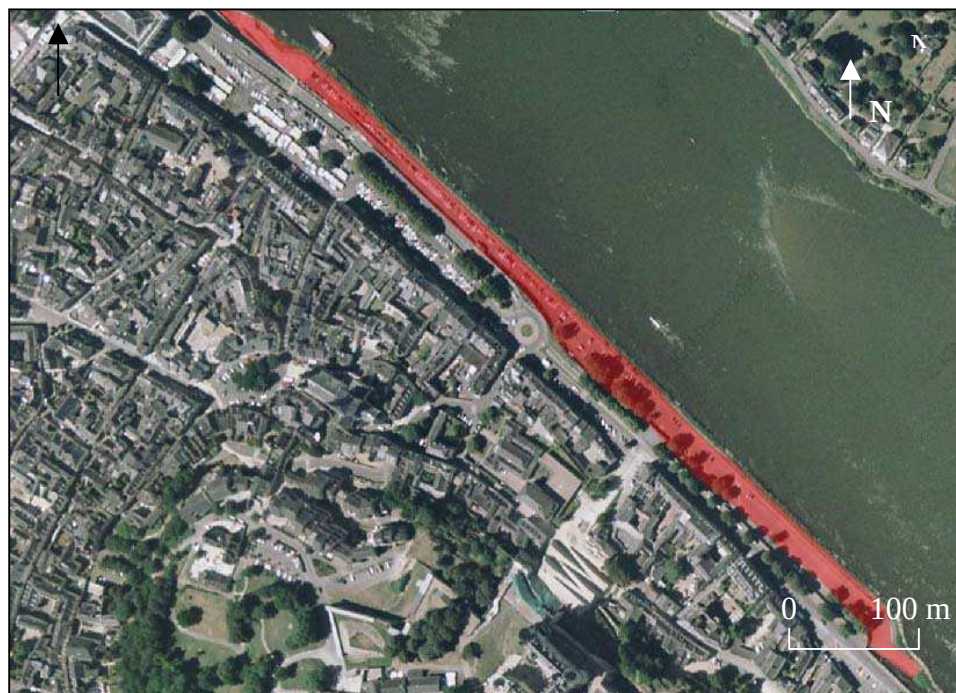
Source : Préfecture du Maine et Loire

Carte 2 : Localisation de Saumur dans son département et sur la Loire

Après avoir localisé la ville d'étude, nous allons situer la zone d'étude. Les quais que nous allons étudier : quais Lucien Gauthier et Mayaud, se situent sur la rive gauche de la Loire. Cette zone débute à partir du Pont Cessart à l'Ouest, et se termine à l'extrémité du quai Mayaud à proximité de la Place Alain Targé. Les vue aériennes suivantes permettent de localiser plus finement l'espace étudié, entouré en rouge.



Source : IGN



Source : IGN

Figures 1 et 2 : Localisation des quais Lucien Gauthier et Mayaud dans la ville

Comme nous pouvons l'observer sur les différentes cartes et vues aériennes, la Loire occupe une position stratégique dans la ville de Saumur. Cependant, les habitants profitent peu des abords de ce fleuve qui sont essentiellement occupés par des stationnements. La Loire conserve, malgré tout, une symbolique très forte et constitue un repère pour l'orientation et la perception urbaine.

La récupération des quais et le retournement de Saumur vers son fleuve pourra donner une image encore plus valorisée de la ville.

Le but de ce projet est donc de créer de nouveaux usages sur les quais de Saumur afin que chacun (touristes, riverains..) puisse profiter de ce cadre majestueux.

Nous verrons, dans la partie suivante, pourquoi Saumur a délaissé son fleuve et pourquoi, aujourd'hui, elle a pour ambition de le reconquérir.

Pour ce faire, nous allons étudier les relations qui, selon les époques, ont lié ou éloigné la ville de son fleuve. Au cours de l'histoire, une date référence (1756) a marqué un changement dans les rapports entre Saumur et la Loire. En effet, la réalisation du Pont Cessart conçu par l'ingénieur Jean Baptiste de Voglie en 1756, marque une rupture dans l'histoire urbanistique de Saumur.

II.2. Histoire urbaine de Saumur

II.2.1. La naissance de la ville

Le site de la ville de Saumur est né sous la protection du château Saumurois, construit sur ordre du roi Charles le Chauve (840-877) pour arrêter les invasions des Vikings.

La ville a d'abord été circonscrite à ce que l'on appelait «le boile» (le château, la rue Fourier, la Grande Rue et la rue du Docteur-Peton), elle dominait alors le confluent du Thouet et de la Loire, vaste marécage (7km), inondable et par conséquent formait une barrière protectrice contre toute attaque.

Après l'an mil, la Loire et le Thouet, ne sont plus considérés comme des obstacles mais comme des voies de circulation pour le commerce. Saumur s'agrandit avec les bourgs marchands et la construction du port de la Bilange (actuel quai Carnot). La ville de Saumur construit à cette époque le premier pont en pierre au milieu du XI^{ème} siècle, aujourd'hui disparu.

II.2.2. L'avant 1756

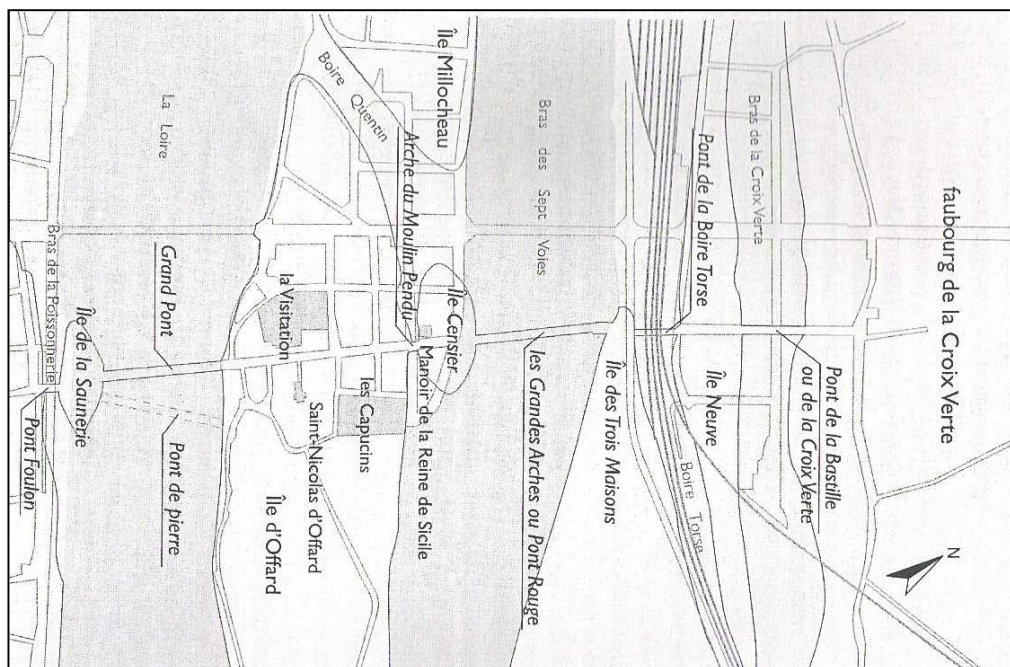
Avant 1756, la Loire comprenait anciennement trois bras et deux boires (bras secondaires de débit variable), qui délimitaient cinq îles. Ces différentes îles étaient reliées par six ponts dès le XII^{ème} siècle.



Source : Archives municipales

Carte 3 : Saumur vers 1621

Les ponts anciens se trouvaient à l'origine de nombreuses activités portuaires entraînant l'installation de bateliers et de voituriers sur les îles et dans les faubourgs. Les pêcheries s'étaient aussi installées dans le bras de la croix verte et celui de la Poissonnerie (cf figure 3). La meunerie était aussi une des activités anciennes de la ville. Cependant, les variations importantes du niveau de la Loire, empêchèrent l'installation des moulins à eau traditionnels sur les rives. Mais, les moulins sur bateau furent adoptés car ils pouvaient suivre les fluctuations du niveau de la Loire.



Source : J-H Dénécheau

Figure 3 : Les îles et les ponts de Saumur en 1630

A l'époque, les rives de la Loire étaient différentes de celles d'aujourd'hui. Les premiers ports et quais de la rive gauche sont apparus au XVI^{ème} siècle entre le faubourg de Fenêt et le quartier Saint Nicolas, aux deux extrémités de l'enceinte comprenant des cales aménagées aux endroits où la profondeur du chenal rendait possible l'accostage des bateaux. D'Est en Ouest se succédaient plusieurs ports : celui des Arpilliers (XVII^{ème}) créé pour recevoir matériaux de construction du grand chantier du couvent des Oratoiens, les deux ports du Fenêt, le port au bois (qui deviendra le quai Mayaud) devant la ville close par où arrivait le bois de chauffage et de construction ; et enfin les ports de la Bilange et de Saint Nicolas.

Ces quais jusqu'au milieu du XVII^{ème} siècle étaient des espaces de labeur, excluant toute habitation.

Bateliers, marinières marchands, et négociants, chargeaient, déchargeaient, entreposaient les denrées qui arrivaient ou quittaient les ports. Ces denrées se constituaient de : vin, bois, bestiaux, fourrage. Le sel en provenance de l'Atlantique était acheminé par gabares et entreposé dans le grenier à sel de l'île de la Saunerie.

Sur le quai de la Boucherie, actuel quai Lucien Gauthier, se trouvait l'activité économique des bouchers regroupés en corporation.

Au milieu du XVII^{ème}, la ville est encore fortifiée derrière de puissants remparts. De plus, l'accroissement de la population et l'augmentation de la circulation ont fait de la ville un lieu oppressant (misère, asphyxie, pollution).

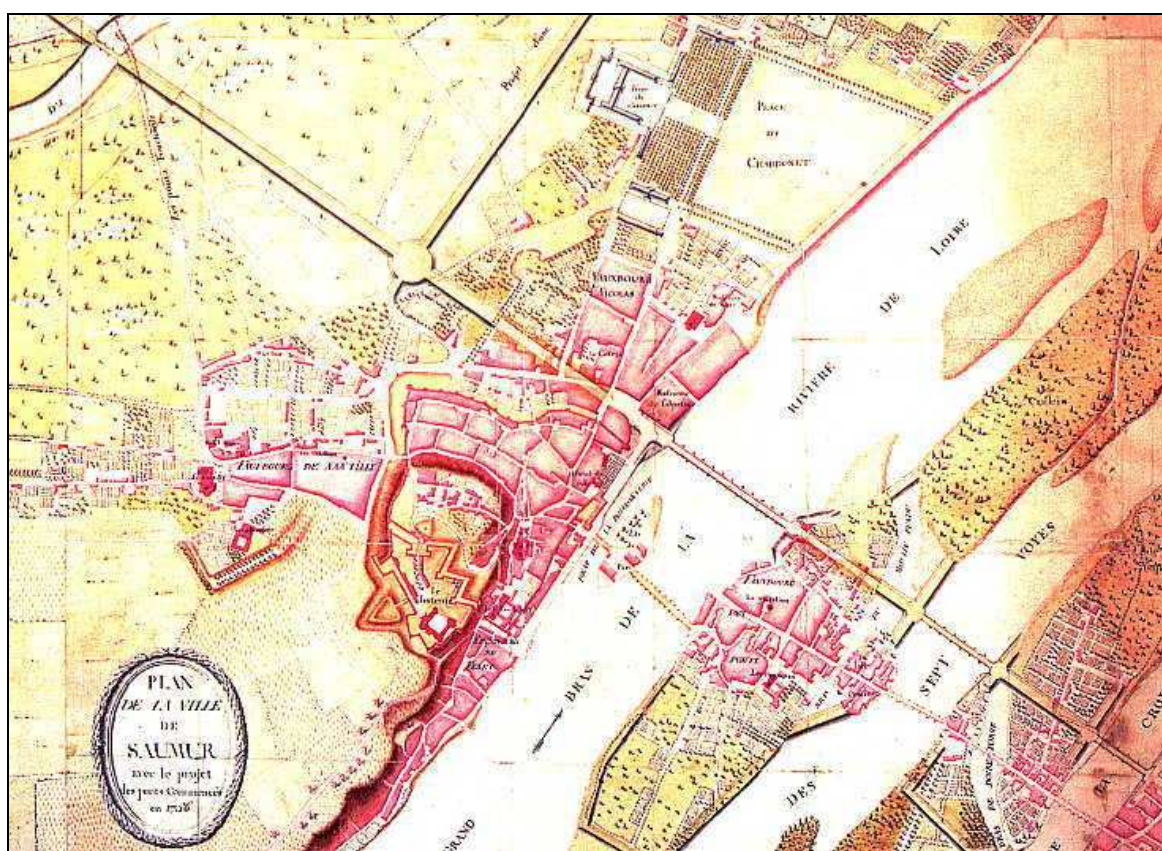
En 1615, un déluge emporta une partie des ponts de la ville et envahit la ville. De nombreuses reconstructions se succédèrent, mais elles étaient toutes insatisfaisantes.

C'est dans ce contexte qu'une réflexion sur un vaste programme d'embellissement de la ville se met progressivement en place en 1744. Et ce n'est qu'en 1752 que les premières actions concrètes apparaissent. Louis-Alexandre Cessart, ingénieur des ponts et chaussées, rédige alors un rapport sur l'état des ponts. Il propose un projet de réparation et surtout l'édification d'un nouvel ouvrage dans l'axe de la percée Nord-Sud de la ville conçue par Jean Baptiste de Voglie, ingénieur en chef de la généralité de Tours : le pont Cessart.

La réalisation de ce pont marque alors une rupture dans l'histoire urbanistique de Saumur.

La topographie actuelle résulte donc d'un profond « remodelage » effectué à partir de 1756.

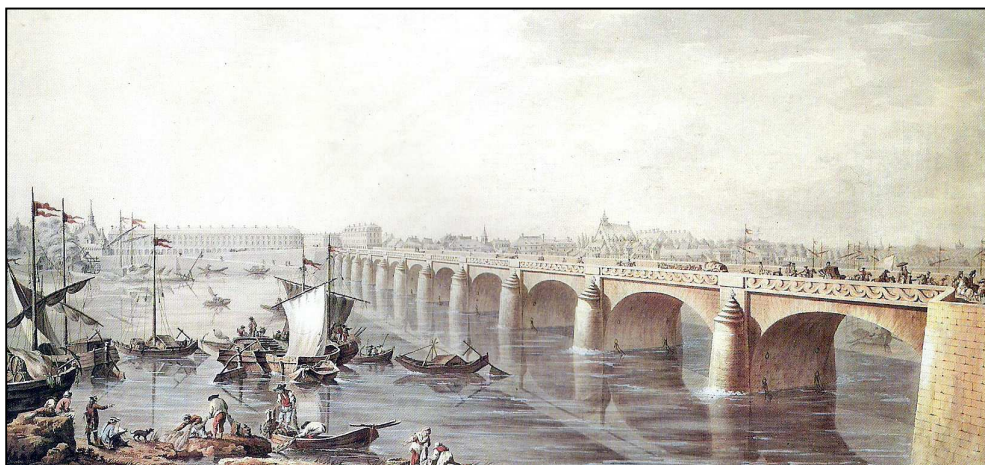
II.2.3. L'après 1756



Source : Archives municipales

Carte 4 : Plan d'urbanisme de J.B de Voglie en 1756

L'ingénieur en chef de la Généralité de Tours, Jean-Baptiste de Voglie, qui a arrêté le plan d'une percée monumentale à travers la ville de Tours, veut reproduire ce programme à Saumur. Ce projet de percée et de remodelage de Saumur, prévoit un devenir différent pour la Loire et ses quais en liaison avec le nouveau Pont qui représente alors la nouvelle entrée de la ville. Les vieux ponts sont abandonnés, l'île de la Saunerie est détruite et l'axe central de Saumur est déplacé de 180 mètres vers l'aval. Ce plan ambitieux reçoit l'avis favorable de l'Assemblée des Ponts et Chaussées en Janvier 1753.



Source : J.H Dénécheau

Figure 4 : La Loire et le pont Cessart en 1775

Les premières mesures concrètes de ce projet furent la destruction de la porte de la tonnelle et des boucheries en 1774.

En 1784, l'approbation pour le projet d'un nouveau quai plus large, doublé d'un cale s'étirant de la Place de la République aux Arpilliers est reçue. C'est la naissance du quai Mayaud. Ce dernier fut achevé en 1787 et le quai de l'hôtel de ville (quai Lucien Gauthier) en 1808.

Dans le cadre du réaménagement urbain de Saumur, vers 1818 puis vers 1830, on innova avec la construction de deux grands édifices qui se conformaient au principe d'alignement sur les quais des Etats-Unis (quai Lucien Gauthier) et quai Mayaud. Les premiers édifices furent les nouvelles boucheries conçues par les ingénieurs des Ponts et Chaussées, avec des étals au rez-de-chaussée et dix logis au-dessus. L'autre bâti construit fut un hôtel de voyageurs : l'hôtel du Belvédère.

Entre 1809 et 1825, le quai s'orna d'un rideau d'arbres et devient alors une invitation à la promenade, en prolongement du mail projeté vers 1791 et aménagé devant le théâtre en 1808. Cette implantation paysagère accentua cette nouvelle image d'un quai conçu comme un lieu de promenade et de détente.

A l'Ouest, le port de la Bilange disparu ainsi que son activité qui perturbait l'idéal architectural.

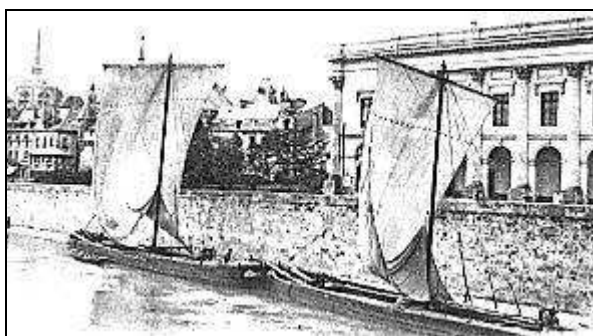
Au cours de la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle, les quais se parèrent de deux monuments prestigieux conçus par l'architecte de la ville Charles Joly-Leterme : l'hôtel de ville agrandi en 1858 et le nouveau théâtre construit en 1864. Les quais se transforment ainsi en façade de front de Loire.



Source : Archives municipales

Photo 1 : Le nouveau théâtre néo-classique de Saumur

Tout au long des XVIII^{ème} et XIX^{ème} siècles, le transport fluvial et l'activité portuaire se perpétuèrent. Saumur était alors un entrepôt de marchandises en transit.



Source : Archives municipales

Photo 2 : Couplage de gabares photographié quai Lucien Gauthier en 1900

C'est pourquoi, en 1860, les cales du quai Mayaud furent agrandies. Cependant, dès le milieu du XIX^{ème} siècle, un ralentissement de l'activité fluviale se fit sentir, avec l'apparition du transport ferroviaire. Plus tard dans les années 1870, l'apparition de l'automobile est une véritable révolution. Les quais étant alors inexploités, sont devenus pour des raisons économiques le meilleur emplacement pour implanter des zones de stationnement.

L'activité fluviale diminuant, les quais ont été délaissés et progressivement envahis par des aires de stationnement. La reconquête de cet espace doit donc être envisagée afin que les quais de Saumur redeviennent un lieu de convivialité et d'interactions durables avec la Loire.

III. Saumur et le Val de Loire reconnus par l'UNESCO

Depuis, le 30 novembre 2000, l'inscription sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO consacre le Val de Loire comme un « monument de nature et de culture ». La ville de Saumur fait donc partie intégrante de ce patrimoine mondial. Cette inscription n'entraîne pas de contraintes supranationales nouvelles ou réglementaires par rapport à la législation mise en vigueur en France. L'UNESCO ne finance pas non plus les projets sur les territoires, mais l'inscription peut devenir un argument pour attirer des financeurs potentiels.

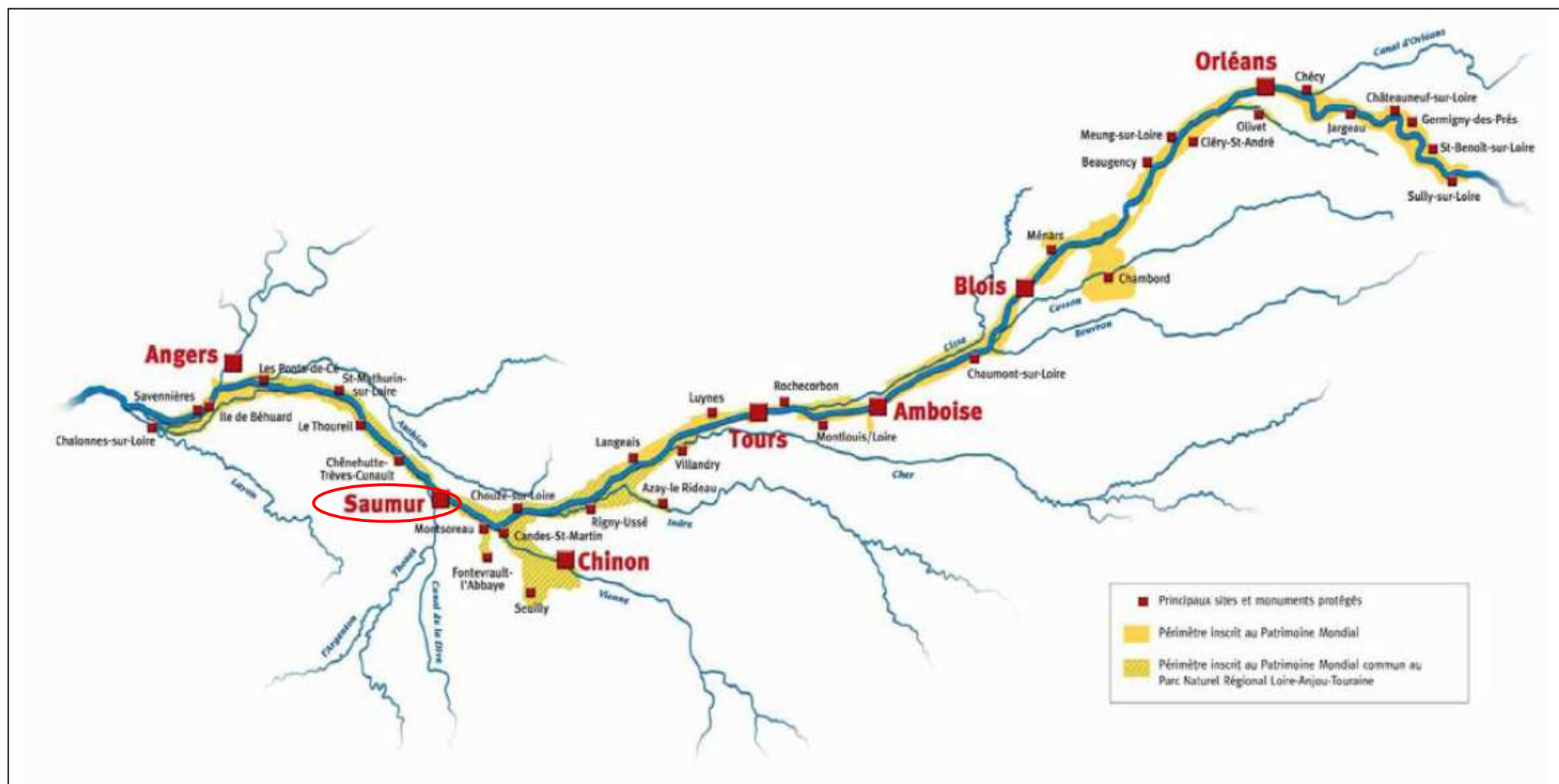
Pour faire vivre ce label « de qualité », un organe de proposition a été mis en place par les régions Centre et Pays de la Loire : la mission Val de Loire. Cette dernière va ainsi : coordonner et participer à la mise en œuvre et au suivi du programme d'actions « Val de Loire - patrimoine mondial ».

Ainsi, les Pays de la Loire qui ont pris un engagement vis à vis de la communauté internationale doivent mettre en place une politique de valorisation du territoire dans le respect de son patrimoine. L'enjeu est donc de faire de la Loire un axe de développement durable.

L'UNESCO considère que le Val de Loire est l'un des paysages le plus esthétique du monde. Le paysage de Saumur, lui, se caractérise par :

- des vues panoramiques sur le fleuve et des perspectives transversales qui se répondent d'une rive à l'autre,
- un front urbain implanté le long du fleuve.

La mise en valeur des quais de Saumur rentre donc dans les perspectives de l'inscription du Val de Loire au patrimoine mondial de l'UNESCO. Ainsi, mon projet doit prendre en compte l'impact des infrastructures mises en place sur le paysage afin de préserver les vues et perspectives. Il devra réellement mettre en scène la Loire.



Source : IAAT

Carte 5 : Localisation de Saumur dans le périmètre inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO

IV. Saumur et le Plan « Loire grandeur nature »

Depuis une dizaine d'années, la Loire est en train de se réapproprier son statut d'espace public. Cette évolution s'est faite dans le cadre du programme inter-régional « Loire grandeur nature ». Ce programme démontre qu'il est essentiel que les villes (Tours, Orléans, Angers, Saumur..), longeant la Loire, reconstituent dans la continuité une identité ligérienne. Ces collectivités doivent donc porter une attention particulière à la cohérence de traitement des espaces qui bordent le fleuve. Les quatre enjeux prioritaires identifiés pour la poursuite du plan sur la période 2007-2013 sont les suivants :

- vivre durablement dans les vallées inondables de la Loire et de ses principaux affluents,
- préserver le bien commun que sont la ressource en eau, les espaces naturels et les espèces patrimoniales,
- développer et partager une connaissance globale, fondamentale et opérationnelle du fleuve et de son écosystème,
- mettre en valeur le patrimoine naturel, culturel, touristique et paysager de la Loire et de ses principaux affluents pour un développement durable.

Le projet de mise en valeur des quais Mayaud et Lucien Gauthier permet ainsi de répondre à l'échelle de Saumur au dernier enjeu de ce plan. Cet aménagement doit donc combiner des impératifs économiques, sociaux, culturels et environnementaux dans une perspective de développement durable.

A long terme, l'aménagement de la ville de Saumur ne devra pas se faire uniquement à l'échelle communale mais à l'échelle de la Loire, axe structurant.

Après avoir présenté la ville de Saumur et le contexte dans lequel elle évolue, nous allons à présent décrire en détail la zone d'étude afin de pouvoir dégager ses faiblesses, ses atouts ainsi que les enjeux qu'elle représente.

2^{ème} PARTIE :

DIAGNOSTIC

Dans cette deuxième partie, nous allons étudier les différentes fonctions des quais, leur structure ainsi que les différentes contraintes qu'ils subissent. A partir de ces données, nous pourrons alors mettre en avant les enjeux de l'aménagement des quais et déterminerons par la suite des propositions d'aménagement appropriées.

I. Les différentes fonctions et usages des quais

I.1. Un espace voué aux véhicules

I.1.1. Les quais envahis par les aires de stationnement

Les activités fluviales ayant disparu, les quais ont aujourd'hui comme fonction principale : le stationnement de véhicules. Les quais Lucien Gauthier et Mayaud ont respectivement une capacité d'accueil de 150 places, soit au total 300 places de stationnement gratuites.

Ces derniers sont en majorité utilisés par les actifs du centre ville de Saumur et les riverains. En effet, la photo suivante prise le Lundi 23 Avril 2007, montre que les stationnements sont complets, bien que les commerces soient en majorité fermés le Lundi et la saison estivale ayant tout juste débutée.

Ces parkings étant gratuits, les durées de stationnement sont le plus souvent longues.

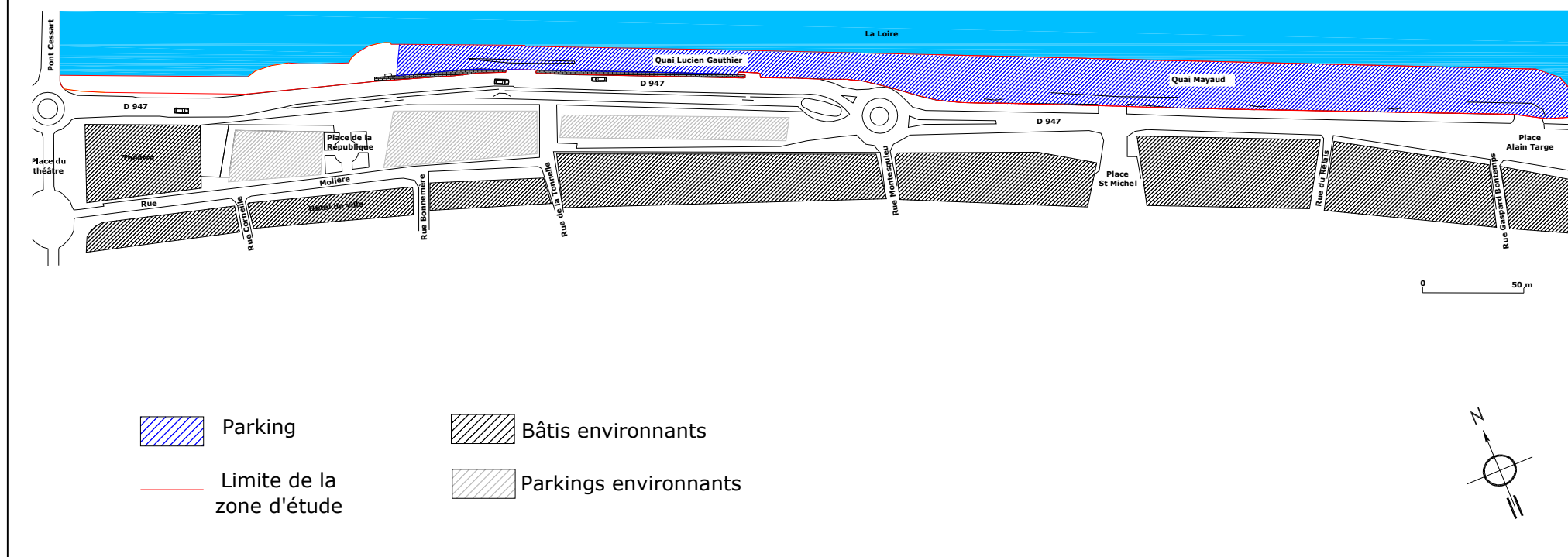


Source : Réalisation personnelle

Photo 3 : Les stationnements envahissent les quais

Plus des $\frac{3}{4}$ de la surface au sol des quais sont occupés par des aires de stationnements comme le démontre la carte suivante. Les piétons que nous pouvons rencontrer sur les quais sont des personnes regagnant ou quittant leur véhicule.

Carte 6 : Emprise des aires de stationnement sur les quais



Fond de carte : Extrait cadastral de la Mairie de Saumur
Source : Réalisation personnelle

Nous allons maintenant décrire plus précisément l'agencement de ces aires de stationnement. Comme nous pouvons observer sur la photographie suivante, deux types de rangements de véhicules sont proposés aux automobilistes dans ce parking :

- le rangement en bataille
- le rangement en file indienne



Source : Réalisation personnelle

Photo 4 : Les différents types de rangements de véhicules

Cependant, l'étroitesse des quais, dont la largeur oscille entre 14 et 22 m, rend parfois difficile les manœuvres de certains véhicules.

De plus, à certains endroits sur ce parking, le croisement de deux véhicules n'est pas possible. Les automobilistes sont donc obligés d'effectuer des manœuvres supplémentaires. Aucun sens de circulation n'étant indiqué, les conducteurs doivent recourir à leur bon sens.

Les places de stationnement sont délimitées par des lignes blanches et pour celles qui longent le bord proche du rivage, des barrières de sécurité ont été mises en place. Ces dernières sont présentées par la photographie suivante.



Source : Réalisation personnelle

Photo 5 : Les barrières de sécurité

D'après ces différentes observations, nous pouvons remarquer que de par ces caractéristiques morphologiques l'espace étudié ne semble pas adapté à cette fonction de parking.

POINT 1- Résultats de la période de 0H à 24H			
Sens 1 : du pont Cessart vers la Rue Montesquieu			
Résultats de la période du 08/11/2005 au 09/11/2005			
	Débit total	Moyenne horaire	Moyenne journalière
Total Véhicules	12460	260	6230
Véhicules légers	11931	249	5966
Poids lourds	529	11	264

POINT 1- Résultats de la période de 0H à 24H			
Sens 2 : de la rue Montesquieu vers le pont Cessart			
Résultats de la période du 08/11/2005 au 09/11/2005			
	Débit total	Moyenne horaire	Moyenne journalière
Total Véhicules	10365	216	5182
Véhicules légers	97793	204	4896
Poids lourds	572	12	286

POINT 2- Résultats de la période de 0H à 24H			
Sens 1 : de la Rue Montesquieu vers les Ardilliers			
Résultats de la période du 03/11/2005 au 09/11/2005			
	Débit total	Moyenne horaire	Moyenne journalière
Total Véhicules	31712	189	4530
Véhicules légers	30145	179	4306
Poids lourds	1567	9	224

POINT 2- Résultats de la période de 0H à 24H			
Sens 2 : des Ardilliers vers la Rue Montesquieu			
Résultats de la période du 03/11/2005 au 09/11/2005			
	Débit total	Moyenne horaire	Moyenne journalière
Total Véhicules	29096	173	4157
Véhicules légers	27693	165	3956
Poids lourds	1403	8	200

Si nous faisons la moyenne journalière du nombre et du type de véhicules entre les deux points de comptage dans les deux sens de circulation, nous obtenons les résultats suivants :

	Sens 1	Sens 2
Total véhicules	5380	4669
Véhicules légers	5136	4426
Poids lourds	244	243

Cette voie de circulation est donc l'une des artères principales de la ville de Saumur. En effet, elle draine environ 10 000 véhicules par jour (dans les deux sens de circulation); ce qui paraît important à l'échelle de cette commune de 30 000 habitants.

Cette circulation incessante à proximité des quais provoque quelques désagréments telles que des nuisances sonores, inhalations de gaz d'échappements.

Après avoir étudié les parkings et la voie proche de circulation, nous allons décrire les différentes voies d'accès menant de la D947 aux quais.

I.1.3. Les différentes voies d'accès

La zone d'étude possède trois accès voitures et cinq accès piétons. Ces différentes accès sont représentés et localisés sur la carte suivante.

Les accès piétons se trouvent sous forme d'escaliers en pierre de Champigny. Ils sont assez étroits et abrupts. Ils ne paraissent donc pas adaptés pour les personnes âgées, handicapées... La plupart du temps, nous pouvons remarquer que ces escaliers ne sont pas utilisés ; les piétons préférant emprunter les accès voitures.



Source : Réalisation personnelle
Photo 6 : Exemple d'accès piétons

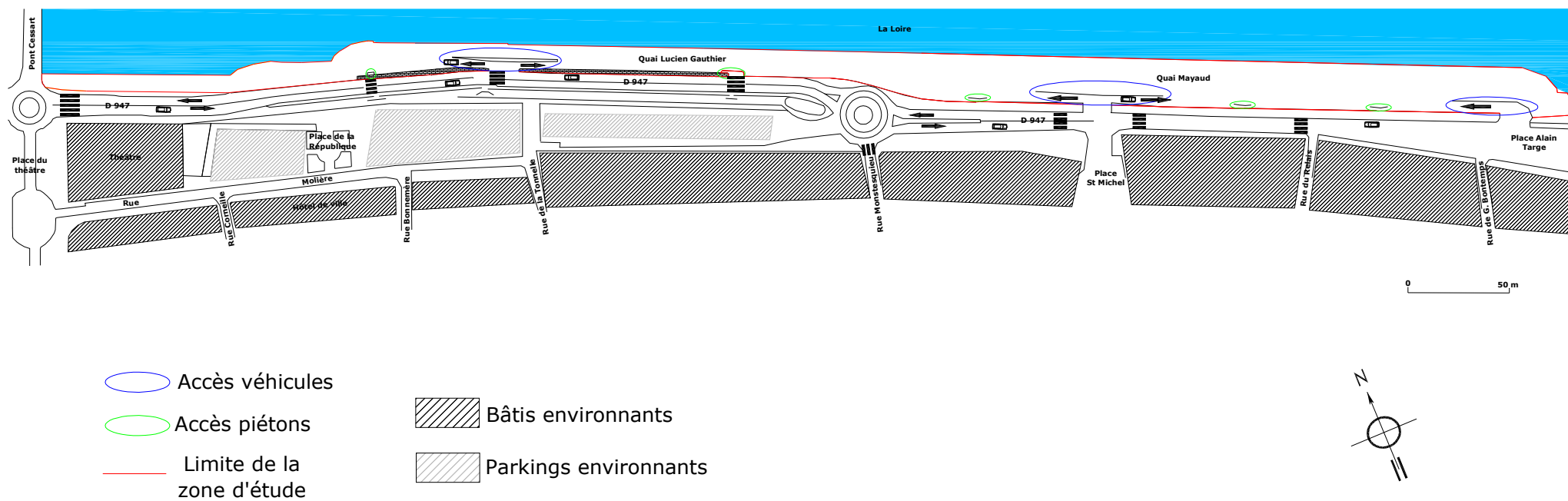
Les accès voitures, eux, se caractérisent par des terres pleins de bétons ou plans inclinés, comme nous pouvons l'observer sur les photographies suivantes.



Source : Réalisation personnelle

Photos 7 et 8 : Exemples de voies d'accès voitures

Carte 8 : Les accès aux quais



Fond de carte : Extrait cadastral Mairie de Saumur

Source : Réalisation personnelle

I.2. Les activités présentes sur les quais et à leurs abords

Sur le quai Lucien Gauthier, seule une activité nautique est présente lors de la saison estivale. Saumur propose aux touristes, à travers cette animation, une promenade sur la Loire à bord du « Saumur Loire ».



Source : Office de tourisme de Saumur

Photo 9 : Croisière à bord du « Saumur Loire »

Cette croisière culturelle animée par un marinier et un guide a pour but de faire découvrir aux visiteurs les traditions et histoire du dernier fleuve sauvage d'Europe. Elle est proposée de mi Mai à Septembre.

L'embarcadere se trouvant quai Lucien Gauthier était d'ailleurs en train d'être installé lors de mon étude terrain (fin Avril).



Source : Réalisation personnelle



Photos 10 et 11 : Installation de l'embarcadere

Sur le quai Mayaud, aucune activité nautique n'est proposée.

Cependant, il est important de noter que l'environnement immédiat des quais est très dynamique. En effet, le front urbain est porteur d'un certain nombre d'activités jalonnant les quais Lucien Gauthier et Mayaud.

Grâce au plan suivant, nous pouvons observer que différentes fonctions se concentrent le long des quais comme : le commerce (restauration ou débit de boisson), le logement et la fonction publique (hôtel de ville, théâtre). Afin de mieux se représenter les lieux, j'ai pris des photographies de différents bâtis mis en évidence sur le plan. Ces dernières sont numérotées de 1 à 6 sur le plan pour une localisation facilitée.

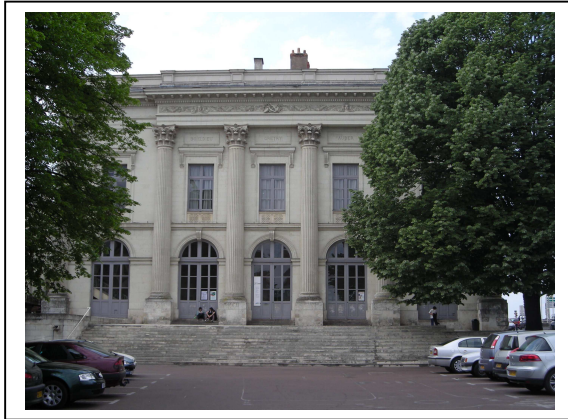


Source : Réalisation personnelle



Carte 9 : Front urbain longeant les quais - Localisation des différentes fonctions -

Planche 1 : Photographies du front urbain longeant les quais



1 : Le Théâtre



2 : L'hôtel de ville



3 : Les commerces au RDC
avec des logements au dessus



4 : Habitations traditionnelles en tuffeau



5 : Façades sur rue



6 : Immeubles en tuffeau

Source : Réalisation personnelle

Ce front urbain permet de rassembler en son sein : touristes, riverains, actifs... et demeure un lieu très attrayant lors de la saison estivale. En effet, les divers cafés et restaurants sortent les terrasses, et le parvis du théâtre se transforme en scène de spectacles. De plus, sur la place de la république se tient un marché hebdomadaire.

Ce front urbain est constitué de bâtis traditionnels en pierre de tuffeau. Le théâtre et l'hôtel de ville sont classés monuments historiques.

Ce patrimoine d'exception doit à travers les quais être mis en valeur, afin que la vue de ce front urbain ne soit plus perturbée par de nombreux véhicules en stationnement.

I.3. La fonction hydraulique des quais

I.3.1. La situation de la Loire dans la ville

La Loire Saumuroise suit un trajet rectiligne de 30 km, depuis Candès jusqu'à Saint Maur. Saumur se trouve à la même altitude que Paris, mais la pente de la Loire est plus importante que celle de la Seine (0.22 m/km). Le débit des eaux de la Loire est irrégulier, et comme Saumur se trouve à 818 km de la source, cette irrégularité est très sensible. En régime normal, le débit est d'environ 400 m³/sec. Les milliers de m³ d'eau qui passent chaque année sous les ponts de Saumur proviennent à la fois de la fonte des neiges dans le bassin de l'Allier et de la Haute Loire, ainsi que des pluies dans le bassin de la Vienne.

Le lit de la Loire est dissymétrique et encombré d'îles et de grèves. Devant la ville de Saumur, le bras le plus large (1.2 km) baigne dans la ville et les fonds y sont de 3 à 4 m. Il forme une mouille, vaste plan d'eau devant la ville qui a été longtemps utilisé comme port par la batellerie.

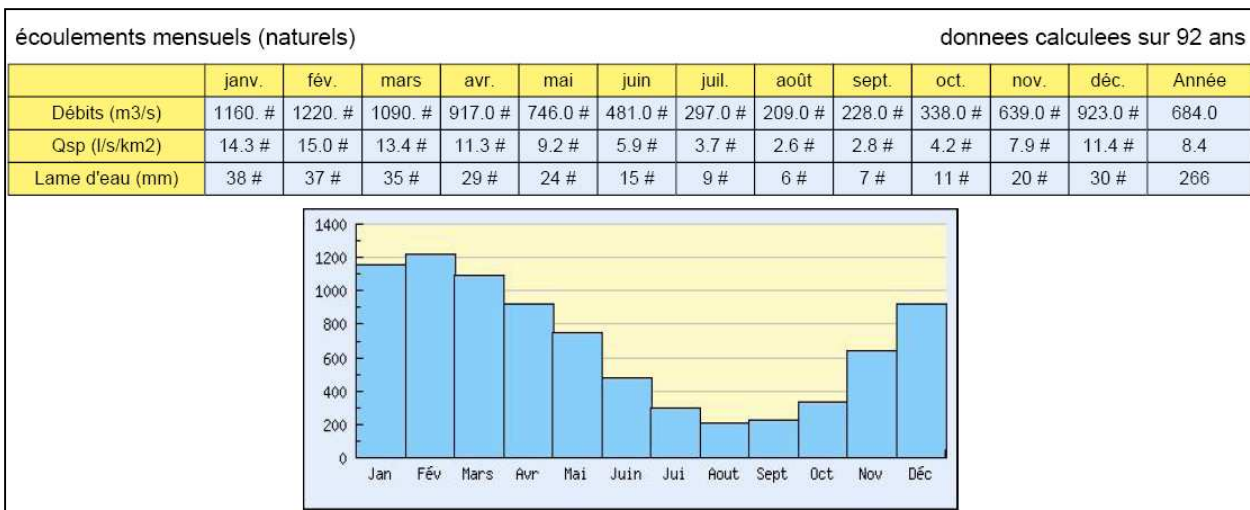
La Loire est un fleuve complexe, majestueux, qui a fait à la fois la fortune de Saumur mais aussi son malheur.

Les riverains sont les premières victimes des excès de la Loire dont les inondations sont terribles. Pour combattre ce phénomène, de petites digues sont élevées sur le rive Nord. Puis au XII^{ème} siècle, les levées remplacent les turcies primitives. L'endiguement de la Loire prendra sept siècles.

I.3.2. Les crues de la Loire à Saumur

A Saumur, les inondations sont des inondations de plaines plus ou moins rapides en fonction de la topographie. Ces inondations sont du type « crues mixtes », c'est à dire une conjonction des crues d'origine atlantique et de crues d'origine cévenole (en amont du bassin).

D'après les données hydrologiques calculées le 17/04/2007 par les services de la DIREN, nous pouvons observer que le débit de la Loire (en m³/s) est très variable au cours de l'année.



Source : DIREN Pays de la Loire

Figure 5 : Le débit de la Loire au cours de l'année

En effet, le débit du fleuve est très important durant les mois de Janvier à Mai. Ensuite, de Juin à octobre, on constate une stabilisation du débit avec des valeurs comprises entre 500 et 200 m³/s. Puis, à partir du mois de Novembre, on observe de nouveau une augmentation du débit qui atteindra son maximum au mois de Février avec 1220 m³/s.

Le tableau suivant permet de relever les débits de la Loire à Saumur en fonction de la périodicité des crues, ainsi que les maximums hydrologiques connus par la banque HYDRO pendant la période étudiée (91 ans).

crues (loi de Gumbel - septembre a août)		donnees calculees sur 91 ans	
fréquence	QJ (m ³ /s)	QIX (m ³ /s)	
biennale	2800. [2600.;3000.]	2800. [2700.;3000.]	
quinquennale	3900. [3600.;4200.]	3900. [3700.;4200.]	
décennale	4600. [4300.;5000.]	4700. [4400.;5100.]	
vicennale	5300. [4900.;5800.]	5400. [5000.;5900.]	
cinquantennale	6200. [5700.;6900.]	6300. [5800.;7000.]	
centennale	non calculé	non calculé	

maximums connus (par la banque HYDRO)		
hauteur maximale instantanee (cm)	605	23 decembre 1982 07:04
debit instantane maximal (m ³ /s)	4710.	1 fevrier 1977 00:00
debit journalier maximal (m ³ /s)	5350.	22 decembre 1982

Source : DIREN Pays de la Loire

Figure 6 : Les écoulements mensuels de la Loire

Nous pouvons noter que le maximum d'hauteur instantanée des eaux depuis 91 ans, est de 605 cm lors de la crue du 23 Décembre 1982. Cette dernière a notamment été due au débit des affluents avals, telle que la Vienne.

Afin de se représenter l'impact des crues de la Loire sur les quais, j'ai choisi quelques photographies de la crue du 2 Mai 1998. Ces images démontrent bien que lors des crues, les quais deviennent inaccessibles.



Source : F. Bruel

Photos 12 et 13 : Les quais sous les eaux et le Pont César

Conformément au règlement départemental d'annonce des crues approuvé en 2004, le service de prévision des crues de la DIREN, grâce à un réseau de stations de mesures, doit informer le Préfet du Maine et Loire dès que le niveau d'eau a atteint la cote d'alerte. Cette dernière est de 3.50 m à l'échelle principale de Saumur sur la culée Nord du Pont Cessart.

Le service Maritime et de la Navigation (SMN), lui, assure la gestion du domaine public fluvial. A partir de la cote + 4.50 m, une procédure spécifique de surveillance est mise en place et est assurée par la Direction Départementale du Maine et Loire (DDE 49).

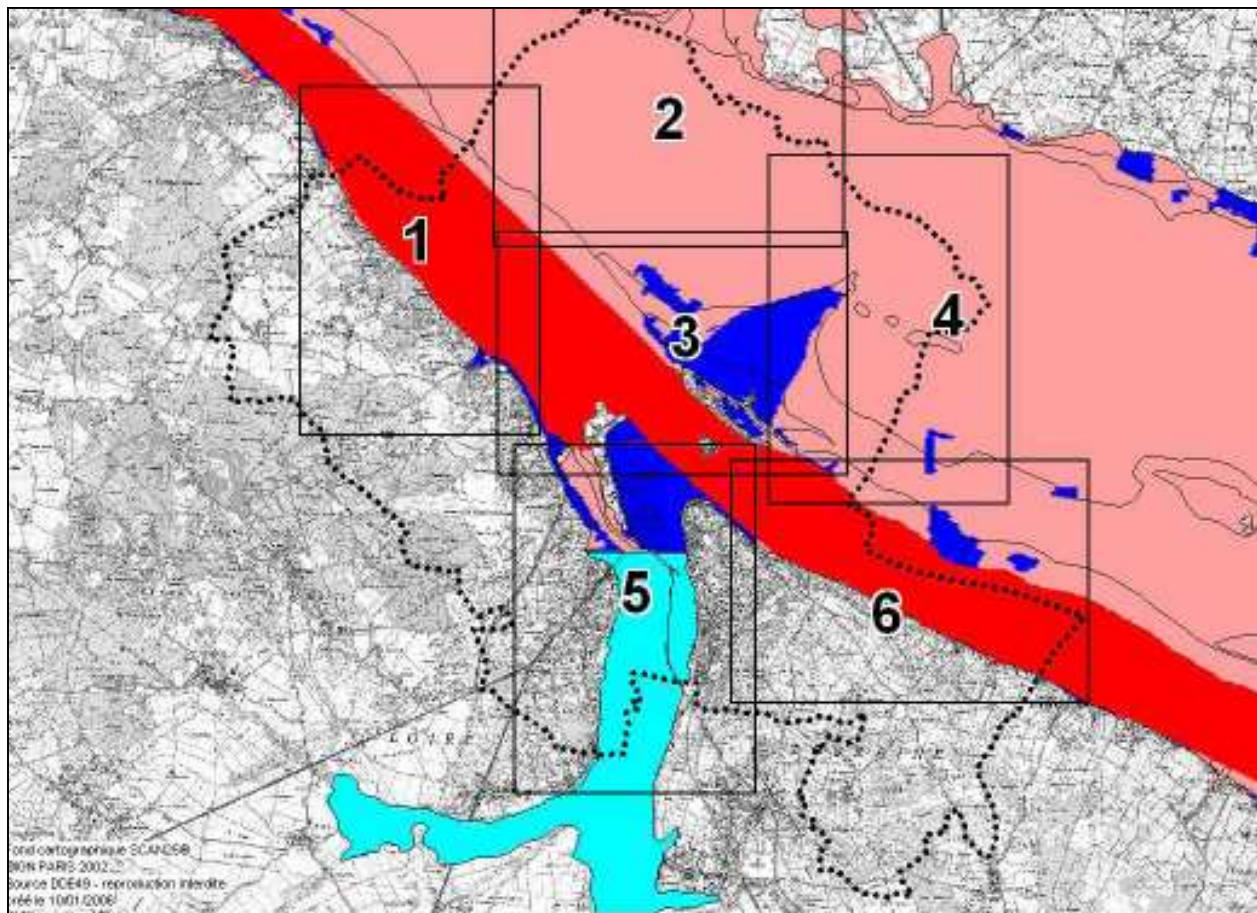
I.3.3. Le plan de prévention des risques prévisibles d'inondation (PPRi)

A Saumur, depuis 2000, le plan de prévention des risques naturels prévisibles du Val d'Authion est appliqué. Annexé au PLU, il réglemente l'urbanisation en fonction des risques encourus dans les différentes zones du territoire communal. En effet, 74.4% du territoire Saumurois est concerné par l'inondation.

La crue de référence qui a servi à l'élaboration du PPRi est celle de Juin 1856, reconnue comme événement historique. En effet, la hauteur atteinte aux échelles de crues était de 7 mètres.

La crue est composée de deux paramètres : la hauteur de submersion et la vitesse d'écoulement. Suivant l'intensité de ces éléments, la crue est qualifiée en quatre classes d'aléas représentées sur la cartographie suivante :

- aléa faible : profondeur de submersion faible inférieure à 1m et sans vitesse significative
- aléa moyen : profondeur comprise entre 1 et 2 m avec une vitesse nulle à faible ou profondeur inférieure à 1 m avec vitesse significative
- aléa fort : profondeur supérieure à 2 m avec vitesse nulle à faible ou profondeur comprise entre 1 et 2 m avec vitesse moyenne à forte, plus une bande de 300 m derrière les levées
- aléa très fort : profondeur supérieure à 2 m avec une vitesse moyenne à forte plus des zones de dangers particuliers (aval de déversoir...)



Fond cartographique : SCAND5
Source DDE49

LEGENDE



Zone de vitesse marquée



Zone rouge (R) zone non urbanisée ou peu aménagée

- R1 Aléa faible
- R2 Aléa moyen
- R3 Aléa fort
- R4 Aléa très fort



Zone bleue (B) Zone urbanisée

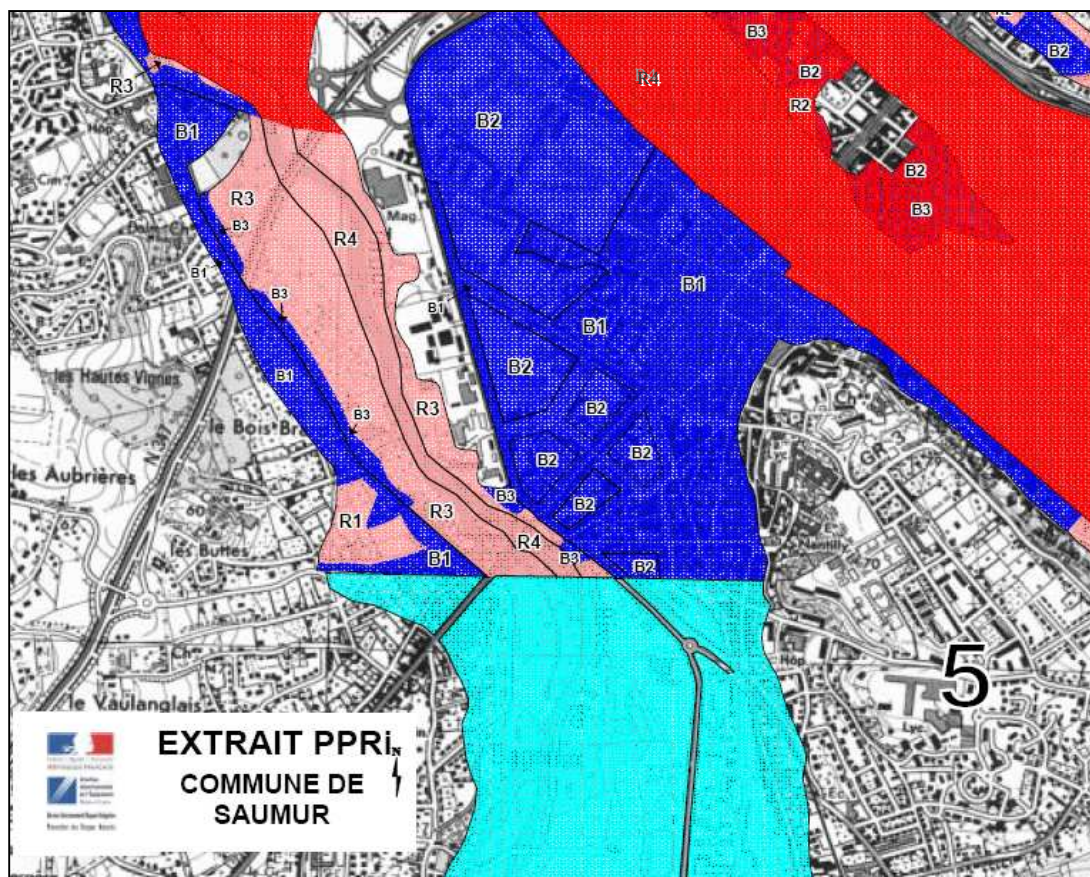
- B1 Aléa faible
- B2 Aléa moyen



ATLAS des zones inondables du Thouet

Carte 10 : Extrait cartographique du PPRi -Commune de SAUMUR-

Afin de mieux localiser la zone d'étude dans le PPRi, un zoom de la carte 5, a été effectué.



Carte 11 : Extrait cartographique du PPRi -Commune de SAUMUR/ Zone 5-

D'après ces différentes cartes, nous pouvons remarquer que la zone d'étude se trouve en zone de vitesse marquée en aléa très fort (R4). D'après le règlement du PPRi Val d'Authion, nous allons étudier les différentes contraintes qui s'appliquent à cette zone.

Au sein de cette zone rouge, le champ d'expansion des crues est à préserver de toute urbanisation nouvelle. Cela se traduit par :

- la limitation d'implantations humaines permanentes
- la limitation des biens exposés
- la préservation du champ d'inondation
- la conservation des capacités d'écoulement des crues
- l'exclusion d'une extension urbaine

Dans cette zone d'aléa très fort, seuls sont autorisés :

- les grosses réparations ainsi que les travaux d'entretien et des gestions courantes de constructions et installations implantées
- les constructions et installations nécessaires au fonctionnement du service public
- les locaux destinés au fonctionnement des activités de loisirs nautiques (ces installations doivent être démontables en moins de 48 heures)
- les haies n'excédant pas 1m 80

Après avoir décrit les fonctions et usages actuels des quais, nous allons nous pencher sur leur état et étudiant les différentes parties qui les composent.

II. L'état actuel du quai

II.1. L'état du sol

En étudiant l'état du sol des quais, nous pouvons remarquer que celui-ci se divise en trois zones. La carte suivante permet de situer les différentes zones de l'espace étudié en fonction du type de surface au sol.

En effet, le sol sur l'ensemble de l'espace d'étude n'est pas uniforme. La partie la plus à l'Ouest, est constituée de pavés en grès comme le montre la photographie suivante.



Source : Réalisation personnelle

Photo 14 : Partie Ouest pavée

Nous pouvons observer que les pavés situés sur la rampe, c'est à dire l'ouvrage qui permet l'accès direct au fleuve, sont en très mauvais état.

Ensuite, sur une partie importante du quai, le sol est entièrement goudronné, et des lignes blanches délimitent les stationnements.



Source : Réalisation personnelle

Photo 15 : Limite entre partie pavée et goudronnée à l'Ouest

Enfin, le sol dans la partie Est des quais, est constitué de pavés en grès (identiques à ceux de la partie Ouest). La photographie suivante illustre bien la délimitation entre la partie pavée et celle en bitume.



Source : Réalisation personnelle

Photo 16 : Limite entre la partie goudronnée et pavée à l'Est

Ces pavés de couleur rouge-orangée qui tapissent en partie les quais sont taillés dans du grès provenant de Saint Rémy la Varenne. Les joints des pavés ont été réalisés avec un mélange de chaux hydraulique et de sable de Loire.

Les anneaux d'amarrage eux sont scellés dans de la pierre de Champigny.



Source : Réalisation personnelle

Photo 17 : Anneau d'amarrage

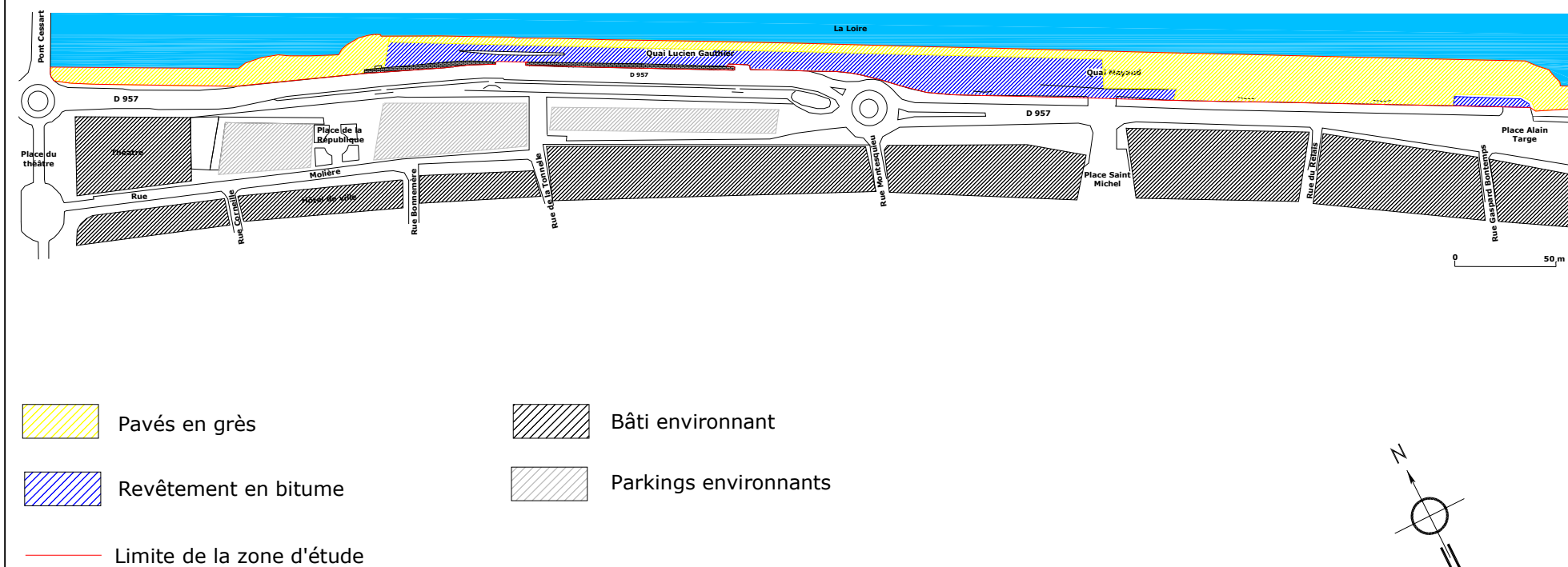
Les quais étant parfois inondés, l'eau pénètre et entraîne le départ de particules des joints. De plus, la végétation s'installe dans les interstices créés et écarte le pavage. Tous ces éléments vont ainsi entraîner l'altération ou l'enfoncement des pavés comme le montre la photographie suivante.



Source : Réalisation personnelle

Photo 18 : Altération des p

Carte 12 : Les différents types de surfaces sur les quais



Fond de carte : Extrait cadastral Mairie de Saumur
Source : Réalisation personnelle

II.2. L'état du parapet

Le parapet est un mur de maçonnerie qui sert de protection contre les crues. Il est composé de pierre de Champigny. Sur l'ensemble de la zone, il est en correct état. Cependant, à certains endroits, les mousses et lichens s'y sont installés.



Source : Réalisation personnelle

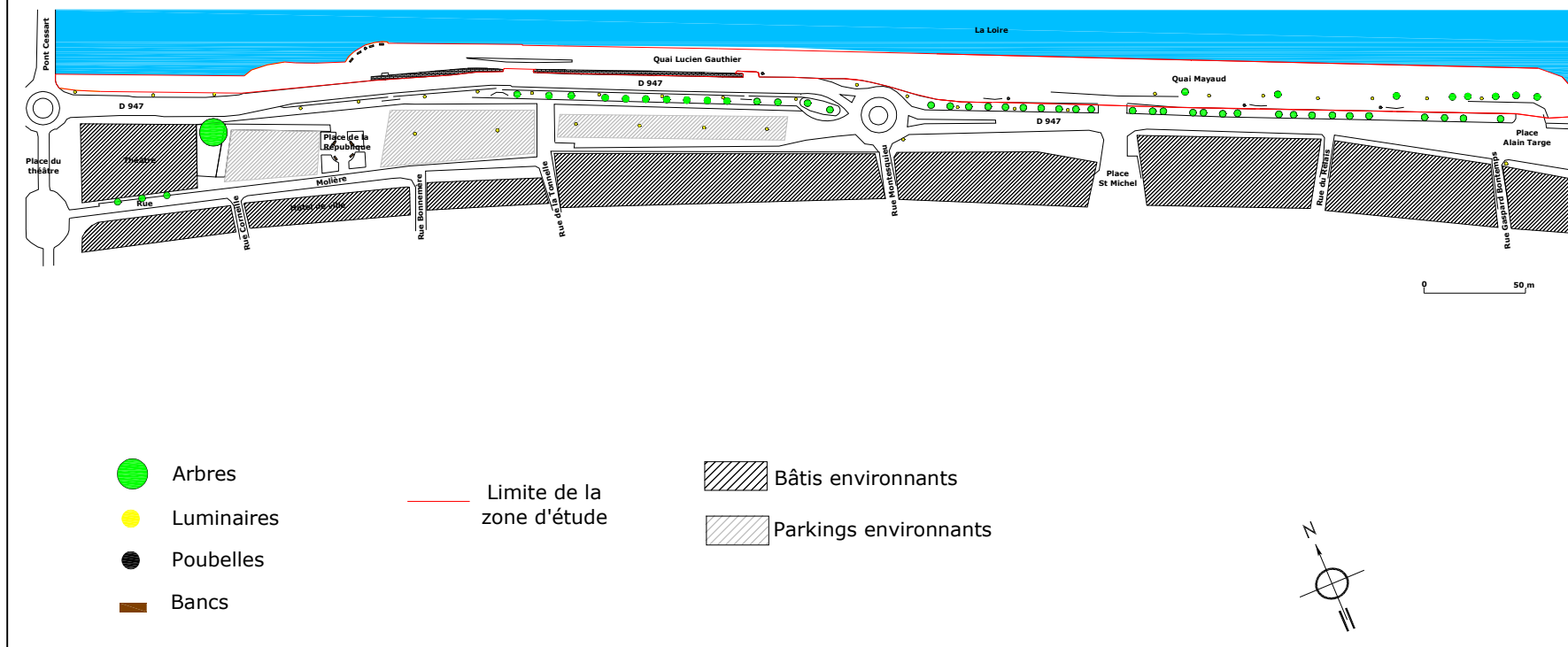
Photo 19 : Parapet incrusté de mousses

II.3. Le mobilier urbain et la végétation

Dans la zone pavée à l'Ouest des quais, des bancs et quelques poubelles sont implantés. Dans les parties centrales et Est, là où la largeur du quai est la plus importante, des arbres (tilleuls), ainsi que des lampadaires sont présents. Des poubelles sont aussi implantées au niveau des accès piétons.



Carte 13 : Le mobilier urbain et la végétation des quais
et de l'environnement proche



Fond de carte : Extrait cadastral Mairie de Saumur
Source : Réalisation personnelle

III. Le statut juridique des quais

III.1. La maîtrise d'ouvrage

La Loire appartient au domaine public fluvial. Les services gestionnaires sont les VNF (voies navigables de France) pour la partie navigable et la DDE pour la partie domaniale non navigable.

Les quais de Saumur appartiennent donc à l'Etat. Sur le plan juridique, la partie domaniale des berges qui appartient à la collectivité publique, pose peu de problèmes pour recevoir des aménagements.

En effet, cela peut se traduire par un transfert à la collectivité locale. Depuis la loi du 30 juillet 2003 sur la prévention des risques majeures complétée par la loi relative aux responsabilités locales, l'Etat est autorisé à transférer gratuitement la propriété d'une partie de son domaine public fluvial aux collectivités territoriales. Cependant, le domaine public fluvial transféré est soumis aux mêmes règles de domanialité que celui de l'Etat. Le transfert implique donc le respect des règles hydrauliques.

III.2. Les quais : un patrimoine protégé

Les quais Mayaud et Lucien Gauthier se trouvent dans le secteur sauvegardé de la Ville de Saumur, comme le montre la carte suivante. L'outil réglementaire mis en place dans le secteur sauvegardé est le PSMV (plan de sauvegarde et de mise en valeur). Ainsi, toutes les opérations d'aménagement réalisées dans le périmètre du secteur sauvegardé devront respecter les contraintes imposées par le PSMV.

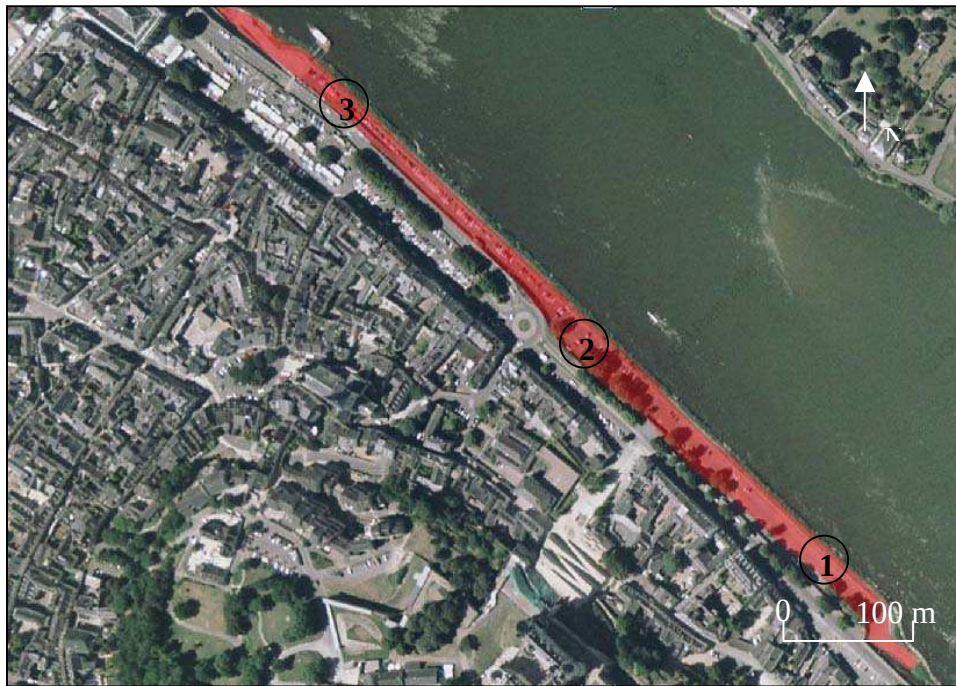
Les quais sont donc soumis à des prescriptions particulières énoncées dans le cahier de recommandations et d'intentions architecturales et urbanistiques :

- la nécessité de remettre en valeur les quais de la Loire en les libérant des contraintes routières en particulier des parcs de stationnement qui les ont envahis,
- le maintien des ouvrages de maçonnerie dans leur état d'origine ou rétablis s'ils ont fait l'objet de modifications. De plus, ils doivent être intégrés dans un programme de réalisation d'une promenade piétonne permettant la découverte de la ville et de la Loire,
- l'aménagement de nouveaux accès (escaliers monumentaux et pans inclinés) débouchant sur les quais où des activités fluviales à vocations touristiques seraient maintenues ou créées,
- les sols des quais et des promenades piétonnes seraient retraités en privilégiant un pavage rappelant les anciens quais portuaires,
- permettre une jonction entre les quais et les espaces libres adjacents.

Carte du secteur sauvegardé
(cf document papier)

IV. Les vues et perspectives

J'ai voulu dans ce chapitre montrer les différentes vues offertes depuis les quais afin de pouvoir illustrer ces paysages. Je me suis donc promenée sur les quais en prenant des photographies à différents points stratégiques. La carte suivante localise ces points de prise de vue.



Source : Réalisation personnelle

Figure 7 : Localisation des points de prise de vue

La planche ci-dessous expose les différentes photographies réalisées depuis ces trois points.

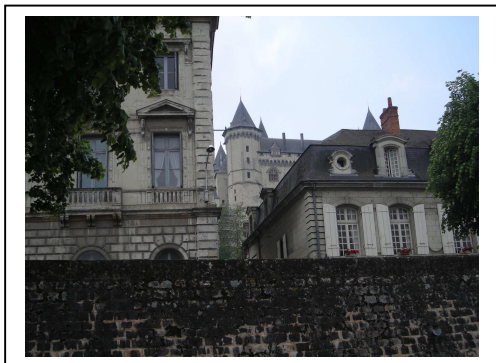
Planche 3 : Le paysage vu des quais



Vue du point 1 en regardant vers le Nord



Vue du point 1 en regardant vers le pont Cessart



Vue du point 2 en regardant vers le Sud



Vue du point 2 en regardant vers le Nord



Vue du point 3 en regardant vers le Nord



Vue du point 3 en regardant vers le Sud

Source : réalisation personnelle

Nous pouvons observer que depuis les quais un certain nombre de paysages est offert. D'une part le front urbain et le château au Sud, le pont Cessart à l'Ouest; d'autre part des paysages plus sauvages au Nord.

Cependant, nous remarquons sur certaines photos que la vue est obstruée par les véhicules en stationnement.

A présent, nous allons observer les quais à partir de la rive droite et du pont Cessart, comme l'illustre les photographies ci-dessous.



Source : réalisation personnelle

Photo 20 : Les quais depuis la Rive droite



Source : réalisation personnelle

Photo 21 : Les quais depuis le pont Cessart

Sur ces deux photos, quatre entités peuvent être identifiées : La Loire, les quais, la D947 et enfin le front urbain.

Nous remarquons que les quais sont pas intégrés au front urbain. En effet, situés entre la Loire et la D947, ces derniers ne sont pas liés au front urbain qui les surmonte. L'axe de circulation constitue une barrière physique, qui entraîne un certain isolement des quais.

3^{ème} PARTIE :

LES PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT

I. Les enjeux de la réalisation d'une promenade

L'espace étudié se trouvant entre un axe de circulation (D957) et le fleuve est soumis à plusieurs enjeux.

Un des enjeux de ce projet est de permettre aux habitants et aux touristes de pouvoir profiter du dernier fleuve sauvage d'Europe. En effet, la scène naturelle que possède Saumur est aujourd'hui peu ou pas exploitée. Il convient de donner aux quais un rôle « de tribune » où les riverains, badauds pourront profiter du spectacle.

L'enjeu est que chacun puisse se rapprocher du fleuve, et que les quais deviennent un lieu de promenade à part entière. Cela permettra de rendre la Loire aux promeneurs.

Cet aménagement devra donc faire vivre la Loire et les quais en développant de nouveaux usages liés à la vie urbaine, aux loisirs et à la promenade.

Les quais Mayaud et Lucien Gauthier, qui ont aujourd'hui comme usage principal « le stationnement », représentent un patrimoine historique et culturel exceptionnel. En plein cœur du centre ville de Saumur, dans le secteur sauvegardé et à proximité de l'hôtel de ville et du théâtre classés monuments historiques, les quais doivent être remis en valeur. En effet, la revalorisation de cet espace pourrait permettre bien sûr de mettre en valeur la Loire mais aussi l'exceptionnel front urbain qui le surmonte. Les promeneurs qui se baladent sur la rive droite, où des chemins piétons sont déjà implantés, pourront profiter de la vue de ce front de Loire, sans être troublés par la présence de centaines de véhicules au pied de ce dernier. L'aménagement des quais pourra contribuer à la valorisation des vues et perspectives des bords de Loire et à un retour vers le patrimoine.

Il me semble également important de raccorder l'espace d'étude à son environnement proche, notamment avec la place de la République, lieu fédérateur de la ville de Saumur en été. A travers ce projet, il convient de briser la linéarité et de retrouver des lignes verticales liant les quais à leur entourage. Ce dernier enjeu est donc de faire des quais, de la place de la République et du front urbain une seule et même entité.

II. A la reconquête de la Loire...

Ma proposition d'aménagement en vue des différents enjeux observés sera la réalisation d'une promenade piétonne sur les quais.

Les quais deviendront un lieu fédérateur de la ville, où chacun pourra venir flâner en bord de Loire. Nous avons pu constater à travers les chapitres précédents que les quais possèdent une symbolique forte qu'il convient de valoriser. Ils pourront ainsi devenir un point d'observation des différentes vues et paysages qu'offrent la Loire et la ville de Saumur.

Le passage du dernier fleuve sauvage d'Europe dans la ville doit être réellement être mis en scène...

Le fil directeur de ce projet est donc la mise en valeur des quais et de la Loire. Cependant, il ne doit pas se réduire à l'aménagement des quais proprement dits mais aussi à leur environnement. En effet, la D947 et le front urbain subiront quelques modifications afin de rétablir une certaine cohérence entre les quais et leurs abords.

Dans un premier temps, je désire sécuriser au maximum les abords des quais. Cela va entraîner divers changements du mode de circulation sur cet axe. En effet, je souhaite créer un environnement où les piétons pourront aller et venir entre la place de la République et les quais en toute sérénité.

Ensuite, je propose la suppression de toutes les places de stationnement se trouvant sur les quais. Un lieu de substitution doit donc être trouvé. En effet, nous ne pouvons pas dans une ville telle que Saumur supprimer 300 places de parking. Nous verrons par la suite comment répondre à ce problème.

La promenade sera principalement piétonne et aucun véhicule y compris les deux roues motorisés ne seront tolérés.

Cet aménagement doit aussi répondre à l'enjeu de rétablissement de lignes verticales entre les quais et le front urbain. Une certaine homogénéité doit être rétablie pour que les quais ne demeurent plus une entité urbaine mise à part. Nous verrons comment y parvenir.

Après avoir étudié ces différents problèmes, nous passerons à l'aménagement de la promenade et à la mise en valeur de la Loire.

II.1. La sécurité aux abords de la promenade

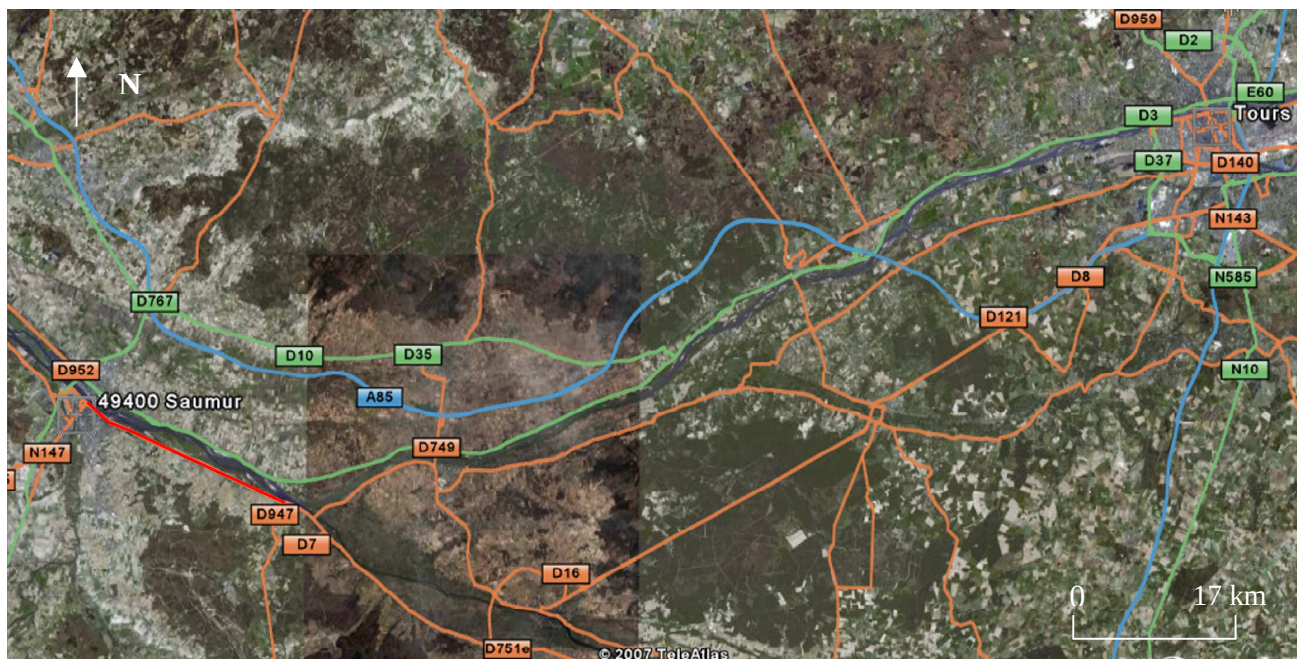
Comme nous l'avons décrit dans le diagnostic, les quais sont surmontés d'une départementale particulièrement passagère. La réalisation d'une promenade piétonne sur les quais entraîne donc une réflexion sur la cohabitation entre voitures et piétons à leurs abords. En effet, les piétons doivent pouvoir aller et venir sur cet espace public en toute sécurité.

Une question importante se pose dans cet aménagement : comment réduire la circulation de la D947 ?

La circulation sur la D947 étant très importante, il serait utopique de rendre cette voie exclusivement piétonne. Cependant, plusieurs moyens palliatifs peuvent être mis en place pour réduire et maîtriser la circulation sur cet axe.

Un des premiers moyens sera d'interdire la circulation des poids lourds sur cette route, sauf pour la desserte locale. En effet, nous avons pu remarquer que cette départementale draine plus de 400 poids lourds par jour. Il me semble qu'il n'est pas envisageable que ces derniers soient encore autorisés à circuler alors que de nombreux piétons vont être amenés à traverser cette voie.

D'autres itinéraires pour rejoindre Saumur étant présents, cette solution semble plausible. En effet, les poids lourds pourront emprunter la levée Tours-Saumur (D3) qui leur est encore autorisée. Un autre itinéraire leur est aussi offert grâce à l'ouverture du tronçon Tours-Saumur de l'autoroute A 85. Ces deux parcours peuvent être observés sur la figure suivante. La voie interdite au poids lourds est symbolisée en rouge sur la présente.



Source : IGN

Figure 8 : Réseau routier autour de Saumur

Nous voyons bien, à travers cette figure, que les poids lourds ont à leur disposition d'autres possibilités d'accès à la ville de Saumur que la D947.

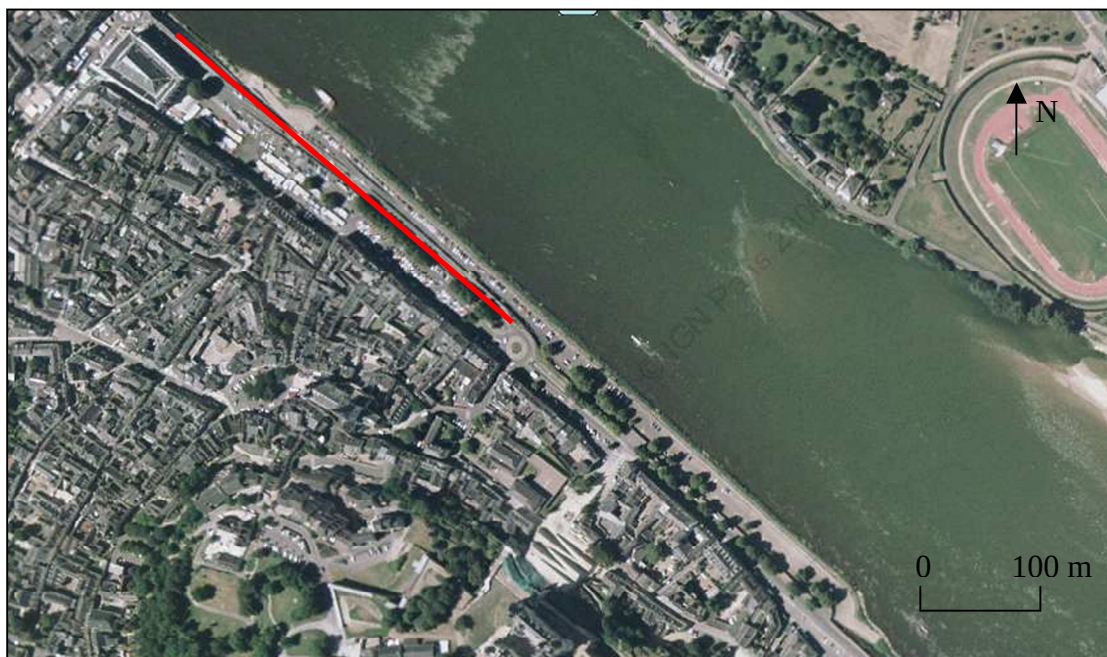
Cependant, il est important que cette mesure soit prise après une concertation entre les élus de tous les villages traversés par cette dernière.

Je pense que cette mesure pourrait être acceptée par les différents acteurs. En effet, après avoir discuté avec les services de la Mairie de Saumur, il semblerait que les élus locaux soient sensible à ce problème et se plaindraient même du passage incessant des poids lourds dans leurs communes.

Une opération similaire est déjà en application sur la levée Nord Angers-Saumur et demeure un réel succès.

Les abords des quais ne seront plus perturbés par le passage des poids lourds. La sécurité et le bien être de chacun s'en trouvant alors renforcés. Seuls les véhicules légers seront autorisés à circuler sur cette partie de la D947, mais devront réduire leur vitesse.

Chacun devra réduire sa vitesse de circulation à 30 km/h, ce qui permettra une plus grande sécurité pour les piétons lors de la traversée de cette voie. Les panneaux indicatifs seront naturellement implantés pour avertir les automobilistes de la vitesse à adopter. Ainsi, à partir du rond point près de la place Saint Michel jusqu'au Pont Cessart, une zone 30 sera adoptée comme le montre la figure ci-dessous.



Fond : IGN

Source : Réalisation personnelle

Figure 9 : Localisation de la zone 30

Des ralentisseurs seront mis en place aux abords des passages piétons afin de rendre la traversée de voie la plus optimale possible en terme de sécurité.

II.2. Un nouvel emplacement pour les stationnements

La réalisation de cette promenade piétonne entraîne obligatoirement une délocalisation des 300 places de stationnements se trouvant actuellement sur les quais.

Le nouvel emplacement du parking doit rester quand même à proximité des quais afin de ne pas perturber les usages de chacun. En effet, comme nous l'avons énoncé précédemment, de nombreux actifs du centre ville stationnent sur ces derniers.

Les quais devenant un espace public de promenade et de détente, ils doivent être facilement accessibles à pied depuis le nouveau parking.

Ainsi, j'ai choisi comme site d'implantation du nouveau parking : la place de la République. Ce parking sera souterrain pour des raisons esthétiques. En effet, l'équilibre architectural du front urbain ne doit en aucun cas être affecté. De plus, dans ce secteur sauvegardé la construction d'un parking extérieur sur plusieurs étages situé devant l'hôtel de ville et derrière la théâtre ne sera pas acceptée par l'ABF.

Ce nouvel édifice souterrain contiendra 300 places minimum et sera sur 3 niveaux. Afin de mieux se représenter, les lieux, j'ai localisé l'emplacement de ce futur parking sur la carte suivante (p50).

La place de la république accueille actuellement une centaine de places de stationnement. Il me semble que celles-ci doivent être supprimées. En effet, les différents sorties piétons ne peuvent déboucher sur un endroit où les automobiles circulent.

Ce parking remplacera donc tous les stationnements qui se trouvaient sur les quais. Il sera construit et pris en charge par un groupe privé (exemple : Le Vinci). La ville de Saumur passera alors une concession avec le groupe, le financement ne sera donc pas à sa charge.

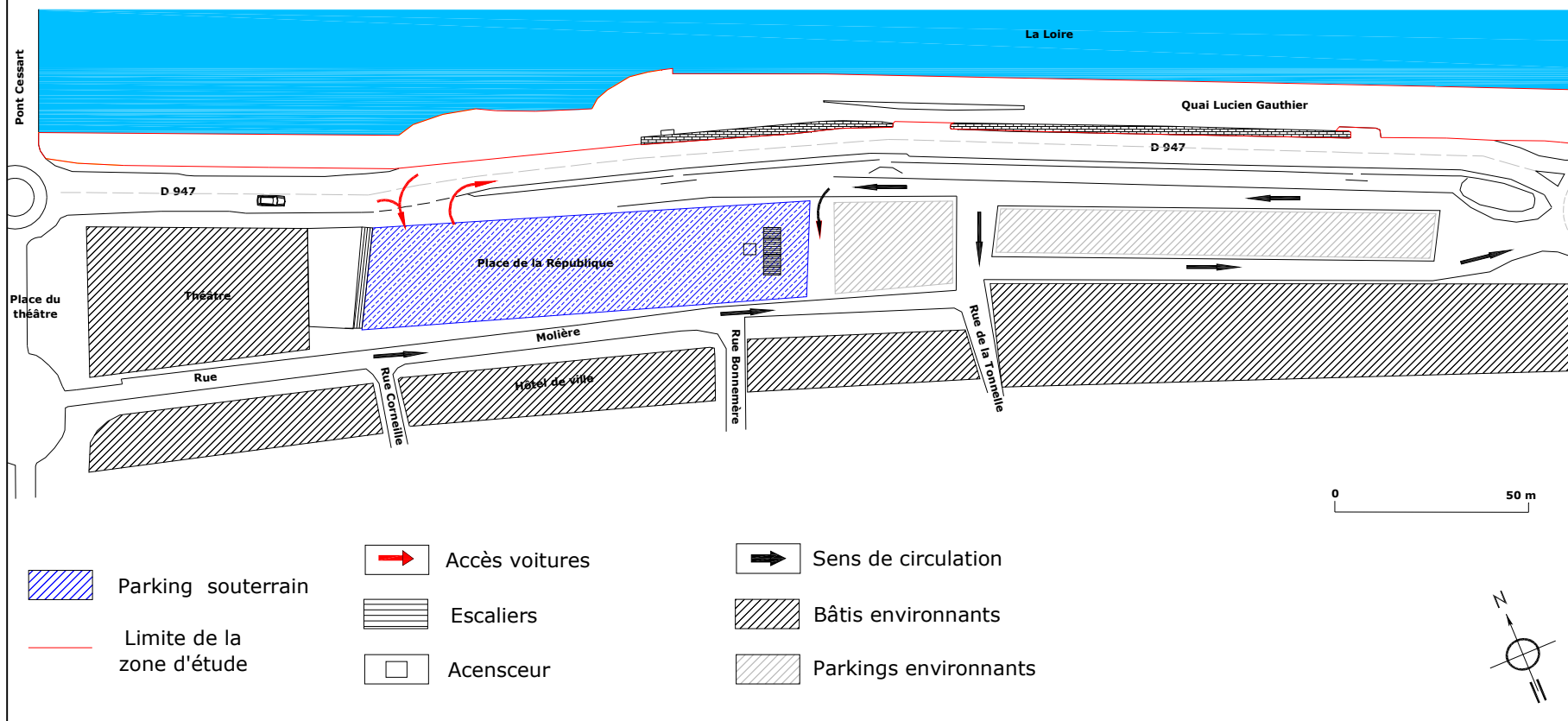
La ville de Saumur s'étant déjà renseignée auprès d'un groupe privé pour la mise en place d'un parking souterrain, j'ai appris qu'une place de stationnement dans ce genre d'édifice coûte 20 000 euros.

Maintenant, se pose la question de l'organisation de la circulation aux abords de ce parking et des voies d'accès piétons et véhicules de ce dernier.

Les entrées et sorties véhicules se trouveront au Nord de cet édifice. L'accès ne pourra alors se faire que via la D947. Le reste de la place ne sera donc pas troublé par un flot de véhicules incessant. J'ai opté pour la mise en place de voie de circulation à sens unique au niveau des parkings environnants. Ce choix a été motivé par la volonté de diminuer le trafic dans cette zone et de la rendre la plus sécurisante possible pour les piétons. Cependant, ces changements de circulation permettront toujours aux véhicules d'aller et venir dans les différents parkings se trouvant sur la place.

En ce qui concerne les accès piétons, un ascenseur sera implanté pour permettre aux personnes handicapées, personnes âgées de sortir du parking ou rejoindre leur véhicule dans les meilleures conditions. Un escalier à double sens sera également installé.

Carte 15 : Parking souterrain et organisation de la circulation



Fond de carte : Extrait cadastral Mairie de Saumur

Source : Réalisation personnelle

Le problème de délocalisation du parking étant solutionné, nous allons aborder la problématique de la constante linéarité entre les quais, la D947 et le front urbain. En effet, au cours de l'étude précédente, nous avons pu observer que chaque entité est indépendante et qu'il n'existe pas de liens réels entre elles. Il serait donc intéressant de rétablir une ou plusieurs lignes verticales afin que les quais et le front urbain évoluent comme étant une entité à part entière. Cet aménagement devra permettre d'atténuer la présence de la D947, qui constitue une véritable barrière physique.

II.3. Récréer le lien entre les quais et leurs abords

Pour rétablir une certaine verticalité entre les quais et le front urbain, je propose de créer un escalier monumental qui partirait de la partie extrême du parvis de l'hôtel de ville pour arriver sur la partie inférieure des quais. Cet édifice aura bien entendu une partie plane lors de la traversée de voie.

Il mesurera environ 50 mètres de long. Le revêtement de ce dernier rappellera la pierre de tuffeau caractérisant le front urbain. Sur les quais, nous obtiendrons alors un mélange subtil de couleur orangée liée aux pavés, et blanchâtre de l'escalier.

De la rive droite, les promeneurs pourront observer que les quais et le front urbain se répondent d'une part par la présence de l'escalier mais aussi grâce aux matériaux employés. L'utilisation de matériaux similaires contribuera à rétablir les lignes verticales.

Cet escalier rappellera celui du parvis du théâtre, comme l'illustre la photographie ci-dessous.



Source : Réalisation personnelle

Photo 22 : Escalier au niveau du parvis du théâtre

Afin de mieux visualiser l'emplacement de cet édifice, je l'ai représenté en rouge sur la photographie suivante.



Source : Drac. Pays de la Loire

Photo 23: Localisation schématique de l'escalier monumental

Nous voyons déjà à travers cette représentation très schématique du futur escalier, qu'il permettra de créer un réel lien entre le front urbain et les quais. La route sera, elle aussi, intégrée à cet édifice et ne constituera plus une barrière.

Pour la sécurité des piétons, des feux seront mis en place de part et d'autre de cet édifice. Cependant, pour ne pas créer d'embouteillages, ces feux seront clignotants et ne passeront au rouge seulement quand un piéton en fera la demande.

Un revêtement indicateur de la traversée de piétons sera implanté. Il sera dans les tons beige, afin de marquer une rupture avec la couleur noire du bitume.

Des plots en aluminium seront aussi installés afin que les voitures ne puissent pas, en cas d'inattention, percuter un piéton. Cependant, leur espacement permettra le passage des piétons.



Photo 24 : Exemple de plot en aluminium

Source : Le moniteur

Des rampes pour handicapés seront placées aux extrémités de l'escalier. Afin de respecter les normes de sécurité, elles auront une pente de 4,5%.

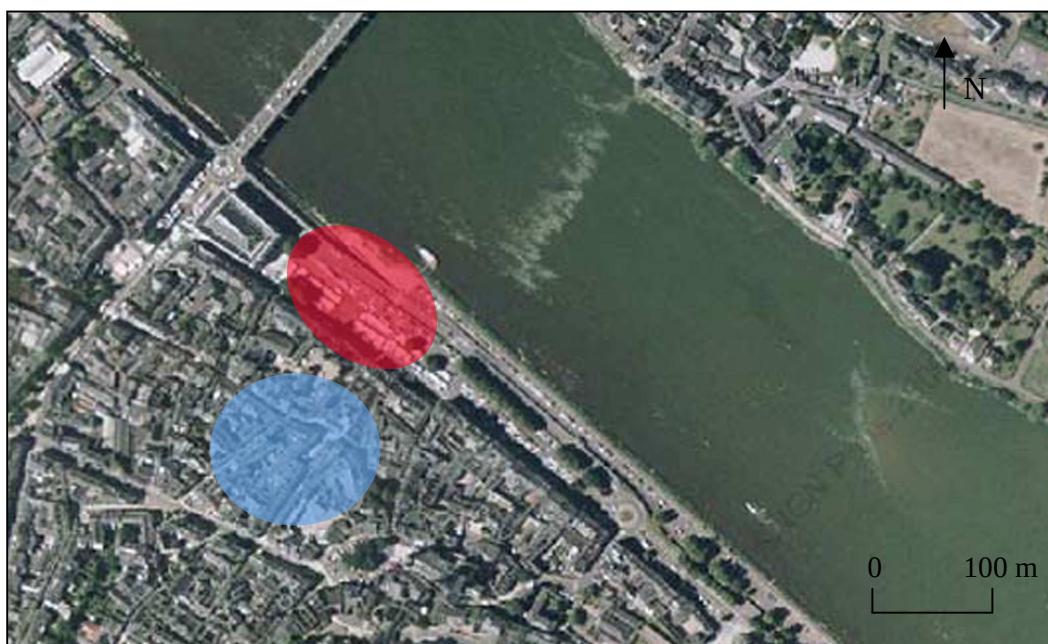
Nous pouvons aussi voir d'après la photographie 23 que le terre plein de béton qui constitue actuellement un accès voiture devra être détruit. Le parapet, lui, devra être reconstitué à ce niveau afin que les quais continuent à jouer leur rôle de protection lors des crues. Les autres anciens accès voitures seront conservés et deviendront piétons.

Cet édifice, n'empêchant en rien la capacité d'expansion des crues et respectant les normes architecturales et esthétiques, est tout à fait réalisable, comme me l'a confirmé l'ABF. En effet, il respecte à la fois les règles environnementales et juridiques.

Il jouera un double rôle. Il permettra la circulation des piétons et aura également un rôle de mobilier urbain « naturel ». En effet, sa longueur étant importante, certains pourront au niveau des quais s'asseoir sur les marches, observer la Loire et profiter du paysage.

La réalisation de cet escalier entre la place de la République et les quais amène à traiter la place de la République.

Cette dernière n'étant plus sous la contrainte des stationnements, il serait intéressant de donner des pistes de réflexion pour un aménagement futur de cet espace. En effet, la fréquentation des quais sera liée à celle de la place de la République. Cette dernière, se trouvant au pied des façades de bâtiments publics (théâtre, hôtel de ville) et face à la Loire, deviendra un espace de transition qui via l'escalier monumental mènera aux quais. Une nouvelle centralité dans la ville de Saumur pourra alors voir le jour. En effet, même si cet espace est très vivant l'été, les habitants le fréquentent peu l'hiver. L'hiver, les habitants se concentrent dans le centre ancien de Saumur.



Fond : IGN

Source : Réalisation personnelle

 Centralité l'hiver
 Centralité l'été

Figure 10 : Double centralité à Saumur

Il sera donc bénéfique pour la ville de Saumur, de mettre en place dans le futur un aménagement qui vise à attirer habitants et touristes sur cette place pour qu'ensuite ils se dirigent vers les quais. Sur cette dernière bordée par les bâtiments publics et des cafés, nous pourrions imaginer la création d'une esplanade pavée. Un chemin en bois qui trancherait avec l'espace minéral et conduirait à l'escalier monumental, pourrait par exemple être mis en place. Différentes animations et évènements pourront alors être proposés sur ce lieu qui jouera le lien entre le reste de la ville et les quais.

Ce chapitre nous a permis de définir les différents aménagements nécessaires pour permettre : l'accession aux quais la plus sécurisante et pratique possible pour les usagers, et la liaison de cet espace avec son environnement proche.

Dans le chapitre suivant, nous étudierons, l'aménagement des quais proprement dits avec la réalisation de la promenade.

III. Une promenade tournée vers le fleuve

III.1. La surface du quai

Comme nous avons pu le constater dans le diagnostic, la surface des quais se caractérise par la présence de pavés en grès mais aussi d'un revêtement goudronné sur une large partie de l'espace. Cependant, sous ce revêtement se trouvent les pavés d'origine. Il faudra donc enlever ce revêtement afin de faire ressortir la surface d'origine et la restaurer.

L'ensemble de la surface du quai devra faire l'objet d'une restauration importante.

Cette restauration devra bien sûr se faire dans le respect des valeurs historiques, esthétiques, et de l'ancienneté des ouvrages. Il est donc important de remettre en état le quai, non seulement pour mettre en place la promenade mais également pour garder sa fonction de protection contre les eaux et assurer les besoins locaux tels que la navigation légère, l'animation..

Cette politique de restauration des quais permettra de répondre à la préoccupation de mise en valeur de patrimoine. Même si les quais ont souvent été oubliés, ils font partie intégrante d'un patrimoine à conserver et à protéger.

La restauration des quais, depuis 1995, figure dans le programme interrégional Loire grandeur nature.

Cette phase de restauration massive devra être suivie d'une logique d'entretien.

Pour rendre la promenade accessible à tous, j'ai choisi de mettre en place une bande de pavés lisses de quelques mètres de large pour rendre la marche plus agréable et accessible à tous. De part et d'autre de cette bande, les pavés bombés seront conservés et restaurés.

L'objectif majeur de cette restauration est de rendre ce site accessible à tous mais également de rappeler l'activité portuaire et fluviale d'antan. Les quais retrouveront ainsi leur allure d'origine et auront également un aspect pratique pour les usagers.

Le conservatoire propose une technique pour restaurer les pavés dans une certaine tradition qui est la suivante. Il faut arracher la végétation qui s'est introduite dans les joints des pavés grâce à un traitement phytosanitaire. Ensuite, le parement doit être lavé avec une eau à haute pression. Enfin, les joints doivent être remplis d'un mortier réalisé avec du sable de Loire et de la chaux hydraulique. Afin de garantir un effet d'authenticité, le joint doit être sablé.

Si certains pavés sont trop altérés, ils seront remplacés.

Pour pouvoir imaginer à quoi ressembleront les quais après la restauration, j'ai choisi l'illustration suivante. Elle provient du projet d'aménagement des quais à Orléans. Le résultat obtenu tendra donc vers le modèle présenté ci-dessous.



Source : <http://www.ville-orleans.fr>

Figure 11 : Aménagement des quais à Orléans

III.2. Le mobilier urbain

La réalisation d'une promenade ne peut se réduire à la rénovation de la surface des quais, des éléments urbains doivent également être implantés pour le confort de tous.

Le choix du mobilier urbain sera influencé par deux paramètres : l'esthétisme et la résistance aux inondations. En effet, des matériaux comme le bois ne peuvent être employés car ils seraient très vite dégradés par les inondations.

Je désire que le mobilier urbain adopte un style « épuré », en adéquation avec la surface des quais qui sera entièrement minérale.

Il paraît essentiel que le mobilier urbain implanté soit en harmonie avec la texture du sol, mais aussi en accord avec le front urbain le surmontant.

Il est impératif que l'esthétisme soit respecté afin que le tableau : « Loire-quai-front urbain » retrouve une identité perdue...

Dans un premier temps, tout le mobilier existant sera enlevé, exceptés les quatre bancs en pierre présents sur la partie pavée à l'Ouest des quais.

Les barrières de sécurité pour les voitures n'ayant plus d'utilité, ne seront pas conservées. Les grands lampadaires seront supprimés au profit d'un jeu de lumière intégré au sol comme nous le verrons dans le prochain paragraphe.

Quelques bancs seront implantés le long de la promenade. Cependant, j'ai choisi de limiter leur nombre pour une question d'esthétisme. En effet, ce sont les quais et la Loire qui doivent être mis en valeur et non pas le mobilier urbain implanté.

Ces bancs seront donc, pareillement aux précédents, en pierre reconstituée couleur calcaire. Ils s'intégreront alors parfaitement dans cet environnement minéral. Ces 18 bancs seront espacés sur toute la longueur des quais. Les promeneurs pourront ainsi marquer des arrêts et contempler la Loire.

Une dizaine de poubelles seront aussi mises à la disposition des usagers, afin que cet espace reste le plus propre possible. Elles seront en acier inoxydable pour une meilleure résistance à l'eau.

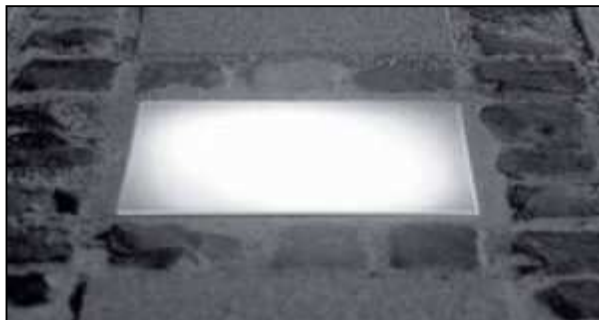
En ce qui concerne la végétation, je laisserai celle qui est déjà présente mais n'en ajouterai pas d'autre. Je pense que la présence de la Loire se suffit à elle-même. De plus, pour ne pas entraver le passage du fleuve, il est important de ne pas planter trop de végétation.

III.3. Les quais mis en lumière

La mise en valeur de cet espace ne peut se concevoir sans un jeu de lumière. En effet, la nuit la Loire reflète toutes les lumières de la ville. Il est donc primordial de mettre en place un éclairage sur les quais afin que la Loire se parent de mille et une couleurs.

Au niveau de l'escalier, je propose donc d'intégrer à chacune de ses extrémités une lumière naturelle blanchâtre. Ce guidage lumineux pourra permettre aux piétons de se repérer grâce au sol même en pleine nuit. Ce même éclairage sera également mis en place de part et d'autre de la bande de pavés lisses. Le bord des quais, lui, sera éclairé avec des lampes à sodium à haute pression, dont la lumière a une teinte jaunâtre.

Ces appareils d'illumination seront dissimulés par un encastrement dans le sol. Ils devront, compte tenu des inondations fréquentes être submersibles. La photographie ci-dessous donne un aperçu du type de luminaire qui sera implanté.



Source : AchiExpo.com

Photo 25 : Exemple de luminaire

Ainsi, les quais par leurs différents éclairages, illumineront la Loire par réverbération. Ce guidage lumineux aura donc un aspect à la fois esthétique et pratique.

III.4. De nouvelles activités sur les quais...

Comme nous l'avons évoqué précédemment, une seule activité débute depuis les quais : la promenade en Loire. Je propose de mettre en place, à l'extrémité Est, de la zone d'étude, un embarcadère pour une activité de canoë-kayak. Une billetterie, et une embarcadère démontable en 48h, comme le prescrit le PPRi, seront implantés entre Mai et Septembre. Un chalet sera déployé pour accueillir et guider les usagers.



Photo 26 : Chalet démontable

Source : www.montorodesign.com

Des animations ponctuelles, à des périodes clés (jours fériés, week-end prolongés..), pourront également être développées. En effet, la ville de Saumur pourra lancer « Saumur-Plage », ou « Les quais de Saumur en fête »... Ces dernières permettront de rassembler les habitants de Saumur sur les quais, et leur donner envie d'y revenir...

Photo 27 : Opération « Paris plage »

Source : <http://www.paris.fr>



Enfin, le reste de l'année, tous les premiers dimanche du mois, un marché aux puces pourra être reçu. Ce genre de manifestation rassemble une population importante. En effet, le marché aux puces sur les quais de Montsoreau situé à 15 km au Sud-Est de Saumur, connaît un réel succès, et attire un grand nombre de Saumurois.



Photo 28 : Les puces de Montsoreau

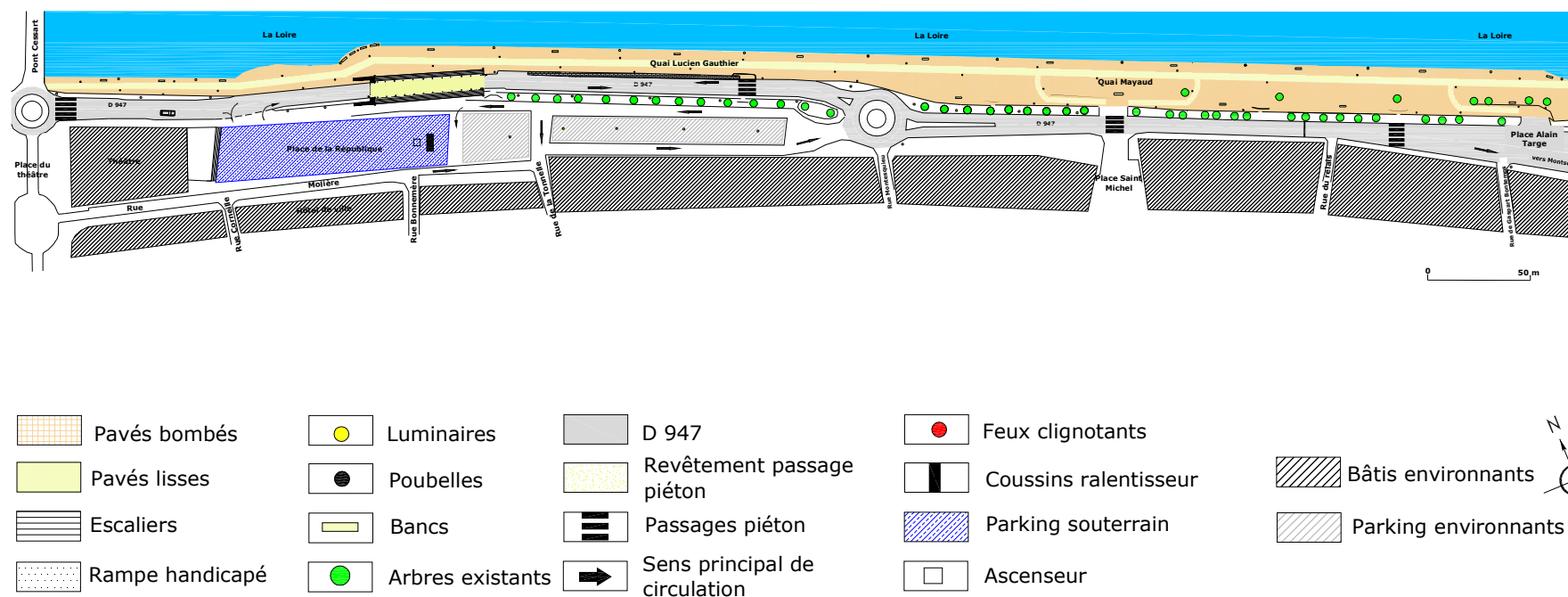
Source : <http://www.ville-montsoreau.fr>

IV. Modélisation du projet

Dans ce chapitre, je désire représenter les différentes propositions d'aménagements exposées précédemment à travers une carte récapitulative. Les activités nautiques et animations étant ponctuelles ne seront pas symbolisées sur cette dernière.

La carte suivante donne donc un aperçu des quais et de leur entourage après la réalisation de ces différents aménagements.

Mise en valeur des quais de la Loire
-Réalisation d'une promenade-



Fond de carte : Extrait cadastral Mairie de Saumur
Source : Réalisation personnelle

V. Coûts et financement

➤ Promenade piétonne

	Prix unitaire	Quantité	Prix TTC
Pavés en grès lisses	70 €/m ²	2 350 m ²	164 500 €
Pose des pavés lisses sur sable stabilisé	30 €/m ²	2 350 m ²	70 500 €
Joints pavés	9 €/m ²	2 350 m ²	21 150 €
Destruction revêtement goudronné	15 €/m ²	4 595 m ²	68 925 €
Rénovation pavés en grès d'origine	50 €/m ²	9 570 m ²	478 500 €

➤ Escalier monumental

	Prix unitaire	Quantité	Prix TTC
Escalier monumental			75 000 €
Rampe handicapé (en béton)	3 000 €	2	6 000 €
Bornes de protection	150 €	24	3 600 €

➤ Le mobilier urbain et l'éclairage

	Prix unitaire	Quantité	Prix TTC
Banc	1 000 €	18	18 000 €
Poubelle	300 €	10	3 000 €

	Prix unitaire	Quantité	Prix TTC
Luminaire encastré submersible (bord des quais)/ teinte jaune	1000 €	16	16 000 €
Luminaire encastré submersible (bord de la bande de pavés lisses) /teinte blanche	700 €	37	25 900 €

➤ Signalisation et sécurité

	Prix unitaire	Quantité	Prix TTC
Feux tricolores	7 000 €	2	14 000 €
Coussin de ralentissement	133 €	2	266 €
Panneau de signalisation	70 €	12	840 €
Revêtement piéton antidérapant	20 €/m ²	460 m ²	9200 €

➤ **Total**

Sous total Promenade	803 575 €
Sous total Escalier monumental	84 600 €
Sous total Mobilier urbain et éclairage	62 900 €
Sous total Signalisation et sécurité	24306 €
Total TTC	975 381 €

Les données étant rares, ce bilan financier n'est qu'une estimation approximative. Il devra être complété par une étude financière plus poussée qui pendra en compte des données techniques précises.

Le financement du projet reviendra pour une grande partie à la ville de Saumur.

Cependant, la restauration des cales et des quais étant reconnue à l'échelle du fleuve, et inscrite au programme interrégional Loire grandeur nature, les travaux de restauration sont cofinancés à :

- 20% par l'Etat
- 30% par la région
- 30% par le département
- 20% par la commune

Conclusion

Ce projet de mise en valeur des quais Lucien Gauthier et Mayaud à Saumur répond aux politiques de revalorisation des anciens espaces portuaires et du fleuve.

Les quais et la Loire, de par ces aménagements, feront partie intégrante du centre ville de Saumur. Les habitants pourront grâce à cette promenade redécouvrir la Loire sous un nouveau jour. En effet, la délocalisation des stationnements permettra de restaurer les quais et de mettre en place la promenade piétonne.

Il m'a aussi paru essentiel dans cette étude d'inclure les quais dans leur entourage. Grâce à l'escalier monumental créé, Saumurois, touristes et badauds pourront de la place de la République se rendre en toute sécurité sur les quais et profiter du paysage...

De nouvelles activités et de nouveaux usages seront développés sur cet espace public délaissé depuis quelques années. Les quais demeureront un espace de promenade, de détente et de loisir dont chacun pourra bénéficier.

Entre pierres et eau, ce patrimoine architectural symbolique retrouvera toute sa valeur et deviendra un lieu fédérateur de Saumur.

Ce projet contribuera également à la mise en valeur de la ville, reconnue par l'UNESCO depuis 2000.

Ce dossier n'est qu'une étude préliminaire qui devra être suivie d'études techniques précises.

Références Bibliographiques

❑ Ouvrages

Denécheau J-H. 1995. Saumur en dessins. Denécheau, Saumur, 63 p.

Landais H. et al., 1997. Histoire de Saumur. Editions Privat, Toulouse, 398 p.

Sigot J. 1999. Pays de la Loire -Saumur- . Editions C.M.D, Montreuil Bellay, 128 p.

❑ Rapports

Conseil général des ponts et chaussées. Politique des sites dans le Val de Loire inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO. 2005. Rapport n° 2004-0066-01. Paris, 30p.

Conservatoire régionale de la Loire et de ses affluents. Quais et levée de Loire. 1998. Imprimédia, Nantes, 98p.

IAAT. Atlas de territoires du Val de Loire. 2005. 64p.

Mairie de Saumur. Plan de prévention des risques prévisibles d'inondation du Val d'Authion. 2000.

Mairie de Saumur. Saumur, risques majeurs. 33p.

Ministère de l'équipement des transport et du logement. 2000. Les secteurs sauvegardés. Paris, 70p.

Mission Val de Loire. 2004. Vivre et faire vivre les paysages du val de Loire. Tours, 72p.

❑ Sites internet

<http://www.legifrance.gouv.fr>

<http://www.lemoniteur-expert.com>

<http://www.maine-et-loire.pref.gouv.fr>

<http://www.pays-de-loire.ecologie.gouv.fr>

<http://www.ville-orleans.fr>

Table des cartes

Carte 1 : Localisation de la ville d'étude dans la région des Pays de la Loire.....	7
Carte 2 : Localisation de Saumur dans son département et sur la Loire.....	8
Carte 3 : Saumur vers 1621.....	10
Carte 4 : Plan d'urbanisme de J.B de Voglie en 1756	12
Carte 5 : Localisation de Saumur dans le périmètre inscrit au patrimoine de l'UNESCO.	16
Carte 6 : Emprise des stationnements sur les quais.....	20
Carte 7 : Localisation des deux points de comptage.....	22
Carte 8 : Les accès aux quais.....	25
Carte 9 : Front urbain longeant les quais -Localisation des différentes fonctions-.....	27
Carte 10 : Extrait cartographique du PPRi -Commune de SAUMUR-	32
Carte 11 : Extrait cartographique du PPRi -Commune de SAUMUR/ Zone 5-	33
Carte 12 : Les différents types de surface sur les quais.....	36
Carte 13 : Mobilier et végétation des quais et de l'environnement proche	38
Carte 14 : Périmètre du secteur sauvegardé	40
Carte 15 : Localisation du parking souterrain et organisation de la circulation	50
Carte 16 : Mise en valeur des quais de la Loire	58

Table des figures

Figures 1 et 2 : Localisation des quais Lucien Gauthier et Mayaud dans la ville.....	9
Figure 3 : Les îles et les ponts de Saumur en 1630	11
Figure 4 : La Loire et le pont Cessart en 1775.....	13
Figure 5 : Le débit de la Loire au cours de l'année.....	30
Figure 6 : Les écoulements mensuels de la Loire.....	30
Figure 7 : Localisation des points de prise de vue	41
Figure 8 : Réseau routier autour de Saumur.....	47
Figure 9 : Localisation de la zone 30	48
Figure 10 : Double centralité à Saumur	53
Figure 11 : Aménagement des quais à Orléans.....	55

Tables des photographies

Photo 1 : Le nouveau théâtre néo-classique de Saumur	14
Photo 2 : Couplage de gabares photographié quai Lucien Gauthier en 1900.....	14
Photo 3 : Les stationnements envahissent les quais.....	19
Photo 4 : Les différents types de rangements de véhicules	21
Photo 5 : Les barrières de sécurité.....	21
Photo 6 : Exemple d'accès piétons	24
Photos 7 et 8 : Exemples de voies d'accès voitures.....	24
Photo 9 : Croisière à bord du « Saumur Loire ».....	26
Photos 10 et 11 : Installation de l'embarcadère	26
Photos 12 et 13 : Les quais sous les eaux et le Pont César	31
Photo 14 : Partie Ouest pavée	34
Photo 15 : Limite entre partie pavée et goudronnée à l'Ouest des quai	34
Photo 16 : Limite entre la partie goudronnée et pavée à l'Est	35
Photo 17 : Anneau d'amarrage.....	35
Photo 18 : Altération des pavés	35
Photo 19 : Parapet incrusté de mousses	37

Photo 20 : Les quais depuis la rive droite.....	43
Photo 21 : Les quais depuis le pont Cessart.....	43
Photo 22 : Escalier au niveau du parvis du théâtre	51
Photo 23 : Localisation schématique de l'escalier monumental.....	52
Photo 24 : Exemple de plot en aluminium	52
Photo 25 : Exemple de luminaire.....	57
Photo 26 : Chalet démontable	57
Photo 27 : Opération « Paris plage ».....	57
Photo 28 : Les puces de Montsoreau	58
Planche 1 : Photographies du front urbain longeant les quais.....	28
Planche 2 : Mobilier urbain et végétation.....	37
Planche 3 : Le paysage vu des quais	42

	Ingénieur 1 Département Aménagement
Auteur : Marchand Anne-Laure	Projet individuel
Année : 2006-2007	Tuteur : Mme Savourey Cathy
La mise en valeur des quais de la Loire à Saumur - Réalisation d'une promenade piétonne -	
Cette étude a pour objectif la mise en valeur des quais de la Loire à Saumur. Les quais Lucien Gauthier et Mayaud, situés sur la rive gauche de la Loire, représentent un patrimoine architectural et symbolique fort qu'il convient de valoriser. L'histoire de Saumur est liée à son fleuve, même si elle s'en est détournée au fil du temps. Aujourd'hui, cet espace dévolu principalement au stationnement ne permet pas l'intégration de la Loire dans la ville. Alors que les relations entre ville et fleuve deviennent un enjeu national, la valorisation des quais de Saumur, classée depuis 2000 patrimoine mondial de l'humanité semble incontournable. L'enjeu sera donc de retourner la ville vers son fleuve en développant de nouveaux usages sur les quais. Dans ce contexte général, la réalisation d'une promenade piétonne sur cet espace prend alors tout son sens. Chacun pourra alors redécouvrir et se réapproprier la Loire et ses paysages sauvages. Les quais deviendront ainsi un espace de promenade, de loisir et de détente accessible à tous. De nouvelles activités fluviales et animations pourront y être développées afin de renforcer leur dimension attractive. Cet aménagement inclura aussi les quais dans leur environnement proche, afin qu'ils fassent partie intégrante de la structure urbaine de Saumur. Ces propositions permettront de mettre en valeur ce site à l'échelle du quartier et de la ville. Ce projet contribuera donc à replacer le corridor fluvial au cœur de la vie saumuroise... Mots clés : Loire, Saumur, quais, patrimoine, espace public, promenade piétonne	