

Réaménagement du quartier de La Casse Cholet (49)



Figure 1 : Friches ferroviaires de Cholet
Source : B. TESSON

Réaménagement du quartier de La Casse Cholet (49)



Avertissement

- ✓ Le PIND est un premier test qui vous permet de vous évaluer (et d'être évalué par les enseignants), de prendre conscience des connaissances acquises mais également de la marge de progression et des éléments qui restent à acquérir.
- ✓ Le PIND est un espace de liberté (le seul dans la formation) qui mesure votre motivation pour l'aménagement.
- ✓ Le PIND est un exercice qui doit vous permettre de problématiser un sujet en vous appuyant sur des recherches bibliographiques, d'élaborer un diagnostic orienté et d'émettre des propositions.

Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier l'ensemble des personnes qui m'ont aidé à réaliser mon projet tout au long de cette année, plus particulièrement :

Ma tutrice Nathalie Brevet, pour sa disponibilité et ses conseils afin de me guider tout au long de la réalisation de mon projet.

M. Caillarec, architecte de la ville de Cholet, pour sa patience et son aide dans mes recherches.

Le personnel du service des archives qui ont pris sur leur temps de travail pour me recevoir et me fournir des documents précieux dans mon travail de recherche.

L'ensemble des personnes ayant accepté de répondre à mes questions et interviews.

Merci à toutes ces personnes, sans qui je n'aurais pas pu réaliser ce projet.

Sommaire :

Avertissement	.....	3
Remerciements	.....	4
Sommaire	.....	5
Introduction	.....	7
I- Etat des lieux & Diagnostic	.....	11
A- Une cohérence à recréer dans le tissu urbain	.....	12
1- Un réseau de transport synonyme d'enclavement		
2- Une dynamique économique en perte de vitesse		
B- Un secteur de transition aux opportunités nombreuses	.....	26
1- Une vie urbaine pauvre		
2- Une proximité avec la ville à renforcer		
3- Une amorce de changement		
C- Synthèse des enjeux	.....	48

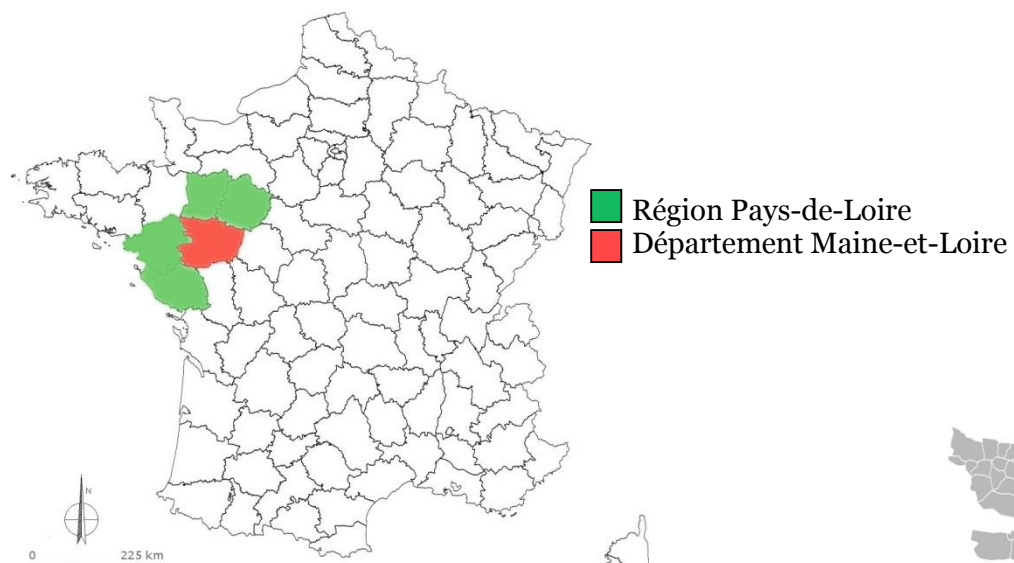
Sommaire :

II- Projet	50
A- Une nouvelle lisibilité indispensable à l'avenir du quartier	51
1- Restructuration du réseau ferroviaire	
2- Requalification momentanée des friches ferroviaires et réorganisation des voies d'accès	
B- Réaménagement et revalorisation du tissu urbain	67
1- Une identité paysagère à créer	
2- Aménagement d'espaces habitables	
3- Une centralité gage d'hospitalité	
Conclusion	85
Bibliographie	87
Index des signes	90
Table des illustrations	91
Annexes	94
Table des matières	103

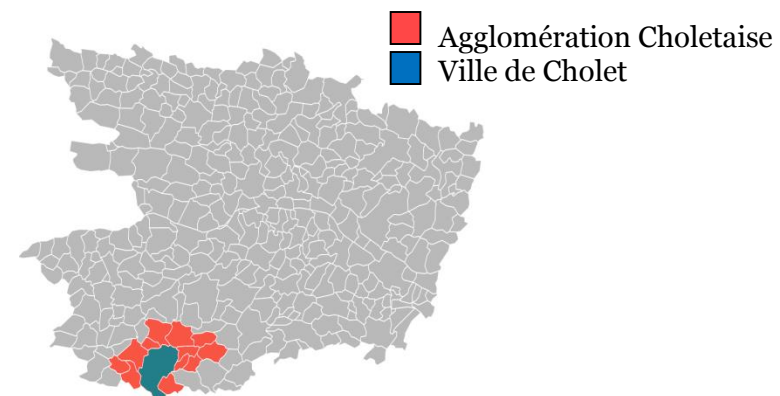
Introduction



Cholet est une ville située à l'Est de l'agglomération Nantaise dans la région Pays-de-Loire et dans le département du Maine-et-Loire (49). Cholet est la ville-centre d'une agglomération composée de 13 communes et accueillant près de 81 112 habitants en 2011.



Carte 4: Localisation de la région Pays-de-Loire
Fond de carte : Cartes & Données, Réalisation : B. TESSON



Carte 6 : Localisation de la commune de Cholet
Fond de carte : Cartes & Données, Réalisation : B. TESSON

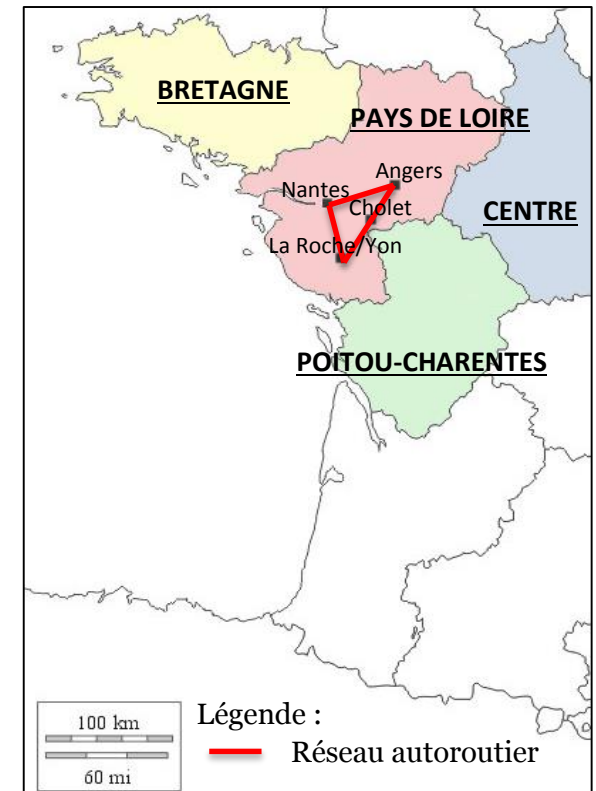
Introduction

Cholet a une population de 54 421 habitants, selon le recensement INSEE de 2011. La commune s'étend sur une superficie de 87,5 km² et a une densité de population de 622,2 habitants par km².

Située à l'extrémité Sud-est du département du Maine-et-Loire, la commune de Cholet est limitrophe à deux départements la Vendée et les Deux-Sèvres ; mais aussi à la région Poitou-Charentes. Par sa situation et son emplacement dans le territoire de la Communauté d'Agglomération, Cholet dispose d'atouts stratégiques et économiques importants.

De plus, elle se trouve au cœur d'un triangle autoroutier formé par les villes de Nantes, Angers et la Roche-sur-Yon, et dispose d'ouverture sur 4 régions tels que la Bretagne, le Poitou-Charentes, la Normandie et encore le Sud de l'Ile-de-France.

Le Choletais est aujourd'hui considéré comme le deuxième plus important bassin économique des Pays-de-Loire. Historiquement une terre d'entrepreneurs, le bassin choletais bénéficie d'un tissu industriel dense, riche et diversifié. La présence d'importantes zones d'activités et de nombreuses entreprises « leader » dans leur secteur d'activité (Michelin, Thales, Nicoll, Charal, Brioche Pasquier, Jeanneau,...) a fait et continue à faire de Cholet un territoire dynamique.



Carte 15 : Triangle autoroutier de Cholet

Fond de carte : Cartes & Données, Réalisation : B. TESSON

Introduction

D'origine gallo-romaine, la ville de Cholet s'est vue détruite puis reconstruite plusieurs fois au fil des siècles. Construite sur les ruines d'une cité féodale, c'est ici-même qu'elle s'est développée. Les guerres de Vendée de 1793 à 1795 ont très fortement affaibli l'économie de la ville et c'est principalement grâce à l'industrie textile qu'elle a pu retrouver son dynamisme.

Le paysage urbain va être marqué par cette industrie textile comme une couronne en périphérie de la ville. L'agglomération va alors commencé à se développer à partir du 19^{ème} siècle, qui va être marqué par un accroissement important de la population, de l'industrialisation et de l'urbanisation.

La topographie de la ville va d'abord favoriser son extension d'Est en Ouest. Cholet accroît alors ses limites et intègre à son cœur de nouveaux bourgs. La création de la place Travot en 1836 au centre de la ville marque l'arrivée des premières stratégies de développement de la commune et en 1857 elle obtient le statut de sous-préfecture du département de Maine-et-Loire. Tournant important dans l'histoire de Cholet, c'est alors qu'une politique de « grands travaux » va apparaître et va dessiner la physionomie de la ville durant le 19^{ème} siècle.

Le début de l'industrialisation a été très fructueux pour Cholet avec notamment la création d'un axe ferroviaire Angers-Niort en 1864 permettant ainsi la création d'une gare. Influencé par le Baron Haussmann, quelques nouveaux axes de liaisons vont être créés permettant ainsi de joindre la gare au centre-ville. La multiplication des échanges commerciaux grâce à ce nouveau moyen de transport va contribuer à l'industrialisation massive de la ville et lui donne un essor considérable. En l'espace d'un demi-siècle la population Choletaise doublera. C'est depuis la création de cette halte ferroviaire que va naître les premières stratégies d'urbanisation.

Introduction

Semi-rurale et quasi mono-industrielle, essentiellement dominée par le textile qui atteindra son apogée vers 1920, Cholet va anticiper une grave crise sectorielle en se diversifiant. Les échanges commerciaux ont été rompus pendant les périodes de Guerres Mondiales et la fin du protectionnisme en France suite à la création de l'Europe va augmenter fortement la concurrence sur le marché de textile. Cholet s'est alors rapidement diversifiée par une reconversion dans la confection et le prêt-à-porter. Ce domaine reste cependant fébrile et c'est pour cela que, durant la deuxième moitié du 20^{ème} siècle, il va être dépassé par l'industrie mécanique, électrique, électronique et chimique qui représente à cette époque près de 50% des emplois ouvriers.

L'implantation d'importants groupes tels Michelin en 1970 ou encore « Digital Development France » (grande firme américaine) va permettre de redynamiser l'ensemble de l'économie choletaise et proposer un nombre d'emplois considérable. Malgré la fermeture des tissages (marque identitaire forte pour la ville), le potentiel industriel Choletais a su se diversifier et maintenir son bon développement économique.

Marquée par un potentiel industriel fort, la municipalité a, au fil des siècles, souhaité préserver son centre et repousser les limites de l'implantation de nouvelles usines et entreprises dans le périurbain. Aujourd'hui la ville continue de s'étendre et de se développer. Cependant la morphologie urbaine construite dans le passé marque une limite dans l'étalement urbain notamment au niveau de la voie ferrée au Sud du quartier Nord de la gare.

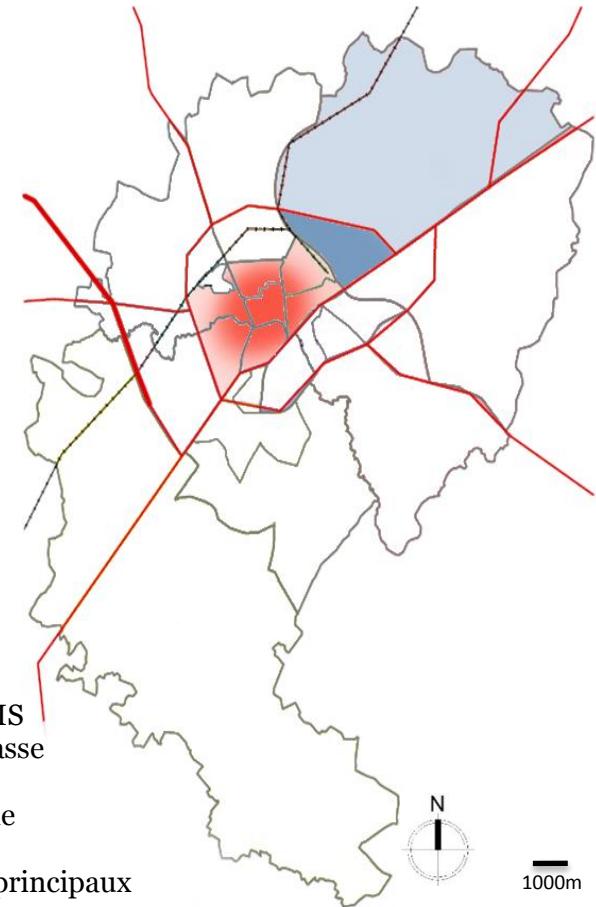
I- Etat des lieux & Diagnostic

Notre zone d'étude se situe au Nord de Cholet à moins d'un kilomètre du centre-ville. Il s'inscrit dans le quartier de La Casse selon le découpage IRIS. Historiquement clé du développement industriel pour la ville, l'aménagement du réseau ferré qui a été fait par le passé pose aujourd'hui problème vis-à-vis de son intégration dans la ville. Contraint par cette barrière physique des rails, ce quartier semble abandonné et délaissé. Il sera important de comprendre la situation actuelle du quartier avant d'envisager un réaménagement de ce secteur.

- A- Une cohérence à recréer dans le tissu urbain
- B- Un secteur de transition aux opportunités nombreuses
- C- Synthèse des enjeux

Légende :

-  Découpage IRIS
-  Quartier La Casse
-  Zone d'étude
-  Cœur de la ville
-  Voies ferrées
-  Axes routiers principaux



Carte 21 : Découpage IRIS de la ville de Cholet
Fond de carte : INSEE, Réalisation : B. TESSON

A- Une cohérence à recréer dans le tissu urbain

Le quartier Sud de La Casse est un secteur de transition entre le centre-ville et une importante zone d'activité. Notre zone d'étude est caractérisable de multifonctionnelle, il existe en effet une forte cohabitation entre des zones d'habitats et des zones d'activités. Il est de plus en plus difficile d'y vivre aussi bien pour les habitants que les actifs. Séparé physiquement du centre-ville par le réseau ferré ou bien de la grande zone commerciale plus au nord par la rocade, l'enclavement du quartier restreint aujourd'hui ses opportunités de développement et contribue à sa perte.



Légende :

- Pôle d'activité en développement
- Zone d'étude
- Cœur de la ville

Carte 25 : Localisation des grands espaces autour du quartier d'étude
Fond de carte : Géoportail, Réalisation : B. TESSON

A- Une cohérence à recréer dans le tissu urbain

Notre terrain d'étude est délimité par 4 axes structurants majeurs :

- ✓ Le Boulevard du Maine est l'axe routier le plus important délimitant, au Nord, la limite de notre terrain d'étude. Il appartient à la rocade de la ville qui l'encercle. C'est un axe très imposant, très fréquenté et il est très simple d'accéder à notre quartier par ce boulevard. Cet axe est par conséquent bruyant.

*Figure 5 : Bvd du Maine
Source : B. TESSON*



- ✓ L'Avenue du Maréchal Leclerc est également très fréquentée. Elle permet de joindre la grande zone d'activité du Nord de la ville à son centre. Cet axe historique dans le développement de la ville offre un accès simple et rapide au quartier. Du fait de sa fréquentation il peut engendrer des nuisances sonores relativement importantes.

*Figure 8 : Av du Maréchal Leclerc
Source : B. TESSON*



A- Une cohérence à recréer dans le tissu urbain

- ✓ Le Boulevard du Pont-de-Pierre permet de rejoindre la rocade de Cholet depuis le quartier de la gare. La circulation alternée au niveau du Pont-de-Pierre engendre quelques embouteillages aux heures de pointes, les nuisances sonores sont moindres sur ce boulevard.

Figure 11 : Bvd du Pont-de-Pierre
Source : B. TESSON



- ✓ Le Boulevard de Strasbourg longe la voie ferrée au Nord de la gare. Cet axe marque la limite Sud de notre zone d'étude. Il est généralement plutôt calme hormis aux heures de pointe. Les usagers de ce boulevard ont tendance à rouler vite sur ce long axe routier.

Figure 14 : Bvd de Strasbourg
Source : B. TESSON



A- Une cohérence à recréer dans le tissu urbain

La carte ci-dessous nous indique la localisation de chacun de ces axes ainsi qu'une description plus précise du type de voirie qu'ils constituent :



Carte 26 : Axes structurants de la zone d'étude
Fond de carte : Géoportail, Réalisation : B. TESSON

- ✓ **Boulevard du Maine**
2 x 2 voies à 70 km/h séparées par un terre-plein central
- ✓ **Avenue du Maréchal Leclerc**
2 x 1 voies à 50 km/h séparées par un terre-plein central avec pistes cyclables et trottoirs piétonniers
- ✓ **Boulevard du Pont-de-Pierre**
2 x 1 voies à 50 km/h séparées par une ligne au sol avec bas-côté piétonniers
- ✓ **Boulevard de Strasbourg**
2 x 1 voies à 50 km/h sans séparations avec trottoirs piétonniers

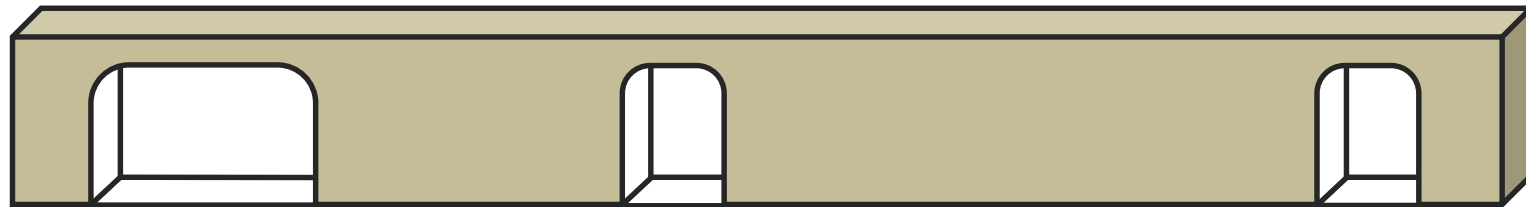
A- Une cohérence à recréer dans le tissu urbain

Malgré des axes routiers importants et des moyens d'accès au secteur d'étude nombreux, ce dernier est quelque peu coupé du reste de son quartier. La rocade marque une frontière physique importante au Nord. Quant à son intégration à la ville au Sud du quartier, la frontière physique et visuelle des rails la restreint fortement. La cause majeure est la surélévation du réseau ferré. Ce sont les ponts qui permettent un échange entre le quartier et la ville.

- ✓ Le Pont-de-Fer est située à l'extrémité Sud de l'Avenue du Maréchal Leclerc. Récemment réorganisé, l'articulation de la circulation permet un trafic relativement fluide par rapport au flux important de circulation à cet endroit.
- ✓ Le Pont-de-La-Casse offre une seconde possibilité de franchissement des rails. Cependant, ce dernier est à sens-unique et permet seulement de sortir du quartier pour se diriger vers le centre-ville, l'inverse n'est pas possible. Cela a un impact considérable sur la fréquentation du quartier car les personnes souhaitant se diriger au-delà de la voie ferrée favorisent les grands axes situés aux extrémités du quartier.
- ✓ Le Pont-de-Pierre est située au niveau du Boulevard du Pont-de-Pierre. La largeur de ce pont nécessite une circulation alternée afin que chaque file de véhicules puisse franchir ce passage. Cela engendre de longues minutes d'attentes en heures de pointe où la fréquentation de ce passage augmente fortement.

A- Une cohérence à recréer dans le tissu urbain

Le schéma ci-après illustre parfaitement la situation de frontière physique et visuelle faisant ainsi face à la ville de Cholet.



Pont-de-Fer

Pont-de-La-Casse

Pont-de-Pierre



Figure 23 : Pont-de-Fer
Source : B. TESSON



Figure 20 : Pont-de-La-Casse
Source : B. TESSON



Figure 17 : Pont-de-Pierre
Source : B. TESSON

A- Une cohérence à recréer dans le tissu urbain

La réalisation de ces différents ponts a été faite en vue d'accueillir le réseau ferré à Cholet. Le réseau ferré longe le Boulevard de Strasbourg et engendre par conséquent une barrière aussi bien physique que visuelle en vue du précédent schéma. L'arrivée du réseau ferré à Cholet en 1864 a suscité de nombreuses réflexions pour aboutir à la création de deux gares. Une gare voyageurs orientée centre-ville et une gare de marchandises côté La Casse. Le quartier a fortement tiré bénéfice du réseau ferré par le passé mais est depuis plusieurs années confronté au problème de la gare Fret dépourvu de toutes activités. Malgré cela la proximité de la gare SNCF reste un atout. Cette dernière permet de rejoindre deux grandes villes voisines Angers et Nantes pour pouvoir ensuite bénéficier d'autres destinations. Chaque jour les quais de la gare voient passer près de 3000 voyageurs. Les trajets journaliers proposés ne se font qu'en bus ou TER, la ville de Cholet ne dispose pas encore de ligne TGV.



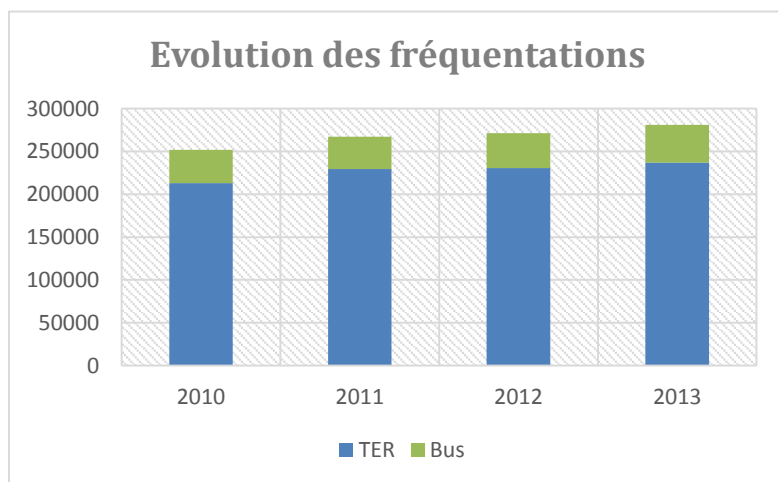
Carte 27 : Réseau ferré Choletais

Fond de carte : Géoportail, Réalisation : B. TESSON

A- Une cohérence à recréer dans le tissu urbain

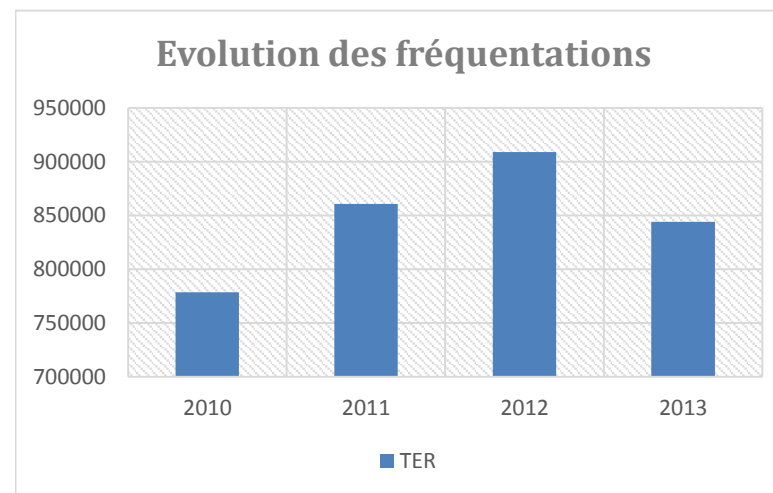
Les représentations graphiques de leurs fréquentations sont les suivantes :

✓ Ligne Cholet-Nantes



Globalement la fréquentation de cette ligne ne cesse d'augmenter d'année en année que ce soit en Bus ou en TER.

✓ Ligne Cholet-Angers



La forte diminution de fréquentation de cette ligne en 2013 s'explique par les importants travaux réalisés sur l'axe routier Angers-Cholet qui ont nécessité la fermeture de la ligne. Malgré tout, cette ligne reste très fréquentée.

A- Une cohérence à recréer dans le tissu urbain

La gare est un secteur très fréquenté. Les villes de Nantes et Angers sont respectivement situées à 55min et 45min en train de la gare de Cholet. Ces temps de trajet ne font pas gagner énormément de temps aux usagers comparé au moyen de locomotion individuel, mais le train reste très utilisé par les personnes se rendant sur leur lieu de travail. C'est d'ailleurs pour ces raisons qu'une surcharge des trains est constatée depuis plusieurs années. Par exemple, sur la ligne Cholet-Nantes, entre 7h43 et 8h41, le taux d'occupations des trains en direction de Nantes est de 116,4% le lundi et 106,8% le reste de la semaine. De nombreux débats sont menés afin de trouver une ou plusieurs solutions afin de palier à cette surcharge qui engendre le plus souvent la colère des usagers.

L'usage du train pour se rendre à son lieu de travail nécessite des espaces parking permettant aussi à ces usagers de laisser leur véhicule après s'être rendu à la gare depuis leur domicile. Comme nous l'avons vu auparavant, la voiture reste le moyen de locomotion le plus utilisé et domine très largement sur les autres moyens de transports. En plus de la forte fréquentation de la place de la gare aussi bien pour l'utilisation des TER, ou bus, que pour les autres services que ce secteur offre, les espaces parking sur la place de la gare sont bondés et en journée il est rare de trouver des places libres au niveau de la gare.

A- Une cohérence à recréer dans le tissu urbain

Les différents axes de circulation, aussi bien routiers que ferrés, permettent une bonne desserte du quartier d'étude. Ils sont très fréquentés et peuvent parfois engendrer des nuisances sonores.

Ces axes routiers structurants permettent de créer des liaisons directes entre le centre-ville, les extérieurs et des zones d'activités importantes. Ce flux d'échange restreint à fréquenter les extérieurs du quartier face au moyen de franchissement réduit sous la voie ferrée. Le réseau ferroviaire surélevé à hauteur des ponts marque une frontière physique entre le quartier et le centre-ville mais également une frontière visuelle. La rocade au Nord sépare, par l'importance de la structure, le quartier de La Casse en deux : notre quartier d'étude et la zone d'activité plus au Nord.

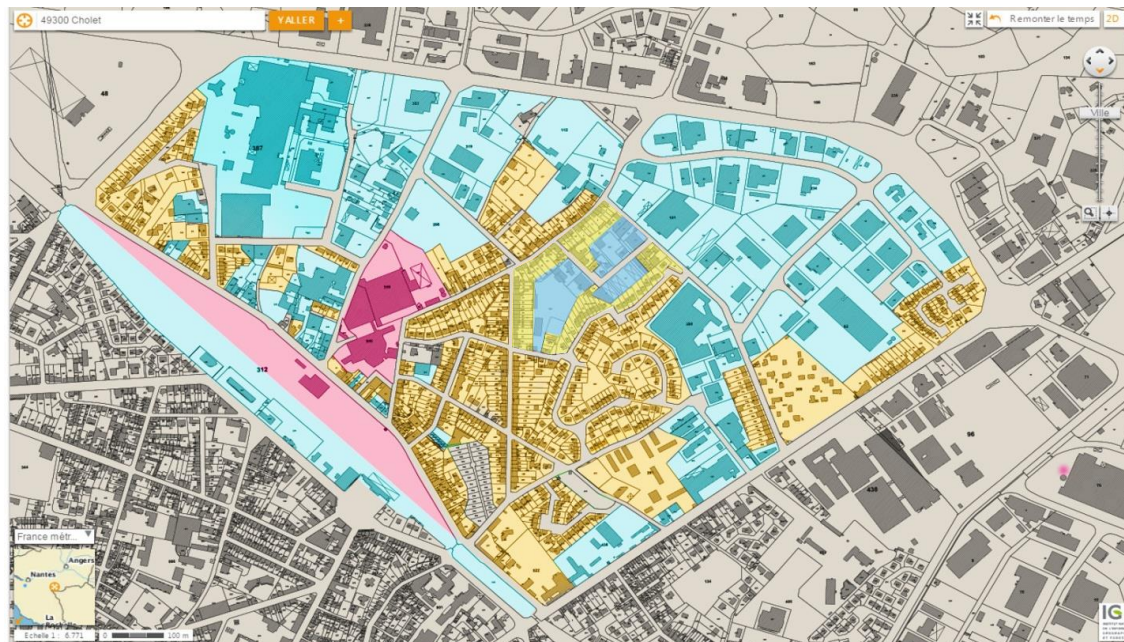
Finalement l'importance du réseau de transport et ce flux constant d'échanges enclavent le quartier. La lisibilité du paysage urbain entre le centre-ville et le quartier d'étude est fortement réduite par cette importante frontière visuelle engendrée par la surélévation du réseau ferré.

A- Une cohérence à recréer dans le tissu urbain

2. Une dynamique économique en perte de vitesse

Comme indiqué en début de chapitre, notre zone d'étude est caractérisable de multifonctionnelle. En effet il existe une part très forte d'entreprises, usines et commerces et en contrepartie une forte part d'habitats. Cependant il n'y a pas de hiérarchisation de ces espaces, le tout est entremêlé et lorsqu'on se rend sur cette zone on est vite désorienté.

La carte ci-dessous illustre les propos ci-précédemment cités :



Légende :

- Domaine d'habitats
- Domaine d'activités & Services
- Zone aménageable

Carte 28 : Différentes catégories d'espace
Fond de carte : Géoportail, Réalisation : B. TESSON

A- Une cohérence à recréer dans le tissu urbain

Malgré cette part importante d'activités, de plus en plus d'entreprises se délocalisent ou ferment. Des grandes zones plus compétitives et attractives se développent sur les extérieurs de la ville, à l'image de celle au Nord du quartier de La Casse. La compétitivité est trop importante pour certaines entreprises et par conséquent elles décident de se relocaliser ou alors de fermer. Il est fréquent de voir, sur notre zone d'étude, des bâtiments industriels à vendre, ou à louer. Seuls les grands groupes franchisés survivent ou bien ceux qui ne s'adressent pas directement aux particuliers mais plutôt aux professionnels réussissent encore à survivre.

Depuis plusieurs années les lignes destinées aux frets ne sont plus utilisées. En 1864, lors de la création des voies ferrées, cela avait donné un véritable élan et dynamisme à la ville mais surtout au quartier de la gare et au quartier de La Casse. De nombreuses entreprises et commerces s'étaient installés à proximité du secteur gare. Aujourd'hui à l'abandon, cet espace qui était destiné aux frets est composé de rails et de vieux wagons à l'abandon, de hangars vacants et de grands espaces en friches où sont entreposés des gravats. Les commerces situés le long du Boulevard de Strasbourg comme des restaurants, bars ont tous fermés.

A- Une cohérence à recréer dans le tissu urbain

Les photos qui vont suivre illustrent parfaitement bien la situation actuelle de ce terrain qui lui aussi devient abandonné et délaissé.



Figure 26 : Espaces et bâtiments vacants sur le quartier d'étude
Source : B. TESSON

A- Une cohérence à recréer dans le tissu urbain

Ce qui a fait la force de notre terrain d'étude il y a quelques années est aujourd'hui une menace. De plus en plus d'entreprises se délocalisent vers de nouvelles zones d'activités plus compétitives et attractives. C'est finalement une zone de transition entre le centre-ville et une zone d'activités importantes, ce secteur semble aujourd'hui abandonné, isolé et délaissé.

La commune souhaite remédier à cela et entamer de grands travaux de réaménagement du quartier Sud de La Casse d'ici 2019. Les projets n'ont pas été finalisés, actuellement la ville se concentre sur la construction et le développement d'un éco quartier au Sud-est de Cholet. Les orientations d'aménagements ont été fixées et l'équipe municipale de Gilles Bourdouleix, député maire de Cholet, donnera son « feu vert » en 2019 pour le lancement de ces opérations. Ce programme se concentrera majoritairement sur la construction de logements collectifs et de logements sociaux.

B- Un secteur de transition aux opportunités nombreuses

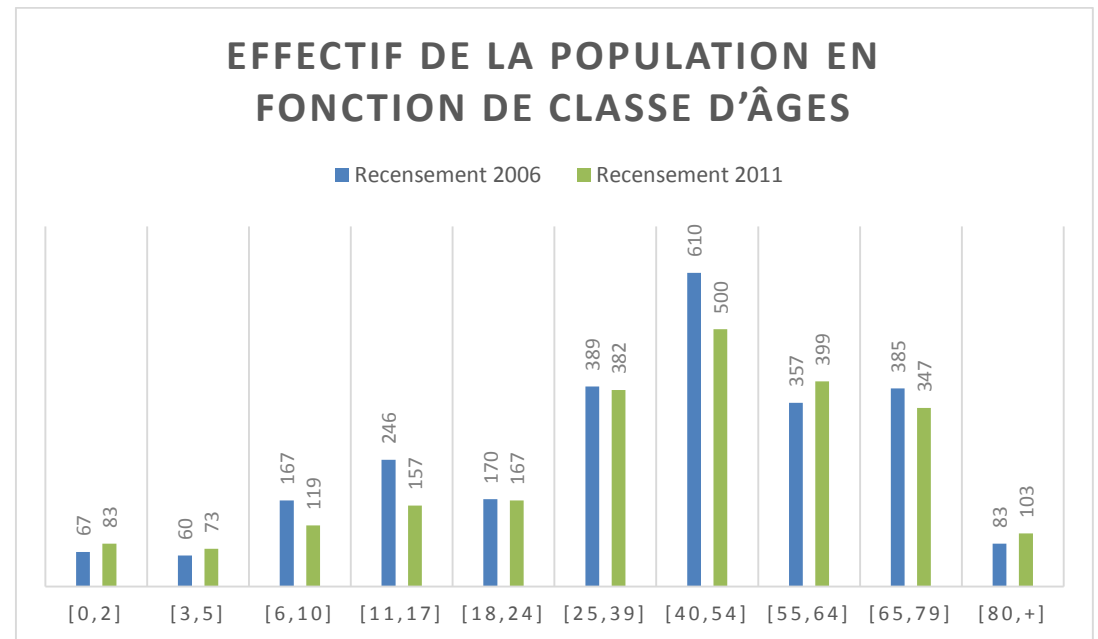
Notre zone d'étude se trouve à moins d'un kilomètre du centre-ville et de la grande zone commerciale au Nord du quartier de La Casse. La gare de Cholet se trouve à l'abord du quartier et c'est un précieux atout pour ce secteur en attente de redéveloppement. En effet un réaménagement du quartier est souhaité mais aussi souhaitable. Certains terrains sont en attente de revalorisation et la clé de ce renouveau s'articule autour du secteur gare. La principale et capitale menace en ces lieux est la présence des friches ferroviaires qui occupent une place importante et ne permettent pas une liaison forte avec la ville située de l'autre côté.

B- Un secteur de transition aux opportunités nombreuses

1. Une vie urbaine pauvre

La population Choletaise diminue légèrement (-0.4%) selon les indications de l'INSEE et voit seulement sa population âgée (plus de 60 ans) augmenter à hauteur de 10%. Pour ce qui est du quartier de La Casse on note une forte diminution du nombre d'habitants à hauteur de -8.2%. Une forte diminution de la population active en général est constatée. Les populations plus jeunes comprises entre 6ans et 17ans connaissent également une forte diminution. Par ailleurs les populations retraités ou en pré-retraites restent nombreuses et augmentent.

- La population prédominante est relativement âgée (55 ans et plus). Les populations adolescentes et étudiantes sont faibles et diminuent. Les actifs ont une part d'occupations importantes également sur le quartier mais leur taux diminue également.
- Avec une population qui diminue fortement, il est nécessaire de trouver des raisons à cela et d'agir en conséquence face à la situation inquiétante de ce quartier.



B- Un secteur de transition aux opportunités nombreuses

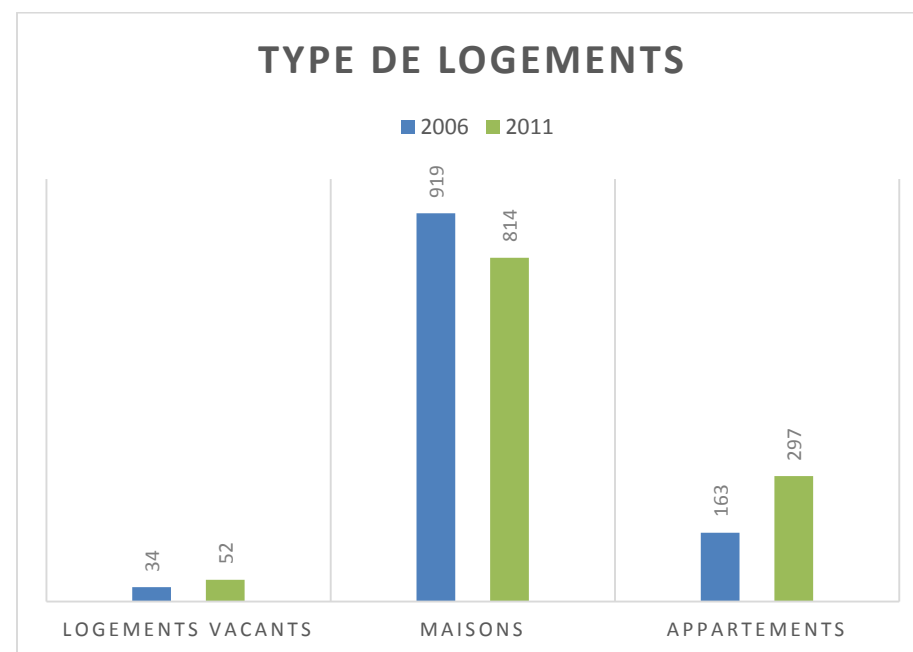
Le quartier ne dispose pas d'un parc d'habitats très varié. Il y a une part très importante de logements individuels à hauteur de 73% contre 27% de logements collectifs dont seulement 8% de logements sociaux.



B- Un secteur de transition aux opportunités nombreuses

Depuis le recensement de 2006, on remarque une augmentation du nombre de logements collectifs (non sociaux) et par la même occasion une diminution du nombre de maisons individuelles. Avec une évolution positive de 1.9% la création de nouveaux appartements permet de rééquilibrer un peu plus équitablement le parc d'habitats malgré sa disparité encore bien présente.

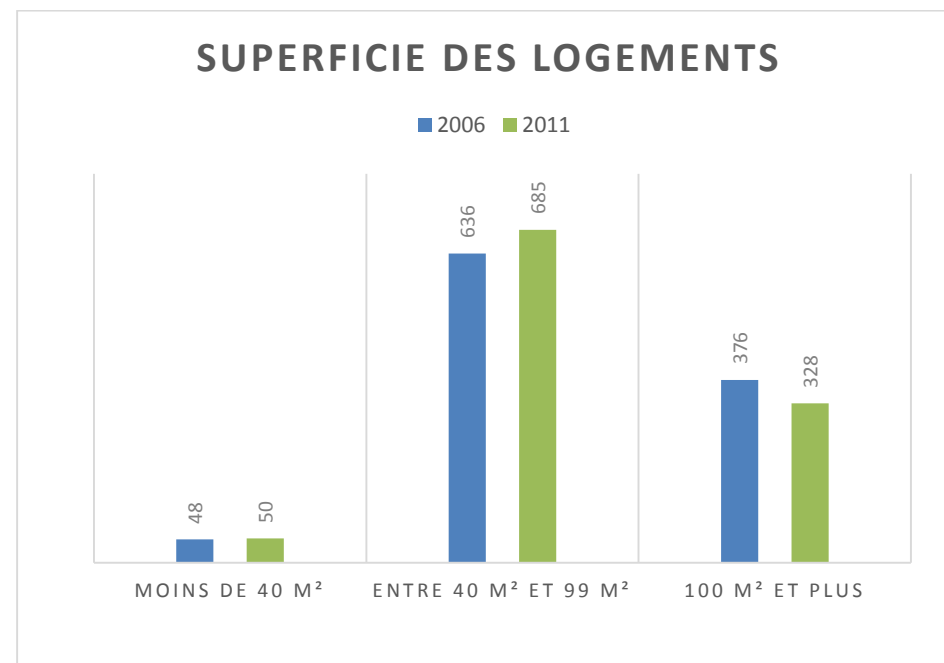
- Face au développement de la ville dans sa globalité, le quartier ne suit pas la même évolution en termes de logement. Le quartier se développe moins rapidement et de façon indépendante. Le nombre de logements individuels et collectifs (sociaux compris) a augmenté de 3.8% sur l'ensemble de la commune. Cependant il faut prendre en compte les ambitions d'aménagements pour ce quartier et il n'est pas forcément nécessaire de construire d'avantage de logements individuels.
- Le PLH souhaite la création de logements sociaux et collectifs plus favorables aux jeunes actifs et étudiants. En vue des chiffres de l'INSEE, les préconisations du PLH serait un bon moyen de répondre à la demande communale et d'engager un développement du quartier.



B- Un secteur de transition aux opportunités nombreuses

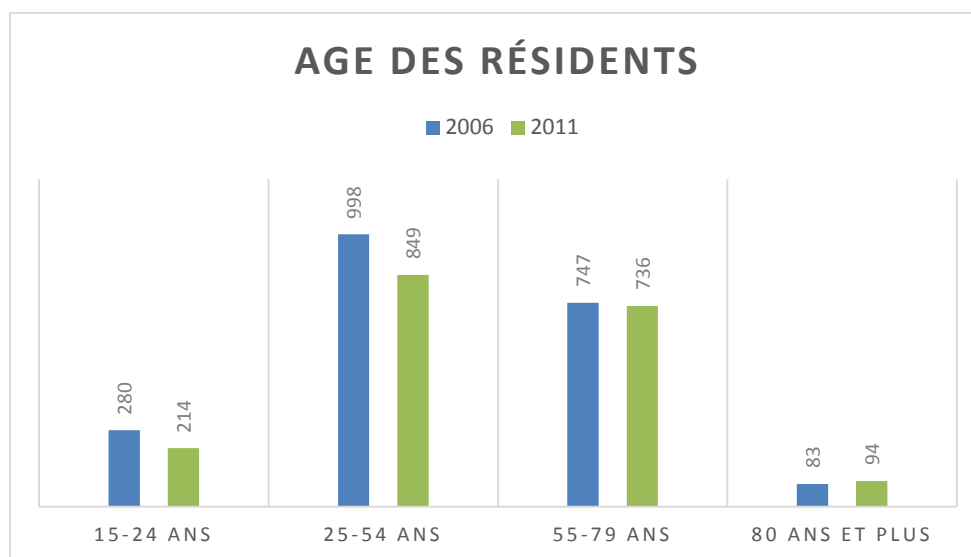
Au-delà de cet aspect quantitatif, les logements ici présents ont en majorité des superficies plutôt importantes. Il existe de nombreux logements (61%) ayant une superficie comprise entre 40m² et 99m². Par ailleurs ceux ayant une superficie minimale de 100 m² représentent 29% alors que les plus petits logements allant jusqu'à 40m² ne représentent que 10%.

- Ne pouvant pas offrir une grande diversité en termes de superficie de logement, cela peut restreindre certaines catégories de personnes à venir s'installer.
- Le PLH préconise également la construction de logements de petites tailles aussi bien à caractères sociaux que collectifs.



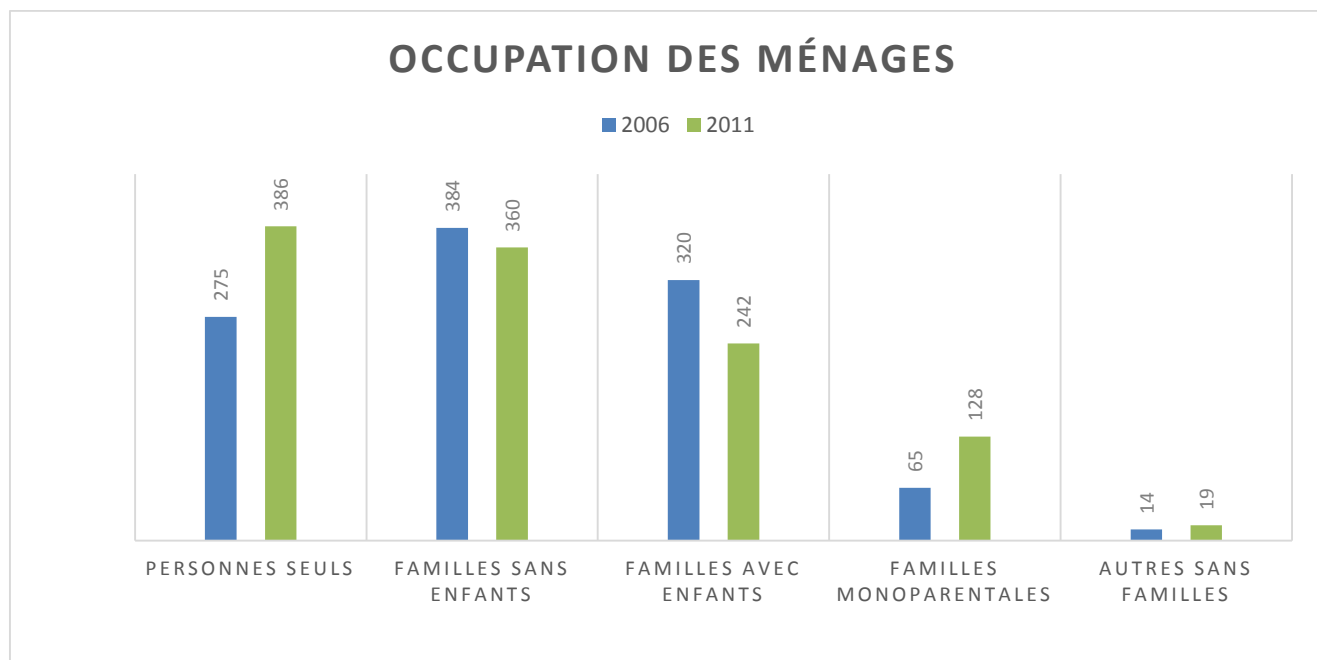
B- Un secteur de transition aux opportunités nombreuses

Comme il est indiqué précédemment, l'offre en termes de petites surfaces de logements ne semble pas correspondre au profil étudiants/jeunes actifs et le graphique ci-après le montre bien. Depuis 2006 le taux d'occupations des ménages par les 15-24 ans a diminué de 24%. Pour ce qui est des autres catégories d'âge, les logements sont principalement destinés aux personnes actives et aux (prés) retraités. On constate tout de même une diminution dans la catégorie d'actifs à hauteur de 15%. Les personnes ayant entre 55 ans et 79 ans ont une forte part d'occupation des ménages sur ce quartier. Les personnes du quatrième âge restent minoritaires sur notre secteur et cela est sûrement dû au manque de services adaptés à leur âge, nous détaillerons cela ultérieurement.



B- Un secteur de transition aux opportunités nombreuses

Les ménages sont très majoritairement occupés par des familles (avec ou sans enfants ou encore monoparentale). Il y a par ailleurs une très forte explosion du taux d'occupation par des familles monoparentales à hauteur de 197%. Ils sont cependant minoritaires face aux personnes seules où, dans ce cas-là, le taux d'occupation a augmenté de près de 40%. A contrario, on remarque une importante baisse de 24% pour l'occupation des ménages par des familles avec enfants.



B- Un secteur de transition aux opportunités nombreuses

La vie urbaine au sein d'un quartier passe également par ses commerces ainsi que les activités et loisirs accessibles à ses usagers. L'état des lieux de notre terrain d'étude nous a montré qu'il existait très peu voire même trop peu de commerces et activités pouvant satisfaire les besoins des différents usagers. Actuellement, il existe une mini aire de jeux pour les enfants, située à proximité d'un carré d'espace vert, et à quelques rues du seul petit espace détente se trouve des parcelles de potagers aménagées et mises à disposition par la commune.



Figure 31 : Espace vert du quartier
Source : B. TESSON



Figure 30 : Potager communal
Source : B. TESSON

Suite au questionnaire (joint en annexe) réalisé près de la population locale, les espaces verts ont une place trop peu importante sur ce quartier. « Ce carré de gazon » décrit par certains comme inutile est incompatible aux attentes et besoins des sondés. La relation avec la nature est importante pour eux et fortement souhaitée. Les potagers sont « agréables et permettent de créer des liens d'amitié avec nos voisins de parcelles ».

B- Un secteur de transition aux opportunités nombreuses

Pour ce qui est des commerces de proximité, il existe une boulangerie/pâtisserie ainsi qu'un salon de coiffure le long de l'Avenue du Maréchal Leclerc. Pour satisfaire l'approvisionnement journalier en nourriture ou autres produits à usage quotidien, il a été créé un commerce où les usagers peuvent y faire quelques courses d'appoint. Les produits disponibles sont issus des déstockages des plus grandes enseignes. A proximité de celui-ci se trouve un marché primeur ouvert 2 demi-journées par semaine et où tous les Jeudi matin une étale de poissons s'y installe.



Figure 32 : Commerces du quartier
Source : B. TESSON

Ces deux structures se trouvent cependant au Nord de notre zone d'étude, au milieu de la zone d'activités industrielles et sont très mal connues par les usagers et même par ses habitants. La très grande majorité des personnes interrogées n'a pas connaissance de ces commerces et pour celles qui les fréquentent, elles s'y rendent en voiture. Finalement la distance entre les différents commerces du quartier ne contribue pas aussi bien à la vie urbaine comme ils le devraient. L'articulation de commerce autour d'une place centrale est propice aux rencontres et échanges entre usagers. Ceux-ci ne sont que des commerces de passages où les usagers ne s'y rendent qu'en voiture.

B- Un secteur de transition aux opportunités nombreuses

Pour appuyer cette affirmation, nous nous sommes appropriés la « méthode des itinéraires » initiée par Jean-Yves Petiteau, sociologue français, avant de la mettre en application. Cette méthode consiste à interviewer une personne de sorte qu'elle nous propose un itinéraire tout au long duquel nous porterons une attention particulière à ses commentaires, impressions, émotions et ressentis. L'itinéraire choisi par l'interviewé est initié par une question que nous lui aurons préalablement posé, cette question est :

Pourriez-vous nous présenter, au travers d'un itinéraire, la vie au sein du quartier selon l'usage que vous en faites ?

Deux moments bien particuliers ont été choisis pour réaliser cette expérience unique. Une première interview a été réalisée de jour avec Mme Tesson et une seconde de nuit avec M. Boissinot. Ces deux moments nous ont permis de découvrir deux faces bien distinctes de la vie du quartier et des usages qu'ils en sont faits. Le détail des interviews se trouve en annexe et seul un résumé concluant sur cette méthode permettra de compléter cette sous-partie.

B- Un secteur de transition aux opportunités nombreuses

Le paysage urbain, marqué par une part importante d'entreprises, est peu accueillant et engage de nombreuses contraintes. Elles sont aussi bien visuelles qu'auditives et parfois olfactives. L'environnement du quartier décrit comme triste, délaissé et peu agréable est l'une des raisons pour laquelle ce secteur est peu fréquenté. Le développement des moyens de transports doux est beaucoup trop faible et ne permet pas une intégration au centre-ville où de nombreux services sont indispensables aux habitants. Un sentiment de dépendance aux secteurs environnants est regrettable et est causé par l'éloignement des quelques commerces, parfois inconnus, dont dispose ce secteur. La voiture occupe une place prédominante et c'est regrettable. L'image et la réputation du quartier n'est pas bonne à un point tel que certains habitants éprouvent un sentiment de honte à avouer qu'ils habitent le quartier Sud de La Casse. Les espaces en friches de l'ancienne gare fret ainsi que les nombreux espaces ou bâtiments désaffectés rendent le paysage urbain désagréable où un sentiment d'insécurité se fait très fortement ressentir en soirée. Un sentiment de frustration est évoqué par les interviewés suite à la coupure physique et visuelle mais aussi en terme d'accessibilité entre le quartier de La Casse et celui de la gare, où l'attractivité des lieux est bien plus importante et permet un accès direct au centre-ville. La vie urbaine de jour est rythmée par la circulation des artisans et de la population active mais aucunement par celle piétonne. La vie urbaine est décrite comme quasi inexistante ou alors faible et ponctuelle. L'absence d'espaces verts semble être un manque fortement ressenti aussi bien par les habitants du quartier que ceux extérieurs à celui-ci. Le quartier est de plus en plus abandonné et est caractérisable de vacant. Ce quartier est vieux et l'accueil de populations plus jeunes serait un atout. La mise en place d'une centralité contribuerait à mettre en place une dynamique et une vie urbaine plus dense.

Les résultats obtenus suite au sondage confirment les ressentis et perceptions relatés lors des interviews. L'image du quartier est mauvaise, la place du piéton et du cycliste est trop négligée voir absente. L'absence d'espaces verts est très regrettable et regrettée par les sondés. Cette zone est très mal connue et cela s'explique pas la surélévation du réseau ferré qui marque une importante frontière et n'offre que trop peu d'accès. Ce quartier a une très mauvaise réputation et un aménagement souhaité ne serait possible qu'à partir du moment où les moyens d'accès seront restructurés.

B- Un secteur de transition aux opportunités nombreuses

2. Une proximité avec la ville à renforcer

Les résultats obtenus auparavant soulignent le manque de services et d'activités au cœur de notre zone d'étude. En effet, après avoir interrogé la population et avoir fait un état des lieux plus large de notre secteur, on constate qu'une part importante des services, comme la santé, l'éducation, les activités extrascolaires ou extraprofessionnelles se retrouvent de l'autre côté des rails et par conséquent du côté du centre-ville. Cette carte nous indique les différents types de services présents autour de notre zone d'étude :



- Légende :
- Services éducatifs
 - Equipements sportifs
 - Services sociaux-médicaux
 - Equipements culturels

Carte 32 : Différents services autour du secteur gare
Fond de carte : Géoportail, Réalisation : B.Tesson

B- Un secteur de transition aux opportunités nombreuses

Comme il a été précisé en début de rapport, le franchissement de cette voie ferrée n'est pas toujours très simple pour les automobilistes. Et en ce qui concerne les piétons, le franchissement des voies pose des problèmes. Il existe actuellement une passerelle au niveau de la gare permettant un franchissement adapté aux piétons et bien que cette dernière soit très fréquentée, elle est en piteux état. Des filets de protections ont été placés au-dessous de celle-ci pour retenir des morceaux de pierre pouvant chuter, cette anecdote résume plutôt bien l'état actuel de ce passage. Voici malgré tout quelques photos illustrant ces propos :

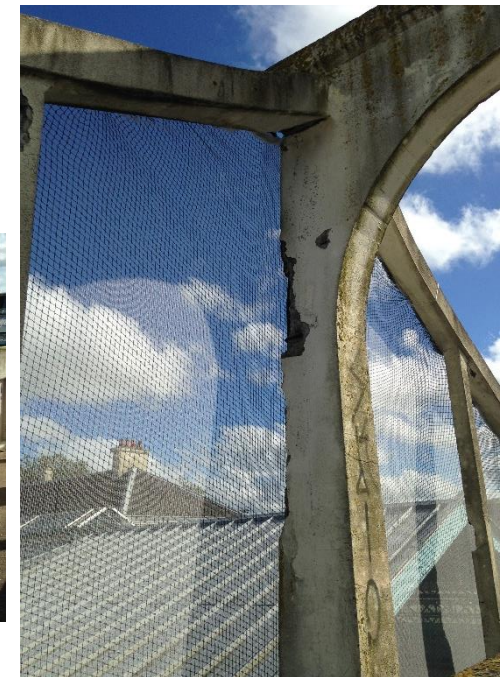


Figure 33 : Passerelle ferroviaire
Source : B.Tesson

B- Un secteur de transition aux opportunités nombreuses

Les transports doux comme le vélo ne sont pas forcément encouragés. Ce réseau de transports doux n'est absolument pas compétitif. Les seules pistes cyclables se trouvent le long de l'Avenue du Maréchal Leclerc et hormis cela il n'en existe aucune autre. Les zones dites piétonnes ne sont pas mises en valeur et ne sont pas agréables. Seuls des trottoirs goudronnés en bordure de route permettent aux piétons de circuler au sein du quartier. Notre zone d'étude n'est absolument pas favorable aux transports doux et n'incite pas les différents usagers à utiliser de nouvelles pratiques de déplacement.



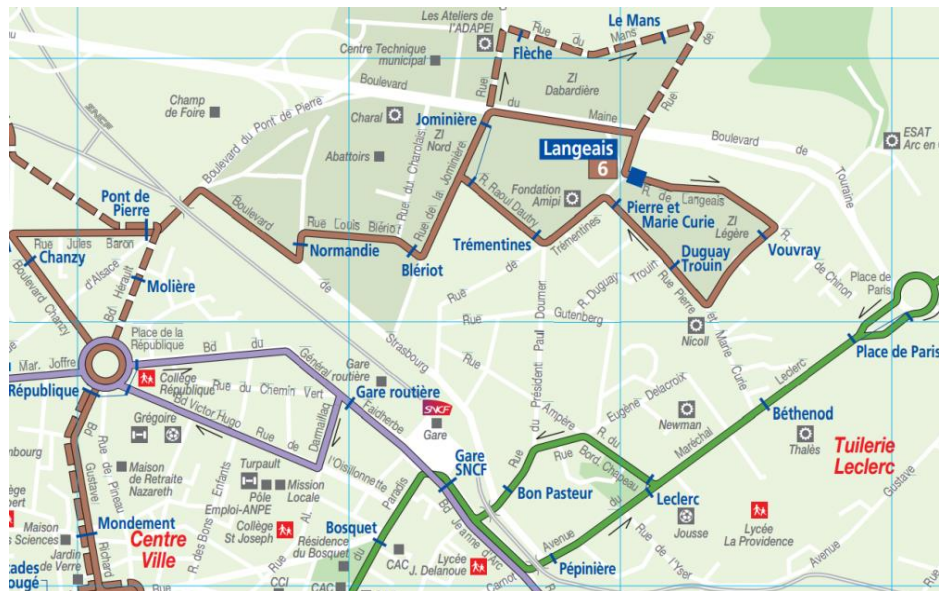
Figure 35 : Piste cyclable Av Maréchal Leclerc
Source : B. TESSON



Figure 34 : Espaces piétons Bvd Pont-de-Pierre
Source : B. TESSON

B- Un secteur de transition aux opportunités nombreuses

La commune dispose d'un service de transport en commun appelé CholetBus. 10 lignes desservent toute la commune et par conséquent notre quartier. L'accès à notre secteur d'étude est facile et les passages sont réguliers. Voici un plan nous indiquant les trajets des différentes lignes passant à l'intérieur ou à proximité de notre terrain d'étude :



Carte 33 : Réseau de transport en commun
Source : CholetBus

- ✓ **La ligne 1** circule le long de l'Avenue du Maréchal Leclerc où 8 arrêts sont possibles à proximités du quartier. Elle relie la zone commerciale « L'autre Faubourg » au Nord de Cholet, à la polyclinique « Arcole » située au sud-ouest de la ville.
- ✓ **La ligne 6** passe dans notre terrain d'étude et dispose de 9 arrêts. Elle part directement du quartier pour aller vers « La Polyclinique du Parc » située au Sud-ouest de la commune.
- ✓ **La ligne A** relie « Eurespace » (établissement d'apprentissage dans différents domaines) au Nord de Cholet au Plessis, quartier au Sud de la ville. Cette ligne passe par la gare et s'y arrête 2 fois.

B- Un secteur de transition aux opportunités nombreuses

Malgré un service de qualité, l'usage de ce moyen de transport reste faible pour les habitants se trouvant sur le quartier de La Casse. L'usage de la voiture domine très largement à hauteur de 77% selon l'INSEE. Le deuxième moyen de transport le plus répandu, malgré une baisse de 3.3% suite au recensement de 2006, est la marche à pied pourtant faiblement utilisée (9%). L'usage des transports en commun est deux fois moins important que la marche à pied, cependant son utilisation entre les deux derniers recensements a doublé. L'usage des transports en commun reste beaucoup trop faible par rapport à la voiture qui occupe de nos jours une place prédominante.

La voiture est utilisée pour tous les usages, aussi bien pour se rendre au travail que pour aller chercher son pain. La dispersion des commerces sur notre quartier nécessite l'usage de la voiture plutôt que l'usage de transports doux. Les pistes cyclables sont rares sur ce secteur contrairement à celui du centre-ville. La place du piéton est également minoritaire et cela est simple à comprendre en vue de l'environnement disgracieux et des moyens développés à cet usage.

B- Un secteur de transition aux opportunités nombreuses

3. Une amorce de changement

Le développement du quartier dès l'arrivée de la ligne de train a permis à la ville mais plus particulièrement aux quartiers situés autour de la gare de connaître un élan de dynamisme et d'attractivité. La gare était, à l'époque, le deuxième point de centralité de la ville où les usagers se retrouvaient. Aujourd'hui, même si le quartier de la gare reste attrayant côté centre-ville, il n'en est pas autant pour notre terrain d'étude qui tend à devenir un quartier vacant. Pour remédier à cela, des projets sont envisagés d'ici 2019 même si ils restent à définir.

Par ailleurs, on note une certaine volonté de changement et d'évolution. La construction du nouvel internat du lycée professionnel Jeanne Delanoue démontre les intentions de la ville quant à la redynamisation du quartier avec cette nouvelle construction au style architectural assez original et à l'intégration d'une population plus jeune dans ce quartier. A noter également la construction en cours de la maison de retraite « Résidence Thareau » sur l'Avenue du Maréchal Leclerc. Il n'est pas étonnant de voir un tel projet en cours de réalisation. La population choletaise tout comme celle du quartier vieillit et fait partie des catégories d'âge les plus importantes.



Figure 36 : Internat lycée J.D
Source : B. TESSON



Figure 37 : Maison de retraite
Source : B. TESSON

B- Un secteur de transition aux opportunités nombreuses

Comme il a été indiqué auparavant, la gare choletaise n'est pas desservie par le TGV. Cependant le projet de création d'une nouvelle ligne LGV Sud Loire a été mis en place et est actuellement en cours. 2017 verra l'ouverture de la Ligne à Grande Vitesse « Bretagne – Pays de Loire ». Ce projet de grande envergure permettra de relier les villes de Rennes et du Mans. Cette ligne passera par Sablé-sur-Sarthe, commune située au Nord d'Angers. Ce projet voté d'utilité publique en 2007 semble être un élément déclencheur pour le développement du réseau ferré dans la région des Pays-de-Loire. Le tracé de la LGV a suscité bon nombre de débats et de contestations quant à son choix : Pourquoi Rennes et pas Nantes ? Ce sont pour des raisons économiques que cet accord entre le Réseau SNCF, l'état et la région Bretagne a été trouvé et signé.

Malgré tout, un projet de construction d'une seconde LGV en Pays-de-Loire est à prévoir et de nombreuses discussions sont actuellement en cours. Le tracé de cette seconde ligne placerait Nantes à 1h30 de Paris (au lieu de 2h) et permettrait une desserte plus importante du Choletais. Pour la ville de Cholet, pouvoir disposer du TGV serait un atout considérable. D'importants travaux seront donc à prévoir au niveau de la gare de Cholet telle qu'une mise aux normes des voies bien spécifiques aux TGV. Ce projet ambitieux pourrait être en grande partie financé par le Réseau SNCF, l'état et la région Pays-de-Loire à l'image de la LGV BPD L où la métropole Rennaise finance seulement 6% du projet. De par les travaux qu'engendrerait ce projet, il serait profitable aussi bien pour la ville que pour le quartier de La Casse de prévoir par la même occasion des travaux de réorganisation et de restructuration de moyens de franchissement de la voie ferrée qui pose, comme nous l'avons précédemment vu, de nombreux problèmes.

Actuellement, aucun accord n'a encore été signé et par conséquent le tracé n'a pas encore été déterminé définitivement mais tout laisse croire en l'arrivée du TGV à Cholet.

B- Un secteur de transition aux opportunités nombreuses

Nous allons maintenant porter une attention plus particulière à nos terrains que la commune souhaite aménager. Nous définirons la zone 1 comme étant le grand terrain nu situé au Nord du Boulevard de Strasbourg et la zone 2 sera la zone auparavant destinée aux frets.



Carte 34 : Localisation des espaces aménageables
Source : Google Earth

B- Un secteur de transition aux opportunités nombreuses

✓ Zone 1

Cet espace de plus de 27 000 m² a été mis à nu il y a 5 ans après que les entrepôts du groupe Promodès de la filiale Logidis, inoccupés depuis près de 10ans, aient brûlés accidentellement. Ce terrain a été racheté par la commune et est en attente de réaménagement.



Figure 38 : Espace aménageable
Source : B. TESSON

B- Un secteur de transition aux opportunités nombreuses

✓ Zone 2

Cet espace, d'environ 44 000 m², qui était par le passé destinées aux frets se trouve aujourd'hui à l'abandon. On y trouve un grand hangar vacant, des vieux wagons abandonnés, des tas de gravats,... En vue des intentions de réaménagement de cet espace, un accord pourrait être trouvé entre le RFF et la commune pour un éventuel rachat des lignes destinés aux frets.



Figure 39 : Friches ferroviaires
Source : B. TESSON

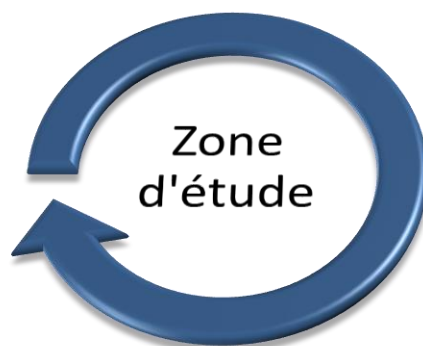
B- Un secteur de transition aux opportunités nombreuses

Ces deux sites se trouvent dans l'environnement direct de la gare. Le PLU souhaite faire de cet espace le futur cœur du quartier et le décrit comme une « position intermédiaire entre le Nord du centre-ville de Cholet et un important complexe industriel ». Cette centralité disposerait d'un attrait particulier de par sa localisation en continuité du centre-ville situé à environ 900m. L'objectif de la commune est d'enclencher le renouvellement urbain et de participer à la création d'un cœur de quartier en proposant divers programmes aux nombreuses fonctionnalités. La municipalité souhaite aménager ces espaces par la réalisation de logements collectifs mais aussi individuels. Elle souhaite également créer quelques « franges végétales » et y développer les transports doux.

Les aménagements fraîchement réalisés, ceux en cours ou à venir permettent d'envisager une revalorisation du quartier. La situation vacante de ce secteur a été comprise par la commune malgré la manifestation forte des usagers depuis plusieurs années. Une nouvelle phase de travaux débutera en 2019. Les habitants ont hâte de voir enfin du changement dans leur quartier et cela s'est fait ressentir lors des interviews.

C- Synthèse des enjeux

Après la prise en connaissance de notre terrain d'étude, nous pouvons en retenir ses atouts, ses faiblesses, ses opportunités mais aussi les menaces. Voici un tableau regroupant les grandes idées selon les quatre catégories précédemment cités :



- Atouts
- Faiblesses
- Opportunités
- Menaces

Atouts	Faiblesses	Opportunités	Menaces
Accessibilité	Quartier enclavé	Proximité du centre	Frontières physiques et visuels
Réseau transport en commun	Activités économique en chute	Proximité de la gare	Délocalisation entreprises
Espaces aménageables	Dépendance du site à la ville	Rachat de la ligne Fret	
		Ambitions communales	

C- Synthèse des enjeux

Le quartier Sud de La Casse est enclavé. Il est coupé de la ville à cause de la présence des rails et isolé par la rocade plus au Nord. L'enclavement de ce site et le développement d'autres pôles plus attractifs et compétitifs ont nécessité la délocalisation de certaines entreprises. Notre terrain d'étude ne semble plus pouvoir être compétitif et cela se ressent aussi bien sur le taux de population active que sur celle y habitant. Par ailleurs, on note une très forte hétérogénéité de la population : peu de jeunes (enfants, ados ou étudiants) et beaucoup de personnes vieillissantes (prés retraités et retraités). Les services sont pas bien adaptés à la population et ne favorisent pas l'accueil d'autres afin de pouvoir créer une mixité sociale plus importante. C'est pourtant une des clés pour redonner une vie à ce lieu, le rendre plus dynamique et attractif.

Ce quartier est très fréquenté mais uniquement sur ses extérieurs. Les usagers y passent pour se rendre en ville et pas plus. Ce secteur est globalement mal connu et peu de personnes souhaitent s'y rendre. Cet espace qui était le plus dynamique durant la seconde moitié du 19^{ème} siècle tend à devenir un quartier en friche. Il dispose cependant d'un atout unique et indéniable : la gare. Le secteur gare est actuellement l'une des principales causes de l'isolement du quartier Sud de La Casse. En effet la zone fret laissée à l'abandon confère à ce quartier une image d'insécurité et d'insalubrité. De nombreux espaces nus, parfois à l'abandon, sont en attente de requalification. Certains espaces sont aménageables et les opportunités sont nombreuses.

Ce quartier qui fut industriel par le passé semble aujourd'hui être abandonné. Situé entre une zone d'activités commerciales importante et le centre-ville, il est important de recréer un lien entre eux en limitant l'impact des frontières aussi bien physiquement que visuellement. La gare est le point de jonction entre la ville et notre terrain d'étude et pourrait devenir un point de centralité au niveau de notre secteur. L'enjeu est de recréer une centralité à notre secteur afin de pouvoir permettre aux usagers de se rencontrer, d'échanger mais également de pouvoir accéder plus facilement de services mieux adaptés à leurs besoins. C'est suite à cette première partie « Etat des lieux et diagnostic » que nous allons pouvoir entamer la partie projet.

II- Projets

Le quartier Sud de La Casse semble être aujourd'hui à l'abandon. Les entreprises se délocalisent de plus en plus et laissent derrière elles des bâtiments en perditions. Ces espaces désaffectés confèrent au quartier une image peu accueillante et des conditions d'usage peu agréables. Face à cette situation préoccupante, la commune prévoit dès 2019 d'intervenir et de proposer un réaménagement de certains espaces sur cette zone. Nous nous appuyerons dans cette partie de l' « Etat des lieux et diagnostic » réalisé au préalable afin de proposer un réaménagement partiel du terrain d'étude en question, et ce, en choisissant ou non de suivre les orientations proposés par la commune de Cholet.

- A- Une nouvelle lisibilité indispensable à l'avenir du quartier
- B- Un aménagement et revalorisation du tissu urbain

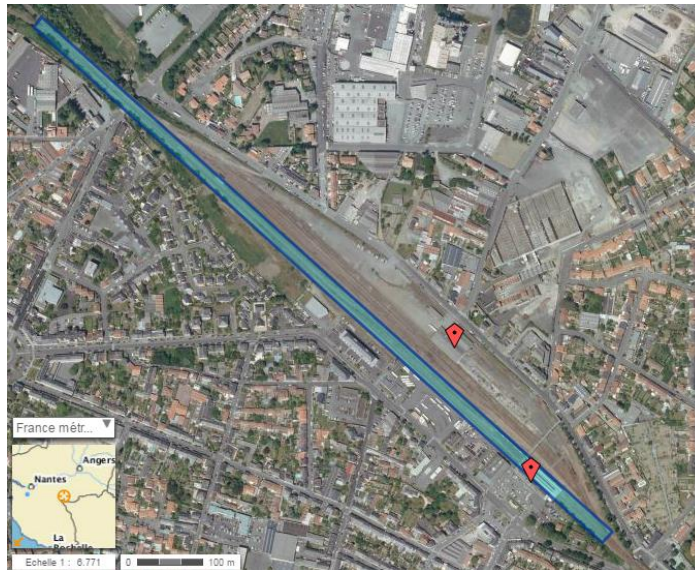
A- Une nouvelle lisibilité indispensable à l'avenir du quartier

Le secteur étudié est identifiable à une zone de transition entre le proche centre-ville de Cholet et une grande zone d'activités au Nord de la commune. Cet espace est très limité dans son développement, d'une part par la cohabitation des zones d'habitats et d'activités puis d'autre part par son enclavement. Les axes de mobilités l'isolent aussi bien au Nord de son quartier originel qu'au Sud du cœur de Cholet. La frontière physique et visuelle imposée par le réseau ferroviaire est malheureusement bien plus problématique pour le quartier. Sa situation géographique bien particulière menace fortement l'avenir de cet espace. Quartier de passage, les liaisons avec le proche centre-ville, aussi bien physiquement que visuellement, sont bien trop insuffisantes en vue de la dépendance du quartier aux services proposés sur ses extérieurs. Un aménagement de l'intérieur du quartier est essentiel mais sa situation vacante ne se résorbera qu'avec une lisibilité physique et visuelle.



A- Une nouvelle lisibilité indispensable à l'avenir du quartier

1- Restructuration du réseau ferroviaire

Il est probable que d'ici plusieurs années, le TGV desserve la gare de Cholet et par conséquent des travaux importants devront être réalisés. L'enterrement de l'ensemble du réseau pénétrant dans la ville permettrait de résoudre les problèmes de lisibilité et par la même occasion de prévoir le réaménagement du réseau ferroviaire en vue des changements envisagés dans les années à venir. La carte ci-dessous nous indique les portions de voies qui subiront donc un ensevelissement :



Légende :

-  Etendu de l'ouvrage souterrain
-  Gares

Carte 35 : Etendu de l'ouvrage souterrain
Fond de carte : Géoportail, Réalisation : B. TESSON

A- Une nouvelle lisibilité indispensable à l'avenir du quartier

Le projet consiste à enterrer le réseau ferré par la méthode de la tranchée couverte. C'est une méthode très souvent utilisée en milieu urbain et va nous permettre de proposer une solution à notre problématique.

Une tranchée couverte se définit comme étant « un ouvrage totalement ou partiellement enterré, construit à partir du niveau du sol, qui a pour vocation première d'assurer la couverture totale ou partielle d'une section de route ou de chaussée afin de réduire les nuisances sonores, de limiter les coupures paysagères, d'augmenter les capacités d'aménagement urbain ».

Des travaux comme ceux-là ont déjà été réalisés (sur plus de 2km) au niveau de la frontière Franco-Suisse à la gare d'Annemasse. Les différents moyens d'enterrement de réseau sont les suivants.

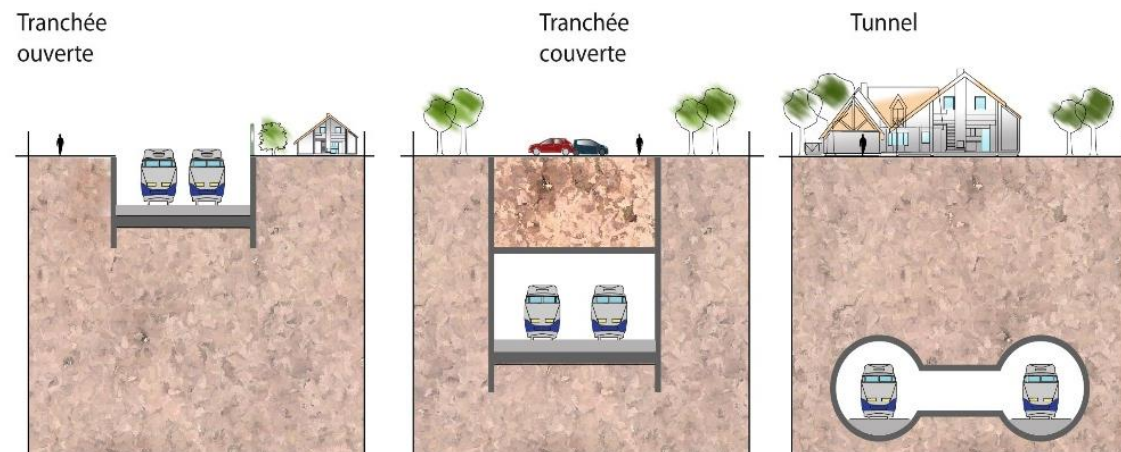


Figure 40: Moyens d'ensevelissement
Source : ceva-France.fr

A- Une nouvelle lisibilité indispensable à l'avenir du quartier

La tranchée ouverte ne répond que partiellement à notre problème étant donné que la barrière physique, bien que quasi souterraine, serait encore présente et marquerait toujours le tissu urbain. La création d'un tunnel pourrait être envisageable mais elle requiert des moyens physiques et financiers bien plus importants que la tranchée couverte. Cette dernière répond ainsi entièrement à nos problèmes et est par ailleurs la solution la plus rapide et adéquate.

Cependant un tel projet préconise de prendre en compte plusieurs paramètres tels que le bâti situé dans le voisinage de l'ouvrage, les propriétés du sol, la présence de canalisation et le trafic de surface au cours des travaux.

Sur le tracé du projet ci-dessus, aucun ouvrage n'est susceptible de perturber la réalisation du projet hormis la gare mais qui sera de toute manière hors de service durant la durée des travaux étant donné qu'elle fait partie du projet. Les canalisations présentes devront bien évidemment être prises en considérations, afin d'éviter toutes dégradations involontaires, ainsi que les caractéristiques du sol (compacité, résistance, perméabilité,...) avant de lancer les travaux. Même si le terrain peut sembler, dans le pire des cas peu favorable, de nouvelles techniques permettent d'intervenir sur le sol et de limiter très fortement son impact sur la réalisation et la perte de l'ouvrage dans le temps. Des mesures devront également être prises afin de contrôler la déformation de la galerie due à d'éventuelles tassements de terrain. A titre d'exemple, ce procédé a déjà été utilisé en zone urbaine où la tranchée avait été recouverte d'une hauteur de sol de 11m. Après les différents contrôles et état de pérennisation de l'ouvrage, un tassement de terrain de 2 à 5cm seulement a été constaté n'engendrant aucun dégât important. Il est donc probable qu'aucun dégât majeur ne soit rencontré au niveau de cet ouvrage souterrain.

A- Une nouvelle lisibilité indispensable à l'avenir du quartier

En zone urbaine, le procédé reste globalement le même et est celui de « section divisée ». Cette méthode consiste à réaliser progressivement et par parties successives l'ouverture de l'extraction du sol. Une fois que la tranchée sera creusée, on entreprendra la réalisation des piédroits (parois verticales de la tranchée). Plusieurs méthodes sont possibles pour cela et n'ayant pas de contrainte financière les piédroits installés seront des panneaux de béton armé préfabriqués. Cette méthode sera par ailleurs plus simple et plus rapide. Il sera ensuite entrepris le revêtement de la voute de sorte à pouvoir recouvrir l'espace supérieur en minimisant l'impact des travaux puis de poursuivre la vie de surface. Les travaux pourront bien évidemment être poursuivis à l'intérieur de la tranchée couverte.

Dans l'hypothèse où le TGV desserve, d'ici quelques années, la ville de Cholet il est souhaitable d'adapter l'ouvrage à l'arrivée en gare de ce type de train. Actuellement la gare SNCF dispose de trois lignes A, B et C. Il est préférable pour le moment de conserver ce nombre de ligne, ce n'est pas la fréquence de passage des trains qui pose problème mais plutôt sa surcharge aux heures de pointes. Par ailleurs le comité de ligne, composé de nombreux acteurs régionaux, débâtent pour trouver une solution et leur proposition serait de rajouter un ou plusieurs wagon(s) aux TER qui circulent actuellement entre Nantes-Cholet-Angers. L'arrivée du TGV pourrait également répondre à ce problème étant donné sa capacité de transport plus importante. Nous aurons donc 3 lignes souterraines dans notre projet, avec malgré tout la possibilité d'en intégrer une quatrième dans les années à venir.

A- Une nouvelle lisibilité indispensable à l'avenir du quartier

Des règles bien spécifiques aux TGV sont à prendre en compte dans la réalisation de cet ouvrage, il n'est pas souhaitable qu'il y ait une seconde intervention de grande ampleur sur ce projet une fois achevé. Par exemple, la distance entre deux voies de TGV est comprise entre 4m et 4,5m, la hauteur de poteaux électriques est de 7m avec des caténaies (système permettant l'alimentation énergétique des TGV) installés à 5,08m. Les rames TGV ont une longueur de 200m et les normes UIC (Union International de Chemin de fer) fixent la longueur d'un quai à 400m pour un TGV. Ce n'est qu'une recommandation et à titre de comparaison, les quais de la gare d'Angers, qui accueille 6 300 voyageurs par jour (2 fois plus qu'à Cholet), ne sont pas tous aux normes UIC (seulement la moitié d'entre eux a une longueur supérieure à 200 m). Les nouveaux quais de la gare de Cholet seront donc de 250m minimum mais pourront si nécessaire être agrandis.

L'espace dédié à cet ouvrage est d'environ 1km mais ne se fera pas sur un terrain plat. Le dessin qui suit permet de mieux visualiser la situation. Avec des normes bien spécifiques à la circulation de TGV, la profondeur du sol est assez conséquente à hauteur d'une dizaine de mètres de profondeur sous le niveau du sol de référence. Le sol de référence sera celui du niveau du Pont-de-Pierre afin d'envisager un élargissement de la voirie comme il sera détaillé dans la seconde partie. Afin de faciliter l'accès aux quais et de limiter la profondeur des travaux, la réalisation de l'ouvrage se fera en épousant au mieux la surface du sol comme la coupe ci-après l'illustre.

A- Une nouvelle lisibilité indispensable à l'avenir du quartier

Vue en coupe du projet souterrain :

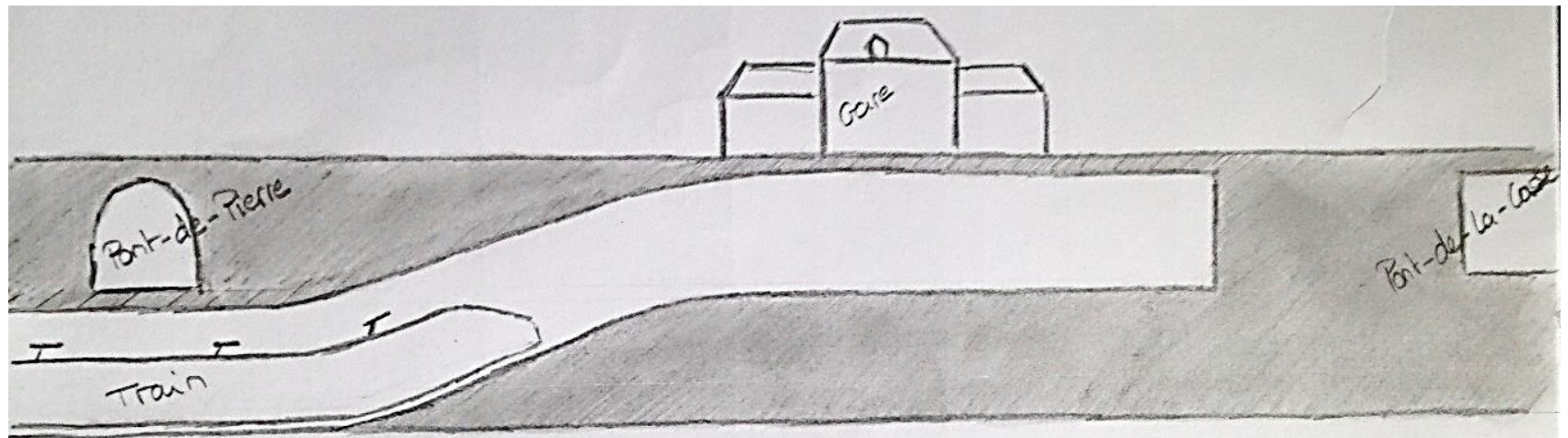
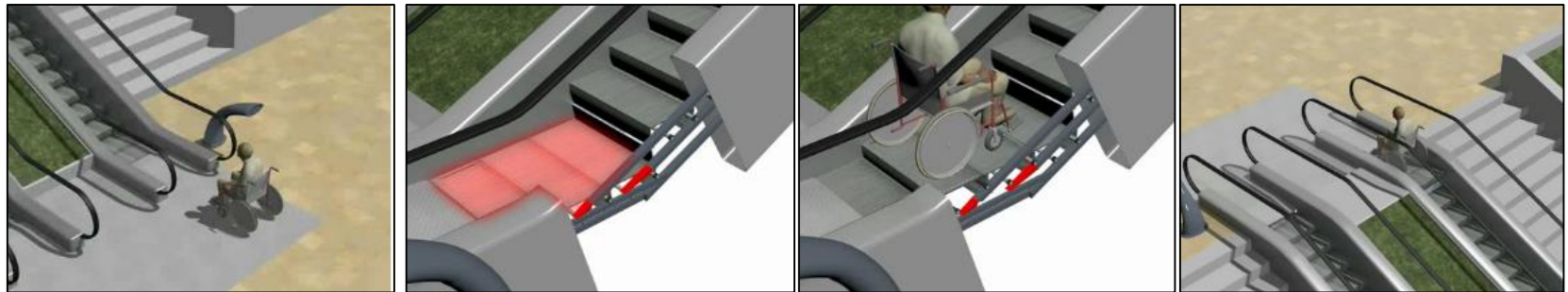


Figure 41 : Coupe du projet
Source : B. TESSON

La pente maximale pour un TGV est de 5%. La différence de hauteur entre la gare et le Pont-de-Pierre est d'environ 5m. Sur ce projet nous atténuerons ce dénivelé sur 500m ce qui nous donnera une pente de 1%. La gare en elle-même devra par conséquent être partiellement aménagée afin de pouvoir donner accès aux voies souterraines. En effet le tunnel se situerait à une distance d'une dizaine de mètre, il est donc nécessaire de prévoir de nouveaux moyens d'accès pour les voyageurs et donc pour les PMR (Personnes à Mobilité réduite).

A- Une nouvelle lisibilité indispensable à l'avenir du quartier

Pour répondre au mieux aux besoins de tous les usagers, des escaliers mécaniques seront installés. Ils différeront malgré tout des escalators classiques qui ne sont pas accessibles aux personnes en fauteuil roulant. Déjà mis en service en Espagne et au Japon les escaliers mécaniques peuvent maintenant être accessibles à tous. Le principe est que lorsque la personne en fauteuil roulant se présente devant l'escalier mécanique, elle appuie sur un bouton qui va bloquer trois marches successives afin de former une plateforme pouvant alors accueillir le fauteuil. Le principe est le même que ce soit en montée ou bien en descente. Dès que la plateforme a atteint l'étage supérieur ou inférieur les marches mobilisées à la plateforme reprennent leur cycle normal, en voici l'illustration :



*Figure 42 : escalier mécanique
Source : upc.edu*

Afin de permettre l'accès au second quai, un passage souterrain sera alors réalisé sous les voies. Il sera accessible à tous avec une pente normalisée aux PMR. Il sera également plus simple pour les voyageurs ayant des enfants en poussettes de circuler. Deux passages seront réalisés de part et d'autres de la gare.

A- Une nouvelle lisibilité indispensable à l'avenir du quartier

Ci-dessous est présenté en 3D le projet :

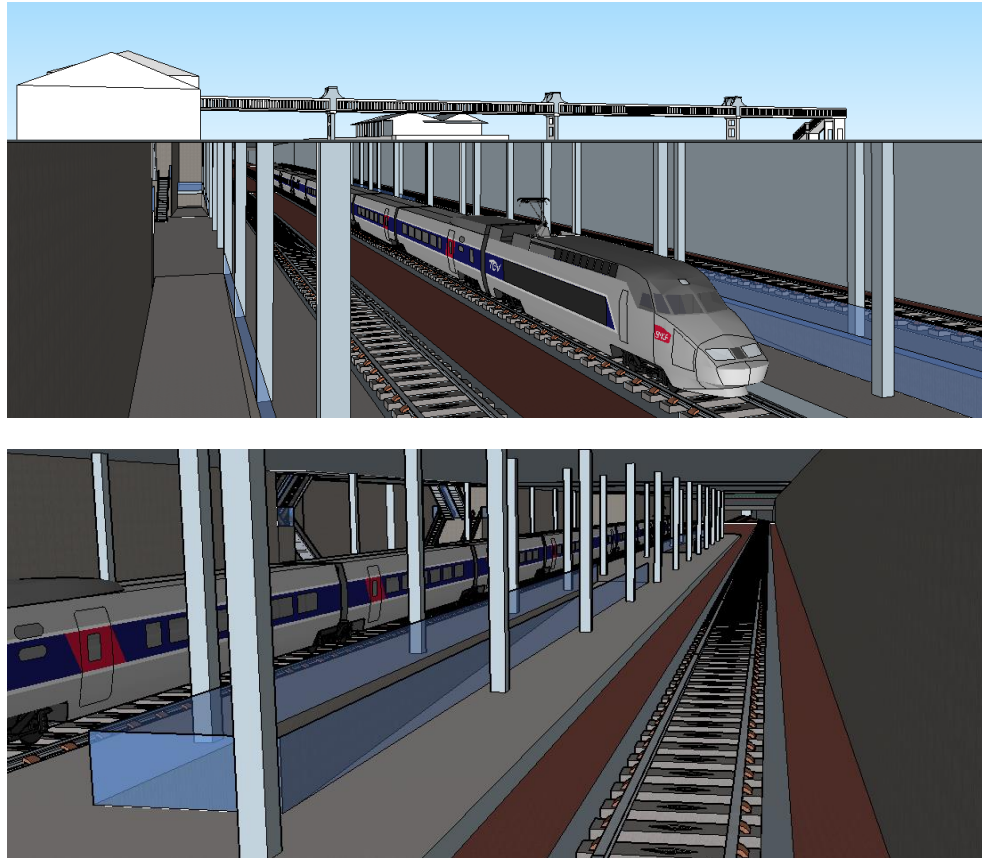


Figure 43 : modélisation Sketchup
Source : B. TESSON

A- Une nouvelle lisibilité indispensable à l'avenir du quartier

La réalisation de cet ouvrage souterrain va permettre de supprimer considérablement les nuisances visuelles mais aussi sonores. L'ensevelissement du réseau ferré permettra également de sécuriser cet espace de trafic important. Il est important d'anticiper l'arrivée probable du TGV et par conséquent de mettre directement aux normes les quais, les voies et tout ce qui est nécessaire afin d'éviter de nouveaux travaux.

En surface une liaison va ainsi pouvoir être créée entre deux quartiers historiquement opposés. Les travaux de ce grand espace ferroviaire visuellement désagréable vont lui permettre d'être réaménagé et ainsi pouvoir envisager un nouvel avenir pour le quartier d'étude. Une fois cette barrière physique et visuelle supprimée, un réaménagement du quartier de La Casse va être nécessaire afin de rendre le paysage urbain agréablement uniforme face à l'attractivité du quartier voisin.

A- Une nouvelle lisibilité indispensable à l'avenir du quartier

2- Requalification momentanée des friches ferroviaires et réorganisation des voies d'accès

Malgré tout, certains paramètres sont à prendre en compte avant la réalisation de ce projet et notamment celui de la continuité du trafic en surface. La réalisation de cet ouvrage impactera le trafic routier au niveau du Pont-de-Pierre pendant une durée de temps relativement courte où une déviation et un contournement du passage devra être mis en place.

L'impact majeur du projet sera sur la desserte de la gare et donc du trafic ferroviaire.

L'organisation bien spécifique du réseau ferré mis en place à Cholet au 19^{ème} siècle qui est d'avoir une gare voyageur au Sud des voies et une gare aux frets au Nord des voies va permettre d'apporter une continuité à la desserte ferroviaire. L'espace dédié par le passé à la Fret est aujourd'hui passé d'activité et est en perdition. Les voies ferrées sont toujours en place et un simple contrôle, voire d'éventuels travaux, permettraient de les remettre en services. L'ancienne gare Fret disposait auparavant de 7 lignes mais seules 3 suffiront à la desserte et subiront ainsi une remise aux normes. Les lieux devront bien évidemment être remis en état et débarrassés de tous les gravats et déchets présents sur le site. Les murs situés le long du Boulevard seront bien évidemment abattus afin de réduire la barrière visuelle que subissent aujourd'hui les usagers.

A- Une nouvelle lisibilité indispensable à l'avenir du quartier

Le site Fret est actuellement composé de plusieurs bâtiments :



Légende :

- Bâtiment 1
- Bâtiment 2
- Bâtiment 3

*Figure 44 : Description des bâtiments en friche
Fond de carte : Géoportail, Réalisation : B. TESSON*

A- Une nouvelle lisibilité indispensable à l'avenir du quartier

Le bâtiment 1, de dimensions semblables à l'ensemble des bâtiments de l'actuelle gare. Il fera alors office de nouvelle gare durant la mise en place des nouvelles lignes ferroviaire. La gare sera donc momentanément délocalisée pour prendre place le long du Boulevard de Strasbourg. La construction et la desserte d'un second quai est à prévoir. Les dimensions des nouveaux quais respecteront les mêmes dimensions que ceux figurant actuellement à la gare de Cholet. Des rampes seront construites afin de permettre aux PMR d'accéder à la gare et aux quais.

D'ailleurs, la gare offre actuellement une capacité de stationnement d'une centaine de places. De par les antécédents de cette zone, un espace parking est aménageable à proximité de la future gare ainsi que des moyens d'accès simples. Un revêtement de surface de cette espace sera nécessaire ainsi que le marquage au sol des places. Un quota de 15% des places devra être respecté pour le stationnement de personnes handicapées.

Tous les bâtiments situés le long des voies ferrées appartiennent à la SNCF (Société Nationale des Chemin de fer Français) et sont tous cessibles. Les voies ferrées destinées aux frets appartiennent au RFF (Réseau Ferré de France) et sont également cessibles. L'ensemble des voies en surface a pour objectif de disparaître dans les années à venir une fois le projet terminé. Seules 3 resteront en service le temps nécessaire à la mise en service de l'ouvrage souterrain. Le reste des voies sera alors désinstallé. Par ailleurs le Pont-de-La-Casse n'aura pu lieu d'être et par conséquent l'élargissement de ce passage est à prévoir afin de permettre un accès direct et à double sens entre le quartier de La Casse et celui de La Gare.

A- Une nouvelle lisibilité indispensable à l'avenir du quartier

Ci-dessous est représenté en 3D les aménagements de la nouvelle gare :

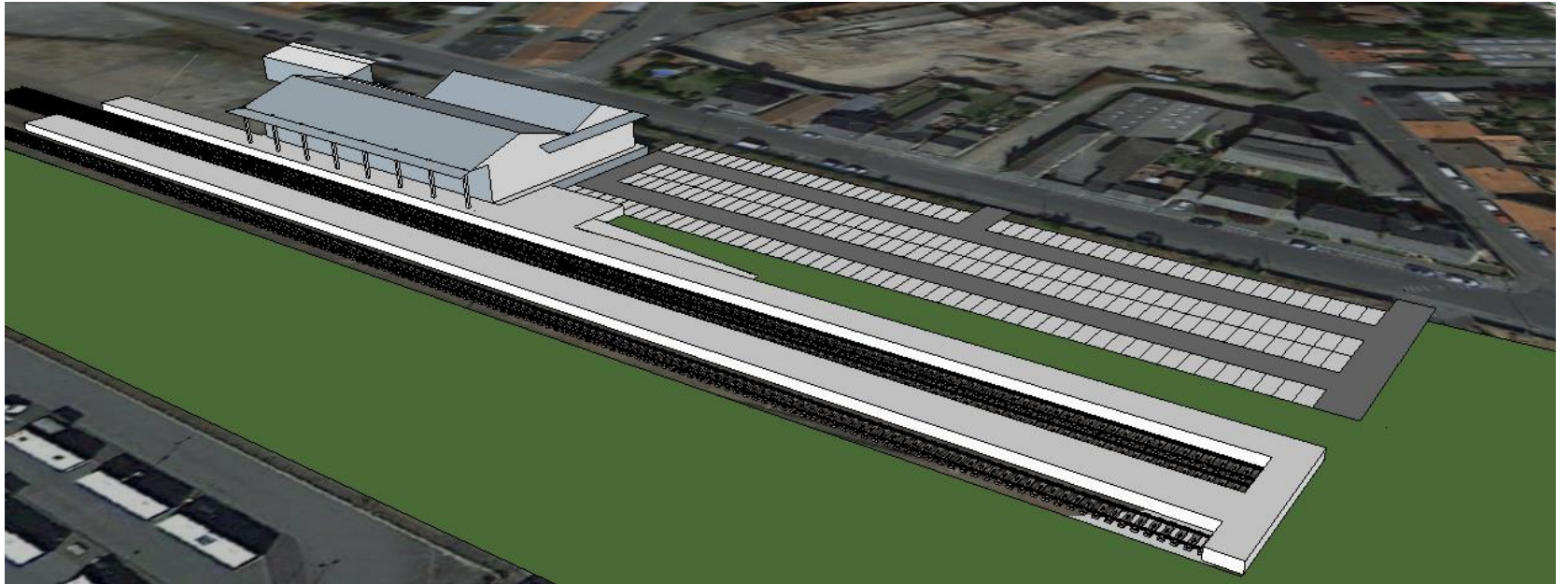


Figure 45 : Modélisation Sketchup de l'inter projet

Source : B. TESSON

A- Une nouvelle lisibilité indispensable à l'avenir du quartier

En revanche, aucun travaux ne sera envisagé au niveau du Pont-de-Fer étant donné qu'il ne présente pas de difficulté de franchissement. De plus la gestion de la circulation a été réorganisée il y a quelques années seulement et ne cause pas de problèmes majeurs. Pour ce qui est du Pont-de-Pierre, l'élargissement de la voirie ne se fera que lorsque les travaux souterrains auront été réalisés. Cela se fera durant la phase finale du projet du fait de la nécessité de maintenir l'état des rails au-dessus du Pont.

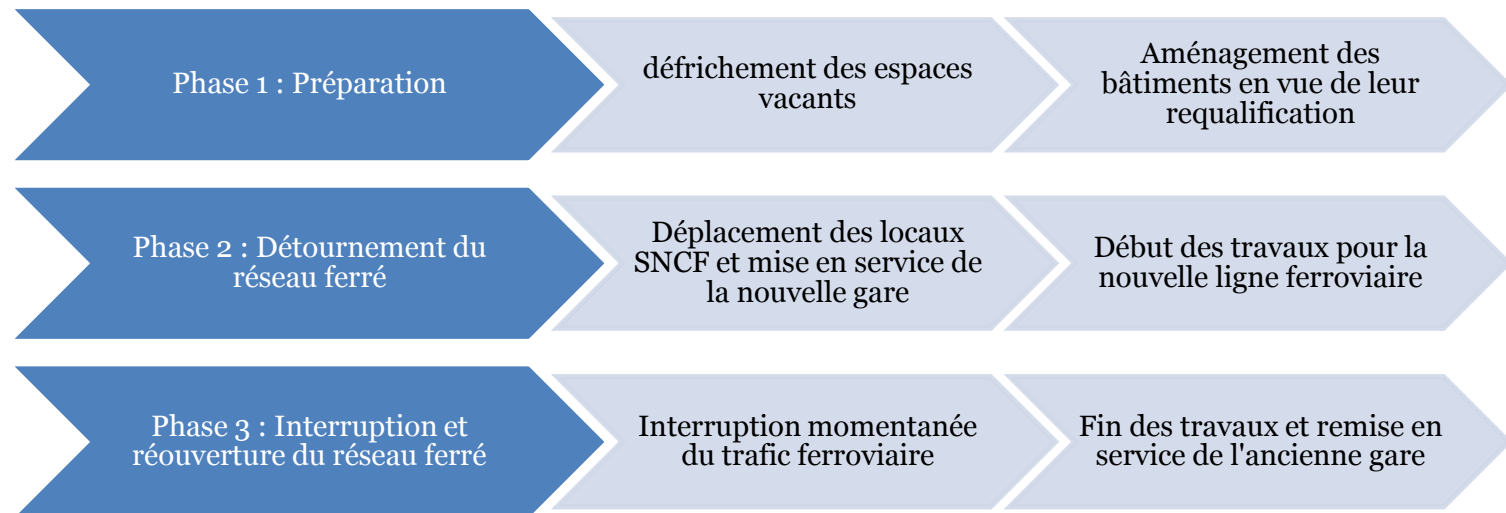
La création des voies piétonnes est prévue afin de relier la place de la gare à la nouvelle. Elle prendra lieu dès lors que les voies ferrées seront retirées et que l'avancement des travaux le permettra.

La réalisation de ce projet va dans un premier temps réduire l'impact physique et visuel des rails qui séparent actuellement le quartier de La Casse et le centre-ville de Cholet, jusqu'à le supprimer entièrement. Les accès seront donc possibles et bien plus simples de part et d'autre. La délocalisation de la gare dans le quartier d'étude va lui permettre d'amorcer une nouvelle dynamique avec une fréquentation des lieux bien plus importante. Par ailleurs cela va permettre une revalorisation partielle et momentanée de ces espaces actuellement vacants sur un espace ferroviaire en friche.

Cependant un accord doit être trouvé entre la SNCF, le RFF, la Région et la commune de Cholet sur le choix de modifications du réseau ferroviaire. Chacun pourrait trouver son avantage à accepter un tel accord. La requalification de l'ancien espace Fret en gare permet à la SNCF de maintenir les bénéfices de l'utilisation de cet espace tout comme le RFF. La région pourrait, elle, bénéficier des retombés économiques d'un tel ouvrage au niveau de la commune mais aussi de l'agglomération Choletaise. De plus, d'ici plusieurs années, la construction d'une LGV et la desserte de Cholet par le TGV étant fortement probable, un accord devra nécessairement être trouvé et le financement de ce projet se fera majoritairement entre ces 3 principaux acteurs. La commune participera financièrement au projet mais pour une part beaucoup moins élevée. L'avantage pour la commune dans ce projet est de pouvoir amorcer une nouvelle dynamique autour de la gare et plus particulièrement au niveau du quartier de La Casse. Une relation plus forte pourra alors avoir lieu entre ce quartier d'étude et le centre de Cholet et amorcer par la suite son réaménagement.

A- Une nouvelle lisibilité indispensable à l'avenir du quartier

La réalisation de ce projet nécessite une organisation minutieuse des travaux. Plusieurs phases seront nécessaires à mettre en place avant, pendant et après les différentes mises en œuvre. Le tableau ci-dessous nous indique les différentes phases à réaliser, elles s'imbriquent successivement afin de limiter au maximum les contraintes.



L'interruption du trafic sera nécessaire dès lors que les travaux se feront au niveau du Pont-de-Pierre en phase finale. La mise en service des nouvelles voies nécessitera une phase de tests suite aux raccords réalisés en sortie de tranchée.

B- Réaménagement et revalorisation du tissu urbain

Suite à la mise en place du précédent projet, l'inter-projet de requalification d'une partie des friches en gare va permettre de redonner un élan de dynamisme au quartier Sud de La Casse. En ces lieux va se créer un flux important et constant d'échanges humains. Seulement la fonction de gare, conférée à ce secteur pendant plusieurs années, ne sera que momentanée. C'est cependant l'occasion d'engager un réaménagement du quartier et d'y recréer une vie urbaine plus dense afin d'accueillir de nouvelles populations et de revaloriser l'image de ces lieux.

B- Réaménagement et revalorisation du tissu urbain

1- Une identité paysagère à créer

L'usage prépondérant de la voiture est aujourd'hui de plus en plus problématique. Les émissions de CO₂ issus des véhicules causent d'importantes pollutions et cela fait l'objet de nombreuses réflexions pour la diminution des modes de circulations individuels et pour le développement des modes de transport doux.

Notre terrain d'étude est très impacté par la circulation automobile avec la présence d'importants boulevards en périphérie. Par ailleurs, au sein même de ces lieux, la voiture est énormément utilisée alors que le développement et la mise en place de services pour favoriser l'usage des transports doux ne le sont pas.

La création de pistes cyclables a été entreprise sur l'Avenue du Maréchal Leclerc mais il n'en existe aucune autre. La place du piéton et du cycliste est presque inexistante malgré le souhait des habitants et des usagers de voir un jour ces moyens de transports doux occuper une place plus importante. En vue du projet d'enterrement souterrain précédemment décrit, l'espace ferroviaire séparant le quartier de La Casse et celui de la Gare est voué à disparaître. De plus, de nombreux services ne sont disponibles que du côté ville ce qui oblige les habitants de La Casse à s'y rendre en voiture par manque d'aménagements piétons. Pour ces raisons, l'avenir de ces espaces ferroviaires est d'être reconverti en parc. Ce parc s'étendrait sur toute la zone qui est pour le moment destinée au transport ferroviaire. La mise en place de ce projet se fera progressivement en fonction de l'avancement des travaux souterrains et verra son achèvement dès lors que les dernières voies ferrées auront été retirées de la surface du sol. Ce projet s'accompagnera bien évidemment d'aménagements divers permettant à tout le monde de s'y sentir bien et d'intégrer à ce paysage un espace uniquement réservé à l'usage de transports doux.

B- Réaménagement et revalorisation du tissu urbain

La ville de Cholet a un historique riche et a fait sa réputation avec notamment celle du « Mouchoir de Cholet ». Cet espace ferroviaire est voué à disparaître fonctionnellement de la surface du sol suite à la réalisation du projet souterrain. En revanche, l'histoire du développement de la ville s'est fait grâce à la création de ces voies ferrées et il serait dommage de ne pas laisser une trace de ce passé plus remarquable en surface. L'aménagement de cet espace en parc portera le nom de Parc Ferro-Vert en faisant référence aussi bien au passé historique des lieux qu'à la nature.

Cet espace pédestre permettra une liaison forte entre le quartier de La Casse et celui de la gare donnant un accès direct au centre-ville. Cet espace piéton sera aussi bien un lieu de passage, de détente, de promenade, d'amusement que culturel. Situé entre deux quartiers que tout oppose aujourd'hui, ce parc sera avant tout un lieu de rencontre et de réconciliation entre cette zone industrielle en mutation et le proche centre-ville.

Le Parc Ferro-Vert a pour objectif de maintenir une identité historique en ces lieux en plus de sa nouvelle fonction. Pour cela les promenades et balades seront bordées de rails où les traverses en bois feront office de marches à hauteur de sol. Le mobilier urbain installé en bordure des chemins sera en majorité issu du recyclage des traverses de voies ferrées comme par exemple le recyclage des traverses en bois pour réaliser des bancs ou tables de piquenique. En plus de rappeler la présence des voies ferroviaires du passé, cette remise en valeur des voies ferrées sera esthétiquement et fonctionnellement amusante.

B- Réaménagement et revalorisation du tissu urbain

Cette mise en valeur des rails est inspirée de la réalisation des paysagistes et artistes Jean-Luc Brisson et David Onatzky. Ce travail a été réalisé sur la friche de Belle de Mai à Marseille. Cela fait partie du projet « Le Jardin des Rails » qui visait à redonner une fonction à cette friche ferroviaire. Voici une illustration source d'inspiration pour le projet du Parc Ferro-Vert et ses balades pédestres.



Figure 46: jardin des rails

Source : lafriche.org, Réalisation : Jean-Luc BRISSON & David ONATSKY

B- Réaménagement et revalorisation du tissu urbain

La création d'une aire de jeux est également prévue. Cet espace pour enfant s'inspirera de l'œuvre « Wagon Jeu » réalisée sur le site de la friche Belle de Mai à Marseille. L'aire de jeux s'organise sur le châssis d'un wagon de marchandises sur lequel ont été installés une structure et des filets de protection adaptés aux jeux qui s'y sont incorporés. Le schéma et la photo ci-dessous illustrent la réalisation inspirée et envisagée dans notre Parc Ferro-Vert.

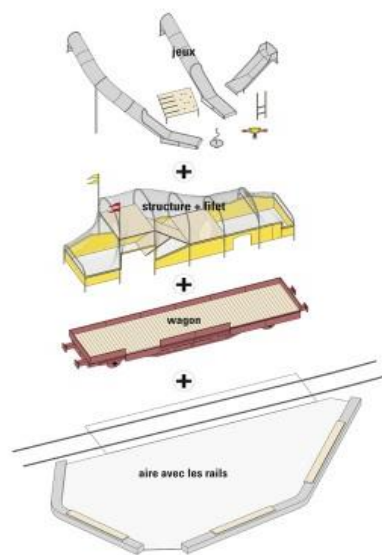


Figure 47 : Wagon jeu
Source : lafriche.org

B- Réaménagement et revalorisation du tissu urbain

Notre aire de jeux sera composée de wagons différents reliés les uns aux autres autour d'une aire de jeux centrale. Au-delà du côté ludique de cette requalification des différents wagons encore présents sur notre site, des panneaux d'affichage relateront l'histoire de ceux-là afin d'apporter un aspect éducatif dans cet espace d'amusement. Ce panneau à caractère informatif et éducatif sera disposé le long des allées et chemins racontant ainsi l'histoire des lieux, son intégration, son évolution, jusqu'à sa perte.

Le parc se composera également d'espaces cultivables. Le principe est semblable aux potagers urbains collectifs mais est accessible à un public tout aussi expérimenté qu'inexpérimenté. Ce sont des bons moyens d'apprendre ensemble au travers d'un partage de connaissances entre générations. La ville de Strasbourg en a marqué son paysage urbain en offrant près de 5000 jardins familiaux, c'est un concept qui plaît et qui se développe de plus en plus. Un cabanon pourrait être créé à proximité de ces espaces pour qu'une association s'occupe du bon entretien de ces espaces cultivables. Ce local pourrait également servir de lieu de stockage pour le matériel. Pour répondre au thème Ferro-Vert de notre parc, ces espaces destinés à la culture seraient des parcelles de terre situées dans les wagons de marchandises. Les wagons seront disposés en bordure des anciens quais de gare ou bien même dans le parc et feront office, à l'image du « wagon jardin », de jardinière cultivable. Les wagons jardinières seront par conséquent issus du recyclage des wagons de marchandises actuellement présent sur le site.



Figure 48 : Wagon jardin
Source : pariscotejardin.fr

B- Réaménagement et revalorisation du tissu urbain

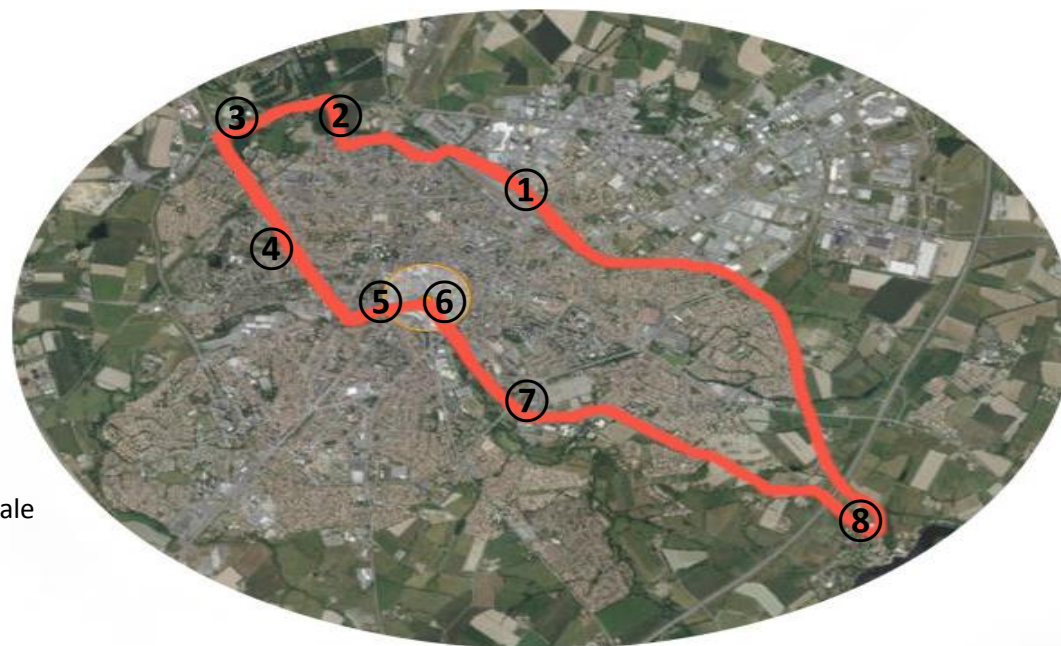
La pratique sportive en plein air est parfois privilégiée aux salles de sports. Très convoités, les espaces adaptés à la pratique sportive tels que la marche, la course à pied ou bien encore le vélo font le plus grand bonheur des adeptes de grands espaces. A titre de comparaison chaque quartier à proximité du centre-ville, excepté celui faisant l'objet de notre étude, dispose d'un parc, d'un bois, ou d'espaces adaptés à ces pratiques sportives. Ces lieux sont très fréquentés aussi bien en semaine qu'en weekend et accueillent des usagers de tout âge.

Ces espaces de balades ne sont pas nécessairement dédiés au sport mais peuvent aussi être associés à l'aventure touristique. L'aménagement de cette grande coulée verte disposera donc de chemins adaptés à ces diverses pratiques où y seront proposées différentes orientations possibles avec divers parcours en direction d'autres espaces aussi bien à caractère sportif que ludique ou culturel. La carte réalisée ci-dessous est un exemple de ce qui pourrait être mis en place afin de permettre un parcours touristique créant ainsi une liaison entre notre quartier d'étude, le centre-ville et les extérieurs de Cholet.

B- Réaménagement et revalorisation du tissu urbain

Voici un type de parcours qui pourrait être proposé :

- ① Parc Ferro-Vert
- ② Bois Lavau
- ③ Golf de Cholet
- ④ Musée du Textile
- ⑤ Théâtre & Conservatoire de Cholet
- ⑥ Musée d'Art et d'Histoire
Parc du Maille
Hôtel de Ville & Bibliothèque Municipale
- ⑦ Parc de Moine
- ⑧ Lac de Ribou



Carte 36: Itinéraire aventure
Fond de carte : Géoportail, Réalisation : B. TESSON

B- Réaménagement et revalorisation du tissu urbain

Les lignes anciennement et exclusivement réservées aux frets seront donc démontées laissant ainsi place aux espaces piétons et cyclables. Les buttes de terre soutenant les voies ferrées à hauteur seront cassées afin de réduire grandement la barrière visuelle qu'elles nous imposent aujourd'hui. Par ailleurs le développement des moyens de transports doux étant d'actualité mais tout autant souhaité sur notre quartier d'étude, des espaces cyclables seront alors tracés le long du boulevard de Strasbourg à la place des espaces de stationnement situé sur ses pourtours. L'installation de garage à vélo et de parking vélo pourra également être envisagée. L'aménagement du parking décrit préalablement permettra de compenser la suppression de ces places. L'aspect visuel de ce boulevard ne sera que mieux perçu suite à la suppression des places de stationnement et à l'aménagement du parc. La lecture visuelle du paysage urbain sera donc privilégiée.

Les espaces verts sont très recherchés en milieu urbain et sont amenés à composer et à s'intégrer avec la ville durable. Ils doivent être accessibles à tous et remplir des fonctions pratiques mais aussi symboliques. Un bon moyen pour notre quartier de lui conférer une nouvelle identité paysagère particulière. Ce moyen de mettre en relation la ville et la nature va permettre de nouer un lien fort entre le quartier de La Casse et celui de La Gare avec l'aménagement d'un espace réservé aux piétons et aux transports doux.

Ce parc Ferro-Vert a un but à la fois ludique et socio-culturel. Ce lieu de rencontres et d'échanges inscrit comme point de liaison entre deux quartiers opposables, va permettre de conférer une identité paysagère particulière au quartier d'étude. Aujourd'hui l'espace ferroviaire et ses friches sont associés au quartier de La Casse alors que la gare s'en est détachée. Cette espace vert de grande envergure serait ainsi associé au quartier d'étude et lui permettrait de s'approprier cet atout indéniable.

Cette coulée verte, adaptée à tous par la diversité des usages possibles, offrira aussi bien des lieux de détente, d'amusement mais également des espaces dédiés à la culture en faisant référence à l'histoire de ces lieux sans oublier qu'ils furent la clé du développement et de la renommée du Choletais.

B- Réaménagement et revalorisation du tissu urbain

2- Aménagement d'espaces habitables

Selon l'état des lieux et du diagnostic précédemment réalisé, la création d'un parc de logements collectifs se verrait être un nouvel atout de dynamisme en vue d'accueillir de nouvelles populations. La réalisation de ces logements serait premièrement destinée aux étudiants et jeunes actifs. La demande pour ces populations étant forte au niveau de la commune Choletaise, la création de logements de petites surfaces (inférieurs à 45m² environ) permettrait d'une part de répondre à cette demande et d'autre part, d'apporter une nouvelle dynamique de quartier en intégrant une population jeune source d'une mixité sociale plus importante.

Une part des logements serait cependant à caractère sociale. Les indications du PLH (Plan Local de l'Habitat) préconisent également leur création étant donné leur nombre très limité aussi bien sur notre terrain d'étude que sur la commune.

Afin de maintenir une continuité dans le paysage urbain sans heurter la lisibilité visuelle de l'espace, les logements construits seraient du type R+2 et se composeraient en plusieurs bâtiments. La mise en place de ce projet offrirait une centaine de logements et ils se répartiraient en plusieurs résidences de petites tailles permettant seulement d'interpeler la curiosité du passant sans monopoliser toute son attention pour une meilleure intégration dans le quartier.

La réalisation de ce projet serait ainsi l'occasion de diversifier le parc d'habitats qui, aujourd'hui, compte une part de logements individuels très forte. Ce parc de logements se situerait sur la zone à nu et désaffectée non loin des espaces en friches faisant l'objet du précédent projet qui conférerait à ces résidences un atout indéniable.

B- Réaménagement et revalorisation du tissu urbain

La perception visuelle est le premier sens sollicité dans l'appréciation du paysage urbain. Afin de rendre la fréquentation de ces logements aussi agréable d'intérieur que d'extérieur, une attention toute particulière sera portée sur le choix des matériaux lors de la conception de l'ouvrage. Des matériaux comme le bois pourront être associés à la pierre ou à l'acier pour apporter un style architectural à la fois authentique faisant référence à l'histoire industrielle des lieux, mais également un style plus moderne de par leur association marquant alors une intention de renouveau dans le paysage urbain. Cette association de matériaux pourra également s'accompagner d'un jeu de lumière favorisant l'aspect visuel des lieux en sollicitant le regard des usagers au profit du paysage industriel du quartier qui est encore très présent.

L'intégration de ces logements permettrait par ailleurs de revaloriser l'image du quartier qui est actuellement décrit comme étant vieille, abandonnée et peu vivante voir même morte pour certains. L'accueil d'une population plus jeune serait propice au développement d'une vie urbaine plus riche, aussi bien de jour que de nuit. Afin de maintenir une continuité dans la création d'une identité paysagère, des murs végétaux seront installés sur certaines façades d'immeubles permettant ainsi de revaloriser le paysage urbain plutôt industriel et vacant.

B- Réaménagement et revalorisation du tissu urbain

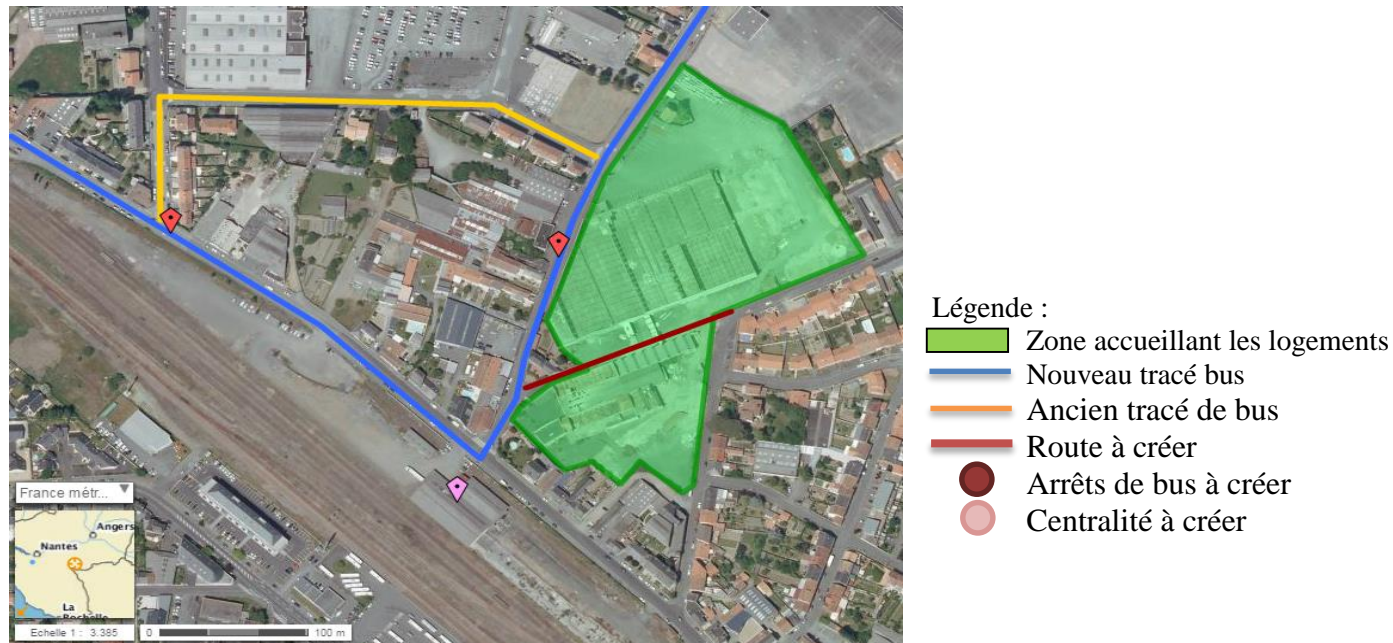
A l'image d'une façade d'immeuble dans le 2^{ème} arrondissement de Paris, le botaniste et paysager Patrick Blanc a dessiné et réalisé un jardin vertical suscitant la curiosité des passants et revalorisant ainsi le paysage urbain. Les images suivantes illustrent chronologiquement sa réalisation.



Figure 49 : Mur végétal
Source : paris.fr

B- Réaménagement et revalorisation du tissu urbain

Des liaisons seront par ailleurs créées entre les résidences pour permettre de rejoindre la future, mais éphémère, gare. Les espaces dédiés aux piétons et transports doux seront favorisés. Par conséquent l'ensemble des bâtiments disposera d'un espace parking en souterrain. La ligne de bus sera légèrement détournée afin de permettre de desservir la gare ainsi que les nouveaux logements.



Carte 37: Aménagement espaces habitables
Fond de carte : Géoportail, Réalisation : B. TESSON

B- Réaménagement et revalorisation du tissu urbain

La réalisation d'un parc d'habitats propice à l'accueil d'une population plus jeune, permettrait de recréer une vie urbaine plus dense avec une fréquentation des lieux plus importante. Par ailleurs ces logements répondraient aux demandes inscrites dans le PLH qui sont de développer le parc d'habitats sociaux et par ailleurs celui à caractère étudiant. Le style architectural particulier accompagnera les projets envisageables autour de la future gare éphémère et rendant le cadre de vie plus agréable aussi bien visuellement que fonctionnellement. Cet aménagement pourrait par ailleurs s'inscrire dans un espace de centralité engagé par la requalification des espaces en friche.

B- Réaménagement et revalorisation du tissu urbain

3- Une centralité gage d'hospitalité

Les objectifs du développement d'une centralité sont de recréer un dynamisme dans ce quartier d'étude. Par définition un centre est « le milieu d'un espace donné, le point où converge des actions diverses et où se produit un grand mouvement ». Cette zone donne au citoyen une place centrale et prioritaire. Il reste cependant difficile d'en définir les limites mais toujours est-il que de pouvoir en bénéficier reste un atout indiscutable à l'échelle urbaine. Le but est de créer un lieu de rencontres où les échanges entre les hommes permettent de créer un cœur de vie, d'activités et de mouvements constants.

Le centre-ville de Cholet offre de nombreux services et il n'est en aucun cas envisagé de le concurrencer mais tout simplement de redonner une dynamique de redéveloppement, autour d'une centralité, face à son abandon perçu depuis plusieurs années. Cet élan va être amorcé par l'inter projet qui vise à requalifier les friches ferroviaires en gare. Un inter projet est une occupation, à l'origine, momentanée d'un espace qui vise à subir des travaux d'aménagement sur une durée plus ou moins longue. Cette notion permet ainsi une occupation partielle des lieux malgré la présence de chantiers. L'inter projet peut amener à apporter des modifications voir à s'intégrer au projet final. La continuité du trafic ferroviaire durant la réalisation de l'ouvrage souterrain sera assurée par l'espace vacant des anciens frets. La gare sera donc déplacée au niveau des entrepôts mais reprendra, en finalité de projet, sa localisation actuelle.

Les deux autres bâtiments préalablement définis page 62 sont en attente de nouvelles fonctions. Après étude du quartier et d'une prise en connaissance des besoins évoqués par les habitants puis les usagers, les espaces autour de l'éphémère gare seront occupés par des commerces.

B- Réaménagement et revalorisation du tissu urbain

L'avenue du Maréchal Leclerc est un axe de circulation très fréquenté et cela depuis longtemps. Il permet comme expliqué dans l'état des lieux une liaison directe entre le centre-ville et l'importante zone d'activités au Nord du quartier de La Casse. Le long de cette avenue se sont implantés une boulangerie pâtisserie et un salon de coiffure. La fréquentation de ces commerces est cependant très limitée du fait de la très forte circulation permanente de l'avenue. Leur localisation sur les extérieurs du quartier, éloignée des autres commerces, l'isole et impose aux usagers de s'y rendre en voiture.





La mise à disposition d'une boulangerie/sandwicherie et d'un salon de coiffure dans le second bâtiment ferroviaire, suite à leur relocalisation, contribuerait à la mise en place d'une centralité. Le besoin constaté et proclamé par les habitants et usagers permettrait d'une part de répondre à leurs besoins mais aussi d'attirer d'autres usagers qui, en vue de l'aménagement d'une coulée verte aux alentours, s'y rendrait par curiosité dans un premier temps avant d'y prendre l'habitude. Par ailleurs, la présence de la gare serait un atout et moyen considérable pour ces commerces d'asseoir une réputation et de se créer une clientèle régulière.

Aucun buraliste n'a été recensé dans ce secteur et vu la forte fréquentation bien connu de ces lieux, l'implantation d'un bureau de tabac/presse serait envisagée dans le troisième local abandonné. Il s'inscrirait ainsi dans l'esprit de centralité avec la présence de la boulangerie, du salon de coiffure et de la gare (momentanée).

B- Réaménagement et revalorisation du tissu urbain

Dans l'histoire du quartier, de nombreux bars, bistrot et restaurants ouvriers se sont installés en ces lieux. Malgré la conjoncture à laquelle fait face le quartier d'étude depuis plusieurs années maintenant, ces derniers ont tous fermés. Avec le réaménagement prévu pour ce quartier et les moyens mis en œuvre pour accueillir de nouvelles populations, l'aménagement d'un ensemble bar/tabac/presse et brasserie pourrait occuper l'espace restant. Le bar/tabac/presse occuperait le troisième bâtiment et la brasserie dans le deuxième. Dans un premier temps le bâtiment principal serait occupé par la gare et serait par la suite occupé par une brasserie/restaurant. Les quais pourraient permettre la création d'une terrasse donnant vue sur le Parc Ferro-Vert. Cette structure pourrait aussi bien accueillir des ouvriers le midi que des promeneurs en journée ou encore des familles pour prendre un verre et dîner en soirée. Cette brasserie multifonctionnelle disposerait de l'atout du parc pour se faire connaître et apprécier des clients. Ce service de restauration contribuerait, dans la continuité de la gare, à créer une centralité et à permettre en plus une première activité nocturne pour le quartier. Un accord avec la SNCF sera cependant nécessaire quant au rachat du dernier bâtiment suite à la relocalisation de la gare. Décrit comme cessible, il n'y aurait donc aucun problème à la réappropriation de ce bâtiment.

Légende :

-  Brasserie
-  Boulangerie
-  Salon coiffure
-  Bar/Tabac/Presse



Carte 38 : Localisation des futurs commerces
Fond de carte : Géoportail, Réalisation : B. TESSON

B- Réaménagement et revalorisation du tissu urbain

La création de l'espace parking disposera d'une capacité d'accueil suffisante face à l'aménagement de la gare éphémère mais sera également capable de satisfaire à la demande de suppression des stationnements le long du boulevard avec le tracé de pistes cyclables limitant par la même occasion les nuisances visuelles engendrées par le stationnement de véhicules. Afin de ne pas neutraliser et stériliser ce lieu à la simple fonction d'espace de stationnement, ce terrain goudronné pourra accueillir régulièrement des évènements.

Le concept « Parking Day » lancé à San Francisco permet, en l'espace d'une journée, une réappropriation des espaces de stationnement public par les usagers. Un tel évènement mobilise aussi bien les citoyens que les artistes qui transforment ces espaces parking payant en espaces végétalisés artistiques et conviviaux. Devenu un évènement international depuis 2013, c'est décrit comme un moyen de « faire réfléchir au partage de l'espace public, d'imaginer de nouveaux usages urbains et de formuler ensemble des propositions pour la ville de demain ». Cet évènement n'est pas présenté de la même manière en France mais est malgré tout pratiqué. Il est en effet courant de voir des marchés s'installer le matin de semaine ou weekend sur des parkings publics et y rencontrer parfois des évènements et manifestations sportives, culturels et/ou artistiques.

Ce parking, ici inscrit à proximité du boulevard de Strasbourg, se verra ainsi accueillir 1 fois par semaine un marché. Le marché des halles est le plus important de Cholet et il connaît un franc succès tous les samedi matins. La requalification momentanée et régulière d'un parking en marché permettra de créer un lien social entre les marchands et les usagers, de créer une identité et d'inscrire cette manifestation hebdomadaire au centre de notre quartier. Il existe cependant un commerce/marché primeur, la mobilisation de cet espace est par ailleurs un bon moyen pour ce maraicher de se faire connaître et d'en tirer bénéfices.

L'accueil de divers autres évènements (sportifs, artistiques ou culturels) est aussi possible, souhaité et envisagé. Cela contribuera à forger une nouvelle image positive à ces lieux et par ailleurs de contribuer à la création d'une centralité sur le quartier Sud de La Casse.

Conclusion

Le quartier Sud de La Casse est situé dans le prolongement du centre-ville au Nord de Cholet. La présence du réseau ferré marque cependant une forte rupture dans le paysage urbain et contribue à l'isolement de la zone d'étude. Cette dernière est en effet enclavée entre le proche centre-ville et une importante zone d'activités au Nord du quartier de La Casse. Historiquement quartier industriel, la situation de cet espace est aujourd'hui préoccupante. Les friches ferroviaires et de nombreux bâtiments laissés vacants suite à la délocalisation d'entreprises confèrent au quartier une très mauvaise image. Cela entraîne depuis de nombreuses années une forte diminution de la population qui ne dispose pas autant d'atout que la localisation du quartier pourrait le laisser penser. Pourtant situé à moins d'un kilomètre du centre-ville, l'usage de la voiture est permanent. En effet la majorité des services se trouvent de l'autre côté de la frontière ferroviaire et les quelques commerces présents sur notre terrain d'étude sont émiettés sur ses extérieurs. La vie urbaine et la place du piéton est de ce fait quasi inexistante. Cela s'explique également par l'absence d'un cœur de quartier, d'un point de centralité. Le réaménagement de cet espace se décompose en deux enjeux majeurs qui sont l'amélioration de la lisibilité entre le quartier et le centre-ville puis la création d'un point de centralité pour redonner du dynamisme et de la vie dans cet espace aujourd'hui qualifiable de vacant. Le projet de restructuration du réseau ferroviaire en souterrain permettrait de faciliter grandement l'accès au centre-ville et à ses nombreux services. Par la même occasion ce projet intégrerait la requalification des friches ferroviaires qui sont actuellement la principale faiblesse de ce secteur et contribuerait au développement progressif d'une centralité plus attractive propice à l'accueil d'une population plus jeune.

Les divers projets décrits dans ce rapport seraient très clairement bénéfiques au quartier et enclencheraient alors un phénomène de renouvellement urbain. Ce programme de réaménagement du quartier sera également bénéfique à la commune. La forte demande en termes de logements sociaux et à caractère étudiant est prise en compte dans les projets d'où le développement d'un parc d'habitats collectifs. La mise en relation du quartier d'étude et du centre-ville pourra aboutir grâce à l'aménagement d'un parc aux divers usages. L'intégration du quartier Sud de La Casse dans le prolongement du centre-ville de Cholet ne peut qu'être perçue comme un atout en vue des projets proposés et du déclenchement d'un renouvellement urbain pour ce secteur.

L'impact du réseau ferroviaire sur le tissu urbain est un problème courant et constitue une grosse partie des enjeux de ce projet. L'aménagement de ce type d'ouvrage ne serait probablement pas réalisable car trop onéreux pour la commune de Cholet. De tels travaux nécessiteraient un accord et une aide financière importante de la part de la région, du RFF et de la SNCF. Ce projet pourrait malgré tout voir le jour si la gare de Cholet était retenue comme desserte du TGV pour la prochaine Ligne à Grande Vitesse.

L'aménagement du territoire et l'urbanisme nécessitent la confrontation de nombreux acteurs. L'opinion publique est très importante car c'est l'utilisateur qui sera directement impacté par le projet. Certains problèmes sont communs et il est intéressant de pouvoir réfléchir ensemble pour trouver des solutions et/ou s'en inspirer. L'aspect financier est malheureusement un frein considérable dans la manière d'appréhender l'urbanisme d'où l'importance d'estimer la pertinence d'un projet face à cette contrainte.

C'est ce travail de recherche, de mise en relation et de coordination des différents projets qui m'a le plus intéressé. C'est un travail qui demande énormément de temps et d'investissements mais qui conforte encore plus ma volonté de poursuivre cette formation d'ingénieur dans l'aménagement du territoire.

Bibliographie

- Ouvrages :

FURET, Pierre. « Origine et développement topographique ». *CHOLET Etude de géographie historique*. Angers : Editions Farré, 1950. Chapitre 2.

MARCHAL, Hervé, STEBE Jean-Marc. « Qu'est-ce que la ville à l'heure de la mondialisation ? ». *Les grandes questions de la ville et de l'urbain*. Paris : Quadrige, 2011. Chapitre 2.

MARCHAL, Hervé, STEBE Jean-Marc. « A quelles expériences sensorielles la ville nous invite-t-elle ? ». *Les grandes questions de la ville et de l'urbain*. Paris : Quadrige, 2011. Chapitre 7.

PETITEAU, Jean-Yves. *La méthode des itinéraires ou la mémoire involontaire*. Paris : Editions Donner Lieu, 2006.

PETITEAU, Jean-Yves. *L'habiter dans sa poétique première*. Paris : Editions Donner Lieu, 2008.

SUROT, Adrienna. « Les répercussions du chemin de fer sur l'urbanisme et la vie quotidienne à Cholet ». *Les premiers temps du chemin de fer à Cholet : milieu XIXe – 1914*. Angers : Cheminements, 2004. Page 153-167.

- Articles :

JEANNEAU, Jacques. « La diversification des activités de Cholet au second vingtième siècle ». *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*. Tome 97. Pages 419-428

GASNIER, Arnaud. « Centralité urbaine et recompositions spatiales : l'exemple du Mans ». *Norois*, n°151, 1991. Page 269-278

GASNIER, Arnaud. « Centralité urbaine et recompositions spatiales : l'exemple du Mans ». *Norois*, n°187, 1991. Page 353-366

Bibliographie

- Articles internet :

ANDRES, Lauren. « Les usages temporaires des friches urbaines, enjeux pour l'aménagement ». Article Métropolitiques, 2011. <http://www.metropolitiques.eu/Les-usages-temporaires-des-friches.html>

BUFFAT, Maryne, MEUNIER François. « La programmation urbaine, entre projet politique et projet urbain ». Article Métropolitiques, 2014. <https://www.metropolitiques.eu/La-programmation-urbaine-entre.html>

SANTOS, Luis, GANGES, Luis. « Comment intégrer le train dans la ville ? Quelques réflexions depuis le cas espagnol ». Article Métropolitiques, 2011. <http://www.metropolitiques.eu/Comment-integrer-le-train-dans-la.html>

TALANDIER, Magali. « Les villes moyennes, des espaces privilégiés de la consommation locale ». Article Métropolitiques, 2014. <http://www.metropolitiques.eu/Les-villes-moyennes-des-espaces.html>

Bibliographie

- Site internet :

Mairie de Cholet : <http://www.cholet.fr/welcome/index.php>

Conseil régional : <http://www.paysdelaloire.fr/>

INSEE : <http://www.insee.fr/en/>

Géoportail : <http://www.geoportail.gouv.fr/accueil>

Google maps : <https://www.google.fr/maps?source=tldsi&hl=en>

Index des signes

INSEE	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
SCOT	Schéma de Cohérence Territoriale
PLH	Plan Local de l'Habitat
PLU	Plan Local de l'Urbanisme
IRIS	Ilots Regroupés pour l'Information Statistique
PUC	Potager Urbain Communal

Table des illustrations

Carte 1: Localisation du département Pays-de-Loire.....	7
Carte 2 : Localisation de la commune de Cholet.....	7
Carte 3 : Triangle autoroutier de Cholet	8
Carte 4 : Découpage IRIS de la ville de Cholet.....	11
Carte 5 : Localisation des grands espaces autour du quartier d'étude.....	12
Carte 6 : Axes structurants de la zone d'étude	15
Carte 7 : Réseau ferré Choletais.....	18
Carte 8 : Différentes catégories d'espaces.....	22
Carte 9 : Espaces dédiés à la vie urbaine.....	28
Carte 10 : Différents services autour du secteur gare.....	37
Carte 11 : Réseau de transport en commun	40
Carte 12 : Localisation des espaces aménageables.....	44
Carte 13 : Etendu de l'ouvrage souterrain	52
Carte 14: Itinéraire aventure.....	74
Carte 15: Aménagement espaces habitables.....	79
Carte 16 : Localisation des futurs commerces	83
Carte 17: Itinéraire Mme Tesson.....	94
Carte 18 : Itinéraire Mr Boissinot	98

Table des illustrations

Figure 1 : Friches ferroviaires de Cholet.....	Erreur ! Signet non défini.
Figure 2 : Bvd du Maine.....	13
Figure 3 : Av du Maréchal Leclerc	13
Figure 4 : Bvd du Pont-de-Pierre	14
Figure 5 : Bvd de Strasbourg	14
Figure 6 : Pont-de-La-Casse	17
Figure 7 : Pont-de-Pierre	17
Figure 8 : Pont-de-Fer.....	17
Figure 9 : Espaces et bâtiments vacants sur le quartier d'étude	24
Figure 10 : Différents types de logements présents sur notre site	28
Figure 11 : Potager communal	30
Figure 12 : Espace vert du quartier	33
Figure 13 : Commerces du quartier.....	34
Figure 14 : Passerelle ferroviaire	38
Figure 15 : Espaces piétons Bvd Pont-de-Pierre.....	39
Figure 16 : Piste cyclable Av Maréchal Leclerc.....	39
Figure 17 : Internat lycée J.D	42
Figure 18 : Maison de retraite	42
Figure 19 : Espace aménageable	45
Figure 20 : Friches ferroviaires	46
Figure 21: Moyens d'ensevelissement	53
Figure 22 : Coupe du projet.....	57
Figure 23 : Escalier mécanique	58
Figure 24 : Modélisation Sketchup.....	59

Table des illustrations

Figure 25 : Description des bâtiments en friche	62
Figure 26 : Modélisation Sketchup de l'inter projet.....	64
Figure 27: jardin des rails	70
Figure 28 : Wagon jeu.....	71
Figure 29 : Wagon jardin	72
Figure 30 : Mur végétal	78

Annexe 1 : Interview Mme Tesson

- Description rapide de l'interviewé :

Claire Tesson – 51ans – Educatrice en pastorale scolaire au collège « Le Bretonnais » à Cholet (49)

- Itinéraire proposé :



Carte 39: Itinéraire Mme Tesson

Fond de carte : Géoportail, Réalisation : B. TESSON

Annexe 1 : Interview Mme Tesson

- Compte rendu de l'interview :

Suite à la question posée, la première réaction de l'interviewé a été « il n'y a rien d'attractif ici de toutes façons ». Nous avons débuté l'interview le long du Boulevard de Strasbourg où ironiquement Mme Tesson a décrit ce quartier comme « super » avant de rajouter qu'elle ne viendrait pas s'y promener en soirée à cause de la mauvaise réputation des lieux notamment causée par la présence importante d'entrepôts vides et de bâtiments désaffectés. Elle qualifie même cet endroit de « coin sinistre » mais admet quand même y passer régulièrement pour se rendre à Cholet. Nous nous sommes ensuite dirigés vers l'usine Charal. Même si elle ne fait pas partie de la vie urbaine du quartier, selon elle, l'usine est son seul point de repère dans le quartier. L'interviewé nous fait également part de la présence de quelques commerces (magasins de jardinage/bricolage et de commerces liés à l'alimentation).

Elle n'hésite pas à décrire un paysage urbain composé de maisons à vendre, de bâtiments désaffectés et rajoute qu'« on ne peut pas dire que ce soit vivant et agréable ». Elle qualifierait cet espace comme isolé entre la rocade et la ligne de chemin de fer mais aussi de quartier dortoir où il n'y a « rien, pas de parc, pas de verdure ». Malgré avoir fait référence au petit espace vert, l'interviewé nie la qualification d'espace vert vu de sa petite surface et sa localisation en bordure de l'Avenue du Maréchal Leclerc. Cependant ce coin du quartier est, selon elle, le seul espace peut-être agréable où un aménagement de l'espace a été constaté (aménagement d'un internat et création d'une maison de retraite). Elle n'hésite pas d'ailleurs à nous faire part d'un sentiment d'emprisonnement, d'enclavement entre les Boulevards du Maine et du Pont-de-Pierre, l'Avenue du Maréchal Leclerc et la voie ferrée. De plus, les odeurs parfois ressentis en provenance des abattoirs situés par derrière l'usine Charal n'améliorent pas l'image déjà ternie du quartier. Mme Tesson insiste sur le fait que ce n'est pas un quartier agréable et qu'il ne donne absolument pas envie de s'y promener. Le seul espace agréable et vivable pourrait éventuellement être celui situé le long de la rue de La Casse où il y a quelques jolies maisons, où le potager municipal donne de l'animation et de la vie au quartier.

Annexe 1 : Interview Mme Tesson

Par ailleurs, elle préférerait voir des immeubles avec des parcs plutôt que des maisons mal ou pas entretenues ou à vendre et mitoyennes avec des entrepôts désaffectés. Le seul moyen d'accéder aux quelques commerces est en voiture, la vie piétonne n'existe pas en ces lieux et le seul lien avec la ville est la passerelle. Elle décrit ce quartier comme isolé et nous fait part de la mauvaise réputation bien connu des espaces en friches situés à proximité de ce seul moyen d'accès piétons à la ville.

Dans l'avancé de notre parcours, nous nous retrouvons en face du grand espace mis à nu il y a une dizaine d'années. L'interviewé espère y voir quelques projets accueillants dans les années à venir. Elle remarque la présence de quelques jolies maisons mais le vis-à-vis et le voisinage est peu agréable triste du fait de la présence importante des entreprises. La vie urbaine se trouve être, selon l'interviewé, ponctuelle et parsemée, et considère cet espace comme zone industrielle plutôt que zone urbaine. Caractérisée de zone de passage par Mme Tesson, l'éparpillement des commerces est dommage et oblige les usagers à s'y rendre nécessairement en voiture. Un parc avec des jeux pour enfants manque et cela pourrait attirer et regrouper du monde. On constate une cohabitation difficile où des démarcations se créent entre les zones d'habitats et des zones pleinement industrielles. L'interviewé nous faire part des impressions ressenties par des connaissances et amis qu'elle a dans le quartier et, dès lors que les habitants ont besoin d'un quelconque service ils se trouvent obligés de quitter le quartier et de se rendre en voiture soit vers Cholet soit vers des zones offrant plus de services. La voiture est le seul moyen de transport réellement utilisé ici et l'interviewé pense que la présence de pistes cyclables devrait être obligatoire dans les villes. Ce n'est pourtant pas le cas ici où les seules pistes cyclables sont situées le long de l'Avenue du Maréchal Leclerc qui n'est pas, selon elle, le lieu idéal pour y faire du vélo étant donné le fort trafic sur l'avenue. On y croise par ailleurs que très rarement des cyclistes.

Annexe 1 : Interview Mme Tesson

Elle serait curieuse de savoir pourquoi l'aspect environnemental n'est pas plus présent sur ce secteur et souhaiterait réellement y voir au moins quelques arbres pour palier à l'oppression permanente d'un environnement proche de celui d'une zone industrielle. A titre de comparaison avec le quartier du sacré cœur, il y a un parc par derrière où les gens vont courir et se détendre, et un marché s'installe le long du boulevard toutes les semaines et crée une véritable vie urbaine. Malgré la proximité entre ces deux quartiers aucun accès direct n'est possible et la voiture reste le seul moyen de s'y rendre.

Elle nous fait également remarquer que les lotissements près de la rue de La Casse sont plus agréables et vivables, on peut entendre le bruit des oiseaux, apprécier quelques carrés de pelouse et contempler des jardins fleuris ce qui rend les lieux plus praticables à l'image de quelques piétons s'y promenant. L'interviewée est persuadée que de pouvoir disposer d'espaces verts est un bon moyen d'oublier les aléas du quotidien. Elle ajoute qu'un jardin individuel est indispensable mais que malheureusement tout le monde n'en a pas. L'aménagement d'un parc redonnerait de la vie au quartier et un aspect plus attrayant. Beaucoup de commerces vides le long du Boulevard de Strasbourg et la présence des rails sont un handicap. L'image du quartier n'est pas bonne et l'interviewée nous fait part d'une anecdote assez frappante qui est la honte que certaines personnes ont à dire qu'elles habitent ce quartier.

Durant notre interview nous sommes passés devant l'espace à nu et les palissades installées devant, elle compare ces fortifications faites à ceux d'un camp de concentration et réinsiste sur l'image délaissée du quartier. On constate également l'état pitoyable des routes et des trottoirs qui ne sont pas entretenus et négligés par tous. Les mauvaises herbes sur les trottoirs sont courantes. Des employés municipaux en train de dégoudronner un trottoir n'ont pas semblés déranger de jeter leurs déchets au niveau des bâtiments en friche. L'aspect visuel n'est pas valorisé à l'image de la passerelle qui n'est absolument pas accueillante. Un sentiment de frustration est vécu par l'interviewée lorsqu'elle aurait eu envie de se rendre de l'autre côté des rails alors qu'elle n'en a pas la possibilité hormis en voiture. Elle suggère pourquoi pas une remise en fonction de certains beaux et vieux bâtiments, typiques de l'ancienne époque, en musée de la gare et en liens avec celui du textile.

On remarque un fort potentiel mais qui reste malgré cela inexploité. Les quelques bars encore en activité ont une très mauvaise image et ont pour réputation d'accueillir seulement les « soulots » du coin. Mme Tesson pense qu'aucunes solutions ne peuvent être trouvées quant au devenir du quartier sans recréer des liens plus forts avec la ville.

Annexe 2 : Interview Mr Boissinot

- Description rapide de l'interviewé :

Aurélien Boissinot – 20ans – Etudiant en IUT à Cholet (49)

- Itinéraire proposé :



Carte 40 : Itinéraire Mr Boissinot
Fond de carte : Géoportail, Réalisation : B. TESSON

Annexe 2 : Interview M. Boissinot

- Compte rendu de l'interview :

Cet itinéraire a été réalisé de nuit et le point de départ choisit par M. Boissinot a été l'usine Charal. Il décrit les environs comme étant « l'endroit sale ». Il n'hésite pas à nous indiquer la présence d'usines abandonnées. Le contraste remarqué entre l'importance de la structure Charal et les espaces vagues abandonnés est fort. Ce contraste est encore plus accentué par l'environnement nocturne et sombre lors de l'interview. On y perçoit même quelques nuisances sonores causées par les ventilations des usines. Des vides se créent et l'ambiance visuelle plutôt sombre nous confère un sentiment d'insécurité et de malaise. L'endroit est décrit par l'interviewé comme « abandonné », « désert », « sale » et « mal éclairé ». En journée l'étudiant nous fait part d'une circulation importante et permanente en ces lieux alors que de nuit les rues sont désertes. La cohabitation entre activités et habitats ressort encore plus dans cette ambiance nocturne.

Il ne fréquente que très rarement ce quartier et ne s'y rend que pour aller au magasin d'articles de pêche situé le long du Boulevard de Strasbourg. Il n'y va, par ailleurs, jamais de nuit. Malgré l'éloignement du centre l'activité nocturne semble plus importante côté rocade du fait du passage important de voitures.

Il a constaté de par ses expériences et son vécu personnel, que ce quartier est principalement occupé par des retraités et dénonce le fait qu'il ne soit fonctionnellement pas accessible aux étudiants et jeunes adultes. L'interviewé argumente son point de vue en précisant qu'il lui paraît important d'avoir des jeunes dans un quartier, qu'ils permettent d'apporter une opinion différente et de nouvelles idées. C'est un bon moyen aussi de rendre la ville plus attractive du fait des modes de vies et des loisirs différents. Ce quartier ne lui fait pas envie et il pense qu'il serait bien de pouvoir accueillir une population plus jeune afin de permettre de refaire vivre le quartier.

Annexe 2 : Interview M. Boissinot

M. Boissinot nous fait part d'une anecdote peu rassurante ; il y a 1 mois trois bus ont été victime d'un incendie volontaire. Au moment où l'étudiant relate les faits, nous venions de franchir le parking où a eu lieu cet événement... Il se questionne par ailleurs sur l'aménagement envisagé de la zone à nu située derrière le parking Choletbus. Il espère voir aménager quelque chose de nouveau et d'agréable dans les années à venir. Il précise qu'il n'aimerait pas y habiter du fait des nuisances sonores de jour mais aussi à cause de celle de nuit bien qu'insoupçonnés.

Il nous fait part de deux commerces ayant du succès : le magasin d'article de pêche (qu'il côtoie régulièrement) et le nouveau commerce/marché primeur. Il s'y rend en vélo mais déplore fortement le manque de piste cyclable et souligne la dangerosité d'utiliser ce moyen de transport.

Il qualifie cet espace de « transitoire » entre le centre-ville, la zone d'activités au Nord et la campagne au Nord-Ouest. Il nous fait constater par la même occasion le mauvais entretien des routes et des trottoirs que les mauvaises-herbes se sont réappropriées. En comparant son quartier d'habitation du Sacré Cœur et celui-ci, il constate que, contrairement à ici, tous les commerces sont à proximité et accessible à pied en moins de 10 minutes. Ici les commerces se trouvent de part et d'autre du quartier et le seul moyen de s'y rendre est en voiture. La boulangerie le long de l'Avenue du Maréchal Leclerc lui semble, par exemple, très mal placée car bien trop excentrée et également en bordure d'un axe routier très fréquenté et dangereux. Il remarque que le quartier ne bénéficie finalement pas de centralité et qu'il est au final plus simple de se rendre dans des supermarchés comme Carrefour pour y faire ses courses aussi minimales qu'elles puissent l'être. Un regroupement de ces commerces permettrait de créer un mouvement permanent et de créer un lieu d'échanges et de rencontres. Il indique qu'il serait quand même plus agréable de proposer un rendez-vous sur une place accueillante et agréable plutôt qu'à l'usine Charal. Il nous fait part d'une expérience qu'il vit couramment ; il peut vivre 2/3 semaines dans son quartier du Sacré Cœur sans être dépendant des grandes-surfaces, ici ce n'est pas possible. La dépendance permanente à la voiture et aux extérieurs du quartier est indispensable.

Annexe 2 : Interview M. Boissinot

Les moyens de franchissement entre les deux quartiers ne sont pas faciles à pied, dangereux et pas sécurisés. Cependant les transports en commun desservent bien le quartier et leurs passages sont réguliers. L'étudiant répète qu'il n'aimerait pas y vivre. Il constate un manque trop important de verdure « chaque quartier de Cholet a son petit parc... ici, on est entouré de bâtiments industriels et si on veut s'évader et faire du sport on est directement obligé de prendre sa voiture ». Quand on évoque ce qui manquerait à un jeune pour le convaincre de venir habiter ici, il indique tout naturellement « il n'y a rien d'ouvert le soir » et cela nécessite encore une fois de prendre sa voiture. Il regrette en plus le manque d'activité, d'évènement ou d'animation participant à l'animation et à la vie du quartier tel qu'un marché comme les autres quartiers de la ville.

La présence des hangars vacants situés sur la limite Sud du terrain d'étude confère une image d'une ville fantôme peu accueillante. Le quartier est, même pour un habitué des lieux, mal connu. M. Boissinot ignorait que le potager collectif urbain était louable auprès de la commune, que l'église du Bon Pasteur donnait encore des messes et que les dortoirs du lycée professionnel Jeanne Delanou avaient été aménagés sur ce quartier.

La barrière visuelle à laquelle on se retrouve confronté en arrivant sur le boulevard de Strasbourg heurte notre champ visuel et nous questionne quant à savoir ce qui peut se trouver derrière. On laisse deviner quelques arbres et buissons sauvages mais nous laisse curieusement inquiet dans cet espace nocturne qualifiable de zone fantôme. M. Boissinot regrette le fait que l'espace de la gare si agréable ne puisse être accessible depuis notre position. Cette barrière donne un aspect négligé, insalubre peu propice à l'accueil de nouveaux habitants et de nouveaux entrepreneurs. L'interviewé en vient même à se demander si cette barrière physique des rails ne sépare-t-elle pas deux classes sociales distinctes en vue des cadres de vie urbains bien différents. Les murs cachent toute lisibilité et visibilité de ces lieux en friche, ils nous empêchent de deviner ce qui se trouve derrière. Le manque cruel de lumière dans cet environnement nocturne nous laisse inquiet. Nous en venons même à ne plus parler et à ranger nos portables lorsque nous croisons deux adultes aux allures particulières... C'est un endroit pas agréable avec une mauvaise réputation. Il aimerait voir un parc avec plein de petits commerces de proximité afin de créer une vraie vie « car là ça craint ». Le piteux état des entrepôts nous rend même inquiets et en vient à nous faire accélérer le pas. On constate même une réappropriation des espaces en friche par les usagers en tant que parking face au laissé aller des espaces désaffectés. L'état de ce boulevard reste pitoyable et M. Boissinot qualifiera même ce quartier d'immuable.

Annexe 3 : Questionnaire

Question 1 : Comment qualifieriez-vous le quartier de La Casse ?

Question 2 : Fréquentez-vous ces lieux ?

Question 3 : Si oui, quel(s) usage(s) en faites-vous ?

Question 4 : Quels moyens de transport utilisez-vous pour y circuler ?

Question 5 : Comment jugez-vous les moyens d'accès au centre-ville depuis ce quartier ?

Question 6 : Quels moyens de transports utiliseriez-vous pour vous y rendre ? Pourquoi ?

Question 7 : Que pensez-vous des quelques commerces présents sur le quartier ? Les fréquentez-vous ? Sont-ils facilement accessibles ? Satisfont-ils vos besoins ?

Question 8 : Quels types de services vous manqueraient-ils ?

Question 9 : Comment jugez-vous la vie urbaine du quartier ? Appréciez-vous le cadre de vie ?

Question 10 : Quels sont les atouts et les faiblesses de ce quartier ?

Question 11 : Comment qualifieriez-vous l'emprise au sol des rails ?

Question 12 : Créer une place piétonne avec des commerces dans l'ancienne gare Fret vous semblerait être une bonne idée pour revaloriser l'image du quartier ?

Question 13 : Que souhaiteriez-vous d'autre, ou en complément, sur ce quartier ?

Question 14 : Pensez-vous qu'il y a un enjeu important sur le réaménagement de ce quartier ?

Table des matières :

Avertissement	.....	3
Remerciement	.....	4
Sommaire	.....	5
Introduction	.....	7
I- Etat des lieux & Diagnostic	.....	11
A- Une cohérence à recréer dans le tissu urbain	.....	12
1- Un réseau de transport synonyme d'enclavement		
2- Une dynamique économique en perte de vitesse		
B- Un secteur de transition aux opportunités nombreuses	.....	26
1- Une vie urbaine pauvre		
2- Une proximité avec la ville à renforcer		
3- Une amorce de changement		
C- Synthèse des enjeux	.....	48

Sommaire :

II- Projet	50
A- Une nouvelle lisibilité indispensable à l'avenir du quartier	51
1- Restructuration du réseau ferroviaire	
2- Requalification momentanée des friches ferroviaires et réorganisation des voies d'accès	
B- Réaménagement et revalorisation du tissu urbain	67
1- Une identité paysagère à créer	
2- Aménagement d'espaces habitables	
3- Une centralité gage d'hospitalité	
Conclusion	85
Bibliographie	87
Index des signes	90
Table des illustrations	91
Annexes	94
Table des matières	103

Réaménagement du quartier de La Casse à Cholet

Cholet – Maine-et-Loire – 49

Résumé

Le quartier de La Casse se situe au Nord de Cholet dans le département du Maine-et-Loire. Très industriel par son passé, il est aujourd'hui qualifiable de vacant. La plupart des entreprises se délocalisent vers des pôles d'activités plus compétitifs en périphérie. Bien qu'il soit situé à proximité du centre-ville, il en est séparé par une imposante barrière ferroviaire aussi bien physique que visuelle. Ce secteur enclavé est en perdition et le paysage urbain en est très marqué. L'ancienne gare de marchandise fait partie d'une importante zone en friche qui confère au quartier une piteuse image. C'est pourquoi aujourd'hui le réaménagement de cet espace est important, il n'est pas concevable pour une commune aussi ambitieuse que Cholet de laisser dépérir un quartier situé dans le prolongement de son centre-ville. C'est par ailleurs pour cette raison que la commune de Cholet souhaite évidemment intervenir et proposer une nouvelle phase de travaux en 2019. Le mot clé de ce programme est le réaménagement du quartier. Cependant, l'amélioration de la lisibilité entre le centre-ville et la zone d'étude est le point central du problème et tout l'enjeu est là. Enterrer le réseau ferroviaire va permettre de libérer l'espace en surface et de renouer un lien fort avec la ville. L'inter-projet suivi du projet de requalification des friches ferroviaires permettraient de créer une centralité propice au développement d'une vie urbaine plus dense en regroupant des commerces articulés autour d'une place piétonne. La création d'un parc regroupant un certain nombre d'aménagements aux diverses pratiques permettrait de créer une identité propre à ce lieu. La place de l'environnement devra être au cœur des aménagements afin de revaloriser l'image d'un quartier aujourd'hui qualifiable de triste et vacant. Ces projets marqueraient une amorce dans le réaménagement du quartier. De nombreux espaces sont encore désaffectés mais se verront requalifiés par la suite en fonction de l'évolution et du développement du quartier. La lisibilité entre le quartier et le centre-ville se verrait être un élément déclencheur dans l'ambition de réaménagement du quartier de La Casse.

Mots clés : Pays-de-Loire, Maine-et-Loire, Cholet (49)

Friches ferroviaires, enclavement, réaménagement, requalification, lisibilité, centralité, identité paysagère