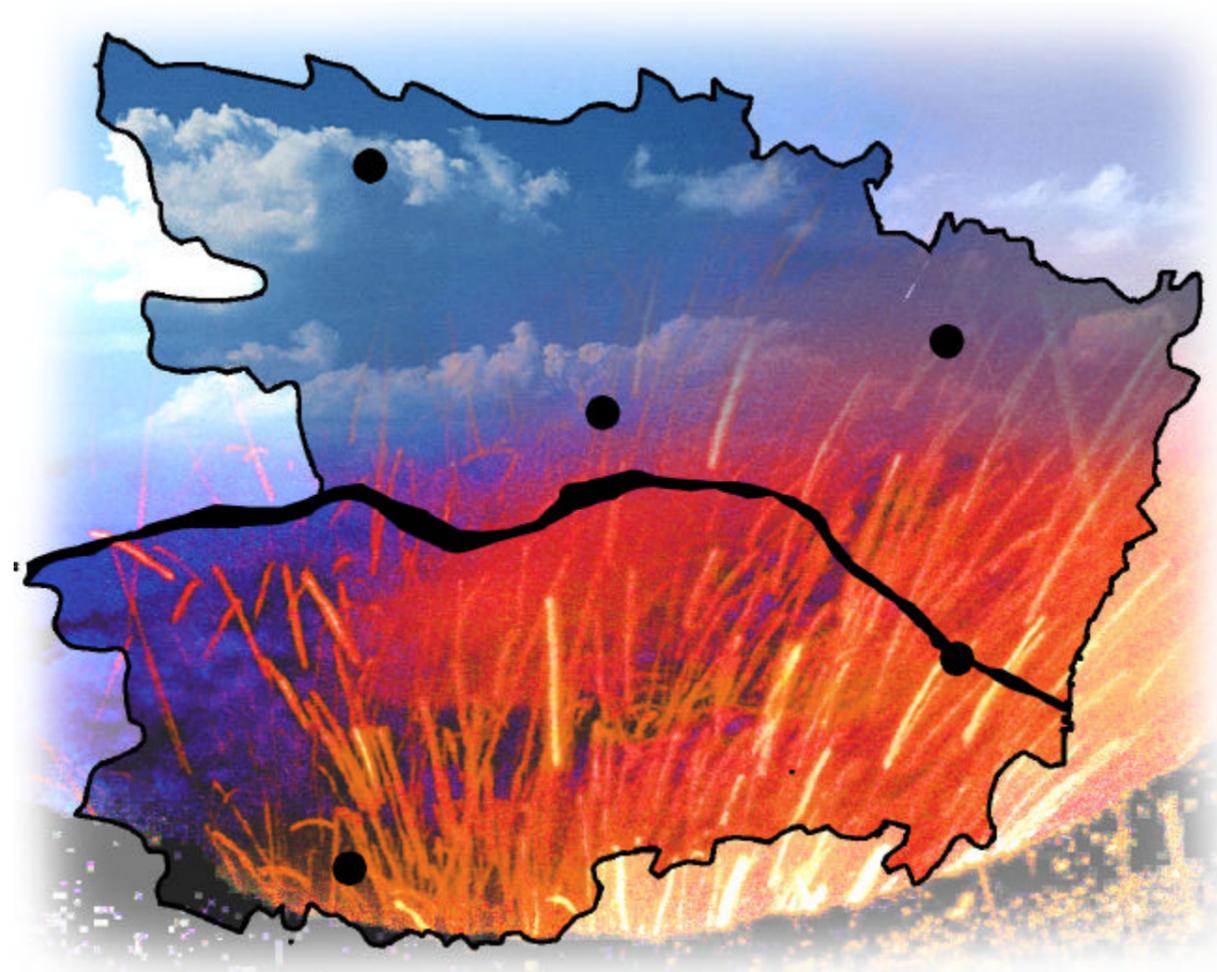
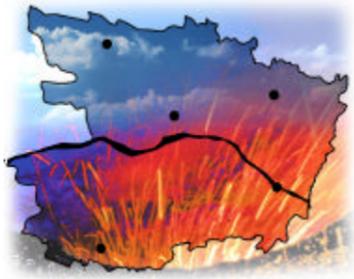


THEME DE L'ENERGIE





THEME DE L'ENERGIE : SOMMAIRE

1 - Communications et moyens de transports

Évolution du réseau routier

- ☞ Impacts du réseau sur le paysage et perceptions du paysage de l'Anjou depuis le réseau viaire

Avènement et évolution du réseau ferroviaire

- ☞ Impacts du réseau sur le paysage et perceptions du paysage de l'Anjou depuis le réseau ferroviaire

La conquête des airs

- ☞ Impacts du réseau sur le paysage et perceptions du paysage de l'Anjou depuis les airs

2 - L'industrialisation dans le département

Un rapide constat économique

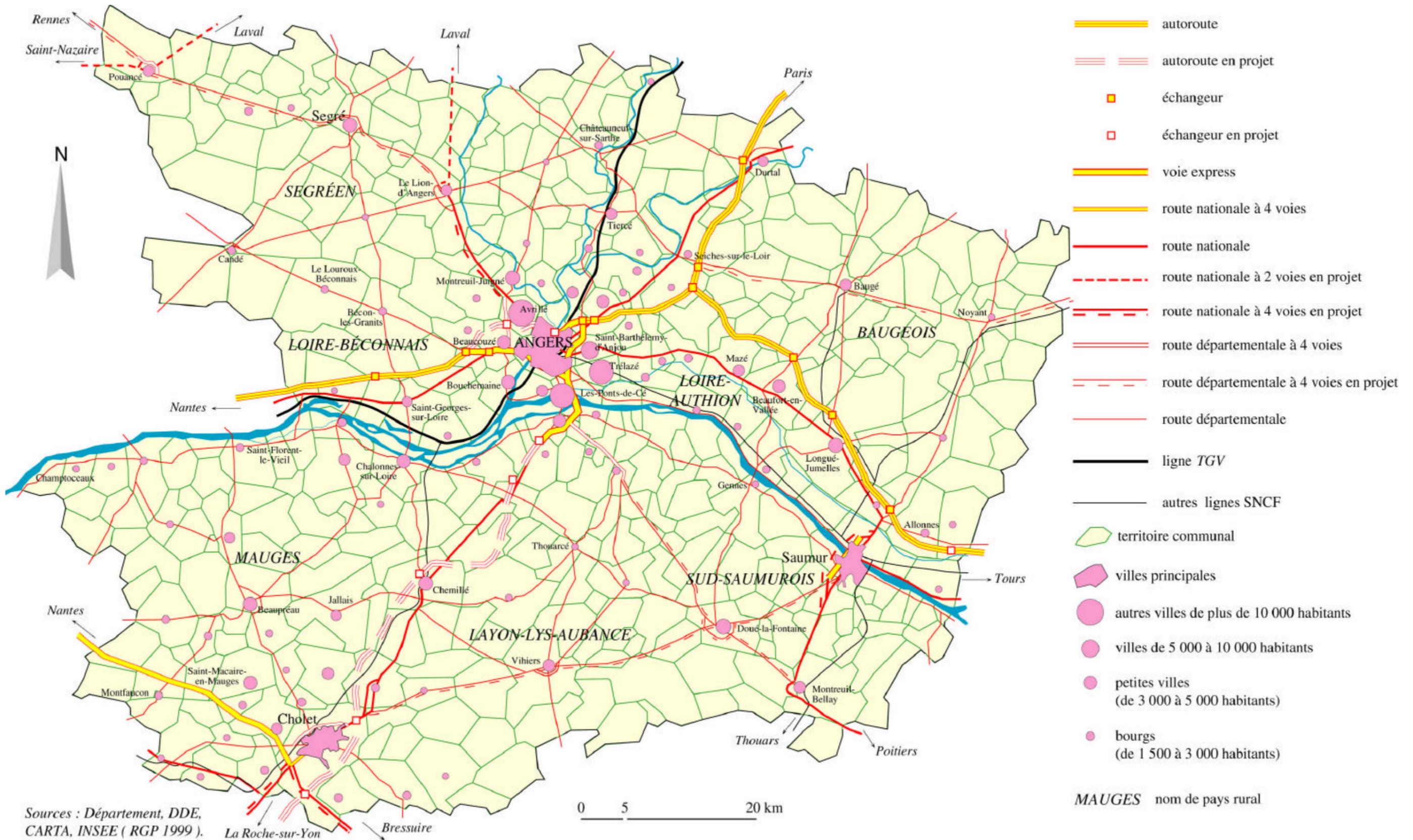
Quelques spécificités de l'Anjou

Tourisme et activités économiques

- ☞ Impacts et traces dans les paysages du Maine et Loire
- ☞ Sectorisation selon la thématique des zones d'activités

Conclusion générale sur le thème de l'énergie
en tant que clefs de lecture objective des paysages de l'Anjou

Le réseau routier du département de Maine et Loire



CHAPITRE I : Communications et moyens de transports

Source : Ouvrages multiples, cf. Bibliographie

Objectif : Réaliser un état des lieux des moyens de transports à l'échelle du département et comprendre qu'elles sont leurs incidences sur le paysage du Maine et Loire (incidences directes et indirectes)

Sommaire :

1 - Évolution du réseau routier

2 - Avènement et évolution du réseau ferroviaire

3 - La conquête des airs

1 - Évolution du réseau routier

■ Les premières voies de « grande circulation » : les voies romaines

Les voies romaines rayonnaient vers Rennes, Le Mans, Tours et Poitiers. Lieux de passage et d'échanges, elles sont à l'origine de la création de nombreuses villes et villages. L'une d'elles passait par Gennes où l'on a trouvé de nombreux vestiges (aqueduc, amphithéâtre, bains...). Au Fief St Sauvin et à Jallais, des ponts restent comme témoignages de cette époque.

Traces dans le paysage :

Les villes et villages dont l'origine se situe sur ces axes.

■ Le développement du réseau viarie

• Avec le développement de la vie monastique et des abbayes ainsi que des différentes paroisses, se développe un réseau de communication.

• Au XI, XII et XIIIe, périodes fastes, création de nombreux bourgs, le réseau des villes moyennes de la région se met en place et les communications entre elles apparaissent en parallèle (Montreuil Bellay, Durtal, Baugé, Montrevault...).

Avec la construction de la levée, on voit alors le développement de la circulation le long de la Loire. Les voies d'eau restent les voies de communication principales, de nombreux villages sont créés en bordure. Des ponts franchissent La Loire (Saumur, Chalonnes, Les Ponts de Cé). Les mouvements économiques principaux sont toujours axés est-ouest le long du fleuve.

• Mais dès le XVIIIe siècle, l'axe Angers-Le Mans, Chartres-Paris prend beaucoup d'importance. Aucune voie ne dessert la rive gauche de la Loire ni les Mauges.



• Pendant tout le XIXe siècle, avec l'expansion de l'agriculture et le développement des activités du département, le réseau routier s'améliore considérablement. Après 1832 et la création de routes stratégiques pour surveiller la chouannerie, le bocage s'ouvre considérablement.

• Fin XIXe, début du XXe siècle, des voitures à chevaux permettent le transport des voyageurs, des marchandises et assurent le service de messagerie. A partir du début du XXe siècle, apparaissent les premiers véhicules motorisés, qui utilisent les grands axes.

Parallèlement à ce réseau principal de grands axes de communication, un important réseau secondaire permettant les liaisons locales s'est développé. Il est complété par un maillage dense de cheminements piétonniers qui va de hameaux en hameaux et de fermes en fermes à travers le bocage, la lande, les bois ou les cultures. 154 voitures et 284 motocyclistes sont recensés dans le département. Ils empruntent le réseau départemental (principalement dans un but d'agrément).

1905 voit la création des premières liaisons automobiles (Taxi-bus) vers les villes majeures du département : de Champigné à Angers, ou de Vern à Angers, ou encore de Doué à Saumur...

Ce développement des moyens motorisés s'est accéléré tout au long du XXème siècle et pour y répondre les voies de communication se sont transformées.

• Depuis 50 ans, le réseau viarie s'est développé et modifié, comme partout de façon fulgurante avec l'élargissement, la rectification et le traitement en enrobé des axes principaux puis secondaires du département, le doublement des routes nationales, la création de l'autoroute Paris - Nantes, le contournement de nombreuses petites villes et villages, la création de l'autoroute Angers-Tours, celle Angers-Cholet-La Roche Sur Yon (en travaux actuellement).

Progressivement, le développement du réseau routier s'est fait pour répondre à des contraintes techniques liées à l'usage motorisé et à la recherche de l'itinéraire le plus performant et le plus sécurisant : revêtement, rectification de virages, écrêtement des hauts de crêtes.

Traces dans le paysage :

La carte ci-contre permet de visualiser la densification du réseau et « l'encombrement » physique que cela représente sur le territoire. Cependant, le développement du réseau routier a des conséquences paysagères plus vastes que celles simplement liées aux surfaces goudronnées qui constituent un réseau de lignes quadrillant le territoire.

Panneaux routiers d'information
Proximité de Saumur



Illustration de la hiérarchie des voies constituant le réseau routier



Glissières de sécurité, axe Cholet - Nantes



Panneaux routiers d'information
Proximité de Saumur



Pont sur l'axe Cholet - Nantes



Déviations et échangeur, secteur du Lion d'Angers

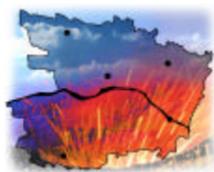


Panneaux routiers directionnels et d'information,
carrefour giratoire entrée sud de Cholet



Station service sur la RN 23





Éléments d'identification et axes de réflexion

1 - Impact des routes et infrastructures sur le paysage : Relation paysage - urbanisation

- **Si les petites routes qui s'adaptent au relief, contournent des obstacles, sont encore présentes en de nombreux endroits du département, les axes principaux sont aujourd'hui directs, fonctionnels et sécurisants**, créés pour le confort de l'automobiliste. Ce n'est pas une donnée totalement nouvelle puisque les premières voies stratégiques sont créées dès le XVI^e siècle.
- **Autour des voies s'organisent des éléments annexes qui constituent tout le registre routier** : talus, remblais, ponts, échangeurs, giratoires, carrefours... mais aussi glissières de sécurité, panneaux directionnels, panneaux d'informations ou de publicité... qui contribuent à créer des paysages routiers identifiables.
- **Si le réseau des voies de communication routière principales s'est beaucoup modifié ces dernières décennies, le département conserve un maillage très dense de voies secondaires.**
Celui-ci irrigue largement la campagne et permet d'y maintenir les activités économiques. Il est également aujourd'hui dans les secteurs les plus attractifs du département, l'objet d'une redécouverte à travers la mise en place d'itinéraires spécifiques (Développement d'itinéraires à thèmes, vignes, maisons de vignes, moulins, vitraux, chapelles...). Ils peuvent être pratiqués en voiture mais aussi en vélos, moyen de transport qui fait l'objet de nombreuses initiatives dans le département (ex : itinéraire la Loire à vélo, ou encore la levée interdite aux véhicules et ouverte aux vélos entre Angers et Saumur, un week-end par an...)
- **A ce réseau secondaire, on peut ajouter le réseau de chemins piétonniers** qui, après des années fastes, s'est beaucoup réduit pendant plusieurs décennies, et retrouve aujourd'hui, notamment avec le développement des loisirs, un engouement auprès du public. Les initiatives sont nombreuses et ces cheminements permettent de découvrir en détail les paysages traversés. Citons par exemple le sentier des Basses Vallées Angevines (plus de 100 km aux portes d'Angers).

- **La présence d'un réseau viaire équilibré et l'importance des échanges entre les villes moyennes du département, la ville centre et/ou l'extérieur a permis le maintien d'une armature urbaine équilibrée** comprenant un centre régional, Angers, deux centres sous-régionaux, Cholet et Saumur et de nombreux centres locaux.

Toutefois, on note de plus en plus avec le regroupement périphérique de nombreuses communes d'Angers au sein du District, une densification des échanges (centralité) autour d'Angers, et qui traduit un poids croissant de ce secteur à l'échelle du département tant au niveau économique, démographique....

Il apparaît que certains secteurs du département sont en dehors de tous les grandes axes de communication, ce qui outre les difficultés de développement économique que cela peut engendrer, les rend moins connus, moins ouverts sur l'extérieur, tout en les protégeant du développement excessif... Atouts et/ou faiblesses ?

- **Les infrastructures routières** sont les vecteurs de déplacements privilégiés. Elles conditionnent donc le fonctionnement économique et les échanges tant au sein du département qu'avec l'extérieur. Cependant, **les routes constituent aussi un moyen d'ouverture de paysages**, ce qui est lourd de conséquence par rapport :

- au développement de l'urbanisme :

Le long des voies existantes, la tentation est grande de donner un maximum d'informations ou de publicités, d'où la multiplication des zones d'activités ou commerciales le long des axes importants ou des lieux d'échanges intensifs, pression urbaine, mitage. En effet, lors de création de voies, on « ouvre » des paysages à cette découverte et les pressions sont alors fortes pour profiter de cette façade nouvelle et de son accessibilité. (Cf. carte ci après)

- aux impacts, sur l'urbanisme et les paysages, de la création de nouveaux tracés :

Les exemples sont nombreux. Citons en exemple deux cas de figure révélateurs au niveau du département :

Exemple N° 1 : La création d'une infrastructure importante venant remplacer ou compléter un itinéraire habituel (par exemple la création d'une autoroute par rapport à une nationale) modifie la structure urbaine de la voie, à plus ou moins long terme, tant au niveau de son développement urbain que des différentes implantations commerciales liées à l'activité routière. Celles-ci ne trouvent plus alors le potentiel de clients nécessaires à leur survie. On assiste alors à un changement radical du paysage des abords de la voie avec souvent une dégradation, fermeture et abandon de restaurants, stations essence, hôtels (ex : RN 23) : perte de la structure et de la logique paysagère

Exemple N° 2 : La réalisation d'une déviation qui par définition « contourne » un bourg ou une ville, en modifie totalement la perception, en inversant la perception de celui-ci. La déviation, en général, est située sur les arrières du bourg (registre de murs, jardins, hangar..) à l'inverse des rues initiales qui étaient bordées par les façades. Ceci a, en général aussi pour conséquence « d'isoler » une portion du territoire dont la fonction n'est plus très bien définie entre déviation et fin du bourg (ex : La Daguenière, Saint Mathurin...). Les bourgs ne sont alors pas toujours perçus sous leur aspect le plus favorable et sont même quelquefois invisibles (ex : Beaupréau). (Cf. carte ci après)

Exemple N° 3 : Au sein du département, la création d'un nouveau tracé peut permettre d'expliquer le développement très large d'une zone d'habitat résidentiel autour d'un petit village « envahit » par les lotissements (première couronne d'Angers), ou des polarités attractives qui ont étiré l'urbanisation (relation Cholet-Nantes) développement urbain important de Saint Germain sur Moine ou de la Séguinière par exemple. (Cf. carte ci après)

- à la création de nouveaux ouvrages au niveau de la traversée des rivières

Les ponts constituent un patrimoine architectural animant et ponctuant le réseau hydrographique du département. La création d'un pont génère toujours d'une part d'importantes brèches sur les berges et coteaux (déblai, déforestation ...) que seul le temps pourra cicatiser, et, d'autre part l'implantation de nouveaux éléments repères à l'échelle des cours d'eau et parfois même au delà selon l'emprise et l'impact de l'ouvrage.

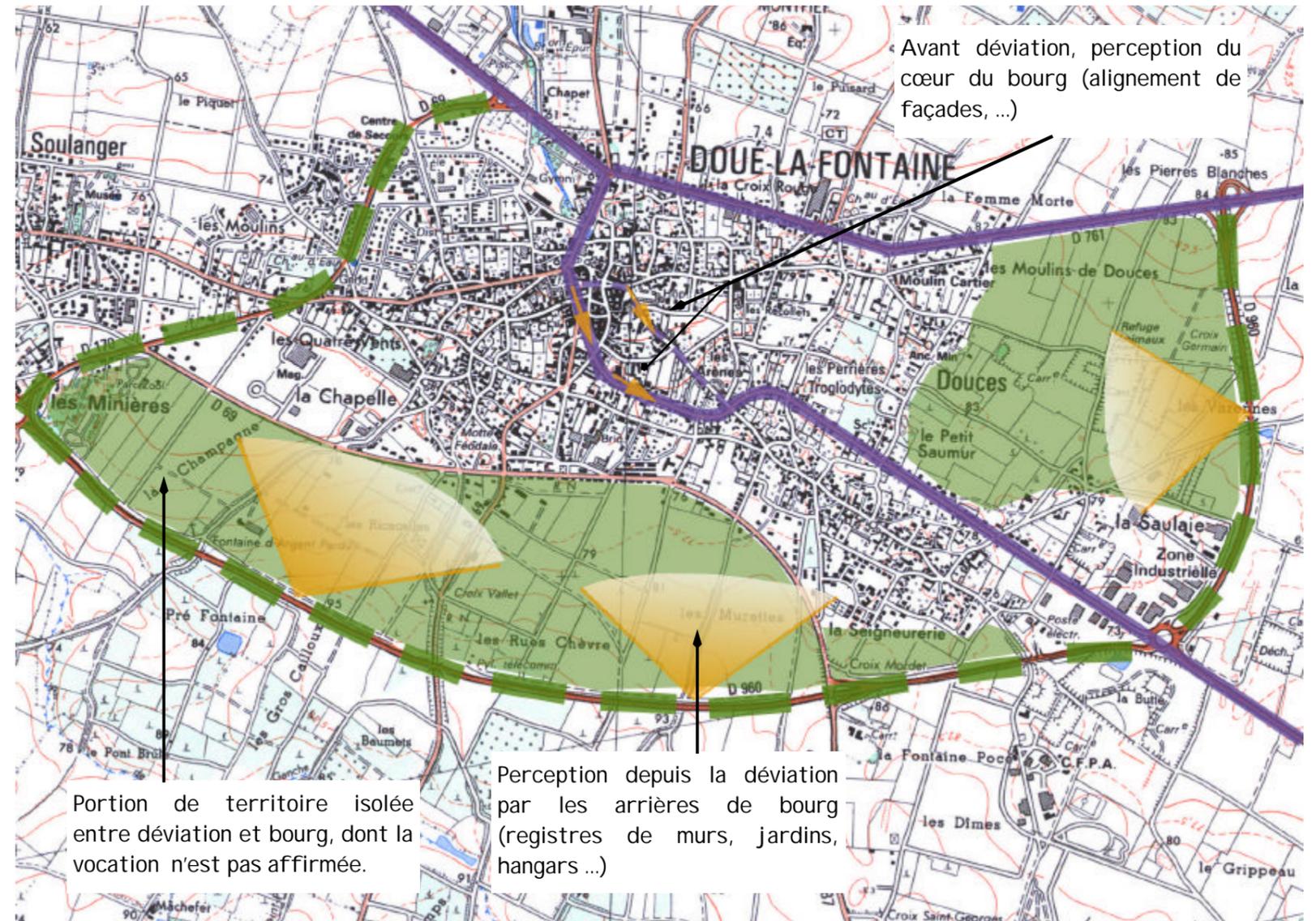


Ouvrage sur le Layon : future autoroute Angers - Cholet

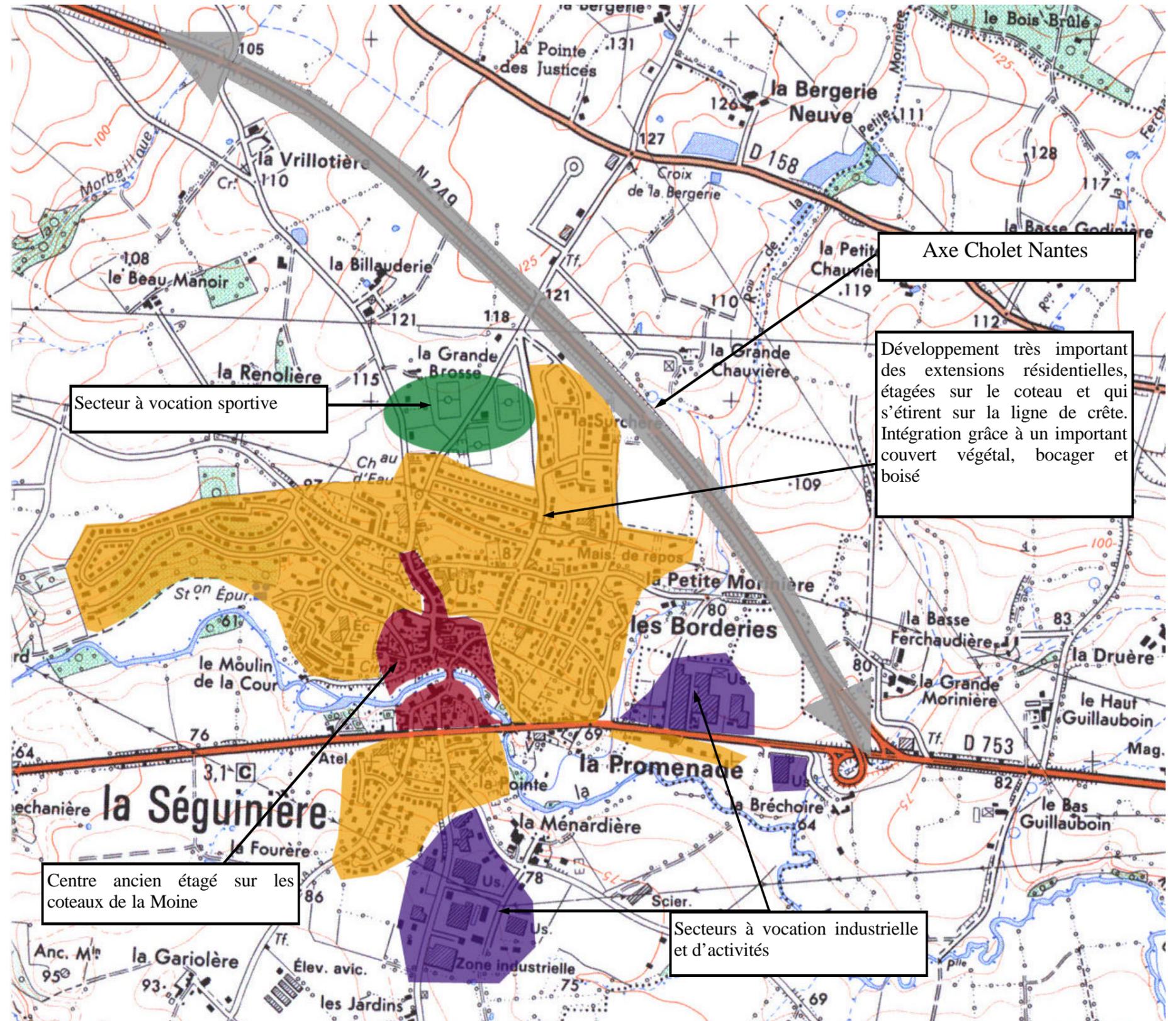
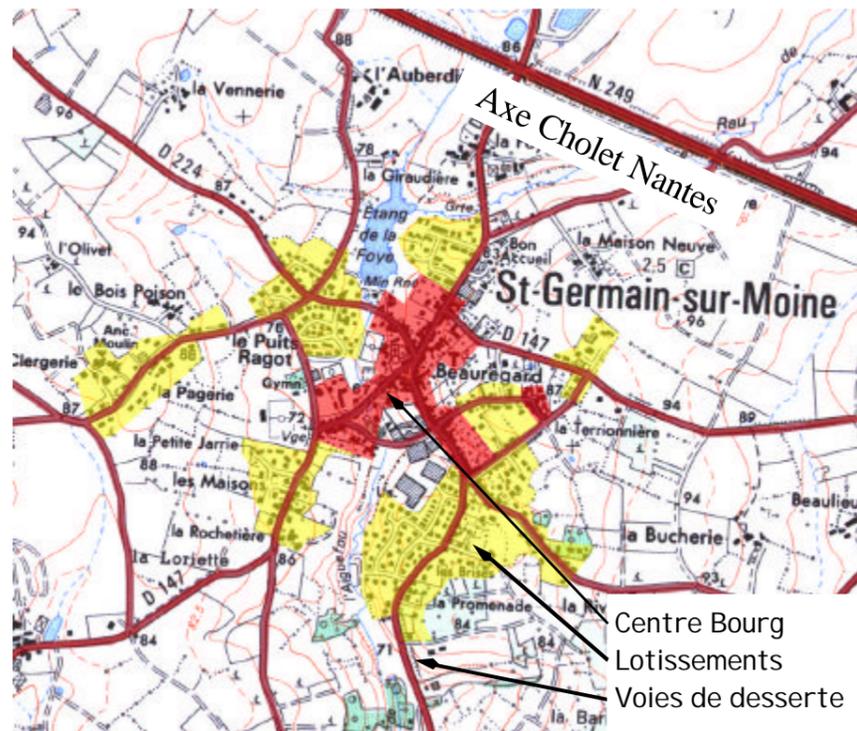
Développement et ouverture à l'urbanisation le long des axes routiers principaux



Déviation et modification de la perception des bourgs et de leurs lisières



Visualisation spatiale du développement urbain d'un bourg sous influence d'un axe important : Axe Cholet / Nantes
 fond IGN : exemples Saint Germain sur Moine & La Séguinière à proximité de Cholet



2 - Le Paysage du Maine et Loire, perçu aujourd'hui à travers quelques grands axes routiers principaux : échelle et vitesse de perception du département.

Le paysage proche des principales voies de circulation porte l'image du département pour ceux qui empruntent le réseau routier. C'est pourquoi, la qualité des paysages directement liés aux routes importantes participe au souvenir laissé par le Maine et Loire.

L'ouverture de nouvelles voies peut permettre la découverte de paysages jusqu'alors difficiles à appréhender où que l'on traverse d'une autre manière et qui peut alors constituer un mode de découverte et de valorisation d'une région. Citons l'autoroute Angers-Bourgueil que l'on peut considérer comme exemplaire en la matière.

Il est important de garder en mémoire que la perception des paysages depuis les axes de circulation est étroitement liée à la vitesse de circulation. (Cf. document ci-contre)

Les principaux axes de découverte du département sont de deux types :

- Les axes de circulation à grande vitesse comme les Autoroutes (Paris - Angers - Nantes, Angers - Tours, prochainement Angers - Cholet), les grandes routes nationales (RN 23, RN 160, RN 147)

▶ Perception des paysages dans leur globalité, découverte successive de paysages agricoles (exemple des séquences rythmant l'autoroute A11 entre la limite nord du département et Angers)

Perception furtive de particularités paysagères, architecturales, culturelles au travers des panneaux qui jalonnent le parcours (Cf. photographies ci-contre)

A noter existence d'une hiérarchisation de l'information:

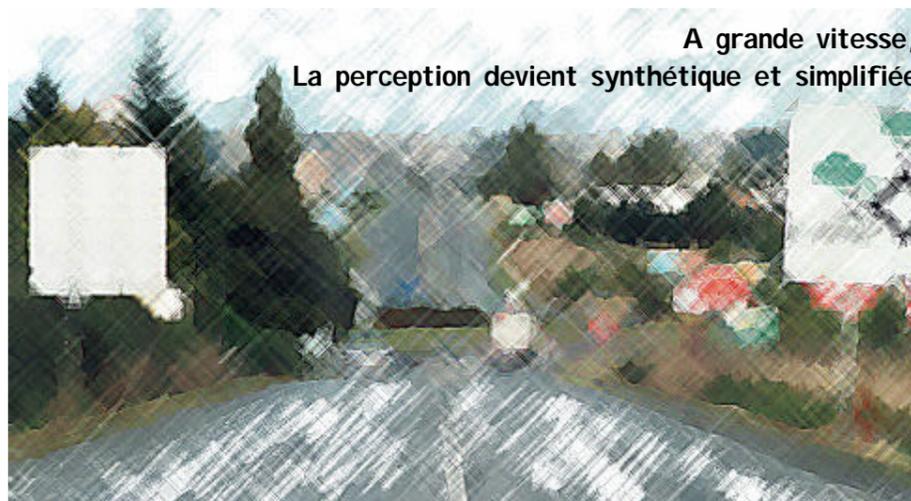
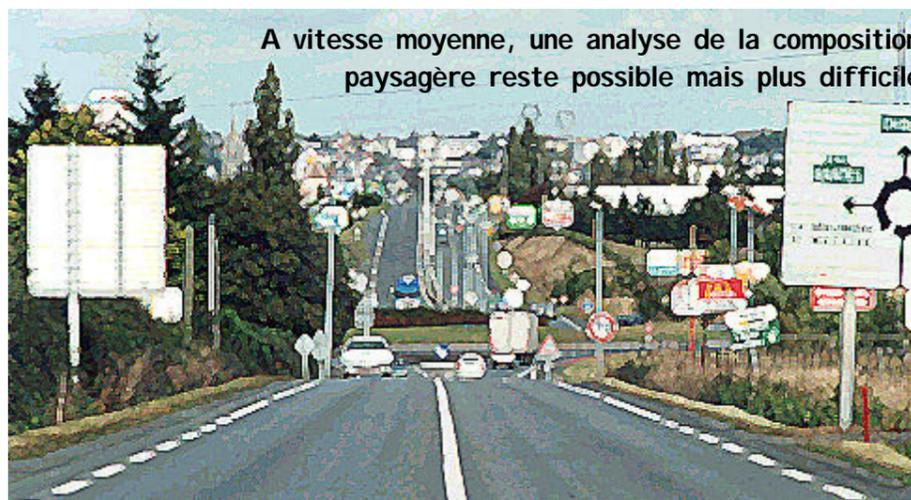
Sur les autoroutes : Informations sélectionnées en vue de la valorisation de l'image du département - Clarté

Sur les routes nationales : multitude d'informations mélangées à vocation commerciale et publicitaire - Confusion

- Les routes touristiques (vitesse faible à moyenne) comme la route des vignobles dans le Layon, la levée ligérienne

▶ Perception détaillée du patrimoine qui a fait la réputation de l'Anjou

Perception des paysages étroitement liée à la vitesse de circulation



Séquences paysagères perceptibles depuis l'autoroute A11 (du Nord au Sud entre la limite du département et Angers)

- Entrée dans le département par la traversée du Loir Image qualitative de vallée agricole traditionnelle, équilibre intéressant entre les prairies pâturées et les masses végétales des bosquets et des haies bocagères.

- Paysage fermé par les plantations de conifères denses de part et d'autre de la route, nombreux talutages (déblais). Image non caractéristique du département, paysage spécifique de la route (particularité paysagère)

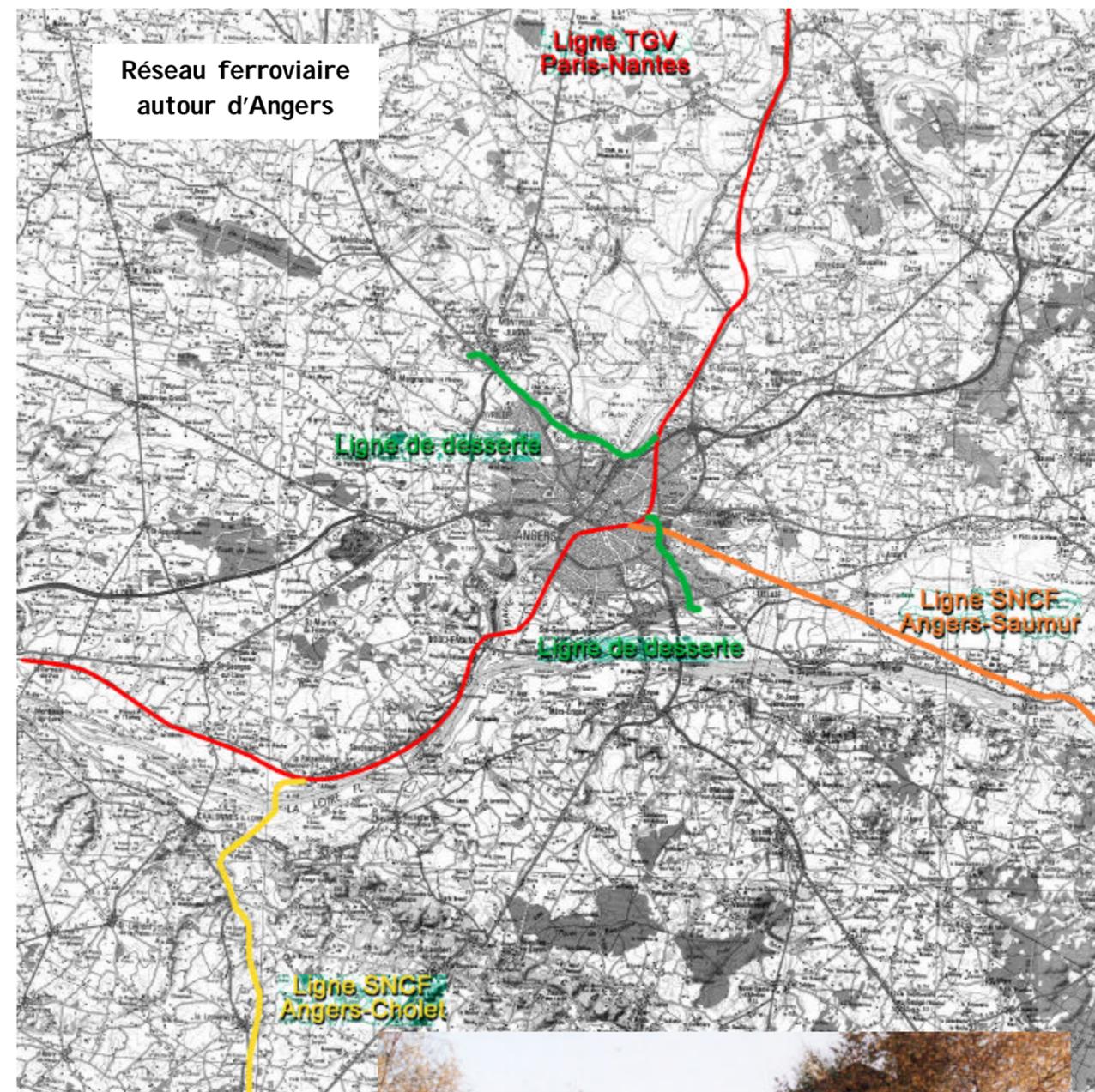
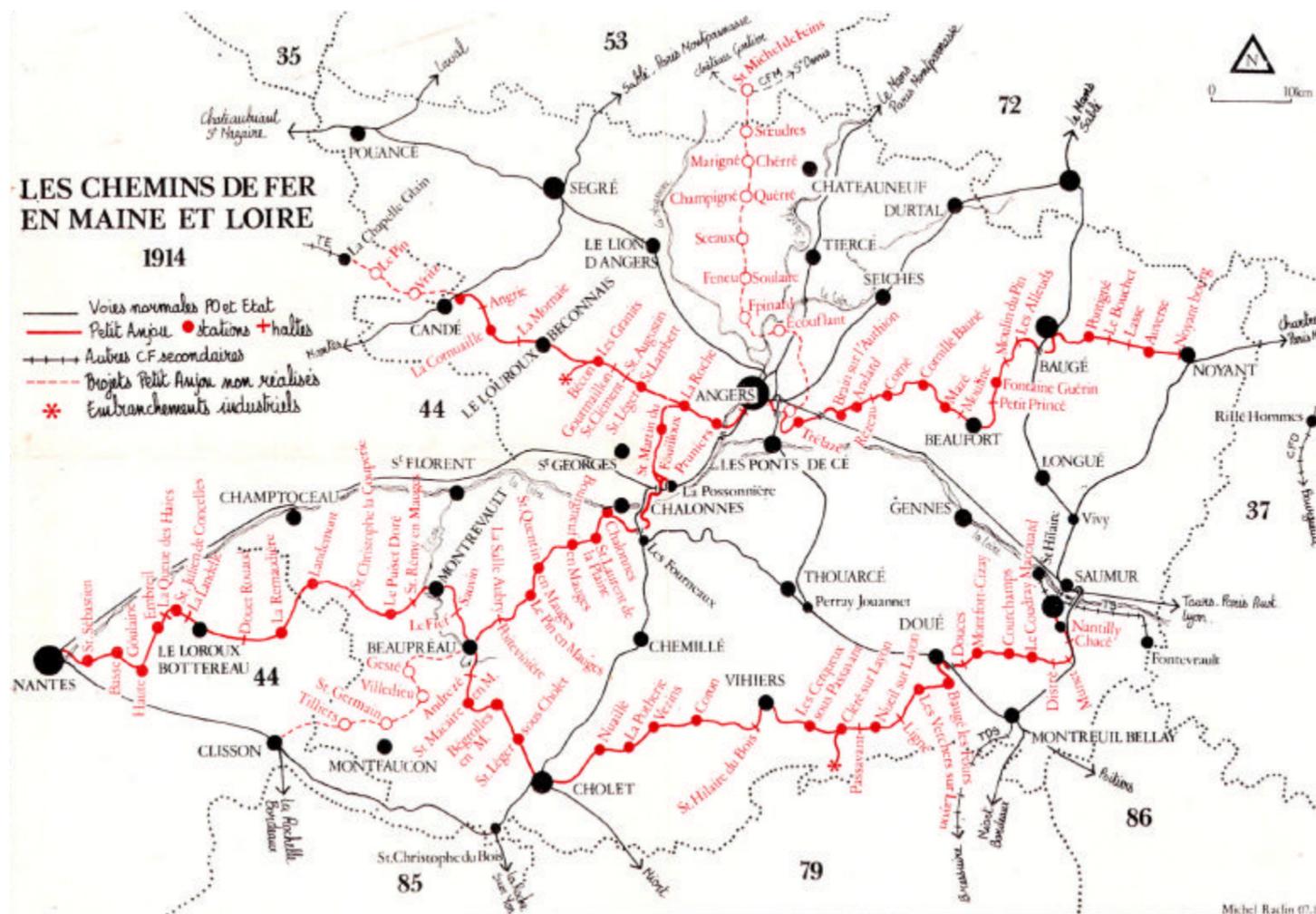
- Arrivée sur Angers par une « plaine » cultivée présentant de nombreuses activités différentes (arboriculture, petits fruits, cultures ... avec toutes les installations corollaires, hangar, serres, bâtiments d'exploitation ...), paysage urbain dense et confus.

- Image d'une ville active présentant un bon développement économique mais il en ressort une impression visuelle confuse liée à la présence d'un tissu urbain très dense, et hétérogène : zones commerciales, lycée sur le coteau, zones résidentielles ponctuées de quelques immeubles ...

- Présence d'une large fenêtre sur le grand paysage des Basses Vallées Angevines en second plan, qui laisse deviner la qualité des paysages de ce secteur.

- Passage à proximité du quartier Saint Serge - modernité, dynamisme, qualité architecturale et urbaine puis au pied du château d'Angers le long de la Maine. Image qualitative d'une ville riche en histoire mais aussi très moderne dominant la Maine très présente dans toute cette partie de l'itinéraire.





Ligne de chemin de Fer Angers / Cholet



Ancienne Voie de Chemin de Fer désaffectée entre Longué Jumelles et Baugé



Ancienne Maison de Garde Barrière le long d'une voie désaffectée Secteur de Baugé

2 - Avènement et évolution du réseau ferroviaire

Le chemin de fer de l'état est arrivé en Anjou dans les années 1850 (1852 liaison Angers-Nantes / 1856 : Angers-Le Mans- Paris / 1863 : Angers-Cholet) et avec lui l'économie s'est modifiée (rapidité des transports, liaisons faciles, ouverture et accessibilité des campagnes ...) et l'organisation des villes a évolué.

A l'aube du XXe siècle, un réseau ferroviaire secondaire sous la dépendance des collectivités locales permet le développement économique (industriel et agricole) de secteurs non desservis par « Le grand train » (notamment environ de Noyant, Candé, Beaupréau, Cholet). Le « petit Anjou » (compagnie privée) permet ainsi la desserte de 96 Km en 1893, 260 en 1900 et 317 en 1911.

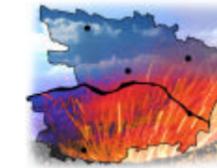
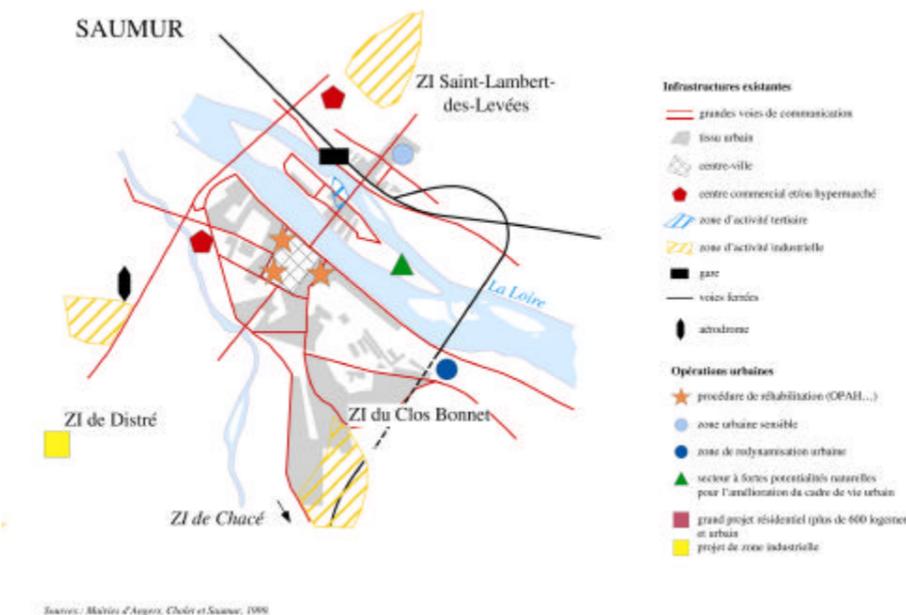
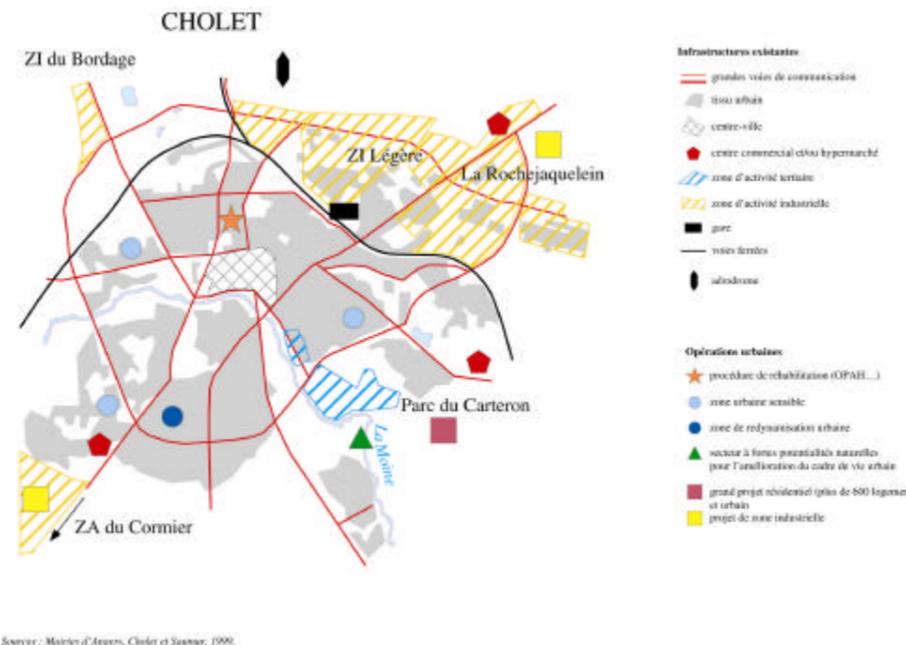
Aujourd'hui, le réseau ferroviaire du département est constitué de quelques lignes (le réseau secondaire reste important par rapport à celui de nombreux départements) :

- **Les grandes lignes :**
 - la ligne TGV Nantes - Angers - Paris (vers Le Mans) aménagée dans les années 80 sur la ligne existante (toujours en activité)
 - la ligne Nantes - Angers - Saumur - Tours
- **Les lignes secondaires voyageurs :** Angers - Cholet - Nantes
- **auxquelles s'ajoutent nombreuses lignes marchandises :**
 - Nantes - Candé - Segré - Château Gontier - Laval
 - Montreuil Bellay - Saumur - La Flèche
 - Saumur - Noyant - Château La Vallière
 - Saumur - Longué - Baugé - La Flèche
 - Segré - Pouancé

A noter : Angers et Saumur accueillent en 1896 le tramway dont on ne retrouve aucune trace aujourd'hui dans le tissu urbain



Pont SNCF sur la Loire



Éléments d'identification et axes de réflexion

Traces dans le paysage :

1 - Impacts sur le paysage

- **Modification de l'urbanisation :** Généralement installée en périphérie des villes, les gares, bâtiments architecturaux importants, exercent une « attraction urbaine » et engendrent la création ou le déplacement de commerces, d'hôtels, de bureaux.... Accompagnés de nouveaux quartiers urbains.

Exemples : Évolutions urbaines de Cholet ou Saumur

- **Structures des voies :** Plus ou moins légères, elles s'inscrivent parfois dans le paysage, mais nécessitent souvent des aménagements spécifiques tels des talutages en zone inondables, les ponts et viaducs pour traverser les fleuves et rivières, enjamber les voies....

Exemples :

- viaduc métallique sur la Maine en limite nord d'Angers
- la levée entre Ecoflant et Vieux-Briollay
- ponts et tunnels entre Angers et Nantes

- **Certaines lignes ont été abandonnées.** Il reste alors dans le paysage des traces de ces lignes :
 - les maisons de garde-barrières à l'architecture typique
 - les anciennes lignes désaffectées, souvent soulignées par une végétation dense (acacia)

2 - Perception du paysage de l'Anjou depuis le réseau ferroviaire

Le train est un moyen de découverte particulier, qui traverse des endroits parfois inaccessibles aux voitures et aux promeneurs. Il offre donc des angles de découvertes intéressants et importants, notamment au niveau de l'approche des villes, de la traversée des rivières, de la découverte des campagnes et du patrimoine bâti ... C'est pourquoi, considérant le nombre important d'usagers (locaux et touristes), la qualité des paysages directement perceptibles depuis le train est fondamentale, dans la mesure où elle participe à l'image de l'Anjou.

3 - La Conquête des Airs

Source : Revue l'Anjou numéro spécial de Mai 1999

Depuis l'origine de l'aviation, l'Anjou est une région propice aux vocations aéronautiques. Peut-être est ce lié à la luminosité du ciel ? En 1999, le territoire angevin comptait 132 compagnies d'aviation civile dont les activités sont principalement liées au tourisme, au transport de petites marchandises, à l'agriculture... Grâce à une association, le GPPA (Groupement de protection du patrimoine aéronautique), le département possède un musée de l'air régional, aujourd'hui nouvellement installé à Marcé, à proximité immédiate du nouvel aéroport.

En effet, le département s'est doté récemment d'un nouvel aéroport à Marcé (en remplacement de celui d'Avrillé, devenu obsolète) qui assure des liaisons sur la France et vers un nombre, sans cesse croissant, de destinations étrangères ce qui favorise les échanges et le développement économique du département.

Traces dans le paysage :

- **La réalisation de l'aéroport** a nécessité la destruction d'une importante masse boisée. Cependant, l'impact visuel reste limité compte tenu de l'importance toute relative des bâtiments actuels.
- **La découverte des paysages** du département par les airs (en avion, en planeur, en ULM ou encore en Montgolfière) reste un moment privilégié. Ces approches sont aujourd'hui en plein développement dans le département.



La corniche angevine sur La Loire
La Loire vue du Ciel au éditions du Chêne



Commune de Juvardeil - Photographies aériennes Air papillon
Paysage rural bocager ci-dessus
Bourg de Juvardeil sur la Sarthe ci-dessous



St Florent Le Vieil sur La Loire
La Loire vue du Ciel au éditions du Chêne

4 - Réseau de distribution électrique

Généralement implantés, dans un paysage agricole ouvert et dégagé, les réseaux électriques rassemblent deux types d'éléments aux volumes, lignes, couleurs... différents et dont les impacts visuels et la dominance sur le site diffèrent :

Traces dans le paysage :

- **Le maillage du réseau électrique** : Lignes électriques tels des filins d'acier tendus entre des structures métalliques imposantes, parfois ramassées, parfois longilignes et élevées vers le ciel. Cet aspect métallique du maillage et des structures de soutien joue de la lumière et paraît d'autant plus visible au soleil : domination physique et visuelle des paysages agricoles, larges entailles dans les bois et forêts, domination des lignes graphiques et de la fonction...



- **L'ensemble des bâtiments du poste** : bâtiments de production et de transformation, maisons individuelles à proximité, clôtures en plaques béton... présentent généralement des volumes cubiques imposants, aux couleurs claires se détachant de façon nette sur les fonds végétaux plus sombres.

Exemples : secteur de Saint Sylvain d'Anjou, Secteur de Distré

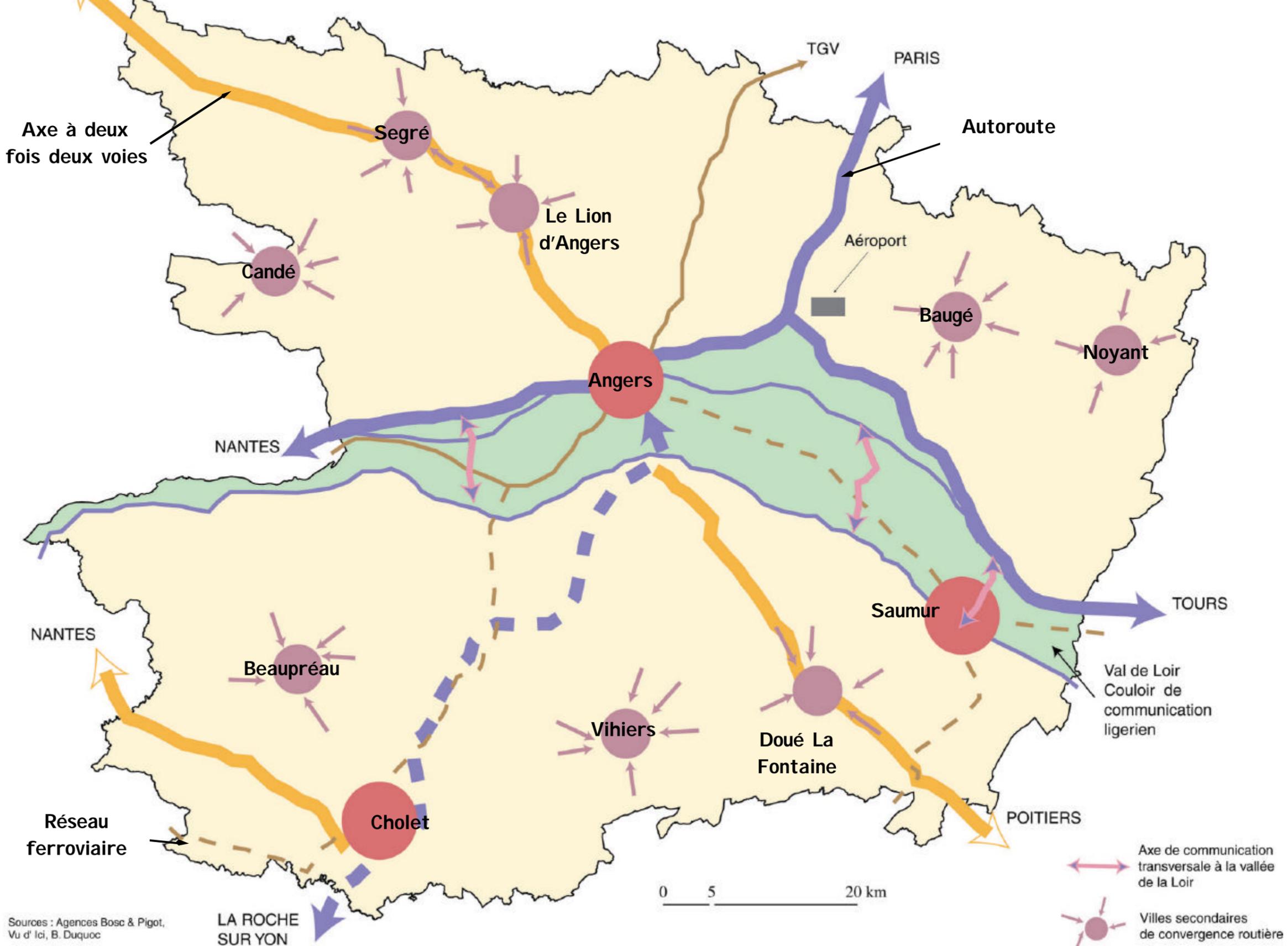
A noter :

Les réseaux de téléphonie mobile s'apparentent soit à de hautes antennes (longs mâts clairs) soit sont implantés sur les châteaux d'eau. Ils ont un impact visuel très ponctuel.

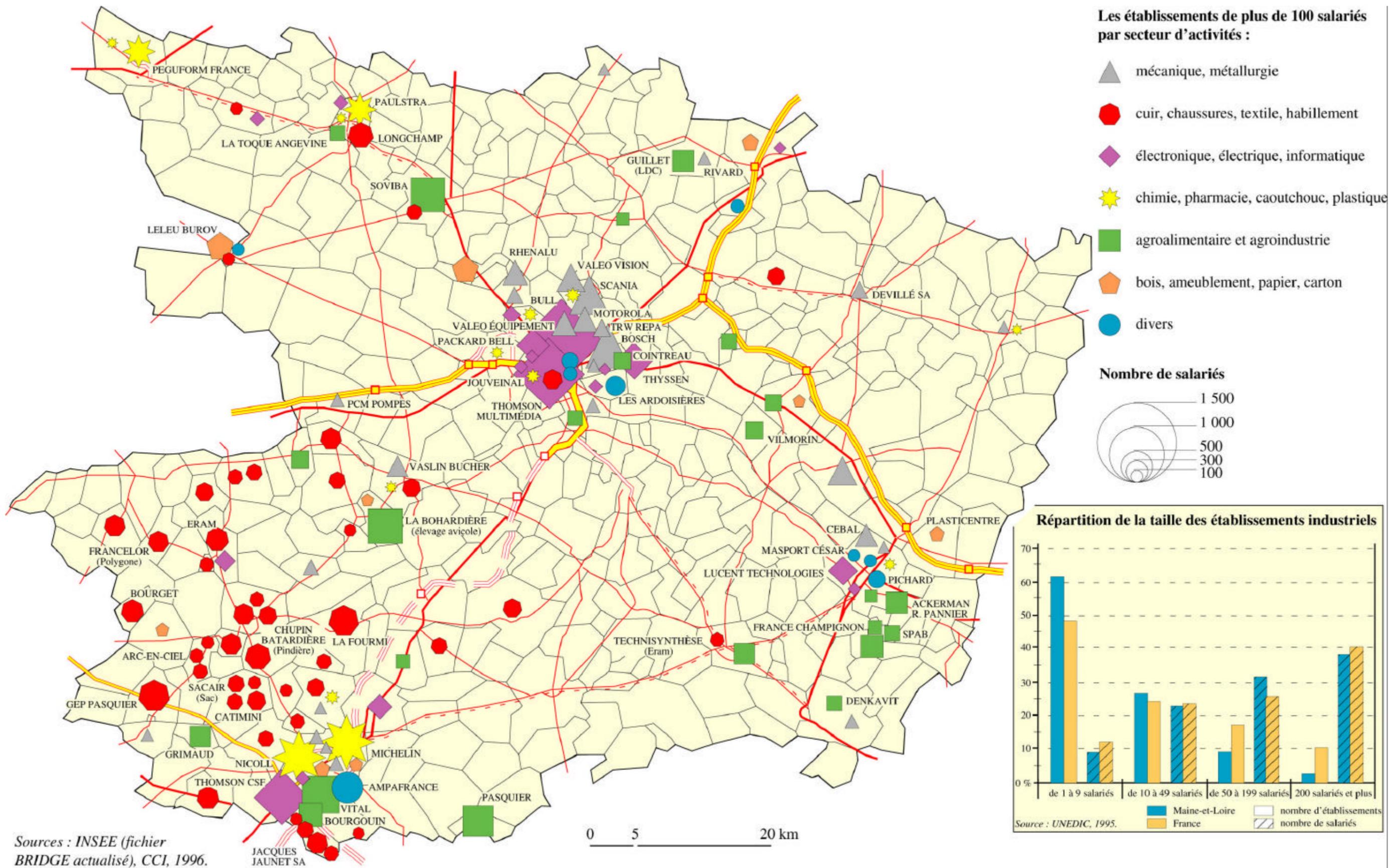
Exemples : ponctuation le long des autoroutes



Les communications et des moyens de transports à l'échelle du département :
 carte de synthèse permettant de visualiser les secteurs potentiellement soumis à des impacts paysagers marquants



Sources : Agences Bosc & Pigot, Vu d' Ici, B. Duquoc



CHAPITRE II : L'industrialisation du département

Source : « Anjou - 5 - Vie économique » aux éditions Bonneton
Anjou au Fil de l'Eau et de l'histoire de M. Pateau

Objectif : Il ne s'agit pas de faire un atlas économique mais, après un rapide constat économique et l'explication de quelques spécificités angevines, de comprendre comment lire sur le paysage les traces du développement industriel.

Sommaire :

1 - Un rapide constat économique

2 - Quelques spécificités de l'Anjou

1 - Un rapide constat économique

■ Jusqu'au milieu du XIXème, diversité des activités

Les activités industrielles sont multiples, souvent liées aux ressources et aux besoins locaux (voir chapitres : eau - terre et hommes) Les modifications structurelles liées à la révolution vont bouleverser cet équilibre. En plus d'une multitude de petites industries, certaines plus importantes vont alors voir le jour , telles les industries textiles, minières, corderies ... Le département reste toutefois peu industrialisé, une grande part de son économie restant liée à l'agriculture. Nombre de ces industries ont aujourd'hui disparues.

■ 1954 - 1975 : Décollage industriel suite à l'action d'hommes politiques et d'acteurs locaux.

On note alors une diversification des activités entre elles, du fait de la décentralisation industrielle avec :

- le développement des activités traditionnelles : mines, textile, agroalimentaire

- la création de nouvelles activités s'appuyant sur le développement de nouvelles technologies comme la fabrication d'équipements automobiles, électroniques, informatiques, et sur le renforcement et le développement de la filière végétale (voir thème de l'eau - vallée de l'Authion)

■ 1975 à aujourd'hui... :

Le département présentant un déficit marquant en tertiaire, un rééquilibrage s'est amorcé ces dernières décennies avec la création (surtout autour d'Angers) de sites d'activités tertiaires (hôtelleries, services...). La réalisation la plus importante de ces dernières années concerne certainement la mise en place de la Technopole d'Angers - Beaucouzé, regroupant aux portes d'Angers, des organismes officiels de certification grainières, de recherche, de transformation, ainsi qu'une multitude de jeunes entreprises de services.

2 - Quelques spécificités de l'Anjou

■ Exploitation du sous-sol :

Pierres et Minerais - cf. le thème de la terre.

■ La viticulture

cf. thème de la terre

■ L'Horticulture

cf. thème de l'eau

■ Les Champignonnières

utilisant traditionnellement les caves troglodytes pour la production et installées aujourd'hui dans de vastes bâtiments industriels pour la transformation et le conditionnement , on les trouve essentiellement à proximité de Saumur.

■ L'Industrie textile : Histoire du Choletais , de l'artisanat individuel à l'industrie et traces lisibles dans le paysage

• Sous l'occupation romaine, premières mentions de cultivateurs tisserands dans le sud des Mauges à Villedieu, Le May sur Evre et Jallais.

• A partir du XIe siècle, fabrication de toiles autour de Jallais, Cholet et Chemillé (Célestin Port)

• Au XVe siècle, une nouvelle production est signalée dans les actes notariés : le lin.

Chacun file et tisse chez soi à l'aide de métiers à mains. On note le développement des négociants et commerçants. Une gamme étendue de toiles variées sont « labelisées » par un sceau rouge, noir et or par bureau des Toiles en 1617.

Traces dans le paysage :

Habitat traditionnel



- Fin XIXe, les métiers à tisser deviennent plus volumineux, (certains fonctionnent à la vapeur) et ne permettent plus une activité chez soi. De nouveaux locaux doivent être construits pour accueillir métiers et ouvriers : c'est le début des usines. En 1876 construction à Cholet (boulevard Delhumeau-Plessis) d'une usine où battraient 500 métiers. Mais la concurrence avec le Nord de la France est dure.

Traces dans le paysage :

Les usines sous l'influence italienne de Clisson



- Entre 1875 et 1880, apparition timide de la chaussure à Saint Macaire en Mauges puis au May sur Evre. De la « savate » initiale en tissu et en feutre à la chaussure en cuir, le développement industriel est important entre 1900 et 1914. La première guerre mondiale favorise le développement de cette activité (fourniture de chaussures aux soldats). De la savate à la chaussure bon marché puis à la chaussure de qualité, la fameuse « nébuleuse » des Mauges est née.

- Depuis plusieurs décennies, le relais est pris par la confection et le prêt à porter et un certain nombre de grandes marques sont nées et toujours implantées dans le Choletais (G. Janet, I kks, Tartine et Chocolat, Catimini...)

Aujourd'hui, le secteur d'activité de la chaussure et aussi de la confection subissent une crise sans précédent (notamment du fait des délocalisations d'entreprises). C'est toute une région qui est touchée par cette évolution.

Traces dans le paysage :

Hangar industriel lors des extensions et créations ou abandons des entreprises



■ Les Moulins à vent

Source : *Les carnets du patrimoine - Anjou*
Édition des Guides Massin (texte et croquis)

A la fin du XI^e siècle, l'Anjou comptait environ 1800 moulins, dont beaucoup sont aujourd'hui en ruine, d'autres ont été restaurés et conservés. Trois types de moulins à vent existent en Anjou. Outre, leur fonction de production de farine, nombreux d'entre eux ont servi de tour de vigie (codification avec les voiles, points d'observation dominants....) ce qui explique que beaucoup ont été détruits lors des guerres de Vendée (notamment dans la région des Mauges)

Traces dans le paysage : Les différents types de moulins

• Le Moulin Tour

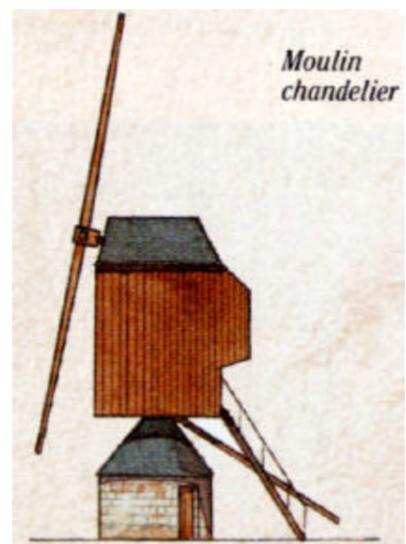
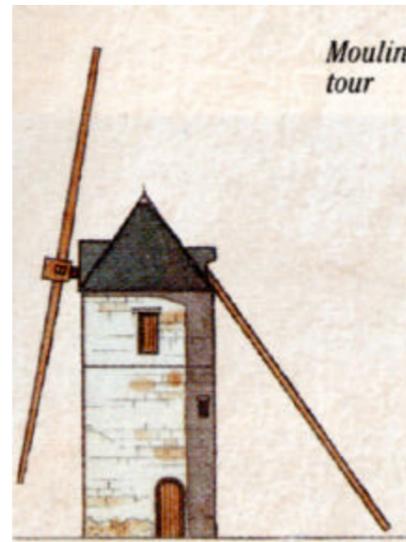
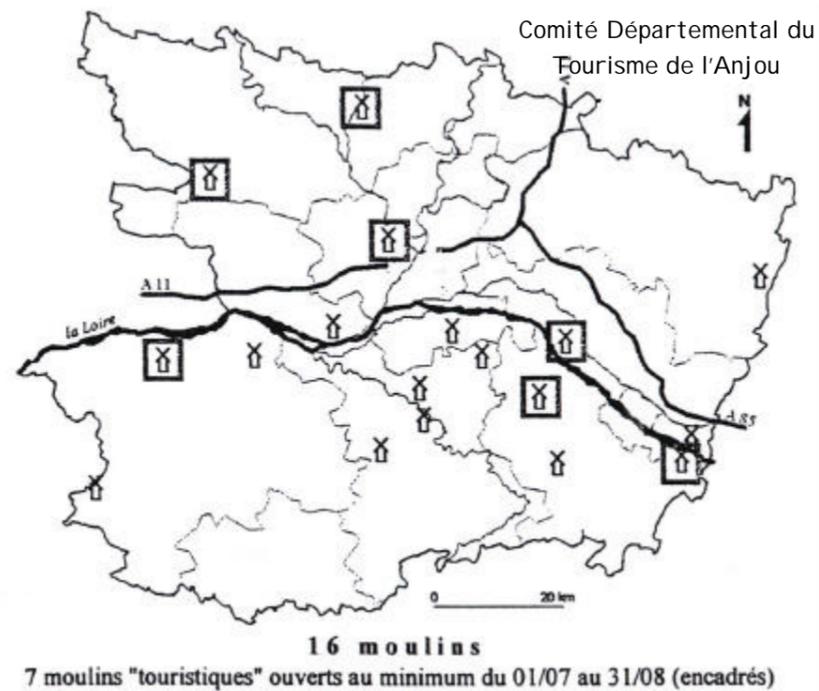
Construit en pierre, existence d'un système de haute stature, préférentiellement dans les zones les plus venteuses, ils sont de taille et d'époque très différentes

• Le Moulin cavier composé de trois parties :

- la hucherolle, petite cabane en bois, orientable en fonction du vent et habillée des ailes
- un cône de pierre en partie intermédiaire : l'axe de transmission
- la chapelle contenant les meules et accueillant le mécanisme de tamisage et d'affinage de la farine.

• Le Moulin chandelier

- hucherolle en bois suivant le mécanisme général
- le cône en pierre servant d'axe d'orientation aux vents



3 - Tourisme et activités économiques

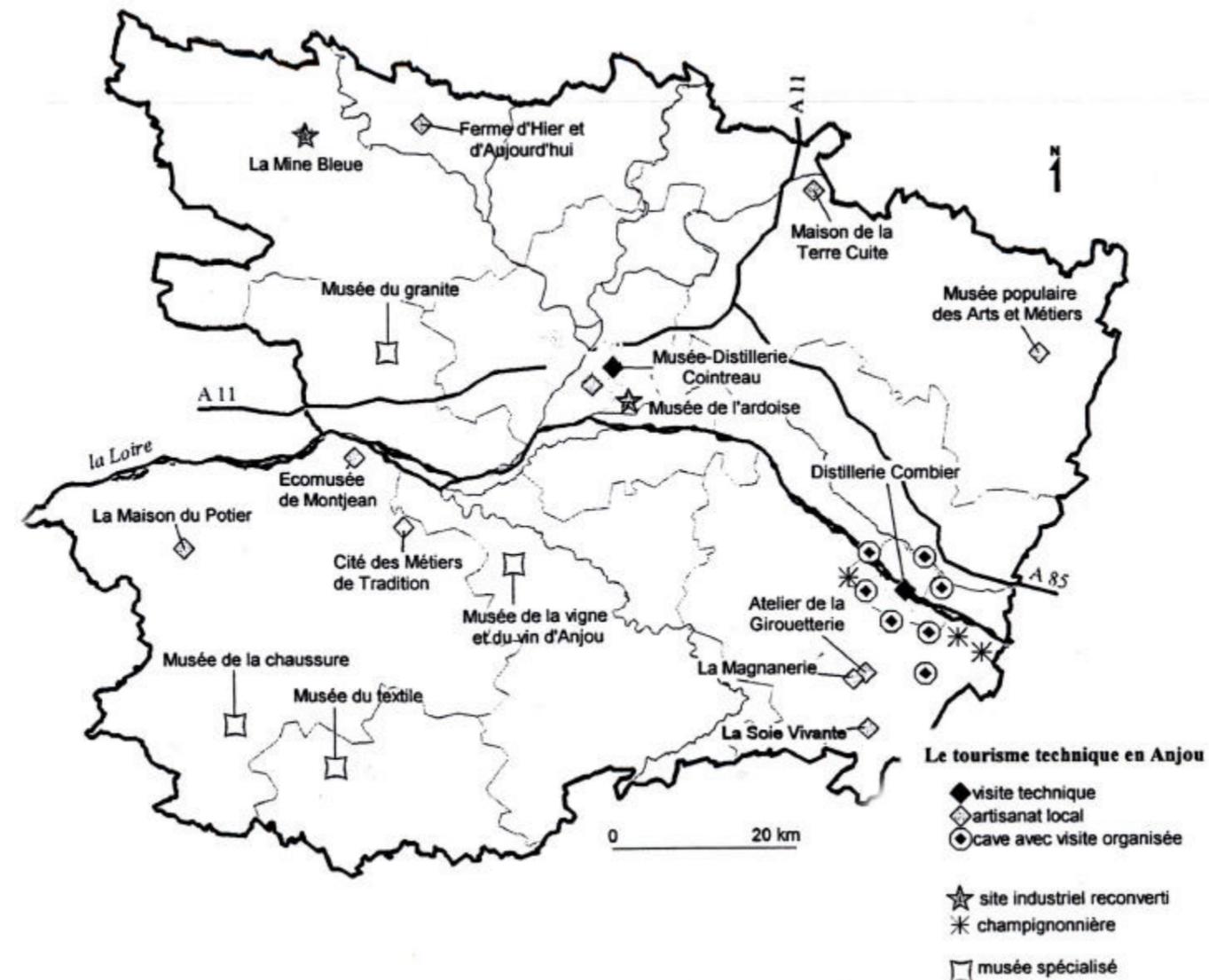
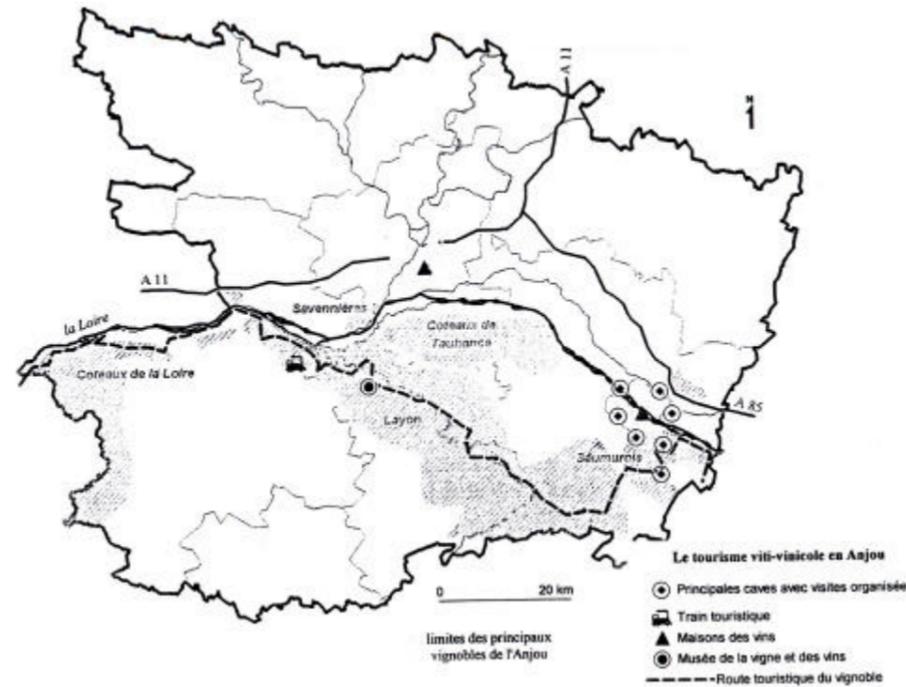
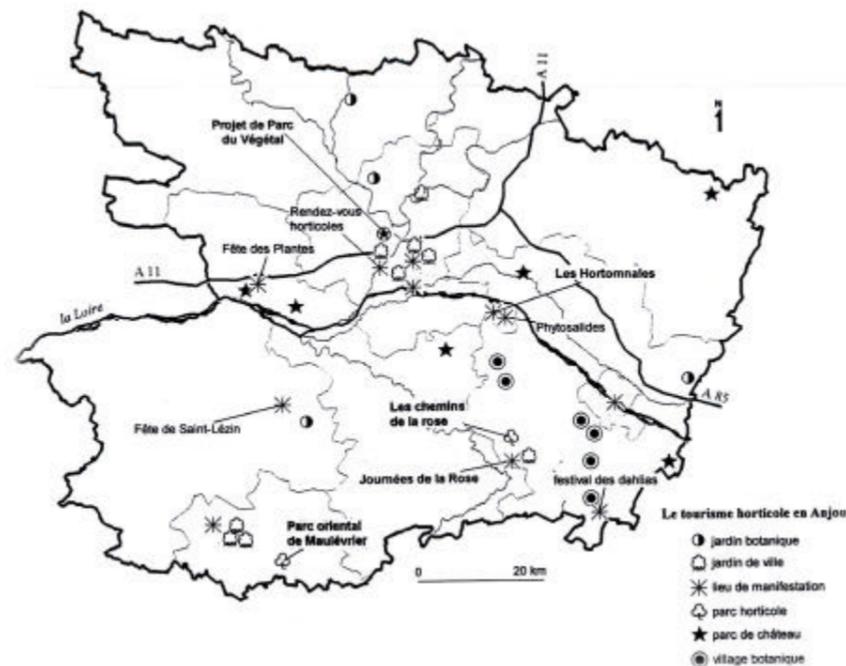
Source : « Schéma Départemental du Tourisme - État des lieux » réalisé par le Comité Départemental du Tourisme en juin 2000

■ Le Tourisme viti-vinicole

De nombreuses caves à visiter (une centaine), deux maisons des vins à Angers et Saumur, un musée de la vigne et du vin d'Anjou (à Saint Lambert du Lathay), le petit train touristique de Chalonnes, des fêtes viticoles, la route touristique des vignobles de l'Anjou, les circuits de découvertes et de randonnées pédestres, les sorties œnologiques ... valorisent le patrimoine viticole du département et permettent la découverte des différents cépages et paysages viticoles du Maine et Loire (signalétique spécifique)

■ Le Tourisme horticole

Le tourisme horticole dans le département du Maine et Loire est basé sur la diversité des espaces et des espèces, une spécialisation économique forte, un patrimoine de qualité (jardins et parcs). De nombreuses manifestations ayant pour thème le végétal sont organisées : le salon du végétal à Angers, des visites techniques d'entreprises horticoles, des visites de parcs et jardins botaniques, la découverte des villages botaniques dans le saumurois, l'ouverture au public de sites de production ...



■ Le Tourisme technique et l'artisanat local

Plus de 35 entreprises sont ouvertes à la visite en Maine et Loire. Il faut toutefois distinguer les entreprises qui mettent en place un véritable produit destiné à une clientèle touristique (visite guidée, panneaux explicatifs, maquettes, création d'un espace spécifique d'accueil et de présentation) et celles pour lesquelles l'ouverture représente avant toute une opportunité en terme d'image. On recense sur le département :

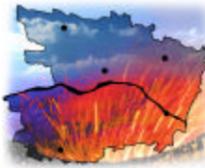
- 2 distilleries ouvertes au public et proposant des visites guidées.
- 10 sites artisanaux à visiter mettant en avant, à travers des expositions, un musée ou des animations, les traditions et savoir-faire locaux.
- 7 caves ouvertes au public
- 3 champignonnières

La reconversion touristique de sites industriels désaffectés entre aussi dans ce cadre, à mi-chemin entre tourisme technique (présentation des techniques de production anciennes) et tourisme culturel (sauvegarde d'un patrimoine à forte valeur identitaire). Il existe quelques sites de ce type en Maine et Loire : minoteries, fours à chaux, Mine Bleue, ...

De plus, l'Office de tourisme d'Angers a organisé, à la fin février 2000, la première semaine du tourisme industriel durant laquelle les entreprises de l'agglomération ont ouvert leur porte : Packard Bell, Scania, Bosch, Cointreau (qui fait du tourisme industriel depuis plus de 100 ans), Etas, MIN, pôle horticole et Métiers d'Art ...

A noter : Les entreprises choletaises spécialisées (textile, chaussures) et témoignant d'une tradition locale forte, n'ont pas encore développé de manière conséquente ce type de produits.

Éléments d'identification et axes de réflexion du paysage de l'Anjou



Dans le cadre de l'Atlas de Paysages de Maine et Loire, il ne s'agit pas de réaliser une étude économique du département mais de déterminer comment cette activité économique se lit dans le paysage :

- **Le développement d'une nouvelle architecture « libérée » des contraintes locales : répondant avant tout à des critères techniques et de rentabilité.**

Création de bâtiments plus ou moins imposants répondant à des contraintes techniques et qui créent de nouveaux paysages :

- simplicité des volumes
- emploi progressif de nouveaux matériaux
- souvent toit plat
- nouvelle palette chromatique due à l'utilisation de nouveaux matériaux.

- **Implantations et agencements : appropriation de l'espace**

Le développement de ces activités demande toujours de plus en plus d'espace... Dans un premier temps, les bâtiments de l'artisanat, industries et services divers quittent progressivement le cœur des villes et villages pour investir les périphéries urbaines (extension du tissu urbain) mais aussi l'espace rural (mitage de l'espace rural avec de plus en plus une « zone d'activité à chaque carrefour important, pour chaque village »).

On assiste progressivement au regroupement de certaines activités dans des secteurs aménagés à cet effet. Depuis les années 50-60, de nombreuses zones d'activités se sont créées :

- Simples structures fonctionnelles dans un premier temps assurant une desserte facile par la création de voiries, sans souci de l'intégration à l'environnement, au paysage



Secteur d'activités de Trémentines

Ancien bâtiment industriel dans le bourg de Trémentines



Friche industrielle du secteur des ardoisières à Trélazé



Friche industrielle du secteur des ardoisières à Trélazé



- Création de zones d'activités paysagées prenant en compte non seulement les contraintes de fonctionnement d'une telle zone mais aussi la relation à l'environnement, l'intégration par une maille végétale adaptée à la structure paysagère environnante, un travail sur la signalétique, sur le mobilier (luminaires, clôtures...) sur le jeu des relations visuelles fondamentales, avec l'environnement de la zone et sur le confort des usagers.

Exemples :

Angers et environs (ZI Saint Serge, Ecoflant, St Barthélémy, Beaucouzé) - Cholet (ZI Nord-Est) - Saumur (ZI du Clos Bonnet, de Saint Lambert) ...

- De plus en plus, une très large concertation s'engage entre les différents organismes et collectivités, entre ceux qui décident, aménagent, financent, commercialisent et gèrent, afin d'organiser sur l'ensemble du département une offre foncière cohérente et de qualité .

Exemple :

Création d'un nouveau quartier en périphérie sud-ouest d'Angers associant nouvelles technologies et université...

- **Les friches industrielles**

Les friches, selon la nature du lieu, les conditions climatiques, vont évoluer vers la couverture forestière. Cette évolution très lente passe par plusieurs stades qui donnent souvent un aspect dégradé par une colonisation végétale souvent « désorganisée » mais aussi par une « utilisation perverse » des lieux (dépôts, décharges, urbanisation clandestine).

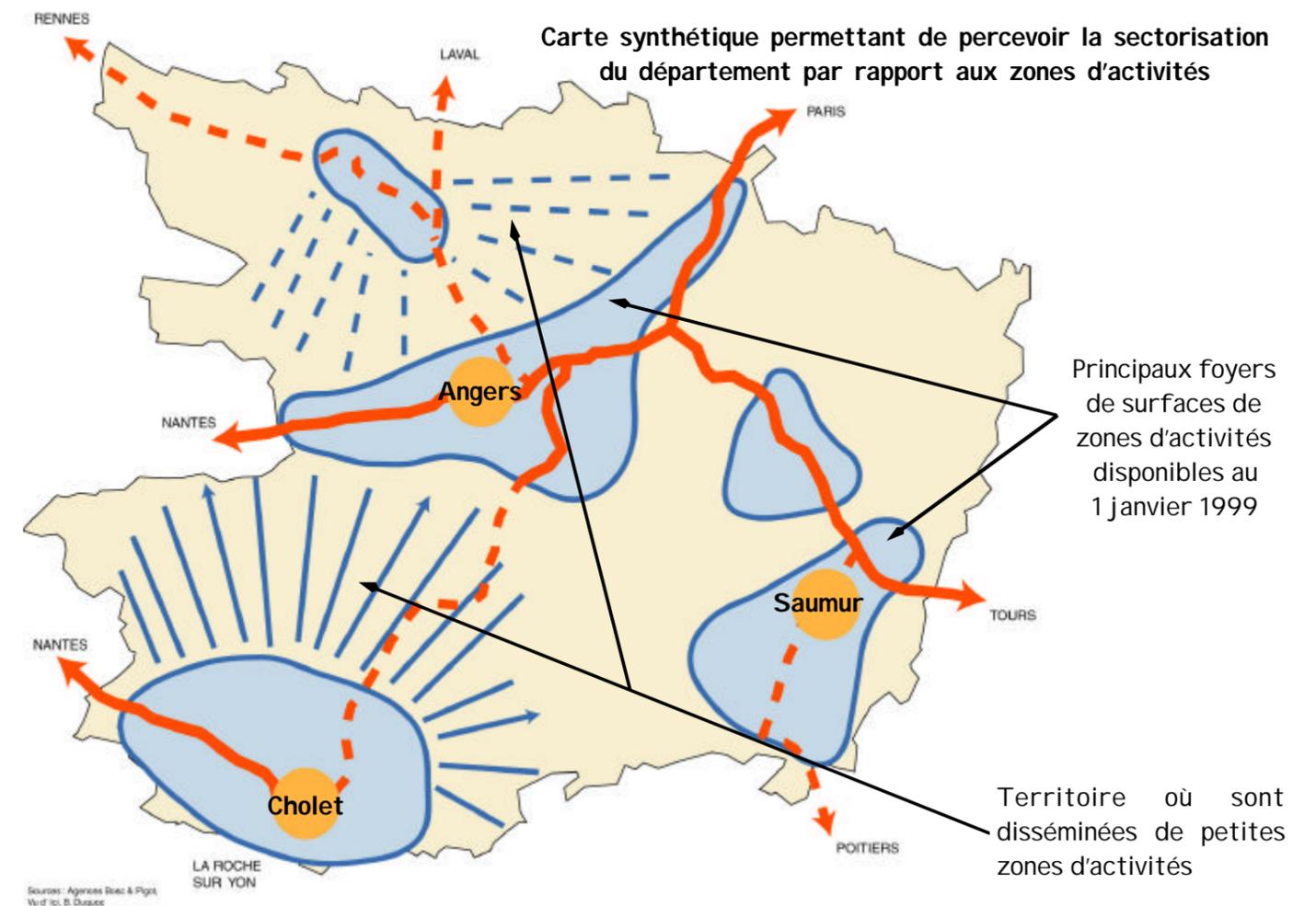
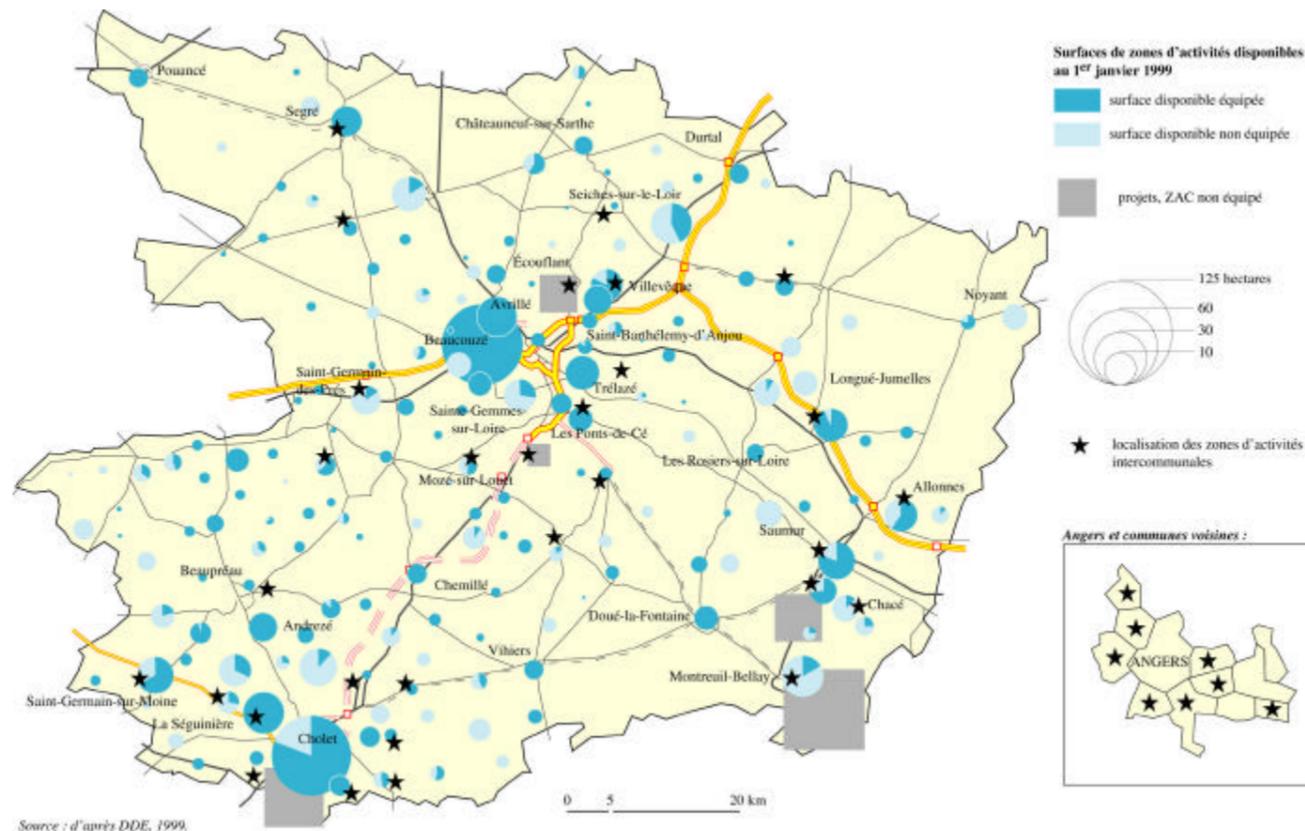
Les friches, terrains à l'abandon, par leur localisation enclavée, leurs dimensions, la difficulté de leur accès, la perte de leur valeur initiale sont la résultante :

- ≈ De mutations agricoles occasionnées par de nouveaux types de cultures et de structures d'exploitation.
- ≈ De certains travaux d'infrastructures, routes, TGV, équipements divers, qui entraînent, comme dans le cas précédent, des délaissés plus ou moins importants d'espaces autrefois mis en cultures.
- ≈ De l'abandon ou de la sous-utilisation d'espaces à vocation d'activités (bâtiments, terrains...)

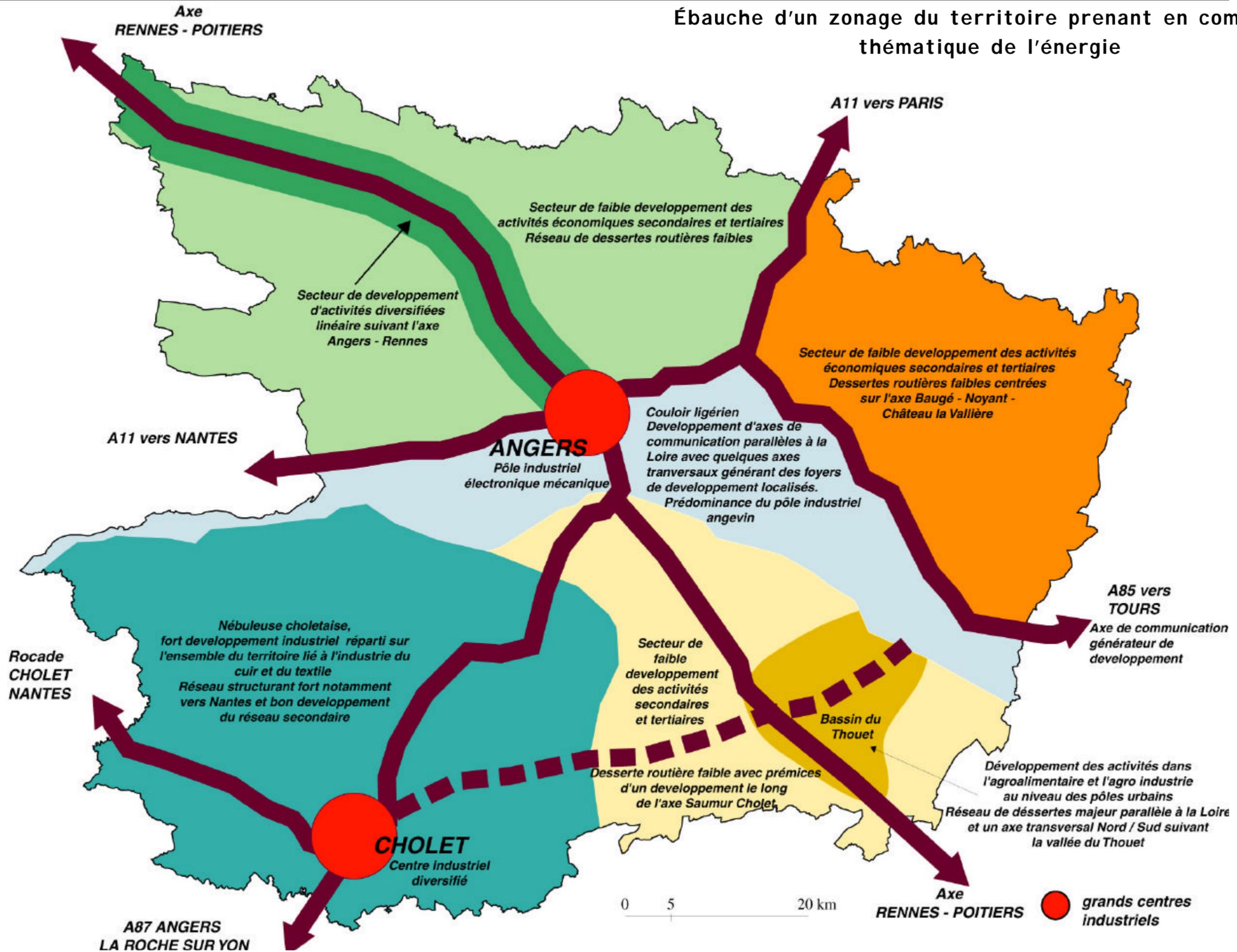
Exemples : Friches industrielles des ardoisières de Trélazé

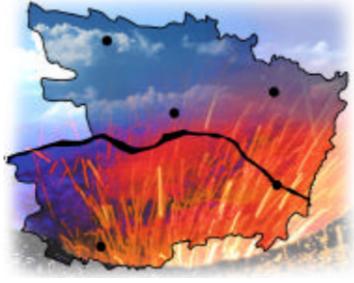
En conclusion,

- La carte ci-dessous (gauche) extraite de « Atlas de l'Anjou » montre la répartition des zones d'activités sur l'ensemble du département.
- La carte synthétique que l'on peut en déduire (présentée ci-dessous à droite) permet de percevoir une sectorisation du département selon cette thématique.



Ébauche d'un zonage du territoire prenant en compte la thématique de l'énergie



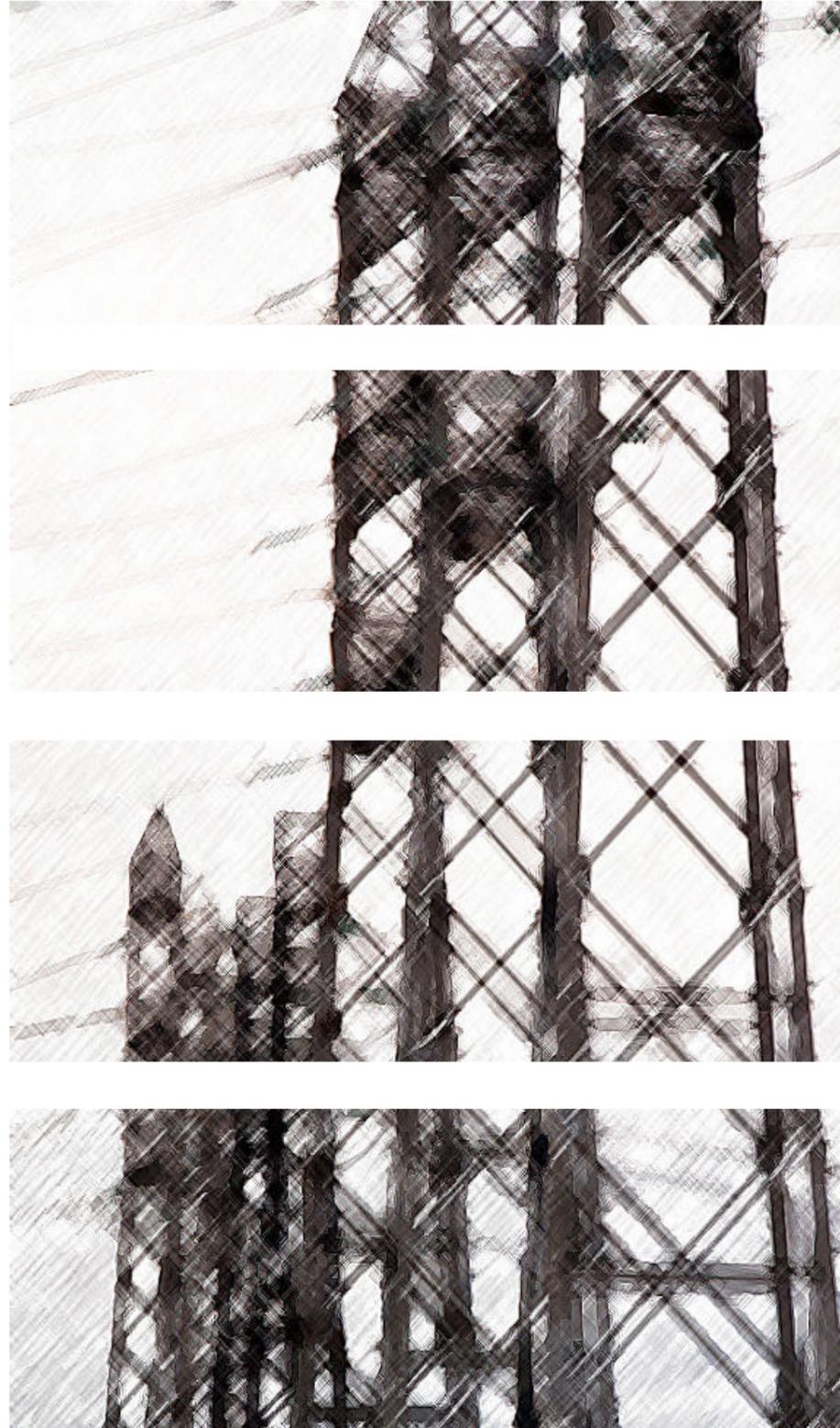


CONCLUSION GENERALE SUR LE THEME DE L'ENERGIE

En tant que clef de lecture objective des paysages de l'Anjou

Étudier le Maine et Loire au travers du thème de l'énergie (c'est à dire principalement au travers des thèmes de l'industrialisation et des voies de communication) a montré que cette thématique est directement lisible dans les paysages dans la mesure où elle est à l'origine de profondes mutations des espaces et des paysages (en terme de fonctionnement et d'organisation) . Ces mutations sont d'autant plus complexes et difficiles à appréhender qu'elles sont rapides.

Étudier le département du Maine et Loire au travers du thème de l'énergie a permis de dégager de grandes zones territoriales (bien, peu ou mal desservies aussi bien en terme de communication que d'industrialisation), mais aussi de souligner certaines particularités lisibles dans les paysages du département (moulins, tourisme industriel ...)



Cette quatrième partie de l'analyse historique, physique et humaine a permis, au travers du thème de l'énergie, de dégager un ensemble d'éléments d'identification et de déterminer des secteurs homogènes, à l'échelle des paysages de l'Anjou. Elle nous amène à nous poser les questions suivantes :

- Dans quelle mesure, la centralité d'Angers perceptible notamment au travers des voies de communication rayonnantes, et du fort développement industriel se traduit-elle en terme de paysage ? Angers et sa périphérie constituent-elles une unité paysagère en soi ?

- Les couloirs de développement liés notamment aux réseaux de communication et à la vie économique déterminent dans le département des secteurs dynamiques et d'autres délaissés. Comment cela se traduit-il en terme de paysage ? Dans quelle mesure cela détermine des unités de paysages ou au contraire des particularités ponctuelles ?

Sources des illustrations

| PAGES | OBJET | SOURCE |
|-------|--|--|
| 137 | Logo | Agences Bosc & Pigot – Vu d'Ici - Duquoc |
| 138 | Le réseau routier du département de Maine et Loire | Atlas de l'Anjou - CARTA |
| 139 | Voie communale secondaire Axe Saumur – rocade nord d'Angers | Agences Bosc & Pigot – Vu d'Ici - Duquoc M. Guichard – DDE 49 |
| 140 | Carte « Illustration de la hiérarchie des voies constituant le réseau routier » Ensemble de photographies de routes | Agences Bosc & Pigot – Vu d'Ici - Duquoc M. Guichard – DDE 49 |
| 141 | Ouvrage sur le Layon | M. Guichard – DDE 49 |
| 142 | Cartes : « Développement et ouverture à l'urbanisation le long des axes routiers principaux » « Déviation et modification de la perception des bourgs et de leurs lisières » | Agences Bosc & Pigot – Vu d'Ici - Duquoc |
| 143 | Cartes : Visualisation spatiale du développement urbain d'un bourg sous influence d'un axe important : Cholet/Nantes ». | Agences Bosc & Pigot – Vu d'Ici - Duquoc |
| 145 | Perception des paysages étroitement liée à la vitesse de circulation Panneaux autoroutiers | M. Guichard – DDE 49 Photographie retravaillée par l'équipe d'étude Agences Bosc & Pigot – Vu d'Ici - Duquoc |
| 146 | Carte « Chemins de fer en Maine et Loire 1914 » Carte « Réseau ferroviaire autour d'Angers » et photographies | Association des Amis du Petit Anjou Agences Bosc & Pigot – Vu d'Ici - Duquoc |
| 147 | Pont SNCF sur la Loire Carte « Cholet » et « Saumur » | M. Guichard – DDE 49 Agences Bosc & Pigot – Vu d'Ici - Duquoc |
| 149 | Aéroport de Marcé Photographies de Juvardeil Saint Florent le Vieil et la corniche angevine sur la Loire Réseau EDF secteur de Saint Sylvain et de Distré (en bas) | M. Guichard – DDE 49 Air Papillon La Loire vue du ciel aux éditions du Chêne Agences Bosc & Pigot – Vu d'Ici - Duquoc |
| 151 | Carte « Communication et moyens de transports à l'échelle du département » | Agences Bosc & Pigot – Vu d'Ici - Duquoc |
| 152 | Etablissements de plus de 100 salariés par secteurs d'activités | Atlas de l'Anjou - CARTA |

| PAGES | OBJET | SOURCE |
|-------|--|---|
| 153 | Illustrations de l'industrie textile dans le choletais | Agences Bosc & Pigot – Vu d'Ici - Duquoc |
| 154 | Carte des moulins Croquis des différents types de moulins à vent Photographies de différents moulins | Schéma de développement du tourisme pour le Maine et Loire Comité Départemental du Tourisme de l'Anjou Les carnets du patrimoine – Anjou aux éditions des guides Massin M. Guichard – DDE 49 |
| 155 | Cartes « Tourisme horticole », « Tourisme viti-vinicole » et « Tourisme technique » | Schéma de développement du tourisme pour le Maine et Loire Comité Départemental du Tourisme de l'Anjou |
| 156 | Bâtiments industriels de Trémentines Friche des ardoisières de Trélazé | Agences Bosc & Pigot – Vu d'Ici - Duquoc |
| 157 | Carte « Surfaces de Z.A. disponibles au 1 ^{er} janvier 1999 » Carte « Sectorisation du département par rapport aux zones d'activités » Photographies de la zone d'activités de Seiches sur le Loir | Atlas de l'Anjou – CARTA Agences Bosc & Pigot – Vu d'Ici - Duquoc M. Guichard – DDE 49 |
| 158 | Ebauche d'un zonage du territoire prenant en compte la thématique de l'énergie | Agences Bosc & Pigot – Vu d'Ici - Duquoc |
| 159 | Photographie du réseau EDF proximité de Saint Sylvain d'Anjou retravaillée | Agences Bosc & Pigot – Vu d'Ici - Duquoc |