



ETUDE DE PAYSAGE ET D'URBANISME DE LA ROUTE NATIONALE 152 ENTRE CHAINGY ET TAVERS



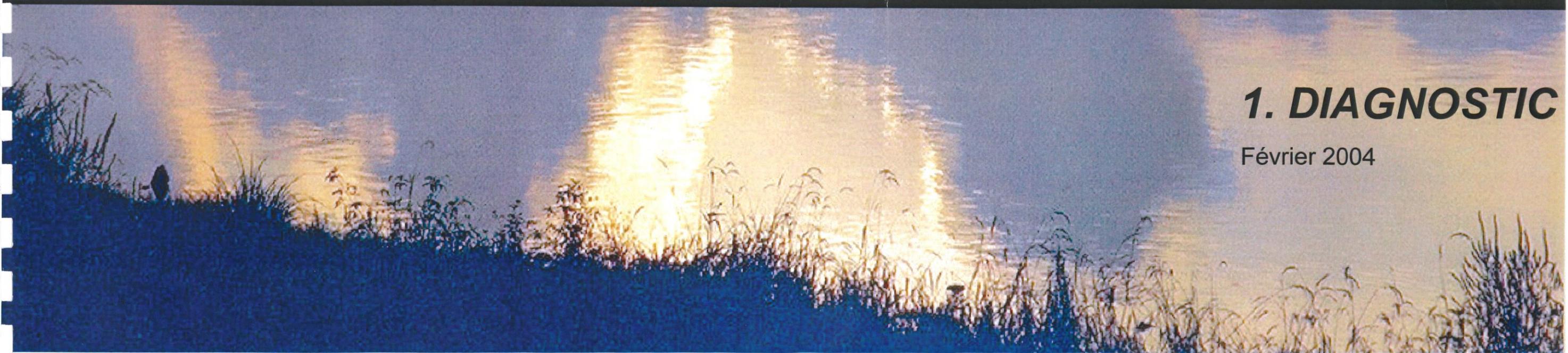
PAYS LOIRE-BEAUCE
2 rue du Docteur Henri Michel - 45130 Meung-sur-Loire
T : 02 38 46 01 70 / F : 02 38 44 09 43



Myriam Hollard, paysagiste
Christiane Herve, architecte urbaniste
G.T.C., socio-économiste

1. *DIAGNOSTIC*

Février 2004



PREAMBULE

Rappel des motivations de l'étude :

La présente étude est réalisée à la demande du Pays Loire-Beauce. Elle constitue le développement d'un des volets prioritaires de la charte de pays : **aménager les traversées de bourgs et de villes par les routes nationales pour renforcer la sécurité et limiter les nuisances.**

L'étude concerne la traversée des communes de Chaingy, Saint Ay, Meung-sur-Loire, Baule, Beaugency et Tavers, par la route nationale 152.

Depuis trois décennies le territoire de ces communes est en forte mutation : la croissance économique, démographique et urbaine, qui s'accélère dans la période récente, modifie peu à peu les paysages et les modes de vie.

En outre, la route ne permet plus de comprendre et de découvrir les lieux qu'elle traverse.

Comment aménager la route et ses abords pour mieux prendre en compte son contexte actuel ?

L'étude est réalisée en deux phases :

- la première est un diagnostic constitué par le présent dossier. Le diagnostic établit un état des lieux général. Pour ce faire il met "bout à bout" les données de chaque commune pour en fournir une vision globale.

Il s'agit de repérer :

. d'une part, les traits communs à l'ensemble de l'itinéraire qui permettront de définir une cohérence pour des aménagements futurs,

. d'autre part, les points singuliers du parcours qui méritent d'être valorisés.

Il s'agit aussi de définir les critères qui devront être à la base de futurs aménagements, soit de comprendre ce qui aujourd'hui ne fonctionne pas bien ou ne donne pas satisfaction, et pourquoi.

- la seconde phase consistera à élaborer un plan directeur d'aménagement.

Le diagnostic constituera un outil de références pour la seconde phase de l'étude. C'est aussi un outil de communication à l'usage des différents acteurs de l'aménagements concernés : la superposition des domanialités de la route (état, communes), et des différents usages qui y sont liés, impliquent la nécessité d'un partage de points de vues et d'une définition d'objectifs communs.

Membres du comité de suivi :

Gérard DUMARD Guy SARAZIN	Maire Adjoint à l'environnement et à la voirie	BAULE BAULE
Claude BOURDIN Claude THOUVENOT Alfred MESSAS	Conseiller Général - Maire Directeur des services techniques Adjoint à l'environnement et à la voirie	BEAUGENCY BEAUGENCY BEAUGENCY
Jean-Pierre DURAND Francis RICHAUME Fabrice VIGINIER Bruno CHESNEAU	Maire Responsable des services techniques Adjoint à l'environnement Adjoint à la voirie	CHAINGY CHAINGY CHAINGY CHAINGY
Christian COUTE Anthony SUIN Gérard DOYELLE Michel D'ABOVILLE	Maire Directeur des services techniques Adjoint à la voirie Adjoint à l'environnement	MEUNG SUR LOIRE MEUNG SUR LOIRE MEUNG SUR LOIRE MEUNG SUR LOIRE
Frédéric CUILLERIER Hélène HEURDIER Jean-Luc RENARD Pierre ALLARD	Maire Directrice Générale des services Adjoint à l'environnement Adjoint à la voirie	SAINT-AY SAINT-AY SAINT-AY SAINT-AY
Jean BILLARD Michel SILVESTRE Michel MARCHAND	Maire Adjoint à l'environnement Adjoint à la voirie	TAVERS TAVERS TAVERS
Bernard DECELLE	D.A.T. Service développement local Conseil Régional du Centre	
Sandrine DUPUY	D.A.F. Sous-Direction aménagement Conseil Général du Centre	
Jean-Paul FOURNIGUET Paul THOMAS Yves BELOT	Subdivisionnaire D.D.E. ORLEANS Nord Subdivisionnaire D.D.E. BEAUGENCY Direction Départementale D.D.E. du Loiret	

L'équipe est composée de :

Myriam Hollard - Paysagiste,
assistée par : **Caroline Chapperon Paysagiste / Urbaniste.**

Christiane Hervet Architecte Urbaniste,
assistée par : **Sylvie Salles Architecte études urbaines.**
Lum et Datum Louissette Rasaloniaina Eclairagiste

GTC Agence de blois Socio-économiste

1. INTRODUCTION

SOMMAIRE

1- INTRODUCTION

-Territoire de l'étude	Page 5
- Le statut de la voie	Page 6
- Photo aérienne	Page 8

2- LE TERRITOIRE

Repères géographiques

- Les unités de paysages et la végétation	Page 11
- Le relief	Page 12
- L'implantation des bourgs et leur morphologie	Page 14
- Le réseau routier local	Page 16

Repères historiques

- Evolution urbaine du territoire	Page 18
-----------------------------------	---------

Occupation des sols

- Carte de synthèse des POS	Page 20
- Les mutations du territoire	Page 22
- Les secteurs protégés	Page 24
- Les zones d'activités	Page 27

Données socio-économiques sur l'évolution récentes

- L'emploi	Page 28
- La population	Page 30
- Le logement	Page 34

3 - LA ROUTE

Structure du paysage de la voie et aménagement

- Les grandes séquences du parcours	Page 36
- La typologie du végétal	Page 40
- Les limites et ouvertures visuelles	Page 43
- Les points d'accroches remarquables	Page 44
- La configuration de la voie	Page 46
- Les voies transversales, les carrefours, et la signalisation directionnelle	Page 52
- L'éclairage public	Page 54

4 - LES DEPLACEMENTS

Les données générales de flux et trafic

- Les déplacements résidence/travail	Page 59
- L'attractivité des commerces, services et équipements	Page 61
- L'évolution du trafic routier	Page 62
- Les pôles générateurs de déplacements	Page 64
- La sécurité routière	Page 66
- Les transports en commun	Page 72
- Les pistes cyclables	Page 74

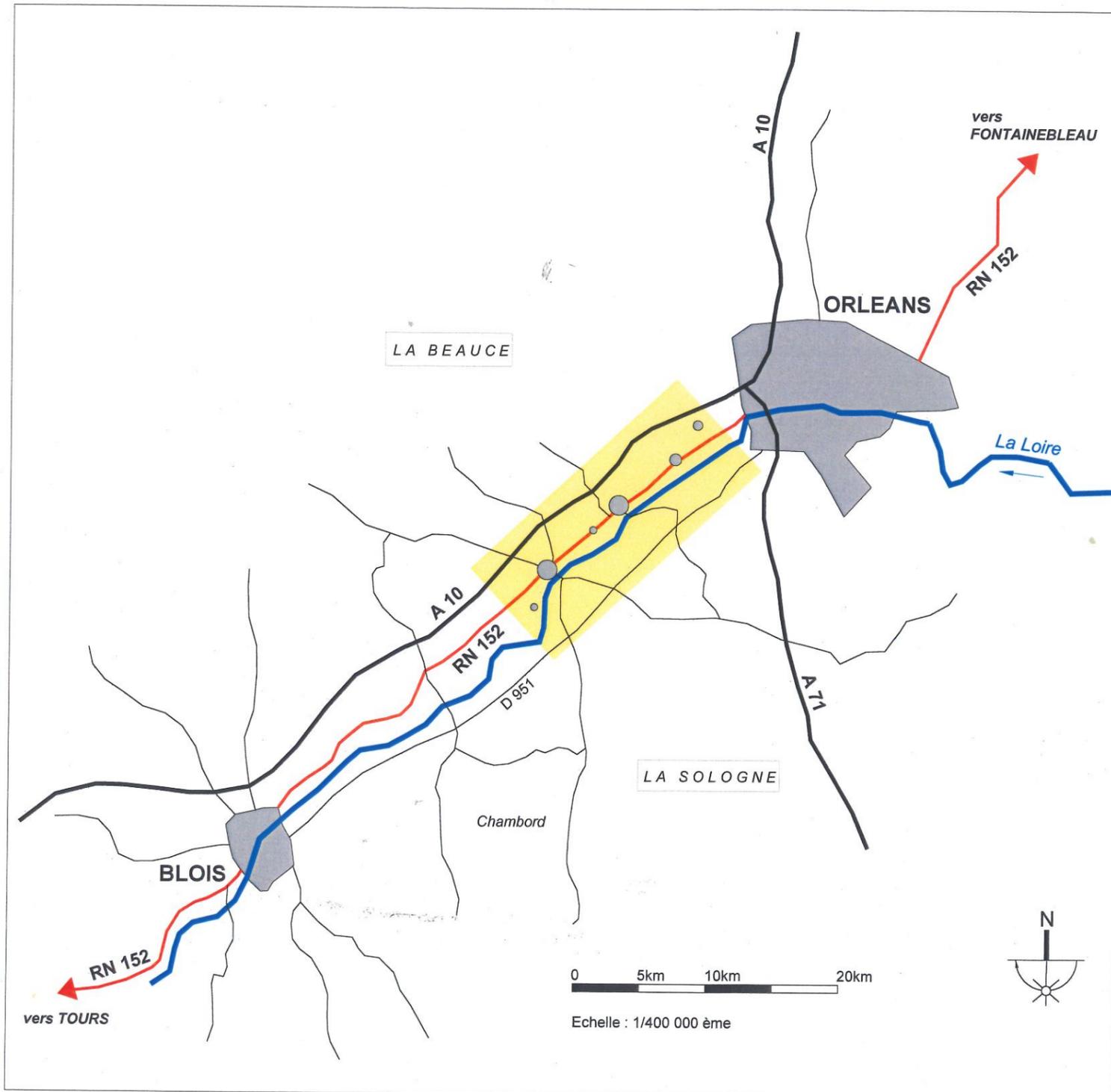
5 - CONCLUSION du diagnostic

Page 77

6 - Une Trame pour de futurs aménagements

Page 78

LE TERRITOIRE DE L'ETUDE

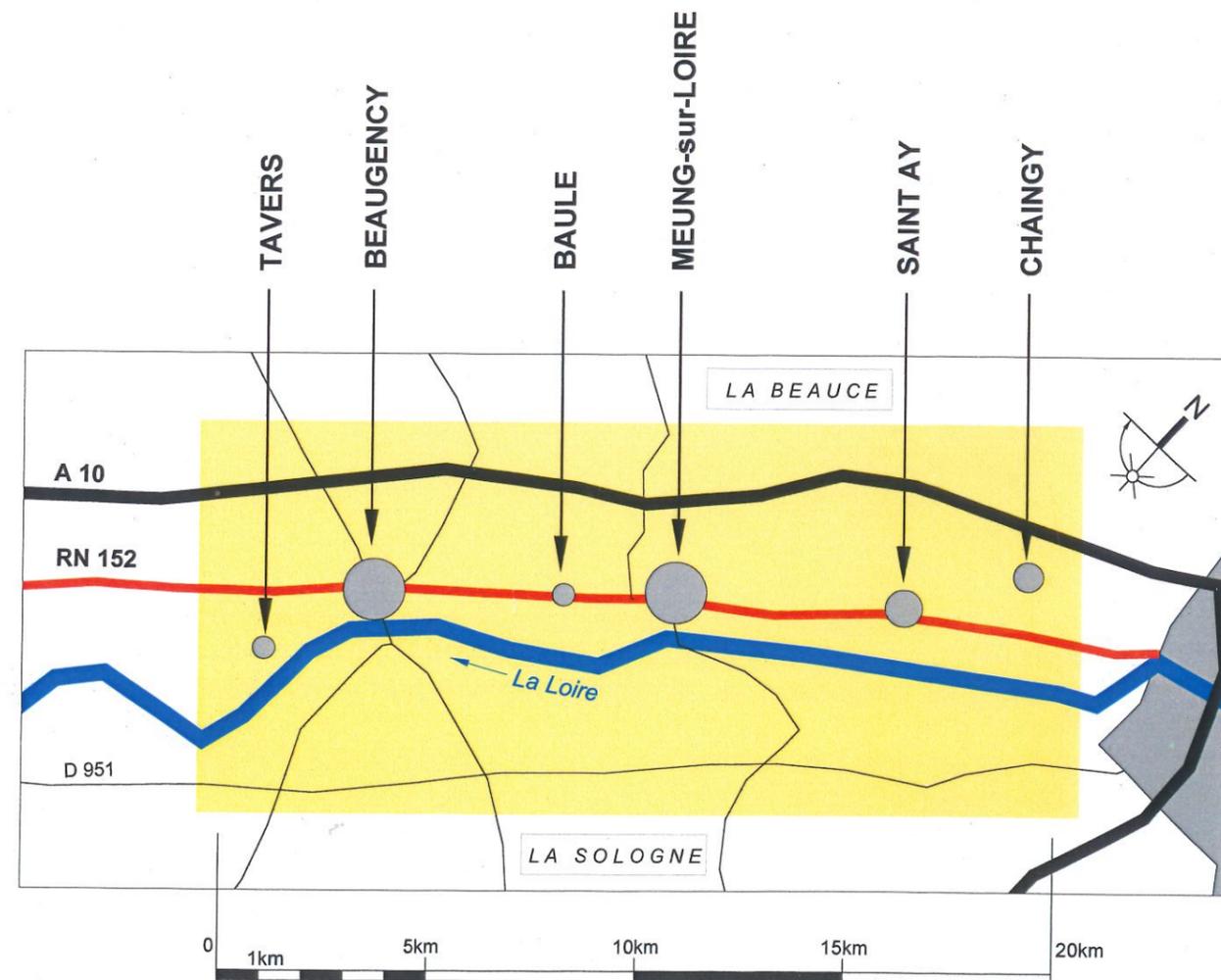


La route nationale 152, autrefois nommée "route des chateaux", est un long itinéraire qui va du Nord au Sud, va de Fontainebleau à Angers, en traversant les villes d'Orléans, de Blois et de Tours.

Entre Orléans et Angers, la route longe la Loire.

La présente étude concerne la moitié nord de la section Orléans / Blois. Soit environ 20 km de voie, sur environ 50 km entre ces deux villes.

Sur cette portion de territoire, la RN 152 traverse les communes de :
Chaingy, Saint Ay, Meung-sur-Loire, Baule, Beaugency et Tavers.



LE STATUT DE LA VOIE , DANS LE TERRITOIRE ET LE RESEAU ROUTIER

UNE VOIE INTERMEDIAIRE

● ENTRE BEAUCE ET VAL DE LOIRE

Route de lisière entre Beauce et Val de Loire, la nationale 152 longe le bord du plateau avec un tracé fait de longs segments rectilignes.

Le plateau est entaillé de quatre brèches où s'écoulent les petits affluents du fleuve, le long desquels les implantations bâties se sont développées. Au droit de ces brèches de faible profondeur, la route épouse le relief en desservant les agglomérations au creux de leur vallon. La brèche des Mauves à Meung-sur-Loire est la plus large et la route marque une inflexion pour la franchir face à la pente.

Les brèches du plateau sont les seuls accidents de relief dans le profil très plat de la route.

La RN 152 est donc d'abord une voie caractérisée par sa rectilignité générale , établissant ainsi son appartenance aux grands tracés des routes royales.

● ENTRE AUTOROUTE A10 ET ROUTE DEPARTEMENTALE 951

La RN 152 s'inscrit dans un faisceau de voies approximativement parallèles. Par ordre chronologique :

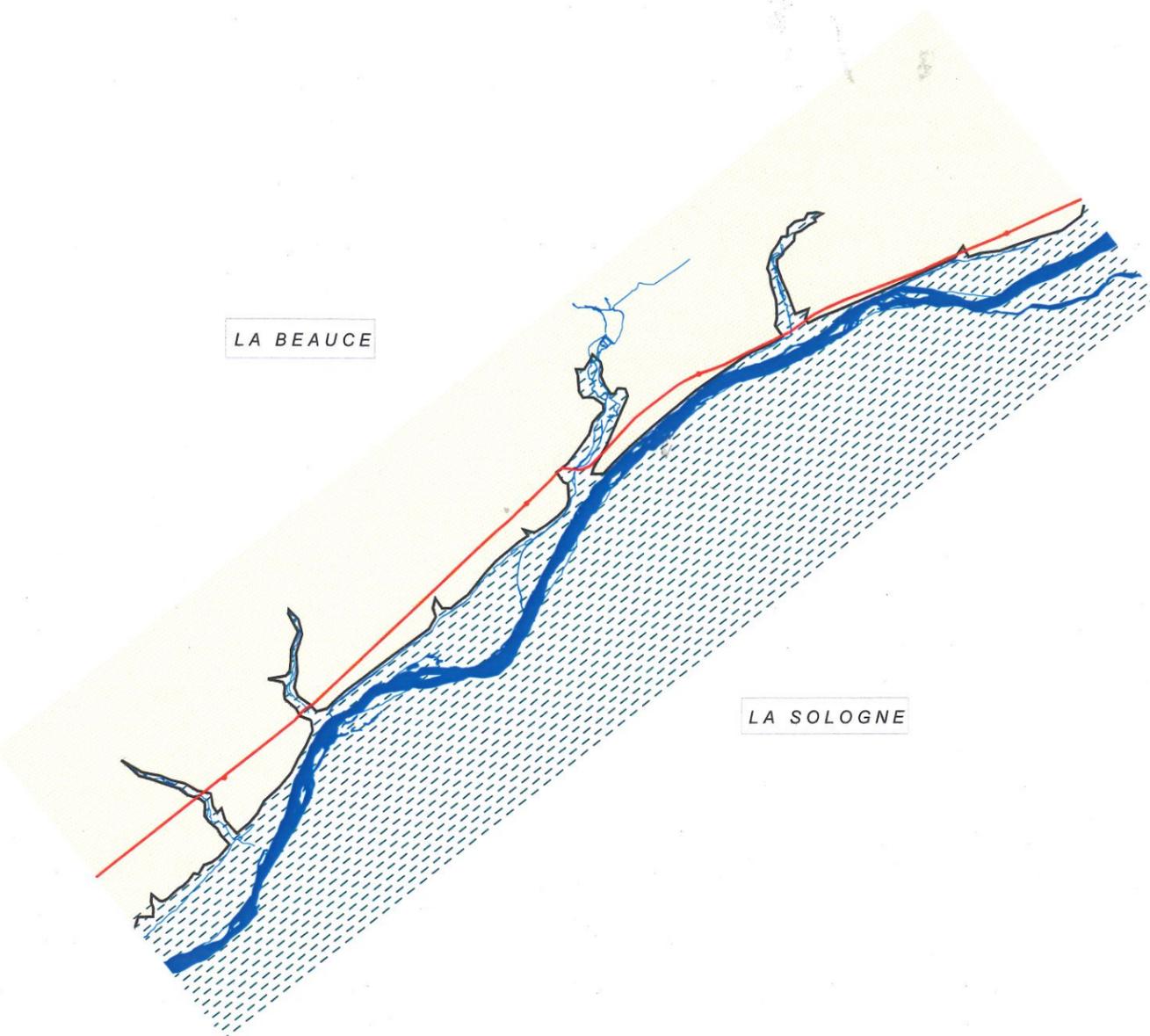
- la voie fluviale qui marque l'axe d'origine (lui-même longé par un chemin de randonnée : le GR3 dit "sentier historique de la vallée des rois"),
- la voie ferrée,
- la route départementale 951 qui lui fait pendant sur l'autre rive de la Loire,
- l'autoroute A 10 qui reprend en grande partie le tracé d'une ancienne voie gallo-romaine.

La localisation de la RN 152 entre deux autres routes qui suivent le même itinéraire amène nécessairement à se poser la question de la nature de chacune. Ont-elles des rôles similaires ? ou complémentaires ? et dans le second cas, de quelle façon, ou serait-il fondé que cela devienne ainsi ?

Donc, comment se positionne la RN 152 entre l'autoroute d'un côté et route départementale sur la rive opposée du fleuve ?

Par son classement routier, la route nationale 152 est une voie à grande circulation, qui a vocation à accueillir les convois exceptionnels et militaires.

Ce n'est pas une voie rapide, elle n'est donc pas destinée au grand transit. Ce rôle est assuré par l'autoroute A10. Le trafic de transit empruntant initialement la RN 152 s'est naturellement reporté sur l'autoroute, et on a pu constater une légère baisse de trafic sur la RN152. Toutefois une augmentation générale du trafic lié à la croissance urbaine sur l'ensemble des voies locales, la rend peu sensible. La RN 152 n'est en tous cas pas par son statut routier en concurrence directe avec la A10.



La RN 152 traverse des agglomérations en fort développement, notamment la ville de Beaugency considérée comme pôle urbain secondaire entre Orléans et Blois, et la ville de Meung-sur-Loire.

La RN 152 permet l'accès aux gares SNCF et à l'autoroute A 10. C'est donc un itinéraire stratégique dans les déplacements puisqu'il est relié aux autres grandes infrastructures de transport.

La RD 951 dessert des agglomérations de moindre importance et ne possède pas ces atouts de développement économique et urbain.

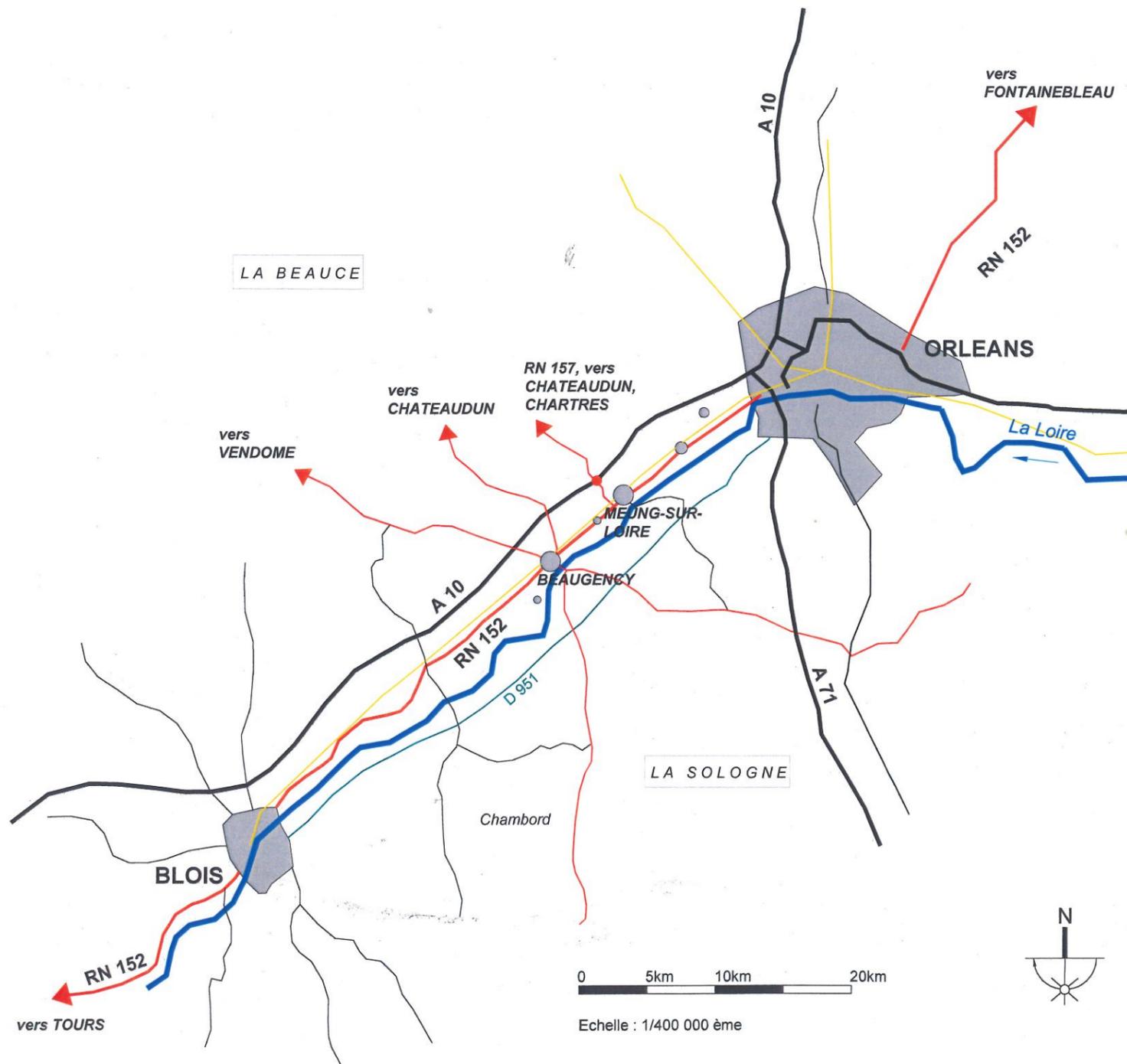
La RN 152 n'offre que très peu de vues sur la Loire, tandis que la RD 951 bien que plus éloignée du fleuve mais située sur les basses terres de Sologne, bénéficie de vues ouvertes sur celui-ci. La RD 951 paraît donc davantage prédisposée à être une route touristique que la RN 152. Toutefois concernant les usagers locaux, l'observation des pratiques sur les deux routes révèlent des usages assez similaires. On retiendra cependant que la RD 951 dispose de plus d'atouts géographiques que la RN 152 pour avoir vocation touristique.

La RN 152 devrait-elle alors céder son rôle touristique d'ancienne route des Châteaux à la RD 951 ? Et devenir route des villes, des commerces et des convois exceptionnels ? Ou doit-on reconfirmer une vocation touristique à la RN 152 dans des aspects différents de celle de la RD 951 ? La RN 152 offrant un tourisme à caractère plus urbain, la RD 951 étant davantage liée au rural.

Il nous paraît indispensable de formuler les deux hypothèses, car ce choix sera déterminant pour de futurs aménagements.

Mais quelle que soit l'orientation qui sera retenue, nous constatons **la RN 152 occupe dans le réseau routier local un statut intermédiaire entre campagne et villes, entre déplacements d'agrément et déplacements utilitaires. Et cette polyvalence d'usages dans lequel la RN 152 peine à affirmer son identité constitue la pierre angulaire de son aménagement.**

LE STATUT DE LA VOIE , DANS LE TERRITOIRE ET LE RESEAU ROUTIER



LA CONTRAINTE DES CONVOIS EXCEPTIONNELS

Dans les années 1970, lors de la construction des premières centrales nucléaires le long de la Loire, s'est posée la question de leur desserte par des convois de grands gabarits et de fort tonnage. La nécessité de tracés et profils le plus droits possibles pour ce type de trafic, mais aussi la possibilité de franchissements de Loire pouvant recevoir une charge de 400 tonnes (tandis que la plupart des ponts locaux acceptent 45 tonnes au plus) ont placé la RN 152 au premier rang des itinéraires possibles. La structure porteuse du pont de Blois a été renforcée en conséquence, devenant l'itinéraire obligé des tonnages hors normes.

Un accord a été passé entre Electricité de France, principal demandeur, et les Ministères de la Défense et de l'Équipement de cette époque, lesquels se sont engagés à rendre la voie praticable pour des convois exceptionnels, pour une durée de quarante ans renouvelable. EDF s'engageant pour sa part à prendre à sa charge les travaux nécessaires pour renforcer les structures de chaussée et ouvrages d'art qui seraient empruntés pour ses besoins. Une convention locale a également été passée pour le stationnement des convois EDF (repos des chauffeurs, attente pour les traversées de ville autorisées seulement de nuit, etc.) avec le restaurant routier de Chaingy, qui met à disposition une vaste aire de stationnement. Les convoyeurs ont ainsi la possibilité d'un arrêt avant la traversée d'Orléans autorisée uniquement entre 0 et 4h du matin (autorisation liée à la création du tramway).

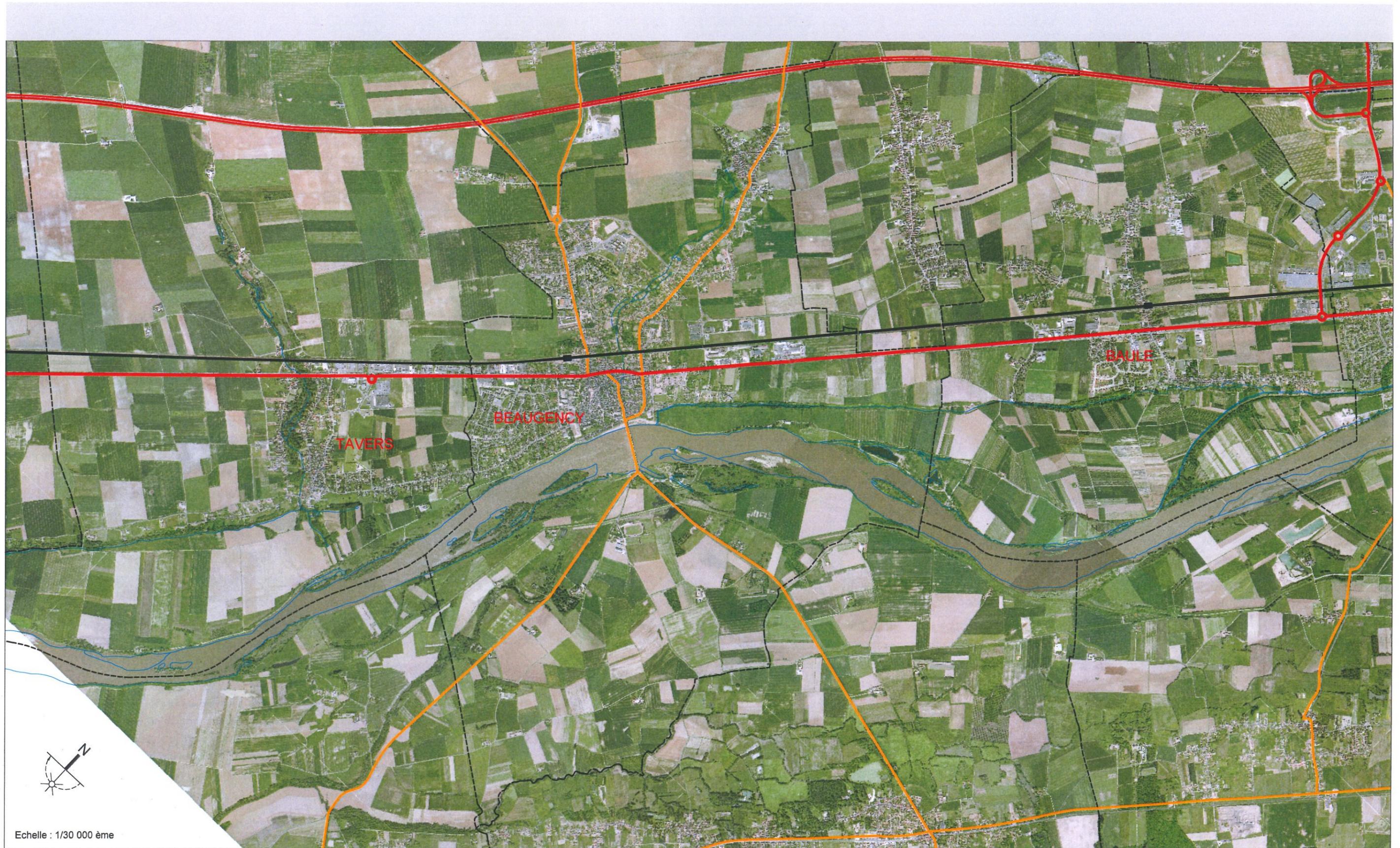
La RN 152 a été classée voie "super-E", signifiant qu'elle doit pouvoir accueillir des convois exceptionnels de 3ème catégorie et davantage. La 3ème catégorie étant définie par au moins un des critères suivants (circulaire n°97-48 du 30 Mai 1997) :

- poids total supérieur à 70 tonnes,
- largeur supérieure à 4 mètres,
- longueur supérieure à 25 mètres.

Les aménagements sont à étudier au cas par cas en fonction des besoins spécifiques exprimés. On retiendra toutefois qu'une largeur de chaussée et une hauteur libre de 7 mètres sont préférables sans qu'il s'agisse d'une règle, de même que des bordures franchissables en cas d'îlot central ou de largeur de chaussée insuffisante.

De telles contraintes grèvent les possibilités d'aménagement sur la RN 152 : la voie doit restée très dégagée et un tel objectif complique la mise en place de mesures destinées à faire ralentir. Néanmoins de nombreux aménagements restent possibles, et les rives de chaussée sont, dans ce cadre, les lieux privilégiés des interventions à prévoir. En outre, on peut agir sur la chaussée en ayant davantage aux effets visuels qu'aux contraintes physiques (cf. aménagements à Saint Ay, chapitre sécurité routière du présent dossier, et dossier du CERTU "Transports exceptionnels et aménagements de voirie en milieu urbain, Juin 2001).

← Beaugency et Meung sont les seules communes du parcours dont les territoire franchit la Loire et qui possèdent un pont et ces agglomérations déjà plus importantes par leur histoire, le sont aussi par leur rôle clé dans les déplacements longue distance. Outre l'accès vers la Sologne, Beaugency ouvre sur les routes de Beauce en direction de Vendôme et Chateaudun et Meung relie le territoire à l'autoroute et à la RN 157 (liaison Le Mans-Orléans, depuis Meung : accès vers Chartres et Chateaudun).



Echelle : 1/30 000 ème

0 500m 1km 2km 5km

VUE AERIEENNE SUR LE TERRITOIRE



LE TERRITOIRE

LE TERRITOIRE: UNITES DE PAYSAGE ET VEGETATION



Le territoire de l'étude est à la jonction de deux paysages très distincts, séparés par un dénivelé d'une vingtaine de mètres :

- La petite Beauce, plateau agricole essentiellement occupé par des cultures céréalières.
- La vallée de la Loire, composée de terrains inondables où les boisements sont plus nombreux.

La rupture du relief est marquée par un étroit coteau.
Deux exceptions dans ce partage du territoire :

- Chaingy marque l'aboutissement de la couronne du massif forestier de l'Orléanais (Bois de Bucy).
Ce paysage est largement destructuré par la croissance urbaine de l'agglomération.
- Baule et Messas caractérisés par la présence de nombreux vergers dans la vallée comme sur le plateau.

La RN 152 longe le bord du plateau à faible distance du coteau.

LA LOIRE ND DE CHAINGY



La végétation est peu présente dans le paysage. Quand elle existe, elle accompagne des événements géographiques :

- Le coteau. C'est la proximité entre le RN et le coteau qui permet de l'appréhender. La route s'inscrit en limite de plateau de Chaingy à Meung sur Loire puis s'en éloigne en allant vers Tavers.

- Les rivières qui entaillent le plateau calcaire perpendiculairement au coteau : Le lien à Tavers, le Rû à Beaugency, les Mauves de Meung sur Loire et de Saint Ay.

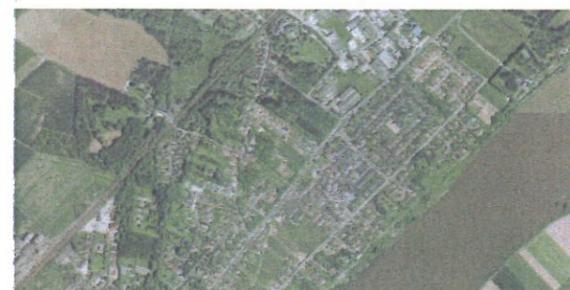
TAVERS



BEAUGENCY



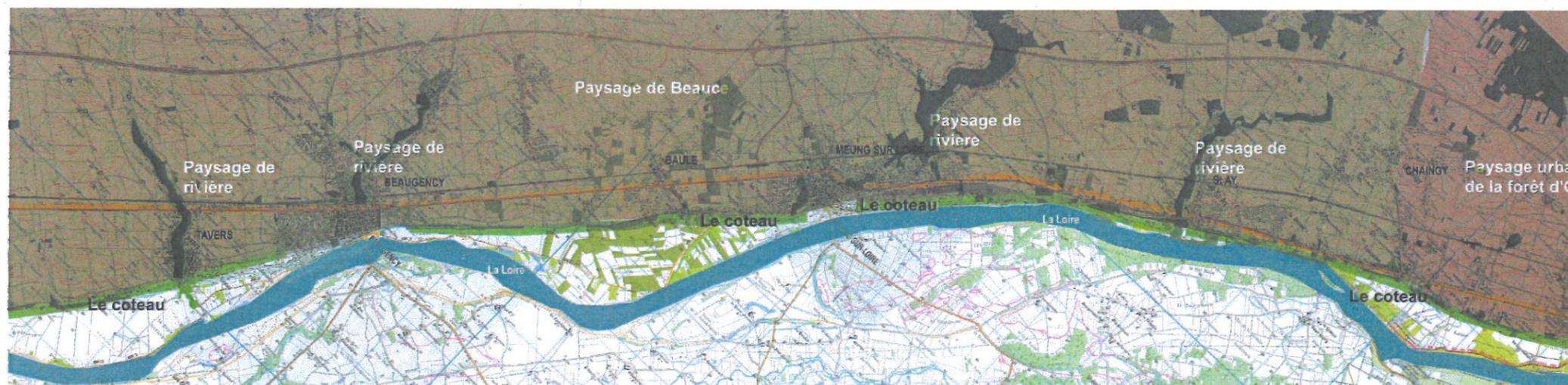
MEUNG



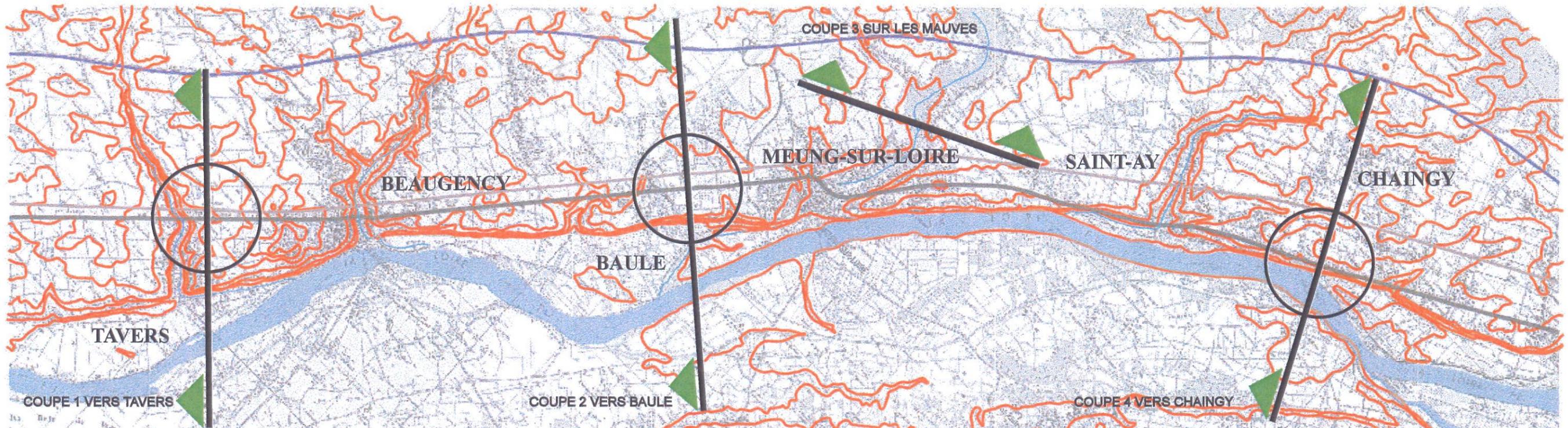
SAINT AY



CHAINGY



LE TERRITOIRE: RELIEF



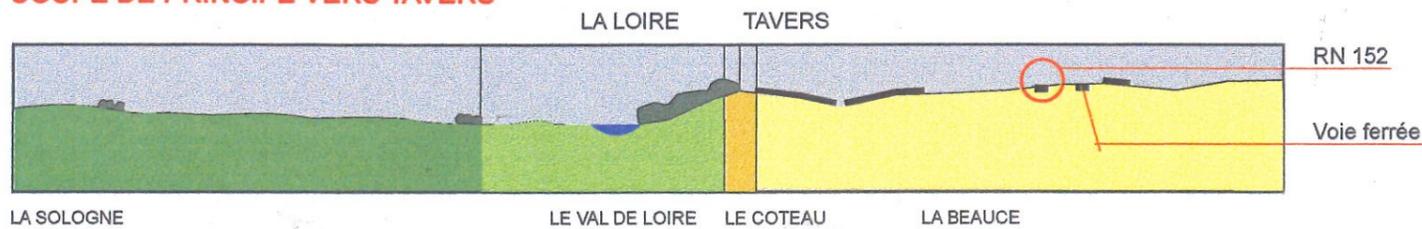
Les deux principales unités de paysage, la petite Beauce et la Loire, sont constituées par un relief peu mouvementé. Le plateau de la petite Beauce est légèrement ondulé. La vallée de la Loire est d'une grande horizontalité. Le moindre mouvement de sol artificiel, talus / levée et remblai, joue pour ces raisons un rôle important dans le paysage.

Le coteau de la Loire et les affluents ont des dénivellés plus marqués, qui présentent les véritables événements géographiques de ce paysage.

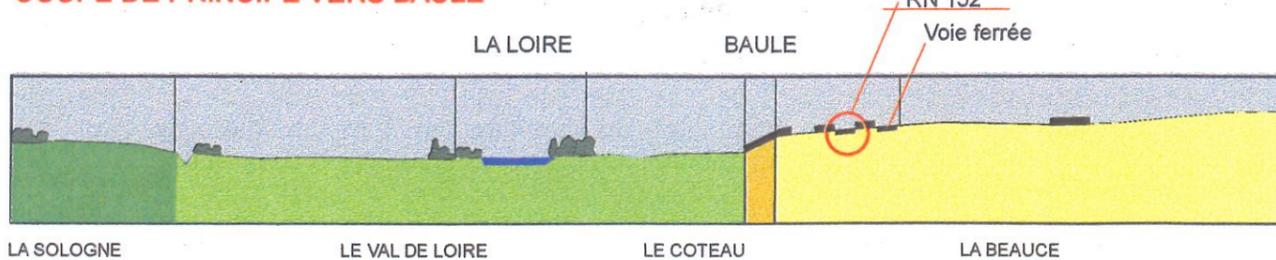
La RN, située sur la limite du plateau de Beauce est particulièrement conservée dans sa géométrie longitudinale par la présence des vallons des rivières affluents à la Loire, à St Ay, Meung, Beaugency et Tavers. A Chaingy, elle est plus proche du coteau. C'est un des seuls endroits où la présence de cette rupture de pente est perceptible.

Meung-sur-Loire est implantée sur un vallon (Mauves de Meung-sur-Loire) moins encaissé et de plus grande dimension. Le coteau s'atténue dans cette partie du site, le plateau s'incluant progressivement pour rejoindre la Loire.

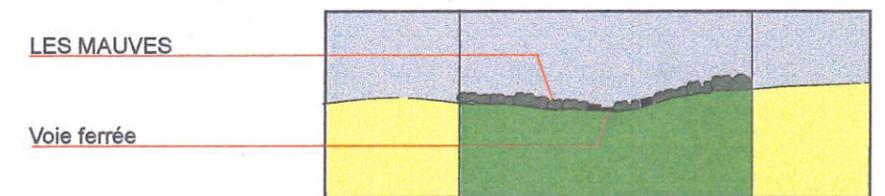
COUPE DE PRINCIPE VERS TAVERS



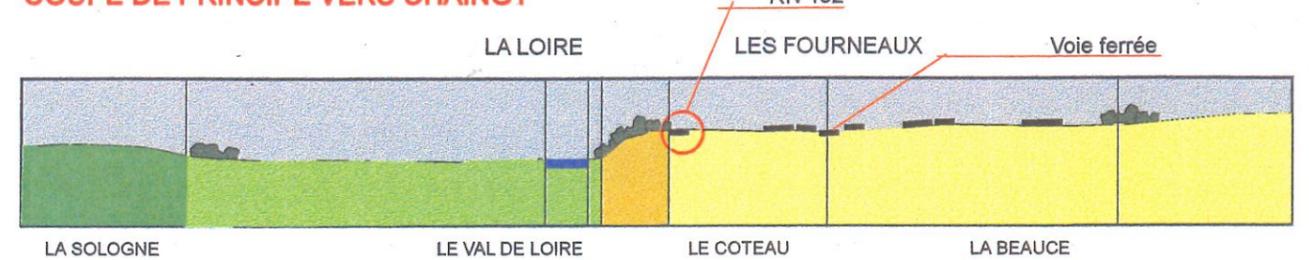
COUPE DE PRINCIPE VERS BAULE



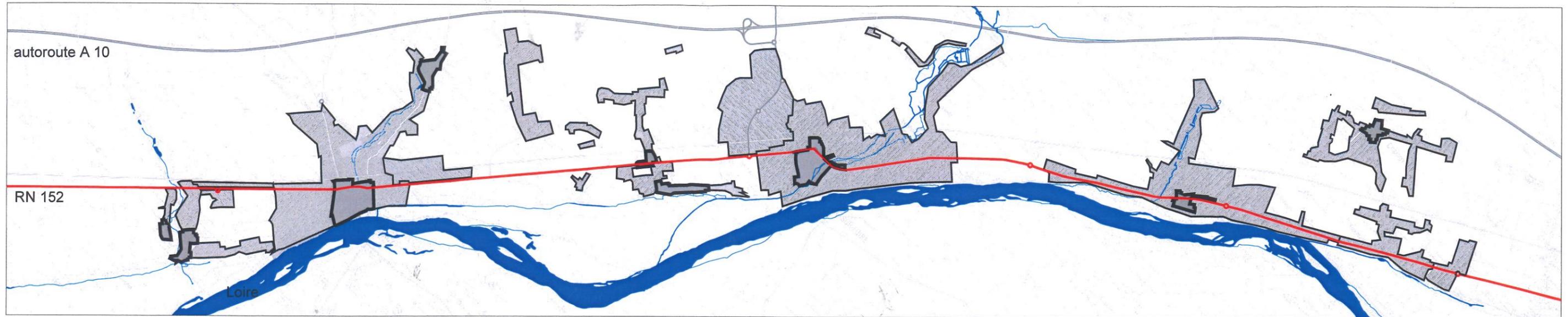
COUPE DE PRINCIPE SUR LES MAUVES A MEUNG-SUR-LOIRE



COUPE DE PRINCIPE VERS CHAINGY



L'IMPLANTATION DES BOURGS ET LEUR MORPHOLOGIE

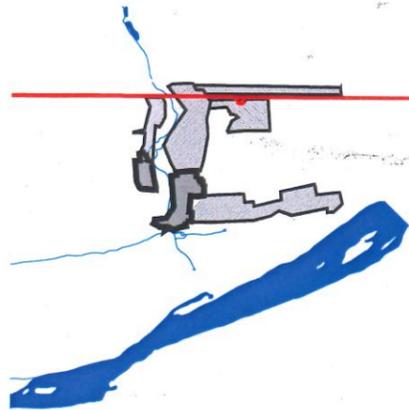


Tavers

Le village de Tavers est situé sur le coteau de la Loire, mais sans relation directe avec le fleuve.

Il s'étend le long de la vallée du Lien, perpendiculairement à la RN 152.

A l'écart de la RN 152 et en contrebas de celle-ci, il y est relié par 4 voies. Quelques bâtiments anciens et la zone d'activités en fort développement bordent la RN 152. Depuis celle-ci, seul le clocher de l'église du village est visible, et c'est la zone d'activités et ses commerces de grande surface qui font la façade sur la voie.

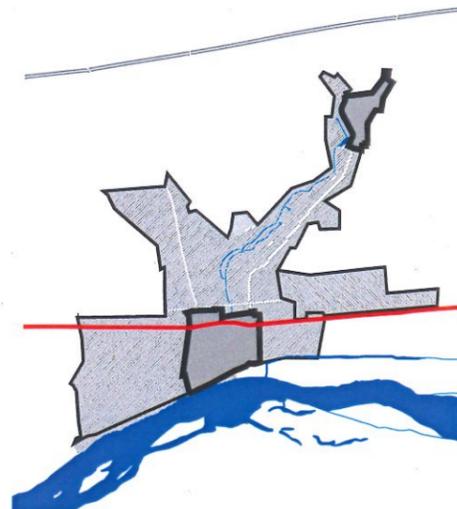


Beaugency

La ville touristique de Beaugency est située en belvédère sur la Loire. Autour de son centre médiéval, elle s'étend de part et d'autre de la RN 152 et est traversée par celle-ci en limite du centre ancien.

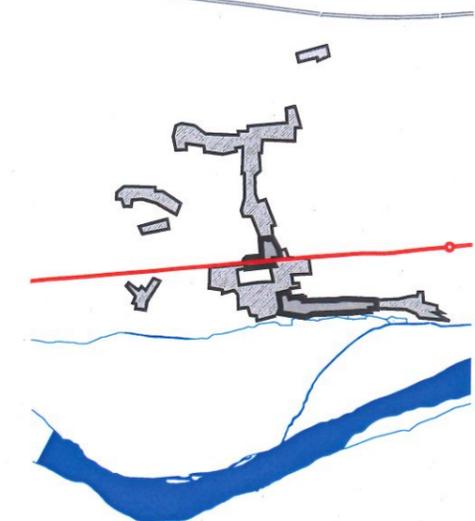
Elle est relié au hameau de Vernon par le ru, dont les rives accueillent un bâti résidentiel.

Le pont de Beaugency engendre un trafic important en traversée de ville.



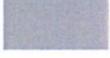
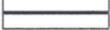
Baule

Baule est un village-rue, constitué sur la base de deux groupements d'habitations, et sans véritable centralité. Bien qu'il s'étende perpendiculairement à la RN 152, son épaisseur n'est pas perceptible depuis la route à laquelle il offre en traversée une façade très urbaine. Il est éloigné de la Loire qui marque ici un méandre qui dégage une grande plaine inondable.



L'IMPLANTATION DES BOURGS ET LEUR MORPHOLOGIE

LEGENDE :

-  secteur urbanisé
-  centre
-  limite urbaine
-  limite de centre

La forme urbaine, l'histoire de leur développement, leur implantation par rapport à la Loire et à la RN 152, confèrent à chacune des agglomérations traversées des caractères spécifiques auxquels elles sont attachées.

La présente étude a davantage pour objectif de mettre en évidence ce qu'elles ont en commun de façon à définir une ligne directrice capable de donner une cohérence globale à l'ensemble de l'itinéraire. Mais il importe de resituer chaque commune dans leurs singularités et de révéler celles-ci dans des aménagements à prévoir, pour valoriser la diversité du patrimoine, éviter la banalisation du paysage et la monotonie du déplacement.

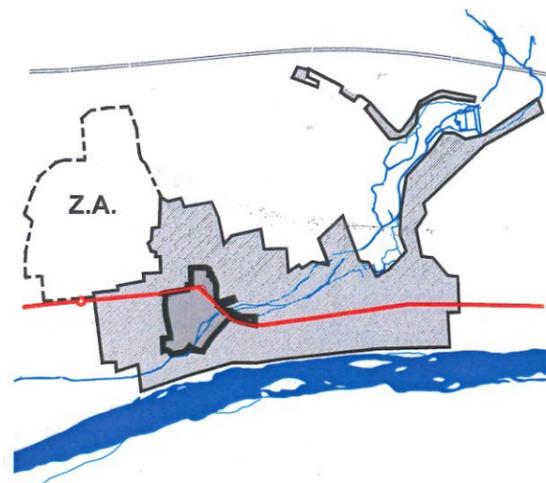
Echelle : 1/60 000 ème

0 1km 2km 4km



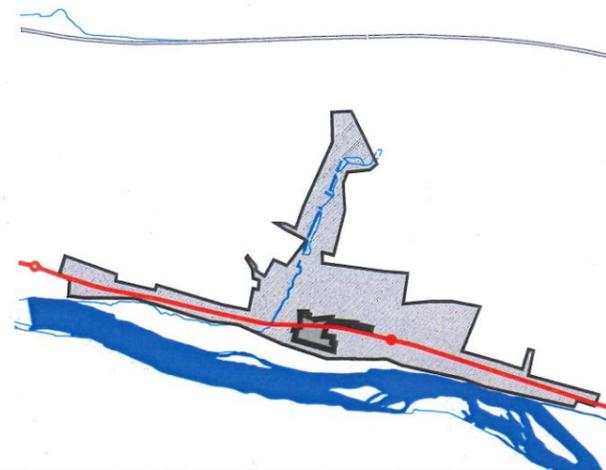
Meung-sur-Loire

La ville de Meung borde la Loire, mais son développement est davantage lié à la vallée des Mauves le long de laquelle s'étaient établis les moulins. Meung possède un pont. La ville s'est développée de façon privilégiée vers le nord-est à partir de son centre médiéval. Elle est traversée sur toute sa longueur par la RN 152, qui marque une inflexion, liée au relief, dans le centre.



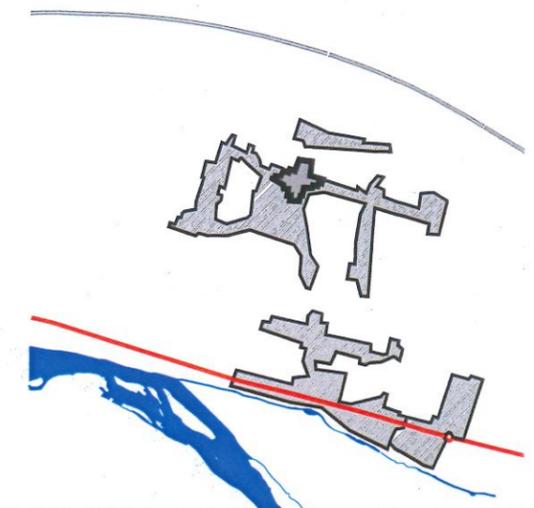
Saint Ay

Le bourg de Saint-Ay s'est développé linéairement selon les deux directions de la Loire (proche du centre) et de son petit affluent. De part et d'autre de son centre, marqué par la présence de la Mairie et de l'église, Saint-Ay étend son plus grand linéaire le long de la RN 152 qui constitue sa principale voie de communication.

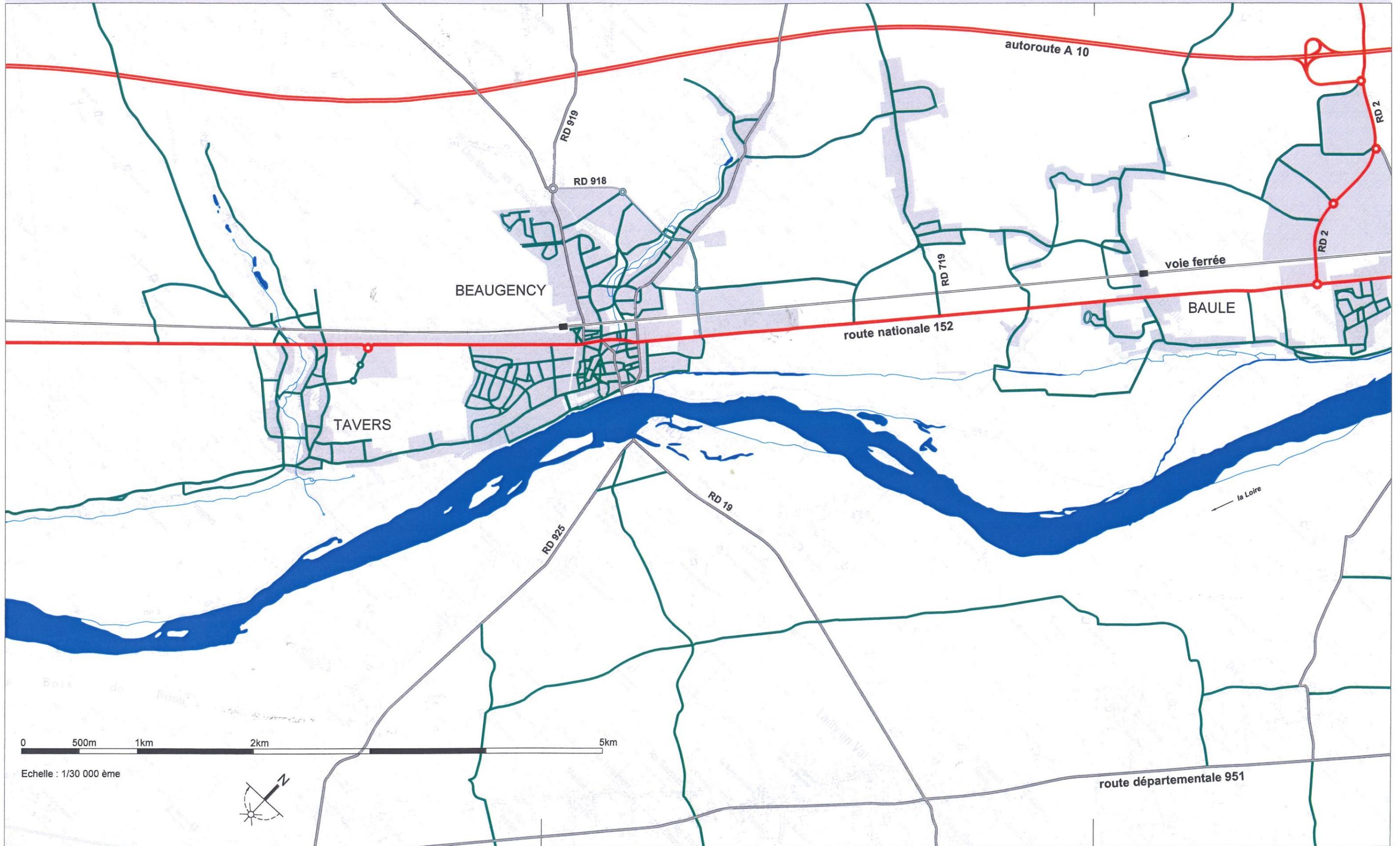


Chaingy

Chaingy s'est constitué sur la base de plusieurs hameaux, et d'un habitat de villégiature à proximité de la Loire, d'où sa forme urbaine morcelée. Le cœur de village est situé très en retrait de la RN 152, qui traverse la zone d'activités et l'ancien hameau de Fourneaux.



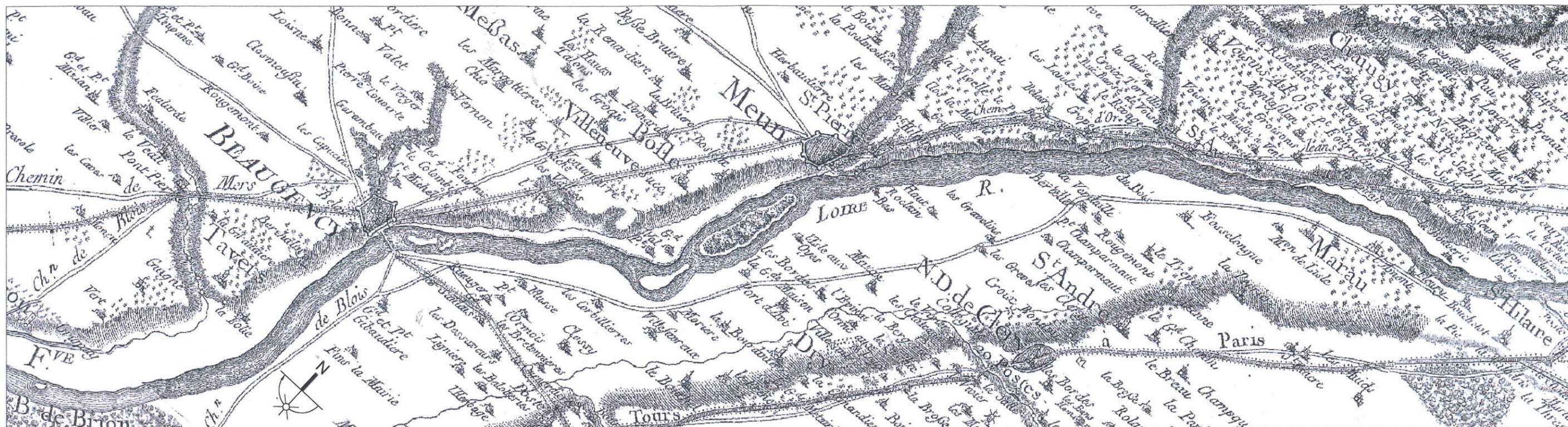
LE RESEAU ROUTIER LOCAL



LE RESEAU ROUTIER LOCAL



L'EVOLUTION URBAINE DU TERRITOIRE



CARTE DE CASSINI - 18ème siècle (source IGN)

Les premières occupations humaines connues sur le territoire datent de la préhistoire.

A l'époque gallo-romaine, un premier tracé routier (proche de l'actuelle autoroute A10) justifie l'implantation de points de ravitaillement pour le déplacement des armées de Jules César. Ces premières implantations bâties n'ont pas laissé de traces remarquables aujourd'hui.

Les noyaux urbains historiques actuels sont fondés au Moyen-Âge.

A l'époque médiévale jusqu'à l'industrialisation, les implantations urbaines sont étroitement liées à la présence des cours d'eau : la Loire permet le déplacement des marchandises, et ses petits affluents fournissent l'énergie motrice aux moulins.

C'est principalement le long des thalwegs de ces petits affluents que se développe linéairement l'implantation bâtie sur cette longue période.

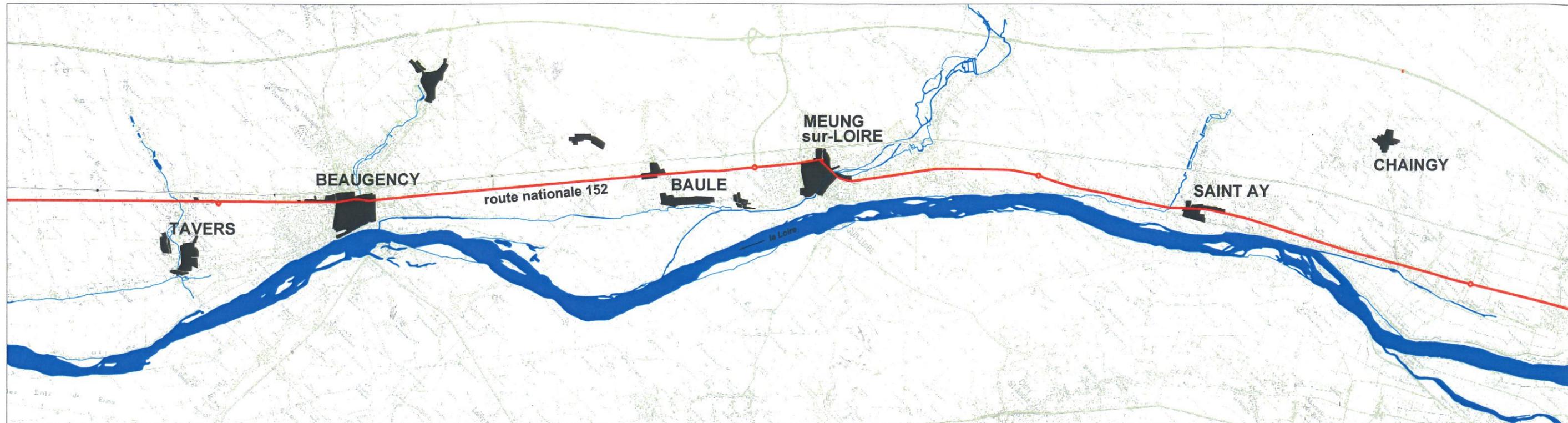
Affranchie de la nécessité de la proximité des cours d'eau, l'urbanisation sera désormais liée aux grandes infrastructures de déplacement : la voie ferrée facilite l'implantation de zones d'activités mais ne constitue pas un vecteur significatif dans la croissance urbaine, la route nationale 152 exerce en revanche une grande attractivité, de même que l'autoroute A 10 plus récemment.

Les secteurs urbanisés tendent ainsi à se développer sur des formes tentaculaires : autour des noyaux anciens, de langues et étroites bandes construites s'étirent le long des routes. Autour de ces amorces urbaines, le bâti se densifie selon deux modes :

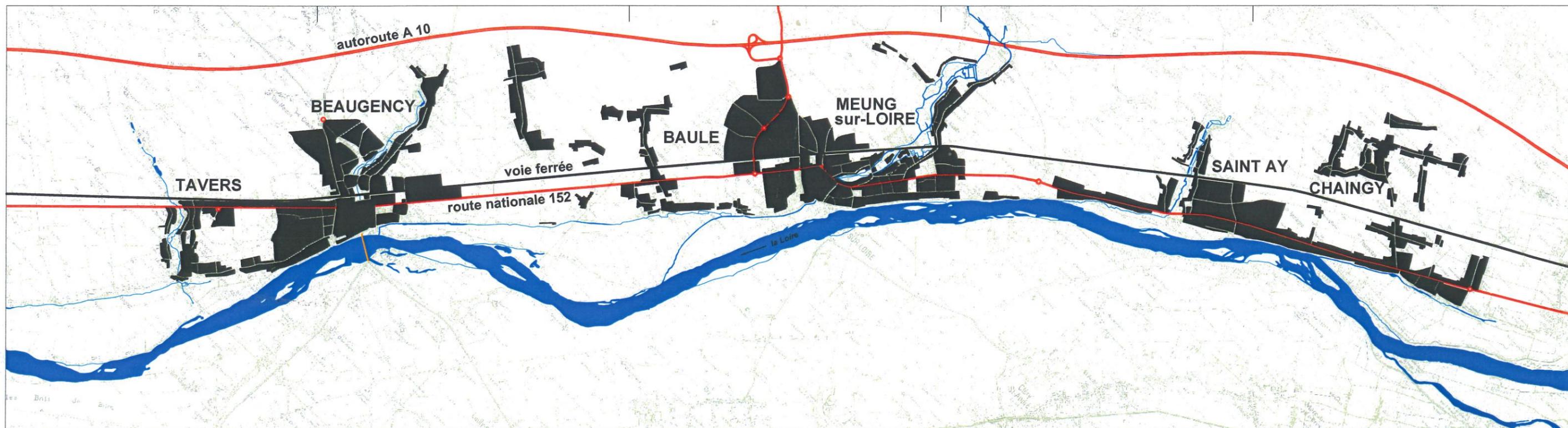
- épaississement des bandes urbaines liées aux voies,
- et/ou remplissage des espaces restés libres entre les espaces bâtis.

Les orientations actuelles des documents d'urbanisme locaux sont de limiter la tendance naturelle à l'étalement urbain, de préserver et de renforcer les centralités.

L'EVOLUTION URBAINE DU TERRITOIRE

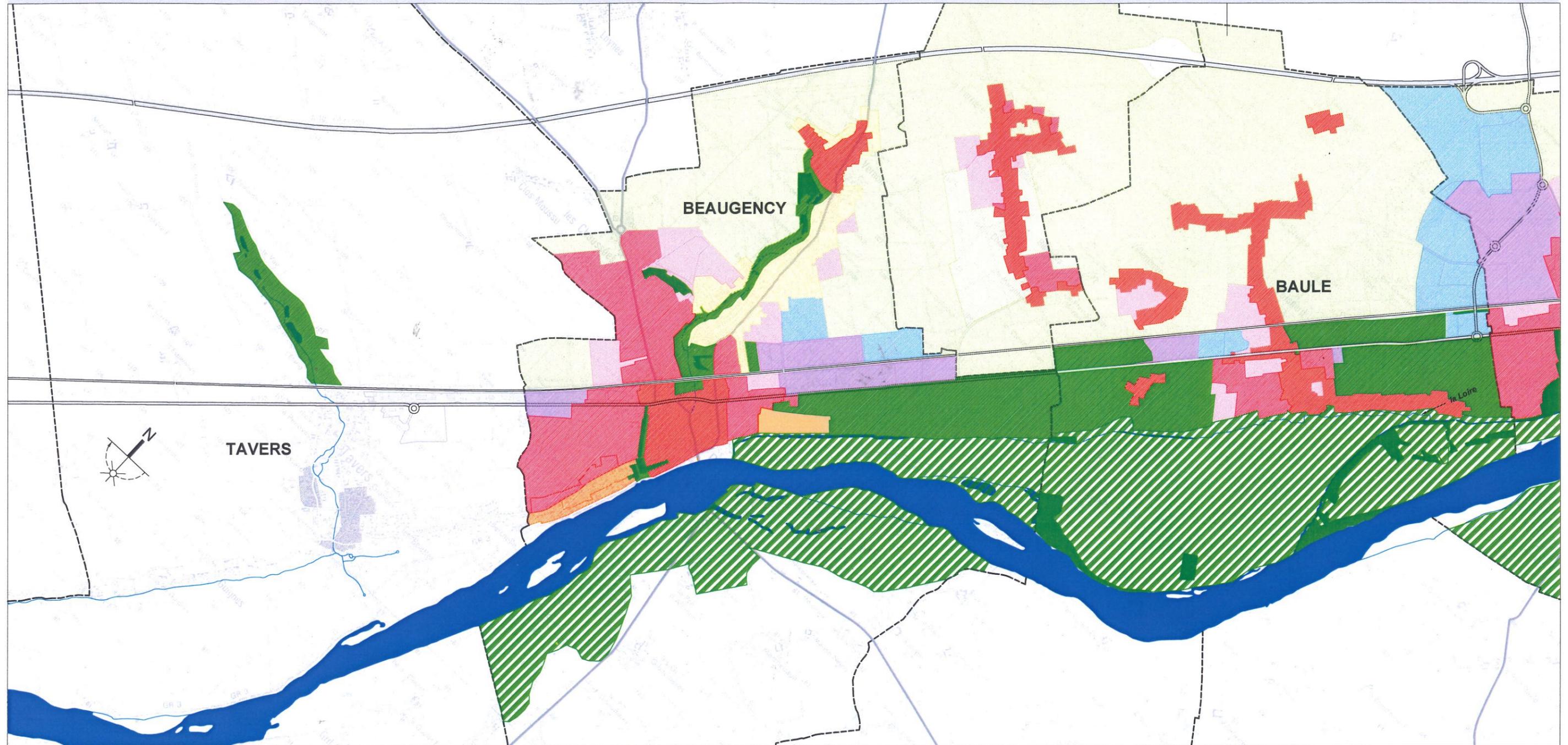


LES NOYAUX URBAINS HISTORIQUES



L'ETAT ACTUEL

L'OCCUPATION DU SOL



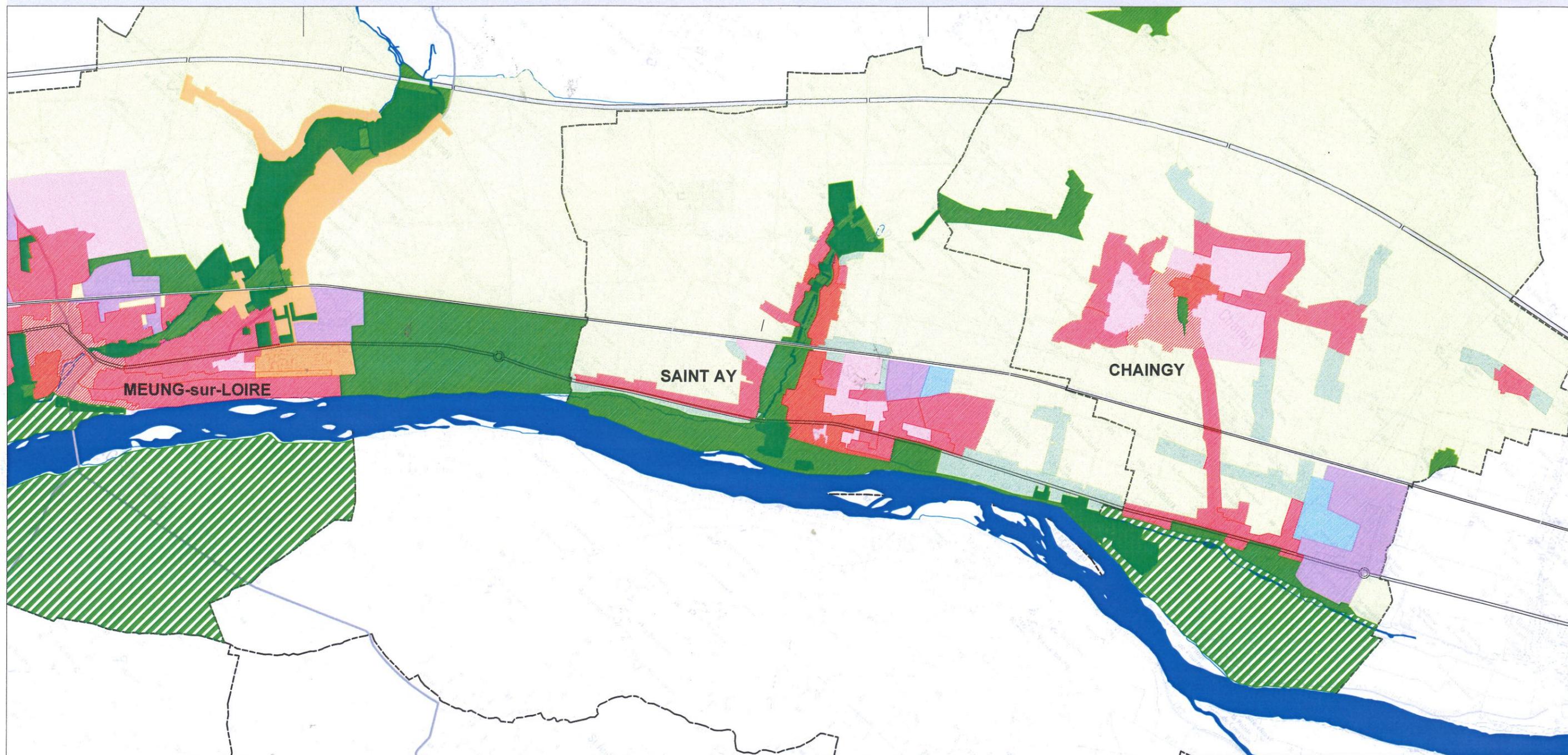
Echelle : 1/30 000 ème

0 500m 1km 2km

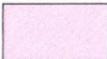
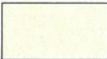
Plans d'occupation des sols (hors Tavers)

LEGENDE : ZONES URBAINES											
UA	centre ancien	UB	extensions récentes (généralement pavillonnaire) à Tavers : habitat discontinu	UC	tissu urbain de faible densité	UD	urbanisation linéaire à Meung-sur-Loire faubourg entre ZI et Loire à Beaugency	UE	habitat individuel petits lotissements	UI	zones industrielles et commerciales

L'OCCUPATION DU SOL



LEGENDE : ZONES NATURELLES

NA	zone aménageable habitat / équipements	NAi	zone aménageable extension des zones industrielles et artisanales	NB	zone aménageable constructions dispersées habitat et exploitations agricoles	NC	zone de protection des terres agricoles et coupures vertes	ND	zone de protection de l'espace naturel (sans hachures) - dito avec terrain inondable en hachuré -
									

LES MUTATIONS DU TERRITOIRE

LA GESTION DU SOL

Les espaces naturels sont largement dominants avec :

- les cultures céréalières principalement situées sur le plateau beauceron. Ces emprises sont protégées par les documents d'urbanisme mais tendent néanmoins à se réduire sous la poussée de l'urbanisation, et notamment la croissance des zones d'activités grandes consommatrices d'espace,
- les vergers et espaces naturels préservés, sur le coteau et la vallée de la Loire. Ces terres en grande partie inondables ne permettent pas le développement urbain.

Les plans d'occupation des sols des communes (dont plusieurs seront prochainement remplacés par des PLU : Tavers, Beaugency), et les schémas directeurs locaux, optent volontairement pour maintenir l'intégrité des espaces naturels et préserver des coupures vertes entre agglomérations. Les extensions urbaines sont dans l'ensemble prévues de façon à contenir l'espace urbanisé dans une forme compacte, en limitant la tendance au mitage et au développement tentaculaire le long des infrastructures routières.

Les communes les plus rurales optent pour renforcer leur centralité (voire la créer à Baule) : Chaingy se remplit "de l'intérieur", Baule s'épaissit, Tavers conforte le village par des extensions limitées pour ce qui concerne l'habitat et maintient à l'écart sa zone d'activités. Les communes fortement urbanisées, Beaugency et Meung, sont confrontées à des situations différentes : Beaugency, dont le territoire parvient à saturation, cherche à se densifier, en affirmant sa vocation urbaine. Meung qui dispose d'importantes réserves foncières prévoit la création de nouveaux quartiers sur de grandes emprises. La commune Saint Ay, dans une situation intermédiaire entre les cas précédents, prévoit à la fois une densification par le remplissage de ses espaces non urbanisés dans les limites urbaines actuelles, et des extensions limitées. De manière générale, **les politiques communales recherchent un équilibre entre campagne et ville**, protégeant la qualité des espaces naturels sans entraver la croissance. Toutefois **la pression des enjeux économiques rend cette volonté de maîtrise assez difficile, notamment à Meung et Tavers. Sur ces communes, où d'importantes extensions de type périurbain (activités, pavillonnaire) sont prévues à court terme, se pose la question de la "greffe" des urbanisations nouvelles sur l'existant : comment réaliser l'intégration, quels liens établir et comment.**

UN TERRITOIRE EN FORTE MUTATION

Les six communes traversées prévoient des extensions urbaines de superficies importantes. Ces extensions concernent principalement:

- **les zones d'activités et/ou de commerces de grande surface** (sur toutes les communes - il est également prévu de restructurer la zone d'activités de Beaugency).

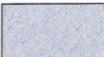
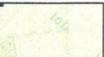
Les zones d'activités et commerciales existantes bénéficient d'une santé économique satisfaisante, et pour beaucoup d'entre elles cherchent à s'étendre. Cette dynamique de l'économie locale, la proximité d'Orléans dont le territoire communal parvient à saturation, et la facilité des dessertes routières (A 10 - avec projets d'un futur échangeur à proximité de Saint Ay, et d'un futur franchissement de Loire dans le prolongement de l'échangeur de Meung-, et RN 152), sont à l'origine d'une forte pression foncière;

- **l'habitation individuelle**, pour laquelle ce territoire semi-rural offre une qualité de vie attractive, avec la proximité de services et des équipements. Le coût de l'accession à la propriété reste cependant souvent prohibitif pour les populations jeunes, et la demande en logement social locatif n'est pas pleinement satisfaite.



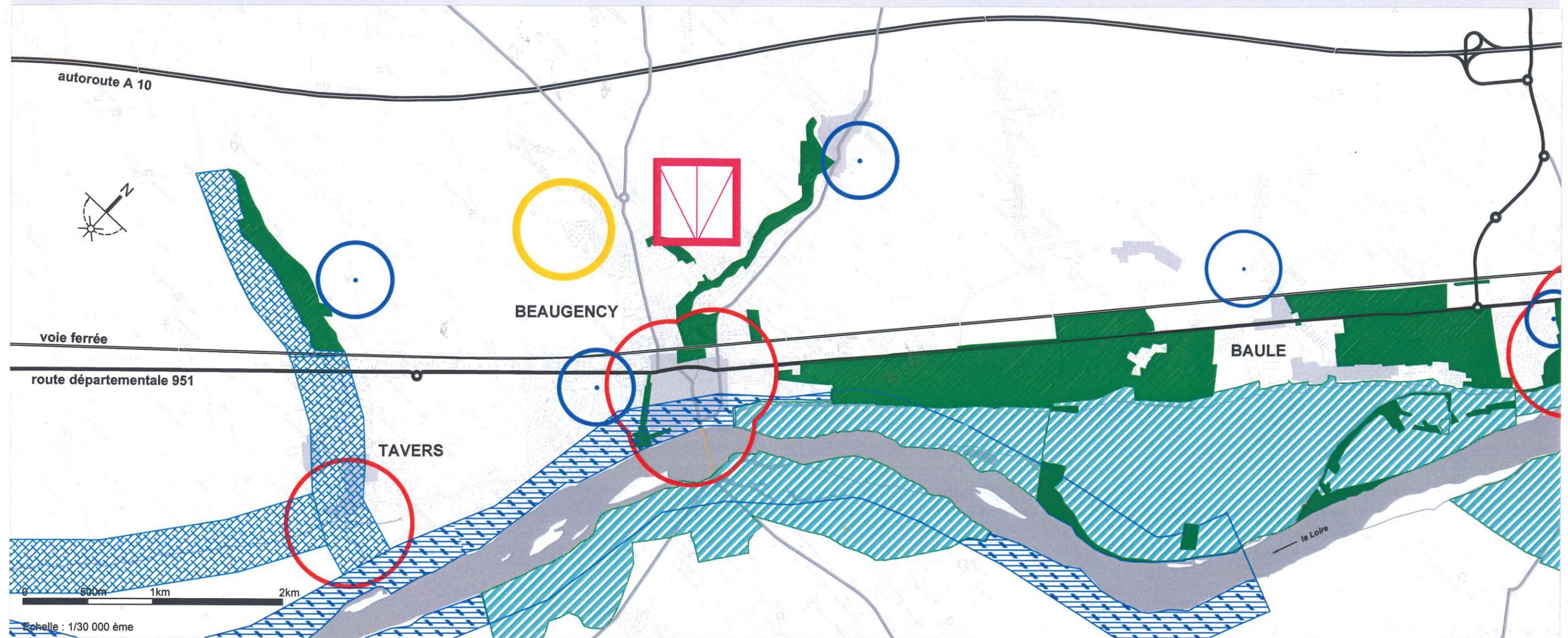
Echelle : 1/60 000 ème

0 1km 2km 4km

LEGENDE :			
	secteur urbain existant		secteur à urbaniser
	secteur agricole protégé		zone naturelle protégée

Les secteurs en mutation urbaine

LES SECTEURS PROTEGES



LEGENDE :

-  périmètre de protection des monuments historiques
-  périmètre de protection rapproché des captages d'eau potable
-  espace boisé classé
-  zone naturelle non constructible protégée par les POS des communes
-  zone inondable

LES MONUMENTS HISTORIQUES

Tavers : Les Eaux Bleues, secteur inscrit

Beaugency : tracés et vestiges des remparts, Maison des Templiers, Hotel de ville renaissance, Abbaye Notre-Dame, Hotel-Dieu, Chateau Dunois, Chapelle Saint Georges, mail, donjon dit Tour César, Tour de l'Horloge, clocher porche Saint Firmin, église Saint Etienne, pont.

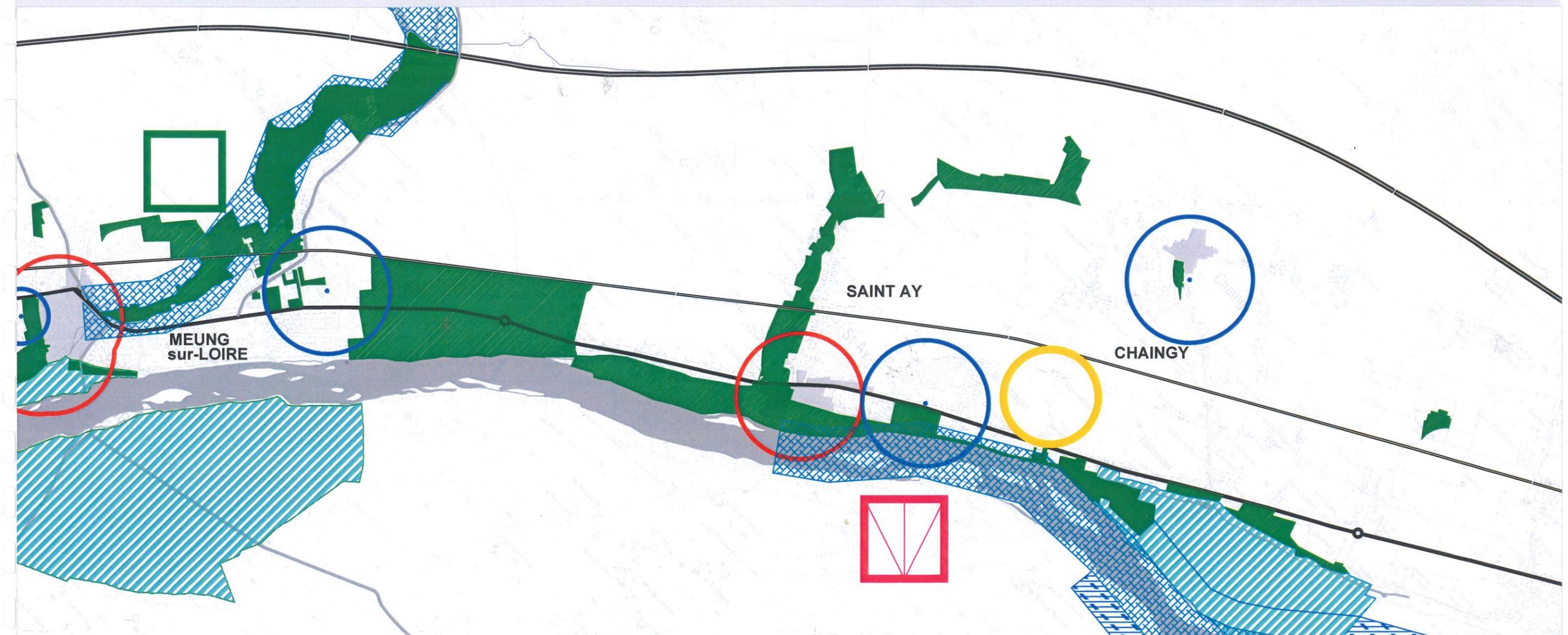
Meung-sur-Loire : chateau, collégiale et porte d'Amont inscrits

Saint Ay : église inscrite

Il est à noter l'existence d'un "petit patrimoine" important en nombre, qui ne bénéficie pas de protections réglementaires sur l'ensemble des communes, tels que : moulins, lavoirs, maisons de vigneron et de villégiature, bords de ruisseau, sentiers, etc. et également les viaducs de la voie ferrée à Beaugency et Tavers.

Dans le cadre de la protection des monuments historiques, les aménagements sur la RN 152 dans la traversée des centres de Saint Ay, Meung et Beaugency, seront à soumettre à l'Architecte des Bâtiments de France.

LES SECTEURS PROTEGES



LA PROTECTION DES ZONES NATURELLES

Chaingy : ZICO et ZNIEFF le long de la Loire, Grèves de Mareau, site de reproduction des Sternes naines et Pierre Gevin protégés par arrêté préfectoral et réserve naturelle de Saint Privay.

Meung-sur-Loire : allée du château (EBC), passage de la Mauve (ZNIEFF), réserves ministérielles de chasse,

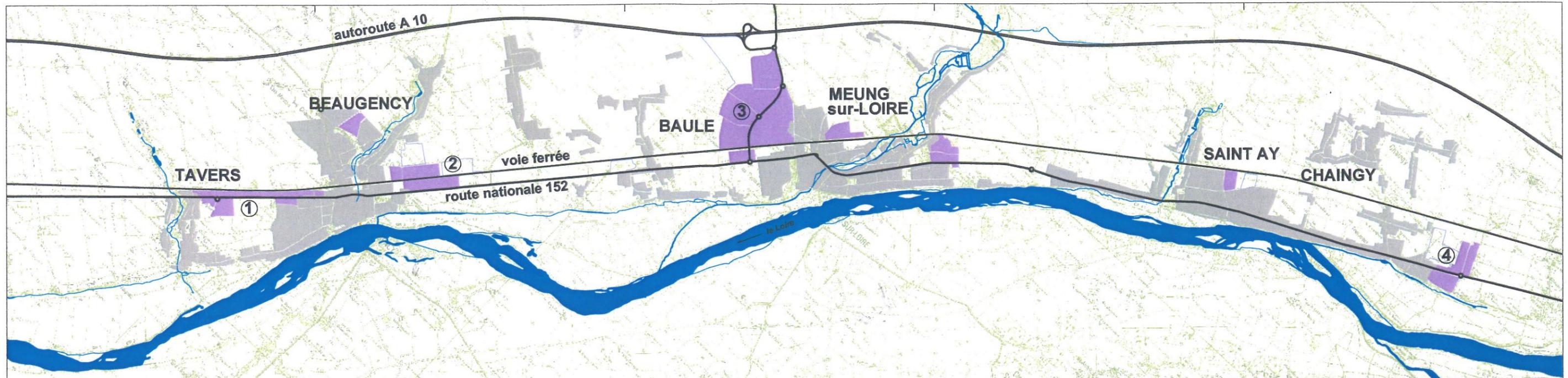
Beaugency : petit mail de l'avenue de Chambord (EBC), ru du Colombier, biotope sternes et castors, (ZPPAUP en réflexion), ZICO le long de la Loire,

Les bords de Loire sont inscrits au Patrimoine Mondial de l'UNESCO. Cette inscription n'a aucune valeur juridique et réglementaire, mais c'est une haute valeur symbolique.

LEGENDE :

-  Lieu d'observation aménagé
-  Réserves ministérielles de chasse
-  Espace protégé par arrêté préfectoral de Conservation de Biotope.
-  Z.N.I.E.F.F.: Zones Naturelles d'intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique
-  Z.I.C.O.: Zones importantes pour la Conservation des Oiseaux

LES ZONES D'ACTIVITES ET DE COMMERCES



L'ETAT ACTUEL ET LES EXTENSIONS PREVUES (hors Tavers)



Echelle : 1/60 000 ème



SURFACES DES ZONES D'ACTIVITES

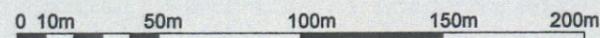
Etat actuel : environ 195 ha soit environ 17 % de la surface construite du territoire
 Extensions prévues : environ 110 ha soit environ 27 % de la surface construite du territoire

soit un total à terme d'environ : 205 ha
 avec une croissance de 56 % environ (sur 15-20 ans)

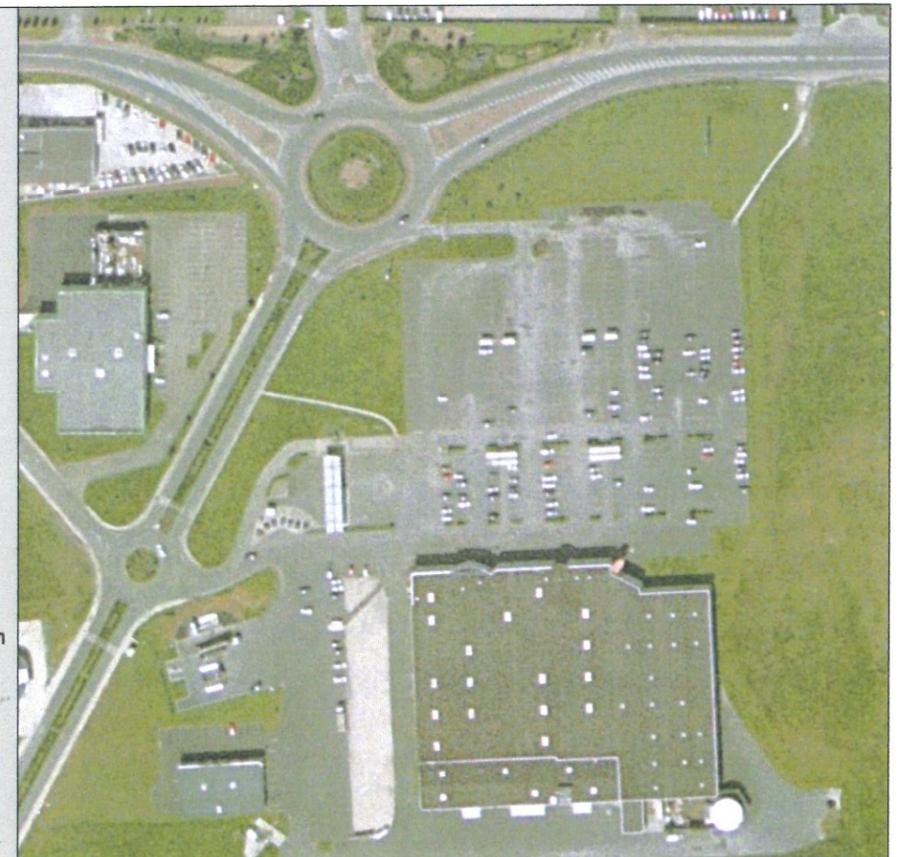
(- prévisions d'après Zone NAI des POS des communes, hors Tavers
 - surface construite totale approximative pour l'ensemble du territoire de l'étude : 1 100 ha)

Grandes surfaces commerciales et surfaces de voirie

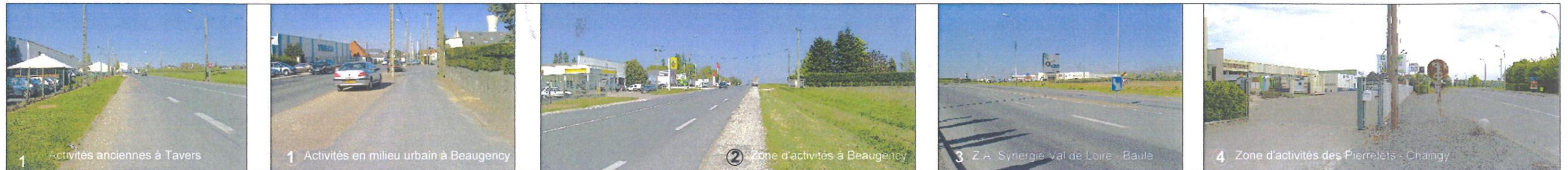
Le cas des hypermarchés de Tavers illustre représentativement la proportion de la surface commerciale construite et celle du parking attenant, qui sont en général au moins équivalentes. Les parkings génèrent d'immenses espaces "vides" entre les constructions qui restent peu qualifiés.



Echelle : 1/2 500 ème
 (source : IGN - 2001)



LES ZONES D'ACTIVITES ET DE COMMERCES



LES ACTIVITES EN FACADE SUR LA RN 152

UNE EVOLUTION RAPIDE

L'implantation des premières zones d'activités date du début du 20ème siècle, jusque là le secteur géographique reste presque exclusivement tourné vers l'agriculture.

Ce sont d'abord des "groupements de fait" (regroupements spontanés d'activités secondaires à proximité de la voie ferrée et la route) disposés linéairement sur la bande de terrain comprise entre la route nationale 152 et la voie ferrée. Ce terrain d'une largeur moyenne d'environ 500 m permet aux activités de bénéficier de la double desserte (*secteurs 1 et 2*). Ces implantations anciennes restent cependant très liées à la présence urbaine, et on ne les trouve qu'en frange de Beaugency avec une extension sur la commune voisine de Tavers.

Le développement des zones d'activités en lotissements débute de façon significative dans les années 1970 avec la zone de Chaingy (*secteur 4*).

L'évolution générale des modes de transports à l'échelle nationale, fait que la desserte ferrée y perd progressivement de l'importance au profit de la desserte routière. La présence croissante de l'automobile a alors une double conséquence : d'une part, les constructions se desserrent pour faire place à des aires de stationnement et de manoeuvre des poids lourds en surface. Les activités deviennent alors plus fortement consommatrices d'espace (la solution consistant à intégrer ces aires aux constructions n'étant pas envisagée pour des raisons économiques). D'autre part, les zones d'activités s'affranchissent de la proche présence urbaine et deviennent des lieux autonomes voire isolés.

Ces phénomènes vont en s'accroissant dans la période récente : la desserte autoroutière par l'échangeur de Meung-sur-Loire est à l'origine de la zone d'activités Synergie-Val de Loire (*secteur 3*), de loin la plus importante en superficie sur le territoire étudié. Synergie marque également un tournant dans la catégorie des activités locales, jusque là majoritairement liées à la production industrielle, puisqu'il s'agit d'une zone à dominante logistique et commerciale.

L'ensemble des zones d'activités locales est en expansion (et les implantations les plus anciennes en voie de réhabilitation, notamment à Beaugency - *secteur 2 et partie urbaine du secteur 1*). Les implantations commerciales de grandes surfaces y deviennent de plus en plus importantes, avec un effet vitrine recherché sur la route nationale 152 (cas de Tavers notamment où un développement important de la zone commerciale est en cours d'étude).

La forme construite des zones d'activités est dépendante de l'économie des modes de transports. La prédominance du transport routier à plusieurs conséquences :

- le développement des zones d'activités induit une augmentation de trafic (dont celui des poids lourds),
- ces zones sont fortement consommatrices d'espace (parkings en surface, aires de livraisons),
- comme le coût d'aménagement de la voirie et des réseaux y tient une part importante, les aménagements de surface sont limités au strict nécessaire avec le plus souvent une faible qualité (fréquente absence de bordures de trottoirs, de clôtures, de plantations, et de signalétique),
- ces zones sont le plus souvent inhospitalières pour les piétons : les distances à parcourir sont importantes voire décourageantes, les aménagements de voirie à leur attention sont quasiment inexistantes, la desserte par les transports en commun est peu développée (difficulté de gestion par les sociétés de transports de déplacements diffus peu rentables, d'où une faible fréquence de passage, mais aussi éloignement et inconfort des arrêts).

Concernant les constructions elles-mêmes, considérées comme économiquement "improductives", les coûts d'investissement et de maintenance sont limités au maximum. Il en résulte bien souvent des bâtiments de faible qualité de construction qui souffrent assez souvent d'un manque d'entretien.

On note cependant des efforts qualitatifs dans les implantations les plus récentes, et le développement du souci de l'image de marque des entreprises.

DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES SUR L'EVOLUTION RECENTE

L'EMPLOI

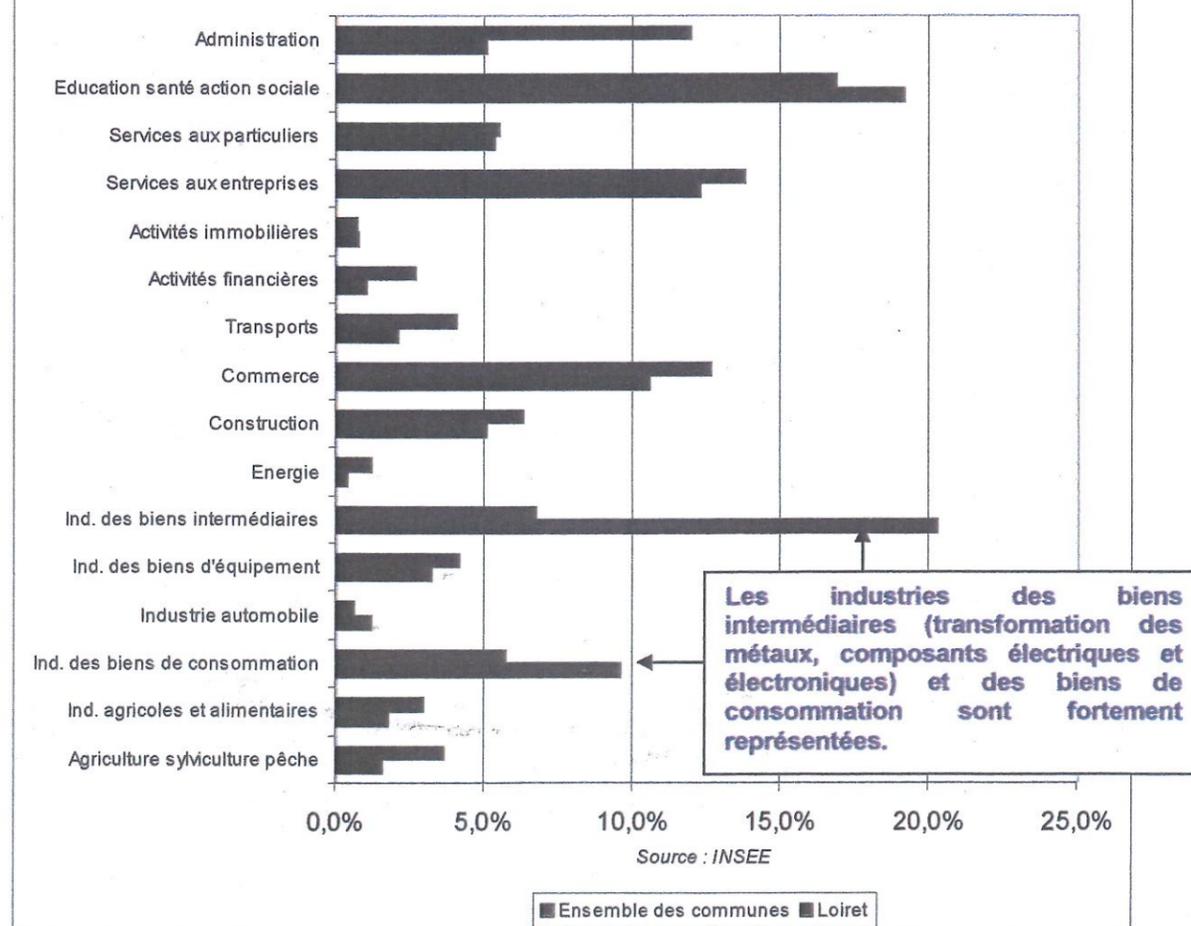
Evolution du nombre d'emplois

	1990	1999	1990-1999	90-99 (%)
Baule	560	552	-8	-0,16%
Beaugency	3108	3065	-43	-0,15%
Chaingy	656	894	238	3,50%
Meung-sur-Loire	2056	2826	770	3,60%
Saint-Ay	292	347	55	1,94%
Tavers	524	534	10	0,21%
SECTEUR D'ETUDE	7196	8218	1022	1,49%
LOIRET	234428	250548	16120	0,74%
France Métropolitaine	22070330	22774306	703976	0,35%

EVOLUTION DE RECENTE DE L'EMPLOI SALARIE

RGP 1999	% emploi salarié en 1990	% emploi salarié en 1999	Evolution de l'emploi salarié 90-99	Evolution de l'emploi salarié 90-99 %/an
BAULE	81%	88%	33	0,79%
BEAUGENCY	91%	90%	-66	-0,26%
CHAINGY	80%	90%	277	4,80%
MEUNG-SUR-LOIRE	90%	93%	775	3,98%
SAINT-AY	71%	81%	72	3,36%
TAVERS	75%	87%	71	1,87%
Total 6 communes	87%	90%	1162	1,91%

Caractéristiques des emplois en 1999



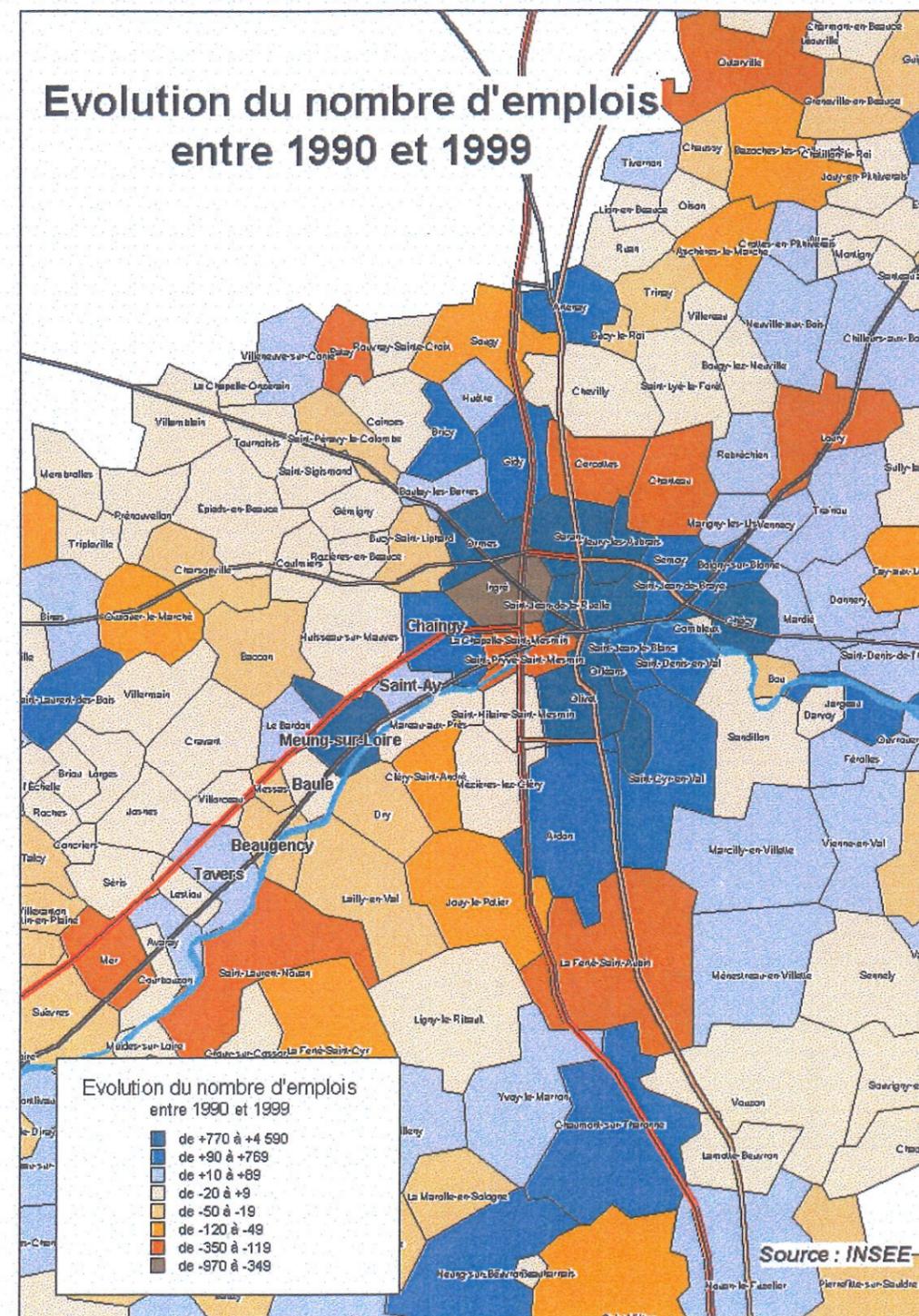
UNEDIC	1 ^{er} janvier 1999	1 ^{er} janvier 2003	Evolution 1999/2003	Evolution 99-03 en % par an
BAULE	437	714	+297	14%
BEAUGENCY	1833	1976	+174	2%
CHAINGY	809	965	+151	4%
MEUNG-SUR-LOIRE	2119	2567	+493	5%
SAINT-AY	159	217	+99	13%
TAVERS	489	535	+69	3%
Total 6 communes	5846	7129	+1283	5%

La croissance du nombre d'emplois sur le territoire d'étude est deux fois supérieure à celle du Loiret (déjà forte) entre 1990 et 1999. Ce sont essentiellement deux communes, Meung-sur-Loire et Chaingy qui sont à l'origine de cette croissance.

Les données récentes de l'emploi amplifient la progression enregistrée entre 1990 et 1999 sur le territoire avec en particulier 2 communes concernées : Baule et Meung-sur-Loire. Toutes les communes enregistrent une hausse significative.

DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES SUR L'EVOLUTION RECENTE

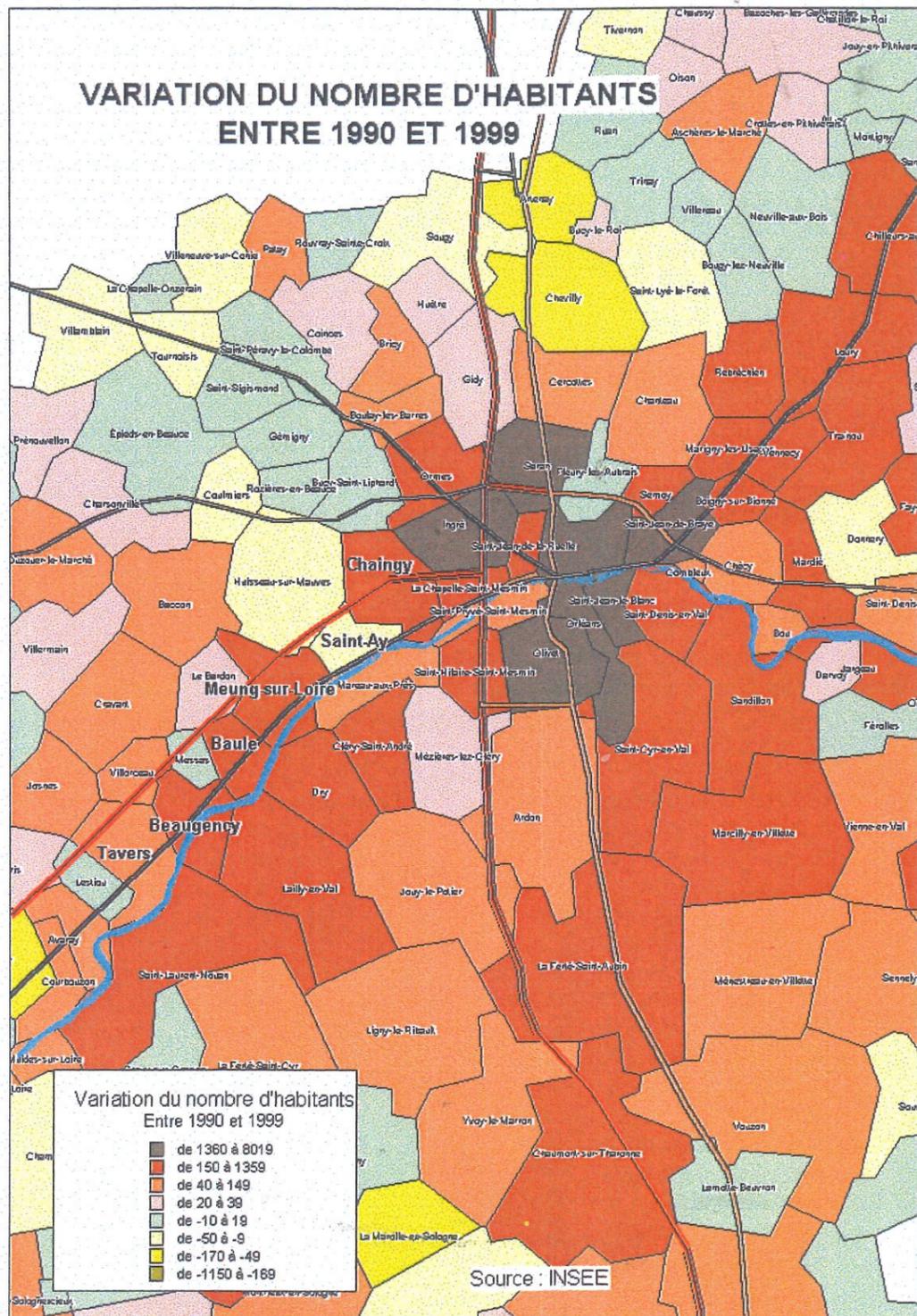
L'EMPLOI



Le nombre d'emplois évolue très favorablement à la périphérie d'Orléans, d'où un pouvoir d'attraction sur les actifs des communes environnantes très important.

DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES SUR L'EVOLUTION RECENTE

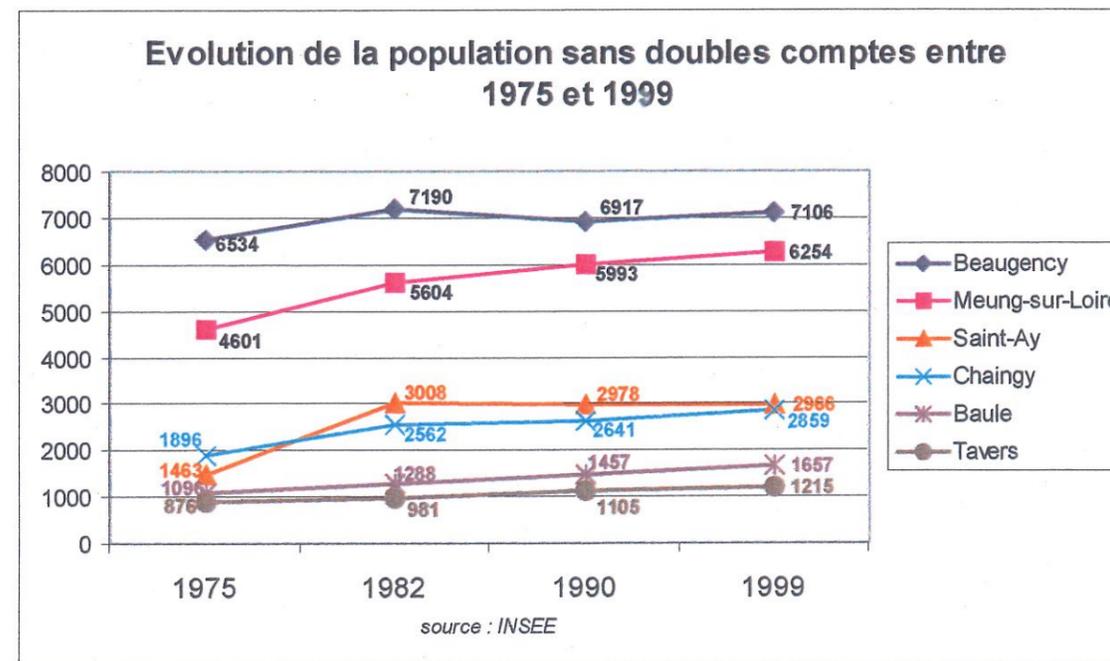
LA POPULATION



Evolution de la population sans doubles comptes : source INSEE

	1982	1990	1999	1982-1990	1990-1999	1982-1990 en %/an	1990-1999 en %/an
Beaugency	7190	6917	7106	-273	189	-0,48%	0,30%
Meung-sur-Loire	5604	5993	6254	389	261	0,84%	0,47%
Saint-Ay	3008	2978	2966	-30	-12	-0,13%	-0,04%
Chaingy	2562	2641	2859	79	218	0,38%	0,89%
Baule	1288	1457	1657	169	200	1,55%	1,44%
Tavers	981	1105	1215	124	110	1,50%	1,06%
Secteur d'étude	20633	21091	22057	458	966	0,27%	0,50%

Loiret	1,01%	0,70%
France Métropolitaine	0,52%	0,37%



Entre 1990 et 1999, la croissance du nombre d'habitants s'accélère alors que la tendance départementale est au ralentissement. Chaingy, Baule et Tavers enregistrent une croissance supérieure à la moyenne du Loiret.

DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES SUR L'EVOLUTION RECENTE

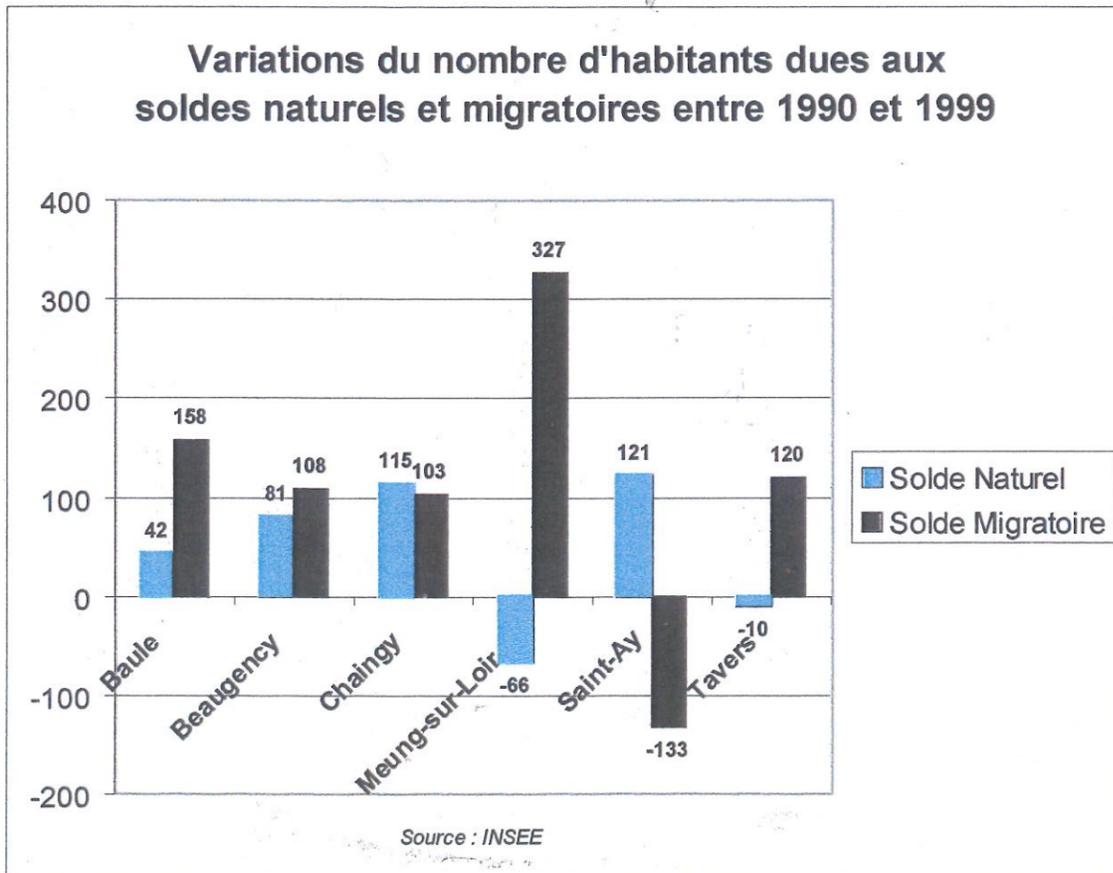
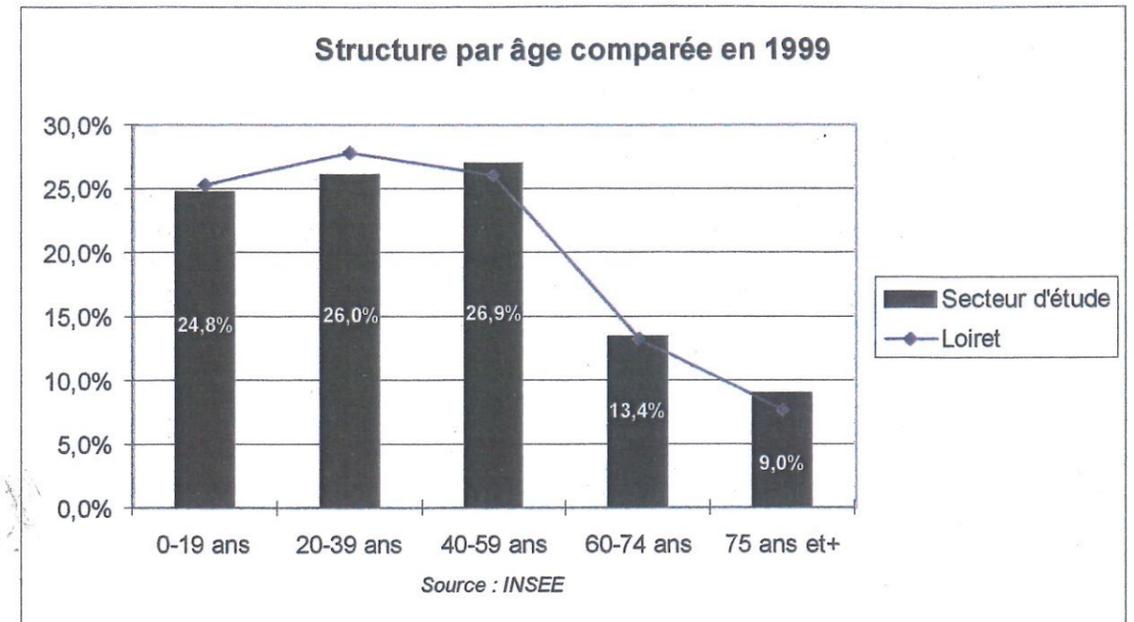
LA POPULATION

Taux d'évolution de la population dûs aux soldes naturels (1) et migratoires (2) en % par an

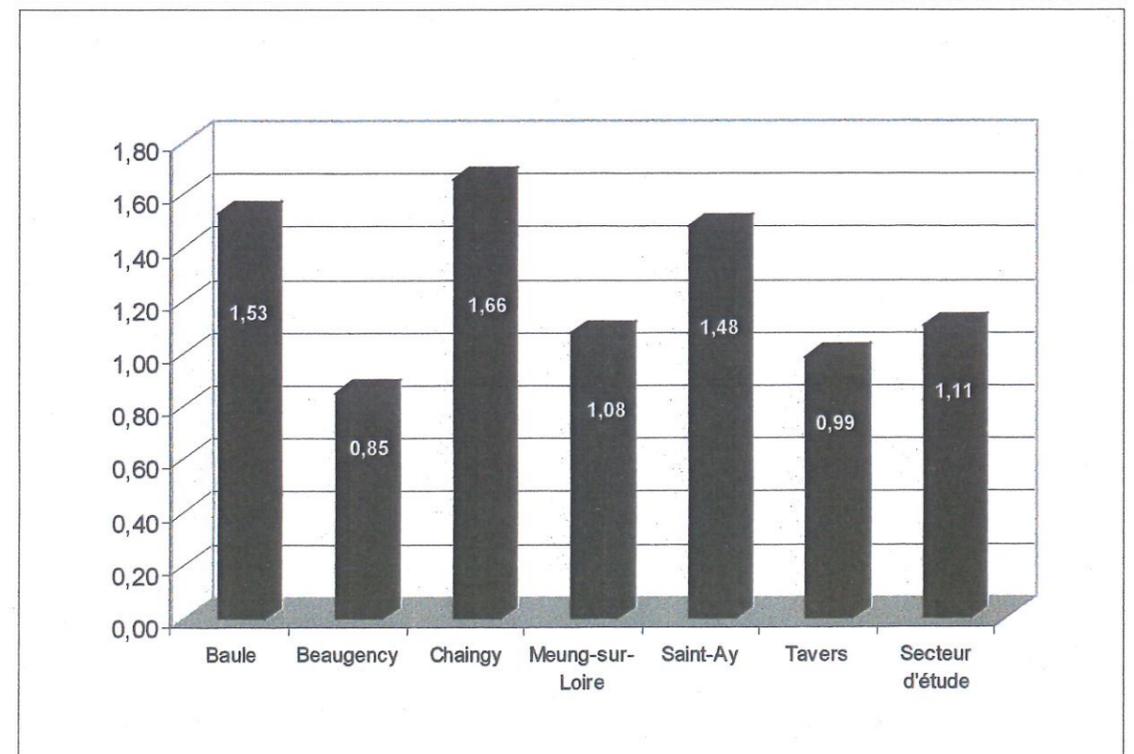
Secteur d'étude	Solde Naturel		Solde Migratoire	
	1982-1990	1990-1999	1982-1990	1990-1999
Secteur d'étude	0,24%	0,15%	0,03%	0,35%
Loiret	0,49%	0,42%	0,52%	0,28%
France Métropolitaine	0,41%	0,36%	0,10%	0,01%

(1) Solde Naturel = différence entre le nombre de naissances et de décès sur la période

(2) Solde Migratoire = différence entre le nombre d'entrées d'habitants et de départs sur la période



C'est principalement l'excédent migratoire qui alimente la croissance entre 1990 et 1999, mais les ménages qui s'installent ne sont sans doute pas très jeunes d'où une détérioration du solde naturel.

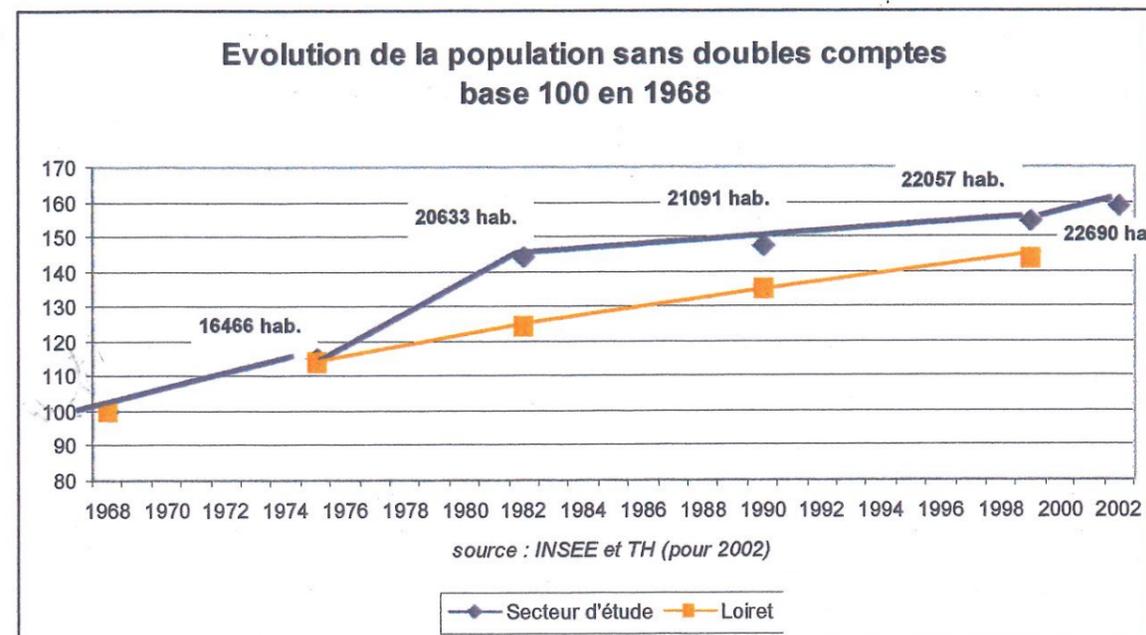


La structure par âge en 1999 montre en effet que la population du secteur d'étude est dans l'ensemble moins jeune que celle du département. Baule, Chaingy et Saint-Ay sont les communes où la proportion d'enfants et d'adolescents est la plus forte.

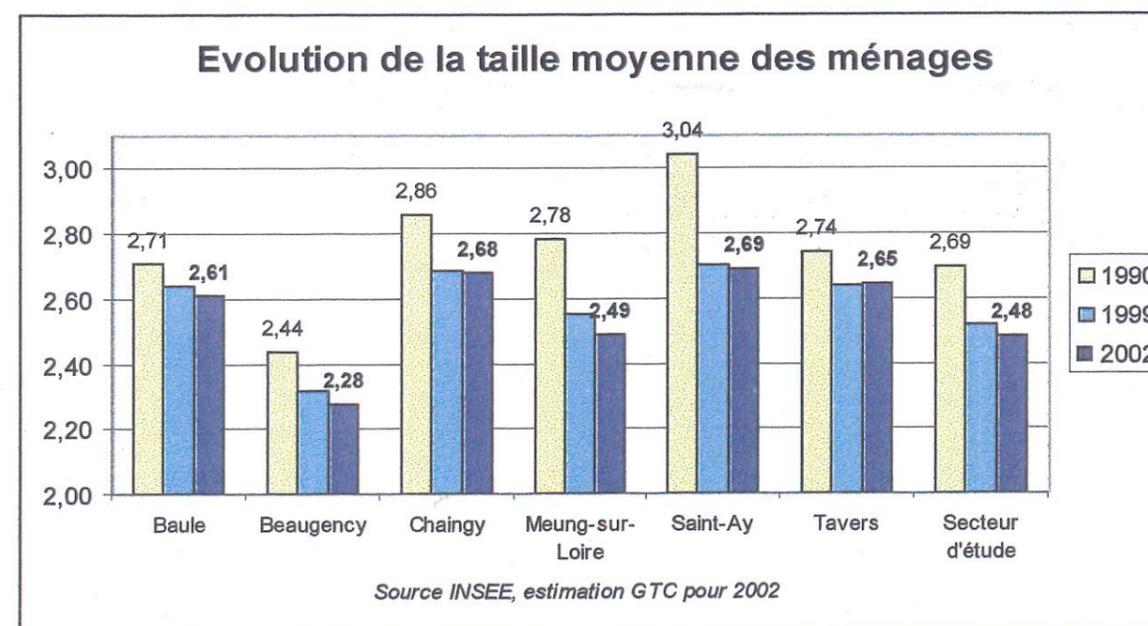
DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES SUR L'EVOLUTION RECENTE

LA POPULATION

Les actualisations confirment le renforcement de l'attractivité des communes traversées par la RN 152 qui se traduit par une hausse plus marquée de la population (en particulier sur les communes de Baule : de l'ordre de 180 habitants supplémentaires et Saint-Ay : de l'ordre de 150 habitants supplémentaires). Le taux d'accroissement du nombre d'habitants passe ainsi de 0,53% par an entre 1990 et 1999 à près de 1% par an entre 1999 et 2002.



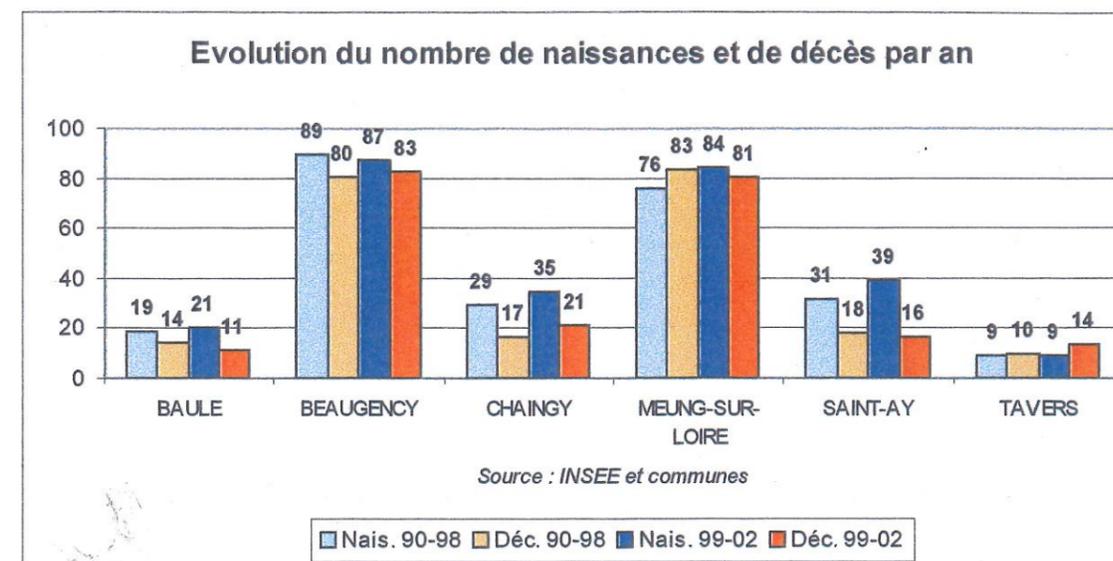
Les ménages qui s'installent sur ce secteur sont relativement jeunes : la baisse de la taille moyenne des ménages est plus lente entre 1999 et 2002 que durant la phase précédente (-0,45% par an contre -0,75% par an entre 1990 et 1999).



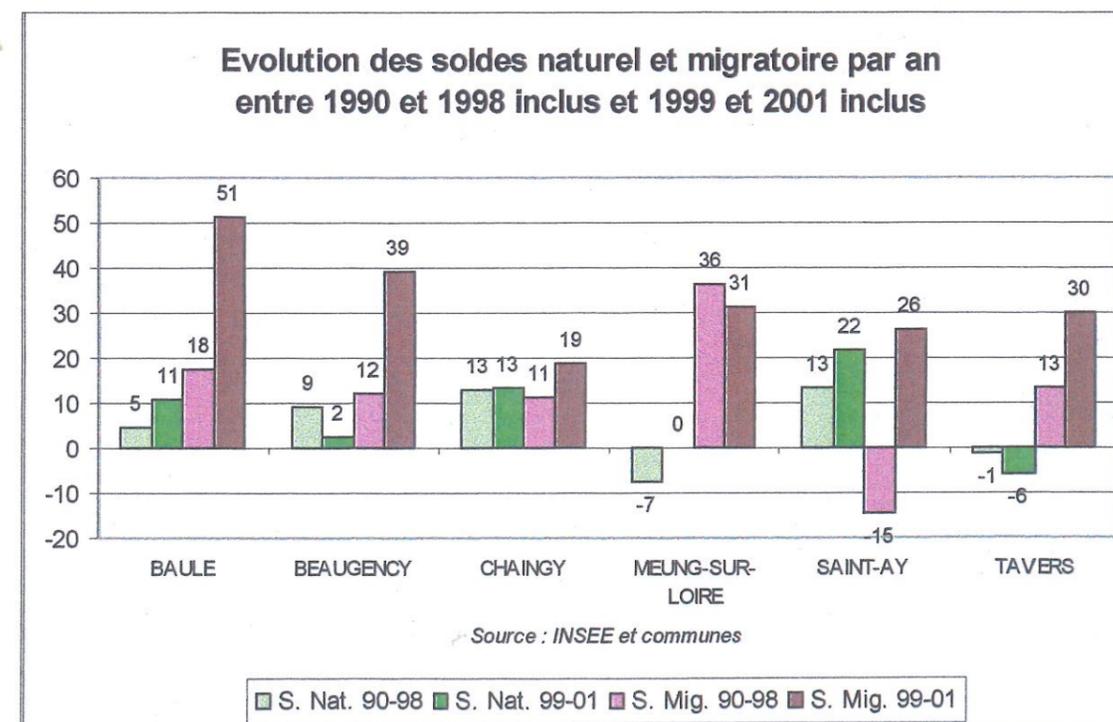
DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES SUR L'EVOLUTION RECENTE

LA POPULATION

Globalement, le nombre de naissances par an a progressé entre 1999 et 2002 par rapport à la période 1990-1998 passant de 254 à 274. Les communes les plus concernées par ce phénomène sont Chaingy, Meung-sur-Loire et Saint-Ay.

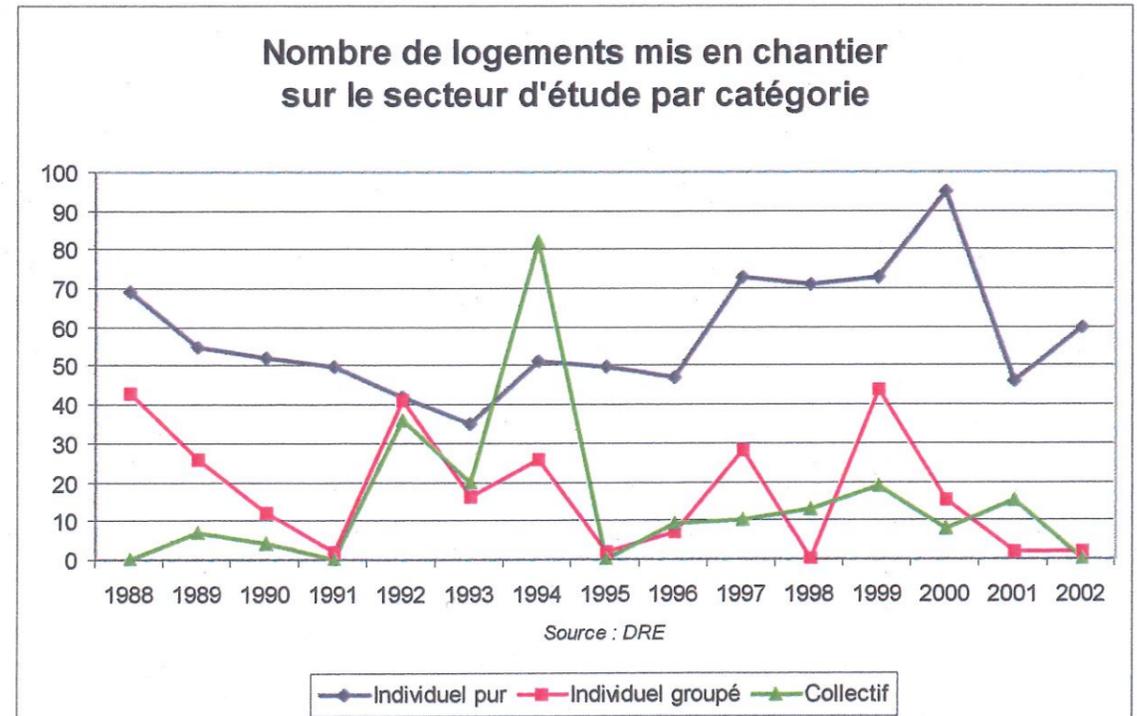
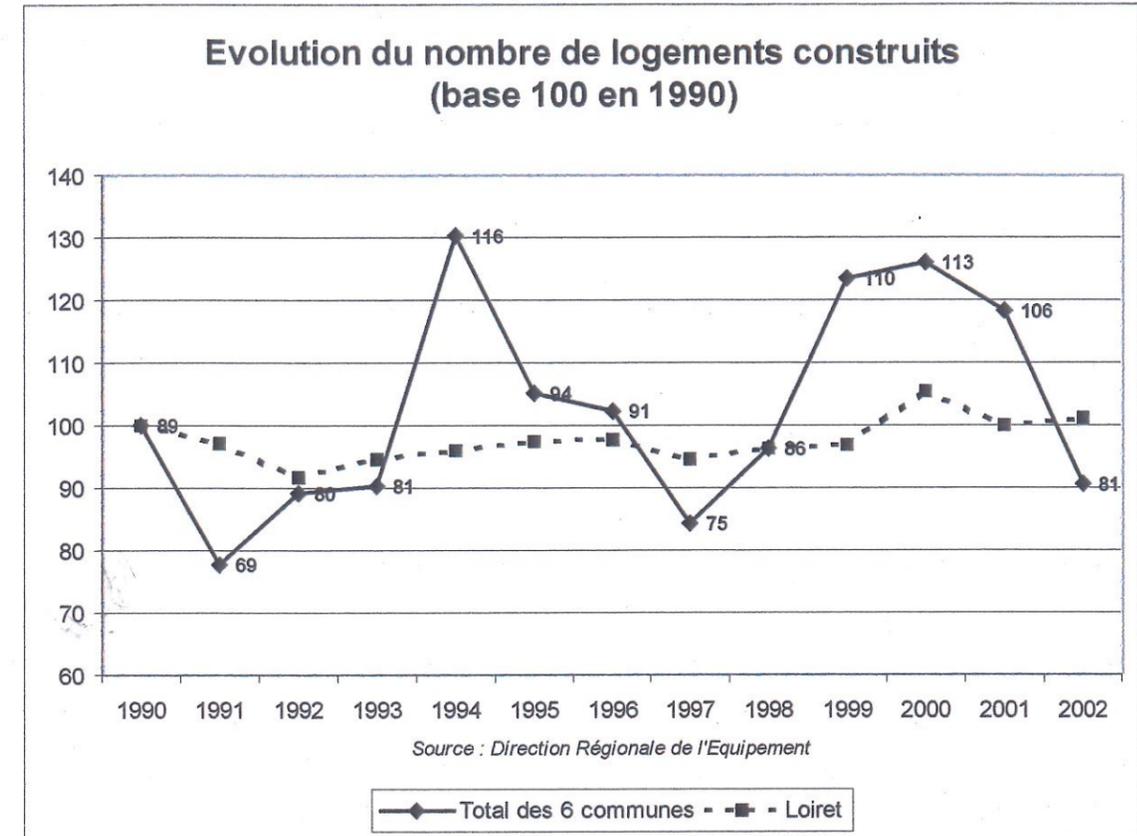
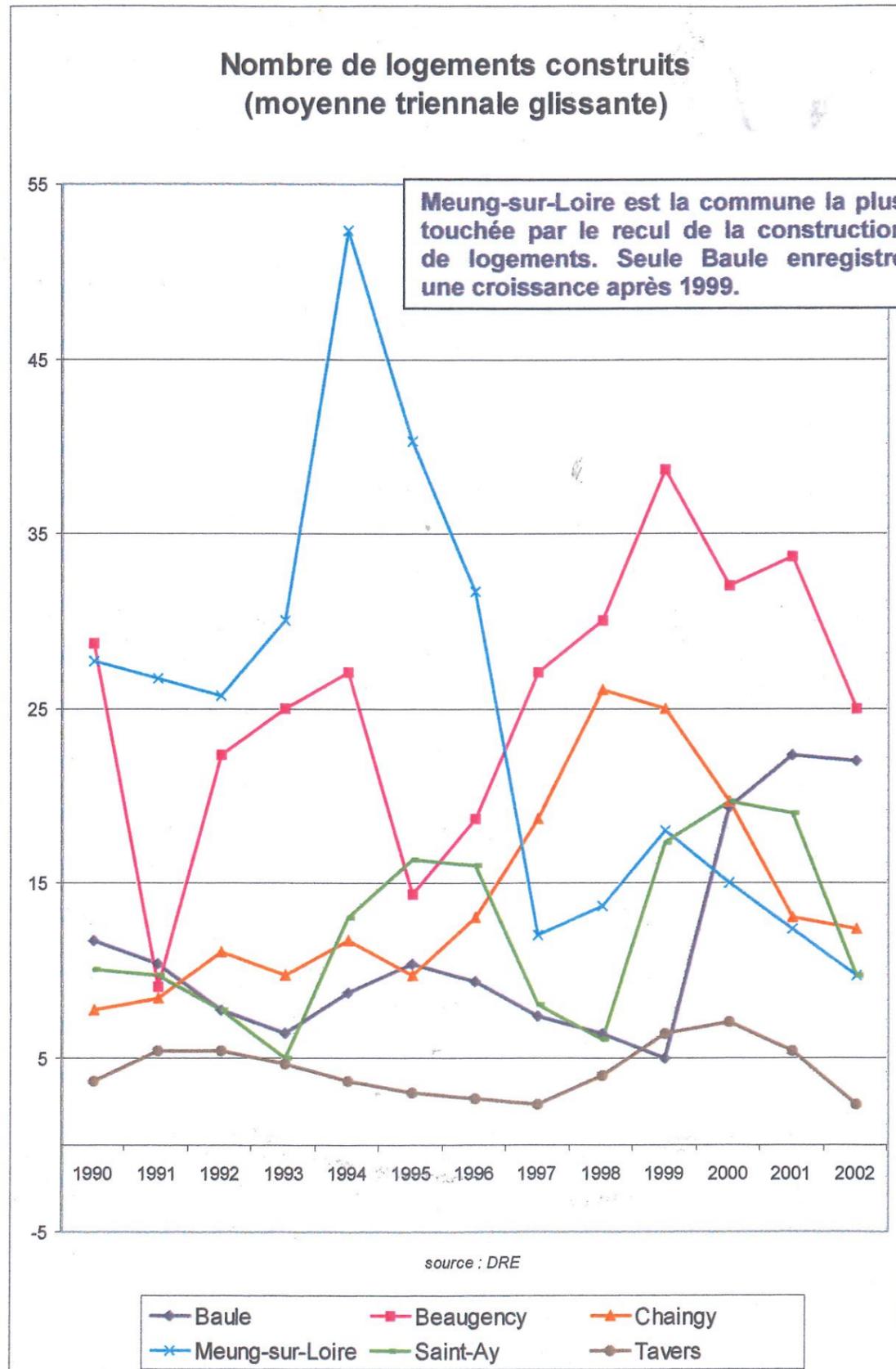


L'apport de nouveaux ménages se traduit par une hausse sensible du solde migratoire : +197 par an entre 1999 et 2001, contre +76 par an entre 1990 et 1998. Mais le solde naturel se redresse également : les familles en cours de constitution sont nombreuses à s'installer sur le territoire d'étude.



DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES SUR L'EVOLUTION RECENTE

LE LOGEMENT



La construction de logements s'essouffle au début des années 2000 alors qu'elle avait été très forte précédemment.

LA ROUTE

LES GRANDES SEQUENCES DU PARCOURS



Tavers - bâti rural ancien



Tavers - zones d'activités



Beaugency - centre



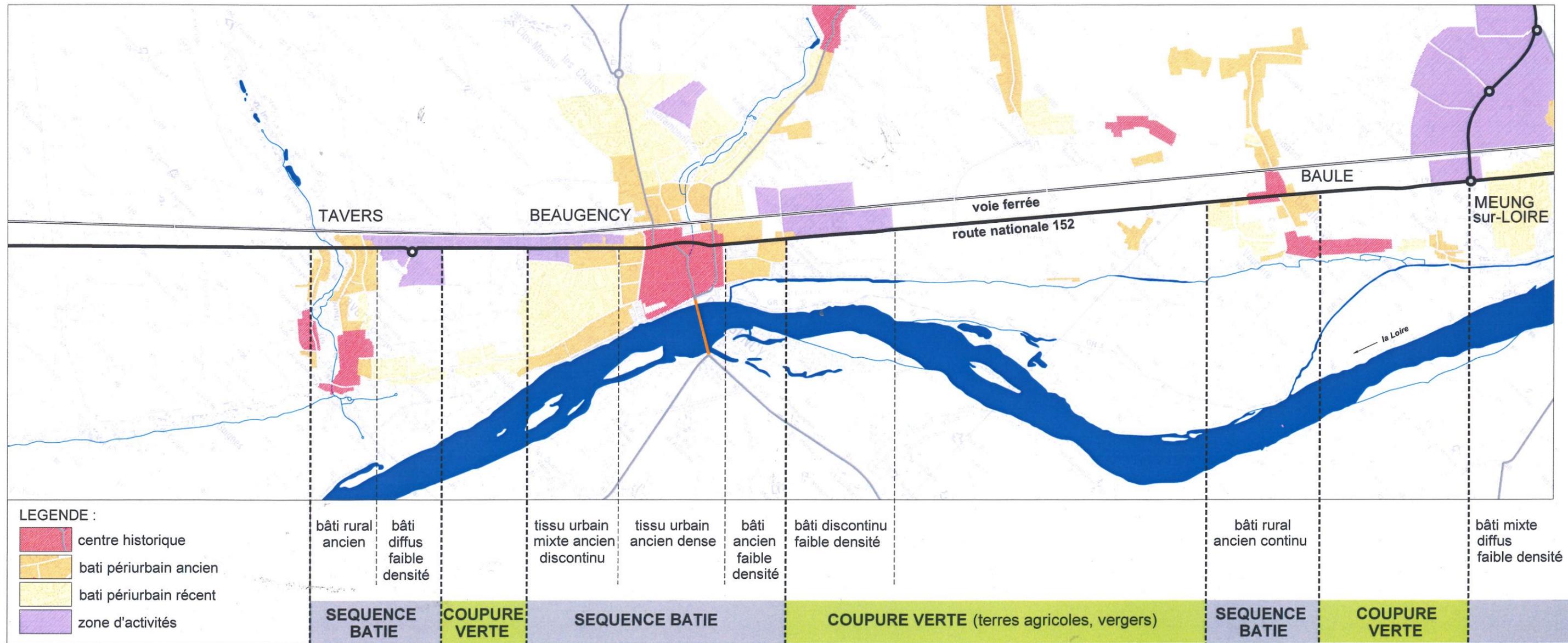
Beaugency - rase campagne



Baule - agglomération



Baule - rase campagne



Echelle : 1/30 000 ème



LES GRANDES SEQUENCES DU PARCOURS



Meung / Loire - centre



Meung / Loire - rase campagne



Saint Ay - centre



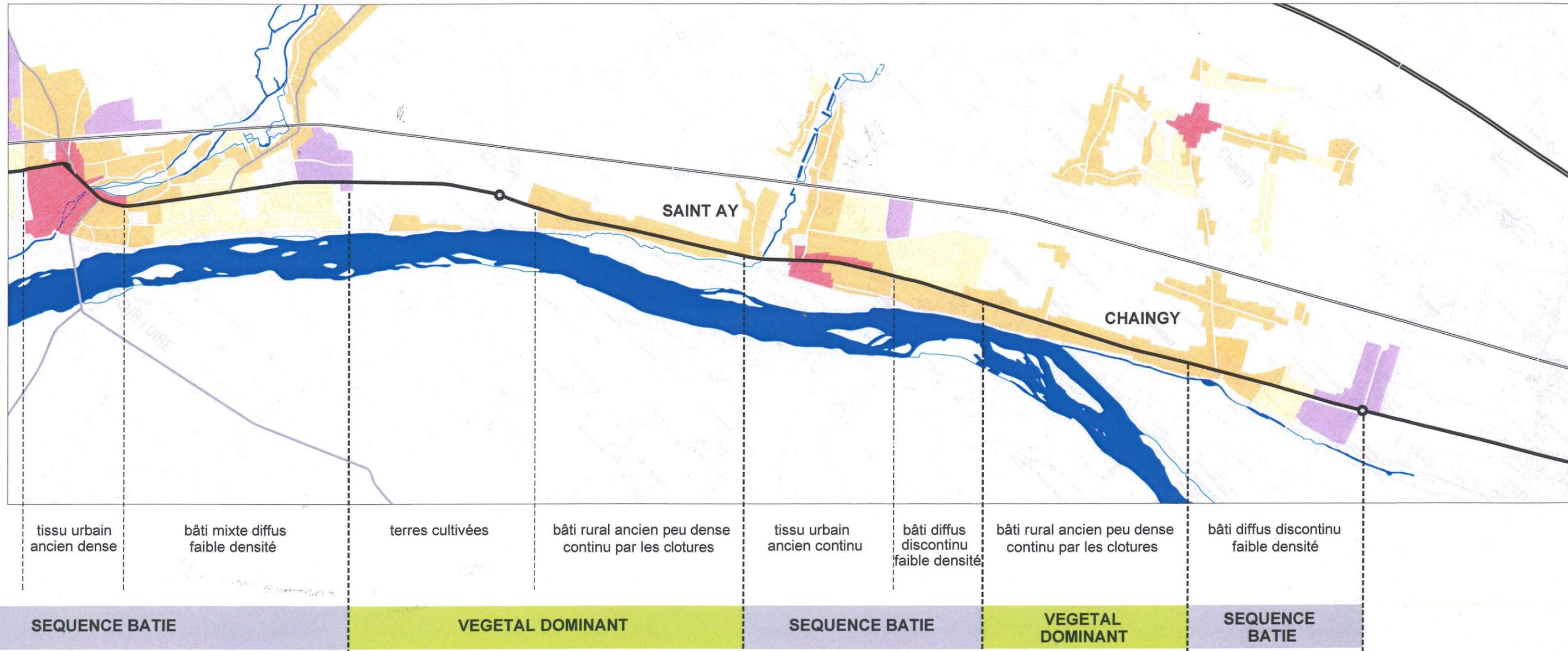
Saint Ay - bâti périurbain



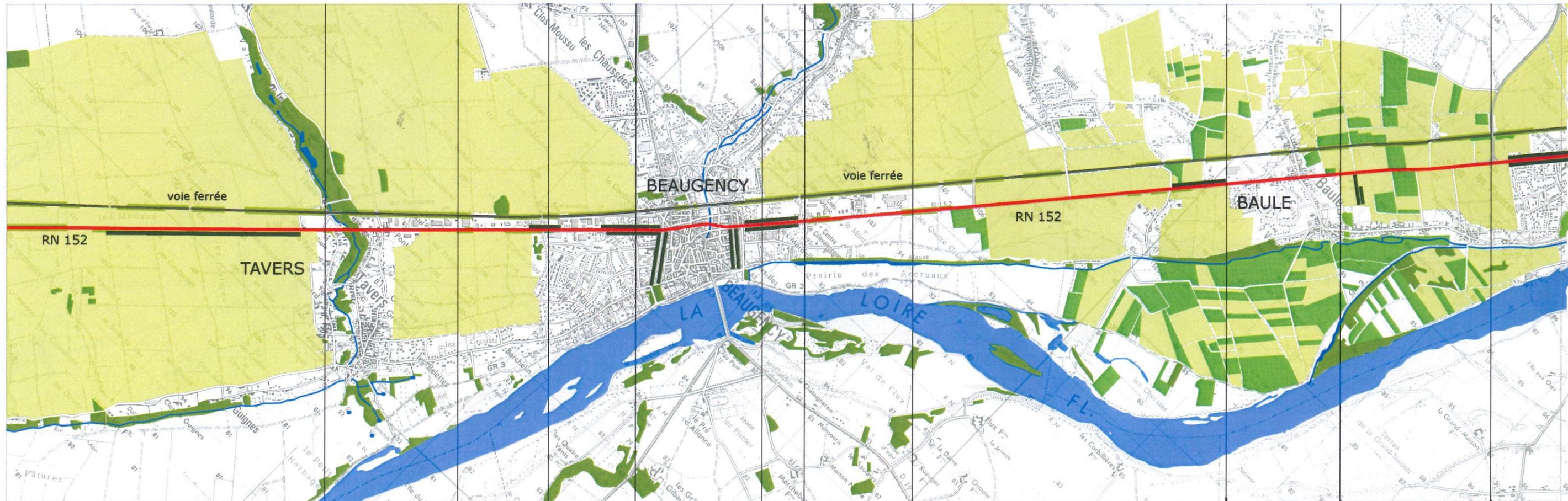
Chaingy - clotures continues



Chaingy - bâti discontinu



LES GRANDES SEQUENCES DU PARCOURS: LES COUPURES VERTES



champs cultivés
talus voie ferrée
alignement d'arbres sur 1 côté de la voie

champs
cultivés

Dissymétrie de
l'envt
bâti et friches
industrielles
champs

champs cultivés et vergers
talus voie ferrée

champs cultivés
et vergers

COUPURE VERTE 6

**COUPURE
VERTE 5**

COUPURE VERTE 4 (terres agr. , vergers)

**COUPURE
VERTE 3**



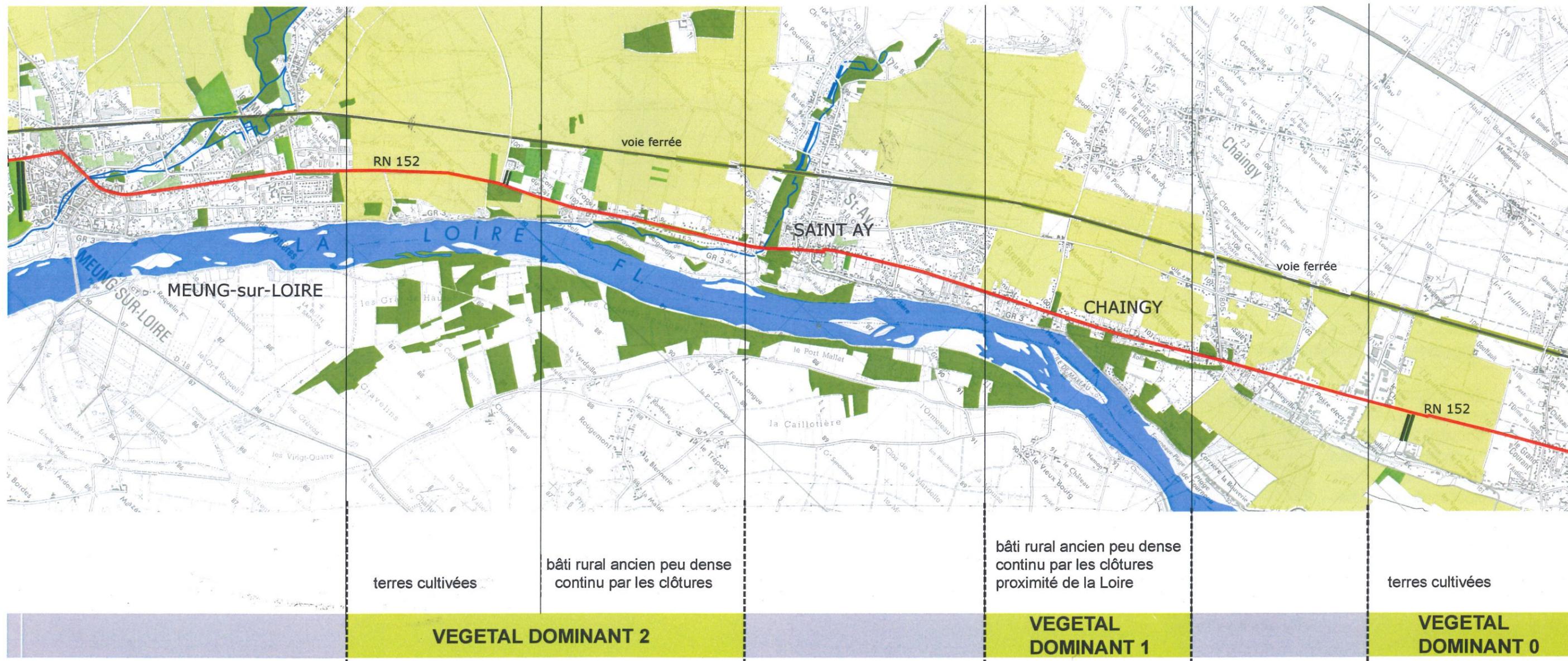
Echelle : 1/30 000 ème



LES GRANDES SEQUENCES DU PARCOURS: LES COUPURES VERTES

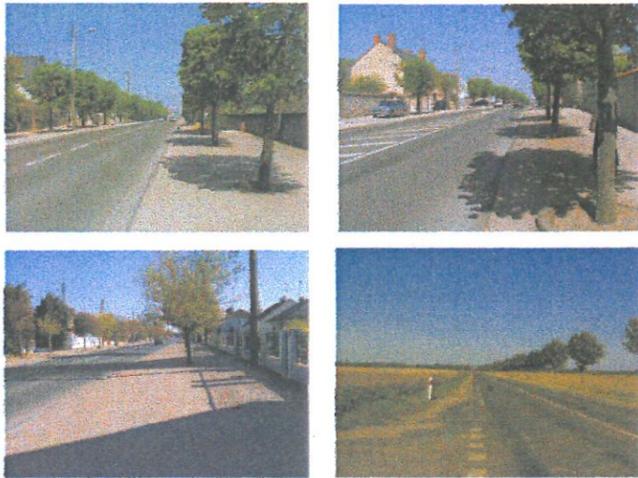
LEGENDE

-  champs cultivés
-  massifs boisés
-  vergers
-  parcs urbains
-  jardins particuliers
-  fossé ou talus
-  alignement d'arbres



LA ROUTE: TYPOLOGIE DU VEGETAL

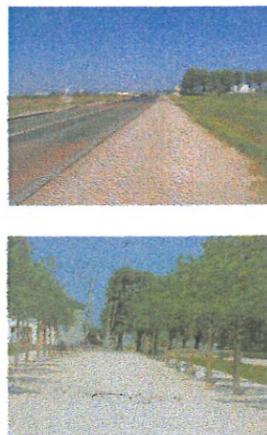
Les alignements d'arbres:



Les alignements d'arbres le long de la voie: ponctuels, souvent disparates ou hors échelle

Les alignements perpendiculaires:

Les alignements d'arbres perpendiculaires à la voie sont souvent les vestiges d'une propriété privée dans la campagne, mais se retrouvent en milieu urbain à l'emplacement des anciens fossés (Meung, Beaugency)



Les parcs:

Dans les secteurs à dominante végétale caractérisés par un bâti ancien (Les Fourneaux à St Ay et à Chaingy) existe une végétation de "parc" qui structure l'espace.



Les vergers:



Les vergers, sont très présents uniquement au milieu du parcours vers Messas. Sur le reste du trajet, ils sont plantés dans le Val de Loire, donc invisibles depuis la RN 152.

La végétation des zones d'activités:

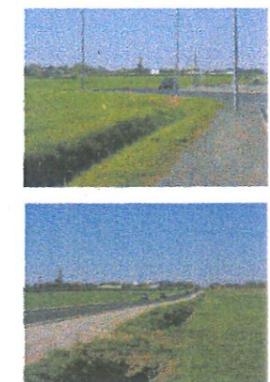
Le transformateur de Chaingy montre un exemple intéressant d'une plantation qui crée l'épaisseur suffisante par rapport à l'infrastructure qu'elle dissimule. L'utilisation de charmes sous des formes différentes pourrait être déclinée en limite d'autres zones d'activités.



Les fossés:

Les fossés à ciel ouvert accompagnent la nationale tout au long du parcours, plus ou moins profonds et plus ou moins dessinés.

Ils sont indispensables pour l'évacuation des eaux pluviales et constituent un élément fort du profil de la voie.



LA ROUTE: TYPOLOGIE DU VEGETAL

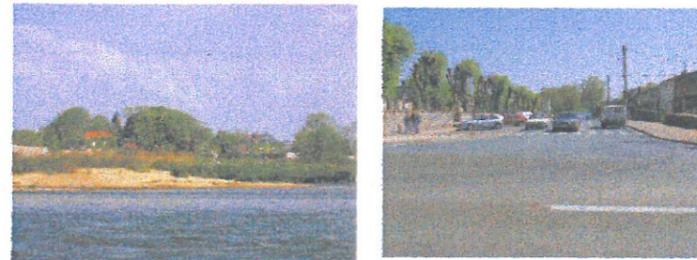
La végétation en centre ville:



La végétation en centre ville est d'une qualité peu commune: les mails à Beaucency et à Meung mais aussi la végétation luxuriante des bords de rivières à St Ay, Meung et Tavers.



La végétation des bords de Loire:



La végétation typique de la Loire est invisible de la route. Ce paysage exceptionnel ne peut être perçu par le visiteur qu'avec un effort qui pourrait devenir un atout.

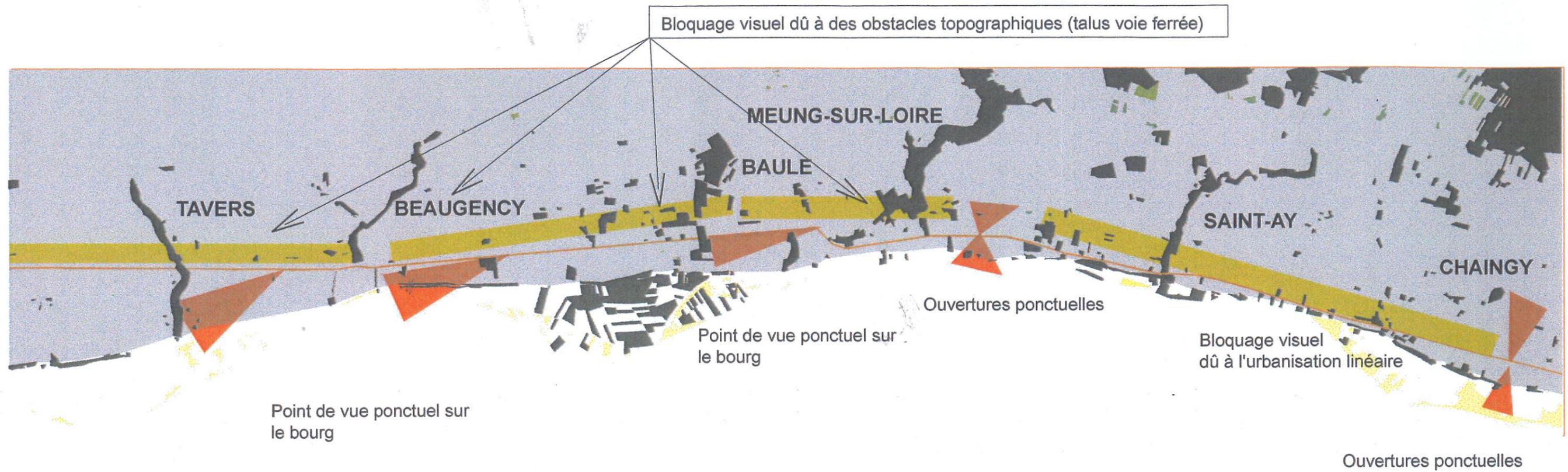


La végétation des coteaux de la Loire:

Le coteau de la Loire est très végétalisé. Les boisements qui le recouvrent bloquent les vues lointaines vers la Loire. Ils ne se rapprochent de la RN 152 qu'à Chaingy.



LA ROUTE : LIMITES ET OUVERTURES



Beaugency: Vue de l'entrée nord



Baule: Vue de l'entrée sud



Meung: vue sur l'église de Baule

Bien que très lumineux et très peu végétalisé, le paysage de la RN n'offre pas de grande ouverture visuelle. Le regard est bloqué, coté Beauce, par les reliefs artificiels des infrastructures linéaires. Le paysage ligérien est aussi très difficile à appréhender. Quelques ouvertures ponctuelles apportent des respirations importantes dans ce paysage qui a tendance à se banaliser.

A Beaugency et Tavers, elles permettent des cadrages sur les éléments remarquables du paysage.



Vue sur l'église de Tavers



Baule: Vue de l'entrée sud depuis la RN 152



Meung: Vue de l'entrée nord depuis la RN 152

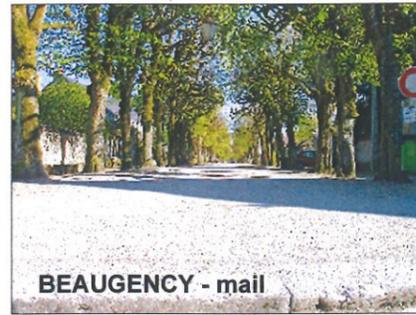


Chaingy: Vue de l'entrée nord depuis la RN 152

LES POINTS "D'ACCROCHES" REMARQUABLES DU PARCOURS



TAVERS - vallon du Lien



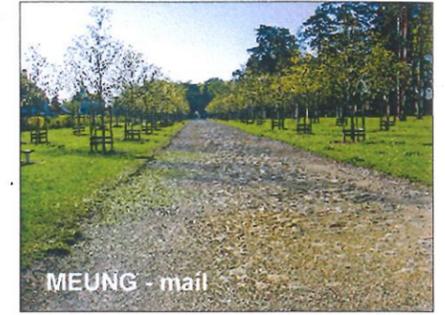
BEAUGENCY - mail



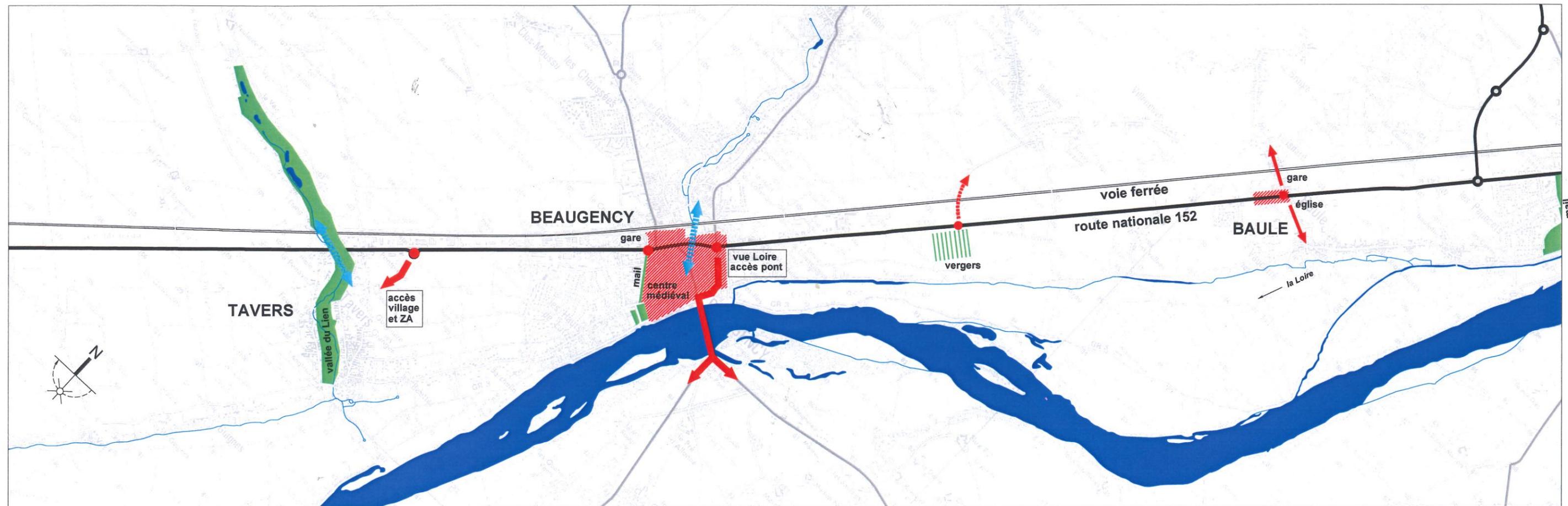
BEAUGENCY - ru et viaduc



BEAUGENCY - vergers



MEUNG - mail



Nous nommons "accroches", les lieux depuis lesquels la richesse de la vie locale peut être appréhendée dans ses spécificités, que soit physiquement ou seulement visuellement.

Il s'agit, ici d'un mail, ici d'un ru qui traverse la voie, ici d'un bourg qui conserve les traces et la structure de ses origines médiévales, ici de vergers, et là d'un point qui ne présente rien de particulier en soi mais qui donne "accès à", etc...

Ces "accroches" constituent des événements sur le parcours, qui nous parlent de ce territoire, de sa géographie, de son histoire : ce sont des repères qui n'appartiennent qu'à ce pays-là.

Aussi nous excluons volontairement les zones d'activités et grandes surfaces commerciales, bien qu'elles tiennent une grande importance dans la vie économique locale et dans le vécu quotidien, et à ces titres, fonctionnent aussi comme des repères. Mais tant par leur forme que leur fonction, elles ne sont pas spécifiques de ce territoire-là, elles existent sur d'autres routes de manière assez similaire, et de ce fait ne sont pas aptes à "raconter" ce que ce territoire a de singulier.

LES POINTS "D'ACCROCHES" REMARQUABLES DU PARCOURS



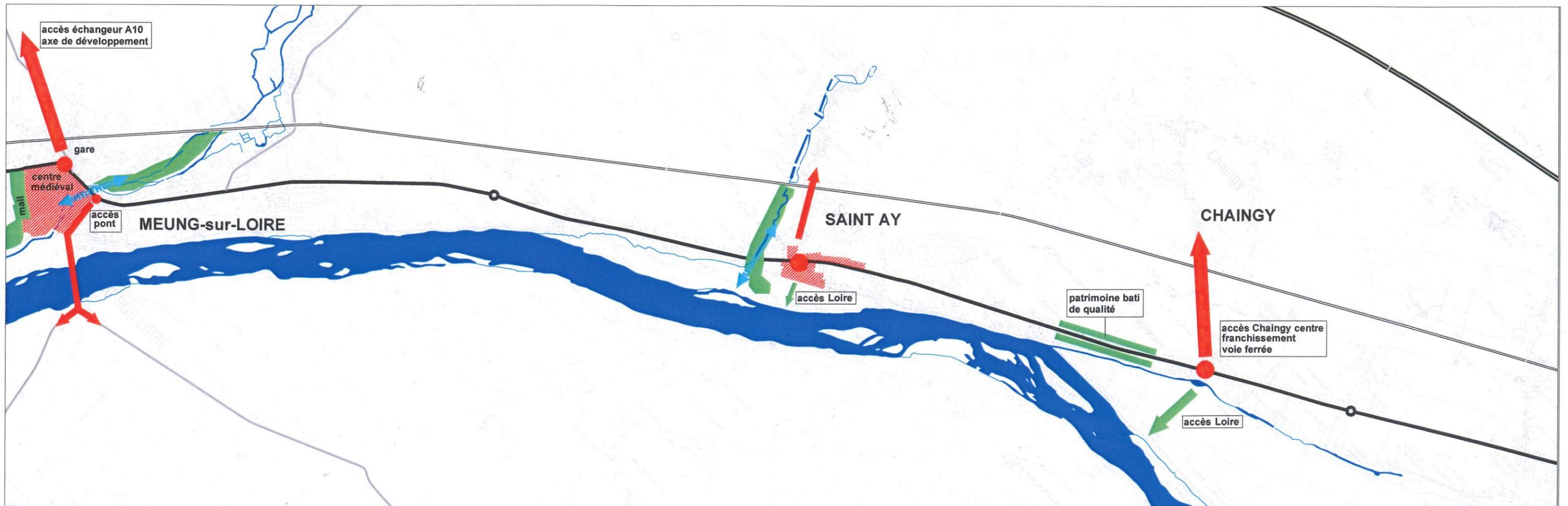
MEUNG - carrefour central



SAINT-AY - moulin



CHAINGY - carrefour d'accès au centre



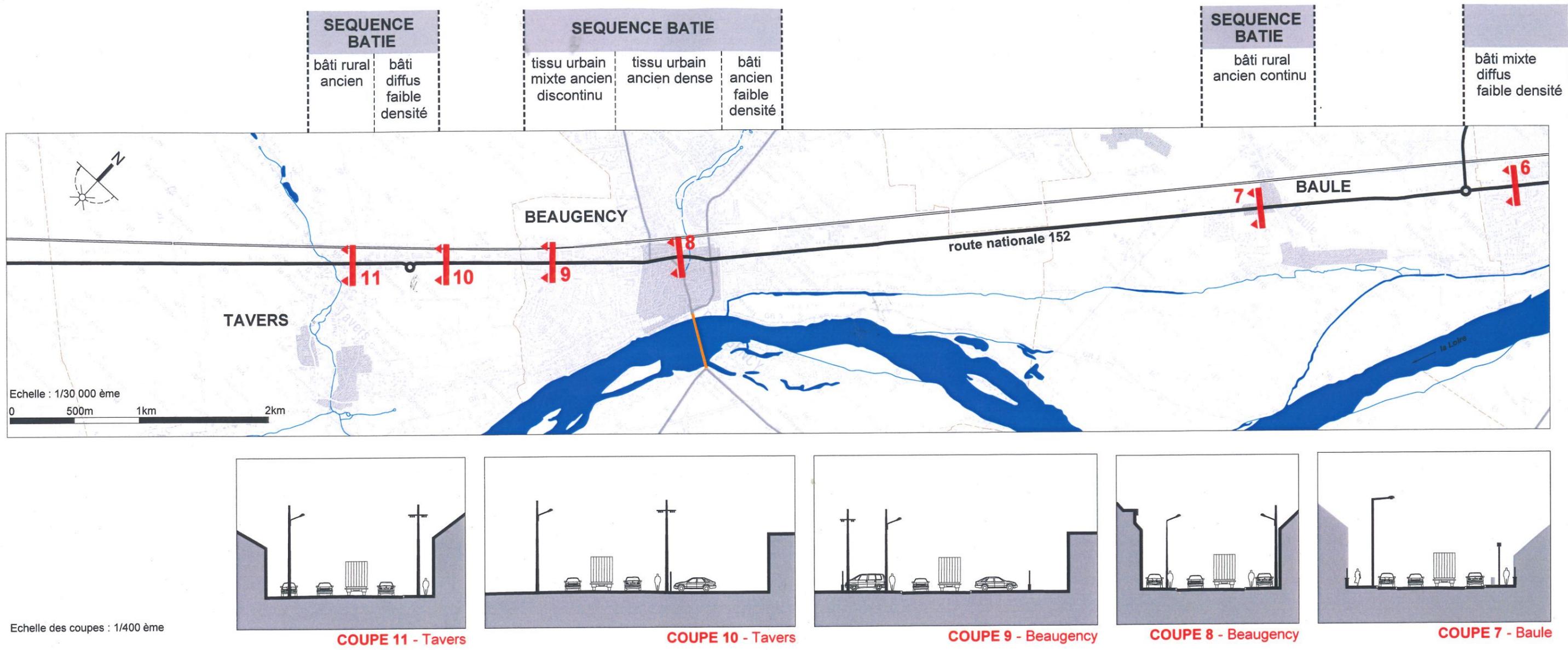
La RN 152 donne peu à voir du territoire qui la borde :

- la voie ferrée limite l'horizon, et les grandes étendues de la Beauce ne sont pas vues,
- le route, trop en retrait du coteau, et le plus souvent bâtie en rive lorsqu'elle est proche de la Loire, ne permet pas de voir sa vallée, et très rarement le fleuve.

Ainsi fermée aux paysages qu'elle traverse, la route reste repliée sur elle-même et le territoire vit en marge de la voie bien qu'elle constitue un des vecteurs de son développement. Ces points d'accroche sont donc à notre sens, les lieux où le contact entre route et territoire est le plus fort. D'où l'idée que c'est en ces lieux que la route "s'accroche" au territoire.

Ils ne sont pas toujours mis en valeur dans l'état actuel. Mais ils peuvent constituer des points forts pour guider un projet d'aménagement significatif qui aura pour objectif de mieux les révéler, mieux les signaler. Ainsi constituent-ils aussi des "accroches" en points de départ pour de futurs aménagements.

LA CONFIGURATION DE LA VOIRIE EN MILIEU URBANISE

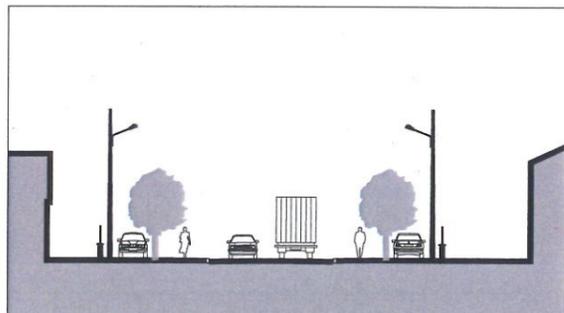
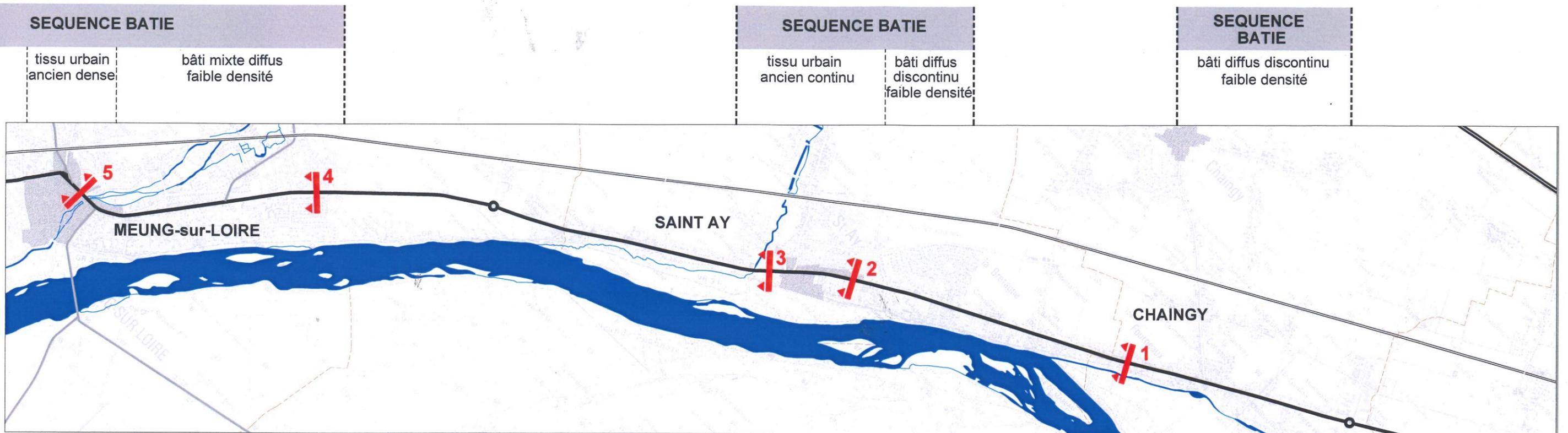


La configuration de la voie est définie par :

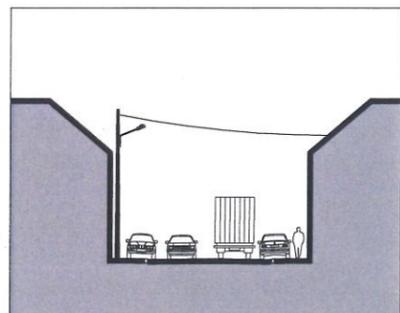
- l'emprise globale de l'espace public (dimensions, traitement des limites public/privé)
- la gestion de cet espace (partage entre les différents usages : circulation automobile, piétons, stationnement, plantations, mobilier).

Si les secteurs périphériques anciens définissent des séquences homogènes auxquelles il est aisé de faire correspondre une configuration de voie type, la multiplicité des situations dans les traversées de centres anciens et dans les secteurs périphériques récents (qu'il s'agisse de zones résidentielles ou d'activités) permet difficilement de définir un type unique. On peut distinguer ainsi trois grandes familles de situations sur la base du traitement de la limite de l'espace public (cf. tableau ci-contre).

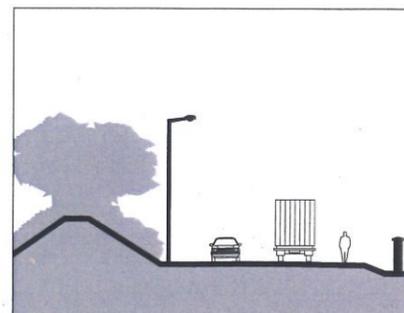
LA CONFIGURATION DE LA VOIRIE EN MILIEU URBANISE



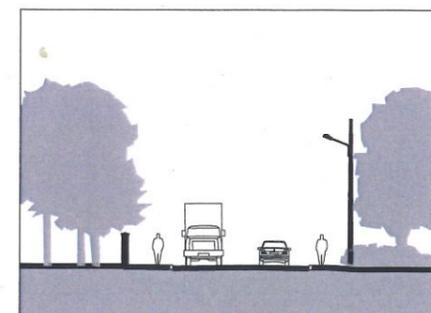
COUPE 6 - Meung sur Loire



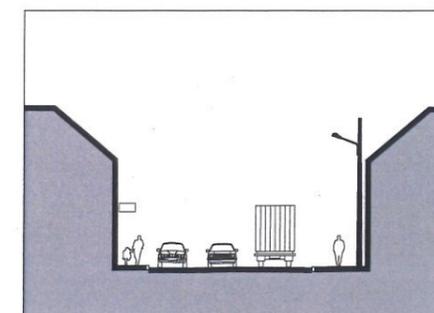
COUPE 5 - Meung sur Loire



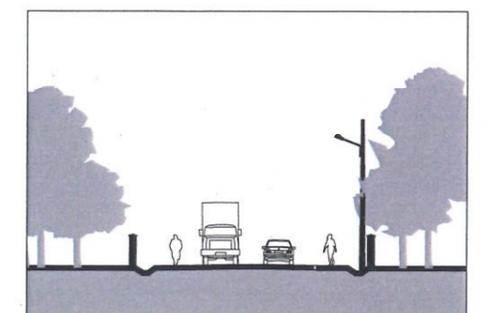
COUPE 4 - Meung sur Loire



COUPE 3 - Saint Ay



COUPE 2 - Saint Ay

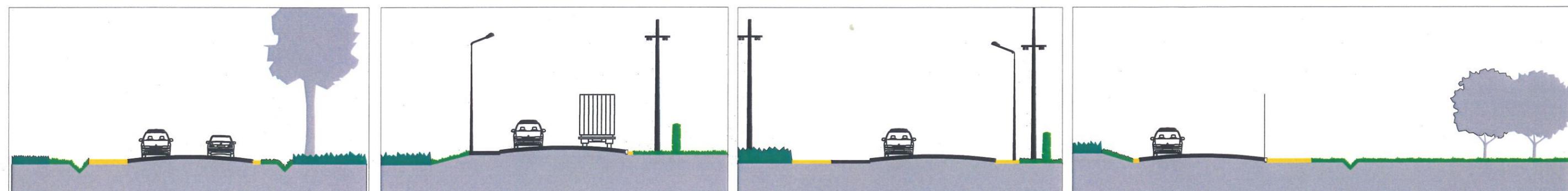
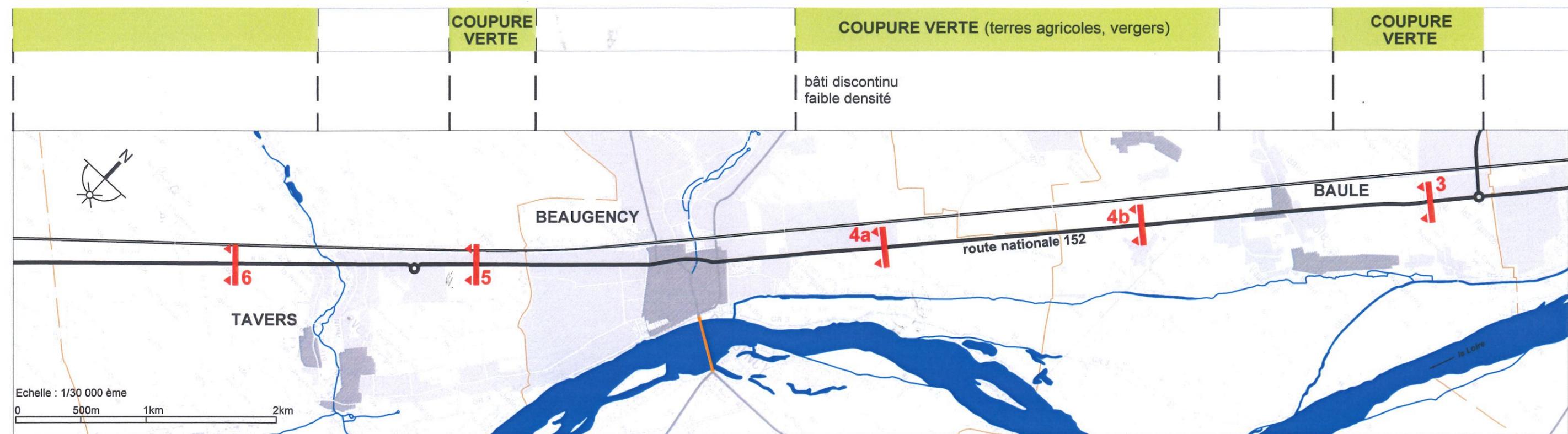


COUPE 1 - Chaingy

LIMITES ESPACE PUBLIC / ESPACE PRIVE

<p>Cas 1 : traversées de centres (Saint-Ay, Meung, Beaugency)</p>	<p>L'espace public y est bordé par un bâti continu, mais les largeurs d'emprises sont variables</p>	<p>Bonne lisibilité des limites Une configuration type avec des exceptions ponctuelles</p>
<p>Cas 2 : traversées de périphéries anciennes</p>	<p>L'espace public est bordé par l'alignement des clôtures, le bâti est discontinu et en retrait, visible ou non.</p>	<p>Bonne lisibilité des limites. Configuration type homogène</p>
<p>Cas 3 : traversées de périphéries récentes - zones résidentielles et d'activités -</p>	<p>Le bâti est discontinu et son alignement est variable. Il existe des constructions anciennes isolées implantées en limite d'emprise comme dans les centres. Les clôtures sont soit inexistantes ou discontinues et disparates, et la lisibilité des limites y est confuse.</p>	<p>Mauvaise lisibilité des limites Pas de configuration type</p>

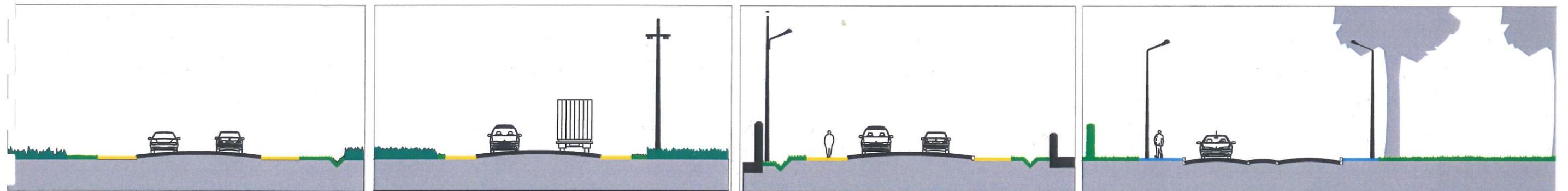
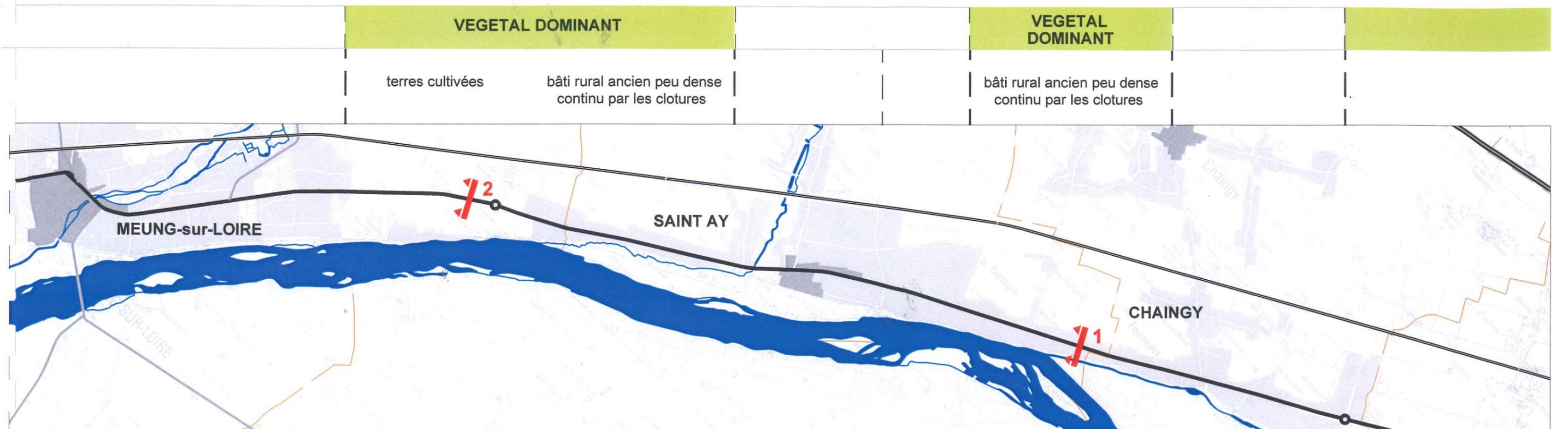
LA CONFIGURATION DE LA VOIRIE DANS LES ZONES A VEGETATION DOMINANTE



Ech.: 1/250 ème **COUPURE VERTE 6: au sud de Tavers** **COUPURE VERTE 5: entre Beaugency et Tavers** **COUPURE VERTE 4: Beaugency** **COUPURE VERTE 4: au sud de Baule**

Dans la traversée des zones à végétation dominante, l'aménagement de l'emprise publique est homogène: accotements enherbés, talus de raccordement de la route aux champs, fossés de récolte des eaux pluviales. Cependant cette configuration est rare et se complique avec l'évolution urbaine: trottoirs, stabilisation des accotements, éclairage public. On distingue 3 cas particuliers suivant les séquences traversées (cf tableau page suivante)

LA CONFIGURATION DE LA VOIRIE DANS LES ZONES A VEGETATION DOMINANTE



COUPURE VERTE 3: Baule

COUPURE VERTE 2: Meung-sur-Loire

COUPURE VERTE 1 St AY

COUPURE VERTE 0 au nord de Chair

LIMITES ESPACE PUBLIC / ESPACE PRIVE

<p>Cas 1 : traversées en pleine campagne</p>	<p>La pleine campagne se définit par des talus et fossés enherbés et par l'absence d'éclairage.</p>	
<p>Cas 2 : traversées des zones péri-urbaines</p>	<p>Le bâti rural ancien: les limites entre l'espace public et privé sont réalisées, soit par le bâti lui-même, soit par les murs ou clôtures des propriétés privées ou par la végétation des jardins particuliers. La qualité de l'environnement est présente mais il y a peu de cohérence dans l'aménagement des accotements: les cheminements piétons sont mal définis, le nivellement est incertain et la gestion des eaux pluviales en fossé n'est pas continue.</p>	
<p>Cas 3 : entrées et sorties de bourgs</p>	<p>Les zones d'activités sont toutes situées à l'entrée des bourgs, souvent en limite des secteurs de pleine campagne. Elles occasionnent des aménagements type éclairage, trottoirs, bordures.</p>	

LA CONFIGURATION DE LA VOIRIE

CARACTERISTIQUES GENERALES DE LA VOIE

EMPRISE DE LA CHAUSSEE	2 voies, largeur moyenne : 7 m (pour une emprise publique moyenne de l'ordre de 16m). avec élargissements ponctuels à 3 voies pour la gestion des "tourne-à-droite" à l'approche de certains carrefours en milieu urbain. et secteur de Saint-Ay avec stationnement latéral. Marquage d'une bande axiale continue à Saint-Ay, ponctuelle à...	Possibilité de réduction d'emprise dans les secteurs les plus étroits
TROTTOIRS	D'une largeur confortable (2m à 6m, selon secteurs) mais encombrés par le stationnement et localement difficilement praticables (Meung centre notamment) - Non bordurés : en périphérie urbaine accueillent le stationnement, présence d'un fossé en limite d'emprise Nivellement souvent peu confortable. Fréquente mauvaise finition du revêtement de chaussée qui déborde irrégulièrement sur la rive. - Bordurés : en secteur urbain dense et périurbain où l'aménagement est récent autorisent en général le stationnement. Bordures franchissables ou de faible hauteur.	Aménagements à améliorer dans la plupart des secteurs, notamment : bordurage, busages de fossés, réglages de nivellement.
ACCOTEMENTS	Non borduré en secteur agricole. Enherbé. Souvent mal défini dans les secteurs périurbains : en calcaire concassé ou en herbe.	Caractère qualitatif à donner quelquesoit le secteur.
STATIONNEMENT	Généralement sur trottoir , sauf à Saint-Ay (stationnement latéral sur chaussée) et Baule (stationnement en lincoln)	Besoins mais satisfaits dans les traversées de centres (Meung et Beaugency) : à reconsidérer dans un aménagement global incluant la question des accès aux centres
RESEAUX	Généralement aériens sauf secteurs récemment aménagés ou réaménagés (périphérie de Meung-sur-Loire, Baule).	Enfouissements à prévoir
PLANTATIONS D'ALIGNEMENT	Dans les secteurs urbains uniquement : Meung et Beaugency, sauf dans les traversées de centres, plus étroites. Toujours de petites dimensions même si l'espace disponible permettrait un plus grand développement.	A développer de manière générale pour mieux cadrer la voie
MOBILIER	Grande disparité, même à l'intérieur de chaque commune. Notamment abribus tous différents, n'identifiant pas la ligne de transport en commun. Présence de mobilier de qualité (fonte et bois) à Beaugency.	A améliorer en qualité et cohérence d'ensemble
GESTION DES EAUX PLUVIALES	Généralement par fossés en milieu agricole et par réseau enterré en milieu urbain. Dans les secteurs périurbains, els deux systèmes cohabitent de façon discontinue. Certains endroits n'ont plus de gestion des eaux pluviales par manque de cohérence des aménagements (Hameaux de Fourneaux à Chaingy et Saint Ay, entrée sud-ouest de Baule).	A améliorer selon une logique urbaine intégrant les problèmes de stationnement et de cheminements piétons

LA CONFIGURATION DE LA VOIRIE

Les cheminements piétons sont assez souvent inconfortables, voire n'assurent pas leur totale sécurité :



Quand les rives de chaussée disposent de larges accotements mais qui restent peu qualifiés,



Quand les fossés forcent le piéton à longer la chaussée, et parfois déchaussent les clotûres aux fondations insuffisantes,

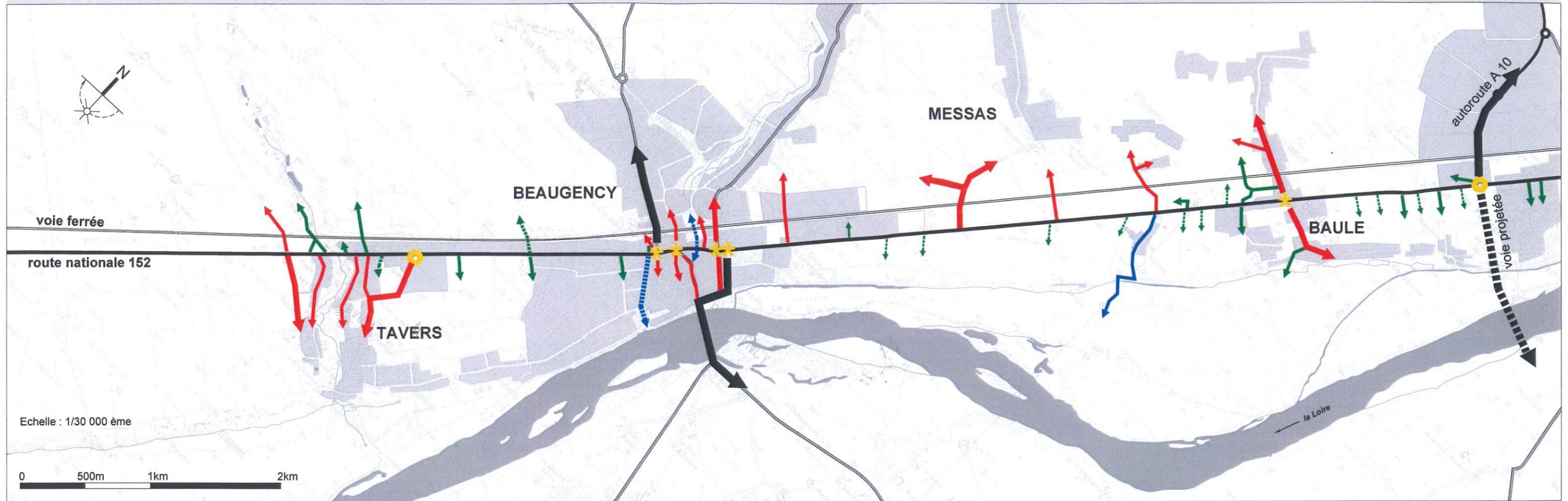
Quand l'accès piétons est traité avec des équipements autoroutiers,



Quand le passage est contraint par une plateforme de voirie trop étroite...

ou que le trottoir est encombré.

LES VOIES TRANSVERSALES, LES CARREFOURS ET LA SIGNALISATION DIRECTIONNELLE



LEGENDE :



transit et échanges
longues distances, avec
trafic important



accès vers un centre ou
vers d'autres communes



voies de desserte locale



chemin ou sentier

voies donnant accès au bord de Loire

voies carrossables

voies non carrossables

voies en projet



carrefour équipé d'un feu de circulation



carrefour giratoire

PEU DE PERMEABILITE DE LA ROUTE SUR LE TERRITOIRE

Le déplacement sur la RN 152 ne permet pas de percevoir la quantité des voies transversales qui y sont reliées : seuls les grands carrefours qui font l'objet d'une signalisation directionnelle, sont équipés d'un feu ou d'un rond-point, sont bien lisibles.

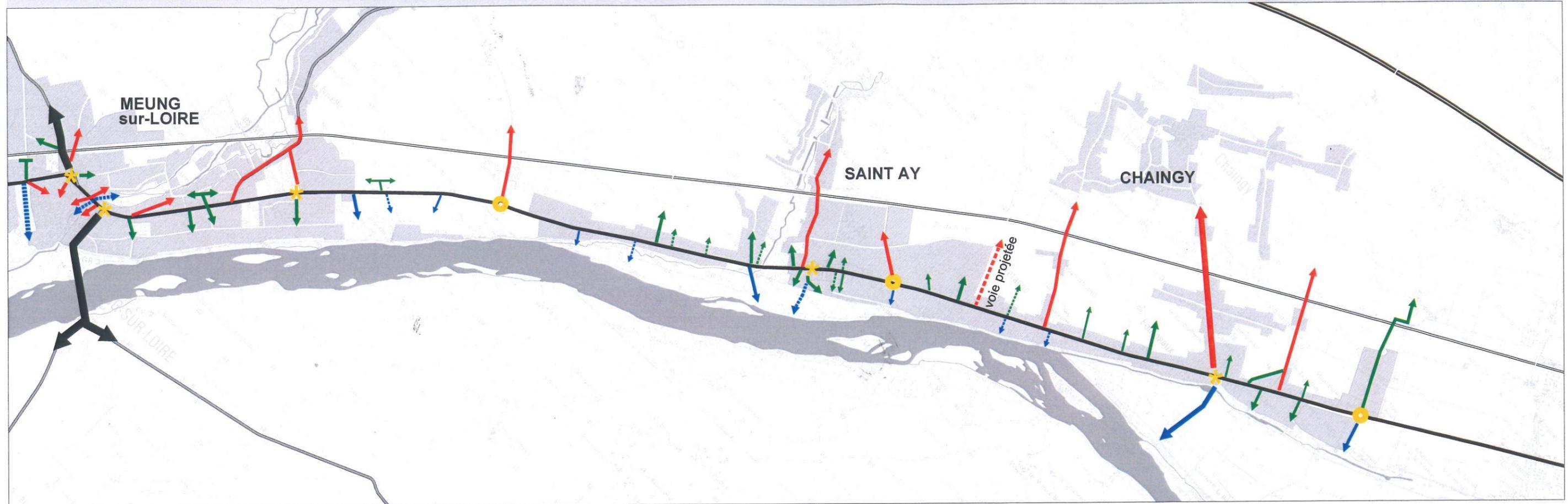
La plupart des petites voies (en vert sur la carte ci-dessus) **passent relativement inaperçues lors du déplacement automobile. Beaucoup d'entre elles sont difficiles d'accès dans les mouvements en tourne-à-gauche dans les secteurs de rase campagne en particulier et dans une moindre mesure dans les secteurs péri-urbains, en raison des vitesses pratiquées sur la RN 152.**

LA RN 152 NE REFLETE PAS LE TERRITOIRE QU'ELLE TRAVERSE

Les accès vers la Loire sont peu signalés et ceux vers les lieux touristiques le sont souvent insuffisamment : seuls des panneaux en entrée de ville annoncent l'intérêt touristique mais sans préciser le mode d'accès. Ainsi, si les traversées de Meung-sur-Loire et Beaugency laissent deviner les proches centres historiques, si longer les murs des parcs de grands domaines privés et entrevoir les façades de belles demeures au travers d'un portail à Chaingy et Saint Ay évoquent une douceur de vivre, et si la vue sur les clochers de Baule et Tavers révèlent la présence de villages masqués par le relief du coteau, la RN 152 ne permet pas de présager de la qualité patrimoniale des lieux que l'on ne découvre qu'en la quittant pour pénétrer le territoire qui la borde.

La RN 152 n'est donc pas le reflet, ni une véritable vitrine du territoire qu'elle traverse, dont elle ne rend pas compte. Notons toutefois que cet état de fait n'est pas nécessairement une lacune en soi, s'il résulte d'une volonté de préserver la tranquillité des lieux, de les conserver un peu secrets, mais une telle intention doit alors être précisée. On note par exemple que l'aménagement du rond-point de Tavers affirme une intention de "raconter" l'histoire de la vie locale, laissant supposer qu'il en existe à la fois un désir et un manque. Ce type d'initiative ponctuelle reste un événement trop bref lors du déplacement pour que les messages qu'elle porte soient pleinement perçus. Cette "narration" dont la route peut être un support prendrait davantage de signification si elle était relayée par des aménagements sur de plus longues distances.

LES VOIES TRANSVERSALES, LES CARREFOURS ET LA SIGNALISATION DIRECTIONNELLE



Des richesses historiques locales signalées mais avec une insuffisante lisibilité.
A Meung, le centre médiéval est bien annoncé à distance, mais lors du déplacement il est difficile de lire les petites écritures des panneaux. En plus pour exemples, ci-contre : le panneau n'est pas mis en évidence (jardinière, mat du candélabre,...), ci-dessous : le panneau est trop isolé de la ville ou trop petit.



PEU DE CARREFOURS CONTRAIGNANTS AU RALENTISSEMENT

Les carrefours giratoires

Sur le parcours considéré, il y en a 5, tous récemment aménagés :

zone d'activités de Chaingy, entrée urbaine de Saint Ay, carrefour de Bel Air à Meung, accès autoroutier et zone d'activités Synergie à Baule, accès aux grandes surfaces commerciales (et de fait accès possible vers le village) à Tavers.

Tous ces carrefours, sauf Bel-Air, sont en secteurs péri-urbain. Leur rôle premier est de gérer la sécurité routière sur des points névralgiques du parcours mais, à l'exception de Bel Air et Tavers, ils agissent également comme signaux d'entrée en secteur urbanisé (Baule, Chaingy) ou centre urbain (Saint Ay). Le giratoire de Tavers constitue un accès au village mieux sécurisé que les voies en prise directes sur la RN.

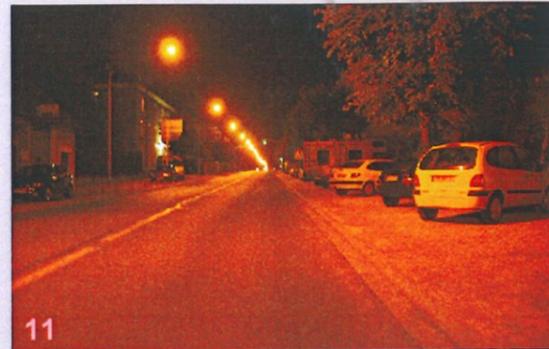
Le giratoire de Bel-Air, aménagé pour sécuriser un carrefour en fourche en secteur de campagne, ne s'inscrit dans le même système que les autres giratoires, et fait figure d'exception. Du coup, il est peu compréhensible à première vue et nécessiterait d'être mieux signalé en approche.

Les carrefours à feu

A l'exception du carrefour de Chaingy, les feux de circulation ne sont présents que dans les parties urbaines denses (Saint Ay, Meung, Beaugency). Le feu en entrée nord-est de Meung est efficace pour marquer le seuil d'entrée en ville, et briser la vitesse.

Pour un trajet de vingt kilomètres avec des traversées de secteurs urbanisés relativement importantes, les carrefours sécurisés par feu et giratoire sont assez peu nombreux. Il est probable que l'importance du trafic sur les croisements qui ne bénéficient que d'un stop, ne justifient pas d'investir dans des équipements aussi coûteux. Toutefois, il n'existe de ce fait que peu d'éléments contraignants au ralentissement sur la RN 152. Sous réserve d'une étude plus approfondie, des feux à détection automatique peuvent être une solution à envisager à certains croisements et aux sorties des zones d'activités.

L'ECLAIRAGE PUBLIC



11
Beaugency
régularité de l'alignement au droit du mail



10
Beaugency
silhouette éclairée du chateau en perspective



9
Baule
éclairage bilatéral différencié par rive



8
Baule
signal et animation lumineuse en entrée urbaine



0 500m 1km 2km

Echelle : 1/30 000 ème

LEGENDE :

- lampes sodium
- lampes fluorescentes
- éclairage de signalisation
- - - balisage réfléchissant
- repérage des photos

fluo

unilatérale

env. 12 m

env. 35 m

Type de lampe : **sodium**

Implantation : **unilatérale**

Hauteur : 8-9 m et 5m

Intervalle : env. 35 m

Eclairage : 15 - 20 lux

sodium

unilatérale

env. 8-9m

env. 45 m

Traversée de campagne
sans éclairage

sodium

bilatérale

9m et 4m

env. 25 m

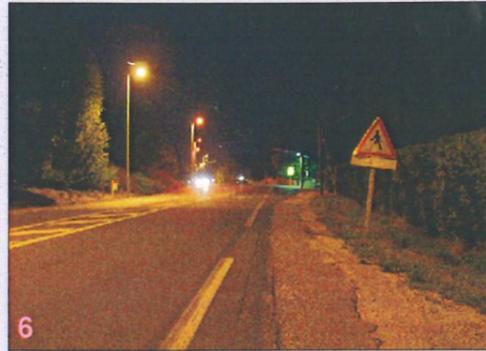
30 - 40 lux

Traversée
de campagne
sans éclairage

L'ECLAIRAGE PUBLIC



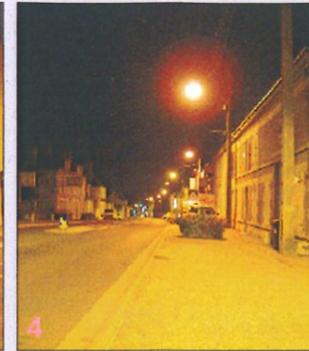
7 Meung-sur-Loire
ambiance lumineuse du centre ville



6 Meung-sur-Loire
ambiance lumineuse en lisière urbaine



5 Saint-Ay
perspective sur l'église



4 Saint-Ay
éclairage du centre



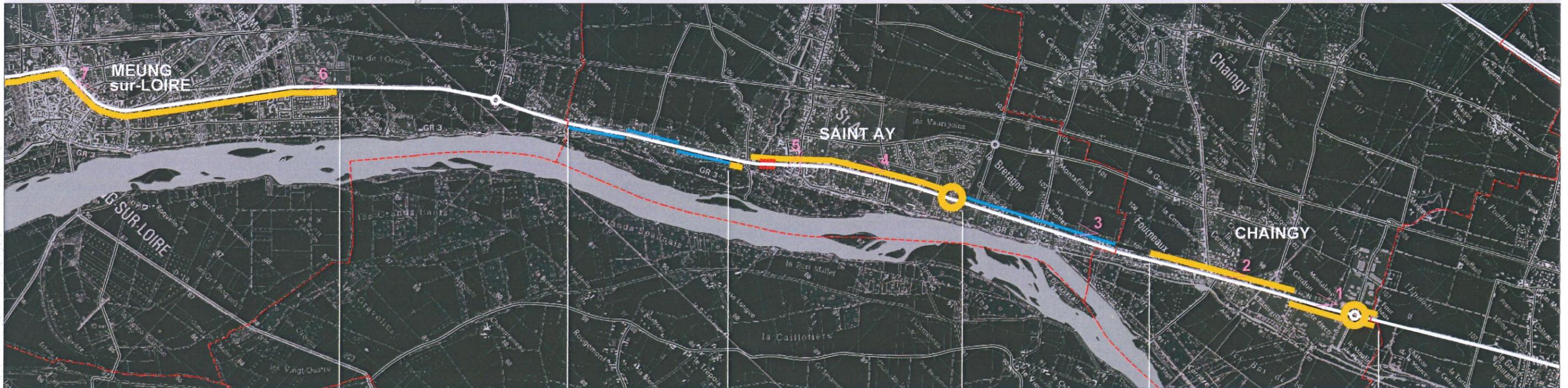
3 Saint-Ay
hauteurs disparates



2 Chaingy
approche du carrefour à feu



1 Chaingy
zone d'activités



Type de lampe : sodium

Implantation : unilatérale

Hauteur : env. 10 m

Intervalle : env. 35 m

Eclairage : 15 - 20 lux

Traversée de campagne
sans éclairage

Type de lampe : fluo

Implantation : unilatérale

Hauteur : env. 8-9 m

Intervalle : env. 35 m

Eclairage : 5 - 7 lux

Type de lampe : sodium jaune

Implantation : unilatérale

Hauteur : env. 8-9 m

Intervalle : env. 35 m

Eclairage : 15 - 20 lux

Type de lampe : fluo
et iodure métalliques,
sodium aux carrefours

Implantation : unilatérale

Hauteur : env. 8-9 m

Intervalle : env. 35 m

Eclairage : 15 - 20 lux

Type de lampe : sodium jaune

Implantation : unilatérale

Hauteur : env. 8-9 m

Intervalle : env. 35 m

Eclairage : 15 - 20 lux

L'ECLAIRAGE PUBLIC

CARACTERISTIQUES GENERALES

L'éclairage de la RN 152 présente une lisibilité cohérente et une bonne efficacité globale avec un confort visuel satisfaisant aussi bien pour les usagers motorisés que pour les piétons. La conception générale de l'éclairage est basée sur la sécurité des différents usagers de la voie et n'accorde que peu de place à l'agrément et la valorisation d'édifices.

L'éclairage est lié aux rives urbanisées et il n'existe que trois secteurs de campagne non éclairés sur l'ensemble de l'itinéraire.

Malgré un éclairage assez doux en moyenne (15-20 lux en général), sur cet itinéraire à dominante rurale le contraste entre secteur éclairé et non éclairé est assez fort, et peut poser une difficulté d'accommodation visuelle. Cette difficulté est plus sensible en sortie de secteur éclairé où il n'existe pas toujours de zone de transition. En entrée, les éclairages sont perçus de loin permettant une accommodation progressive.

(Ce phénomène est surtout remarqué à Baule, où le niveau d'éclairage est plus fort que dans la moyenne - environ 40 lux -, avec un effet d'éblouissement légèrement douloureux pour l'oeil, et un potentiel problème de sécurité en sortie d'agglomération au niveau de la zone d'activités où existent deux "trous noirs" - irrégularité dans l'implantation des candélabres -).

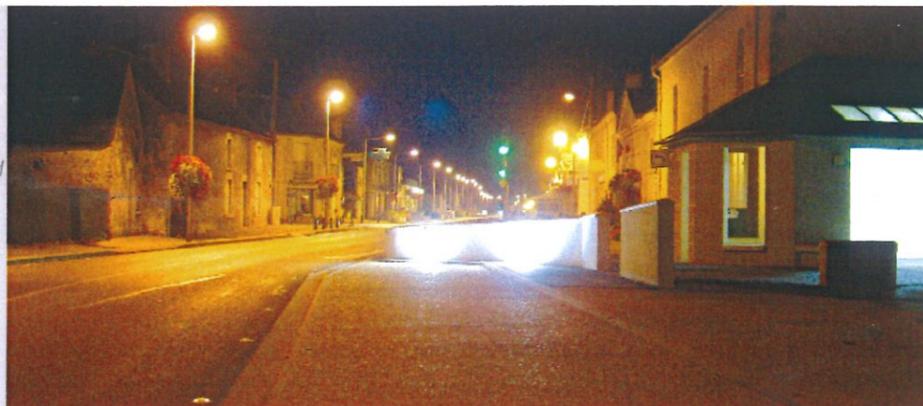
L'éclairage est unilatéral sur la majeure partie de l'itinéraire, sur une rive ou l'autre de la voie, sauf au droit des carrefours en secteur peu urbanisé, qui ont fait l'objet d'un traitement particulier :

- renforcement d'intensité au droit des ronds-points éclairés sur toute leur périphérie et précédés d'une zone éclairée bilatéralement,
- signalisation par changement de couleur de lumière aux carrefours en croix en secteur peu urbanisé.

Seul un point noir pour la sécurité est à signaler au rond-point du Bel Air à Meung-sur-Loire : ce carrefour situé dans un secteur de campagne n'est pas éclairé et n'est de ce fait perçu qu'à faible distance. Sa présence est susceptible de surprendre un automobiliste qui ne connaît pas le trajet et/ou qui pratiquerait une vitesse élevée. Cet effet de surprise est renforcé par l'isolement du rond-point (tandis que les autres ronds-points de l'itinéraire sont placés au seuil des agglomérations) et son désaxement par rapport à la voie.

La lumière complète le dispositif de signalisation d'entrée d'agglomération de Baule à effet ralentisseur, dispositif lié à l'aménagement de l'arrêt de bus. Le traitement joue sur l'intensité et la couleur de lumière, sans agressivité pour le regard s'agissant d'une lumière réfléchie (source non vue), et grâce à une répétition en plusieurs éléments (muret + édicule de l'abribus) qui renforce la lisibilité du système.

Les possibilités de signalisation par la lumière sont ici pleinement utilisées dans un rôle tant urbain que routier.



LES ECLAIRAGES DE SECURITE

Lampes et couleurs de lumière

L'emploi de lampes au sodium de couleur jaune-dorée est majoritaire sur l'itinéraire, et offre une ambiance lumineuse douce et chaleureuse.

Les secteurs les moins urbanisés sont éclairés par ballons fluorescents, de couleur blanche avec un rendu visuel plus terne, voire un peu triste (Saint Ay, Tavers).

Dans les traversées de centres urbains, l'éclairage des passages piétons est en général renforcé (éclairage 2 à 3 fois supérieur au niveau moyen) au moyen de iodures métalliques, blanc bleuté.

Types de luminaires et modes de fixation

On distingue trois situations types :

- dans les secteurs où les réseaux sont aériens (Chaingy, franges de St Ay, centre de Meung et Tavers), des luminaires de type routier sont fixés par potence aux poteaux électriques,
- dans les secteurs où les réseaux sont enterrés, (franges de Meung, Baule, et en partie à Beaugency), des luminaires de type routier sont fixés par potence sur mât,
- dans le centre de Beaugency, des lanternes de style sont fixées en console sur façade.

Balisages réfléchissants

Ils restent assez peu utilisés mais sont d'une grande efficacité dans le déplacement automobile :

- à Saint Ay, des potelets de bois équipés de bandes réfléchissantes de couleur rouge incitent l'automobiliste à la prudence et animent l'entrée d'agglomération,
- à Baule, des cataphotes de couleur bleu/vert et blanche marquent au sol la limite de la chaussée au droit du désaxement en entrée d'agglomération Nord/Ouest.



Implantation au sol

Les candélabres sont le plus souvent implantés très en retrait de la chaussée, contre les façades et clotûres (dans le centre de Meung, l'étroitesse des trottoirs n'offre pas d'autre possibilité). Ceci a pour effet d'adoucir l'ambiance lumineuse en limitant le phénomène d'éblouissement, et minimise l'impact visuel du mât, qui se confond avec le bâti ou disparaît dans l'ombre des arbres.

Cette situation diffère à Baule et Beaugency et à l'approche des ronds-points, où l'alignement des candélabres plus proche de la limite de chaussée, contribue à marquer sa limite, sur un mode urbain.

Hauteur de nappe lumineuse

La hauteur moyenne de la nappe lumineuse est de 8-10 m, générant un éclairage "en douche".

Ceci avec pour avantages :

- d'être économique (espacement importants entre candélabres, et nombre d'appareils limité),
 - de limiter l'éblouissement et de bien répartir la lumière au sol et sur l'alignement bâti,
- et pour inconvénients :
- d'être un peu disproportionné par rapport à la hauteur de l'alignement bâti qui dépasse rarement 3 niveaux,
 - d'accentuer le caractère routier de la voie au détriment d'une appropriation plus "domestique".

L'ECLAIRAGE PUBLIC



Des disparités de hauteurs des sources lumineuses en périphérie de Saint Ay, génèrent une certaine "cacophonie" visuelle, qui altère le marquage des carrefours.

Au rond-point de la zone d'activités Synergie à Meung, les mâts de candélabres apparaissent exagérément hauts, en franche rupture avec l'éclairage plus bas des zones résidentielles contigües. Si cette rupture atteste la volonté de signaler l'importance de ce carrefour d'accès à l'autoroute, elle est un peu agressive dans ce secteur sans arbres et peu bâti, où les mâts sont bien éclairés et leur grande verticale imposante.

A Saint Ay, les disparités de hauteur génèrent une "cacophonie" visuelle au détriment de la lisibilité d'ensemble : le marquage des carrefours par un changement de couleur de lumière devient moins significatif.

LES ECLAIRAGES DE SIGNALISATION ET D'AGREMENT

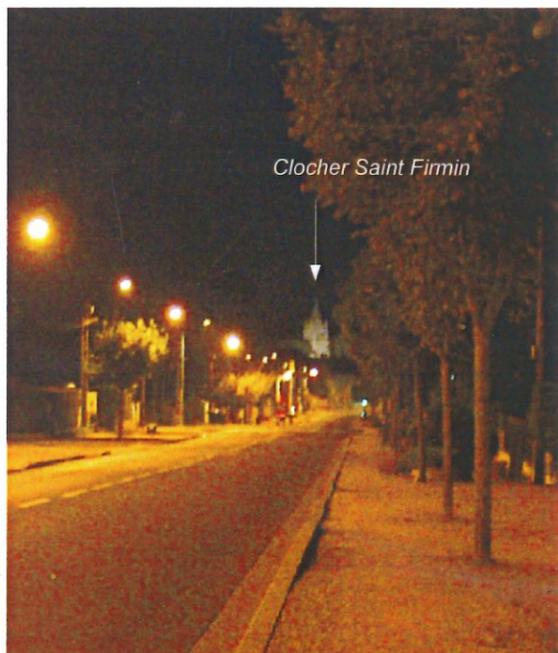
L'illumination des édifices remarquables (équipements publics, monuments,...)

Depuis la route nationale, seul le clocher St Firmin à Beaugency est perçu à longue distance et remarquable. La Mairie de Meung-sur-Loire dispose d'un bon éclairage mais qui reste peu significatif dans le déplacement automobile du fait de son implantation en retrait de la voie.

La Mairie et l'église de Saint Ay sont agréablement éclairées par des lanternes fixées sur les façades, mais sans se distinguer clairement des autres constructions (niveau d'éclairage et couleur de lumière identiques). Le balisage rouge de protection aérienne de la centrale nucléaire de Saint Laurent-des-Eaux, est également à signaler. Il est visible en perspective à beaugency et Tavers.

Les enseignes commerciales lumineuses

Elles sont très peu nombreuses (restaurant et discothèque à Chaingy, centre de Meung, et Leclerc à Tavers).



Le clocher St Firmin à Beaugency est le seul monument illuminé visible depuis la RN 152. Sa faible intensité d'éclairage lui confère une silhouette fantomatique, qui mériterait d'être un peu plus prononcée.

L'éclairage de la RN 152 atteste d'une réflexion bien pensée tant d'un point de vue quantitatif que qualitatif. On pourrait lui reprocher un peu trop d'uniformité d'ensemble, susceptible de générer une monotonie peu favorable à soutenir l'attention des automobilistes. On note cependant que les aménagements les plus récents prennent bien en compte l'utilisation de la lumière comme signal.

Un point noir

→ Le rond-point de Bel-Air à Meung, non éclairé, peut présenter un risque d'accident.

Des points pouvant être améliorés

→ Si la faible importance de l'animation nocturne locale ne justifie pas d'importants aménagements, un renforcement de l'éclairage signalant mieux la présence des bourgs à longue distance pourrait représenter un plus, tant du point de vue de l'agrément que de la sécurité routière : marquage de repères comme les clochers d'église par exemple, possibilité de systématisation des balisages réfléchissants en entrée de bourgs,...

En outre une zone de transition entre espaces non éclairés et espaces éclairés aurait besoin d'être traitée (à Baule notamment).

→ Les traversées des centres bourgs sont peu différenciées des périphéries. La possibilité de qualifier par des ambiances lumineuses pourrait être davantage utilisée, à l'exemple de Baule où l'alignement régulier en bordure de chaussée et l'existence d'un éclairage piéton spécifique confère un caractère d'avenue à la RN.

→ La régularité de la hauteur de nappe lumineuse gagnerait à être améliorée, notamment à Saint Ay.

→ L'accès au centre de Chaingy gagnerait à être davantage signalé.

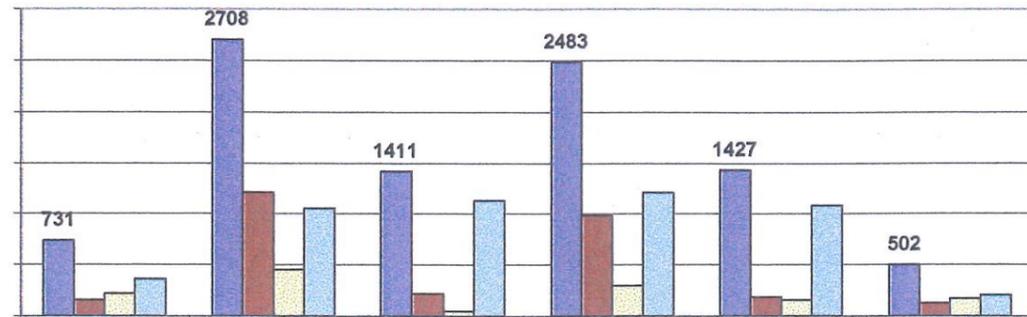
→ A Baule, l'éblouissement pourrait être atténué par un remplacement des optiques.

LES DÉPLACEMENTS

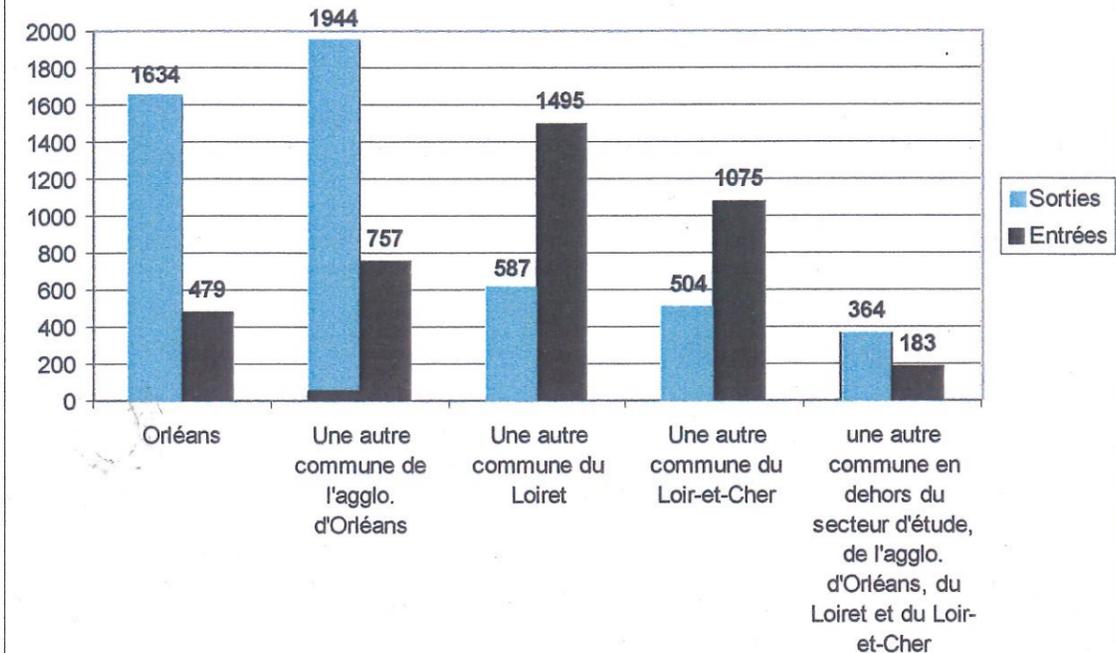
DONNEES GENERALES (flux et trafic)

DEPLACEMENTS RESIDENCE/TRAVAIL

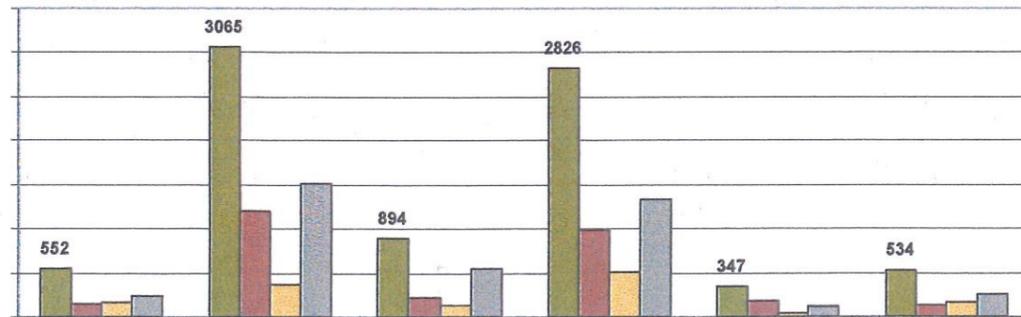
Les actifs résidents et leur lieu de travail en 1999 (source INSEE)



Sorties d'actifs résidents et entrées d'actifs employés à partir et vers le secteur d'étude en 1999 (source INSEE)



Les emplois et le lieu de résidence des actifs employés en 1999 (source INSEE)

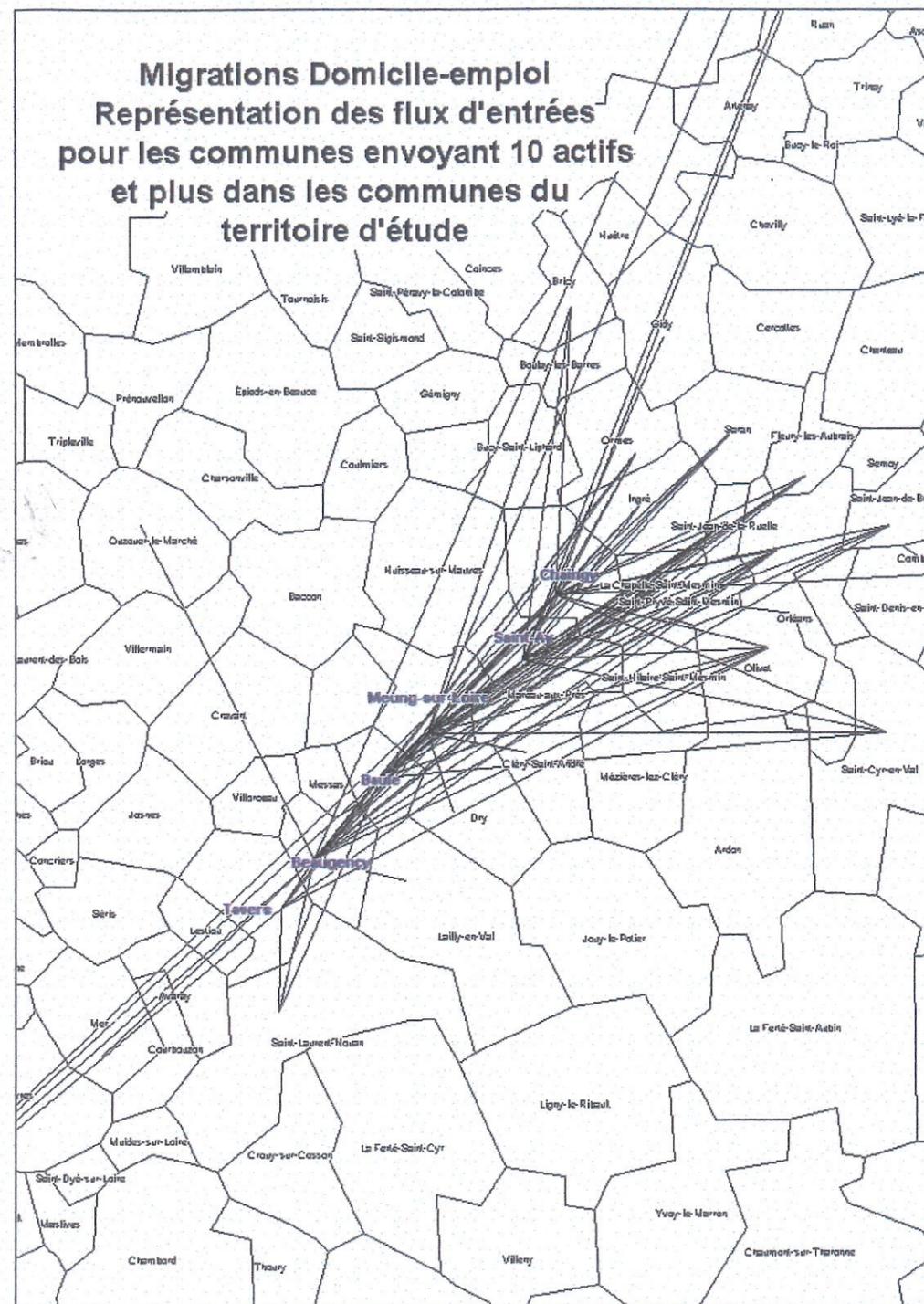


Le nombre d'actifs qui travaillent à l'extérieur du secteur d'étude n'est pas négligeable, il est d'autant plus élevé que la commune compte peu d'emplois. Inversement, les entrées d'actifs sont elles aussi très importantes et souvent plus que les sorties. Meung-sur-Loire et Beaugency sont les deux seules communes qui ont un pouvoir d'attraction important en matière économique.

Les actifs qui ne travaillent pas sur place se rendent massivement dans l'agglomération d'Orléans. Les actifs qui viennent travailler sur le territoire d'étude résident, principalement dans des communes situées dans la périphérie immédiate.

DONNEES GENERALES (flux et trafic)

DEPLACEMENTS RESIDENCE/TRAVAIL

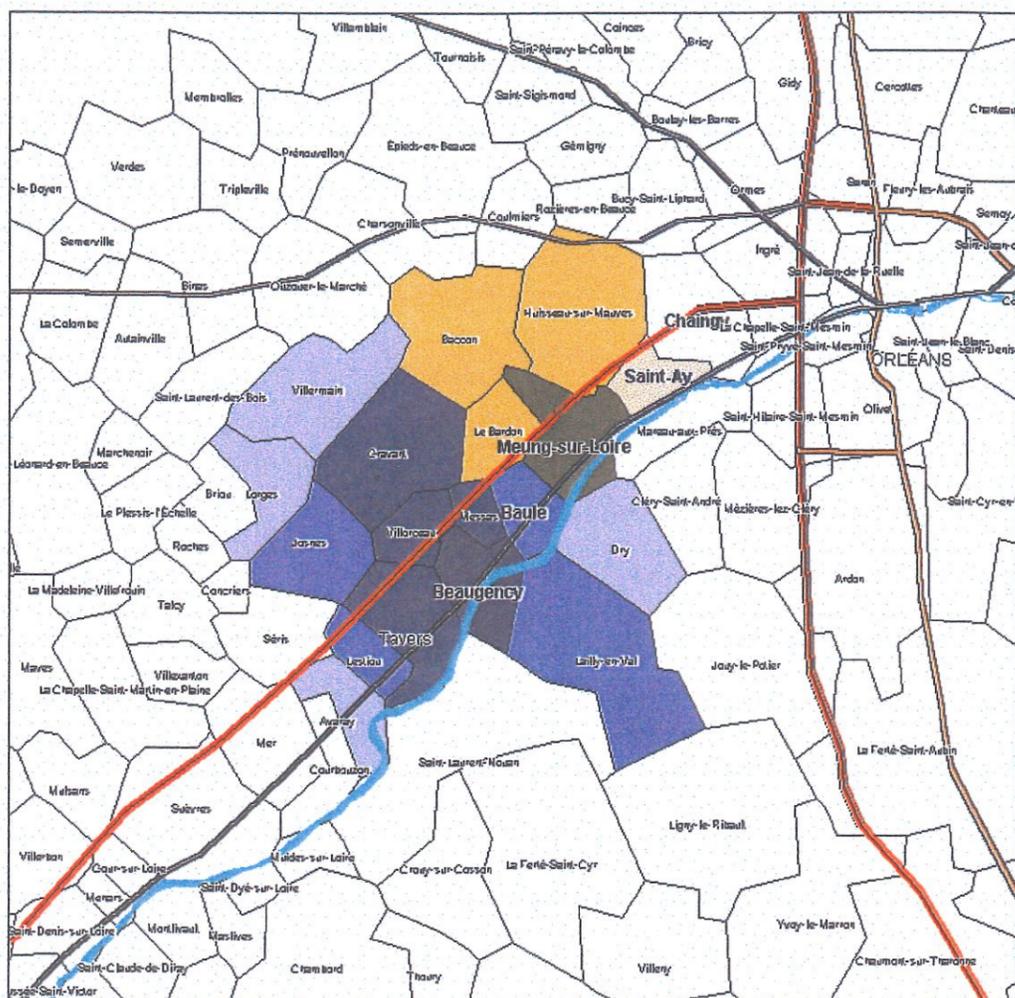


L'axe ligérien induit une concentration très importante des relations domicile-travail : les entrées d'actifs concernent des communes situées principalement à proximité de celui-ci.

DONNEES GENERALES (flux et trafic)

ATTRACTIVITE DES COMMERCES,

Intensité des relations entre les habitants des communes et les pôles commerciaux, de services et d'équipements de Beaugency et Meung-sur-Loire



Relations avec les pôles de Beaugency et Meung-sur-Loire

- Pôle de Meung-sur-Loire
- Très fréquentes avec le pôle de Meung-sur-Loire
- Fréquentes avec le pôle de Meung-sur-Loire
- Assez fréquentes avec le pôle de Meung-sur-Loire
- Pôle de Beaugency
- Très fréquentes avec le pôle de Beaugency
- Fréquentes avec le pôle de Beaugency
- Assez fréquentes avec le pôle de Beaugency

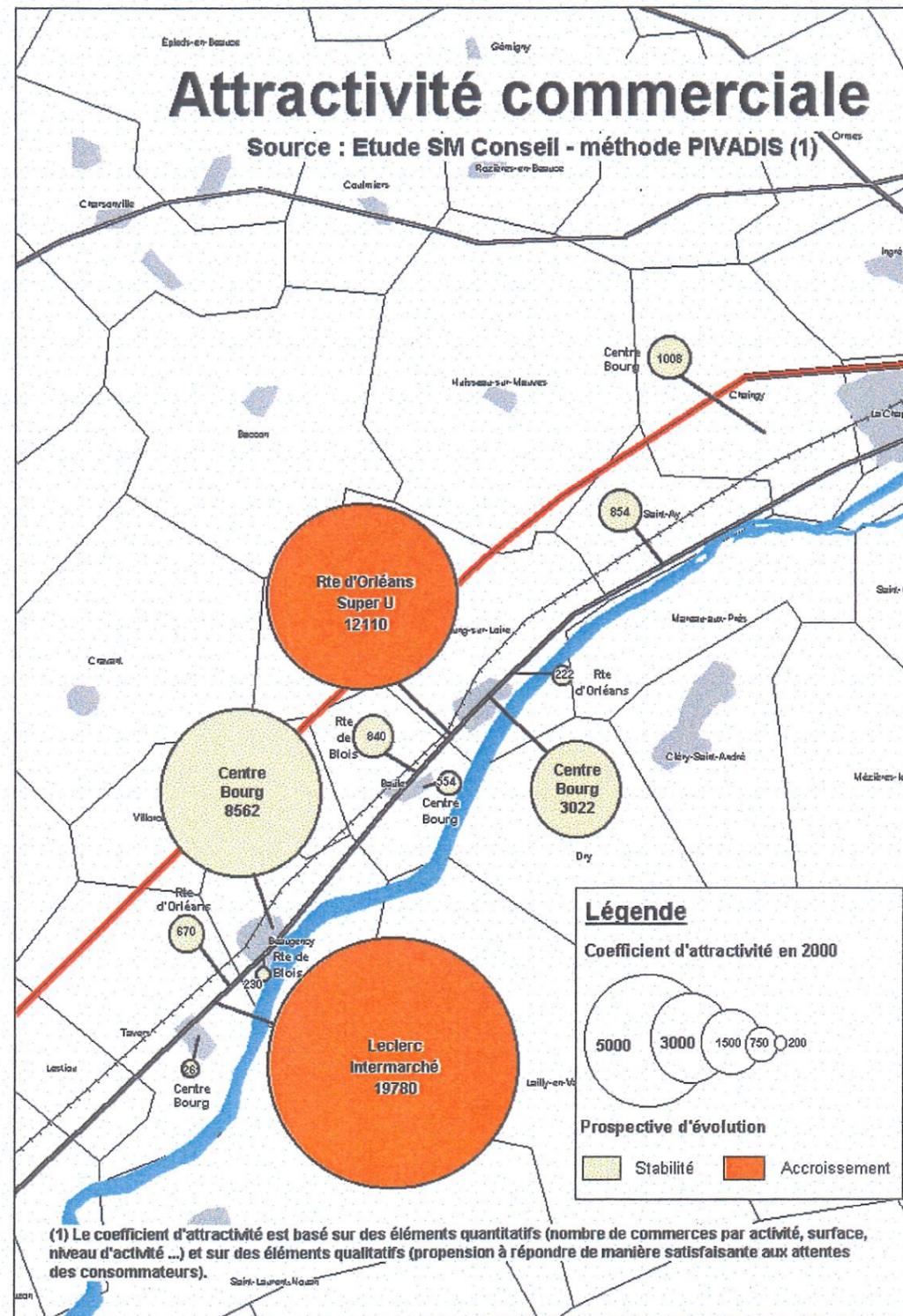
Source : Inventaire communal de 1998

Intensité des relations établie à partir d'une liste de 24 catégories de commerces, services et équipements.

Beaugency exerce une fonction commerciale indéniable à l'échelle des communes de la RN152. Son aire d'influence franchit même la Loire. Meung-sur-Loire joue le rôle d'un pôle complémentaire principalement pour les communes situées au nord et à l'est.

Attractivité commerciale

Source : Etude SM Conseil - méthode PIVADIS (1)



Légende

Coefficient d'attractivité en 2000

5000 3000 1500 750 200

Prospective d'évolution

Stabilité (jaune) Croissance (orange)

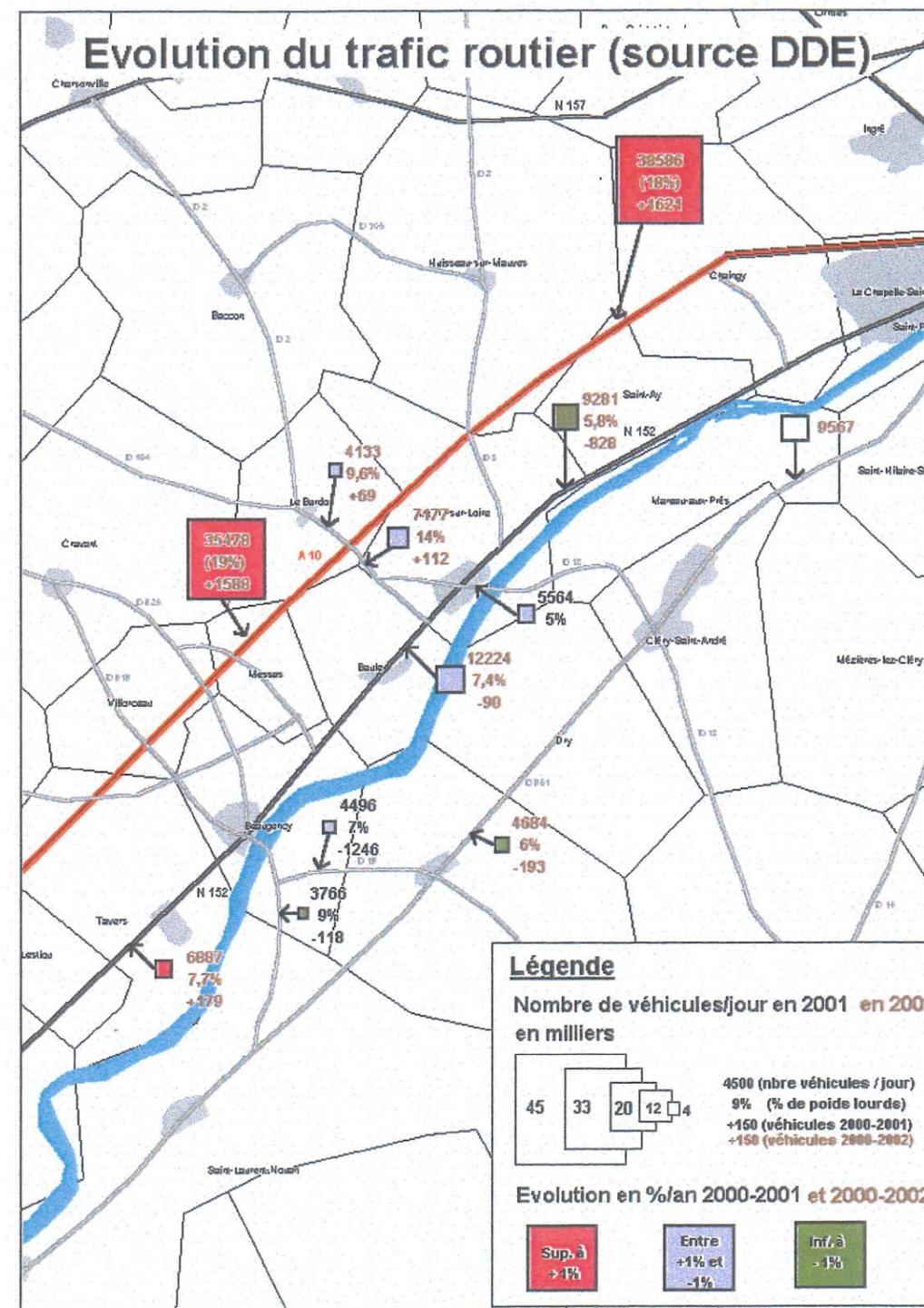
(1) Le coefficient d'attractivité est basé sur des éléments quantitatifs (nombre de commerces par activité, surface, niveau d'activité ...) et sur des éléments qualitatifs (propension à répondre de manière satisfaisante aux attentes des consommateurs).

En matière d'attractivité commerciale, et en dehors des centres-villes de Beaugency et de Meung-sur-Loire, les deux zones commerciales de Tavers et Baule dominent nettement et ont encore un réel potentiel de développement.

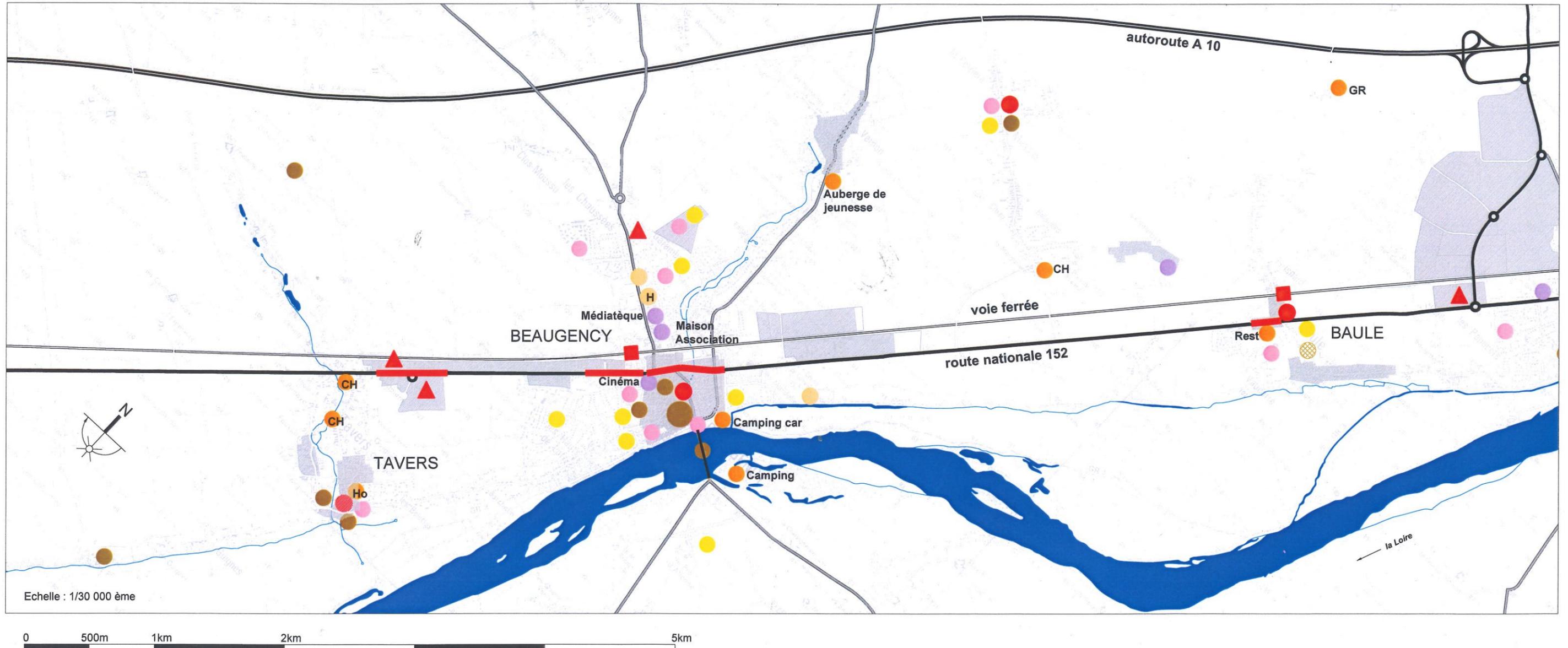
DONNEES GENERALES (flux et trafic)

L'EVOLUTION DU TRAFIC

En matière de trafic routier le long de la RN152, on note une réduction lorsque qu'on s'éloigne d'Orléans, ce qui démontre qu'il s'agit principalement de relation de proximité. La progression du trafic concerne essentiellement l'autoroute A10 et l'on enregistre même sur la période 2000-2002 une baisse assez significative au niveau de Saint-Ay, l'A10 jouant de plus en plus souvent un rôle dans les relations entre l'agglomération d'Orléans et le secteur d'étude.

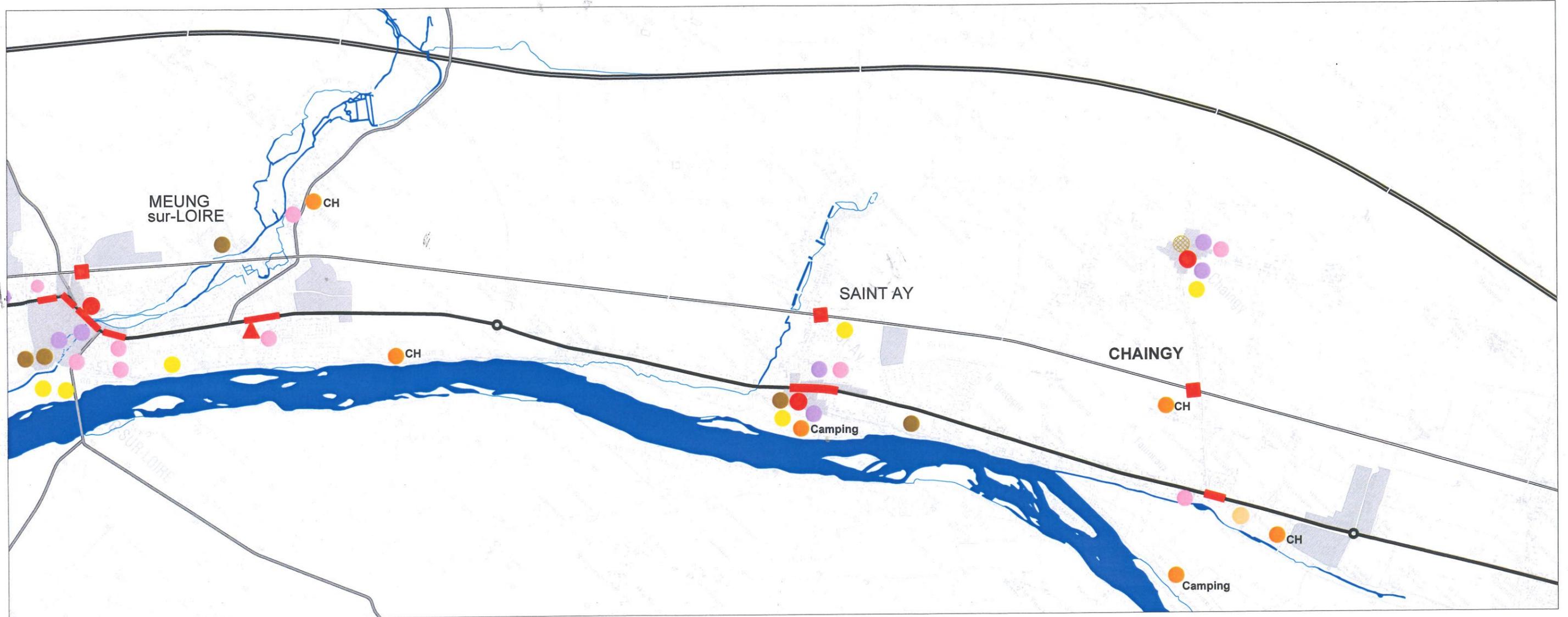


LES POLES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS



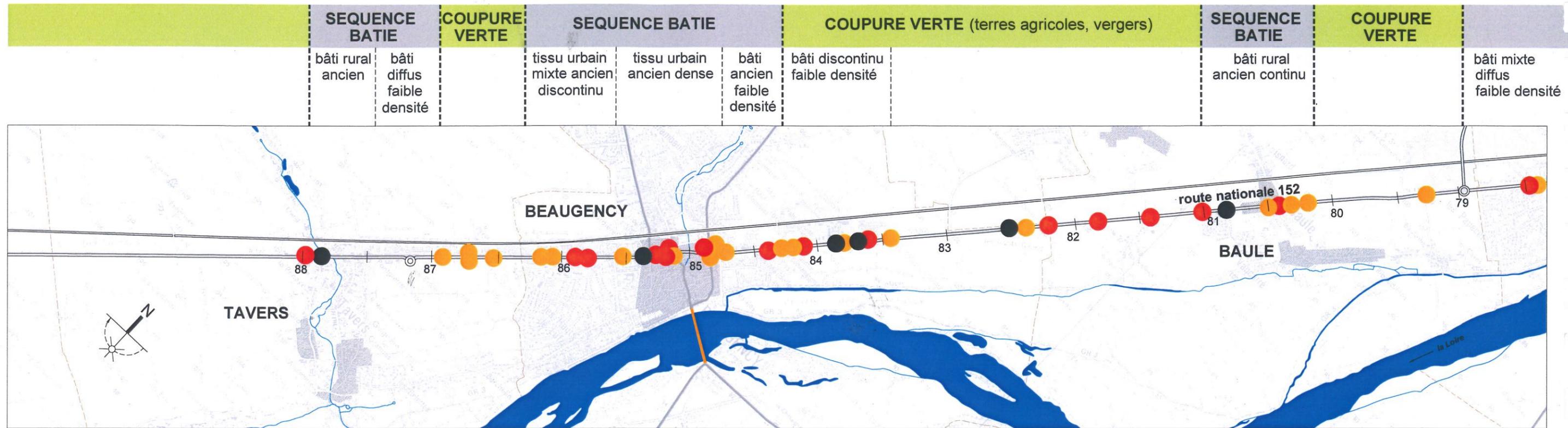
Les pôles générateurs de déplacements, qu'ils soient commerces ou équipements, destinés à la vie locale ou touristique, sont, sauf quelques chambres d'hôtes, étroitement liés aux implantations urbaines. Ces divers pôles nécessitent des aires de stationnement de proximité, qui dans les anciens qui disposent de peu d'espace libre, s'avèrent quelquefois insuffisants. C'est notamment du Meung, le ong de la RN 152, où existent quelques friches commerciales. Il serait hasardeux de dire que la mortalité de ces commerces est une cause directe de l'insuffisance de stationnement, mais il est certain que ce déficit affecte la vitalité commerciale en bordure de RN.

LES POLES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS



	CENTRE		MAIRIE		EQUIPEMENT CULTUREL		CENTRE COMMERCIAL
	H : hôpital		EQUIPEMENT SCOLAIRE		HEBERGEMENT TOURISTIQUE		COMMERCES D'ENTREE DE VILLE
	Ho : hôtel		EQUIPEMENT SPORTIF		SITE TOURISTIQUE		COMMERCES DIFFUS
	GR : gîte rural		EQUIPEMENT DE SANTE		GARE - ARRET		COMMERCES CONTINUS
	CH : chambre d'hôte						

LA SECURITE ROUTIERE



Echelle : 1/30 000 ème
0 500m 1km 2km

Les relevés d'accidents ayant fait l'objet d'un rapport de Police sur six ans, de 1997 à 2002, font état d'un total de 78 accidents dont 8 mortels (soit 10 %) et 24 avec au moins un blessé grave (soit 31 %).

Si les traversées d'agglomérations sont les plus touchées, l'ensemble du parcours est néanmoins concerné.

La RN 152 est donc une voie assez dangereuse sur la quasi totalité de son parcours. S'il apparait que c'est davantage une conduite inadaptée des automobilistes que la configuration de la voie et ses équipements qui soit à l'origine des accidents, leur gravité révèle une pratique de vitesses trop élevées, qui ne permet pas d'exclure des causes connexes; la pratique de grandes vitesses est de fait favorisée par le dégagement de la voie :

- rectilignité du tracé sur de longues distances avec grande largeur d'emprise sans obstacle (sauf aménagement en entrée nord-est de Baule),
- horizontalité générale du profil (sauf la plupart des traversées urbaines),
- bonne visibilité à longue distance en général.

Relevé d'accidents 1997-2002

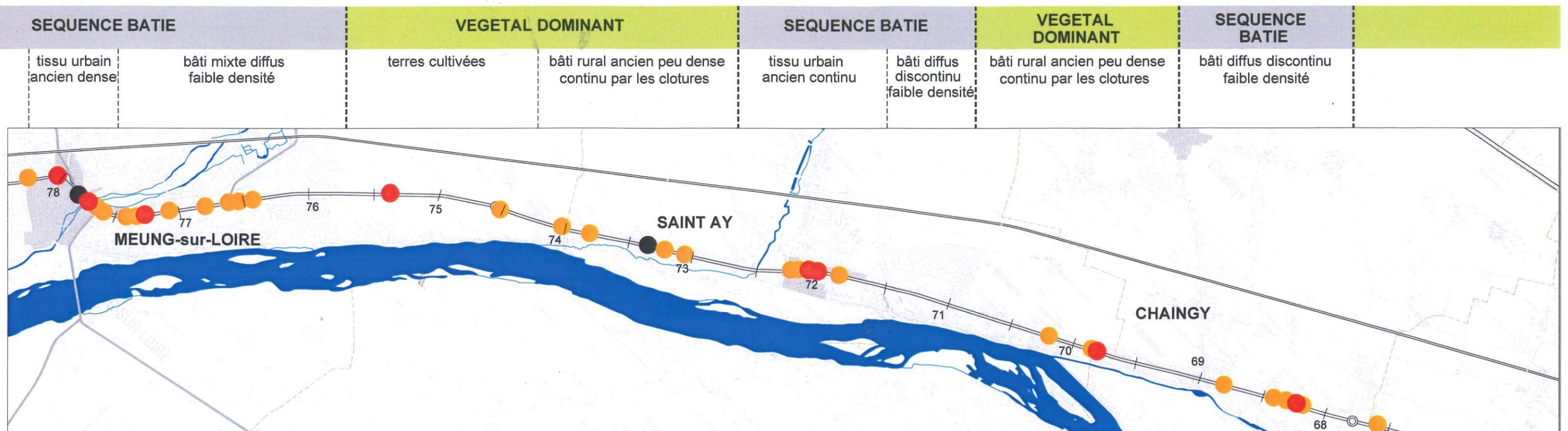
D'après relevés d'accidents ayant fait l'objet d'un rapport de Police fournis la Direction Départementale de L'Équipement du Loiret

LEGENDE :

- accident avec au moins 1 mort
- accident avec au moins 1 blessé grave
- accident avec au moins 1 blessé léger
- | point kilométrique de repérage

ANNEE	NBRE D'ACCIDENTS	ACCIDENTS MORTELS		ACCIDENTS AVEC AU MOINS UN MORT OU UN BLESSE GRAVE		NOMBRE TOTAL DE VICTIMES			
						tués	blessés graves	blessés légers	indemnes
1997	16	2	12,5 %	8	50 %	2	7	11	19
1998	11	0		4	36 %	0	4	12	9
1999	7	1	14,3 %	2	28,5 %	1	1	10	11
2000	14	1	7 %	6	42,8 %	1	6	16	11
2001	24	4	16,6 %	9	37,5 %	4	6	41	21
2002	6	0		3	50 %	0	3	4	6
TOTAL	78	8	10 %	32	41 %	8	27	94	77

LA SECURITE ROUTIERE



LES CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS

Plus d'un tiers des accidents ont eu lieu de nuit

C'est notamment le cas des accidents mortels (6 sur 8).

Seulement deux des accidents mortels et deux accidents avec blessés graves ont eu lieu dans des secteurs non éclairés; l'éclairage de la voie, plutôt de bonne qualité, ne semble donc pas à mettre en cause (mais il y a sans doute lieu de "casser" son uniformité pour appeler à davantage d'attention - cf. chapitre éclairage -). L'état de la chaussée peut également difficilement être mis en cause, puisque dans plus de la moitié des cas les conditions atmosphériques étaient normales.

La voie et ses équipements ne semblent donc pas directement à l'origine des accidents graves. La moitié des accidents mortels concernait un véhicule unique, laissant à penser que seule la conduite des automobilistes en soit responsable.

41 % des accidents ont été graves

Cette proportion est à relativiser puisque les accidents n'ayant pas fait l'objet d'un rapport de Police ne sont pas comptabilisés, mais elle est suffisamment élevée pour s'en inquiéter.

Les circonstances précises des accidents ne font pas partie des données de l'étude, mais il est manifeste que la gravité est liée à la vitesse du déplacement.

Plus de deux tiers des accidents ont eu lieu en agglomération

Les secteurs les plus urbanisés (Beaugency et Meung-sur-Loire) sont les plus touchés.

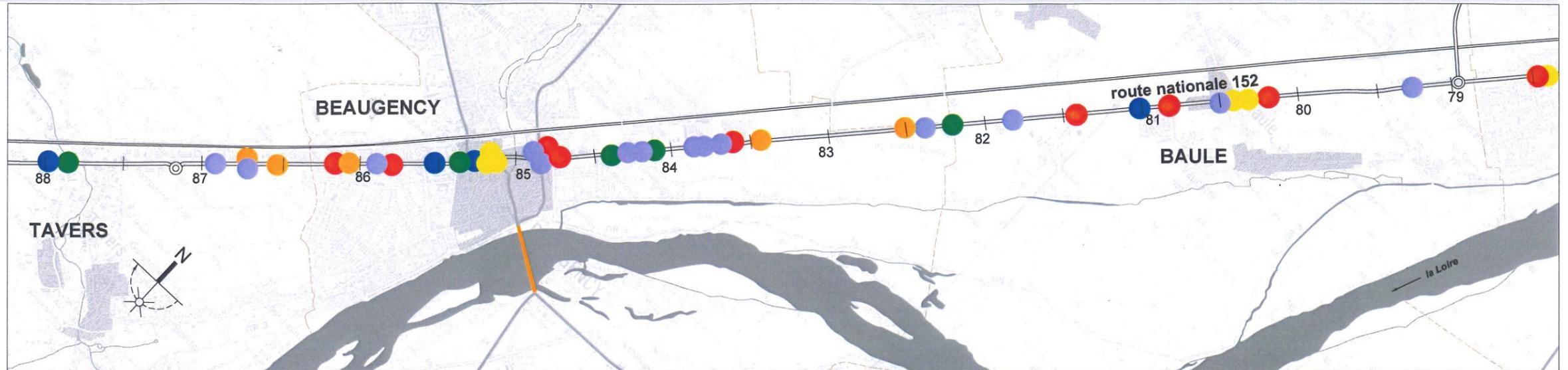
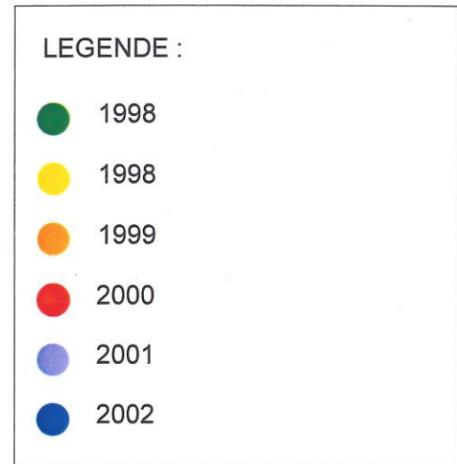
En agglomération, les risques potentiels sont plus importants du fait de la quantité de carrefours, mouvements en tourne-à-gauche, accès riverains, etc. Toutefois il paraît anormal que la proportion d'accidents graves y soit si élevée, car là où la vitesse est réduite les dommages corporels graves devraient être exceptionnels. Un tel constat vient donc attester du non respect des limitations de vitesse.

Mais si un comportement incivique ou irresponsable de la part de certains automobilistes est souvent invoqué, on ne peut retenir cette seule cause sans la nuancer.

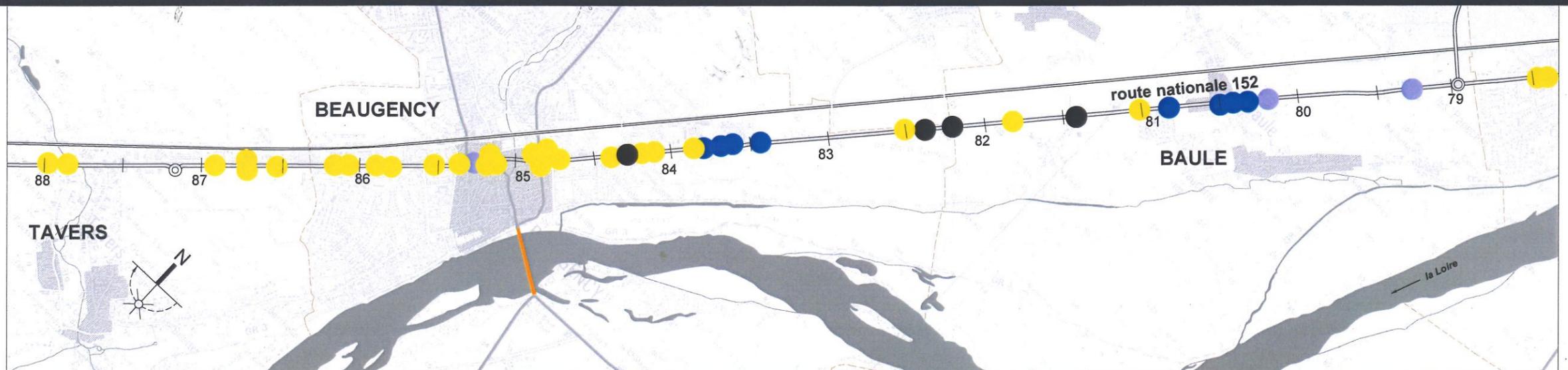
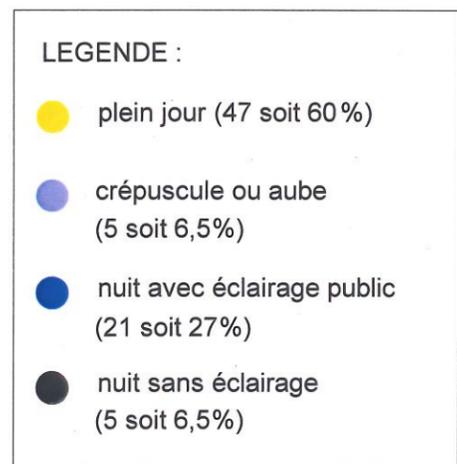
Les mouvements transversaux à la route induits par la présence de carrefours et d'accès riverains, sont manifestement à l'origine de la plupart des accidents. Or la priorité de la RN 152 sur les voies transversales est si fortement établie tant par le traitement de la voie que par son paysage, et la présence visuelle des transversalités de toutes natures le plus souvent peu valorisée, que l'attention de l'automobiliste n'est que rarement sensibilisée aux risques. D'autre part, le non-respect des limitations de vitesse suppose que les automobilistes n'aient pas été suffisamment ralentis dès l'entrée d'agglomération ou qu'ils aient eu la possibilité de réaccélérer. Les contraintes et mesures en faveur du ralentissement en milieu urbain sont donc insuffisantes.

LA SECURITE ROUTIERE

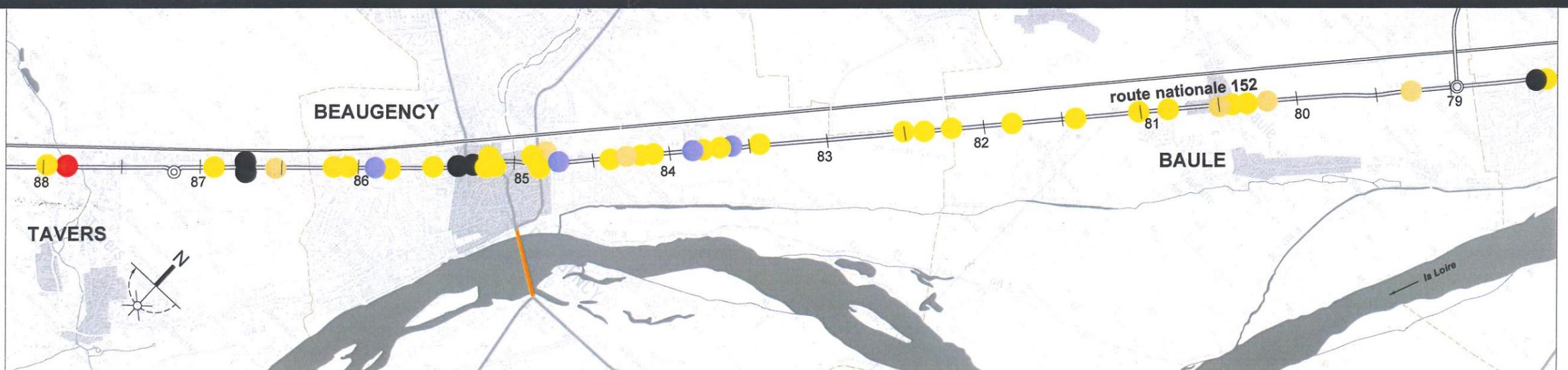
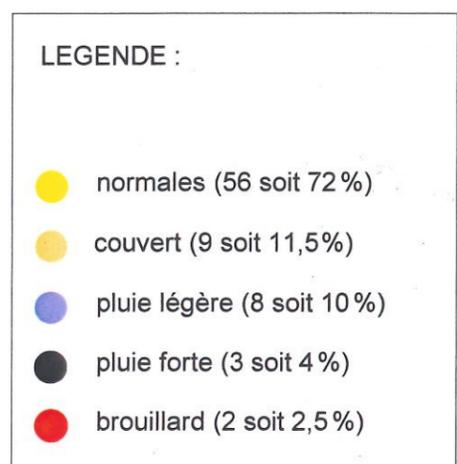
LOCALISATION CHRONOLOGIQUE DES ACCIDENTS 1997-2002



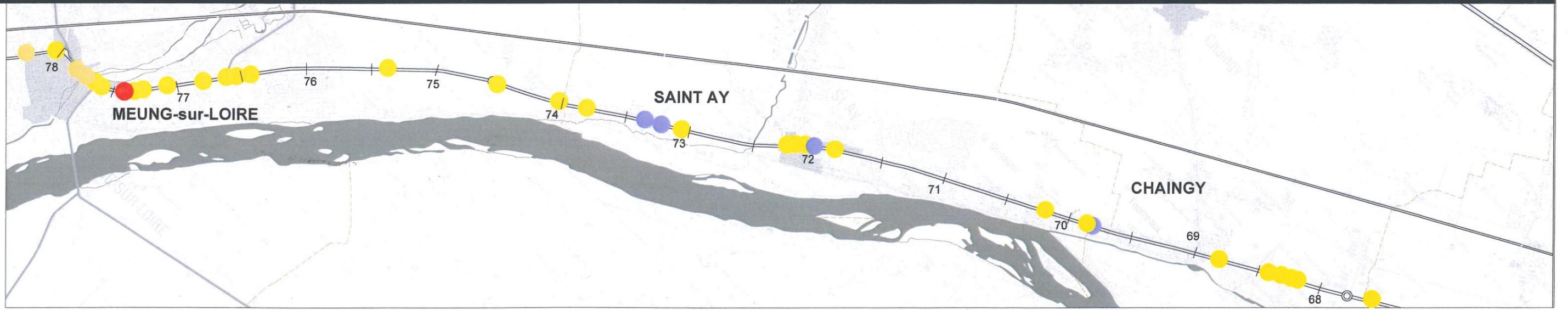
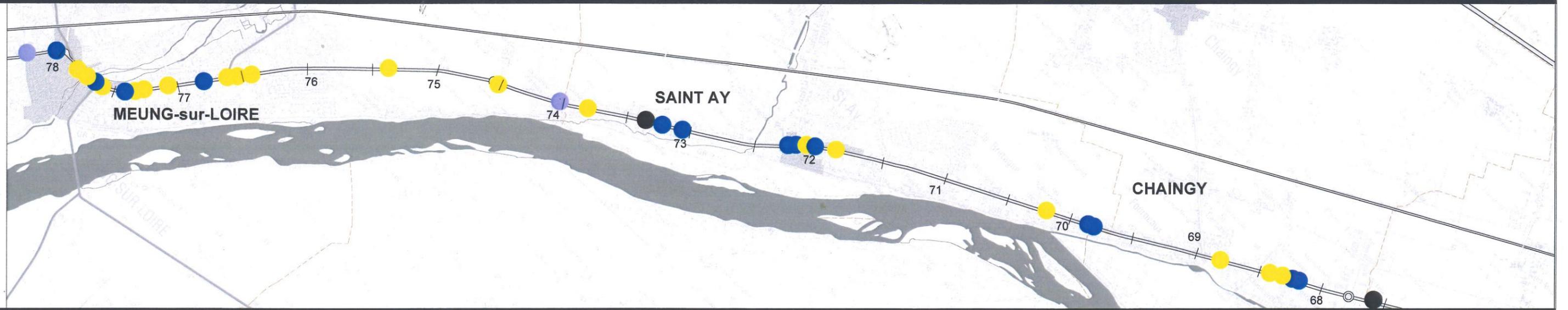
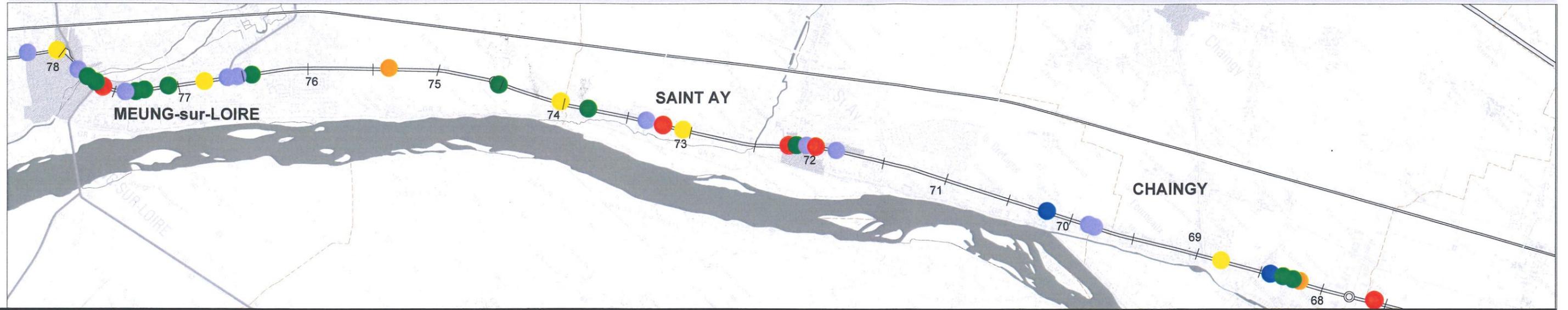
CONDITIONS DE LUMIERE DES ACCIDENTS 1997-2002



CONDITIONS ATMOSPHERIQUES DES ACCIDENTS 1997-2002



LA SECURITE ROUTIERE



LA SECURITE ROUTIERE

LES PROBLEMES DE SECURITE SIGNALES PAR LES COMMUNES

- **Difficulté et dangerosité des accès sur la RN en provenance,**
 - . des accès riverains (habitations en bordure de RN à Chaingy, zone d'activité de Beaugency)
 - . des petites routes transversales (Tavers, voies d'accès au village)

- **Insécurité et/ou inconfort des traversées piétonnes dans les centres urbains** (Saint Ay, Beaugency)

La pratique d'une vitesse trop élevée sur la RN, signalée par la plupart des communes, est la cause de ces deux grandes familles de problèmes.

LES AMENAGEMENTS DE SECURITE REALISES DANS LES TRAVERSEES D'AGGLOMERATIONS

Plusieurs initiatives ont déjà été prises au cours des dernières années, qui ont toutes apportées une amélioration sensible, même si celle-ci est parfois jugée encore insuffisante.

Chaingy

De nombreux accidents graves ayant eu lieu à Chaingy lors de dépassements, des mesures routières ont été mises en oeuvre pour limiter les dépassements :

- une ligne blanche continue interdit le dépassement sur toute la traversée,
- la limitation de vitesse de 50 km/h appliquée aux traversées d'agglomération a été reléguée à 70 km/h, de sorte que les automobilistes soient moins tentés de dépasser.

Ces mesures ont démontré leur efficacité quant à la réduction du nombre d'accidents graves, mais les accès riverains restent difficiles, voire dangereux.

Saint Ay

A la demande de la commune, la traversée de Saint-Ay a fait l'objet d'une étude du CETE de Blois en 1996, qui s'est concrétisée par la réalisation de divers aménagements en 1999.

L'étude prévoyait la réduction de la chaussée de 7m à 2X3 m, sur la base du principe suivant:

- dans les sections routières d'approche où la vitesse est limitée à 70km/h, création d'une bande axiale,
- dans la traversée d'agglomération, création d'un terre-plein central franchissable de couleur claire, pouvant s'élargir jusqu'à 2m au droit des carrefours, de façon à stocker les véhicules tournant à gauche. Le terre-plein central étant dans tous les cas d'une largeur supérieure à la bande axiale des sections d'approche de façon à marquer la transition et créer un effet de rétrécissement de chaussée incitant au ralentissement (passage de 70 à 50km/h).



Création d'un séparatif des sens de circulation avec effet de rétrécissement de la chaussée dans la traversée de Saint-Ay

Le dispositif agit comme signal visuel, sans contrainte physique forte (la hauteur du terre-plein central est de 8 cm maximum et ses bordures sont chanfreinées).

Photo 1 : entrée sud-ouest de St Ay. Le séparatif est assez étroit (bien qu'on soit déjà entré en agglomération), la discontinuité marque la possibilité de franchissement (malgré l'absence de carrefours ou d'accès riverains sur cette section de voie).

Photo 2 : la bande s'élargit à l'approche des premières maisons implantées en rive. Photos 3 et 4 : des îlots pavés encadrent les passages piétons.

A la réalisation, le terre-plein central a presque disparu, sans doute en raison de la succession des carrefours et accès riverains, et seuls des îlots pavés perdurent de part et d'autre des passages piétons. La lisibilité du système tel qu'il était prévu est altérée. La bande axiale est néanmoins efficace pour le ralentissement.

Des bandes de stationnement latérales sur chaussée ont été aménagées, délimitées par une peinture au sol.

L'éclairage des passages piétons a été renforcé.

Les plantations prévues par l'étude (arbres, et haies jouant un "effet paroi") n'ont pas été réalisées.

Une amélioration est constatée par la commune de Saint Ay depuis ces aménagements, notamment concernant les traversées piétonnes, mais globalement le résultat est jugé insuffisant.



Saint-Ay - l'emprise du trottoir a été réduite pour créer une bande de stationnement latéral délimité par une peinture de sol.

Remarques :

- outre leur rôle de "rétrécisseur" visuel de chaussée, le terre-plein central ou la bande axiale constituent un refuge dans les traversées piétonnes qui améliore la sécurité (et également le sentiment de sécurité) des piétons,

- le stationnement latéral présente de nombreux avantages : il signale le caractère urbain, crée un effet paroi incitant au ralentissement, et un écran entre chaussée et trottoir qui augmente la sécurité des piétons. De plus, le stationnement latéral participe à la réduction des nuisances sonores pour les riverains,

- la peinture de sol est une solution économique à la réalisation mais elle réclame un entretien fréquent, insuffisamment pris en compte. Il serait peut-être préférable de recourir à des revêtements plus coûteux à la réalisation mais de plus grande pérennité, car l'aspect négligé n'incite plus au respect et le bénéfice des aménagements se perd.

Baule

Une étude du CETE de Blois a été effectuée en 1990-91 sur demande de la commune, qui a débouché sur une requalification complète de la traversée pour lui conférer un caractère plus urbain, mieux signaler les entrées d'agglomération pour faire ralentir, sécuriser les arrêts de bus, les traversées piétonnes, les tourne-à-gauche et le déplacement des véhicules agricoles et cycles, et faciliter l'accès aux commerces. Ont été réalisés :

LA SECURITE ROUTIERE

- une réduction d'emprise de la chaussée à 6m, avec ligne blanche axiale interdisant le dépassement,
- des sites propres hors chaussée pour les arrêts de bus,
- un désaxement de chaussée (lié à l'arrêt de bus) en entrée nord-est de Baule,
- un réaménagement complet des trottoirs, initialement encombrés, avec:

- . des bandes de stationnement latérales hors chaussée,
- . une ligne de candélabres,
- . une bande de circulation piétonne.

L'étude prévoyait également la plantation d'arbres qui n'a pas été réalisée.



Baule - l'aménagement des arrêts de bus cadre l'entrée nord-est

Il s'agit ici d'une restructuration complète de l'espace public de la voirie, où l'image de la voie a été véritablement modifiée : de la route de campagne à l'avenue. Cet aménagement global est exemplaire au sens où il ne traite pas le problème de sécurité isolément mais l'associe à une valorisation des fonctions urbaines (transports en commun, commerces). C'est donc clairement une réappropriation urbaine de la route.

Grâce à ces dispositifs, les vitesses pratiquées dans la traversée ont été réduites d'environ 15 km/h. Mais il reste incertain que les déplacements des cycles prévus sur la RN aient véritablement été facilités.



Des lieux où l'attention est insuffisamment sollicitée aux risques potentiels :

1. Les zones d'activités dont la façade sur la voie est peu structurée, ou l'aspect général est délaissé, qui peuvent sembler désertiques (ci-dessus)
2. Les franges urbaines avec des accès riverains ponctuels (ci-dessous)



< A Chaingy, les accès aux propriétés privées anciennes sont clairement signalés par leur portail, même si le traitement de voirie reste indifférencié au droit de ces accès.

Dans la zone d'activités de Beaugency, les accès sont souvent trop peu visibles (entrée du site de Faurécia) >



Si l'année 2002 a enregistré une forte baisse du nombre d'accidents qui laisse espérer une amélioration à venir (notamment grâce aux mesures de sensibilisation et de contrôles prises à l'échelle nationale), la question de la sécurité routière sur la RN 152 reste préoccupante.

La pratique de vitesses trop élevées par les automobilistes est indiscutablement à l'origine de l'ensemble des problèmes de sécurité.

Les effets positifs des aménagements réalisés en faveur du ralentissement mettent en évidence qu'un comportement inadapté des automobilistes aux lieux qu'ils traversent ne résulte pas de leur seul incivisme mais aussi d'une mauvaise perception des risques.

La perception globale de la voie reste celle d'une grande route de transit, où l'automobiliste se sent prioritaire.

De plus, la topographie générale de la voie et son classement "super E" pour l'accueil des convois exceptionnels, en font un itinéraire particulièrement dégagé, où il est aisé et tentant de pratiquer des vitesses élevées.

L'automobiliste se trouve placé en position dominante et confortable, et son attention aux usages riverains et à la vie locale en général en est limitée. Il a possibilité de prendre de la vitesse dans les traversées de rase campagne et sa tendance naturelle sera de chercher à la maintenir sur l'ensemble de son déplacement, si rien ne l'incite ou le contraint à ralentir.

Parallèlement, la croissance urbaine a induit une complexification de la circulation

(augmentation des mouvements transversaux à la voie, diversification des types de déplacements) avec une augmentation des risques potentiels, et aussi une demande accrue de réappropriation de l'espace de la voirie pour d'autres usages que le seul transit.

L'aménagement de la voie n'a donc pas encore pleinement pris la mesure de cette évolution, et la RN 152 est pratiquée comme une route de campagne qu'elle n'est plus tout à fait.

Toutefois, l'aménagement routier n'est pas seul en cause dans l'insuffisante perception des usages riverains. En frange d'agglomération, en particulier dans les zones d'activités, l'aménagement ne permet pas toujours d'identifier clairement le caractère "habité" des rives : absence de clôtures et de traitement des accès riverains, faible structuration du bâti. Dans ces secteurs, les signes de l'urbanité, affaiblis par l'incohérence des divers aménagements, sont insuffisants pour solliciter l'attention des automobilistes.

Un rééquilibrage entre les différents usages de la voie paraît donc nécessaire pour garantir davantage de sécurité. Il y a lieu de renforcer la perception de la présence habitée des lieux, même là où elle reste diffuse, pour inciter l'automobiliste à la prudence. Ceci dans la continuité des actions déjà entreprises qui ont prouvé leur pertinence, mais qui restent trop ponctuelles pour modifier la perception d'ensemble.

LES TRANSPORTS EN COMMUN



DANS L'AGGLOMERATION D'ORLEANS

Les transports en commun de l'agglomération d'Orléans s'arrêtent à La Chapelle Saint Mesmin. Ils sont assurés par des bus. Il n'y a pas de projet de nouvelle ligne de tramway dans ce secteur ni d'accroissement du périmètre des transports de l'agglomération vers Chaingy.

DE CHAINGY A TAVERS : DEUX MODES DE TRANSPORTS EN COMMUN

1 - Le train : une desserte grande ligne et une ligne régionale

- l'Aqualys Paris-Orléans-Tours fait partie du réseau SNCF grandes lignes. Il dessert les gares de Meung-sur-Loire et Beaugency.

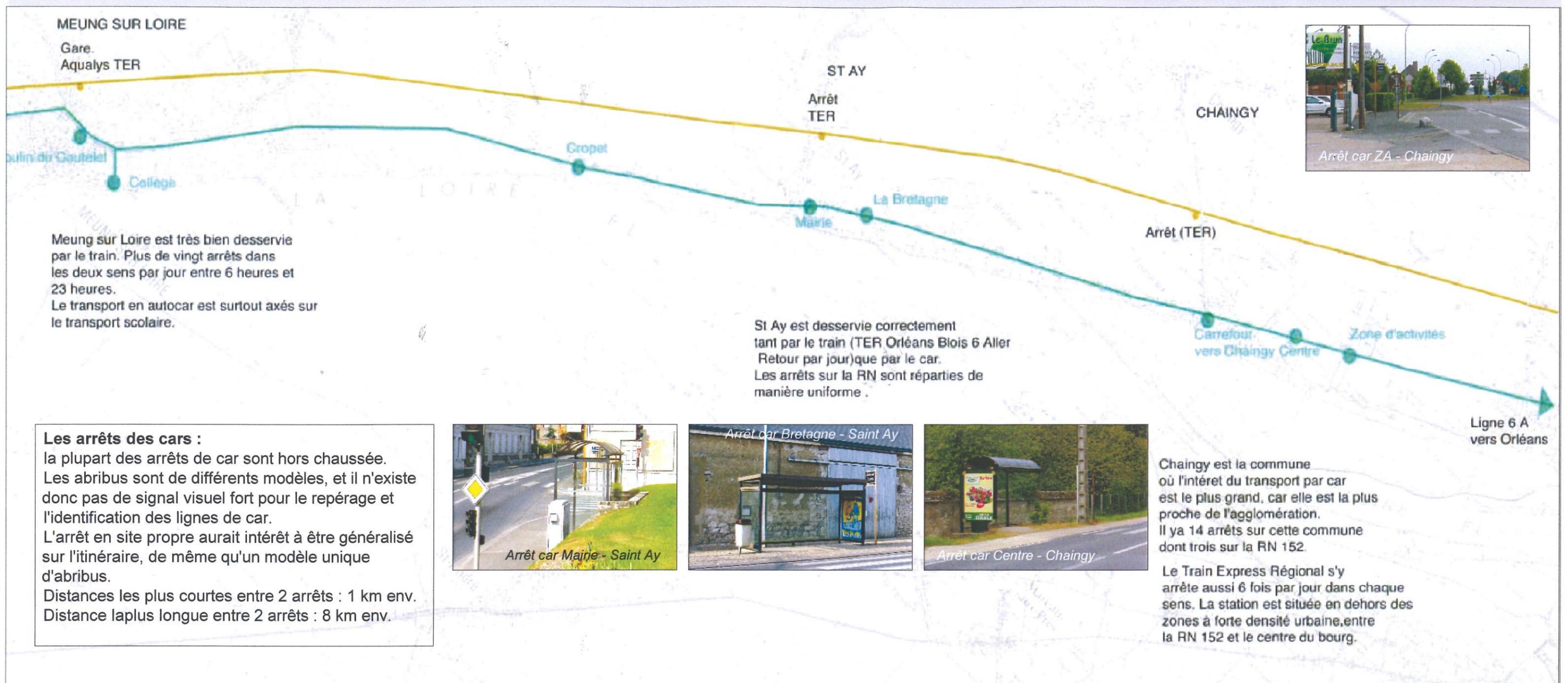
- le TER, Orléans-Blois, ligne régionale, s'arrête dans toutes les gares concernées par l'étude avec une fréquence de 6 allers-retours par jour. Le TER est géré par le Conseil Général du Loiret.

Le desserte par le train est satisfaisante. On remarque qu'elle induit deux phénomènes :

- les usagers se rendent aux gares en voiture. Une baisse du trafic de transit contrebalancée par l'augmentation des déplacements locaux a été notée dans l'étude; les trajets domicile-gare contribuent à l'augmentation du trafic sur la RN et transversalement. Il y a donc peut-être lieu de freiner dès maintenant leurs effets négatifs : encombrements, nuisances, nécessité de vastes parkings près des gares. La création de pistes cyclables et garages à vélos près des gares, offrirait une alternative au recours obligatoire à l'automobile, participerait à réduire de circulation sur la RN, et répondrait à une attente exprimée par les élus.

- la superposition des passages très réguliers de l'Aqualys, et du TER, renforce l'attractivité des communes de Meung-sur-Loire et Beaugency, mieux desservies que les autres communes. D'Orléans à Blois, ce sont les gares de ces deux communes qui sont les plus actives, avec celle de la commune de Mer, sur le département du Loir-et-Cher.

LES TRANSPORTS EN COMMUN



2 - Les cars

Les deux lignes régulières de cars Orléans-Blois (9A et 9B) et leurs ramifications, basées sur le transport scolaire principalement, sont gérées par la société des Rapides du Val de Loire (R.V.L.) sous la tutelle du Conseil Général du Loiret. Les six communes de l'étude sont desservies par ces lignes. Ces deux lignes comportent des itinéraires variables. La fréquence de passage est proportionnelle à la rentabilité de l'itinéraire elle-même fonction de l'importance du nombre d'usagers.

Les cars Orléans-Blois sont fortement concurrencés par le train, plus économique et avec des temps de trajet, indépendants du trafic, et donc plus fiables. Les cars sont néanmoins très fréquentés du fait d'une population importante sur ce secteur de l'Orléanais, notamment par les habitants des communes proches d'Orléans, comme Chaingy, ou celles moins bien desservies par le train comme Baule.

Le Conseil Général du Loiret et le Conseil Régional du Centre ont opté pour intensifier les dessertes au cours des dernières années :

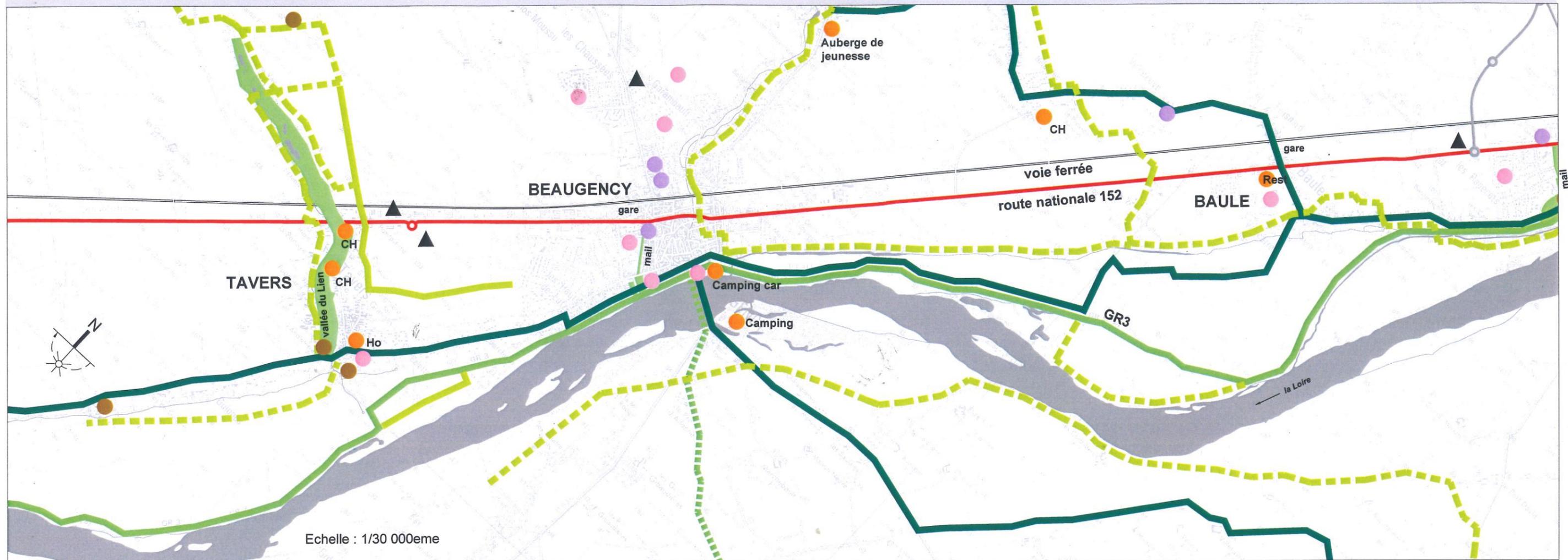
- le Conseil Régional prévoit l'ajout d'un train supplémentaire en début de matinée sur la ligne TER Orléans-Blois (aller-retour, arrivée à Orléans : 8h).
- lors de sa convention de délégation de services publics en 2002-2003, le Conseil Général a augmenté la fréquence des passages.

INTERCONNEXION TRAIN-CAR

Il n'y a pas de correspondances entre les deux modes de transports en commun. Une réflexion récemment menée pour améliorer les connexions s'est heurtée aux importantes contraintes de gestion des horaires.

(d'après renseignements obtenus auprès de l'agglomération d'Orléans, responsable des transports, M. Gange; du Conseil Régional; du Conseil Général, sous-direction des Transports, M. Brun ; de la société des Rapides du Val de Loire, M. Bruneau).

LES LIAISONS DOUCES



UN RESEAU D'ITINERAIRES DE LOISIRS BIEN MAILLE

Les itinéraires de promenades et randonnées piétons, équestres et cyclotouristiques, sont assez nombreux et bien reliés entre eux et permettent l'accès à tous les secteurs du territoire de l'étude. La suppression des anciens passages à niveaux occasionne cependant d'assez nombreuses coupures dans ce réseau autrefois satisfaisant, et des itinéraires de substitution seront à développer.

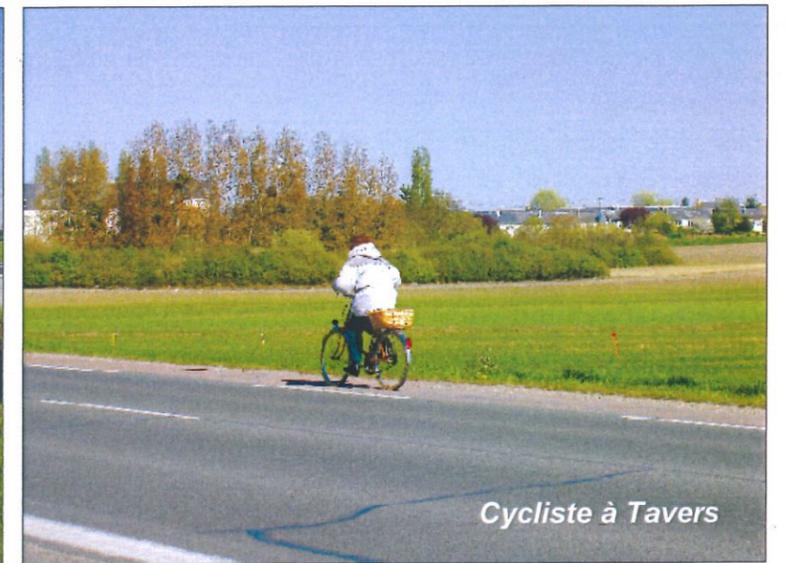
Les circuits offerts sont très liés aux cours d'eau :

- notamment les bords de Loire avec le chemin de grande randonnée n°3 dit de la vallée des rois,
- les rus avec surtout les bords de Mauves à Meung et Baule.

On note donc l'attention qui a été portée au développement du tourisme et de loisirs et à la découverte des beaux sites locaux dans l'établissement de ces itinéraires.



Cycliste à Baule



Cycliste à Tavers

LES LIAISONS DOUCES



(document établi d'après carte IGN : Loiret randonnée, Orléans-Beaugency, 1/50 000e, 1995).

- Hébergement touristique
- Lieu d'intérêt touristique
- Equipement scolaire
- Equipement culturel
- ▲ Centre commercial

UN DEFICIT DE LIAISONS CYCLISTES URBAINES, VERS LES COMMERCE, LES EQUIPEMENTS ET LES LIEUX DE TRAVAIL

Si les itinéraires existants permettent d'apprécier les paysages naturels, la pratique du vélo en milieu urbain reste peu développée. Aller faire ses courses dans les grandes surfaces en bordure de la route nationale, ou se rendre aux équipements scolaires ou aux gares, est possible mais peut difficilement s'effectuer dans de bonnes conditions de sécurité. De plus, il n'existe aucune aire de stationnement pour les vélos en ville. La pratique du vélo a donc été jusqu'ici principalement considérée dans sa dimension de loisirs, mais les déplacements fonctionnels n'ont pas encore été pris en compte. On note toutefois que de telles pratiques existent sur la RN 152. Et la plupart des élus du territoire de l'étude expriment l'existence de demandes et de besoins qui ne sont pas pleinement satisfaits.

Serait-il opportun de créer des sites propres pour les vélos le long de la RN 152 ?

Hors des traversées urbaines, l'emprise assez large de la voie le permettrait. De plus son profil plat qui minimise l'effort physique, rendrait plus attractif et accessible le déplacement. Il n'est pas certain qu'une piste continue sur la totalité de l'itinéraire soit, en l'état actuel au moins, vraiment utile. Mais en tout état de cause **il serait pertinent de permettre et faciliter l'accès à vélo aux commerces de grande surface, aux zones d'activités, et aux divers équipements publics**, et d'équiper ces lieux de parkings sécurisés (de tels équipements pourraient faire partie de la programmation des zones commerciales et d'activités en projet et de celles prévues à réhabiliter). Il est difficile d'évaluer quelle serait l'importance de la pratique de pistes cyclables sur la RN 152, mais on a pu noter en d'autres lieux qu'on assiste toujours à un développement de l'usage du vélo dès lors que des conditions de déplacement confortables et sécurisées existent.

En milieu urbain, le développement de la pratique du vélo peut également participer à alléger les problèmes de stationnement.

Aussi si la question de la création de pistes cyclables ne peut représenter une priorité dans les aménagements à prévoir sur la route nationale, elle n'est certes pas à négliger. Il est plus que probable que l'existence d'itinéraires agréables et sûrs pourrait conforter l'usage du vélo dans les petits déplacements. En outre, des aménagements en faveur des cycles modifieraient profondément l'image de la voie jusque là exclusivement réservée à l'usage automobile, et confirmerait sa réappropriation par les usages locaux.

CONCLUSION

Le paysage de la RN 152 ne permet pas de réelles ouvertures, ni sur la Loire, ni sur la Beauce.
L'usager de la route ne peut prendre la mesure du contexte dans lequel il se déplace.

La route dans cet environnement devient son principal horizon.

Les ondulations du plateau de Beauce et la végétation du coteau de la Loire participent au blocage visuel. Mais le dynamisme et l'attractivité des communes concernées par l'étude ont transformé la route de campagne d'accès aux châteaux de la Loire et aux lieux de villégiature:

Elle traverse aujourd'hui de longs secteurs péri-urbains qui se développent sur ses rives, entrecoupés de séquences « vertes »

Cette croissance faite de logiques urbaines juxtaposées ne laisse que des reliquats d'espaces agricoles. Ceux-ci se sont uniformisés avec la disparition de la vigne et la diminution des vergers remplacés par la monoculture céréalière. Les centres historiques ne se perçoivent plus aussi clairement dans leur environnement ; les secteurs péri-urbains sont disparates. Les limites et les passages sont imprécis.

Avec ces mutations, les déplacements sur la RN 152 se sont complexifiés.

Elle accueille à la fois une circulation de poids lourds pour desservir les zones d'activités, des convois exceptionnels, des déplacements locaux plus ou moins diversifiés et une circulation touristique. Elle assure encore le passage des engins agricoles. Dans les traversées urbaines elle doit permettre l'accès aux commerces, aux équipements, tout en préservant la sécurité des piétons. Il devient difficile d'assurer conjointement la fluidité des déplacements, de faciliter la desserte et le transit sans nuire au cadre de vie, à la sécurité.

Ce paysage qui s'est banalisé et cette route dont les fonctions se sont complexifiées, s'inscrivent pourtant dans un territoire porteur d'une histoire forte et encore très présente dans la mémoire collective.

A l'articulation de la Beauce et du Val de Loire,

C'est un pays de vignes, de blés, de moulins et d'eau

Qui appartient à l'ensemble des richesses historiques et environnementales du fleuve.

Depuis la route, rien ne se voit pas ou fort mal.

Cet héritage participe à la qualité du cadre de vie des six communes concernées par l'étude. Il est parti prenante du dynamisme démographique local. Il en est un des atouts économiques.

Il donne aussi du sens à ce lieu, il contient les éléments d'une différence malgré la banalisation qu'induit le développement de l'agglomération d'Orléans.

Il peut être porteur du sens, dans un souci de continuité et de cohérence, donné aux aménagements de la RN 152.

Cela fera l'objet des études conduites lors de la phase 'Plan Directeur d'Aménagements » qui finalisera le présent document.

Le diagnostic nous permet cependant d'envisager cette requalification selon deux axes principaux :

1 Préserver et valoriser le patrimoine local depuis la route :

en conservant les coupures vertes et les horizons qu'elles proposent,
en prévoyant une signalétique pour les centres historiques et les sites remarquables

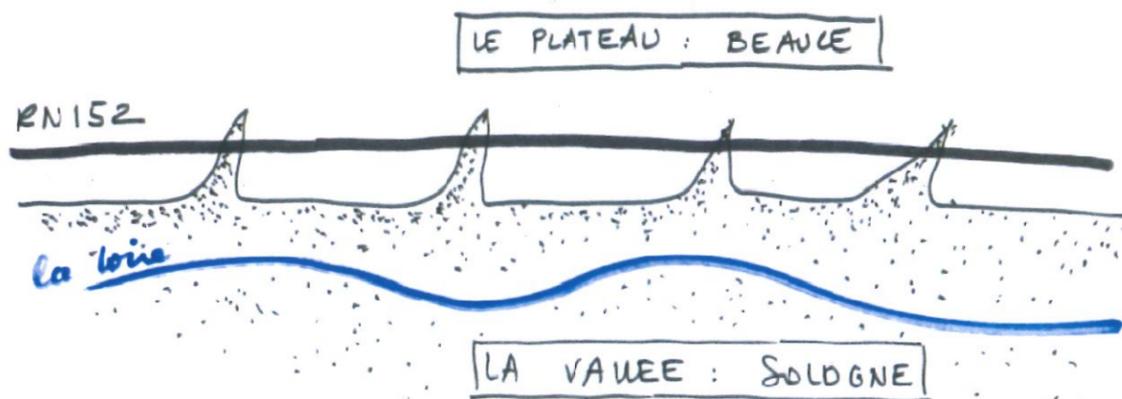
2- Mieux adapter les traitements de la route et ses rives aux mutations du territoire qu'elle traverse :

en qualifiant les entrées de ville qui sont des secteurs clés de l'image à venir de ces communes où se situent l'essentiel des zones d'activités et une grande partie de l'habitat pavillonnaire.

LA RN 152 EN SIX CONSTATS : UNE TRAME POUR ORIENTER DE FUTURS AMENAGEMENTS

● CONSTAT 1

La géographie a fondé l'histoire urbaine du territoire



LES BRECHES

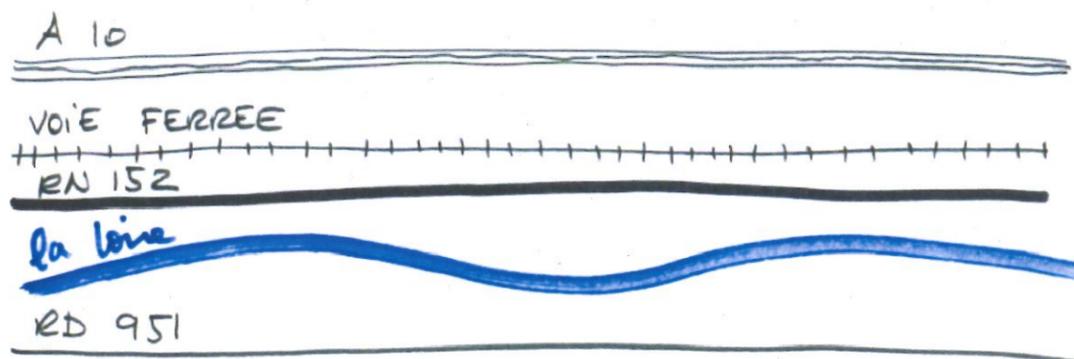
Le rebord du plateau beauçois est entaillé de quatre brèches où coulent de petits affluents du fleuve. Ces creux du relief sont les berceaux des bourgs. La route longe le bord du plateau en traversant les brèches qui sont les seuls accidents de relief dans le profil horizontal de la voie. Ainsi, lors du déplacement, la pente annonce l'entrée dans les coeurs urbains historiques.

Dans les brèches, le paysage de la Loire pénètre et rencontre le paysage du plateau en traversant la ville ancienne.

Ici, la route découvre l'histoire et la géographie du territoire. Quel parti d'aménagement tirer de ces lieux privilégiés ?

● CONSTAT 2

La RN 152 est au milieu d'un faisceau d'infrastructures de transports en lignes parallèles, et donne accès à toutes.



LE FAISCEAU

Chacune de ces infrastructures est de nature différente.

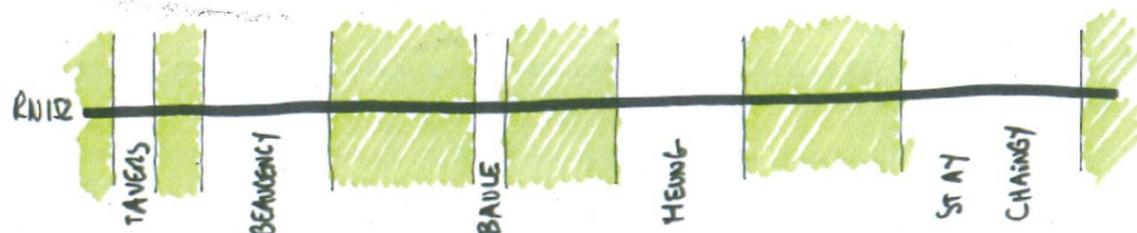
Entre autoroute et départementale, la RN 152 n'est ni une voie de grand transit, ni seulement une voie de desserte locale, ni plus seulement une route touristique, mais néanmoins tout à la fois.

La position intermédiaire de la RN, de même que le développement économique et urbain dont elle est support, pose inévitablement la question de son statut à venir.

Comment conforter et préciser le statut de la RN 152 par rapport aux autres voies ? Quelle hiérarchie établir entre ces voies pour éviter des usages inadaptés à leur nature, et ainsi améliorer la lisibilité, la sécurité et le confort des déplacements ?

● CONSTAT 3

Des espaces cultivés séparent les agglomérations



LES COUPURES VERTES

Entre deux bourgs, on traverse la campagne : on sort d'un bourg avant d'entrer dans un autre. Alors on mesure les limites et les distances, on retrouve la nature et le ciel qui touche la terre à l'horizon. Là où la lumière est plus forte, la vue va plus loin, l'espace est plus large.

L'alternance ville/campagne rythme le déplacement, donne à comprendre où l'on est, où l'on va, fournit des repères. Qu'en serait-il si les coupures vertes étaient finalement absorbées par la croissance urbaine ? si, vu de la route, un cordon urbain continu n'avait plus de contrepoint et de limites ? s'il n'y avait plus ces fenêtres sur le territoire, qui permettent d'en appréhender les différents aspects ?

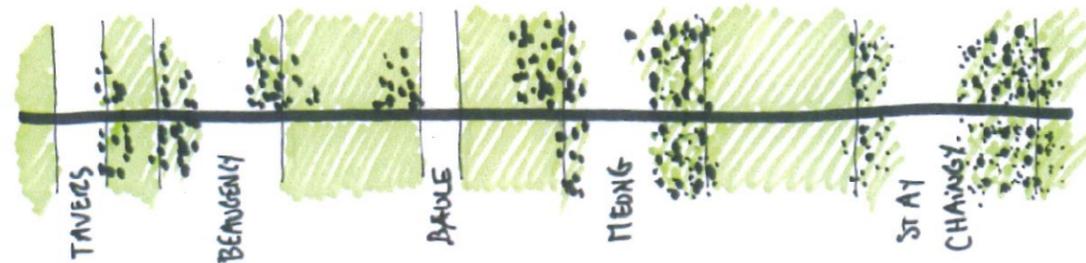
La cohabitation ville/campagne est ce qui aujourd'hui fait la richesse et la qualité de vie du territoire local. Comment maintenir cette cohabitation sans freiner le développement et en faisant un atout ?

Comment faire participer les coupures vertes à la vie économique et sociale pour qu'elles ne soient pas que des réserves foncières, des "vides" ?

LA RN 152 EN SIX CONSTATS : UNE TRAME POUR ORIENTER DE FUTURS AMENAGEMENTS

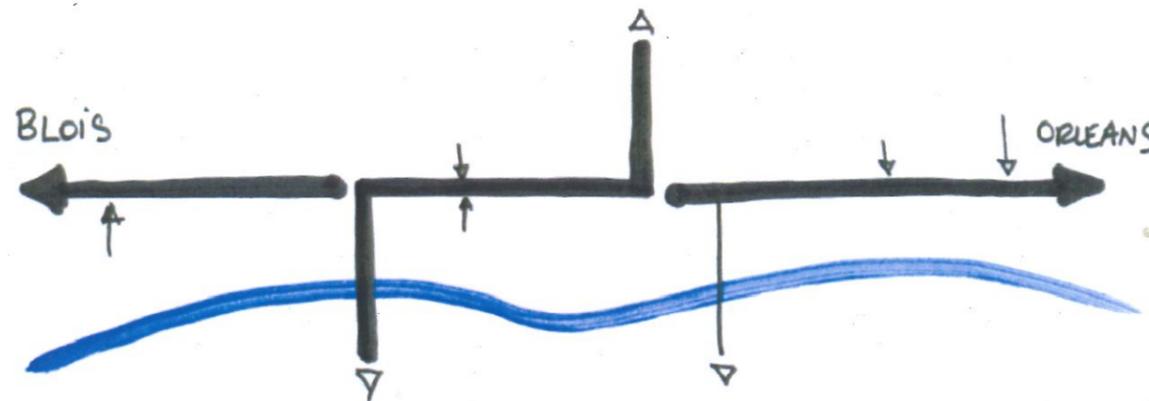
● CONSTAT 4

En frange urbaine, ville et campagne s'interpénètrent avec des limites plutôt confuses



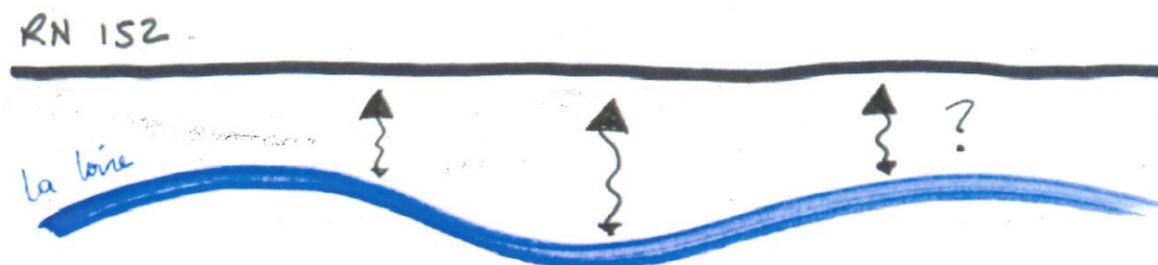
● CONSTAT 5

La route est un couloir, voire un "tuyau" de circulation, peu ouvert sur le territoire



● CONSTAT 6

S'il n'existe que bien peu de relations entre la route et la Loire, il existe une filiation



LA VILLE DIFFUSE

En périphérie des noyaux urbains anciens, le bâti se développe rapidement et sur des étendues importantes. Mais peut-on ici vraiment parler de "ville" tandis que le bâti est discontinu et hétérogène, que la voie n'a pas toujours de trottoir et souvent un fossé comme dans la campagne, que les véhiculent y roulent en général trop vite et que le piéton ne se sent pas en sécurité ?

Faut-il intégrer les secteurs d'urbanisations récente à la ville ancienne en leur conférant les mêmes caractéristiques d'aménagement ? Cela est-il possible dans la mesure où les formes bâties qu'on y rencontre y sont différentes ?

Ou, faut-il reconnaître à ces secteurs un statut différent de la ville ancienne, plus lié à l'usage automobile, et conforter cette particularité ?

LE COULOIR

L'organisation des déplacements est principalement orientée sur l'axe Orléans-Blois, et la RN 152, voie majeure du territoire, draine la majeure partie du trafic local quelles que soient ses origines et destinations.

Les liens transversaux vers l'extérieur sont peu nombreux : échangeur de l'autoroute A 10 et RN 157 et ponts de Beaugency et Meung. Et la RN constitue la baïonnette de raccord entre ces grandes directions de part et d'autre de la Loire.

Tandis que les liens vers l'intérieur du pays restent ténus car leur signalisation est peu perceptible.

Comment augmenter la perméabilité de la route sur le territoire qu'elle traverse et par là même améliorer les relations entre route et vie urbaine en développement ?

LA FILIATION

L'ancienne route des châteaux de la Loire n'existerait pas sans la Loire. Si ce rôle est aujourd'hui en grande partie dévolu, le fleuve induit un certain nombre de déplacements sur la RN 152 : accès entre les ponts peu nombreux et l'autoroute, accès aux gares SNCF, déplacements de convois exceptionnels, majoritairement liés aux centrales nucléaires implantées le long du fleuve, mais aussi tourisme et loisirs.

Si la RN 152 n'apporte a priori rien à la Loire, la Loire peut-elle apporter davantage à la RN 152 ?

A la lisière du plateau et de la vallée, que nous dit la RN 152 sur la rencontre des paysages ? comment mieux l'ancrer dans l'histoire du pays pour en guider les prolongements ? la RN 152 peut-elle devenir "la route qui raconte la Loire" ?