

PAYS LOIRE-BEAUCE

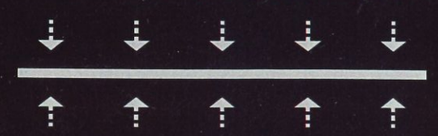
2 rue du Docteur Henri Michel
45130 Meung-sur-Loire
T 02 38 46 01 70 / F 02 38 44 09 43

Ouvrir la route sur le territoire





Ouvrir le territoire sur la route



Région Centre

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



2. PLAN DIRECTEUR D'AMENAGEMENT

Aout 2004

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

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION 1

1.1. Les motivations et du contexte du projet 2
1.2. Rappel des enjeux 3
- six constats
- l'évolution des surfaces construites
1.3 Objectif et intentions du projet 6

2. UNE STRATEGIE GLOBALE D'AMENAGEMENT 7

2.0. Mettre en scène le paysage de la voirie 8
2.1. Les séquences types 9
2.2. Les lieux singuliers 12
2.3. L'itinéraire en totalité 13

3. DEFINITION DES AMENAGEMENTS 15

3.1. Les traitements par séquences 16
- la route de campagne 18
- l'avenue parc 21
- l'avenue jardin 24
- l'avenue 26

3.2. Les traitements des lieux singuliers 27

• Les places.
- Chaingy : la place des Fourneaux 29
- St Ay : la place de la Mairie 30
- Meung-sur-Loire : la place de la Haute Croix 32
- Baule : la boutique des vergers 33
- Beaugency : le mail de Chambord, la place des Remparts, le mail Chateaubriand 34
- Tavers : le mail des commerces, le haut bourg 36

• Les carrefours et entrées de bourgs
- Dispositifs de signalisation des entrées de bourgs 37
- Meung : le carrefour de Tournebride, le carrefour St Hilaire 40
- Baule : le rond-point du Val de Loire 42
- Beaugency : le carrefour du Pont 43
- Tavers : le carrefour 44

3.3. Les traitements d'ensemble
- enfouissement de réseaux 48
- pistes cyclables 50
- éclairage public 52
- signalisation (directionnelle, commerciale, touristique, événementielle) 54
- mode d'implantation des mobiliers urbains 56

4. PLAN SCHEMA DIRECTEUR DES AMENAGEMENTS 59

Principes d'aménagement par séquences 60

5. LES PALETTES DU PROJET 63

5.1. Les matériaux 64
5.2. Les végétaux 66
5.3. Le mobilier 68

6. PHASAGE DES AMENAGEMENTS 71

7. ENVELOPPE BUDGÉTAIRE 73

8. CONCLUSION 80

ANNEXES 81

1. INTRODUCTION

1.1. LES MOTIVATIONS ET LE CONTEXTE DU PROJET

Ouvrir la route sur le territoire >>>>>>



<<<<<< Ouvrir le territoire sur la route

Le présent Plan Directeur d'Aménagement fait suite au diagnostic réalisé sur la traversée par la RN 152 des communes de Chaingy, Saint Ay, Meung-sur-Loire, Baule, Beaugency et Tavers, en prenant en considération une partie des territoires en bordure de La Chapelle Saint Mesmin et Messas.

Il conclut les échanges qui ont eu lieu au cours du premier semestre 2004 avec le Pays Loire-Beauce et les communes traversées sur les propositions d'aménagement établies sur la base du diagnostic.

Dans la continuité des observations émises par le Pays Loire-Beauce, le diagnostic a permis de comprendre la relation de la route à son territoire et du territoire à la route, et précisé les nécessités de :

➔ **renforcer les interactions entre route et territoire, pour mieux les adapter au contexte géographique et socio-économique.**
La croissance urbaine et démographique induit une évolution des déplacements sur la voie où la part de transit tend à régresser au profit des déplacements locaux. L'aménagement de voirie doit en prendre la mesure, tandis que la vie du territoire local devient davantage dépendante de la route qui l'irrigue;

➔ **améliorer la sécurité des déplacements tous modes.**
Le relevé d'accidents révèle que la RN 152 reste une voie assez dangereuse, et que l'automobiliste n'est manifestement pas suffisamment conscient des risques qu'il encourt. Les secteurs d'extension urbaine constituent en particulier des zones sensibles : les limites entre campagne et ville y restent parfois un peu confuses, et certains comportements inadaptés des automobilistes laisse supposer que les transitions n'y sont pas assez fortement identifiées;

➔ **valoriser l'image symbolique de la voie.**
Le paysage routier n'est pas au reflet du territoire qu'il traverse, dont le patrimoine naturel et bâti est riche et abondant. Le commerce, les activités, le tourisme et les loisirs, et la vie culturelle en général, pourraient être mieux servis par la route à condition que la présence des évènements remarquables y soit mieux signalée.

En conséquence,
le Plan Directeur d'Aménagement est destiné à **fédérer les actions des six communes** concernées autour des desseins communs de :

- Donner des qualités à la route nationale en intégrant dans son aménagement les éléments du contexte actuel et de son devenir,

- Faire de la route un des vecteurs de la qualité de vie locale.

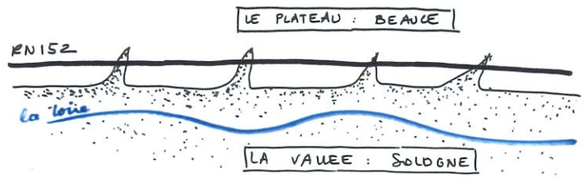
A cet effet, le Plan Directeur d'Aménagement est à la fois **un outil de programmation et un guide de référence** à l'usage des collectivités territoriales pour des actions menées seules ou en association. Il leur appartiendra de le faire évoluer en l'amendant au fur et à mesure des interventions engagées.

1.2. RAPPEL DES ENJEUX : SIX CONSTATS

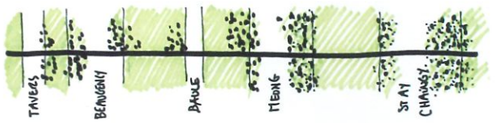
Le diagnostic préalable a résumé les relations entre la RN 152 et le territoire de la petite Beauce de Chaingy à Tavers par six constats fondamentaux :

<table>
<tr>
<td>Constat 1 :

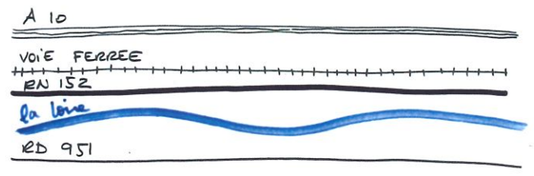
LES BRECHES >

La géographie a fondé l'histoire urbaine du territoire. La RN 152 est une route de lisière entre Beauce et Loire, entaillée par les rus sur lesquels les bourgs sont implantés</td>
<td> 
</td>
<td>Constat 4 :

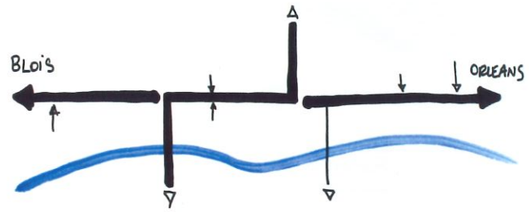
LA VILLE DIFFUSE >

En frange urbaine, ville et campagne s'interpénétrent avec des limites plutôt confuses.</td>
<td> 
</td>
</tr>
<tr>
<td>Constat 2 :

LE FAISCEAU >

La RN 152 est au milieu d'un faisceau d'infrastructures de transports en lignes parallèles. Elle donne accès à toutes.</td>
<td> 
</td>
<td>Constat 5 :

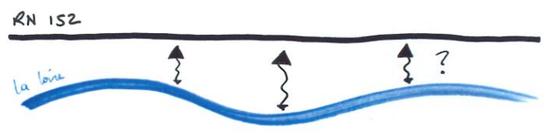
LE COULOIR >

La route est un couloir voire un "tuyau" de circulation peu ouvert sur le territoire qui la borde.</td>
<td> 
</td>
</tr>
<tr>
<td>Constat 3 :

LES COUPURES VERTES >

Des espaces cultivés séparent les agglomérations. L'urbanisation croissante contribue à les fragiliser.</td>
<td> 
</td>
<td>Constat 6 :

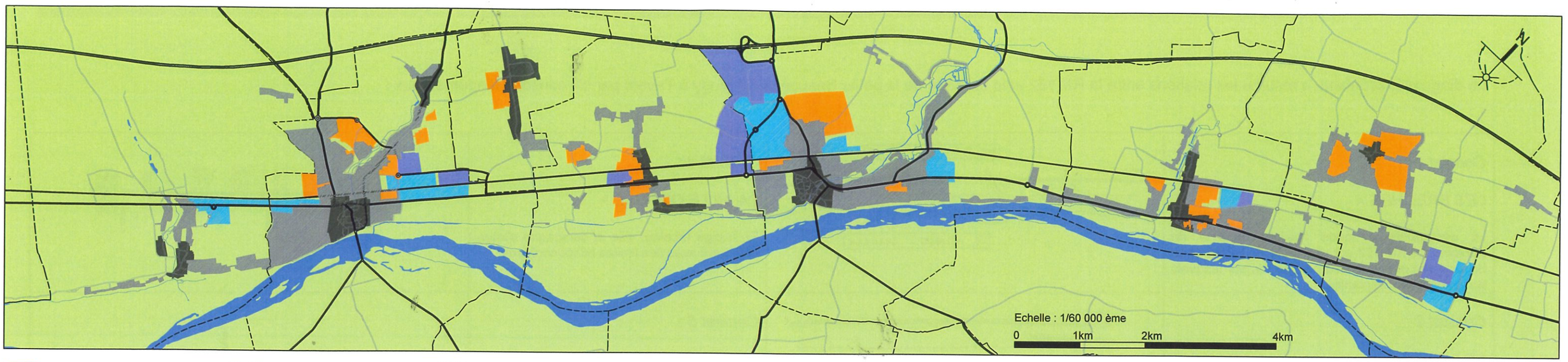
LA FILIATION >

S'il n'existe que très peu de relations visuelles entre la RN 152 et la Loire, il existe une "filiation" : sans la Loire, l'ancienne route des Chateaux n'existerait pas.</td>
<td> 
</td>
</tr>
</table>

De ces éléments de compréhension des différentes composantes du territoire qui existent de manière superposée et se trouvent parfois en opposition, il ressort trois enjeux principaux qui sont à la base des propositions du Plan Directeur d'Aménagement :

- **L'ETABLISSEMENT D'UNE LISIBILITE GARANTISSANT UN REPERAGE AISE ET PARTICIPANT A LA SECURITE DES DEPLACEMENTS**
- **LA PRESERVATION ET LA VALORISATION DES PAYSAGES NATURELS EN BORDURE DE VOIE**
- **LA GESTION EQUILIBREE DE LA DIVERSITE DES USAGES LOCAUX (vie rurale – vie urbaine - déplacements)**

1.2. RAPPEL DES ENJEUX : L'EVOLUTION DES SURFACES BATIES



Zones naturelles, terres cultivées | Centres urbains historiques | Urbanisation périphérique existante | Zones d'activités et de commerces | Prévision d'extension de l'habitat (zones Na) | Prévision d'extension des zones d'activités (zones Nai)

Commune	Surface urbanisée existante (hectares) *avant début de construction des zones Na et Nai des POS en vigueur*							Surface urbanisable prévue (hectares) zones Na et Nai des POS *dont urbanisation en partie existante dans certains secteurs*					Total prévu à terme (ha)	Croissance en pourcentage urbanisation prévue / urbanisation existante		
	Centre ancien		Périphérie		Zones d'activités		Total	Habitat		Activités		Total		Z.A.	Autres	Total
	surface	/ total exist.	surface	/ total exist.	surface	/ total exist.		surface	/ total prévu	surface	/ total prévu					
TAVERS	15,1	*16,3 %*	56,6	*61,1 %*	20,9	*22,6 %*	92,6	*sans donnée*		*sans donnée*		-	-	-	-	-
BEAUGENCY	45,5	*15,3 %*	211,3	*71 %*	40,7	*13,7 %*	297,5	43,1	*67,4 %*	20,8	*32,6 %*	63,9	361,4	51,1 %	16,8 %	21,5 %
MESSAS	33,3	*76 %*	10,5	*24 %*	-	-	43,8	13,6	*100 %*	-	-	13,6	57,4	-	31 %	31 %
BAULE	22,9	*28,8 %*	56,5	*71,2 %*	-	-	79,4	26,7	*35,6 %*	48,2	*64,4 %*	74,9	154,3	création	33,6 %	94,3 %
MEUNG-sur-LOIRE	31,6	*9,3 %*	225,4	*66,2 %*	83,3	*24,5 %*	340,3	55,5	*48,7 %*	58,4	*51,3 %*	113,9	454,2	70,1 %	21,6 %	33,5 %
SAINT AY	26,2	*16,9 %*	120,4	*77,9 %*	8,1	*5,2 %*	154,7	22,2	*83,5 %*	4,4	*16,5 %*	26,6	181,3	54,3 %	15,1 %	17,2 %
CHAINGY	6,7	*3,7 %*	150,4	*82,1 %*	26,1	*14,2 %*	183,2	54,4	*77,8 %*	15,5	*22,2 %*	69,9	253,1	59,4 %	34,3 %	38,2 %
TOTAL (hors Tavers)	**166,2**	*15,1 %*	**774,5**	*70,5 %*	**158,2**	*14,4 %*	**1 098,9**	**215,5**	*59,4 %*	**147,3**	*40,6 %*	**362,8**	**1 461,7**	**93,1 %**	**22,9 %**	**33 %**

▲ ***REPERAGE CARTOGRAPHIQUE D'APRES LES POS ET LE FOND CARTOGRAPHIQUE IGN*** *(1/25000e)*

◀ ***DONNEES CHIFFREES D'APRES LES POS AVEC MESURES DE SURFACES EFFECTUEES SUR FOND CARTOGRAPHIQUE IGN*** *(1/25000e).*

1.2.1. RYTHME ET PROCESSUS DE CROISSANCE

- d'après ZONE Na et Nai des POS communaux , hors Tavers -

Les données des cartes et tableaux ci-dessus sont étalées sur des temps différents si bien que les résultats obtenus ne peuvent prétendre à une mesure rigoureuse du rythme de l'évolution des surfaces construites. Ils n'en permettent qu'une vision approximative. On en tire néanmoins une approche globale qui réflète bien dans ses grandes lignes la réalité constatée sur le terrain .

Avec la création de zones d'activités et notamment celle de Synergie-val de Loire, Baule est la commune dont la surface construite augmente de manière la plus spectaculaire avec un presque doublement sur environ 30 ans (POS de 1994, avec zones Na et Nai partiellement construites actuellement, et pouvant l'être en totalité à l'horizon 2025 environ).

Les communes de Beaugency et Saint Ay sont les plus stables avec un développement néanmoins important.

A l'exception de Meung-sur-Loire, ce sont les communes rurales qui connaissent les plus fortes croissances. Elles bénéficient de réserves foncières importantes, à proximité des pôles urbains.

On notera l'importance du développement des zones d'activités dont la surface est en train de doubler. On notera également que le rapport croissance démographique / surfaces construites n'a plus la même proportion que dans le passé lointain, la densité batie étant moins forte du fait d'importantes surfaces affectées à l'usage automobile (voies, aires de stationnement). Pour une même population, la consommation d'espace est donc plus importante. En revanche, comparativement à un passé récent, la densité batie tend à augmenter (parcelles plus petites, bâti en bande au lieu de discontinu,...).

1.2. RAPPEL DES ENJEUX : L'EVOLUTION DES SURFACES BATIES

1.2.2. IMPACT DU DEVELOPPEMENT SUR L'EVOLUTION URBAINE ET PAYSAGERE DES ABORDS DE LA RN152

Une attractivité indéniable du territoire au plan économique, démographique et résidentiel :
=> à la fois endogène (développement résidentiel et économique local)
=> et exogène (lié à la proximité de l'agglomération d'Orléans)

Avec pour conséquences principales :
=> Un accroissement des migrations domicile-travail et des déplacements inter-urbains
=> Une pression foncière forte et qui va s'accroître
=> Un risque de banalisation des espaces et de perte d'identité du territoire

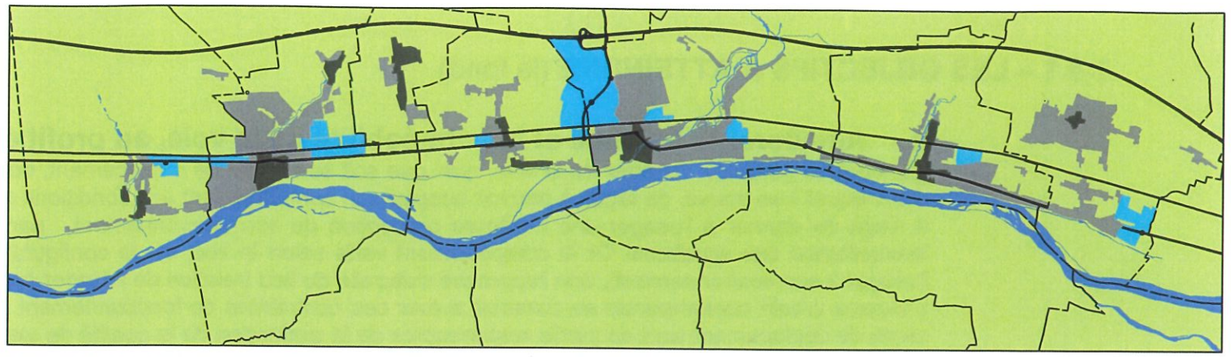
Et un impact direct sur l'environnement et le fonctionnement de la RN 152 à intégrer dans les futurs aménagements avec notamment :
=> des actions de préservation et de mise en valeur des coupures vertes
=> des équipements à calibrer en fonction de l'évolution du trafic
=> des mesures pour faciliter l'utilisation des modes de déplacement « alternatifs » (marche, bicyclette, transport en commun)

1.2.3. EVALUATION DE LA PRESSION URBAINE

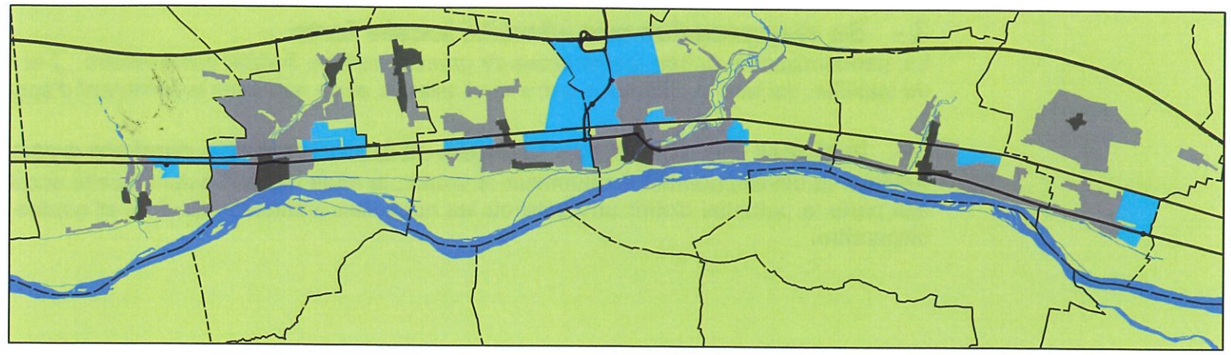
Sur la base d'un taux de croissance moyen...
* Population : 0,75% par an
* 23 000 habitants en 2004 — 27 000 habitants en 2025 (+4 000)
* Emploi : 2% par an
* 9 500 emplois en 2004 — 14 500 emplois en 2025 (+5 000)

La consommation foncière à l'horizon 2025 représenterait...
* De l'ordre de 250 ha pour l'habitat (10 ha par an)
* De l'ordre de 100 ha pour l'activité économique (4 ha par an)

Pour accueillir ces habitations et ces activités, il est nécessaire de rendre disponible à l'urbanisation...
* De l'ordre de 375 ha pour l'habitat
* De l'ordre de 150 ha pour l'activité



SIMULATION DES SURFACES CONSTRUITES A L'HORIZON 2025 *(d'après zones Na et Nai, hors Tavers)*



DANS UN SCENARIO PESSISMISTE ET INDESIRABLE, L'ETENDUE DES SURFACES CONSTRUITES POURRAIT-ELLE RESSEMBLER A LA CARTE CI-DESSUS DANS L'AVENIR ?

Rien ne permet de l'affirmer sur le plan de la prévision statistique.
Cette carte met en scène une hypothèse de développement arbitraire sur la base des pourcentages de croissance établis à partir des zones Na des communes, ceci en supposant que la croissance urbaine se poursuivrait dans le futur sur un rythme comparable et qu'elle aurait lieu autour des pôles urbains existants.
Elle représente ce que les élus locaux refusent de voir advenir de leur territoire en mettant en évidence qu'une croissance urbaine trop forte et insuffisament maitrisée constituerait un risque pour les espaces naturels et la qualité de vie locale. Ce que les orientations des documents d'urbanisme locaux préviennent en privilégiant la densification au lieu de l'étalement.

Les zones destinées à l'urbanisation future des PLU qui représentent aujourd'hui un peu plus de 350 ha et qui sont pour certaines partiellement occupées ne suffiront pas et devront être notablement étendues.
Les secteurs les plus susceptibles d'être soumis à une forte pression foncière sont :
- le pôle urbain de Meung et une partie du territoire de Baule limitrophe (avec une plus grande réserve foncière que Meung), autour de l'échangeur autoroutier de l'A10 qui constitue une forte attraction, notamment pour l'implantation d'activités. Le prolongement programmé de la route départementale 2 par un nouveau franchissement de Loire viendra encore renforcer cette situation,
- le pôle de Beaugency avec de nombreux services et équipements et un rayonnement culturel à grande échelle, mais dont le territoire en bordure de RN est presque à saturation et dont l'attraction bénéficie à la commune rurale limitrophe de Tavers.

Le secteur de l'échangeur de Meung constitue un point clé du territoire étudié : il est l'entrée centrale dans ce territoire, qui l'affranchit de la dépendance de pôles urbains plus importants que sont Orléans en premier lieu et Blois. Il est probablement le secteur des plus forts enjeux à venir pour le développement local, et doit à ce titre faire l'objet d'une attention particulière.

1.3. OBJECTIFS ET INTENTIONS DE PROJET

1.3.1 – LES OBJECTIFS A ATTEINDRE (le fond)

1 - Améliorer la lisibilité et la perméabilité de la voie, au profit du confort et de la sécurité

De manière générale, l'usager de la voie, quel que soit son mode de déplacement, doit pouvoir identifier de la manière la plus naturelle, la plus immédiate, et la plus exacte possible le type de lieu dans lequel il se trouve, de façon à pouvoir adapter son comportement aux conditions spécifiques de ce lieu.
Il s'agit de donner à l'usager une meilleure perception de son environnement, partant du principe que la plupart des comportements inadaptés voire dangereux proviennent d'une mauvaise interprétation des situations. Or le comportement varie selon le lieu, et la configuration des aménagements doit pouvoir guider l'usager. Ceci concerne aussi bien la sécurité (rapport direct de l'usager à son environnement), que l'approche culturelle du lieu (relation de l'usager à un environnement plus large : géographie locale, patrimoine, activités et services…).
L'espace urbain contemporain se construit autour des contraintes de fonctionnement du déplacement motorisé, qui en assure la desserte et la vitalité. Tandis que les facteurs de risques liés à ce mode de déplacement sont en partie responsables de la diminution de la qualité de vie en bordure de voie. La route constitue paradoxalement à la fois un avantage et un inconvénient, et la question de la sécurité routière est donc au cœur de la problématique d'ensemble. La sécurité routière doit à ce titre être intégrée dans la réflexion sur chacun des aménagements prévus car elle est un des gages majeurs de la réconciliation entre la route et les habitants.

2 - Se réapproprier une identité locale forte

La standardisation du bâti *(commerces de grande surface, habitat pavillonnaire…)* et des paysages *(monoculture céréalière extensive)* banalise en oblitérant la spécificité locale. Tout ce qui permet de qualifier, de faire la différence entre ici et ailleurs, et de renforcer le sentiment d'appartenance au lieu, sera alors à exploiter dans tous les éléments de projet.

3 - Intégrer les nouveaux usages et besoins sans rupture avec l'existant

Vecteur de développement économique et urbain, la route dessert autant qu'elle accueille. Elle doit être en mesure d'accomplir ce double rôle sans le réduire à sa stricte efficacité fonctionnelle, car elle porte le potentiel d'offrir un cadre où les nouvelles pratiques urbaines et rurales peuvent s'implanter et se greffer sans constituer une perturbation pour ce qui préexistait, ni le condamner à disparaître.

1.3.2 – LES INTENTIONS DE PROJET (la forme)

Comment intégrer la richesse environnementale, culturelle et patrimoniale du territoire ? Comment sortir de l'indifférence que les différents types d'aménagements entretiennent entre eux pour qu'ils concourent ensemble à élaborer des lieux d'accueil et de vie attractifs et confortables ? **Le Plan Directeur d'Aménagement repose sur une action réciproque ouvrant la route sur le territoire et le territoire sur la route.** Il conjugue les différents objectifs dans l'ensemble des aménagements qu'il propose :

> Donner de "l'épaisseur" à l'espace routier

Faire participer les espaces publics latéraux à la voie pour élargir l'espace de la route chaque fois que c'est possible.
Donner de l'importance aux vues et aux voies transversales (qu'elles soient routes, rues ou chemins). Créer de la profondeur de champ dans les vues, avec des premiers plans , des seconds plans, des arrières plans..

> Casser la monotonie du parcours et établir des transitions douces

Découper le parcours en séquences, à la manière d'un film qui se déroule et raconte une histoire : ici celle des paysages et des activités diverses du territoire traversé. Passer d'une séquence à une autre de manière progressive.

> Evoquer la Loire de Chaingy à Tavers

L'ancienne route des châteaux et des villégiatures n'a que quelques vues sur la Loire, ailleurs il est possible d'en évoquer la présence grâce aux outils du projet de paysage : le minéral, l'eau et surtout le végétal. Le fleuve et ses paysages inspirent le traitement des espaces publics en rive de la route.

> Rendre plus agréables les déplacements autres qu'automobiles sur la route

Doter la voie d'espaces pour les piétons, les cycles, bien délimités, distancés de la chaussée, et sans rupture. Unifier et valoriser l'image des transports en commun. Faire que la voie ne soit pas ressentie comme réservée au "tout automobile". Et à cet effet, prévoir aussi des facilités de stationnement.

2. UNE STRATEGIE GLOBALE D'AMENAGEMENT

2.0. METTRE EN SCENE LE PAYSAGE DE LA VOIE

2.0.1 - LA NECESSITE D'ETABLIR UN SYSTEME ADAPTABLE

Le plan directeur est un document de référence destiné à guider les interventions à venir des différents acteurs de l'aménagement de la RN en garantissant une cohérence d'ensemble sur l'itinéraire concerné.
A ce stade de programmation, l'ensemble des contraintes techniques, des projets communaux en cours d'étude, et des possibilités de financement ne sont pas connues, et le plan directeur doit le cas échéant pouvoir s'adapter au fil du temps et des besoins sans que son esprit général en soit dénaturé.
Il est en conséquence proposé un système d'aménagement qui définit les orientations majeures du projet sans en figer le détail et la possibilité d'adaptation à des situations ponctuelles.



2.0.2 - TRAITER CONJOINTEMENT LA SECURITE DES DEPLACEMENTS ET LA VIE RIVERAINE

La lecture de l'itinéraire fait intervenir 3 échelles de perception :
- **l'itinéraire dans sa totalité** de Chaingy à Tavers, comme une entité cohérente,
- **une alternance de séquences** de natures différentes : rase campagne, traversées de centres urbains anciens, secteurs d'urbanisation diffuse en périphérie des centres,
- **des évènements ponctuels et singuliers** du parcours qui agissent comme des repères dans le déplacement, évoquent l'histoire et la vie du territoire local *(un clocher émergeant à l'horizon, un carrefour important, des éléments du patrimoine, des lieux de vie publique,...)*

Le traitement de voirie existant est peu différencié selon la nature des séquences traversées, et indépendant des évènements de parcours : la voirie s'adapte aux seules exigences de sécurité routière et besoins ponctuels *(trottoirs minéraux et bordurés dans les secteurs les plus urbains, ronds-points aux carrefours dangereux et sur les croisements les plus fréquentés,...)* .
Et la lisibilité sur le territoire depuis la route reste souvent confuse : la plupart du temps, l'automobiliste ignore la vie des rives, son attention reste focalisée sur sa seule trajectoire.
Parallèlement, pour la vie des rives le passage routier est perturbant, à la fois parce que les automobilistes insuffisament attentifs à la vie riveraine ont trop souvent des comportements inadaptés (notamment vitesse excessive), et parce que les espaces des piétons et autres types d'usagers, sont insuffisamment aménagés pour qu'ils se sentent à leur place et en sécurité.
De ces perceptions trop partielles, trop floues ou inadéquates résultent des conflits d'usage, au détriment de la sécurité.
Et de ces liens trop ténus entre déplacement routier et vie du territoire, résulte une dévalorisation du paysage de la route et ses abords immédiats : l'espace routier ne restitue pas une vision correcte du territoire qu'il traverse, il devient alors négativement connoté et en partie négligé.
Le plan directeur propose que le traitement de voirie accompagne étroitement la vie des abords et participe à l'évoquer en en réalisant une mise en scène. Ainsi, route et territoire en bordure, ne forment plus deux systèmes distincts subissant les contraintes l'un de l'autre, mais un système global où la question des déplacements et celle de la vie locale sont prises en compte conjointement.



2.0.3 - RECOMPOSER LE PAYSAGE DE LA VOIE SELON 3 ECHELLES DE PERCEPTION

Il s'agit de :

- clarifier la lecture des limites, des appartenances,
- gérer les identités et les différences en les montrant dans un système hiérarchisé cohérent.

Ces trois échelles d'intervention du projet *(du détail, au local, au global),* qui interviennent simultanément dans la perception, sont traitées simultanément sur le terrain.

1. LES SEQUENCES TYPES	*Découper le parcours en séquences de même nature et faire correspondre à chaque séquence type un type de traitement, déclinable en fonction des besoins ponctuels*		***segments du parcours*** *étendues cohérentes de longueur variable*
2. LES LIEUX SINGULIERS	*Renforcer la présence visuelle et symbolique des évènements particuliers et remarquables du parcours, et selon cas développer les usages collectifs qui y sont liés (ex: places publiques,...)*		***points de repères du parcours*** *plus ou moins importants, irréguliers*
3. L'ITINERAIRE EN TOTALITE	*Etablir des continuités d'usage et de formes sur la totalité de l'itinéraire*		***ligne continue*** *enchainement et cohérence d'ensemble*

2.1. LES SEQUENCES TYPES

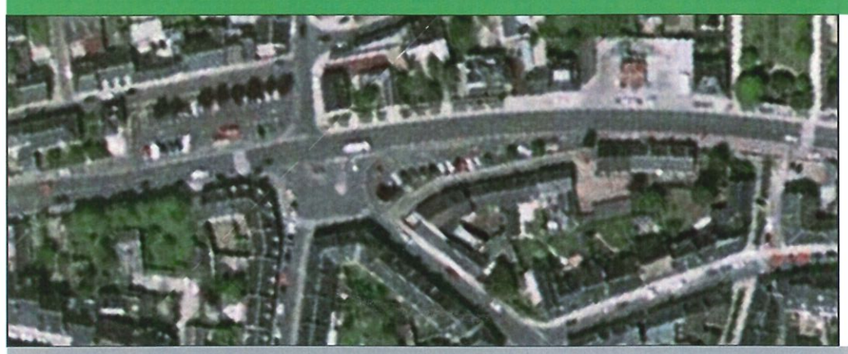
2.1.1. L'ETAT EXISTANT : 3 grandes familles de situations



Rives..... terres cultivées, openfield
Vues latérales..... ouvertes bien que limitées
Paysage..... végétal homogène
Structure géométrique..... forte, régulière (chemins, sillons)
Temporalité..... sans, mais uniformisation progressive du paysage agricole
Présence automobile ..... dominante

Vitesse de déplacement automobile réglementaire : 90 Km/h

1 . La campagne



Rives..... bâti discontinu et disparate
Vues latérales..... variables
Paysage..... hétérogène
Structure géométrique..... peu lisible, limites incertaines
Temporalité..... passé récent, présent
Présence automobile..... bien gérée mais au détriment des autres pratiques

Vitesse de déplacement automobile réglementaire : 50, 70 ou 90 Km/h

2 . La ville diffuse

Rives..... bâti continu
Vues latérales..... fermées avec percées ponctuelles
Paysage..... minéral homogène
Structure géométrique..... forte malgré une irrégularité de tracés
Temporalité..... héritage historique évolutif
Présence automobile..... difficultés de gestion

Vitesse de déplacement automobile réglementaire : 50 Km/h

3 . La ville dense

2.1. LES SEQUENCES TYPES

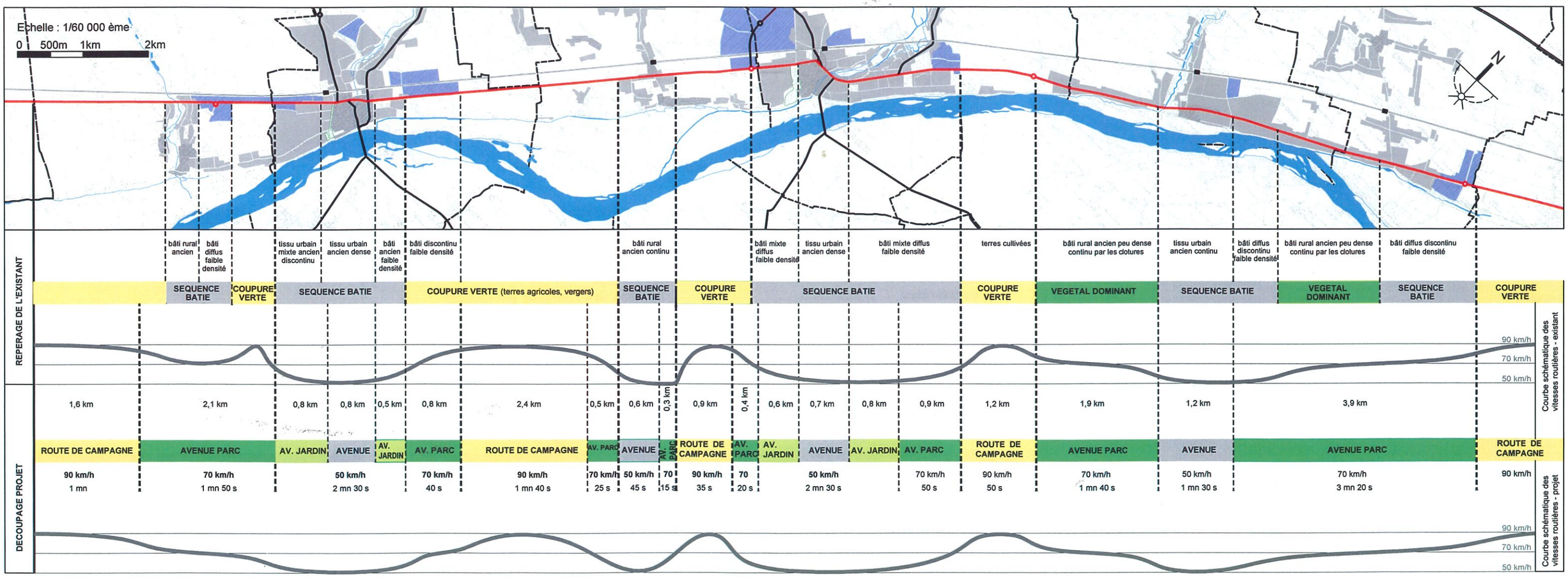
2.1.2. UN AMENAGEMENT TYPE PAR SEQUENCE TYPE

SEQUENCE TYPE et LOCALISATION	*AMENAGEMENT VOIRIE TYPE*	*VITESSE DE REFERENCE*
LA CAMPAGNE coupures vertes du parcours, rives agricoles	**LA ROUTE DE CAMPAGNE**	**90 km/h**
LA VILLE DIFFUSE rives baties en discontinu	**L'AVENUE PARC** zones d'activités et habitat pavillonnaire de faible densité en limite de campagne	**70 km/h**
	L'AVENUE JARDIN habitat pavillonnaire en bordure des centres urbains	**50 km/h**
LA VILLE DENSE Centres bourgs, rives baties en continu	**L'AVENUE**	**50 km/h**

Le système d'aménagement proposé consiste à :
1 - découper l'itinéraire en séquences types formant des unités cohérentes,
2 - associer un aménagement type de référence à chacune de ces séquences,
3 - faire correspondre une vitesse de circulation automobile propre à chaque type défini.

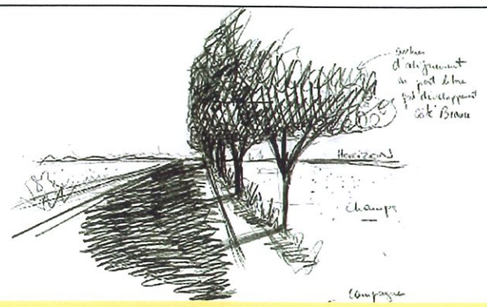
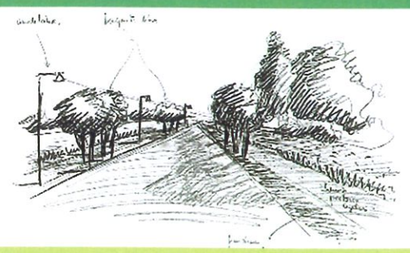
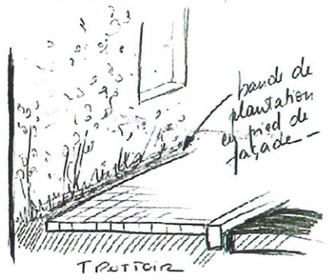
Trois grands principes d'aménagements caractérisent les différentes séquences en permettant à l'automobiliste un répérage rapide pour mieux adapter sa conduite au contexte. La séquence "ville diffuse" , du fait de son importance et sa disparité, est divisée en deux catégories d'aménagement, de même nature mais à des échelles différentes qui correspondent aux échelles du bati en rive.

Les dénominations :
Le terme "avenue" est employé pour désigner séquences urbaines quelque soit leur type.
Dans la ville diffuse, les termes "avenue parc" et "avenue jardin" désignent des types d'aménagement où la présence végétale est importante. Le terme "route" désigne les séquences hors agglomération.



2.1. LES SEQUENCES TYPES

2.1.3. UNE AMBIANCE TYPE PAR SEQUENCE

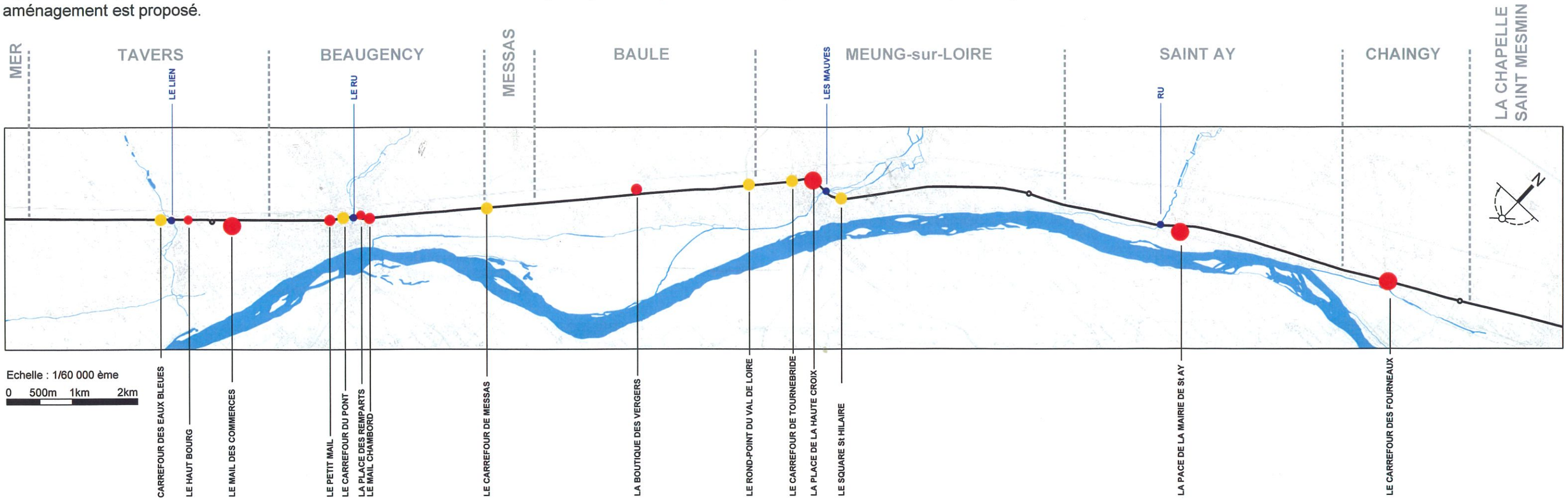
AMENAGEMENT VOIRIE TYPE	*OBJECTIFS*	*PRINCIPES DE L'AMENAGEMENT*
	• Donner à appréhender la dimension des séquences agricoles (à pérennité fragilisée), • Donner à appréhender la lisière Beauce/Loire • Donner de la profondeur au champ visuel sur la campagne et l'horizon	1. Traitement dissymétrique des deux rives, favorisant l'ouverture sur la Loire avec plantation d'un alignement d'arbres de haut jet en port libre (exemple Platane) coté Beauce : cadrage des vue par les troncs avec création d'un contraste ombre au premier plan / lumière en arrière plan valorisant les espaces de lumière que constituent les coupures vertes 2. maintien de l'ouverture visuelle sur l'horizon du coteau avec mise en valeur du fossé
LA ROUTE DE CAMPAGNE		
	• Améliorer la lisibilité de l'usage des lieux (marquer la différence avec la campagne, renforcer le caractère "habité" en appropriant les rives de voie - les accotements deviennent des trottoirs - , en signalant mieux les limites, les accès, les types d'occupations bâties des rives...) • Sécuriser les déplacements automobiles (accès/sorties riverains et voies transversales à la RN) • Favoriser la possibilité d'autres modes de déplacements que l'automobile (piétons, cycles, transport en commun)	1. Création d'une bande de plantation en bordure de voie : arbres et arbustes en haies ou massifs. La bande de plantation distancie le piéton de la chaussée et du déplacement automobile, en augmentant son sentiment de sécurité. 2. Création d'un cheminement et dans certain cas d'une piste cyclable sur l'accotement. 3. Aménagement de stationnement en faible quantité, le stationnement étant en général prévu dans le domaine privé. 4. (Re)qualification des limites séparatives entre domaine privé et public : création de clôtures quand cela est nécessaire (au minimum plantation d'une haie).
L' AVENUE PARC		
	• Dito avenue parc, mais avec une différence d'échelle, avec ici un caractère plus domestique, voire plus "intime" (champ visuel plus resserré, espaces plus ombrés).	1. Aménagement le plus végétal possible, avec plantations en masse mais non systématiques: graminées, arbustes, arbres à petit et moyen développement. Alignements existants préservés et intégrés aux nouvelles plantations. 2. Stationnement sur le domaine public prévu ponctuellement et s'inscrivant dans cette logique végétale (limité à l'accotement sans empiéter sur le domaine piéton). 3. Cheminement piéton bien identifié et continu le long de la limite privée pour sécuriser le piéton (actuellement il existe parfois des trottoirs, parfois un simple remblai).
L' AVENUE JARDIN		
	• Faciliter le stationnement, les déplacements piétons, l'accès aux commerces et équipements • Renforcer la centralité et le rayonnement des noyaux historiques des bourgs, en valorisant la présence du patrimoine bâti et naturel, des équipements et des commerces • Renforcer les qualités d'accueil : créer des places publiques dans la continuité de la voie chaque fois que l'espace disponible le permet, améliorer la signalisation (vers les centres villes, les aires de stationnements,les bords de Loire, et les quartiers en développement)	1. Aménagement à dominante minérale (trottoirs bordurés, revêtements des trottoirs avec intégration d'une bande de mobilier le long de la chaussée, places publiques). Bande de plantations en bordure des façades (plantes de bordure, grimpantes...) 2. Stationnement latéral sur chaussée ou en banquette quand l'espace le permet
L'AVENUE		

2.2. LES LIEUX SINGULIERS



2.2.1. DES POINTS DE CONTACT PRIVILEGIE ENTRE ROUTE ET TERRITOIRE

Au passage de places urbaines, de carrefours, de ponceaux, le territoire se laisse entrevoir depuis la route. On y découvre des éléments du patrimoine historique, on y devine la vie du lieu, ou on change de direction pour pénétrer plus au coeur du territoire.
Le diagnostic a établi le repérage de ces "points d'accroche remarquables", le Plan Directeur les complète par ceux qui pourraient le devenir.
S'ils interviennent dans le déplacement comme des anecdotes, les lieux singuliers sont, parmi les évènements du parcours, ceux qui établissent des repères et marquent le plus fort l'identité des lieux. Le Plan Directeur ne repère que ceux qui nécessitent le plus d'être valorisés et pour lesquels un aménagement est proposé.



2.2.1. LA NATURE DES LIEUX SINGULIERS

- **Les places publiques et les mails**

A l'exception de la place de la Mairie de Saint Ay, aucune des places repérées n'existe actuellement. Elles sont crées par le projet, là où une opportunité existe, où l'espace disponible le permet, au droit d'un carrefour (comme la place des Fourneaux à Chaingy, et la place de la Haute-Croix à Meung), à proximité d'un élément de patrimoine à valoriser (place des Remparts à Beaugency, de la Haute-Croix à Meung - calvaire-), ou encore là où le développement de l'urbanisation peut permetrre un aménagement d'espace public au service des nouvles implantations (mail des Commerces à Tavers).

- **Les carrefours et entrées de bourgs**

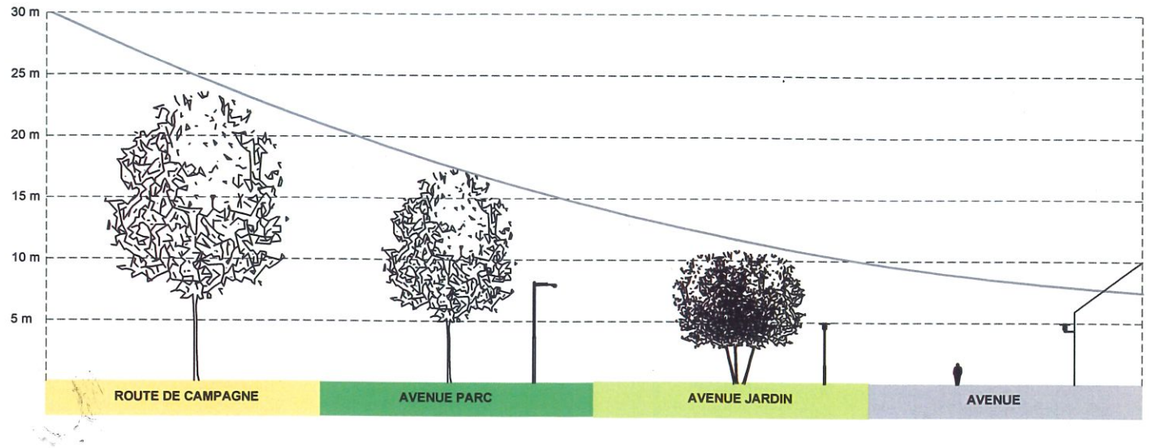
Il s'agit là de proposition d'aménagements de l'ordre du signal, et principalement au service de la sécurité.

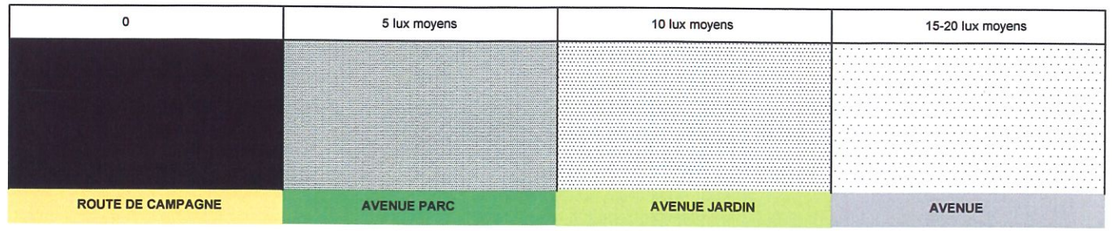
- **Les traversées de rus**

2.3. L'ITINERAIRE DANS SA TOTALITE : 23 km env. (20 minutes env.)

2.3.1. L'ENCHAINEMENT DES SEQUENCES

La juxtaposition des séquences compose une continuité modulée. Leur enchainement est conçu avec des transitions douces : on ne passe pas directement de la campagne à la ville dense, et pas de 90 km/h à 50km/h, les ralentissements sont progressifs.
Le découpage proposé prend en compte l'existant et les extensions urbaines prévues. Il définit 20 séquences (0,3 km pour la plus courte, 3,9km pour la plus longue), tandis que 12 étaient identifiées sur l'existant. On casse ainsi davantage la monotonie du déplacement, avec un rythme de changements plus fréquents mais moins saccadés, pour une conduite automobile plus souple.
Les arbres de rive et l'éclairage public participent à établir une progression qui vient, à la fois appuyer la lecture des transitions de séquence et établir une cohérence générale. Pour ces éléments communs à l'ensemble du parcours, on joue selon le type de séquence sur les échelles :
- de hauteur des arbres en rive et des éclairages: proportionnelle à la vitesse de déplacement
- de l'intensité de l'éclairage : inversement proportionnelle à la vitesse.
(cf. schémas ci-contre et détails dans : 4. Définition des aménagements).





2.3.2. MESURES RECURRENTES OU CONTINUES FAVORABLES A LA COHERENCE GLOBALE

- L'enfouissement des réseaux
La présence de réseaux aériens altère la lisibilité du paysage. Leur enfouissement "désencombre" la vue. L'assainissement des eaux pluviales est géré différemment selon les séquences. Le mode de gestion n'est pas toujours systématique de la séquence qu'il traverse *(ex: présence de fossés dans les séquences nommées "ville diffuse").* Un principe modulable pouvant être évolutif est proposé pour plus de cohérence.

- Le maillage des itinéraires cycles
Le projet prévoit la création d'une piste unilatérale à deux sens de circulation, en site propre longeant la RN 152. Certains tronçons sont en option, les besoins n'y étant pas avérés. En cas de non réalisation des tronçons optionnels, les pistes créées sont conçues de façon à être maillées avec des itinéraires cycles existants. Pour garantir la sécurité des déplacements cycles, la continuité de l'itinéraire est essentielle.

- Un système de signalisation unifié
Elle est de différentes natures : directionnelle, commerciale, touristique, et le cas échéant, évènementielle *(festivals à Meung et Beaugency, éventuelles foires commerciales, fêtes locales...).* Le Plan Directeur propose un système global sur tout l'itinéraire, décliné selon : 1) le type de séquence, 2) la nature de la signalisation à effectuer.
Chaque commune peut dès lors établir ses propres besoins en la matière, et y répondre en fonction des dispositifs proposés (sans nécessairement recourir à l'ensemble des dispositifs).

- Des ambiances progressives pour l'éclairage nocturne *(Cf. remarques et schémas ci-dessus).*

- Des mobiliers urbains homogènes dans leur forme et mode d'implantation
La disparité rend le repérage et l'identification difficile *(cas des abribus existants).* Il est donc proposé que les différents mobiliers urbains *(abribus, bancs, corbeilles...)* respectent une ligne par : leurs fabrication, matériaux et couleurs. Le Plan Directeur n'établit pas de prescription de modèles, mais met en évidence la nécessité d'une récurrence sur tout l'itinéraire.
Un mode d'implantation systématique en alignement est proposé, décliné par séquence type (à distance suffisante de la chaussée pour ne pas être endommagés par les convois exceptionnels) :
- route de campagne : mobilier limité à la signalisation directionnelle et routière, pour préserver l'aspect champêtre,
- avenue parc et avenue jardin : mobilier implanté dans la bande de plantation côté chaussée,
- avenue : mobilier implanté dans une bande pavée ou plantée côté chaussée.
Le système aligné dans une bande ménagée à cet effet, évite la dispersion et l'encombrement du trottoir. Le traitement de sol de cette bande (pavés ou plantations) permet de mieux gérer la fixation au sol *(facilité de raccord et jonction au droit des émergences, massifs et platines de scellement)* , les travaux ultérieurs *(ajouts/suppressions, remplacement)* sans dommages pour les revêtements de sol.

3. DEFINITION DES AMENAGEMENTS

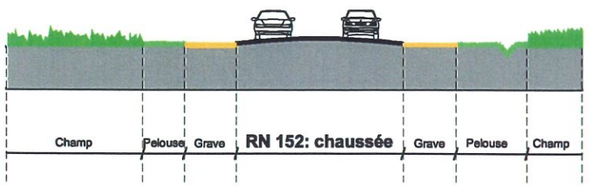
3. DEFINITION DES AMENAGEMENTS

3.1. Les traitements par séquences

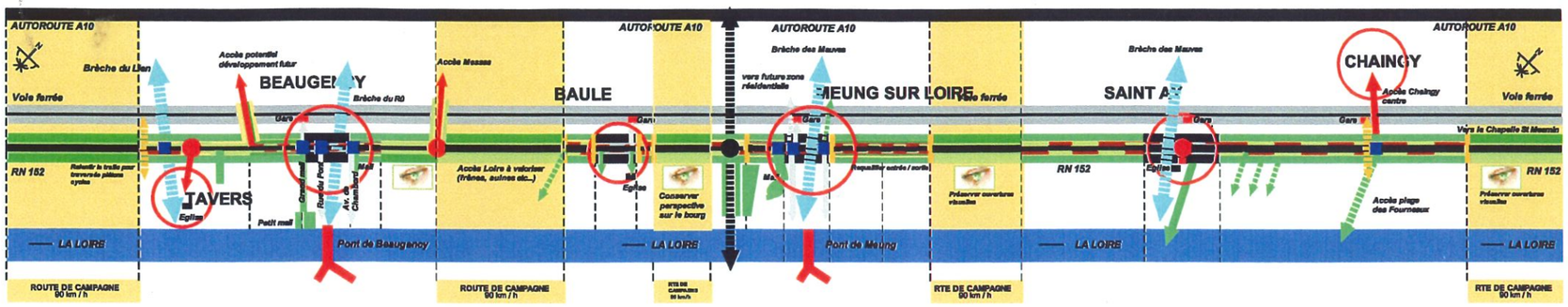
- la route de campagne
- l'avenue parc
- l'avenue jardin
- l'avenue

3.1. LA ROUTE DE CAMPAGNE

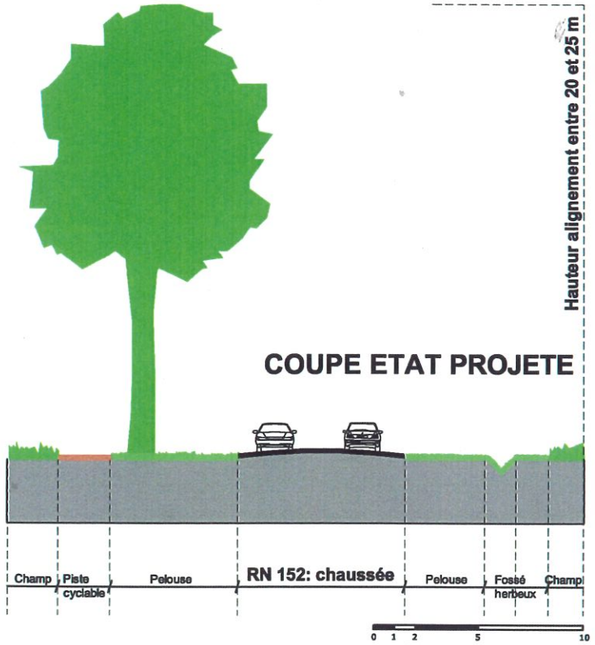
COUPE ETAT ACTUEL



LOCALISATION DES SEQUENCES DE ROUTE DE CAMPAGNE



COUPE ETAT PROJETE



PRINCIPES D'AMENAGEMENT GENERAL Sur les routes de campagne la vitesse est limitée à 90 km/h

L'aménagement a pour objectif de :
- rythmer la route et lui donner sa véritable mesure, sans masquer l'étendue.
- respecter l'ouverture sur l'horizon et les jeux de contraste entre ombre et lumière.
- rendre lisible pour l'usager de la route le côté ouvert sur la Beauce et celui ouvert sur la Loire.

La proposition comprend:
Côté Beauce,
- la plantation d'un alignement d'arbres majestueux, à grand développement, évoquant la Loire.
- la création d'une piste cyclable à double circulation, entre l'alignement et les champs de blé, pour sécuriser le déplacement des cycles et permettre de relier les centres villes des bourgs et les zones résidentielles aux commerces et aux zones d'activités.

Côté Loire, le reprofilage du fossé de récolte des eaux de pluies.
Ainsi le fossé constituera une ligne sombre:
- donnant la mesure de l'épaisseur de terre cultivée, et soulignant suivant les saisons, les grandes tâches de couleurs vives des champs,
- n'offrant aucun obstacle au regard vers la frange végétale du côteau de la Loire qui, tout au long du parcours suggère la présence du fleuve.









Vision de l'intérieur d'un véhicule



Vue sur les champs



Le fossé côté Loire



Alignement côté Beauce

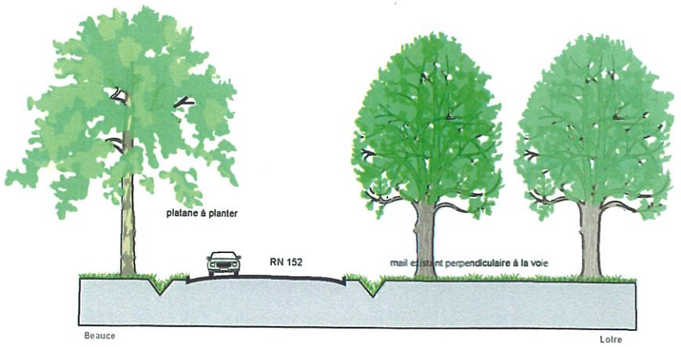


Contraste ombre et lumière

3.1. LA ROUTE DE CAMPAGNE

ROUTE DE CAMPAGNE SEQUENCE 1: avant la ZA de Chaingy

La séquence 1 est extérieure au périmètre de l'étude. Elle est essentielle pour le paysage de la RN car elle constitue le premier élément du tissu général "des coupures vertes" depuis la ville d'Orléans. Elle annonce à l'automobiliste qu'il pénètre dans une zone de transition mélant ville et campagne.



Route de campagne au niveau d'un Mail transversal - **Séquence 1, 2 et 3**

0 1 5 10

ROUTE DE CAMPAGNE SEQUENCE 2: du giratoire à la zone mixte (résidentielle et activités) au nord de Meung

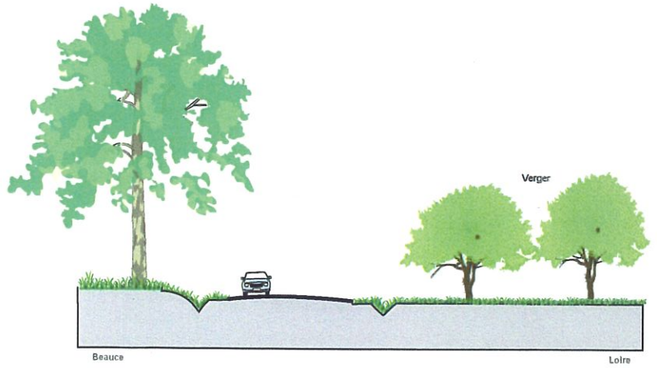
La particularité de cette séquence est de préserver de belles ouvertures visuelles tant du côté Loire que du côté Beauce.
La Loire est proche, perceptible par sa végétation. La voie ferrée s'éloigne progressivement de la route nationale.

ROUTE DE CAMPAGNE SEQUENCE 3: entre la ZA au sud de Meung et Baule

La séquence 3 appartient dans sa totalité à la commune de Baule.
C'est une séparation nécessaire entre le bourg et le principal giratoire qui relie la RN à l'autoroute A10.
Zone tampon importante entre deux paysages diamétralement opposés, l'aménagement de la séquence 3 correspond à l'aménagement de principe type de la route de campagne.

ROUTE DE CAMPAGNE SEQUENCE 4: entre les ZA de Baule et Beaugency

La séquence 4 comprend le pont d'accès à Messas, qui franchit la voie ferrée et qui servira d'accès aux zones de développement futur.
Pour améliorer la sécurité, une bande centrale de ralentissement sera créée à ce niveau.
Cette séquence relativement longue intègre les derniers vergers existants en bordure de la voie, vestiges d'une activité jadis florissante.

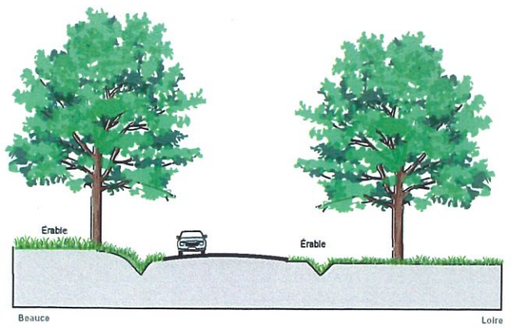


Route de campagne Avec verger - **Séquence 4**

0 1 5 10

ROUTE DE CAMPAGNE SEQUENCE 5: située au sud de Tavers, à l'extrémité du projet la séquence 5 annonce la vraie campagne

L'aménagement particuliers de la séquence 5:
- intègre l'alignement d'érables existant côté Loire conservé
- prévoit la plantation d'un alignement identique côté Beauce, jusqu'à la limite de commune.

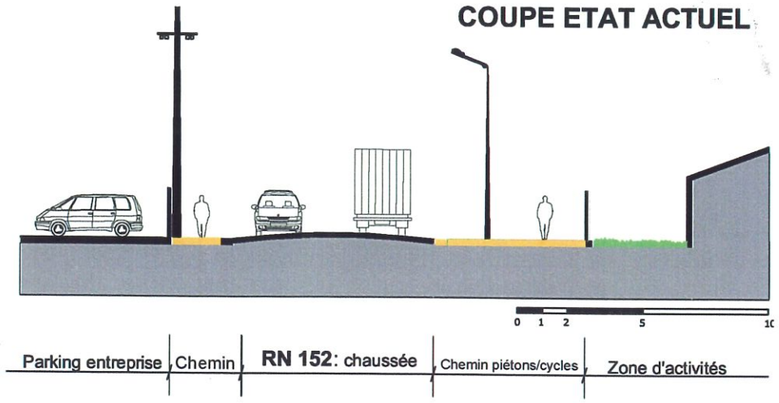


Route de campagne - **Séquence 5**

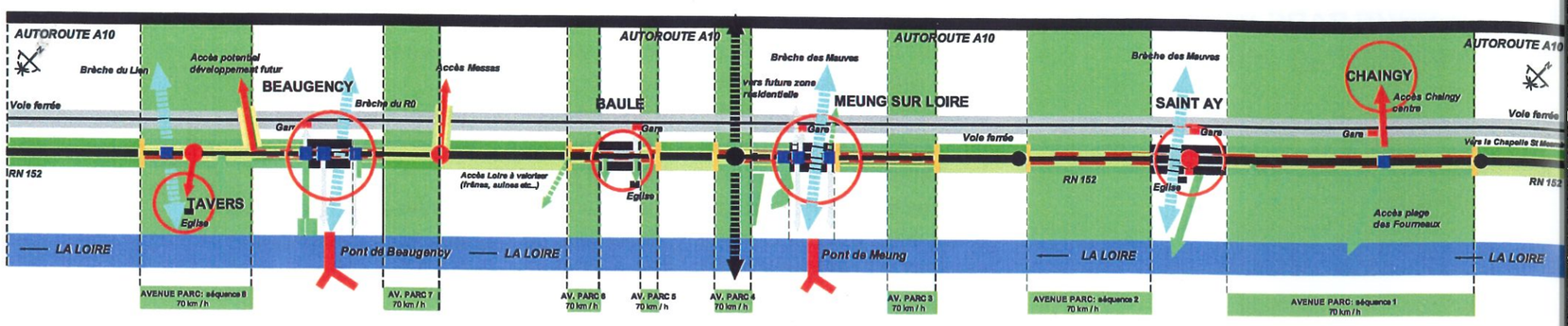
0 1 5 10

3.1. L'AVENUE PARC

COUPE ETAT ACTUEL



LOCALISATION DES SEQUENCES EN AVENUE PARC



PRINCIPES D'AMENAGEMENT GENERAL DE L'AVENUE PARC

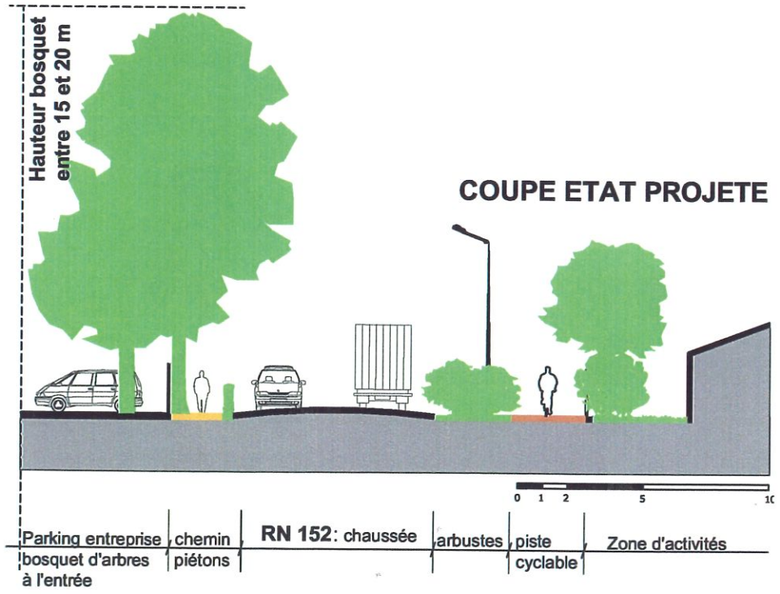
Dans les avenues "Parc", la vitesse est limitée à 70 km/h.

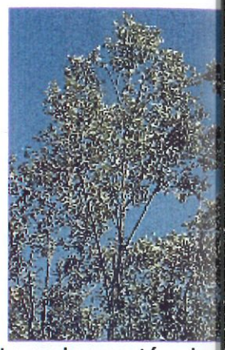
Les séquences traitées en avenue "Parc" sont de 2 types:
- les séquences résidentielles et de villégiatures de Chaingy et St Ay.
- les séquences d'urbanisation récente, où les activités dominent et se développent.

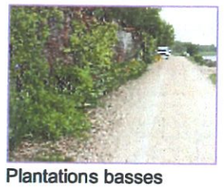
Les objectifs principaux sont:
- de structurer l'espace public par du végétal, d'harmoniser les différentes échelles des séquences, de requalifier les limites privatives,
- d'améliorer les accès des piétons et cycles et la desserte par les transports en commun,
- de créer un "effet vitrine" pour les entreprises, respectueux de l'environnement.

Les principes d'aménagement s'appuient sur :
- la plantation d'une végétation type parc :arbres, arbustes en bosquets ou en haies.
Nota bene: Dans les séquences résidentielles et de villégiatures de Chaingy et St Ay, elle est remplacée par une végétation couvre sol mettant en valeur la beauté des murs et des parcs des propriétés privées.
- l'enfouissement progressif des réseaux aériens et le remplacement des fossés existants par une large bande d' herbe ou de plantations accompagnant une "gestion alternative des eaux pluviales" (noue plantée, système drainant, bassins de rétention...)
- la mise en place d'une signalitique claire, cohérente sur l'ensemble du parcours, améliorant la lisibilité et la clarté des informations destinées à l'automobiliste.

COUPE ETAT PROJETE




Le saule argenté, arbre représentatif de la Loire

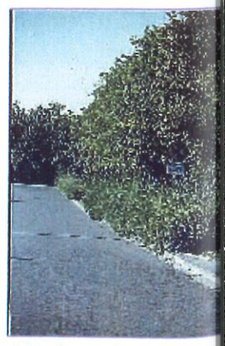

Plantations basses


Allée dans un parc


Séparation cycles / voie


Exemple d'un parking planté

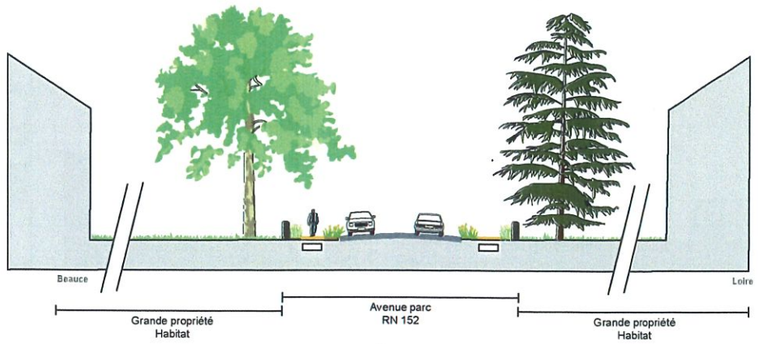

Une avenue parc séparant les différents usagers de la voie


Arbustes en bosquet

3.1. L'AVENUE PARC

AVENUE PARC SEQUENCE 1: entre Chaingy et St Ay

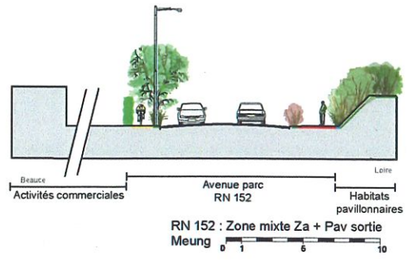
La séquence 1 correspond à la villégiature de Chaingy. La qualité du bâti est mise en valeur par des plantations basses en pied de murs (iris, rosiers, graminées ...).
L'aménagement prévoit le remplacement progressif des fossés par une gestion alternative des eaux pluviales pour permettre de séparer le cheminement par des bandes de pelouse.
La création d'une accroche forte au territoire au niveau du carrefour à feu permet de jouer des différences de niveaux pour valoriser le parking du restaurant et mettre en valeur l'accès à la Loire.
Les espaces délaissés sont requalifiés.
Un terre-plein central pavé permet le ralentissement du trafic.



Entre Chaingy et St Ay - **Séquence 1**

AVENUE PARC SEQUENCE 2: entre St Ay et la coupure verte

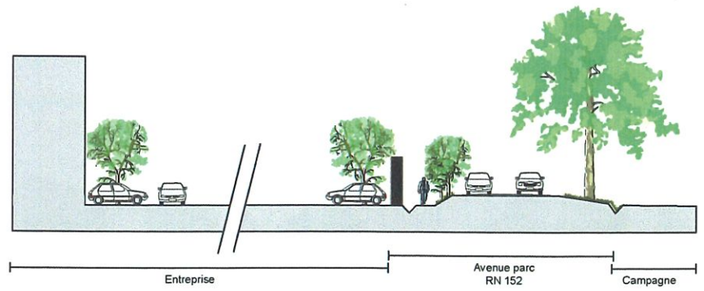
La séquence 2 correspond à la zone résidentielle et de villégiature entre St Ay et la coupure verte.
L'aménagement est identique à celui de la séquence 1.
Le caractère rural des cheminements piétons est conservé.
De larges bandes de pelouse la sépare de la voie.



RN 152 : Zone mixte Za + Pav sortie Meung

AVENUE PARC SEQUENCE 3: entre la zone résidentielle au nord de Meung et la coupure verte

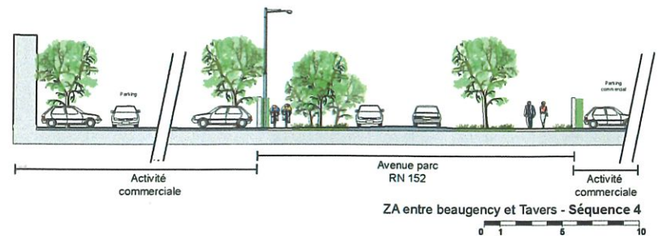
La séquence 3 est une séquence mixte (activités / résidentielle) qui annonce l'arrivée sur Meung.
Elle se caractérise notamment par la présence forte d'un grand merlon planté, protégeant la zone résidentielle de la RN.
Celui-ci est conservé, les plantations existantes sont homogénéisées.
Le chemin piéton / cycles longeant le merlon est protégé de la voie par une haie d'arbustes.
La partie Zone d'activités est traitée selon les principes de "l'avenue Parc".



ZA Beaugency - de l'accès à Messas à la gendarmerie de Beaugency.
Séquence 3

AVENUE PARC SEQUENCE 4: Synergie Val de Loire

La séquence 4 correspond à la partie de la Zone d'Activités de Synergie Val de Loire autour du giratoire.
L'aménagement intègre l'accès au futur pont par la plantation d'un mail abritant une piste cyclable et un cheminement piéton raccordés à la zone résidentielle existante et à la route du coteau.
Des bosquets denses sont créés en limite de la zone résidentielle de Meung.
Le giratoire est planté massivement en préservant la vue vers la coupure verte et l'église de Baule. Il accueille en son centre, un bassin avec des jets d'eau.



ZA entre beaugency et Tavers - **Séquence 4**

3.1. L'AVENUE PARC

AVENUE PARC SEQUENCES 5 et 6: au nord et au sud de Baule

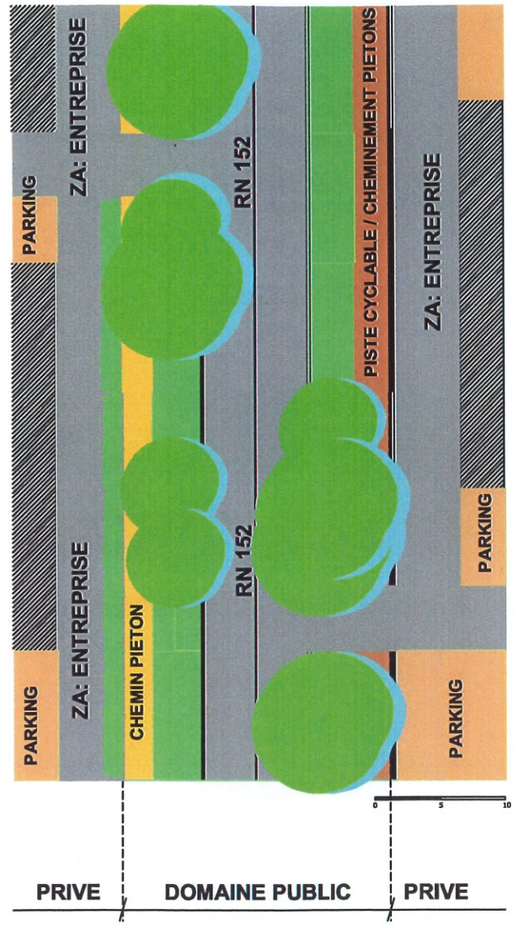
Les séquences 5 et 6 correspondent aux zones d'activités situées au nord et au sud de Baule.
Dans cette commune, les passages d'une séquence urbaine à une autre étant peu lisibles, l'aménagement valorise par contraste le traitement en avenue urbaine du centre bourg.
L'avenue parc s'adapte dans ces deux séquences à la particularité de Baule qui devient la ville des fruitiers et tient compte des travaux de sécurité déjà réalisés au nord.
La piste cyclable reliant le bourg aux commerces de Synergie et au mail de Meung est bordée par 2 alignements de fruitiers.
Au sud, il existe côté Beauce une contre-allée et un alignement d'arbres. Un aménagement similaire est prévu côté Loire.

AVENUE PARC SEQUENCE 7: de l'accès Messas au nord de Beaugency

La séquence 7 correspond à la zone d'activités au nord de Beaugency.
C'est un secteur particulièrement dangereux avec des accès aux entreprises peu visibles et un environnement qui se modifie peu au passage de la campagne à la ville diffuse.
Le projet prévoit :
- la plantation d'un alignement d'arbres côté Loire cadrant l'environnement sans masquer les vues sur le site de Beaugency,
- la plantation de bosquets côté Beauce, le long de la limite de propriété existante et un aménagement type avenue parc,
- la création d'un terre-plein central qui incite le ralentissement des véhicules (70 km/h en avenue parc) avant d'aborder l'avenue jardin et sa limitation à 50 km / h.

AVENUE PARC SEQUENCE 8 : la Zone Commerciale entre Tavers et Beaugency.

L'aménagement intègre le futur développement de la zone commerciale, et l' effet "vitrine" recherché sur la RN 152.
Il repose sur :
- la plantation de bosquets d'arbres et d'arbustes denses qui cadrent les façades des bâtiments mettant en valeur leur enseigne et leur éclairage et qui signalent au niveau de la route nationale les accès transversaux les plus importants.
- la création d'un grand mail structurant ayant capacité à devenir un espace public majeur sur le parcours, acceuillant des activités et des évènements locaux.



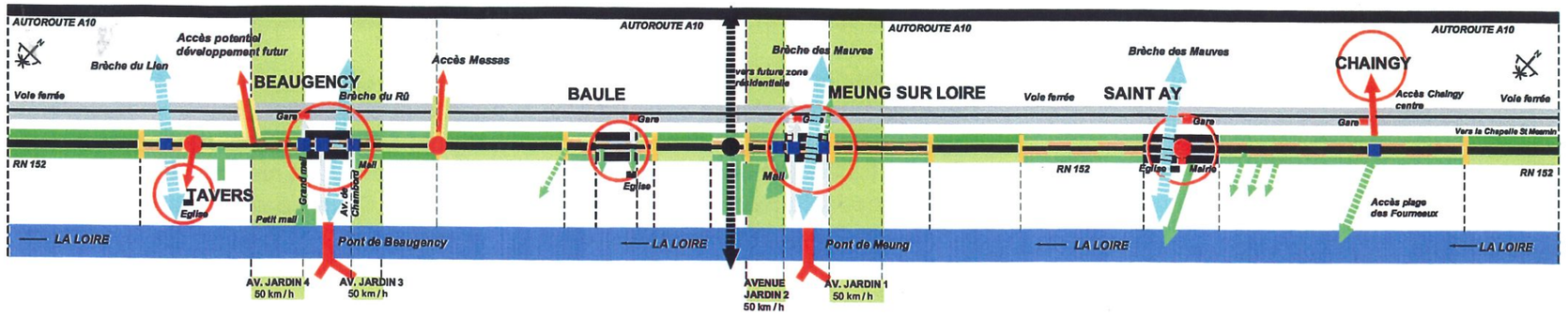
PLAN TYPE

3.1. L' AVENUE JARDIN

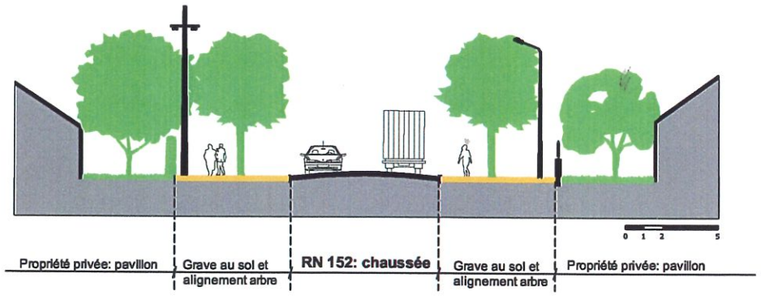


Gros plan sur graminées

LOCALISATION DES SEQUENCES EN AVENUE JARDIN



COUPE ETAT ACTUEL



PRINCIPES D'AMENAGEMENT GENERAL

Les avenues jardin se situent en périphérie des villes de Beaugency et Meung sur Loire, dans les zones résidentielles récentes.
La vitesse de circulation est limitée à 50 km / h.

L'objectif est de structurer l'espace public autour d'une ambiance intime et douce comme un jardin à l'échelle d'une résidence.

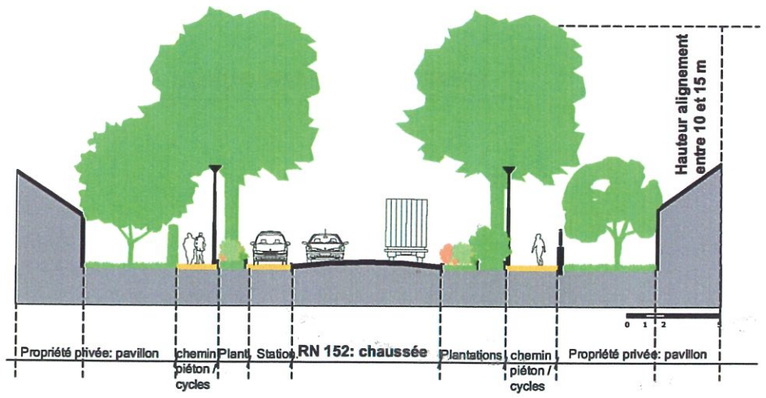
Les principes d'aménagement comprennent :
- La plantation d'arbres et d'abustes d'essences variées, denses mais légères, assez libres et colorées,
- l'enfouissement des réseaux aériens sur l'ensemble de ces séquences,
- des stationnements ponctuels à l'intérieur de la bande de plantation,
- des sols et des cheminements bordurés.

Les plantations, pouvant associer saules, graminées, rosiers constituent des bandes végétales, séparant piétons et cycles de la voie. Les arbres existants, sont intégrés aux nouvelles plantations rompant l'alignement pour créer des bosquets.



Exemple d'ambiance d'avenue jardin

COUPE ETAT PROJETE





Exemple d'ambiance d'avenue jardin



Exemple d'ambiance d'avenue jardin

3.1. L' AVENUE JARDIN

AVENUE JARDIN SEQUENCE 1: Au nord de Meung

La séquence 1 se situe entre le centre bourg et la zone mixte d'activités et résidentielle plus au nord.
C'est une séquence relativement homogène, plantée d'un alignement de tilleuls de part et d'autre de la voie mais peu qualifiée.
L'aménagement conserve l'essentiel des alignements existants, taillés moins sévèrement pour laisser les arbres atteindre une hauteur de 10 à 15 mètres.

AVENUE JARDIN SEQUENCE 2: zone résidentielle au sud de Meung

La séquence 2 se situe entre le centre bourg et le carrefour giratoire de Baule. C'est une séquence homogène, plantée d'un alignement de tilleuls de part et d'autre de la voie mais peu qualifiée. Le projet prévoit de planter abondamment en partie basse de l'alignement pour séparer les différents usagers de l'avenue: piétons, cycles, voitures. Des stationnements sont prévus le long de la voie, libérant un espace piétons protégé entre l'alignement et la limite de propriétés.

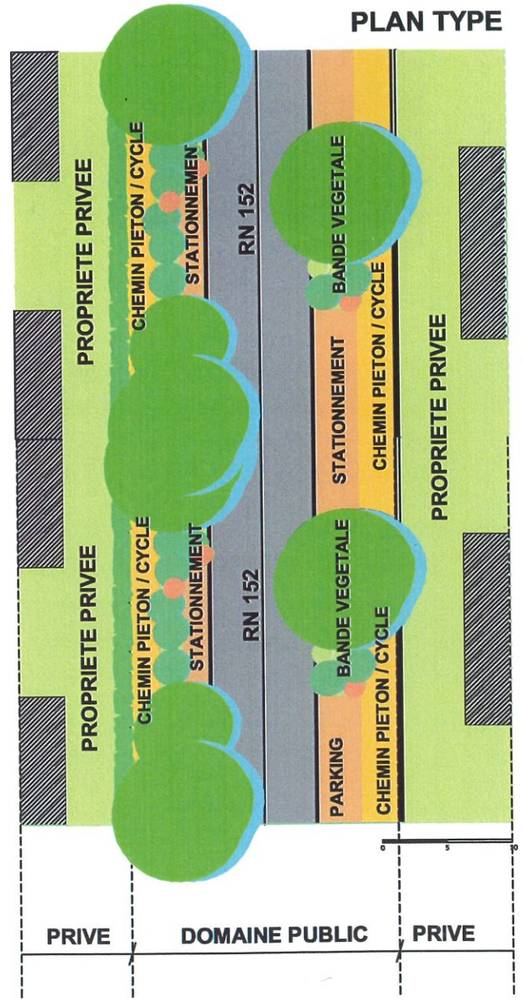
AVENUE JARDIN SEQUENCE 3: au nord du centre ville de Beaugency

La séquence 3 est actuellement homogène mais peu qualifiée. A ce niveau se situe le cimetière qui constitue une partie importante de la limite privative.
Le projet prévoit l'enfouissement progressif des réseaux et la conservation des arbres existants. Des plantations basses (1,00 - 1,20m de hauteur) viendront habiller et donner de l'épaisseur aux pieds. Saules, graminées égayées de rosiers, viendront marquer la limite entre piétons et cycles et cycles et chaussée.

AVENUE JARDIN SEQUENCE 4: au sud du centre ville de Beaugency

La séquence 4 correspond à la zone mixte (activités et résidentielle) au sud de Beaugency, entre le centre bourg et le franchissement de la voie ferrée, accès potentiel au développement futur.
Elle se termine au niveau de l'entreprise TRECA, avec comme conséquence, un usage presque exclusif des abords comme stationnement des véhicules des employés de l'entreprise.
Le projet prend en compte la fonction prépondérante du stationnement à cet endroit précis.

PLAN TYPE




Saules et arbustes en masse


Bandes végétales séparant la voie des piétons et cycles

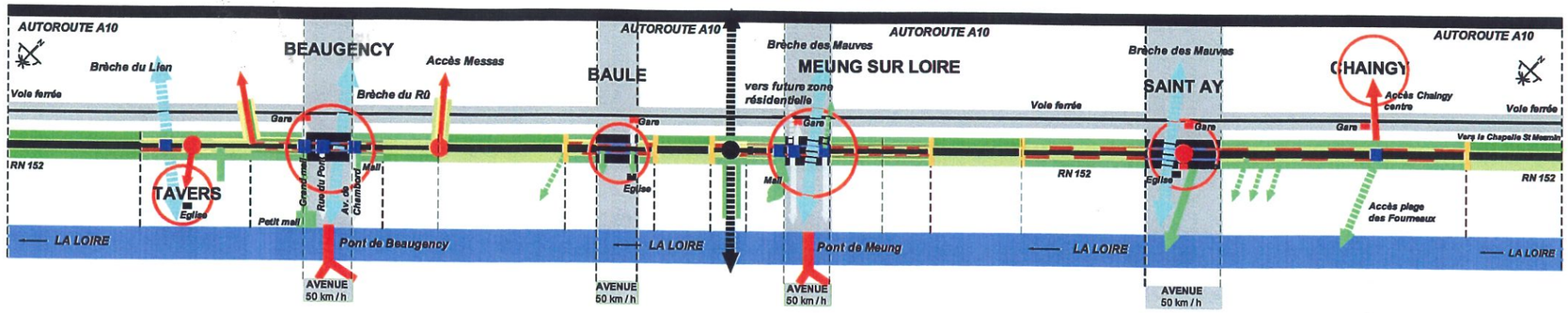

Bandes végétales séparant la voie des piétons et cycles

3.1. L'AVENUE DANS LES CENTRES URBAINS



Eclairage remparts

LOCALISATION DES SEQUENCES EN AVENUE DANS LES CENTRES URBAINS





Fontaine

PRINCIPES D'AMENAGEMENT GENERAL Dans les avenues la vitesse est limitée à 50km/h

L'objectif est de transformer la route nationale en une artère urbaine structurant la ville. Les principes reposent sur :
- une requalification de la géométrie de la chaussée,
- une intégration des nivellements dans des aménagements urbains,
- une diminution des rayons de giration sur les voies transversales.

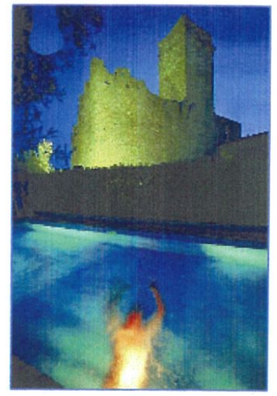
Les propositions s'appuient sur une utilisation majeure du minéral. Le végétal devient secondaire. L'eau sous forme de bassin et fontaine permet d'évoquer la Loire.

A Saint AY, l'aménagement concerne la place de la mairie. C'est le seul espace public existant en contact avec la RN. La proposition valorise sa qualité d'espace public central et permet une liaison piétonne plus lisible avec la Loire.

A Meung, l'objectif est de revaloriser l'espace malgré le profil étroit de la route nationale qui génére de nombreuses nuisances et laisse peu de place pour les trottoirs et stationnements.
Les principes d'aménagement s'appuient sur :
- la création de parkings en poche à proximité de la RN,
- la plantation de grimpantes sur les façades en privilégiant les rosiers, l'emblème de la ville étant l'églantine,
- la création de lieux singuliers aux deux entrées du centre historique et sur la place de la Haute-Croix, articulant l'accès au centre et à la gare.

A Baule, l'objectif est de mettre en valeur l'aménagement qui a été réalisé récemment en le qualifiant.
La proposition s'appuie sur :
- la plantation d'arbres fruitiers caractérisant la commune.

A Beaugency, l'objectif est de valoriser le patrimoine peu lisible depuis la RN.
- Le minéral et l'eau sont les éléments porteurs des principes d'aménagement, en particulier au niveau des lieux singuliers (Place des remparts, traversée du rû et accroche de la rue du Pont).
- L'accroche des deux mails qui encadrent le centre historique (avenue de Chambord et Grand mail) est requalifiée.



Bassin au pied des remparts



Allée pavée



Reflet graminées et banc



Pavés au sol



Grimpantes sur mur

3. DEFINITION DES AMENAGEMENTS

3.2. Les traitements des lieux singuliers

• Les places.

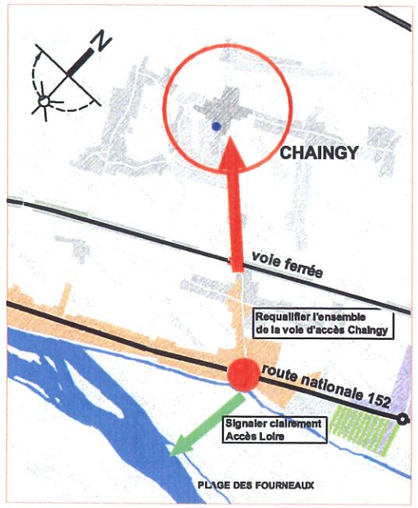
- Chaingy : la place des Fourneaux
- St Ay : la place de la Mairie
- Meung-sur-Loire : la place de la Haute Croix
- Baule : la boutique des vergers
- Beaugency : le mail de Chambord, la place des Remparts, le mail Chateaubriand
- Tavers : le mail des commerces, le haut bourg

• Les carrefours et entrées de bourgs

- Dispositifs de signalisation des entrées de bourgs
- Meung : le carrefour St Hilaire, le carrefour de Tournebride
- Baule : le rond-point du Val de Loire, le carrefour de Messas
- Beaugency : le carrefour du Pont.
- Tavers : le carrefour

LES PLACES

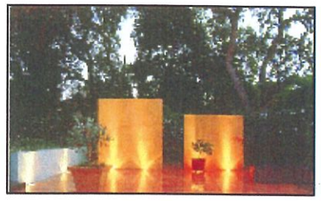
3.2. CHAINGY: LA PLACE DES FOURNEAUX



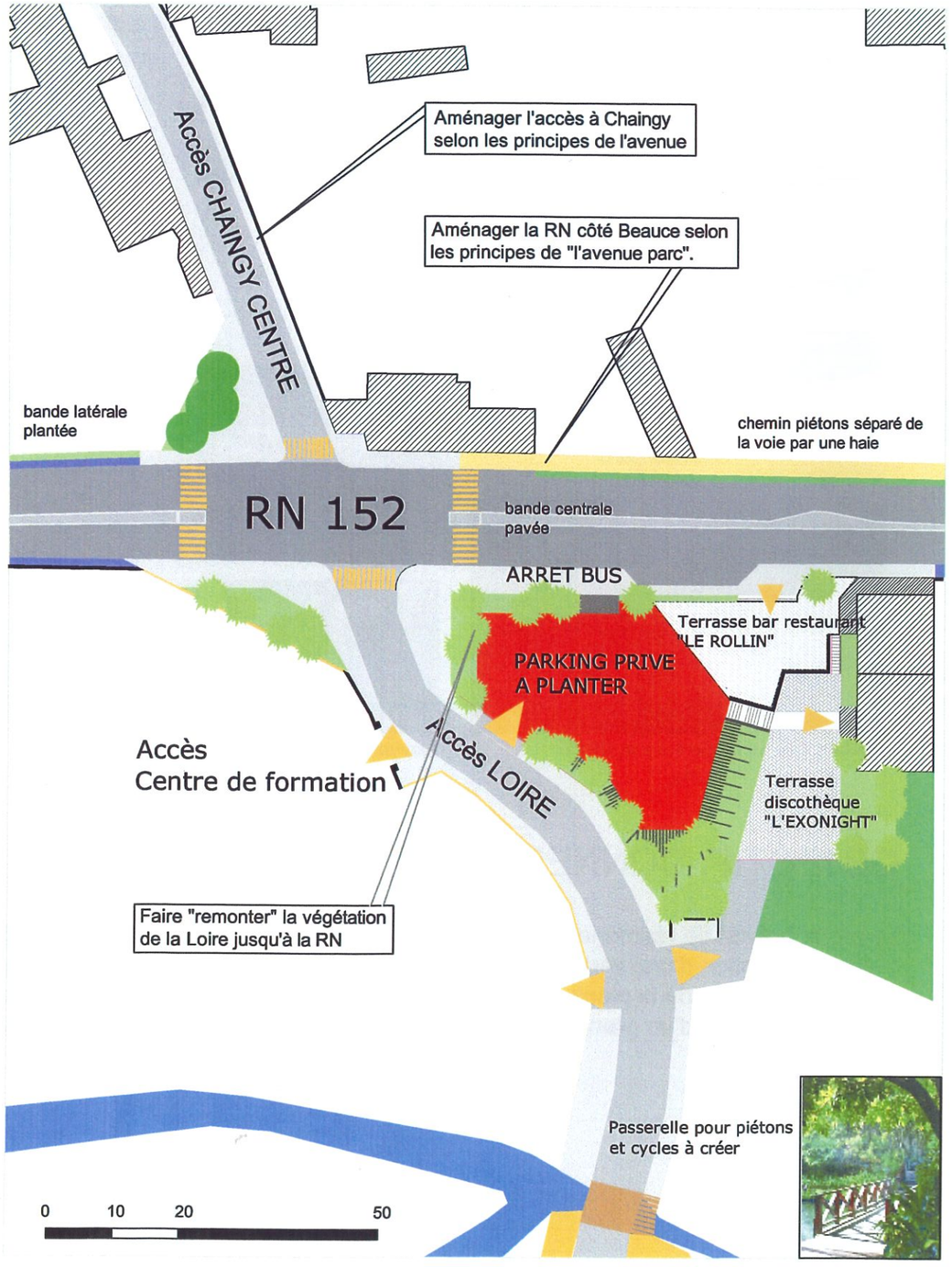
Le carrefour à feux existant, constitue une accroche forte au territoire permettant l'accès à Chaingy Centre et à la Loire.



Parking planté de cépées



Eclairage entrée discothèque



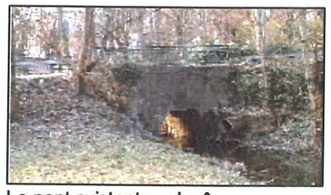
OBJECTIF: SIGNALER LA PROXIMITE DE LA LOIRE

La proposion requalifie cette accroche :

- en plantant des bosquets denses d'arbres et d'arbustes typiques de la Loire. Ces plantations intègrent la mise en valeur des usages urbains existants : l'abri bus, les trottoirs. Elles valorisent et protègent les activités : terrasse du restaurant, accès à la discothèque, proximité du centre de formation...

- en sécurisant ce lieu particulier de l'avenue parc qui nécessite une attention particulière des automobilistes. L'aménagement d'un terre-plein central en pavés ralentit le trafic et facilite la traversée des piétons et des cycles.

- en aménageant côté Beauce la RN selon les principes de l'avenue parc. L'accès à Chaingy est traité selon les principes de l'avenue dans les centres urbains.



Le pont existant sur le rû

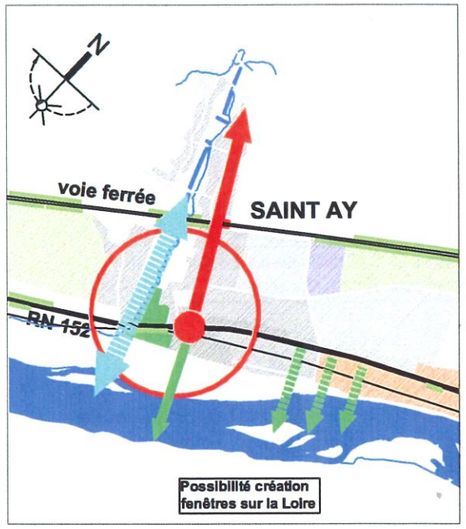


Chemin le long du rû



LES PLACES

SAINT AY: LA PLACE DE LA MAIRIE





Pavés et mur en pierre



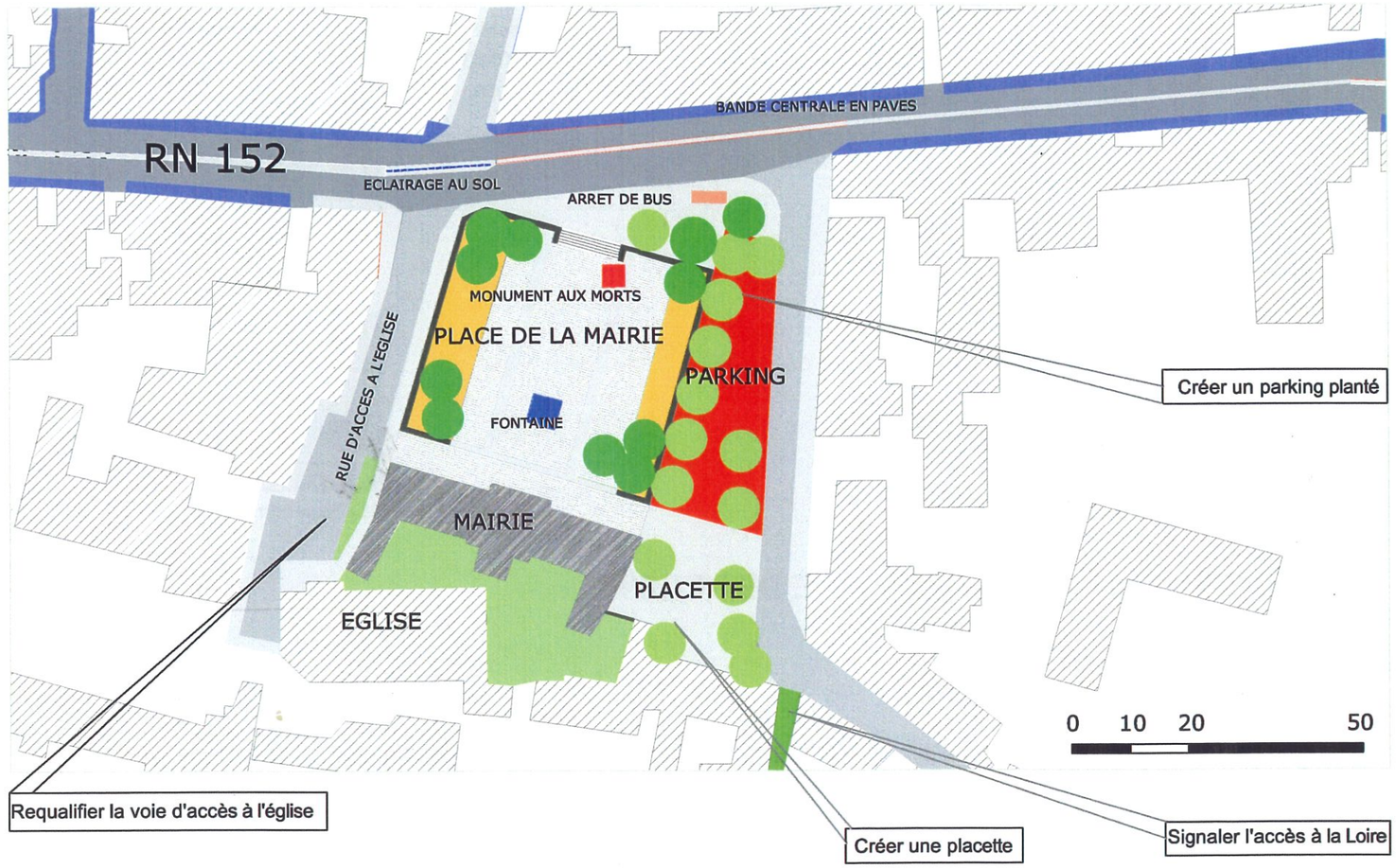
Exemple de bancs murets



L'actuel mur de la place sur la RN 152

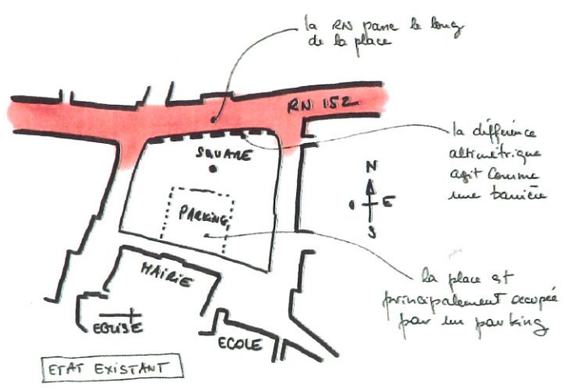


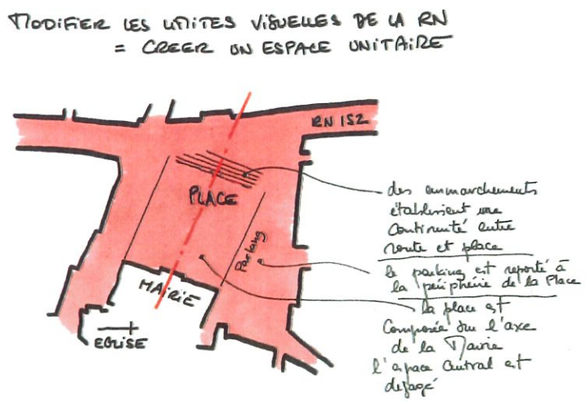
Exemple de pavés gazon



OBJECTIF: DONNER UNE CENTRALITE AU BOURG ARTICULEE SUR LA RN

Le projet prévoit de réaménager la place de la mairie, pour donner une vraie centralité au bourg:
- par la création d'une véritable place urbaine pavée dans le prolongement de la mairie,
- par l'ouverture de la place sur la RN , tout lui conservant son rôle de belvédère,
- par la création d'un grand parking planté, côté Est pour canaliser les stationnements.





LES PLACES

3.2. SAINT AY: LA PLACE DE LA MAIRIE

CRÉER UN ESPACE UNITAIRE

La requalification de la voie d'accès à l'église (revêtement de sol, éclairage) permet de la valoriser et de la signaler au niveau de la RN 152.

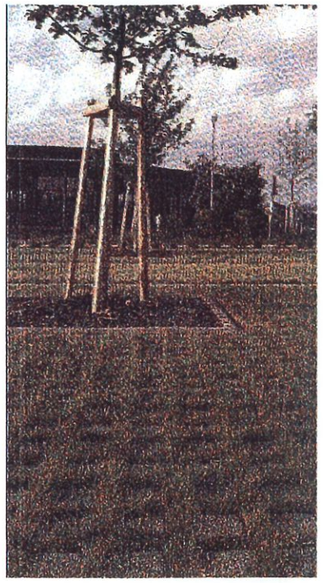
La création d' une petite placette côté pignon de la Mairie dans la continuité du parking prolonge sur l'espace public l'entrée au jardin arrière de l'église et le chemin d'accès à la Loire (perspective, éclairage....)

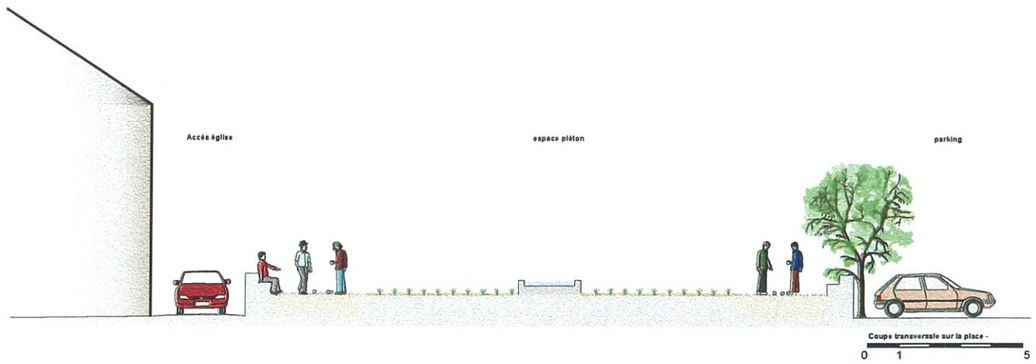




Un espace public entre RN et accès Loire



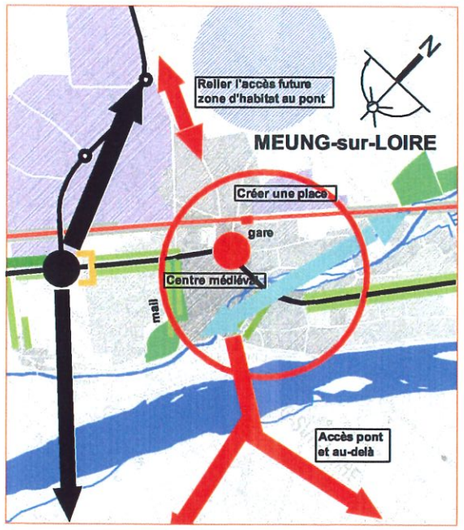






LES PLACES

3.2. MEUNG SUR LOIRE: LA PLACE DE HAUTE CROIX




Grimpantes


Grimpantes



Grimpantes en façade


Sol en galets



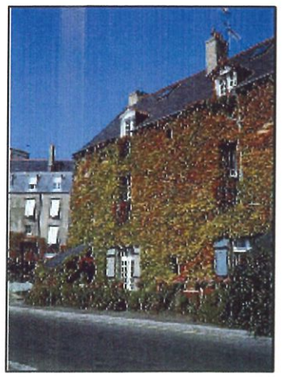
OBJECTIF: UNE PLACE ARTICULANT LES ACCES AU CENTRE ET A LA GARE AVEC LA RN

Le projet prévoit de créer une place au carrefour à feux de Haute Croix, qui devient une véritable articulation entre la RN, l'accès au centre ancien et l'accès à la future zone résidentielle et à la gare.
L'aménagement permet également de valoriser l'inflexion de la RN, unique sur le parcours.
Le resserrement de la chaussée dégage des espaces pour les piétons et facilite l'accès aux commerces: restaurant, tabac, boulangerie ...

Les stationnements sont canalisés pour offrir des respirations.
Le traitement plus noble de la placette et des trottoirs s'accompagne de plantations de grimpantes sur les pignons aveugles des façades et de plantations d' arbres en alignement devant le tabac et en bosquet sur la placette.
Une fontaine vient rappeler à l'automobiliste et au piéton la proximité de la Loire.

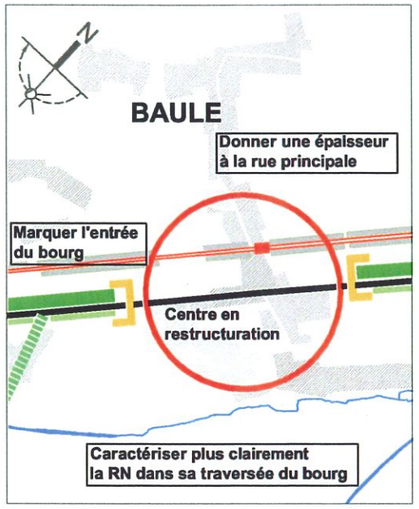




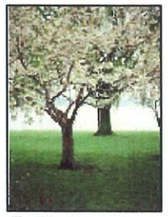


LES ENTREES DE BOURG

3.2. BAULE: LA VILLE VERGER







Fruitiers en fleurs

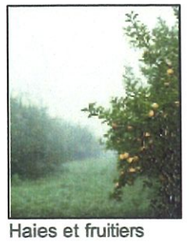
OBJECTIF: RENFORCER L'AMENAGEMENT TYPE "AVENUE PARC" AUX ENTREES DE BOURG POUR VALORISER LA RESTRUCTURATION DU CENTRE

L'objectif est de qualifier les différentes séquences à Baule. L'aménagement des avenues parc au nord et au sud permet de mieux identifier l'avenue de centre urbain.

La proposition intégre :

- au nord et au sud des dispositifs de ralentissement par la création de terre-pleins centraux en pavés,
- au sud, un aménagement identique coté Loire à celui existant coté Beauce,
  (contre-allée avec alignement d'arbres)
- au nord un prolongement de la plantation déjà existante vers le centre sportif pour épaissir la limite et la création d'un cheminement planté signalant l'axe de l'église pour les piétons et les cycles.

La plantation massive de fruitiers sur l'ensemble de la traversée de la commune lui confère une identité forte.

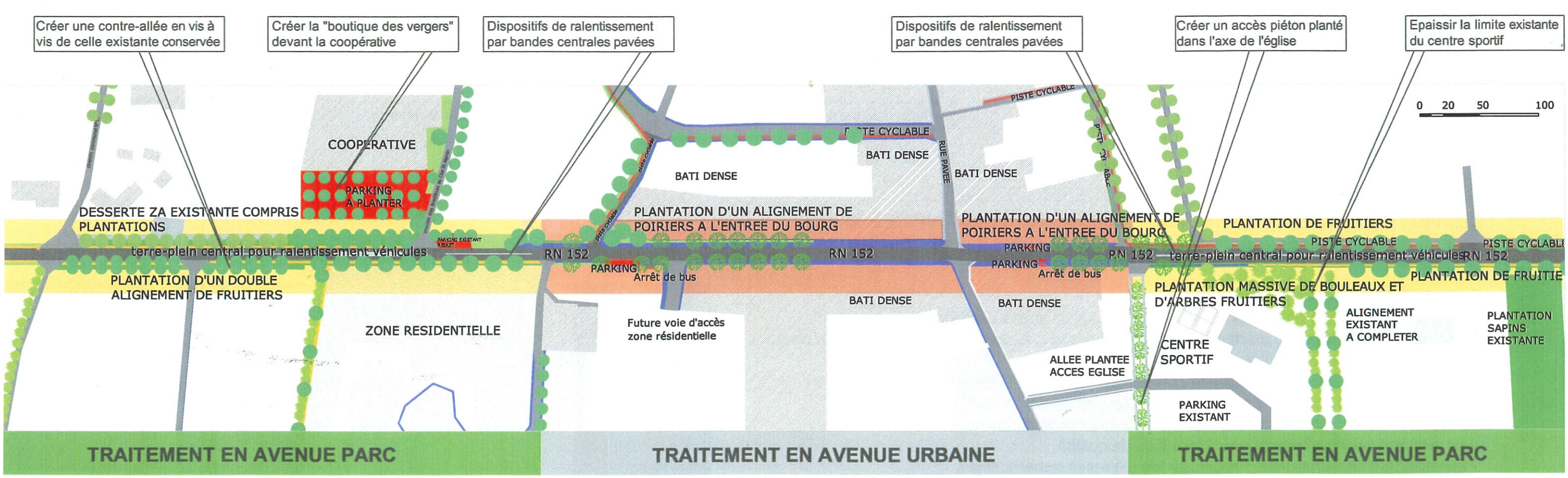


Haies et fruitiers



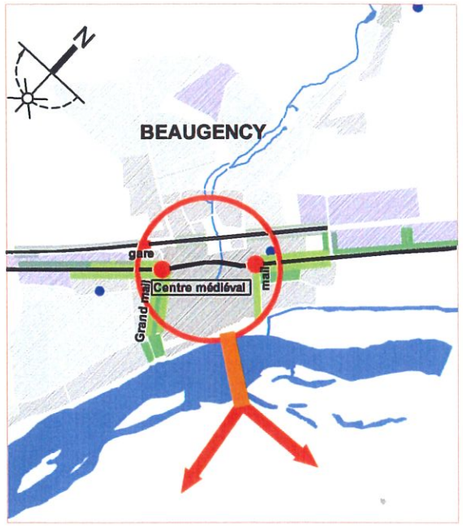


Allée entre fruitiers



LES PLACES

3.2. BEAUGENCY: LA TRAVERSEE DU RU ET LA PLACE DES REMPARTS

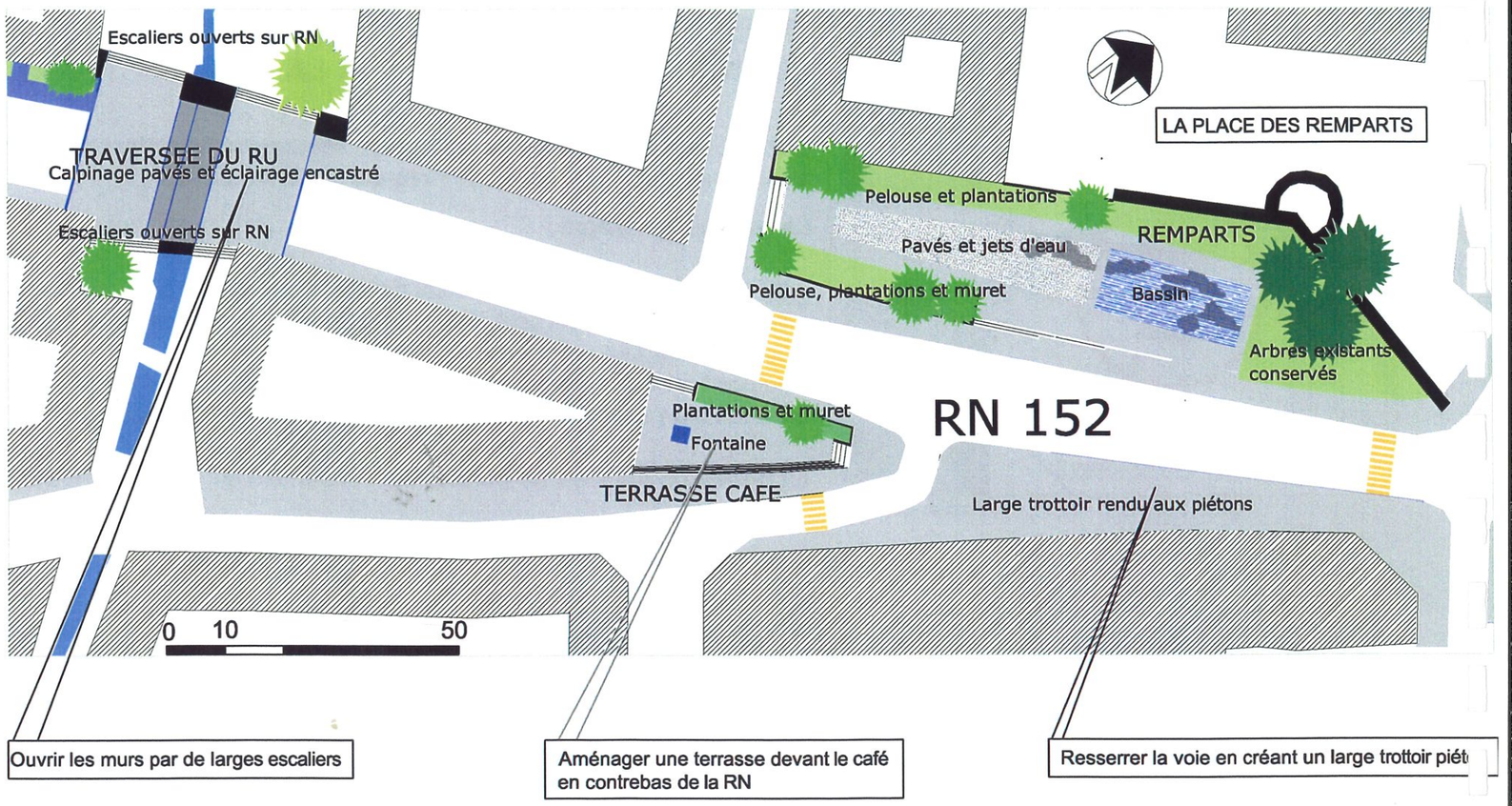



Bassin en ville


Plantations en escaliers

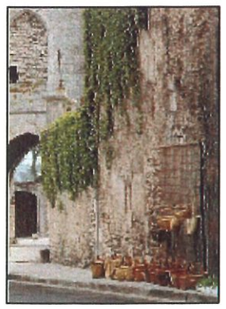

Caniveau pavé

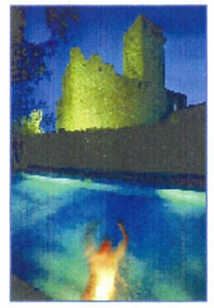

Eclairage encastré

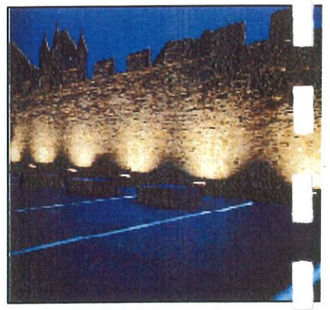


OBJECTIF: METTRE EN VALEUR LA PIERRE ET L'EAU
DELIMITER LES EMPRISES ROUTIERES AU STRICT NECESSAIRE

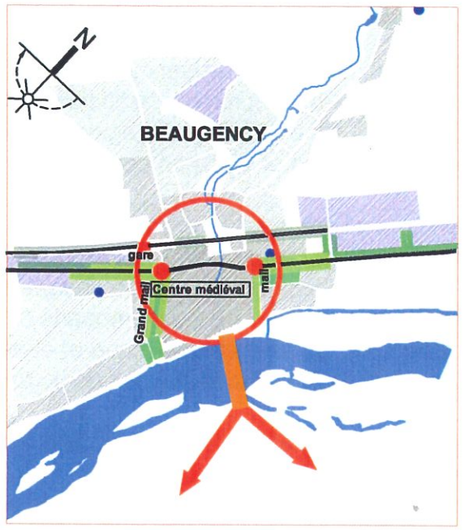
Les principes proposés y répondent :
- en ouvrant les murs protégeant le rû sur la RN par de larges escaliers,
- en signalant la présence du rû à l'automobiliste sur la chaussée par un traitement en pavés bordés de luminaires encastrés de couleur bleue,
- en créant une véritable place devant les remparts, avec un bassin reflétant les pierres,
- en élargissant le trottoir face aux remparts pour resserrer la voie transversale,
- en aménageant une terrasse en contrebas de la RN devant le café,
- en plantant ponctuellement une végétation de qualité,
- en modifiant l'éclairage pour souligner les éléments remarquables.


Mur et grimpantes


Remparts et bassin


Exemple d'éclairage des rempart

3.2. LES ENTREES DE CENTRE MEDIEVAL, BEAUGENCY: LE MAIL DE CHATEAUBRIAND ET L'AVENUE DE CHAMBORD



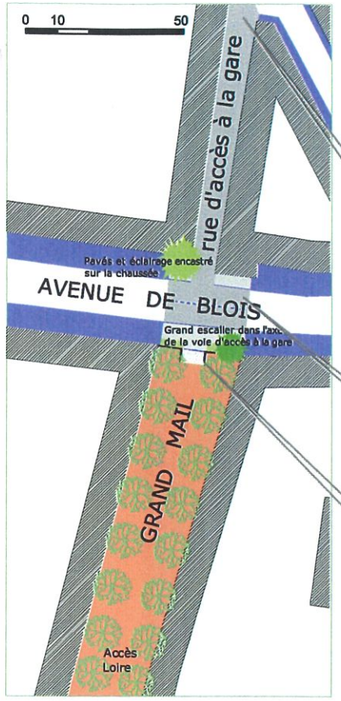


Mail de Chateaubriand:
Vue sur la RN
et l'accès gare



Petit mail

OBJECTIF: Renforcer la perception des 2 transversales qui constituent des accès majeurs à la Loire sur l'ensemble du parcours



LE MAIL CHATEAUBRIAND

Requalifier la voie d'accès à la gare

Signalisation sur la RN par des pavés et de l'éclairage

Elargissement de l'escalier dans l'axe d'accès à la gare





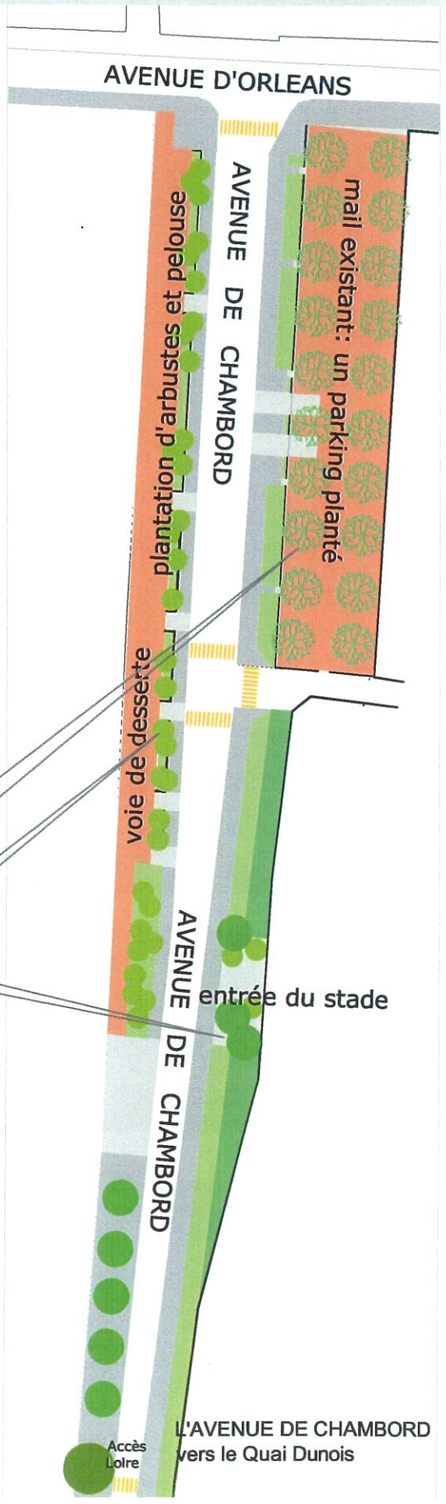


Le mail de l'avenue
de Chambord

Création de stationnements sous le mail existant

Mise en valeur des murs par des plantations basses

Signaler entrée du stade et remplacer clôture



L'AVENUE DE CHAMBORD
vers le Quai Dunois

Au sud, le grand mail piéton constitue une axe entre la Loire, le centre historique et la gare.Il s'agit de le conforter et de rendre son usage plus facile. Au nord, l'avenue de Chambord conduit la circulation au pont et aux berges de la Loire.Il s'agit de rendre son imporance plus lisible.

Les principes d'aménagement proposent :
Pour le grand Mail,
l'élargissement de l'escalier d'accès et la création d'une rampe
- le rendant accessible aux cycles et aux personnes à mobilité réduite,
- créant une continuité vers la gare.
la signalisation de la transversale à l'automobiliste par un traitement pavé de la chaussée dont le calpinage est souligné par des luminaires encastrés de couleur bleue.

Pour l'avenue de Chambord jusqu'au fleuve,
la requalification de l'espace public par :
- l'enfouissement des réseaux tout au long de l'avenue, et la modification de l'éclairage,
- la transformation du mail existant côté cimetière en parking, tout en conservant les arbres,
- la diminution des stationnement le long de la voie et la création de vrais trottoirs,
- la mise en valeur des murs existants par la plantations d'arbustes,
- la signalisation de l'entrée et la remise en état de la clôture du stade P. Lebugle.





Vue sur la Loire du petit mail





Les murs des remparts
Avenue de Chambord

3.2. TAVERS : LE MAIL DES COMMERCES



CREER UNE GRANDE TRANSVERSALITE A LA ROUTE SUR LE THEME DU MAIL

L'extension de la zone commerciale de Tavers en limite de Beaugency, fera de la coupure verte existante un espace résiduel. Plutôt que de conserver artificiellement une coupure verte dont la vocation devient incertaine, il est préférable d'imaginer la création d'un grand espace public au service des futures activités et surfaces commerciales.

Le mail est une figure prestigieuse récurrente du paysage local. Implanté dans l'axe du chemin permettant de rejoindre le village de Tavers, le Grand Mail des Commerces, planté d'un double alignement d'arbres à grand développement, dégage une grande place centrale à la façon d'un champ de foire commerciale, lieu de promenade et de loisirs apte à accueillir des jeux d'enfants, kiosques, tables de pique-nique et divers jeux *(tables ping-pong, boules...),* des commerces saisonniers *(ventes/expositions, forains...),* et manifestations temporaires.

Le Mail des Commerces crée une animation au coeur de la zone commerciale et une double attraction conjugant activité commerciale et loisir.

Spatialement, il permet de développer un grand linéaire de façade commerciale perçu depuis la RN 152, et de satisfaire une partie des besoins en stationnement en périphérie de la place centrale (sur plan indicatif ci-contre, capacité env. 350 véhicules).

Techniquement, la création d'un ou plusieurs bassins d'eau, et/ou de petits canaux, sur l'espace central, peuvent :

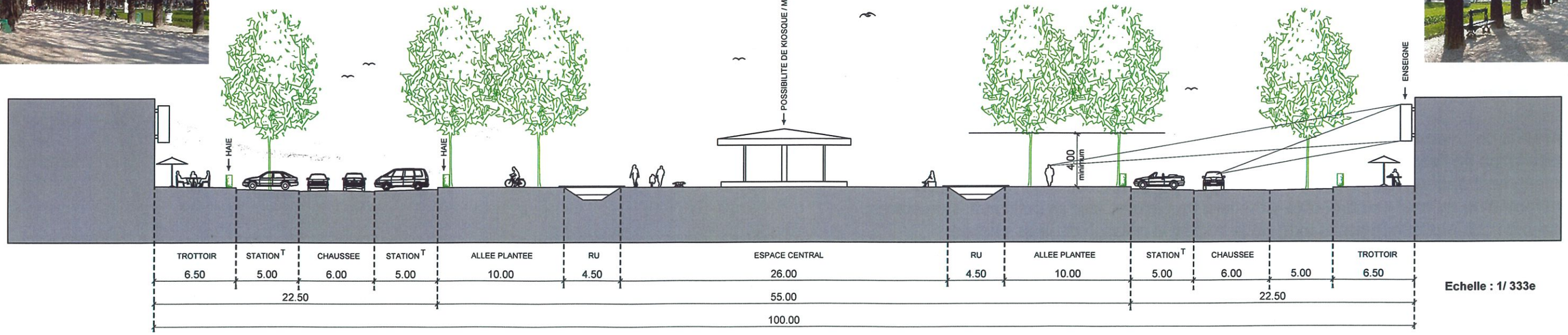
- permettre une récupération des eaux pluviales des batiments en rive,
- servir de réserves d'eau d'incendie,

tout en participant à l'agrément des lieux.

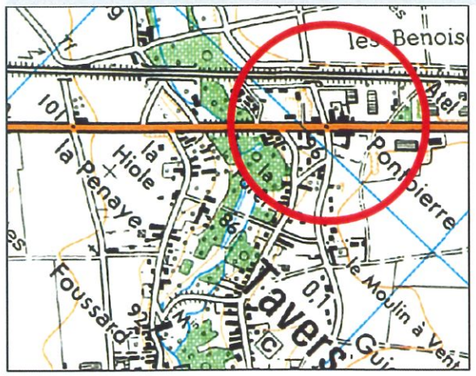
Le Grand Mail des Commerces ouvre une grande perspective en direction du village. Forme aménagée et à échelle réduite de la coupure verte, il en respecte le principe en donnant de la profondeur à la vue latérale depuis la RN 152.





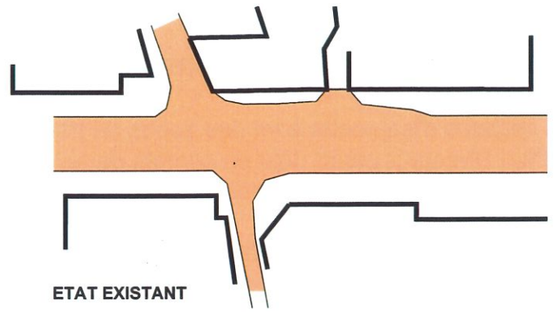


3.2. LES LIEUX SINGULIERS - TAVERS, LE HAUT BOURG



Echelle : 1/ 15 000e

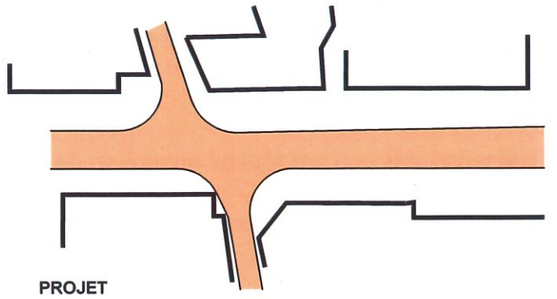




ETAT EXISTANT

RECONQUERIR LES RIVES DE LA VOIE

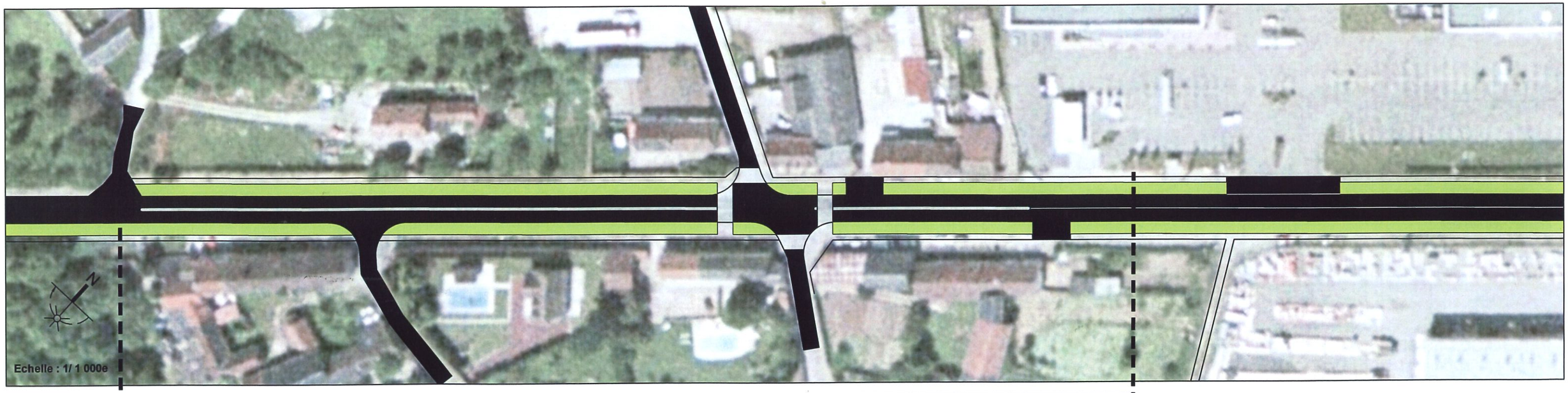
Seule une partie du village de Tavers est en contact direct avec la RN 152, créant une petite traversée urbaine au bati rural ancien autour d'un carrefour en croix. A l'approche du carrefour, il existe un élargissement de chaussée générée par une voie de dégagement latérale facilitant les mouvements en tourne-à-droite depuis la RN 152 et participant à fluidifier le trafic sur celle-ci. Une telle configuration routière est propice à la pratique d'une vitesse élevée. L'espace de rive est ainsi difficilement appropriable.



PROJET

Le Plan Directeur propose de supprimer cet élargissement de chaussée pour :
- restituer cet espace aux piétons et accroitre leur sécurité,
- améliorer le confort d'usage des rives et en valoriser le bâti,
- inciter les automobilistes à ralentir dans cette petite traversée urbaine.

L'ensemble de la traversée est traité en "avenue parc". On prévoit également de réhausser la bordure de trottoir en la maintenant franchissable.



Echelle : 1/ 1 000e

TRAVERSEE URBAINE (bati rural ancien) : 190 m environ

ACTIVITES

3.2. LES LIEUX SINGULIERS - SIGNALISATION DES ENTREES DE BOURGS

DES SECTIONS D'APPROCHE URBAINE FAVORISANT LE RALENTISSEMENT

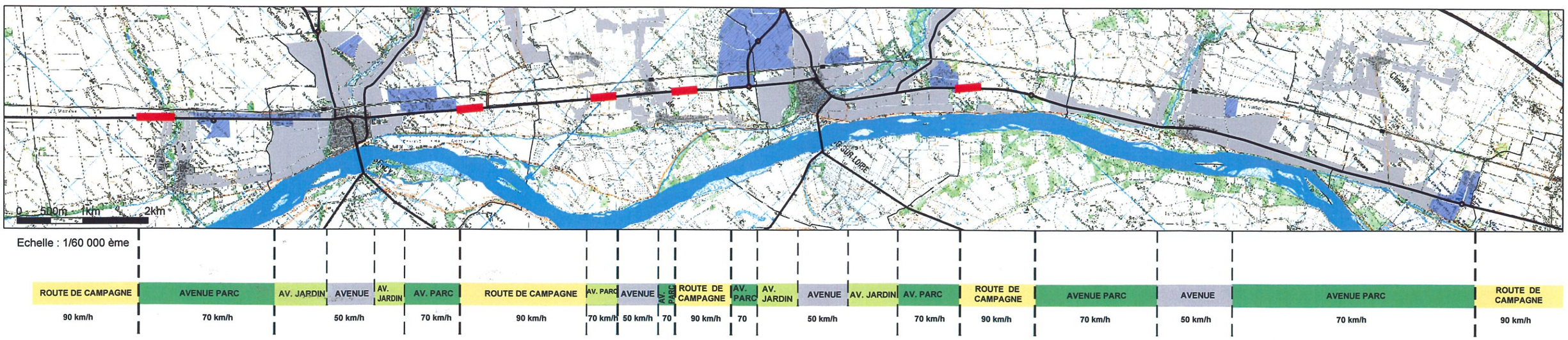
Les sections d'approche sont des zones de transition entre la campagne où la vitesse routière est de 90km/h et les traversées d'agglomération où la vitesse est limitée à 50km/h.
Le Plan Directeur prend déjà en compte de telles transitions dans l'aménagement des séquences "avenue parc". Les présents dispositifs viennent donc en complément des dispositions propres à ces séquences et seulement là où un renforcement de signalisation parait nécessaire. Lorsqu'il existe un carrefour giratoire agissant comme un ralentisseur, les présents dispositifs ne sont pas à prévoir.

Les sections d'approche bénéficient d'un aménagement spécifique capable de susciter l'attention de l'automobiliste, et dont il est vérifié que les effets sont efficaces :
- resserrement visuel de l'espace routier,
- balisage lumineux.

Le resserrement visuel est réalisé au moyen :
- d'une bande axiale (proposée en pavés) d'environ 1m de largeur, séparant les deux sens de circulation. Afin de ne pas gêner le déplacement des poids lourds et notamment des convois exceptionnels, la bande axiale est roulable et peut ne pas être bordurée (si elle l'est ces bordures sont chanfreinées et franchissables),
- d'une haie sur chaque rive, et d'un alignement d'arbres, en général unilatéral conformément aux dispositions du Plan Directeur sur les routes de campagne, ou ponctuellement bilatéral si l'on veut encore accentuer l'effet.

Le balisage lumineux est réalisé au moyen de films rétro-réfléchissants (ou peinture) sur potelets bois en rive, les sections d'approche étant situées dans des secteurs ne bénéficiant pas de l'éclairage public.

Ces dispositions de base peuvent au besoin être complétées par :
- un revêtement de chaussée coloré,
- des bandes rugueuses.

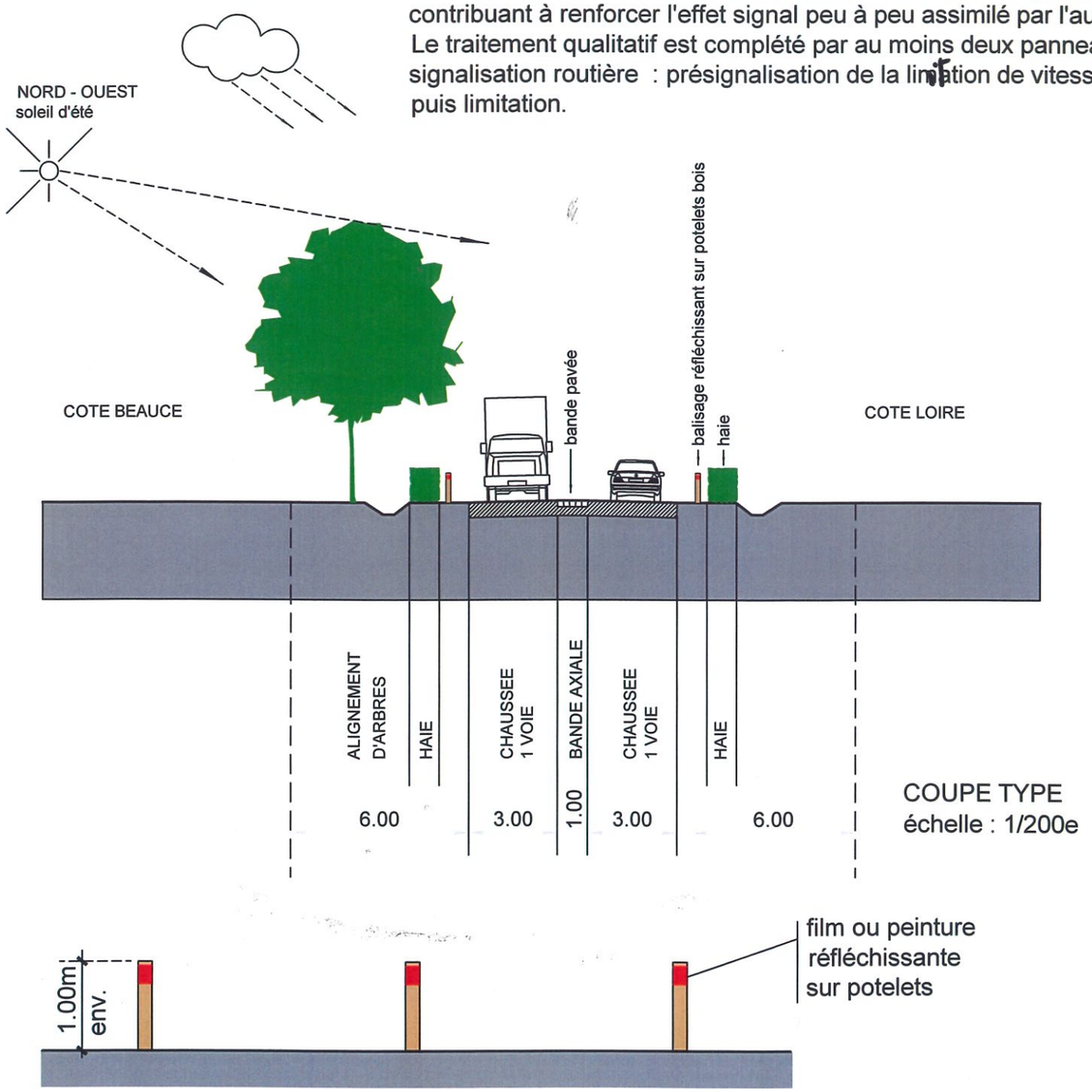


REPERAGE DES SECTIONS A TRAITER *(en rouge)*
- *approche sud-ouest de Tavers*
- *approche nord-est de Beaugency*
- *approches de Baule dans les deux sens*

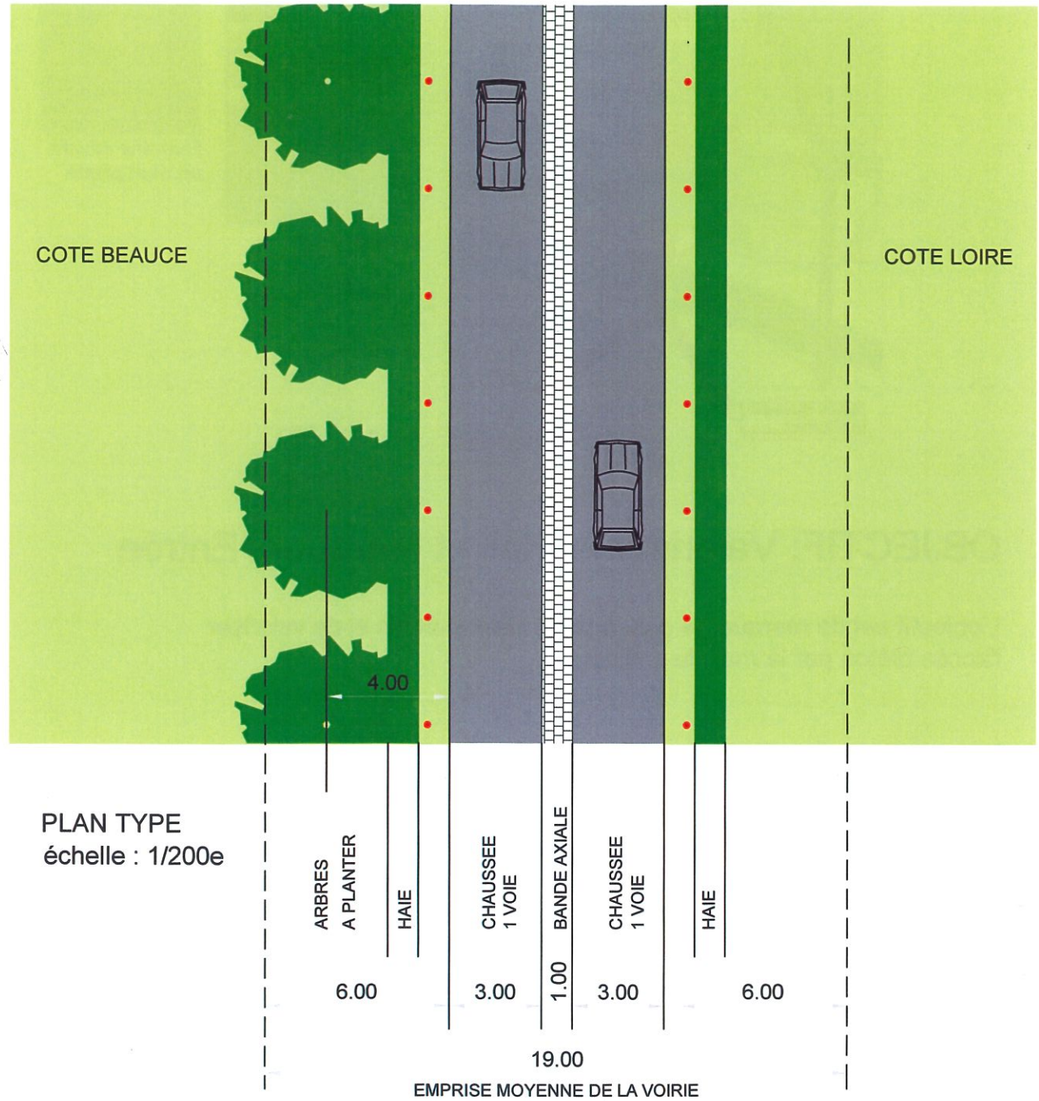
3.2. LES LIEUX SINGULIERS - SIGNALISATION DES ENTREES DE BOURGS

TRAITEMENT QUALITATIF DES SECTIONS D'APPROCHE URBAINE

Pour être efficaces, les sections d'approche sont traitées sur un linéaire de 100m environ au minimum.
Le traitement est homogène sur toutes les sections, sa systématisation contribuant à renforcer l'effet signal peu à peu assimilé par l'automobiliste.
Le traitement qualitatif est complété par au moins deux panneaux de signalisation routière : présignalisation de la limitation de vitesse à 70km/h, puis limitation.



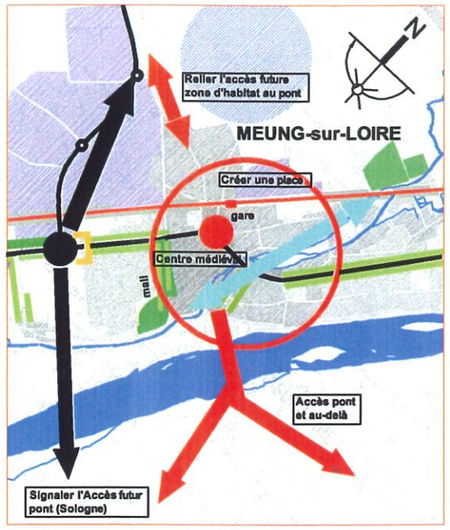
COUPE TYPE
échelle : 1/200e

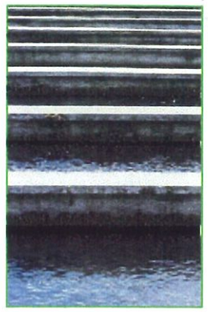


PLAN TYPE
échelle : 1/200e

LES CARREFOURS

3.2. MEUNG: CARREFOUR DE TOURNEBRIDE



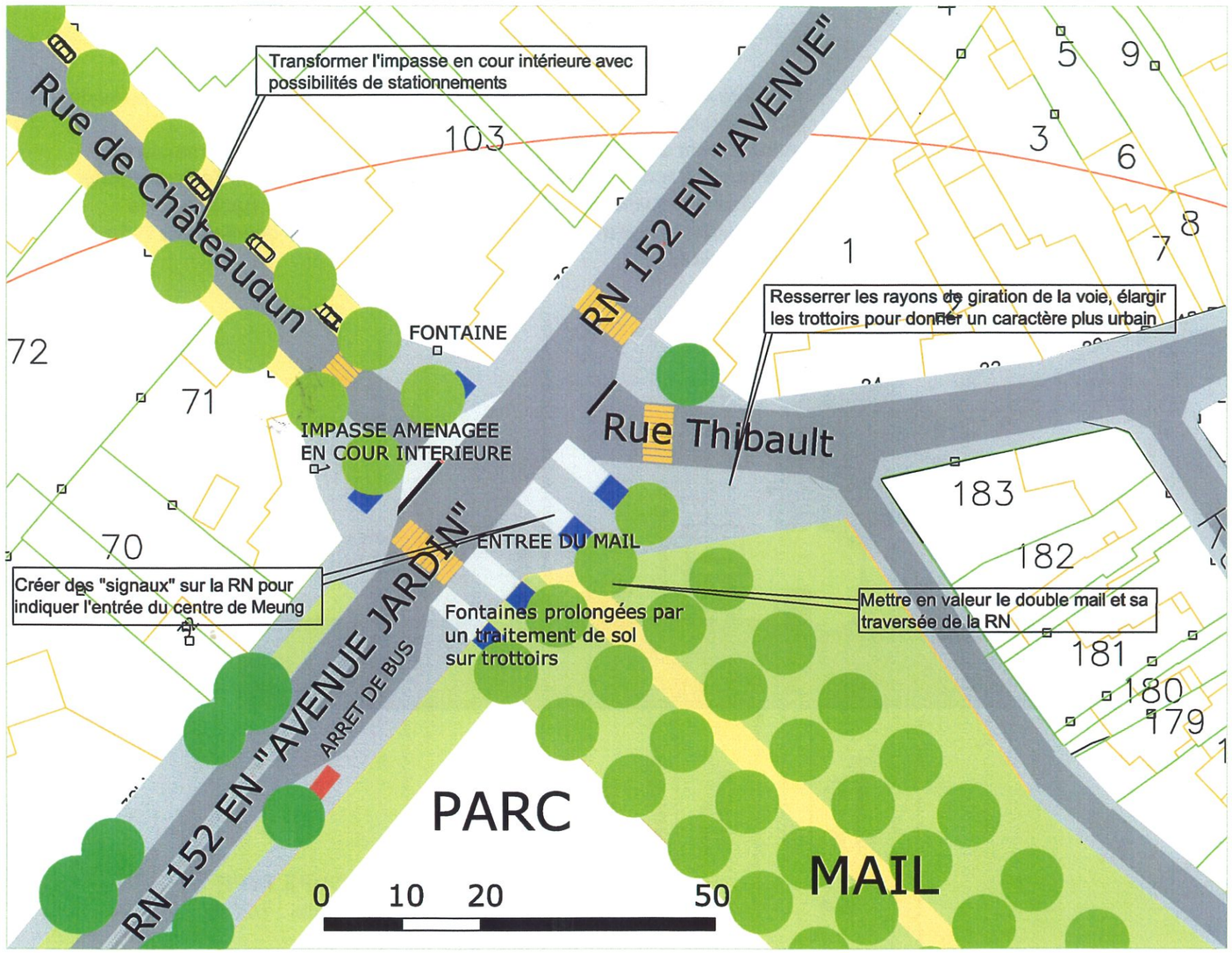


Escalier d'eau



Fontaine devant un mail planté

VERS LA POINTE DES TONNELLES



OBJECTIF: Valoriser le Mail et Marquer l'Entrée

L'objectif est de marquer le passage au centre urbain et de valoriser l'accès piéton par le mail du château.

Les principes d'aménagement s'articulent autour de :
- l'installation de fontaines implantées dans l'axe du mail du château, et de l'impasse de la rue de Chateaudun,
- la signalisation de cet axe perpendiculaire par des traitements de sol en pavés,
- la création d'une bande axiale centrale destinée à ralentir les automobilistes,
- le resserrement de la chaussée de la rue Thibault et de l'impasse de Châteaudun afin de dégager des espaces pour les autres usagers et donner au carrefour un caractère plus urbain,
- l'aménagement de l'impasse de Châteaudun comme une cour intérieure, avec en plus, la création de stationnements sous les arbres existants,
- l'implantation d'une placette à l'usage des résidents au fond de l'impasse .

Le traitement de la route nationale est prévu:
- vers le sud, en "avenue jardin" . Les alignements de Prunus pissardii et d'Erables rouges sont transformés en bosquets sur tapis de pelouse.
- vers le nord, selon les principes de "l'avenue dans les centres urbains".

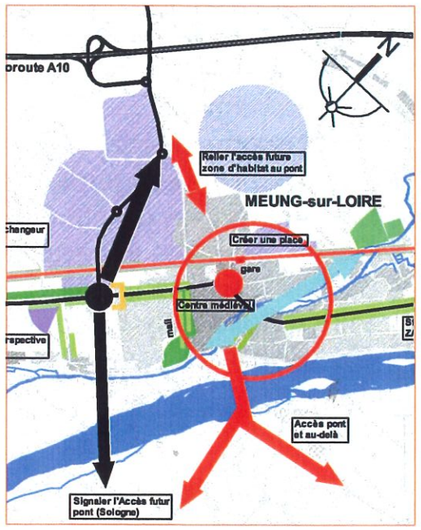






LES CARREFOURS

MEUNG: LE CARREFOUR SAINT HILAIRE





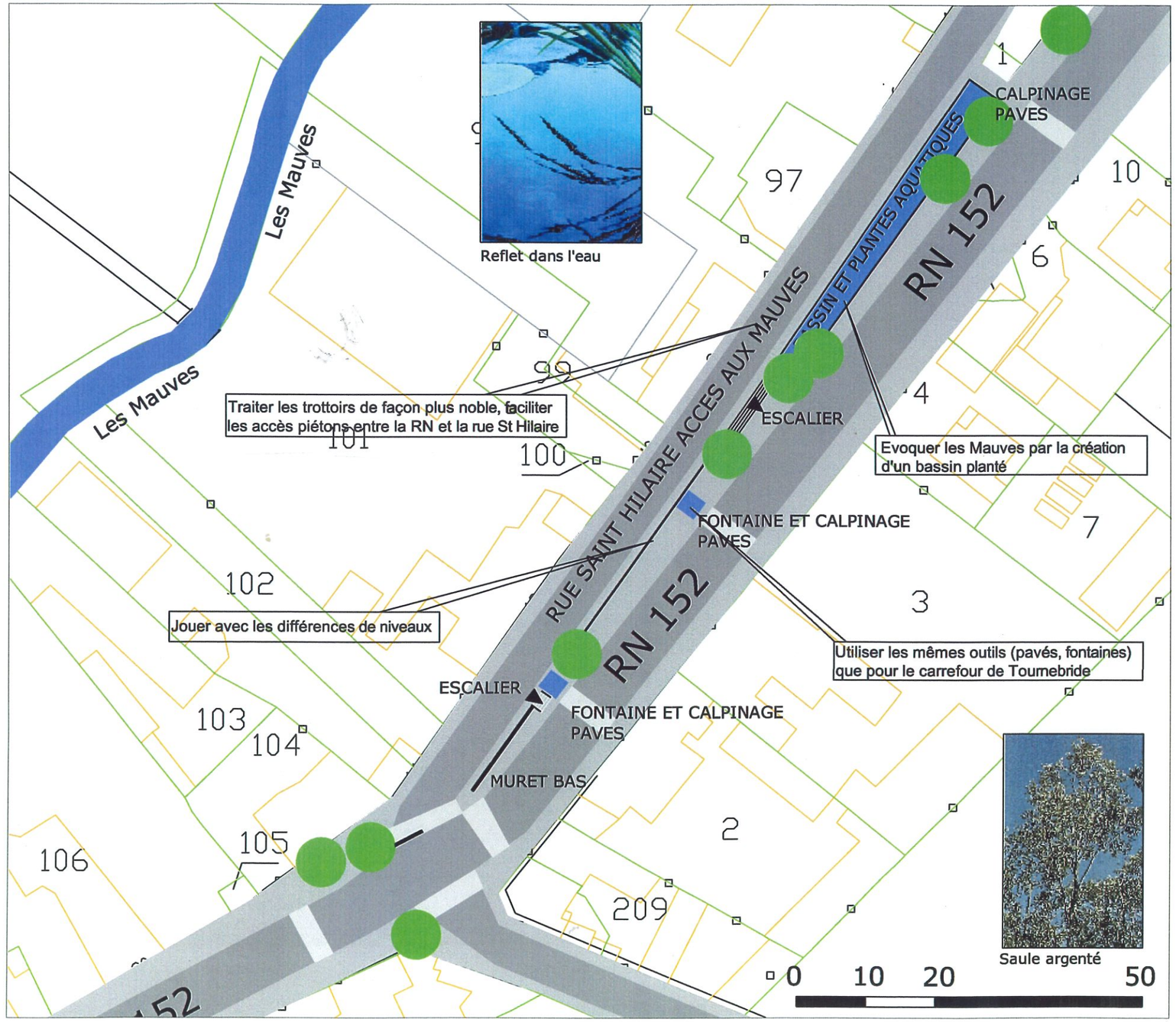
L'eau en milieu urbain



Terrasses plantées



Calpinages de sol



OBJECTIF: Valoriser l'accès aux mauves, Jouer des différences de niveaux entre la rue St Hilaire et la RN

Pour répondre à cet objectif, l'aménagement prévoit:

- la création de 2 cheminements piétons, l'un au niveau de la RN, l'autre de la rue St Hilaire, séparés par un muret béton et reliés par des escaliers,
- l'aménagement d'un bassin agrémenté de plantes aquatiques et de quelques arbres remarquables (saules) pour suggérer la proximité de la vallée des Mauves,
- la mise en place de fontaines prolongées au sol par un calpinage de pavés identiques au traitement du carrefour de Tournebride, pour signaler à l'automobiliste l'entrée du centre de Meung,
- le reprofilage et un traitement plus noble des trottoirs pour faciliter les cheminements piétons et donner au carrefour un caractère plus urbain,
- l'enterrement des réseaux et la modification de l'éclairage pour accentuer l'ambiance particulière du lieu,
- la simplification de la signalétique pour indiquer clairement à l'automobiliste la direction de la vallée des Mauves et du centre historique.

LES CARREFOURS

BAULE: LE GIRATOIRE DU VAL DE LOIRE



A mi-parcours, accès direct à l'échangeur de l'A10, c'est "l'accroche" la plus importante sur le territoire en terme de trafic.
A ce niveau se situe la zone d'activités "Synergie Val de Loire" qui constitue un élément majeur d développement économique intercommunal.
A terme, l'aménagement du futur pont sur la Loire en fera un élément essentiel de la vie du site dans son ensemble.
L'objectif est de qualifier la limite entre la Ville diffuse et la campagne et de créer une épaisse lisière préservant la "coupure verte " de Baule.

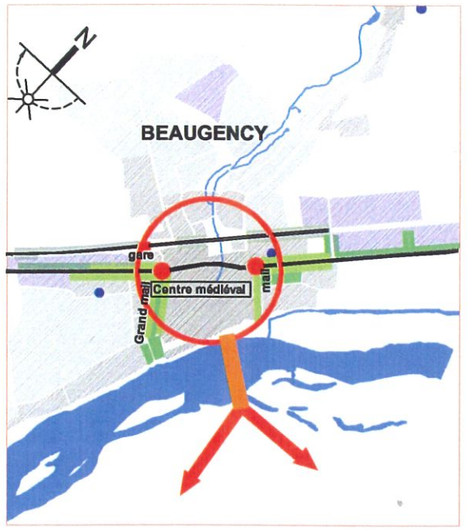
La proposition intègre :
- la plantation de massifs boisés protègeant la zone résidentielle à l'entrée sud de Meung,
-la plantation d'un mail le long de l'avenue d'accès au pont jusqu'en bordure du plateau pour marquer une limite claire avec la coupure verte,
- l'aménagement d'une piste cyclable et d'un chemin piéton rejoignant la route du coteau.

Sur le rond point :
- la plantation en masse de bouleaux et fruitiers en respectant la vue sur l'église de Baule,
- la signalisation nocturne au moyen de lumières bleues encastrées à la périphérie,
- au centre , l'implantation d'un bassin avec jets d'eau rappelant la proximité de la Loire.

Sur les parkings des activité commerciales,
- la plantation des parkings,
- l'implantation d'une signalétique claire.

3.2 LES CARREFOURS

BEAUGENCY: LE CARREFOUR DU PONT





Eclairage jets d'eau



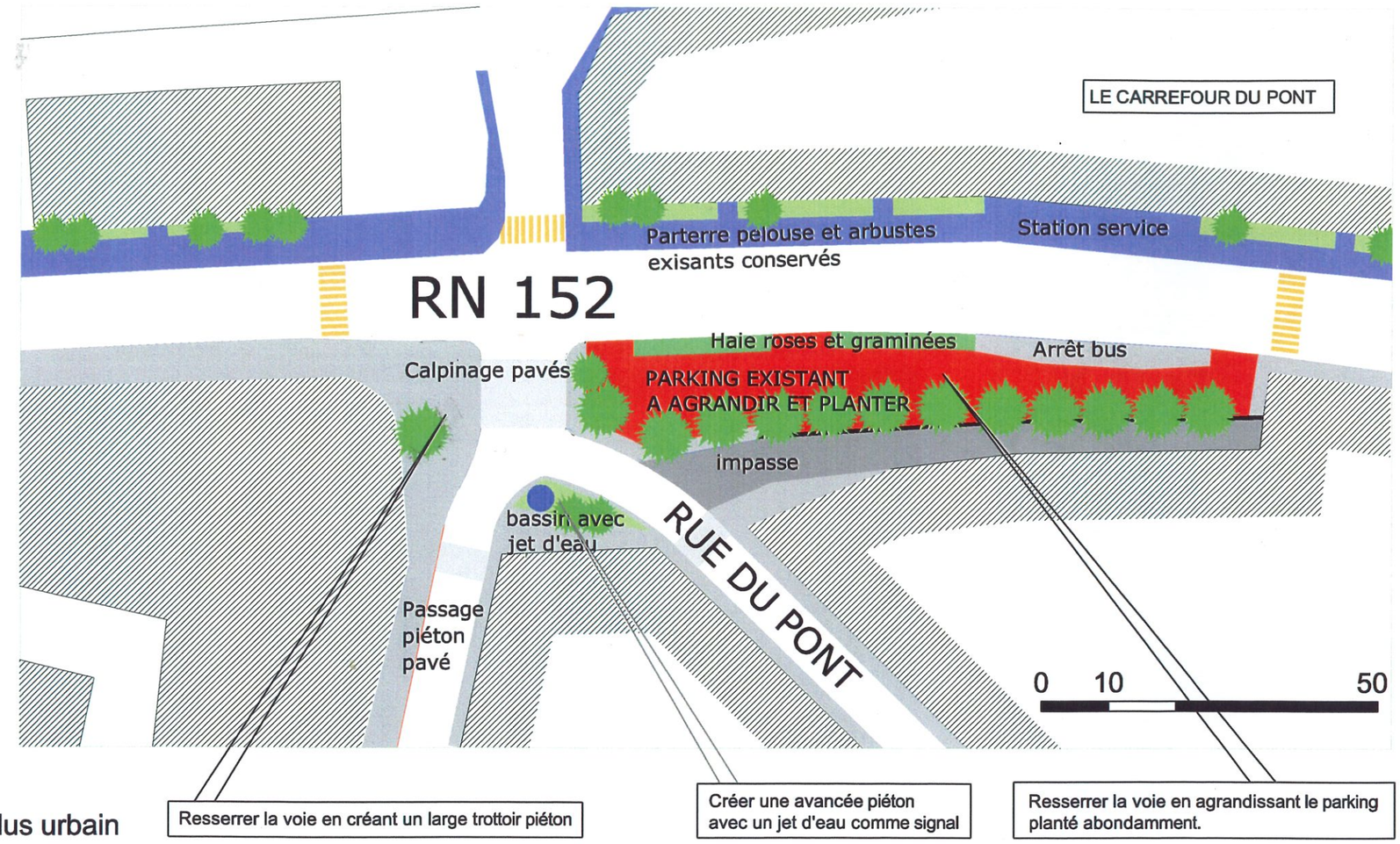
Vélo sur pavés



Caniveau pavé



Eclairage encastré



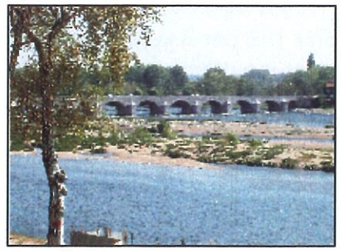
OBJECTIF: Donner au carrefour du Pont un caractère plus urbain et intégrer le projet en cours de la rue du Pont (projet spécifique)

Pour réaliser cet objectif, l'aménagement prévoit:

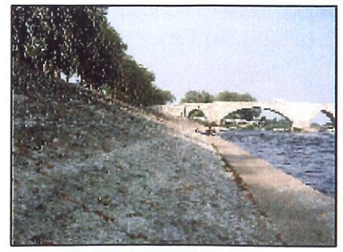
- de resserrer la chaussée du débouché de la rue du pont, par de larges trottoirs rendus aux piétons,
- d'agrandir le parking existant entre la RN et l'impasse, planté d'arbres et d'arbustes plus à l'échelle,
- de créer une avancée pavée avec un bassin muni de jets d'eau pour signaler à l'automobiliste l'accès à la Loire,
- de requalifier les traversées piétons par des passages pavés,
- de modifier l'éclairage pour souligner les éléments remarquables.



Beaugency: Vue sur la Loire

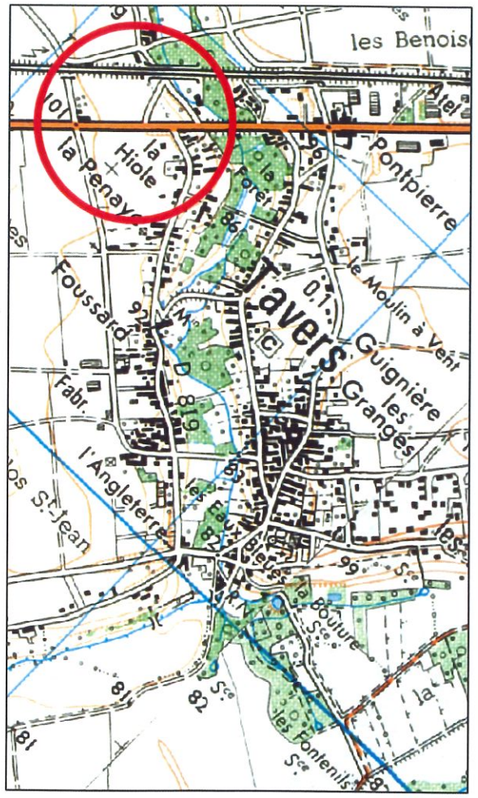


Pont de Beaugency

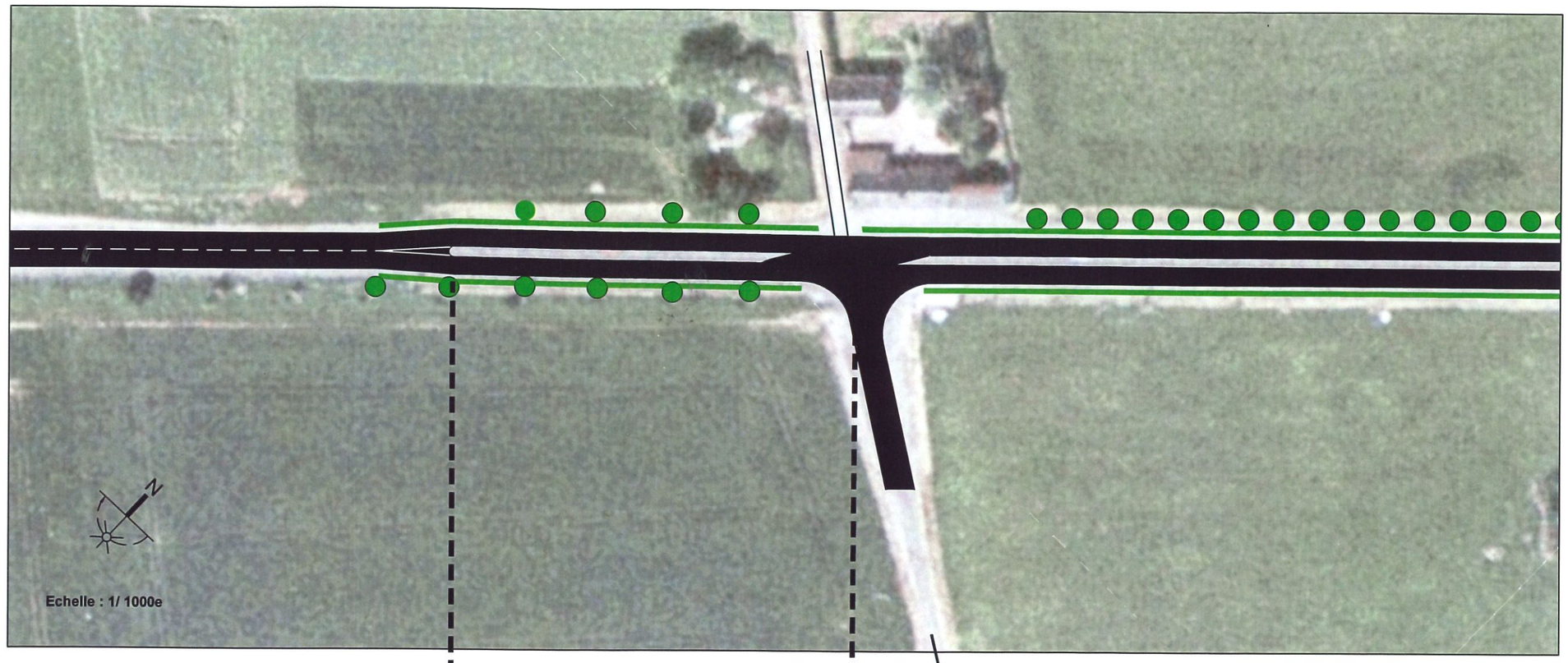


Pont de Beaugency

3.2. LES LIEUX SINGULIERS - L'APPROCHE SUD-OUEST DE TAVERS



Echelle : 1/ 15 000e



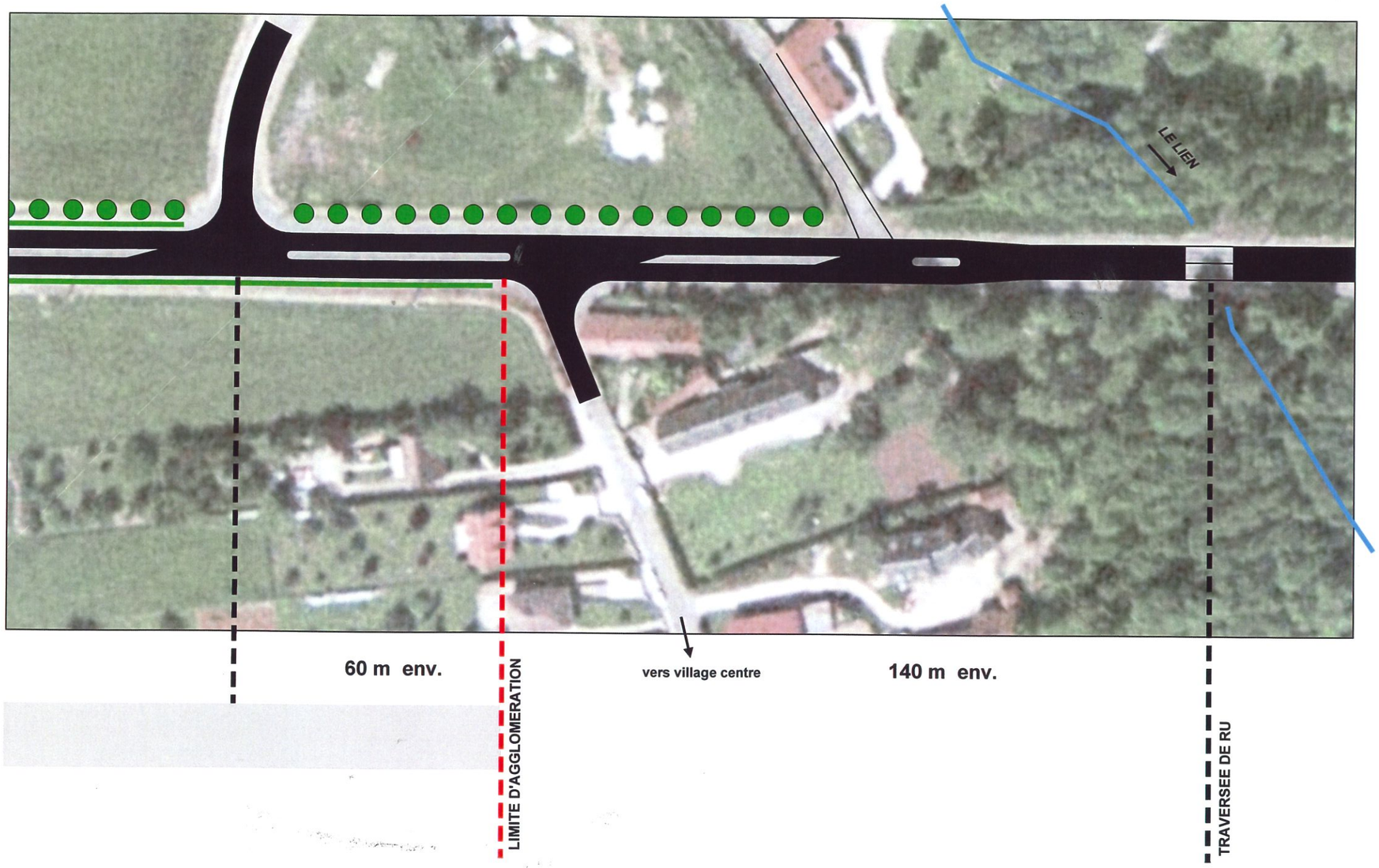
SECTION D'APPROCHE D'AGGLOMERATION
Traitement type des approches d'entrées de bourgs

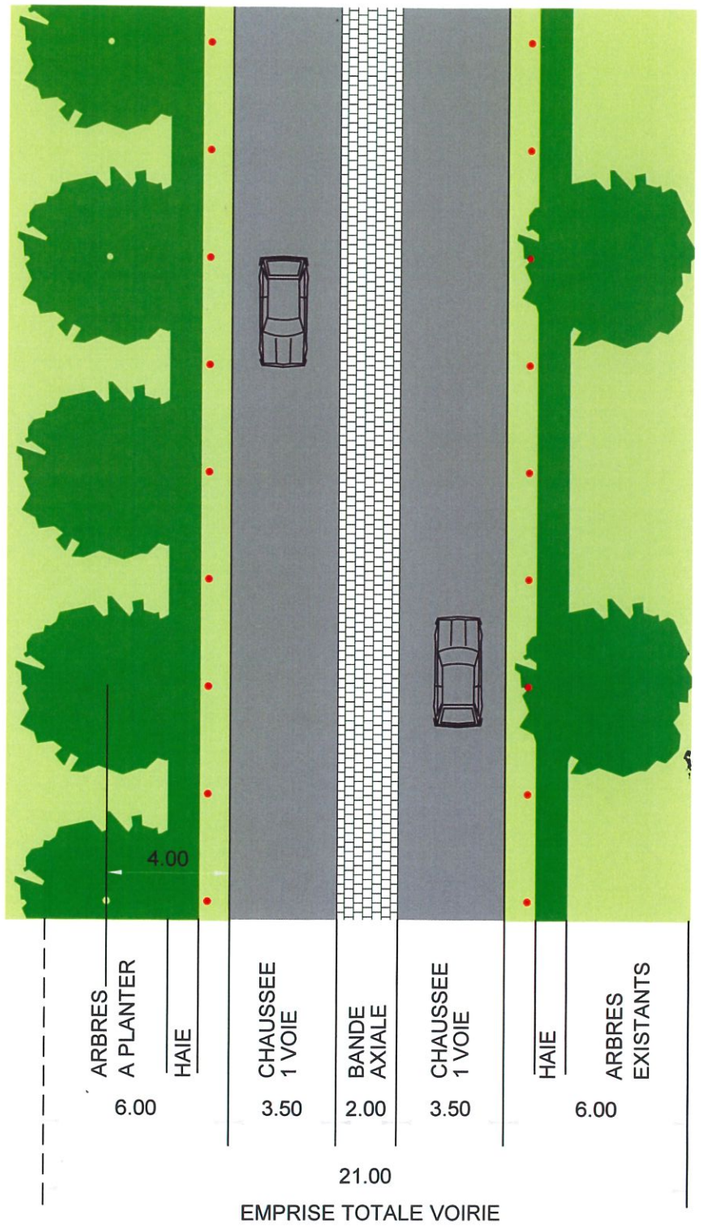
SECURISER LES ACCES VERS LE VILLAGE

Le village de Tavers est relié à la RN 152 par 3 voies. Les carrefours sont dangereux, notamment lors des mouvements en accès sur la RN depuis ces voies, en raison de la vitesse importante pratiquée sur la RN.
L'aménagement proposé s'appuie sur les principes définis pour les entrées de bourgs. Il est à la fois qualitatif et sécuritaire.
Dans une version optimum (plan et coupe ci-contre), la chaussée est élargie à 9m et la bande pavée axiale sera à 2m minimum. Cette bande s'interrompe au droit des carrefours avec file de stockage des tourne-à-gauche, de façon à sécuriser ces mouvements.
Dans une version minimum (prise en compte dans la définition de l'enveloppe budgétaire), la chaussée est maintenue en l'état et la bande axiale est d'environ 1m.

Outre l'effet de resserrement (bande axiale, haies, arbres), incitant au ralentissement, le traitement accentue la présence des carrefours en inciatnt à l'attention, et scande le déplacement par un évènement de parcours à intervalles irréguliers avec une longueur de 180 m maximum, ainsi l'automobiliste n'a pas le temps de reprendre trop de vitesse entre chaque évènement.

3.2. LES LIEUX SINGULIERS - L'APPROCHE SUD-OUEST DE TAVERS





Echelle : 1/ 200e

3. DEFINITION DES AMENAGEMENTS

3.3. Les traitements d'ensemble

- enfouissement de réseaux
- pistes cyclables
- signalisation (directionnelle, commerciale, touristique, événementielle)
- éclairage
- mode d'implantation des mobiliers urbains

3.3. LES RÉSEAUX

ENFOUISSEMENT DES RÉSEAUX AÉRIENS (EDF, TÉLÉPHONE, ÉCLAIRAGE PUBLIC)

Etat actuel : Les réseaux EDF et éclairage public, téléphone sont en général aériens sur l'ensemble du parcours.
Il existe cependant plusieurs cas de figure selon les secteurs :
• Le réseau est inexistant
• Les secteurs où une partie du réseau a été enfouie
• Le réseau est aérien mais peu gênant car peu présent.
• Les secteurs où le réseau est gênant visuellement.
• Le réseau est gênant visuellement et dans la pratique urbaine.

Le Plan Directeur d'aménagement enclenche une dynamique d'enfouissement progressive tenant compte de l'esprit général d'aménagement en séquence.

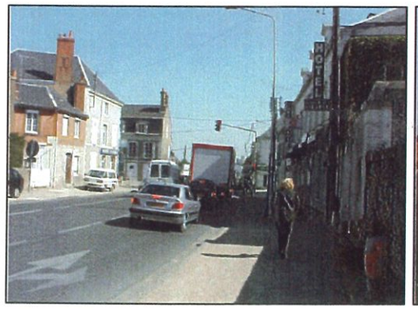
Les objectifs sont :

• Améliorer la lecture de l'environnement
En supprimant la sensation d'encombrement souvent chaotique que crée la présence des fils et des poteaux et rendant plus lisible

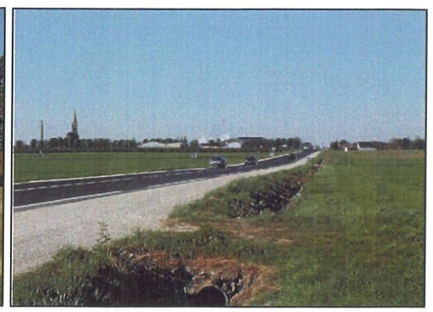
Les façades dans les avenues de centre ville,
Les abords et les plantations dans les avenues jardin

• Rendre plus agréable la pratique urbaine
En libérant l'espace des trottoirs et cheminements.

Dans ces réseaux est compris l'ensemble des réseaux qui longent la pour un usage courant. Ne sont pas compris les réseaux EDF autour du transformateur de Chaingy. Ces derniers ont un impact fort mais ponctuel,
essentiellement transversal. Le transformateur a déjà fait l'objet d'un aménagement d'accompagnement paysager.







UN PREALABLE : AVOIR UNE BONNE CONNAISSANCE DE L'EXISTANT.
Avant toute réalisation, il est essentiel d'avoir une bonne connaissance de l'existant.
A cet effet, parmi les études préalable à conduire, le diagnostic de l'ensemble des réseaux est un élément indispensable

LES EAUX PLUVIALES : UNE GESTION DIFFERENCIEE

Actuellement : La gestion des eaux pluviales repose sur deux principes.
- Une gestion rurale par fossé enherbé
- Une gestion urbaine par canalisation

L'enchaînement des séquences prévues par le Plan Directeur introduit un troisième mode de gestion alternatif.

Route de campagne	Fossé
Avenue parc	Fossé
Avenue jardin	Système alternatif
Avenue de centre ville	Canalisation

L'objectif consiste à éviter que l'urbanisation soit synonyme d'augmentation des volumes d'eau dans les réseaux en aval, et de transformer la nécessité de gestion de l'eau en une opportunité pour des aménagements localisés.

Les moyens : La mise en place d'un tel processus nécessite la réalisation d'une étude intégrant, d'une part la prise en compte des volumes d'eaux pluviales, d'autre part celle de sa qualité (chargement des eaux en éléments polluants, en fonction de l'importance trafic routier). Il est nécessaire de considérer en fonction des caractéristiques locales la gestion des pollutions habituelles ou accidentelles. Les solutions techniques proposées au regard des conclusions d'une telle étude seront d'autant plus performantes qu'elles considéreront ces deux questions parallèlement et non conjointement car chacune peut aboutir à des propositions différentes nécessitant des choix.

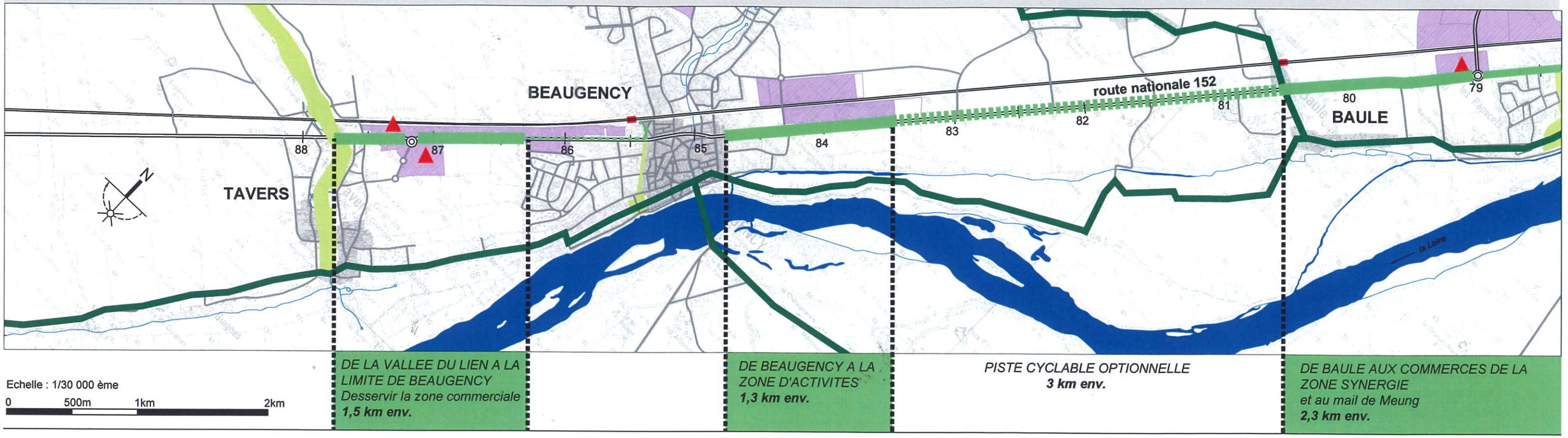
Les solutions de gestion peuvent être diversifiées , (système à ciel ouvert, système drainant type caisson drainant) couplées si nécessaire avec des systèmes de canalisations souterraines et accompagnées par des mesures de récupération et/ou de stockage local, avec ou sans recyclage, qui limiteront les volumes collectés par réseaux (ex. : réserve arrosage, réserve incendie, réserve piscicole et avicole, ou simple bassin paysager d'agrément ...).

De telles mesures présentent deux avantages majeurs:
- sur le plan environnemental, limitation des rejets rapides dans les cours d'eau,
- sur le plan économique, réduction des investissements en création et entretien de réseaux aux linéaires importants dans les secteurs peu urbanisés non viabilisés.
En outre, la création de bassins ou étangs peut participer aux aménagements paysagers et de loisirs.

3.3. ENFOUISSEMENT DES RÉSEAUX

Séquences	Principes	Caractéristiques
Route de Campagne	**Pas d'enfouissement**	En général les réseaux sont peu nombreux, les enjeux liées à la route et à la perception des lointains ne nécessitent pas d'intervention
La Chapelle Saint Mesmin/ Chaingy	Pour Mémoire	Pour mémoire
Saint Ay/ Meung/Loire		Réseau EDF existant
Meung sur Loire/Baule		Pas de réseau
Baule Beaugency		Réseau EDF existant à partir du pont de Messas
Tavers		Pas de réseau
Avenue parc	**Enfouissement sauf exception**	Ils sont peu gênants dans cet environnement souvent lié aux activités, à l'exception des séquences plus résidentielles de Chaingy et Saint Ay
Chaingy/Saint Ay	Enfouissement à prévoir	Secteur à prédominance résidentielle et limites construites.
Saint Ay Sud	Enfouissement à prévoir	Secteur à prédominance résidentielle et limites construites
Meung Nord		Réseau existant mais peu présent
Meung Sud/ Baule Synergie		Enfouissement réalisé
Baule Nord Entrée Bourg	Pas d'enfouissement	Enfouissement réalisé
Baule Sud ZA	Pas d'enfouissement	Peu d'impact du réseau sur la qualité de la séquence
Beaugency Nord	Pas d'enfouissement	Peu d'impact du réseau sur la qualité de la séquence
Tavers	Pas d'enfouissement	Peu d'impact du réseau sur la qualité de la séquence
Avenue jardin	**Enfouissement en priorité**	Les caractéristiques résidentielles, avec des limites privé : public constituées, des trottoirs et une végétation plus présente imposent que la mise en valeur de l'espace public s'accompagne d'une absence de réseau aérien.
Meung Nord	Enfouissement	Réseau enfoui ou inexistant
Meung Sud	Enfouissement	
Beaugency Nord	Enfouissement	Réseaux aériens présents
Beaugency Sud	Enfouissement	Réseaux aériens présents
Avenue centre ville et lieux singuliers	**Enfouissement**	
Place des Fourneaux		
Saint Ay		
Meung		Réseaux aériens très présents et gênants
Baule		Réseau enfoui, présence de quelques lignes transversales
Beaugency		

3.3. PISTES CYCLABLES



3.3.1. DES PISTES CYCLABLES : OU ET POUR QUOI ?

- **Pour répondre à des besoins fonctionnels** , non liés aux loisirs, comme se rendre aux principales zones commerciales, et aux zones d'activités en bordure de RN, en offrant une alternative au déplacement automobile s'agissant de petit trajets, et permettrent à ceux qui ne disposent pas d'un véhicule un accès pratique à ces lieux.

- **Pour sécuriser et encourager le déplacement cycle,**

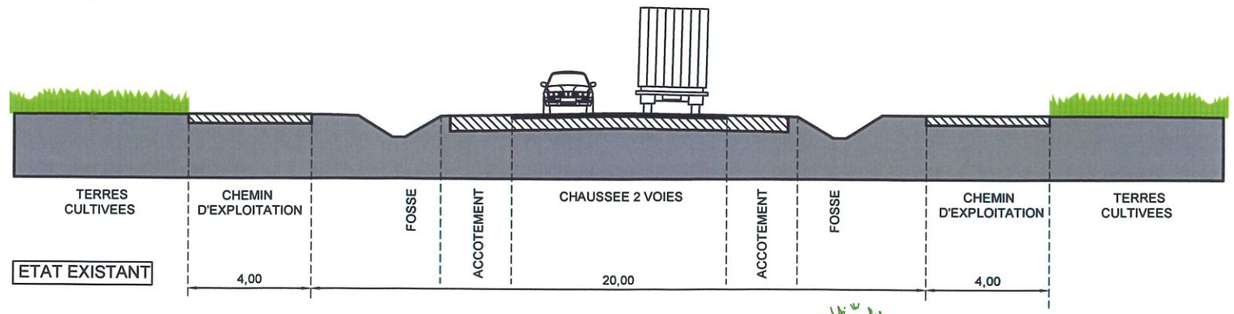
- **Pour modifier l'image de la voie jusque là réservée à l'usage automobile.**

Quand l'emprise de la voie le permet, et que les besoins peuvent le justifier,créer une piste unilatérale à double sens en site propre.
Relier les gares et les centres villes aux lieux de travail et aux commerces de grande surface en bordure de la route.
Compléter le réseau des itinéraires cyclotouristiques balisés, et établir un maillage avec celui-ci.

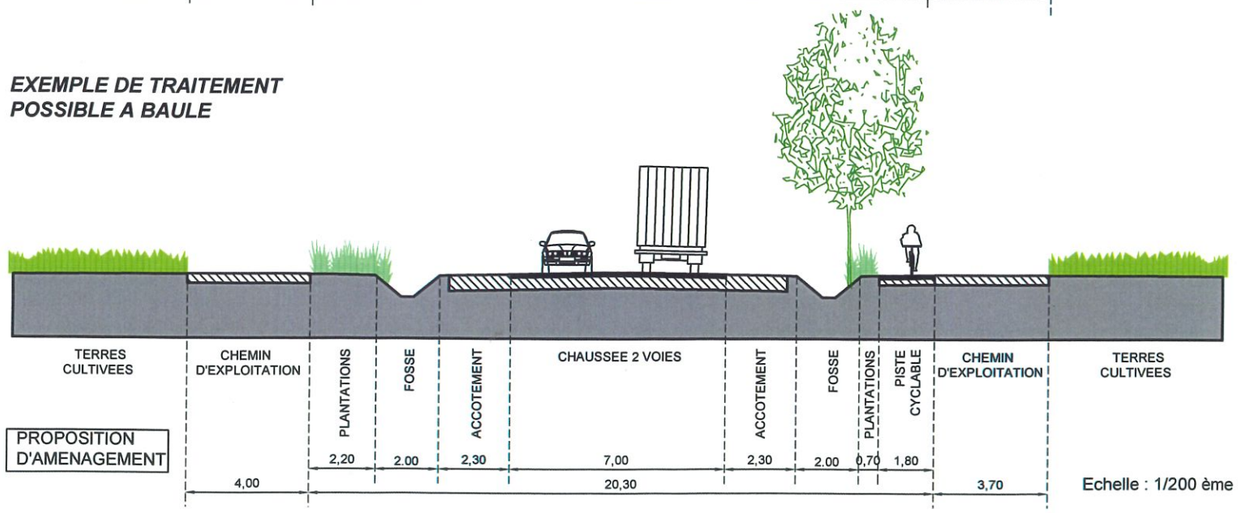
3.3.2. DES PISTES CYCLABLES : COMMENT ?

En retrait de la chaussée, séparée de celle-ci par le fossé sur les routes de campagne, et une bande de plantations pour sécuriser le déplacement.

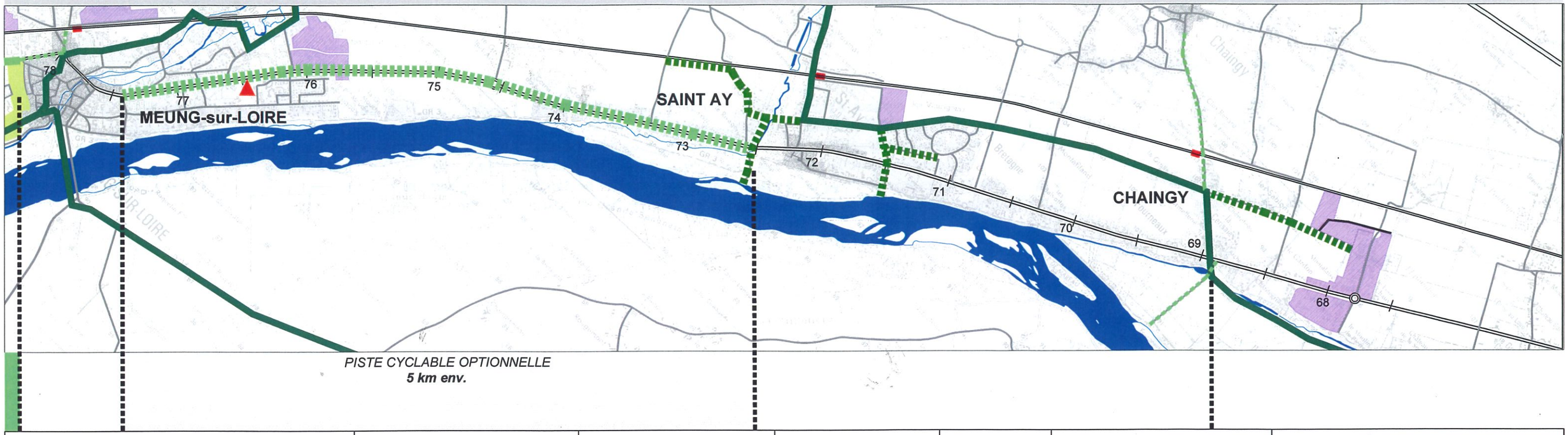




EXEMPLE DE TRAITEMENT POSSIBLE A BAULE



3.3. PISTES CYCLABLES



LEGENDE DE LA CARTE :

- ITINERAIRE CYCLOTOURISTIQUE BALISE EXISTANT
- GRANDE SURFACE COMMERCIALE EXISTANTE
- ZONE D'ACTIVITES EXISTANTE
- MAIL PLANTE EXISTANT
- GARE
- PROPOSITION DE PISTE CYCLABLE
- PROJET COMMUNAL
- DEPLACEMENT CYCLE SUR CHAUSSEE

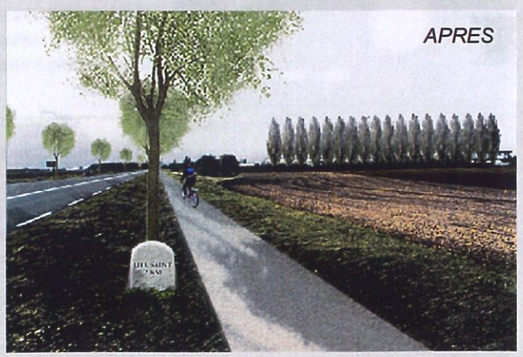
EXEMPLES DE CREATION D'UNE PISTE CYCLABLE LE LONG D'UNE ROUTE, AVEC PLANTATION D'UN ALIGNEMENT D'ARBRES...

Les arbres et la piste cyclable créent une animation des rives de la voie, et établissent une échelle de lecture différente : la bande de bitume n'est plus l'unique élément qui traverse la campagne, la place de l'automobiliste est relativisée dans son environnement.

AVANT



APRES



AVANT



APRES



3.3. L'ECLAIRAGE PUBLIC



3.3.1. UNE DEMARCHE D'ECLAIRAGE-SIGNALISATION

Le diagnostic a mis en évidence que l'éclairage existant offre à quelques exceptions, des niveaux d'éclairement confortables, et qu'une signalisation des points dangereux a déjà en partie été mise en place en jouant à la fois sur un contraste de couleur et une intensité renforcée (carrefours, passages piétons, entrée de bourg à Baule), et en ayant recours à des balisages réfléchissants (entrée de bourg à Saint Ay).
Le Plan Directeur ne remet pas en cause les principes existants, mais propose de les compléter, les préciser, les réguler et les systématiser sur la totalité de l'itinéraire, de façon à établir une cohérence globale et bien gérer les transitions pour éviter les phénomènes d'éblouissement et/ou de "trous noirs" qui peuvent nuire à la sécurité aux entrées et sorties de bourgs notamment.
La démarche de signalisation que propose le Plan Directeur ne sépare pas la question de la sécurité du déplacement nocturne de celle de l'agrément, elles les rend complémentaires. Ainsi l'éclairage de mise en valeur du patrimoine bati crée une animation visuelle à courte ou longue distance qui participe à rompre la monotonie du déplacement, et attire l'attention de l'automobiliste.

3.3.2. LES OUTILS DE PROJET

On distingue 2 grands principes :
- l'éclairage général en nappe
- les éclairages ponctuels, de mise en valeur, sécurité et balisage *(points ou suite de points lumineux)*.
Le balisage est réalisé,
. soit par des appareils d'éclairage nécessitant un cablage électrique,
. soit des systèmes rétro-réféchissants (films, peintures, catadioptres) qui n'émettent pas de lumière mais la renvoient lorsqu'ils sont éclairés (par les phares des voitures en particulier). Ce système est économique car il ne nécessite pas de cablage. Il n'est pas suffisant pour certains usages mais peut utilement pallier à l'absence d'éclairage dans les secteurs de campagne ne nécessitent que des baisages ponctuels, ou compléter d'autres éclairages.

3.3.3. LES PRINCIPES DIRECTEURS DU SYTEME

Les principes d'éclairage reprennent les principes généraux de la stratégie d'aménagement. Comme pour les autres aménagements, les 3 échelles de traitements interviennent de manière concomitante.
Un code de couleurs est mis en place de façon à distinguer et hiérarchiser l'information lumineuse.

ECHELLE D'INTERVENTION	NATURE DE L'INTERVENTION	ESPACES ET ELEMENTS A ECLAIRER/BALISER	COULEUR DE LUMIERE	OBJECTIF	SOURCE LUMIERE
1. LES SEQUENCES TYPES	**éclairage par nappes lumineuses** différenciées selon le type de séquence	- voirie (chaussée, trottoirs) - places publiques	jaune pale / doré	**- créer une ambiance lumineuse**	**sodium**
2. LES LIEUX SINGULIERS	**éclairage et/ou balisage ponctuel** d'éléments ou d'espaces localisés	- éclairage renforcé de carrefours et passages piétons - éclairage d'éléments de patrimoine *(ex : remparts à Beaugency, calvaire de la Haute Croix à Meung, clochers de Tavers et Baule, mairie et église de Saint Ay...)* - balisage de pistes cyclables sur route de campagne	blanc	**- attirer l'attention** *(sur un risque particulier ou un élément intéressant, avec des intensités lumineuses variables selon le message)* **- guider**	**iodures métalliques** (points à risques) **iodures métalliques ou fluo** (mise en valeur)
		- balisage de ronds-points hors agglomération - balisage des traversées de rus	bleu	**- repérer la présence**	**catadioptres** **éventuels compléments diodes**
		- balisage des approches de bourgs	rouge	**- prévenir de l'approche d'un changement de situation**	**film ou peinture réfléchissant**
3. L'ITINERAIRE EN TOTALITE	gestion de l'enchainement cohérent	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet

Nota : *les couleurs rouges et bleues n'interviennent jamais ensemble sur un même secteur*

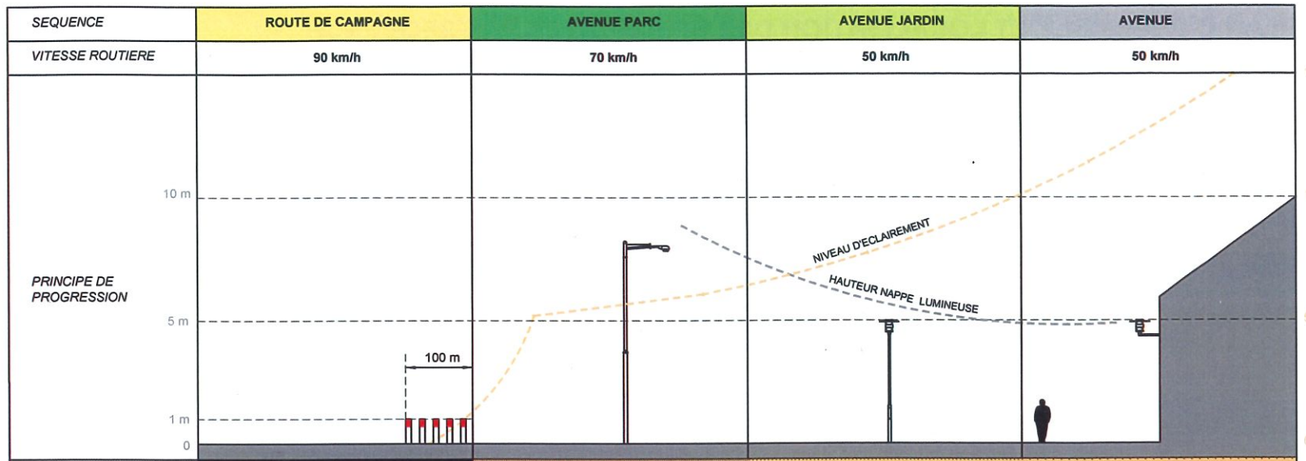
3.3. L'ECLAIRAGE PUBLIC

3.3.4. LA REPARTITION DE L'ECLAIREMENT SUR L'ENSEMBLE DU PARCOURS

La présence plus ou moins importante de lumière renseigne sur l'environnement dans lequel on se trouve, tandis que de nuit il est mal perçu, voire plus du tout. De nuit, le système d'éclairage vient se substituer aux éléments d'information visuelle plus complets du jour :
- l'abondance de lumière évoque la ville, ou la présence d'un évènement de parcours notoire, sans que l'on voit nécessairement le bâti ou l'évènement en question, et notamment à distance,
- par opposition, l'absence de lumière signifie qu'on est dans la campagne, et/ou qu'il n'y a pas d'évènement notable au moins en ce qui concerne la conduite automobile.
Ce système de référence de significations de l'éclairage nocturne est devenu si familier, qu'il est susceptible de donner lieu à de mauvaises interprétations dès lors qu'il n'est pas strictement respecté.

Il est donc essentiel de respecter ce codage simple et logique de l'éclairage :
pas ou peu de lumière = pas ou peu d'évènements de parcours
beaucoup de lumière = beaucoup d'évènements de parcours
une lumière ponctuelle = un évènement ponctuel

Il ne parait pas nécessaire d'éclairer ici les séquences de campagne (faible circulation, absence de piétons) et ceci d'autant que l'éclairage artificiel contribue à perturber les cycles de vie végétale et animale. Sauf pour y signaler un évènement ponctuel (un carrefour, l'approche d'une entrée de bourg), ou guider par un balisage (limites latérales des pistes cyclabes côté fossé en particulier, éventuellement bordure de voie).



- L'éclairage général en nappe

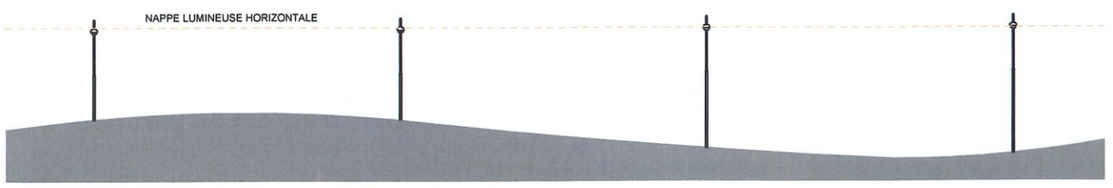
Il détermine le degré d'urbanisation du secteur : **plus l'urbanisation est dense, plus le niveau d'éclairement est élevé, et moins la nappe d'éclairage est haute.**

La gestion progressive du niveau d'éclairement de la campagne vers les centres bourgs permet :
- de solliciter les réflexes naturels de l'automobiliste pour qu'il règle sa vitesse au contexte,
- une accomodation visuelle facile et confortable.

La hauteur de l'éclairage permet d'apprécier le degré du caractère résidentiel du lieu.

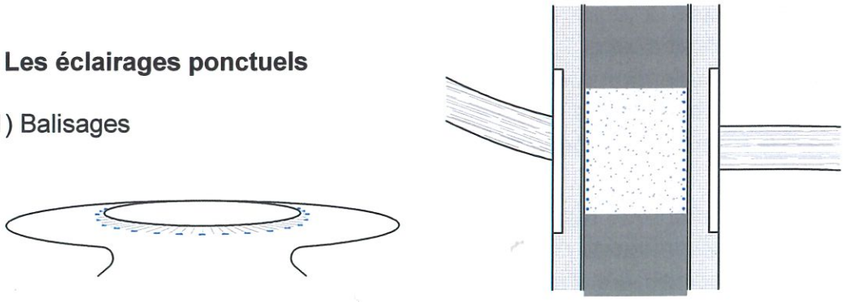
Pour le confort visuel et la sécurité, on veillera à conserver un niveau altimétrique constant de la nappe lumineuse.

L'altimétrie des sources est constante quelque soit le relief, pour éviter la confusion visuelle (sauf volonté de marquer un accident de relief).
La hauteur des mats est réglée à cet effet.



- Les éclairages ponctuels

1) Balisages



Ronds-points — catadioptres + diodes éventuelles en rive de chaussée

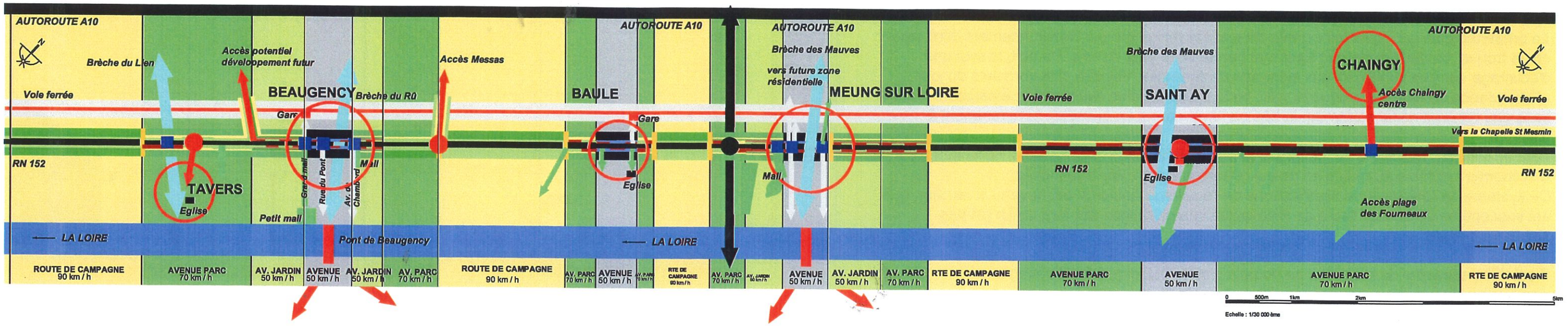
Traversées de rus

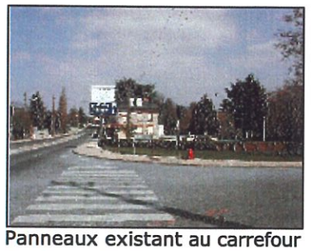
Approches de bourgs — film ou peinture réfléchissants sur potelets

3.3. LES TRAITEMENTS D'ENSEMBLE

LA SIGNALETIQUE

PLAN D'ENSEMBLE ET LOCALISATION DES SPECIFICITES PAR SEQUENCE





Panneaux existant au carrefour d'accès au centre de Chaingy



Panneaux existant au carrefour d'accès à Tavers



Panneaux existant au carrefour du Val de Loire à Baule

PRINCIPES GENERAUX DE LA SIGNALETIQUE

La signalétique fait partie intégrante du paysage de la RN 152. Elle est un outil de communication essentiel pour l'usager de la route. Le projet prévoit de remplacer la multitude d'enseignes existantes sur le parcours par une signalétique commune, sans modifier évidemment la signalisation liée à la sécurité routière.

Les objectifs sont simples:
- harmoniser les informations,
- améliorer la lisibilité,
- assurer une meilleure sécurité en permettant à l'automobiliste d'anticiper toute manoeuvre ou changement de direction.

Cette signalétique commune servira de guide à l'usager de la RN, lui signifiant clairement les principaux repères nécessaires pour se situer sur la route. Son langage doit être sobre, compréhensible par tous, largement uniformisé et respectant les conventions européennes et internationales.
La signalisation routière fait l'objet d'un encadrement règlementaire strict qui repose sur l'arrêté du 24 novembre 1967 et ses modificatifs, et sur l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (Livre 1) qui précise les conditions dans lesquelles l'arrêté doit être employé.
L'information routière doit tenir compte également de la réglementation sur la publicité.

La signalétique regroupe des informations de nature différente qui peuvent se répartir en 4 grandes catégories:
- les informations d'ordre directionnel qui concernent les 4 séquences d'aménagement,
- les indicateurs d'activités ou enseignes commerciales qui concernent surtout les séquences aménagées en "Avenue Parc",
- les informations d'ordre touristique qui concernent les 4 séquences d'aménagement,
- la signalisation évènementielle implantée ponctuellement mais essentiellement dans les entrées de ville.



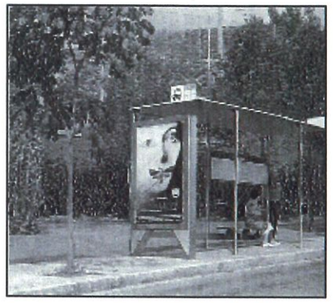
Exemple de signalitique dans zone résidentielle



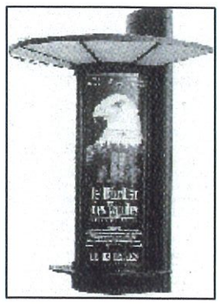
Exemple de panneau de signalisation "Parc de la Villette

3.3. LES TRAITEMENTS D'ENSEMBLE

LA SIGNALETIQUE



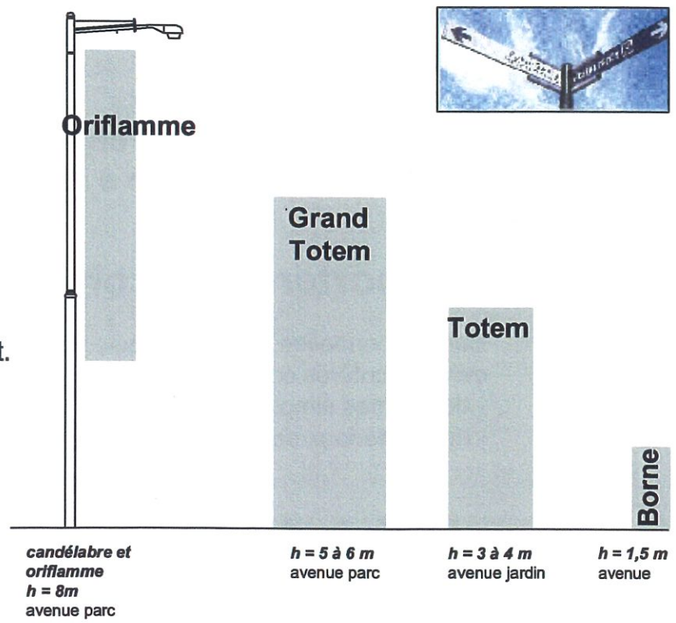
Panneaux publicitaires sur abri de bus



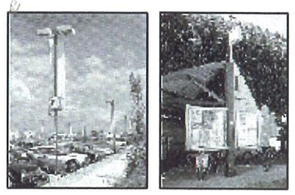
Publicité sur équipement urbain

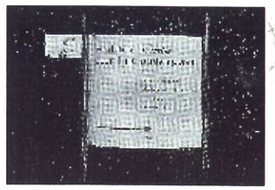
A ce stade de l'étude il ne s'agit pas de dessiner la signalétique du parcours mais d'en donner les grandes lignes directrices. Formes et couleurs portent un message spécifique. Les formes des panneaux seront simples (totems, bornes), les couleurs représentatives de l'information qu'elles véhiculent:
- brun, marron pour le patrimoine et l'histoire
- vert de gris pour les sites naturels et les promenades
- gris pour les activités et commerces, etc...

Les implantations des panneaux seront choisies avec soin, afin de s'intégrer dans l'environnement. Le respect des dimensions et teintes permet également une certaine souplesse d'adaptation à l'identité de chaque des commune.
Les évènements particuliers seront signalés par des oriflammes suspendus aux mâts d'éclairage.



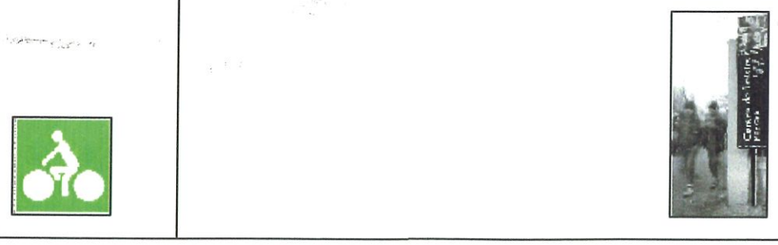
VARIATION DE LA SIGNALETIQUE PAR SEQUENCE







SIGNALETIQUE DANS LES "AVENUES PARC"	SIGNALETIQUE DANS "LES AVENUES JARDIN"	SIGNALETIQUE DANS LES "AVENUES"	SIGNALETIQUE SUR LES "ROUTES DE CAMPAGNE"
Dans les "avenues parc" le projet prévoit la mise en place de totems de grande hauteur, (5 à 6m) lisibles par l'automobiliste roulant à 70 km/h. Ils seront conçus pour supporter un système modulable afin de s'adapter aux modifications du secteur. Ils seront volontairement limités (1 tous les 200 m) associés le plus souvent possible à la mise en place d'autres équipements ou mobiliers urbains.	Dans les "avenues jardin" le projet prévoit la mise en place de totems de hauteur moyenne, (3 à 4m) lisibles par l'automobiliste roulant à 50 km/h. Ceux-ci seront implantés à des points stratégiques, associés à la mise en place d'autres équipements ou mobiliers urbains.	Dans les avenues traversant les centres urbains, les panneaux sont implantés de manière à gêner le moins possible la circulation des piétons. Le projet prévoit la mise en place de bornes, type borne "milliaire" de 0,60m de largeur par 1,50m de hauteur minimum. Ces bornes porteront les informations spécifiques liées à l'histoire ou au patrimoine du bourg traversé. Elles peuvent être en pierre gravée. La signalisation directionnelle (hôtels, restaurants etc...) est classique, mais uniformisée et mise en cohérence avec l'ensemble des équipements et du mobilier. Les panneaux publicitaires sont limités et associés aux abris de bus et autres équipements urbains.	Sur les routes de campagne, tous les panneaux publicitaires devraient être interdits. Ce sont les seules séquences "calmes" du parcours où l'automobiliste et le cycliste s'ouvrent à la nature elle-même, conscients de la couleur du ciel, en tête à tête avec eux-mêmes... Seules les informations liées à la nature sont conservées (point de vue exceptionnel, accès à la Loire ou à un site particuliers.....)



A ce stade de l'étude, l'objectif est de donner les grandes lignes directrices, fixer des critères qui permettent l'adaptation à l'identité de chaque commune.

- Apporter de la cohérence sur l'ensemble du parcours

Bancs, poubelles, bornes, appuis vélos, barrières, clôtures, lisses, seront choisi en fonction de certains critères communs :
- des formes simples,
- des matériaux de couleur foncée: marron, gris, vert foncé, bruns (éviter les couleurs vives et pastelles)

- Définir des implantations stratégiques, s'intégrant dans l'environnement.

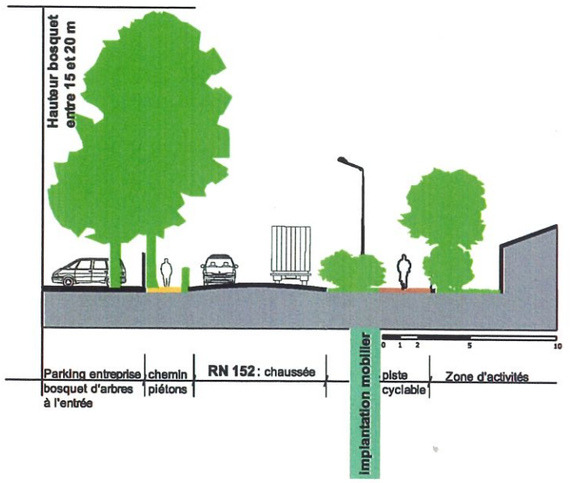
Séquences	ROUTE DE CAMPAGNE	AVENUE PARC ET AVENUE JARDIN	AVENUE DANS LES CENTRES URBAINS
Implantation	Pas de mobilier urbain, mise à part la signalisation routière et le mobilier lié à la sécurité.	Mobilier urbain dans la bande plantée.	Dans la bande de pavés.
Objectif	Préserver l'image de campagne en conservant un environnement le plus lisible possible.	- Ne pas encombrer les chemins pour les piétons et cycles pour rendre leur usage plus agréable. - Intégrer le mobilier dans des sols meubles, pour faciliter la gestion et réduire les interventions en rustine sur les sols en béton ou en stabilisé.	- Ne pas encombrer les trottoirs et faciliter l'usage pour les piétons. - Faciliter la gestion du mobilier en constituant un sol en pavé permettant des interventions ponctuelles.

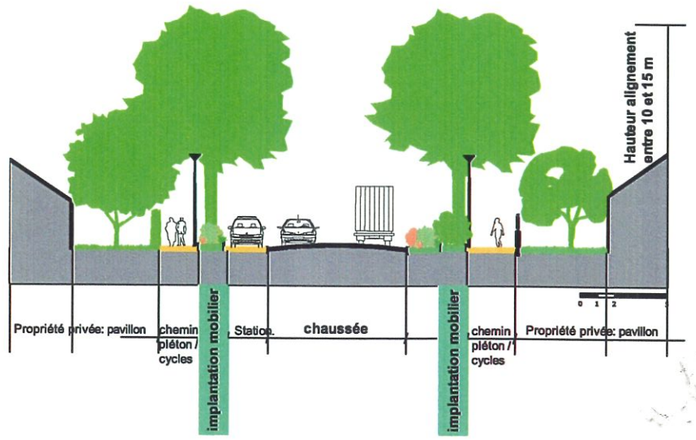
- S'intégrer dans des logiques de réflexion à l'échelle du territoire.

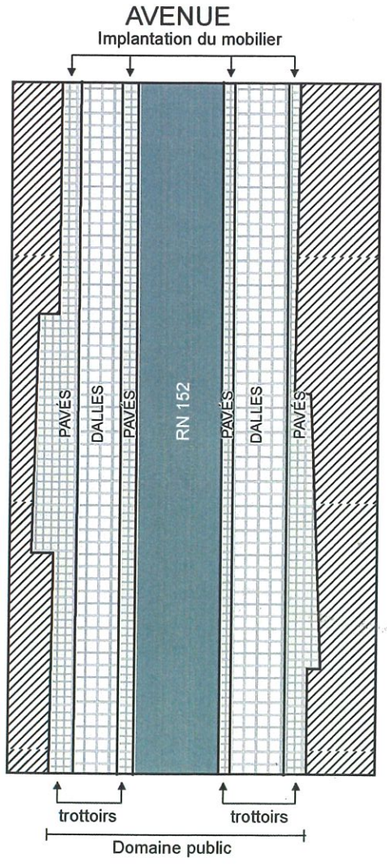
A la suite de l'inscription au patrimoine mondiale de l'UNESCO, la mission "Val de Loire" (organisme crée sous tutelle des régions Centre et pays de Loire) a dans le cadre des réflexions engagées, décidé d'une action sur la publicité. Ces actions supposent notamment l'élaboration par les communes de réglements locaux se référant à une charte d'excellence en cours de mise au point par la mission Val de Loire.
Aujourd'hui les panneaux publiciataires sont peu nombreux sur la RN 152 entre Chaingy et Tavers. Si la situation tend à évoluer vers une dégradatiopn de la perception du paysage, les décisions que les communes auront à prendre pourront s'intéger dans cette réflexion inter régionale.

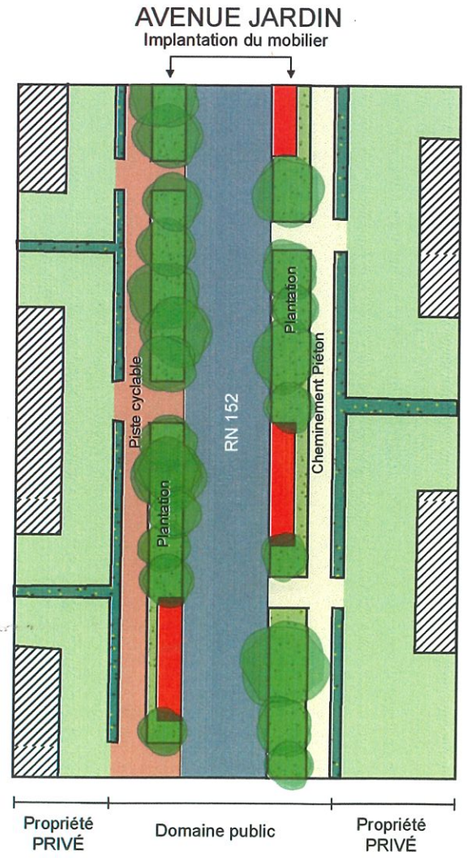
3.3. LES TRAITEMENTS D'ENSEMBLE

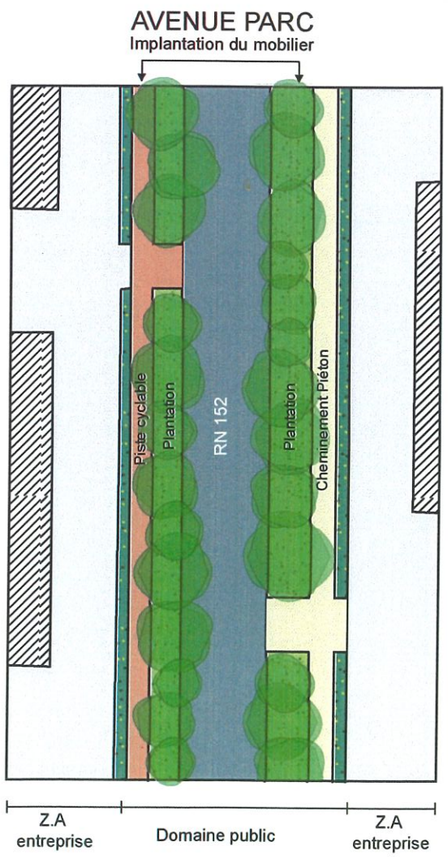
3.3. IMPLANTATION MOBILIER

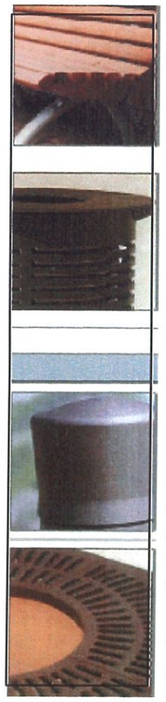










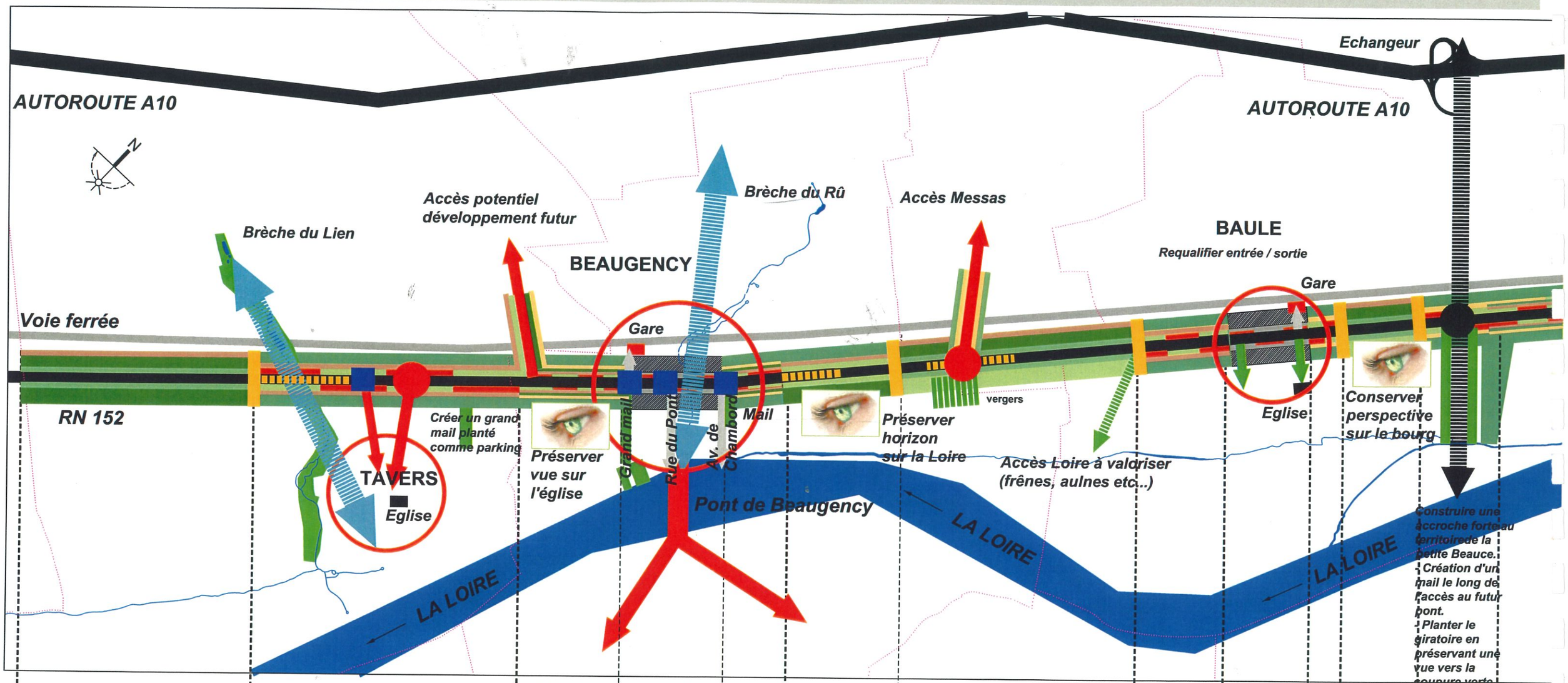


Le mode d'implantataion respècte un espacement de part et d'autre de la voie d'un minimum de 11 mètres
Cette dimension correspond à la largeur la plus étroite entre les bâtiments qui se situe au niveau de Meung-sur-Loire.

Elle fixe la dimension obligatoire pour le passage des convois exceptionnels sur l'ensemble du parcours

4. PLAN SCHEMA DIRECTEUR DES AMENAGEMENTS

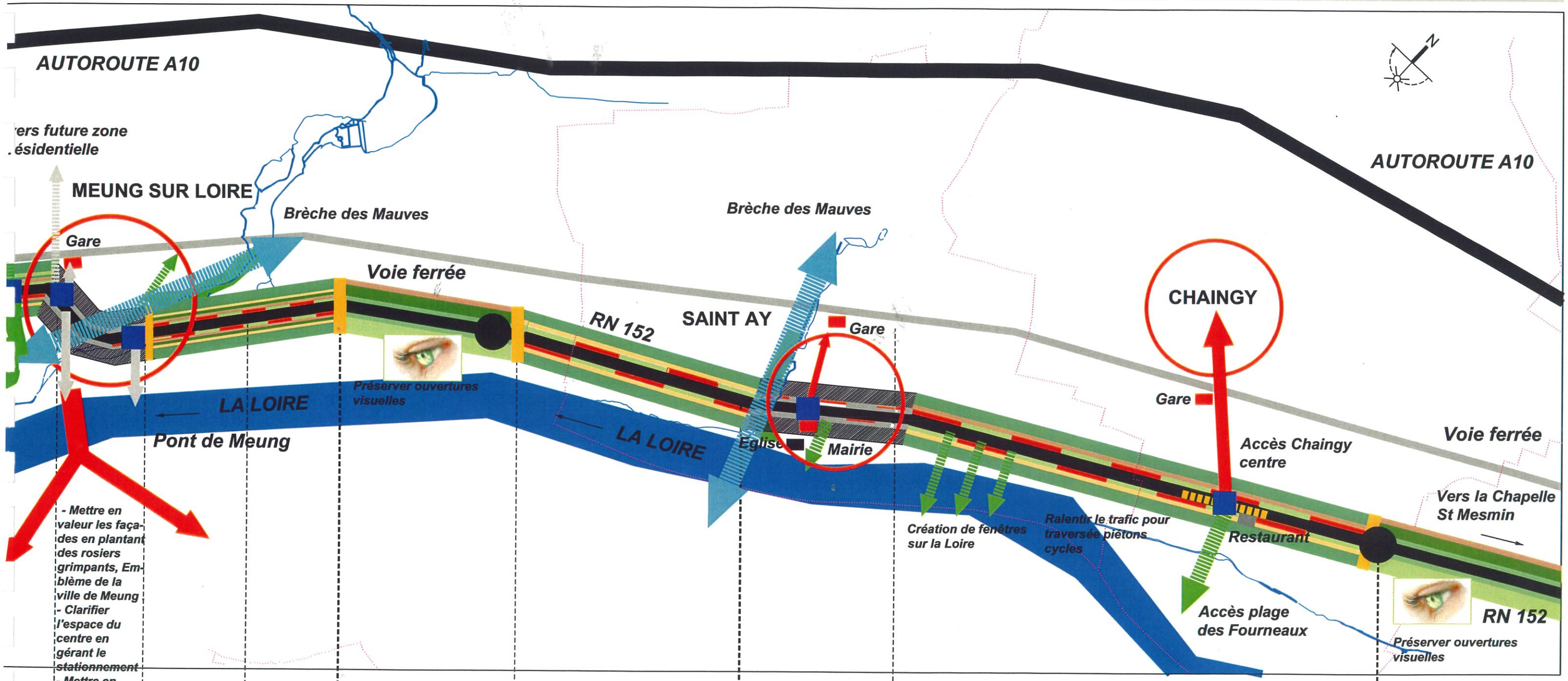
PRINCIPES D'AMENAGEMENT PAR SEQUENCE



0 500m 1km 2km

Echelle : 1/30 000 ème ATTENTION: l'échelle est donnée uniquement à titre indicatif

PRINCIPES D'AMENAGEMENT PAR SEQUENCE



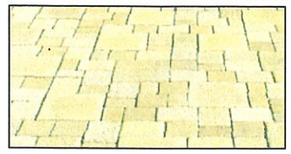
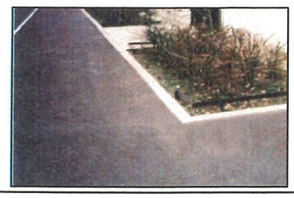
...brbres ...tégrer type.	- Mettre en valeur les façades en plantant des rosiers grimpants, Emblème de la ville de Meung - Clarifier l'espace du centre en gérant le stationnement - Mettre en valeur la traversée des Mauves - Mettre en valeur la place de la Haute Croix. - Aménager les entrées en utilisant le végétal et l'eau.	Profil type avenue jardin	Intégrer le merlon du pavillonnaire dans l'aménagement type avenue parc.	Profil type route de campagne	- Mettre en valeur les murs de propriété par des plantations basses. - Conserver un caractère rural aux cheminement piétons. - Remplacer progressivement les fossés par des caissons drainants.	- Donner une centralité au bourg par l'aménagement d'une véritable place devant la mairie. - Valoriser l'accès à l'église et au chemin d'accès à la Loire. - Dégager un espace piéton le long de la RN.	- Mettre en valeur les murs par des plantations basses - Prévoir le remplacement progressif des fossés par des caissons drainants. - Créer une accroche forte au territoire au niveau du carrefour à feu. . Jouer des différences de niveau pour valoriser le parking du restaurant et mettre en valeur l'accès à la Loire. - Requalifier les espaces délaissés vers l'accès au bourg. - Ralentir le trafic par un terre-plein central pavé.
DIN	AVENUE 50 km / h	AV. JARDIN 50 km / h	AV. PARC 70 km / h	RTE DE CAMPAGNE 90 km / h	AVENUE PARC 70 km / h	AVENUE 50 km / h	AVENUE PARC 70 km / h	90 km / h

LEGENDE

RN 152 · bâti dense · accroche urbaine importante · parcs · entrée/sortie de bourg · brèche de rû · accès ou fenêtre sur Loire · accès zone urbanisée · poches stationnements · piste cyclable · chemin piétons · trottoirs urbains · fossé · pelouse · haie variée · alignement d'arbres · voie ferrée · limites communes · point de vue

5. LES PALETTES DU PROJET

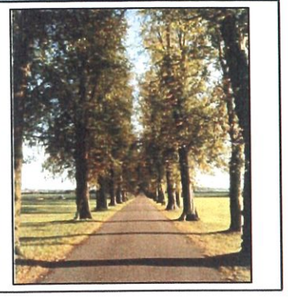
5.1 LES MATÉRIAUX

	SEQUENCES CONCERNÉES	OBJECTIFS ET CRITÈRES	RÉFÉRENCES
1- Les revêtement de sols			
Pavés	avenue	• donner une qualité urbaine à l'espace piéton. • péreniser l'aspect du revêtement en intégrant la gestion des ouvrages souterrains en particulier des réseaux • Définir des espaces d'implantation du mobilier urbain	
Dalles	avenue	• donner une qualité urbaine à l'espace piéton. • définir un espace central sur les trottoirs entiérement libéré du mobilier urbain	
Béton désactivé	avenue jardin avenue parc	• donner une qualité et un confort d'usage à l'espace destiné aux piétons et aux cycles. • rendre lisible pour l'automobiliste la destination des espaces et contribuer ainsi à la sécurité	
Béton gravillonée	Avenue parc route de campagne (Piste Cyclable)	• donner une qualité et un confort d'usage à l'espace destiné aux piétons et aux cycles tout en conservant une simplicité d'aspect. • Qualifier un espace réservé aux piétons et aux cycles à moindre coût. • détermine l'usage de la piste cyclable pour un usage quotidien et non sportif.	
Sols stabilisés, ou graves compactés	route de campagne *(Piste cyclable variante)* Avenue jardin secteur de Saint Ay et Chaingy	• Conserve une ambiance rurale • détermine l'usage de la piste cyclable pour un usage quotidien et non sportif. • Assure une meilleure gestion de l'eau en conservant des sols perméables	
Enrobé	Toutes les séquences sur les espaces à usage prioritaire pour l'automobile. (voie de circulation, stationnement)	• rendre lisible la destination de l'espace public • facilité la gestion des surfaces liées à l'automobile	

5.1 LES MATÉRIAUX

	SEQUENCES CONCERNÉES	OBJECTIFS ET CRITÈRES	RÉFÉRENCES
2- Les limites (bordures et caniveaux)			
Absence de bordure et fossé de récolte des eaux pluviales	Route de campagne	• conserver le caractère rural de l'espace	
Bordure arasée ou volige Plantation et gestion alternative	Avenue Parc	• conservant un caractère rural tout en intégrant de nouveau usage sur un espace public réduit : cheminements piétons et/ou circulation des cycles en particulier. • Gérer les eaux pluviales en amont	
Bordure et caniveaux	Avenue jardin avenue	• Identifier l'espace réservé aux piétons et aux cycles • donner une qualité urbaine .	
3- les aménagements lies sécurite et la perception de l'environnement			
Les terres plein centraux en résines	Passage route de campagne, avenue parc Meung sur Loire Nord Baule Nord et Sud Beaugency Nord	• Faire ralentir l'automobiliste au passage entre deux séquences - 90 kms/h à 70 kms/h • Maîtriser les coûts de réalisation dans des secteurs où l'enjeu symbolique est faible et où le piéton est peu présent voir inexistant (A faire évoluer si le contexte change)	
Les terres plein centraux en pavés	Lieux singuliers dans toutes les séquences Chaingy : La place des Fourneaux Meung : Le carrefour Saint Hilaire Meung : Le carrefour de Tournebride Meung : Place de la Haute croix Tavers Sud jusqu'au giratoire	• Faire ralentir l'automobiliste au passage du 90 kms/h au 70 kms/h ou du 70 kms/h au 50 kms/h • Permettre à l'automobiliste de prendre conscience de l'environnement • Sécuriser la traversée des piétons.	
Les bandes axiales en résines ou en pavés	Dans les avenues parc	• Maintenir la vitesse constante durant toutes les traversées de la séquence en marquant avec force l'interdiction de dépassement.	
4- Les aménagemnents transversaux			
Pavés	Au niveau des points singuliers Beaugency : Accroche du grand Mail sur l'avenue Traversée du rû Meung : Traversée des Mauves	• Permettre à l'automobiliste de prendre conscience de l'environnement	

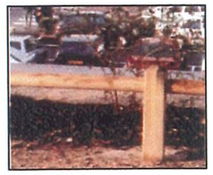
5.2 LES VÉGÉTAUX

	SEQUENCES CONCERNÉES	OBJECTIFS ET CRITÈRES	RÉFÉRENCES
1- Arbre à grand développement			
En Alignement	Route de campagne Avenue parc : Entrée Nord Beaugency Meung : Voie vers le futur pont	• Cadrer et dimensionner les espaces ouvrant sur les champs • Permettre à l'automobilste de mieux appréhender l'environnement pour adapter sa vitesse • Qualifier la limite Campagne, ville diffuse	 
2- Arbre à petit développement			
En bosquet	Avenue Parc	• Qualifier l'espace public et créer une ambiance avec une forte présence végétale	
En bande boisée	Meung : Avenue vers le futur pont	• Définir un espace tampon entre les quartiers résidentiels et la voie d'accès au futur pont.	
En mail	Parking des avenues parc	• Inciter les propriétaires de parcelles destinées aux activités à planter leur parking *(1 arbres pour 3 emplacements)*	
En Alignement	Baule, Avenue parc, centre ville des fruitiers		
En isolé	Chaingy : Place des Fourneaux, Meung carrefour de Haute Croix, Carrefour Saint Hilaire	• Créer des événements sur le parcours sur des lieux singuliers raccrochant la route au territoire.	

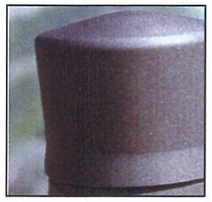
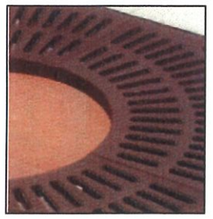
5.2 LES VÉGÉTAUX

	SEQUENCES CONCERNÉES	OBJECTIFS ET CRITÈRES	RÉFÉRENCES
3- Les arbustes et graminées hautes			
En haie	Avenue parc	• Qualifier l'espace public et créer une ambiance avec une forte présence végétale *(ambiance rigoureuse)* • Protéger le piéton, le cycliste de la circulation routière. • Unifier la limite espace public/espace privé	 
En Massif ***Possibilté d'intégrer des arbres existants***	Avenue parc Avenue parc : Meung Nord et Sud et Beaugency Sud	• Qualifier l'espace public et créer une ambiance avec une forte présence végétale (ambiance souple) • Protéger le piéton, le cycliste de la circulation routière.	 
4- Vivaces, arbustes rampants et graminées basses			
En bande	Avenue parc : Saint Ay et Chaingy	• Identifier l'image particulière de ce secteur résidentiel, en mettant en valeur les murs d'enceinte des propriétés riveraines • Gérer l'eau pluviale avec une solution alternative dans la bande de plantation • Protéger le piéton, le cycliste de la circulation routière.	
5- Grimpantes			
Sur les façades	Toutes les avenues Lieu singulier : Avenue centre de Meung, ville des rosiers	• Qualifier la traversée urbaine, • Identifier le territoire • Transformer l'image des façades architecturales dégradées par la pollution due à la circulation.	
6- Enherbement			
	Route de campagne avenue parc.	• Identifier à l'échelle du territoire le degré d'ouverture du paysage • Facilité la gestion	

5.3 LE MOBILIER

	SEQUENCES CONCERNÉES	OBJECTIFS	MOYEN	RÉFÉRENCES
1- Les limites				
Lisses en bois	Avenue parc	• Rendre lisible l'appartenace foncière des espaces • Donner un cadre à l'espace public	• Marquer la limite propriété privé/ espaces public dans les secteurs où la protection ne nécessite pas une fermeture. *(en complément deslimites définies par un grillage doublé d'une haie de végétaux caducs)*	
2- Le déplacement				
Abri-bus	Dans toutes les séquences	• Développer l'usage des transport en commun • Intégrer cet équipement à l'espace public	• Faire de cet espace un lieu accueillant et agréable pour les usagers des transports en commun. Il est prévu à cet effet : - Une intégration au site et une mise norme - Un éclairage afin de prendre en compte de l'utilisation nocturne en particulier en hiver - Une intégration de corbeille • Faire de cet espace un lieu d'information afin de concentrer le mobilier et de profiter de la facilité de perception et d'accès	
Les appui-velos	Au niveau des gares, des parkings et places en relation avec la piste cyclable	• Développer l'usage de mode de déplacement alternatif		
3- L'éclairage				
Pour mémoire				

5.3 LE MOBILIER

	SEQUENCES CONCERNÉES	OBJECTIFS	MOYEN	RÉFÉRENCES
4- Le repos et la propreté				
Les bancs et les corbeilles	Routes de campagne : Absence de mobilier Avenues parc : Présence très exceptionnelle de mobilier Avenues jardin : Implantation d'une densité faible de mobilier Avenues : Le mobilier devient un élément composant l'espace public. Lieux singuliers : Le mobilier devient un élément composant	• Avoir une cohérence immédiatement compréhen sible entre qualité et quantité du mobilier et degré d'urbanité.	• Donner une lisibilité d'ensemble au parcours en privilégiant la simplicité des formes, la sobriété des couleurs, l'attention porté à l'entretien • Définir sur l'ensemble du parcours un mode général d'implantation • Définir une densité de mobilier par séquence	 
5- La sécurité				
Les bornes, potelets et barrières	Routes de campagne : Bornes bois Avenues parc : bornes bois Avenues jardin : bornes bois Avenues : Le mobilier devient un élément composant l'espace public. Lieux singuliers : Le mobilier devient un élément composant	• Apporter une compréhension immédiate de l'espace et de la place de la voiture dans cet espace	• L'implantation de ces éléments de mobilier est inscrit dans la logique de l'aménagement de l'espace public et en particulier celle des plantations. • Plantation, autres mobiliers et bornes sont coordonnés dans leur implantation pour protéger l'espace piéton .	
Grilles d'arbres		• Avoir une cohérence immédiatement lisible entre protection apportée au végétal et degré d'urbanité		
6- Signalétique				
Pour mémoire				

6. PHASAGE DES AMENAGEMENTS

6. PLAN DE PHASAGE

REMARQUES GÉNÉRALES SUR LE PHASAGE

- Les priorités

- Modifier l'image de la voie ----------→ réaliser les séquences de route de campagne, qui ne nécessitent pas d'études approfondies, et peuvent être programmées plus rapidement avec un impact visuel immédiat
- Faire ralentir dans les traversées urbaines ----------→ mettre en place les dispositifs de signalisation aux entrées de bourgs
- Améliorer la sécurité et le confort dans les secteurs résidentiels à faible densité bâtie→ réaliser les séquences "avenue jardin" (linéaire peu important)

- Les opérations indépendantes

Les traitements de places urbaines sont des opérations ponctuelles sans incidence sur les autres travaux. Ils sont à la charge des communes et peuvent intervenir dès lors que celles-ci sont en mesure de les réaliser. Leur programmation peut être coordonnée avec d'autres opérations communales.

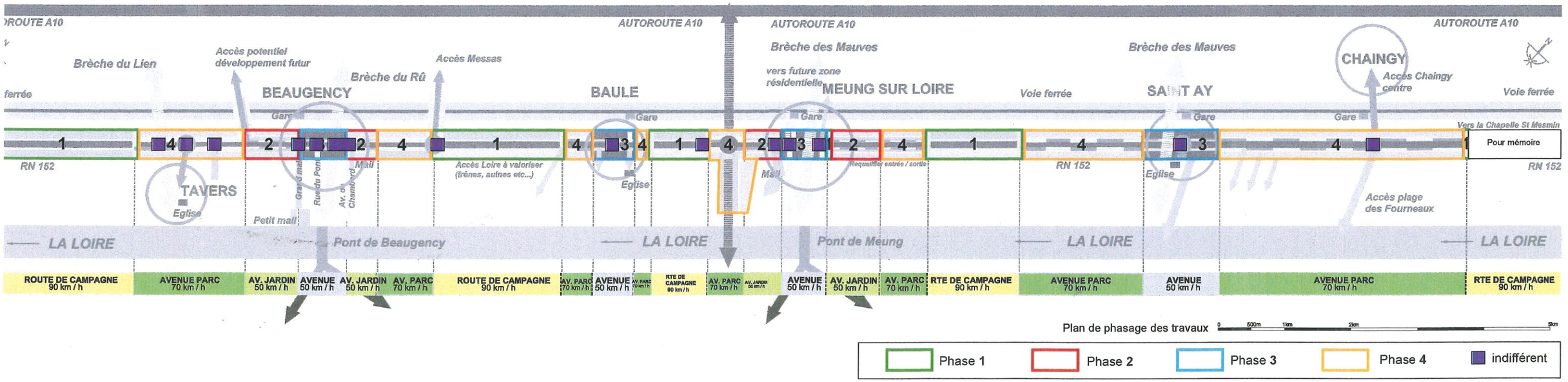
- La possibilité de superposer les interventions

Sous réserve des disponibilités budgétaires nécessaires, les études approfondies des opérations qui en nécessitent peuvent êtres entreprises pendant que d'autres travaux sont réalisés On peut ainsi envisager un enchaînement plus rapide des réalisations (minimisant la durée de la gêne due aux travaux), selon le planning schématique ci-dessous.
De plus, il est possible d'entreprendre des travaux de même type simultanément sur plusieurs localisations géographiques, si l'on cherche à minimiser la durée des travaux, et ce en fonction à la fois des budgets - - --

- La continuité des interventions

Les avenues parc totalisent des linéaires très importants, et certains tronçons sont liés à des opérations de construction (Tavers) ou réhabilitation (Beaugency). Ces séquences auront donc nécessairement des durées d'études et de réalisation plus importantes que les autres séquences. Il est donc souhaitable de programmer la réalisation de ces séquences en dernier, afin de ne pas pénaliser l'avancement sur les autres parties de l'itinéraire. Il est toutefois à conseiller de ne pas attendre pour en entreprendre les études approfondies, de façon à ne pas laisser de longs "temps mort" entre les réalisations, car on aurait ainsi de grands tronçons de voie en délaissé nuisibles à la lisibilité d'ensemble, et de ce fait à la sécurité.
disponibles et les moyens des entreprises en matériel et personnel.

LOCALISATION TYPE	*OPÉRATIONS*	*TEMPS →*
1- ROUTE DE CAMPAGNE ET ENTREE DE BOURGS	. Acquisitions foncières	
	. Levés topographiques / Études / Marchés	
	. Travaux	
2 - AVENUE JARDIN	. Levés topographiques / Études / Marchés	
	. Travaux	
3 - AVENUE	. Levés topographiques / Études / Marchés	
	. Travaux	
4 - AVENUE PARC	. Levés topographiques / Études / Marchés	
	. Travaux	
X - PLACES URBAINES ET CARREFOURS	. Levés topographiques / Études / Marchés	indifférent
	. Travaux	



7. ENVELOPPE BUDGÉTAIRE

7. Répartition par phase

Ces estimations hors taxes sont des bases pour constituer des enveloppes budgétaires.
Ces enveloppes budgétaire sont réparties en 3 tableaux :

1 - Une répartition suivant le phasage pour une valeur juillet 2004 et avec un objectif prospectif de 10 à 12 ans.
Ce tableau inclus l'ensemble des actions.

2 - Une répartition par séquence et une répartition des lieux singuliers qui viennent compléter l'information.
- Ils précisent les surfaces. Celles-ci ont capacité à être affinées en fonction de l'avancement des études et sur la base de plans plus précis.
- Ils intègrent une part dévolue aux travaux et une part aux différentes études, aux les acquisitions foncières, à la réalisation des plans topographiques.
Cette enveloppe est fixée de manière forfaitairement et unilatérale à 15% de l'enveloppe prévue pour les travaux.

Répartition par phase

	Phase I		Phase II		Phase III		Phase IV		Indifférent	
	Etudes Topo Acqu. fonc	Travaux	Etudes Topo Acqu. fonc	Travaux	Etudes Topo Acqu. fonc	Travaux	Etudes Topo Acqu. fonc	Travaux	Etudes Topo Acqu. fonc	Travaux
Chaingy										
Avenue parc Enfouissement de réseaux aériens					55 080			367 200		
Avenue parc. Assainissement eau pluviale					24 480			163 200		
Avenue parc Aménagement paysager					189 540			1 263 600		
Avenue parc Traitement d'entrée de bourg										
Place des Fourneaux Enfouissement de réseaux aériens									5 400	36 000
Place des Fourneaux Aménagement urbains et paysagers									22 200	148 000
Place des Fourneaux implantation d'une passerelle									900	6 000
Total phase en euros	**0**	**0**	**0**	**0**	**269 100**	**0**	**0**	**1 794 000**	**28 500**	**190 000**
Saint Ay										
Avenue Enfouissement de réseaux aériens			21 600			144 000				
Avenue Aménagement paysager			110 400			736 000				
Avenue parc Enfouissement de réseaux aériens					110 160			734 400		
Avenue parc. Assainissement eau pluviale					48 960			326 400		
Avenue parc Aménagement paysager					299 880			1 999 200		
Avenue parc Traitement d'entrée de bourg										
Place de la mairie Enfouissement de réseaux aériens									16 200	108 000
Place de la mairie Aménagements urbains e paysagers									136 800	912 000
Total phase en euros	**0**	**0**	**132 000**	**0**	**459 000**	**880 000**	**0**	**3 060 000**	**153 000**	**1 020 000**
Meung										
Route de campagne Alignement	43 200	288 000								
Piste cyclable	21 600	144 000								
Avenue jardin Enfouissement de réseaux aériens	48 600			324 000						
Avenue jardin Aménagement paysager	248 400			1 656 000						
Avenue Enfouissement de réseaux aériens			8775			58 500				
Avenue Aménagement paysager			64 350			429 000				
Avenue parc Enfouissement de réseaux aériens					38 880			259 200		
Avenue parc. Assainissement eau pluviale					17 280			115 200		
Piste cyclable					12 960			86 400		
Avenue parc. Entrée de bourg					2 160			16 560		
Avenue parc Aménagement paysager					140 580			937 200		
Place de la Haute Croix Enfouissement de réseaux aériens									13 500	90 000
Place de la Haute Croix Aménagements paysagers et urbains									101 250	675 000
Carrefour Tournebride Enfouissement de réseaux aériens									6 750	45 000
Carrefour Tournebride Aménagements paysagers et urbains									28 875	192 500
Carrefour saint Hilaire Enfouissement de réseaux aériens									6 750	45 000
Carrefour saint Hilaire Aménagements paysagers et urbains									34 500	230 000
Total phase en euros	**361 800**	**432 000**	**73 125**	**1 980 000**	**211 860**	**487 500**	**0**	**1 414 560**	**191 625**	**1 277 500**

Répartition par phase

- Les enveloppes budgétaires ont été réparties en fonction des territoires communaux sans présager des maîtrises d'ouvrage
  Dans certains cas celle-ci peut être assurée par d'autres collectivités. Par exemple : l'aménagement de la voie d'accès au futur pont, etc....
- certaines propositions font référence à des actions sur le domaine privé : plantation des parkings par exemple. Celles-ci n'ont pas été chiffré mais peuvent faire l'objet de mesure incitative ou être intégrer dans des documents d'urbanisme.
- Ces tableaux n'intègrent pas le chiffrage :
des reprises de voiries lourdes pour convois exceptionnels
des installations de réseaux autres que l'enfouissement des lignes EDF et France-Télécom, l'éclairage public et l'assainisement des eaux pluviales dans les séquences Avenue Parc.

Répartition par phase

	Phase I		Phase II		Phase III		Phase IV		Indifférent	
	Etudes Topo Acqu. fonc	Travaux	Etudes Topo Acqu. fonc	Travaux	Etudes Topo Acqu. fonc	Travaux	Etudes Topo Acqu. fonc	Travaux	Etudes Topo Acqu. fonc	Travaux
Baule										
Route de campagne alignement	43 200	288 000								
Piste cyclable	21 600	144 000								
Avenue variante 1			14 400			110 400				
Avenue parc. Assainissement eau pluviale					11 520			76 800		
Piste cyclable					8 640			57 600		
Avenue parc Aménagement paysager					78 840			525 600		
Avenue parc. Entrée de bourg					4 320			28800		
Giratoire du Val de LoireAvenue d'accès au futur pont									153 000	1 020 000
Total phase en euros	**64 800**	**432 000**	**14 400**	**0**	**103 320**	**110 400**	**0**	**688 800**	**153 000**	**1 020 000**
Beaugency										
Route de campagne Alignement	14 400	96 000								
Piste cyclable	7 200	48 000								
Avenue jardin Enfouissement de réseaux aériens	42 120			280 800						
Avenue jardin. Aménagement paysager	215 280			1 435 200						
Avenue Enfouissement de réseaux aériens			8 775			58 500				
Avenue Aménagement paysager			64 350			429 000				
Avenue parc Enfouissement de réseaux aériens					29 160			194 400		
Avenue parc. Assainissement eau pluviale					12 960			86 400		
Piste cyclable					9 720			64 800		
Avenue parc. Entrée de bourg					2 160			16 560		
Avenue parc Aménagement paysager					102 240			783 840		
raversée du Rû et place des remparts Enfouissement de réseaux aériens									13 500	90 000
Traversée du Rû et place des remparts Aménagement paysager									106 500	710 000
Avenue de Chambord Enfouissement de réseaux aériens									25 650	171 000
Avenue de Chambord Aménagement paysager									102 600	684 000
Accroche du grand Mail									16 875	112 500
Carrefour Rue du pont Enfouissement de réseaux aériens									10 800	72 000
Carrefour Rue du pont Aménagement paysager									73 200	488 000
Total phase en euros	**279 000**	**144 000**	**73 125**	**1 716 000**	**156 240**	**487 500**	**0**	**1 146 000**	**349 125**	**2 327 500**
Tavers										
Route de campagne Alignement	46 080	307 200								
Piste cyclable	23 040	153 600								
Avenue parc Enfouissement de réseaux aériens					68 040			453 600		
Avenue parc. Assainissement eau pluviale					30 240			201 600		
Piste cyclable					22 680			151 200		
Avenue parc. Entrée de bourg					4 320			28 800		
Avenue parc Aménagement paysager					242 820			1 618 800		
Mail des Commerces									191 250	1 275 000
Place du haut Bourg									2 700	18 000
Total phase en euros	**69 120**	**460 800**	**0**	**0**	**368 100**	**0**	**0**	**2 454 000**	**193 950**	**1 293 000**

7. Répartition par séquence

Répartition par séquence	€ht/m²	La Chapelle saint mesmin Pour mémoire				Chaingy				Saint Ay				Meung			
		Surface	Travaux	Etudes Topo Acqu. fonc	Total	Surface	Travaux	Etudes Topo Acqu. fonc	Total	Surface	Travaux	Etudes Topo Acqu. fonc	Total	Surface	Travaux	Etudes Topo Acqu. fonc	Total
Route de campagne		m²	euros HT	euros HT	euros HT	m²	euros HT	euros HT	euros HT	m²	euros HT	euros HT	euros HT	m²	euros HT	euros HT	euros HT
Alignement et Aménagement paysager	16	14 400	230 400	34 560	264 960									18 000	288 000	43 200	331 200
Piste cyclable	8													18 000	144 000	21 600	165 600
Total	**24**																
Avenue parc solution de base																	
Enfouissement de réseaux aériens	18					12 000	216 000	32 400	248 400					14 400	259 200	38 880	298 080
Assainissement eau pluviale	8					12 000	96 000	14 400	110 400					14 400	115 200	17 280	132 480
Piste cyclable	6					12000	72 000	10 800	82 800					14 400	86 400	12 960	99 360
Traitement d'entrée de bourg	12													1 200	14 400	2 160	16 560
Aménagement urbain et paysager	71					12 000	852 000	127 800	979 800					13 200	937 200	140 580	1 077 780
Total	**115**																
Avenue parc type 2 à Chaingy et saint Ay																	
Enfouissement de réseaux aériens	18					8 400	151 200	22 680	173 880	40 800	734 400	110 160	844 560				
Assainissement eau pluviale	8					8 400	67 200	10 080	77 280	40 800	326 400	48 960	375 360				
Aménagement urbain et paysager	49					8 400	411 600	61 740	473 340	40 800	1 999 200	299 880	2 299 080				
Traitement d'entrée de bourg	12																
Total	**87**																
Avenue parc type 3 à Baule																	
Assainissement eau pluviale	8																
Piste cyclable	6																
Aménagement urbain et paysager	73																
Traitement d'entrée de bourg	12																
Total	**99**																
Avenue jardin																	
Enfouissement de réseaux aériens	18													18 000	324 000	48 600	372 600
Aménagement urbain et paysager	92													18 000	1 656 000	248 400	1 904 400
Total	**110**																
Avenue solution de base																	
Enfouissement de réseaux aériens	18													3 250	58 500	8 775	67 275
Aménagement urbain et paysager	132													3 250	429 000	64 350	493 350
Total	**150**																
Avenue type 2 à Baule																	
Aménagement urbain et paysager	20																
Total	**20**																
Avenue type 3 à Saint Ay																	
Enfouissement de réseaux aériens	18									8 000	144 000	21 600	165 600				
Aménagement urbain et paysager	92									8 000	736 000	110 400	846 400				
Total	**110**																
		14 400	230 400	34 560	264 960	73 200	1 866 000	279 900	2 145 900	138 400	3 940 000	591 000	4 531 000	136 100	4 311 900	646 785	4 958 685

Répartition par séquence

Baule				Messas				Beaugency				Tavers				Répartition par séquence
Surface	Travaux	Etudes Topo Acqu. fonc	Total	Surface	Travaux	Etudes T Acqu. fonc	Total	Surface	Travaux	Etudes T Acqu. fonc	Total	Surface	Travaux	Etudes Topo Acqu. fonc	Total	
m²	€HT	€HT	€ HT	m²	€HT	€HT	€ HT	m²	€HT	€HT	€ HT	m²	€HT	€HT	€ HT	Route de campagne
18 000	288 000	43 200	331 200	10 800	172 800	25 920	198 720	6 000	96 000	14 400	110 400	19 200	307 200	46 080	353 280	Alignement et Aménagement paysager
18 000	144 000	21 600	165 600	10 800	86 400	12 960	99 360	6 000	48 000	7 200	55 200	19 200	153 600	23 040	176 640	Piste cyclable
																Avenue parc solution de base
								10 800	194 400	29 160	223 560	25 200	453 600	68 040	521 640	Enfouissement de réseau aérien
								10 800	86 400	12 960	99 360	25 200	201 600	30 240	231 840	Assainissement pluviale
								10 800	64 800	9 720	74 520	25 200	151 200	22 680	173 880	Piste cyclable
								1 200	14 400	2 160	16 560	2 400	28 800	4 320	33 120	
								9 600	681 600	102 240	783 840	22 800	1 618 800	242 820	1 861 620	Aménagement urbain et paysager
																Avenue parc type 2 à Chaingy et saint Ay
																Enfouissement de réseau aérien
																Assainissement pluvial
																Aménagement urbain et paysager
9 600	76 800	11 520	88 320													Avenue parc type 3 à Baule
9 600	57 600	8 640	66 240													Assainissement pluvial
7 200	525 600	78 840	604 440													Piste cyclable
2 400	28 800	4 320	33 120													Aménagement urbain et paysager
																Avenue jardin
								15 600	280 800	42 120	322 920					Enfouissement de réseau aérien
								15 600	1 435 200	215 280	1 650 480					Aménagement urbain et paysager
																Avenue solution de base
								2 700	48 600	7 290	55 890					Enfouissement de réseau aérien
								2 700	356 400	53 460	409 860					Aménagement urbain et paysager
																Avenue type 2 à Baule
4 800	96 000	14 400	110 400													Aménagement urbain et paysager
																Avenue type 3 à Saint Ay
																Enfouissement de réseau aérien
																Aménagement urbain et paysager
69 600	1 216 800	182 520	1 399 320	21 600	259 200	38 880	298 080	91 800	3 306 600	495 990	3 802 590	139 200	2 914 800	437 220	3 352 020	

7. Répartition par lieux singuliers

Répartition par lieux singuliers

		Chaingy				Saint Ay						Meung	
	€ ht/m	surface	Travaux	Etudes Topo Acqu. fonc	Total	surface	Travaux	Etudes Topo Acqu. fonc	Total	Surface	Travaux	Etudes Topo Acqu. fonc	Total
		m²	euros	euros	euros	m²	euros	euros	euros	m²	euros	euros	euros
Place des Fourneaux													
Enfouissement de réseaux aériens	18	2 000	36 000	5 400	41 400								
Aménagement urbain et paysager	74	2 000	148 000	22 200	170 200								
Passerelle	3	2 000	6 000	900	6 900								
Total	95												
Place de la mairie de Saint Ay													
Enfouissement de réseaux aériens	18					6 000	108 000	16 200	124 200				
Aménagement urbain et paysager	152					6 000	912 000	136 800	1 048 800				
Total	170												
Place de Haute Croix													
Enfouissement de réseaux aériens	18									5 000	90 000	13 500	103 500
Aménagement urbain et paysager	135									5 000	675 000	101 250	776 250
Total	153												
Traversée du Rû et place des remparts													
Enfouissement de réseaux aériens	18												
Aménagement urbain et paysager	142												
Total	160												
Accroche du grand mail Mail	125												
Avenue de Chambord													
Enfouissement de réseau	18												
Aménagement urbain et paysager	72												
Total	90												
Mail des commerces	75												
La place du Haut Bourg	40												
Carrefour de Tournebride													
Enfouissement de réseaux aériens	18									2 500	45 000	6 750	51 750
Aménagement urbain et paysager	77									2 500	192 500	28 875	221 375
Total	95												
Carrefour rue du Pont													
Enfouissement de réseaux aériens	18												
Aménagement urbain et paysager	122												
Total	140												
Carrefour Saint Hilaire													
Enfouissement de réseaux aériens	18									2 500	45 000	6 750	51 750
Aménagement urbain et paysager	92									2 500	230 000	34 500	264 500
Total	110												
Giratoire du Val de Loire et avenue vers le futur pont	60												
Carrefour du pont de Messas	40												
Place du haut Bourg	90												
		6 000	190 000	28 500	218 500	12 000	1 020 000	153 000	1 173 000	20 000	1 277 500	191 625	1 469 125

Répartition par lieux singuliers

		Baule				Beaugency		Tavers						
Surface	Travaux	Etudes Topo	Total	surface	Travaux	Etudes Topo	total	Surface	Travaux	Etudes Topo	Total			
		Acqu. fonc				Acqu. fonc				Acqu. fonc				
m²														
														Enfouissement de réseaux aériens
														Aménagement urbain et paysager
														Passerelle
														Total
														Enfouissement de réseaux aériens
														Aménagement urbain et paysager
														Total
														Enfouissement de réseaux aériens
														Aménagement urbain et paysager
														Total
														Enfouissement de réseaux aériens
														Aménagement urbain et paysager
														Total
				5 000	90 000	13 500	103 500							
				5 000	710 000	106 500	816 500							Enfouissement de réseaux aériens
														Aménagement urbain et paysager
				900	112 500	16 875	129 375							Total
				9 500	171 000	25 650	196 650							Enfouissement de réseau
				9 500	684 000	102 600	786 600							Aménagement urbain et paysager
								17 000	1 275 000	191 250	1 466 250			Total
								400	16 000	2 400	18 400			
														Enfouissement de réseaux aériens
														Aménagement urbain et paysager
														Total
				4 000	72 000	10 800	82 800							
				4 000	488 000	73 200	561 200							Enfouissement de réseaux aériens
														Aménagement urbain et paysager
														Total
														Enfouissement de réseaux aériens
														Aménagement urbain et paysager
17 000	1 020 000	153 000	1 173 000											Total
				1 200	48 000	7 200	55 200							
								200	18000	2700	20700			
17 000	1 020 000	153 000	1 173 000	39 100	2 375 500	356 325	2 731 825	17 600	1 309 000	196 350	1 505 350		7 192 000	

8. CONCLUSION

Le Plan Directeur d'Aménagement est à inscrire dans une continuité : Issu d'une volonté commune à l'ensemble du Pays Loire Beauce inscrite dans la Charte de pays, il permet de formaliser les principes d'un projet commun à six communes à court, moyen et long terme.

Aboutir à des aménagements nécessite des études plus approndies qui font parties des étapes ultérieures et qui ont été prise en compte dans la démarche.

Son niveau de définition précise cependant
- la continuité spatiale
- l'organisation temporelle
- les enjeux financiers

du projet.

Il a donc capacité
à servir de base pour les montages de dossier à l'intention des partenaires financiers des collectivités concernées. Ses objectifs définis, il devient un instrument de dialogue avec les cadres définis par ces derniers.

A fédérer les six communes dans les choix fait en matière d'aménagement.

D'autre part, pour que le projet s'épanouisse dans le temps et que la RN 152 existe à terme comme une voie identifiable par tous, l'ensemble des collectivités concernées (Communes mais aussi état ,département) et dans une certaine mesure les aménageurs et les entreprises doivent pouvoir s'en servir comme outil capable de s'adapter aux mutations en cours mais intransigeant sur le fond au regard des objectifs validés par le Pays Loire Beauce.

Pour cela, il est essentiel puisque la démarche est dynamique, qu'au fur et à mesure de l'élaboration des aménagements et à chaque étape même les plus ultimes, le projet soit confronté aux objectifs de départ du Plan Directeur et compris au travers de l'analyse du diagnostic.
C'est la condition d'une dynamique qui tourne la dos à l'état actuel refusant l'indifférence spatiale et l'insécurité routière.

Ainsi le Plan Directeur d'Aménagement constituera le fil conducteur de la réalisation d'une route ouverte sur le territoire et d'un territoire ouvert sur sa route.

ANNEXE

Annexe - L'URBANISATION DES RIVES : L'ARTICLE L.111-1-4 DU CODE DE L'URBANISME (dit *"amendement Dupont"*)

INCITATION OU CONTRAINTE ?

L'article L.111-1-4, venu compléter en 1997 la loi du 2 Février 1995 relative à la protection de l'environnement, vise à :
inciter les communes à promouvoir un urbanisme de qualité le long des voies routières les plus importantes notamment à l'entrée des villes.

Les obligations de cet article concerne les routes situées dans les secteurs hors agglomération, où est imposée :
- une bande inconstructible dont la largeur est proportionnelle au gabarit de la voie (75m de part et d'autre de l'axe des routes à grande circulation, cas de la RN 152),
- la possiblité de construire néanmoins cette bande de terrain si 4 conditions sont respectées.

L'article L.111-1-4 est un outil juridique à l'usage des communes, qui l'auront traduit dans leur POS ou PLU, soit de la manière de la plus restrictive : inconstructibilité totale, soit en utilisant la possible levée de cette inconstructibilité.
Le remaniement actuel des documents d'urbanisme sur certaines communes du territoire étudié (Tavers, Beaugency, Saint Ay), peut permettre de reconsidérer l'application de l'article.

L'OBJECTIF DE L'ARTICLE

Depuis les années 1980, un développement anarchique d'une urbanisation commerciale et d'activités, avaient rendues chaotiques de nombreuses entrées de ville : batiments de faible qualité aux façades aveugles, disparité des implantations des constructions, absence de clotures, aires de parkings désordonnées, prolifération de l'affichage publicitaire, etc.
En rendant inconstructible les rives immédiates de la voie, un frein important a été mis à ce problème d'environnement, mais sans apporter de véritable solution au possible défaut de qualité d'ensemble. L'application minimum de l'article reste donc un pis aller. Elle est par ailleurs contraignante : perte d'une importante surface de terrain, recul peu favorable aux activités commerciales. Par ses conditions, l'article incite donc à s'affranchir de cette contrainte, si une politique d'aménagement en faveur de la qualité de l'environnement est mise en place.

L'INTERET OU NON A LEVER L'INCONSTRUCTIBILITE EN BORDURE DE VOIE

En fonction du coût du foncier, des avantages à construire à proximité de la voie ou non , et de la capacité à maitriser l'urbanisation, les plantations, l'affichage, on optera pour le maintien ou non de la bande inconstructible.
Dans le cas d'urbanisation de zones commerciales (exemple de Tavers), pour favoriser la vie commerciale en soignant la vitrine sur route, mieux signaler les accès, il a intérêt à pouvoir construire aux abords directs de la voie, soit de répondre aux 4 conditions de l'article. Toutefois imposer de trop fortes contraintes qui généreraient de des surcouts trop importants pour les investisseurs peuvent dissuader d'entre eux de s'installer et il y a lieu de trouver un compromis acceptable entre économie et qualité du projet d'aménagement.

Article L.111-1-4- Code de l'urbanisme

En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions sont interdites :
- dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière,
- et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Cette interdiction ne s'applique pas :
- aux constructions ou instalations liées ou nécessaires aux infrastructures routières,
- aux batiments d'exploitation agricole,
- aux réseaux d'intérêt public.
Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

Les dispositions des alinéas précédents ne s'appliquent pas dès lors que els règle concernant ces zones, contenues dans le plan local d'urbanisme, ou dans un document d'urbanisme en tenant lieu, sont justifiées et motivées au regard notamment :
- des nuisances,
- de la sécurité,
- de la qualité architecturale,
- ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.
Il en est de même dans les communes non dotées d'un plan local d'urbanisme, lorsqu'une étude attestant de la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages, ayant reçu l'accord de la commission départemenatle des sites, est jointe à la demande d'autorisation du projet.

Annexe - L'URBANISATION DES RIVES : L'ARTICLE L.111-1-4 DU CODE DE L'URBANISME (dit *"amendement Dupont"*)

SUR QUELS LEVIERS AGIR POUR GARANTIR DAVANTAGE DE QUALITE DANS LES ZONES D'ACTIVITES ?

La qualité d'aspect dépendra davantage de la cohérence générale de l'aménagement, que de la qualité intrinsèque de chacune de ses composantes.
Sont à mettre en cohérence :
l'aménagement de la voirie et des espaces publics, l'implantation et l'échelle du bati, les plantations et le mobilier urbain.
Pour améliorer la lisibilité d'ensemble, il est indispensable de :
- clairement marquer les limites de chaque usage,
- rester simple de manière générale et ne réserver d'éventuelle sophistication qu'à des éléments très significatifs dans le site du point de vue de l'usage commun (exemples : marquer fortement un accès principal d'une zone d'activités, le caractère public d'un espace ou d'une construction).

En résumé, il s'agit de déplacer les différents intérêts individuels vers des intérêts communs au service de tous, avec comme premier critère : la qualité et la générosité de l'accueil.
Ce rôle d'accueil étant d'autant plus important qu'il est concerne non seulement la zone d'activités mais aussi celle de la commune, dans la mesure où cette zones sont situées en frange urbaine. C'est donc l'image globale de la commune qui est ici en jeu.

L'accessibilité et les circulations
Afin de ne pas limiter l'accès à la seule conduite automobile, il est nécessaire de faciliter l'accès par transports en commun (outre la gestion des transports, au moins rendre plus visibles et plus confortables les arrêts de bus), et à vélo, voire à pied. Les accès nécessitent d'être bien perçus et compris depuis la route principale, ne serait-ce que pour des raisons de sécurité.
La continuité des circulations est essentielle à la lisibilité et à la sécurité (exemple une piste cyclable ou un trottoir qui s'interrompt crée un secteur à risques).

L'emplacement des parkings
Le parking de surface en façade sur voie, devant le bâtiment, reste souvent conçu comme un argument commercial pour les grandes surfaces : on voit depuis la route où garer son véhicule, on voit également s'il y a ou non du monde ce qui détermine une part de l'attractivité. On peut toutefois questionner ce qui est parfois ainsi posé comme une évidence : est-il besoin de montrer le parking pour savoir qu'il y en a un et s'il est bien signalé ? Le degré de fréquentation constitue certes un indicateur quant à l'attractivité d'un commerce, mais est-il nécessaire pour des enseignes très connues du public, et n'y a-t-il pas d'autres facteurs possibles d'attractivité, comme la qualité d'accueil, et la valorisation des produits vendus (exemple de la jardinerie de Baule) ?
Le parking en façade contribue le plus souvent à la mauvaise image des zones commerciales, et on ne peut que suggérer de les reporter en façade arrière ou latérale, tout en maintenant quelques places en façade si besoin et en créant des accès aisément repérables.

L'aspect des façades
Sans grandes sujétions de coût, une sobriété d'ensemble joue en faveur de l'image globale. Sans proner l'uniformité, on gagne en qualité à avoir un "air de famille " entre les constructions qui viendront alors constituer un ensemble, sachant qu'un "détail" de qualité (l'enseigne, l'entrée..) peut faire la différence et suffire à distinguer un batiment d'un autre.
D'autre part, s'il existe une façade principale sur voie, les autres façades ne sont pas pour autant à négliger : il ne s'agit pas de créer un décor mais de donner des espaces, et une épaisseur à l'ensemble.

L'espace public
Il est le plus souvent inexistant dans de telles zones et se limite aux espaces réservés à la circulation automobile. Est-il possible d'envisager la création de places publiques ou d'espaces verts s'insérant dans un programme sans grever le budget d'aménagement ? le coût d'aménagement peut en être compensé par certaines économies, par exemple : création de plans d'eau, bassons de retenue des eaux pluviales des constructions, avec économie sur les réseaux d'assainissement, etc.
Quelle utilité à créer de tels lieux ? dans une zone commerciale, la fonction de loisirs constitue un facteur supplémentaire d'attractivité (à cet égard, le succès la chaine de restauration rapide Mac Donald's, fournit un bon exemple de réussite commerciale basée sur la fonction récréative). De surcroit, dans le cas des zones commerciales, de tels espaces peuvent accueillir des foires commerciales, des forains, etc.
Dans la zone d'activités, l'espace public trouve son intérêt surtout au abords d'un lieu de restauration collective quand il en existe.

Le végétal
Le végétal est souvent trop peu utilisé tandis qu'il fournit de nombreuses possibilités d'agrément pour des coûts modiques, et en fonction du choix espèces des possibiités d'entretien minimum. Exemples : plantations des parkings avec davantage de confort grâce à l'ombre des arbres, etc.