



# Aménagement du centre bourg de St Hilaire la Gravelle



concilier sécurité,

fonctionnalité



et esthétisme



# Aménagement du centre bourg de St Hilaire la Gravelle (41)

concilier sécurité, fonctionnalité et esthétisme

LEROUX Géraldine  
Magistère 1  
Projet Individuel  
Conseiller : M. Larribe  
Année 2005  
Lieu d'édition : TOURS

# Remerciements

Je tiens à remercier chaleureusement pour l'aide et le temps qu'ils m'ont accordé au cours de l'élaboration de ce projet :

Monsieur LARRIBE Sébastien, professeur au CESA et tuteur de ce projet

Monsieur COLIN Dominique, chef d'une entreprise de travaux publics

Madame DUPONT Paulette, maire de St Hilaire la Gravelle

Madame FOUCHARD Noëlle, secrétaire de la mairie de St Hilaire la Gravelle

Monsieur LEDDET Denis, urbaniste au CAUE de Loir-et-Cher

Monsieur LENOIR, de l'association « Départementale 19... St Hilaire Sécurité »

Messieurs LEROUX et CHÉRY, agents techniques de St Hilaire la Gravelle

Monsieur MILLET Raphaël, de la D.D.E. du Loir-et-Cher

# Sommaire

<b>REMERCIEMENTS .....</b>	<b>4</b>
<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>6</b>
<b><u>1 ERE PARTIE : SAINT HILAIRE LA GRAVELLE : ESQUISSE D'UNE COMMUNE RURALE.....</u></b>	<b><u>7</u></b>
1. UN VILLAGE AU CŒUR DE LA « PETITE BEAUCE » .....	8
2. LE SECTEUR DU PROJET : LE CENTRE BOURG.....	13
<b><u>2 EME PARTIE : LE CENTRE BOURG, UN ESPACE A AMENAGER ET A SECURISER.....</u></b>	<b><u>15</u></b>
1. ANALYSE SENSIBLE DU BOURG .....	16
2. ANALYSE FONCTIONNELLE .....	21
3. CONCLUSION DE L'ANALYSE :.....	27
<b><u>3 EME PARTIE : PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT.....</u></b>	<b><u>28</u></b>
1. ETAT DES ENJEUX PRINCIPAUX ET DES OBJECTIFS OPERATIONNELS.....	29
2. LES CHOIX D'AMENAGEMENT : .....	30
3. RAPPEL DES CONTRAINTES .....	31
4. PROPOSITION DE REORGANISATION DE LA PLACE DE L'EGLISE .....	33
5. PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT DE LA LIAISON PIETONNIERE.....	37
6. PROPOSITION D'AMENAGEMENT DE LA COUR DE LA SALLE DE REUNION .....	44
7. SECURISER LA TRAVERSEE DU BOURG.....	47
<b><u>4 EME PARTIE : VERS LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET .....</u></b>	<b><u>49</u></b>
1. FINANCEMENTS ENVISAGEABLES.....	50
2. QUELQUES ESTIMATIONS FINANCIERES DES PROJETS .....	52
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>54</b>
<b>TABLE DES ILLUSTRATIONS .....</b>	<b>55</b>
<b>LOCALISATION DES PRISES DE VUE DES PHOTOGRAPHIES .....</b>	<b>57</b>
<b>TABLE DES MATIERES.....</b>	<b>58</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE.....</b>	<b>60</b>



# *Introduction*

Petite commune rurale du Loir-et-Cher, Saint Hilaire la Gravelle bénéficie d'un centre bourg agréable longé par le Loir. Cependant, le passage de la départementale 19 au cœur du bourg entraîne certaines nuisances dont la principale est le problème de la sécurité piétonne et routière.

Une réflexion doit être mise en place afin d'apporter des solutions aux difficultés que rencontre aujourd'hui la population à circuler sans danger, par quelque moyen que ce soit, dans le centre bourg du village et de résoudre la question du stationnement dans ce même secteur.

De plus, des mesures sont attendues pour sécuriser de manière plus générale le bourg, aux abords de la place de l'Eglise notamment, en rapport avec le trafic de la D.19.

Ensuite, les alentours de la place de l'Eglise, lieu de centralité indéniable, devraient être mis en valeur pour jouer pleinement leur rôle de vitrine et de lieu de vie au sein de la commune.

Ainsi, nous présenterons brièvement la commune de Saint Hilaire la Gravelle pour connaître le contexte dans lequel fonctionne le centre bourg. Puis la seconde partie proposera un diagnostic du périmètre étudié afin d'en dégager plusieurs objectifs. En tenant compte de tous ces constats, des aménagements seront proposés pour répondre aux besoins structurels et aux attentes de la population. Enfin, nous étudierons les modalités de mise en œuvre du projet (coût et financement).

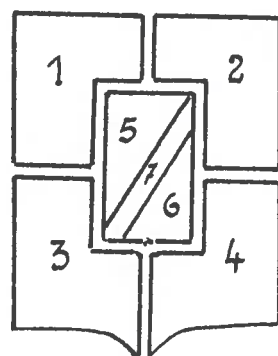
# 1<sup>ère</sup> partie

## *Saint Hilaire la Gravelle :*

### *Esquisse d'une commune rurale*



#### Lecture simplifiée du blason de St Hilaire la Gravelle :



- 1 (en haut à gauche) :  
Mitre et crosse de St Hilaire, évêque de Poitiers (315 - 367)
- 2 (en haut à droite) :  
Vigne et blé symbolisant les cultures ancestrales de la commune.
- 3 (en bas à gauche) :  
Poisson en raison de la proximité du Loir et cerf de la forêt de Fréteval.
- 4 (en bas à droite) :  
Le dolmen encore visible au bord de la route départementale n° 19.

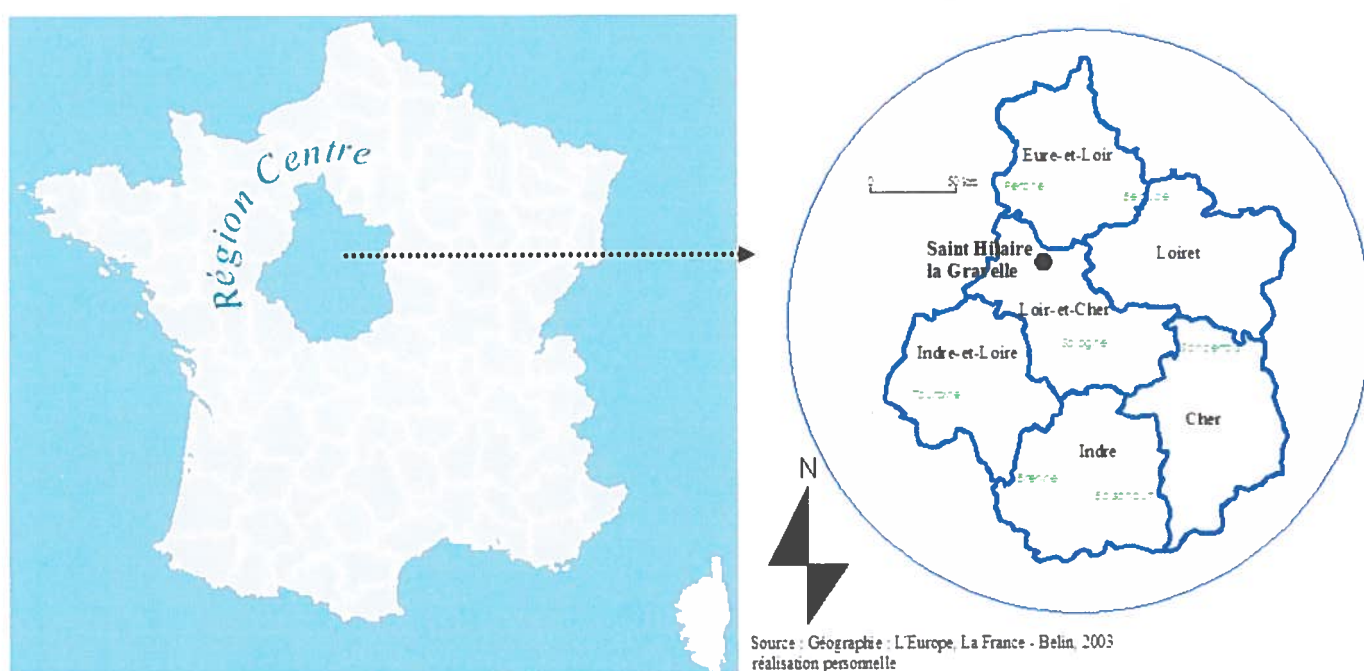
#### **Ecu Central :**

Les armes du Vendômois (lion d'azur 5) et celles du Dunois (croissants d'argent 6) - la commune ayant fait partie des deux duchés - barrées par les coquilles 7, St Hilaire se trouvant sur une des nombreuses routes menant à St Jacques de Compostelle.

# 1. UN VILLAGE AU CŒUR DE LA « PETITE BEAUCE »

## 1.1. LOCALISATION

Saint Hilaire la Gravelle est une petite commune du Nord du Loir-et-Cher, située dans une zone de transition entre les deux régions naturelles de la Beauce et du Perche, séparées par le Loir. La commune s'étend en majeure partie sur un plateau de 150 m d'altitude. La vallée du Loir avec une altitude d'environ 100 m constitue l'extrême partie de St Hilaire la Gravelle.

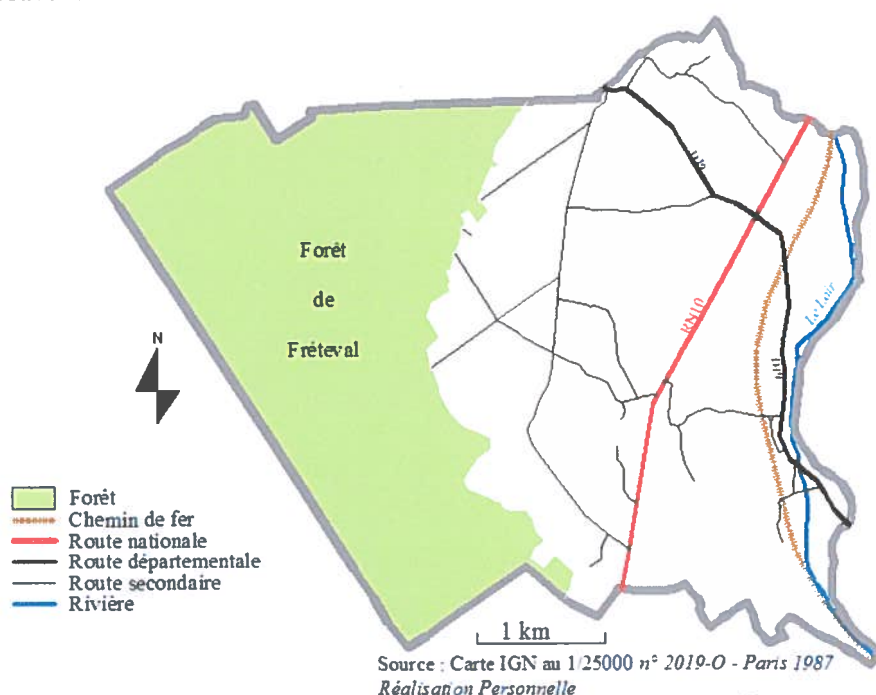


**Figure 1 : Localisation de St Hilaire la Gravelle**

St Hilaire comptait 687 habitants au recensement de 1999 et le territoire communal couvre une superficie de 1757 hectares.

La forêt de Fréteval occupe un tiers de ce territoire que traverse la R.N.10 du Nord au Sud à flanc de coteau.

**Figure 2 : Carte simplifiée du territoire communal**





## 1.2. UNE COMMUNE RURALE SANS ÊTRE ISOLÉE

### 1.2.1. Une position géostratégique

St Hilaire la Gravelle se trouve à moins d'une heure des quatre métropoles régionales que sont Orléans, Le Mans, Chartres et Tours. Elle bénéficie de surcroît de liaisons très rapides vers Vendôme et le TGV Atlantique (20mn), vers Blois (30mn) et Châteaudun (20mn), au cœur d'un réseau autoroutier particulièrement dense en région Centre (A10 sur l'axe Paris/Bordeaux/Espagne, A71 sur l'axe Paris/Clermont-Ferrand/Suisse/Italie, A11 sur l'axe Paris/Rennes/Nantes, A28 et A20).

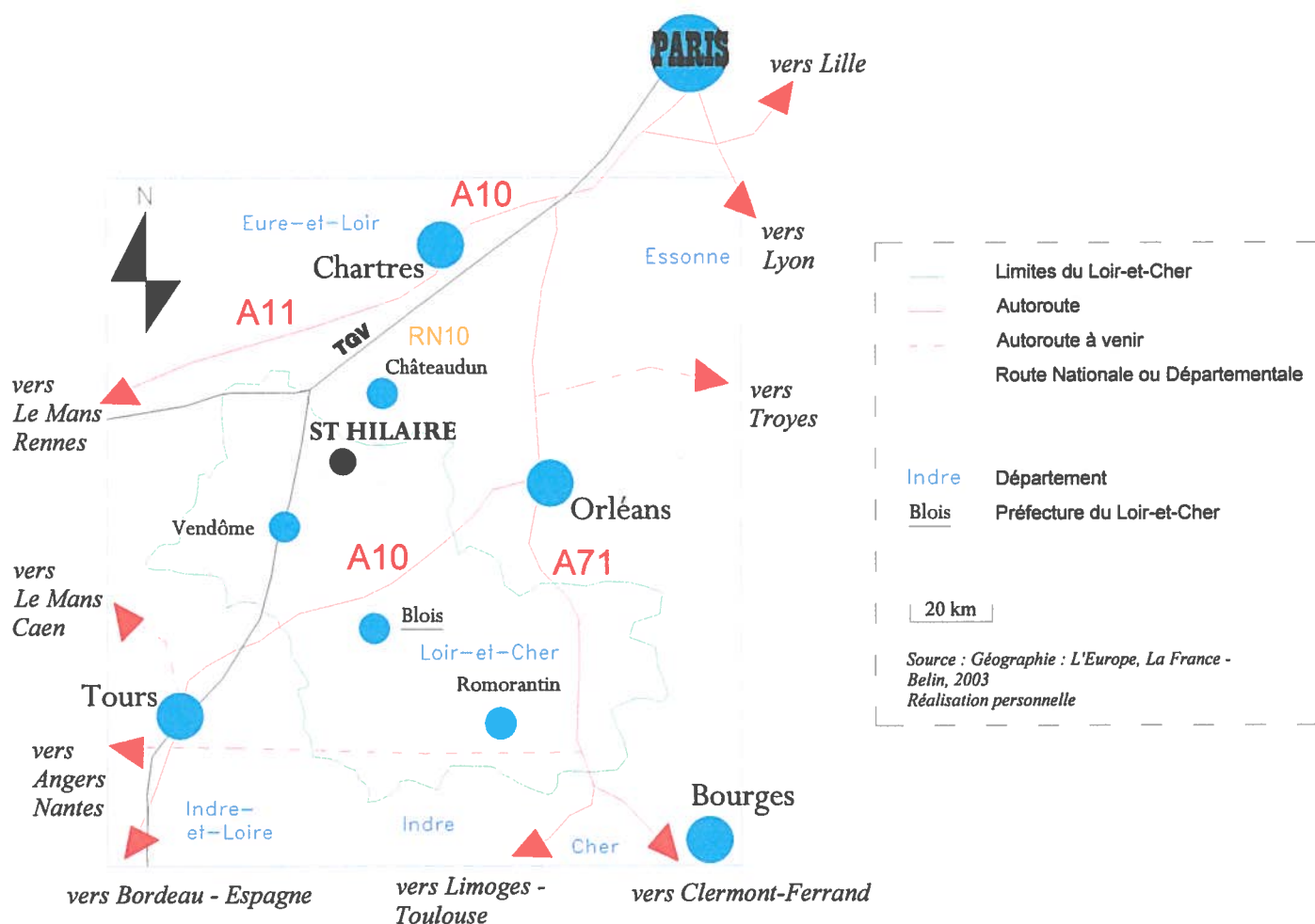


Figure 3 : Carte des voies de communications principales desservant la région de St Hilaire la Gravelle

La capacité et la fluidité de ce trafic vont se trouver renforcées par la mise progressive à 2x2 voies de la R.N. 10.

Desservant la gare ferroviaire de Fréteval-Morée et un « arrêt bus » à St Hilaire, une ligne TER (Train Express Régional) assure des liaisons régulières vers Tours et Châteaudun, et offre des correspondances vers Chartres et Paris.

Non loin du croisement des routes à grande circulation (R.N. 157 Orléans-Le Mans-Rennes et, R.N. 10 Paris-Bordeaux), Saint Hilaire la Gravelle bénéficie de cette situation privilégiée de carrefour, qui place la commune à moins de deux heures de Paris et qui permet l'accès rapide à plusieurs villes d'importance.

### **1.2.2. St Hilaire et l'intercommunalité**

Du point de vue administratif, St Hilaire la Gravelle appartient au canton de Morée qui fait partie de l'arrondissement de Vendôme.

Par ailleurs, St Hilaire adhère à la Communauté de Communes du Haut Vendômois, créée le 29 juin 1999 ; les compétences de cette collectivité sont :

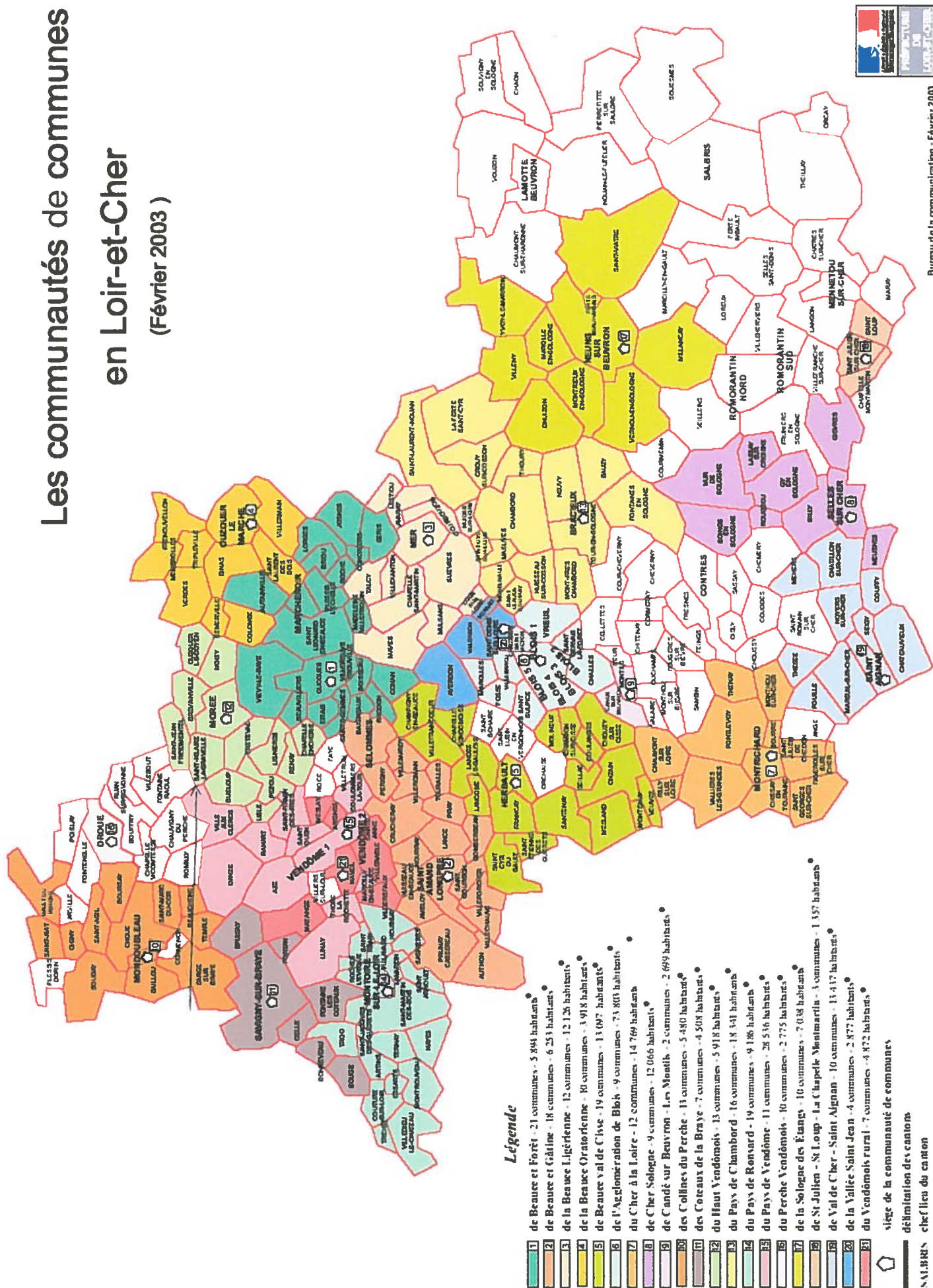
- l'aménagement de l'espace,
- le développement économique,
- le programme local de l'habitat et OPAH,
- les équipements culturels, sportifs, touristiques et de loisirs,
- l'accueil des gens du voyage,
- l'entretien des réseaux d'éclairage public.

La C. C. du Haut Vendômois est l'une des 8 Communautés de Communes formant le Pays Vendômois ; créé en 1996, celui-ci comprend 68 000 habitants dispersés dans les 105 communes du Pays.

*Cf. page suivante*

**Figure 4 : Carte des Communautés de Communes en Loir-et-Cher**

# Les communautés de communes en Loir-et-Cher (Février 2003)



Bureau de la communication - Février 2003



### 1.3. VIE COMMUNALE

La commune compte assez peu d'associations pour animer la commune. Le Comité des Fêtes organise entre autres randonnées pédestres, concours de pétanque, arbre de Noël des écoles, accueil d'un rallye voiture.

Le bourg est bien entendu le lieu privilégié des quelques manifestations proposées : festivités du 14 juillet dans le parc de la mairie, concours de pétanque devant l'ancienne gare, cérémonies des 8 mai et 11 novembre au monument aux morts devant l'église après quoi un verre de l'amitié est offert par la commune à la salle de réunion, etc.

L'événement annuel majeur qui anime le bourg est sans aucun doute la brocante qui se déroule le 3<sup>ème</sup> dimanche de septembre. Elle a lieu le long de la *Rue de la gare*, devant le centre technique municipal et dans la cour de la salle de la réunion. Elle attire de nombreux exposants et une foule de visiteurs.

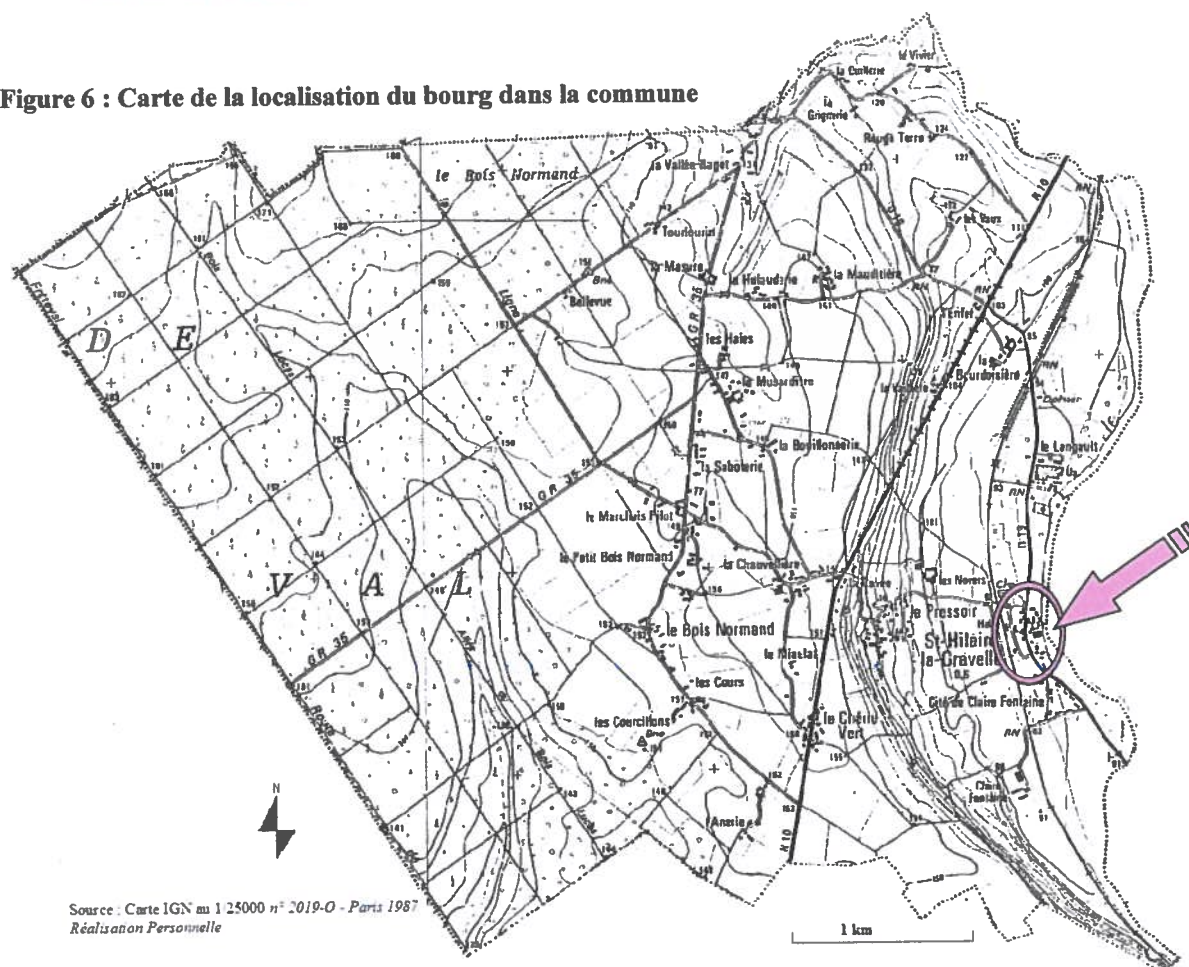
L'association « Départementale 19... St Hilaire Sécurité » a profité de l'édition 2004 de la brocante pour se faire mieux connaître des st hilairiens et des autres : stand sur la brocante et écriteaux sur beaucoup de maisons du bourg faisaient état du "ras le bol" des camions qui traversent en nombre conséquent le centre bourg de la commune quotidiennement.



Figure 5 : Le stand de l'association « Départementale 19... St Hilaire Sécurité » durant la brocante de 2004

## 2. LE SECTEUR DU PROJET : LE CENTRE BOURG

Figure 6 : Carte de la localisation du bourg dans la commune



Le bourg de St Hilaire se situe à l'Est de la commune, le long de la D.19. Il peut très largement être qualifié de "bourg rue".

Le point central y est constitué par la place de l'Eglise.

Cette place publique est à la fois un symbole et un support de la vie collective. Elle est un symbole car elle porte les marques de l'histoire de la commune. Elle est un support de la vie collective en accueillant les manifestations locales et la vie quotidienne.

Autour d'elle s'articulent l'église du village, le groupe scolaire et sa cantine, la mairie, le parc de la mairie au bord du Loir.

Figure 7 : Croquis de la place de l'Eglise





*Ci-contre*

**Figure 8 : Détail du bourg de Saint Hilaire**

Le groupe scolaire Jules Renard accueille une centaine d'enfants, de la maternelle au CM2. Quatre classes du Regroupement Pédagogique Intercommunal se trouvent à St Hilaire, l'autre est à St Jean Froidmentel.



L'église, datant du XII<sup>ème</sup> siècle, n'accueille que peu d'offices ; néanmoins, un certain nombre de baptêmes, mariages ou funérailles y sont célébrés chaque année.

**Figure 9 : L'Eglise vue du parc, à l'arrière**

L'auberge qui fait face à la place de l'Eglise a fermé ses portes fin 2004 ; l'activité ne sera pas reprise puisque le restaurateur réside dans les murs.



**Figure 10 : La salle de réunion**

La salle de réunion, située à l'écart du pôle du centre bourg que forme la place de l'Eglise, a été réalisée grâce à l'aménagement et l'extension des locaux de l'ancienne gare ferroviaire de la commune.

Désaffectée par arrêté préfectoral du 7 avril 1983 et rachetée par la commune le 30 août 1983, elle a été mise en service dans sa nouvelle fonction après les travaux effectués courant 1996 et 1997.

## 2<sup>ème</sup> partie

### *Le centre bourg, un espace à aménager et à sécuriser*





# 1. ANALYSE SENSIBLE DU BOURG

*Cette orientation de l'analyse a pour but, au travers de photographies représentatives, de donner un aperçu de l'ambiance générale du centre bourg. Cette approche a consisté en une observation piétonne du site.*



En arrivant à la *rue de la Gare* par le Nord, on peut admirer une jolie perspective sur le bâtiment de l'ancienne gare de St Hilaire. Le parking est désert, comme souvent durant la semaine.

**Figure 11 : Vue sur la salle de réunion et son parking**

Le bâtiment de l'ancienne gare ne semble pas avoir beaucoup changé, même s'il n'y a plus de voyageur sur le quai depuis pas mal d'années déjà.

Les platanes paraissent avoir été les témoins de l'évolution de la commune depuis de nombreuses décennies.



**Figure 12 : La gare au XIXème siècle et le bâtiment aujourd'hui**

Derrière, vers le Sud, on aperçoit le centre technique municipal, délocalisé il y a quelques années dans l'ancienne gare de marchandise. De même manière que pour la gare des voyageurs, les travaux ont été réalisés de façon à mettre en valeur le bâtiment existant sans le dénaturer.



**Figure 13 : Le centre technique municipal allie modernité et respect du style initial de la construction**



**Figure 14 : Le parking poids lourds**

Suivant l'heure où l'on passe dans la rue de la Gare, on peut apercevoir des poids lourds stationnés dans l'enceinte de l'atelier municipal. Ce sont en grande majorité des routiers résidant à St Hilaire qui déposent leur véhicule de service le soir en rentrant chez eux (pour éviter les nuisances dans les lotissements).

Le restaurant ayant fermé ses portes, il y a moins de poids lourds qui stationnent pendant la journée.





**Figure 16 : La venelle de la Gare**



**Figure 15 : La venelle et la parcelle délaissée sur sa droite**

Pour rejoindre la place de l'Eglise, la venelle de la Gare constitue la meilleure alternative, autant sur le point de la distance qu'au niveau de la sécurité. Le passage est étroit, le vieux mur noirci est taché de mousse : ceci ne constitue pas une allée très accueillante. La clôture du voisin, grillage rouillé et palissade en panneaux de bambou décolorés sur la gauche, n'ajoute aucun charme à la venelle. La parcelle derrière le vieux mur est aujourd'hui laissée à l'abandon : elle constituait naguère les jardins de l'école (anciennement, le bâtiment contigu à la parcelle - le bâtiment a été racheté par le propriétaire du restaurant qui désirait s'agrandir et les jardins ont été alors détachés de l'édifice).



**Figure 17 : La place de l'Eglise avec le restaurant scolaire au fond**

*à droite* **Figure 18 : Bordure et pavés en béton teinté pleine masse aspect pierre naturelle**



Après avoir traversé la D.19, on aboutit sur la place de l'Eglise. Elle a bénéficié d'une réfection il y a peu d'années ; son aménagement est des plus simples : enrobé bleu noir, bordures et pavés à l'ancienne en béton teinté dans la masse aspect pierre. La place accueille le stationnement des usagers et celui des cars scolaires.





Sur le côté Nord du restaurant scolaire, une maigre percée visuelle sur une partie du parc de la mairie s'offre à nos yeux ; le passage muni d'une chaîne forme une entrée trop discrète sur le jardin public. Le Loir qui coule au fond de celui-ci est totalement insoupçonnable.

**Figure 19 : Une entrée sur le parc de la mairie**

Le parc de la mairie bénéficie d'un aménagement paysager qui ouvre une superbe perspective sur le Loir. De nombreuses photographies (mariage, communion et autres) le prennent pour cadre. Les tables qui y sont installées en font un parfait endroit pour pique-niquer.

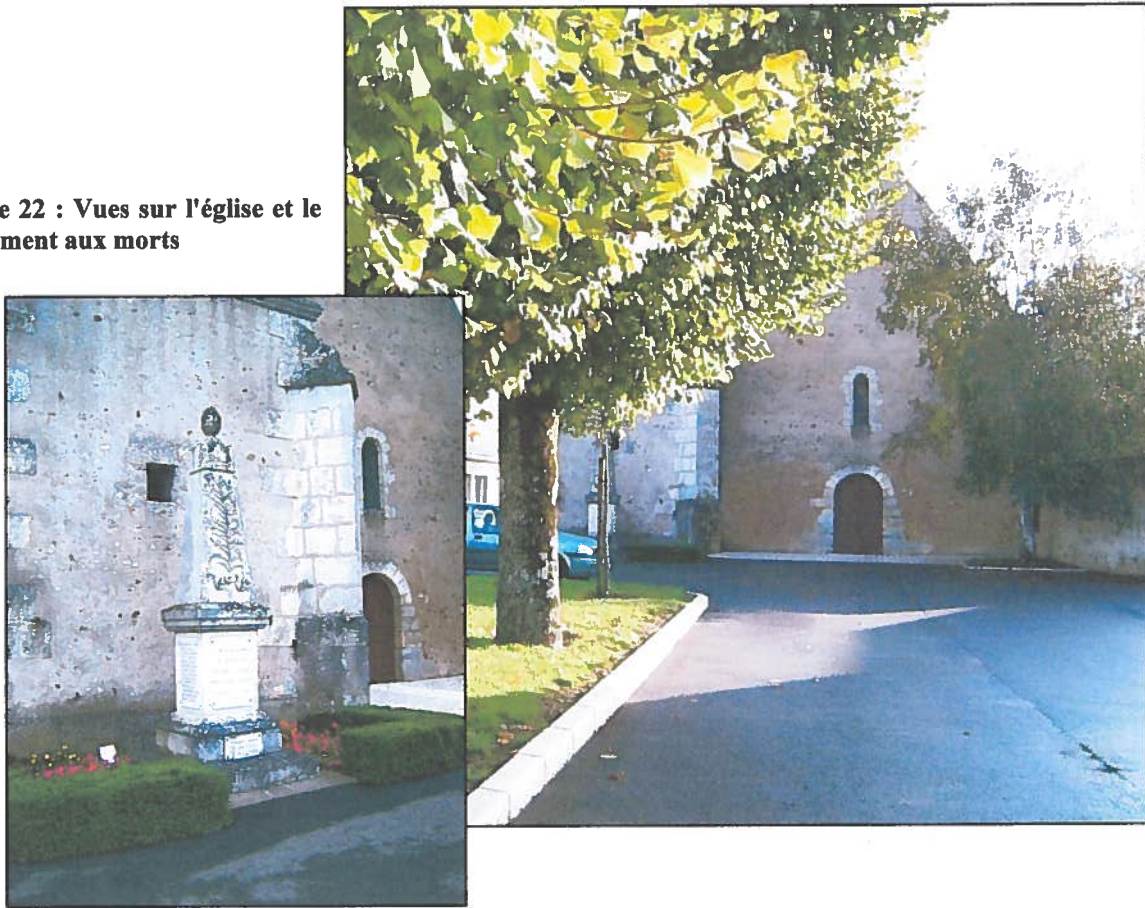
**Figure 20 : Perspective sur le parc de la mairie**



Même l'entrée principale du parc, devant la mairie, reste discrète ; d'ailleurs, certains touristes ratent l'occasion de profiter du lieu car la signalisation qui indique le parc n'est pas assez visible de la route. Pourtant, le jardin face à la mairie constitue un prolongement du parc.

**Figure 21 : La mairie et, au fond, l'entrée principale du parc municipal**

**Figure 22 : Vues sur l'église et le monument aux morts**



Le parvis de l'Eglise et le monument aux morts sont un peu retirés, au fond de la place de l'Eglise. La nuit, l'Eglise est éclairée par des spots puissants qui mettent en valeur sa silhouette.

### **Conclusion de la lecture du site :**

Globalement, on retire de cet examen sensible une homogénéité des matériaux (unité des revêtements au sol, réverbères de même type dans le bourg, etc.).

Le centre bourg de St Hilaire se révèle paisible hormis le passage de la D.19 qui apporte des nuisances sonores certaines. Le bourg est relativement peu animé en dehors des entrées et sorties de classe, ainsi que des événements exceptionnels.

Des efforts d'embellissement ont été menés depuis quelques années (travaux de la place, dans le parc, enfouissement des réseaux, etc.) et ont porté leurs fruits car le centre bourg est dans l'ensemble plutôt agréable à parcourir, mais il reste encore à faire en terme de lisibilité de l'espace et de sécurisation des usagers.

L'architecture et les aménagements sont ceux d'une commune rurale et les travaux qui ont été effectués ont respecté un style simple, en accord avec le cadre patrimonial du bourg.



## 2. ANALYSE FONCTIONNELLE

Cette approche a pour objectif de comprendre comment s'organisent les flux traversant le centre bourg de la commune.

### 2.1. PIETONS ET FLUX MOTORISES

#### 2.1.1. Des piétons pas assez pris en compte...



La présence de l'école dans le bourg génère une circulation importante de piétons vers la place de l'Eglise, notamment le soir quand les mamans vont chercher leurs enfants. Elles viennent du lotissement à l'Ouest par la *rue de la Cavée*. Pour atteindre la place de l'Eglise, elles empruntent en grande majorité la venelle devant l'ancienne gare qui arrive sur la D.19 quasiment en face de la place. Néanmoins, la venelle est étroite (1,30m) et le passage avec une poussette est malaisé. Le trajet qui logerait la route jusqu'à la place de l'Eglise (*rue de la Cavée* puis D.19) se révélerait trop dangereux du fait de l'étroitesse du trottoir à certains endroits le long de la départementale.

Figure 23 : Un exemple de portion où le trottoir est très étroit dans le bourg, le long de la départementale 19

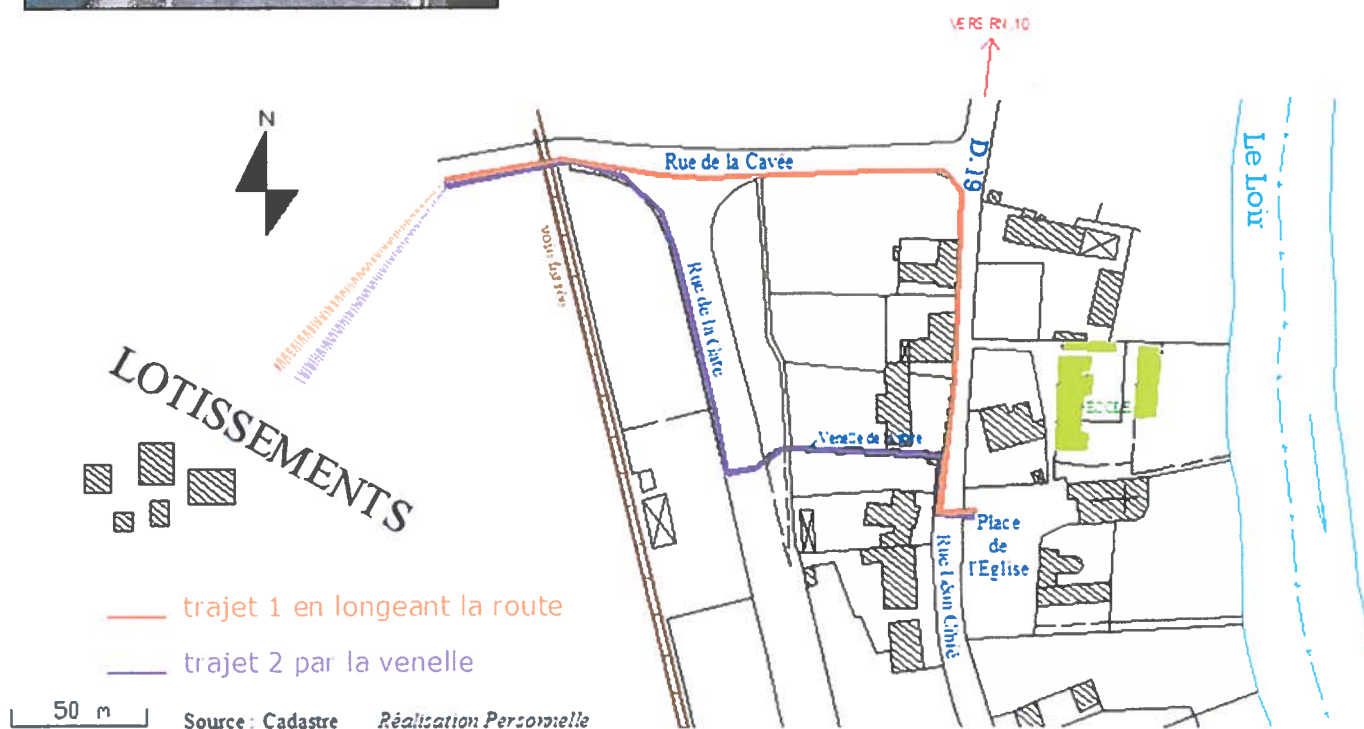


Figure 24 : Carte des trajets possibles pour rejoindre le bourg depuis les lotissements

Les flux de piétons entre la salle de réunion et la place de l'Eglise se font par la venelle, ce qui évite de faire un détour en longeant la route. Mais, comme noté dans l'analyse sensible, la venelle, en plus d'être étroite, n'est pas vraiment accueillante. Pourtant, elle constitue l'alternative la plus rapide et la plus sûre.

Elle est empruntée par les agents techniques municipaux pour leurs déplacements quotidiens entre leur atelier (un peu au Sud de la salle de réunion) et la mairie.

Elle est également utilisée par les classes de l'école primaire lorsqu'elles se rendent aux terrains de tennis ou de football qui se trouvent près du lotissement des Noyers à l'Ouest du bourg. Il va sans dire que le franchissement du passage par un tel groupe n'est pas aisé.

Le franchissement de la départementale 19 au niveau de la place de l'Eglise se fait par un unique passage clouté matérialisé au sol. Si la visibilité est bonne vers le Nord, elle l'est nettement moins dans l'autre sens et rend donc la traversée dangereuse aux piétons. Une fois sur la place de l'Eglise, le piéton n'est pas réellement pris en compte ; aucun cheminement n'est matérialisé ni sécurisé pour traverser la place à pied.



Figure 25 : Visibilité au passage clouté, à gauche et à droite

Quand aux cyclistes venant des lotissements vers le centre bourg, il leur est trop risqué de suivre le trajet 1 de la *figure 24* sur la route jusqu'à la place de l'Eglise. D'une part, il n'y a pas de bande cyclable et la voirie est trop étroite pour en créer une. D'autre part, circuler sur la route avec les autres véhicules s'avère périlleux quand un camion trop pressé suit de près la

frêle bicyclette (qui roule aussi vite qu'elle le peut certes, mais encore pas assez !) qui doit ensuite couper l'autre voie de la départementale pour parvenir à la place de l'Eglise.

L'option la plus sûre est d'emprunter le trajet 2. Il faut noter que le débouché de la venelle sur le trottoir de la D.19 est assez dangereux si le cycliste franchi le passage à bicyclette car il nécessite un bon coup de guidon assorti d'un freinage bien dosé pour prendre le virage à 90 degrés qui permettra au bicycle de rouler sur le trottoir et de ne pas déboucher sur la route directement (puisque la visibilité est totalement nulle).

### 2.1.2. Des véhicules toujours plus présents...



#### **Pour les st hilairiens,**

Le passage par la D.19 qui traverse le bourg est incontournable pour se rendre à Morée, chef-lieu du canton renfermant les commerces et services les plus proches (poste, perception, banques, superette, charcuteries, boucheries, tabac, ...) ou prendre la direction de Blois voire Orléans.



#### **Pour les allochtones,**

La D.19 est l'itinéraire qui permet de rejoindre la R.N.157 vers Orléans à partir de la R.N.10 au Nord du département. C'est un axe très emprunté, surtout par le trafic lourd qui ne peut transiter sur la R.N.157 par Fréteval (la section est limitée en longueur à 12 m) pour rejoindre l'intersection avec la R.N.10 : les poids lourds sont déviés par St Hilaire. En outre, depuis l'aménagement de la déviation du bourg de Morée, l'itinéraire poids lourds est indiqué avant l'entrée dans ladite commune sur la R.N.157 ; si cela ne change rien à la quantité de camions qui se dirigent vers St Hilaire, en revanche beaucoup de véhicules légers prennent cette même direction au lieu de continuer leur route et gagner la R.N.10 en passant par Fréteval (la bifurcation se fait dans le centre bourg de Morée). Il en résulte donc un plus grand passage d'automobiles dans le bourg de St Hilaire.

*Cf. ci-contre*

Figure 26 : Carte du réseau routier du Loir-et-Cher

L'entrée Nord du bourg de St Hilaire par la D.19 est constituée d'une longue ligne droite qui n'incite guère les véhicules à ralentir. Par conséquent, lorsque les véhicules atteignent les abords de la place de l'Eglise, ils ne réduisent pas tous leur allure à 50 km/h. La traversée piétonne de cet axe routier se révèle alors périlleuse.

### 2.1.3. Le problème des poids lourds dans le centre bourg

Comme précisé précédemment, les poids lourds qui doivent passer de la R.N.157 à la R.N.10, et vice-versa, sont invités à le faire par la départementale 19 qui traverse le bourg de la commune.

La desserte locale est faible. Néanmoins, d'après *l'Etude du Schéma Routier de Circulation des Poids Lourds* du Conseil Général, il existe à St Hilaire une entreprise classée comme susceptible de générer du trafic poids lourd. Il s'agit de la société « Le Triangle », créée en 1990 et comptant une cinquantaine de salariés ; elle s'est développée très rapidement depuis la mise en place de son activité principale : la fabrication de bâtiments d'élevage en 1995.





La nationale 157 joue un rôle important dans les échanges entre la Bretagne et l'Est de la France, voire l'Allemagne en évitant l'agglomération parisienne. Elle constitue le maillon assurant la jonction entre l'A81 à l'Ouest et la prochaine A19 à l'Est d'Orléans.

Le trafic lourd y est donc particulièrement important : de **1100 à 1900 poids lourds chaque jour**, en augmentation de près de 9 % en un an (sources DDE 41 – données 2003).

**Figure 27 : Des camions venant de la R.N.10 entrent dans le bourg**

Comme le souligne l'association « Départementale 19... St Hilaire Sécurité », il est déplorable que les camions amènent tant de nuisances dans le bourg de la commune. Hormis les pollutions sonore et atmosphérique, la dégradation de la voirie et des habitations, l'insécurité est le problème qui préoccupe le plus les membres de l'association. En plus des résidents du centre bourg, de nombreuses mères de famille dont les enfants vont à l'école de St Hilaire, conscientes du danger permanent occasionné par le trafic des camions, apportent leur soutien à l'association. Cette dernière évoque que le détournement de la R.N.157 solutionnerait très certainement le problème des poids lourds dans le bourg de la commune.



**Figure 28 : Le manège incessant des poids lourds dans le centre bourg**

## 2.2. LA QUESTION DU STATIONNEMENT

L'arrêt, le stationnement sont indissociables des déplacements en véhicules. Dès qu'il est en stationnement, le véhicule n'a plus de fonction évidente. Il est alors vu comme restreignant tant l'espace dévolu à ses homologues en circulation que l'espace dévolu aux autres usagers de la voirie, pour les piétons en particulier.

*Cf. ci-contre*

**Figure 29 : Carte de disponibilité en places de stationnement**

D'après la carte ci-contre, on peut remarquer que les places de stationnement pour véhicules légers comme lourds sont globalement en nombre suffisant dans le centre bourg.

La place de l'Eglise fait l'objet d'une demande importante aux heures d'entrée et de sortie d'école, à la fois par les parents d'élèves et par les deux cars scolaires qui desservent l'établissement ; son rôle est alors celui d'un simple parking.



**Figure 30 : A certains moments de la journée, la place de l'Eglise se trouve vite saturée**

Lors de cérémonies à l'église (baptêmes, mariages, obsèques ou bien tout simplement messes) ou devant le monument aux morts, il est invraisemblable que chacun puisse se garer sur la place de l'Eglise. Alors que le parking de la salle de réunion reste souvent désert, les trottoirs près de l'endroit où débouche la venelle sur la départementale 19 se trouvent l'espace de stationnement privilégié quand la place de l'Eglise est saturée. Ce stationnement est gênant pour les piétons qui ne trouvent plus leur place pour circuler en toute sécurité.

En cas d'événement dans le centre bourg, les places de stationnement sont non pas réellement insuffisantes mais plutôt mal exploitées. Les automobilistes pourraient se garer sur le parking de la salle de réunion mais c'est rarement le cas. Si certains n'en connaissent pas l'existence, ce n'est pas le cas de la majorité d'entre eux. L'aménagement d'une percée plus lisible et plus accueillante vers ce parking engagerait peut-être plus les conducteurs à l'utiliser.



Par ailleurs, il s'avère que lors des manifestations se déroulant à la salle de réunion, de nombreux conducteurs ont pris l'habitude de garer leur véhicule dans la cour même de la salle, sur les pelouses. Ceci, en plus d'être inesthétique, abîme la pelouse et condamne une



grande majorité de la surface qu'offre la cour. La volonté du maire serait d'aménager la cour de la salle de réunion afin d'éviter que cela ne se produise, en restreignant l'accès aux organisateurs, traiteurs et véhicules de secours par exemple.

**Figure 31 : Les voitures parkées sur les pelouses de la salle de réunion**

L'arrêté du 7 novembre 2001 pris par le maire de la commune interdit depuis lors la circulation et le stationnement de tout véhicule dont le P.T.A.C. est supérieur à 3,5 tonnes, à l'exception des transports scolaires, sur la place de l'Eglise. Il a fait suite à l'arrêté du 7 septembre 2001 qui interdisait la circulation et le stationnement sur la place de l'Eglise aux véhicules de transport de marchandises dont la longueur dépasse 8 mètres.

Un espace de stationnement était depuis lors réservé aux poids lourds entre la salle de réunion et le centre technique municipal avec une capacité d'accueil d'environ 15 véhicules. Depuis la fermeture du restaurant, les panneaux indiquant ce parking ont été retirés mais l'emplacement est toujours utilisé par certains chauffeurs.

Ces décisions ont été prises dans le souci de protéger la place de l'Eglise des nuisances (bruit, sécurité, manque de place, dégradation).



Une borne sur la place de l'Eglise au Nord matérialise l'arrêt de l'autocar T.E.R. sur le bord de la place dans le sens Tours-Chartres. L'arrêt du bus, même s'il est généralement de courte durée, entrave une partie de la circulation sur la place et gêne les piétons qui voudraient traverser le passage clouté puisqu'ils devraient alors contourner le bus sur la voie. Le départ du bus n'est pas sans danger non plus car la visibilité vers le Sud n'est pas bonne à cause du virage (à droite figure 25). D'ailleurs, le départ de la place de l'Eglise n'est pas facile pour aucun des véhicules qui souhaitent s'engager sur la D.19 dans une direction comme dans l'autre.

**Figure 32 : La borne TER (Train Express Régional) sur la place de l'Eglise**

### 3. CONCLUSION DE L'ANALYSE :

L'analyse qui vient d'être faite dégage des atouts pour la commune et met également en lumière les dysfonctionnements qui justifient la nécessité de nouveaux aménagements dans le centre bourg.

ATOUTS	DYSFONCTIONNEMENTS
La quantité des places de parking n'est pas un problème ...	... mais elles ne sont pas assez, voire mal, exploitées
	La place de l'Eglise sert plus à l'heure actuelle de parking que de place de village en tant que telle. Le cheminement des piétons n'y est pas assez pris en compte.
	L'ensemble mairie-restaurant scolaire associé à l'ampleur de la place crée un effet de barrière visuelle : le parc et la mairie sont imperceptibles, l'église à demi visible
... mais cette parcelle appartient à la commune, et donne la possibilité de créer une percée visuelle et une liaison piétonne reliant la place de l'Eglise et la salle de réunion	Une parcelle d'environ 500m <sup>2</sup> laissée à l'abandon en plein centre bourg...
Des efforts ont déjà été entrepris pour embellir le centre bourg : salle de réunion refaite, travaux de la place de l'Eglise et du parc, enfouissement des réseaux, fleurissement des espaces et bâtiments publics, mise en valeur lumineuse de l'église par éclairage nocturne,...	
	La vitesse des véhicules et la présence des camions dans le bourg entraînent une certaine insécurité, surtout pour les piétons

## 3<sup>ème</sup> partie

# *Propositions d'aménagement*



# 1. ETAT DES ENJEUX PRINCIPAUX ET DES OBJECTIFS OPERATIONNELS

Voici les enjeux et objectifs, établis au vu de l'analyse préliminaire, qui vont faire l'objet du projet :

## 🚶 Circulation

- Enjeu :** ☉ sécuriser la traversée du bourg pour tous les usagers
- Objectif :** ☉ contraindre les véhicules à réduire leur allure dans le bourg, tout au moins les poids lourds
- Contrainte :** ☉ ne pas créer d'engorgement en réduisant trop la vitesse

## 🚗 Stationnement

- Enjeu :** ☉ organiser le stationnement dans le centre bourg
- Objectifs :** ☉ empêcher le stationnement sauvage le long de la D.19  
☉ renvoyer les voitures vers le parking de la salle de réunion  
☉ la place de l'Eglise ne doit plus s'apparenter à un simple parking
- Contrainte :** ☉ ne pas gêner la circulation

## 🚶 Piétons

- Enjeu :** ☉ prendre en compte les cheminements piétons dans le centre bourg
- Objectifs :** ☉ mieux matérialiser les itinéraires pour les sécuriser (trottoirs, passages cloutés)  
☉ créer un cheminement plus fonctionnel pour relier la place de l'Eglise et la salle de réunion/son parking
- Contrainte :** ☉ la traversée de la départementale 19 est à examiner particulièrement

## 🌳 Embellissement

- Enjeux :** ☉ participer à la mise en valeur du centre bourg, vitrine et de lieu de vie de la commune  
☉ proposer des aménagements qui soient en continuité avec ceux déjà entrepris auparavant (réfection de la salle de réunion et création d'un parking, réfection du parc et de la place de l'Eglise, travaux de l'église, enfouissement des réseaux dans le bourg)
- Objectifs :** ☉ aménager la parcelle (appartenant à la commune) à côté de la venelle pour faire disparaître ce « no man's land », inesthétique et non entretenu  
☉ proposer un aménagement de la cour de la salle de réunion, en prolongement avec la parcelle disponible, et poursuivre ainsi les efforts d'embellissement du bourg.  
☉ rendre visible chaque élément du site (mairie, parc, église, école,...)
- Contraintes :** ☉ ne pas négliger l'esthétisme des moyens mis en œuvre pour répondre aux objectifs dégagés précédemment  
☉ veiller à rester en accord avec le cadre patrimonial, voire à favoriser la mise en valeur du patrimoine en présence (l'église, la salle de réunion restaurée en conservant le style régional qu'était celui de l'ancien bâtiment).  
☉ tenir compte des usages de l'espace (ne pas entraver le fonctionnement)

## 2. LES CHOIX D'AMENAGEMENT :

Les objectifs ayant été définis, il s'agit maintenant de proposer des solutions adaptées d'aménagement du centre bourg pour lui donner un visage plus agréable, et surtout plus sûr.

Voici les différentes propositions qui vont être développées dans la suite du dossier :

☀ Une nouvelle réorganisation de la place de l'Eglise pour trouver un aménagement qui accompagne et "serve" les édifices, qui donne la possibilité à chaque usager de trouver sa place

☀ L'exploitation de la parcelle communale, actuellement laissée à l'abandon, pour en faire une percée visuelle et une liaison piétonnière de qualité entre la place de l'Eglise et la salle de réunion & son parking.

☀ En continuité avec la nouvelle liaison piétonnière, l'aménagement de la cour de la salle de réunion

☀ L'installation de dispositifs destinés à faire réduire l'allure des véhicules qui traversent le bourg et la sécurisation des passages pour piétons de part et d'autre de la nouvelle aire de cheminement piétonnier

Chacun des aménagements devra intégrer les notions de paysage, de fonctionnalité, de circulation et de sécurité.

Si chacune des propositions sera traitée séparément dans la suite pour plus de clarté, il est bien sur évident que la réflexion en amont s'est effectuée sur la globalité du site.

### 3. RAPPEL DES CONTRAINTES

#### 3.1. LE P.O.S.

La commune de St Hilaire la Gravelle est dotée d'un Plan d'Occupation des Sols de 1988, dont les dernières mises à jour datent de décembre 2001. Le P.O.S. fixe les règles générales d'utilisation des sols ; il a pour objectif principal d'organiser le développement et de permettre l'amélioration du cadre de vie communal.

La partie du bourg qui nous intéresse se trouve en **zone UA**, c'est-à-dire zone d'urbanisation immédiate. La création d'une liaison piétonnière ne pose donc aucun problème dans ce secteur.



*Zone UA : zone urbaine agglomérée*






*Zone UB : zone urbaine périphérique*

**Figure 33 : zonage de la partie étudiée du centre bourg**

Dans le rapport de présentation du P.O.S. de la commune, on peut lire que « le parti d'aménagement tend à assurer principalement au développement raisonnable du bourg ». En outre : « les essences régionales doivent être recherchées » et « les projets doivent être conçus dans un souci de bonne intégration paysagère ».



## **LÉGENDE DE LA FIGURE 34 (P.32) :**

-  Zone pouvant être urbanisée sous condition - aléa faible
-  Zone à préserver de toute nouvelle urbanisation - aléa faible à moyen
-  Zone à préserver de toute nouvelle urbanisation - aléa fort
-  Lit mineur du Loir
-  Limite de zone inondable

Aléa fort :      *Profondeur de submersion > à 2 m et vitesse faible*  
*Ou*                *Profondeur de submersion comprise entre 1 et 2 m et vitesse forte*

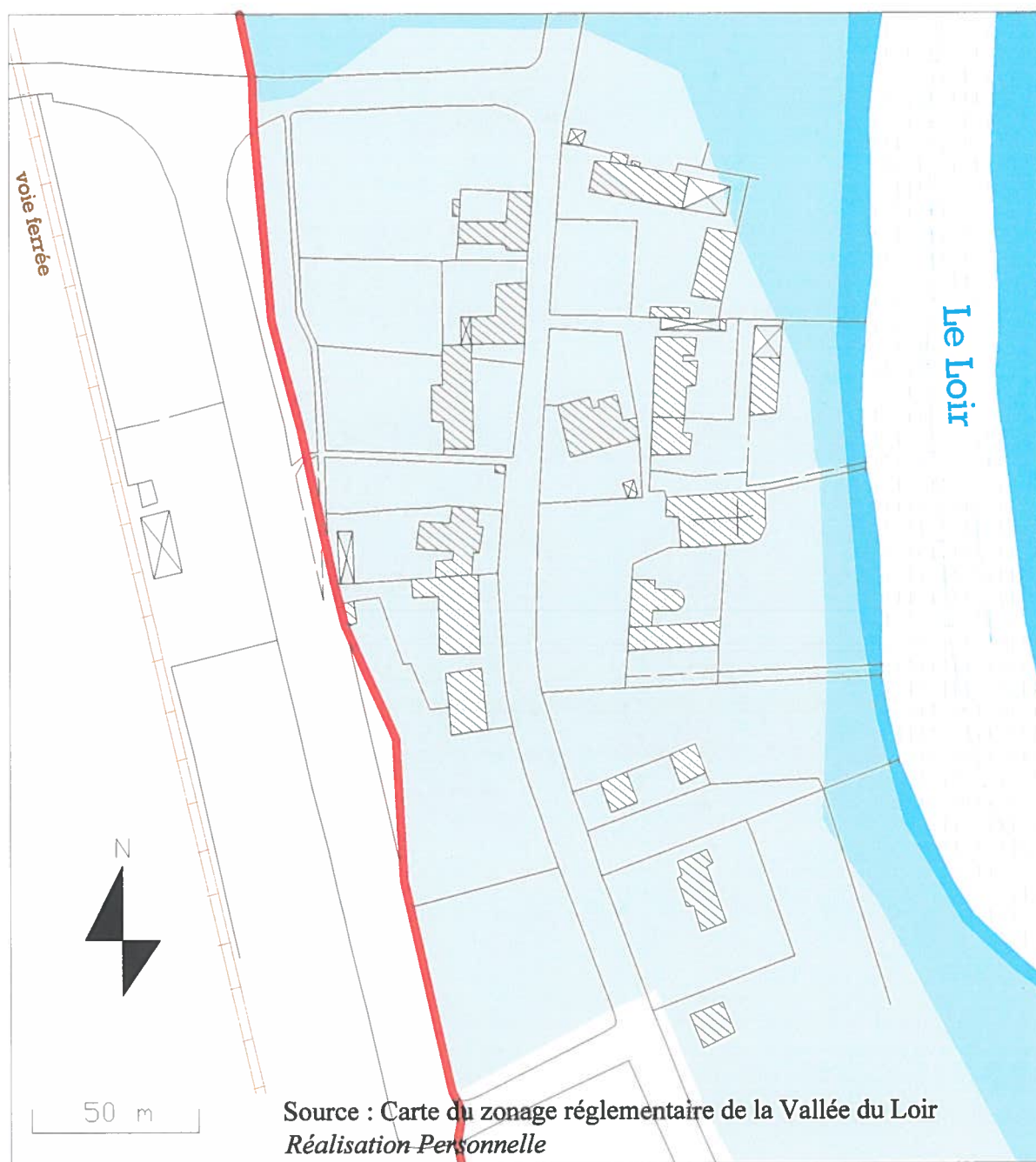
Aléa moyen :    *Profondeur de submersion comprise entre 1 et 2 m et vitesse faible*  
*Ou*                *Profondeur de submersion < à 1 m et vitesse forte*

Aléa faible :     *Profondeur de submersion < à 1 m et vitesse faible*

## 3.2. RISQUE D'INONDATION

D'après la carte du zonage réglementaire de la Vallée du Loir sur le secteur de St Hilaire la Gravelle, les alentours de la place de l'Eglise sont en grande part classés *en aléa faible dans une zone pouvant être urbanisée sous condition*, hormis l'extrême partie du parc du côté du Loir. La salle de réunion est au-delà de la limite de zone inondable.

Figure 34 : Carte simplifiée du zonage réglementaire de la Vallée du Loir sur le bourg de St Hilaire la Gravelle



## 4. PROPOSITION DE REORGANISATION DE LA PLACE DE L'EGLISE

### 4.1. RAPPEL DE LA LECTURE DU SITE

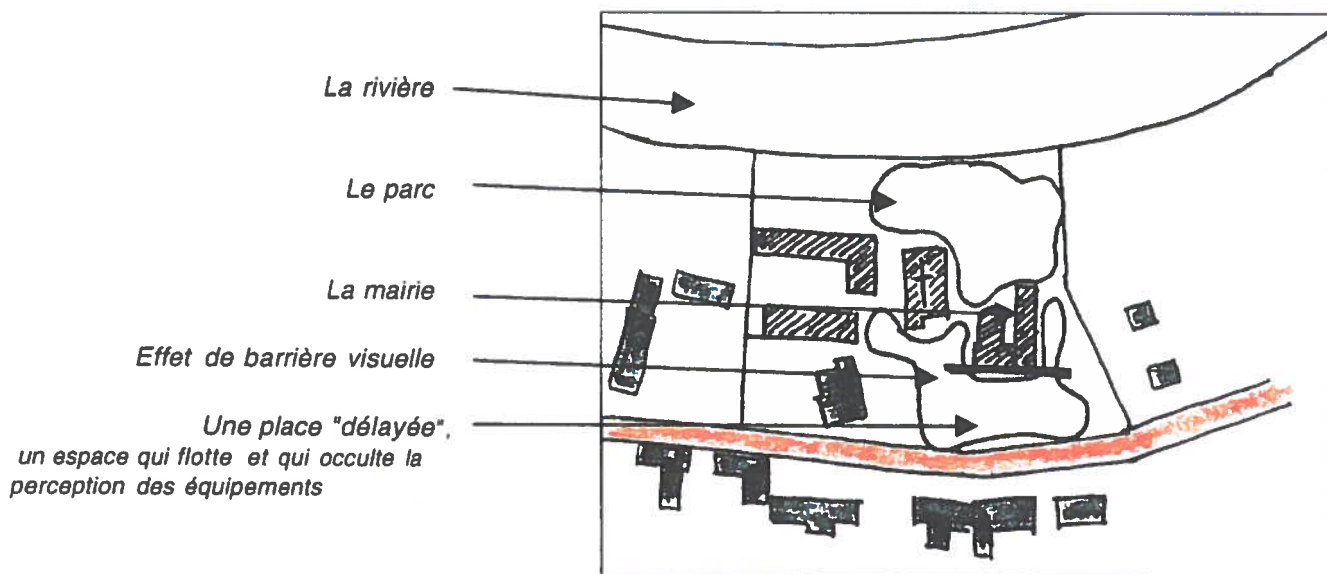
Cœur de village qui bat au rythme de ses habitants, la place rurale est le symbole de l'histoire de chaque commune. La place se présente sous différents aspects : calme et paisible quand elle est déserte, animée et chaleureuse aux heures d'affluence ou les jours de fêtes, solennelle et grave lors des cérémonies.

**Hier** : 3 éléments clairement identifiés, la rue, l'église, la rivière

**Aujourd'hui** : l'urbanisation progressive avec la juxtaposition d'équipements (école, restaurant scolaire, mairie, parc...) a engendré une organisation confuse des lieux :

Les limites de la place sont incertaines et se délayent dans les interstices,

L'ensemble mairie-restaurant scolaire associé à l'ampleur de la place crée un effet de barrière visuelle qui rendent le parc et la mairie imperceptibles, et qui laissent l'église à demi visible



Cette perception confuse croisée à une multitude d'usages nécessite de retrouver un aménagement qui guide vers les divers édifices.

### 4.2. OBJECTIFS

- ☒ Rendre lisible chaque élément du site (mairie, parc, église, école...) ;
- ☒ Donner sa place à tous les usagers et réduire l'emprise du stationnement ;
- ☒ Embellir le cœur de la commune.



Les principes d'aménagements proposés devront chercher à atténuer l'amplitude actuelle des espaces publics pour retrouver des rapports d'échelle cohérents entre les espaces publics et les bâtiments qu'ils accompagnent. Il s'agira notamment de clarifier et de mettre en évidence la présence des équipements publics, en particulier au niveau de leur accès.

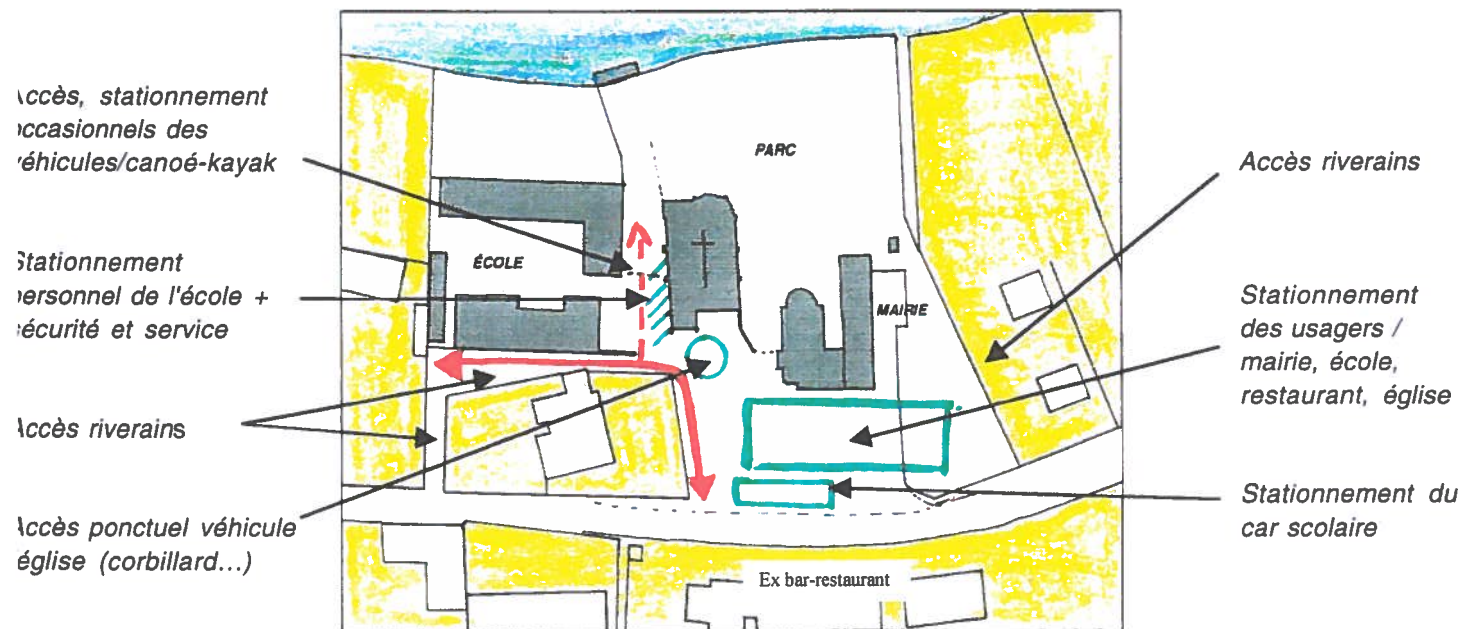


Figure 35 : Utilisation de la place actuelle

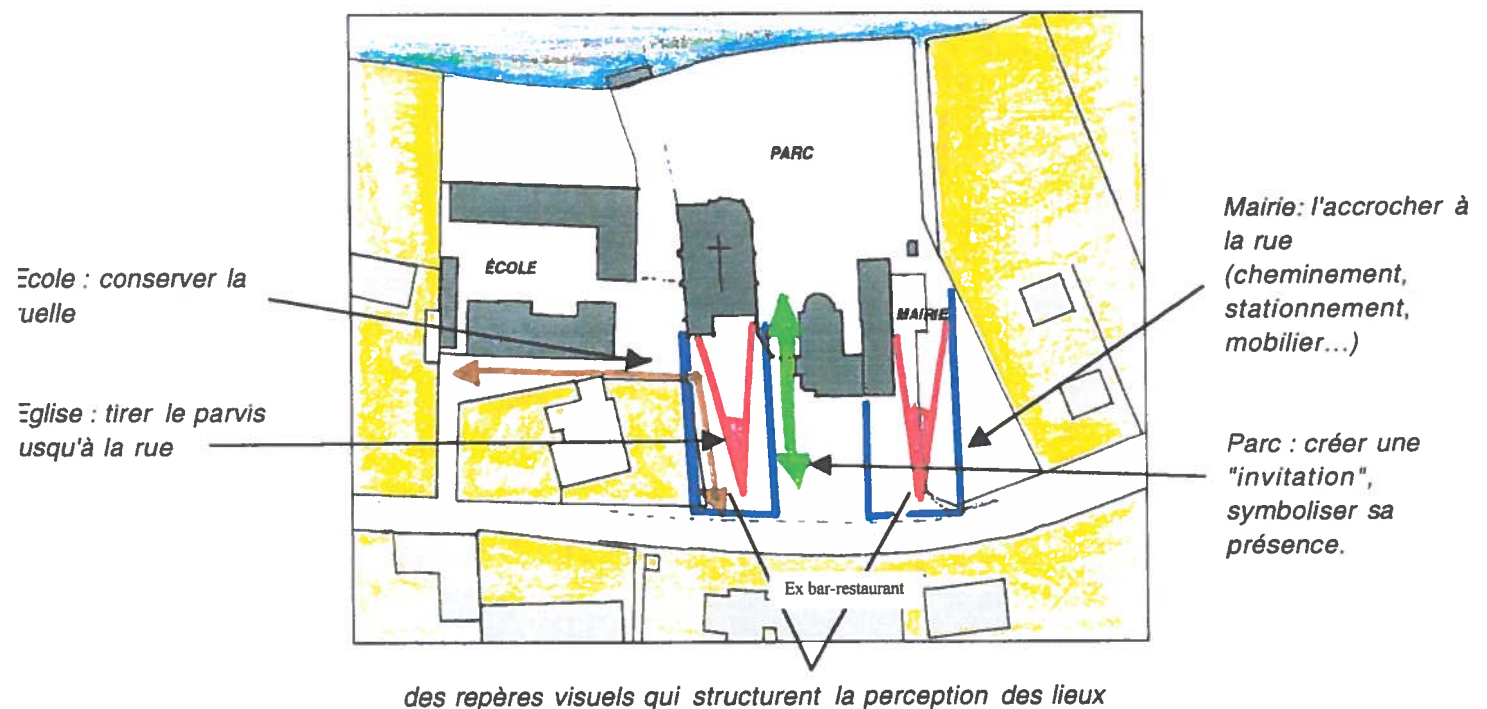


Figure 36 : Orientations d'aménagement pour la place de l'Eglise

### 4.3. LA PROPOSITION D'AMENAGEMENT

*Les divers aspects de la proposition sont esquissés figure 37 en page suivante.*

#### La place :

Elle accueille le stationnement des usagers (environ 15 à 17 places) et le stationnement des cars scolaires. L'idée est de redonner au bourg une véritable place plus conviviale : celle-ci pourra permettre aux personnes de se retrouver sans être gênées par les automobiles. Des panneaux aux entrées de bourg devront indiquer les places de stationnement à côté de la salle de réunion afin d'inciter les personnes à les utiliser plutôt que celles de la place de l'Eglise.

Le projet d'aménagement intègre les possibilités de stationnement pour les personnes à mobilité réduite.

#### Le parvis de l'église :

Un espace ouvert au pied de l'église permet un accès aisé à la fois à l'église, à l'école, au parc, au restaurant scolaire et aux habitations riveraines ; il s'apparente en termes d'usages à un carrefour piéton et en terme d'image à une esplanade. Il peut être traversé par les véhicules des riverains, ou liés au fonctionnement de l'école (sécurité, enseignants, services...).

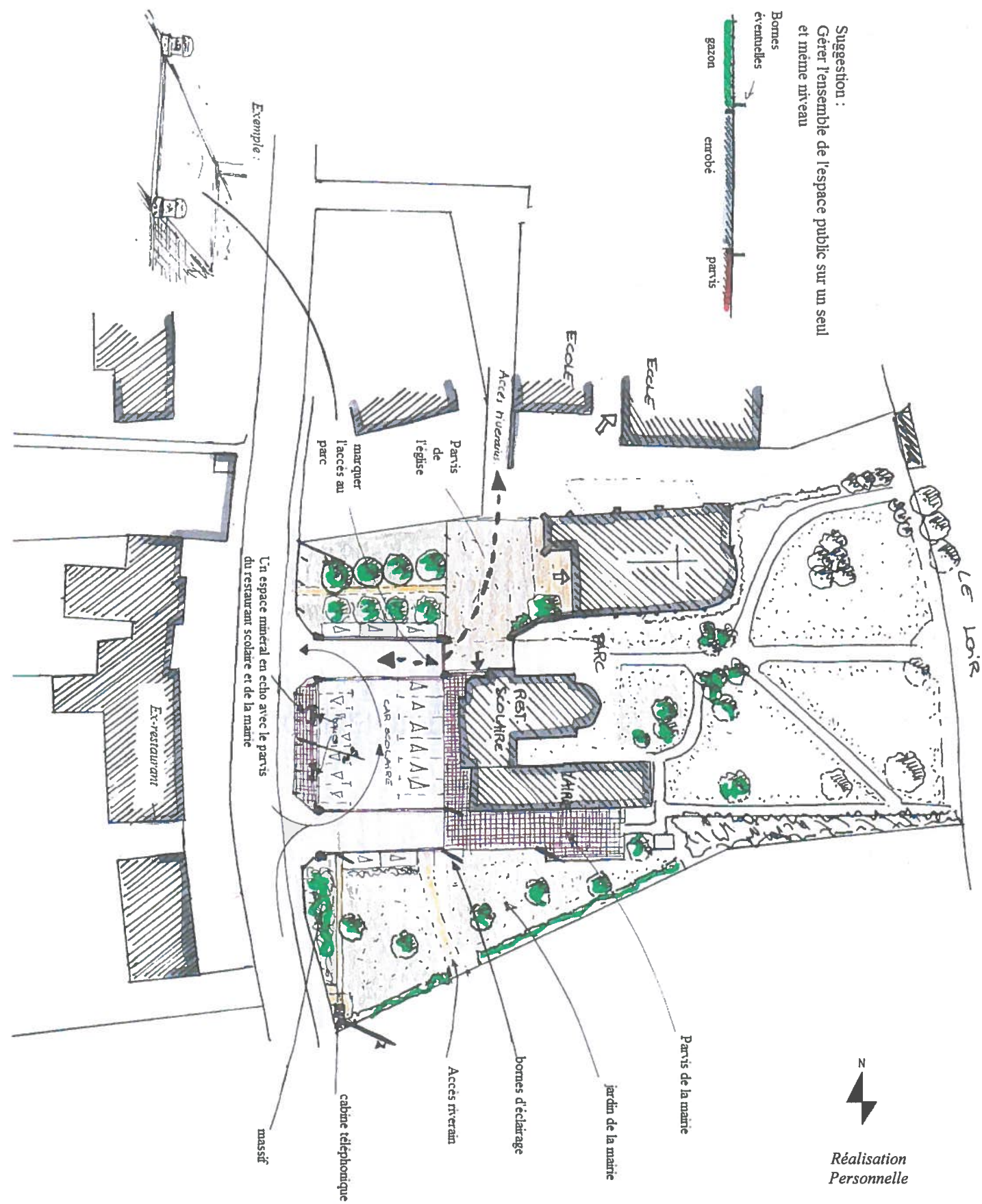
Un espace planté prolonge cette esplanade jusqu'à la route permettant d'accrocher le parvis de l'église à la rue et accompagne les perspectives de l'église. Il accueille un chemin piéton.

#### Le parvis et le jardin de la mairie :

L'ensemble sera aménagé de manière cohérente afin de mettre en valeur la présence de la mairie en terme d'accès (accompagner celui-ci par un mobilier d'éclairage public de type bornes par exemple) et terme d'image (le jardin public agréable et accueillant dans le prolongement de l'ambiance du parc).

Un chemin piéton pourra être aménagé entre les places de stationnement et la cabine téléphonique et l'accès pour le riverain voisin est conservé.

Figure 37 : Esquisse de la proposition d'aménagement de la place de l'Eglise





## 5. PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT DE LA LIAISON PIETONNIERE

### 5.1. RAPPEL DE LA LECTURE DU SITE

**Hier** : le jardin rattaché à l'ancienne école, donc un espace « privé » entretenu

**Aujourd'hui** : un terrain appartenant à la commune, sans affectation, non entretenu et inesthétique, un *no man's land* de plus d'un peu plus de 500 m<sup>2</sup> au cœur du bourg du village



Figure 38 : L'emplacement de la future liaison piétonne

### 5.2. OBJECTIFS

- ☑ Créer une percée visuelle entre l'ancienne gare et la place de l'Eglise, pour que la salle de réunion soit perceptible depuis la D.19 et que le centre bourg soit plus lisible ;
- ☑ Ouvrir une liaison piétonne de qualité reliant la place de l'Eglise et la salle de réunion pour établir, conforter et sécuriser les flux piétons d'une part, et pour rendre le parking de la salle de réunion plus accessible d'autre part ;
- ☑ Embellir le cœur de la commune.

## 5.3. LES AMENAGEMENTS PROPOSES

### 5.3.1. Ce qui est commun aux deux propositions

La nouvelle liaison piétonne ne sera pas une simple allée, un lieu de passage, mais sera plutôt perçue comme une imbrication de différentes fonctions complexes : fonction de circulation piétonnière certes, mais aussi fonction d'information (panneau d'affichage public), et fonction d'agrément du centre bourg.

Même si le but n'est pas de créer un nouveau jardin public, la liaison piétonne pourra être assimilée à un prolongement du parc. Elle devra bénéficier d'un aménagement paysager agréable et accueillant ensuite relayé par le nouveau mail sur la place de l'Eglise, cheminement qui mènera naturellement le piéton jusqu'au parc de la mairie.

A l'Est de la parcelle, le mur qui donne sur la départementale sera détruit ainsi que le local des W.C. qui fait l'angle du côté de la venelle (ces toilettes ne sont plus aux normes et d'autres sont accessibles au public dans le parc de la mairie).

Le trottoir face à la liaison piétonne sur la D.19 mesure 3 mètres ; ils seront conservés intacts, la norme étant de 2,50 m (une personne à mobilité réduite nécessite un espace large de 1,60 m pour se déplacer).



Figure 39 : La parcelle vue du clocher de l'église

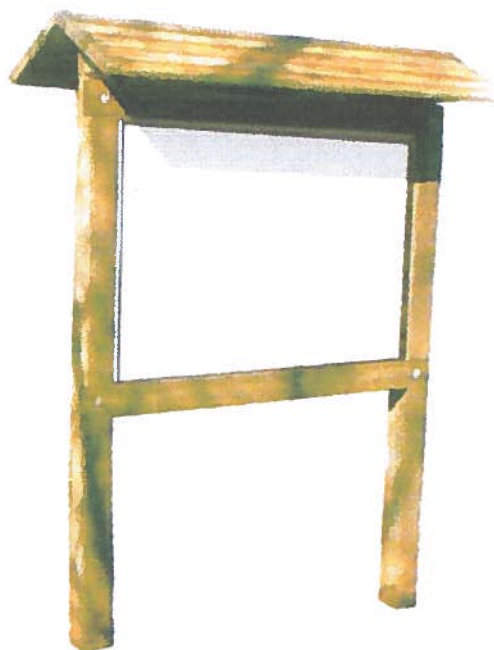


Au Sud-est, près de la clôture avec l'ancienne école, un nouveau panneau d'affichage, plus esthétique, sera mis en place.

A partir du trottoir, une bande de 3 mètres environ en calcaire stabilisé sera laissée sur toute la largeur de la parcelle et permettra l'accès au panneau d'affichage.

**Figure 40 : Exemple de type de panneau d'affichage en bois, bon compromis entre coût et esthétique**

Source : IDEO Equipements catalogue 2005 p.93



A la place du haut mur et des W.C. seront installées des barrières en acier (identiques à celles devant le groupe scolaire). Un passage sera ménagé par des barrières disposées en quinconce.

**Figure 41 : Exemple de barrières à mettre en place, identiques à celles déjà présentes dans le bourg**

Source : KGMAT Collectivité catalogue 2004 p.44

Sur l'Ouest de la parcelle, à 10 m environ de la *rue de la Gare*, un fossé devra être busé et comblé de terre ; alors, une pente douce pourra être dessinée afin de casser le dénivelé important existant entre le niveau du terrain et celui de la route.

Le vieux mur est conservé dans les deux propositions, du fait de son intérêt pour les habitants de St Hilaire et de l'histoire du bourg dont il témoigne. Il pourra subir un nettoyage pour lui ôter salissures et lichens. La petite venelle sera donc maintenue. Pour l'embellir, on peut imaginer le passage à plusieurs endroits d'une pergola fleurie au dessus d'elle.

Des bancs seront posés, offrant l'opportunité de se reposer et de discuter sur l'espace public.



En ce qui concerne l'éclairage de l'allée principale, la disposition de lumières au sol le long du passage accompagnerait le cheminement des piétons la nuit.

**Figure 42 : Exemple de borne lumineuse**

Remarque :

Les deux propositions qui vont suivre ont été imaginées avec un aménagement relativement simple, en liaison avec le caractère rural du village afin de ne pas créer de décalage avec ceux déjà conçus, et le budget limité dont dispose la commune. Les employés municipaux pourraient en fait réaliser la majorité de l'aménagement sans faire appel à une entreprise privée.



### 5.3.2. Première proposition

Dans cette première proposition, l'idée était d'éviter le tracé d'une longue liaison piétonne entièrement droite, comme tracée au cordeau. L'allée sera traitée en stabilisé calcaire.

Le parterre rond au milieu de l'allée, que l'on peut assimiler à un " rond point ", est destiné à rappeler celui proposé dans le projet d'aménagement de la cour de la salle de réunion ; ce rond-point est aussi le point de rattachement avec la venelle que l'on fait croiser à l'allée principale en cassant le vieux mur sur quelques mètres.

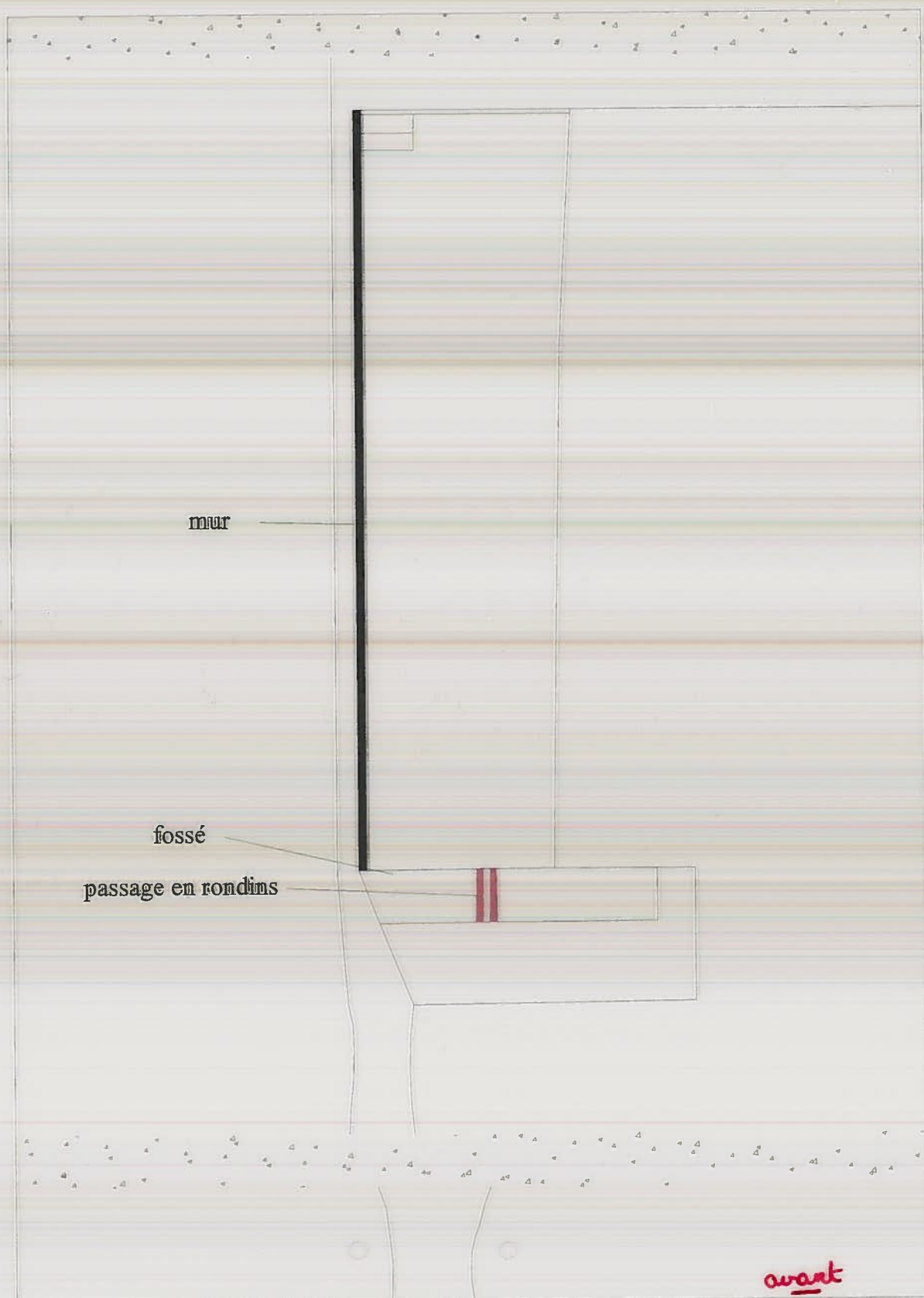
Ce parterre pourra être fleuri ou simplement engazonné.

Pour dissimuler les plaques de ciment au niveau de la clôture avec la parcelle au Sud, une haie fleurie serait une bonne alternative (en moyenne 6 arbustes pour 4 m de haie fleurie).

**Figure 43 : Exemple d'essences pour une haie fleurie (d'après prospectus Gamm Vert 6 au 27 nov. 2004)**

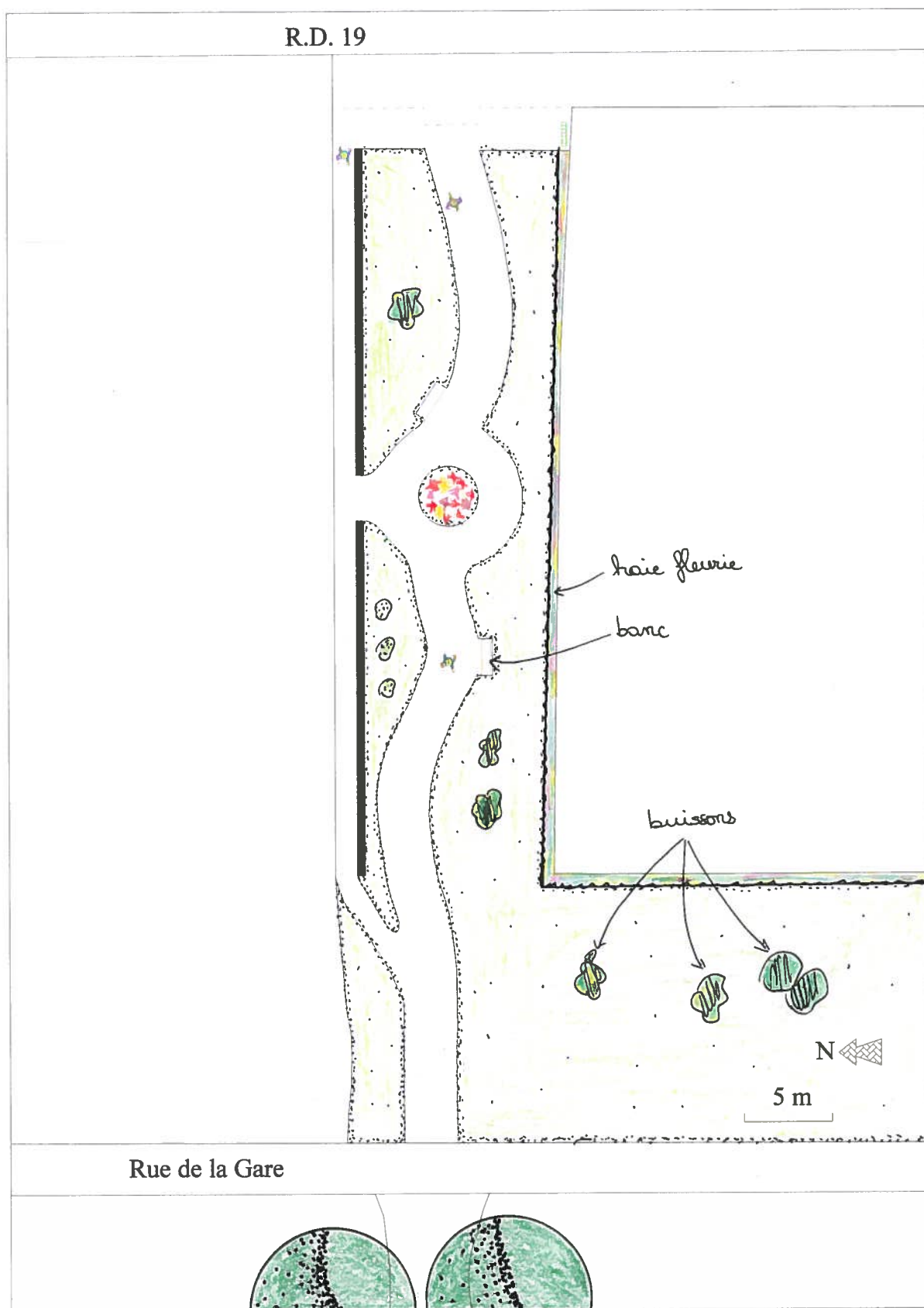


*Page suivante : transparent = aujourd'hui  
page blanche = proposition*



avant

Figure 44 : Première proposition d'aménagement de la liaison piétonne





### 5.3.3. Seconde proposition

Dans cette seconde proposition, l'idée était de rapprocher venelle et nouvelle allée afin de dégager un grand espace qui permettrait de disposer des arbres de haut jet du côté Sud de la parcelle. Le choix de tilleuls (*Tilia silvestris Desf.*) semble intéressant car ils rappelleraient ceux de la place de l'Eglise. Même s'il n'y avait qu'une unique rangée d'arbres, un effet mail pourrait être créé et une continuité serait établie de la place de l'Eglise jusqu'à la salle de réunion.

L'allée sera traitée en stabilisé calcaire.



Pour dissimuler les plaques de ciment au niveau de la clôture avec la parcelle au Sud, une haie rustique, par exemple type charmille (Charme Faux-Bouleau - *Carpinus Betulus L.*), constituerait un rideau de verdure, derrière les tilleuls.

**Figure 45 : Exemple de disposition de tilleuls avec une haie de charmille en arrière plan**

Entre le mur et la nouvelle allée, un parterre fleuri ou une bande engazonnée pourra être aménagé ; on peut même penser à un alignement espacé de petits arbustes d'ornement type fusain ou laurier-tin.

Avec une petite nuance, une autre possibilité pour créer un véritable mail est de placer la nouvelle allée principale en plein centre de la parcelle et de planter des tilleuls de part et d'autre du chemin. Dans ce cas, une ouverture dans le mur n'est peut-être pas justifiée.

*Page suivante : transparent = aujourd'hui  
page blanche = proposition*

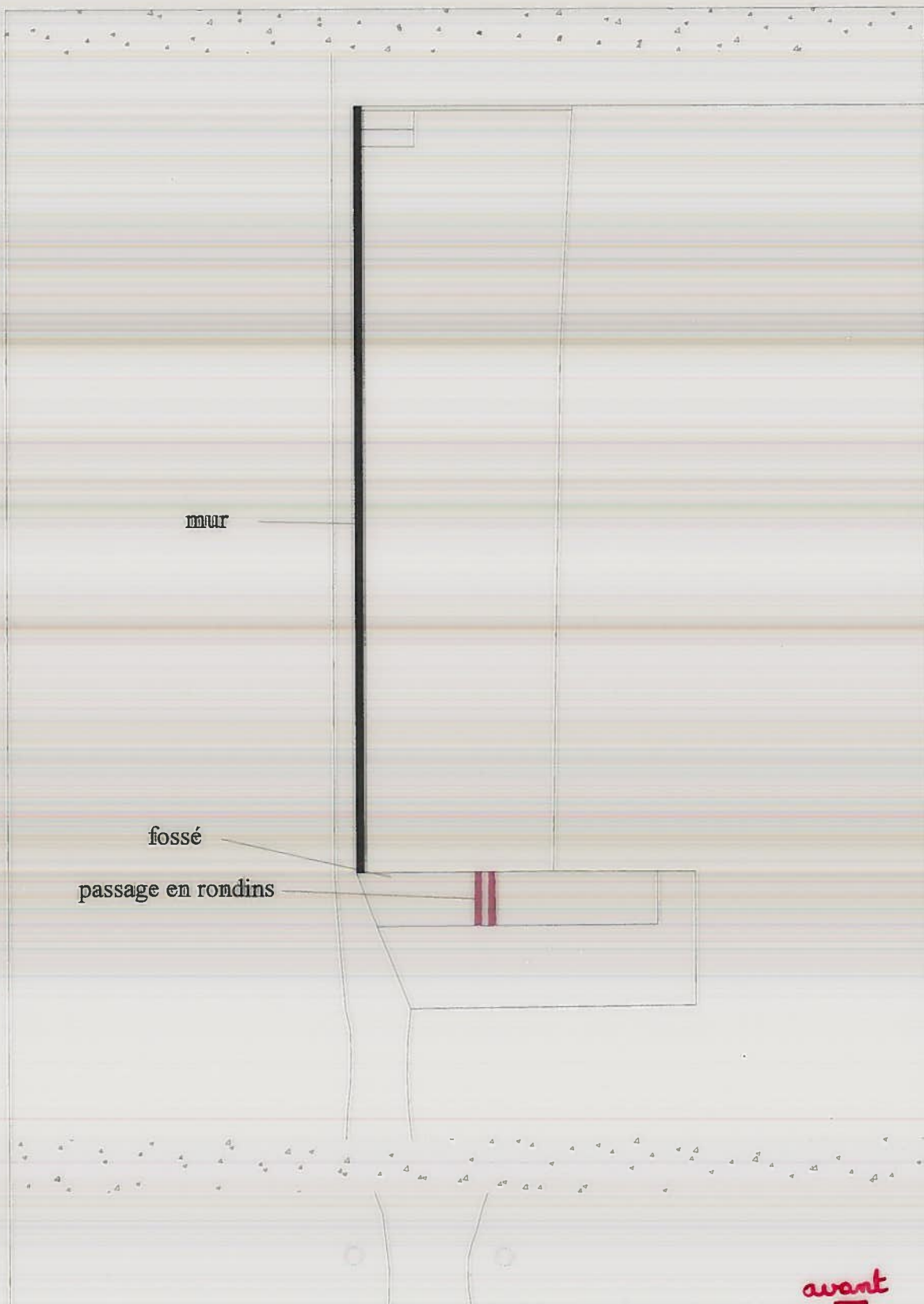
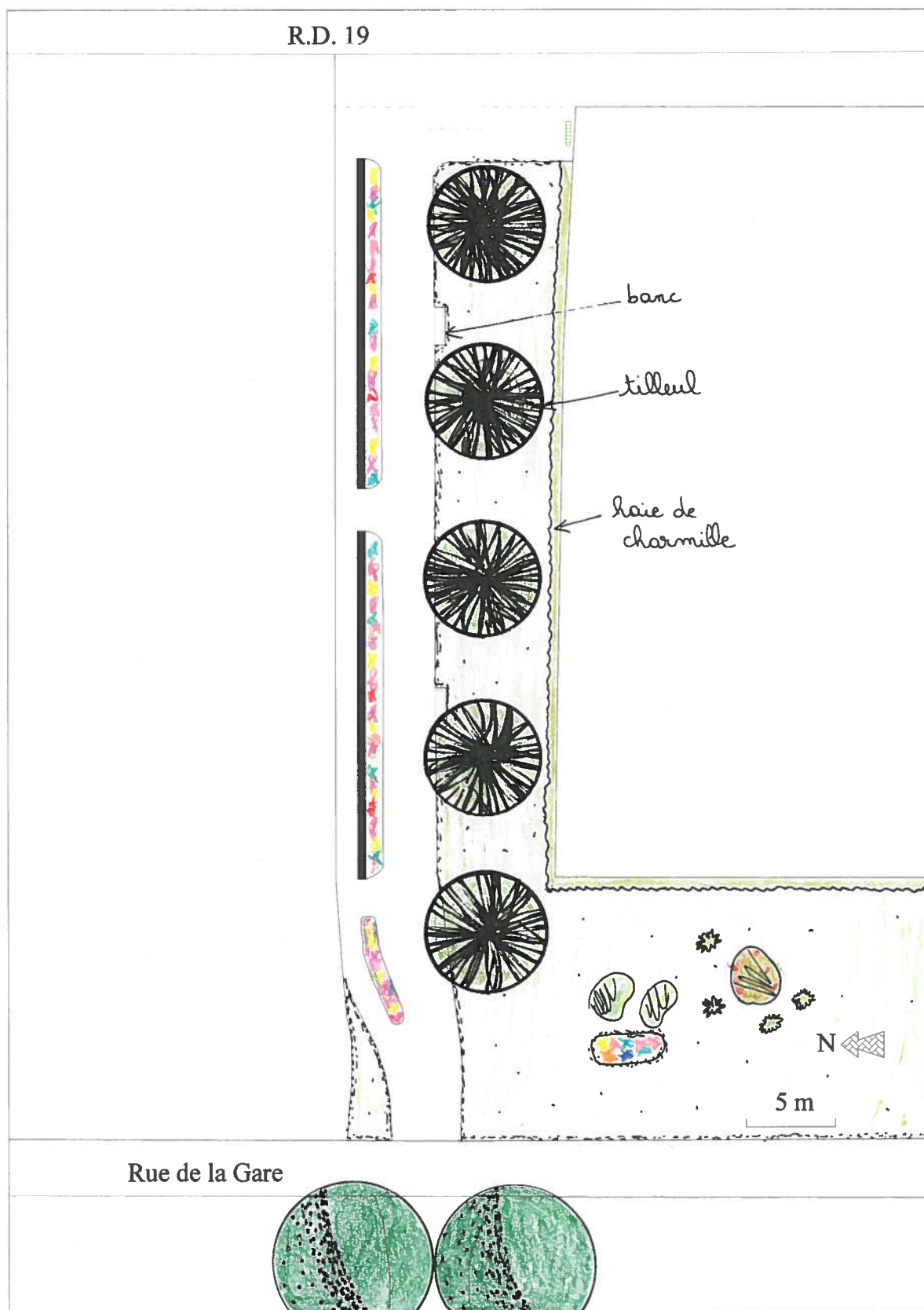


Figure 46 : Seconde proposition d'aménagement de la liaison piétonne





## 6. PROPOSITION D'AMENAGEMENT DE LA COUR DE LA SALLE DE REUNION

### 6.1. RAPPEL DE LA LECTURE DU SITE

**Hier** : une gare → un endroit passager, un lieu fonctionnel qui se devait d'être accessible

**Aujourd'hui** : une salle de réunion, dans un bâtiment d'architecture typique de la région bien conservé et mis en valeur

### 6.2. OBJECTIFS

- ☑ Aménager une véritable cour arborée et fleurie à la salle de réunion, en continuité avec les autres aménagements du centre bourg
- ☑ Réduire l'accès de cette cour aux organisateurs de manifestations, traiteurs et véhicules de secours par exemple
- ☑ Conserver un accès à la voie ferrée en relation avec la servitude de la SNCF
- ☑ Embellir le cœur de la commune



Figure 47 : La salle de réunion vue du clocher, à l'Est

### 6.3. LA PROPOSITION D'AMENAGEMENT

Le nouvel aménagement de la cour de la salle de réunion ne doit pas entraver la livraison du gaz stocké dans la citerne souterraine grillagée ; le passage d'un camion doit donc être ménagé jusqu'à la citerne.

D'autre part, la SNCF possède un droit d'accès à la voie de chemin de fer à partir de la parcelle de l'ancienne gare, au Nord du bâtiment. L'idée serait de remplacer la clôture actuelle constituée de poteaux B.A. et de vieux grillage oxydé le long de la voie ferrée par celle en treillis soudé qui enclot la citerne. Une nouvelle clôture plus basse et plus esthétique remplacerait cette dernière. La SNCF a été contactée à ce propos et il semble que cela ne poserait pas de problème.

Un massif fleuri ou bien une haie basse et peu épaisse pourrait éventuellement être installé devant le grillage qui entoure la citerne.

En concerne la question de l'écoulement de l'eau superficielle dans la cour, il faudra prévoir le prolongement du réseau pluvial existant avec l'installation d'un regard muni d'une grille au niveau le plus bas de la cour.



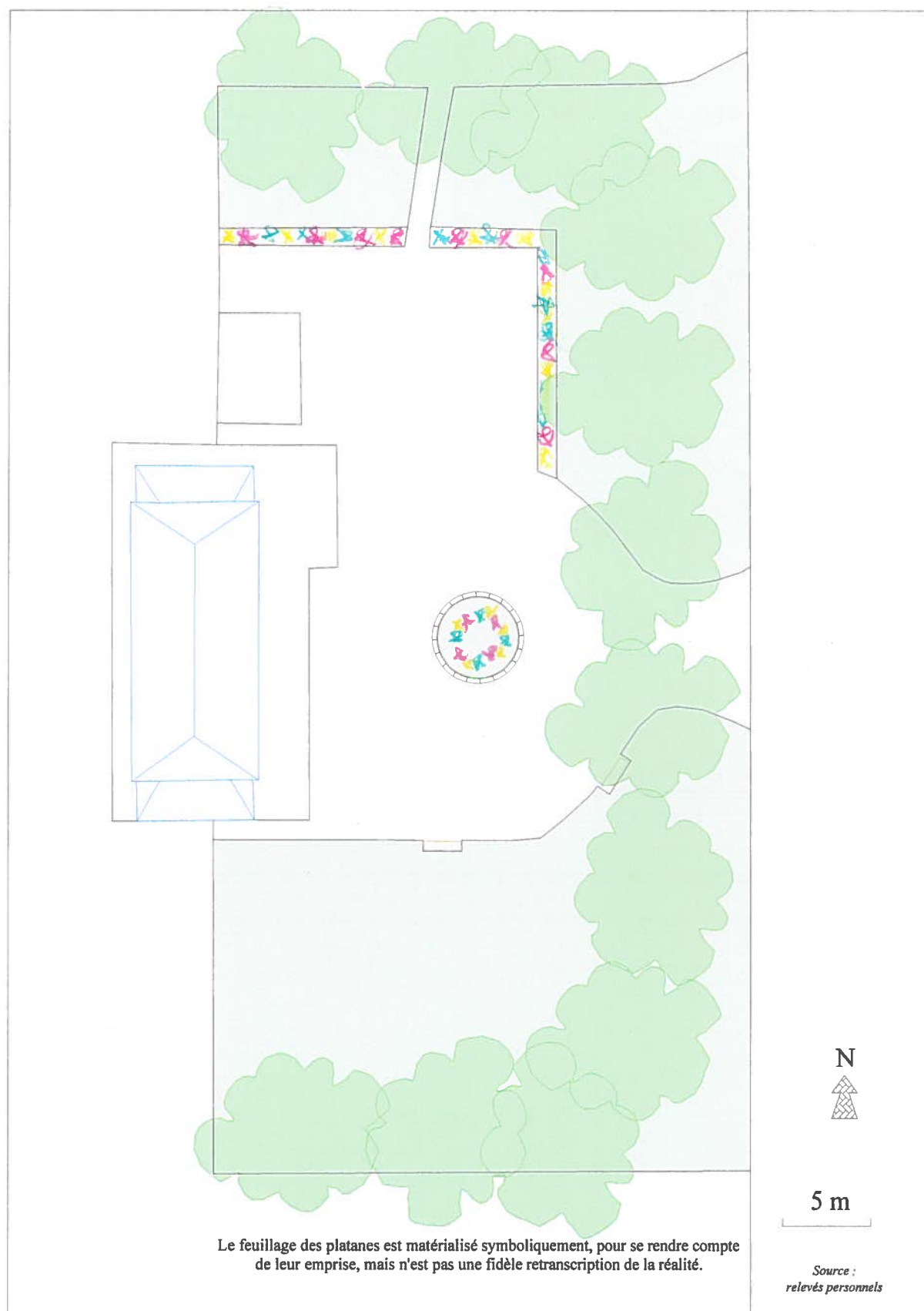
Pour le problème du stationnement sur les pelouses tel qu'on peut le rencontrer aujourd'hui, la mise en place de bornes, type rondins de bois, en bord de route devant la salle de réunion empêchera les voitures d'aller sur le gazon.

**Figure 48 : Exemple de rondin de bois**  
*Source : Quip Urbain catalogue 2004 p.89*

L'éclairage de la cour de la salle de réunion par des candélabres n'est pas nécessaire puisque le bâtiment dispose déjà de lumières de cour.

*Page suivante : transparent = aujourd'hui  
page blanche = proposition*

**Figure 49 : Proposition d'aménagement de la cour de la salle de réunion**





## 7. SECURISER LA TRAVERSEE DU BOURG

Le problème du passage des poids lourds dans le centre bourg pourrait être solutionné par le projet de déviation de Fréteval mais celui-ci ne sera « prévisible qu'après 2005 » selon *l'Etude du Schéma Routier de Circulation des Poids Lourds* du Conseil Général ; il semble donc que ce problème ne sera pas résolu dans l'immédiat. Je ne tenterais donc pas par la suite de résoudre ce problème mais plutôt de l'amoinrir.

### 7.1. FAIRE REDUIRE L'ALLURE DES VEHICULES DANS LE CENTRE BOURG

Du fait du caractère de la route départementale 19 et du trafic important qui l'emprunte, les mesures pour réduire la vitesse des véhicules sont délicates à prendre.

Le rétrécissement de la chaussée n'est pas envisageable selon les services de la D.D.E. L'installation de bandes rugueuses à couleur contrastante à l'entrée Nord du bourg permettrait de faire ralentir les véhicules après la ligne droite qui les mène vers le centre bourg. L'inconvénient de cette mise en place est sans doute le bruit occasionné par le passage sur les bandes rugueuses, surtout par les poids lourds.

Le même dispositif à l'entrée Sud du bourg ne semble pas nécessaire (et la gêne sonore dérangerait plus de résidents).



Figure 50 : Les bandes rugueuses mesurent environ 50 cm de large

## 7.2. SECURISATION DES TRAVERSEES PIETONNES DES VOIES

Le passage piéton qui permet de traverser la D.19 vers la place de l'Eglise doit être étudié avec beaucoup d'attention. Il doit être placé de manière à créer un itinéraire global, prenant en compte la majorité des trajets.



Le passage clouté actuel devra être déplacé de quelques mètres vers le Nord pour mieux correspondre avec la sortie de l'allée piétonne et pour déboucher sur le nouveau mail de la place de l'Eglise face à l'église.

De plus, actuellement, le passage clouté débouche quasiment en face du terre-plein central de la place et contraint d'une certaine façon à passer dans le gazon.

**Figure 51 :** Le passage clouté menant à la place sera à déplacer de quelques mètres

Quant aux matériaux à utiliser, les bandes blanches sur fond noir semblent une bonne alternative pour être correctement identifiées par les automobilistes. Une bande pavée de 30 cm de large pourra être disposée de chaque côté des bandes blanches ; elles permettront d'allier sécurité et esthétique : les amortisseurs des voitures demandent au conducteur de ralentir et cela contribue à donner un aspect pittoresque au centre bourg.

L'implantation d'une nouvelle signalisation plus visible serait souhaitable ; le panneau actuel pourrait être doublé d'un clignotant dans les deux sens par exemple ou un nouveau panneau signalant la présence d'enfants pourrait être implanté.



**Figure 52 :** Panneau sécurité enfants

Source : IDEO Equipements catalogue 2005 p.76

**Figure 53 :** Panneau «endroit fréquenté par les enfants» avec équipement lumineux

Source : KIGMAT catalogue 2004 p.158



## 4<sup>ème</sup> partie

### *Vers la mise en œuvre du projet*



# 1. FINANCEMENTS ENVISAGEABLES

## 1.1. ANALYSE DU BUDGET COMMUNAL

L'étude du budget de la commune nous apprend que les moyens dont elle dispose sont limités pour des opérations d'aménagement du territoire comme celles proposées ici.

Des travaux d'assainissement sont en cours dans le village ; ceux-ci sont essentiels mais aussi très coûteux. C'est pourquoi, par choix, une grande partie des aménagements proposés précédemment est réalisable par les employés de la commune, ce qui réduit considérablement les frais à engager.

Figure 54 : Budget 2004 – prévisions et décisions modificatives

<b>SECTION DE FONCTIONNEMENT</b>		<b>PREVU</b>
<b>Dépenses:</b>		<b>320 628€</b>
011	Charges à caractère général	70 450
012	Charges de personnel	109 020
65	Autres charges de gestion courante	109 013
66	Charges financières	6 155
67	Charges exceptionnelles	150
023	Virement à la section d'investissement	25 840
<b>Recettes:</b>		<b>320 628€</b>
013	Atténuation de charges	5 500
70	Vente de produits - Prestations services	9 880
73	Impôts et taxes	135 315
74	Dotations subventions participations	155 433
75	Autres produits de la gestion courante	14 500
<b>SECTION D'INVESTISSEMENT</b>		
<b>Dépenses:</b>		<b>283 821€</b>
01	Solde d'exécution	48 021
16	Emprunts et cautions	24 286
20	Immobilisations incorporelles	2 200
21	Immobilisations corporelles	20 000
23	Immobilisations - Opérations en cours	179 914
45	Comptabilité distincte rattachée	9 400
<b>Recettes:</b>		<b>283 821€</b>
021	Virement de la section de fonctionnement	25 840
10	Dotations, fonds divers, réserves	133 471
13	Subvention d'investissement	76 083
16	Emprunts	48 427

## 1.2. LES SUBVENTIONS POSSIBLES

Le projet d'aménagement et de sécurisation du centre bourg de st Hilaire la Gravelle est une opération éligible à la Dotation Globale d'Equipement au titre de la catégorie 7 (projets de développement local – opération d'aménagement des entrées et centres de bourgs). Cette subvention représenterait 30% du coût Hors Taxe des travaux.

Mais attention : cette DGE n'est pas automatique. Premièrement, il faut déposer un dossier à la préfecture (seulement un dossier par an et par collectivité). Deuxièmement, cette dotation ne peut être obtenue qu'à condition que deux projets ne soient pas en cours et que l'opération soit prête à être réalisée techniquement. Enfin, la DGE n'est pas cumulable avec les subventions du Conseil Général.

Sur ce dernier point, les communes doivent choisir l'alternative la plus avantageuse. Dans le cas des aménagements de St Hilaire, il semble qu'aucune subvention ne soit possible de la part du Conseil Général.

La commune pourrait prétendre à une aide dans le cadre d'une opération « Cœur de village ». En effet, une subvention au titre de la politique « Cœur de village » peut être versée pour des communes de moins de 7000 habitants, sous conditions.

L'objectif est de mettre en valeur les bourgs tout en créant des logements sociaux locatifs. Une triple vocation est liée à cette politique :

Économique, en apportant des chantiers aux entreprises locales ;

Sociale, en multipliant le nombre de logements accessibles aux plus modestes ;

Patrimoniale, en redonnant vie à des édifices mal en point.

Ainsi, la commune devrait d'abord acquérir un bien immobilier pour le réhabiliter afin de créer des logements locatifs sociaux si elle voulait prétendre à cette aide.

Un projet de ce type avait été mené en 2004 mais la commune a dû l'abandonner suite à l'annulation de la décision de préemption par le tribunal Administratif.

Globalement, il en ressort que les aménagements pris en charge par la commune, sans faire appel à un maître d'œuvre ou un entrepreneur, seraient beaucoup moins coûteux pour le budget communal même si elle ne pourrait alors prétendre à aucune aide significative.

#### Remarque :

Il faut savoir que l'aménagement du territoire sera peut-être bientôt une des compétences effectives de la Communauté de Communes du Haut Vendômois. Mais pour le moment, c'est la municipalité qui prend encore en charge ces opérations.

## 2. QUELQUES ESTIMATIONS FINANCIERES DES PROJETS

Cette estimation reste très partielle et superficielle ; elle ne prend en compte que quelques coûts, principalement ceux auxquels la commune ne pourrait déroger si elle entreprenait les travaux. En outre, certains tarifs sont issus de brochures des années précédentes et peuvent être désuets.

### 2.1. EN CE QUI CONCERNE LA LIAISON PIETONNIERE

désignation	Prix unitaire € HT	quantité	unité	Total € HT	Total € TTC	TVA €
Barrières province vert longueur 1,072 m	126,00	5	u	630,00	753,48	123,48
Barrières province vert longueur 1,572 m	133,00	5	u	665,00	795,34	130,34
Panneau d'information avec toiture H : 100 x L : 140 cm	761,80	1	u	761,80	911,11	149,31
Semis gazon	0,25	600	m²	150,00	179,40	29,40
Lanternes (éclairage au sol)	65,00	20	u	1300,00	1554,80	254,80
Haie fleurie	19,00	13	4 m	247,00	295,41	48,41
Banc à sceller, assise et dossier en bois	380,00	2	u	760,00	908,96	148,96
Manutention terre	1,00	52	m²	52,00	62,19	10,19
Terre battue	1,00	52	m²	52,00	62,19	10,19
				<b>5 522,78</b>		

### 2.2. EN CE QUI CONCERNE LA COUR DE LA SALLE DE REUNION

désignation	Prix unitaire € HT	quantité	unité	Total € HT	Total € TTC	TVA €
Rondins bois en ø 100 mm	9,61	20	u	192,20	229,87	37,67
Bordures rond point	21,00	32	m	672,00	803,71	131,71
Manutention terre	1,00	600	m²	600,00	717,60	117,60
Semis gazon	0,25	875	m²	218,75	261,63	42,88
Banc à sceller, assise et dossier en bois	380,00	2	u	760,00	908,96	148,96
				<b>2 921,77</b>		



## 2.3. EN CE QUI CONCERNE LA SECURISATION DU BOURG

désignation	Prix unitaire € HT	quantité	unité	Total € HT	Total € TTC	TVA €
Equipement lumineux permanent clignotant alimentation 220 V	355,00	1	u	355,00	<b>424,58</b>	69,58
Panneau sécurité enfants 700x700 mm	193,60	1	u	193,60	<b>231,55</b>	37,95
Passage piéton (peinture)	11,00	10	m <sup>2</sup>	110,00	<b>131,56</b>	21,56
Passage piéton (pavés)	70,00	3,6	m <sup>2</sup>	252,00	<b>301,39</b>	49,39
					<b>1 089,08</b>	

## 2.4. COUTS DE FONCTIONNEMENT ENGENDRES PAR LES PROJETS

L'aménagement du centre bourg qui est proposé va créer quelques dépenses supplémentaires de fonctionnement, notamment en ce qui concerne les crédits alloués chaque année au fleurissement du bourg, puisqu'une surface assez importante de parterres a été ajoutée. Il faudra donc que la commune achète plus de plants de fleurs, d'engrais, de terreau tous les ans. En outre, les employés de la commune devront passer plus de temps pour tondre les pelouses et entretenir les nouveaux parterres.

En ce qui concerne la départementale 19, c'est au Conseil Général qu'incombe l'entretien de l'enrobé ainsi que le marquage au sol.

# Conclusion

L'analyse du centre bourg a permis de mettre en évidence divers dysfonctionnements au cœur de celui-ci. Les aménagements proposés représentent une manière d'y faire face.

Une dynamique doit être mise en place afin de renforcer la vie communale. Cette dynamique passe bien sûr par le soutien des activités et des services (qu'ils soient artisanaux, publics, commerciaux ou associatifs) mais également par le réaménagement de l'espace public afin que ce dernier soit réapproprié par la population.

Les propositions d'aménagement tentent de concilier esthétisme et fonctionnalité pour valoriser l'image du centre bourg, renforcer son identité et ainsi développer l'attractivité de la commune toute entière.

La priorité dans le choix des aménagements est allée à la sécurisation de l'espace pour réconcilier tous les usagers (traitement de la circulation et du stationnement). La réflexion sur l'urbanisme, le cadre paysager, la mise en valeur patrimoniale... est venue s'inscrire dans cette démarche, notamment par la végétalisation et le choix des matériaux.

D'autres possibilités auraient pu être présentées mais l'objectif était ici de trouver un juste milieu entre exigences de sécurité, besoins structurels, embellissement, volonté de la mairie et coût des aménagements. C'est dans cet esprit que l'étude a été menée, avec des choix les plus consensuels possibles.

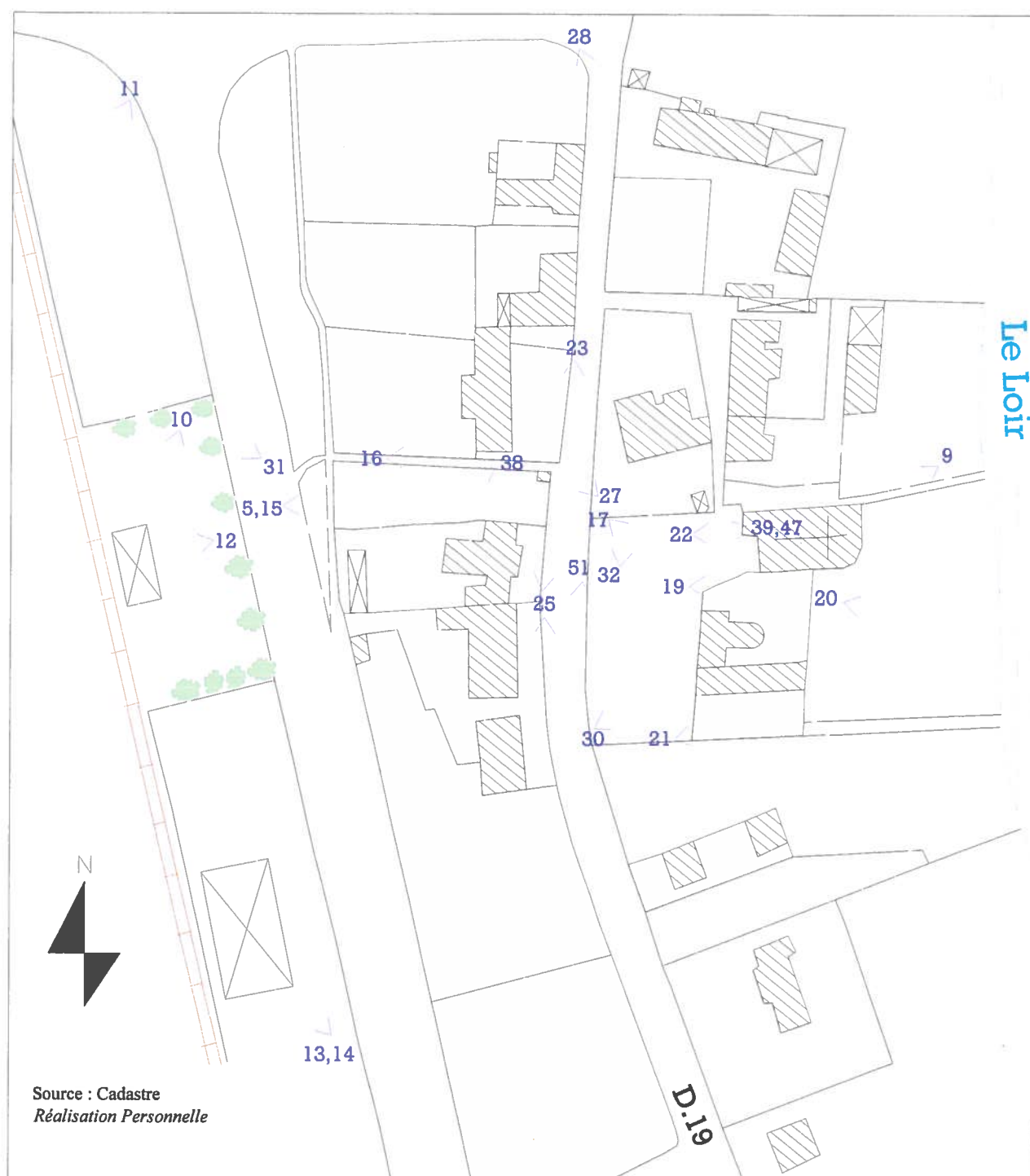
# Table des Illustrations

Figure 1 : Localisation de St Hilaire la Gravelle .....	8
Figure 2 : Carte simplifiée du territoire communal.....	8
Figure 3 : Carte des voies de communications principales desservant la région de St Hilaire la Gravelle.....	9
Figure 4 : Carte des Communautés de Communes en Loir-et-Cher .....	10
Figure 5 : Le stand de l'association l'association « Départementale 19... St Hilaire Sécurité » durant la brocante de 2004.....	12
Figure 6 : Carte de la localisation du bourg dans la commune .....	13
Figure 7 : Croquis de la place de l'Eglise.....	13
Figure 8 : Détail du bourg de Saint Hilaire.....	14
Figure 9 : L'Eglise vue du parc, à l'arrière .....	14
Figure 10 : La salle de réunion.....	14
Figure 11 : Vue sur la salle de réunion et son parking.....	16
Figure 12 : La gare au XIXème siècle et le bâtiment aujourd'hui.....	16
Figure 13 : Le centre technique municipal allie modernité et respect du style initial de la construction .....	17
Figure 14 : Le parking poids lourds .....	17
Figure 15 : La venelle et la parcelle délaissée sur sa droite .....	18
Figure 16 : La venelle de la Gare.....	18
Figure 17 : La place de l'Eglise avec le restaurant scolaire au fond.....	18
Figure 18 : Bordure et pavés en béton teinté pleine masse aspect pierre naturelle.....	18
Figure 19 : Une entrée sur le parc de la mairie .....	19
Figure 20 : Perspective sur le parc de la mairie .....	19
Figure 21 : La mairie et, au fond, l'entrée principale du parc municipal .....	19
Figure 22 : Vues sur l'église et le monument aux morts .....	20
Figure 23 : Un exemple de portion où le trottoir est très étroit dans le bourg, le long de la départementale 19 .....	21
Figure 24 : Carte des trajets possibles pour rejoindre le bourg depuis les lotissements .....	21
Figure 25 : Visibilité au passage clouté, à gauche et à droite .....	22
Figure 26 : Carte du réseau routier du Loir-et-Cher .....	23
Figure 27 : Des camions venant de la R.N.10 entrent dans le bourg .....	24
Figure 28 : Le manège incessant des poids lourds dans le centre bourg.....	24
Figure 29 : Carte de disponibilité en places de stationnement.....	25
Figure 30 : A certains moments de la journée, la place de l'Eglise se trouve vite saturée .....	25
Figure 31 : Les voitures parkées sur les pelouses de la salle de réunion .....	26
Figure 32 : La borne TER (Train Express Régional) sur la place de l'Eglise .....	26
Figure 33 : zonage de la partie étudiée du centre bourg .....	31



Figure 34 : Carte simplifiée du zonage réglementaire de la Vallée du Loir sur le bourg de St Hilaire la Gravelle .....	32
Figure 35 : Utilisation de la place actuelle.....	34
Figure 36 : Orientations d'aménagement pour la place de l'Eglise .....	34
Figure 37 : Esquisse de la proposition d'aménagement de la place de l'Eglise .....	36
Figure 38 : L'emplacement de la future liaison piétonne .....	37
Figure 39 : La parcelle vue du clocher de l'église .....	38
Figure 40 : Exemple de type de panneau d'affichage en bois, bon compromis entre coût et esthétique .....	39
Figure 41 : Exemple de barrières à mettre en place, identiques à celles déjà présentes dans le bourg .....	39
Figure 42 : Exemple de borne lumineuse.....	39
Figure 43 : Exemple d'essences pour une haie fleurie .....	40
Figure 44 : Première proposition d'aménagement de la liaison piétonne.....	41
Figure 45 : Exemple de disposition de tilleuls avec une haie de charmille en arrière plan .....	42
Figure 46 : Seconde proposition d'aménagement de la liaison piétonne.....	43
Figure 47 : La salle de réunion vue du clocher, à l'Est.....	44
Figure 48 : Exemple de rondin de bois .....	45
Figure 49 : Proposition d'aménagement de la cour de la salle de réunion .....	46
Figure 50 : Les bandes rugueuses mesurent environ 50 cm de large.....	47
Figure 51 : Le passage clouté menant à la place sera à déplacer de quelques mètres .....	48
Figure 52 : Panneau sécurité enfants.....	48
Figure 53 : Panneau « endroit fréquenté par les enfants » avec équipement lumineux .....	48
Figure 54 : Budget 2004 – prévisions et décisions modificatives.....	50

# Localisation des prises de vue des photographies



Le nombre correspond à celui de la figure dans le dossier. (se reporter à la table des figures)

Le signe < indique la direction dans laquelle la photographie a été prise.

Les photographies sont toutes de source personnelle (sauf mention contraire en légende).

# Table des Matières

REMERCIEMENTS .....	4
SOMMAIRE.....	5
INTRODUCTION.....	6
<b>1 ERE PARTIE : SAINT HILAIRE LA GRAVELLE : ESQUISSE D'UNE COMMUNE RURALE.....</b>	<b>7</b>
1. UN VILLAGE AU CŒUR DE LA « PETITE BEAUCE ».....	8
1.1. LOCALISATION.....	8
1.2. UNE COMMUNE RURALE SANS ÊTRE ISOLÉE .....	9
1.2.1. <i>Une position géostratégique</i> .....	9
1.2.2. <i>St Hilaire et l'intercommunalité</i> .....	10
1.3. VIE COMMUNALE.....	12
2. LE SECTEUR DU PROJET : LE CENTRE BOURG.....	13
<b>2 EME PARTIE : LE CENTRE BOURG, UN ESPACE A AMENAGER ET A SECURISER.....</b>	<b>15</b>
1. ANALYSE SENSIBLE DU BOURG.....	16
2. ANALYSE FONCTIONNELLE.....	21
2.1. PIETONS ET FLUX MOTORISES .....	21
2.1.1. <i>Des piétons pas assez pris en compte</i> .....	21
2.1.2. <i>Des véhicules toujours plus présents</i> .....	23
2.1.3. <i>Le problème des poids lourds dans le centre bourg</i> .....	23
2.2. LA QUESTION DU STATIONNEMENT .....	25
3. CONCLUSION DE L'ANALYSE :.....	27
<b>3 EME PARTIE : PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT.....</b>	<b>28</b>
1. ETAT DES ENJEUX PRINCIPAUX ET DES OBJECTIFS OPERATIONNELS.....	29
2. LES CHOIX D'AMENAGEMENT : .....	30
3. RAPPEL DES CONTRAINTES.....	31
3.1. LE P.O.S.....	31
3.2. RISQUE D'INONDATION .....	32
4. PROPOSITION DE REORGANISATION DE LA PLACE DE L'EGLISE.....	33
4.1. RAPPEL DE LA LECTURE DU SITE .....	33
4.2. OBJECTIFS .....	33
4.3. LA PROPOSITION D'AMENAGEMENT .....	35



<b>5. PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT DE LA LIAISON PIETONNIERE .....</b>	<b>37</b>
5.1. RAPPEL DE LA LECTURE DU SITE .....	37
5.2. OBJECTIFS .....	37
5.3. LES AMENAGEMENTS PROPOSES .....	38
5.3.1. <i>Ce qui est commun aux deux propositions</i> .....	38
5.3.2. <i>Première proposition</i> .....	40
5.3.3. <i>Seconde proposition</i> .....	42
<b>6. PROPOSITION D'AMENAGEMENT DE LA COUR DE LA SALLE DE REUNION .....</b>	<b>44</b>
6.1. RAPPEL DE LA LECTURE DU SITE .....	44
6.2. OBJECTIFS .....	44
6.3. LA PROPOSITION D'AMENAGEMENT .....	45
<b>7. SECURISER LA TRAVERSEE DU BOURG .....</b>	<b>47</b>
7.1. FAIRE REDUIRE L'ALLURE DES VEHICULES DANS LE CENTRE BOURG .....	47
7.2. SECURISATION DES TRAVERSEES PIETONNES DES VOIES .....	48
 <b>4 EME PARTIE : VERS LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET .....</b>	 <b>49</b>
<b>1. FINANCEMENTS ENVISAGEABLES .....</b>	<b>50</b>
1.1. ANALYSE DU BUDGET COMMUNAL .....	50
1.2. LES SUBVENTIONS POSSIBLES .....	50
<b>2. QUELQUES ESTIMATIONS FINANCIERES DES PROJETS .....</b>	<b>52</b>
2.1. EN CE QUI CONCERNE LA LIAISON PIETONNIERE .....	52
2.2. EN CE QUI CONCERNE LA COUR DE LA SALLE DE REUNION .....	52
2.3. EN CE QUI CONCERNE LA SECURISATION DU BOURG .....	53
2.4. COUTS DE FONCTIONNEMENT ENGENDRES PAR LES PROJETS .....	53
 <b>CONCLUSION .....</b>	 <b>54</b>
 <b>TABLE DES ILLUSTRATIONS .....</b>	 <b>55</b>
 <b>LOCALISATION DES PRISES DE VUE DES PHOTOGRAPHIES .....</b>	 <b>57</b>
 <b>TABLE DES MATIERES .....</b>	 <b>58</b>
 <b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	 <b>60</b>

# Bibliographie

FALLOURD Aline - *Aménagement et sécurisation du centre bourg de Sanxay (86)-*  
Projet Individuel Ingénieur 1, 2003

PENEAU Camille - *Place Aristide Briand, Châteauneuf-sur-Loire (Loiret) : Pour une harmonie entre circulation et paysage* - Projet Individuel Magistère 1, 2001

LIGER Pierre - *Le canton de Morée autrefois à partir des cartes postales* – 1993,  
Edition Espace Graphique 41, 104 pages

*Règlement du Plan d'Occupation des Sols de la commune de Saint Hilaire la Gravelle,*  
approuvé le 10/02/1988, 48 pages

*Etude du schéma routier de circulation des poids lourds en Pays Vendômois* - menée à  
la demande du Conseil Général du Loir-et-Cher, octobre 2002, 26 pages

Communauté de communes du Haut Vendômois - *Communes de la communauté de communes dans le Haut Vendômois* [en ligne], s.d. [référence du 24 février 2005]. Disponible sur Internet : <http://www.cc-haut.vendomois.com>

Bulletins municipaux de St Hilaire la Gravelle, 2004 et 2005