

# Piétons & Vélos : une passerelle pour une cohésion et un dynamisme territorial à Olivet (45)

Session 2005-2006

PROJET INDIVIDUEL

MAIRE GUILLAUME  
Ingénieur 1<sup>ère</sup> année

TUTEUR  
M. Philippe MATHIS



# Piétons & Vélos : une passerelle pour une cohésion et un dynamisme territorial à Olivet (45)

## REMERCIEMENTS

Un grand merci à toutes les personnes que j'ai été amené à rencontrer et qui m'ont permis, par leurs informations, leurs connaissances et leur expérience, d'avancer dans ce projet.

Monsieur Philippe Mathis, mon tuteur pour ce projet.

Monsieur Régis Réguigne, adjoint au Maire à la commission Développement urbain et cadre de vie.

Monsieur Christophe SER, Ingénieur Infrastructures à la Direction des Infrastructure et des Déplacements à la Communauté d'Agglomération Orléans Val de Loire.

Monsieur Fabien Morgella du service Communication de la mairie d'Olivet.

Le personnel du service technique de la commune d'Olivet.

Le personnel de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Orléanaise.

Le personnel de l'office du tourisme d'Olivet.

Le personnel de l'Office du Tourisme de la ville d'Orléans

## SOMMAIRE

REMERCIEMENTS	page 2
INTRODUCTION	page 5
<b>PARTIE I – ANALYSE TERRITORIAL</b>	page 7
LOCALISATION	page 7
RESEAU VIAIRE	page 8
LES PRINCIPALES CARCTERISTIQUES DU SITE	page 9
Un site naturel exceptionnel : la rivière le Loiret	page 9
Un espace semi-rural	page 9
POPULATION	page 9
DEPLACEMENT	page 10
LE QUARTIER DU VAL	page 12
La Venise du Loiret	page 12
Un quartier résidentiel entre Orléans et le Loiret	page 12
Le quartier du Val : le tourisme vert au cœur d'Olivet	page 13
Le Loiret : un lac, des îles	page 13
LE QUARTIER DU BOURG	page 14
Le centre-ville : une structure économique dynamique	page 14
Le centre-ville : lieu de vie, de rencontres et d'échanges	page 15
Le centre-ville : pour une circulation qui allie sécurité et qualité de vie	page 16
LES ENJEUX	page 17
DES PROJETS SATELLITES	page 18
Le Grand Projet Loire/Trame Verte	page 18
Un Schéma de parcours découverte autour du Loiret	page 18
ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT	page 19
Le milieu naturel	page 19
Le milieu physique	page 19
Le milieu biologique	page 23
La flore	page 24
La faune	page 24
Le patrimoine architectural	page 24
Les sites inscrits	page 24
ZPPAUP	page 25
Contexte réglementaire	page 26
Le paysage	page 27
Perception globale du secteur	page 27
Perception rapprochée	page 28

<b>PARTIE II – PROPOSITIONS D'AMENAGEMENTS</b>	page 29
<b>JUSTIFICATIF DU PROJET</b>	page 29
Situation actuelle	page 29
Localisation du franchissement	page 30
<b>LES VARIANTES</b>	page 32
Le petit « Traversier-caboteur »	page 32
Le toueur manuel	page 33
La passerelle	page 34
<b>LES CONTRAINTES DU PROJET</b>	page 36
<b>ANALYSE DES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT</b>	page 37
Sur le milieu physique	page 37
Sur le milieu biologique	page 37
<b>POUR UNE MISE EN VALEUR DU FRANCHISSEMENT</b>	page 38
Le raccordement à l'existant et aux aménagements à venir	page 38
La location de vélo	page 39
Le tourisme à vélo	page 42
<b>LES ACTEURS</b>	page 42
<b>DES PARTENAIRES FINANCIERS MAJEURS</b>	page 43
La Communauté d'Agglomération Orléans Val de Loire	page 43
La Région	page 45
Le Département	page 46
<b>CONCLUSION</b>	page 47
<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	page 48
<b>TABLE DES DOCUMENTS</b>	page 49

## INTRODUCTION

Territoire semi-rural situé entre Orléans et la Sologne, la commune d'Olivet bénéficie d'un atout essentiel, la rivière du Loiret, qui confère à la commune l'image d'une ville jardin où il fait bon vivre.

En ce début de XXIème siècle, la ville amorce une nouvelle étape de son développement, porteuse de nouveaux enjeux... et de nouveaux défis. Or les dispositions réglementaires nationales sur l'urbanisme ont beaucoup évolué au cours de la dernière décennie, intégrant de nouvelles notions, tel le « développement durable ».

Le « renouvellement urbain » d'Olivet et sa croissance à venir devront être menés en conformité avec les nouveaux principes énoncés par le législateur et selon les grandes orientations de la politique d'agglomération.

Depuis 2001, et selon les dispositions légales, les règles d'urbanismes à Olivet obéissent à un « P.O.S. Valant P.L.U. ». Afin de les mettre en conformité avec le nouveau Code de l'urbanisme, les élus ont décidé, lors du Conseil Municipal du 28 mars 2003, la mise en révision du « P.O.S. Valant P.L.U. ». L'objectif est de fixer les orientations de renouvellement et de développement de la ville conformément aux principes du développement durable et en cohérence avec la politique de la Communauté d'agglomération Orléans Val de Loire.

Associer la population à l'élaboration du P.L.U. est l'une des obligations prévues par la loi S.R.U. en amont du projet. C'est pourquoi la ville d'Olivet a mené la concertation avec en particulier la mise en place d'un conseil de développement qui se structure en 5 ateliers thématiques. Ces groupes de réflexion composés d'Olivetains représentatifs de la vie civile ont eu pour mission de proposer un nouveau regard sur les thèmes d'études préalables à l'élaboration du P.L.U. à savoir : les déplacements, l'habitat et la gestion de l'espace, le commerce et les activités, l'environnement et le centre-ville.

De ces groupes de travail, il ressort un certains nombres de pistes de réflexion pour l'équipe municipale. Trois des cinq groupes de travail font état d'une même réflexion :

- Atelier Habitat et Gestion de l'espace : la valorisation du site du Loiret, « notamment par la création d'une passerelle piétonnière qui relierait la rive nord (par le sentier des Prés face à la rue d'Ivoy) et la rive sud (par le parc du Poutyl). »
- Atelier Déplacements : « ...appartenir à une communauté humaine. Pour des liaisons nord-sud plus aisées au sein de la commune, une solution consisterait à créer une passerelle piétons-cycles, de bonne facture architecturale et élégante, en prolongement de la rue d'Ivoy et au droit du parc du Poutyl. »
- Atelier Centre-ville : « une meilleur liaison avec le quartier du Val : pourquoi pas une passerelle sur le Loiret réservé aux piétons et aux cycles, entre le sentier des Prés face à la rue d'Ivoy et le parc du Poutyl ? ».

En effet, une partie d'Olivet est située au Nord du Loiret, le quartier du Val qui concentre environ 30 % de la population de la commune, entre Loire et Loiret. Celui-ci joue le rôle d'une barrière, d'une transition dans la ville, puisque ses évolutions de part et d'autre de la rivière sont différentes et le sentiment

d'appartenance à la ville est faible au nord. Des réflexions sur les dessertes du quartier du Val ont déjà été menées dans le courant de l'année 1990 et ont fait ressortir la nécessité d'améliorer la liaison Val-Bourg.

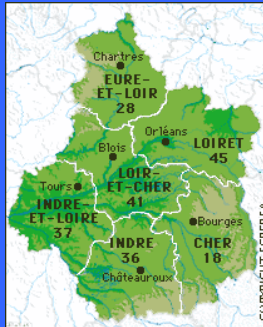
Ce problème ne date pas d'aujourd'hui et cependant peu de réponses ont été apportées pour le résoudre.

Dans un premier temps, je localise et définis les grandes caractéristiques et orientations de la commune susceptible d'influer sur un projet de franchissement du Loiret. L'étude comparative des quartiers du Val et du Bourg permettra de dégager les enjeux d'une telle infrastructure. Dans un second temps, je justifierais une localisation possible pour cet ouvrage, analyserait son impact sur l'environnement et envisagerait les possibilités de financement d'un tel projet. Une réflexion sera ensuite menée sur une valorisation du projet par le développement d'un système propre à inciter l'usage du vélo.

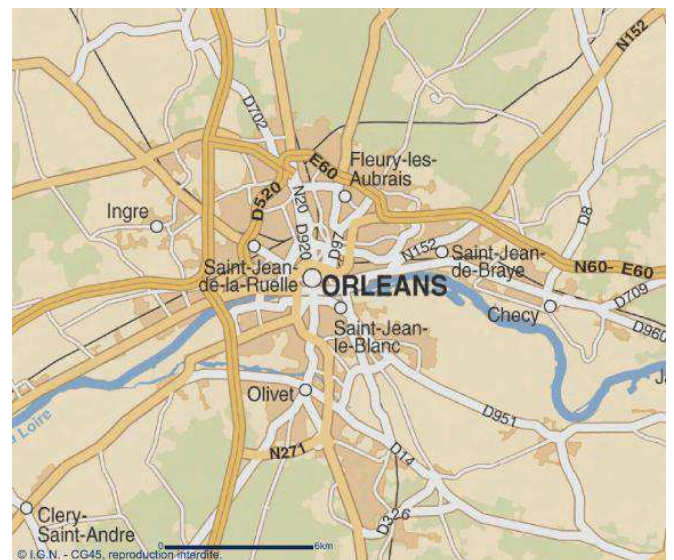
## PARTIE I - ANALYSE TERRITORIAL

Avant de s'intéresser aux particularités propre aux deux quartiers directement concernés par le projet, je vais localiser la commune d'Olivet et en définir les caractéristiques essentielles afin de comprendre les orientations de la commune en matière d'aménagement.

## LOCALISATION



Olivet est situé au Sud de l'agglomération orléanaise, sur la RN 20, en position d'entrée d'agglomération. Cette commune est la 2ème ville du département en nombre d'habitants (un peu plus de 21 000 habitants selon la mairie, en 1999 l'I.N.S.E.E. a recensé 19 195 habitants), derrière Orléans. La coopération entre les communes de l'agglomération orléanaise a été instaurée dès 1964 avec la création d'un SIVOM qu'Olivet rejoint 2 ans plus tard. Au 1 janvier 1999, la commune intègre la Communauté de Commune de l'Agglomération Orléanaise (C.C.A.O.) remplacée aujourd'hui, et ce depuis le 1 janvier 2002, par la Communauté d'Agglomération Orléans Val de Loire, ou AgglO qui compte 22 communes.



**Carte 1** : cartes de la région Centre et du département du Loiret et plan d'Orléans

Le territoire de la ville d'Olivet a une superficie de 2339 ha pour 33432 ha concernant l'Agglo. On compte environ :

- 800 ha de culture,
- 250 de boisement,
- 250 ha consacrés aux grands équipements,
- 140 ha pour le seul site du loiret,
- et une partie urbanisée de 899 ha.

C'est un territoire semi rural dont la spécificité est l'arboriculture. Il est très sectorisé et peu dense. Il présente une bonne desserte infra routière. Le récent dynamisme économique s'est matérialisé par une importance donnée au secteur tertiaire et la réalisation de nouvelles Z.A.C. (le Larry et la Zac du moulin).

## RESEAU VIAIRE

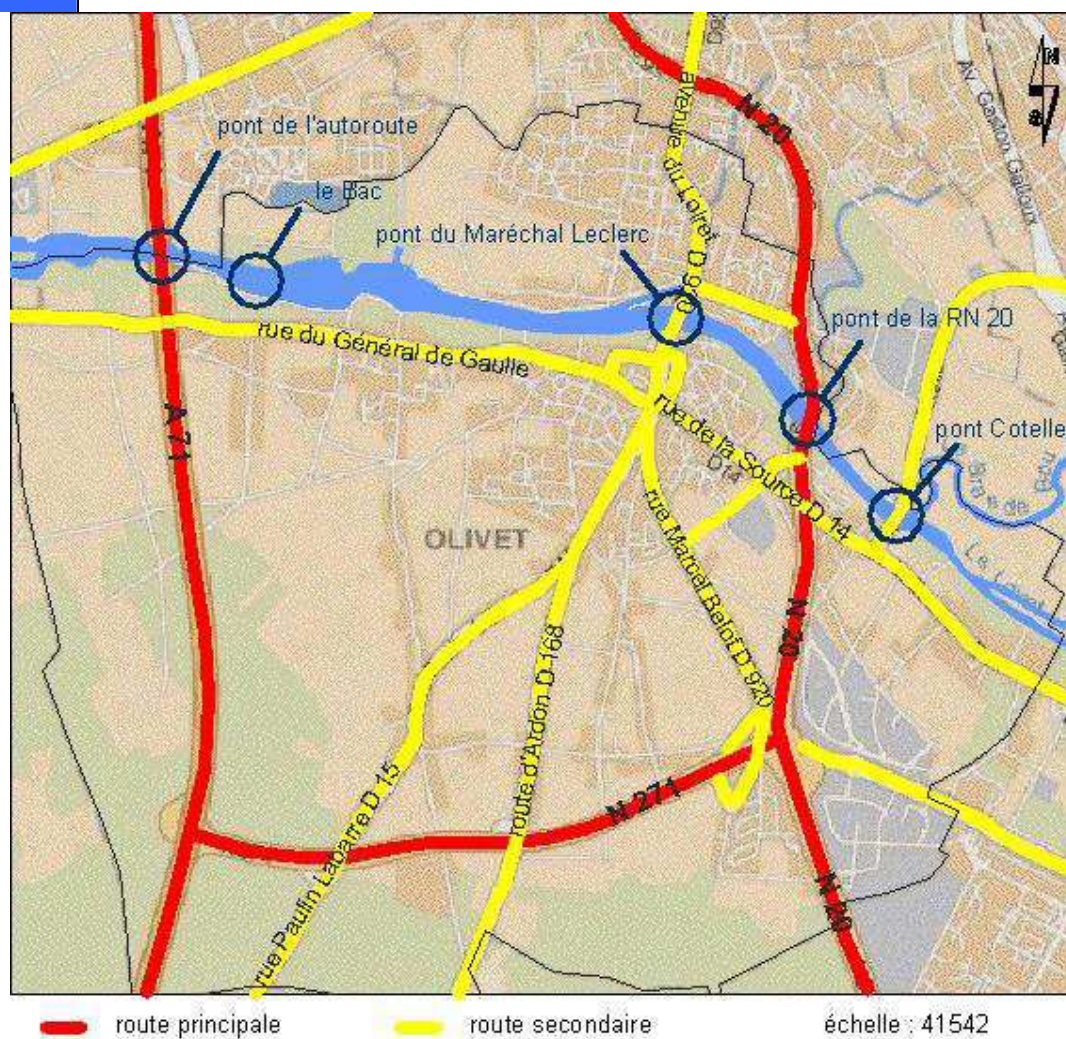
On compte, sur Olivet, 113,54 km de réseau viaires dont 80,54 km de voies communales, 18 de départementales et 15 km de voies.

Le territoire olivetain est relativement isolé. On trouve le Loiret, barrière naturelle qui le coupe du quartier du Val et les barrières artificielles que sont l'A 71 à l'Ouest, la RN 20 à l'Est et la RN 271 qui relie les deux premiers au Sud, en particulier à l'Ouest via la sortie d'autoroute d'Olivet.

5 ponts permettent le franchissement de la rivière le Loiret sur Olivet, à savoir d'Ouest en Est :

- le pont de l'Autoroute,
- le Bac qui alterne plusieurs rétrécissements de chaussée,
- le pont du Maréchal Leclerc axe privilégié pour accéder au centre-ville d'Olivet,
- le pont de la RN 20,
- et le pont Cotelte

**Carte 2 :**  
réseau viaire et franchissement de la rivière le Loiret sur la commune d'Olivet



On observe une forte intensité des flux automobiles entre Orléans et Olivet, plus particulièrement en ce qui concerne la RN 20, qui est une 2\*2 voies avec des portions limitées à 70 voir 90 km/h, et le pont du Maréchal Leclerc, qui se situe sur l'axe historique de la liaison entre Orléans et Olivet.

## LES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU SITE

Site naturel exceptionnel  
: la rivière  
le Loiret

Un espace semi-rural

## POPULATION

Le site du Loiret représente 140 ha du territoire communal. Il est l'atout principal d'Olivet à qui il confère une image de loisir et de qualité de vie. Il concentre aussi l'essentiel du patrimoine architectural et paysager de la ville. Cette résurgence de la Loire marque la limite entre le Val et le plateau de Sologne. C'est un arc de cercle d'environ 7 km, au pied du coteau.

La rive nord se distingue par ses restaurants au bord de la rivière et ses petites maisons. La rive sud présente quant à elle de grandes propriétés dans des parcs boisés. Ensuite, plus en aval, la rivière est constituée par différents bassins séparés par des moulins d'un grand intérêt architectural.

Le secteur agricole est très spécialisé sur la commune :

- vigne,
- arboriculture,
- maraîchage.

Il constitue un vaste ensemble en continuité avec la commune de Saint Hilaire - Saint Mesmin.

On compte un certain nombre d'espaces classés non urbanisables, toujours en référence au schéma directeur de 1994 :

- le Donjon, un vaste espace dédié au loisir et à la détente,
- l'Ouest de la commune,
- le Nord-ouest du Loiret,
- le Sud-Ouest de la commune
- l'extrémité Est
- et enfin les parcelles situées le long de la partie Sud du Loiret.

On peut relever quelques espaces naturels importants :

- la présence du Loiret et de ses abords,
- des espaces boisés,
- des champs répartis sur tout le territoire,
- et l'aménagement de deux espaces publics, le parc du Poutyl en centre ville et l'espace du Donjon.

Olivet compte, d'après les derniers recensements de 1999, 19 195 habitants ce qui fait donc d'elle la 2<sup>ème</sup> commune la plus importante du Département du Loiret.

**Tableau 1 :**

Evolution de la  
population olivetaine  
par tranche d'âge  
entre 1990 et 1999  
Données INSEE

Ages	1999		1990		Évolution entre 1990 et 1999
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble	19195	100	17572	100	9,24
0 à 19 ans	4651	24,23	4935	28,16	-5,75
20 à 39 ans	5649	29,43	5522	31,51	2,3
40 à 59 ans	5277	27,49	4354	24,84	21,2
60 à 74 ans	2389	12,45	1863	10,63	28,23
75 ans ou plus	1243	6,48	898	5,12	38,42

## DEPLACEMENT

On peut émettre des hypothèses quant à l'évolution de la population sur la commune d'Olivet en 10 ans.

En effet si on considère que la tranche d'âge des 20-59 ans reste constante entre 1999 et 2009, qu'aucun enrayement ou ralentissement de la population âgée de 0 à 19 ans n'est observé et que la tranche d'âge des 60 ans et plus continue d'augmentée on peut envisagé un vieillissement de la population olivetaine avec environ 17 % de personnes de plus de 60 ans.

On peut relativiser ces hypothèses en raison de l'accroissement de l'offre en matière de logement et d'équipements destinés aux jeunes ménages.

La population olivetaine n'en reste pas moins inégalement répartie, la plus forte concentration étant situé au nord du Loiret, dans le Val.

Concernant la circulation automobile, le point noir à Olivet est le pont du Maréchal Leclerc. Il est le l'axe privilégié pour accéder au centre-ville, la RN 20 ainsi que les autres franchissements étant utilisés pour contourner le Bourg.

On compte 653 places disponibles pour répondre aux besoins en stationnement sur Olivet.

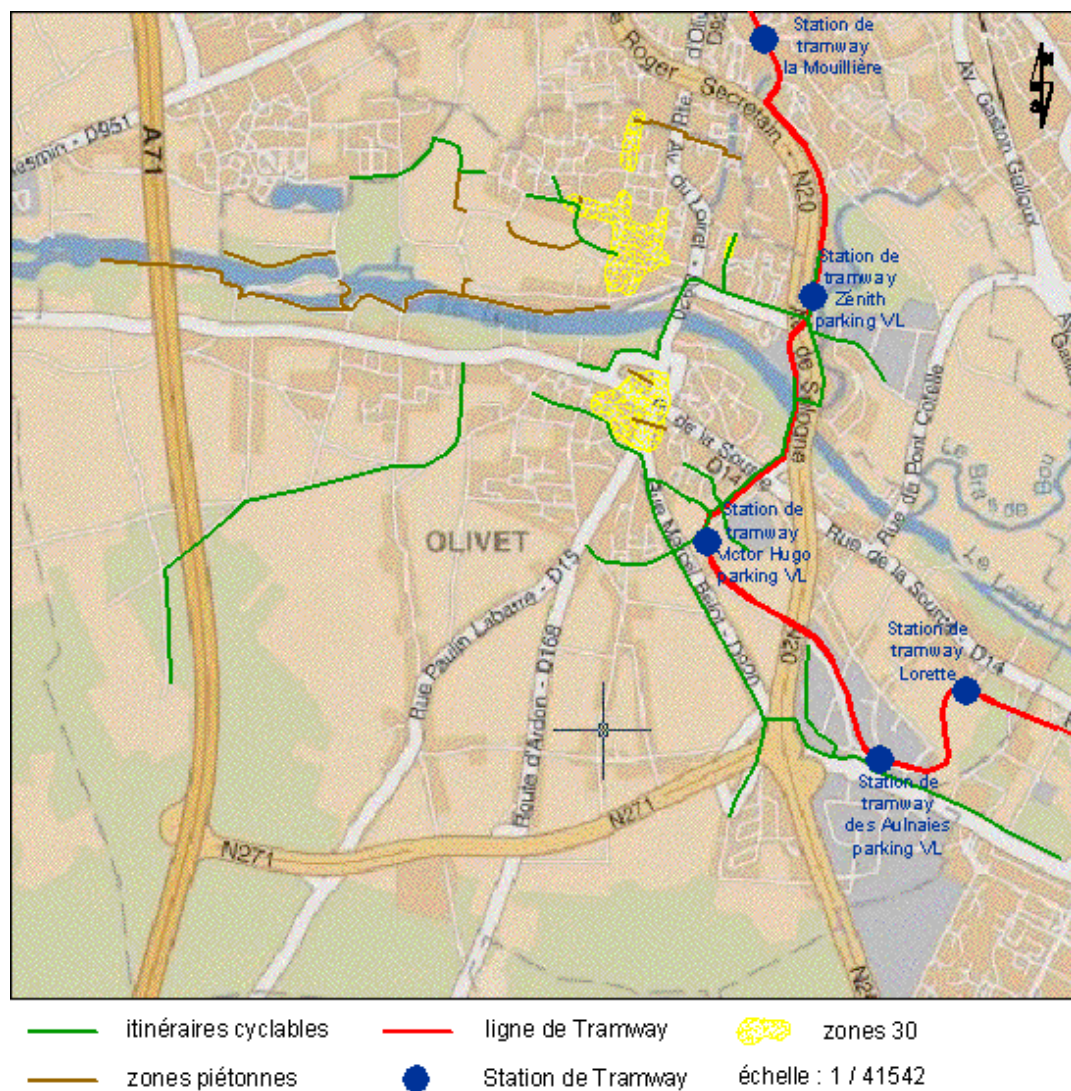
On dénombre 3 lignes de bus ainsi que deux navettes qui couvrent en partie la commune et font la liaison avec certains points de l'agglomération (annexe 1).

L'axe privilégié concernant les transports en commun est la ligne de Tramway qui traverse l'agglomération suivant un axe Nord-Sud. On compte trois stations localisées au Sud-est du territoire olivetain. Deux d'entre elles sont complétée par l'aménagement d'un parking relais.

Concernant le réseau cyclable, le schéma directeur des itinéraires cyclables a fixé comme objectif la réalisation de 30 km de pistes. Aujourd'hui, Olivet en compte 18 km, ce qui fait d'elle la première commune en nombre de kilomètres d'aménagements cyclables au sein de l'Agglo. Des itinéraires prioritaires sont définis et ce dans la continuité des aménagements déjà existants.

### Carte 3 :

Itinéraires cyclables,  
zones piétonne et  
tramway à Olivet : une  
alternative à la voiture



Olivet est donc une commune qui présente un certains nombres d'atouts :

- un territoire dynamique et attractif
- un environnement riche et protégé
- un habitat de qualité
- des modes de déplacements multiples

C'est une ville paysage ou la problématique de préservation du patrimoine naturel et architectural accompagne chacun des projets pensés comme des ensembles intégrés à leur environnement.

## LE QUARTIER DU VAL

La Venise du Loiret

Un quartier résidentiel  
entre Orléans et  
le Loiret

Après cette brève analyse de la commune d'Olivet, il convient de s'intéresser plus précisément au deux quartiers que sont le quartier du Val et celui du Bourg. Ceux sont en effet ces deux espaces qui seront principalement concernés par un projet de franchissement de la rivière du Loiret réservé aux piétons et aux cycles. En mettant en exergue leurs caractéristiques propres, je ferais apparaître les divers enjeux que soulève un tel projet.

Terre marécageuse qui connut un début d'assainissement par les moines de Micy à partir du <sup>VI</sup><sup>ème</sup> siècle, le quartier du Val fait partie du Val d'Orléans qui s'étend de Sully-sur-Loire à Saint-Privé-Saint-Mesmin.

Sa situation entre Loire et Loiret lui valut d'être très exposé aux crues de la Loire au fil des siècles, dont la dernière importante date de 1907. Elle lui permit aussi de développer l'agriculture, activité principale associée à celles des moulins, alors très diversifiées. Certains de ces moulins ont d'ailleurs poursuivi leur activité jusqu'à une époque récente. La plus part ont été transformés, par la suite, en maisons d'habitation.

Ce qui a donné à Olivet sa réputation de Venise du Loiret, ce sont sans nul doute ses guinguettes et ses canotiers qui, à la Belle Epoque, attiraient de nombreux promeneurs le dimanche parmi lesquels beaucoup d'Orléanais, tout comme les bords de la Marne étaient alors prisés par les Parisiens : on chantait, on dansait, on se promenait sur la rivière...

Comme la plupart des quartier d'Olivet, le Val a amorcé son développement à partir des années soixante qui ont marqué l'expansion de l'agglomération orléanaise : au cours de cette période en effet, sont construits les grands immeubles qui bordent l'avenue du Loiret, tandis que de part et d'autre de cette voie, se développe un habitat essentiellement pavillonnaire.

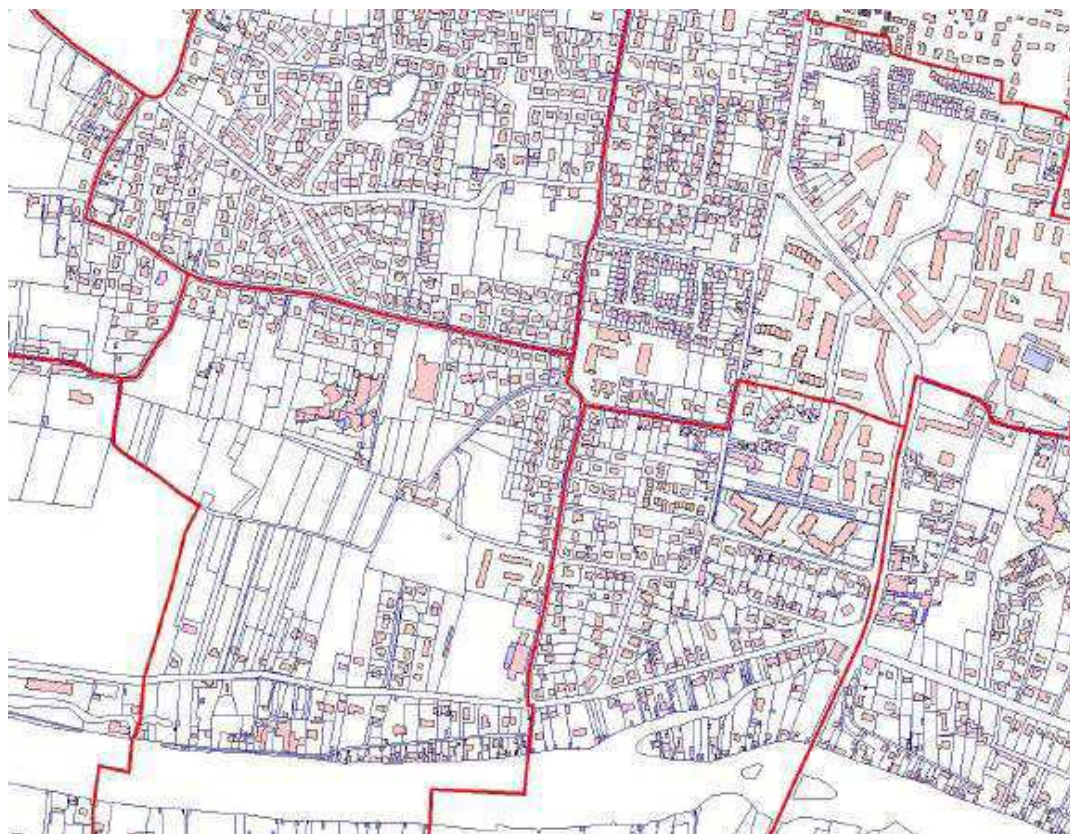
Limitrophe d'Orléans, le quartier a vu se construire de nombreuses maisons entourées de grands jardins.

Quelques équipements y ont en outre été implantés : le gymnase de l'Orbellière en 1981, le collège de l'Orbellière en 1993 et juste à coté de ce dernier, une aire de jeux multisports inaugurée en 2002. De plus, la commune a fait l'acquisition du stade Marcel Garcin et de son gymnase qui accueillait jusqu'à présent l'équipe du Rugby Club d'Orléans.

Le quartier demeure très vert : des terres agricoles y sont toujours cultivés tandis que des bois et parcs conservent leurs charmes d'antan jusque sur les bords de la rivière...

**Carte 4 :**

Plan cadastral du quartier du Val : lotissements et maisons individuelles à l'Ouest, logements collectifs à l'Est

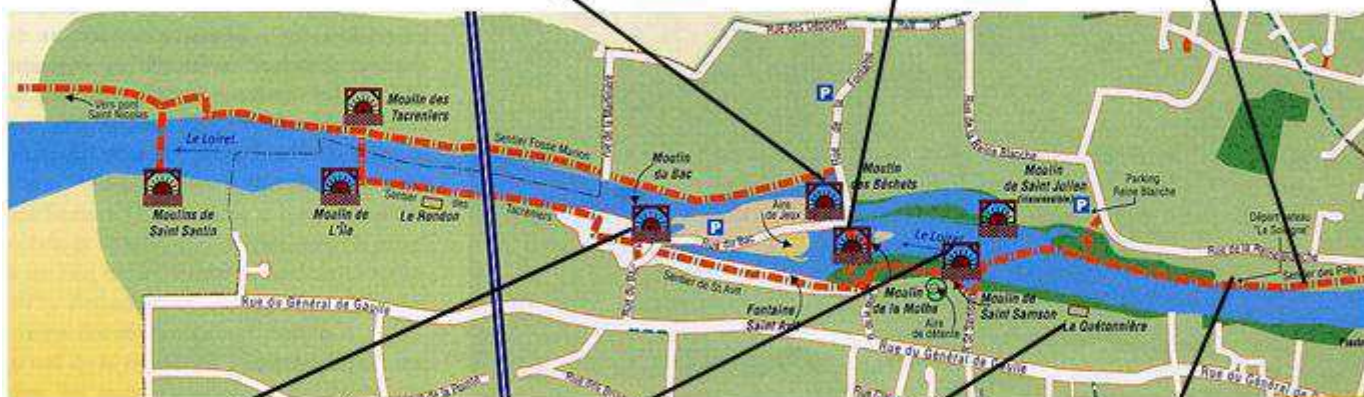


Le quartier du Val :  
le tourisme vert  
au coeur d'Olivet

Loiret : un lac et des îles

C'est dans le quartier du Val que s'étend à Olivet la partie la plus touristique de la rivière du Loiret. L'économie sur ce territoire est directement liée à l'environnement. C'est ici que commence la très réputée promenade des moulins : le long de la rivière, le sentier des Prés est bordé à ses débuts par de petites habitations « les pieds dans l'eau » souvent accompagnées de gares à bateaux typiques ; il longe ensuite les restaurants aux terrasses verdoyantes qui ont fait suite aux guinguettes d'autrefois, avant d'amorcer un long périple ponctué par les moulins.

Marquée par le Loiret, la limite Sud du quartier du Val est incluse dans le périmètre de la Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager instituée en 1995 pour renforcer la protection et la mise en valeur du site du loiret. Deux séquences de cette Z.P.P.A.U.P. s'y succèdent : le « lac » constitué par le bassin de Saint Samson – la rivière est très large dans cette partie et le courant presque nul – et les « îles » accompagnées de biels destinés jadis à alimenter les roues des moulins. Très connues du grand public, ces séquences de la rivière nécessitent une surveillance particulière afin que l'eau et la végétation gardent (et améliorent) leurs qualités.



**Carte 5 :** itinéraire Promenade des Moulins – le tourisme vert au cœur d'Olivet

## LE QUARTIER DU BOURG

Le centre-ville :  
une structure économique  
dynamique

Avec sa mairie, son église, ses écoles – les plus anciennes de la commune – sa rue commerçante et son traditionnel marché, le centre d'Olivet avait tout l'air d'une bourgade rurale.

A partir des années 60, au moment où l'ensemble de la ville prend son essor du fait principalement de l'expansion de l'agglomération orléanaise, le quartier va connaître de nouveaux aménagements : en 1965, grand bouleversement, la RN 20 ne passe plus par le centre du bourg ! Une déviation est mise en place à l'Est de la commune laissant pleinement à la rue Marcel Belot son rôle de rue commerçante, plus tranquille et surtout plus sûre.

L'accroissement de la démographie olivetaine nécessite de nouveaux équipements sportifs et culturels qui seront construit en premier lieu dans le bourg.

Le quartier du bourg concentre un grand nombre de petits commerces de proximité tels des boulangeries, boucheries, poissonnerie... On trouve cette activité exclusivement le long de la rue Marcel Belot, débouchée direct du pont Maréchal Leclerc, et sur la Place Louis Sallé (créée en 1987 pour redonner un caractère attrayant au Bourg et favoriser le commerce local). C'est sur cette même place que tout les vendredis a lieu le marché.

La ville d'Olivet a vu s'implanter dans son centre un certain nombre d'agences immobilières, bancaires, de voyage... Le secteur tertiaire prend d'ailleurs une place prépondérante dans la vie économique de la commune.

C'est très logiquement dans le bourg d'Olivet, et ce depuis toujours, que l'on retrouve l'Hôtel de ville mais aussi l'ensemble des services municipaux. C'est aussi en centre-ville que l'on trouve l'unique bureau de poste de la commune, mais aussi les services de santé (laboratoire d'analyse, chirurgien dentaire,...).



**Photo 9** : l'Hôtel de ville

Le centre-ville : lieu de vie, de rencontre et d'échange



**Photo 10** : la bibliothèque

Afin de répondre à l'accroissement de la démographie sur la commune, le bourg, dans un premier temps, a été rapidement doté d'équipements culturels et sportifs : une bibliothèque, une piscine, des gymnases,... On y trouve aussi le centre culturel d'Yvremont lieu de spectacles, d'expositions, de réunions ou de toutes manifestations organisées par des associations d'Olivet. Le moulin de la vapeur accueil quant à lui les ateliers de la Maison de la Jeunesse et de la Culture (M.J.C.).

Le parc du Poutyl et son château est l'un des rare espaces publics que compte la commune. On y trouve la piscine municipale, le théâtre de verdure près du Loiret ainsi qu'un parc paysager. La terrasse du château offre une vue privilégiée sur le Loiret, qui coule à ses pieds, et au delà le Val d'Olivet. Dernièrement, il a accueilli le Skate parc, une des réalisations du Conseil Municipal Jeune.

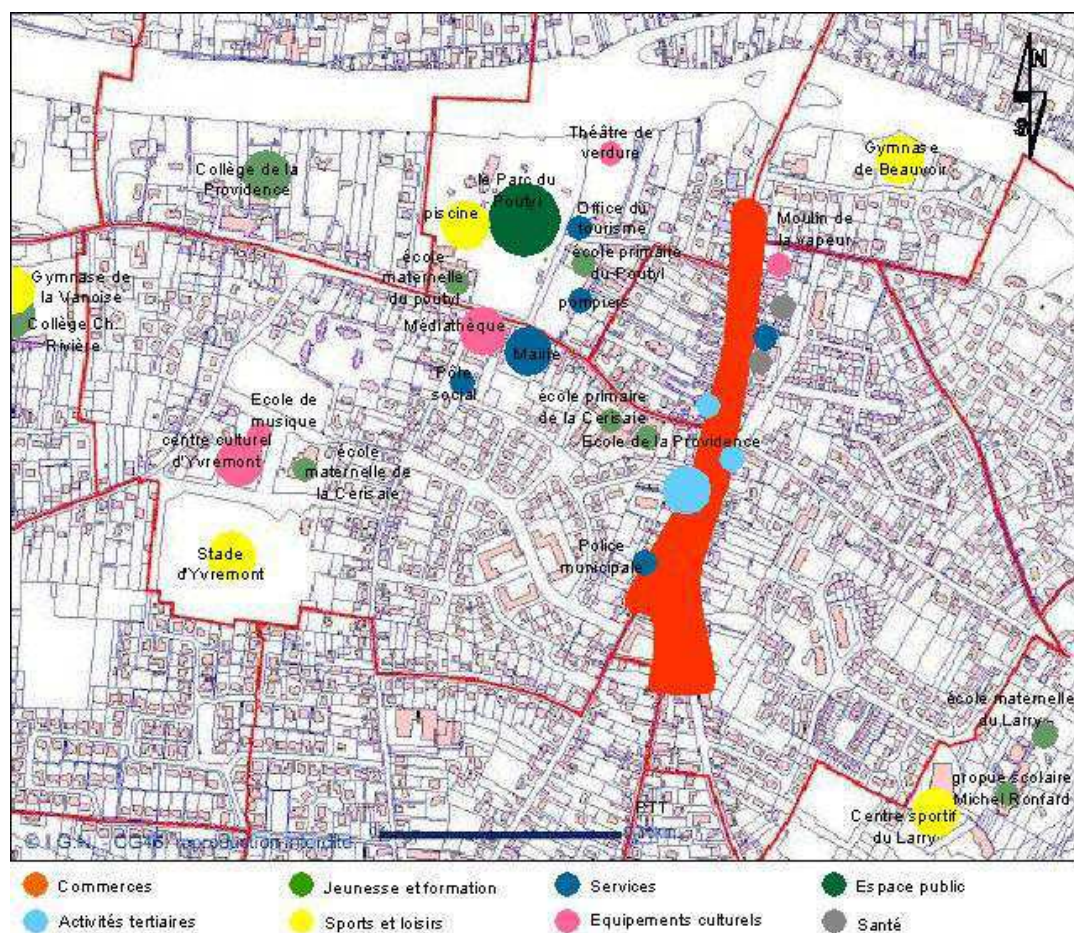


**Photo 11** : le Bourg, la place Louis Sallé un jour de marché



**Photo 12** : la rue Marcel Belot et quelques un de ses commerces

**Carte 6 :**  
Localisation des  
équipements, services  
et commerces dans le  
quartier du Bourg



Centre-ville :  
pour une circulation  
qui allie sécurité  
et qualité de vie

Le cœur de la ville doit répondre correspondre à l'évolution de nos modes de vie et de déplacements. Afin de « bien vivre le centre-ville », le quartier fait l'objet de plusieurs travaux de restructuration. Les aménagements de circulation partent du principe que dans le centre-ville, la vie locale doit primer sur le trafic automobile. Ils visent d'une part à améliorer la sécurité routière en réduisant la vitesse des voitures, d'autre part à développer la qualité de vie en libérant des espaces pour les cyclistes et les piétons.

**Carte 7 :**  
Restructuration du  
centre-ville  
Magazine  
« Oh ! Olivet », n°54,  
novembre 2005



## LES ENJEUX

Une complémentarité forte

Ces deux quartiers apparaissent comme étant très complémentaires. Le quartier du Val concentre une population relativement jeune dû à la présence de nombreux équipements et une offre de logements très divers allant de l'appartement au pavillon. Il entretient un lien très fort avec le Loiret et l'activité touristique générée par ce site de grande qualité paysagère. C'est cependant dans le quartier du bourg que l'on recense en grande partie l'ensemble des services à la population, des commerces de proximité et donc au delà d'un lieu de consommation, un lieu générant du travail, ainsi que des équipements plus spécialisés comme la bibliothèque, le centre culturel ou la piscine municipale.

La création d'une nouvelle traversée de la rivière le Loiret permettrait de :

- affirmer l'attractivité du centre-ville,
- favoriser le commerce et les animations,
- faciliter la liaison entre les deux quartiers,
- rapprocher les « services » de ses habitants (Mairie, P.T.T.,...),
- optimiser l'usage de certains équipements,
- éviter le recours systématique à la voiture,
- valoriser le site du Loiret.

## DES PROJETS SATELLITES

Le Grand Projet  
Loire/Trame Verte

L'axe majeur de composition de la ville d'Orléans et de son territoire s'organise dans la ligne de la rue Royale et de son pont. Cet axe, au-delà de l'avenue Dauphine et via l'avenue du Loiret, débouche sur Olivet, après avoir franchi le Loiret.

La coulée verte Loire-Loiret reprend ce thème du rapport des villes entre elles, à travers le Val : une liaison verte, qui traverserait la RN 20, et relierait le fleuve à la rivière. Des différents parcours penser par l'Agglo, il y en a 1 qui aurait pour objectif de rejoindre le sentier des Prés et ses restaurants. Un franchissement du Loiret permettrait de relier le centre-ville d'Olivet à ce projet d'envergure mener par l'Agglo.

### Carte 8 :

Extrait de la carte  
« le projet Loire-Trame  
Verte de A à Z »  
Objectifs concernant la  
commune d'Olivet  
(voir annexe 2 )

- A faciliter la promenade à pied où à vélo
  - A4 élargissement par encorbellement du pont du Maréchal Leclerc
  - A5 Passerelle du Poutyl
- B faire pénétrer la nature en ville par des coulées vertes
  - B1 Loire-Loiret
  - B2 Loiret-Sologne
- R imaginer un parc face à l'île des Béchets

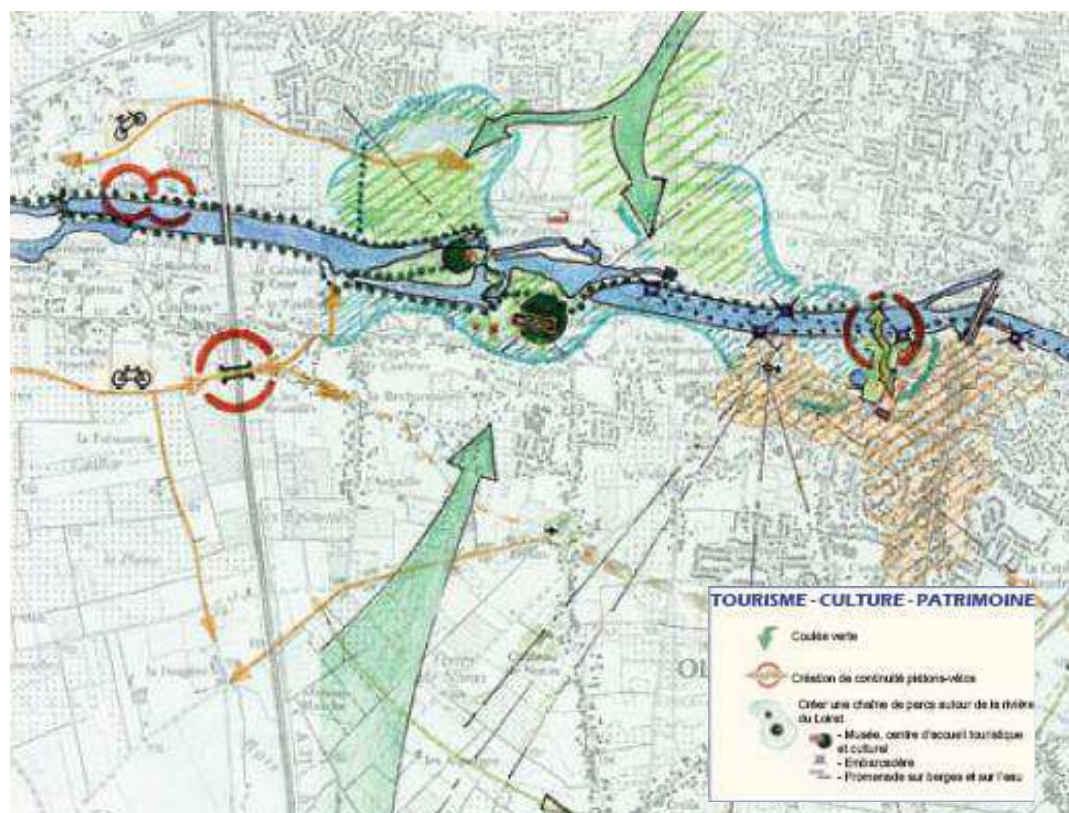


Un schéma de parcours  
découverte  
autour du Loiret

Cette étude a été commandée par l'Association de Protection du Site du Loiret (APSL) à l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Orléanaise (AUAO).

Les bords du Loiret supportent une des promenades publiques la plus fréquentée de l'agglomération. Ce projet se veut respectueux de l'environnement en s'appuyant sur la valorisation du paysage, du patrimoine et de la nature. Trois thèmes, qui font l'attrait de la rivière, se retrouvent au fil de l'eau. On peut leur attribuer un secteur particulier. Le secteur de Saint-Santin à Saint-Samson a été associé à un pôle tourisme, culture, patrimoine. Dans le cadre de cette étude, un nouveau franchissement piéton du Loiret a été envisagé. Il pourrait relier le parc du Poutyl, accroché à la place de la mairie et à la médiathèque et qui est un des pôles publics majeurs du centre d'Olivet, au sentier des Prés offrant aux olivetains la complémentarité des espaces du centre-ville et des promenades du bord du Loiret.

**Carte 9 :**  
Propositions  
concernant le pôle  
« Tourisme-Culture-  
Patrimoine » dans le  
cadre de l'étude d'un  
schéma de parcours  
découverte  
Réalisation : A.U.A.O  
(annexe 3)



## ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

Le milieu naturel

Le milieu physique :

Le projet s'inscrit par ailleurs dans un site naturel très particulier. L'analyse qui suit s'intéresse au milieu naturel, physique et biologique, au patrimoine architectural ainsi qu'à la perception paysagère du site du Loiret.

L'étude des différentes composantes de l'état initial du site, porte sur les divers aspects de l'environnement.

La zone d'étude se situe au coeur de la ville d'Olivet, dans le bassin versant du Loiret. Les points suivants détaillent le milieu physique de la zone de projet.

Le climat du secteur d'Olivet s'inscrit dans une nuance ligérienne du climat régional, qui se traduit par de faibles précipitations, des hivers doux et des étés plutôt chauds.

Olivet s'étend sur deux ensembles topographiques bien distincts, d'une part le Val de Loire (lit majeur), d'autre part le plateau de Sologne.

- Le val montre une remarquable régularité topographique. Les altitudes s'étagent entre 92 et 94 m, suivant une pente générale Est/Ouest.
- Le plateau de Sologne apparaît légèrement plus varié : de 100 au Nord-Ouest du territoire communal (Caubray) à 108 m au Sud- Est (le Bois Semé).
- Le rebord du coteau est marqué par une dénivellation d'une dizaine de mètres, soulignée par le tracé du Loiret.

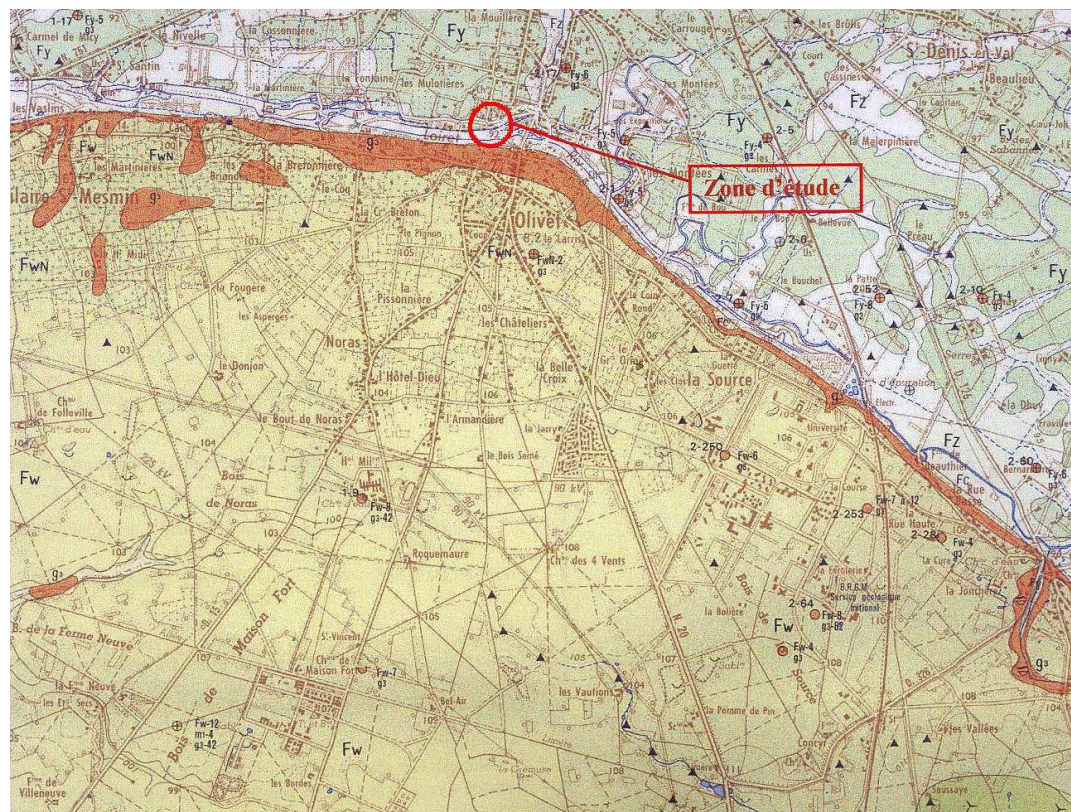
La vallée du Loiret se développe dans la région du Val de Loire, plaine alluviale bordée d'un coteau bas en formation calcaire de Beauce le plus souvent.

La structure géologique du secteur d'étude correspond à 4 types de terrains sédimentaires :

- les alluvions holocènes au Nord de la zone d'étude : il s'agit d'alluvions de même composition et granulométrie que les alluvions modernes ; l'épandage terminale est fin : sables et sablons.
- Les alluvions modernes de la Loire que l'on rencontre dans le lit du Loiret : leur granulométrie varie du sable fin (limon de débordement) aux galets. Elles sont siliceuses : le sable et le gravier sont faits essentiellement de quartz et de feldspaths ; les galets sont surtout des silex, de quartz, grés et autres roches siliceuses.
- L'Aquitainen, formation de Beauce, le long de la rive gauche du Loiret : ce sont des calcaires lacustres avec lentilles de marnes et passées meulériisées.
- Les alluvions anciennes de la terrasse de Châteauneuf et du glacis d'Olivet au Sud de la zone d'étude : ces alluvions comprennent toutes les granulométries de l'argile aux galets et même aux blocs. Il s'agit de matériaux siliceux et argileux, sans calcaire : surtout quartz, silex, feldspaths et argiles.

On observe donc une forte dominante de terrains faiblement porteurs et fortement compressibles (alluvions).

**Carte 10 :**  
Carte géologique de la  
ville d'Olivet (carte  
géologique  
du  
B.R.G.M.)



Les eaux souterraines exploitées dans le secteur d'étude appartiennent à trois aquifères distincts :

- alluvions modernes de la Loire,
- sables et argiles de Sologne,
- calcaire de Beauce.

La zone d'étude se trouve dans la plaine alluviale du Val de Loire.

Les eaux dans les alluvions modernes de la Loire, principal réservoir aquifère du secteur, circulent dans les graviers et sables grossiers situés à la base du massif alluvial. Les alluvions reposent directement sur le calcaire de Beauce, érodé, très fissuré, perméable en grand.

La zone d'étude est traversée par le Loiret, issu d'une résurgence de la Loire localisée au niveau du Parc Floral de la source (« Le Bouillon ») et qui prend son origine à 500 m à l'Est de la commune d'Olivet, dans le parc du Château de la Source. Il traverse Olivet d'Est en Ouest sur environ 6 kilomètres avant d'aborder Saint-Hilaire-Saint-Mesmin, où il rejoint la Loire à la Pointe de Courpain.

Le Loiret est une rivière de deuxième catégorie piscicole, présentant un contexte cyprinicole très dégradé en amont, mais dont le potentiel est élevé sur le cours aval. Des ombres y ont été introduits avec succès.

Dans la partie aval où le Loiret retrouve un cours naturel, on note une flore intéressante avec la présence de renoncules. L'amélioration de la qualité en aval s'explique par la présence des résurgences de la nappe en ce lieu.

- Qualité des eaux : La qualité amont du Loiret est dégradée par les apports de son affluent, le Dhuy. L'objectif de qualité du Loiret Est de niveau 2 : eaux de qualité passable. La qualité est suffisante pour l'irrigation, les usages industriels, la production d'eau potable après un traitement poussé. L'abreuvement des animaux est généralement toléré. Le poisson y vit normalement mais sa reproduction peut y être aléatoire. Les loisirs liés à l'eau y sont possibles lorsqu'ils ne nécessitent pas des contacts exceptionnels avec elle.
- Usages : Aucune prise d'eau, pour l'arrosage de culture ou toute autre activité, n'est recensée, sur les sections des cours d'eau de la zone d'étude.
- Vulnérabilité aux risques liés aux inondations : Le Plan de Prévention du Risque d'Inondation (P.P.R.I.), approuvé par arrêté préfectoral le 2 février 2001, s'applique à l'ensemble des zones inondables du Val d'Orléans et vaut servitude d'utilité publique. Le P.P.R.I., destiné à la maîtrise de l'urbanisation en zone inondable, comprend un rapport de présentation, un document graphique faisant notamment apparaître les zones qui doivent rester exemptes d'urbanisation nouvelle et un règlement.

Toute la partie de la commune située au Nord du Loiret est en zone inondable.

Le P.P.R.I. définit deux types de zones, A et B. Dans les deux zones, des prescriptions particulières sont prévues pour les projets d'extension des constructions existantes à la date d'approbation des projets de protection. Ces zones sont divisées en fonction de l'aléa.

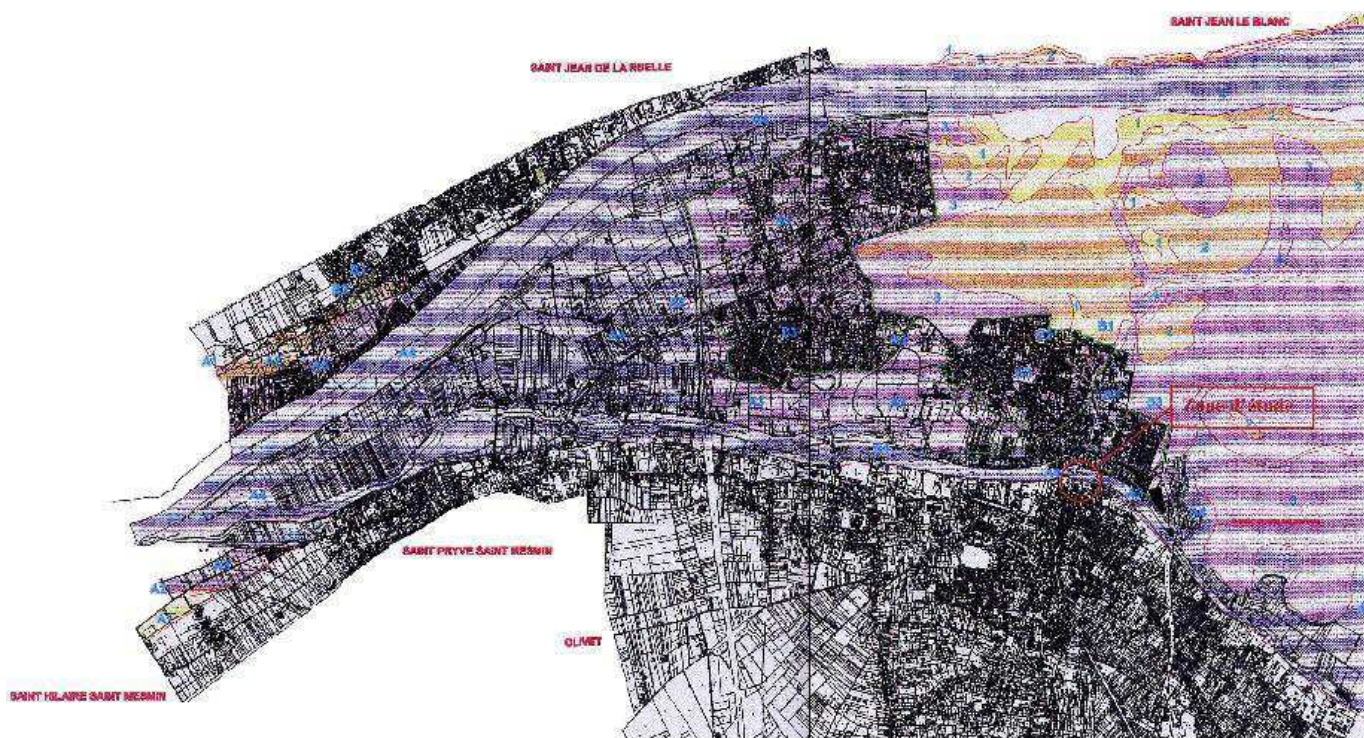
La zone probable du projet se situe dans le lit moyen de la Loire, en zone A classée zone d'aléa très fort

- en zone A, les objectifs sont :

- la limitation d'implantations humaines permanentes,
- la limitation des biens exposés,
- la préservation du champ d'inondation,
- la capacité du champ d'écoulement des crues.

- une zone d'aléa très fort (uniquement dans la zone A) est caractérisée par :

- une profondeur supérieure à 2 m,
- une vitesse moyenne forte,
- des zones de dangers particuliers (aval d'un déversoir, débouchés d'ouvrages...).



**Carte 11 :**  
Plan de Prévention du risque d'inondation  
Val d'Orléans \_ secteur Ouest

#### Le milieu biologique :

Sur la commune d'Olivet, les espaces naturels ou voués à l'agriculture sont surtout présents au Sud et à l'Ouest de la commune, le Nord et l'Est présentant une urbanisation plus dense.

On recense deux Zones Naturelles Ecologique, Faunistique et Floristique (Z.N.I.E.F.F.) proche de la zone d'étude :

- Z.N.I.E.F.F. n°6065000 : Parc du Château de la Source à Orléans (Z.N.I.E.F.F. de type I),
- Z.N.I.E.F.F. n°6001 : embouchure du Loiret sur la commune de St Hilaire St Mesmin (Z.N.I.E.F.F. de type II).

Aucune de ces zones ne concerne la commune d'Olivet et ne couvre donc pas la zone d'étude.

Le Conservatoire Botanique National du Bassin Parisien, en charge du secteur, recense 17 plantes protégées sur le territoire d'Olivet.

Parmi celle-ci, cinq espèces semblent présentes encore à l'heure actuelle sur la commune. En effet, leurs dates de dernière observation sont récentes (de 1997 à 2002). Il s'agit de :

- Corydale solide (*Corydalis solida*),
- Digitale jaune (*Digitalis lutea*),
- Héliantheme en ombelle (*Halimium umbellatum*),
- Laser à larges feuilles (*Laserpitium latifolium*),
- Renoncule des marais (*Ranunculus Paludosus*).

## La flore et la végétation

La zone concernée par cette étude est celle des bords du Loiret. Les bords du Loiret se présentent sous forme d'un linéaire boisé émaillé de domaines privés (parcs, vieilles demeures, moulins). La flore rencontrée est fortement anthropisée, dans le sens où de nombreuses essences d'arbres ou de plantes herbacées introduites au cours du temps composent le cortège floristique.

On y note le Frêne élevé (*Fraxinus excelsior*), l'Aulne glutineux (*Alnus glutinosa*), l'Orme champêtre (*Ulmus minor*), le Cyprès chauve (*Taxodium distichum*), l'If (*Taxus baccata*), le Laurier-cerise (*Prunus laurocerasus*).

La strate basse se compose de Brachypode des bois (*Brachypodium sylvaticum*), Benoîte des villes (*Geum urbanum*), Lierre (*Hedera helix*), Consoude officinale (*Symphytum officinale*), Solidage du Canada (*Solidago canadensis*).

Sur les coteaux humides et boisées de la rivière, apparaissent le Perce-neige (*Galanthus nivalis*), la Primevère acaule (*Primula vulgaris*), la Jonquille (*Narcissus pseudonarcissus*) et surtout le Laser à larges feuilles (*Laserpitium latifolium*), espèce protégée en région Centre. Cette plante semble assez présente sur l'ensemble du linéaire du Loiret (observation depuis 2000).

## La Faune

L'aire d'étude s'inscrit dans un contexte environnemental très périurbain. Les cortèges faunistiques en place, qu'ils soient terrestres ou aquatiques, sont composés principalement d'espèces très communes.

Le Loiret et ses berges contribuent aux échanges de populations de la faune (oiseaux d'eau, migrants). Certains de ces animaux fréquentent temporairement ce milieu.

Les bords du Loiret comporte deux milieux :

- la rivière et ses berges,
- le linéaire boisé.

Les espaces observées sont très communes et liées aux zones humides :

- Cygne tuberculé (*Cygnus olor*),
- Canard colvert (*Anas platyrhynchos*),
- Foulque macroule (*Fulica atra*),
- Poule d'eau (*Gallinula chloropus*),
- Sittelle torchepot (*Sitta europaea*).

Cependant une espèce devenue rare a été observée sur les berges du Loiret, la Bergeronnette des ruisseaux (*Motacilla cinerea*).

## Le patrimoine architectural Les sites inscrits

La commune d'Olivet et en particulier les abords du Loiret renferme un patrimoine architectural classé ou inscrit au titre des Monuments Historiques. Les sites recensés concernant la zone d'étude sont présentés dans le tableau suivant :

**Tableau 2 :**  
Sites classés  
Monuments Historiques et  
concernant la zone  
d'étude  
Données D.R.A.C.

Commune	Appellation	Libellé de la protection	Surface
<u>Olivet</u>	Parc du Château de la Fontaine	Classement MH par arrêté du 12/07/35	20 ha
<u>Olivet</u>	<u>Iles des Béchets</u>	Classement MH par arrêté du 19/10/88	5 ha
<u>Olivet, St Privé St Mesmin</u>	Château du Rondon son parc et sa perspective	Classement MH par arrêté du 19/04/90	13 ha
<u>Olivet, Orléans, St Cyr en Val, St Privé St Mesmin</u>	Rivière du Loiret et ses rives	Classement MH par arrêté du 08/04/43	218 ha

Z.P.P.A.U.P. : Zone de  
Protection du Patrimoine  
Architectural Urbain et  
Paysager

Par ailleurs, la rivière est constituée par différents bassins séparés par des moulins d'un grand intérêt architectural.

La rivière du Loiret, entité paysagère remarquable, est caractérisée par son appartenance au Val de Loire et par sa particularité hydrogéologique qu'est la résurgence.

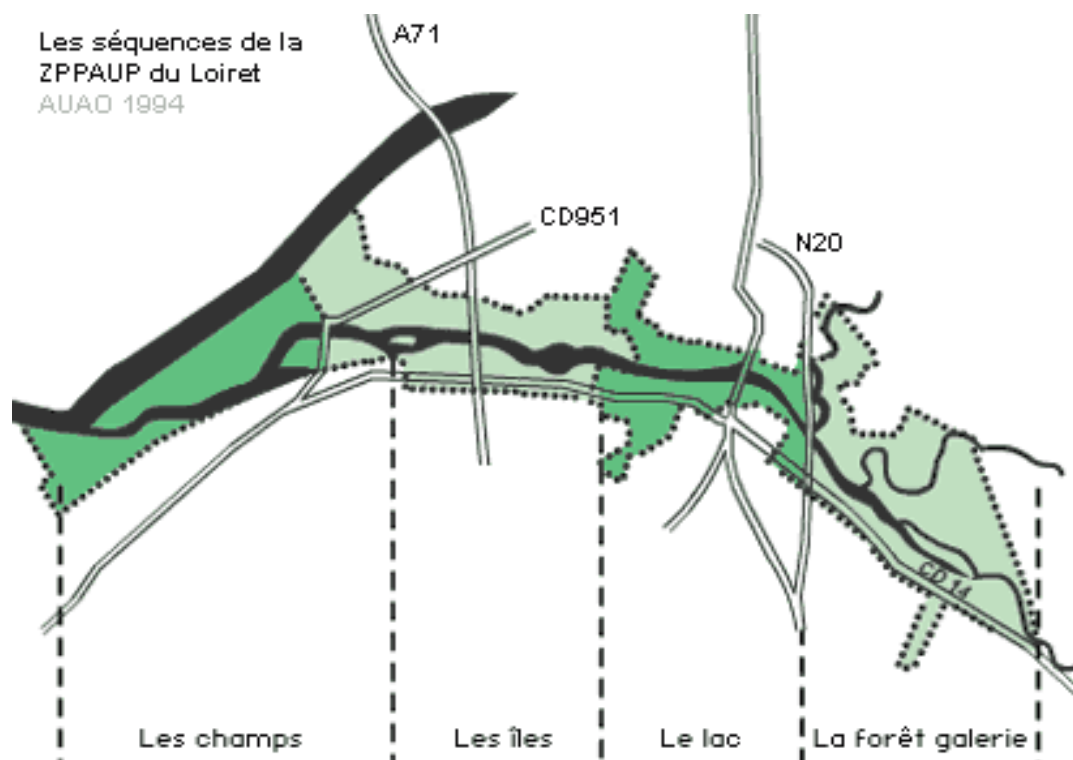
Marquée par la prédominance de l'eau et de la végétation, cette rivière est constituée d'un milieu vivant riche et diversifié, complexe et fragile.

Afin de protéger ce site exceptionnel, les communes de Mareau aux prés, Olivet, Orléans, Saint-Cyr-en-Val, Saint-Hilaire-Saint-Mesmin se sont concertées pour que chacune d'entre elles mette en place une Z.P.P.A.U.P. communale, intitulée « Rivière du Loiret, commune de ... ».

Le site a été défini en quatre « séquence paysagères » : la forêt galerie, le lac, les îles et les champs.

Les zones de protection ont été découpées en secteurs, liés à l'analyse des modes d'occupation des rives de la rivière et des territoires qui y sont rattachés.

**Carte 12 :**  
les séquences de la  
Z.P.P.A.U.P.  
du Loiret



La séquence du Z.P.P.A.U.P. correspondant à la zone d'étude est la séquence paysagère « le lac ».

Elle s'étend du pont de la RN 20 au bassin de Saint-Samson, jusqu'à la chaussée du moulin de Saint-Samson.

Les périmètres de protection attachés à cette séquence sont les secteurs suivants :

- *le secteur naturel à fort patrimoine paysager* : il concerne les châteaux du Val (la Quétonnière, Villebourgeon), les châteaux du coteau (Bel Air, Petit Bois, Bellevue), le Poutyl, les berges des maisons bourgeoises qui entourent l'église d'Olivet.
- *Le secteur d'appartenance au Val* : Il comprend les territoires agricoles situés sur la rive droite au-delà de la maison de la Reine Blanche jusqu'à la propriété de l'Orbellière.
- *Le secteur « Venise du Loiret »* : il couvre l'ensemble d'habitat sur pilotis situé sur la rive droite au Sud du sentier des Prés, de la rue A. Barbier et de l'impasse du Plissay.
- *Le secteur « jardin habité »* : il couvre les parties urbanisées de la séquence et le secteur de vue remarquable sur l'église en limite de centre bourg d'Olivet.
- *Le secteur de valeur paysagère à améliorer* : il concerne les abords du pont de la RN 20 et l'hypermarché Auchan.

La Z.P.P.A.U.P., créée par arrêté préfectoral le 24 avril 1995, s'étend sur le territoire olivetain de part et d'autre du loiret.

Le classement de cette zone protégée implique plusieurs catégories de protection :

- l'interdiction de démolir les bâtiments d'intérêt architectural ;
- l'obligation de démolir préalablement à toute construction nouvelle pour certains bâtiments ;
- il convient de s'inspirer de la typologie de l'architecture locale traditionnelle pour les constructions nouvelles ;
- pour les autres bâtiments, il convient de veiller tout particulièrement à la cohérence du bâtiment avec son environnement et son histoire
- la conservation des points de vue ;
- la préservation de secteurs de vue ;
- la protection de certains arbres.

Toute démolition même partielle, tout travaux de transformation et de modification de l'aspect des bâtiments, tout abattage, arrachage, élagage sont soumis à autorisation de l'Architecte des Bâtiments de France.

La création de la traversée sera donc conditionnée par le respect de ces obligations et par l'accord de l'Architecte des Bâtiments de France.

Le territoire de la commune d'Olivet couvre deux entités topographiques clairement distinctes : d'une part le Val de Loire rive gauche où Olivet s'inscrit en prolongement de l'agglomération orléanaise, d'autre part le coteau de Sologne.

Le dénivelé topographique d'une dizaine de mètres, bordé d'un coteau boisé, marque une nette rupture entre les deux ensembles.

Au pied du coteau, la rivière du Loiret, accompagnée d'une dense végétation et d'un bâti de qualité, constitue un élément majeur du paysage communal.

La commune viticole et fruitière qu'était Olivet jusqu'au milieu du XX<sup>ème</sup> siècle a connu une rapide et profonde évolution. Très recherchée en raison de la qualité de son cadre de vie, Olivet a vu se développer une urbanisation multiforme (lotissements, zones d'activités, pavillons individuels) qui a contribué à la raréfaction et au déclin des espaces agricoles et arboricoles qui marquait son identité. La récente mise en place du tramway, traversant la partie Sud-est de la commune, a contribué encore à accélérer cette évolution.

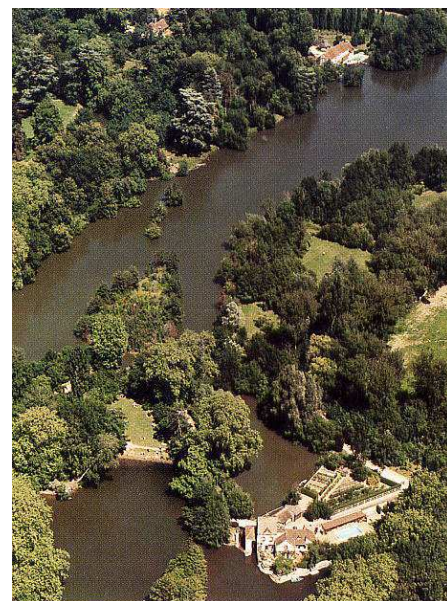
Le caractère rural d'Olivet demeure cependant affirmé dans certaines parties de la commune, notamment sur sa lisière Ouest où de nombreux vergers entretenus est encore observable.

Les différentes unités paysagères rencontrées sur la commune d'Olivet sont les suivantes :

- les massifs boisés présents au sud et au Sud-Ouest du territoire communal (lisière Nord du massif de Sologne),
- le site du Loiret,
- les vergers et les vignes, dont la culture est en forte régression.



**Photo 13 :** des vergers, unité paysagère rencontrée sur la commune d'Olivet



**Photo 14 :** le site du Loiret

Le cours du Loiret, coulée verdoyante qui longe le pied du coteau de Sologne, constitue l'un des éléments identitaires majeurs de la commune d'Olivet et un lieu d'attrait touristique renommé.

Son intérêt est multiple : curiosité de l'origine de la rivière (résurgence de la Loire), présence de nombreux moulins et châteaux, d'hôtels-restaurants valorisant le site de végétaux particuliers (Cyprès chauves, arbres de parcs), l'ensemble jouissant d'un remarquable accessibilité. A l'aval du pont du Maréchal Leclerc, plusieurs parcours sont en effet disponibles pour découvrir à la fois la qualité du paysage naturel, mais aussi les nombreux édifices remarquables qui émaillent son cours.

Le site du Loiret fait l'objet d'une double protection : d'une part une Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (Z.P.P.A.U.P.) qui recouvre l'ensemble de son cours et diverses propriétés riveraines, d'autre part le parc du château de la Fontaine, l'île des Bêchets et le château du Rondon qui bénéficient du statut de site classé.

## PARTIE II – PROPOSITIONS D'AMENAGEMENTS

### JUSTIFICATIF DU PROJET

#### Situation actuelle :

Le pont Maréchal Leclerc assure le franchissement du Loiret par la RD 920 sur le territoire de la commune d'Olivet. Il est l'axe privilégié permettant de relier Orléans et le sud du Loiret, ainsi que le quartier du Val et le centre-ville d'Olivet. Néanmoins, ce pont est très fréquenté. On compte environ 16000 véhicules/jour (donnée de trafic routier pour l'année 2005) et le trafic est en accroissement constant.

Des comptages vélos ont été réalisés en 34 points de l'agglomération, et notamment sur le pont Maréchal Leclerc, les 29 et 31 mai 2001 (annexe 4), aux heures de pointe (de 7h30 à 10h et de 16h30 à 19h). 341 cycles ont été recensés.

L'étroitesse de ce franchissement ne permet pas une cohabitation aisée et son utilisation en sécurité. Une passerelle en encorbellement, destinée uniquement aux piétons et libérant ainsi les trottoirs pour le seul usage des cyclistes, est en cours d'étude.

Un nouveau franchissement du Loiret est donc à envisager. Son positionnement au droit du parc du Poutyl et dans le prolongement de la rue d'Ivoy semble le lieu le plus approprié et le moins contraignant puisque les débouchées en rive Sud et en rive Nord sont du ressort de la commune.

Le Loiret, long de 13 km, constitue un des bras de l'hydro système Loire. Bien que situé en agglomération, la rivière garde une ambiance champêtre. Le cours d'eau est principalement bordé de propriétés privées qui renforcent la confidentialité de ses accès, l'architecture y est singulière.

Le Loiret appartient au Domaine Public Fluvial, dans sa section comprise entre la chaussée des moulins de Saint Santin et la confluence. L'arrêté préfectoral suivant régit la navigation sur le Loiret :

« arrêté préfectoral réglementant l'exercice de la navigation de plaisance et des activités sportives et touristiques sur la rivière du Loiret et ses affluents (8 juillet 1985) » :

L'exercice de la navigation de plaisance et des activités sportives et touristiques sur la rivière le Loiret et ses bras affluents est régi par le règlement général de police et le présent arrêté. La vitesse des bateaux à moteur sur l'ensemble de la rivière est limitée à 7 km/h. Sur la partie non domaniale du Loiret (entre la source et la chaussée des moulins de Saint Santin), la circulation des embarcations ne peut s'exercer qu'avec l'autorisation de l'association syndicale de la rivière du Loiret.

La signalisation de la rivière comporte une délimitation de la zone de protection biologique de la pointe de Courpain. La mise en place et l'entretien de la signalisation sont assurés par l'association syndicale de la rivière du Loiret dans la section non domaniale de la rivière et par le syndicat intercommunal du bassin du Loiret dans sa section domaniale.

## Localisation du franchissement

La pratique de la planche à voile et du canoë est limitée dans le temps. Les rameurs d'aviron devront emprunter la zone centrale de la rivière à l'exclusion des zones latérales réservées aux pêcheurs partout où la largeur de celle-ci le permet. La pratique de la plongée subaquatique est interdite.

L'amarrage ou l'arrimage de barques ou engins flottants autorisés doivent être suffisamment solides pour supporter les contraintes naturelles ou artificielles, afin de ne pas perturber le plan d'eau.

Dans le prolongement de la rue d'Ivoy, et au carrefour de la rue de la Reine Blanche et de la rue Albert Barbier, on trouve la cale de la Reine Blanche qui débouche sur le Loiret. Sur la rive Sud du Loiret, on situe au droit du parc du Poutyl. Cet emplacement semble tout indiqué pour y implanter le nouveau franchissement car les débouchées appartiennent au domaine public et donc à la commune.

Le franchissement sera limité à l'usage exclusif des piétons, cycles et personnes à mobilité réduite.

**Carte 12 bis :**  
Localisation du projet



Prise de vue A1



Prise de vue B1

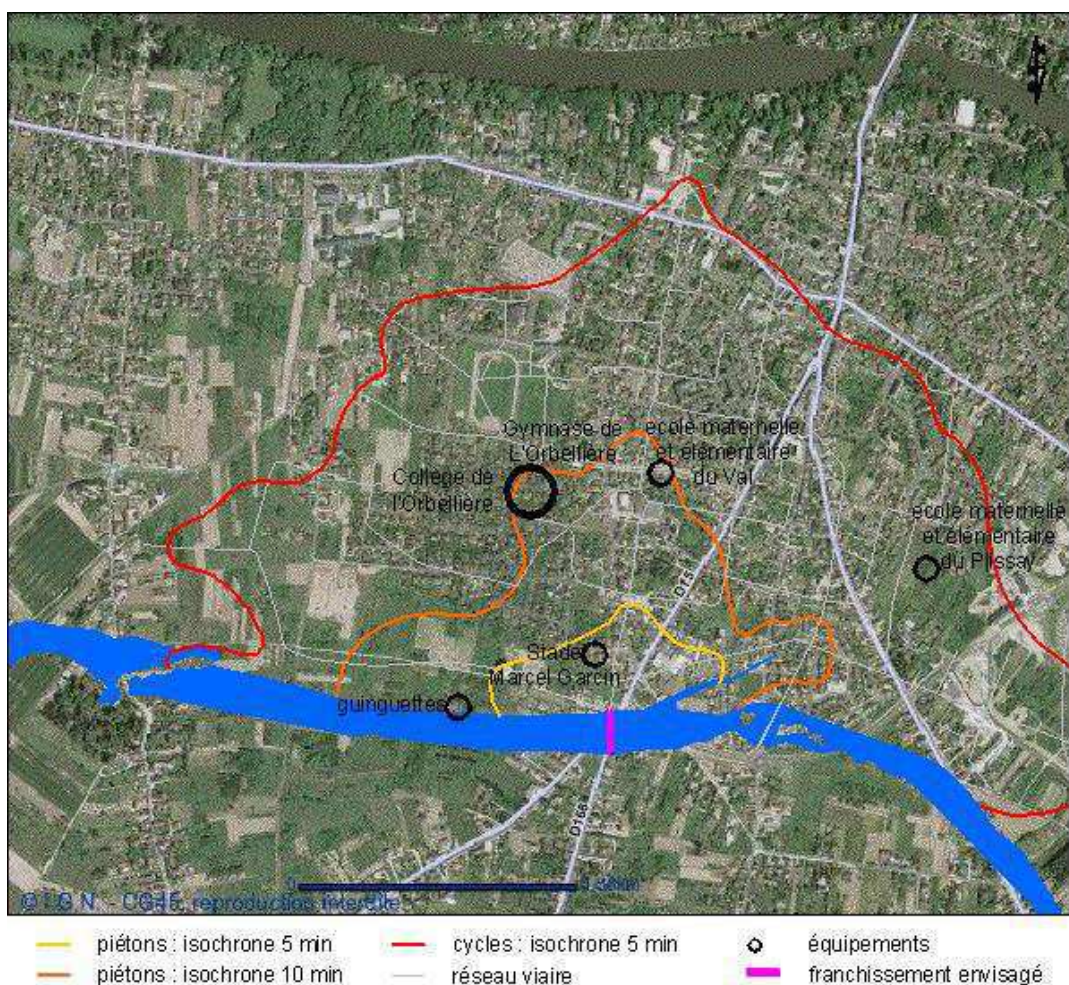


Les cartes suivantes illustrent, par des isochrones, la proximité et la couverture propre à chacune des deux débouchées, et ce concernant les équipements et la population.

On considère une vitesse moyenne de 3 km/h pour les piétons et de 20 km/h pour les cycles. A partir de ces valeurs ont été tracé les isochrones à 5 et 10 minutes pour des piétons et à 5 minutes pour des cyclistes afin d'évaluer la proportion de population à proximité de la passerelle et susceptible d'utiliser en priorité cette infrastructure.

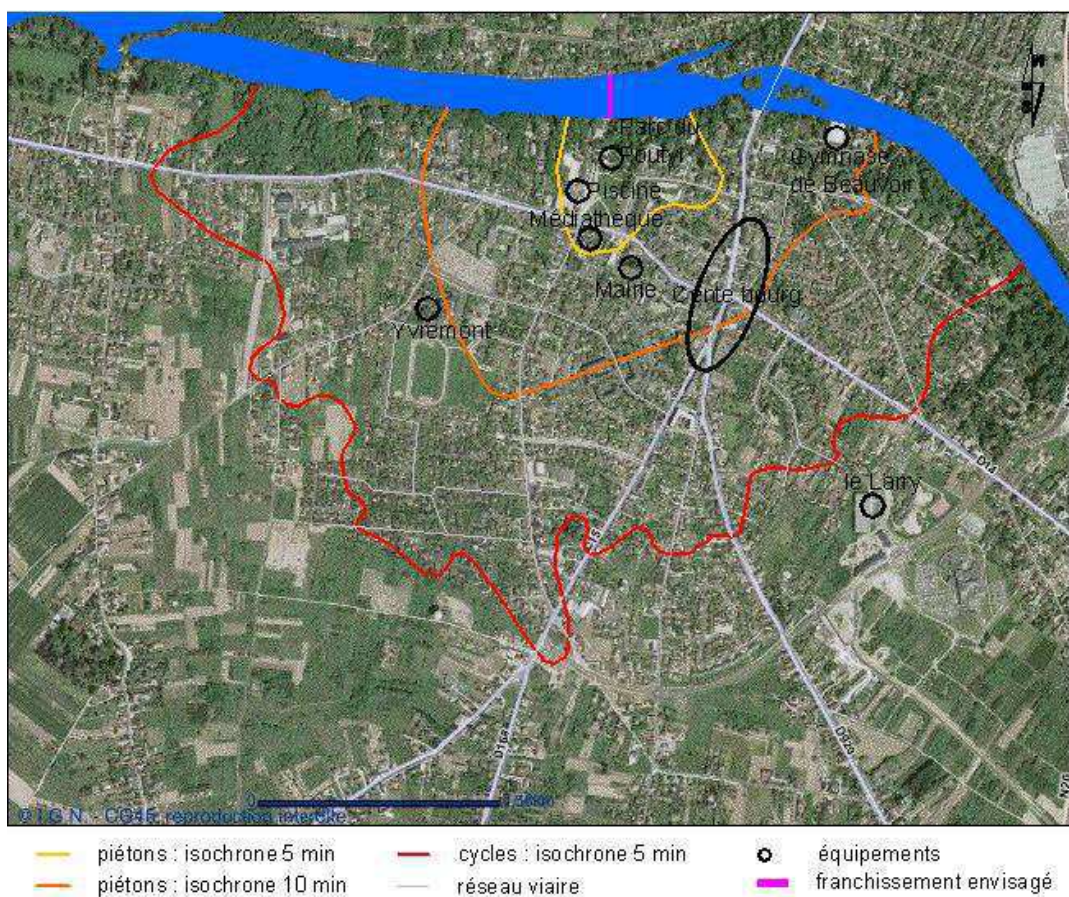
### Carte 13 :

Isochrones piétons et cycles concernant le franchissement et son débouché en rive Nord, dans le quartier du Val



### Carte 14 :

Isochrones piétons et cycles concernant le franchissement et son débouché en rive Sud, dans le quartier Bourg



## LES VARIANTES

Le petit « traversier-caboteur »

Le positionnement de la passerelle à cet endroit rapproche considérablement le quartier du Val et sa population des équipements du Bourg. A titre d'exemple, le collège de l'Orbellière se retrouve à 15 minutes de la bibliothèque.

On peut imaginer plusieurs variantes permettant la traversée du Loiret :

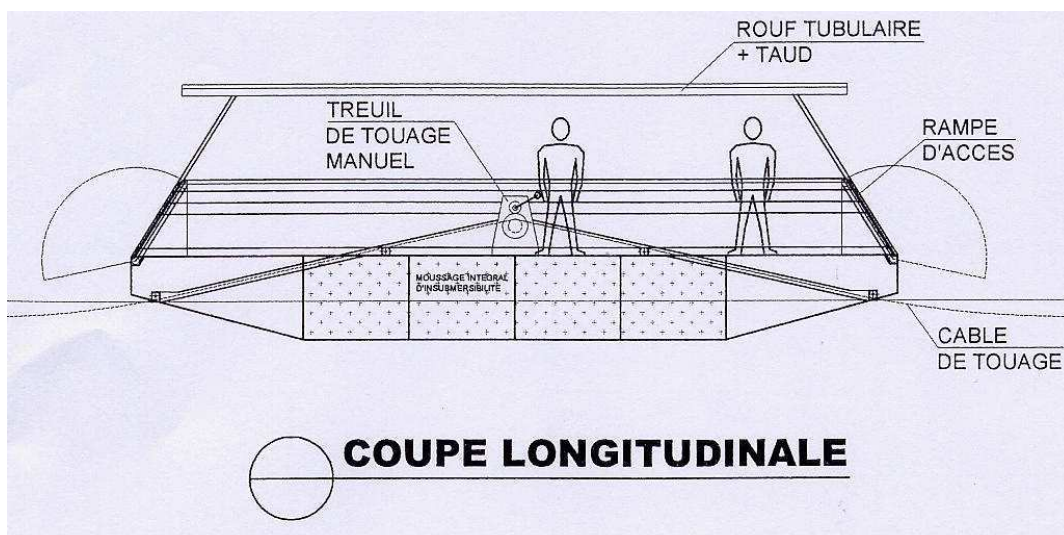
- avec un petit « traversier caboteur » : une embarcation (pour 12 pers. Max), à faible tirant d'eau (0,40 m), soit en propulsion conventionnelle (moteur), de 10 CV à hélice, si un chenal peut être matérialisé, soit en propulsion hydro-jet, monomoteur. Des estacades, par exemple sur pieux de bois, seront à implanter sur les principaux sites à relier avec les circuits de randonnée. Une bathymétrie complète devra être établie, pour préciser les secteurs d'évolution de ce bateau, afin de constituer les demandes d'agrément et d'autorisation de navigation.
- Avec un toueur manuel : un bateau toueur à faible tirant d'eau (0,50 m) se déplaçant le long d'un câble immergé en travers de la rivière grâce à une propulsion manuelle par treuil embarqué ou par pédales carénés, une démultiplication suffisante des efforts nécessaires permettant un usage par de nombreux publics. Ce procédé pourrait assurer la traversée de petits groupes de randonneurs avec vélos (max. 6 personnes). L'exploitation en « self-service » implique de prévoir sur chaque rive, un dispositif par treuils manuels et doublage du câble de touage, afin que les randonneurs puissent ramener le bateau lorsqu'il est stationné sur l'autre rive.
- Avec la création d'une passerelle flottante ou suspendue : la passerelle suspendue demande des dispositions d'ancrage très contraignantes. De plus, les câbles n'ont pas de valeur esthétique et pourraient peser négativement sur le paysage. Dans le cas d'une passerelle flottante, les ancrages sont moins problématiques. Un passage libre permettra la navigation des embarcations légères, canoë kayaks, avirons, barques... d'un tirant d'air inférieur à 1,50 m. Le guidage des trois éléments articulés, permettant de s'adapter aux différents niveaux d'eau, sera réalisé par deux pieux battus, intégrés aux flotteurs afin de minimiser l'impact visuel pour le site sensible.

Des trois propositions, c'est la plus contraignante concernant en phase d'exploitation. On peut en effet énumérer plusieurs :

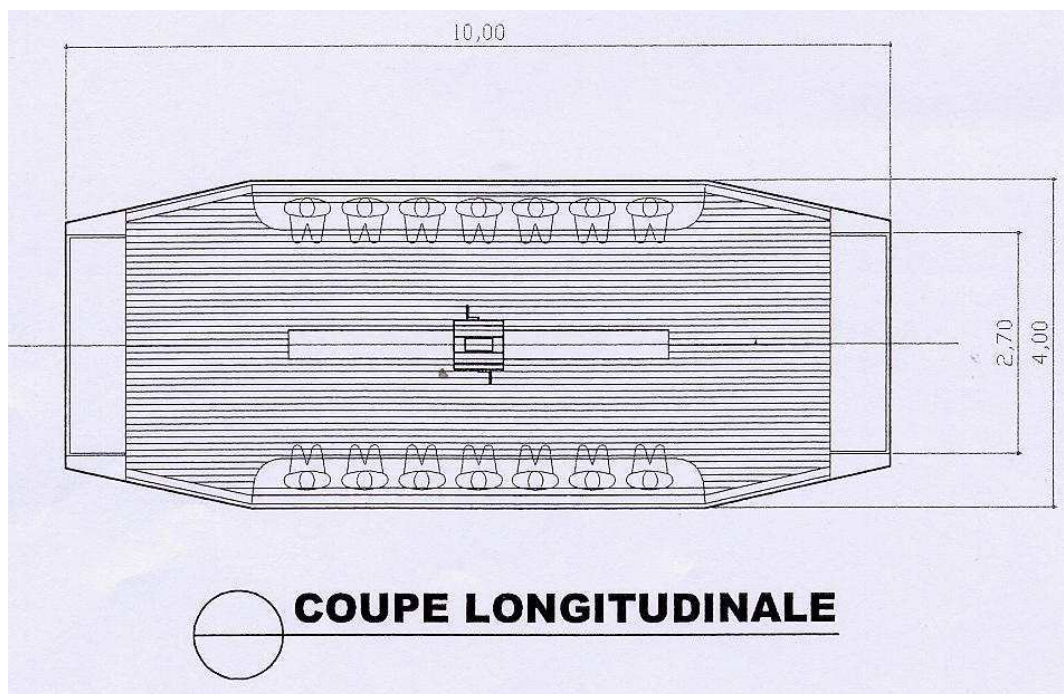
- la liaison ne pourra être mise en place toute l'année ; il faut un mouillage en Loiret favorable,
- des contraintes d'horaires, le petit traversier ne pouvant être sur les deux rives à la fois et le pilote ayant logiquement des horaires fixes d'embauche et de débauche,
- la consommation en carburant et les pollutions que cela implique (polluants et bruit du moteur),
- les traversées pouvant se faire à vide suivant les heures de fréquentation.

Les plans ci-dessous ont été réalisés par la Communauté d'Agglomération Orléanaise, lors d'une étude. Ils permettent de visualiser le toueur-traversier.

**Plan 1 :**  
Schéma  
fonctionnel de la  
Communauté  
d'Agglomération  
Orléanaise  
Coupe  
longitudinale du  
Toueur-traversier



**Plan 2 :**  
Schéma  
fonctionnel de la  
Communauté  
d'Agglomération  
Orléanaise  
Coupe  
longitudinale du  
Toueur-traversier



C'est la moins coûteuse des trois possibilités, environ 100000 M€ d'après la Communauté d'Agglomération Orléanaise. On y trouve d'autres avantages :

- un impact très faible sur le milieu naturel,
- une proximité avec la rivière le Loiret par un mode de traversée plus « traditionnel »,
- un point de vue sur le pont du Maréchal Leclerc,

Cependant, on compte aussi divers inconvénients :

- la difficile cohabitation avec les activités sportives et touristiques (aviron, canoë, barques,...) : collision, la faible profondeur du câble immergé,
- le difficile contrôle de l'utilisation du toueur, la sécurité des enfants non accompagnés,...

Je me suis intéressé plus précisément au principe de passerelle flottante. La deuxième solution, la passerelle suspendue présente plusieurs incompatibilités avec l'environnement du site.

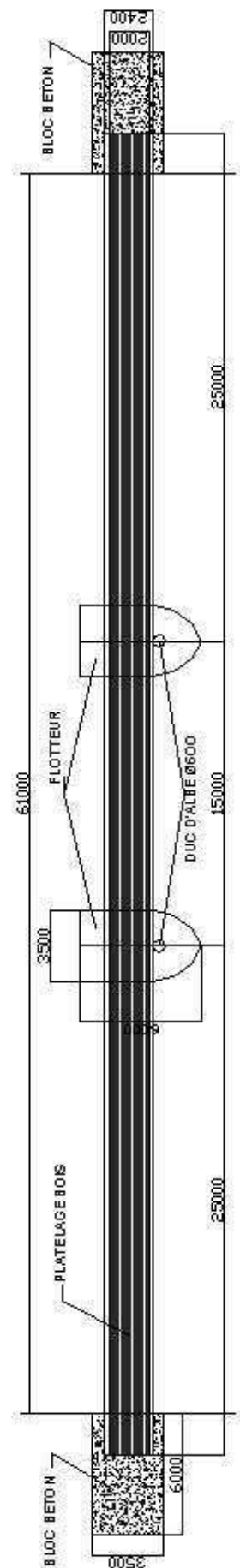
Tout d'abord d'un point de vue structure, les câbles nécessitent certaines dispositions aux ancrages, la terrasse du château du Poutyl ne pourrait peut être pas subir de travaux pour réaliser ces ancrages. De plus, au vue de l'environnement du site, l'important est de mettre en valeur le Loiret et ses rives. Pour ce faire l'ouvrage doit se fondre dans le paysage. Une passerelle suspendue pourrait attirer le regard au détriment de l'environnement.

Une passerelle flottante permet un rapprochement avec le Loiret. Par la proximité avec la surface de l'eau, le franchissement est plus à même de se fondre dans le paysage. La promenade, ainsi créer, pourra proposer une vue privilégiée sur le pont du Maréchal Leclerc, la « Venise du Loiret » et les guinguettes avec, à la différence du Toueur-traversier, la possibilité de s'arrêter à sa guise pour contempler le paysage et profiter du cadre paisible de la rivière.

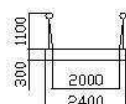
La création d'une passerelle flottante reste cependant l'alternative la plus coûteuse en terme d'investissement, environ 300000 € d'après la Communauté d'Agglomération Orléanaise mais à l'usage elle est la moins contraignante.

Les plans suivants précisent les dimensions possibles de l'ouvrage. La passerelle, faite en trois parties articulées, pourra s'adapter au niveau d'eau du Loiret. Le tirant d'air en partie centrale est de 1,50 m laissant un passage suffisant pour la pratique des activités sportives et de loisir.

**Plan 3 :**  
Schéma fonctionnel  
Vue en plan de la  
passerelle flottante



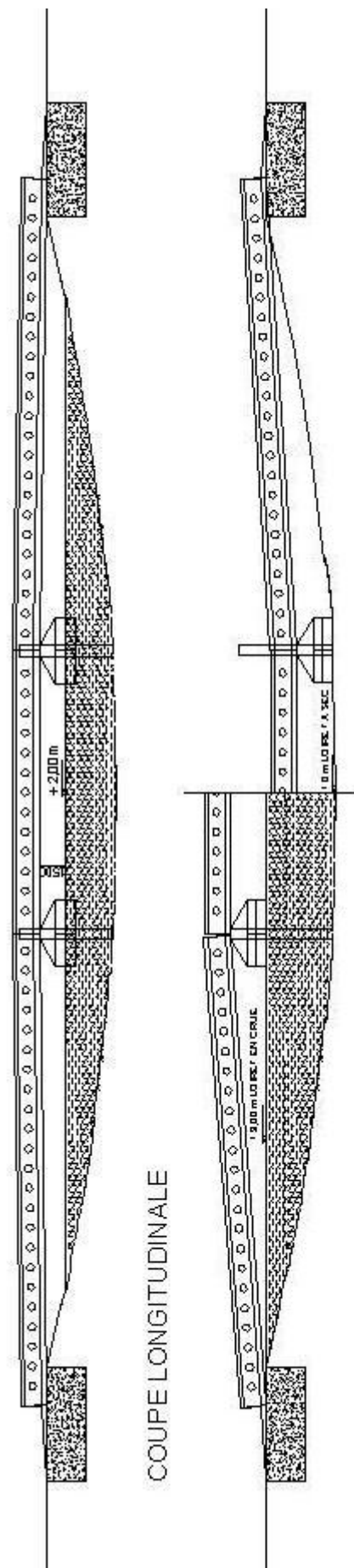
**Plan 4 :**  
Schéma fonctionnel  
Coupe transversale



COUPE TRANSVERSALE

VUE EN PLAN

**Plan 5 et 6 :**  
Schémas fonctionnels  
Coupes longitudinales



## LES CONTRAINTES DU PROJET

Le périmètre de la zone d'étude est au coeur :

- de la ZPPAUP qui impose la consultation de l'Architecte des Bâtiments de France ainsi que plusieurs types de contraintes.
- Du PPRI qui autorise les travaux d'infrastructure publique, leurs équipements et les remblaiements indispensables, sous trois conditions :
  - Leur fonctions rendent impossibles toute solution d'implantation en dehors des zones inondables ;
  - Le parti retenu, parmi les différentes solutions techniques envisageables, assure le meilleur équilibre entre les enjeux de sécurité publique, hydrauliques, économiques et environnementaux ;
  - Toutes les mesures sont prises pour ne pas aggraver les risques et les effets de crues, en particulier pour éviter des implantations dans les zones d'aléas les plus forts.

## ANALYSE DES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

Sur le milieu physique :

L'ouvrage sera uniquement utilisable par les cycles, les piétons et les personnes à mobilité réduite. Sa création n'engendre donc aucune émission de polluants supplémentaire. Les principales formes de pollution ou de dégradations induites par ce type de projet, ne supportant aucune circulation automobile, concernent uniquement l'apport de pollutions occasionnelles, l'apport de polluants en phase d'exploitation étant nul.

Durant la phase de chantier, il s'agit d'apports d'huiles de vidange, d'hydrocarbures, provenant des engins de chantier.

Les milieux récepteurs sont, d'une part, des eaux souterraines et d'autre part des eaux superficielles. Les incidences porteront sur la qualité de l'eau (potabilité, objectifs de qualité...) et sur les écosystèmes aquatiques.

Le projet s'inscrit par ailleurs au niveau de l'aquifère de la plaine alluviale du Val de Loire. Ce système à perméabilité importante est sensible à toute forme de pollution par connexion avec les eaux superficielles.

Sur le milieu biologique :

Le projet de la traversée se situe dans un milieu semi-anthropisé (habitats, activités, routes).

Néanmoins, la totalité de la zone de projet est intégrée dans un site inscrit au titre des Monuments Historiques, intitulé Rivière du Loiret et ses rives.

## POUR UNE MISE EN VALEUR DU FRANCHISSEMENT

Le raccordement à  
l'existant et aux  
aménagement à venir

Une politique cyclable dynamique à Olivet comme sur l'ensemble de l'agglomération orléanaise.

En l'espace d'1 an et demi, le programme des itinéraires cyclables mis en oeuvre par la commune a permis d'augmenter de plus de 2,5 km les aménagements existant pour les cyclistes, ce qui porte le réseau cyclable olivetain à près de 18 km.

L'Agglo développe l'usage du vélo comme moyen de déplacement à part entière, en aménageant un réseau de pistes cyclables continues et sécurisées, desservant en priorité les principaux pôles d'attractivité de l'agglomération (établissements scolaire, centre-ville, zones d'activités...).

D'ici 2007, l'objectif est de réaliser un réseau cyclable d'intérêt communautaire, continu et sécurisé, de 160 km dont 97 km sont déjà en service. Au total, si l'on ajoute les aménagements de type « zone 30 », les voies piétonnes ouvertes aux vélos et les pistes cyclables réalisées par les communes, l'agglomération dispose aujourd'hui d'un réseau cyclable d'environ 250 km.

La politique cyclable de l'agglomération orléanaise a débuté en 1997 avec le vote par les élus du SIVOM du Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables. Le SDIC a été établi à partir de l'identification des principaux générateurs de déplacements à vélo et du recensement des besoins, des potentialités et des projets des différentes communes. Il proposait à terme un réseau cyclable de 400 kilomètres entre les principaux pôles de l'agglomération. Le SDIC s'appuyait sur trois composantes essentielles : la continuité d'itinéraire, le jalonnement spécifique à la circulation des vélos et le stationnement vélo.

Dans le cadre de la mise en œuvre du SDIC, les élus ont adopté en 1998 le cahier de références vélo. Ce document définit des règles pour mieux harmoniser les aménagements cyclables et assurer une cohérence et une reconnaissance de l'ensemble du réseau. Les différents services chargés de la mise en œuvre de cette politique doivent s'y référer. L'élaboration concertée de ce document a permis de faire partager un nouveau savoir-faire et une nouvelle culture entre techniciens et élus des différentes communes.

Actuellement, les objectifs du PDU sont de :

- limiter la pénétration d'une part trop importante de trafic dans les centres
- encourager l'utilisation des itinéraires de contournement
- réaliser un réseau de 400 kilomètres, continu, sûr, jalonné et généraliser les dispositifs de stationnement vélo dans l'agglomération,
- assurer la complémentarité entre deux-roues et transports en commun,
- partager l'espace public entre tous ses usagers : circulation des piétons, des vélos, des transports en commun, des véhicules, stationnement, livraisons de marchandises,
- favoriser la pratique de la marche à pied,
- lutter contre le bruit, la pollution.

## La location de vélos

Aujourd'hui, le réseau compte déjà près de 183 km.

Depuis 2003, l'Agglo a défini un réseau d'intérêt communautaire sur lequel elle a la maîtrise d'ouvrage. Plus resserré que le SDIC, il permet de créer une ossature complète à court terme. Le budget alloué à la réalisation de ce réseau a été doublé en 2005. l'Agglo développe également à travers son programme « Vélo des champs », un volet déplacements tourisme et loisirs (dont la coulée verte Loire-Loiret).

De nombreuses villes de France réfléchissent à la mise au point d'un système de mise à disposition de cycles.

A titre d'exemple, dans la ville de Lyon, le système de vélos en libre service « Vélo'V » est maintenant en phase opérationnelle.

2000 vélos sont mis à disposition en libre service et ce dans 200 stations implantées dans Lyon et Villeurbanne. « Vélo'V » est un service aujourd'hui assuré par une société, dans le cadre d'un marché de délégation pour le Grand Lyon. Dans cette première phase, les coûts sont donc supportés par la société, en échange de la redevance d'occupation de l'espace public de son matériel publicitaire. La tarification demandée à l'utilisateur est très faible (gratuité assurée la première demi-heure). Le coût d'entretien s'évalue semble-t-il à environ 1000 € par vélo et par ans.

**Photo 15 :**  
Exemple d'une station de location de vélo dans le Grand Lyon

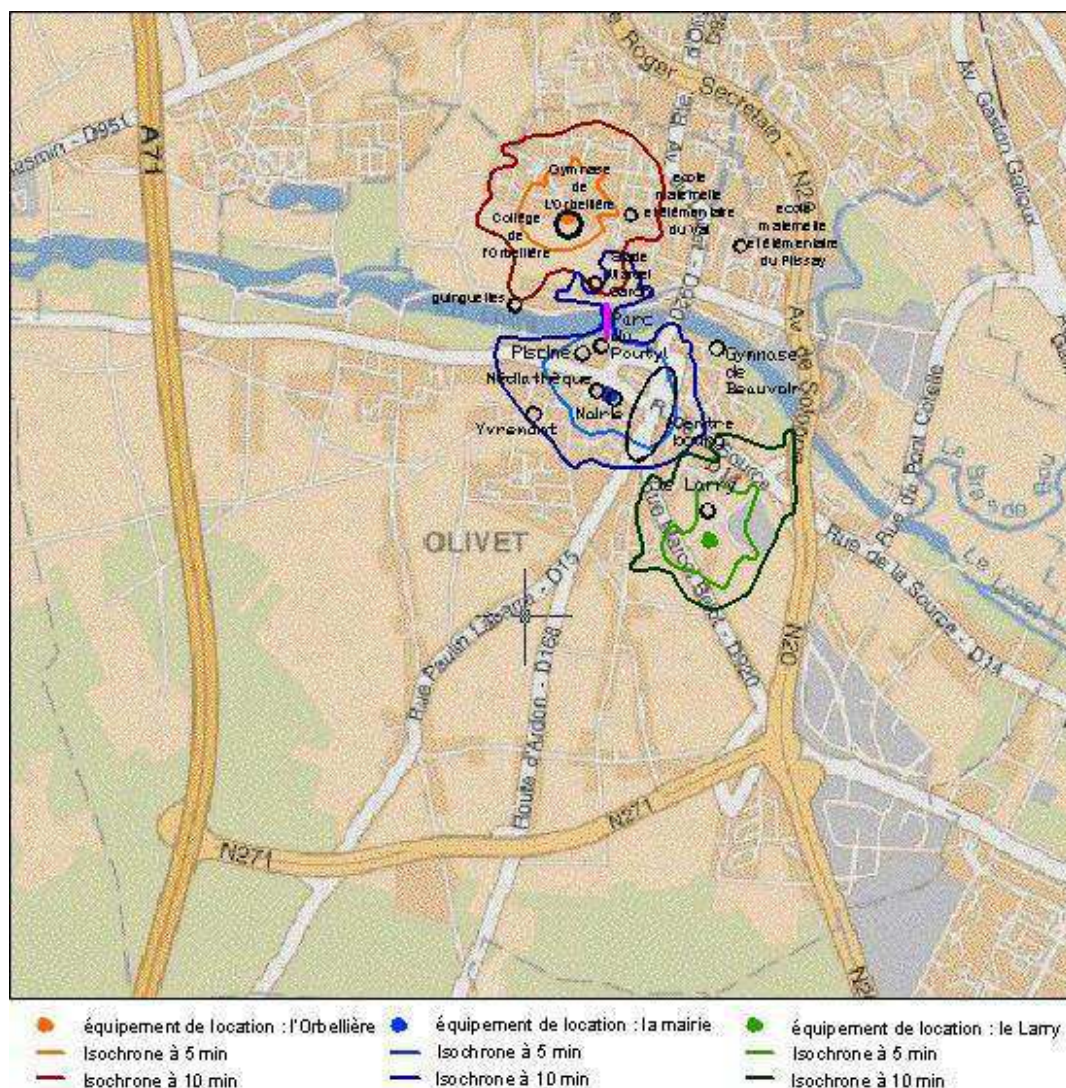


Source: J. Leone - Grand Lyon

Ce système est certes difficile à mettre en place et trop coûteux pour la commune d'Olivet, mais l'Agglo est en train d'étudier un système de location de vélos.

Les cartes suivantes envisagent l'implantation de trois stations de location de vélos. Sur la première carte sont tracés les isochrones à 5 et 10 minutes pour des piétons marchands à une vitesse moyenne de 3 km/h afin d'évaluer la proportion de la population qui est proche de ces équipements. La deuxième carte ne représente que l'isochrone à 5 minutes, pour des vélos roulant à 12 km/h, pour chacune des trois stations afin d'évaluer les équipements potentiels concernés par ces stations.

**Carte 15 :**  
Isochrones  
population et  
équipements situés  
à 5 et 10 minutes à  
pied, pour chacune  
des trois stations

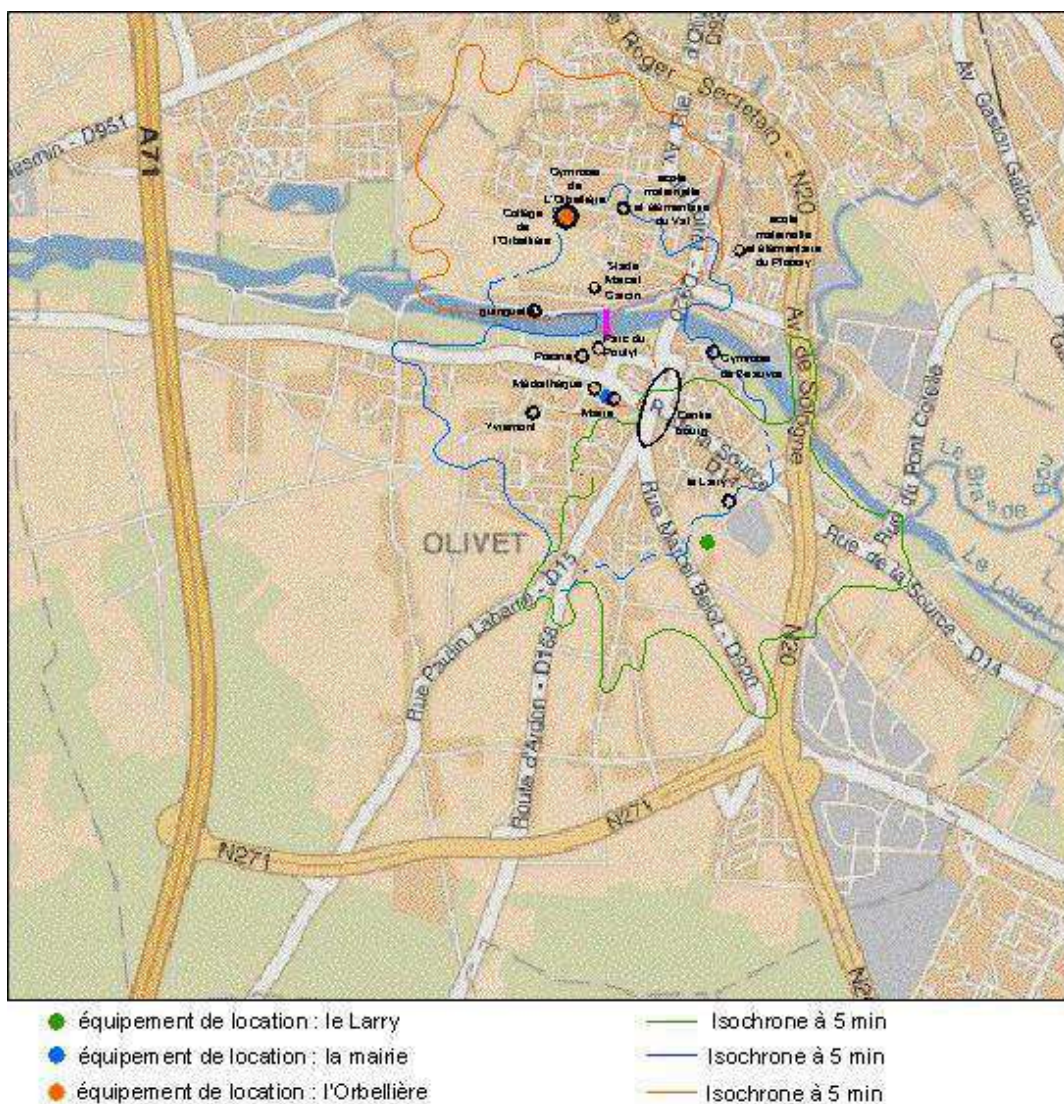


Les trois sites envisagés pour y implanter une station de location de vélo sont respectivement :

- l'Orbellière qui concentre un collège, un gymnase et un terrain multisports. A compte à proximité un grand nombre de pavillons et de lotissements. L'esplanade de l'Orbellière présente suffisamment d'espace pour y implanter un équipement de location de vélo. De plus, la proximité du gymnase et donc la présence d'un gardien pourraient permettre une surveillance du parc.
- la mairie, très proche du centre-ville et de nombreux équipements,
- le Larry et plus particulièrement à proximité de l'arrêt de tramway Victor Hugo. Cette station permettrait de rapprocher Olivet de l'agglomération orléanaise et par la même de faciliter les déplacements multimodaux

## Cartes 16 :

Isochrone  
Equipements situés  
à 5 minutes, à vélo,  
pour chaque station



Les seules isochrones à 5 minutes couvrent une grande partie du territoire de la commune. Ils semblent évidents que le vélo est un mode de déplacement opportun sur la commune d'Olivet.

Avec le nouveau franchissement, les stations au niveau de la Mairie et de l'Orbellière ne se retrouvent plus qu'à 5 minutes à vélos. Pour les habitants du quartier du Val, la station de tramway n'est plus qu'à 10 minutes à vélo. Et avec la location de vélo, tout le monde pourra avoir accès à ce mode de déplacement.

On peut imaginer, pour un habitant du Val, la location d'un vélo à la station de l'Orbellière pour se rendre à la station du Larry et donc à l'arrêt de Tram Victor Hugo. L'utilisateur laisse alors son vélo pour prendre le tram. À son retour, il reprend un vélo pour traverser Olivet et rentrer chez lui, et ce sans jamais utiliser de voiture (ou autre moyen de transport polluant).

## LES ACTEURS

Au cours de l'été 2005, l'office de tourisme de la ville d'Orléans a mis en place des visites guidées de la ville et des ses environs. Principe innovant, les visites s'effectuaient avec des vélos électriques fournis par EDF. L'entreprise profitait d'une publicité positive avec ces « vélos écolos ». L'office du tourisme d'Orléans, avec cette initiative, a mis en valeur ce mode de déplacement et donné la possibilité aux touristes de découvrir la ville autrement.

Il pourrait être intéressant de mettre en place ce système sur la commune d'Olivet.

L'office du tourisme est situé juste à côté du parc du Poutyl et donc à proximité immédiate du site de la passerelle. Le franchissement permettra d'accéder rapidement aux sentiers et pistes cyclables qui bordent le Loiret.

De très nombreux acteurs, associations, services de l'Etat, collectivités territoriales, participent à l'utilisation, la gestion et l'évolution de la rivière.

- L'association pour la protection du site du Loiret (APSL), commanditaire de cette étude, dont l'action vise notamment à redonner au Loiret sa véritable dimension ludique et culturelle,
- l'association syndicale des riverains du Loiret (ASRL) regroupe 420 propriétaires, riverains du Loiret, et assure la gestion des bassins de la rivière privée,
- l'association pour la défense, l'animation et la protection de la rivière du Loiret et de son site (ADAPRILS),
- la fédération départementale de pêche, le sandre orléanais pour la partie publique de la rivière et le brochet olivetain pour la partie privée,
- la société nautique Orléans-Olivet (SNOO), club d'aviron basé au centre Baratta,
- le comité départemental de canoë-kayak,
- l'association « à la recherche du passé d'Olivet »,
- la commission locale de l'eau chargée d'élaborer le S.A.G.E. (Schéma d'aménagement et de gestion des eaux) du Loiret,
- le service de la Loire (DDE 45), qui assure le rôle « régalien » de l'Etat sur la partie publique de la rivière,
- le comité départemental du tourisme du Loiret,
- la Chambre d'agriculture du Loiret,
- la Direction régionale de l'environnement (DIREN) de la région Centre;
- et bien entendu les élus et services de la Communauté de l'agglomération orléanaise et de la ville d'Olivet.

L'ensemble de ces acteurs a déjà été consulté, dans le cadre du schéma de parcours découvert autour de la rivière du Loiret, par l'Agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise. Comme citée au paragraphe « un schéma de parcours découverte du Loiret »; cette étude a envisagé la création d'un nouveau franchissement de la rivière le Loiret au droit du parc du Poutyl.

## DES PARTENAIRES FINANCIERS MAJEURS

La communauté  
d'Agglomération Orléans Val  
de Loire

### Carte 17 :

La Communauté  
d'Agglomération Val  
de Loire et ses 22  
communes



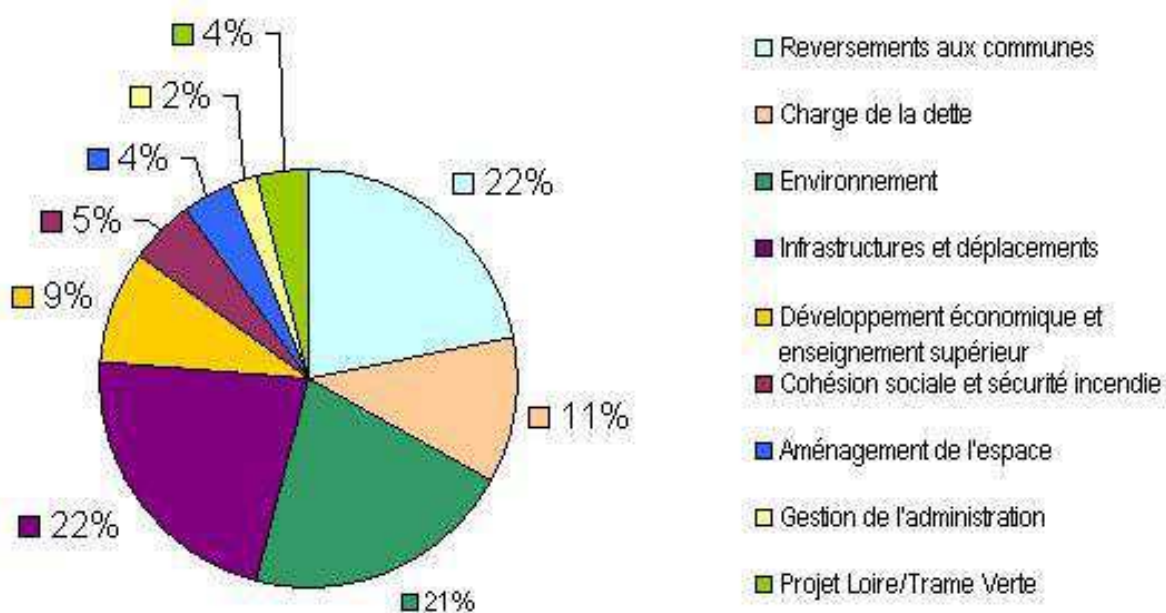
Ces 22 communes ont choisi de gérer en commun un certain nombre de compétences. Conformément à ce que prévoient la loi et les statuts de la communauté d'agglomération, certaines compétences sont exercées de manière exclusive d'autre en appui des communes membres.

Avec un budget total de 252 millions d'euros et des investissements en forte progression (125 millions d'euros), l'Agglo confirme en 2006 son engagement pour une qualité de vie meilleure et des services publics de qualité pour tous. Ce budget poursuit la mise en oeuvre du projet d'agglomération, adopté en 2002.

Le projet de franchissement du Loiret, dans le cas d'une passerelle, pourrait s'inscrire :

- dans le pôle Infrastructure et déplacements. Ce pôle concentre 22 % du budget et a pour objectif principal de favoriser les modes de déplacements doux. A savoir que 2M€ sont consacrés à l'aménagement et la sécurisation des pistes cyclables urbaines. Des services autour de l'usage du vélo seront développés en 2006 (points de location de vélo, arceaux de stationnement...),
- dans le cadre spécifique du projet Loire Trame Verte qui accueille 4 % du budget de l'Agglo, soit 13,1 M€ d'investissements pour découvrir les paysages ligériens de l'agglomération.

**figure 1 :**  
le budget de l'Agglo  
les perspectives pour 2006

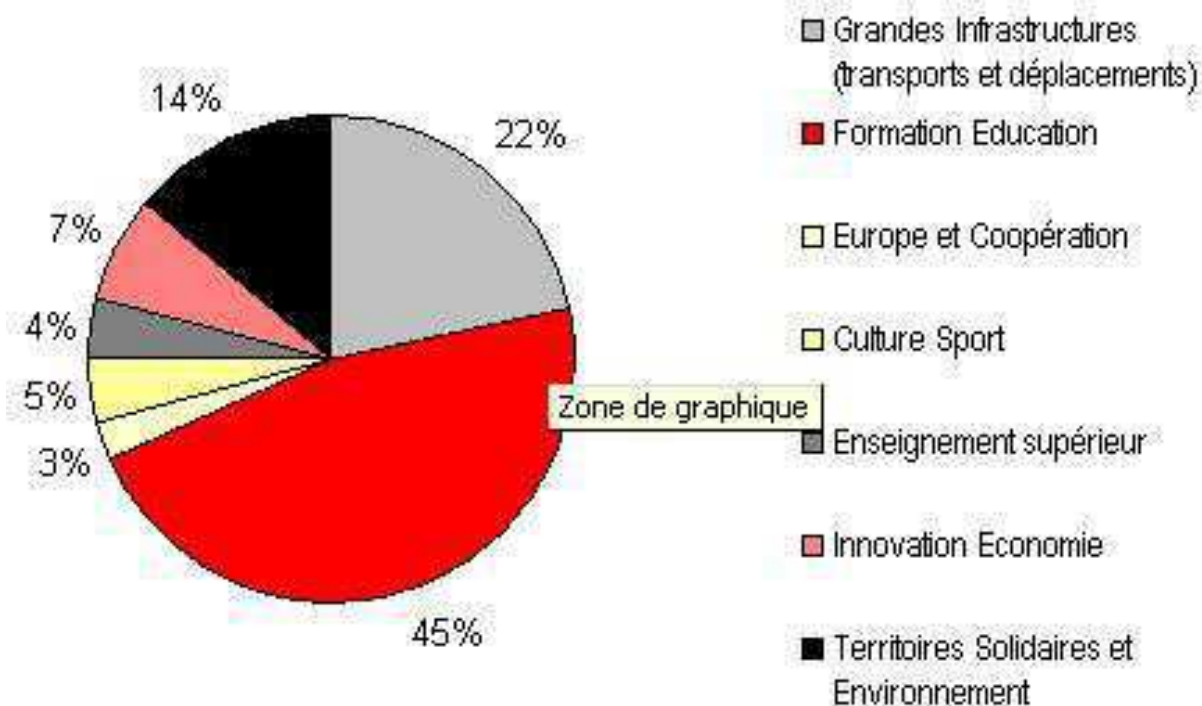


Le Conseil Régional est devenu au fil des ans, une institution aux nombreuses et importantes responsabilités. Il est aujourd'hui le point de convergence reconnu d'un nombre grandissant d'actions qu'il décide, impulse, soutient ou accompagne.

La Région fait en effet état d'un grand nombre de compétences. Elle affiche un budget de 758,45 M€ concernant ses interventions, budget quel réparti entre ces différentes compétences.

**Figure 2 :**

Le budget de la région concernant les interventions pour 2006



Dans le cadre de la restauration et de la mise en valeur du patrimoine ligérien, la Région peut être amené à participer financièrement à certains projets répondant à certaines conditions d'attributions, comme la mise en valeur, la préservation, la restauration (voire protection) et la promotion du patrimoine paysager, touristique, culturel et naturel de la Loire et de ses principaux affluent. L'Etat et la Région participent aux opérations sous forme de subvention à hauteur maximale de 40 à 50 % chacun.

A titre d'exemple, sur le projet de passerelle en encorbellement sur le pont du Maréchal Leclerc, la Région a subventionné plus d'1/3 du montant total de l'opération soit une enveloppe de 0,4 M€ pour un montant total de 1 M€.

Le nouveau franchissement du Loiret pourrait rentrer dans ce cadre et profiter de ces aides.

De manière plus spécifique, le département est susceptible de participer à certaines opérations d'aménagement dans le cadre du pôle Environnement et cadre de vie.

Le département peut participer à l'acquisition et ou à l'aménagement de sentiers inscrits au Plan Départemental des itinéraires de Promenade et de Randonnée ou bordant des voies, des cours, ou des plans d'eau.

Les communes ou groupements de communes peuvent bénéficier de ces aides.

La participation du département dans le cadre d'un aménagement peut s'évaluer à 40 % de la dépense HT prévue, plafonnée à 20 000 €.

Cette participation implique un certain nombre de critères, dans le cadre une fois encore d'un aménagement :

- le sentier doit être naturel, ouvert au public (accès libre),
- le sentier doit présenter un intérêt de par la qualité, la rareté de sa faune, de sa flore, de son paysage et de par sa continuité,
- les aménagements doivent concerner la mise en valeur, ou la mise en sécurité du sentier

Dans le cadre de la création du franchissement, l'aide n'est pas censée s'appliquer. Cependant, il peut être intéressant de requalifier les sentiers aux deux débouchées. La participation du département serait justifiée dans le cadre d'un réaménagement du sentier des Prés.

## CONCLUSION

Le Loiret présente un réel paradoxe pour la commune d'Olivet.

Il est un atout remarquable pour la ville de par son environnement naturel particulier. C'est un « poumon vert » pour l'agglomération orléanaise. De jolis sentiers ombragés longent la rivière et permettent aux promeneurs de découvrir châteaux et moulins, profiter des restaurants et admirer le Loiret. Mais il est aussi un obstacle concernant les déplacements sur la commune. Seul cinq ponts permettent le franchissement du Loiret et assure la liaison entre Olivet et Orléans et entre le quartier du Val et le quartier du Bourg à une échelle plus locale.

Les franchissements existants ne suffisent pas à répondre aux besoins de la population soit parce qu'ils sont surchargés soit parce que les débouchées ne sont pas pertinentes. De plus, et les caractéristiques propres à chaque quartier le montre bien, il y a une réelle complémentarité entre le Bourg et le Val. Le premier concentre l'ensemble des services et un grand nombre d'équipements de sport, culturels et de loisir. Dans le second est regroupé près d'un tiers de la population olivetaine et a un rapport privilégié avec le Loiret et les activités touristiques qu'il génère.

La création d'un nouveau franchissement est à long terme une nécessité pour Olivet aussi bien pour rapprocher les habitants des quartiers du Val et du Bourg que pour optimiser l'utilisation des équipements de la ville et se tourner de nouveau vers le Loiret, l'actuel développement de la commune se faisant au Sud avec le quartier du Larry.

Le projet est difficile à mettre en place du fait de la multiplicité des acteurs qui sont impliqués, de près ou de loin, dans la gestion, l'utilisation et l'évolution de la rivière le Loiret. De plus, le Loiret est un site sensible et l'implantation d'un nouveau franchissement demande beaucoup d'attention concernant l'étude d'impact de ce projet sur le milieu naturel et sur les paysages.

La localisation de ce nouveau franchissement au droit du Poutyl permet de redonner à cet espace public un caractère incontournable. En rive Nord, on débouche sur le sentier des Près, point de départ d'une zone piétonne qui mène aux guinguettes avec ses restaurants et la promenade des Moulins, une zone 30 et un peu plus loin, une piste cyclable qui mène au site de l'Orbellière.

Des différentes propositions, la passerelle flottante est, à mon avis l'aménagement le plus pertinent malgré son coût de réalisation plus important car son utilisation est moins contraignante pour les habitants et sa gestion moins problématique pour la commune.

Limité ce franchissement aux piétons et aux cycles renforcent la politique de la ville en matière de déplacements, préserve l'environnement de certaines pollution et donne une dimension bien plus grande à l'infrastructure pouvant dès lors s'inscrire dans des grands projets d'agglomération comme le projet Loire-Trame verte. De plus cette orientation peut permettre l'obtention d'aides, de subventions, de participations de la part de la région mais aussi du département.

Ce projet est très intéressant car il correspond bien aujourd'hui à la problématique rencontrée par un grand nombre d'opérations d'aménagements, la multiplicité des acteurs et leurs intérêts divergents, la prise en compte de l'environnement et l'intégration à une échelle plus grande (l'agglomération).

La difficulté dans la réalisation du rapport a été de motiver les différents interlocuteurs que j'ai été amené à rencontrer afin d'obtenir des indications ou informations d'où l'importance de trouver des éléments fédérateurs susceptible de les intéresser. Ce projet a donc été très enrichissant. J'ai beaucoup appris en terme de communication, dans la manière la plus appropriée de susciter l'intérêt de mon travail auprès des différents interlocuteur rencontrés.

## BIBLIOGRAPHIE

### Ouvrages

- Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, avril 2000, Recommandations pour les aménagements cyclables, col. Références du CERTU, 107 p.
- Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, 2003, Des voies pour le vélo, 30 exemples de bonnes pratiques en France, col. Dossiers du CERTU, 83 p.

### Rapports du DA/CESA

- FILLOS A., 2005, Etude pour l'insertion du projet " Loire à vélo " dans le quartier Paul Bert, à Tours (37), Rapport de Projet Individuel de Magistère 1, DA, 44 p.
- RIFFAULT S., 2002, Proposition de réaménagement du site de la passerelle Fournier à Tours (37), Rapport de Projet Individuel de Magistère 1, CESA, 98 p.

### Magazines

- OLIVET, journal municipal automne 1990 – n° 37, regard sur le quartier du Val.
- OLIVET, journal municipal printemps 1991 – n° 38, regard sur le quartier du bourg.
- Oh ! Olivet, le magazine d'information de la ville d'Olivet, septembre 2002 – n° 16, dossier : le quartier du Val Plissay.
- Oh ! Olivet, le magazine d'information de la ville d'Olivet, mai 2003 – n° 24, dossier : le quartier Val-Couasnon.
- Oh ! Olivet, le magazine d'information de la ville d'Olivet, septembre 2003 – n° 28, dossier : se déplacer autrement.
- Oh ! Olivet, le magazine d'information de la ville d'Olivet, novembre 2004 – n° 42, dossier : Olivet ville cyclable.
- Oh ! Olivet, le magazine d'information de la ville d'Olivet, juillet 2005 – n° 50, dossier : P.L.U. : le conseil de développement propose... .
- Oh ! Olivet, le magazine d'information de la ville d'Olivet, novembre 2005 – n° 54, dossier : le centre-ville bientôt restructuré ! .

### Sites Internet

- <http://www.ville-olivet.fr>
- <http://www.loiret.com>
- <http://www.regioncentre.fr>
- <http://www.auao.org>
- <http://www.agglo-orleans.fr>
- <http://www.recensement.insee.fr/>
- <http://www.certu.fr>

## TABLE DES DOCUMENTS

### Index des cartes

<b>Carte 1</b> : cartes de la région Centre et du département du Loiret et plan d'Orléans	page 6
<b>Carte 2</b> : réseau viaire et franchissement de la rivière le Loiret sur la commune d'Olivet	page 7
<b>Carte 3</b> : Itinéraires cyclables, zones piétonne et tramway à Olivet : une alternative à la voiture	page 10
<b>Carte 4</b> : Plan cadastrale du quartier du Val : lotissements et maisons individuelles à l'Ouest, logements collectifs à l'Est	page 12
<b>Carte 5</b> : itinéraire Promenade des Moulins – le tourisme vert au cœur d'Olivet	page 13
<b>Carte 6</b> : Localisation des équipements, services et commerces dans le quartier du Bourg	page 15
<b>Carte 7</b> : Restructuration du centre-ville, Magazine, « Oh ! Olivet », n°54, novembre 2005	page 16
<b>Carte 8</b> : Extrait de la carte « le projet Loire-Trame Verte de A à Z » Objectifs concernant la commune d'Olivet	page 17
<b>Carte 9</b> : Propositions concernant le pôle « Tourisme-Culture-Patrimoine » dans le cadre de l'étude d'un schéma de parcours découverte Réalisation : A.U.A.O	page 18
<b>Carte 10</b> : Carte géologique de la ville d'Olivet (carte géologique du B.R.G.M.)	page 20
<b>Carte 11</b> : Plan de Prévention du risque d'inondation, Val d'Orléans _ secteur Ouest	page 22
<b>Carte 12</b> : les séquences de la Z.P.P.A.U.P. du Loiret	page 25
<b>Carte 13</b> : Isochrones piétons et cycles concernant le franchissement et son débouché en rive Nord, dans le quartier du Val	page 29
<b>Carte 14</b> : Isochrones piétons et cycles concernant le franchissement et son débouché en rive Sud, dans le quartier Bourg	page 30
<b>Carte 15</b> : Isochrones : population et équipements situés à 5 et 10 minutes à pied, pour chacune des trois stations	page 39
<b>Carte 16</b> : Isochrone : Equipements situés à 5 minutes, à vélo, pour chaque station	page 40
<b>Carte 17</b> : La Communauté d'Agglomération Val de Loire et ses 22 communes	page 42

### Index des photos

<b>Photo 1</b> : barque sur le Loiret	page 13
<b>Photo 2</b> : le Moulin des Béchets	13
<b>Photo 3</b> : le Moulin de la Mothe	13
<b>Photo 4</b> : le sentier des Prés	13
<b>Photo 5</b> : le Moulin du Bac	13
<b>Photo 6</b> : la Quétonnière	13
<b>Photo 7</b> : le Moulin de Saint-Samson	13
<b>Photo 8</b> : les Guinguettes	13
<b>Photo 9</b> : l'Hôtel de ville	page 14
<b>Photo 10</b> : la bibliothèque	14
<b>Photo 11</b> : le Bourg, la place Louis Sallé un jour de marché	14
<b>Photo 12</b> : la rue Marcel Belot et quelques un de ses commerces	14
<b>Photo 13</b> : des vergers, unité paysagère rencontrée sur la commune d'Olivet	page 26
<b>Photo 14</b> : le site du Loiret	26
<b>Photo 15</b> : Exemple d'une station de location de vélo dans le Grand Lyon	page 38

### Index des plans

<b>Plan 1</b> : Schéma fonctionnel de la Communauté d'Agglomération Orléanaise Coupe longitudinale du Toueur-traversier	page 31
<b>Plan 2</b> : Schéma fonctionnel de la Communauté d'Agglomération Orléanaise Coupe longitudinale du Toueur-traversier	page 32
<b>Plan 3</b> : Schéma fonctionnel Vue en plan de la passerelle flottante	page 34
<b>Plan 4</b> : Schéma fonctionnel Coupe transversale	34
<b>Plan 5 et 6</b> : Schémas fonctionnels Coupes longitudinales	page 35

### Index des figures

<b>Figure 1</b> : le budget de l'Agglo les perspective pour 2006	page 43
<b>Figure 2</b> : Le budget de la région concernant les interventions pour 2006	page 44

## ANNEXES

<b>Annexe 1</b> : Le réseau bus – tram à Olivet	I
<b>Annexe 2</b> : Les actions prévues dans le projet Loire-Trame verte	II
<b>Annexe 3</b> : Schéma de parcours découverte autour de la rivière du Loiret carte des objectifs	II I
<b>Annexe 4</b> : Comptage des vélos les 29 et 31 mai 2001	IV
<b>Annexe 5</b> : L'Agglo à vélo – édition 2006	V



## **ANNEXE 1**

## **Le réseau bus – tram à Olivet**

## **ANNEXE 2**

### **Les actions prévues dans le projet Loire-Trame verte**

## **ANNEXE 3**

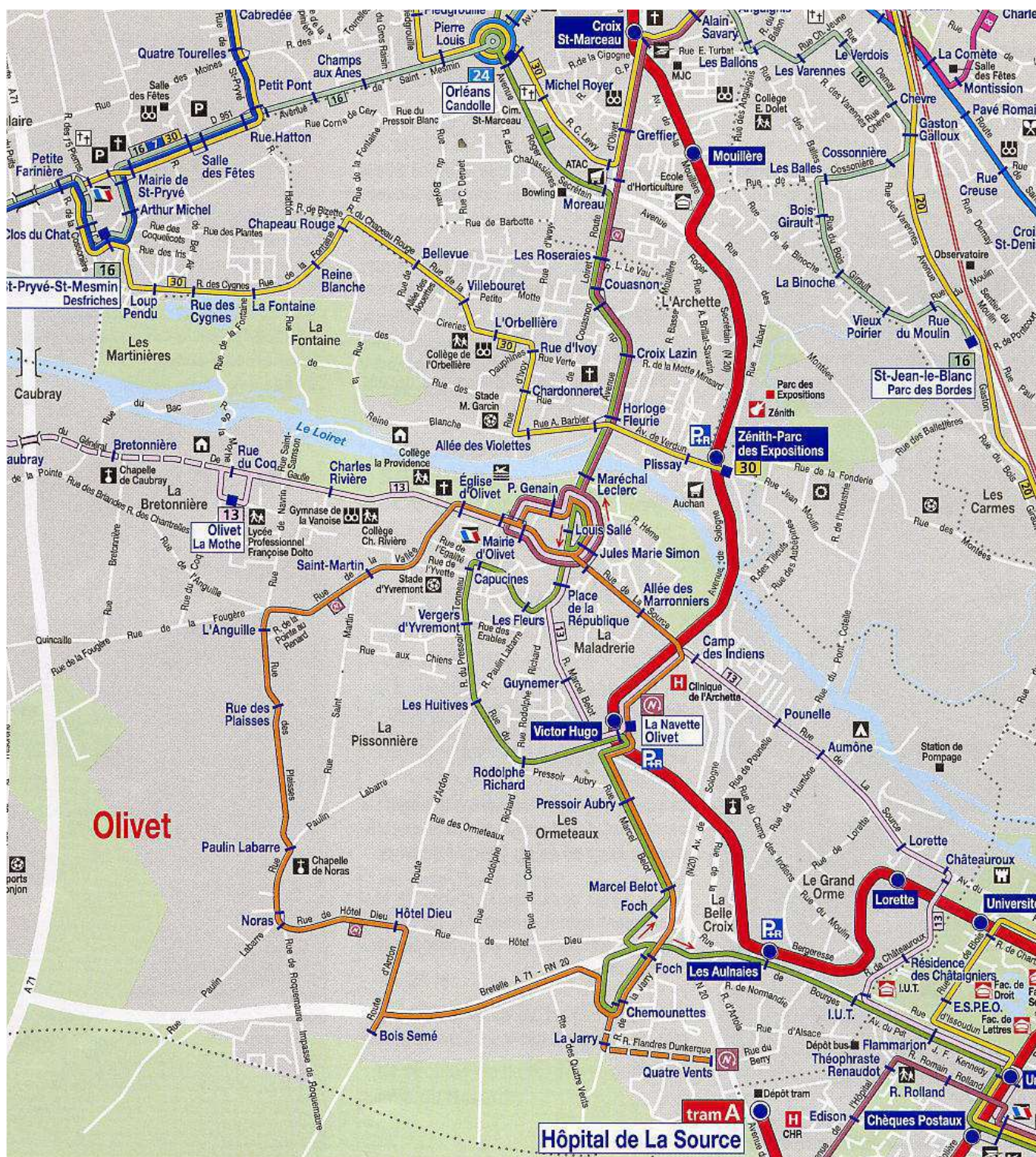
### **Schéma de parcours découverte autour de la rivière du Loiret carte des objectifs**

## **ANNEXE 4**

## **Comptage des vélos les 29 et 31 mai 2001**

## **ANNEXE 5**

## **L'AgglO à vélo – édition 2006**





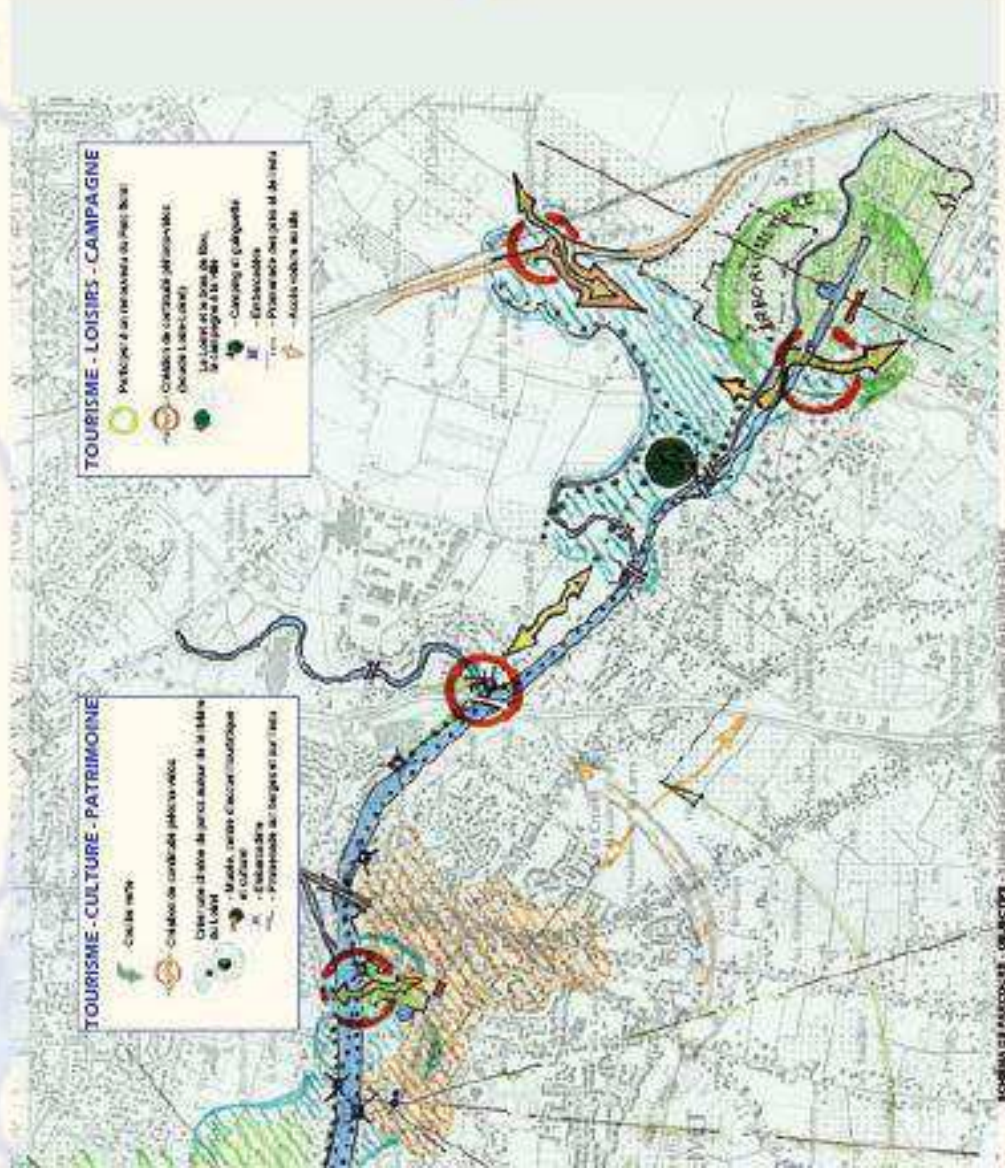
Comme nous le montre l'histoire du Loiret, l'attrait de la rivière porte essentiellement sur trois thèmes :

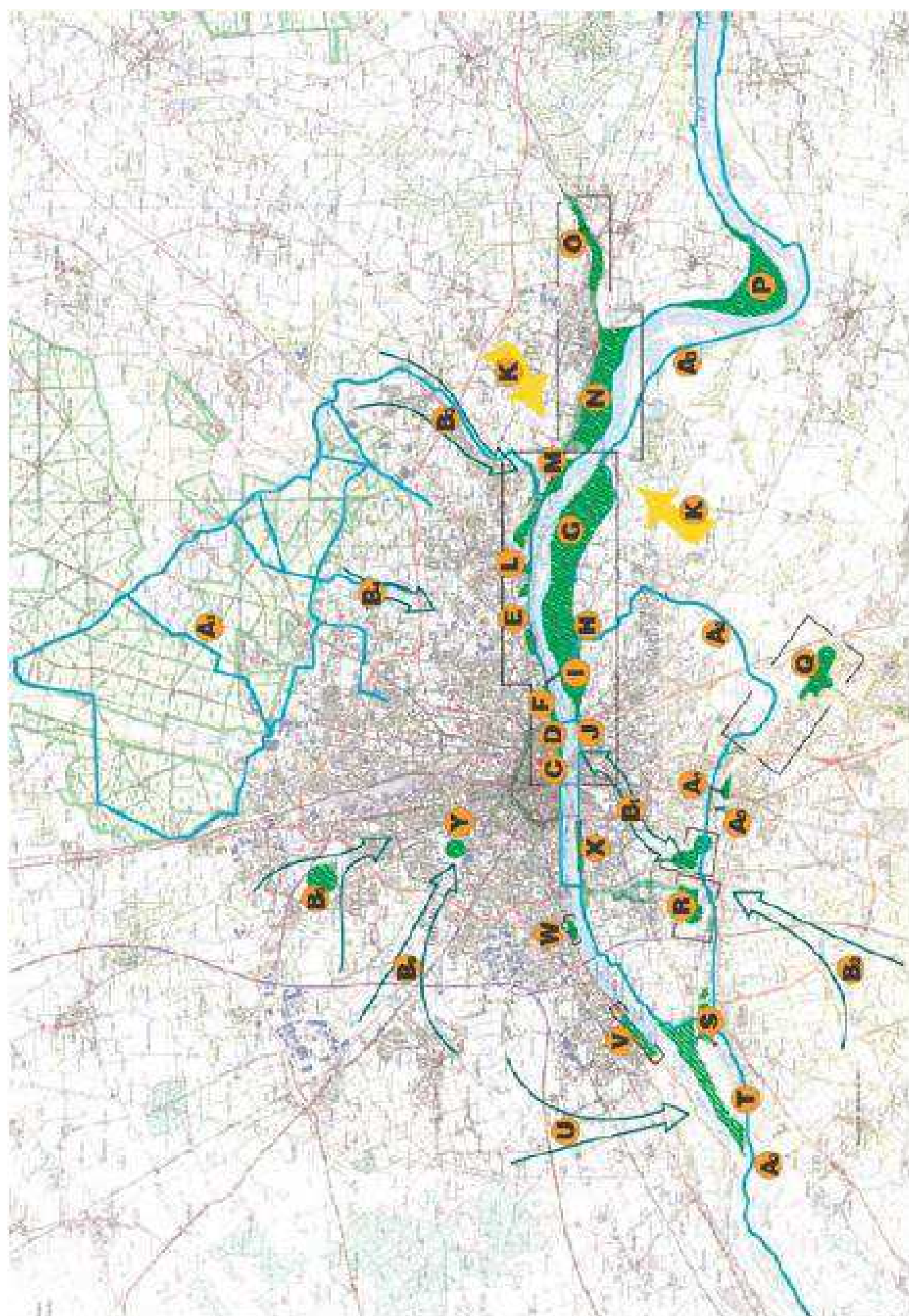
- le patrimoine bâti : moulins, châteaux, guinguettes, lieux destinés à la villégiature,
- les parcs et les jardins, et le rapport qu'ils entretiennent avec le site de la rivière,
- les paysages ouverts et le milieu naturel.



Si ces trois thèmes se retrouvent au fil de l'e un regard global sur le Loiret nous permet d'associer ces thèmes à trois grands secteurs de la rivière. Ces secteurs correspondent à la source de la rivière, à sa confluence, et à mi-cours, le sentier des prés et l'île des Béchets, qui sont dès aujourd'hui des lieux de promenade très fréquentés. Ces secteurs pourraient être aménagés dans une perspective de créer trois pôles touristiques différenciés et complémentaires, créant un linéaire de promenade tout au long de la rivière et y multipliant les centres d'intérêts. Ainsi, en favorisant la fréquentation et la découverte du site du Loiret, la dispersion du flux des promeneurs pourrait être envisagée sur un territoire beaucoup plus vaste.

La confluence du Loiret et de la Loire pour être associée à un pôle tourisme, nature, environnement ; le centre de la rivière à un pôle tourisme, culture, patrimoine ; sa source à un pôle tourisme, loisirs, campagne.





## LES ACTIONS PRÉVUES DANS LE PROJET LOIRE-FRAME VERTE

- A - Favoriser la promenade à pied ou à vélo**  
 A1. Boudoirs en forêt d'Orléans  
 A2. Boudoirs Loire-Loiret  
 A3. Loire à vélo  
 A4. Élargissement par encoassement du pont du Maréchal Léclerc  
 A5. Passerelle du Poult
- B - Faire pénétrer la nature en ville par des coulées vertes**  
 B1. Loire-Loiret  
 B2. Loiret-Sologne  
 B3. Vallée de la Bienne  
 B4. Vallée de l'Égoutier  
 B5. Château de l'Étang - aérodrome  
 B6. Entrée ouest de l'agglomération
- C - Construire la place de la Loire**  
 D - Faire revivre les quais d'Orléans
- E - Restaurer le canal entre Combieux et Saint-Jean-de-Braye**  
 F - Prolonger le canal jusqu'aux quais d'Orléans
- G - Créer un parc au bois de l'Île-Île Charlemagne,**  
 relié par une passerelle aux quais d'Orléans
- H - Réaliser un camping 4 étoiles au château du Bouchot**  
 I - Permettre la réalisation d'un centre nautique à l'Île Charlemagne
- J - Faciliter un chantier touristique de reconstruction**  
 du fort des Tourailles, en bord de Loire
- K - Le futur franchissement est : étude en cours sur tous les modes**  
 et toutes les hypothèses de localisations du franchissement

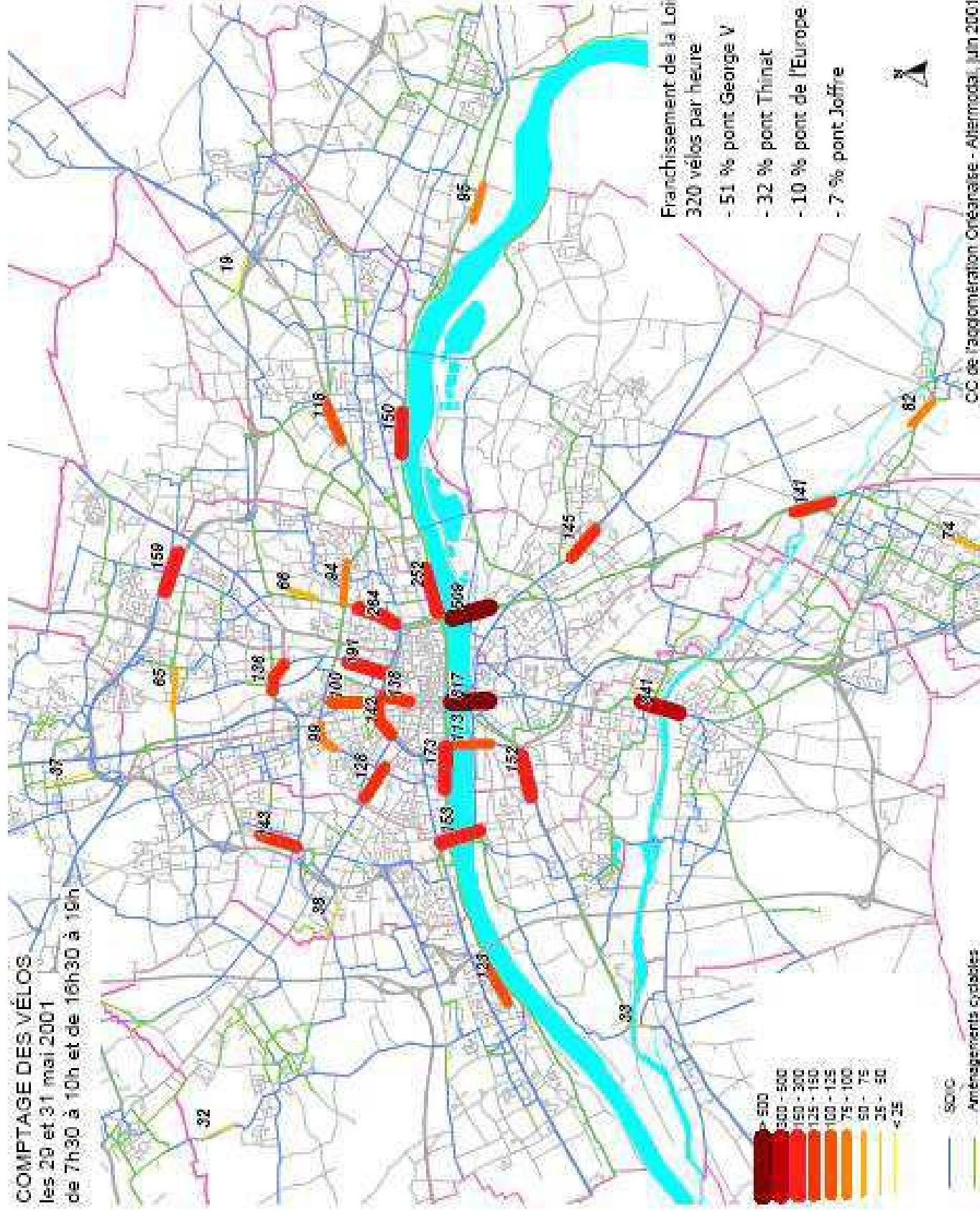


- L - Donner une nouvelle image au vieux bourg de Saint-Jean-de-Braye**  
 M - Valoriser le site de Combieux  
 N - Pourboire la mise en valeur des Pâturés à Chécy  
 O - Créer une passerelle à Port-aux-Helmes  
 P - Cheminer le long de la boudie de Bou  
 Q - Participer au renouveau du parc floral  
 R - Imaginer un parc face à l'Île des Bréchet  
 S - Mettre en valeur le Pâtis, au pied de Saint-Hilaire-Saint-Macmin  
 T - Elaborer un projet global pour la pointe de Courpalin  
 U - Maintenir une coulée verte entre Saint-Ay et La Chapelle-Saint-Macmin  
 V - Pourboire la mise en valeur du parc des Grèves du Bourg  
 W - Aménager le débouché de la Chilsse  
 X - Embellir la promenade sud de Loire, du pont Joffre au pont de l'Europe  
 Y - Prévoir le terrain des Grèves  
 Z - Elaborer le livre blanc de la trame verte et l'attas foncier  
 de la Communauté d'agglomération

# COMPTAGE DES VÉLOS

les 29 et 31 mai 2001

de 7h30 à 10h et de 16h30 à 19h



## Franchissement de la Loire :

320 vélos par heure

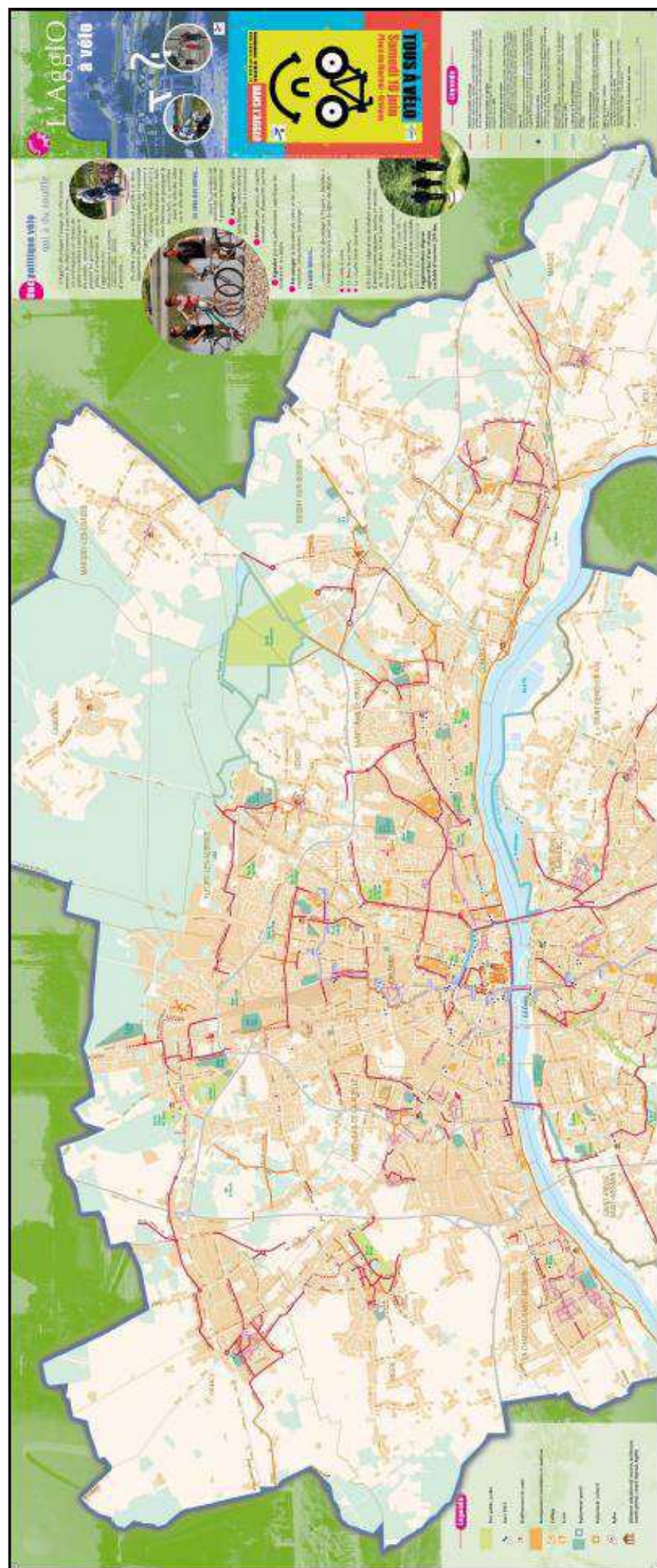
- 51 % pont George V

- 32 % pont Thinat

- 10 % pont de l'Europe

- 7 % pont Joffe







## MOTS CLES

Passerelle

Olivet

Franchissement

Aménagement  
cyclable

Loiret

Olivet, deuxième commune du département du Loiret en nombre d'habitants, fait partie de la Communauté d'Agglomération Orléans Val de Loire. Sa principale caractéristique est la rivière le Loiret qui scinde le territoire communal en deux quartiers, le Val et le Bourg.

La rivière confère à la commune l'image d'une ville jardin et offre un cadre de vie très appréciable. C'est un poumon vert pour l'agglomération orléanaise.