École polytechnique de l'université de Tours
Génie de l'Aménagement
UNIVERSITÉ FRANÇOIS - RABELAIS TOURS

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
direction départementale de l'Équipement Loiret

Les enjeux de l'aménagement du territoire à moyen terme dans la proximité Nord de l'agglomération orléanaise (AgglO)

Fanny Arnould
Stage de fin d'études
Ingénieur en Génie de l'Aménagement
2008

Les enjeux de l'aménagement du territoire à moyen terme dans la proximité Nord de l'agglomération orléanaise (AgglO)

Fanny Arnould

Stage de fin d'études
Ingénieur en Génie de l'Aménagement
2008

SOMMAIRE

SOMMAIRE **5**

INTRODUCTION **7**

LES TERRITOIRES DU NORD DE L'AGGLOMERATION ORLEANAISE : **9**

UN ESPACE MULTIPOLARISE **9**

I. UN ESPACE MULTIPOLARISE A LA JONCTION ENTRE LES FRANGES FRANCILIENNES ET L'AGGLOMERATION ORLEANAISE 10
A. La cohérence territoriale du Nord de l'agglomération orléanaise *10*
B. Un espace maillé par des réseaux de communication structurants *14*
C. Une relation avec les pôles extérieurs tournée quasi exclusivement vers l'agglomération orléanaise *19*
D. Une urbanisation diffuse *32*
II. UN DYNAMISME ECONOMIQUE INTERNE PORTE PAR DE MULTIPLES CENTRALITES 40
A. Des caractéristiques sociaux-démographiques en faveur du dynamisme économique des territoires *40*
B. Une identité territoriale avant tout fondée sur l'activité agricole *45*
C. Des pôles d'emploi spécialisés dans des secteurs d'activité diversifiés *49*
III. UNE ORGANISATION DE LA GOUVERNANCE ESSENTIELLEMENT A L'ECHELLE COMMUNALE 56
A. La prise de compétence par les communes de l'aménagement et du développement de leur territoire *56*
B. La faible présence de l'intercommunalité *58*
C. Un regroupement thématique et multi-périmètres *60*
SYNTHESE DES ATOUTS ET DES FAIBLESSES DES TERRITOIRES SITUES AU NORD DE L'AGGLOMERATION ORLEANAISE. 63

L'EVOLUTION DE LA DYNAMIQUE DE FONCTIONNEMENT **67**

DES TERRITOIRES DU NORD DE L'AGGLOMERATION ORLEANAISE **67**

ET LES ENJEUX DE DEVELOPPEMENT **67**

A MOYEN ET LONG TERME **67**

I. LES PRINCIPAUX ELEMENTS INFLUENÇANT LE FONCTIONNEMENT ET L'ORGANISATION SPATIALE DE LA ZONE D'ETUDE 68
A. Le développement de l'agglomération orléanaise *68*
B. L'arrivée de l'A 19 ..... *77*
C. La Base Aérienne 123 Orléans-Bricy *80*
D. Les projets ferroviaires *82*
E. Les politiques d'aménagement et de développement des communes *84*
II. LES PRINCIPAUX ENJEUX DE DEVELOPPEMENT ET SOLUTIONS PERMETTANT DE LES RELEVER 89
A. Les principes du développement durable et les apports du Grenelle de l'environnement *89*
B. Les enjeux de développement d'un espace de transition-respiration *90*
C. Les solutions pouvant être impulsées par la DDE *95*
SYNTHESES DES ENJEUX : GERER UN ESPACE DE TRANSITION-RESPIRATION 99

CONCLUSION DE L'ETUDE **101**

BIBLIOGRAPHIE **102**

ERRATUM **103**

TABLES DES MATIERES **104**

INDEX **106**

TABLES DES PHOTOGRAPHIES 106
TABLES DES TABLEAUX 106
TABLES DES FIGURES 106
TABLES DES ANNEXES 107

INTRODUCTION

Cette étude porte sur les territoires du Nord-Ouest du Département du Loiret. Elle s'inscrit dans la continuité de celle menée par ATHEIS CONSEIL & UMR CITERES, CNRS-Université de Tours pour le compte de la DDE du Loiret en 2006. En effet, le cadre guidant la réflexion reste celui d'un aménagement de l'espace selon la théorie du polycentrisme. Il s'agit de recenser les conditions pour permettre un développement durable de ces territoires : tenir compte de leurs caractéristiques, identifier les enjeux de développement, proposer des solutions permettant, à la fois, de tirer partie des opportunités de développement et d'anticiper les menaces auxquelles pourraient être confrontés ces territoires à moyen ou long terme.

Lors de cette première étude un réseau pouvant structurer efficacement le Nord du Département a été identifié. Il s'agit du tripôle Patay / Artenay / Neuville-aux-Bois. L'ensemble de cet espace est situé à la jonction entre les franges franciliennes et l'agglomération d'Orléans. Son fonctionnement résulte donc de la conjugaison de ces deux influences. Par ailleurs, des aménagements sont projetés sur, ou à proximité, de cet espace dans les prochaines années. Leur nombre et leur envergure sont tels qu'ils modifieront nécessairement la dynamique interne des territoires.

Afin de mesurer les impacts de ces projets et les enjeux de développement qu'ils vont susciter, les bassins de vie de Neuville-aux-Bois et de Patay ont été étudiés. Le choix des bassins de vie comme unité territoriale de référence pour la délimitation du périmètre de la zone d'étude est conforme au souhait du secrétaire d'Etat chargé de l'aménagement du territoire. Ce dernier précise, en effet, dans la circulaire remise aux Préfets de Région et de Département du 27 mai 2008 que concernant l'attention à apporter aux enjeux d'aménagement du territoire, « une approche intégrée et réellement volontariste à l'échelle de bassins de vie cohérents doit être privilégiée ». En effet, le bassin de vie est « le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès à la fois aux équipements et à l'emploi »[1]. Les périmètres des bassins de vie illustrent donc l'appropriation des espaces par leurs populations. Le fonctionnement des territoires est mis en évidence à travers la localisation des emplois et des services.

Le présent rapport propose une restitution de l'étude en deux parties :

- La première partie présente les caractéristiques des territoires de la proximité Nord de l'agglomération orléanaise.
- La seconde partie est consacrée à l'analyse de l'évolution de la dynamique de fonctionnement de ces territoires ainsi qu'à l'étude des projets d'aménagement qui pourraient les impacter. Les enjeux de développement auxquels ils pourraient être soumis à l'avenir sont recensés. Enfin des pistes de solutions pour relever ces mêmes enjeux sont avancées.

[1] Définition de l'INSEE

LES TERRITOIRES DU NORD DE L'AGGLOMERATION ORLEANAISE :

UN ESPACE MULTIPOLARISE

Ce premier chapitre de l'étude est composé de trois parties :

La première présente un ensemble de caractéristiques permettant de comprendre les différentes dynamiques à l'œuvre sur cet espace en terme de :

- *cohérence territoriale,*
- *circulation,*
- *relation avec les pôles extérieurs,*
- *urbanisation.*

La seconde qualifie la/les dynamique(s) économique(s) interne(s) de cet espace.

La dernière partie interroge la gouvernance territoriale : Comment la compétence de l'aménagement et du développement de l'espace a-t-elle été investie ?

I. Un espace multipolarisé à la jonction entre les franges franciliennes et l'agglomération orléanaise

A. La cohérence territoriale du Nord de l'agglomération orléanaise

1. La détermination du périmètre de la zone d'étude

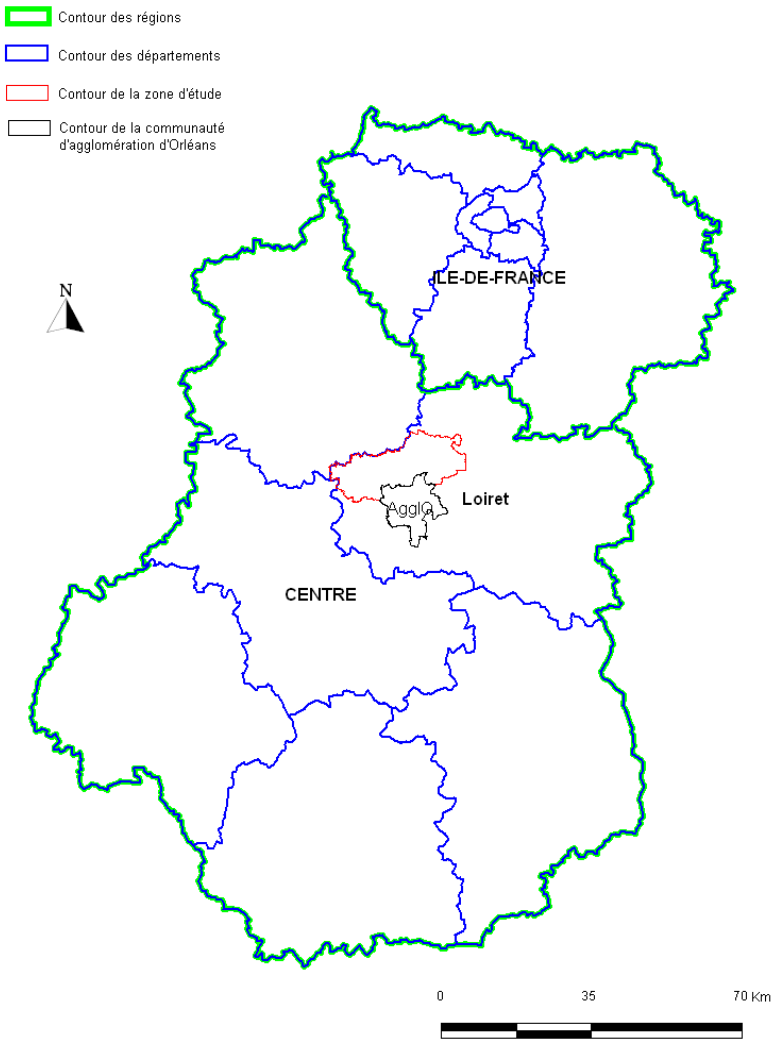


Figure 1 : Localisation de la zone d'étude

Source : IGN BD CARTO

Le périmètre de l'étude a d'abord été déterminé en prenant appui sur les éléments administratifs mais aussi naturels car ceux-ci influencent le fonctionnement des territoires vécus.

La zone d'étude a ainsi pour limites :

- la frontière du Loiret au Nord-Ouest,
- les espaces naturels des Loges et les Mauves respectivement à l'Est et à l'Ouest,
- la communauté d'agglomération d'Orléans au Sud (AgglO).

Afin d'affiner la cohérence, les périmètres des bassins de vie ont ensuite été pris en compte.

Figure 2 : Périmètres des bassins de vie

Source : INSEE & IGN BD CARTO

Ainsi, la zone étudiée se compose des bassins de vie de Neuville-aux-Bois et de Patay et des communes appartenant au bassin de vie d'Orléans[2] bordées par ces deux zones. La délimitation des bassins de vie a primé sur celle de l'intercommunalité pour le choix du périmètre d'étude puisque cette dernière est trop faiblement présente pour constituer un critère qui soit véritablement pertinent.

[2] Hormis celles appartenant également à la communauté d'agglomération d'Orléans (AgglO)

2. Un découpage pertinent au sein de la zone d'étude : les régions agricoles

Les périmètres des bassins de vie n'apportent aucune information sur les communes appartenant à celui d'Orléans – cette étude ayant été réalisée afin de décrire le fonctionnement de l'espace rural. Il a donc été nécessaire d'établir un nouveau découpage au sein de la zone d'étude afin de pouvoir analyser les données recueillies.

La prédominance de l'agriculture dans les territoires au Nord de l'agglomération orléanaise a conduit à établir de découpage en fonction des régions agricoles.

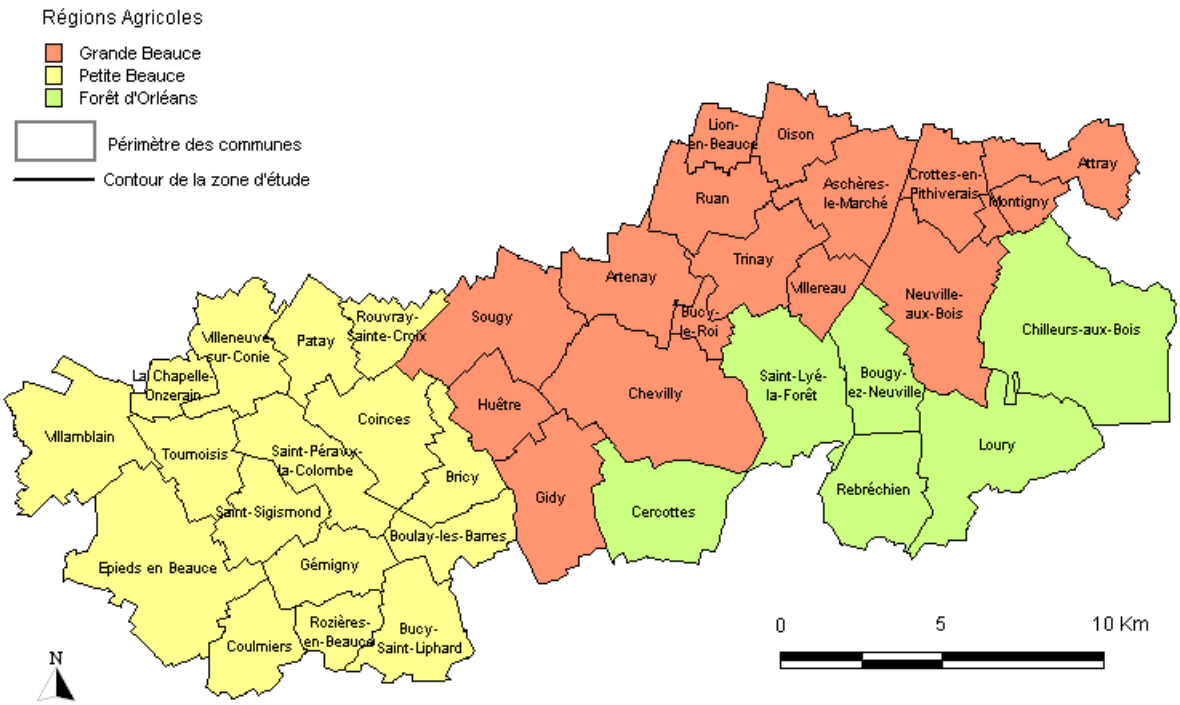


Figure 3 : Communes de la zone d'étude selon leur appartenance aux régions agricoles

Source : Atlas des paysages du Loiret & IGN BD CARTO

La zone d'étude est constituée de trois régions agricoles :

- la Grande Beauce,
- la Petite Beauce,
- la Forêt d'Orléans.

Une région agricole est formée d'un ensemble de communes (entières) ayant une même vocation agricole dominante.

Afin de faire correspondre ce découpage avec les limites départementales, les petites régions agricoles (PRA) ont été créées. Elles correspondent aux régions agricoles intersectées par les départements. Les régions agricoles étudiées correspondent respectivement aux PRA :

- de la Beauce Riche,
- de la Beauce de Patay,
- de l'Orléanais.

Pour la suite de l'étude, la dénomination en régions agricoles sera privilégiée. L'abstraction des limites administratives permet, en effet, une analyse plus pertinente des territoires vécus. Ce découpage sera repris pour de nombreuses interprétations de données, car, en raison de l'importance de l'activité agricole sur ces territoires, il reflète également une certaine cohérence territoriale (paysages[3], organisation de l'urbanisation, identités et appartenances, structure des exploitations agricoles et de l'économie en général).

Photo 1 : Paysages respectivement de Grande Beauce, de Petite Beauce et de la Forêt d'Orléans

Photo 2 : Bourgs respectivement de Grande Beauce, de Petite Beauce et de la Forêt d'Orléans

[3] Cf. Annexe I

B. Un espace maillé par des réseaux de communication structurants

1. Un territoire de passage

La zone d'étude est traversée par de nombreux axes de communication. Ils rayonnent, pour la plupart d'entre eux, depuis Orléans et assurent une connexion de l'agglomération orléanaise avec les agglomérations du Loir-et-Cher, de l'Eure-et-Loir, et de la région Ile-de-France. Ce réseau supporte également un important trafic de transit national et international. L'ouverture prochaine de l'A 19 offrira un itinéraire de contournement de la région parisienne en proposant une transversale Est-Ouest au maillage historiquement en étoile du réseau français. La position de carrefour d'Orléans à l'échelle nationale s'en trouvera inévitablement renforcée. L'A 19 améliorera également la liaison entre les pays du Sud de l'Europe et ceux de l'Est.

En conséquence, les territoires traversés par les axes routiers structurants verront leur trafic de simple transit augmenter ainsi que les nuisances qui lui sont liées. L'enjeu consiste alors à minimiser ces dernières et à tirer avantage de la position stratégique de la zone d'étude au niveau national, et bientôt européen.

Localisation des axes structurants

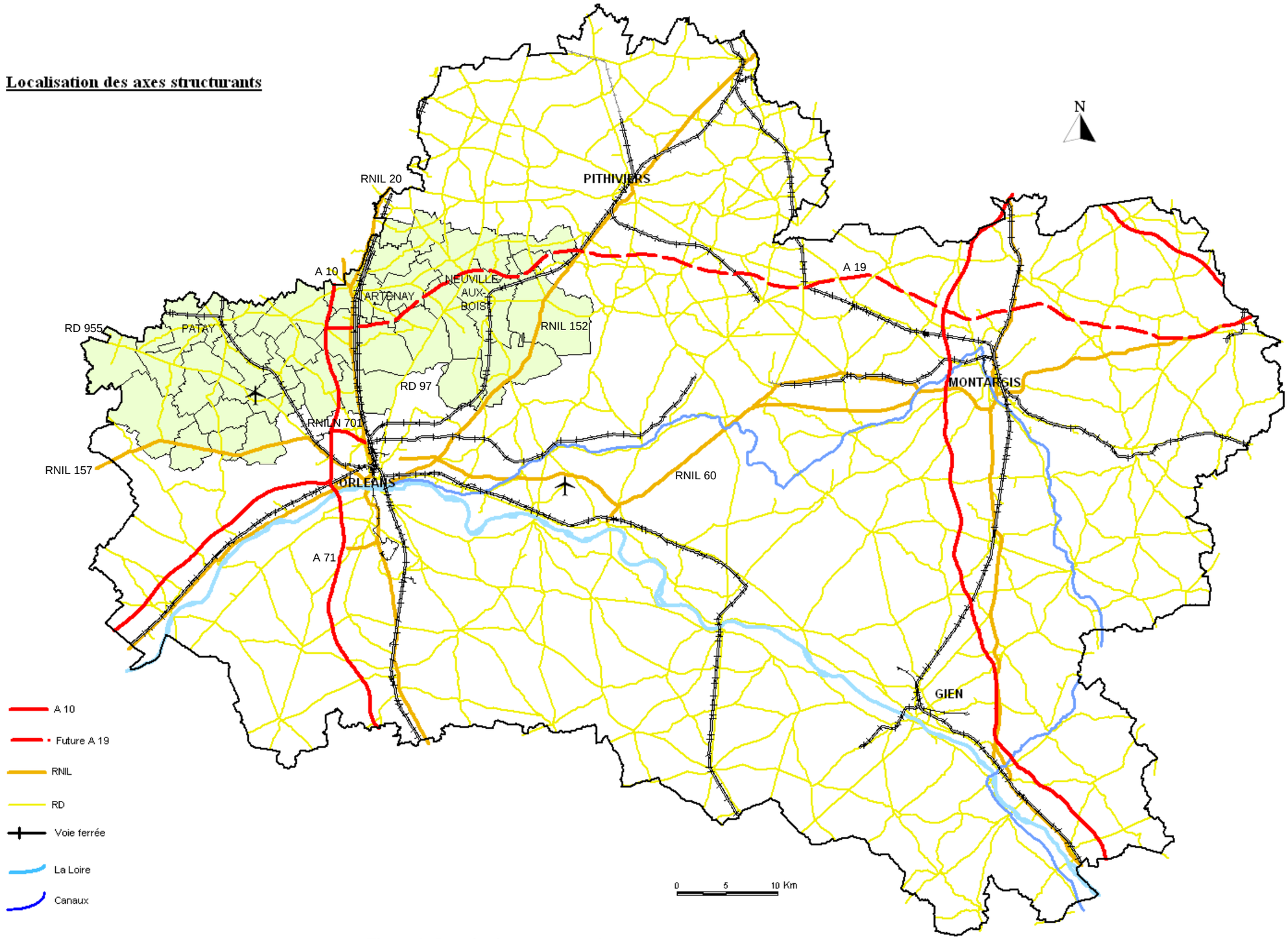


Figure 4 : Localisation de la zone d'étude et des axes structurants la traversant

Source : IGN BD CARTO

15

L'A 19 représente une opportunité de fixer les activités sur les territoires en avançant notamment l'atout de l'accessibilité comme facteur de localisation pour les entreprises. Le Loiret étant un département spécialisé dans le secteur du transport et de la logistique, avec plus de 30 % des effectifs régionaux, c'est en direction de ce secteur d'activité que les potentialités de développement sont les plus nombreuses. Ainsi les zones d'activités situées à proximité des échangeurs ciblent leur stratégie d'accueil des entreprises dans cette direction. C'est le cas de la zone d'activités Artenay-Poupry (ZAAP). Quant aux zones d'activités du territoire bénéficiant d'une accessibilité moindre, elles ne possèdent pas d'intérêt à poursuivre l'accueil d'entreprises de logistiques. L'enjeu, pour ces zones, consiste d'abord à fixer les entreprises présentes. Cela peut consister dans des actions en faveur du développement et de la mutualisation des services sur les zones (gardiennage, collecte des déchets, crèche d'entreprises, plate-forme de covoiturage, signalétique de zone, etc.). Dans un deuxième temps, un développement de ces zones d'activités pourra être envisagé. Il devra être ciblé en direction d'activités complémentaires à celles présentes sur les grandes zones reliées à l'A 19 et au développement du ¼ Nord-Ouest de l'AgglO.

Etant donné la tendance persistante à la hausse des prix des carburants, il se peut que les futures politiques de transport mettent de nouveau l'accent sur le rail, que ce soit pour le transport de voyageurs, le fret ou encore le ferroutage. Or le territoire est également maillé par plusieurs voies ferrées :

- la voie reliant Orléans à Paris avec des gares dans les communes de Cercottes, Chevilly et Artenay,
- la voie Orléans-Châteaudun réservée au fret,
- la voie Orléans-Chartres actuellement réservée au fret mais avec un projet d'ouverture au trafic voyageurs. Cela permettrait d'améliorer la desserte en transport en commun sur Patay et Bricy-Boulay.
- la voie Orléans-Pithiviers également réservée au fret.

L'opportunité d'un développement de navettes entre les territoires au Nord de l'agglomération orléanaise et celle-ci permet d'envisager une organisation polycentrique de l'espace effective : les pôles relais de l'agglomération possédant des gares et les espaces alentours étant rapatriés sur celles-ci grâce à une desserte locale – qui peut être organisée à la demande. En résumé, la présence du réseau ferré pourrait bien s'avérer être un atout de poids pour l'avenir des territoires desservis.

2. Organisation de l'urbanisation : une structuration de l'espace le long des axes de communication

La carte suivante met en évidence l'existence d'un lien entre la répartition de la population sur les territoires et la présence de routes structurantes.

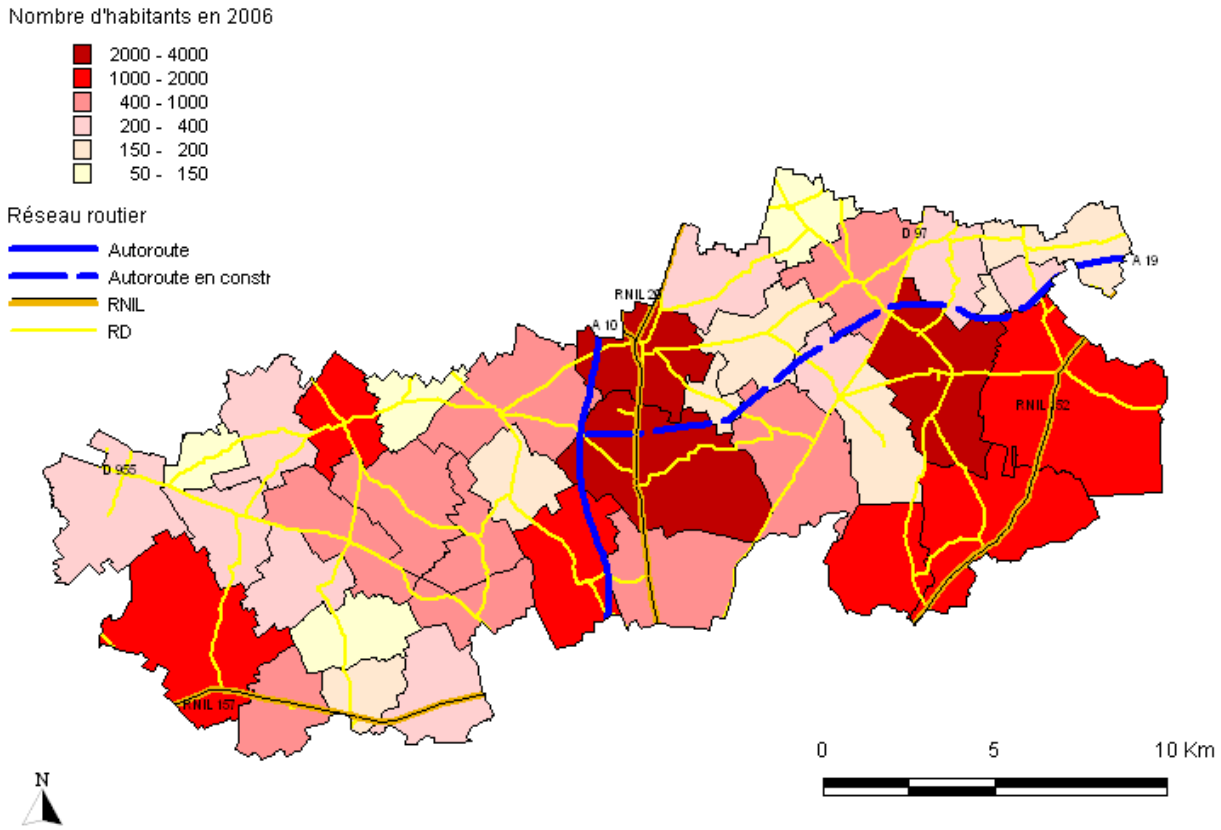


Figure 5 : Répartition de la population le long des axes routiers

Source : INSEE, enquêtes de recensement et RGP 1999 & IGN BD CARTO

Il apparaît que les communes les plus peuplées se répartissent le long des RNIL 157, 20 et 152. Les tracés de ces différents axes irriguent l'ensemble des territoires du Nord de l'agglomération orléanaise. Ainsi, la population se répartie de manière relativement équilibrée dans cet espace. L'espace le moins peuplé est constitué des communes de la Petite Beauce desservies uniquement par des routes départementales.

L'étude de la population par commune confirme le rôle structurant des axes de communication dans l'organisation du territoire. Le fait que l'urbanisation se soit opérée préférentiellement le long des axes de communication met en évidence l'importance de la fonction « se déplacer » dans ces territoires. La convergence des axes vers l'agglomération orléanaise laisse supposer l'existence d'échanges avec celle-ci.

C. Une relation avec les pôles extérieurs tournée quasi exclusivement vers l'agglomération orléanaise

1. Des migrations alternantes influencées par le pôle d'emploi d'Orléans

Plus des deux tiers de la zone d'étude sont inclus dans l'aire urbaine d'Orléans[4].

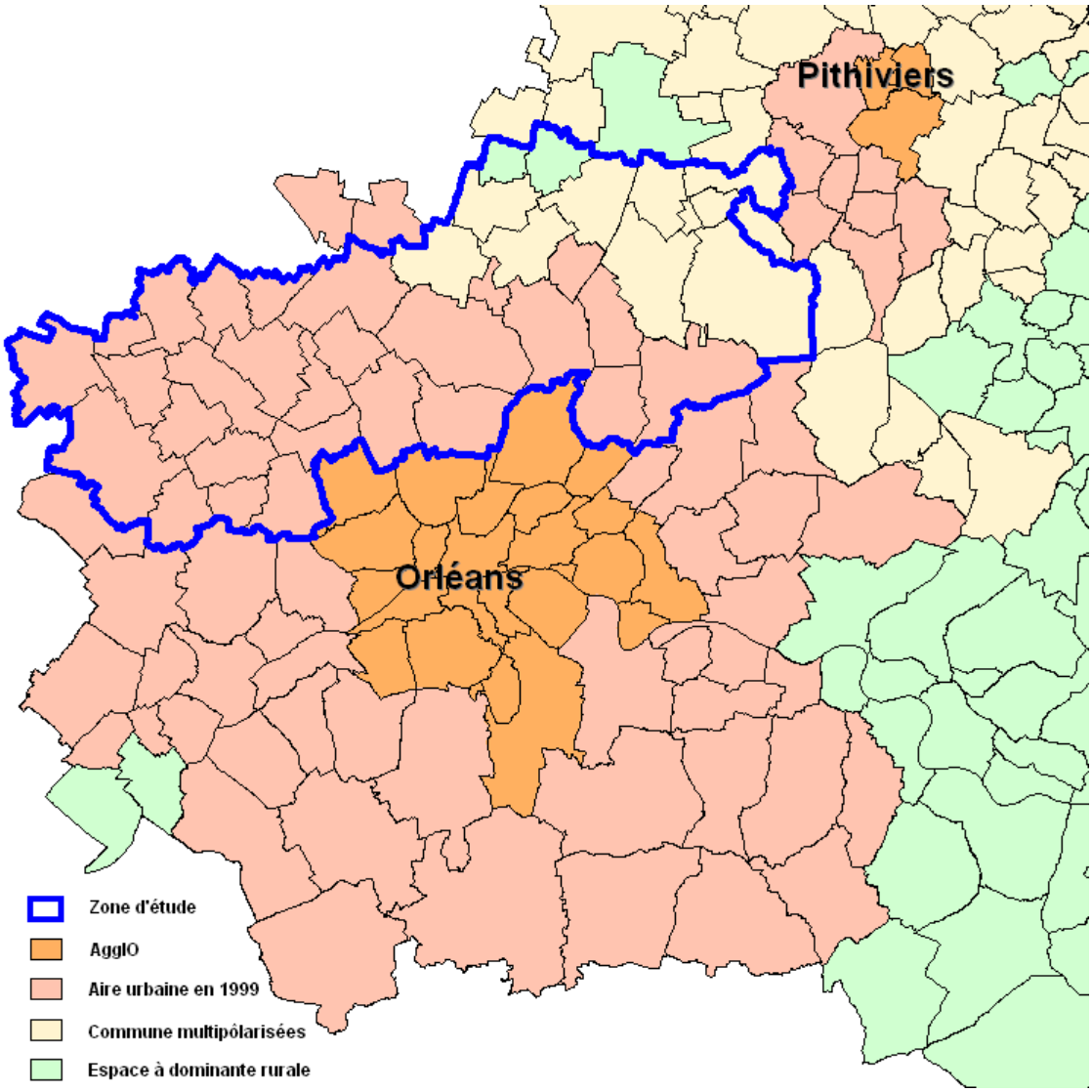


Figure 6 : Etendue de l'aire urbaine d'Orléans

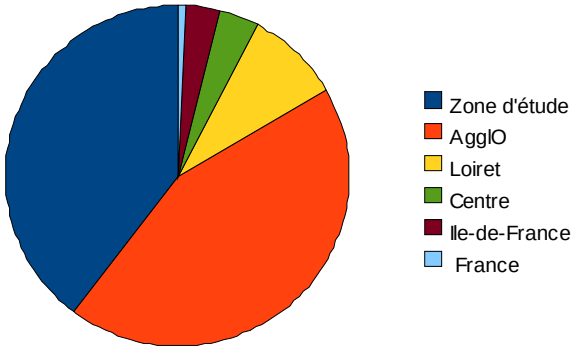
Source : INSEE & IGN BD CARTO

Cette étendue de l'influence orléanaise entraîne, par définition, une polarisation des migrations alternantes en direction de l'agglomération.

[4] Définition INSEE de l'aire urbaine : un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

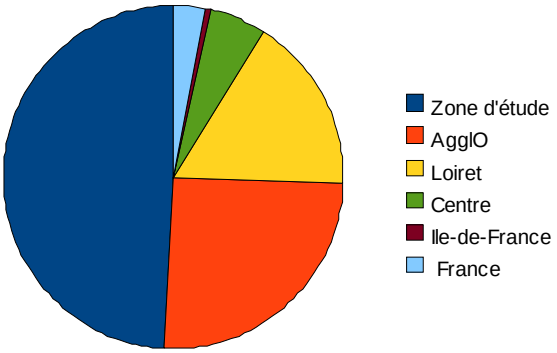
En effet, comme l'indique la répartition des actifs selon leur destination, ce sont près de 45 % des actifs de la zone qui s'y dirigent quotidiennement. Près de 40 % des actifs de la zone d'étude résident et travaillent dans cette même zone. Environ 10 % travaillent dans les communes du reste du département[5]. Seuls 3,5 % des actifs travaillent dans les autres départements de la région Centre (surtout en Eure-et-Loir du fait de sa proximité avec la zone).

Répartition des actifs selon leur destination



Quant à l'attraction de la région Ile-de-France sur les actifs du territoire, elle reste très modeste avec seulement 3,3 % d'entre eux qui migrent quotidiennement en sa direction. L'influence des franges franciliennes en terme d'emploi reste donc marginale sur ces territoires.

Répartition des actifs selon leur provenance



Source : INSEE, RGP 1999

L'attractivité des pôles d'emploi locaux sur les territoires alentours se lie grâce au deuxième graphique par secteur. Sa lecture met en évidence que les actifs travaillant sur territoires du Nord de l'agglomération proviennent prioritairement de la zone elle-même : près de la moitié des actifs résident et travaillent dans la zone. Cette dernière exerce également une attractivité non négligeable en direction des actifs de l'agglomération orléanaise : ils représentent un quart des migrations entrantes.

Toutefois le solde des migrations alternantes entre l'AgglO et les territoires au Nord est fortement négatif : 2 500 personnes de plus partent chaque jour travailler sur l'AgglO qu'il n'est arrivent dans la zone d'étude. La relation avec l'AgglO est donc bien un échange, mais un échange dissymétrique. Le phénomène inverse se produit avec les communes du reste du département : 1,5 fois plus d'entrées que de sorties sont comptabilisées sur la zone d'étude. Le solde est également positif avec les autres départements de la région Centre mais la différence est moins nette : 557 entrées pour 469 sorties.

Globalement ces taux mettent en évidence l'existence d'une dynamique économique interne à la zone d'étude – autre que résidentielle.

Par ailleurs, le fait que seulement la moitié des emplois soient pourvus par des actifs résidents

[5] hors zone d'étude et hors AgglO

dans la zone génère d'importants flux entre les territoires du Nord de l'AgglO et celle-ci. Les principaux axes routiers connaissent des situations d'engorgement aux heures de pointe. Ainsi leur trafic moyen journalier annuel s'élevait en 2007[6] à :

- 6 100 véhicules sur la RNIL 157,
- 7 700 véhicules sur la RD 955,
- 29 200 véhicules sur la RNIL 20,
- 6 800 véhicules sur la RD 97 et la RNIL 152.

De plus, au sein de la zone d'étude, différents degrés de polarisation des territoires les uns avec les autres se dessinent.

[6] Données trafic de Observatoire des déplacements pour le compte de l'AgglO

Les schémas suivants illustrent ces différences de polarisation entre les territoires :

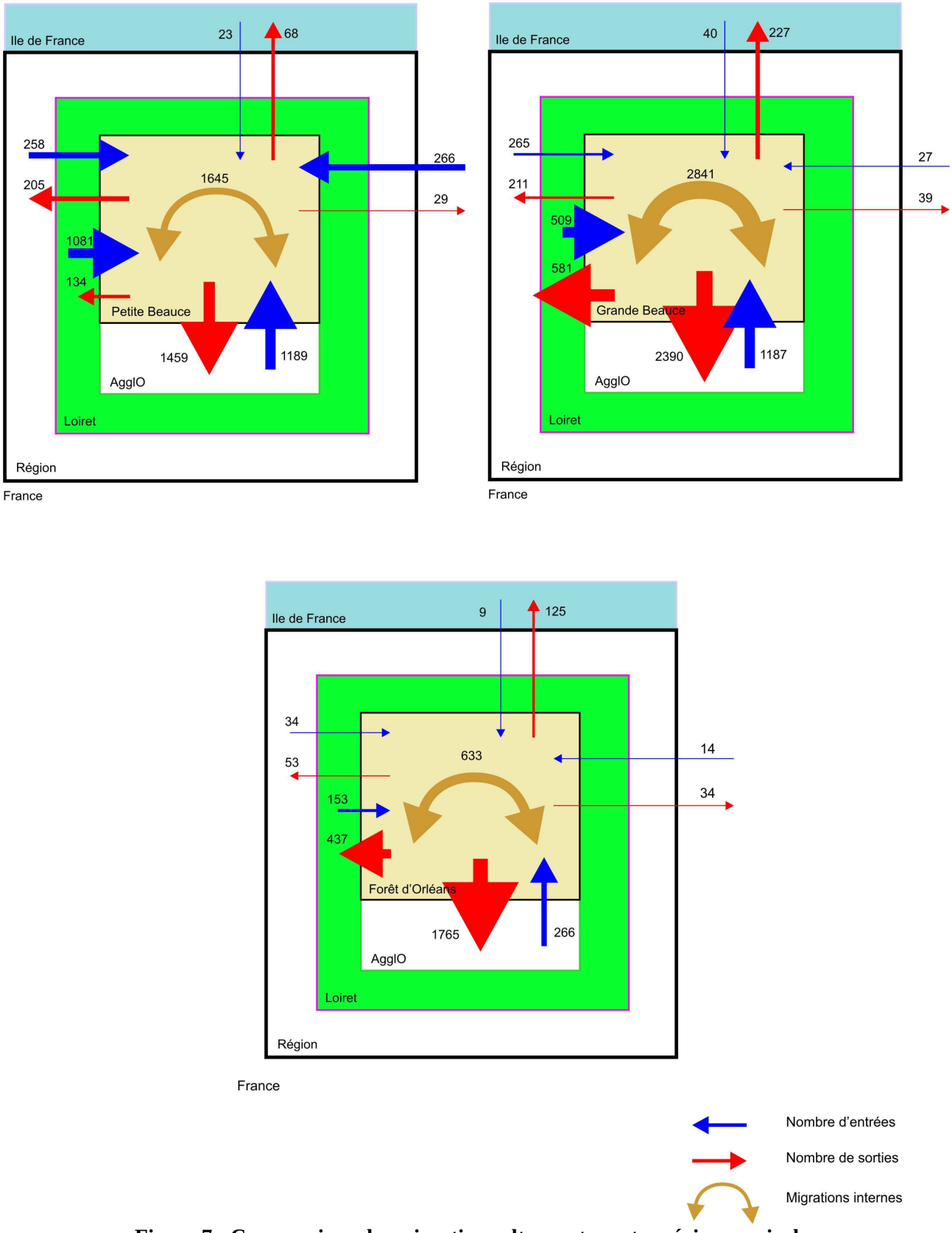


Figure 7 : Comparaison des migrations alternantes entre régions agricoles

Source : INSEE, RGP 1999

Nous retiendrons essentiellement que :

- Les actifs de la Petite Beauce se dirigent pour 42% des sortants vers l'agglomération. Le fort taux de sorties des actifs vers le reste de la région (6 %) est dû à la situation limitrophe de la Petite Beauce. A contrario, les sorties vers l'Ile-de-France sont marginales du fait de l'éloignement de cette zone aux réseaux de transport (tandis que certaines communes de la Grande Beauce et de la Forêt d'Orléans bénéficient d'une meilleure accessibilité à l'autoroute, d'une desserte ferroviaire et de la proximité du RER[7]). Toutefois, la Petite Beauce est la zone qui polarise le plus d'actifs en provenance de l'AgglO et du reste du Loiret (respectivement 27 et 24 % des entrées sur cette zone).

- Les flux de migrations alternantes sont plus importants en Grande Beauce du fait du poids démographique de cette région dans le zone d'étude. Toutefois, même si, en valeur absolue, le nombre d'actifs de Grande Beauce travaillant sur l'AgglO dépasse largement ceux des autres régions agricoles, leur part au sein du total des actifs par région agricole est la plus faible (seulement 39 % contre 42 % en Petite Beauce et 53 % en Forêt d'Orléans). La Grande Beauce apparaît donc comme la région la moins dépendante de l'agglomération en terme d'emploi. Son solde migratoire fortement positif témoigne de la présence de pôles d'emploi attractifs. De nombreuses personnes habitent et travaillent dans la même commune (2 018 actifs résident et travaillent en Grande Beauce, ce qui représente 43 % de ses actifs). Nombre des échanges se réalisent ensuite avec les communes du reste du Loiret avec un solde migratoire légèrement en défaveur de la Grande Beauce (-72 actifs). Enfin, la Grande Beauce est la région agricole qui compte les échanges les plus importants avec l'Ile-de-France. La présence d'un TER reliant quotidiennement les gares d'Artenay, de Cercottes et de Chevilly à Paris-Austerlitz via Etampes explique en large partie ce phénomène.

- La Forêt d'Orléans est, quant à elle, très dépendante en terme d'emploi de l'agglomération puisque 53% des migrations sortantes ont cette destination. Ceci est dû à sa plus grande proximité en distance-temps de l'agglomération orléanaise. En effet, le bassin de vie de Neuville-aux-Bois est globalement situé à 20,5 minutes du pôle urbain d'Orléans tandis que 30,5 minutes sont nécessaires pour y relier celui de Patay. Le fort taux de sorties des actifs de la Forêt d'Orléans vers le reste du Loiret (13 %) est dû à la polarisation de certaines communes de la Forêt d'Orléans vers Pithiviers, leur sous-préfecture. Cette zone est la seule à posséder un solde des migrations alternantes globales négatif : - 293 actifs contre + 79 en Petite Beauce et + 214 en Grande Beauce. Sachant que les territoires de la Forêt d'Orléans bénéficient d'un certain dynamisme[8], ce résultat met en évidence

[7] Le terminus du RER D se situe dans le Loiret, sur la commune de Malesherbes.
[8] Cf. II.C.1 : « Un maillage territorial de pôles d'emploi »

l'existence d'un décalage entre l'offre locale d'emploi et la qualification des résidents.

Au delà du constat de l'importance des échanges entre les territoires, l'ampleur des migrations domicile-travail met en évidence une relative inadéquation entre la qualification des habitants et les besoins des pôles d'emploi locaux (Cf. étude des CSP de la population résidente).

2. Une attractivité résidentielle s'exerçant prioritairement sur la population de l'agglomération orléanaise

Une attractivité contrastée et évolutive des territoires

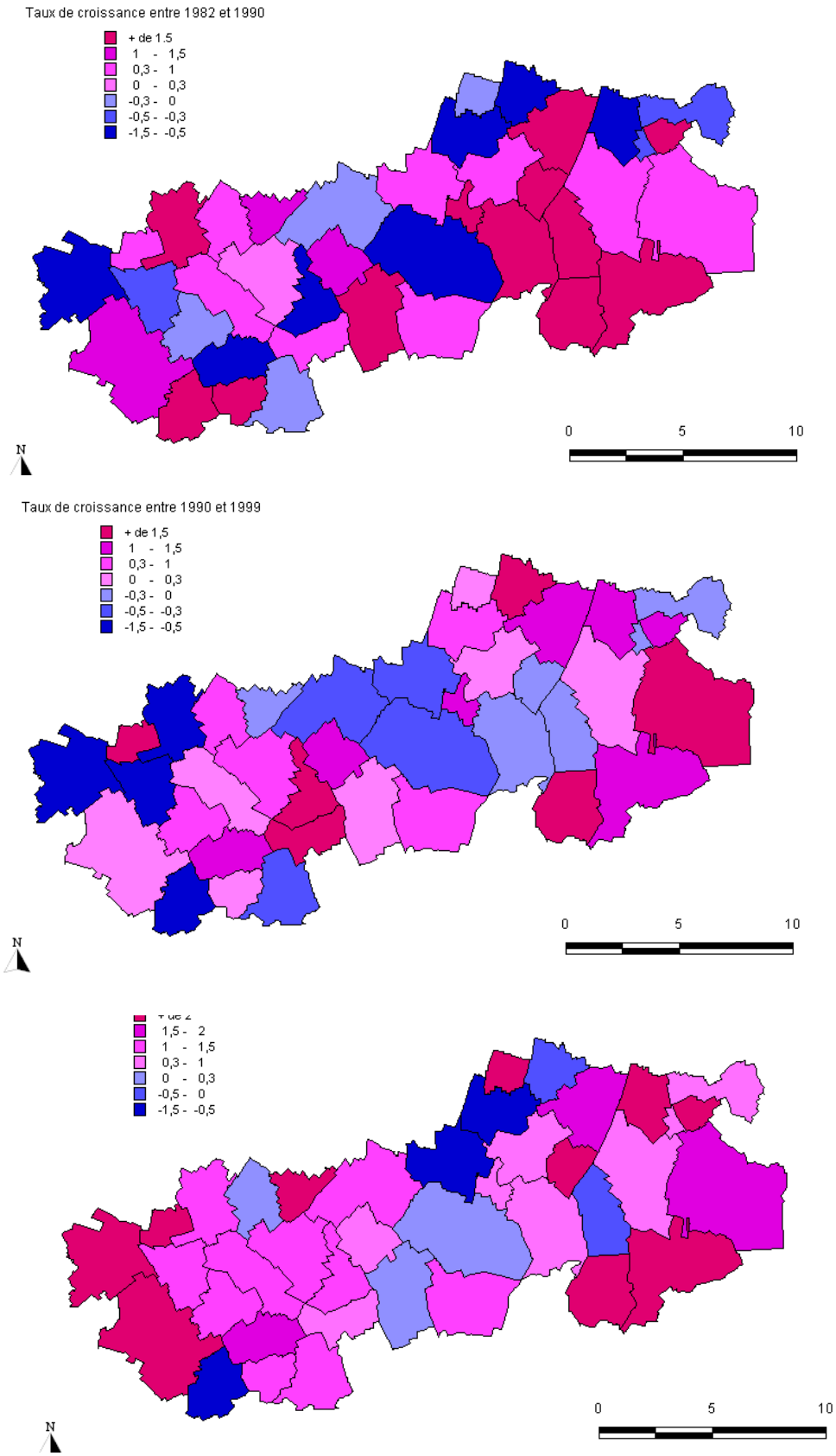
Le taux de croissance des populations diffère selon les communes. L'étude de ce dernier, entre 1990 et 1999, met en évidence une attractivité de la Forêt d'Orléans hormis dans les communes traversées par la RD 97 situées entre Orléans et Neuville-aux-Bois. Parallèlement, de nombreuses communes de Beauce perdent de la population. Ce déclin est plus accentué en Petite Beauce où certaines communes, comme Tournoisis, perdent jusqu'à 0,8 % de leur population chaque année.

L'étude des taux de croissance de la population sur la période précédente (1982-1990) fournissait des résultats similaires pour les communes de la Forêt d'Orléans. En effet, celles-ci connaissaient déjà le plus fort taux de croissance annuelle de population des régions agricoles. Toutefois, nous remarquerons que la croissance de la population des communes situées le long des axes majeurs de communication est devenue négative sur la période 1990-1999. Ce changement, couplé aux dires des élus du secteur, laisse supposer une augmentation, des nuisances générées par le trafic - notamment le trafic poids-lourds. De même, le déclin des communes situées le long de la RNIL 20 et de l'A 10 s'est poursuivi.

Quant aux communes du Nord-Est de la zone d'étude, elles se distinguent par une très forte progression de leur taux de croissance entre les périodes 1982-1990 et 1990-1999. Non seulement elles ne perdent plus de population mais certaine commune comme Oison, Aschères-le-Marché et Crottes-en-Pithiverais ont connu un fort taux de croissance atteignant respectivement 2,9, 1,5 et 1,4 %. Ce revirement de situation est dû à une importante politique d'ouverture à l'urbanisation de leur part. L'offre de terrains à proximité de la région Ile-de-France a attiré une partie de la population de cette dernière. Ces communes ont donc été englobées dans les franges franciliennes. Depuis 1999[9], cette croissance s'est poursuivie sans toutefois s'étendre aux communes limitrophes. Les franges franciliennes ne semblent donc pas s'être étendues davantage sur le département du Loiret. Leur progression devrait stopper avec la tendance durable à l'augmentation des coûts de transport.

[9] Les taux de croissance annuels depuis 1999 ont été obtenus en appliquant la méthode de calcul de l'INSEE sur les enquêtes annuelles de recensement.

Figure 6 bis: Evolution des taux de croissance de la population



Source : INSEE, enquêtes de recensement et RGP 90-99 & IGN BD CARTO

L'évolution des communes de Petite Beauce apparaît quelque peu anarchique : de nombreuses communes ont vu leur taux s'inverser entre les périodes 1982-1990 et 1990-1999. Toutefois, différentes logiques peuvent y être décelées. Globalement les territoires les plus proches de l'AgglO bénéficient d'un regain d'attractivité tandis que ceux situés en limite de l'Eure-et-Loir – hormis Patay – déclinent. Le traitement des résultats des enquêtes annuelles de recensement indique une reprise de la croissance de la population de la Petite Beauce.

Les chefs-lieux de canton ont tous connu un solde naturel légèrement négatif mais seul Artenay a eu également un solde migratoire négatif. L'attractivité de ce pôle était donc en déclin. Le bassin de vie de Patay a retrouvé un solde migratoire de nouveau positif en 1990 alors qu'il avait été responsable de la forte diminution de sa population auparavant (au total, -15 % de population entre 1962 et1999). Le chef-lieu de canton Patay et la commune d'Artenay visent une amélioration de leur attractivité. Pour ce faire, les municipalités envisagent d'ouvrir de nouveaux secteurs à l'urbanisation afin de répondre aux besoins de logement. Ces derniers seront de taille à proximité de la zone d'activité interdépartementale Artenay-Poupry. L'arrivée de l'A 19 représente ainsi une opportunité de relancer la dynamique de développement d'Artenay. Elle institue également un rôle de carrefour à la commune.

Le bassin de vie de Neuville-aux-Bois poursuit sa croissance de population (+ 60 % de population entre 1962 et 1999). Toutefois celle-ci s'est ralentie depuis les années 1980. Soucieuses de préserver la qualité de leur cadre de vie, les communes de la Forêt d'Orléans continuent d'ouvrir des espaces à l'urbanisation mais tendent à pratiquer une politique d'accueil de nouvelles populations raisonnée (objectif de croissance de la population plafonné et dimensionné en fonction des services et des équipements existants). Le poids de l'économie résidentielle du bassin de vie de Neuville et de la Forêt d'Orléans plus particulièrement est donc important dans le dynamisme de cette espace. Peut-être le deviendra-t-il également en Petite Beauce si la tendance à l'accueil de nouvelles populations se confirme dans les années à venir.

Dores et déjà un enjeu de maîtrise de la consommation d'espace et de préservation des paysages apparaît pour ces espaces. Les territoires de la Grande Beauce seraient davantage préservés de part la puissance de leur agriculture.

Structure de la population : une homogénéité qui perdure

La lecture du tableau suivant indique que la population de la zone d'étude est quasi-équitablement répartit selon les classés d'âges. Ceci est flagrant en Grande Beauce, d'autant plus que la structure de la population est restée inchangée depuis 1999. La population est plutôt jeune avec, dans toutes les régions agricoles, une part des personnes de 60 ans ou plus inférieure aux autres classes d'âge. Les territoires de la Forêt d'Orléans sont ceux dont la population est la plus jeune. Ces constats sont à la fois valables pour 1999 et depuis cette date.

Tableau 1 : Structure et évolution de la population par tranche d'âge (%)

		00-19 ans	20-39 ans	40-59 ans	60 ans ou plus
Grande Beauce	1999	25	26	28	21
	enquête	25	26	28	21
Petite Beauce	1999	27	28	25	20
	enquête	28	28	26	18
Forêt d'Orléans	1999	28	26	29	17
	enquête	28	24	30	18

Sources : INSEE, RGP 1999 et enquêtes de recensement

Les territoires du Nord de l'agglomération orléanaise présentent un indice de jeunesse toutefois différent région agricole à l'autre.

Cet indice se situait, en 1999, entre 1,4 et 1,6 pour la zone d'emploi d'Orléans[10]. La population de la Forêt d'Orléans suivait cette moyenne tandis que la Petite et le Grande Beauce présentaient une population plus âgée.

Tableau 2 : Evolution de l'indice de jeunesse

Indice de jeunesse*	en 1999	depuis 1999
Grande Beauce	1,2	1,2
Petite Beauce	1,3	1,5
Forêt d'Orléans	1,6	1,5

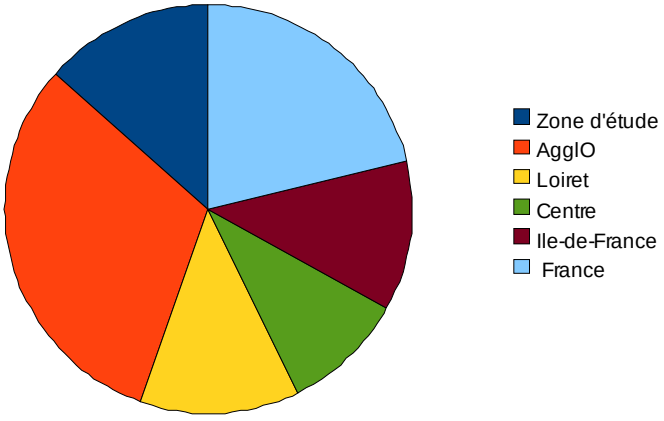
*moins de 20 ans / 60 ans et plus

Source : INSEE, RGP 99 et enquêtes de recensement

Les premiers résultats des enquêtes de recensement laissent présager un rajeunissement de la population de la ¨Petite Beauce en général et un léger vieillissement de celle de la Forêt d'Orléans.

Quelle provenance pour les nouveaux arrivants ?

Répartition des entrants selon leur provenance



Source : INSEE, RGP 99

Plus de 30 % des personnes ayant emménagé sur la zone d'étude entre 1990 et 1999 provenait de

[10] Source : SGAR Centre, Avril 2004

l'agglomération orléanaise. Le solde migratoire résidentiel avec l'AgglO est positif en faveur de la zone d'étude (+ 500 personnes). D'après les élus rencontrés, les nouveaux arrivants sont majoritairement des jeunes couples avec enfants en bas âge. Ils sont à la recherche de plus d'espace et d'un certain cadre de vie, notamment en Forêt d'Orléans où le taux de migrants venant de l'AgglO atteint 42 %. Leur choix résidentiel est également motivé par le prix du foncier : plus abordable avec l'éloignement de l'AgglO. Le territoire bénéficie donc du phénomène de desserrement de l'habitat en provenance de l'agglomération orléanaise. Néanmoins, avec la tendance à la diminution de la taille des ménages – qui est passée globalement de 2,7 à 2,6 personnes depuis 1999 sur le territoire. Un enjeu de maîtrise de la consommation d'espace et de l'artificialisation des sols apparaît alors clairement. A charge pour les communes d'élaborer des documents d'urbanisme suffisamment contraignants pour limiter l'urbanisation. Des mesures peuvent être prises en faveur d'une certaine densification de l'habitat : privilégier les opérations en centre bourg, inciter à la réduction de la taille des parcelles et inscrire de larges surfaces en zone agricole lors de l'élaboration des documents d'uranisme par exemple.

Le deuxième taux plus important de migrants venant s'installer sur le territoire est celui en provenance du reste de la France (21 %). Puis les migrants viennent quasiment à égalité de la zone elle-même et du reste du département du Loiret (pour environ 13 % d'entre eux).

11,9 % des entrants proviennent d'Ile-de-France et seulement 9,6 % de la région Centre (hormis le Loiret).

Globalement, les nouveaux habitants des territoires du Nord de l'agglomération orléanaise proviennent soit de celle-ci, soit de communes situées hors de la région Centre. De même, ceux qui partent vont soit vers l'AgglO, soit quittent carrément la région Centre. Très peu de personnes quittent une commune de la zone d'étude pour une autre dans cette même zone. L'attachement de la population au territoire est donc limité.

De la même manière que pour les migrations alternantes, les schémas suivants illustrent les relations privilégiées entre territoires pour les migrations résidentielles :

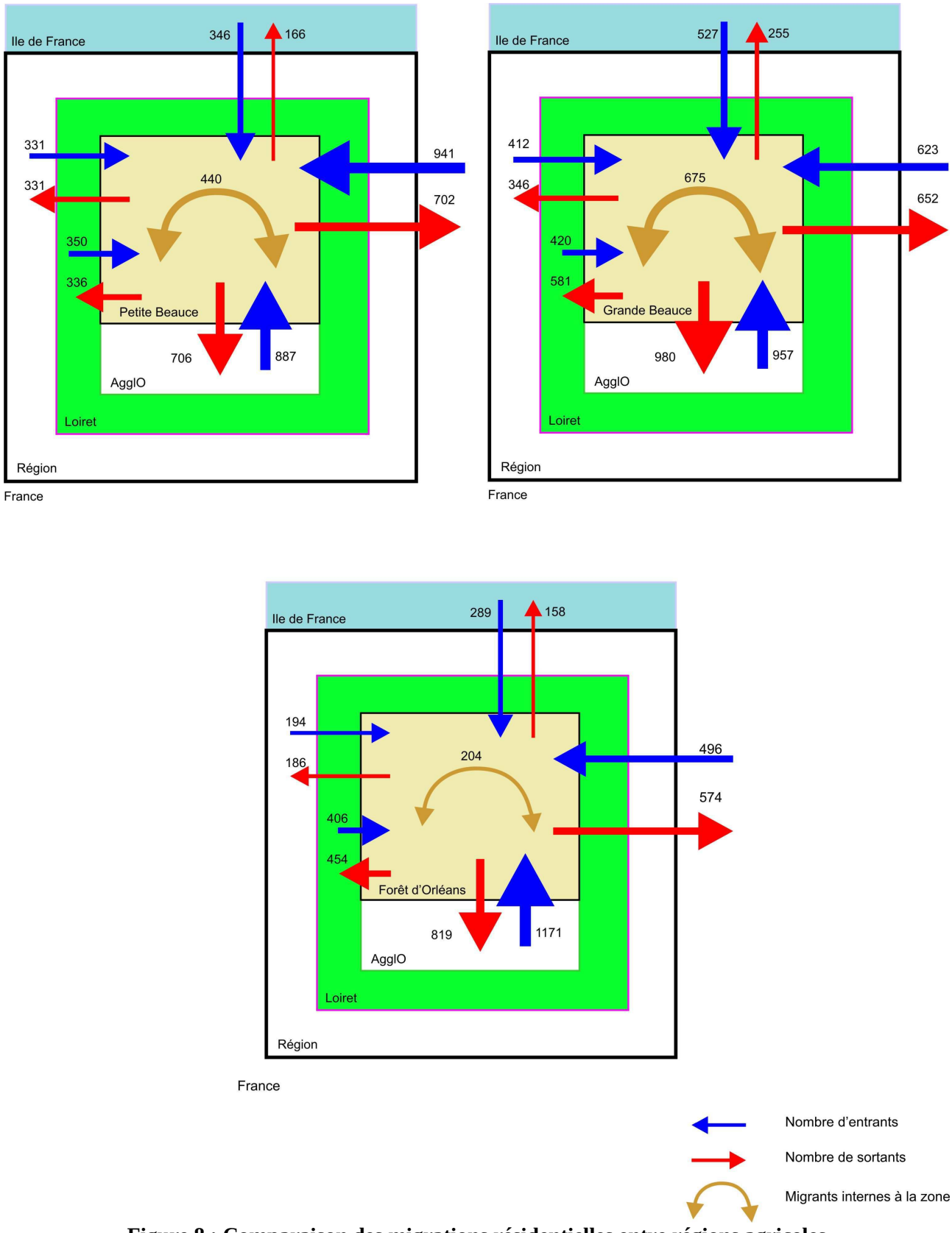


Figure 8 : Comparaison des migrations résidentielles entre régions agricoles

Source : INSEE, RGP 1999

D'une part, la prédominance de l'attraction de la Forêt d'Orléans sur les populations de l'AgglO (en valeur absolue) par rapport aux autres régions agricoles qui avait été pressentie lors de l'analyse des migrations alternantes est vérifiée par ces données (1171 entrants en Forêt contre 957 et 887 respectivement en Grande et en Petite Beauce). D'autre part, ces schémas illustrent l'existence de relations privilégiées entre l'agglomération orléanaise et la Grande Beauce et la Forêt d'Orléans, tandis que la Petite Beauce attire davantage de populations en provenance du reste de la France.

La proximité du bassin parisien génère un solde migratoire avec l'Ile-de-France largement positif pour la zone d'étude (environ + 600 personnes en provenance de l'Ile-de-France). Parmi les régions agricoles, la Grande Beauce est la région qui en accueille le plus (14,3 % des entrants contre seulement 10,5 % pour les deux autres régions de la zone d'étude).

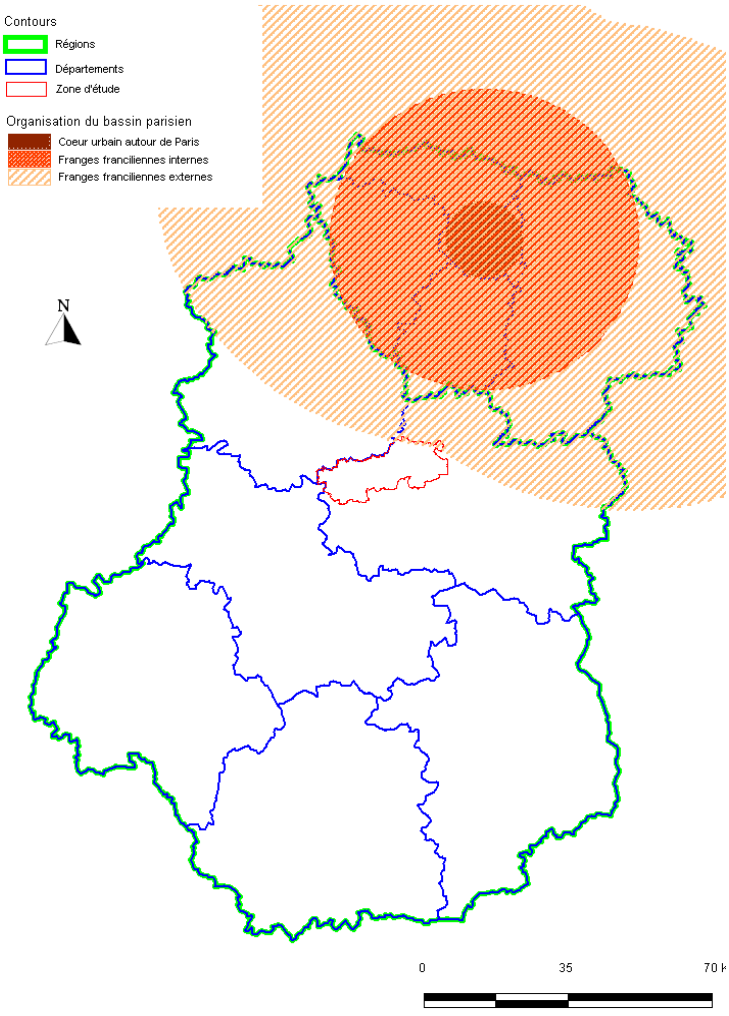


Figure 9 : Etendue des franges franciliennes en Région Centre

Source : DATAR : Contribution de l'Etat à de nouveaux enjeux interrégionaux : le Bassin Parisien & IGN BD CARTO

Toutefois l'impact de l'influence des franges franciliennes doit être relativisé puisque des flux entrants similaires sont constatés avec le reste de la région Centre. Par ailleurs, les élus rencontrés ne mentionnant pas l'Ile-de-France comme provenance des nouveaux arrivants, il est fortement probable que le périmètre des franges franciliennes se soit peu étendu depuis 1999. A cette époque, il jouxtait la limite Nord de la zone d'étude et englobait les communes d'Aschères-le-Marché, Attray, Chilleurs-aux-Bois, Crottes-en-Pithiverais, Montigny et Oison.

Afin de préciser l'impact de ces mouvements de population sur le territoire, analysons maintenant les marchés foncier et immobilier.

D. Une urbanisation diffuse

1. Une offre en services irrégulièrement répartie

L'analyse des bassins de vie et de l'indice de diversité

La polarisation des territoires en matière de services et d'emploi structure l'espace. Le découpage de l'espace en bassins de vie comporte une analyse de l'offre en équipements concurrentiels[11], non concurrentiels[12] et de santé[13] :

- Sur le Nord de l'agglomération orléanaise, l'offre pour le bassin de vie de Patay, ne satisfait pas aux attentes pour les trois types d'équipements.
- Pour le bassin de vie de Neuville, en revanche, elle est satisfaisante pour les équipements non concurrentiels, bonne pour les équipements concurrentiels et très bonne pour ceux de santé.
- Les territoires situés entre ces deux bassins de vie appartiennent au bassin d'Orléans. Ainsi leur population se rend dans l'agglomération afin de disposer de ses équipements et services. Artenay possède toutefois son propre collège.

Pour ce qui est de l'éducation, l'offre est équivalente sur tous les territoires avec seulement un collège à Patay, à Neuville et à Artenay.

L'analyse de l'indice de diversité en services et commerces[14] par commune permet d'identifier les principaux pôles structurant l'espace ainsi que leur relais :

- Il est logiquement le plus fort pour les chefs-lieux de canton de Neuville-aux-Bois et de Patay (entre 0,6 et 0,7).
- Par contre, il n'est situé qu'entre 0,4 et 0,6 pour Artenay.
- Les communes de Chevilly, Epieds-en-Beauce et Loury présentent un taux également compris dans cette fourchette.

Ainsi l'organisation administrative historique de l'espace structure toujours le territoire mais de

[11] Equipements concurrentiels : Hyper et supermarché, vétérinaire, banque, magasin de vêtements et de chaussures, librairie, magasin d'électroménager et de meubles, droguerie, grande surface non alimentaire, marché de détail

[12] Equipements non concurrentiels : gendarmerie, perception, notaire, ANPE, maison de retraite, bureau de poste, crèche-halte garderie, installation sportive couverte, piscine couverte, école de musique, cinéma

[13] Equipements de santé : médecin, infirmier, pharmacie, masseur-kiné, dentiste, ambulance, maternité, urgences, ensembles « court séjour » et « moyen et long séjour »

[14] Indice de diversité en services et commerces : part des services ou des commerces présents par commune par rapport à l'offre totale du département. Il est obtenu à partir des données de l'inventaire communal de 1998 de l'INSEE.

nouveaux pôles apparaissent. Ils constituent des relais aux chefs-lieux de canton et participent à la diffusion de l'urbanisation.

Le cas particulier de l'offre en transport en commun

La théorie d'un développement selon un polycentrisme associé prône une concentration de l'urbanisation sur les territoires disposant d'une offre en transport en commun « satisfaisante ». Nous détaillerons donc uniquement l'offre de transport. Nous invitons le lecteur à se reporter études ont d'ores et déjà été réalisées sur les Pays pour davantage de détails sur l'offre en équipements et en services des territoires du Nord de l'agglomération orléanaise.

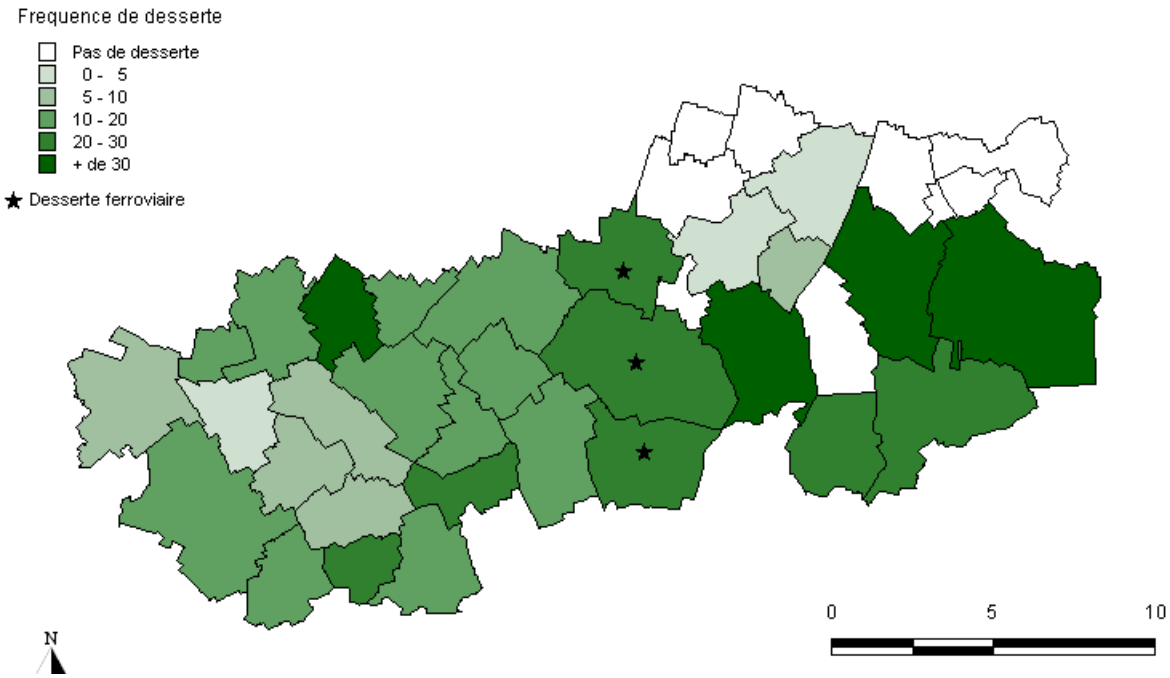


Figure 10 : Accessibilité des communes par les transports en commun

Source : Fiches horaires des rapides du Val de Loire et des Cars Dunois (Septembre 2007-Juillet 2008) & Site Internet du ter Centre (www.ter-sncf.com) & IGN BD CARTO

Cette carte met en évidence l'existence d'inégalités dans la fréquence de desserte en transport en commun des communes. La fréquence de desserte est obtenue en réalisant le produit du nombre de liaisons effectuées en moyenne par jour par la fréquence moyenne de passage[15]. Elle agrège les différents modes de transport présents sur la commune (train et car[16]) afin de donner un aperçu de son accessibilité globale.

[15] Cf. Etude sur les pôles d'équilibre pour davantage de détails sur les modalités de calcul de la fréquence de desserte.

[16] Cf. Annexe II

Les trois chefs-lieux de canton présentent une fréquence élevée. Leur accessibilité s'en trouve facilitée, ce qui est cohérent avec leur rôle de relais dans l'organisation de l'espace. Les communes de Petite Beauce bénéficient toutes d'une offre en transport même si la fréquence peut parfois y être très faible. Il en est tout autrement pour les communes de la Grande Beauce : la majorité de celles situées le plus à l'Est ne possèdent aucune desserte.

Afin de qualifier l'urbanisation de la zone nous vérifierons, dans la partie suivante, si l'organisation des marchés foncier et immobilier s'est réalisée prioritairement dans les communes bénéficiant d'une offre en équipements et services d'une part, et en conformité avec le niveau d'accessibilité des territoires d'autre part.

2. Des mutations foncières et des prix significatifs d'une demande conséquente

Etude des marchés fonciers et immobiliers

L'activité du marché des maisons dans l'ancien est deux fois plus importante que celle du marché des terrains à bâtir en nombre d'actes. Toutefois, entre 2002 et 2006, les cantons contenus dans la zone d'étude (hormis celui de Neuville-aux-Bois) ont connu une croissance des mutations en terrains à bâtir trois fois plus forte que celle du marché immobilier dans l'ancien.

Les prix HT/m² des maisons individuelles ont fortement augmenté sur la période 2002-2006 : de + 20% sur le canton d'Artenay à + 70% sur celui d'Outarville. En moyenne, la hausse a été de 32,5 % sur l'ensemble de la zone d'étude entre 2002 et 2006 tandis qu'elle était de 34 % sur les cantons d'Orléans pour la même période. Ainsi, même si les prix pratiqués sur l'AgglO restent supérieurs à ceux de la périphérie, l'écart ne se creuse pratiquement pas. Ce résultat témoigne d'une dynamique de la demande en logement sur la zone d'étude comparable à celle rencontrée sur l'AgglO.

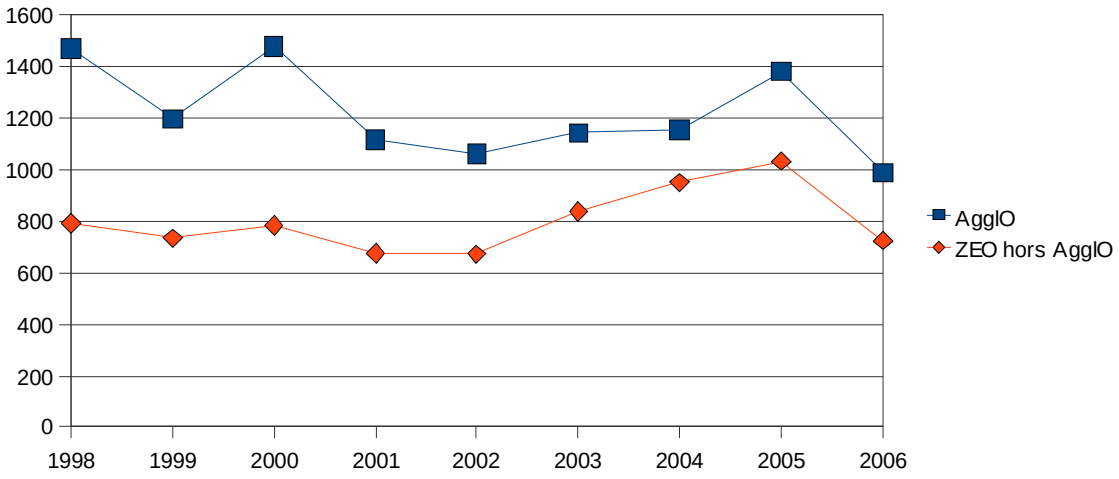


Figure 11 : Nombre de logements commencés entre 1998 et 2006

Source : ODH, d'après DRE Centre SITADEL

Le graphique ci-dessus illustre l'évolution de la construction sur la période 1998-2006. La dissociation du nombre de logements commencés sur la zone d'emploi d'Orléans (ZEO) entre ceux effectués sur l'AgglO et ceux effectués sur le reste de la zone d'emploi met en évidence une évolution parallèle sur ces deux territoires depuis 2003. La réponse aux besoins en logement se répartit donc sur l'ensemble de la zone d'emploi. Notons qu'un ralentissement de la construction s'amorce en 2006 que la crise immobilière actuelle devrait prolonger.

L'observatoire de l'habitat du Loiret indiquait en 2007 que le taux de construction dans la proche périphérie de l'AgglO se situait entre 12,5 et 14 % (contre 8 % en moyenne départementale). Les territoires de la Forêt d'Orléans sont concernés par cet important taux, tout comme ceux du Bois de Bucy et les communes de Chevilly et de Gidy. Les autres communes de Beauce ont connu le deuxième plus fort taux du département : compris entre 10,5 et 12,5 %. Fait surprenant, les communes auparavant identifiées comme faisant partie des franges francilienne figurent parmi celles dont le taux de construction a été le plus faible sur la période 1999-2005 (seulement entre 5 et 6,5 % de logements construits par rapport à l'ensemble du parc). Ce constat confirme l'arrêt de l'expansion de l'influence du bassin parisien au Sud.

Par ailleurs, ces communes sont également celles dont la desserte en transport en commun est inexistante[17]. L'ampleur du taux de construction est bien conforme au niveau d'accessibilité des territoires. Un important phénomène de desserrement de l'habitat s'opère depuis l'agglomération orléanaise. Il conduit à la poursuite de l'étalement urbain – bien que depuis l'adoption de la loi SRU, ce dernier doit être maîtrisé.

La polarisation des nouvelles constructions dans les communes bénéficiant d'un certain niveau

[17] Cf. I.D.1 : « Une offre en services irrégulièrement répartie », Figure 10

d'accessibilité est déjà effective. Cependant, si cette condition est nécessaire à la préservation de l'environnement et à la limitation des nuisances (pollution, congestion, etc.), elle n'est pas suffisante pour maîtriser l'étalement urbain.

Composition du parc de logements et occupation

Les logements présents sur les territoires du Nord de l'agglomération orléanaise sont essentiellement des logements individuels. La carte ci-dessus montre que les communes disposent toutes d'un parc de logements composé d'au moins 70 % de logements individuels.

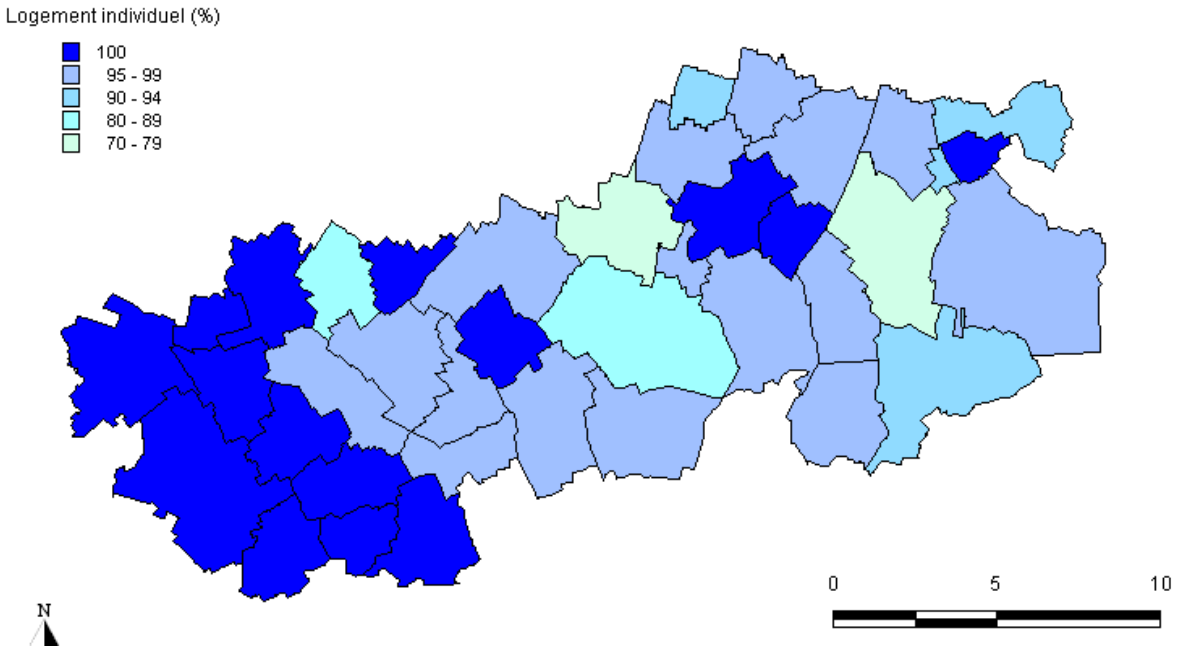


Figure 12 : Taux de logements individuels par commune

Source : INSEE RGP 99 & IGN BD CARTO

Seules Artenay et Neuville-aux-Bois possèdent moins de 80 de logements individuels tandis que la majorité des communes de Petite Beauce ont un parc exclusivement composé de ce type de logement.

Une telle structure du parc de logement va de paire avec une faible densité de l'habitat et une forte consommation d'espace due aux surfaces urbanisées.

Le tableau suivant permet de décrire l'âge du parc de logements[18] des trois régions agricoles.

Tableau 3: Age du parc de résidences principales

Part de résidences principales (%) :	construites avant 1949	construites depuis 1999
Grande Beauce	55,4	6,6
Petite Beauce	54,8	8,2
Forêt d'Orléans	33,5	6,0

Source : INSEE, Recensements de la population, Chiffres-clés - Logement

Il indique que les logements sont bien moins anciens en Forêt d'Orléans que dans les autres régions. En effet, seules 33,5 % des résidences principales ont été construites avant 1949 contre environ 55 % dans le reste de la zone d'étude.

Par contre, la Petite Beauce est la région qui possède la plus importante part de logements récents (construits depuis 1999). La Grande Beauce possède le parc le plus ancien étant donné la faible taux de résidences principales construites depuis 1999 combiné au fort taux construites avant 1949.

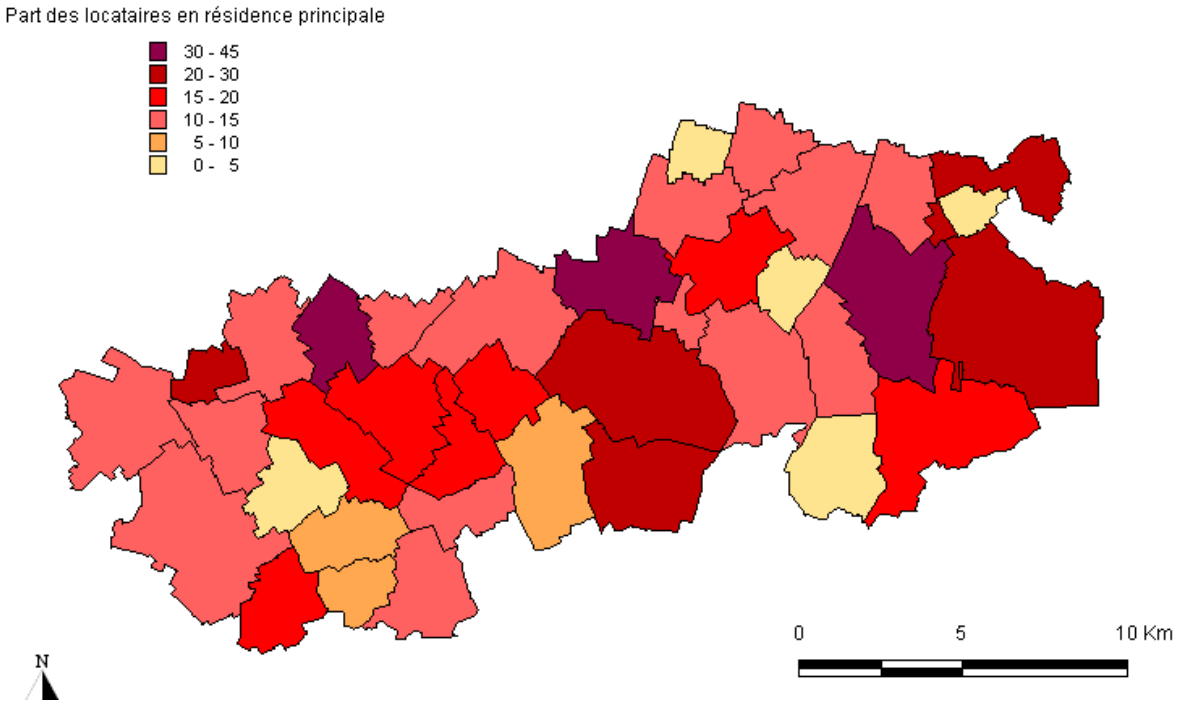


Figure 13 : Pourcentage de locataires parmis les habitants des résidences principales

Source : INSEE RGP 99 & IGN BD CARTO

[18] Etant considéré que les résidences principales constituent la majeure partie du parc de logement (Cf. Tableau 4)

La carte indique que les trois chefs-lieux de canton possèdent les plus forts taux de locataires (de 30 à 45 %). Ce résultat s'explique par le bon niveau de services de ces communes.

Les communes alentours bien desservies en transport en commun comme Cercottes, Chevilly et Chilleurs-aux-Bois[19] possèdent entre 20 et 30 % de locataires parmi leurs résidents, ce qui constitue une part tout à fait conséquente.

Les communes de Petite Beauce comptent relativement peu de logements destinés à la location (en moyenne entre 10 et 15 % des résidences principales). C'est également là que se retrouvent les plus fortes concentrations de logements individuels, avec des taux allant jusque 100 % pour les communes les plus proches de l'Eure-et-Loir.

Les forts taux de logements destinés à la location rencontrés sur Bricy, Coinces, Huêtre et Saint-Péravy-la-Colombe sont vraisemblablement dus à la présence de la base aérienne. En effet, elle représente actuellement un pôle de 2 800 emplois. Autant de personnes doivent donc trouver à se loger à proximité. De nombreux militaires choisissent d'être locataire car ils bénéficient d'aides au logement locatif[20] en raison de leurs fréquentes mutations. Cette hypothèse est vérifiée pour Coinces, Bricy et Huêtre grâce à l'observation des migrations alternantes : ce sont les seules communes à proximité de l'AgglO à posséder au moins autant de migrations alternantes à destination de celle-ci que de la zone d'étude (en l'occurrence la commune de Bricy).

Quant aux communes ne bénéficiant pas particulièrement d'une offre diversifiée et dense en services, mais possédant néanmoins un taux important de logements destinés à la location, (Attray, Coulmiers, Loury, Ruan et Trinay), il faut rechercher une explication du côté de la politique menée en faveur du logement social.

La présence d'une part importante de locataires parmi les habitants d'une commune permet un certain renouvellement de sa population. Ainsi, la pérennisation des équipements et des services peut être assurée sans avoir besoin de recourir à une nouvelle politique d'accueil de population consommatrice d'espace.

Taux de construction et évolution du parc de logement

Globalement le taux de croissance du nombre de logements a été divisé par trois depuis 1982 pour atteindre environ + 6 % en 1999. Il est le plus important en Forêt d'Orléans avec près de 10 % de logements supplémentaires recensés entre 1990 et 1999 contre seulement 5,3 % en Petite Beauce et 4,6 %

[19] Cf. I.D.1 : « Une offre en services irrégulièrement répartie », Figure 10

[20] La principale aide au logement locatif est la majoration de l'indemnité pour charges militaires (MICM). Cette indemnité est allouée au militaire qui, à l'occasion d'une mutation prononcée d'office pour les besoins du service, s'est fait suivre de sa famille.

en Grande Beauce.

Tableau 4 : Evolution de la composition des parcs de logements

	1999				1990			
	total logements	% rés princ	% rés sec	% vacants	total logements	% rés princ	% rés sec	% vacants
Grande Beauce	4805	89,9	4,9	5,2	4595	86,2	7,2	6,6
Petite Beauce	3912	83,4	10,3	6,3	3714	78,6	13,2	8,2
Forêt d'Orléans	2990	90,6	5,4	4,0	2726	87,9	8,0	4,2
Total zone	**11707**	**87,9**	**6,8**	**5,3**	**11035**	**84,1**	**9,4**	**6,5**

Source : INSEE, Recensements de la population, Chiffres-clés - Logement

La part des résidences principales dans le parc de logements continue à croître pour atteindre 88 % en moyenne sur la zone d'étude tandis que la part des résidences secondaires chute de plus de 2,5 points entre 1990 et 1999 et ne composent plus que 6,8 % du parc. Pour ce qui est des logements vacants, ils diminuent également sur cette période et ne représentent plus que 5,3 % du parc.

L'étude du parc de logement pour chaque région fait ressortir des particularités. Les parcs de Grande Beauce et de la Forêt sont très semblables avec 9 logements sur 10 qui sont des résidences principales tandis que le dixième restant se compose à part quasiment égale de résidences secondaires et de logements vacants. Le parc de logements de la Petite Beauce comporte seulement 80 % de résidences principales car les résidences secondaires occupent plus de 10 % et les logements vacants plus de 6 %.

Dans toutes les régions, le nombre de résidences principales continue de croître (pour atteindre + 11 % entre 1990 et 1999) alors que celui de résidences secondaires diminue fortement (près de - 25 % entre 1990 et 1999). Enfin, pour ce qui est des logements vacants, ils diminuent partout sauf en forêt où ils gagnent 6 % (contre - 14,5 % en moyenne sur la zone entre 1990 et 1999).

Cette analyse devra être complétée avec les résultats des prochaines enquêtes de recensement de l'INSEE afin de constater si ces tendances se sont poursuivies depuis 1999. Pour l'heure, nous pouvons simplement conclure à un ralentissement de la construction de nouveaux logements qui pourrait se poursuivre en raison de la conjoncture immobilière peu porteuse. Toutefois, le parc de logements continue de croître avec une augmentation de la proportion de résidences principales en défaveur des résidences secondaires et des logements vacants.

II. Un dynamisme économique interne porté par de multiples centralités

A. Des caractéristiques sociaux-démographiques en faveur du dynamisme économique des territoires

1. Une large part d'actifs occupés parmi la population

L'étude de la croissance de la population des territoires du Nord de l'agglomération orléanaise ainsi que de sa structure par âge a déjà montré un certain dynamisme démographique de la zone. Le tableau suivant permet de qualifier cette croissance de la population.

Tableau 5 : Evolution des composantes de la population totale depuis 1999

Taux de croissance annuel dû aux :	inactifs non retraités	inactifs retraités	actifs
Grande Beauce	-0,1	0,3	1,2
Petite Beauce	-0,1	0,2	1,7
Forêt d'Orléans	-0,4	0,5	0,6

Source : INSEE, RGP 99 et enquêtes de recensement

Les régions agricoles doivent la majorité de la croissance de leur population à une augmentation de la part des actifs au sein de celle-ci. Les nouveaux arrivants sont donc essentiellement des personnes en âge de travailler. Par ailleurs, nous avions constaté qu'en 1999, les actifs de la zone travaillaient majoritairement soit dans l'agglomération orléanaise, soit directement dans un des pôles d'emploi situés au Nord de celle-ci. En supposant qu'il en soit toujours de même, l'afflux d'actifs contribue au dynamisme économique de la zone. La faible part d'inactifs retraités parmi les nouveaux arrivants n'engendre pas de croissance particulière des besoins en équipements et en services aux personnes âgées. Par contre de nouveaux besoins se feront certainement ressentir d'ici une vingtaine d'années – puisqu' un quart à un tiers de la population a aujourd'hui entre 40 à 59 ans. La diminution très légère du nombre d'inactifs non retraités laisse entendre que l'offre actuelle en équipements et en services à la petite enfance est suffisante. Toutefois, les besoins peuvent évoluer rapidement (arrivée de jeunes couples susceptibles d'avoir des enfants, augmentation du niveau d'exigences en services, etc.).

Le tableau page suivante conforte l'idée d'une croissance du dynamisme économique interne à la zone. En effet, le taux d'activité a progressé dans toutes les régions depuis 1999. Alors qu'il était partout inférieur à la moyenne nationale (69,5 %), il la dépasse maintenant largement (72,1 % en 2005). De plus, le taux de chômage, déjà inférieur à la moyenne nationale en 1999, reste stable en Grande Beauce voire régresse dans les deux autres régions. Les territoires au Nord de l'agglomération orléanaise semblent donc avoir connu un renforcement de leur dynamisme économique ces dernières années. Ces données restent

toutefois à interpréter avec précaution puisqu'elles ont été obtenues à partir des résultats des enquêtes annuelles de recensement de l'INSEE, avant homogénéisation des résultats.

Tableau 6 : Evolution des taux de chômage et d'activité depuis 1999

	Taux activité	Taux chômage	Taux activité	Taux chômage
	1999		enquête	
Grande Beauce	67,52	6,36	79,54	6,56
Petite Beauce	65,71	7,63	81,94	5,9
Forêt d'Orléans	64,62	5,32	78,6	5,17

Source : INSEE, RGP 99 et enquêtes de recensement

Un autre indicateur confirme le dynamisme de la zone d'étude : le taux de chômage y est inférieur à la moyenne nationale (6,73 % contre 13,4 % pour l'année 1999). La quasi-totalité des territoires situés au Nord de l'agglomération orléanaise appartient à la zone d'emploi d'Orléans, zone qui, historiquement, connaît des taux de chômage faibles (6,9 % en 1999, idem en 2005 puis baisse à 6,1 % en 2007).

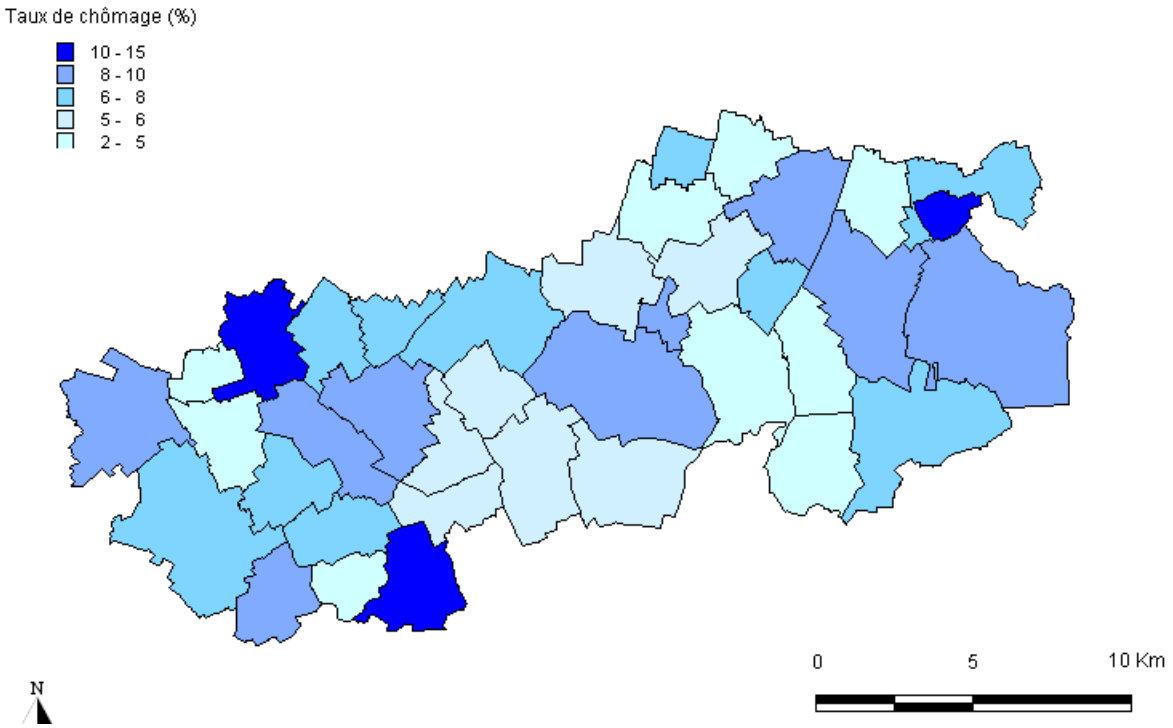


Figure 14 : Taux de chômage par commune

Source : INSEE, RGP 99 & IGN BD CARTO

La carte ci-dessus montre que les taux les plus importants sont compris entre 10 et 15 %. Près d'un quart des communes de la zone d'étude ne comptent qu'entre 2 et 5 % de chômeurs parmi leurs actifs. Ces dernières sont concentrées à l'Est de la zone alors que la Petite Beauce est la région qui est la

plus touchée par le chômage. Le taux de chômage des jeunes est de 14,8 % sur l'ensemble de la zone, ce qui est inférieur de plus de 10 points à la moyenne nationale de l'époque.

Le fait que la population des territoires du Nord de l'agglomération présente une large part d'actifs et un faible taux de chômage est une caractéristique positive. Couplée avec la donnée selon laquelle la Petite et la Grande Beauce possèdent un solde migratoire positif[21], cette caractéristique met en évidence l'existence d'une dynamique économique interne à la zone d'étude. Cette dernière est stimulée par la proximité du pôle d'emploi d'Orléans. Ainsi, cet espace, apparaissant de prime abord comme un espace agricole, est avant tout un espace périurbain.

2. Une répartition des catégories socio-professionnelles caractéristique des espaces sous influence urbaine

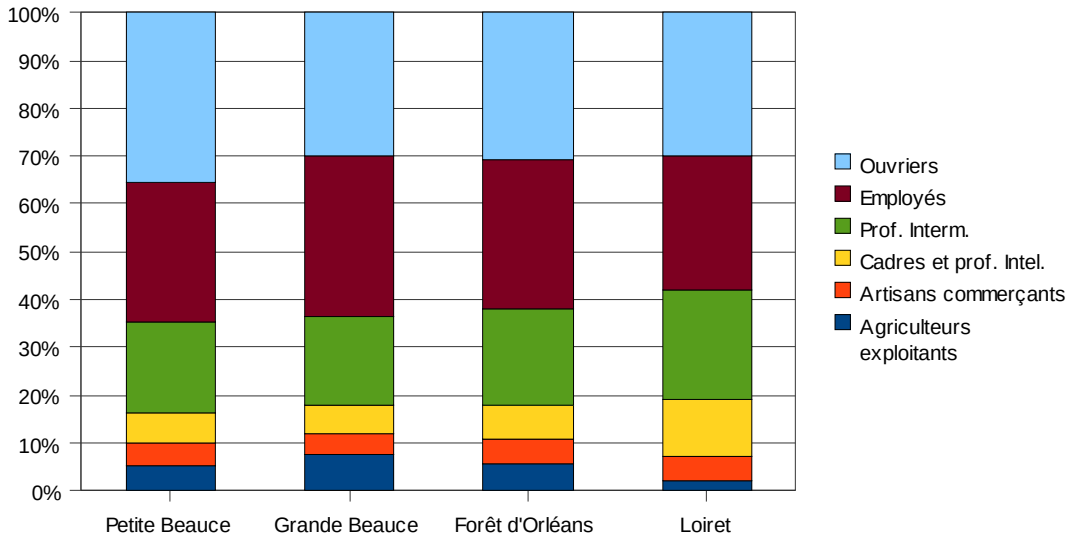


Figure 15 : Comparaison de la répartition des actifs par CSP des différentes régions agricoles par rapport au Loiret

Source : INSEE, RGP 99

La zone d'étude présente des particularités dans la répartition des ses actifs par CSP par rapport aux taux rencontrés au niveau départemental. De plus, des spécificités apparaissent entre les régions agricoles au sein de la zone d'étude.

- Toutes comptent davantage d'agriculteurs que la moyenne départementale (2 %), ce qui confirme la spécialisation dans ce secteur. La Grande Beauce se distingue des autres zones avec 7,6 % d'agriculteurs parmi ses actifs.
- Concernant les artisans commerçants, ils sont légèrement plus présents en Forêt d'Orléans

[21] Cf. I.C.1 : « Des migrations alternantes influencées par le pôle d'emploi d'Orléans », Figure 7

(4,9 %) que dans les autres régions. Ce taux avoisine la moyenne départementale (5 %) et reste donc inférieur à la moyenne nationale (6,3 %).

- Les actifs de la Forêt d'Orléans sont également davantage constitués de cadres et de professions intellectuelles (7,3 % contre 6,0 et 6,4 % respectivement en Grand et Petite Beauce). Toutefois ce taux reste inférieur à la moyenne départementale et nationale (12 %).
- Le même phénomène est constaté pour les professions intermédiaires (20% en Forêt d'Orléans contre seulement 18,5 et 19 % en Grande et Petite Beauce et 23 % dans le Loiret).
- Concernant les employés, ils sont partout plus nombreux que dans le Loiret. Le taux du département étant inférieur à la moyenne nationale (28 % contre près de 30), les zones se rapprochent de celle-ci et même le dépasse largement en Grande Beauce avec 33,5 % d'employés.
- Le Loiret est un département ouvrier (30 % contre 27 en France). Les régions de la Grande Beauce et de la Forêt suivent cette tendance tandis que la Petite Beauce concentre largement cette CSP avec 35,4 % d'ouvriers parmi ses actifs.

Le maintien d'un taux d'agriculteurs aussi élevé, alors que la tendance est nettement à une diminution de cette CSP parmi la population active, met en évidence le dynamisme du secteur agricole dans les territoires du Nord de l'agglomération orléanaise. Quant au fort taux d'ouvriers, couplé avec les données de l'UNEDIC sur le nombre de salariés dans le secteur de l'industrie, il met en évidence l'existence d'une activité industrielle largement présente sur ces territoires et dynamique. En 2004, quasiment autant de salariés étaient dénombrés dans le secteur de l'industrie que dans celui des services (respectivement 2 203 et 2 496 salariés), toujours selon les données de l'UNEDIC.

La composition particulière de la population en Forêt d'Orléans confirme l'attrait résidentiel de ce territoire et explique le fort taux de migration à destination de l'agglomération. En effet, il est fort probable que les actifs résidant en Forêt d'Orléans et travaillant sur l'AgglO soient des cadres et professions intellectuelles et intermédiaires qui ont été attirés par le cadre de vie que présente ce territoire.

L'analyse suivante sur niveau de vie des ménages confirme cette hypothèse.

3. Une richesse des résidents plus importante en Forêt d'Orléans

La carte suivante permet de comparer le niveau de vie de ménages de tailles et de comportements différents grâce à l'analyse du revenu par unité de consommation[22]. En effet, l'introduction du nombre de personnes vivant à partir des ressources du ménage prend en compte les économies d'échelle liées à la vie en groupe.

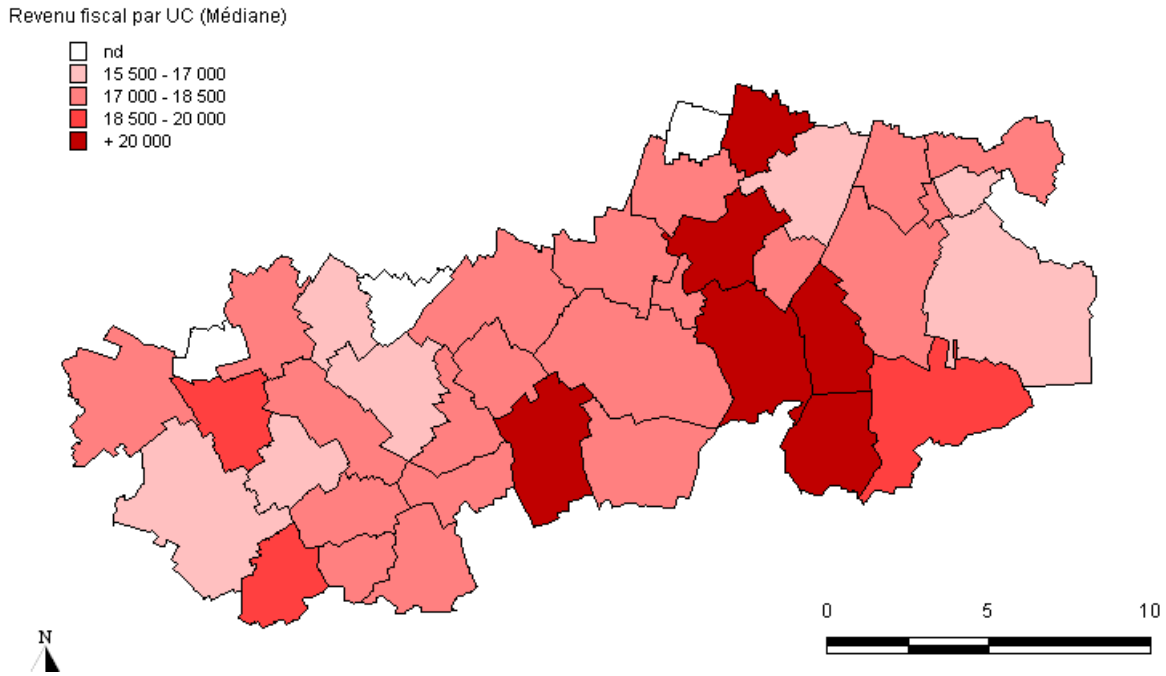


Figure 16 : Distribution des revenus moyens annuels par unité de consommation (en euros)

Source : INSEE-DGI-Revenus fiscaux des ménages 2005 & IGN BD CARTO

- Les ménages les plus aisés habitent majoritairement dans les communes de la Forêt d'Orléans.
- La richesse de ceux de la Grande Beauce est relativement homogène (entre 17 000 et 18 500 € sur la plupart des communes).
- Quant aux ménages de la Petite Beauce, leur richesse est plus disparate d'une commune à l'autre. Toutefois, les communes où le revenu fiscal par unité de consommation est le plus important sont toutes situées sur les axes de communication les reliant directement à l'agglomération.

[22] Seules les données des communes possédant plus de 50 ménages sont diffusables et le revenu par unité de consommation n'est calculé que pour la population non étudiante de moins de 65 ans.

B. Une identité territoriale avant tout fondée sur l'activité agricole

1. L'omniprésence de l'agriculture dans le paysage

L'activité agricole structure le territoire à travers son omniprésence dans le paysage. En Beauce, les champs s'étendent à perte de vue. Seule la forêt domaniale d'Orléans et le phénomène d'urbanisation semblent poser des limites à l'infinité des étendues agricoles.

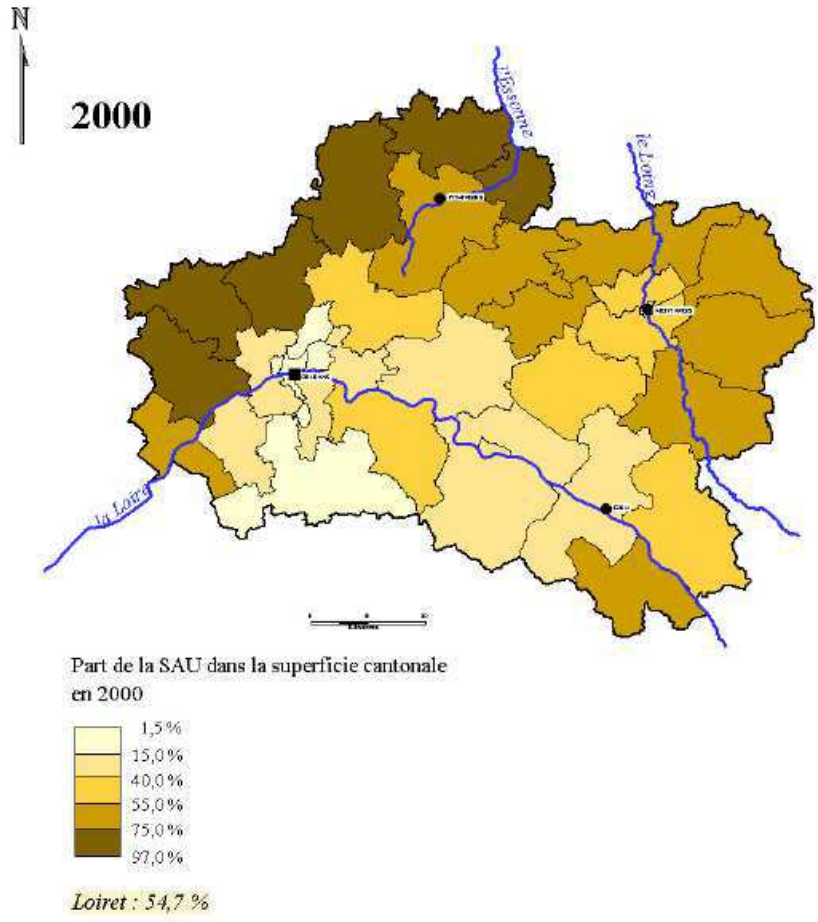


Figure 17 : Part de la SAU dans la superficie cantonale en 2000

Source : Recensement Agricole 2000 – ING BD Carthage
Réalisation : DDAF du Loiret, Septembre 2003

La SAU couvre entre 75 et 97 % de la superficie des cantons de Beauce de Meung-sur-Loire, Patay, Artenay et Outarville. Ce taux n'est que de 60% au niveau régional et de 54% au niveau national, ce qui illustre bien la prédominance de l'agriculture dans le paysage beauceron. Concernant le canton de Neuville-aux-Bois, seul 40 à 55 % du territoire sont constitués de SAU de part la présence de la forêt domaniale. Un phénomène d'érosion léger mais continue depuis 1988 affecte la SAU. 1 500 ha de SAU ont ainsi été consommés en 2007 pour l'emprise de l'A 19.

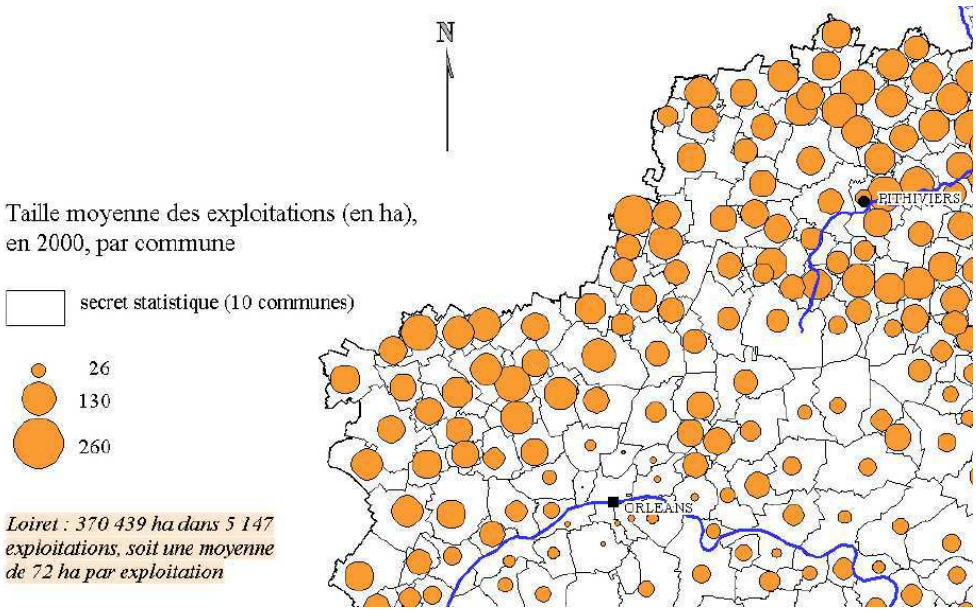


Figure 18 : Taille moyenne des exploitations par commune

Source : Recensement Agricole 2000 – ING BD Carthage

Réalisation : DDAF du Loiret, Septembre 2003

Les exploitations sont de taille moindre en Forêt d'Orléans par rapport à la Beauce. Elles sont également moins nombreuses : seulement 13,5 en moyenne par commune en Forêt d'Orléans contre 15,1 en Petite Beauce et 18,2 en Grande Beauce.

Comme partout en France, le nombre d'exploitations est en baisse. Cette diminution reste modeste sur la zone d'étude : -25 à -35 % entre 1988 et 2000 contre -42,9% sur l'ensemble du Loiret et -34,7% pour la France. La Petite Beauce semble davantage touchée par la baisse du nombre d'exploitations avec un taux compris entre -35 et -45% sur le canton de Meung-sur-Loire. Toutefois, les reprises d'exploitations ne présentent pas de problèmes sur ces territoires. En effet, la demande reste plus forte que l'offre en terrains agricoles.

2. La puissance économique de l'activité agricole

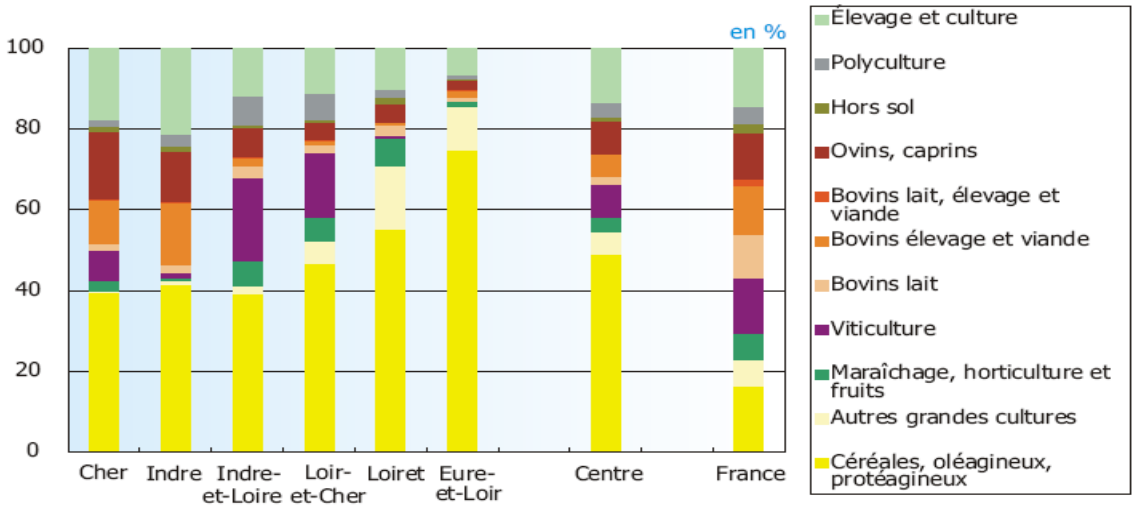


Figure 19 : Répartition des exploitations selon l'orientation technico-économique en 2005

Source : SRISE : Service régional de l'information statistique et économique, Enquêtes Structures 2005

Réalisation : INSEE Centre

(consultable en ligne surwww.insee.fr/fr/insee_regions/centre/themes/dossiers/bilan12/bilan2007_agriculture.pdf)

Le graphique ci-dessus illustre la spécialisation du Loiret dans la production de céréales, oléagineux, protéagineux (COP) : plus de 50% des exploitations contre 16% au niveau national. Cette culture s'est développée en raison de l'importante fertilité des sols limono-argileux de Beauce. Or, d'après le bilan économique et social de la Région Centre réalisé par l'INSEE en 2007, ce sont les exploitations céréalières qui tirent le plus avantage de la conjoncture. En effet, la tendance actuelle est à la hausse du prix des matières premières agricoles. De nombreux facteurs laissent supposer que cette tendance pourrait perdurer. Le changement climatique en est un. Il conduit en effet à une diminution des rendements au niveau national et à une augmentation de la demande des pays touchés par les catastrophes naturelles. La demande augmente également de la part des pays émergents. Un autre facteur réside dans la lutte contre le réchauffement climatique : afin de limiter les émissions de GES, la production de biocarburants s'amplifie.

Par ailleurs, l'élevage, qui est moins présent en Loiret qu'il ne l'est en moyenne en France, est l'activité agricole qui souffre le plus de la hausse du prix des matières premières car celles-ci font partie de l'alimentation animale. Le dynamisme économique de l'activité agricole n'est donc pas affecté par les tendances actuelles, voire il en bénéficie.

Pour ce qui est des autres grandes cultures présentes dans la zone d'étude, il s'agit essentiellement des cultures betteravières. Même si le secteur sucrier est en pleine mutation, une diversification est

possible vers la production de biocarburants. Toutefois, l'obtention d'éthanol à partir de betteraves (ou de maïs) nécessite un apport important vers les sites de transformation afin de les rentabiliser et de diminuer les coûts de production. Une telle diversification des sucreries du Loiret entraînerait probablement la fermeture de l'un des trois sites actuellement exploités afin d'atteindre une taille critique suffisante. Par ailleurs, cela s'accompagnerait d'un fort impact sur le trafic poids-lourds local et générerait des besoins en matière d'accessibilité pour l'acheminement des matières premières vers le(s) site(s) de transformation.

Notons que ces territoires bénéficient également d'un large potentiel pour le développement d'autres énergies renouvelables :

- exposition au vent propice à l'implantation d'éoliennes,
- opportunité de capter l'énergie solaire, notamment sur les nombreux bâtiments agricoles.

Cette opportunité de reconversion est d'autant plus importante que les sols s'épuisent à force de pratiques intensives de production. Parallèlement, les réserves en eau diminuent. En effet, si les territoires de l'Est de la zone possèdent une disponibilité en eau de 150 à 180 mm, de plus en plus de zones de la Beauce ne possèdent plus qu'entre 60 et 90 mm de réserves en eau potentiellement utilisables[23].

Les activités agricoles et agroalimentaires ont perdu leur rôle structurant dans la plupart des bassins de vie de part l'importante réduction des besoins en main d'œuvre par exploitation. Le secteur agricole ne prédomine donc plus en Beauce en terme d'emploi même s'il marque toujours le paysage par la présence de champs s'étendant à perte de vue. L'identité agricole de ces territoires reste, toutefois, fortement présente dans les mentalités.

Le recul des activités traditionnelles du monde rural a laissé la place aux activités industrielles mais aussi, et de plus en plus, aux activités de l'économie résidentielle. Le paysage s'est alors trouvé modifié. Les lignes électriques hachurent le ciel et créent de nouveaux horizons. Les hangars des zones d'activités et les éoliennes occupent des espaces auparavant dépourvus d'obstacle.

[23] Source : Site de la Chambre d'Agriculture du Loiret : www.loiret.chambagri.fr

C. Des pôles d'emploi spécialisés dans des secteurs d'activité diversifiés

1. Un maillage territorial de pôles d'emploi

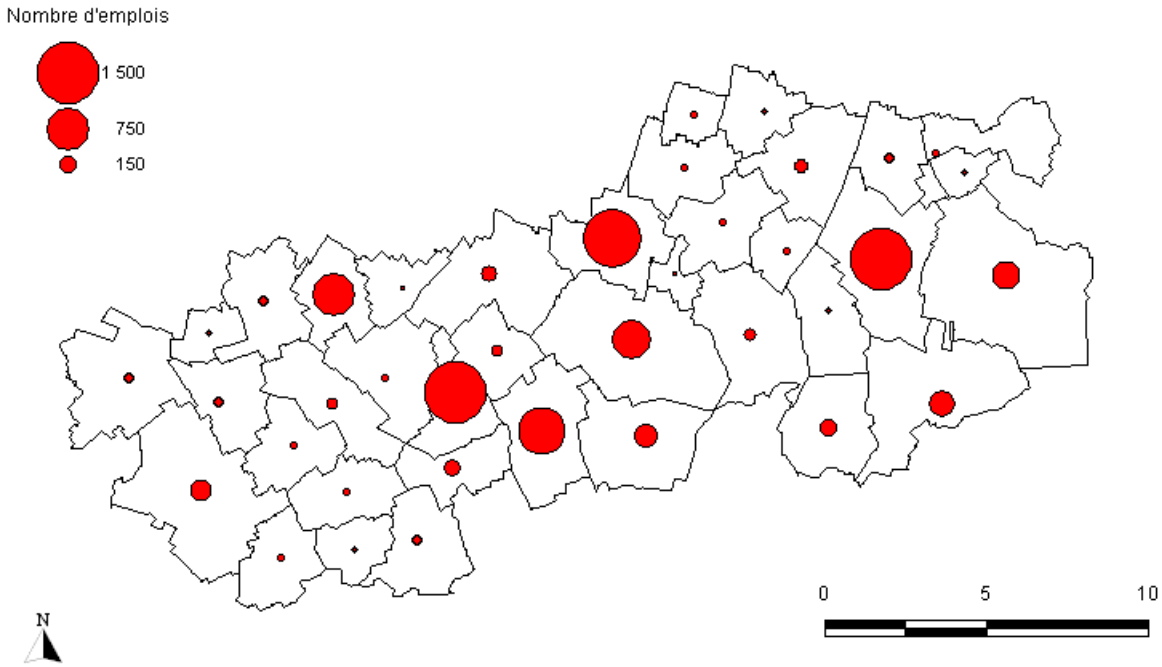


Figure 20 : Répartition des pôles d'emploi

Source : INSEE, RGP 99 & IGN BD CARTO

L'analyse du nombre d'emplois par commune fait ressortir plusieurs pôles sur la zone d'étude. Par ordre d'importance, il s'agit de :

- Bricy (1 957 emplois)
- Neuville-aux-Bois (1 523 emplois)
- Artenay (1 265 emplois)
- Gidy (918 emplois)
- Patay (741 emplois)
- Chevilly (605 emplois)

Toutes ces communes (hormis Bricy) sont parmi les communes du Nord de l'agglomération orléanaise qui comptent le plus d'agriculteurs exploitants au sein de leurs actifs non salariés (entre 48 et 22 par commune). Elles concentrent également le plus d'établissements, et ce, quelque soit leur taille (de 0 salariés à 100 salariés et plus). Ce constat illustre la diversité d'activités se trouvant sur les pôles.

A contrario, les communes alentours présentent un tissu d'entreprises très peu dense. L'activité est donc polarisée autour des six pôles auxquels il convient d'ajouter Chilleurs-aux-Bois, Loury, Cercottes,

Epieds-en-Beauce. Ces communes se distinguent, en effet, par la présence de 200 à 350 emplois sur leur territoire.

Le maillage de pôles d'emploi dans de nombreuses communes de la zone d'étude permet certes, une diffusion de l'activité sur le territoire mais a surtout pour conséquence l'absence de pôle de taille suffisante pour constituer un véritable relais de l'AgglO avec lequel celle-ci pourrait envisager un dialogue et un développement coordonné. La diffusion de la dynamique de l'AgglO sur les territoires du Nord nécessite donc l'instauration d'un dialogue d'une part avec chacun des pôles d'emploi et d'autre part avec les pôles d'emploi entre eux. Cette condition apparaît nécessaire pour l'organisation d'un développement polycentrique au sein de l'aire urbaine d'Orléans majoritairement.

L'accueil des entreprises dans les pôles d'emploi se réalise majoritairement au sein de zones d'activités. Cependant, comme l'illustre la carte suivante, la taille de ces zones est sans commune mesure avec la taille de celles présentes sur l'agglomération d'Orléans.

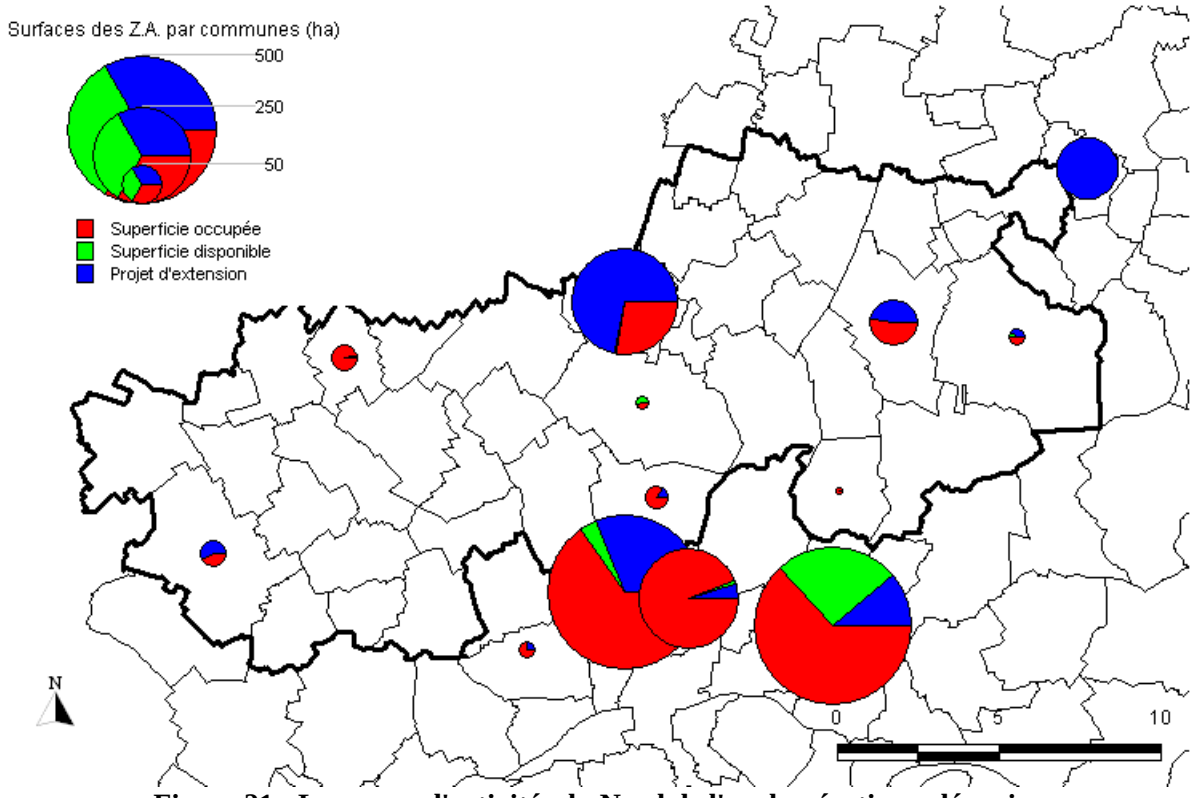


Figure 21 : Les zones d'activités du Nord de l'agglomération orléanaise : localisation, taille et composition

Source : CCI du Loiret, Registre des parcs d'activités du Loiret 2004 & IGN BC CARTO

De nombreux projets d'extension sont en cours dont les plus importants, en terme de surface, se concentrent à proximité de la future A 19 (Artenay-Poupry et Escrennes).

2. Une activité économique spécialisée dans les industries de bien de consommation, le commerce et les services aux entreprises

L'influence de la spécialisation du département dans le secteur du transport-logistique

L'agglomération orléanaise est le quatrième pôle logistique français. Cette position du Loiret dans ce secteur d'activité s'explique, d'abord, par ses atouts de localisation. Le département occupe une partie centrale dans l'hexagone. Il possède de nombreux axes de circulation structurants que le relient aussi bien à la capitale, qu'à la façade atlantique ou à la péninsule ibérique. Quant à sa connexion vers l'Est, l'arrivée de l'A 19 va la renforcer. Cette autoroute constituera en effet, un itinéraire direct vers les pays d'Europe de l'Est en évitant l'agglomération parisienne. D'autre part, la spécialisation de l'économie du Loiret dans le transport-logistique, par concentration d'entreprises de ce secteur d'activité, dégage une capacité d'action intéressant certaines grandes entreprises. Ces dernières, comme par exemple Dior, choisissent alors de s'implanter dans le département afin de bénéficier des services d'emballage, de stockage, de transport, etc.

Les entreprises du secteur de la logistique sont largement présentes dans les zones d'activités (ZA) de l'agglomération orléanaise (Deret aux Champs Rouges, Hays Logistique et Kuehne + Nagel au Pôle 45, Stockalliance à Charbonnière). Certaines entreprises se sont également implantées directement sur les territoires situés au Nord (FM Logitics à Neuville-aux-Bois, Mory Team et Norbert Dentressangle à Artenay).

Les autres secteurs d'activité et leur répartition sur le territoire

Les zones de l'espace d'étude accueillent en majorité des entreprises du secteur des services – incluant le transport-logistique – mais également des entreprises appartenant à d'autres secteurs d'activité comme l'illustre la carte ci-dessous.

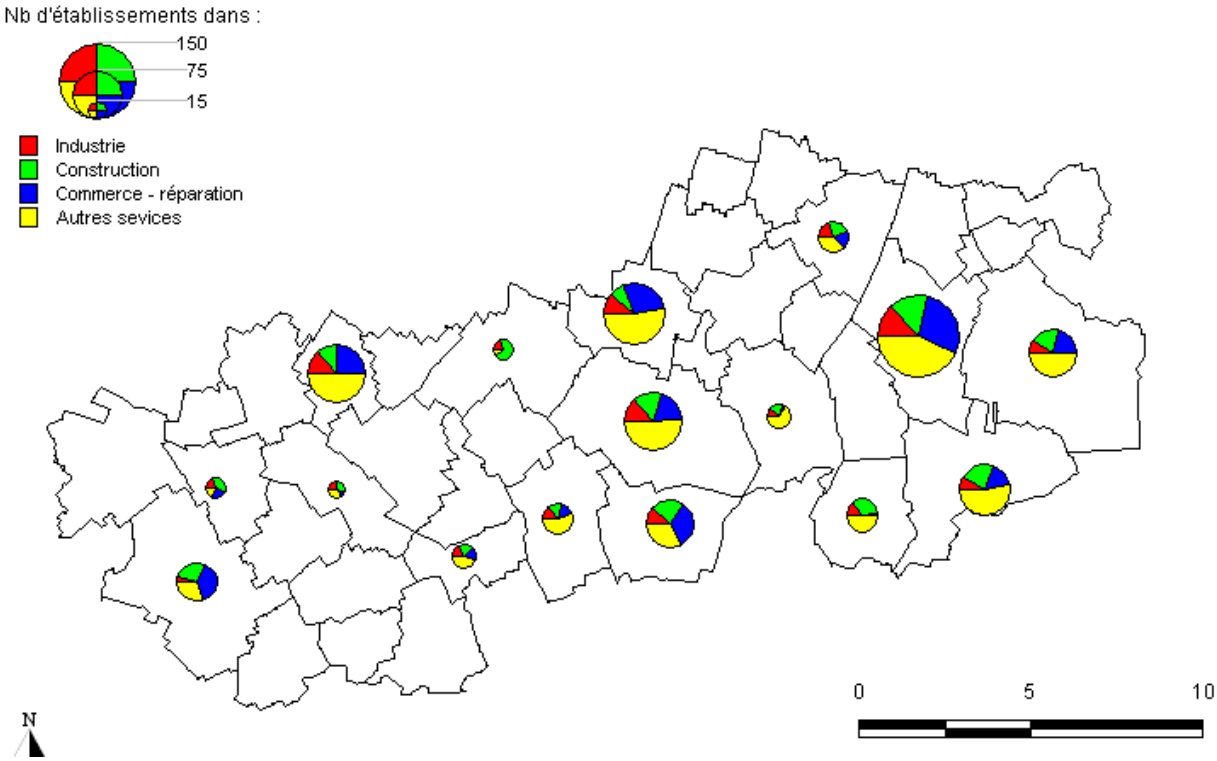


Figure 22 : Etablissements : localisation, nombre et activité principale exercée selon la NES en 4 postes (à partir de 10 établissements)

Source : INSEE, Répertoire des entreprises et des établissements (Sirène), 2006 & IGN BC CARTO

Globalement la répartition des établissements selon leur activité principalement exercée est homogène sur l'ensemble de l'espace d'étude. Le commerce occupe la deuxième part la plus importante des activités suivi par la construction et enfin l'industrie.

Le secteur des services est dominé dans la zone d'étude par le poids, en effectif salariés, du commerce (près de 700 salariés, soit 28 % des salariés du secteur) et des services aux entreprises (près de 650 salariés, soit plus du quart des salariés du secteur). Dans le secteur secondaire, c'est l'industrie de biens de consommation (855 salariés comptabilisés par l'UNEDIC en 2005, soit 35,5 % des salariés appartenant au secteur secondaire) qui prédomine.

L'étude réalisée par l'INSEE sur les bassins de vie apporte quelques précisions quant à la répartition des emplois par secteur d'activité :

- Le bassin de vie de Patay dont la « croissance [est] plus ou moins récente », présente une orientation économique « fortement résidentielle sans dominance industrielle ou agri-alimentaire ». Cela est le cas pour la majorité des bassins de vie. Ainsi plus de la moitié des emplois sont des emplois résidentiels.
- Le bassin de vie de Neuville-aux-Bois est décrit comme possédant une « dynamique assez forte et régulière »[24]. Il présente une orientation économique « plutôt industrielle et non monospécialisée » c'est-à-dire que les emplois résidentiels constituent moins de la moitié des emplois locaux et que les emplois industriels, tout en étant plus nombreux que les emplois agri-alimentaires, représentent plus du tiers des emplois locaux.

Détaillons maintenant la spécificité de chaque pôle d'emploi :

- Le pôle d'emploi de Bricy constitue un pôle qui se distingue des autres de la zone car il est quasiment exclusivement lié à l'activité de la **base aérienne** 123. Ce pôle d'emploi ne répond donc pas aux mêmes logiques que les suivants. La commune ne connaît pas le poids démographique rencontré habituellement sur les pôles d'emploi. Il est vrai que le recensement de la population de 1999 ne prenait pas en compte les militaires vivant sur base. Toutefois la faiblesse démographique de la commune montre bien que les employés de la base, s'ils n'y vivent pas, n'habitent pas non plus sur la commune de Bricy. La présence de la base aérienne influe donc sur le marché immobilier des communes alentours ainsi que sur l'ampleur des migrations domiciles-travail dans ce secteur.
- L'activité sur la commune de Neuville-aux-Bois est majoritairement tournée vers **le commerce**. Un salarié sur cinq de la commune travaille en effet dans ce secteur, regroupant ainsi le tiers des salariés du commerce de la zone d'étude. **L'industrie de biens intermédiaires et d'équipement, le service aux entreprises et l'industrie automobile** se retrouvent également en quantité à Neuville-aux-Bois, avec entre 10 et 15 % des salariés de la commune dans chacun de ces secteurs.
- Sur Artenay, les salariés travaillent essentiellement dans **les transports** (pour 35 % d'entre eux), **les services aux entreprises** (la commune concentre, à elle seule, un tiers des salariés de cette activité) et, dans une moindre mesure, **le commerce**.
- Le pôle d'emploi de Gidy regroupe près de 90 % des salariés du secteur de **l'industrie de biens de consommation** à lui seul. Ce taux est dû à la présence, sur la commune, de

[24] Cf. Annexe III

l'entreprise pharmaceutique Servier. Les services aux entreprises et aux particuliers sont également présents de manière significative sur ce pôle (respectivement 120 et 200 salariés).

- Patay possède peu de salariés sur son territoire. Ils sont surtout présents dans **l'industrie de biens d'équipement.**
- Sur le pôle d'emploi de Chevilly les salariés sont concentrés dans le secteur de **l'industrie automobile**. Cette activité occupe, en effet, près de la moitié des salariés travaillant sur la commune.

3. Une organisation spatiale des activités garante d'une certaine stabilité du dynamisme économique

La présence d'un tissu dense de petites entreprises

La très large majorité des établissements présents sur cet espace sont de très petite ou de petite taille comme l'illustre la carte suivante.

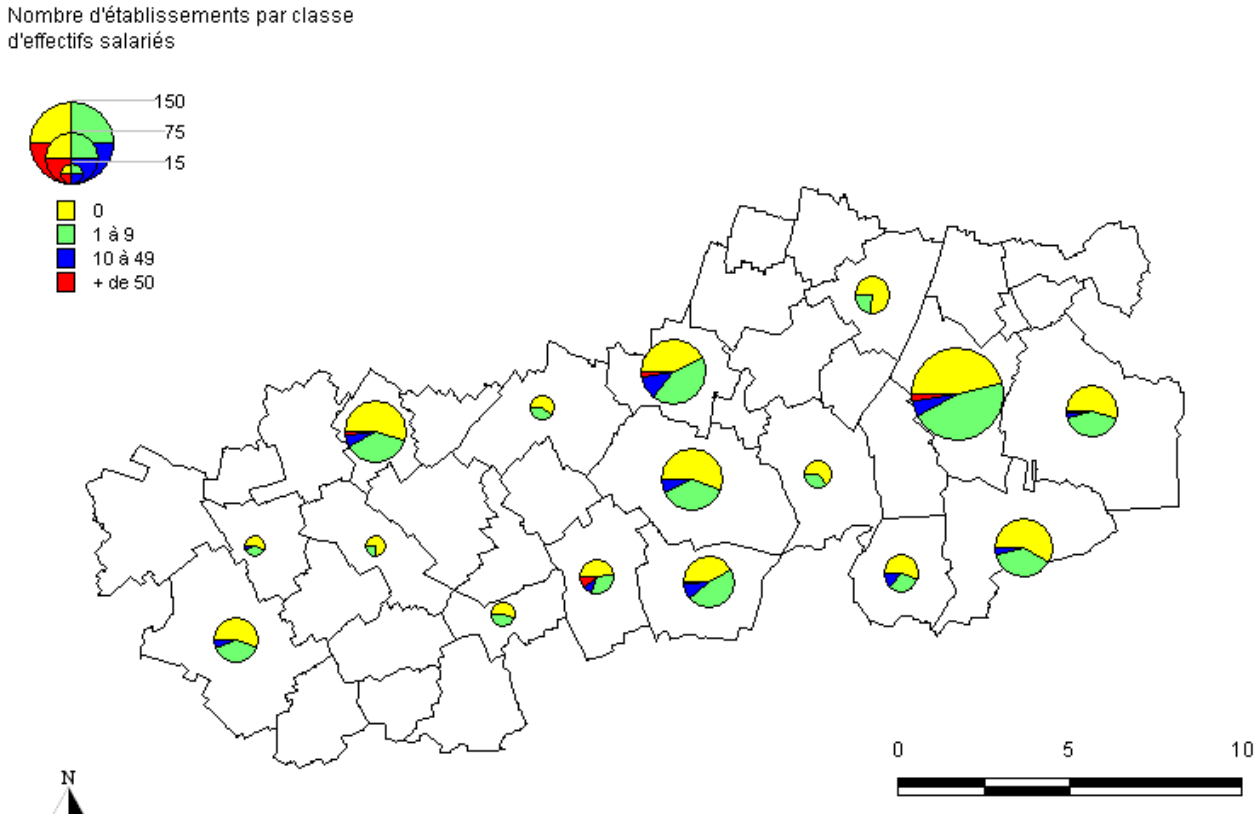


Figure 23 : Etablissements : localisation, nombre et classe d'effectifs salariés

Source : INSEE, Répertoire des entreprises et des établissements (Sirène), 2006 & IGN BC CARTO

Seules les communes auparavant identifiées comme pôle d'emploi possèdent des établissements employant plus de 50 salariés (hormis Chilleurs-aux-Bois qui possède un établissement comptabilisant

plus de 100 salariés). L'activité y est concentrée que ce soit en nombre d'établissements ou en classe d'effectifs salariés. Pour autant, la présence d'établissement dans le reste de l'espace assure une diffusion de l'activité. Ce maillage est réalisé à travers un tissu de petites entreprises. Or ces dernières présentent l'avantage d'être moins sensibles aux évolutions conjoncturelles. Elles disposent, en effet, d'une capacité d'adaptation que n'ont pas les grands établissements et représentent une opportunité de fixer ces derniers sur le territoire. Elles peuvent en effet offrir des services aux grandes entreprises, réaliser pour leur compte des opérations de sous-traitance, etc. Leur présence dans les territoires au Nord de l'agglomération orléanaise est donc un avantage concurrentiel pour la zone.

Un renforcement des pôles à travers les créations d'établissements

Les créations d'entreprises renforcent le polycentrisme de l'espace.

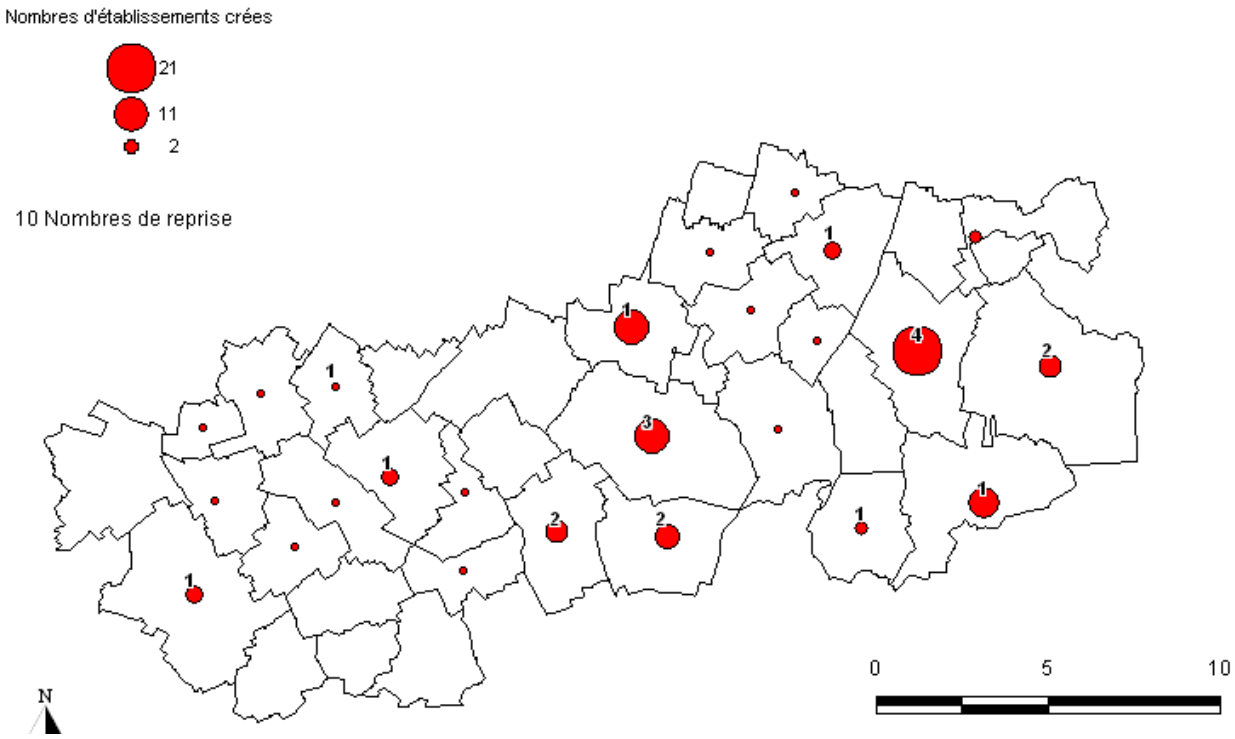


Figure 24 : Ensemble des créations d'établissements par commune en 2006 dont les reprises-réactivations

Source : INSEE, Répertoire des entreprises et des établissements (Sirène), 2006 & IGN BC CARTO

En effet, les pôles d'emploi se distinguent nettement sur la carte ci-dessus par le fait qu'ils concentrent les plus grands nombres de créations d'établissements. Les reprises et/ou réactivations restent rares. La répartition par classe d'âge de la population (indice de jeunesse de 1,5 en moyenne) peut expliquer en partie cet état de fait. Toutefois, une analyse plus poussée de l'âge des chefs d'entreprise devrait être réalisée afin de cerner les besoins de transmission-reprise d'établissements dans les prochaines années. Les Pays pourront contribuer à cette analyse.

III. Une organisation de la gouvernance essentiellement à l'échelle communale

A. La prise de compétence par les communes de l'aménagement et du développement de leur territoire

1. Une volonté d'anticipation du développement urbain dans les communes dynamiques

Les documents d'urbanisme représentent le seul moyen pour les communes de planifier leur développement et d'opposer des orientations aux tiers[25].

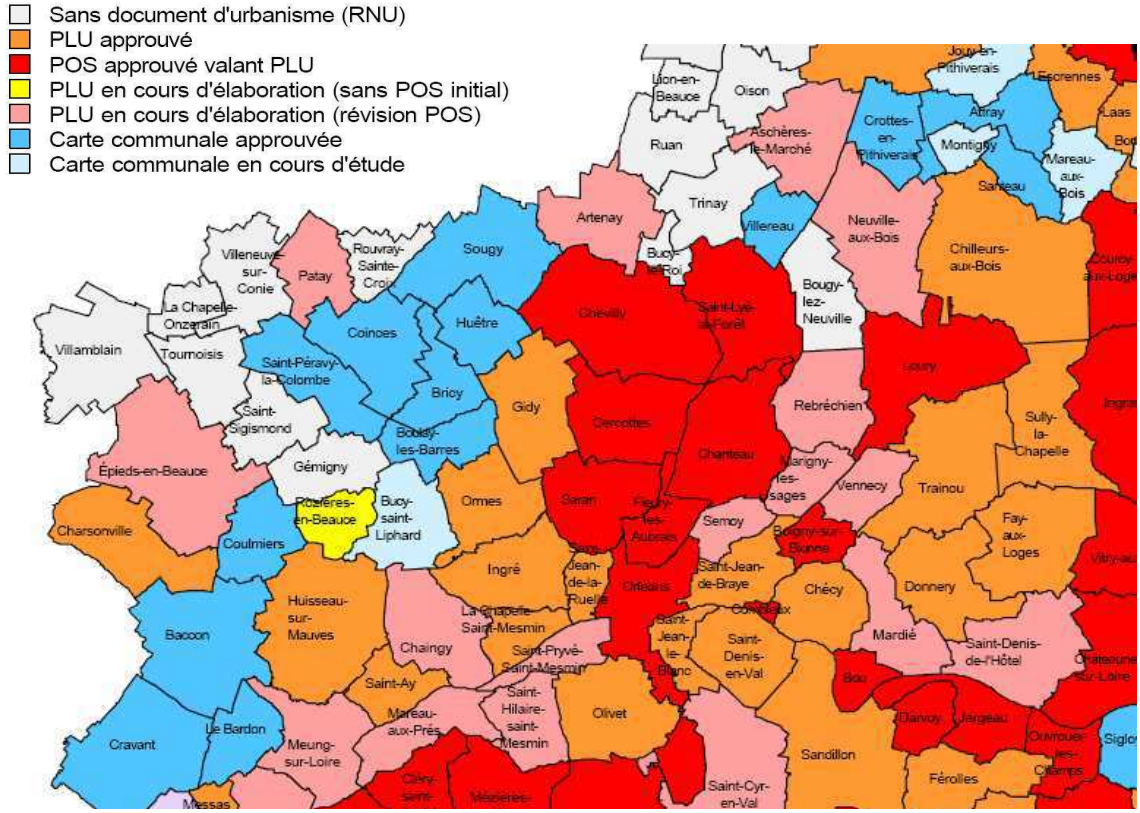


Figure 25 : Etat d'avancement des documents d'urbanisme par commune en Juin 2008

Source : IGN BD CARTO 2007

Les communes les plus peuplées, qui sont également les communes les plus « dynamiques » se sont toutes dotées d'un PLU ou sont en cours d'élaboration. Or cette élaboration constitue, pour un territoire, une opportunité de déterminer son projet urbain par lui-même. Ces communes sont donc désireuses d'organiser leur urbanisation, d'anticiper sur leur développement, etc. Ce sont essentiellement des pôles d'emploi, mais aussi des communes situées à proximité de l'agglomération orléanaise et

[25] Cf. Annexe IV

potentiellement impactées par sa croissance.

13 communes de la zone d'étude ne possèdent pas de document d'urbanisme et se réfèrent au Règlement National d'Urbanisme (RNU). Ce sont, pour la majorité d'entre elles, des communes d'environ 200 habitants. 10 communes possèdent une carte communale.

Cet état d'avancement de l'élaboration des documents d'urbanisme sur les territoires du Nord de l'agglomération orléanaise met en évidence l'existence d'une certaine sensibilité quant à la qualité du développement de cet espace.

2. Une disparité territoriale des capacités d'investissement

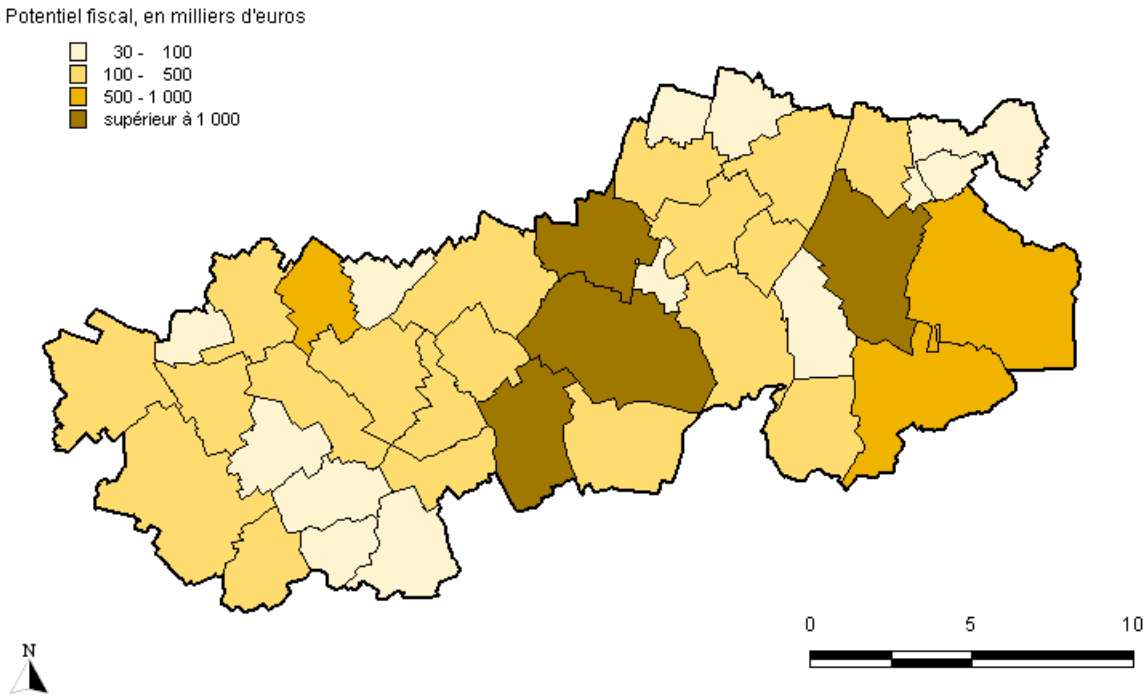


Figure 26 : Potentiel fiscal des communes

Source : Site du ministère de l'économie, de l'industrie et de l'emploi et du ministère du budget, des comptes publics et de la fonction publique (www.colloc.bercy.gouv.fr) & IGN BD CARTO

La carte ci-dessous présentant le potentiel fiscal des communes est utilisée pour comparer leur richesse. Cet indicateur est obtenu en appliquant les taux moyens nationaux d'imposition à chacune des quatre taxes directes locales[26]. Les communes présentant les taux les plus importants possèdent les plus fortes capacités d'investissement et donc de potentialités de développement. Il s'agit en l'occurrence des communes de la Grande Beauce (Artenay, Chevilly, Gidy et Neuville-aux-Bois). Seule Chevilly doit la

[26] Les quatre taxes sont : la taxe d'habitation, la taxe sur le foncier bâti et sur le foncier non bâti et la taxe professionnelle.

majorité de sa richesse à la taxe sur le foncier bâti. Les trois autres communes la doivent à la taxe professionnelle[27].

Une telle répartition spatiale de la richesse des communes peut expliquer en partie le faible développement de l'intercommunalité. Les communes relayant le dynamisme sur ces territoires disposent des capacités d'investissement suffisantes pour assurer leur propre développement. S'associer avec leurs voisines au potentiel fiscal plus faible ne représente pas, pour elles, une opportunité de développement particulière.

B. La faible présence de l'intercommunalité

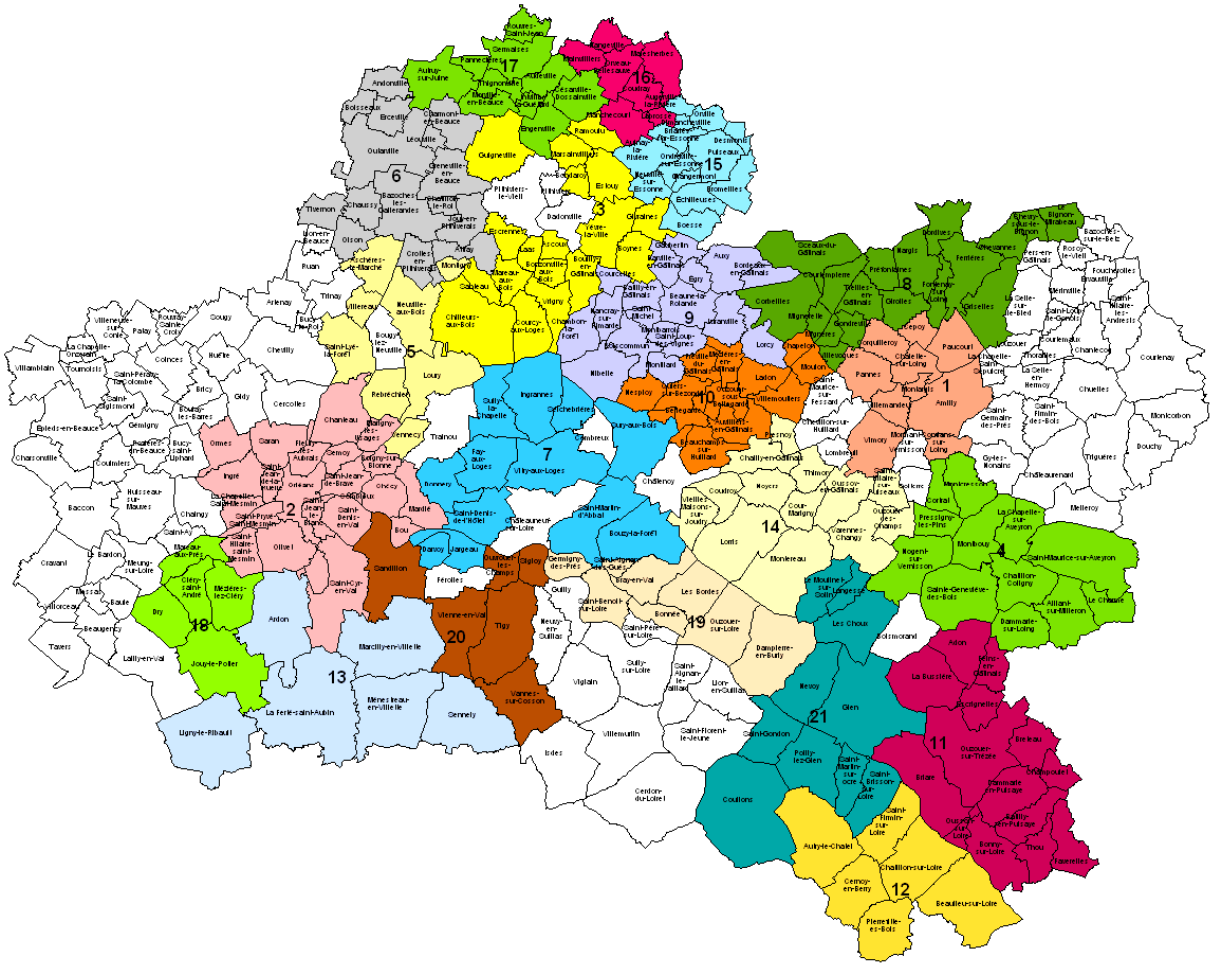
Près de 92 % des communes du territoire national font partie de groupements de communes à fiscalité propre. Cela représente 85 % de la population française. Le département du Loiret suit les tendances nationales au niveau du pourcentage de population concernée par les groupements avec un taux de 83 % au deuxième trimestre 2008. Néanmoins, les 21 groupements de communes à fiscalité propre du territoire (2 communautés d'agglomération et 19 communautés de communes) ne couvrent que 73 % des communes du département. Les EPCI sont majoritairement localisés au centre du département (Cf. Figure 27, page suivante).

La zone d'étude comprend très peu de communes engagées dans une structure intercommunale à fiscalité propre :

- La Communauté de Communes de la Forêt est presque entièrement inclue dans le périmètre d'étude. La cohérence territoriale de cet EPCI est toute relative car son périmètre comporte une enclave et une discontinuité. La communauté de communes n'a donc pas constitué un critère déterminant pour la définition de l'aire d'étude.
- Quelques communes de l'aire d'étude adhèrent à la Communauté de Communes de la Plaine du Nord Loiret
- La commune de Chilleurs-aux-Bois qui fait partie de la Communauté de Communes de Beauce et du Gâtinais dont le périmètre présente également une discontinuité - de part l'isolement de la commune de Guigneville.

[27] Source : INSEE, Portrait de territoires de la zone d'emploi d'Orléans, Mars 2007.

Figure 27 : Les EPCI à fiscalité propre du Loiret en Janvier 2008



1 Communauté d'Agglomération Montargoise et Rives du Loing (A.M.E.)
2 Communauté d'Agglomération Orléans Val de Loire (AgglO)
3 Communauté de Communes de Beauce et du Gâtinais
4 Communauté de Communes de Châtillon-Coligny
5 Communauté de Communes de la Forêt
6 Communauté de Communes de la Plaine du Nord Loiret
7 Communauté de Communes des Loges
8 Communauté de Communes des Quatre Vallées
9 Communauté de Communes du Beaunois
10 Communauté de Communes du Bellegardois
11 Communauté de Communes du canton de Briare
12 Communauté de Communes du canton de Châtillon sur Loire
13 Communauté de Communes du canton de La Ferté Saint Aubin
14 Communauté de Communes du canton de Lorris
15 Communauté de Communes du canton de Puiseaux
16 Communauté de Communes du Malesherbois
17 Communauté de Communes du Plateau Beauceron
18 Communauté de Communes du Val d'Ardoux
19 Communauté de Communes Val d'Or et Forêt
20 Communauté de Communes ValSol
21 Communauté des Communes Giennoises

Source : IGN BD CARTO

C. Un regroupement thématique et multi-périmètres

1. Une coopération au périmètre variable

Les EPCI sans fiscalité propre sont, quant à eux, très fréquemment rencontrés : 232 au total dans le département dont une très large majorité de SIVU (186). La carte suivante met en évidence une diminution du nombre d'adhésions dans des syndicats en présence d'EPCI. Ainsi les nombres d'adhésions les plus faibles se retrouvent à l'Est, tandis que les communes de l'Ouest de la zone présentent un nombre moyen d'adhésion s'élevant entre 7 et 8.

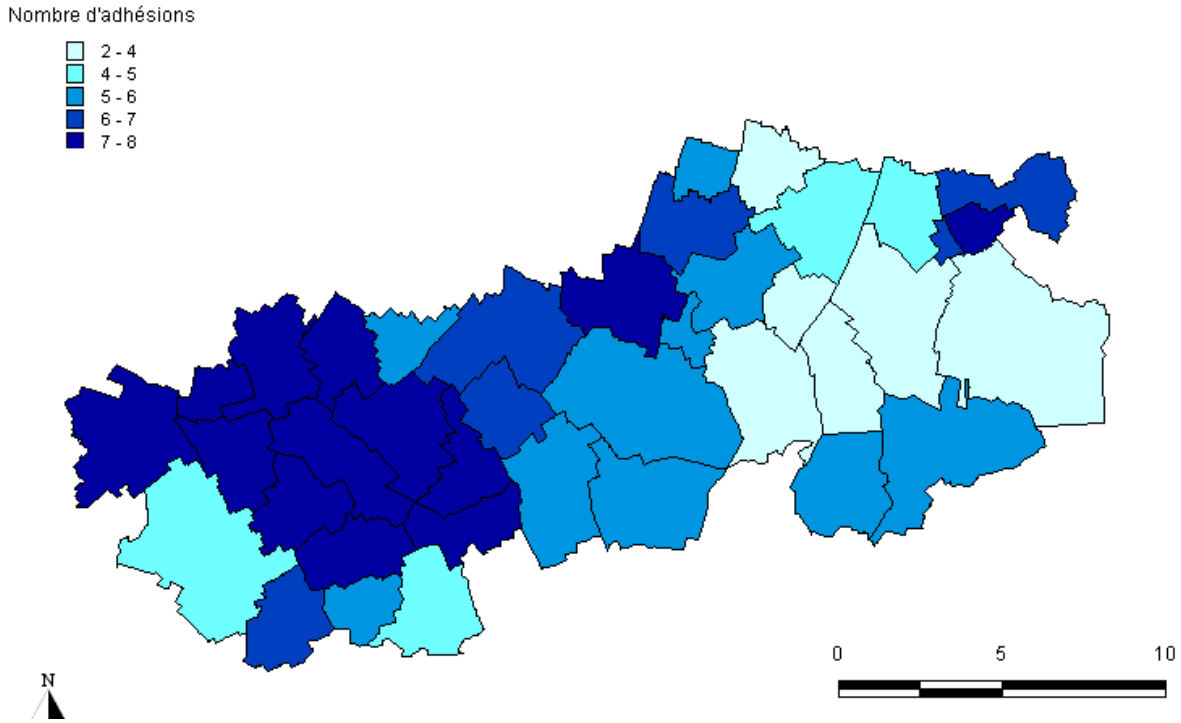


Figure 28 : Adhésions des communes à des syndicats intercommunaux et mixtes en 2008

Source : BAse NATionale sur l'InterCommunalité & IGN BD CARTO 2006

Une fédération des territoires existe donc bien autour de problématiques comme le ramassage et le traitement des ordures ménagères, le traitement des eaux usées et la production d'eau potable, le transport scolaire, la conception et la gestion des équipements et des zones d'activités, etc. Des habitudes de travail en commun se sont instituées. Néanmoins, la lisibilité de la coopération est brouillée par la variation des périmètres selon les vocations des groupements.

Certains Maires se disent favorables à un développement de l'intercommunalité et mènent de plus en plus de réflexions et de discussions entre eux à ce sujet. Ainsi, une avancée de l'intercommunalité peut

être envisagée d'ici la fin de la mandature en cours[28].

La faiblesse de l'intercommunalité est compensée en partie par la présence de Pays. Ainsi, les Pays Loire Beauce, Forêt d'Orléans Val de Loire et Beauce Gâtinais en Pithiverais sont présents pour partie sur le périmètre d'étude.

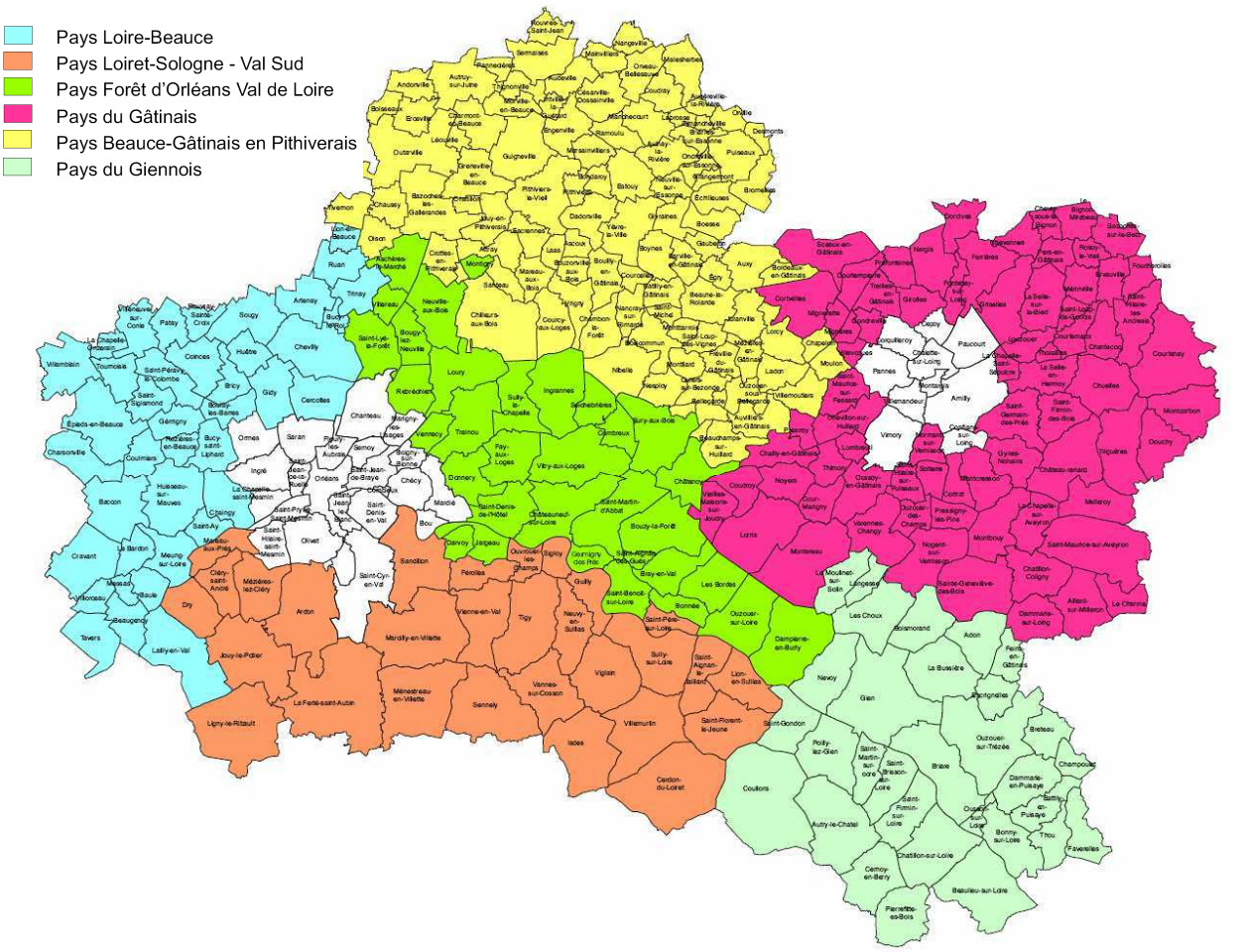


Figure 29 : Périmètre des Pays du Loiret

Source : IGN BD CARTO

Les agents du Pays Loire Beauce – sur lequel l'intercommunalité est totalement absente – mènent des actions de sensibilisation sur l'intérêt des groupements de communes à fiscalité propre. Selon eux la reconnaissance de celui-ci se généralise même si le partage des compétences continue à être redouté par certains élus. Les projets d'intercommunalité se voient freinés par une volonté de mener des projets en commun qui reste trop peu développée. Le déséquilibre, ne serait-ce qu'en terme de population, entre les chefs-lieux de canton et les communes alentour rend difficile la genèse d'avantages réciproques au regroupement.

[28] Cf. Annexe VI

L'adhésion aux Pays permet aux communes de bénéficier d'une meilleure connaissance du fonctionnement de leur territoire. Les études réalisées par les Pays permettront aux communes d'engager des actions répondant de façon plus précise aux besoins mis en évidence. L'aide apportée par les Pays aux communes se décline au niveau opérationnel sous forme de subventions. Celles-ci sont accordées pour le financement de projets répondant aux objectifs stratégiques des Chartes de développement. La Région et/ou l'Europe sont les partenaires privilégiés des Pays pour mener à bien cette mission.

Les zones rurales ayant à faire face à des difficultés d'ordre économique et social nécessitant une certaine reconversion, peuvent en plus bénéficier des fonds structurels européens dans le cadre de l'objectif 2. Sur le territoire d'étude, les communes d'Aschères-le-Marché, Oison, Crottes-en-Pithiverais, Attray et Montigny sont concernées. Elles font, en effet, partie du périmètre de Zone de Revitalisation Rurale (ZRR). La loi relative au développement des territoires ruraux, a imposé comme critère d'éligibilité des communes aux ZRR de faire partie d'un EPCI. Cette exigence supplémentaire illustre l'importance d'une structure intercommunale pour l'impulsion d'une nouvelle dynamique sur un territoire.

Un enjeu de gouvernance réside dans le développement des structures intercommunales. La fédération des territoires entre eux à travers le partage de compétences doit permettre un développement cohérent de l'espace. Il s'agit de répondre aux besoins ressentis localement, à travers un développement respectueux de l'environnement et du cadre de vie des habitants. Jusqu'à présent, les élus de la zone d'étude résonnent majoritairement en terme d'opportunité de financement et de mutualisation des moyens en vue de réduire les coûts de fonctionnement des équipements. Ainsi l'engagement d'une commune dans divers syndicats est fréquemment rencontré (SIVU, syndicat mixte de Pays). Les élus n'éprouvent pas le besoin de mutualiser d'avantage de compétences du fait de l'absence de projet de grande envergure qui puisse être porté par plusieurs communes. Pourtant, ces territoires vont devoir organiser un développement leur permettant de faire face aux enjeux inhérents à l'arrivée de l'A 19 : bouleversement de la géographie économique avec la création d'importantes zones d'activités, accentuation du rôle de transition entre l'agglomération orléanaise et les franges franciliennes.

Synthèse des atouts et des faiblesses des territoires situés au Nord de l'agglomération orléanaise.

1. Atouts

Des facteurs de développement endogènes

- Qualité agronomique des terres de Beauce garante du maintien de l'activité agricole
- Important potentiel de reconversion/diversification de l'activité agricole
- Possibilités de développement des énergies renouvelables (éolien, solaire, biocarburants)
- Haut niveau d'accessibilité grâce à un maillage de routes structurantes, véritable atout pour l'implantation d'entreprises, notamment dans le secteur de la logistique et du transport
- Présence de voies ferrées offrant une opportunité de développement de dessertes ferroviaires
- Présence de zones d'activités et projets de zones d'envergure départementale représentant une opportunité de fixer l'activité qui transitera sur l'A 19
- Existence d'une dynamique économique (maintenant essentiellement due à la proximité d'Orléans) au sein de la zone
- Présence pôles d'emploi à l'activité diversifiée (divers secteurs et diverses tailles d'établissements)
- Maillage de pôles permettant une diffusion du dynamisme
- Présence de la base aérienne de Bricy, pôle d'emploi notable destiné à se développer dans l'avenir
- Attractivité, notamment de la Grande Beauce, vis-à-vis des actifs du reste du Loiret
- Cadre de vie attrayant en Forêt d'Orléans impulsant une dynamique économique résidentielle

Des facteurs de développement exogènes

- Conjoncture profitable aux exploitations de grandes cultures (hausse des prix des céréales)
- Croissance de la population par arrivée d'actifs majoritairement
- Régression du taux de chômage en Forêt d'Orléans et en Petite Beauce et faible taux de chômage des jeunes
- Importance du potentiel fiscal des communes de la Grande Beauce, notamment grâce à la taxe professionnelle
- Richesse des ménages de la Forêt d'Orléans

Des éléments en faveur d'une organisation polycentrique de l'espace

- Concentration de l'habitat beauceron
- Arrêt de l'expansion des franges franciliennes
- Polarisation de la population dans les communes présentant une importante offre en transport et en équipements-services
- Important taux de locataires dans les pôles relais et à proximité de la base aérienne de Bricy permettant un certain renouvellement de la population et un maintien des équipements et services

L'existence d'une cohérence territoriale

- Expression des territoires vécus à travers les régions agricoles (paysage, identité, activités, structure de la population, etc.)
- Existence d'habitudes de travail en commun grâce aux adhésions aux SIVU
- Généralisation de la reconnaissance de l'intérêt des EPCI-FP
- Sensibilité des élus face aux problématiques de maîtrise de la consommation d'espace et de l'artificialisation des sols
- Présence des Pays qui améliorent la connaissance des territoires et aident à la réalisation de projets
- Présence de PLU ou de POS valant PLU dans les communes structurantes du territoire

2. Faiblesses

Une structure de la population changeante

- Faible attachement affectif de la population au territoire
- Homogénéité des nouvelles populations risquant d'entraîner un déséquilibre générationnel et social (arrivée de jeunes couples avec enfants, installation préférentielle des cadres, professions intellectuelles et intermédiaires ou employés en Forêt d'Orléans et d'ouvriers en Petite Beauce)
- Evolution anarchique de la population de la Petite Beauce : d'abord croissance par report des activités en provenance de la région parisienne dans les années 80, puis déclin et, de nouveau, reprise de la croissance de la population

Des fragilités économiques

- Faible taux d'emploi local et dépendance de la zone vis-à-vis de l'agglomération orléanaise générant de nombreuses migrations domicile-travail, et donc des engorgements, notamment en Forêt d'Orléans
- Peu de reprises et/ou réactivations d'entreprises
- Faiblesse des commerces et lacune en services à la personne dans le bassin de vie de Patay
- Faiblesse du potentiel fiscal des communes de la Petite Beauce
- Monotonie du paysage en Beauce, faible attractivité touristique
- Réduction des disponibilités en eau en Beauce et problèmes de pollution de la nappe

Une urbanisation non contrôlée

- Augmentation des nuisances dues au trafic routier
- Implantations d'activités jugées « non désirables » comme les Centres d'Enfouissement Technique
- Urbanisation de terres agricoles sous la pression de la croissance de l'agglomération orléanaise
- Dispersion de l'habitat en forêt augmentant le risque de conflit d'usage

- Prédominance des logements individuels contribuant à la consommation d'espace, à la banalisation des paysages

- Faible part de locataires en Petite Beauce alors que de nombreux logements ont été construits récemment entraînant une augmentation des besoins en équipements et services qu'il faudra ensuite pérenniser
- Accessibilité réduite en Petite Beauce à la fois du point de vue du réseau routier et de la fréquence des dessertes en transport en commun

Une gouvernance territoriale modeste

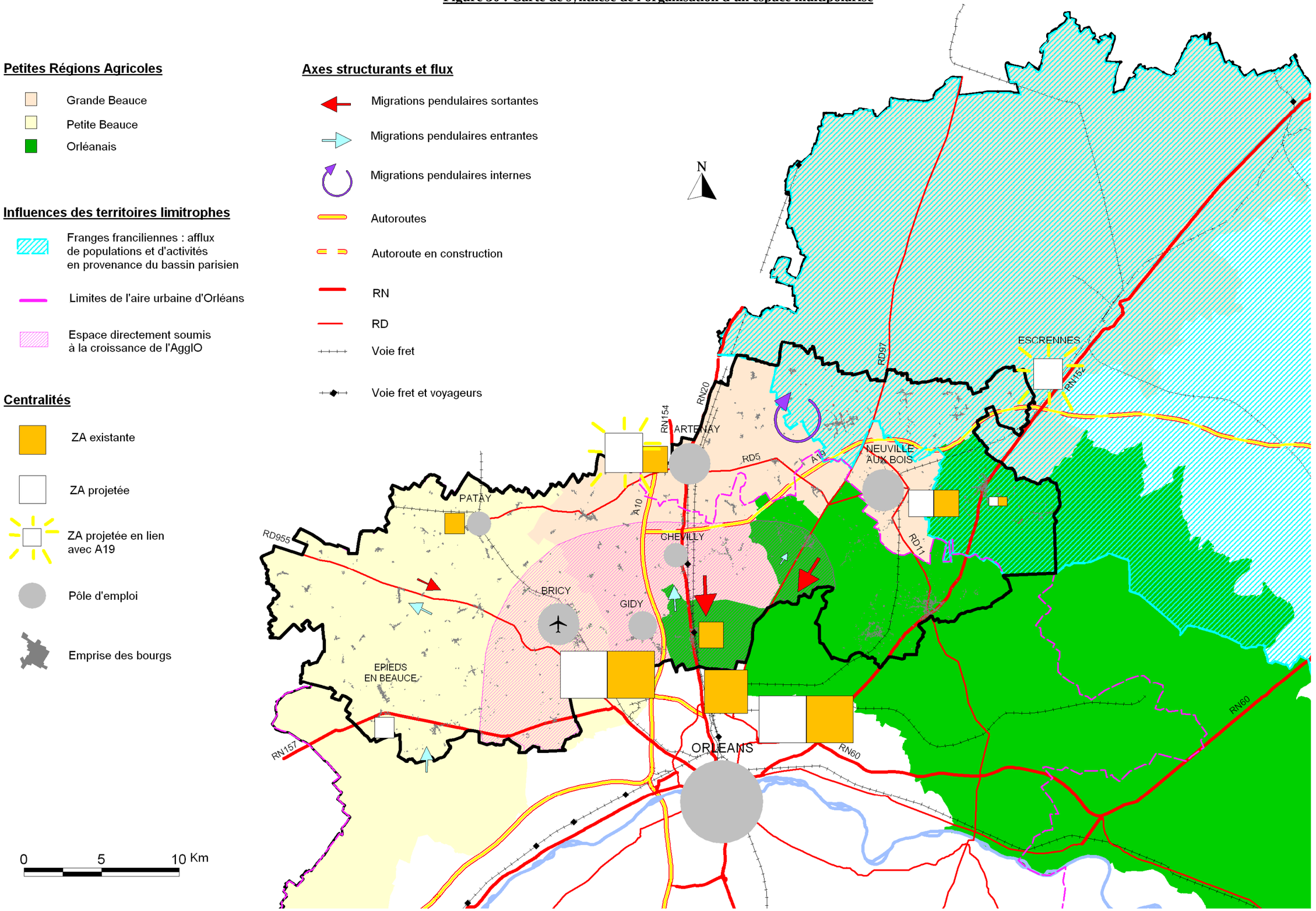
- Absence de pôle d'une taille suffisante pour constituer un véritable relais de l'agglomération orléanaise, un interlocuteur privilégié
- Rareté de l'engagement des communes dans des EPCI à fiscalité propre
- Faiblesse du dialogue entre les pôles de la zone et l'AgglO et entre les pôles eux-mêmes
- Brouillage de la coopération intercommunale par une multitude de SIVU au périmètre chaque fois différent
- Absence de projet fédérateur pouvant servir de base au développement de l'intercommunalité et difficile genèse d'avantages réciproques au regroupement

La carte suivante propose une synthèse du fonctionnement des territoires du Nord de l'agglomération orléanaise.

- Elle identifie les espaces où règne une certaine cohérence territoriale : les régions agricoles.
- L'avancée des influences des franges franciliennes et de l'agglomération orléanaise permet de se rendre compte de la position de transition qu'occupe cet espace. C'est un territoire multipolarisé.
- De plus, la polarisation se réalise à l'intérieur même de la zone d'étude à travers les pôles d'emploi et leurs zones d'activités. Les principaux flux de migrations domicile-travail générés sur les actifs des régions agricoles et sur ceux de l'AgglO sont représentés.
- Les axes structurants sont dessinés afin de rappeler leur importance dans l'organisation de l'urbanisation.

Finalement, les territoires du Nord de l'agglomération orléanaise se révèlent être un espace de transition entre cette même agglomération et le bassin parisien. Leur dynamique interne est la résultante de l'influence de ces deux régions combinée avec leur identité agricole.

Figure 30 : Carte de synthèse de l'organisation d'un espace multipolarisé



L'EVOLUTION DE LA DYNAMIQUE DE FONCTIONNEMENT DES TERRITOIRES DU NORD DE L'AGGLOMERATION ORLEANAISE ET LES ENJEUX DE DEVELOPPEMENT A MOYEN ET LONG TERME

Le chapitre suivant de l'étude s'articule en deux parties :

La première partie présente les principaux éléments qui influencent le fonctionnement et l'organisation spatiale de la zone d'étude.

Pour chacun d'entre eux sont présentés :

1. le fonctionnement actuel,

2. les évolutions attendues,

3. les impacts prévisibles sur les territoires.

La seconde partie dégage les principaux enjeux de développement qui se poseront sur la zone d'étude à l'avenir. Elle traite autant des enjeux à court, qu'à moyen et à long terme, puisque tous sont imbriqués. Une hiérarchisation sera à opérer à l'occasion de la mise en place des solutions visant à relever ces mêmes enjeux, en concertation avec les acteurs locaux de l'aménagement du territoire.

Les solutions relevant plus spécifiquement du champ d'action des services départementaux de l'équipement sont également explicitées.

I. Les principaux éléments influençant le fonctionnement et l'organisation spatiale de la zone d'étude

A. Le développement de l'agglomération orléanaise

1. La croissance de l'agglomération orléanaise

L'aire urbaine d'Orléans est la plus vaste des aires de références avec 207 000 ha. Elle s'est étendue de 68 communes en 1990 à 90 communes en 1999. La limite de l'aire urbaine n'excède pas 35 km de distance avec la ville-centre. L'aire urbaine est également très peu dense. En effet, près de 95 % de cette surface est constituée de zones naturelles dont 123 000 ha de terres agricoles et 64 000 ha de forêt. Seuls 13 000 ha sont occupées par les surfaces urbanisées[29]. Il en résulte un paysage de culture sous forme de clairières, prises historiquement sur la forêt. Elles tendent actuellement à se combler ou, du moins, se morcellent sous la pression de l'urbanisation. Ceci est surtout visible en Forêt d'Orléans, mais cette tendance s'amorce également en Beauce, à partir du Bois de Bucy, ainsi que le long des axes majeurs de communication.

L'AgglO comporte près de 2 300 ha de zones d'activités. Ainsi, il est fréquent de voir se dessiner des silhouettes de hangars dans le paysage. Les parcs d'activités parmi les plus grands de l'AgglO, que sont ceux de Charbonnière et du Pôle 45, sont jouxtés par 180 ha de bois au total. Ces bois participent à l'intégration des zones dans le paysage environnant. Seuls 250 ha peuvent encore accueillir des entreprises. Ce nombre comprend les terrains effectivement disponibles, les terrains mutables et les friches industrielles, à hauteur respectivement d'environ 30, 60 et 10 %. Par ailleurs, il existe 25,6 ha de locaux pouvant accueillir des entreprises. Les secteurs d'activités principalement rencontrés sont ceux de la logistique-transport, de l'informatique, du commerce et des services, de la pharmacie, cosmétique, hygiène.

En moyenne, sur la période 1995-2004, l'activité économique de l'AgglO a consommé 28 ha chaque année[30]. Tous les ans, ce sont 35 000 m² de bâtiments industriels et 20 000 m² de bureaux qui ont été commencés entre 1990 et 2001[31].

Le nombre d'emplois à l'hectare pour les activités de logistique est actuellement estimé à 60 contre 170 pour la production. Ces taux, bien que très différents, restent largement supérieurs à l'emploi généré par l'activité agricole. L'AUAO estime entre 20 et 30 le nombre d'emplois par hectare de zone d'activités (voiries comprises).

[29] Source : Portrait de l'aire urbaine d'Orléans, 2002.
[30] Donnée obtenue par l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Orléanaise par photos interprétation
[31] Source : DRE

Le pôle d'emploi d'Orléans était, selon l'INSEE, de 166 164 emplois en 1999, dont 64 810 sur la seule commune d'Orléans. Chaque jour, ce sont 20 500 actifs qui migrent vers ce pôle depuis sa périphérie.

Sa présence génère bien sûr des besoins en logements. Les ¾ des logements de l'aire urbaine sont implantés dans l'AgglO. Leur densité est forte à Orléans avec 21 logements par hectare, puis elle décroît avec l'éloignement à la ville-centre. Elle chute, en effet, à 2,3 logements par hectare dans les communes entourant Orléans puis à 0,2 dans la couronne périurbaine[32].

En moyenne, sur la période 1990-1999, le parc de logements de l'aire urbaine s'est agrandi de 2 300 logements chaque année. Au total, cela représente une hausse de 15,4 %, soit près de 2 points de plus que l'aire urbaine de référence. Le taux de croissance du parc de logements est deux fois plus important que celui de la population.

Pour ce qui est du taux de construction moyen annuel, il augmente dans la couronne périurbaine, passant de 560 logements sur la période 1996-2000 à environ 630 entre 2001 et 2006. Par contre, le rythme de construction ralentit dans l'agglomération. En effet, il est passé d'une moyenne annuelle :

- de 1 866 logements entre 1990 et 1995,
- à 1 585 entre 1996 et 2000,
- puis à 1 140 entre 2001 et 2006[33].

Les données les plus récentes indiquent que dans les communes du Nord-Ouest de l'agglomération, 200 logements sont construits chaque année depuis 2002, 115 au Nord-Ouest d'Orléans et environ 60 dans les communes du Pays Loire-Beauce.

Cette évolution s'accompagne d'une augmentation des migrations domicile-travail et donc d'une hausse du trafic sur les principaux axes reliant les territoires au Nord de l'agglomération avec celle-ci.

[32] La couronne périurbaine d'Orléans correspond aux communes de l'aire urbaine extérieure à l'Agglo – hormis Chanteau et Marigny-les-usages.

[33] Source : Observatoire de l'habitat de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Orléanaise et Observatoire de l'habitat du Loiret

Leurs trafics sont les suivants :

Tableau 7 : Ampleur du trafic sur les principaux axes routiers

	Nb. véhicules/jour en 2007	Hausse du trafic par rapport à 2001 (%)	Part de poids lourds en 2007 (%)
A 10 au Nord de l'agglo	60 200	8	18
A 10 au Sud de l'agglo	41 800	20	19,5
RNIL 20 dans l'agglo	29 200	-	4,5
RNIL 60 dans l'agglo	52 500	-	13
RNIL 157 en entrée d'agglo	6 100	2,3	-
D 955 en entrée d'agglo	7 700	17	-
D 97 en entrée d'agglo	6 800	12,5	-
RNILN 701	32 600	-	21

Source : Observatoire des déplacements pour le compte de l'AgglO

Les déplacements ne cessent de s'accroître et des difficultés de circulation sont déjà recensées. L'extension vers le Nord-Ouest de agglomération et l'augmentation de son activité vont donc amplifier ce phénomène. Ainsi, la D 97 a connu une hausse de 6 % de son trafic entre 2006 et 2007. Quant à la RNIL 20, elle a certes, vu le sien diminuer de 2 % pour les véhicules légers, mais il augmentait dans le même temps de 8 % pour les poids lourds. L'augmentation la plus importante a eu lieu sur la RNIL 701 qui dessert le Pôle 45. Elle a, en effet, connu une hausse de 7 % de véhicules/jour avec une croissance de plus de 30 % de son trafic poids lourds.

Pourtant, le Pôle 45 est desservi par deux lignes de transport en commun ainsi qu'une navette. Un Plan de Déplacement Entreprises a été mis en place avec la création d'un service de transport à la demande.

2. Une multitude de projets sur le quart Nord-Ouest

Le prolongement de la tendance de consommation d'espace pour les activités économiques conduit à estimer le besoin de foncier pour les activités à 476 ha à l'horizon 2025. La totalité des surfaces d'activité actuellement en projet s'élève à plus de 40 % de la surface déjà existante sur l'AgglO, soit environ à 950 ha. L'ensemble des surfaces projetées représente ainsi plus du double des besoins estimés pour 2025. Même si les trois quarts de cette superficie ne seront mobilisables qu'à long terme[34], l'ampleur des projets constitue une rupture dans l'évolution des surfaces d'activités de l'agglomération.

Le cœur de l'agglomération accueillerait prioritairement les activités tertiaires tandis que les territoires le jouxtant recevraient davantage des activités artisanales. Les communes situées en périphérie

[34] Source : CCI / Agence d'Urbanisme de l'Agglomération d'Orléans, Recensement de Juillet 2005.

de l'AgglO, pouvant offrir des surfaces plus importantes, accueilleraient quant à elles les activités consommatrices d'espace que sont la logistique et la production.

Trois secteurs peuvent recevoir ce développement dans l'AgglO. Il s'agit du Nord-Ouest, du Nord-Est et du Sud. Le SCoT identifie le quart Nord-Ouest comme secteur de développement prépondérant car il n'est ni concerné par la forêt domaniale, ni soumis au risque d'inondation. Les enjeux de développement de l'agglomération se focalisent donc sur le quart Nord-Ouest.

L'étude de l' Agence d'Urbanisme de l'Agglomération d'Orléans[35] prévoit que le quart Nord-Ouest concentrera, à lui seul, 47 % du foncier nécessaire à l'accueil des entreprises d'ici 2025. Ce taux ne devrait être que de 16 % pour le parc de Charbonnière ainsi que le site de Lexmark situés au Nord-Est. Ainsi, 225 ha devraient être aménagés sur l'actuel Pôle 45, dont 60 % serait consacré à l'activité logistique. La position du Pôle 45 à la connexion entre l'A 10 et l'A 71 et à proximité du futur échangeur de l'A 19, en fait le lieu d'accueil privilégié des entreprises de logistique. Du fait de leur accessibilité moindre, les zones situées au Nord-Est devraient proposées des surfaces équivalentes pour les PME-PMI et le tertiaire, la production et l'activité logistique.

Les « Portes du Loiret » constituent l'essentiel des projets de développement du quart Nord-Ouest de l'agglomération orléanaise[36]. Cette appellation désigne au Nord :

- une zone d'activité devant comporter le projet dénommé « Mécapôle 45 » (3),
- un équipement sportif et culturel (4).

et au Sud :

- le regroupement des cliniques des Longues Allés, Reine Blanche, Cigognes, Présentation et Murlins (2),
- un centre d'hébergement et de formation pour les jeunes et les sportifs de haut niveau,
- un parc urbain,
- un centre de conférences et de spectacles,
- un parc d'activités tertiaires et technologiques,
- un quartier d'habitat.

[35] Cf. Annexe VI

[36] Les chiffres entre parenthèses renvoient à une proposition d'organisation spatiale du quart Nord-Ouest de l'agglomération orléanaise : Cf. Annexe V

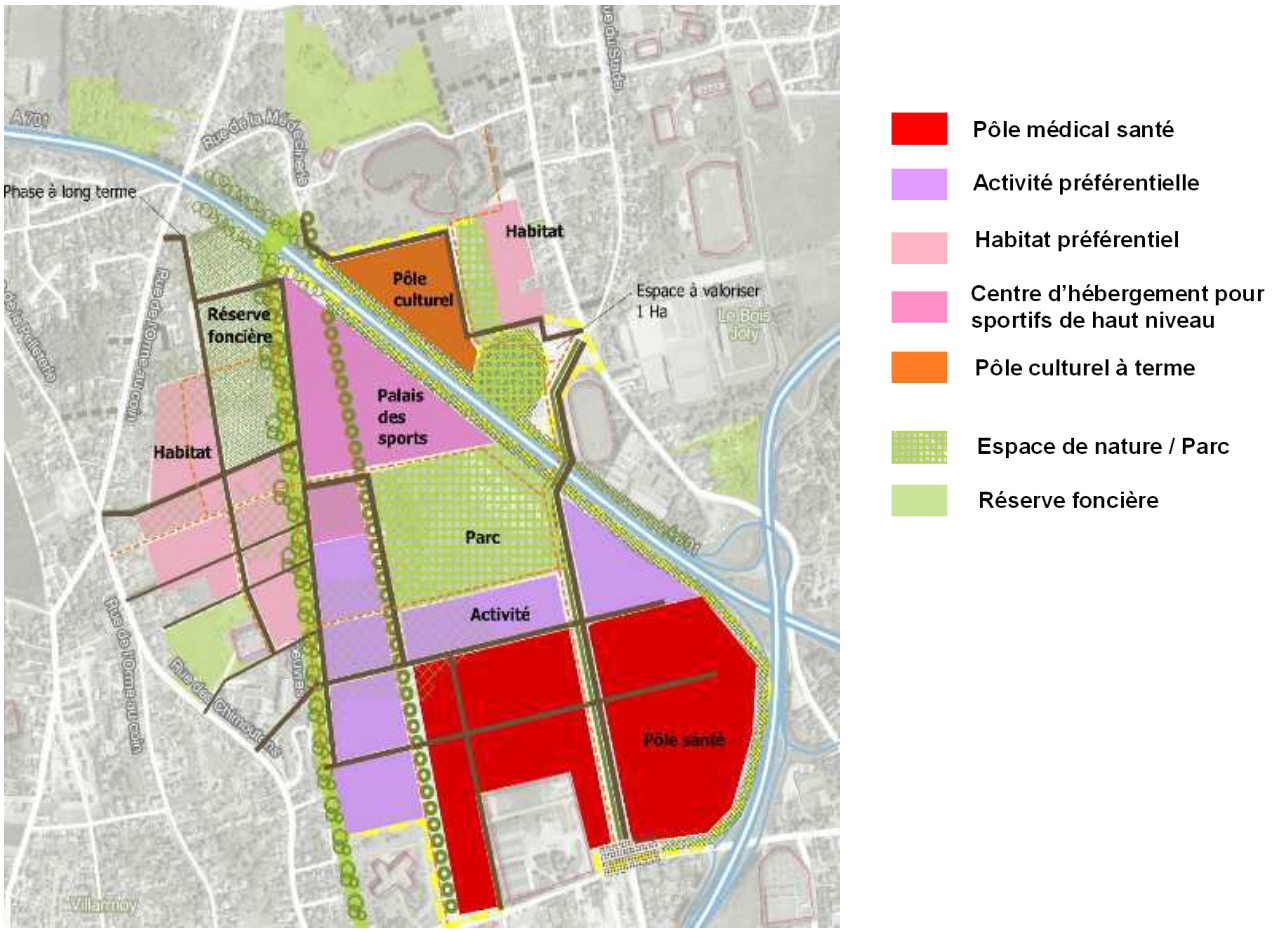


Figure 31 : Plan masse des Portes du Loiret Sud

Source : Présentation du Conseil Général en Préfecture le 14/03/08

Les autres projets localisés dans la zone sont :

- le nouveau centre pénitentiaire. Sa capacité est de 690 places pour une emprise totale minimale de 12 ha (1),
- l'extension de la zone d'activités de Champ Rouge sur 87 ha (II),
- l'extension de l'entreprise Servier à Gidy sur une surface de 35 000 m² (III). Pour ce faire, 56 millions d'euros ont été injectés. Le site de Gidy est le berceau historique de l'entreprise mais aussi la plus grande unité de production de médicaments pour essais cliniques d'Europe et son troisième centre de recherche. Il emploi 850 personnes. Cet investissement a permis de doubler la capacité des installations du site en créant une nouvelle unité de production de médicaments (destinée à la production des trois nouveaux médicaments).

Figure 32 : Site de production Servier à Gidy

Source : www.servier.fr

Détaillons quelque peu les projets aux impacts majeurs :

Les portes du Loiret Sud couvriront un espace de 70 hectares situé au cœur du tissu urbain de la commune de Saran. Elles ont pour rôle de former une nouvelle centralité accompagnant le développement au Nord-Ouest de l'agglomération orléanaise. Pour cela, nombres d'équipements publics y seront regroupés. Une certaine mixité des fonctions est prévue à travers la construction de zones d'habitat et de zones d'activités.

Le Mécapôle 45 consiste en un aménagement « à mi-chemin entre un parc d'activité et une zone de loisirs » selon l'information dispensée sur le site du Conseil Général. Ce dernier est porteur du projet. Sa localisation est prévue au Nord de Saran, en bordure de la RN 20 et de l'A 10. Le principe du projet est de développer à la fois des services aux entreprises et à la population. Le but, dans le premier cas, est de tirer partie de la présence d'un pôle d'excellence dans la construction mécanique et d'équipementiers pour procéder à des essais techniques de recherche et développer des technologies nouvelles dans ce domaine sur le département. Dans le second cas, le Mécapôle doit comporter des équipements dédiés aux activités de loisirs (karting, moto-loisirs, quad, modélisme, etc.). Il doit également offrir la possibilité de réaliser des formations à la sécurité routière et au pilotage des professionnels et du grand public. Le département fonde son projet sur l'existence d'un potentiel de pratiquants important en région Centre et sur le bassin parisien. Nous pouvons toutefois nous interroger sur la faisabilité d'un tel projet à moins de 150 km du Mans. En effet, cette ville est spécialisée dans le domaine automobile et toute la filière de ce secteur est d'ores et déjà présente dans le département de la Sarthe. Constructeurs, équipementiers, sous-traitants y regroupent pas moins de 13 000 emplois. La sélection des activités sur le Mécapôle devra donc être réalisée en coopération avec le Maine, pourquoi pas dans le cadre de l'espace métropolitain Val-de-Loire-Maine.

A terme ce sont environ 100 emplois qui sont attendus sur les 400 hectares que représente le projet. Le nombre d'emploi à l'hectare est donc très faible par rapport à celui rencontré en moyenne dans les zones d'activités de l'agglomération (environ 100 fois moindre). Cinq ans devront être nécessaires pour sa réalisation complète. Son budget est estimé à 18 millions d'euros (hors acquisition des terrains).

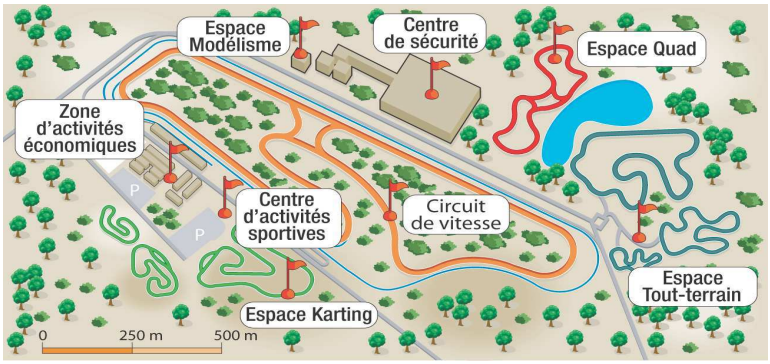


Figure 33 : Plan schématique du Mécapôle

Source : site du Conseil Général du Loiret, www.loiret.com, publié le 12/10/2006.

Le Grand Equipement Sportif est un projet porté par la ville d'Orléans. Il est dimensionné sur une surface de 10 ha. Sa vocation est l'accueil de compétitions et de manifestations sportives, notamment en basket et en tennis. D'une capacité de 8 000 à 10 000 places, il doit également pouvoir accueillir des manifestations économiques et des spectacles.

3. Les impacts prévisibles

La consommation d'espace nécessaire au développement économique doit être réalisée avec précaution. En effet, l'artificalisation des sols est un processus considéré comme irréversible – au moins à l'échelle de la vie humaine.

Le développement des activités de logistique et de production sur des terrains auparavant forestiers ou agricoles va générer une croissance du nombre d'emplois à l'hectare. Les projets de développement de l'agglomération orléanaise contribuent donc à assurer son dynamisme et son attractivité. Ils devraient, en effet, générer entre 19 000 et 28 500 emplois[37]. Cet afflux d'actifs générera également des besoins en logement.

L'étude réalisée par l' Agence d'Urbanisme de l'Agglomération d'Orléans a estimé ces besoins aux horizons 2014 et 2025 en se basant sur le modèle Omphale de l'INSEE. Ces estimations s'appuient sur le prolongement des tendances d'évolution de la population. Leur fiabilité doit donc être relativisée : les projets en cours sur le quart Nord-Ouest représentent une rupture dans le mode de développement de l'agglomération orléanaise, par leur nombre, par leur dimension, etc. En tout état de cause, l'étude fournit les données suivantes :

L'agglomération devant accroître sa population de 28 600 habitants d'ici 2025, les besoins sont estimés entre 1 200 et 1 500 logements sur la période 2008-2014[38]. A plus long terme, sur la période 2014 et 2025, ce sont entre 1 600 et 1 900 logements qui devraient être construits.

Nous voyons ici la limite de ces estimations : l'évolution de la population correspond à la valeur haute du nombre d'emplois créés. Deux interprétations peuvent être avancées :

- soit le nombre d'emplois créés est surestimé, auquel cas les zones d'activités projetées n'apporteront pas autant d'activités qu'ont pu le faire les zones antérieures
- soit l'évolution de la population est sous-estimée et elle ne prend pas en compte l'effet de rupture des aménagements projetés. Dans ce dernier cas, ce sont les besoins en logements

[37] Selon les chiffres de l' Agence d'Urbanisme de l'Agglomération d'Orléans : 950 ha de surfaces d'activités projetées à raison de 20 à 30 emplois/ha en moyenne. Ce résultat ne figure qu'à titre indicatif du fait de sa grande imprécision. Cf. Annexe VI

[38] Par traduction de l'accroissement de la population en nombre de ménages, puis en nombre de résidences principales correspondantes. Cf. Annexe VI

qui sont également sous-estimés.

La poursuite du raisonnement appuyé sur les données INSEE indique la chose suivante : les importants projets d'habitat existant dans les communes de l'agglomération devraient amplement suffire pour satisfaire les besoins en logement. Ainsi, le développement de l'AgglO semble pouvoir se réaliser sans avoir à recourir à l'urbanisation des communes alentours. Cependant, il faut également compter avec le phénomène d'étalement urbain. Ce dernier reste, en effet, alimenté par la recherche des ménages d'un foncier abordable. Cela devrait se poursuivre, d'une part, en raison de la tendance à la diminution du pouvoir d'achat. D'autre part, les prix restent plus attractifs avec l'éloignement de l'agglomération, du fait de la faible pression foncière.

La localisation des opérations d'habitat de l'agglomération pour répondre à ses besoins en logement conditionnera donc, en partie seulement, l'importance des déplacements. L'intérêt est bien sûr d'aller vers un aménagement mixte de l'espace afin de limiter ces derniers.

Concernant les besoins de déplacement, les enquêtes réalisées lors de la mise en place de plans de déplacements mettent en évidence une franche réticence des personnes interrogées vis-à-vis du covoiturage. Quant au TAD, à l'exemple du projet développé sur le Pôle 45, il connaît des débuts difficiles. Sachant alors que le secteur du Pôle 45 concentre les projets de développement de l'agglomération, le trafic, même de véhicules légers, y est amené à croître significativement. Par ailleurs les voies d'accès au Pôle 45 sont d'ores et déjà sous-dimensionnées.

Une première solution d'amélioration de l'accès au Pôle 45 consiste à réouvrir la bretelle de sortie de la RNIL 701 vers la route Ormes. Cela permettra d'éviter le carrefour de l'UTOM, saturé. Toutefois, cette mesure seule ne suffira pas à absorber l'augmentation de trafic consécutive aux nouveaux aménagements. L'étude réalisée par l'AUAO propose la création d'un carrefour entre la RNIL 701 et la voie d'accès au Pôle 45 (rue Francis Perrin). L'aménagement d'un passage dénivelé de la RNIL 701 devrait offrir une marge d'augmentation du trafic de ce nouveau carrefour. Pourtant, cet aménagement paraît, là encore, sous-dimensionné au regard des besoins futurs. En effet, la réalisation de la ZAC du Champ Rouge ainsi que l'extension de l'entreprise Servier vont générer une nette augmentation du trafic poids lourds qu'il s'agira d'absorber. La création d'un nouvel échangeur sur l'A 10 pourrait contribuer à la résolution des problématiques d’accès et de desserte du Pôle 45 pour ce qui est du transit de longue distance. Pour le reste, l'offre en transport en commun devra être redimensionnée en fonction du nombre d'emplois créés et le réseau de desserte locale devra être conforté.

L'arrivée de nouvelles populations occasionne également des besoins d'approvisionnement en eau

et de traitement des eaux usées, tout comme celui des déchets. Un centre d'enfouissement technique a été construit sur la commune de Bucy-Saint-Liphard. Il en existe également un à Chevilly.

B. L'arrivée de l'A 19

1. La situation de carrefour de la zone

De nombreux axes routiers structurants irriguent le Nord de l'agglomération orléanaise. Ils confèrent à cette dernière un rôle stratégique dans le réseau national et européen (vers les Pays d'Europe du Sud).

Photo 3 : Vue sur l'A 10 depuis la D 5

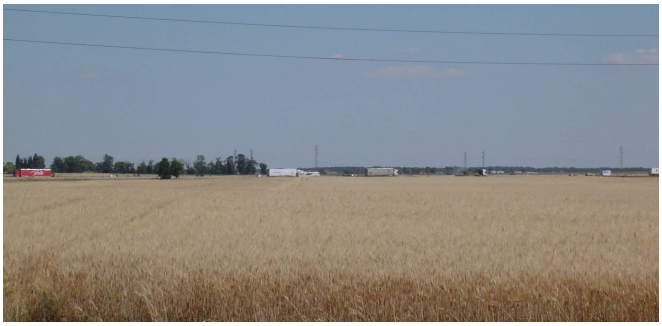


Photo 4 : Animation du paysage par le trafic poids lourds

Le réseau secondaire connaît déjà des problèmes de saturation aux heures de pointe en raison de l'importance des migrations domicile-travail avec l'agglomération.

2. Un projet routier pour une ouverture vers l'Est

Cette nouvelle autoroute va améliorer les liaisons vers l'Est. La position de carrefour d'Orléans à l'échelle nationale et européenne s'en trouvera inévitablement renforcée.

La connexion de l'A 19 sur l'A 10 est distante de 8 km de l'agglomération d'Orléans. Cet éloignement confère à l'A 19 un rôle avant tout de transit.

Le développement de grandes zones d'activités au niveau des échangeurs, notamment d'Artenay et d'Escrennes, doit permettre à l'A 19 d'être vecteur de dynamisme localement. Des retombées positives sont attendues à travers l'implantation d'entreprises sur ces zones et un développement démographique.

3. Les impacts de ce nouvel axe

L'A 19 améliore l'accessibilité à Orléans. Néanmoins, le trafic de transit devrait toujours être amené à rejoindre l'A 10 pour contourner la ville. L'augmentation du trafic par rabattement sur cet axe compliquera alors la traversé de l'agglomération orléanaise, déjà critique en période de pointe et de grands

mouvements migratoires. Il est question d'un projet de contournement de l'agglomération par l'Ouest pour fluidifier le trafic à hauteur d'Orléans plus ou moins accompagné de la gratuité des autoroutes intra-urbaines. La présence d'espaces naturels protégés (ZNIEFF) rend incertaine la réalisation de ce contournement. De plus, les dispositions du projet de loi du Grenelle de l'Environnement pourraient modifier la loi d'orientation des transports intérieurs en revoyant à la hausse le niveau d'exigence pour l'augmentation des capacités routières (points de congestion, points à sécuriser ou besoins locaux). Ainsi, à court terme, l'accessibilité se trouvera surtout améliorée, grâce à l'A 19, à hauteur d'Artenay. Cette commune devient, en effet, le barycentre du carrefour de l'agglomération orléanaise.

Du fait de la non gratuité de l'A 19, celle-ci ne participera pas à l'amélioration du trafic sur le réseau secondaire, le transit local continuant d'emprunter ce dernier. Le trafic de l'A 19 vers Orléans se reportera donc sur les voies d'accès à l'agglomération orléanaise à partir des échangeurs d'Escrennes et d'Artenay. L'A 19 ne représente finalement pour le trafic local qu'une « entrée-sortie » de plus via la RNIL 152, la RNIL 20. Les difficultés de circulation sur ce réseau en liaison avec Orléans devraient alors s'amplifier. Des encombrements seront à prévoir aux heures de pointe. Ainsi les communes de Chilleurs-aux-Bois, Loury, Chevilly et Cercottes verront les nuisances augmenter. Les projets de déviation des bourgs de Chilleurs et de Loury pourraient alors se voir réactivés/accélérés.

L'A 19 peut favoriser l'augmentation de la population à son contact en raison du développement économique qu'elle peut induire. Les zones d'activités prévues au niveau des échangeurs de l'A 19 pourront, certes, employer des chômeurs ou des actifs résidents mais elles peuvent également faire venir de nouvelles populations. De plus, l'A 19, en elle-même, peut inciter des populations à venir s'installer à proximité du bassin d'emploi d'Orléans. Elle offre en effet l'accès aux avantages d'une telle ville : taux de chômage historiquement bas et présence de nombreuses fonctions métropolitaines, la proximité à la région parisienne et à son dynamisme.

Du fait du tracé de l'A 19, ces populations devraient provenir soit des villes directement à l'Est d'Orléans (Montargis, Sens), soit de villes de l'Est de la France, ou encore, de Pays d'Europe centrale. Elles se localiseront :

- Aproximité de leur lieu de travail, au niveau des communes d'Artenay et de Neuville-aux-Bois pour les employés des zones respectivement d'Artenay-Poupry et d'Escrennes. Artenay est déjà confrontée à de nombreuses demandes de la part de lotisseurs parisiens (10 sollicitations en 3 mois) pour faire construire sur son territoire. Toutefois, le développement au niveau des échangeurs devrait davantage être un développement économique stimulé par l'atout de l'accessibilité qu'un développement démographique.
- Dans les communes bien reliées aux nouvelles zones d'activités. En effet, la commune d'Artenay ne devrait pas connaître la part de demande en logement la plus importante du fait des nuisances dues aux activités présentes et à venir, au faible attrait paysager de la

zone et de la présence de l'échangeur. Le choix de localisation des ménages sera guidé essentiellement par des critères de proximité au lieu de travail (communes d'Eure-et-Loir, Chevilly située à mi-chemin entre Artenay et Orléans), de qualité du cadre de vie (Neuville-aux-Bois, Saint-Lyé-la-Forêt), de coût du foncier (Sougy, Chevilly, Chilleurs-aux-Bois), de proximité aux services (Orléans, Neuville-aux-Bois).

- Dans les communes possédant leur(s) propre(s) zone(s) qui se verront redynamisées par l'A 19

L'A 19 ouvre de nouvelles vues sur les territoires qu'elle traverse. En l'occurrence l'A 19 offrira un panorama sur la Grande Beauce, c'est-à-dire sur de vastes espaces cultivés. L'horizontalité de la Beauce est ponctuée d'éléments signaux comme les clochers, les châteaux d'eau, les silos, les fermes isolées ou encore la sucrerie d'Artenay. Les actions du 1 % paysage contribueront à valoriser les espaces situés à proximité de l'autoroute. A contrario, l'A 19 constitue un nouvel élément sillonnant le paysage beauceron. Le trafic, notamment de poids lourds, animera les espaces traversés. Il donnera du relief à cette nouvelle ligne du paysage.

C. La Base Aérienne 123 Orléans-Bricy

1. L'activité actuelle de la Base Aérienne 123

L'essentiel des 750 ha de BA 123 se situent sur la commune de Bricy mais son emprise s'étend également sur Boulay-les-Barres. Trois sites composent la base :

- un site principal accueillant les pistes en dur (2 400 m) et en herbe (1 000 m) et 70 parkings d'avions,
- un quartier abritant l'unité parachutiste,
- un quartier des installations de télécommunication.

Les terrains sont fortement pollués (pollution pyrotechnique datant des bombardements de la seconde guerre mondiale, dépôt de munitions, ancienne aire de feu). Par ailleurs, les sites comprennent de nombreuses installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) relevant du ministère de la défense.

La base compte 2 770 personnes dont 120 civils. Elle est ainsi le deuxième employeur du Loiret après le centre hospitalier régional. Seule une petite partie du personnel peut être logée directement sur la base (les bâtiments d'hébergement ont une capacité de 800 à 900 lits.). Pour les autres, le bureau interarmées du logement en région orléanaise (BILRO) dispose d'un parc de 1 037 logements répartis en plusieurs ensembles immobiliers dans l'agglomération orléanaise. Toutefois, ce parc restant insuffisant pour satisfaire l'ensemble des demandes, des conventions sont passées avec des agences immobilières pour faciliter le logement des nouveaux militaires arrivants ou des personnels de la garnison désirant changer de logement.

En matière d'impact économique, la base injecte chaque année l'équivalent de 70 millions d'euros dans l'économie locale. De plus, environ 70 postes supplémentaires étaient pourvus tous les ans par des actifs du bassin d'emploi du Loiret.

L'activité de la base est organisée autour de trois pôles de compétence : le transport militaire aérien, les commandos parachutistes et le système d'information et de communication. La base joue des rôles de projection, de maintenance aéronautique, de formation et de renseignement. Les forces spéciales de l'armée de l'air sont aussi stationnées à Bricy et la base est également le terrain français qui accueille les missions « Ciel ouvert »[39].

Actuellement, la base compte entre 16 000 et 22 000 mouvements d'aéronefs annuels. Ils sont réalisés par trois escadrons de transport équipés de C130-Hercules et de C160-Transall qui effectuent 15 000 heures de vols, soit 8 millions de kilomètres, chaque année.

[39] Ces missions sont des vols d'observation effectués par des pays étrangers dans le cadre des accords de maîtrise des armements.

2. Des projets de renforcement de la Base Aérienne

Entre 2009 et 2019, la BA 123 accueillera la majeure partie des Airbus A400M, en remplacement des Transall qui sillonnent le ciel de Beauce depuis 1967. Au total, 50 avions sont attendus. Un centre de formation européen, voire multinational de l'A400M prendra place sur la base. La maintenance des avions sera également réalisée sur place.

L'arrivée de ces nouvelles activités sera accompagnée par une extension de la base. Elle concerne une superficie de 18 ha. Elle devra permettre la réalisation de nouveaux parkings à avion et la construction de bâtiments pour l'accueil du personnel supplémentaire. Une nouvelle tour de contrôle sera également édifiée. Cette extension sera l'occasion de mener une opération de dépollution pyrotechnique sur plus de 60 ha.

La vocation interarmées de la base de Bricy sera confortée avec l'arrivée du groupement de soutien technique des formations aériennes de gendarmerie, auparavant situé dans l'Indre. Sont attendus, à l'occasion de ce transfert, 8 hélicoptères et quelques 70 personnes.

Le ministère de la Défense entend faire de la BA 123 la base pilote en matière de développement durable. Pour ce faire, un audit environnemental est en cours de réalisation. Il doit permettre de mesurer les impacts environnementaux des activités actuelles et à venir de la base. Cette étude doit aboutir à la production d'un plan d'actions et d'une charte environnementale[40]. Il est prévu que cette dernière serve ensuite de modèle aux autres bases aériennes de France.

3. Les impacts prévisibles

L'ampleur des nuisances sonores et des pollutions générées, notamment par les avions, est actuellement à l'étude à travers l'audit environnemental et le Bilan carbone. Le nouvel A400M, équipé de la dernière technologie, devrait être moins bruyant et aussi moins polluant que son prédécesseur. Par ailleurs, l'acquisition d'un simulateur de vols lors de la construction du centre de formation permettra de limiter les vols réels d'entraînement. Le trafic aérien devrait alors réduire. En outre, les conflits d'usage devraient rester très limités en raison de la présence d'un Plan d'Exposition au Bruit (PEB) régulant la constructibilité en fonction du niveau sonore. Le périmètre interdisant la construction reste relativement réduit : les avions de transport possédant des moteurs à hélice bien moins bruyants que les avions à réaction.

L'attribution de nouvelles compétences s'accompagnant de l'accueil de personnels supplémentaires. Le trafic local en direction de la base devrait donc légèrement augmenter. Selon la presse, quelques centaines de militaires supplémentaires sont attendus (absence d'information officielle), soit autant de ménages. Des besoins en logements vont donc apparaître à proximité de Bricy.

[40] A l'exemple des aéroports civils de Bordeaux et de Strasbourg.

D. Les projets ferroviaires

1. Un maillage de voies

Le territoire est traversé par trois voies ferrées. Une de ces voies est ouverte au trafic voyageurs et fret (Orléans-Paris), les deux autres supportent uniquement du trafic fret (Orléans-Pithiviers et Orléans-Patay).

Le paysage est également marqué par l'histoire de la technologie. Les vestiges de la voie sur laquelle a été testé l'aérotrain barrent en effet le paysage de Beauce. La construction de l'A 19 a nécessité l'abattage d'une centaine de mètres de voie.

Photo 5 : Chantier de l'A 19 nécessitant la démolition d'une partie du viaduc de l'aérotrain

2. Des projets de réouvertures de lignes

L'étude du report modal sur le ferroviaire a été inscrite au CPER 2007-2013. Il s'agit d'une première étape dans le développement d'une étoile ferroviaire tout autour de l'agglomération orléanaise.

La réouverture au trafic voyageurs de la ligne Chartres-Orléans est prévue pour 2013. 10 allers-retours seront mis en place quotidiennement entre Chartres et Orléans, pour un temps de parcours de moins d'une heure. Elle s'accompagnera également d'un développement du transport du fret.

Ouvrir au trafic voyageurs de la ligne reliant Orléans à Pithiviers est beaucoup moins probable à ce terme. Cela nécessiterait en effet un doublement préalable de la voie. Actuellement, seuls 2 trains y circulent chaque jour. Un minimum de 20 wagons de marchandises par jour doit être maintenu pour que la filiale fret de la SNCF continue à exploiter la ligne.

Un nouveau projet de valorisation du viaduc de l'aérotrain court actuellement. Il semble présenté davantage de potentialités de réalisation que ces nombreux prédécesseurs. Dénommé Solaren, il consiste à exploiter la surface du viaduc comme support pour l'installation de panneaux solaires. 8 hectares devraient être recouverts et produire entre 18 et 25 GW.

3. Les impacts prévisibles

L'augmentation du prix des carburants représente une menace pour la mixité de la population des communes reculées. En effet, cette tendance lourde entraîne un accroissement de la dépendance des ménages les plus modestes vis-à-vis des transports en commun, lesquels sont davantage présents à proximité de l'agglomération. La mixité sociale risquerait alors de se voir affaiblie sur les territoires de l'aire urbaine les plus éloignés du cœur de l'agglomération.

La réouverture au trafic voyageur de la ligne Orléans-Chartres représente une véritable opportunité de développement pour une partie de ces territoires justement. Des arrêts sont prévus en gare de :

- Bricy-Boulay, ce qui améliorera la desserte de la base aérienne
- Patay, ce qui redynamisera la commune en améliorant son accessibilité
- Orgères-en-Beauce et Voves en Eure-et-Loir

Elle modifiera peu le paysage du fait de la préexistence d'une voie. Par contre, comme l'A 19, la ligne ouvre des nouvelles vues sur la Beauce.

E. Les politiques d'aménagement et de développement des communes[41]

1. L'état d'avancement des documents d'urbanisme

Afin d'organiser le développement attendu par la zone d'activités Artenay-Poupry (ZAAP), la commune d'Artenay élabore actuellement un PLU. L'arrivée de l'A 19 et, avec elle, l'agrandissement de la ZAAP représentent en effet une rupture dans le développement de la commune. Un certain dynamisme est attendu de sa future position de nœud routier à l'échelle, au moins, nationale.

Depuis les trois derniers recensements, ce chef-lieu de canton perdait de la population. Cela était dû au confinement de son espace urbanisable dans un fuseau constitué par la RNIL 20 et la voie ferrée reliant Orléans à Paris (avec un arrêt en gare communale du TER Orléans-Etampes). Ce pôle situé en limite Nord du département est relativement autonome par rapport à l'agglomération orléanaise. Il possède en effet ses propres services, équipements (bâtiments scolaires, piscine, école de musique) et emplois.

Etant donné que la mutualisation des charges à travers les syndicats fonctionne bien, Artenay n'envisage pas d'entrer dans un intercommunalité à court terme.

La commune de Neuville-aux-Bois poursuit l'élaboration du PLU commencé par l'ancienne municipalité. Elle devra maîtriser de façon plus contraignante le développement démographique et l'urbanisation. La majeure partie de l'augmentation de sa population a pour provenance l'agglomération orléanaise. La polarisation de la commune s'effectue nettement en faveur d'Orléans (sous-préfecture, lycée). Chilleurs-aux-Bois, distante de seulement 6 km de Neuville est tournée en direction opposée, vers Pithiviers. Ces deux communes ne disposent donc pas de projet en commun.

L'attractivité de Neuville-aux-Bois est due à son offre de services (hôpital comprenant un service de médecine, une maison de retraite, etc.), à sa proximité à Orléans, à son cadre de vie (lisière de forêt), à son accessibilité (réseau routier et nombreuses dessertes en transport en commun). Le bassin d'emploi de Neuville ne correspond pas aux besoins de ses entreprises (pôle de 1 000 emplois environ). Ainsi de nombreuses migrations domicile-travail ont lieu à la fois avec l'agglomération orléanaise et avec les communes alentours (325 personnes des communes alentours migrent quotidiennement vers Neuville et 440 habitants partent vers Orléans). Anticipant l'arrivée de l'A 19, une zone d'activités intercommunale a été construite à Neuville pour accueillir FM Logistique (300 emplois). Bien que cette entreprise soit reliée à la voie ferrée, elle occasionne un important trafic poids lourds qui engendre des congestions en entrée de Chilleurs-aux-Bois.

[41] Cf. Annexe VII

Patay contribue à mailler le territoire de pôles-relais en tant que chef-lieu de canton. Ses nouveaux habitants proviennent de l'agglomération orléanaise ou sont des personnes travaillant sur la base de Bricy. Patay est la seule commune, dans ce secteur du département, à présenter des services commerces et équipements à la population (écoles, collège, maison de retraite, etc.). Les habitants des communes voisines de l'Eure-et-Loir s'orientent également vers le bassin de services de Patay. Toutefois, son attractivité reste faible en raison de sa mauvaise accessibilité. La commune est en effet située en limite du département avec pour seule desserte, des routes départementales de faible capacité. Actuellement une seule ligne de bus du Conseil Général assure l'offre en transport en commun.

Dans les années 1960, la commune a bénéficié de l'arrivée d'entreprises en provenance de la région parisienne. Celles-ci se sont installées dans la zone industrielle mais sont actuellement en perte de vitesse. Quant à la zone industrielle, elle est vieillissante : les bâtiments présentent des signes d'obsolescence, certains sont même en friche.

Une forte consommation d'espace a eu lieu lors de l'implantation des entreprises, conduisant à un remplissage rapide de la zone. Aujourd'hui, la commune souffre d'un manque de réserves foncières et, de ce fait, elle éprouve des difficultés à répondre aux besoins d'agrandissement et de réhabilitation des établissements présents. Sa capacité d'investissement et ses marges de manœuvres se voient limitées par la dette. Elle souhaiterait mutualiser les coûts de fonctionnement de ses équipements et disposer de davantage de capacité d'ingénierie. Cependant, les communes alentours étant de taille modeste, l'engagement dans une structure intercommunale aurait une efficacité limitée. Patay envisage alors de maintenir un contact avec les communes de taille plus importante, même si elles sont davantage éloignées, afin de pérenniser des habitudes de travail en commun et de coopération.

Epieds-en-Beauce a connu une importante croissance de sa population depuis le dernier recensement général de 1999 : + 3,3 % en moyenne chaque année entre 1999 et 2006. Cette commune, également située à la limite ouest du département, semble tirer profit de ses avantages concurrentiels. Elle bénéficie en effet, contrairement à Patay, d'une accessibilité par la RNIL 157 ainsi que de réserves foncières immédiatement disponibles dans sa récente zone d'activités intercommunale. Des habitudes de travail en commun avec les communes de Charsonville, Coulmiers et Rozière-en-Beauce existent déjà autour de celle-ci. Cette coopération laisse présager un développement de l'intercommunalité à moyen terme.

2. Des projets de développement basés essentiellement sur l'accueil de nouvelles populations

En l'absence de pôle urbain possédant une forte centralité dans les territoires du Nord de l'agglomération orléanaise, chaque pôle secondaire entend tirer partie de sa proximité à l'AgglO pour

fonder son développement sur l'accueil de populations à la recherche d'un foncier plus abordable et d'une certaine qualité de vie. Un apport de richesses est réalisé à travers la taxe d'habitation et la taxe foncière sur les propriétés bâties. Toutefois, ce mode de développement s'accompagne obligatoirement de l'augmentation des besoins en équipements et en services. Bien sûr, le dynamisme de certains pôles est également porté par l'activité économique : l'agriculture, la logistique et l'agroalimentaire, l'industrie de bien de consommation, le commerce, les services aux entreprises.

La commune d'Artenay a longtemps été entravée dans son développement par la RNIL 20 et la voie ferrée. Le PLU prévoit une reconversion de la zone d'activité située dans le fuseau en zone d'habitat au fur et à mesure des opportunités de libération du sol. Parallèlement, les abords du hameau d'Autroche seront urbanisés afin de hisser la population communale au seuil de 2 500-3 000 habitants. Ce nouveau quartier devrait permettre de répondre en partie aux besoins en logement que générera l'activité de la ZAAP (2 000 emplois attendus). Toutefois, Artenay disposant de peu de réserves foncières, elle les réserve en priorité au développement des activités.

L'agrandissement de la ZAAP entraîne une nécessaire redéfinition de ses accès.

Les élus souhaitent également agir en faveur de l'agriculture en gardant des zones agricoles au PLU. Disposer de vastes zones de culture à proximité de la sucrerie présente l'avantage, d'une part, de limiter le transit poids lourds vers celle-ci. D'autre part, cela permet de fixer l'activité du groupe multinational sur le territoire.

Etant donné que l'ensemble des demandes en logement ne peuvent être satisfaites sur la commune, celle-ci entend coopérer avec les communes alentours, y compris avec les communes du canton d'Orgères en Eure-et-Loir, pour compléter la réponse aux besoins en logement.

Une cohérence territoriale existe avec les communes d'Eure-et-Loir qui font elles aussi partie de la Grande Beauce et sont donc confrontées aux mêmes enjeux de développement. Cependant, ces dernières sont déjà engagées dans une Communauté de Communes. Par ailleurs, les lourdeurs administratives pour créer un EPCI sur plusieurs départements découragent l'adhésion d'Artenay à cette structure.

Neuville-aux-Bois envisage de poursuivre l'accueil de population jusqu'à atteindre la limite de capacité de ses équipements. Elle souhaite également préserver le cadre de vie de la commune. Cela suppose de contenir l'urbanisation et de conserver le patrimoine agricole et forestier.

Pour ce qui est du développement économique, la municipalité désire cibler l'accueil d'entreprises en direction d'activités artisanales et tertiaires. Afin de ne pas aggraver les nuisances dues au trafic routier, elle stoppe l'accueil d'entreprises du secteur logistique. La zone d'activité communale recevra, à

l'occasion du doublement de sa surface, un supermarché, un magasin de bricolage, un vétérinaire et un concessionnaire automobile.

Les difficultés de circulations pour rejoindre Chilleurs-aux-Bois, que l'arrivée de l'A 19 devrait amplifier, sont l'occasion de relancer les études pour un contournement du bourg de Chilleurs. Cette commune tirera davantage partie de l'A 19 que Neuville du fait de son appartenance à la Communauté de Communes du Plateau Beauceron. Elle bénéficiera de l'apport de la TPU de la future zone d'activité d'Escrennes. D'autre part, la localisation de Chilleurs à proximité d'un échangeur devrait être profitable à son activité touristique (château de Chamerolles).

La perspective de réouverture de la ligne Orléans-Chartres au transport de voyageurs apparaît comme le principal vecteur de la dynamique future de Patay. A travers l'opportunité d'améliorer l'accessibilité de la commune, cette perspective permet d'envisager le renforcement de son poids démographique. Cela assurerait à la commune un certain renouvellement de sa population, le maintien d'une mixité sociale et une pérennisation des commerces et services en centre-bourg. La zone industrielle de Patay, dont l'extension est envisagée, verra son attractivité renforcée par cette nouvelle desserte. L'accueil de nouvelles activités sera dirigé préférentiellement vers de petites entreprises, sous-traitantes des entreprises situées dans les zones d'activités départementales. Toutefois, Patay restera un pôle secondaire par rapport à Artenay dont le potentiel de développement est beaucoup plus important.

La municipalité a pour projet d'économiser la consommation d'espace agricole lors de la réalisation des extensions urbaines (projet d'un lotissement de 120 lots) et de conserver les activités agricoles dans le bourg. De cette façon, elle soutient l'activité agricole, qui fait la richesse de ce territoire. Elle entend également préserver le patrimoine architectural et paysager du centre-bourg.

Epieds-en-Beauce envisage dans son PLU d'ouvrir son territoire à l'urbanisation. Afin de préserver le caractère rural du bourg, le seuil de population a été fixé à 2 000 habitants (l'équivalant de Patay actuellement). Un nouveau pôle-relais du développement est donc naissant sur cette commune. La construction de nouveaux équipements y est envisagée (terrain de foot, stage d'athlétisme).

3. Les impacts prévisibles

Le potentiel de développement inhérent à la ZAAP suscite de nombreuses demandes de la part de lotisseurs sur la commune d'Artenay. Cette forte attractivité permettra à la collectivité d'augmenter son niveau d'exigences en terme de qualité architecturale et paysagère (travail avec l'Ademe dans le PLU et possibilité de faire appel au CAUE, etc.). La commune pourrait également se voir englobée dans les franges franciliennes par arrivée de populations et report d'activité en provenance du bassin parisien.

La construction de hangars dans la ZAAP offre l'opportunité de développer les énergies renouvelables sur la zone. En effet, les toits pourront recevoir des panneaux solaires par exemple. Par contre le développement de cette zone pose des problèmes d'évacuation et de stockage des eaux usées.

L'augmentation du trafic routier s'accompagnera d'une augmentation des nuisances pour les riverains, notamment sur le RD 5 qui connait déjà un trafic de 400 à 500 véhicules/jour. Des aménagements type giratoire et barreau autoroutier seront à prévoir afin de faciliter la desserte de la zone.

Si le projet de plate-forme de ferroutage s'implante à Artenay, cela permettrait, en plus d'assurer le dynamisme de la ZAAP, de connecter les réseaux de transport et d'assurer un développement durable. En ce sens, la possibilité d'implantation à hauteur de Boisseau n'apparaît pas comme véritablement judicieuse. Elle occasionnerait la nécessité pour les poids-lourds de redescendre prendre l'autoroute à Artenay via la RNIL 20 (qui est déjà saturée à ce niveau). Toutefois, le site d'Artenay présente une faiblesse de taille : il nécessite la réalisation d'un pont pour relier la ZAAP et de la voie ferrée afin de franchir la RNIL 20.

Il faut s'attendre à une forte hausse de la population sur la commune de Saint-Lyé-la-Forêt. Celle-ci est située à mi chemin entre Artenay et l'AgglO (distante d'environ 14 km de deux) et elle est toute proche de Neuville (7 km).

La naissance du pôle d'Epieds-en-Beauce et le développement d'Artenay laissent de côté la commune de Patay. Il s'agit de veiller au maintien de son dynamisme, à son renforcement afin qu'il continue à jouer un rôle de structuration des espaces alentours. Les principes du développement durable et du Grenelle de l'environnement vont dans le sens du développement des communes desservies par les réseaux de transport en commun. La réouverture de la voie ferrée traversant Patay au transport de voyageurs doit donc servir de base à la relance de son dynamisme.

II. Les principaux enjeux de développement et solutions permettant de les relever

A. Les principes du développement durable et les apports du Grenelle de l'environnement

Afin de trouver des pistes de solutions pour un développement durable des territoires du Nord de l'agglomération orléanaise, référons-nous aux propositions du Grenelle de l'Environnement. Le projet de loi d'orientation et de programmation du Grenelle de l'Environnement 1 (présenté le 30 avril 2008) propose, en effet, une série de mesures visant à concrétiser les objectifs de développement durable.

Ainsi, concernant l'urbanisme, l'enjeu d'un développement économique respectueux des ressources naturelles, pourrait être relevé en harmonisant les documents d'orientation. Cela nécessite de :

- lutter contre la régression des surfaces agricoles et naturelles,
- lutter contre l'étalement urbain et la déperdition d'énergie,
- préserver la biodiversité.

Concernant les transports, les enjeux de mobilité et de cohésion sociale et territoriale pourraient être relevés en développant le transport ferroviaire de marchandises et les transports collectifs de personnes. Il s'agit de :

- développer les autoroutes ferroviaires,
- limiter l'augmentation des capacités routières au traitement des points de congestion ou des endroits dangereux,
- développer les transports collectifs en site propre d'abord en étendant les réseaux existants puis en désenclavant les quartiers sensibles.

Concernant l'énergie, l'enjeu de lutte contre le changement climatique pourrait être relevé notamment grâce à un total de 20 % d'énergies renouvelables dans la consommation énergétique globale. Cela nécessite une diversification des sources d'approvisionnement énergétiques et un soutien à la recherche sur les biocarburants de seconde génération.

Concernant la biodiversité et les milieux naturels, les enjeux sont bien sûr ceux de la conservation et de la gestion des ressources naturelles mais aussi ceux de la santé publique, de la prévention et de la gestion des risques. Cela nécessite de :

- instituer des trames vertes et bleues,
- contrôler les prélèvements et les activités au niveau des captages,
- augmenter la surface agricole utile en agriculture biologique à 20 % d'ici 2020,
- avoir 30 % d'exploitations agricoles à faible dépendance énergétique en 2013.

Concernant la gouvernance, les pratiques de médiation et de concertation sont à développer afin, notamment, d'évaluer l'articulation des politiques de transport et d'urbanisme.

L’ensemble de ces dispositions doit maintenant être adapté aux territoires étudiés. C’est l’objet du paragraphe suivant.

B. Les enjeux de développement d’un espace de transition-respiration

Les informations de la première partie de cette étude nous a amené à conclure que les territoires du Nord de l’agglomération orléanaise constituent un espace de transition-respiration entre des espaces davantage dynamiques. Voyons dans ce chapitre quels sont les enjeux pour la gestion de ce type d’espace.

Afin de faciliter la lecture des divers enjeux de développement, ces derniers sont présentés sous forme de tableaux dans les pages suivantes. Ils ont été classés selon les trois piliers du développement durable :

- les enjeux économiques,
- les enjeux sociaux,
- les enjeux environnementaux.

Les enjeux apparaissent **en caractère gras** et sont suivis de pistes de solution pour y répondre.

Tableau 8 : Enjeux de développement économiques

ENJEUX	AgglO	Agriculture	A19	Gouvernance
Activités	**Maintenir un dynamisme interne** en confortant les pôles d'emploi	**Conforter l'agriculture** en préservant de grandes zones agricoles de l'urbanisation et du développement de surfaces d'activités		**Lutter contre le risque d'une monofonctionnalité du territoire (habitat)** en préservant l'activité agricole et en favorisant une dynamique interne, par exemple, en exploitant les potentialités touristiques de la Forêt d'Orléans (mise en réseau de produits tels les châteaux, musées, itinéraires de promenades et de randonnées pédestres, cyclistes et équestres) ou en aidant à la reprise des fonds de commerces et de la recherche de repreneurs pour de maintenir les commerces de proximité
				Assurer le dynamisme des zones d'activités des pôles en les spécialisant en direction d'activités artisanales, de petites et moyennes entreprises sous traitantes de celles présentes dans les zones départementales et dans celles de l'AgglO
Avantage concurrentiel et attractivité	**Maintenir l'attrait des zones d'activités et créer un avantage concurrentiel de localisation** en les spécialisant dans des activités de sous traitance des entreprises présentes dans les zones départementales et celles de l'AgglO (nécessite une concertation avec CG, CCI, ADEL, entrepreneurs)	**Développer les énergies renouvelables** en tirant partie de la force de reconversion/capacité d'investissement des exploitations beauceronnes (installation de panneaux solaires sur les hangars, récupération des eaux de pluies, éoliennes, production de bioéthanol)	**Tirer partie de l'amélioration de l'accessibilité au niveau national et européen pour relancer le dynamisme économique local** en fixant des activités autour des zones d'Artenay et d'Escrennes. **Eviter le simple transit**	**Accompagner le développement des pôles avec celui de l'économie résidentielle** en tirant partie des effets de la croissance économique liée au développement des activités dans les zones départementales

Tableau 9 : Enjeux de développement sociaux

ENJEUX	BA	AgglO	Agriculture	A19	Transport	Gouvernance
Besoins en logement	**Répondre aux besoins en logements**	**Répondre aux besoins en logements** en concentrant le développement de l'habitat dans les pôles disposant de services, de dessertes en transport en commun (nécessite une concertation entre l'AgglO et les territoires alentours)		**Répondre aux besoins en logement des employés des zones d'activités départementales**		**Organiser le développement cohérent de l'habitat** en favorisant les pôles disposant de services, de dessertes en transport en commun. **Sensibiliser aux conséquences d'un développement axé sur l'accueil de nouvelles populations** (augmentation des besoins en équipement et services). **Avoir un parc locatif permettant le renouvellement de population** nécessaire au maintien des services et équipements
Mixité sociale et fonctionnelle	**Veiller à la stabilité du marché immobilier à proximité de la base**	**Veiller à la préservation d'un espace de respiration aux portes de l'agglomération** en limitant le report de ses activités dans les territoires du Nord		**Aider les demandeurs d'emploi du territoire** en les mettant en relation avec les entreprises des zones d'activités se développant le long de l'A 19	**Assurer une certaine mixité sociale des territoires les plus éloignés de l'aire urbaine d'Orléans** en disposant d'une offre (fréquence, horaires, tarifs) en transport en commun suffisante (nécessite une coordination entre les différentes autorités organisatrices de transport)	**Inciter au développement de l'intercommunalité par régions agricoles** en détaillant les problématiques communes (attractivité et accueil de population (PLH), rapport à l'AgglO, dynamisme économique, potentialités touristique, identité paysagère, déplacements, transports en commun) **Maintenir une certaine autonomie en terme de services à la population et d'équipements vis-à-vis de l'agglomération orléanaise** en conservant commerces, médecins généralistes, hôpital et maisons de retraite (Neuville et Patay), accueil des personnes âgées, maison médicale et foyers-logements, associations d'aide à la personne et au maintien à domicile
Conflits d'usage		**Lutter contre la tendance au report des activités jugées « indésirables » sur les territoires limitrophes de l'AgglO (CET, prison, etc.)**	**Limiter les conflits d'usage entre les activités** en préservant des zones pour l'activité agricole loin des zones urbanisées	**Limiter les problèmes liés au report du trafic sur le réseau local** en concentrant les activités logistique et en privilégiant le développement de l'habitat dans les zones bien desservies		**Anticiper les problèmes de délinquance** notamment - en développant l'offre en équipements sportifs et culturels et en animation à destination des jeunes - en appliquant une politique de surveillance en lien avec celle pratiquée sur l'AgglO afin de limiter le report des infractions (petite délinquance, drogue sur les territoires de la Forêt notamment)
Accès		**Dimensionner les voies d'accès** en fonction du nombre d'emplois et du trafic poids lourds attendus	**Faciliter les accès** en préservant le réseau vicinal d'un trop fort trafic	**Etudier les besoins de contournement, d'aménagement de voies** pour les communes situées sur la RNIL 20 et 152 qui deviendront des « entrées-sorties » de l'A 19 sur l'agglomération (Chevilly, Cercottes, Chilleurs, Loury)	**Tirer partie du maillage du territoire par des voies ferrées** pour relier les pôles secondaires de développement à l'agglomération (ligne Orléans-Pithiviers)	**Aborder les problèmes de déplacements** en partenariat avec l'AgglO et le Conseil Général pour faciliter les déplacements sur les RNIL 152, RNIL 20, D 955, D 97

Tableau 10 : Enjeux de développement environnementaux

ENJEUX	BA	AgglO	Agriculture	A19	Transport	Gouvernance
Préservation de l'identité territoriale		**Préserver le rôle d'espace de transition des territoires du Nord de l'agglomération entre celle-ci et le bassin parisien** en limitant le report des activités	**Préserver l'identité agricole des territoires** en conservant l'intégrité des parcelles des espaces agricoles et forestiers			**Sensibiliser à la cohérence territoriale des régions agricoles** **Affirmer la coupure de l'urbanisation entre les limites de l'agglomération et l'A 19 au niveau des communes de Saint-Lyé-la-Forêt, Chevilly et Huêtre** afin que l'A 19 ne devienne pas une « super-rocade » de l'agglomération orléanaise et que l'aire urbaine d'Orléans ne rejoigne l'échangeur avec l'A 10
Préservation des caractéristiques paysagères		**Veiller à l'intégration paysagère des équipements, à la consommation d'espace et à l'artificialisation des sols** en limitant les extensions autour des hameaux	**Préserver les caractéristiques paysagères locales** en conservant les espaces naturels, agricoles et forestiers, en contrôlant la qualité des constructions	Valoriser les territoires traversés à l'aide du 1% paysage	Valoriser les territoires traversés à l'aide d'un dispositif similaire au 1% paysage	**Concilier développement économique et création de richesse et d'emplois avec préservation du cadre de vie, du patrimoine architectural et paysager et des terres agricoles**
Consommation d'espace		**Maîtriser l'étalement urbain en privilégiant les opérations de densification des bourgs par rapport aux extensions urbaines pour l'habitat et des opérations de réhabilitations de friches et d'aménagement de terrains mutables pour les activités**				**Anticiper la pénurie de réserves foncières** en accueillant des entreprises nécessitant peu de surface d'implantation **Maîtriser l'étalement urbain dû au phénomène de réduction de la taille des ménages et à la forte demande de constructions de type pavillonnaire** en incitant à la production d'opérations d'habitat comportant des logements de type semi-collectif
Pollution due au trafic	**Limiter les migrations pendulaires** en accueillant les ménages à proximité de la base	**Limiter les migrations pendulaires** en maîtrisant la dépendance à l'agglomération en terme d'emploi		**Minimiser les nuisances dues au trafic** notamment au niveau des échangeurs	**Réduire la circulation poids-lourds, les nuisances et les encombrements du réseau local** en favorisant le fret (plate-forme de ferroutage, doublement de voies, etc.)	**Limiter le trafic poids-lourds aux abords des pôles** en privilégiant le développement de l'économie résidentielle
Besoins en déplacement	**Répondre aux besoins en déplacement** en organisant des dessertes en transport en commun liées à l'activité de la base (fréquences, horaires, coordination entre les autorités organisatrices de transport)	Idem pour l'activité des zones			**Développer un maillage interne de transport en commun** avec rabattement sur les pôles connectés à divers réseaux de transport (nécessite une coordination entre les AOT)	**Limiter les besoins en déplacement** en centralisant l'accueil de population dans les communes déjà desservies par les transports en commun. **Sinon, développer le maillage en transport en commun vers les pôles relais** afin de relier les populations aux services et de les rabattre sur les lignes du réseau de transport existantes
Eau			**Préserver la nappe phréatique de Beauce ainsi que la qualité de son eau** en limitant l'irrigation et en pratiquant un apport d'engrais raisonné			**Prévoir un dimensionnement de l'approvisionnement en eau et des évacuations/traitements en liaison avec les projets d'opération d'habitat**

C. Les solutions pouvant être impulsées par la DDE

La partie suivante propose des pistes de solutions permettant de répondre à certains enjeux énoncés ci-dessus : ces pistes ont été formulées en tenant compte du champ d'action de la DDE. Elles sont présentées par domaine d'action.

Paysage et architecture

- Veiller à l'intégration paysagère des équipements publics, limiter la consommation d'espace et l'artificialisation des sols. Lors de l'appel à projet pour le 1% paysage, favoriser ceux préservant les caractéristiques paysagères locales.

Habitat, rénovation urbaine, logement social, et accessibilité

- Favoriser le développement de l'habitat dans les pôles disposant de services, de desserte en transport en commun. Favoriser les opérations de densification des bourgs, de réhabilitation de friches, d'aménagement de terrains d'activités mutables.
- Sensibiliser les communes à la nécessité d'avoir un parc de logements locatifs en vue d'assurer un certain renouvellement de la population.
- Assurer une certaine mixité sociale des territoires les plus éloignés de l'agglomération d'Orléans en incitant à la coordination entre les différentes autorités organisatrices de transport.

Environnement et aménagement durable, planification territoriale, application du droit des sols, connaissance des territoires

- Poursuivre la présente réflexion en concertation avec les acteurs locaux de l'aménagement et du développement des territoires afin d'élaborer des scénarios de développement. Participer à la rédaction de pistes d'actions que les territoires s'approprient. Puis aider à leur réalisation.
- Apporter aux territoires une vision des enjeux à long terme auxquels ils sont soumis. Les sensibiliser à la nécessité de planifier leur développement en concertation avec les territoires alentours, y compris avec l'agglomération, afin de maîtriser ce même développement.
- Sensibiliser à l'intérêt de préserver un espace de respiration aux portes de l'agglomération pour limiter le report des activités depuis celle-ci.
- Sensibiliser les communes aux conséquences d'un développement axé sur l'accueil de nouvelles populations. Attirer l'attention sur les conflits d'usage, la capacité non extensible des infrastructures routières.
- Préserver l'intégrité des parcelles agricoles et forestière de l'urbanisation et du développement de surfaces d'activités.
- Inciter au développement des énergies renouvelables.

Sécurité, transports

- Etudier les besoins de contournement, d'aménagement de voies pour les communes situées sur la RNIL 20 et 152 qui deviendront des « entrées-sorties » de l'A 19 sur l'agglomération (Chevilly, Cercottes, Chilleurs, Loury) afin de minimiser les nuisances dues au trafic.
- Participer au développement de modes de transport alternatifs à la voiture en incitant à la réalisation de PDU intercommunaux.

- Appuyer le développement du transport par voies ferrées (fret et voyageur).

Ingénierie de l'appui territorial

- Participer à l'institution d'une concertation entre les acteurs de l'aménagement de l'agglomération orléanaise les territoires alentours.
- Inciter au développement de l'intercommunalité par régions agricoles en explicitant leur cohérence territoriale et en détaillant les problématiques susceptibles de fédérer les territoires (Cf. enjeux).
- Veiller à la préservation de la qualité et de la quantité des réserves en eau. Sensibiliser les élus aux problématiques d'approvisionnement en eau et d'assainissement.

Notons bien qu'il ne s'agit pas d'actions résultant d'une démarche prospective mais, au contraire de solutions permettant de mettre en place une telle démarche.

La figure suivante schématise l'essentiel des enjeux de développement auxquels les territoires du Nord de l'agglomération orléanaise doivent être sensibilisés.

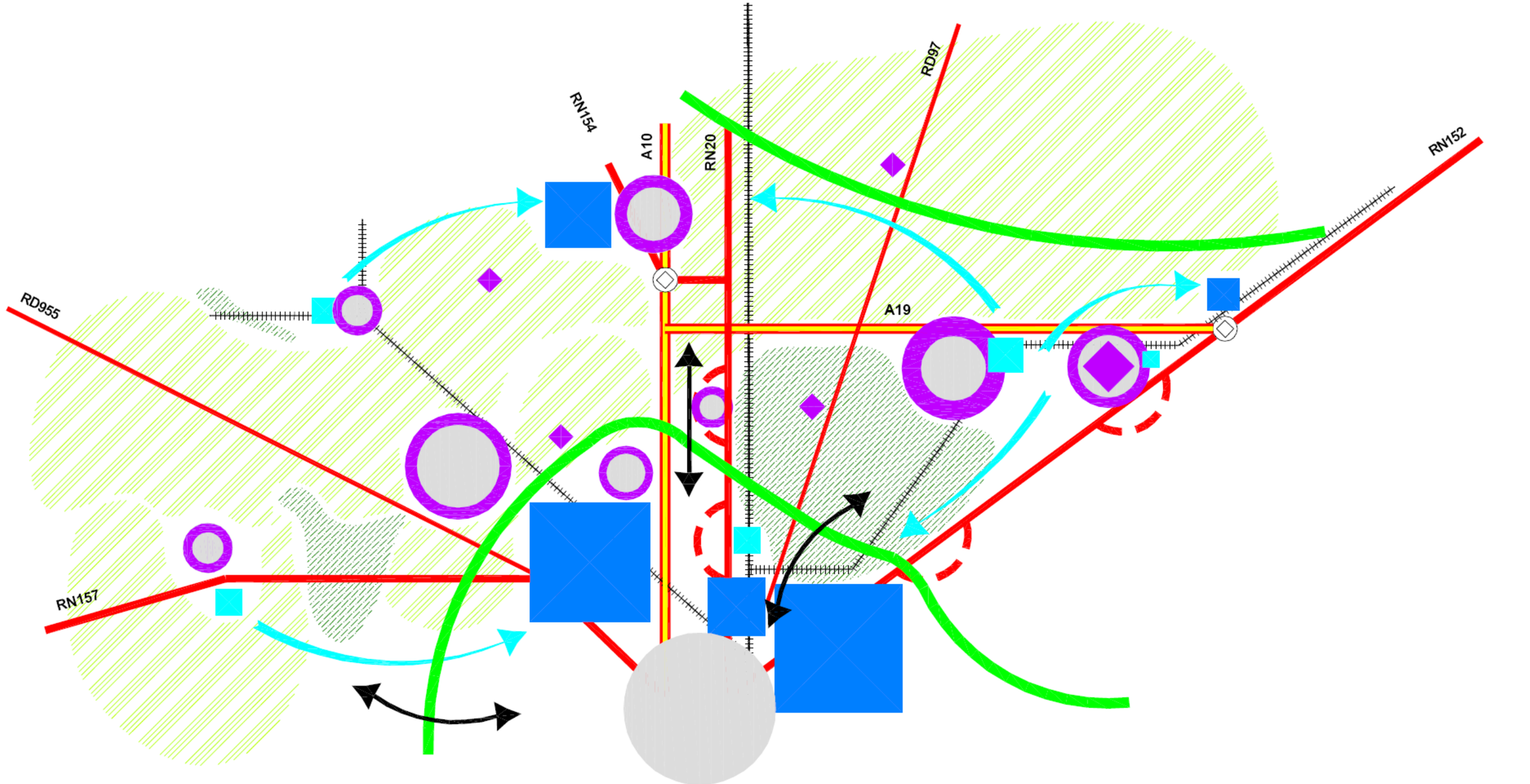


Figure 34 : Gérer un espace de transition-respiration

Synthèses des enjeux : gérer un espace de transition-respiration

Lors de la première partie de cette étude, nous avions conclut quant à l'identité des territoires du Nord de l'agglomération orléanaise : ces territoires constituent un espace de transition, un espace multipolarisé car soumis à deux principales influences qui impactent son fonctionnement.

L'analyse des enjeux pour un développement durable de cet espace a mis en évidence la nécessité de préserver un espace de respiration entre l'agglomération orléanaise et le bassin parisien. En effet, la croissance de l'agglomération orléanaise a besoin d'un tel espace pour que son propre développement puisse être qualifié de durable. Il permettra de :

- préserver les surfaces agricoles pour permettre un approvisionnement de proximité et maintenir la puissance de l'activité agricole,
- disposer d'un tissu de petites et moyennes entreprises pour ancrer les grands établissements au territoire,
- accueillir les populations susceptibles de répondre aux besoins de main d'œuvre des zones d'activités départementales,
- etc.

Par ailleurs, la préservation d'un espace de respiration aux portes de l'agglomération présente des atouts en terme de conservation de la biodiversité, de l'identité paysagère et architecturale locale.

Les pistes de solutions avancées consistent alors à gérer cet espace, et non à le figer. Leur mise en œuvre nécessitera une mobilisation de tous les acteurs de l'aménagement et du développement local. La structuration d'une gouvernance territoriale permettant concertation et coopération figure donc en tête des enjeux à relever.

CONCLUSION DE L'ETUDE

Le présent rapport constitue la première phase d'une démarche prospective : une phase exploratoire visant la compréhension des dynamiques territoriales. Ainsi, au terme de cette étude, l'identité et le fonctionnement des territoires du Nord de l'agglomération orléanaise sont mieux connus. En résumé, il s'agit d'un espace périurbain, assimilé dans les mentalités à un espace agricole de part la puissance économique de cette activité et son omniprésence dans le paysage. Cet espace est multipolarisé mais possède une dynamique économique interne grâce à la présence de nombreux pôles d'emploi aux activités diversifiées. Toutefois, il est largement dépendant du pôle d'emploi d'Orléans et est soumis à un phénomène de desserrement de l'habitat en provenance de l'agglomération orléanaise. Cela entraîne une forte consommation des espaces agricoles et forestiers. Les pôles maillant ces territoires ne communiquent pas particulièrement les uns avec les autres, ni avec l'agglomération. L'intercommunalité reste faiblement présente.

Au regard de ces caractéristiques, les futurs possibles pour les territoires du Nord de l'agglomération orléanaise sont de deux ordres :

- Devenir un espace de desserrement de l'activité de l'agglomération (scénario du laisser-faire).

ou

- Devenir un espace de transition-respiration aux portes de l'agglomération et des franges franciliennes (scénario volontariste).

Ce dernier scénario nécessite la définition de stratégies proactives de la part des acteurs locaux du développement et de l'aménagement des territoires. La mise en place des solutions proposées dans cette étude ne pourra être effective que sous condition de coopération et de portage politique.

Finalement l'action majeure à mettre en place par la DDE pour relever le défi d'un développement durable pour les territoires du Nord de l'agglomération orléanaise consiste à amener les territoires à réaliser la deuxième phase de la démarche prospective : l'élaboration d'une stratégie d'action commune. Elle consiste dans la préparation aux impacts prévisibles et la provocation des changements souhaités.

Les prochains questionnements qu'il conviendra de se poser avec les territoires sont donc les suivants :

- De quels moyens d'actions disposons-nous ?
- Quelle évolution jugeons-nous souhaitable ?
- Comment pouvons-nous réaliser ce futur souhaitable ?

BIBLIOGRAPHIE

ADIL du Loiret, *Observatoire de l'habitat* : document de travail, version de Novembre 2007.

Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Orléanaise, *Potentiel d'accueil d'entreprises dans les parcs d'activités existants et en projet*, Janvier 2006.

Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Orléanaise, *Le marché foncier dans la région d'Orléans période 2002-2005*, Septembre 2007.

Agglomération orléanaise, *SCOT de l'agglomération orléanaise*, document arrêté le 21 juin 2007.

Ambiaud E., Blanc M. et Schmitt B., *Les bassins de vie des bourgs et petites villes* : une économie résidentielle et souvent industrielle, Insee première, n° 954, avril 2004.

Armée de l'air, *Base aérienne 123 d'Orléans-Bricy « Charles Paoli »* : L'avenir, on n'a pas à le prévoir, mais à le permettre... ».

Atelier de Paysage J.P. Saurin pour le Conseil Général du Loiret, *Atlas des Paysages du Loiret*, Février 2007.

Atheis Conseil & UMR CITERES, CNRS-Université de Tours pour la DDE du Loiret, *Les Rapports* : Les pôles d'équilibre à l'agglomération orléanaise, Août 2006.

Chambre de Commerce et d'Industrie du Loiret, *Registre des parcs d'activités*, édition 2004.

Chambre de Commerce et d'Industrie de la Région Centre, *Enjeux d'Aménagement du territoire et d'Infrastructures en région Centre*, Juin 2006.

Centre d'Etude sur le Développement des Territoires et l'Environnement, Université d'Orléans, *L'arrivée de l'A19 dans le Loiret* : hypothèses de développement démo-économique.

Centre d'Etude Techniques de l'Equipement de l'Est pour le Ministère des Transport, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer, *Autoroute A 19 section Artenay (A 10)-Courtenay (A 6)* : les engagements de l'Etat, Juillet 2003.

Centre d'Etude Techniques de l'Equipement Normandie Centre pour la DRE Centre, *L'accession sociale en région Centre* : influence du prêt à taux zéro sur l'étalement urbain, Juillet 2001.

Conseil Général du Loiret, Loiret 2015 : construire un développement équilibré de ses territoires pour offrir une vie de qualité à tous ses habitants, diagnostic, enjeux et préconisations, 2004.

Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt du Loiret, Service Départemental de la Statistique Agricole, *Portrait de l'agriculture du Loiret en 2000*, Agreste Loiret 2003. (CD)

Direction Départementale de l'Equipement, *Charte d'Itinéraire A 19 Artenay-Courtenay :* 1% « Paysage et développement », Octobre 2006.

Direction Régionale de l'Equipement Bretagne et Pays de la Loire, *Les dossiers* : évolution des villes petites et moyennes de Bretagne et des Pays de la Loire, Octobre 2007.

Direction Régionale de l'Equipement du Centre pour le Ministère des Transport, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer ; *Corridor Ile de France-Tours* : éléments pour un dialogue territorial, Septembre 2006.

Direction Régionale de l'Equipement du Centre & Préfecture de la région Centre, *Les enjeux d'aménagement du territoire régional* : mission prospective & *Scénarios d'évolution du territoire à l'horizon 2030* : trames morphologiques et hypothèses, Mai 2007.

Direction Régionale de l'INSEE Centre, Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Orléanaise, DRE Centre, DDE du Loiret, Conseil Régional du Centre, Caisse des Dépôts et Consignation, *Portrait de l'aire urbaine d'Orléans*, Blois : Rollin Imprimeur, Décembre 2002.

Direction Régionale de l'INSEE Centre, *Les dossiers de l'Insee Centre* : bilan économique et social de la région Centre, n°12, 2007.

Insee avec la participation de IFEN, INRA, SCEES, *Structuration de l'espace rural* : une approche par les bassins de vie, Rapport pour la Datar, juillet 2003 (disponible sur le site internet de l'Insee, sous la rubrique La France en faits et chiffres, thème Territoire, Les bassins de vie).

Julien Ph., *Les bassins de vie, au cœur de la vie des bourgs et petites villes,* Insee première, n° 953, avril 2004.

Pays Beauce Gâtinais en Pithiverais, *SCOT du Pays Beauce Gâtinais en Pithiverais* : diagnostic de territoire.

Pays Forêt d'Orléans Val de Loire, *Actualisation de la charte de développement* : diagnostic territorial actualisé, Juillet 2005.

Pays Forêt d'Orléans Val de Loire, *Charte de développement du Pays « Forêt d'Orléans Val de Loire »*, Octobre 2005.

Pays Forêt d'Orléans Val de Loire, *Etude sur les services à la population*, Janvier 2006.

Pays Loire Beauce, *Charte de développement*, Mars 2005.

Pays Loire Beauce, *Contrat Régional de Pays* 2006-2010.

Pays Loire Beauce, *Diagnostic de territoire*, Mars 2005.

Pays Loire Beauce, *Etude sur les services à la population*, Février 2006.

Préfecture de la Région Centre, Région Centre, *Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013*.

Syndicat mixte pour la révision partielle du schéma directeur de la région urbaine d'Orléans, *Schéma Directeur de la région urbaine d'Orléans, partie périphérique* : projet pour 2015, 2000.

Vergneau Gustave, rapporteur pour la Région Centre, *Région Centre : des leviers pour préparer l'avenir* : « se souvenir du futur... », Octobre 2007.

ERRATUM

Pour les régions agricoles, lire « Orléanais » au lieu de « Forêt d'Orléans »

TABLES DES MATIERES

SOMMAIRE **5**

INTRODUCTION **7**

LES TERRITOIRES DU NORD DE L'AGGLOMERATION ORLEANAISE : **9**

UN ESPACE MULTIPOLARISE **9**

I. UN ESPACE MULTIPOLARISE A LA JONCTION ENTRE LES FRANGES FRANCILIENNES ET L'AGGLOMERATION ORLEANAISE 10

A. La cohérence territoriale du Nord de l'agglomération orléanaise *10*

1. La détermination du périmètre de la zone d'étude 10
2. Un découpage pertinent au sein de la zone d'étude : les régions agricoles 12

B. Un espace maillé par des réseaux de communication structurants *14*

1. Un territoire de passage 14
2. Organisation de l'urbanisation : une structuration de l'espace le long des axes de communication 18

C. Une relation avec les pôles extérieurs tournée quasi exclusivement vers l'agglomération orléanaise ... *19*

1. Des migrations alternantes influencées par le pôle d'emploi d'Orléans 19
2. Une attractivité résidentielle s'exerçant prioritairement sur la population de l'agglomération orléanaise 24

Une attractivité contrastée et évolutive des territoires 24
Structure de la population : une homogénéité qui perdure 26
Quelle provenance pour les nouveaux arrivants ? 27

D. Une urbanisation diffuse *32*

1. Une offre en services irrégulièrement répartie 32

L'analyse des bassins de vie et de l'indice de diversité 32
Le cas particulier de l'offre en transport en commun 33

2. Des mutations foncières et des prix significatifs d'une demande conséquente 34

Etude des marchés fonciers et immobiliers 34
Composition du parc de logements et occupation 36
Taux de construction et évolution du parc de logement 38

II. UN DYNAMISME ECONOMIQUE INTERNE PORTE PAR DE MULTIPLES CENTRALITES 40

A. Des caractéristiques sociaux-démographiques en faveur du dynamisme économique des territoires *40*

1. Une large part d'actifs occupés parmi la population 40
2. Une répartition des catégories socio-professionnelles caractéristique des espaces sous influence urbaine 42
3. Une richesse des résidents plus importante en Forêt d'Orléans 44

B. Une identité territoriale avant tout fondée sur l'activité agricole *45*

1. L'omniprésence de l'agriculture dans le paysage 45
2. La puissance économique de l'activité agricole 47

C. Des pôles d'emploi spécialisés dans des secteurs d'activité diversifiés *49*

1. Un maillage territorial de pôles d'emploi 49
2. Une activité économique spécialisée dans les industries de bien de consommation, le commerce et les services aux entreprises 51

L'influence de la spécialisation du département dans le secteur du transport-logistique 51
Les autres secteurs d'activité et leur répartition sur le territoire 52

3. Une organisation spatiale des activités garante d'une certaine stabilité du dynamisme économique 54

La présence d'un tissu dense de petites entreprises 54
Un renforcement des pôles à travers les créations d'établissements 55

III. UNE ORGANISATION DE LA GOUVERNANCE ESSENTIELLEMENT A L'ECHELLE COMMUNALE 56

A. La prise de compétence par les communes de l'aménagement et du développement de leur territoire .. *56*

1. Une volonté d'anticipation du développement urbain dans les communes dynamiques 56
2. Une disparité territoriale des capacités d'investissement 57

B. La faible présence de l'intercommunalité *58*

C. Un regroupement thématique et multi-périmètres *60*

1. Une coopération au périmètre variable 60

SYNTHESE DES ATOUTS ET DES FAIBLESSES DES TERRITOIRES SITUES AU NORD DE L'AGGLOMERATION ORLEANAISE. 63

1. Atouts 63
2. Faiblesses 64

L'EVOLUTION DE LA DYNAMIQUE DE FONCTIONNEMENT **67**

DES TERRITOIRES DU NORD DE L'AGGLOMERATION ORLEANAISE 67

ET LES ENJEUX DE DEVELOPPEMENT 67

A MOYEN ET LONG TERME 67

I. LES PRINCIPAUX ELEMENTS INFLUENÇANT LE FONCTIONNEMENT ET L'ORGANISATION SPATIALE DE LA ZONE D'ETUDE 68

A. Le développement de l'agglomération orléanaise 68

1. La croissance de l'agglomération orléanaise 68
2. Une multitude de projets sur le quart Nord-Ouest 70
3. Les impacts prévisibles 74

B. L'arrivée de l'A 19 77

1. La situation de carrefour de la zone 77
2. Un projet routier pour une ouverture vers l'Est 77
3. Les impacts de ce nouvel axe 77

C. La Base Aérienne 123 Orléans-Bricy 80

1. L'activité actuelle de la Base Aérienne 123 80
2. Des projets de renforcement de la Base Aérienne 81
3. Les impacts prévisibles 81

D. Les projets ferroviaires 82

1. Un maillage de voies 82
2. Des projets de réouvertures de lignes 82
3. Les impacts prévisibles 82

E. Les politiques d'aménagement et de développement des communes 84

1. L'état d'avancement des documents d'urbanisme 84
2. Des projets de développement basés essentiellement sur l'accueil de nouvelles populations 85
3. Les impacts prévisibles 87

II. LES PRINCIPAUX ENJEUX DE DEVELOPPEMENT ET SOLUTIONS PERMETTANT DE LES RELEVER 89

A. Les principes du développement durable et les apports du Grenelle de l'environnement 89

B. Les enjeux de développement d'un espace de transition-respiration 90

C. Les solutions pouvant être impulsées par la DDE 95

SYNTHESES DES ENJEUX : GERER UN ESPACE DE TRANSITION-RESPIRATION 99

CONCLUSION DE L'ETUDE 101

BIBLIOGRAPHIE 102

ERRATUM 103

TABLES DES MATIERES 104

INDEX 106

TABLES DES PHOTOGRAPHIES 106
TABLES DES TABLEAUX 106
TABLES DES FIGURES 106
TABLES DES ANNEXES 107

INDEX

Tables des photographies

PHOTO 1 : PAYSAGES RESPECTIVEMENT DE GRANDE BEAUCE, DE PETITE BEAUCE ET DE LA FORET D'ORLEANS..... 13
PHOTO 2 : BOURGS RESPECTIVEMENT DE GRANDE BEAUCE, DE PETITE BEAUCE ET DE LA FORET D'ORLEANS..... 13
PHOTO 3 : VUE SUR L'A 10 DEPUIS LA D 5..... 77
PHOTO 4 : ANIMATION DU PAYSAGE..... 77
PHOTO 5 : CHANTIER DE L'A 19 NECESSITANT LA DEMOLITION D'UNE PARTIE DU VIADUC DE L'AEROTRAIN..... 82

Tables des tableaux

TABLEAU 1 : STRUCTURE ET EVOLUTION DE LA POPULATION PAR TRANCHE D'AGE (%)..... 27
TABLEAU 2 : EVOLUTION DE L'INDICE DE JEUNESSE..... 27
TABLEAU 3: AGE DU PARC DE RESIDENCES PRINCIPALES..... 37
TABLEAU 4 : EVOLUTION DE LA COMPOSITION DES PARCS DE LOGEMENTS..... 39
TABLEAU 5 : EVOLUTION DES COMPOSANTES..... 40
TABLEAU 6 : EVOLUTION DES TAUX DE CHOMAGE ET D'ACTIVITE DEPUIS 1999..... 41
TABLEAU 7 : AMPLEUR DU TRAFIC SUR LES PRINCIPAUX AXES ROUTIERS..... 70
TABLEAU 8 : ENJEUX DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUES..... 91
TABLEAU 9 : ENJEUX DE DEVELOPPEMENT SOCIAUX..... 92
TABLEAU 10 : ENJEUX DE DEVELOPPEMENT ENVIRONNEMENTAUX..... 94

Tables des figures

FIGURE 1 : LOCALISATION DE LA ZONE D'ETUDE..... 10
FIGURE 2 : PERIMETRES DES BASSINS DE VIE..... 11
FIGURE 3 : COMMUNES DE LA ZONE D'ETUDE SELON LEUR APPARTENANCE AUX REGIONS AGRICOLES..... 12
FIGURE 4 : LOCALISATION DE LA ZONE D'ETUDE ET DES AXES STRUCTURANTS LA TRAVERSANT..... 15
FIGURE 5 : REPARTITION DE LA POPULATION LE LONG DES AXES ROUTIERS..... 18
FIGURE 6 : ETENDUE DE L'AIRE URBAINE D'ORLEANS..... 19
FIGURE 7 : COMPARAISON DES MIGRATIONS ALTERNANTES ENTRE REGIONS AGRICOLES..... 22
FIGURE 8 : COMPARAISON DES MIGRATIONS RESIDENTIELLES ENTRE REGIONS AGRICOLES..... 29
FIGURE 9 : ETENDUE DES FRANGES FRANCILIENNES..... 30
FIGURE 10 : ACCESSIBILITE DES COMMUNES PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN..... 33
FIGURE 11 : NOMBRE DE LOGEMENTS COMMENCES ENTRE 1998 ET 2006..... 35
FIGURE 12 : TAUX DE LOGEMENTS INDIVIDUELS PAR COMMUNE..... 36
FIGURE 13 : POURCENTAGE DE LOCATAIRES PARMIS LES HABITANTS DES RESIDENCES PRINCIPALES..... 37
FIGURE 14 : TAUX DE CHOMAGE PAR COMMUNE..... 41
FIGURE 15 : COMPARAISON DE LA REPARTITION DES ACTIFS PAR CSP..... 42
FIGURE 16 : DISTRIBUTION DES REVENUS MOYENS ANNUELS PAR UNITE DE CONSOMMATION (EN EUROS)..... 44
FIGURE 17 : PART DE LA SAU DANS LA SUPERFICIE CANTONALE EN 2000..... 45
FIGURE 18 : TAILLE MOYENNE DES EXPLOITATIONS PAR COMMUNE..... 46
FIGURE 19 : REPARTITION DES EXPLOITATIONS SELON L'ORIENTATION TECHNICO-ECONOMIQUE EN 2005..... 47
FIGURE 20 : REPARTITION DES POLES D'EMPLOI..... 49
FIGURE 21 : LES ZONES D'ACTIVITES DU NORD DE L'AGGLOMERATION ORLEANAISE :..... 50
FIGURE 22 : ETABLISSEMENTS : LOCALISATION, NOMBRE ET ACTIVITE PRINCIPALE EXERCEE..... 52
FIGURE 23 : ETABLISSEMENTS : LOCALISATION, NOMBRE ET CLASSE D'EFFECTIFS SALARIES..... 54
FIGURE 24 : ENSEMBLE DES CREATIONS D'ETABLISSEMENTS PAR COMMUNE EN 2006..... 55
FIGURE 25 : ETAT D'AVANCEMENT DES DOCUMENTS D'URBANISME..... 56
FIGURE 26 : POTENTIEL FISCAL DES COMMUNES..... 57
FIGURE 27 : LES EPCI A FISCALITE PROPRE DU LOIRET EN JANVIER 2008..... 59
FIGURE 28 : ADHESIONS DES COMMUNES A DES SYNDICATS INTERCOMMUNAUX ET MIXTES EN 2008..... 60
FIGURE 29 : PERIMETRE DES PAYS DU LOIRET..... 61
FIGURE 30 : CARTE DE SYNTHESE DE L'ORGANISATION D'UN ESPACE MULTIPOLARISE..... 66
FIGURE 31 : PLAN MASSE DES PORTES DU LOIRET SUD..... 72

FIGURE 34 : GERER UN ESPACE DE TRANSITION-RESPIRATION 97

Tables des annexes

ANNEXE I : Les ensembles paysagers du Loiret : correspondance avec les régions agricoles
ANNEXE II : Extrait de la carte présentant les lignes du réseau de transport en commun du Loiret
ANNEXE III : Typologie des bassins de vie selon leur dynamique démographique
ANNEXE IV : Article L121-1 du Code de l'Urbanisme
ANNEXE V : Aperçu de l'ensemble des projets concernant le quart Nord-Ouest de l'agglomération orléanaise
ANNEXE VI : Extrait du rapport de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Orléanaise sur l'étude « Quart Nord-Ouest de l'agglomération orléanaise »
ANNEXE VII : Comptes-rendus des entretiens réalisés avec les acteurs locaux de l'aménagement et du développement des territoires

Annexe I : Les ensembles paysagers du Loiret : correspondance avec les régions agricoles

Source : Atlas des paysages du Loiret

Annexes II : Extrait de la carte présentant les lignes du réseau de transport en commun du Loiret

Source : www.ulys-loiret.com

Annexe III : Typologie des bassins de vie selon leur dynamique démographique

Pour étudier l'évolution des bassins de vie en termes de population, quatre périodes ont été prises en compte, dont les limites correspondent à des années de recensement : 1962-1975, 1975-1982, 1982-1990 et 1990-1999. Pour chaque période, l'évolution de la population d'un bassin de vie est parfois négative, sinon elle peut évoluer plus ou moins vite que celle de l'ensemble des 1 745 bassins de vie. Ces trois possibilités pour chaque période permettent de définir 6 profils-types de bassins de vie :

- Les bassins de vie possédant une dynamique démographique assez forte et régulière
- Les bassins de vie possédant une dynamique démographique irrégulière ou modérée
- Les bassins de vie possédant une croissance plus ou moins récente
- Les bassins de vie présentant un déclin confirmé
- Les bassins de vie présentant un déclin récent
- Les bassins de vie présentant un profil incertain

Annexe IV : Article L121-1 du Code de l'Urbanisme

Les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme et les cartes communales déterminent les conditions permettant d'assurer :

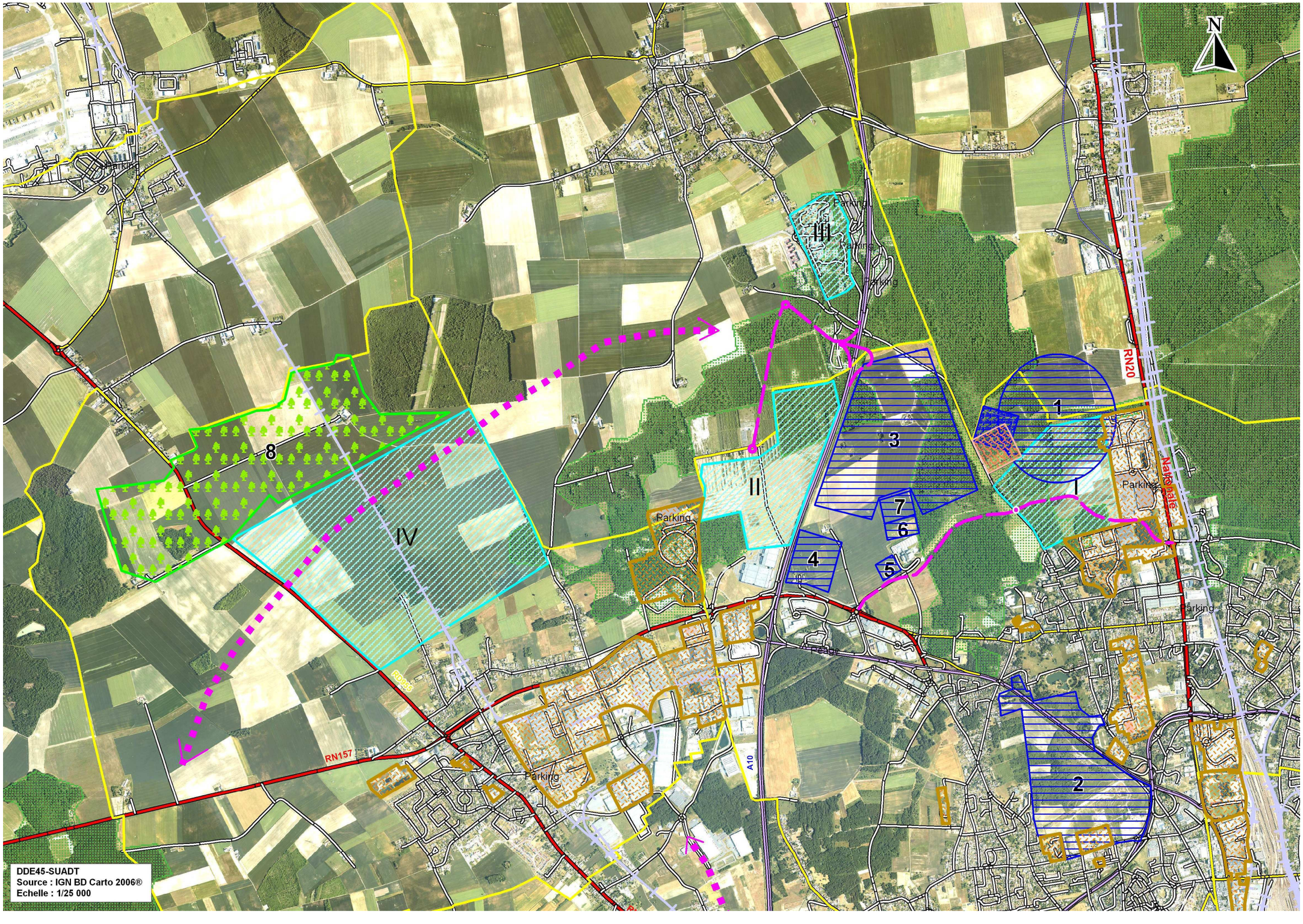
1° L'équilibre entre le renouvellement urbain, un développement urbain maîtrisé, le développement de l'espace rural, d'une part, et la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des espaces naturels et des paysages, d'autre part, en respectant les objectifs du développement durable,

2° La diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale dans l'habitat urbain et dans l'habitat rural, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, notamment commerciales, d'activités sportives ou culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics, en tenant compte en particulier de l'équilibre entre emploi et habitat, de la diversité commerciale et de la préservation des commerces de détail et de proximité ainsi que des moyens de transport et de la gestion des eaux,

3° Une utilisation économe et équilibrée des espaces naturels, urbains, périurbains et ruraux, la maîtrise des besoins de déplacement et de la circulation automobile, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des écosystèmes, des espaces verts, des milieux, sites et paysages naturels ou urbains, la réduction des nuisances sonores, la sauvegarde des ensembles urbains remarquables et du patrimoine bâti, la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature.

Source : http://www.legifrance.gouv.fr

Annexe V : Aperçu de l'ensemble des projets concernant le quart Nord-Ouest de l'agglomération orléanaise



Annexe VI : Extrait du rapport de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Orléanaise sur l'étude « Quart Nord-Ouest de l'agglomération orléanaise »

QUART NORD-OUEST DE L'AGGLOMERATION ORLEANAISE

REFLEXIONS SUR LA QUESTION ECONOMIQUE

Pour répondre aux besoins des entreprises désireuses de rester ou de s'implanter sur son territoire et participer ainsi à la dynamique du développement économique local, l'agglomération doit disposer d'une offre foncière adaptée à la demande dans toutes les branches d'activité : tertiaire, pme/pmi, production lourde, logistique.
Aujourd'hui, les acteurs économiques locaux sont confrontés à la faiblesse de l'offre existante. Cette situation fragilise l'attractivité orléanaise, d'autant plus dans le contexte actuel d'intense concurrence entre territoires.
Le SCoT arrêté en juin 2007 définit les orientations sur lesquelles faire reposer la réponse de l'agglomération dans ce domaine. Elle passera nécessairement par l'aménagement de nouveaux secteurs de développement. La réflexion suivante vise à déterminer la place que prendra le grand quart nord-ouest dans cette problématique qui déborde largement le cadre de l'agglomération.

I - QUANTIFICATION DE L'OFFRE NECESSAIRE A L'ACCUEIL D'ENTREPRISES

Une analyse de l'extension du tissu urbain de l'agglomération orléanaise entre 1995 et 2004 – menée à l'agence d'urbanisme par photos interprétation – montre que sur la période 28 ha ont été consommés en moyenne chaque année pour l'activité économique hors commerce (sur 103 ha au total).
Sur cette base et compte tenu du contexte économique ainsi que des orientations du SCoT, les hypothèses d'évolution suivantes sont établies concernant successivement : 1) l'offre totale de foncier qui permettra de répondre aux besoins des entreprises à venir, 2) la ventilation de cette offre par types d'activité, et 3) la répartition géographique de ces différentes réponses :

1) le foncier à prévoir pour l'économie
La poursuite des tendances constatées entre 1995 et 2004 conduit à estimer à **476 ha** le foncier total que l'agglomération devra aménager pour répondre à la croissance économique du territoire d'ici 2025, terme du SCoT à l'étude :

Consommation moyenne / an en ha	Horizon de la prospective	soit en nb d'années (à partir de 2008)	Perspective de consommation foncière : total en ha
28	**2025**	**17**	**476**

2) la ventilation des besoins par types d'activité
La réflexion en ce domaine est guidée par deux constats : en matière de demande de grandes parcelles, le contexte économique fait que la demande concerne davantage la logistique que la production ; par ailleurs, de façon générale, la taille des parcelles est logiquement proportionnelle à la taille des établissements. Ces constats servent à établir un scénario de répartition des besoins précédents entre 3 types d'activités : logistique ; grands établissements de production ; pme / pmi et tertiaire.

Perspective de consommation foncière - Total		pour la logistique		pour les grands établissements de production		pour les pme / pmi et le tertiaire	
ha	%	%	ha	%	ha	%	ha
476	100%	**45%**	214	**25%**	119	**30%**	143

3) la répartition de l'offre par secteurs géographiques
L'agglomération se compose de territoires diversifiés ayant chacun des vocations particulières, comme cela figure dans le SCoT. Dans le domaine économique, la complémentarité des fonctions de

chaque espace permettra à l'ensemble du territoire de répondre à la diversité de la demande des établissements :

- **dans le tissu urbain central** de l'agglomération, bien équipé en services et moyens de déplacements, les grandes opérations d'urbanisme futures (par exemple aux Groues, après les réalisations de l'îlot de la Râpe) ou certains lieux stratégiques (comme le long de la RN20 au voisinage des gares d'Orléans et des Aubrais) seront les lieux privilégiés d'implantation des **nouvelles entreprises tertiaires**.

- **dans le milieu moins densément urbanisé**, les zones d'activités existantes ou à créer qui figurent dans les POS et PLU des communes de l'agglomération permettront d'offrir une réponse aux besoins des futures **petites et moyennes entreprises**, notamment d'artisanat – ce qui n'exclu pas pour autant l'activité de pointe, comme actuellement dans le parc du Moulin à Olivet.
À noter que cette orientation préférentielle ne peut écarter la possibilité de voir certains parcs existants accueillir des grands établissements.

- **dans la périphérie de l'agglomération**, un ensemble de trois secteurs fournira l'essentiel de la réponse aux besoins des **grands établissements de production et de logistique**, consommateurs de parcelles de plusieurs hectares n'ayant pas leur place en milieu urbain.
Aujourd'hui, l'offre disponible dans ces secteurs est limitée et doit être notablement augmentée – sachant en particulier que l'intérêt est majeur pour « Orléans » de conforter sa place de quatrième pôle logistique français :

  - **au nord-est**, des disponibilités nouvelles seront créées avec l'aménagement de 74 ha correspondant aux dernières tranches du parc d'activités d'**Orléans-Charbonnière** – dont la vocation « technologique » doit rester la caractéristique dominante, et qui pourra en outre accueillir des pme / pmi, liées de préférence à la filière « cosmétique ».
  - **au sud**, l'agrandissement du parc d'**Orléans-Sologne** est à l'heure actuelle envisagé pour environ 70 ha, à vocation préférentielle « pharmaceutique ». Cette extension doit faire face à des difficultés environnementales et de desserte.
    Un projet supplémentaire de 200 ha situés à l'extrême sud de l'agglomération et débordant sur La Ferté-Saint-Aubin est par ailleurs évoqué sur le site des Relais, dont l'accessibilité demandera pour cela à être améliorée ;
  - **au nord-ouest**, Pôle 45 et ses différentes extensions (comme récemment aux Champs Rouges avec 39 ha) constitue le secteur le plus vaste et le plus demandé par les logisticiens dans l'agglomération orléanaise, en raison de sa proximité du carrefour autoroutier A10 / A71 et de l'ouverture prochaine de l'A19. Avec environ 300 ha, cet ensemble offre actuellement peu de disponibilités (hors le « seconde main » dont le potentiel variable n'est pas à négliger). Le Scot donne un rôle prépondérant à l'extension de ce secteur nord-ouest de l'agglomération pour l'accueil de grands établissements, particulièrement de logistique.

Au final, le tableau suivant propose un scénario de répartition géographique de l'offre foncière nécessaire à l'accueil des entreprises attendues à l'horizon 2025 :

	pour la logistique			pour les grands établissements de production			pour les pme / pmi et le tertiaire			Total		
	% ligne	ha	% colonne	% ligne	ha	% colonne	% ligne	ha	% colonne	% ligne	ha	% colonne
Nord ouest (Pôle 45 et extensions)	62%	**140**	65%	29%	**65**	55%	9%	**20**	14%	100%	**225**	47%
Nord est (Charbonnière, Leixmark)	36%	**28**	13%	31%	**24**	20%	32%	**25**	17%	100%	**77**	16%
Sud (La Sausaye, la Source)	46%	**36**	17%	25%	**20**	17%	29%	**23**	16%	100%	**79**	17%
Autres zones d'activité de l'agglo	14%	**10**	5%	14%	**10**	8%	71%	**50**	35%	100%	**70**	15%
Tissu urbain traditionnel	0%	**0**	0%	0%	**0**	0%	100%	**25**	17%	100%	**25**	5%
Total	45%	**214**	100%	25%	**119**	100%	30%	**143**	100%	100%	**476**	100%

Dans cette hypothèse, le secteur nord-ouest contribuerait à l'implantation de nouvelles entreprises pour près de la moitié des surfaces nécessaires, avec un total 225 hectares, à créer, dont 140 ha pour la logistique, 65 ha pour la production « lourde » et 20 ha pour les pme / pmi et le tertiaire.

II – LA QUESTION DE L'ACTIVITE AGRICOLE

L'extension du secteur d'activité au nord de Pôle 45 n'est rendue possible que par la consommation d'espaces naturels boisés et agricoles. La dynamique de l'emploi dans l'agglomération passe ainsi par la disparition d'espaces cultivés eux-mêmes porteurs d'activité et de richesse. Il faut donc que leur changement d'affectation soit justifié par un solde absolument positif, tant en matière économique qu'environnementale.

En termes d'emplois, les grandes exploitations beauceronnes ne demandent qu'un nombre relativement limité d'actifs au regard des surfaces occupées. Le rapport est à cet égard favorable aux entreprises des secteurs secondaires et tertiaires, avec par exemple des moyennes de 60 à plus de 170 emplois par hectare couvert selon qu'il s'agisse de logistique ou de production. Rapportées aux terrains d'implantation, ces moyennes sont bien sûr plus faibles, mais dans des proportions variables d'une entreprise à l'autre. Par zones d'activités, le ratio moyen semble compris entre 20 et 30 emplois à l'hectare, voiries comprises.
Ceci étant, indépendamment des aspects quantitatifs, il convient de souligner la possibilité que donnent les exploitations agricoles d'offrir du travail à des actifs peu qualifiés.

Du point de vue de la qualité des sols, la Beauce est réputée pour la richesse de ses terres. Mais celle-ci est désormais relative puisqu'elle est devenue dépendante des engrais à répandre chaque année pour cause de mono culture intensive. Sans vouloir banaliser la consommation des terres concernées, la création de parcs d'activités en lieu et place ne peut être considérée comme la perte d'un capital foncier inestimable.

Concernant l'extension urbaine en terres agricoles, de nombreux aspects devront être pris en compte pour qu'au final la balance ne soit pas déséquilibrée au détriment du milieu naturel. Il s'agira notamment :

- d'éviter de morceler les terres cultivées sous peine de compromettre leur viabilité économique et la pérennité des exploitations ;
- de ne pas galvauder les paysages naturels qui participent à l'image et à la qualité de vie de l'agglomération ; dans ce sens, une solide composante paysagère devra intégrer les aménagements futurs, en harmonie avec le cadre environnant et notamment ses boisements (sachant que la constitution d'une ceinture verte encadrant l'agglomération est inscrite dans le SCoT).
- de résoudre, en tenant compte des impératifs écologiques et financiers, la question de l'assainissement et de la protection de la nappe de Beauce.

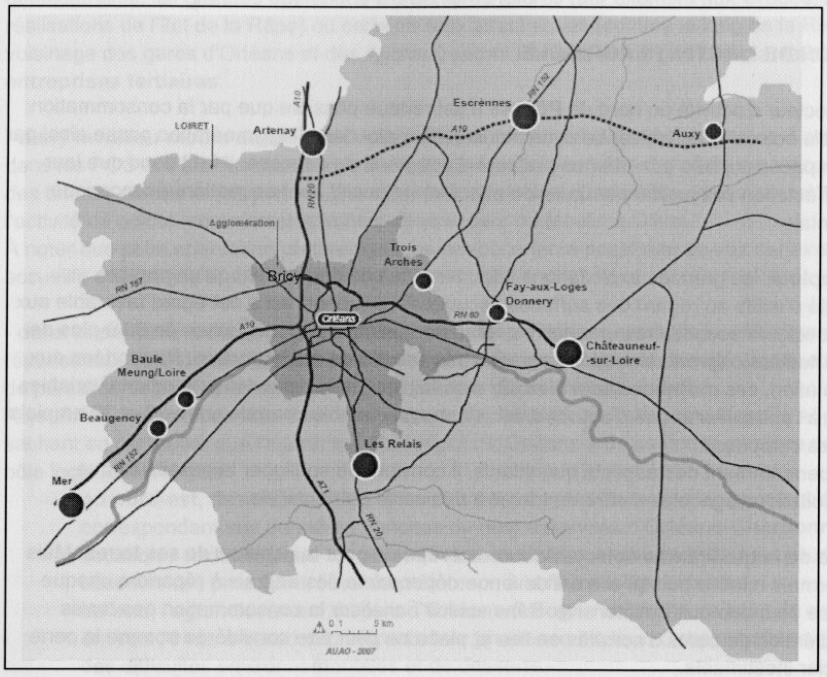
III – POUR UN DEVELOPPEMENT COHERENT DU TERRITOIRE

Le scénario de consommation foncière liée à l'activité économique évoqué précédemment peut paraître ambitieux dans la mesure où il s'inscrit localement dans une géographie concurrentielle amenée à devenir plus forte encore dans les années qui viennent.
Il prend cependant en compte un certain nombre d'atouts que l'agglomération ne devrait pas voir disparaître dans le contexte à venir :

- la place orléanaise en tant que 4ème pôle logistique national est reconnue par le monde des entreprises qui apprécie à la fois la position géographique de l'agglomération et la synergie économique liée à la concentration d'établissements de même nature ;
- l'excellent niveau de desserte autoroutière de l'agglomération ne fera que se renforcer avec l'ouverture de l'A19 ;

- la capitale régionale offre par ailleurs une densité appréciable d'équipements et de services ainsi qu'un potentiel conséquent de main d'œuvre de qualifications diversifiées.

Extensions et projets de parcs d'activités autour de l'agglomération orléanaise :



L'existence de très grands parcs d'activités avec leurs extensions prévues à Mer, Beaugency, Artenay ainsi que les parcs programmés à Escrennes, Auxy etc le long de l'A 19[1], actuellement en cours d'achèvement, montrent qu'effectivement le nord-ouest devra confirmer son pouvoir attractif passé pour atteindre ses objectifs de développement.
Les résultats ne devront cependant pas être obtenus au dépend des cohérences économiques et territoriales locales, qu'il convient au contraire de sauvegarder. Cela reposera sur les concertations et coopérations qui se développent, comme pour la présente étude, entre les acteurs concernés au premier chef desquels les collectivités territoriales : AgglO, Département, Communes…

- **cohérence économique** : les importants parcs d'activités de la « région orléanaise », qui s'adressent aux grandes entreprises de logistique et de production, devront pouvoir se développer les uns comme les autres. L'affectation de vocations dominantes et complémentaires à chacun d'entre eux permettrait d'éviter des concurrences nuisibles au développement et à l'efficacité économique de l'ensemble du territoire. Ces vocations tireraient avantage à être déterminées en fonction des caractéristiques du tissu économique existant : pharmacie et cosmétique entre autres et par exemple pour l'agglomération orléanaise, qui n'accepterait que des implantations conformes à ses vocations.
- **cohérence territoriale** : les investissements lourds demandés par l'aménagement des parcs d'activités et les infrastructures de transport qui desserviront ces derniers mériteraient, pour les mêmes raisons d'efficacité économique, d'être lancés en cohérence les uns par rapport aux autres, et cela aussi bien dans l'agglomération que dans l'ensemble de son aire d'influence. Cela permettrait d'une part d'échelonner les investissements, et d'autre part d'éviter les concurrences inutiles ainsi que des insuffisances ou sur abondances foncières passagères, aussi coûteuse les unes que les autres, quoique que pour des raisons différentes.■

[1] Sans vouloir évoquer ici l'impact de l'éventuel contournement nord-ouest de l'agglomération, depuis l'A19 jusque l'A10 vers Meung-sur-Loire, qui serait la source de pressions urbaines considérables, notamment entre Bricy et l'agglomération orléanaise.

Développement et aménagement du quart Nord-Ouest de l'agglomération orléanaise
Note de travail interne

IMPACT DU DEVELOPPEMENT URBAIN DU NORD-OUEST SUR L'HABITAT : QUELS BESOINS AUX ECHEANCES 2015 ET 2025 ? OU ET COMMENT Y REPONDRE ?

"L'étude mettra en évidence les autres effets du développement urbain de ce secteur suivant les différents scénarios envisagés. Il importe d'identifier les impacts sur l'habitat et les services liés aux aménagements projetés en regard des besoins auxquels ils satisferont et d'éclairer les choix futurs en terme d'équipements.

L'étude permettra de définir les territoires favorables à une régulation foncière, tant pour l'activité que l'habitat ou la préservation d'espaces, à la création de nouvelles formes urbaines (écoquartiers, etc.), à la définition des conditions d'une desserte de qualité par transport en commun et modes doux. Une hiérarchisation et un calendrier des principales réalisations envisagées seront intégrés à la réflexion."

Extrait du cahier des charges de l'étude sur le développement et l'aménagement du quart nord-ouest de l'agglomération orléanaise

I. UNE CONVERGENCE DE VUES EN MATIERE D'AMÉNAGEMENT DES TERRITOIRES

A travers son SCoT arrêté en 2007, l'agglomération affirme sa volonté de poursuivre sa croissance démographique et économique, et d'en assumer les conséquences en particulier en termes de construction de logements, d'équipements publics et d'infrastructures.

Pour ce faire, deux principes majeurs sont énoncés, qui régissent ce développement futur :
- répondre prioritairement aux besoins en logements **au sein du territoire de l'agglomération**, afin de minimiser les conséquences d'une extension urbaine incontrôlée, dommageable sur les plans économique, social, environnemental – **sans nier le droit au développement des communes périurbaines.**
- inscrire la poursuite du développement dans une logique de proximité, autour d'unités de ville, villages et quartiers, dans lesquelles **tous les habitants trouvent toujours à faible distance, les logements, les services et équipements de leur vie quotidienne**.

La charte de développement du Pays Loire-Beauce, actualisée en 2005, met elle aussi en avant la préoccupation d'un développement durable de ses 40 communes. Ceci passe par une exigence de qualité : dans l'aménagement de l'espace, dans l'offre de services à la population, dans le développement économique.

Dans le contexte de pression urbaine que connaît le Pays Loire-Beauce aux franges de l'agglomération orléanaise, la Charte appelle à **un développement péri-urbain maîtrisé et respectueux du cadre de vie,** ainsi qu'à **une gestion économe et qualitative des espaces** – qu'ils soient naturels ou urbains.

En matière d'habitat, le développement du pays Loire-Beauce a été largement porté par des opérations de logements individuels dans le cadre de lotissements, à la faveur d'un coût moindre du foncier. Dans les années à venir, la Charte préconise **une diversification des formes d'urbanisation et de l'offre en matière de logements, préférentiellement dans et en périphérie des pôles urbains et des bourgs les plus importants** (Artenay, Patay, Meung-sur-Loire, Beaugency, Epieds-en-Beauce).

Pour y parvenir, deux types d'actions à encourager :
- promouvoir des formes d'habitat innovantes, alternatives au pavillonnaire et compatibles avec la demande des familles notamment : maisons de ville avec petit jardin, individuel groupé, petits collectifs avec prestations de qualité…
- répondre aux besoins en logements dans toute leur diversité. Ainsi, l'offre locative en général et l'offre locative sociale, en particulier, doivent être développées pour faire face à une demande croissante, émanant essentiellement des populations jeunes qui souhaitent rester au Pays.

On constate ainsi que la prise de conscience des conséquences dommageables de l'étalement urbain et de la nécessité de promouvoir un mode de développement plus durable, a conduit les élus des deux territoires à adopter (sur le papier) des orientations d'aménagement convergentes.

Néanmoins, en droit, les préconisations de la Charte de développement du Pays Loire-Beauce ne s'imposent pas avec la même force que celles d'un SCoT, les communes du Pays n'étant pas tenues de les respecter dans leurs documents d'urbanisme.

En matière d'habitat, à défaut de SCoT ou de PLH[1], la cohérence des orientations politiques pourrait être confortée par l'élaboration d'un Plan départemental de l'habitat (PDH)[2], à l'initiative de l'État ou du

[1] En fait, le pays Loire-Beauce a réalisé un "PLH", adopté en 2002, mais l'absence de maître d'ouvrage compétent (le pays n'étant pas un EPCI à fiscalité propre) n'a pas permis de le mettre en application.

[2] Cf. circulaire n°2007-32 du 2 mai 2007 relative à la mise en œuvre des PDH.

Département. Cet outil, issu de la loi ENL de juillet 2006, a en effet vocation d'établir à moyen terme (6 ans) la complémentarité des orientations entre les territoires couverts par des documents de planification ou de programmation tels que SCoT ou PLH, et ceux qui n'en sont pas dotés. Un document d'orientation y énonce *"les principes retenus pour permettre une offre suffisante, diversifiée et équilibrée des différents types de logements, dans le respect des objectifs de mixité sociale et urbaine dans l'habitat, de gestion économe de l'espace et de cohérence avec l'offre de transports en commun".*

II - QUELS " BESOINS" EN LOGEMENTS AUX DEUX HORIZONS DE PROJET ?

Ces principes étant posés, la suite de cette note aura pour objet de tenter de quantifier les besoins en logements engendrés par le développement du secteur étudié.

La réflexion qui suit s'appuie principalement sur les simulations de croissance démographique "au fil de l'eau" (prolongement des tendances de la période de référence 1990-1999), réalisées par l'Insee en 2004, grâce au modèle Omphale. Le but de l'exercice était à l'époque, de montrer comment évoluerait l'agglomération si son développement reposait sur les hypothèses retenues en matière de fécondité, de mortalité et de migrations. (maintien de ces critères à leur niveau de 1999).

Ce sont ces hypothèses de travail qui ont conduit à inscrire dans le SCoT de l'agglomération orléanaise, l'objectif d'accueil de quelques 20 000 ménages supplémentaires, à l'horizon 2020.

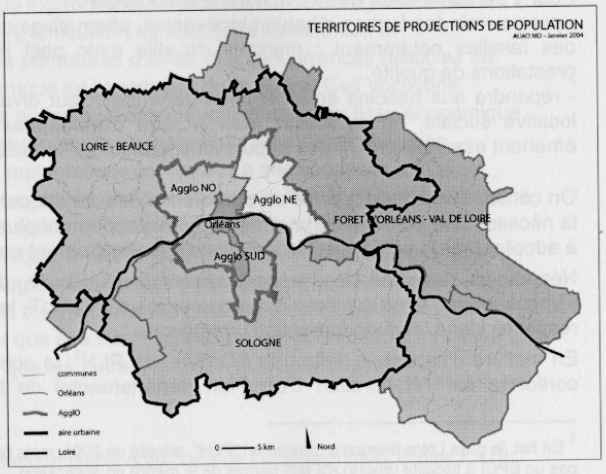
La projection n'est cependant qu'un support chiffré dans un processus d'aide à la décision. Dans le cadre d'une estimation des besoins en logements, ces données sont à prendre par conséquent avec prudence ; elles devraient être actualisées en fonction des tendances les plus récentes.

Faute d'autres données, il est néanmoins proposé de s'appuyer sur celles issues du modèle Omphale et d'en déduire – avec précautions – quelques éléments de cadrage de besoins en logements nouveaux.

A noter également :
- cette approche reste incomplète en matière d'estimation du besoin d'accroissement du parc de logements d'un territoire donné, puisqu'elle n'intègre pas les besoins d'autres catégories (logements vacants, résidences secondaires ou occasionnelles...),
- les projections de l'Insee prolongent les tendances et donc affirment le mouvement de périurbanisation qui s'est accéléré en fin de période 1990/1999. Un phénomène que l'AgglO et les communes péri-urbaines ont justement la volonté de maîtriser.
- ces projections ne se préoccupent pas de savoir si les différents territoires concernés sont effectivement capables d'accueillir les logements supplémentaires nécessaires à l'arrivée des nouveaux habitants, ni d'apprécier la cohérence de ces évolutions avec les options de développement prises (POS, PLU).

I.1 - Principales données issues des projections réalisées en 2004 (Source : Insee - OMPHALE 2000)

Les projections demandées portaient sur un total de 9 territoires (cf. carte ci-contre) :
- 4 secteurs de l'agglomération, soit la ville centre, le nord-ouest, le nord-est et le sud ;
- les 3 pays entourant l'agglomération, soit Loire-Beauce, Forêt d'Orléans-Val de Loire et Sologne ;
- et enfin, les totaux agglomération et aire urbaine, le modèle Omphale n'étant pas cumulatif.



NB : Omphale peut établir des projections sur toute zone formée d'un nombre entier de communes comprenant au total au moins 50 000 habitants

Territoire	Situation au 01/01/1999	**Situation au 01/01/2008**	taux de var. moy. annuel 1999/2008	**Situation au 01/01/2014**	taux de var. moy. annuel 2008/2014	Situation au 01/01/2020	taux de var. moy. annuel 2014/2020	**Situation au 01/01/2025**	taux de var. moy. annuel 2020/2025
TOTAL AGGLO	266137	**285237**	0,8%	**296468**	0,6%	306477	0,6%	**313870**	0,5%
CAO ville centre (ORLEANS)	112951	**120618**	0,7%	**124843**	0,6%	128512	0,5%	**131631**	0,5%
CAO Nord Est	35637	**38142**	0,8%	**39185**	0,5%	39947	0,3%	**40470**	0,3%
CAO Nord Ouest (y c Fleury)	71440	**74829**	0,5%	**76667**	0,4%	78306	0,4%	**79393**	0,3%
CAO Sud (hors Orléans)	46101	**49944**	0,9%	**52370**	0,8%	54724	0,7%	**56383**	0,6%
AIRE URBAINE D'ORLEANS	355455	381152	0,8%	396663	0,7%	410828	0,6%	421263	0,5%
Pays Forêt d'Orléans Val de Loire - Nord	18859	20919	1,2%	22261	1,0%	23506	0,9%	24457	0,8%
Pays Forêt d'Orléans Val de Loire - Sud	29355	31849	0,9%	33430	0,8%	34764	0,7%	35759	0,6%
Pays Forêt d'Orléans Val de Loire - Total	48214	52768	1,0%	55691	0,9%	58270	0,8%	60216	0,7%
Pays Loire Beauce - Nord	20191	21006	0,4%	21355	0,3%	21436	0,1%	21442	0,0%
Pays Loire Beauce - Sud	26170	27558	0,6%	28338	0,5%	28896	0,3%	29314	0,3%
Pays Loire Beauce - Total	46361	48564	0,5%	49693	0,4%	50332	0,2%	50756	0,2%
Pays Loiret-Sologne-Val Sud	41509	45005	0,9%	47429	0,9%	49594	0,7%	51225	0,6%

⇨ Évolution de la population par grands territoires de 2008 à 2025

Territoires	Évolutions de population (1)		
	2008/2014	2014/2025	Total 2008/2025
AIRE URBAINE D'ORLEANS	15 500	24600	40 100
AGGLOMERATION ORLEANAISE	11 200	17 400	28 600
PAYS LOIRE BEAUCE	1 100	1 100	2 200

(1) arrondies à la centaine près

Selon les hypothèses retenues, l'aire urbaine dans son ensemble accueillerait donc :
- environ 15 500 personnes supplémentaires d'ici à 2014,
- 24 600 personnes supplémentaires entre 2014 et 2025,

soit au total plus de 40 000 nouveaux habitants d'ici à 2025.

L'agglomération concentrerait à elle seule plus de 70% de cette croissance, avec **une augmentation de population de l'ordre de 28 600 habitants.**

Dans le pays Loire-Beauce, l'apport de nouveaux habitants serait de moindre impact, avec **environ 2 200 habitants supplémentaires,** pour la totalité de ses 4 cantons Artenay, Patay, Meung/Loire, Beaugency.

⇨ Évolution de la population par secteurs de l'agglomération de 2008 à 2025

Territoires	Évolutions de population (1)		
	2008/2014	2014/2025	Total 2008/2025
AGGLOMERATION	11 200	17 400	28 600
ORLEANS	4 200	6 800	11 000
AGGLOMERATION HORS ORLEANS	5 300	8 000	13 300
Agglo Nord-Est	1 000	1 300	2 300
Agglo Nord-Ouest (y c.Fleury)	1 800	2 700	4 600
Agglo Sud (hors Orléans)	2 400	4 000	6 400

(1) arrondies à la centaine près

Au sein de l'agglomération, la répartition des nouveaux habitants, profiterait davantage à "la banlieue" (tous secteurs de l'agglomération hors Orléans confondus) qu'à la ville centre :
- + 13 000 hab. pour la banlieue,
- + 11 000 hab. pour Orléans,

d'ici à 2025.
Le développement démographique de la ville centre resterait cependant très important, loin devant les autres sous-secteurs de l'agglomération.

Le secteur Agglo Nord-Ouest enregistrerait une progression de plus de 4 500 hab. à l'horizon 2030, soit un tiers de l'accroissement total de l'agglomération hors ville centre.

Notons qu'une des difficultés d'exploitation de ces résultats pour l'étude en cours réside dans le découpage Orléans / banlieue retenu à l'époque : celui-ci ne permet pas d'inclure d'estimations propres au secteur nord-ouest de la ville d'Orléans, territoire pourtant inclus dans le périmètre d'étude.

I.2 - Ordre de grandeur des besoins en logements du Grand nord-ouest sur la période 2008/2025

La traduction du nombre de personnes supplémentaires en nombre de nouveaux ménages – et donc de résidences principales correspondantes – est ici extrêmement simplifiée : l'accroissement de population a été simplement rapporté au nombre moyen de personnes par ménages.
L'Insee effectue en fait des calculs complexes relatifs aux taux de chefs de ménages par tranches d'âges et modes de cohabitation correspondants, auxquels nous ne pouvons procéder ici.

Territoires	Période 2008/2014			Période 2014/2025		
	gain de population	nombre de ménages (1)		gain de population	nombre de ménages (2)	
		mini	maxi		mini	maxi
AGGLO NORD-OUEST (hors Orléans)	1 850	800	840	2 750	1 250	1 300
PAYS LOIRE-BEAUCE (3) (cantons d' Artenay,Patay, Meung/Loire)	770	320	330	720	310	330
Total	**2 620**	**1 120**	**1 170**	**3 470**	**1 560**	**1 630**

(1) hypothèse de 2,2 à 2,3 personnes par ménage dans l'agglomération ; 2,3 à 2,4 personnes par ménage pour le pays Loire-Beauce
(2) hypothèse de 2,1 à 2,2 personnes par ménages dans l'agglomération ; 2,2 à 2,3 pour le pays Loire-Beauce
(3) selon l'hypothèse que les 2/3 du gain de population du pays profitent au secteur étudié (les 3 cantons d'Artenay, Patay, Meung/Loire), proportionnellement à leur poids de population dans l'ensemble du pays.

En conclusion :

Il est proposé de retenir les fourchettes suivantes, ménageant une marge d'incertitude liée à l'ancienneté des données et à la non prise en compte de la partie nord-ouest du territoire de la ville d'Orléans dans les projections utilisées :

Période 2008/2014	Période 2014/2025
1 200 à 1 500 logements nouveaux soit 200 à 250 logements par an	**1 600 à 1 900 logements nouveaux soit 160 à 190 logements par an**

A titre indicatif, on pourra rapprocher ces estimations des rythmes de construction enregistrés pendant la période récente, dans les communes du secteur étudié, à savoir :
- dans les communes du Nord-ouest de l'agglomération (Ormes, Ingré, St-Jean-de-la-Ruelle, Saran) : 200 logements/an en moyenne depuis 2002.
- pour Orléans nord-ouest : 115 logements/an en moyenne sur la même période,
- dans les communes du pays Loire-Beauce : une soixantaine de logements nouveaux/an en moyenne.

Développement économique du Grand nord-ouest : rupture ou continuité ?

L'utilisation de données statistiques issues de projections démographiques pose le problème de la fiabilité d'un scénario reposant sur le prolongement des tendances passées.
En effet, les projets de développement économique considérables prévus sur le secteur étudié – le parc d'activités Artenay-Poupry (135 ha) et l'extension de pôle 45 (225 ha) – ne sont-ils pas de nature à provoquer une rupture avec les évolutions socio-économiques constatées durant la période antérieure sur le territoire concerné ?
Dans les faits, pour l'ensemble du "Grand nord-ouest", l'examen des évolutions annuelles, en nombres de logements et d'emplois pour la période 1990/1999, font ressortir un rythme de création d'un peu plus de **480 emplois par an**, équivalent d'ailleurs à celui de la variation annuelle du parc de logements sur la même période.
Or, les estimations de créations d'emplois pour les deux parcs d'activités précités, conduisent aux résultats suivants :

	Période 2008/2014	Période 2015/2025
Parc d'activité Artenay-Poupry (1)	250 à 400 emplois / an	250 à 300 emplois / an
Extension de pôle 45 (2)	260 à 390 emplois / an	
total	**Entre 500 à 700 emplois par an**	

(1) source : études Verdier/Capterre (2) source : AUAO, selon un ratio de 20 à 30 emplois/ha et un développement moyen de 13 ha/an

Selon ces hypothèses, le nombre d'emplois générés par l'aménagement de ces deux nouveaux parcs, demeurerait dans un ordre de grandeur assez voisin (pour le bas de la fourchette tout au moins) de celui des emplois accueillis durant la période 1990/1999, dans l'ensemble du "Grand nord-ouest".

II - BILAN DES CAPACITES D'ACCUEIL EN LOGEMENTS PREVUES DANS LES PRINCIPALES ZONES A VOCATION HABITAT DE L'AGGLOMERATION (TOUTES ECHEANCES CONFONDUES)

Ne sont répertoriés ci-dessous que les seuls grands secteurs d'extension urbaine prévus dans les documents d'urbanisme des communes de l'agglomération, hors disponibilités en secteurs urbains déjà constitués.

Communes	Intitulé secteur	Surface (ha)	POS/PLU ou atlas des projets		Observations
			Échéances	Capacités	
Ormes	Extension ouest	15	2015	300 logts	IAU
	"Basses gouttières"	19	2015	nd	IAU
	Autres zones à urbaniser à vocation l'habitat	100	nd	nd	IIAU a, b, c
Ingré	ZAC Ouest	35	2015	370 logts	IAU
	La bâte (extension nord)	33	nd	nd	IIAU
	Extension sud bourg	68	nd	nd	IIAU
	Autres zones à urbaniser à vocation l'habitat	17	nd	nd	IIAU
Saran	Aérodrome	25	nd	500 logts	25 ha / ~ 100 au total
	Les Viviers	66	nd	300 logts	2 NA
	100 arpents	10	nd	150 logts	2 NA
St-Jean-de-la-Ruelle	Alleville	50 21 24 dt	2015 nd	500 logts nd	Secteur nord Secteur sud
Orléans St-Jean-de-la-Ruelle	Les Groues	30	2015	1200 logts (600 éch. 2015	Sur ~ 40 ha dt 8 ha de parc
	Total	**468 ha**			*nd = non définie*

Récapitulatif	À court terme Echéance 2012/2015	À moyen et long termes Echéance 2020/2025
Surfaces	~120 ha	~ 350 ha
Capacités d'accueil connues	~ 1 700 logements	-

A court terme, les surfaces dédiées au développement de l'habitat (logements + équipements) dans la seule agglomération, et les capacités d'accueil qui y sont associées, apparaissent donc suffisantes pour répondre aux besoins en logements estimés pour la totalité du secteur d'étude (sur la base des hypothèses formulées). Et ce, en dépit d'une densité brute[3] moyenne **de 15 à 20 logements à l'ha** (variable selon l'avancement de l'urbanisation des Groues à cette échéance) qui peut paraître relativement modérée et signifier une marge d'effort possible en matière d'économie de la ressource foncière.

[3] La distinction entre densité brute et densité nette provient du choix de la surface de référence choisie. La densité nette ne prend en compte que les surfaces des parcelles réellement occupées par l'affectation donnée : emprise du bâti, espaces libres à l'intérieur de la parcelle ou de l'îlot, voiries interne. La densité brute prend en compte l'ensemble du territoire considéré sans exclusion : équipements collectifs (bâtis ou non), espaces verts, voirie principale. Suivant le type de tissu urbain (largeur des voies, importance des espaces libres), la densité peut varier considérablement.

A titre purement théorique, on peut se livrer à un exercice d'évaluation de la pérennité de la ressource foncière identifiée à vocation habitat dans le secteur étudié, selon plusieurs hypothèses de densités, et aux rythmes de consommation précédemment calculés sur chaque période :

Hypothèses densités brutes en logts / ha	Echéance 2012/2015			Echéance 2020/2025		
	Potentiel de logts à court terme (120 ha identifiés)	Durée de la ressource (rythme moyen 225 logts / an)		Potentiel de logements à moyen et long termes (350 ha identifiés)	Durée de la ressource (rythme moyen 175 logts / an)	
Haute (35 à 40)	4 200 à 4 800	19 ans	21 ans	12 250 à 14 000	70 ans	80 ans
Moyenne (25 à 30)	3 000 à 3 600	13 ans	16 ans	8 750 à 10 500	50 ans	60 ans
Basse (15 à 20)	1 800 à 2 400	8 ans	11 ans	5 250 à 7 000	30 ans	40 ans

Ces données pourraient conduire à une lecture très optimiste des perspectives foncières du secteur ; il convient néanmoins de garder à l'esprit que les besoins pris en considération ici sur la base du modèle Omphale – et donc le rythme de construction correspondant – font abstraction des capacités des territoires considérés à accueillir les logements supplémentaires nécessaires. On peut ainsi imaginer que certains secteurs de l'agglomération ne pouvant plus à l'avenir offrir les mêmes capacités d'accueil que par le passé (citons le Val par exemple), un report de la production des logements nécessaires doivent s'opérer sur d'autres secteurs, dont le Nord-Ouest.

III. DES SECTEURS STRATEGIQUES DE DEVELOPPEMENT URBAIN

La suite de la démarche pourrait consister à organiser le développement des zones d'habitat dans le territoire d'étude, en distinguant en particulier les secteurs les plus favorables à l'implantation de nouveaux logements, selon les critères d'urbanisation privilégiés par le SCoT (secteurs offrant de bonnes conditions de desserte TC et modes doux, centralités) et par la Charte du Pays Loire-Beauce (proximité des bourgs les mieux équipés).

Ce travail pourrait être effectué en deux temps, dans le cadre de la réalisation de schémas de cohérence :
- localisation des zones les plus favorables à l'implantation de logements, équipements et services de proximité, dans une logique de maîtrise des déplacements,
- proposition de capacités d'accueil minimales en logements (fourchettes de densités par exemple) dans les secteurs identifiés comme les plus stratégiques.

Annexe VII : Comptes-rendus des entretiens réalisés avec les acteurs locaux de l'aménagement et du développement des territoires

Compte-rendu de l'entretien du 09/07/08 avec M. Gudin, Maire de Artenay

---

Thèmes abordés :

- projets d'aménagement de la commune
- enjeux de développement (économie, habitat, environnement, etc.)
- provenance des nouveaux habitants
- perspectives de regroupement, avec quelles communes ? autour de quelle(s) thématique(s) ?

Description de la commune :

- chef-lieu de canton du Loiret
- perte importante de population entre 1999 et 2004 (perte depuis 3 recensements consécutifs) du fait de son confinement dans un fuseau de réseaux de transport (voie ferrée, RNIL 20)
- située en limite du Département, véritable nœud routier avec l'arrivée de l'A 19 qui se raccorde à l'A 10
- position géographique stratégique en 3ème couronne de Paris
- desserte en transport en commun assurée par le rail (ligne Orléans-Paris)

Les opportunités de développement découlent de l'A 19

La ZAAP était déjà prévue avant la construction de l'A 19 mais cette dernière a permis d'envisager une extension de très grande ampleur (+ 200 ha).

La ZA connaît une forte attractivité : des demandes d'installation sont reçues chaque semaine alors que les travaux d'aménagement de la zone ne sont toujours pas terminés. D'ores et déjà le projet d'extension semble sous dimensionné par rapport à la demande : 4 entreprises demandent des surfaces de 40-50 ha. Le Maire souhaiterait une accélération des travaux pour pouvoir proposer une échéance aux demandeurs. Avec la construction de bâtiments industriels, se dessine l'opportunité de développer les énergies renouvelables (panneaux solaires sur toitures) mais pose le problème de l'évacuation et du stockage des eaux de ruissellement.

Il admet que la position favorable de la ZAAP à l'activité logistique risque de vider les ZA des communes alentours par délocalisation des entreprises sur Artenay. Les menaces liées à ce type de développement résident dans l'augmentation des nuisances pour les riverains, notamment sur le RD 5 qui connaît déjà un trafic de 400 à 500 véhicules/jour. Des aménagements type giratoire et barreau autoroutier seront à prévoir afin de faciliter la desserte de la zone.

Le projet de plate-forme de ferroutage représente une opportunité de connecter les réseaux de transport et d'assurer un développement durable. Le site de Boisseau n'apparaît pas comme une implantation judicieuse du fait de la nécessité pour les poids-lourds de redescendre prendre l'autoroute à Artenay via la N 20 (saturation des accès à ce niveau). Son implantation à Artenay assurerait le dynamisme de la ZAAP.

La coopération du chef-lieu avec les communes alentours peut porter sur l'accueil de populations (nombreuses demandes sur Artenay ne pouvant être satisfaites). En effet, Artenay ne disposant que de peu d'opportunités foncières, elles sont destinées prioritairement aux activités. De ce fait, Artenay connaît une importante pression foncière qui repousse les jeunes ménages et entraîne un vieillissement

et une perte de population. Les occupants de la maison de retraite représentent d'ailleurs une part non négligeable de la population.

Le Maire se déclare peu enclin à entrer en intercommunalité : la nouvelle équipe municipale doit d'abord se familiariser avec son propre territoire. Il attendrait d'une mutualisation des équipements (piscine, école de musique, bâtiments scolaires), un financement des frais de fonctionnement de la part des communes utilisatrices (Artenay ayant porté les frais de réalisation). L'adhésion au Pays représente une opportunité d'obtenir des subventions dans le cadre de sa contractualisation avec la région et prochainement l'Europe. La mutualisation des charges entre syndicats fonctionne bien donc les élus ne voient pas l'intérêt de passer à un mode de fonctionnement qui risquerait de se traduire, à terme, par une perte de légitimité pour les plus petites communes du fait du transfert de compétences.

L'activité de la sucrerie dépend d'une logique de grand groupe : Tereos, entreprise française (entrée en bourse prévue cette année). Le devenir des 3 sucreries locales sera fixé dans environ 2 ans. D'ores et déjà, un besoin de 90 jours de campagne betteravière est ressenti alors que les surfaces cultivées ne permettent pas de les atteindre. Un enjeu de maintien de la SAU est donc pointé ici. La faible spécialisation de la main d'œuvre de la sucrerie constitue un avantage : celui d'être employable par les entreprises de logistiques en cas de fermeture (manutentions, mécanique, informatique, etc.). quant à la diversification vers la production de biocarburants (éthanol), le groupe à refuser de s'y engager (un engagement sur 20 ans était demandé).

La commune ne développe pas beaucoup de contacts avec l'AgglO du fait de la présence de services, d'équipements et d'emplois sur place. De plus, l'offre de transport ne permet pas de faire venir des intérimaires en provenance de l'AgglO (faible fréquences, horaires décalés). Par contre les communes du canton d'Orgères en Eure-et-Loir sont polarisées par Artenay. Une cohérence territoriale existe avec ces communes et offrirait un périmètre d'intercommunalité pertinent (frein au niveau des lourdeurs administratives mais mêmes problématiques en terme de transport, d'équipement, d'activités (zone interdépartementale)). Néanmoins, les communes d'Eure-et-loir sont déjà engagées dans une Communauté de communes. Concernant les franges franciliennes, la pression s'exprime à travers les nombreuses demandes de lotisseurs parisiens (10 sollicitations environs en 3 mois) pour construire sur la commune. Cette forte attractivité permettra à la collectivité d'augmenter son niveau d'exigences en terme de qualité architecturale et paysagère (travail avec l'Ademe dans le PLU et possibilité avec le CAUE).

Projets d'aménagement :

- ouverture à l'urbanisation dans le hameau d'Autroche et alentours pour atteindre 2500 puis 3000 hab sur la commune et répondre aux besoins des 2000 nouveaux emplois que devrait créer par la ZAAP
- déménagement de la gendarmerie dans la zone à urbaniser
- développement qualitatif de la ZAAP (préverdissement, reconversion possible des hangars, extension du périmètre MH)
- à terme, extension de la ZAAP sur Artenay
- projet de noues sous les lignes éléctriques traversant la zone à urbaniser pour régler le problème d'exutoire des eaux pluviales
- franchissement de la N 20 par une liaison douce (tunnel)
- à plus long terme, inciter à la mise en place d'une crèche inter-entreprises et à un PDE pour palier à la faiblesse de l'offre en TC

Compte-rendu de l'entretien du 21/07/08 avec M. Martin, Maire de Neuville-aux-Bois

---

Thèmes abordés :

- projets d'aménagement de la commune, de la CC
- enjeux de développement (économie, habitat, environnement, etc.)
- provenance des nouveaux habitants et polarisation de la commune
- appartenance à la Beauce et à la Forêt d'Orléans

Description de la commune :

- chef-lieu de canton du Loiret
- Maire actuel = maire jusqu'en 2001
- 4005 hab. en 2007 (3876 hab. En 1999)
- située à cheval entre la Beauce et la Forêt, se sent appartenir aux deux mais insiste sur sa proximité de la forêt dans sa communication, d'ailleurs fait partie de la CC « de la Forêt »
- bonne desserte en transport en commun (lignes de bus du Conseil Général)
- polarisation vers Orléans car appartient au même arrondissement (sous-préfecture) et dépend d'Orléans pour le lycée (tandis que Chilleurs-aux-Bois est de l'autre côté de la « frontière » et dépend de Pithiviers)

Etat de l'activité économique :

Possède une ZA communale à vocation industrielle et commerciale qui représente environ 500 emplois. Il est en projet de doubler sa surface afin d'accueillir un Super U, un magasin de bricolage, un vétérinaire (tertiaire) et un concessionnaire automobile.

Anticipant l'arrivée de l'A 19, une ZA intercommunale a été construite à Neuville pour accueillir FM Logistique (300 emplois). Cette activité occasionne des difficultés de circulation avec notamment des congestions en entrée de bourg de Chilleurs. Par ailleurs, la RD 152 doit supporter tout le trafic poids lourd entre Pithiviers et Chevilly. Mais dorénavant, avec la construction d'une important ZA à Escrennes, au niveau de l'échangeur avec l'A 19, il n'est plus envisagé d'accueillir de nouvelles entreprises de logistique. De cette façon, les nombreuses nuisances (sonore, pollution, encombrement, dégradation des chaussées) que génèrent cette activité ne seront pas amplifiées. Le développement économique est alors tourné vers l'accueil d'activités artisanales et tertiaires.

La commune possède 30 ha en bordure de l'A 19 : elle aurait pu y construire une ZA afin d'éviter les nuisances dues au trafic mais vraisemblablement elle va opérer un remembrement.

L'agriculture pèse dans le dynamisme économique de la commune (32 exploitations) et couvre 2078 ha sur 3173 au total. La nouvelle municipalité souhaite la conforter et revoit donc à la baisse les projets d'extension urbaine inscrit au PLU. L'agriculture ne connait pas de problème de reprise des exploitations (nombreuses demandes de rachat).

Des opportunités de développement générées par l'agglomération orléanaise :

Le développement de la commune est davantage le fait d'un report de l'activité orléanaise par pénurie de foncier dans l'agglomération que lié à l'A 19. Face aux nombreuses demandes en terrains à lotir, l'ancienne municipalité avait envisagé, dans son projet de PLU, d'ouvrir 120 ha à l'urbanisation (en en prenant une partie sur les terrains agricoles). La nouvelle municipalité est d'accord avec les remarques formulées par les services de la DDE. Elle prône un développement par l'accueil de population mais jusqu'à une certaine limite. L'accueil de populations devra être réalisé avec une densification (réduction de la taille des parcelles) et en tenant compte de la capacité des équipements (pour ne pas avoir à en construire de nouveaux puis à les entretenir). Elle souhaite préserver le caractère rural de la

commune, son environnement (sensibilité environnemental du Maire qui a travailler avec la Commission des Sites et Paysages)

Une attractivité à contenir afin de préserver la qualité des espaces :

Neuville est un pôle d'emplois (1000 emplois environ) mais ne possède pas le bassin d'emploi correspondant aux besoins de ses entreprises. Ainsi de nombreuses migrations domiciles-travail ont lieu à la fois avec l'agglomération orléanaise et avec les communes alentours (325 personnes des communes alentours migrent quotidiennement vers Neuville et 440 habitants partent vers Orléans). Regret de l'abandon du projet d'ouverture de la voie entre Orléans et Pithiviers aux voyageurs (actuellement que pour fret) qui aurait pu reporter une partie du trafic routier.
L'attractivité de la commune est due à son offre de services (hôpital comprenant un service de médecine, une maison de retraite, etc.), à sa proximité d'Orléans, à son cadre de vie (communication sur la Forêt), à son accessibilité (offre de transport).
Une étude de l'OPAC a révélé que la population augmente moins vite que les constructions du fait de la baisse du nombre de personnes par ménage. Cette tendance participe à la consommation d'espace et à l'artificialisation des sols.

Projets d'aménagement :

- Les projets de ZA seront à l'avenir des projets intercommunaux (réhabilitation du site de Lexmark à Vennecy avec en projet l'accueil d'activités de logistique). Ils permettront de regrouper les activités (économie d'échelle) et de réaliser une répartition des activités sur le territoire
- ZA de 20 ha à moyen terme
- maintenir le taux de logements sociaux sur la commune (30% actuellement = 326 logements) avec le souhait de répartir l'effort sur l'ensemble de la CC afin de ne pas uniquement les concentrer sur Neuville
- Développement d'un système de TAD par la CC afin de rabattre les communes isolées vers les pôles relais et vers les arrêts des lignes de transport du CG

Compte-rendu de l'entretien du 02/07/08 avec M. Abraham, Maire de Patay

Thèmes abordés :

- projets d'aménagement de la commune
- enjeux de développement (économie, habitat, environnement, etc.)
- provenance des nouveaux habitants
- perspectives de regroupement, avec quelles communes ? autour de quelle(s) thématique(s) ?

Description de la commune :

- chef-lieu du plus petit canton du Loiret
- 2065 hab. En 2006 (2027 hab. en 1999)
- située en limite du Département avec une accessibilité modeste, une faible desserte en transport en commun (une seule ligne de bus du Conseil Général), la réouverture de la ligne Orléans-Chartres au transport de voyageurs représente donc une opportunité d'amélioration de l'accessibilité et d'accueil de populations)

Etat de l'activité économique :

Dans les années 1960, la commune a bénéficié de l'arrivée d'entreprises en provenance de la Région Parisienne. Celles-ci se sont installées dans la zone industrielle mais sont actuellement en perte de vitesse. Quant à la zone industrielle, elle est vieillissante : les bâtiments présentent des signes d'obsolescence, certains sont même en friche.
Une forte consommation d'espace a eu lieu lors de l'implantation des entreprises, conduisant à un remplissage rapide de la zone. Aujourd'hui, la commune souffre d'un manque de réserves foncières et, de ce fait, elle éprouve des difficultés à répondre aux besoins d'agrandissement et de réhabilitation des établissements présents. Sa capacité d'investissement et ses marges de manœuvres se voient limitées par la dette.

Des opportunités de développement pour faire face à des faiblesses :

L'accessibilité routière limitée à des voies de desserte locale représente une faiblesse pour la zone d'activités de la commune par rapport aux zones des communes environnantes. L'accueil de nouvelles activités se dirige donc préférentiellement vers de petites entreprises.
Selon le Maire, l'arrivée de l'A19 ainsi que la construction de la ZAAP ne devrait pas impacter le développement de la commune du fait de leur relatif éloignement. Par contre, le projet de Mécapôle du Conseil Général, constitue à ses yeux, une opportunité pour l'accueil de sous-traitants sur la zone industrielle de Patay.

La BA 123 représente une part stable de la population et apporte une main d'œuvre féminine conséquente. Les projets d'agrandissement de la base sont à considérer comme une opportunité d'accueil de nouvelles populations (1500 familles au total sont attendues).
Face à ce constat, la commune envisage de développer l'habitat sur son territoire à travers le lancement d'un lotissement de 120 lots. Ce projet équivaut à la production de 15 logements chaque année. L'opération doit contenir du logement social ainsi que des lots à destination des primo-accédants. L'enjeu pour Patay est de maintenir un seuil de population lui permettant de maintenir ses commerces de proximités et ses équipements sans avoir à en réaliser de nouveaux. De cette manière, la commune vise à préserver une certaine qualité de vie. A cette occasion, elle veut d'ailleurs faire appel au CAUE afin d'assurer un certain niveau de qualité lors de la réalisation du lotissement et de l'aménagement du centre bourg.

Une attractivité vis-à-vis des territoires alentours :

Les nouveaux habitants de Patay proviennent pour l'essentiel de l'agglomération orléanaise et de Bricy. En effet, Patay est la seule commune, dans ce secteur du département, à présenter des services commerces et équipements à la population (écoles, collège, maison de retraite, etc.). Les habitants des communes voisines de l'Eure-et-Loire s'orientent également vers le bassin de services de Patay. Ce dernier propose 18 associations sportives qui assurent l'animation.

Des menaces à prendre en compte et à anticiper :

La commune prévoit dans le zonage de son PLU de nombreuses zones à urbaniser afin d'accueillir de nouvelles populations. Ce développement doit toutefois pouvoir se réaliser en préservant au maximum les terres agricoles qui font la richesse de la Beauce.

L'augmentation du prix des carburants représente une menace pour la mixité de la population communale. En effet, cette tendance lourde entraine un accroissement de la dépendance des ménages les plus modestes vis-à-vis des transports en commun, lesquels sont davantage présents à proximité de l'agglomération. La mixité sociale de la commune risquerait alors de se voir affaiblie.

L'entretien de relations en vue d'une mutualisation des moyens et des coûts

Le maintien du commerce de proximité constitue un enjeu sur Patay : la commune compte travailler en partenariat avec le Pays pour aider à la reprise des fonds de commerces ainsi qu'à la recherche d'éventuels repreneurs. Elle l'a également sollicité pour la réalisation d'une étude concernant la construction d'une maison de jeunes.

Patay est engagée dans un certain nombre de SIVU avec les communes environnantes (restaurant scolaire, frais de scolarisation, réhabilitation de la piscine, médiathèque, transport scolaire, etc.). Ces dernières étant de taille modeste, la mutualisation des coûts d'investissement et de fonctionnement se trouve limitée.

Dans certains cas, la commune pourra compter sur les subventions prévues par le Pays et le Conseil Général.

Un projet d'intercommunalité a déjà été mentionné sur Patay il y en une dizaine d'années. Il se calquait sur le périmètre du canton. L'actuel Maire envisage de relancer ce projet mais autour de communes de taille plus importante afin de disposer de davantage de moyens d'action. Comme les communes voisines qui pourraient être concernées semblent peu motivées ou ont d'ores et déjà lancé une étude pour la faisabilité d'un tel projet, Patay envisage de maintenir un contact avec ces dernières afin de pérenniser des habitudes de travail en commun et de coopération.

Projets d'aménagement :

- Création d'une garderie périscolaire dans des locaux de la maison de retraite,
- Déplacement du centre de secours,
- Réhabilitation d'un bâtiment dans le bourg pour accueillir un centre de tri postal,
- Construction d'une perception,
- Aménagement du centre-bourg

Compte-rendu de l'entretien du 07/07/08 avec M. Leger, Président de la Communauté de Communes (CC) de la Forêt et Maire de Loury et M. Bonnet, agent de développement de la CC

Thèmes abordés :

- projets d'aménagement de la commune
- enjeux de développement (économie, habitat, environnement, etc.)
- provenance des nouveaux habitants
- perspectives de regroupement, avec quelles communes ? autour de quelle(s) thématique(s) ?

Description de la CC :

- 8 communes
- siège à Neuville-aux-Bois
- création le 31/12/1998
- adhérente au Pays Forêt d'Orléans Val de Loire
- 30 employés (tout temps confondus)

Etat des lieux :

La CC se base sur les études réalisées par le Pays pour la connaissance de son territoire. Elle vient de prendre la compétence petite enfance (grâce à l'apport financier qu'a représenté l'implantation d'FM Logistic il y a 2-3 ans). A la suite des élections, la nouvelle équipe entame des réflexions sur les orientations à prendre. Une remise en cause des statuts n'est pas pour autant envisagée. La commune de Trainou pourrait intégrée la CC dans 1 ou 2 ans (elle peut aussi rejoindre la CC des Loges ou encore l'AgglO).

Le territoire est attiré par l'agglomération, Pithiviers et Neuville – seule commune qui possède une petite autonomie en terme d'emplois. Un des enjeux majeurs réside alors dans le maintien d'une certaine indépendance en terme de services à la population et d'équipements (commerces de proximité et itinérants, Poste, pharmaciens, médecins généralistes, hôpital de Neuville, accueil des personnes âgées par exemple en créant une maison médicale et des foyers-logements en plus de la maison de retraite de Neuville et des associations d'aide à la personne et au maintien à domicile).

Le territoire n'est pas concerné par les problèmes de pollution de l'eau potable (hormis à l'arsenic sur Villereau) et il ne rencontre pas de problèmes quant à l'approvisionnement car il est sur la nappe de Beauce.

Des opportunités de développement pour faire face à des faiblesses :

Le territoire est traversé par la RN 152 et de la D 11. Ces axes connaissent un important trafic de poids lourds. Les élus craignent que ce dernier augmente avec l'A 19. L'arrivée massive de populations ces dernières années a entraîné une saturation de ces axes en direction de l'agglomération aux périodes de pointes. A ce propos, le Président de la CC trouverait intéressant de travailler avec la CG pour mettre en place un PDU. Ce serait l'occasion de poser le problème de la traversée des bourgs et d'étudier les possibilités de contournement, de revoir la desserte en TC (route et rail). Une des solutions pourrait être de créer un réseau de TC interne à la CC pour à la fois, relier les populations aux services et, pour rabattre sur les lignes du CG afin de rejoindre l'agglomération. L'actuelle ligne de chemin de fer traversant le territoire supporte un faible trafic de marchandises (2 trains par jour). Son doublement est prévu et la CC aimerait voir sa réouverture au trafic de voyageurs en direction de l'AgglO. Etant donné que le transport fret n’est rentable qu'à partir de 20 wagons par jour, l'objectif est d'atteindre ce seuil en

attirant et en concertant des entreprises pouvant utiliser ce mode de transport (notamment pour le transport de matières dangereuses).
Selon le Président de la CC, le trafic de camions dans les bourg devrait disparaître à terme en raison des multiples nuisances qu'il occasionne pour les riverains et de l'incompatibilité des aménagement urbains (zone 30, feux tricolores, ralentisseurs, etc.) avec ce type de véhicules.
L'arrivée de l'A 19 et la construction des ZA d'Artenay-Pourpy et d'Escrennes risquent d'accroître la dépendance du territoire en terme d'emploi vis-à-vis de ces pôles. L'enjeu est donc de trouver un dynamisme interne afin de ne pas devenir simplement un territoire « dortoir ». (L'augmentation des coûts de transport vient néanmoins nuancer ce risque.) L'accueil d'activités devra porter prioritairement sur des entreprises nécessitant peu de surface pour leur implantation (étant donnée la pénurie de réserves foncières de la CC et des communes). Il n'est, en effet, pas envisageable de créer une nouvelle grande ZA qui concurrencerait les précédentes. Une solution serait plutôt d'accueillir des artisans-commerçants qui pourraient être des sous-traitants des grosses entreprises des ZA par exemple. Il s'agit de concilier développement économique et création de richesse et d'emplois avec préservation du cadre de vie.
Afin de développer l'attractivité de la CC envers les populations et, dans une moindre mesure, envers les entreprises, le développement peut porter sur l'offre de produits touristiques par une mise en réseau des sites de la CC, des circuits du CG (projet de PDIPR) et des itinéraires équestres, cyclistes et piétonniers figurant comme actions de la Charte forestière du Pays. La CC peut valoriser son centre nautique, ses pistes de roller. Elle envisage de créer de nouveaux équipements sportifs et d'accroître son offre d'animations culturelles (prise d'une compétence pour la gestion du patrimoine et création d'un poste). La problématique de l'accessibilité à l'agglomération se pose de nouveau à travers cette thématique de l'offre culturelle. Des salles et des animateurs seront nécessaires dans quelques années pour occuper les jeunes enfants actuels et se prémunir de la petite délinquance. Un poste d'agent de police municipal sera éventuellement à créer dans les bourgs importants pour palier à la faible présence de la gendarmerie. Des problèmes de drogue sont déjà signalés aux alentours de la Forêt (conséquence de la surveillance et des contrôles menés dans l'agglomération).

Une attractivité vis-à-vis des territoires alentours :

Ce territoire ne semble pas concerné par la croissance des franges franciliennes car :
- le coût de transport par la route augmente et qu'il faut d'abord pouvoir rejoindre une gare (Toury ou Les Aubrais) pour pouvoir « navetter » avec Paris ou sa banlieue par le train
- le coût du foncier augmentant sous la PF avec l'agglo, le nombre de résidences secondaires diminue

Les nouveaux arrivants sont majoritairement de jeunes couples avec enfants en bas âge, travaillant dans l'agglomération (Orléans possède un très faible taux de chômage) et qui s'installent sur le territoire pour accéder à des terrains de 800-1000m² et bénéficier d'un cadre de vie agréable (forêt notamment).
Les communes de Rebréchien, Neuville et Aschères envisagent une forte ouverture à l'urbanisation dans leur nouveau PLU : respectivement 28 ha (10-15log/an pendant 20 ans), 120 revus à 90ha (sur 25 ans), ... Ces projets permettront de répondre aux besoins en logement générés par l'A 19 et les ZA mais devront être accompagnés par la création d'équipements. Les logements devront comportés une part de logement locatif (social et privé) afin de faciliter la pérennisation des équipements et services par un certain turn-over et de proposer une offre correspondant aux besoins des actifs. (taux : bon sur Loury, Neuville et Aschères mais insuffisant sur Rebréchien) La présence de sols argileux sur Loury et Neuville impose de prendre des précautions pour la localisation des futures constructions. Le PLH qui avait été élaboré sur le Pays et qui est aujourd'hui caduque n'a pas été approprié par les élus. Seules les aides à la pierre distribuées par le CG pourront influencées sur la composition des opérations d'habitat.

Des menaces à prendre en compte et à anticiper :

L'urbanisation se fait en continuité des bourgs afin de préserver les terres agricoles. Les conflits sont donc rares. Il faut néanmoins veiller à conserver les terres en zone agricole et ne pas céder aux opportunités foncières. Globalement le nombre d'exploitations diminue du fait de la répartition des terres entre exploitants lors du départ à la retraite d'un d'entre eux.

L'entretien de relations en vue d'une mutualisation des moyens et des coûts

La problématique de la sécurité et de la lutte contre la délinquance peut être menée conjointement avec l'agglomération.

Projets d'aménagement :

- Agrandissement du Centre d'Enfouissement Technique (CET) de St Lyé (contre la volonté de la commune)
- Formaliser les enjeux et les orientations stratégiques à prendre pour mener des actions de développement sur le territoire de la CC

Compte-rendu de l'entretien du 02/07/08 avec M. Fortin à la Chambre d'Agriculture du Loiret

---

Le plateau beauceron est un territoire de grandes cultures céréalières. La conjoncture est favorable aux grandes cultures et notamment à la céréaliculture. La forêt n'apparaît donc pas comme un concurrent de l'agriculture, elle ne tend pas à se développer car l'agriculture est forte dans cette région. De même les agriculteurs ne connaissent pas de problème de reprise de leurs exploitations du fait du large potentiel naturel et économique des terres mais aussi de l'existence d'une demande en terrains supérieure à l'offre.

Entre les deux régions naturelles que sont la « Petite » et la « Grande » Beauce, la qualité agronomique des sols est différente et les exploitations possèdent des structures différentes (de taille moyenne dans la première et plus grande dans la seconde).
Les communes de la Petite Beauce comme Villamblain, La-Chapelle-Onzerain et Villeneuve sont des communes rurales aux enjeux environnementaux autour de la vallée de la Conie. Sur ces terres ont lieu des expérimentations en agriculture par rapport à la nappe de Beauce pour trouver des conseils agro-techniques.
La Forêt d'Orléeans constitue une vraie coupure au-delà de laquelle se trouve une agriculture de plateau. Les communes de cet espace sont davantege tournées vers l'agglomération et le Val de Loire. Elles constituent un ensemble avec Trainou Vennecy et Marigny. L'agriculture y est une agriculture de clairière (les loges sont des zones cultivées après déforestation).

Le remembrement est effectif sur ces terres depuis longtemps. Certains territoires, qui avaient déjà été touchés par l'A10, opèrent même un second remembrement du fait du passage de l'A19. Cette dernière permet une découverte du paysage beauceron mais elle représente globalement une faiblesse pour l'agriculture. En effet, elle a occasionné des déménagements d'exploitations, des remembrements qui n'ont pas toujours pu être réalisés dans l'avantage des exploitants du fait de l'étroitesse du marché foncier. En effet, la SAFER manque de terrains pour compenser ceux pris pour l'emprise de l'autoroute.

Toutes les communes de cet espace présentent un fort enjeu par rapport à l'eau, à sa qualité. L'irrigation est largement pratiquée de part la présence de la nappe de Beauce (l'eau est peu présente en surface hormis dans la vallée de la Conie). Elle est contrôlée en termes de quantités prélevées et de périodes de prélèvement. Dans les secteurs trop humides, un drainage doit être réalisé.

L'élevage est peu présent sur le territoire : Neuville et Chilleurs comptent quelques élevages bovins. Il existe également quelques élevages hors-sol (poulaillers). Idem à Aschères
La diversification est plus forte en Petite Beauce. Elle se pratique sur des cultures légumières type pommes de terre de plein champ. Cela entraîne des besoins de stockage, notamment sur Coinces et Patay.

La culture est proximité est uniquement située au sein de l'agglomération et reste marginale. En effet, la qualité agronomique des sols les destine plutôt à une production d'envergure nationale voire internationale.

La diversification vers les bioénergies peut se réaliser sur les biocarburants (diester, éthanol, huiles) mais aussi sur le solaire (panneaux photovoltaïques sur les hangars) et l'éolien (grande surface, couloirs de vent, absence d'obstacle du fait de la concentration de l'habitat dans les bourgs).
D'une manière générale, cette agriculture possède la capacité et les moyens pour se reconvertir vers quelque tendance porteuse que ce soit. Les difficultés résident pour l'essentiel, dans l'enclave des exploitations dans les bourgs. Il devient nécessaire de les en délocaliser du fait de l'augmentation des besoins en surface pour le matériel, le stockage et des nuisances que l'exploitation peut occasionner.

A l'avenir, il est probable de voir se développer l'entraide à travers des groupements d'agriculteurs.
Les menaces viennent de l'activité avale (les IAA comme la sucrerie d'Artenay) dont les évolutions conjoncturelles dépassent largement le territoire mais aussi de l'urbanisation. La consommation d'espace sous sa pression sera fonction du développement industriel occasionné par l'A19 et des besoins en habitat qu'il générera.

Les communes peuvent adopter trois attitudes face à la problématique de la concurrence entre l'activité agricole et l'urbanisation :

- certaines communes situées aux portes de l'agglomération connaissent une pression foncière importante due à une forte demande en logement : elle subissent la croissance urbaine
- certaines affichent une volonté de développement à travers leur documents d'urbanisme et/ou en se structurant en EPCI (Patay, Neuville, Epied, Artenay, Rebrechien) pour être des pôles relais de l'agglomération : leur volonté de développement est basée sur l'accueil de nouvelles populations
- certaines encore recherchent à se protéger de l'urbanisation : elles restent avec une simple carte communale et n'ouvrent pas de zones à l'urbanisation (Oison, Trinay, Rouvray, Villeneuve, Tournoisie).

Les communes se positionnent généralement en défense contre la région parisienne et l'agglomération même si elles sont polarisées par celle-ci. (Ainsi St-Lyé et Bucy ne veulent pas recevoir ou agrandir leur CET). Les logiques sont très individualistes : moins de CUMA sont recensées en Beauce que dans les autres régions agricoles. Les regroupements se font pour des avantages structurels et non pour une mise en commun d'équipements. Idem pour les EPCI et SIVOM qui sont peu présents sur le territoire contrairement aux SIVU.