



Aménagement d'un espace de liaison : vers un centre-ville uni pour une cohésion communale



Tuteur : Kamal SERRHINI

Julie ROUSSELIE

* Les photographies sont des réalisations personnelles

**Aménagement d'un espace
de liaison :
vers un centre-ville uni pour une
cohésion communale**

Remerciements

Avant tout, je remercie mon tuteur Kamal SERRHINI pour m'avoir guidée dans mon projet.

Ensuite, je tiens à remercier le service aménagement de la mairie de Saran et plus particulièrement sa responsable, pour le temps qu'elle m'a consacré, pour ses conseils et l'aide précieuse qu'elle m'a apportée dans mon projet individuel. Je remercie aussi le service technique municipal et son responsable Stéphane POITOU, pour m'avoir reçue et fourni de précieux renseignements.

Je remercie aussi M. Santiago, 4^{ème} adjoint au maire chargé des travaux et de l'environnement, ainsi que l'ensemble du personnel de la mairie pour leur accueil et leurs informations.

Merci enfin à toutes les personnes qui ont contribué, de près comme de loin, à l'élaboration de mon projet et de mon rapport.

Sommaire

Introduction	2
<u>PARTIE I – Diagnostic de la commune –</u>	3
1. Une ville périphérique transitoire entre un espace urbain et un espace rural	4
a) Situation géographique	4
b) Histoire : un développement basé sur les voies de communication	6
c) Au sein d’une structure intercommunale active : l’ « Agglo »	7
2. Une démographie caractéristique des périphéries	9
3. Logements : un habitat essentiellement individuel	12
4. Economie et emploi essentiellement tournés vers le tertiaire	14
5. Transports et déplacements.....	16
a) Voies routières.....	16
b) Réseau de bus.....	16
c) Cyclistes et piétons.....	16
6. Une diversité d’équipements publics pour la vie sociale	18
<u>PARTIE II – Vers un centre bourg uni redonnant sa cohésion à la ville –</u>	19
1. Un centre-ville isolé à structurer	20
a) Morcellement du territoire en quartiers individualisés.....	20
b) Deux pôles de vie à relier	22
2. Un centre bourg articulé sur la coulée verte.....	26
3. Perception par les usagers	28
4. La liaison de deux pôles de vie de la commune	29
<u>PARTIE III – Du quartier centre au centre-ville –</u>	31
1. Présentation de l’îlot.....	32
a) Présentation générale	32
b) Présentation géophysique.....	34
2. Les enjeux portés par l’îlot	35
3. Propositions d’aménagement.....	37
a) Une place pour le marché et des locaux pour des activités commerciales ou artisanales	37
b) Accessibilité des lieux.....	38
c) Espaces verts et mobilier	40
4. Coûts des opérations et financements.....	46
Conclusion	50
Bibliographie.....	51
Table des illustrations	53
Table des annexes.....	55
Table des matières.....	63

Introduction

Saran est une commune d'environ 15 500 habitants, située dans la première couronne de l'agglomération orléanaise, dans le Loiret. Elle constitue un espace transitoire entre la ville centre d'Orléans et l'étendue rurale de la Beauce.

Forte d'un réseau important de voies de communication, elle a su profiter de sa situation géographique avantageuse par rapport à Orléans mais aussi par rapport à la région parisienne, pour se développer. Néanmoins, son essor aux niveaux local et régional a participé à la division de la commune en quartiers individualisés. En effet, ces grands axes qui lui sont si bénéfiques au niveau national, constituent une entrave aux échanges au sein de la commune en morcelant le territoire. Trois quartiers se sont donc imposés aux dépens d'une ville unie. Mais depuis quelques années, la politique d'aménagement de Saran cherche à recréer cette cohésion qui lui fait défaut. La restructuration du centre bourg en centre-ville digne d'une commune de cette ampleur, en fait partie. Ce quartier-centre perçu comme le bourg présente plusieurs faiblesses : il est tout d'abord lui-même divisé en deux grands pôles de vie attractifs et déplore le manque de certaines infrastructures de proximité. La liaison de ces deux pôles participerait à la création d'un centre-ville cohérent avec la taille de la commune.

Ce projet de consolidation du centre s'inscrit par ailleurs, dans un autre projet cher à la municipalité : la coulée verte. La ville tient à conserver son ambivalence urbaine-rurale. Ainsi, parallèlement à son développement, elle souhaite préserver son caractère naturel. Une trame verte constituée d'espaces verts traverse donc la commune du nord au sud et doit servir d'élément conducteur pour la cohésion spatiale. Le bourg – et donc l'espace de liaison – se situant sur son axe, il devra se structurer à partir de cette coulée verte.

Mais comment aménager cet espace de liaison pour répondre aux enjeux de développement du centre bourg vers un centre-ville et de conservation d'espaces naturels ?

Ce travail s'articulera en trois grandes parties pour cerner et répondre au mieux à ces enjeux.

Tout d'abord, nous présenterons les caractéristiques de la commune pour pouvoir appréhender la situation dans son ensemble.

Ensuite, nous analyserons le centre bourg actuel et l'espace de liaison entre ses deux pôles attractifs.

Enfin, la dernière partie sera consacrée à la zone de travail proprement dit : ses caractéristiques et les propositions d'aménagements qui pourront s'y implanter pour répondre à la problématique initiale de restructuration du centre bourg en centre-ville.

A travers la consolidation du bourg et la mise en place d'autres projets d'aménagements complémentaires, la municipalité espère atteindre un objectif ultime, à savoir recréer cette unité communale qui manque à Saran.

PARTIE I

– Diagnostic de la commune –

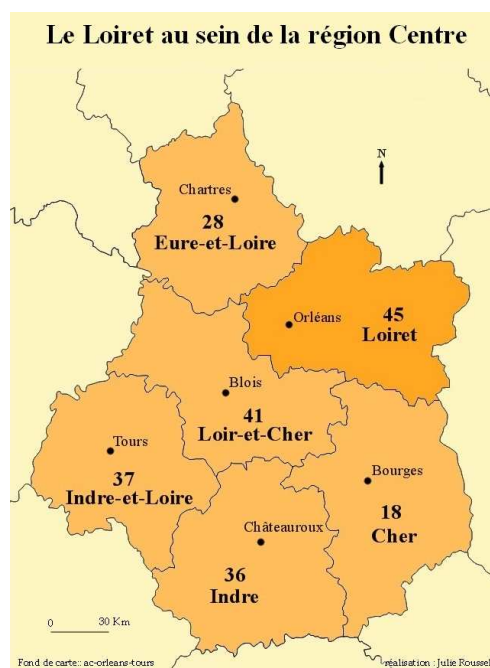
1. Une ville périphérique transitoire entre un espace urbain et un espace rural

a) Situation géographique

Saran se situe en région Centre et plus particulièrement dans le Loiret (Cartes 1 et 2). Ce département bénéficie d'une situation géographique stratégique par rapport à la région parisienne : c'est ainsi le département le plus peuplé de la région et pourtant le troisième au niveau de sa superficie¹.



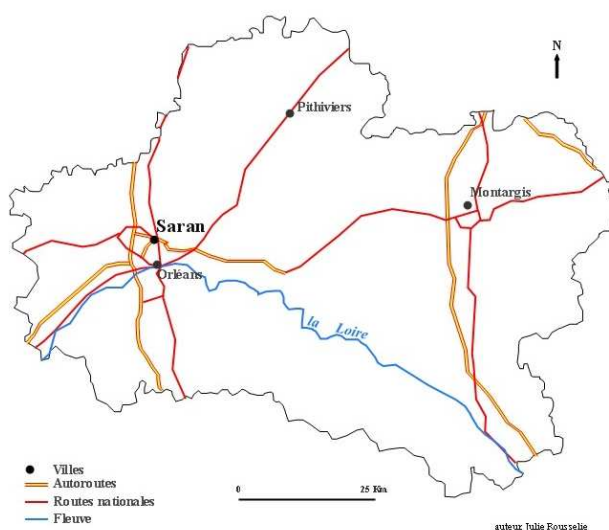
Carte 1 : La région Centre en France



Carte 2 : Le Loiret au sein de la région Centre

La commune s'étend sur une superficie de 1 965 hectares² au nord de l'agglomération orléanaise (Carte 3).

Saran au sein du département du Loiret en 2008



Carte 3 : Saran au sein du département du Loiret en 2008

¹ [INSEE, 2005]

² [Ville de Saran, 2008]

Elle dispose d'un territoire équilibré : il est à 30% naturel, 35% pour l'habitat et 35% pour les activités commerciales³. Saran constitue donc un espace transitoire entre l'aire urbaine d'Orléans, au sud, et l'aire rurale de la Beauce, au nord (Carte 4). Elle tire profit de cette ambivalence et jouit de différents atouts liés à sa situation géographique.

Vue aérienne de Saran



Source: Google Earth

— Limite de la commune

retouches : Julie Rousselle

Carte 4 : Vue aérienne de Saran

Tout d'abord, elle profite de sa proximité avec la région parisienne et de ses infrastructures la reliant à la capitale en une heure environ : l'autoroute A10, la route nationale 20 mais aussi la ligne SNCF Paris – Les Aubrais qui dessert la commune voisine. Elle se situe de plus, avec Orléans, au niveau d'un nœud ferroviaire et routier – intersection des autoroutes A10 et A71, et des routes nationales 20, 157, 60 et 152 – qui lui permettent d'offrir une bonne desserte avec le reste du pays. Elle bénéficie ainsi de la décentralisation de Paris en terme démographique et économique.

Par ailleurs, elle jouit des mêmes atouts grâce à son positionnement en périphérie d'une grande ville – à savoir Orléans.

Saran possède donc une position stratégique pour son développement départemental comme régional. L'histoire de la commune en témoigne en étant très étroitement liée à sa situation géographique.

³ [Direction de l'Aménagement de la commune de Saran: Plan local d'urbanisme - Rapport de présentation, 2005]

b) Histoire : un développement basé sur les voies de communication

Le site de Saran a été occupé dès l'Antiquité : on relève diverses traces d'activités à différentes périodes depuis cette époque. Ces activités étaient essentiellement potières grâce à l'abondance de glaise à poterie et de bois de la forêt d'Orléans qui occupe une partie de la commune. Saran s'est ensuite développée le long d'axes de communications. En effet, deux voies très importantes à l'époque gallo-romaine, passaient par la commune⁴.



Photographie 1 : le bourg rural saranais

Source : Association Groupe d'Histoire Locale de Saran

Après le départ des Romains, la culture de la vigne s'impose et une population rurale s'installe dans des hameaux éparpillés (Photographie 1). Progressivement, le sud s'urbanise et on y retrouve surtout des commerçants et des artisans.

Le premier maire est nommé en 1793 mais ce n'est qu'en 1844 que le premier bureau du maire est construit. En 1913, un aérodrome est créé au centre géographique de la commune. Son activité se développe entre les deux guerres surtout grâce à l'aviation civile.

La population évolue peu jusqu'au milieu du XX^{ème} siècle : entre 1901 et 1954, elle passe seulement de 1 379 à 2 450 habitants⁴.

Ce n'est qu'après la seconde guerre mondiale que Saran connaît sa grande expansion : la commune jusque là essentiellement rurale, est progressivement touchée par l'urbanisation et elle devient une ville intégrant l'agglomération orléanaise.



Photographie 2 : Vue du début du XIX^{ème} siècle du Bourg saranais

Source : Association Groupe d'Histoire Locale de Saran

⁴ [Association Groupe Histoire Locale de Saran, 2005]

Dans les années 1960, Saran profite de la politique de décentralisation de la région parisienne. Grâce à ses réseaux ferrés – depuis 1843 – et routiers qui la relie à la capitale et au reste de la France, de grandes entreprises à la recherche d’espace et d’une bonne desserte nationale, s’installent sur le territoire saranais⁵.

A la fin des années 1960, la commune voit aussi s’implanter l’aérotrain qui la relie à Paris. Néanmoins, le projet est très tôt victime de la crise qui touche le pays et il s’éteint en 1974 avec le dernier voyage de l’aérotrain. Aujourd’hui, des restes des rails en béton restent visibles, le long de la route nationale 20⁶ (Photographie 3).



Photographie 3 : Rails de l'aérotrain parallèle à la voie ferrée et à la R.N.20 à Saran
Source : Julie ROUSSELIE

A la même époque, l’aérodrome saranais est définitivement fermé à la suite de la construction de la bretelle d’autoroute qui le traverse et empêche les atterrissages⁷.

Les années 1960 marquent un tournant dans la vie de la commune : c’est à cette époque qu’elle profite au maximum de sa proximité avec la région parisienne mais aussi de sa situation périphérique avec Orléans. En effet, en 1964, elle s’associe à onze autres communes, en créant le Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple de l’Agglomération Orléanaise (S.I.Vo.M.A.O).

c) Au sein d’une structure intercommunale active : l’ « Agglo »

A sa création, la structure de coopération intercommunale avait pour préoccupation principale la destruction des ordures ménagères. Par la suite, le Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple de l’Agglomération Orléanaise s’est transformé en Communauté de Communes de l’Agglomération Orléanaise (C.C.A.O.) – en 1999 – puis en Communauté de l’Agglomération Orléanaise (C.A.O.) communément appelé « l’Agglo », fin 2001. Cet Etablissement Public de Coopération Intercommunale (E.P.C.I) comporte désormais 22 communes – soit 33 432 hectares et 270 000 habitants – (Carte 5) et possède de nombreuses compétences notamment en

⁵ [Direction de l’Aménagement de la commune de Saran : Plan local d’urbanisme - Rapport de présentation, 2005]

⁶ [J.-M. Flonneau, 2003]

⁷ [Association Groupe Histoire Locale de Saran, 2005]

matière d'aménagement de l'espace, de développement économique, d'environnement, de déplacement urbain ou de logement⁸.



Carte 5 : Les 22 communes de la Communauté de l'Agglomération Orléanaise
Source : [Agglo, ?]

L'appartenance à cette E.P.C.I a certaines conséquences pour la commune. En effet, Saran a accueilli un certain nombre d'infrastructures intercommunales : cimetière intercommunal des Ifs composé d'un crématorium et d'un espace funéraire, et l'Usine de Traitement des Ordures Ménagères (U.T.O.M). Elle verra aussi prochainement s'implanter une prison sur son territoire. Par ailleurs, l'adhésion à la C.A.O a aussi un impact sur les finances de la ville. En effet, elle ne perçoit plus la taxe professionnelle qui représentait une masse importante du budget municipal. Enfin, on peut aussi noter une nette augmentation des taxes de traitement des ordures ménagères et d'assainissement pour les usagers⁸.

En contrepartie, la commune bénéficie de l'attractivité de l'agglomération grâce aux nouveaux équipements dont la structure intercommunale se dote comme par exemple la nouvelle gare d'Orléans et le développement des transports en commun avec le tramway. L'Agglo s'inscrit aussi dans de grands projets de développement durable en valorisant certains sites comme la Loire, et en développant des actions et des animations culturelles, environnementales, touristiques et économiques⁹.

Saran est donc une commune mi-rurale mi-urbaine qui possède un potentiel important dû à son attractivité au niveau local mais aussi avec l'aire parisienne. Cette attirance entraîne de nombreuses répercussions sur la ville et notamment au niveau démographique.

⁸ [Ville de Saran, 2008]

⁹ [Agglo, ?].

2. Une démographie caractéristique des périphéries

Saran est la sixième commune de la région Orléanaise en termes de population avec environ 15 500 habitants en 2005¹⁰.

De plus, son poids démographique par rapport à l'Agglo ne cesse de croître contrairement à Orléans. En effet, en 1982 elle représentait 4,5% de la population de l'agglomération¹¹ Orléanaise alors qu'en 2005 elle représente 5,7%. A l'inverse, Orléans perd de sa représentativité en passant de 46,1% à 41,7% de la population globale aux mêmes années¹⁰.

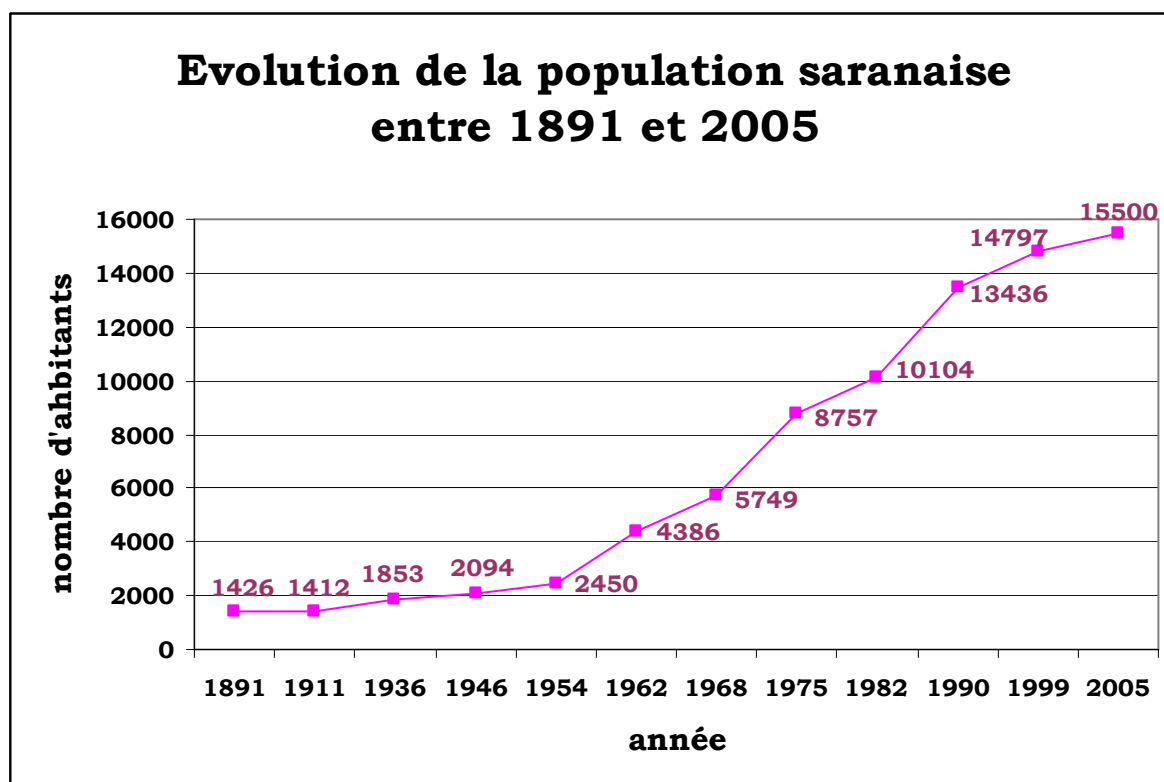


Figure 1: Evolution de la population saranaise entre 1891 et 2005

Source : INSEE ; Auteur : Julie ROUSSELIE

Comme nous l'avons vu précédemment, elle a su profiter de sa situation géographique pour se développer. Ainsi, sa population a très fortement augmenté entre 1960 et 1990 : elle a été multipliée par 3 entre 1962 et 1990¹⁰ (Figure 1). Cette croissance est principalement due au solde migratoire important c'est-à-dire à l'arrivée de population nouvelle : cela témoigne de l'attractivité de la commune. En effet, elle provoque une augmentation de la population municipale de 1,42% à 6,32% par an durant cette période¹⁰. Néanmoins, nous pouvons voir sur la figure 2 qu'à partir des années 1990, la solde migratoire diminue fortement : sous les 0,5% par an, il est désormais inférieur au solde naturel. Cela explique en partie la croissance démographique ralentie de la commune : entre 1999 et 2005, elle avoisine les 0,8% par an¹⁰. En effet, des communes moins importantes comme Ingré, Ormes ou St Jean le

¹⁰ [INSEE, 2005]

¹¹ « Agglomération » dans le sens de la Communauté d'Agglomération Orléanaise

Blanc, sont à l'apogée de leur développement résidentiel et prennent de plus en plus de poids dans l'agglomération.

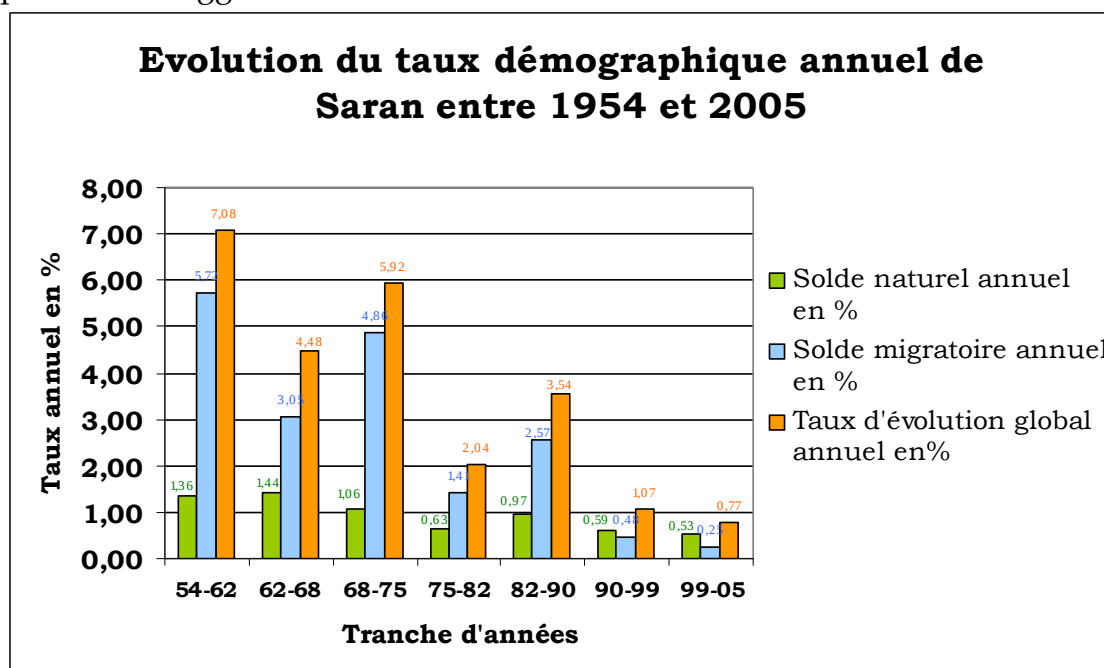


Figure 2: Evolution du taux démographique annuel de Saran entre 1954 et 2005

Source : INSEE ; Auteur : Julie ROUSSELIE

D'autre part, nous pouvons voir que le solde naturel diminue lui aussi. En effet, la population saranaise commence à vieillir. Lorsque l'on étudie la pyramide des âges de 1975 (début du ralentissement de la croissance démographique) et de 1999 (Figure 3), la conclusion est sans appel. La population de plus de 30 ans augmente aux dépens de la population plus jeune¹².

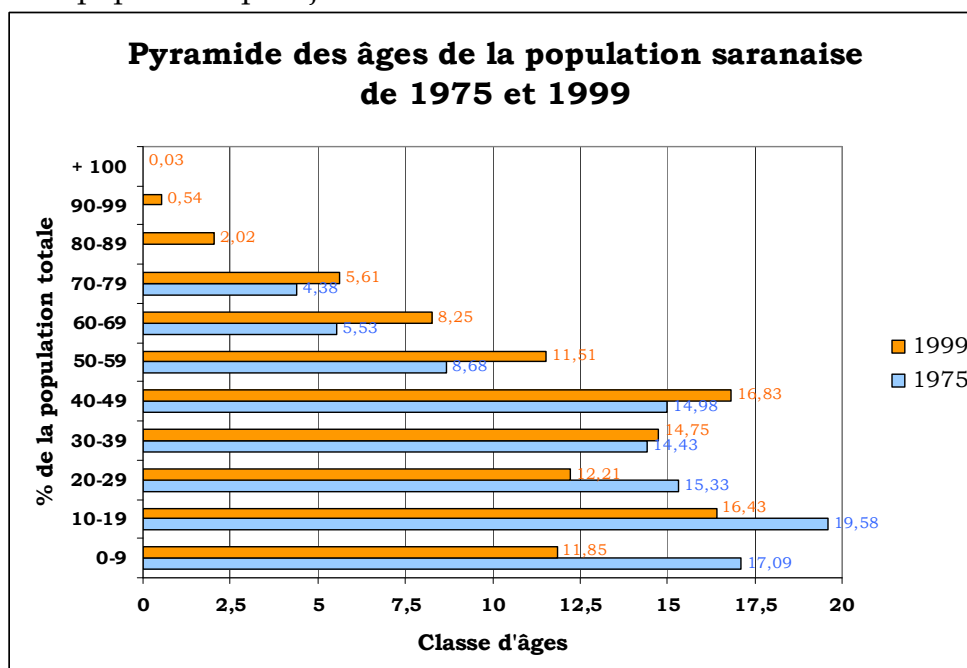


Figure 3: Pyramide des âges de la population saranaise de 1975 à 1999

Source : INSEE ; Auteur : Julie ROUSSELIE

¹² [INSEE, 2005]

Autre conséquence du vieillissement de la population : le nombre de familles avec des enfants de moins de 25 ans diminue alors que celles sans avec des enfants de plus de 25 ans ou les couples seuls augmentent. En effet, entre 1990 et 1999, les familles avec jeunes enfants – moins de 25 ans – passent de 71,46% à 64,07% alors que les familles avec des enfants plus âgés ou les couples seuls augmentent de 20,87% à 26,31%. Par ailleurs, les ménages d'une personne augmentent aussi entre ces deux années¹³ (Tableau 1).

Tableau 1: Population des ménages selon le mode de cohabitation

Source : INSEE ; Auteur : Julie ROUSSELIE

	1990		1999	
	Chiffre	%	Chiffre	%
Population des ménages	13132	100%	14460	100%
Ménage d'une personne	828	6,31%	1096	7,58%
Famille	9384	71,46%	9264	64,07%
Couple avec enfant(s)	8632	65,73%	8148	56,35%
Monoparental avec enfant(s)	752	5,73%	1116	7,72%
Couple seul et famille enfants>25ans	2740	20,87%	3804	26,31%
Famille enfants >25 ans	468	3,56%	852	5,89%
Couple seul	2272	17,30%	2952	20,41%
Hors famille	180	1,37%	296	2,05%

Il en résulte que la taille des ménages diminue à chaque recensement. Ainsi en 1962 et 1968, elle était de 3,6 personnes par résidence principale alors qu'en 1990 elle n'était que de 2,85 et en 1999 de 2,69 personnes par résidence principale¹³.

La population saranaise a donc essentiellement évoluée entre 1960 et 1990. Désormais, elle se stabilise : elle vieillit et la taille des ménages diminue. Cela nous amène donc à la question du logement saronais.

¹³ [INSEE, 2005]

3. Logements : un habitat essentiellement individuel

Saran comptait 5 612 logements en 1999 ¹⁴. L'habitat se développe régulièrement depuis 1968 comme c'est visible sur la figure 4.

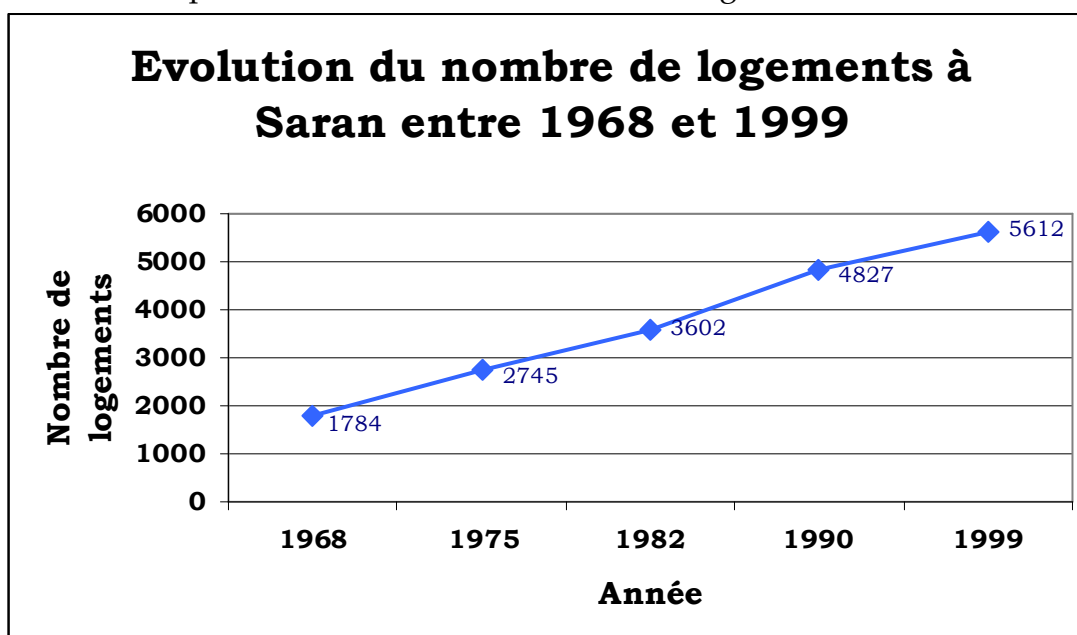


Figure 4 : Evolution du nombre de logements à Saran de 1968 à 1999

Source : INSEE ; Auteur : Julie ROUSSELIE

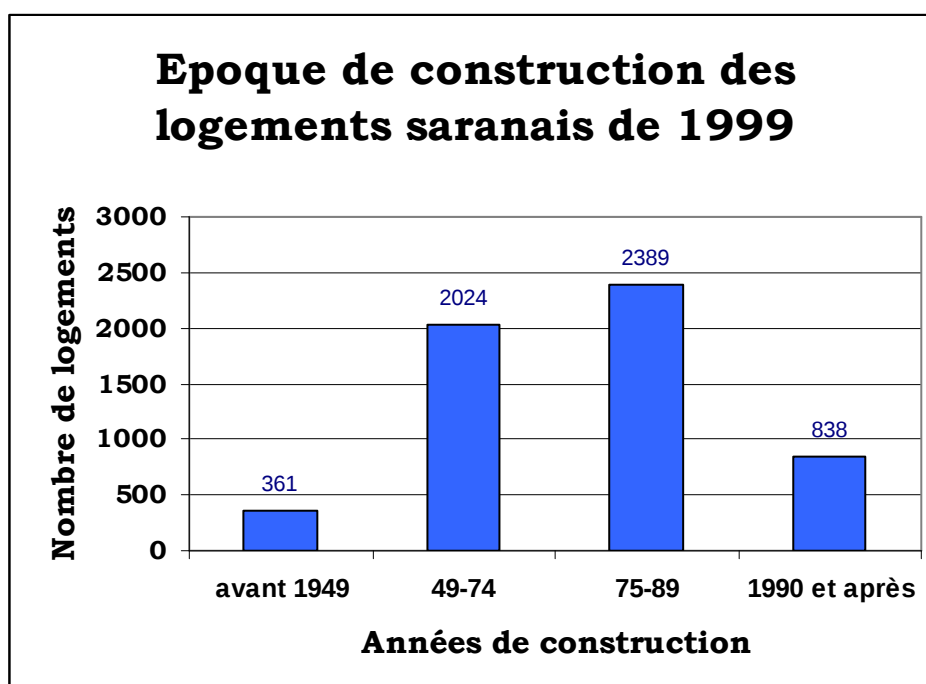


Figure 5 : Epoque de construction des logements saranais de 1999

Source : INSEE ; Auteur : Julie ROUSSELIE

De plus, la construction de l'habitat saranais a suivi la même tendance que la population : elle a connu une nette augmentation entre 1950 et 1990 puis s'est

¹⁴ [INSEE, 1999]

ralentie. Le parc des logements restent néanmoins assez récent avec près de 60% des logements construits après 1975 (Figure 5) ¹⁵.

Près des trois-quarts des logements correspondent à des pavillons individuels : en 1999, on comptait 71% d'habitats individuels et 29% de collectifs – dont 71% de logements sociaux soit 22% de l'ensemble des logements. Ces derniers sont dispersés sur le territoire de la commune et relativement bas avec 94% des logements dans des immeubles de moins de cinq étages¹⁵.

Enfin, seul un tiers des habitations est destiné à la location en 1999 ¹⁵.

Tous ces résultats montrent que la population vient s'installer sur Saran pour accéder à la propriété individuelle.

¹⁵ [INSEE, 1999]

4. Economie et emploi essentiellement tournés vers le tertiaire

La population active saranaise s'élève en 1999, à 7 242 personnes dont 90,7% ont un emploi. Le taux de chômage s'élève à 9,1% et a augmenté de près de 24% depuis 1990 mais il reste néanmoins nettement inférieur au taux de chômage qui touche la France à ce moment là (12,8%)¹⁶.

Par ailleurs, l'activité féminine s'exerce presque à parité avec celle des hommes. En effet, 52% des actifs sont des hommes et 48% des femmes¹⁶.

En outre, la population saranaise est majoritairement composée d'employés, d'ouvriers et de personnes exerçant une profession intermédiaire qui représentent respectivement 35%, 29% et 24% de la population active totale ayant un emploi en 1999 (Figure 6)¹⁶.

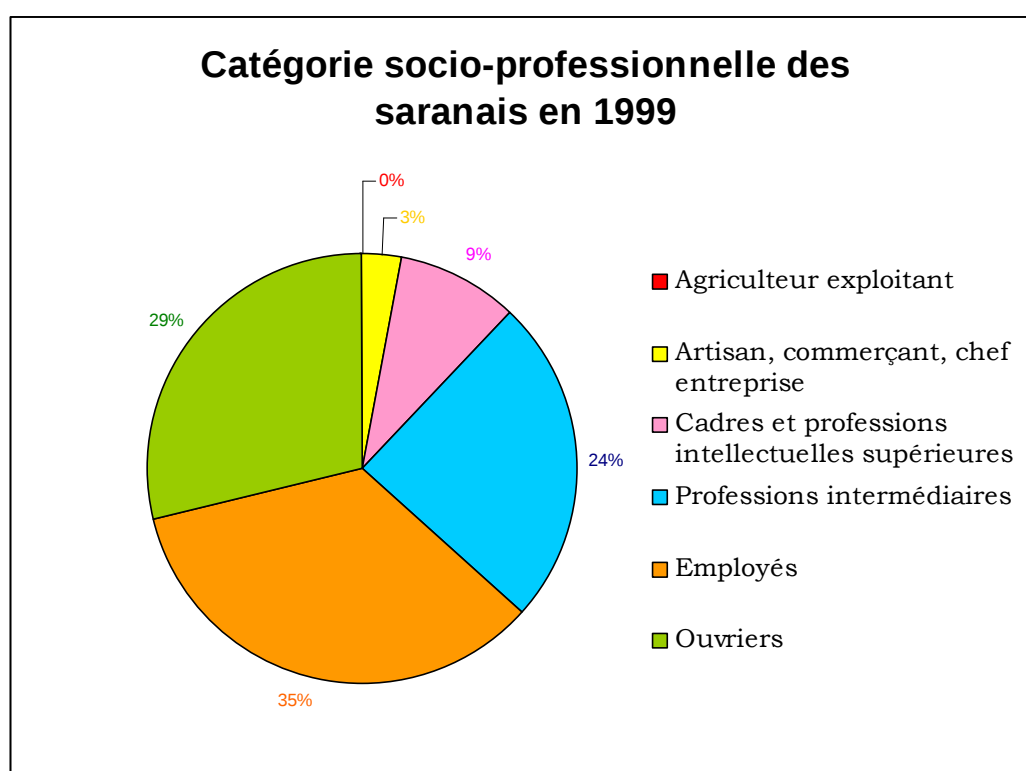


Figure 6: Catégorie socioprofessionnelle des saranais en 1999

Source : INSEE ; Auteur : Julie ROUSSELIE

D'autre part, en 2006, Saran offrait 10 582 postes salariés répartis dans ses 696 établissements actifs dont 409 entreprises. Ce sont essentiellement des petites entreprises : seuls 42 établissements ont plus de 50 employés¹⁶. Le secteur tertiaire – commerce, réparations et services – représente une grande partie des emplois salariés (85%) avec des établissements commerciaux comme Carrefour ou des établissements de services comme la G.M.F ou la B.N.P. En effet, Saran possède de grands pôles d'activités liés aux axes de transport. On retrouve près de 100 hectares de surfaces commerciales ou hôtelières aux abords de la R.N.20/voie ferrée et 140 hectares dédiés à des entreprises de transport à la frontière avec la commune d'Ormes. D'autre part, le secteur secondaire – industrie et construction – offre 15% des emplois

¹⁶ [INSEE, 1999]

salariés grâce notamment à John Deere, situé dans une zone d'activité de 50 hectares à l'Ouest de la ville. Le secteur primaire est quant à lui quasi inexistant (Figure 7) ¹⁷.

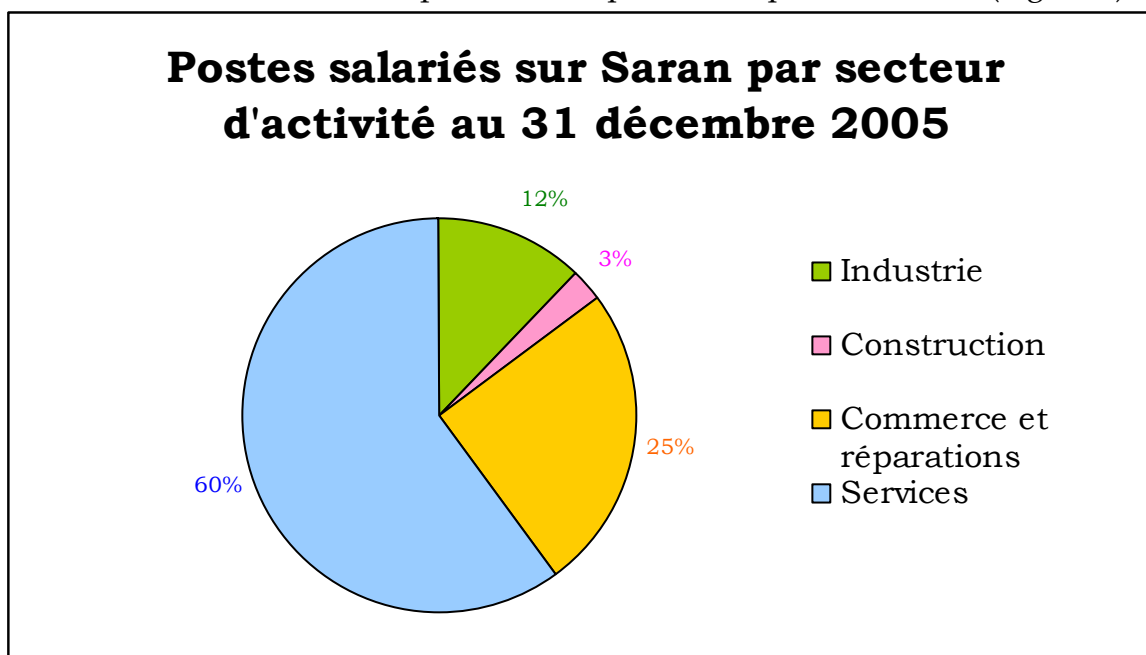


Figure 7: Postes salariés sur Saran par secteur d'activité au 31 décembre 2005

Source : INSEE ; Auteur : Julie ROUSSELIE

Enfin, il est important de noter qu'en 1999, sur 8 995 emplois proposés par la commune seuls 21,4% étaient occupés par des saranais : cela représentait moins de 30% des actifs saranais occupés ont un emploi sur la commune. Cela entraîne des migrations professionnelles importantes¹⁷.

Plus de 90% des saranais ont un emploi, néanmoins moins d'un tiers d'entre eux occupe un poste sur la commune qui propose pourtant un grand nombre de postes majoritairement dans le secteur tertiaire. Les migrations liées à l'emploi sont donc importantes, entre les saranais allant travailler hors de la commune et les habitants des communes voisines venant sur le territoire pour leur activité professionnelle.

¹⁷ [INSEE, 1999]

5. Transports et déplacements

Depuis 2000, le Plan de Déplacements Urbains (PDU) approuvé par l'Agglo, s'exerce sur la commune et depuis 2004, il est en cours de révision. Son approbation aura lieu courant 2008. Ce PDU prévoit l'organisation des déplacements dans l'agglomération, de manière à promouvoir le développement des modes de transport les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. Pour cela, le nouveau PDU propose un certain nombre de mesures pour rééquilibrer les modes de déplacements en faveur des transports en commun, du vélo et de la marche à pied. Elles sont regroupées suivant six grandes orientations :

- Aménager les voies selon leur fonction et l'environnement traversé
- Poursuivre les efforts en faveur des transports en commun
- Encourager la pratique du vélo et de la marche à pied
- Maîtriser le stationnement
- Intégrer le transport de marchandises au fonctionnement de la ville
- Promouvoir des comportements de déplacements citoyens

Ce document a une grande importance sur les transports et déplacements communaux¹⁸.

a) Voies routières

La commune recense près de 90 km de voirie strictement communale¹⁹. A cela s'ajoute les grands axes routiers d'ampleur départementale ou nationale, qui la traversent. A l'est, on retrouve la R.N.20 qui relie la ville à Orléans au sud et Paris au nord. Au sud et à l'ouest, l'autoroute A10 et la bretelle A701 connectent la ville au reste du territoire français. Au sud-est, la tangentielle permet un accès facile avec l'ensemble de l'agglomération orléanaise, tandis que deux routes départementales s'entrecoupent dans le centre bourg. Ces deux voies génèrent des nuisances pour la vie locale aux heures de pointe ; que ce soit au niveau sonore comme au niveau de la pollution engendrée. Néanmoins, dès fin 2008, une voie de contournement au nord de la commune reliera la R.N.20 au rond-point de l'U.T.O.M et dégorgera de cette manière le centre bourg. Cette voie s'inscrit dans les grandes orientations du PDU¹⁸.

b) Réseau de bus

Autre moyen de transport : les transports en commun. Ils sont gérés par la S.E.M.T.A.O. (Société d'Economie Mixte des Transports de l'Agglomération Orléanaise). Bien que Saran ne voie pas passer le tramway sur son territoire, elle s'inscrit dans un réseau de bus la raccordant aux 22 communes de l'Agglo. Ce réseau comporte 30 lignes de bus dont 5 traversent la commune, et une ligne de tramway qui relie le Nord et le Sud de l'agglomération. Une nouvelle ligne de tramway raccordant l'Est et Ouest, est en cours de projet et devrait voir le jour en 2011 ¹⁸.

c) Cyclistes et piétons

Les aménagements pour les cyclistes et piétons sont assez restreints sur la commune. En effet, celle-ci ne comptait que 4 pistes cyclables, un contresens cyclable

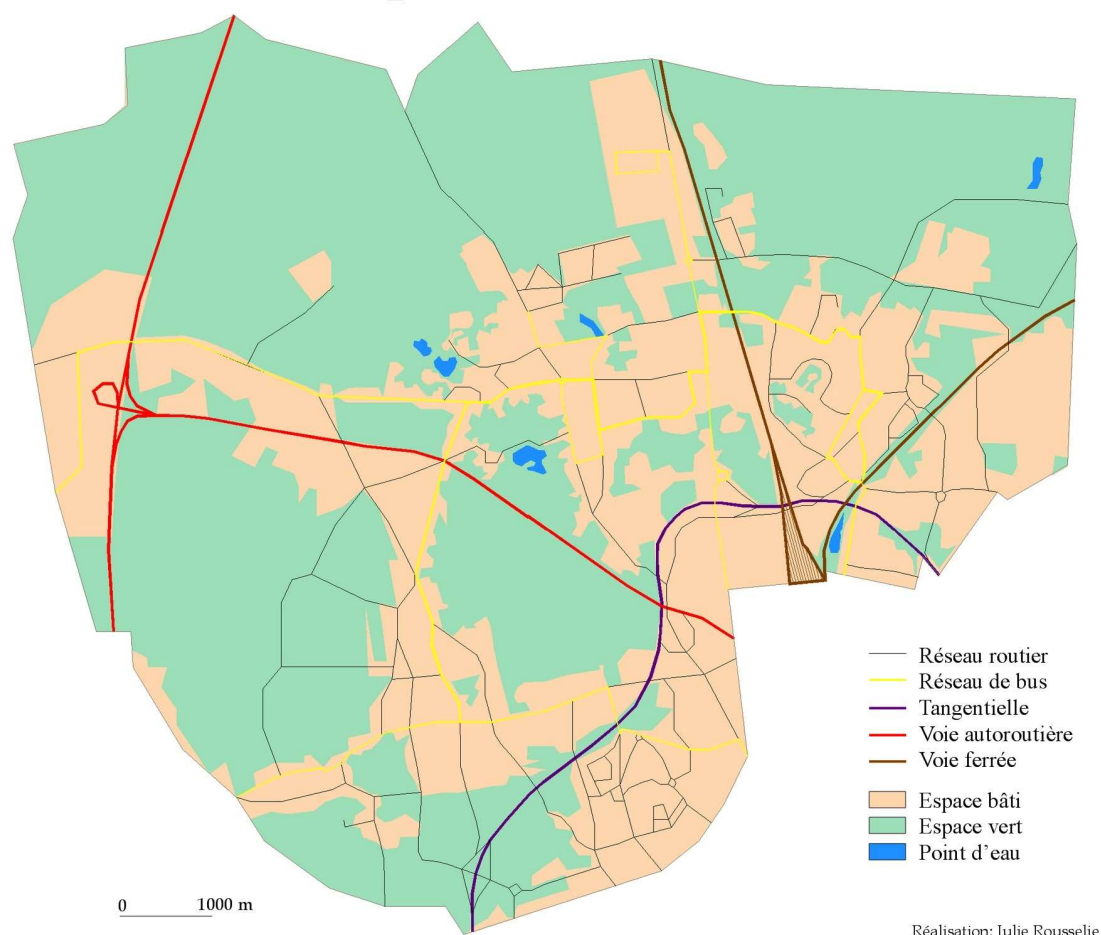
¹⁸ [Agence d'urbanisme de l'agglomération Orléanaise, 2005]

¹⁹ [Direction de l'Aménagement de la commune de Saran : Plan local d'urbanisme - Rapport de présentation, 2005].

et un espace piéton/cycliste en 2005. On trouvait aussi 3 chemins de randonnées pédestres²⁰.

Néanmoins, à l'heure actuelle, des aménagements cyclables se développent progressivement sur le territoire communal.

Les transports saranais en 2008



Carte 6 : Les transports saranais en 2008

Il est important d'ajouter que la ligne SNCF Paris-Les Aubrais traverse Saran du Nord au Sud. La voie ferrée dessert la commune voisine – Fleury-les-Aubrais – mais une partie des saranais l'utilise régulièrement, voire chaque jour, pour aller travailler dans la région parisienne.

Ainsi, l'usage de la voiture reste prépondérant dans la commune néanmoins, les orientations du PDU cherchent à changer cet état des faits, en favorisant les modes de transports plus respectueux de l'environnement.

Tous ces axes de communications ont favorisé le développement de la commune mais l'ont aussi morcelée en quartiers individualisés. Cela a donc des conséquences sur l'implantation des équipements publics.

²⁰ [Agence d'urbanisme de l'agglomération Orléanaise, 2005]

6. Une diversité d'équipements publics pour la vie sociale

Les équipements publics sont développés et diversifiés sur la commune. Certains se retrouvent dans chaque quartier comme des salles de sports et des groupes scolaires (maternelle et élémentaire) et d'autres ne sont présents que dans un quartier. Cela participe en partie au projet de restructuration de la ville²¹. Ainsi, on retrouve dans le quartier du Bourg, les structures de services publics comme la mairie, les bureaux de Poste, les garages municipaux ou encore la salle des fêtes. De même, un grand nombre d'équipements sportifs y sont présents avec notamment le stade régional d'athlétisme sur le complexe sportif du Bois Joly, le centre nautique de la Grande Planche, le centre équestre, le dojo, la salle de musculation... Les loisirs et la culture n'y sont pas oubliés avec la bibliothèque, le centre de loisir Marcel Pagnol ou encore l'école municipale de musique. Enfin, le collège et la maison de la petite enfance s'implantent dans ce quartier.

Les autres quartiers possèdent eux aussi certains équipements communaux comme l'école de danse, la Maison des Loisirs et de la Culture et la base de loisirs (karting, mini golf, bowling, tennis, squash, labyrinthe laser) au quartier du Chêne Maillard à l'Est de la commune, ou encore la cuisine centrale, la maison de cure et le foyer résidence « George Brassens » pour les personnes âgées au quartier Vilpot-Sablonnières.

On retrouve aussi de nombreux clubs sur l'ensemble de la commune comme le « club méca », le club de l'image....

Saran s'est dotée d'une diversité importante d'équipements publics sur tout son territoire. Néanmoins, avec la restructuration du bourg, la ville cherche désormais à recentrer les équipements à vocation communale dans le centre afin de recréer un centre-ville attractif au sein d'une commune unie.

²¹ [Direction de l'Aménagement de la commune de Saran : Plan local d'urbanisme - Rapport de présentation, 2005]

PARTIE II

**– Vers un centre
bourg uni
redonnant sa
cohésion à la ville –**

1. Un centre-ville isolé à structurer

a) Morcellement du territoire en quartiers individualisés

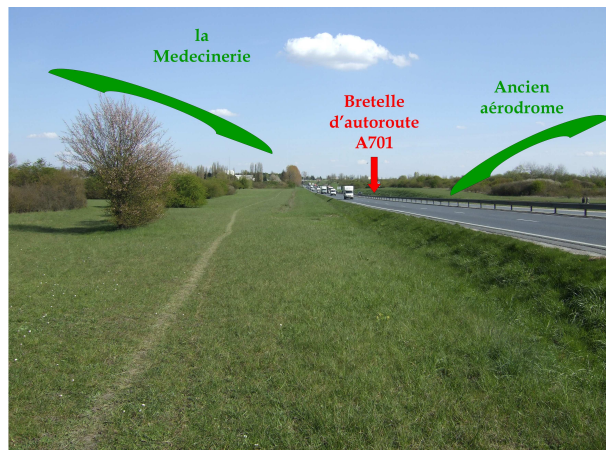
Comme nous l'avons déjà évoqué précédemment, l'essor d'infrastructures de communication a d'une part permis le développement de la commune mais a d'autre part contribué à son morcellement en quartiers individualisés et à l'isolation de son centre historique. Ces voies de transport permettent des échanges au niveau national ou avec l'aire urbaine d'Orléans, mais paradoxalement, empêchent ceux au niveau local. En effet, elles vont jusqu'à couper des rues ou chemins qu'elles traversent comme la rue de Montaran dans le quartier du Chêne Maillard. Ainsi, on retrouve trois quartiers isolés les uns des autres :

- Le quartier du Bourg au centre et au nord
- Le quartier du Chêne Maillard à l'est
- Le quartier des Vilpot-Sablonnières au sud

Le quartier centre est séparé de celui des Vilpot-Sablonnières par la tangentielle (Photographie 4) et la bretelle d'autoroute A701 (Photographie 5). A cela s'ajoute une autre caractéristique locale désavantageant la ville : l'ancien aérodrome.



Photographie 4 : Tangentielle entre le quartier du Vilpot-Sablonnière et le reste de Saran
Source : Julie ROUSSELIE



Photographie 5 : Bretelle d'autoroute entre la Médecinerie et l'aérodrome
Source : Julie ROUSSELIE

Ce no man's land de 100 hectares²² au centre géographique de la commune subit aussi les effets de la bretelle autoroutière : elle provoque des nuisances qui rendent son occupation difficile. Ainsi, parallèlement, l'aérodrome renforce l'isolement provoqué par les axes autoroutiers et périphériques. Ce secteur sud s'est donc développé dans le prolongement de la commune d'Orléans.

²² [Direction de l'Aménagement de la commune de Saran : Plan local d'urbanisme - Rapport de présentation, 2005]



Photographie 6 : Coupure entre le quartier du Chêne Maillard et le reste de Saran
Source : Julie ROUSSELIE

A l'est, la R.N. 20 doublée de la ligne SNCF Paris-Les Aubrais segmentent le Bourg et le Chêne Maillard. A ces axes de communication, s'ajoutent les implantations industrielles et commerciales qui accentuent l'isolement du quartier est avec le reste de la commune (Photographie 6). Toutes ces coupures provoquent des situations dangereuses surtout pour les piétons et cyclistes qui les traversent à des endroits pas toujours sécurisés.

Malgré cette situation géographique, le centre Bourg est tout de même perçu historiquement, affectivement et administrativement comme centre-ville de la commune.

Il reste tout de même, le quartier central de la ville, où est regroupé un grand nombre d'équipements. Ainsi ce territoire est désigné pour passer de centre-ville rural à centre-ville urbain et consolider l'identité et l'unité communale. C'est pourquoi, depuis 1985, la politique d'aménagement communale s'est particulièrement penchée sur ce secteur pour recréer cette cohésion spatiale qui fait défaut à Saran²³.



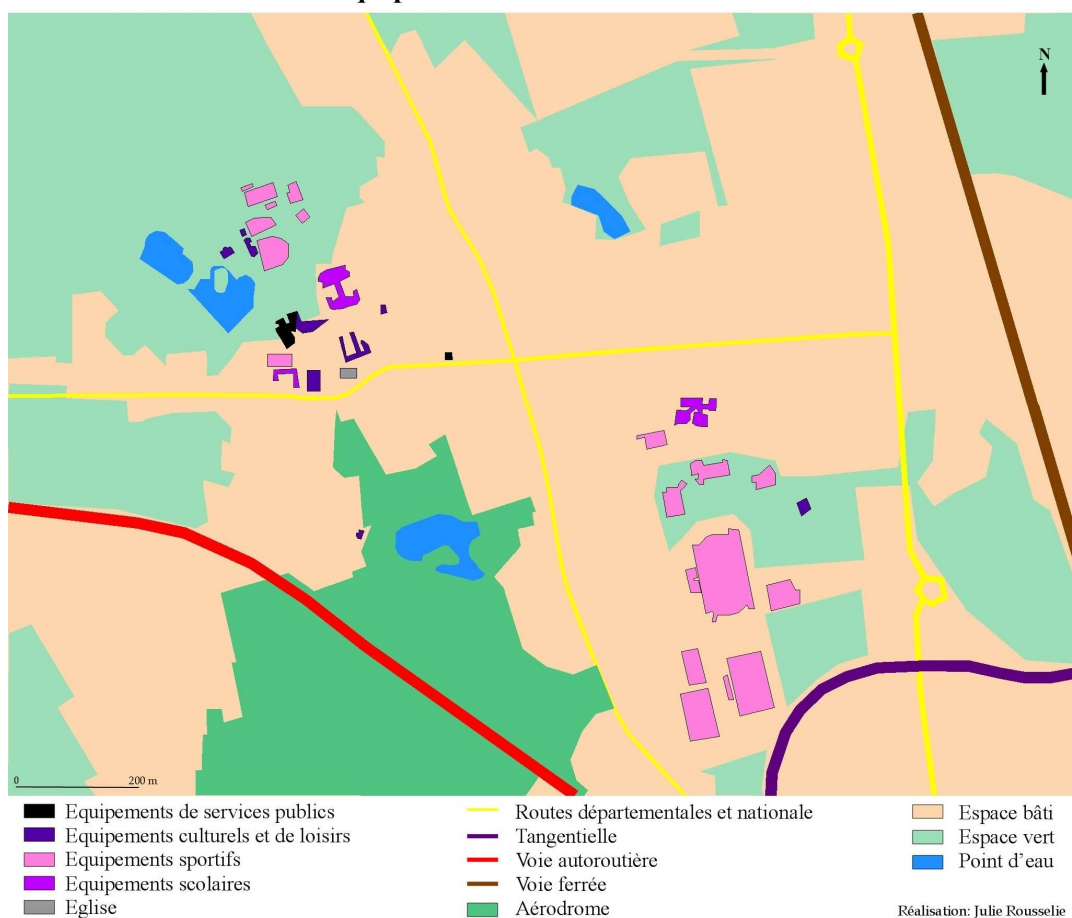
Photographie 7 : La porte du Bourg au croisement des routes départementales 702 et 902
Source : Julie ROUSSELIE

²³ [Direction de l'Aménagement de la commune de Saran : Plan local d'urbanisme - Rapport de présentation, 2005].

b) Deux pôles de vie à relier

Le quartier centre-bourg de Saran en 2008

- Les équipements à vocation communale -



Carte 7 : Les équipements à vocation communale du quartier centre-bourg de Saran en 2008

Lorsqu'on étudie la morphologie du bourg, une certaine division est visible au sein même du quartier. En effet, deux espaces attractifs composés de nombreux équipements communaux, se distinguent.

On retrouve au cœur du centre bourg :

- des équipements de services publics avec :
 - la Mairie (Photographie 8)
 - la Poste



Photographie 8 : La Mairie-Bibliothèque de Saran

Source : Julie ROUSSELIE

- des équipements culturels et de loisirs :
 - la bibliothèque municipale (Photographie 8)
 - l'école municipale de musique
 - la galerie du château de l'Etang qui accueille régulièrement des expositions
 - la salle des fêtes municipale
 - les ateliers de théâtre de la Tête Noire
- des équipements sportifs :
 - la salle des sports Jean Moulin
 - le centre équestre et ses carrières
 - les locaux du club municipal de VTT
- des équipements scolaires :
 - l'école maternelle du Bourg
 - l'école élémentaire du Bourg
- l'église (Photographie 9)



Photographie 9 : L'église saranaise du XV^{ème} siècle
Source : Julie ROUSSELIE

Ce secteur compte aussi des services de proximité malgré la présence de grandes surfaces commerciales relativement proches – le long de la R.N.20 –. On dénombre :

- 6 agences bancaires (dont la Poste)
- 1 agence d'assurances et la Caisse primaire d'assurance maladie. Certaines banques occupent aussi la fonction d'assureur.
- 3 agences immobilières
- 1 agence de dépannage
- 1 coiffeur
- 1 bar-tabac
- 1 fleuriste
- 1 épicerie
- 1 boucherie-charcuterie
- 1 boulangerie-pâtisserie

- 1 pharmacie
- des cabinets dédiés à la santé avec : 1 médecin généraliste, 1 kinésithérapeute, 1 dentiste et 1 podologue.



Photographie 10 : Le centre bourg saranais

Source : Julie ROUSSELIE

On remarque qu'un grand nombre d'agences bancaires et immobilières sont implantées dans ce secteur aux dépens d'autres équipements de proximité. Le secteur de l'hôtellerie-restauration par exemple, fait défaut au centre bourg. Seul un bar est présent dans ce secteur. Néanmoins, il est difficile pour la commune de gérer le type d'activité qui s'y implante sachant que ce sont des investisseurs privés qui occupent les lieux²⁴.

Par ailleurs, un ou deux stands de marché s'installent régulièrement dans le centre bourg mais la commune ne possède pas de place suffisamment grande pour accueillir d'autres stands.

Le second pôle de vie s'implante au sud-est de cette zone, avec là encore des structures communales :

- des équipements sportifs :
 - la piscine municipale de la Grande Planche
 - la salle de sport Jean Landré
 - les terrains de tennis couverts et découverts
 - le dojo (Photographie 11)
 - le stade d'athlétisme Colette Besson (Photographie 11)
 - les stades de football
 - la halle des sports du Bois Joly (Photographie 11)



Photographie 11 : Le stade Colette Besson, le dojo (au milieu au fond) et la halle des sport du Bois Joly

Source : Julie ROUSSELIE

²⁴ [Entretien avec le service aménagement de la mairie de Saran]

- l'équipement scolaire
 - le collège Montjoie
- l'équipement de loisir
 - la base préados de la Caillerette

Enfin, un cabinet réunissant trois dentistes s'implantent dans ce pôle.

Ces deux lieux de vie ont une portée municipale. Leur liaison en un seul et unique secteur attractif serait intéressante pour la ville. En effet, cela permettrait de recréer une cohésion spatiale du centre bourg et participerait à consolider l'unité communale. Bien entendu, ce seul aménagement de liaison ne suffira pas à restructurer le bourg en un vrai centre-ville, lieu de vie sociale et d'union communale. Il doit être complémentaire à d'autres projets touchant l'ensemble de la ville et s'inscrire dans la politique actuelle d'aménagement de la commune et particulièrement dans son projet de la « coulée verte ».

2. Un centre bourg articulé sur la coulée verte

La coulée verte est un projet important de la politique d'aménagement de Saran. En effet, la commune tient à garder son caractère transitoire entre milieux urbain et rural. Ainsi, malgré la demande d'urbanisation de plus en plus importante, elle veut conserver le caractère naturel du territoire à travers une trame verte qui traverse la commune du « Bois du Sauceux » au nord jusqu'au square Pierre Senard dans la Z.A.C du « Vilpot » au sud, en passant par les espaces verts existants comme le domaine du Château de l'Etang (Photographie 12), le lac de la Médecinerie (Photographie 13) ou l'Aérodrome²⁵.



Photographie 12 : Le domaine du Château de l'Etang

Source : Julie ROUSSELIE



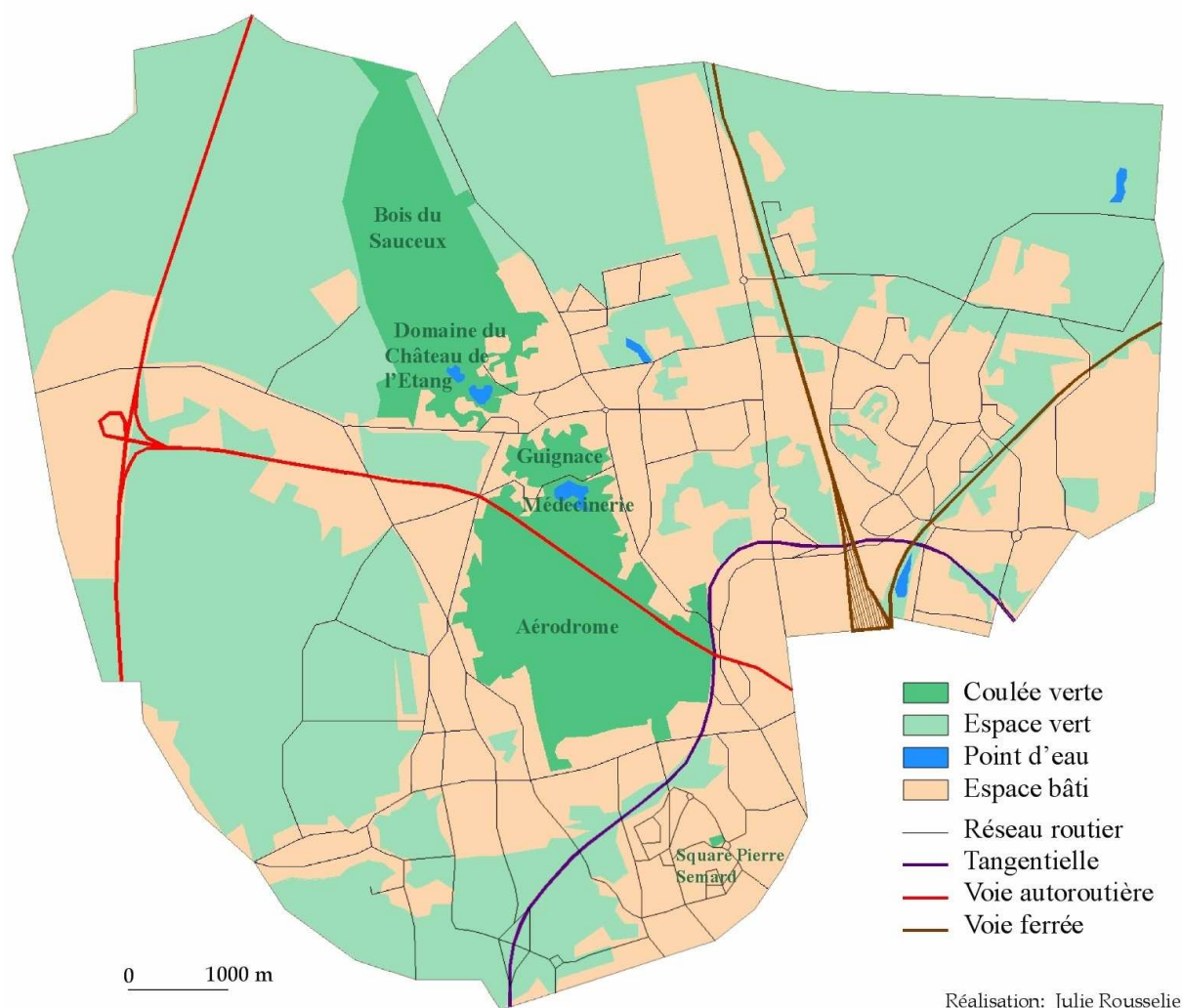
Photographie 13 : Le lac de la Médecinerie

Source : Julie ROUSSELIE

On retrouve ainsi dans les différents quartiers, des aménagements verts diversifiés comme des grands étangs d'agrément servant également de bassins de récupération d'eaux pluviales, des espaces verts publics, des terrains de sport, des jardins, des parcs... Cette coulée verte permet d'une part une aération du territoire pour le bien-être de la population et d'autre part, elle favorise la biodiversité en maintenant des corridors écologiques qui rend possible la migration des espèces. Elle intègre aussi l'Aérodrome au sein de l'urbanisation alentour et permettra sa future occupation suite à son préverdissement qui préparera le site²⁵.

²⁵ [Direction de l'Aménagement de la commune de Saran : Plan local d'urbanisme - Rapport de présentation, 2005]

La coulée verte de Saran en 2008



Carte 8 : La coulée verte de Saran en 2008

La coulée verte sera l'élément conducteur majeur des futurs projets d'aménagement. Le centre-ville se situant sur cet axe, il devra se structurer à partir de cette coulée verte pour rassembler les différents quartiers.

3. Perception par les usagers

Lors de mon projet individuel, j'ai réalisé une enquête pour avoir le point de vue des saranais. J'ai personnellement interrogé les habitants, dans les rues de l'ensemble du quartier du Bourg et essentiellement dans les deux pôles de vie du quartier. J'ai essayé de varier les horaires et les jours d'enquête pour ne pas toucher la même population. Le questionnaire²⁶ se composait de questions ouvertes et fermées. Seules 41 personnes ont été questionnées soit 0,26% de la population actuelle : les résultats doivent donc être nuancés.

La division de la commune se fait aussi sentir en interrogeant les saranais. En effet, plus de la moitié des usagers – 54% - ne se rendent pas régulièrement dans les autres quartiers de la commune. Néanmoins, près des trois quarts sortent régulièrement – plusieurs fois par semaine – dans le centre et contrairement à ce que l'on pourrait penser, ce ne sont pas ceux qui ne sont pas du quartier qui y vont le moins. Cela montre un certain attrait pour le centre bourg. En effet, les habitants – interrogés – utilisent pour la plupart les commerces de proximité. D'autre part, on pourrait croire qu'ils ne sont pas attirés par les activités proposées par la commune. Néanmoins, celles-ci se destinent essentiellement aux jeunes. Or ces derniers n'entrent pas dans la catégorie des personnes interrogées. C'est pourquoi mon enquête ne rassemble que 22% de participants à ces activités.

Au final, la plupart des personnes sont satisfaites du centre bourg – 78% – mais elles déplorent cependant le bruit et le trafic routier important sur la rue du Bourg (R.D.902). On espère que ce problème sera réglé avec la voie de contournement au nord de la commune. Par ailleurs, les usagers regrettent le manque de diversité des commerces de proximité – avec l'abondance des banques et assurances et l'insuffisance de commerces alimentaires et artisanaux – et le manque de dynamisme du centre. Enfin, un autre défaut est soulevé par les habitants : l'insuffisance de voies cyclables et piétonnes.

L'ensemble de ces problèmes confirme la raison d'être du projet de restructuration du centre bourg et notamment l'aménagement d'un espace de liaison avec des espaces pour les vélos et les piétons.

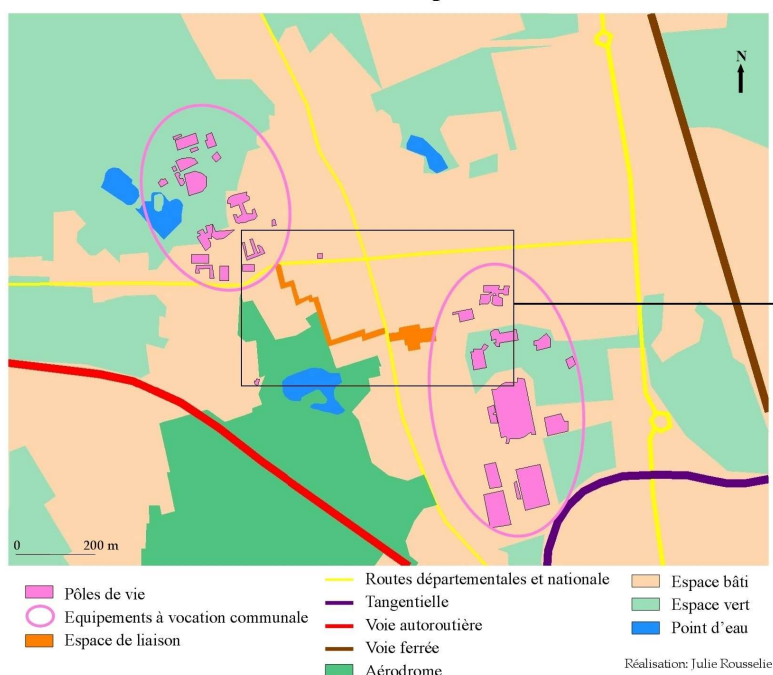
²⁶ Le questionnaires et les résultats bruts sont disponibles en annexe 2. Des précisions supplémentaires sont aussi disponibles.

4. La liaison de deux pôles de vie de la commune

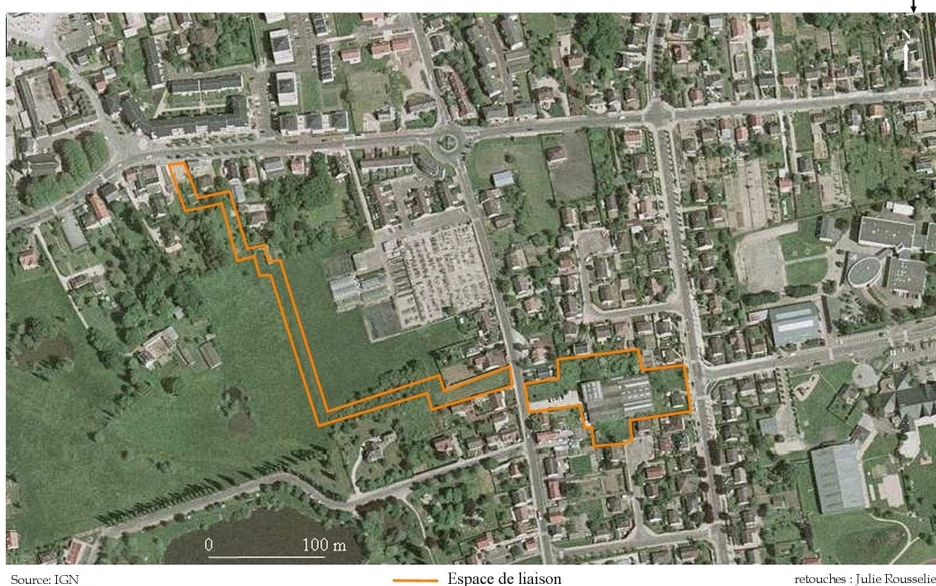
La liaison entre les deux pôles attractifs, s'effectue sur une distance d'environ 760 mètres. Comme on le voit sur la carte 9, elle relie le sud du premier pôle qui constitue le centre-ville actuel, et l'ouest du second pôle plus sportif. Elle part de la rue du Bourg – R.D.902 – puis coupe l'ancienne route de Chartres – R.D.702 – et finit perpendiculaire à l'avenue du Stade, face à la rue Maurice Claret qui dessert le collège Montjoie, la salle de sport Jean Landré et le Centre nautique de la grande Planche.

Le quartier centre-bourg de Saran en 2008

- La liaison de deux pôles de vie -



Vue aérienne de l'espace de liaison



Carte 9 : La liaison de deux pôles de vie du quartier centre-bourg de Saran

Et en ce qui concerne l'utilisation de cette liaison : quels usagers semblent destinés à l'emprunter ?

A première vue, cet espace servirait d'une part pour les habitants du centre bourg qui exercent une activité sportive dans le second pôle de vie ou qui utilise le site de la Médecinerie, mais aussi aux élèves et parents du centre bourg qui se rendent au collège. D'autre part, la population résidant proche du second pôle profiterait de ce cheminement pour se rendre dans le centre bourg pour les services ou commerces de proximité.

Bien entendu, les habitants du quartier du Bourg seront les principaux utilisateurs mais selon les installations mises en place le long de la voie de liaison, d'autres citoyens seront sans doute attirés.

Cette liaison aurait donc une utilisation première à l'échelle du quartier mais cela créerait un centre-ville uni où l'on trouve tout dans un seul et unique grand pôle. Cette cohésion à l'échelle du quartier pourrait alors participer à la création d'une unité communale.

PARTIE III

**– Du quartier centre
au centre-ville –**

1. Présentation de l'îlot

a) Présentation générale

L'îlot étudié se situe au cœur de la commune entre l'ancienne route de Chartres ou R.D.702 et l'avenue du Stade (Carte 10). Il peut donc être facilement desservi par ces deux voies. Il est important de noter que 3 lignes de bus desservent un arrêt situé à la sortie est de l'îlot et que ce dernier est accompagné de deux passages piétons. De plus, une troisième voie, qui dessert des habitations, jouxte le sud du terrain. Il possède donc un atout certain en termes de desserte.

Vue aérienne de l'îlot



Carte 10 : Vue aérienne de l'îlot

Il est localisé au milieu de lotissements pavillonnaires et directement aux abords du pôle de vie essentiellement sportif, au sud-est du quartier : c'est donc le début ou la fin de l'espace de liaison. Par ailleurs, il est très proche de la zone du lac de la Médecinerie, à l'ouest.

Il regroupe 11 parcelles et s'étend sur une surface totale de 6 556 m² répertoriée « A Urbaniser » (AU) dans le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune. D'après le PLU, « il s'agit d'une zone qui doit pouvoir accueillir simultanément l'habitat, les services, les équipements publics et les activités économiques, où il est souhaitable de favoriser la construction en ordre continu et les petits collectifs ». L'îlot contient par ailleurs, un emplacement réservé pour une piste cyclable et voie piétonne²⁷.

Actuellement, le terrain est occupé par un pavillon (Photographie 15) et un entrepôt qui représente un tiers du terrain – environ 2 250 m² -. Cet entrepôt était une ancienne fabrique de meubles : Classavia (Photographie 17).

²⁷ [Direction de l'Aménagement de la commune de Saran : Plan local d'urbanisme – Liste des emplacements réservés, 2005]



Photographie 14 : Vue de l'est de l'îlot
Source : Julie ROUSSELIE



Photographie 15 : Vue de l'est de l'îlot : le pavillon
Source : Julie ROUSSELIE



Photographie 16 : Vue du sud de l'îlot : l'entrepôt Classavia
Source : Julie ROUSSELIE



Photographie 17 : Vue de l'ouest de l'îlot : l'entrepôt Classavia
Source : Julie ROUSSELIE

Le terrain a été racheté par la municipalité. L'entrepôt et le pavillon possèdent un permis de démolir et vont être détruits prochainement.

b) Présentation géophysique

Le site s'inscrit dans un climat océanique influencé par le Val de Loire avec une nuance continentale. En clair, cela correspond à des étés chauds (entre 16,2°C et 18,5°C de moyenne mensuelle), des hivers doux (entre 3,1°C et 4,2°C de moyenne mensuelle) et une pluviométrie d'environ 53 mm d'eau par mois. Les vents sont de faible intensité : seul 4% sont supérieurs à 32 km/h. Ainsi, le climat ne provoque pas d'inconvénients majeurs²⁸.

Ensuite, le relief du site est plat à environ 110 m d'altitude. Le sol est constitué de sables de l'orléanais sur une hauteur inférieure à 20 mètres²⁹. Ce sont des sables « moyennement argileux, à stratifications obliques ou entrecroisées et à fréquentes intercalations de lentilles argileuses typiques des dépôts fluviatiles ». Ces formations sont relativement imperméables mais perméables en grand assurant une filtration des eaux très lente²⁸.

En dessous, on retrouve du calcaire de Beauce sur 70 à 80 mètres d'épaisseur. Sa partie supérieure est composée de "marnes de Blamont" formant un écran protecteur semi-perméable qui ralentit les infiltrations²⁸.

Ainsi, il semblerait que les caractéristiques géophysiques du terrain ne posent pas d'importants problèmes qui engendreraient des coûts supplémentaires dans les aménagements prévus.

²⁸ [Direction de l'Aménagement de la commune de Saran : Plan local d'urbanisme – Rapport de présentation, 2005]

²⁹ [BRGM, 1969]

2. Les enjeux portés par l'îlot

Bien entendu, le but premier de l'îlot est de créer un espace de liaison pour reformer une cohésion de quartier et à plus grande ampleur, participer à une unité communale et améliorer de cette sorte, la vie sociale saranaise. Mais au-delà de cet objectif majeur, l'îlot porte plusieurs autres enjeux dans la restructuration du centre bourg saranaise.

Tout d'abord, il constitue une partie de la liaison entre deux pôles de vie de la commune. Il doit donc conserver une certaine continuité. Celle-ci doit être visible à deux niveaux :

- tout d'abord, par rapport à la liaison elle-même.

Elle lie deux pôles de vie : c'est pourquoi cet espace doit être vivant et attractif.

- Ensuite, par rapport aux lieux environnants.

Le terrain se situe dans un cadre particulier : il est proche du pôle essentiellement sportif et de l'espace vert de la Médecinerie. Il devra donc s'inscrire dans ce décor. Il faudra garder une certaine continuité mais aussi ne pas reprendre des aménagements similaires.

Par exemple, une aire de jeux pour enfants a été aménagée à la sortie est de la Médecinerie – c'est-à-dire celle donnant sur l'îlot – : ainsi, même si cet aménagement aurait été intéressant pour l'îlot pris isolément, il va de soit qu'un tel équipement serait inapproprié sur notre terrain sachant qu'une installation semblable est retrouvée quelques mètres plus loin.

⇒ **Premier enjeu : l'insertion dans le territoire. L'îlot devra s'inscrire dans la continuité des deux pôles de vie et de l'espace environnant.**

Par ailleurs, nous avons vu précédemment que deux routes départementales se croisent au niveau du centre bourg et génèrent des nuisances aux heures de pointe. En effet, l'ancienne route de Chartres ou R.D.702 voit passer en moyenne annuelle, 11 710 véhicules par jour dont 5% de poids lourds alors que la R.D.902 a un trafic annuel moyen de 5 745 véhicules par jour dont 5% ou 2% de poids lourds selon l'endroit où l'on se positionne le long de la voie. Cela représente un niveau sonore diurne de 65 à 69 dB(A), soit un bruit de catégorie 4. Un tel son est perçu jusqu'à 30 mètres de part et d'autre du bord extérieur de la chaussée et correspond à un bruit dit « bruyant mais supportable »³⁰. Pour information, d'après l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, la contribution sonore des infrastructures nouvelles ne doit pas excéder 65 dB(A) pendant la journée.

La liaison aurait pu servir de voie de désengorgement et devenir une route de dimension communale uniquement. Néanmoins, dès fin 2008, la voie de contournement au nord de la commune qui reliera la R.N.20 au rond-point de l'U.T.O.M, devrait nettement diminuer le trafic – et donc les nuisances sonores – en centre-ville. De plus, l'îlot s'inscrit dans l'axe de la coulée verte. Il devra donc être aménagé dans la continuité de ce projet. Ainsi, on y retrouvera des espaces verts quelque soit leur forme, et les transports propres y seront favorisés. Sans oublier que

³⁰ [DDE du Loiret, 2005]

les orientations fondamentales du PDU préconisent le développement des transports en commun, du vélo et de la marche à pied et que ces deux derniers modes de transports manquent d'aménagements sur la commune. Tous ces arguments appuient une solution propre excluant au maximum la voiture, pour relier les deux pôles de vie du quartier centre.

Il est important de préciser que ce point de vue diffère de celui du service aménagement saranais. En effet, ce dernier préfère créer une liaison routière entre les deux pôles de vie. Celle-ci traverserait donc le terrain d'est en ouest. La mairie admet que la voie de contournement au nord devrait désengorger le centre, néanmoins, un possible problème sur la bretelle d'autoroute entraînerait un afflux important de véhicules dans le bourg et justifierait, selon elle, la construction de cette voie³¹. Cependant, une telle situation serait exceptionnelle³¹ et selon moi, une voie routière n'est pas indispensable car des axes relativement directs joignent déjà les deux pôles de vie et la voie de contournement au nord pourra là encore, être utilisée pour désengorger la ville. De plus, cette solution ne tient pas compte des objectifs du PDU et de la coulée verte. Compte tenu de tous ces arguments, j'ai préféré proposer un aménagement différent de celui de la collectivité locale.

D'autre part, l'îlot étant déjà bien desservi par les transports en commun, il ne sera pas nécessaire d'en ajouter d'avantage.

⇒ **Second enjeu : les espaces verts et les transports. La liaison sera piétonne et cyclable au milieu d'un espace verdoyant.**

Enfin, l'îlot est situé en zone « AU » et possède donc un enjeu économique. En effet, le terrain étant constructible, son prix s'en fait ressentir. Un certain nombre de constructions devront donc s'implanter sur le terrain pour s'inscrire dans la logique du zonage « à urbaniser » et rentabiliser le site. Il est vrai qu'un simple espace vert par exemple, sera plus judicieusement implanté dans une zone « Naturelle » (NA) avec des parcelles achetées au prix du terrain agricole.

⇒ **Troisième enjeu : économie. Une partie de l'espace devra être construit.**

Pour conclure, l'espace étudié devra être un lieu vivant qui attire la population et devra mêler l'espace bâti et l'espace vert : ainsi, il s'insèrera dans l'espace environnant. Enfin, le vélo et la marche à pied seront favorisés. Néanmoins, les usagers en voiture ne devront pas être laissés pour compte. Ils devront pouvoir accéder au site.

³¹ [Entretien avec le service aménagement de la mairie de Saran, 24/04/2008]

3. Propositions d'aménagement

a) Une place pour le marché et des locaux pour des activités commerciales ou artisanales

Comme nous l'avons vu précédemment, la commune ne possède pas de place suffisamment grande pour accueillir un vrai marché. Or un marché anime les espaces publics et la vie des quartiers : il constitue un espace d'échange et de convivialité au cœur des aménagements urbains.

Ainsi, en tant que lieu de vie et de rencontres, il répond bien aux enjeux portés par l'îlot. Par ailleurs, il correspond aussi aux attentes des habitants qui souhaitent plus de commerces alimentaires notamment. Enfin, l'avantage du marché est de pouvoir s'adapter plus facilement à la population que les commerces sédentaires : en effet, il peut réguler le nombre de jours où il s'installe selon la fréquentation par les habitants.



Photographie 18 : le marché, un espace d'échange et de convivialité.

Source : Getty images



Figure 8 : fontaine de type BESANCON

Source : www.emrodis.com

Une esplanade d'environ 1 275 m² sera donc implantée au nord de l'îlot. Elle pourra par exemple être constituée de pavés clairs, plats et antidérapants qui offriront une surface facilement lavable (il faudra prévoir l'évacuation des eaux sales) s'inscrivant aisément dans des espaces verts ou fleuris et rappelant le caractère authentique du marché. Par ailleurs, un point d'eau devra être accessible pour nettoyer les lieux après les jours de marché. Une fontaine d'1 mètre de hauteur de type BESANCON (Figure 8) en acier avec un robinet en laiton pourra par exemple remplir ce rôle.

Enfin, selon le budget de la commune, elle pourra être surmontée d'une halle ouverte (Photographie 19) qui créera une certaine ambiance et servira d'abris en cas de pluie. Cette halle sera de préférence construite avec des matériaux naturels comme le bois et la pierre pour conserver le caractère authentique du lieu.



Photographie 19 : La halle de Luynes (37)

Source : Julie ROUSSELIE

Dans la même idée, la construction de quelques locaux marchands favoriserait la vie du secteur et comblerait le manque de petits commerces de proximité. Ces bâtiments occuperont une surface totale de 1 235 m² divisée en 12 établissements individuels de 90 à 136 m². Ils pourront néanmoins être plus ou moins grands selon la demande. Il sera possible par exemple de réunir deux locaux pour ne former qu'un édifice. Néanmoins, il semble plus intéressant qu'il y ait un certain nombre de commerces pour qu'ils s'entraident mutuellement – et avec le marché – en attirant la clientèle.

Le collège et les équipements sportifs étant proches, ces locaux bénéficieront de la population utilisant ces différentes installations – à savoir les élèves, les parents et les sportifs –. Mais ils seront aussi propices pour les habitants du quartier en général.

Une population plus lointaine pourra de plus, être attirée par ces lieux lors des marchés ou pour un commerce spécifique. La présence d'une grande zone commerciale le long de la R.N.20 devra être prise en compte : on favorisera donc des commerces de proximité ou des commerces particuliers qui ne seront pas en concurrence directe avec les grandes surfaces.

Ces locaux pourront par exemple accueillir un cybercafé, un snack, un restaurant...



Photographie 20 : Cybercafé
Source : Getty images

La municipalité peut soit les vendre et rentabiliser les installations, soit les louer et maîtriser l'implantation des commerces. En effet, en étant propriétaire des lieux, la municipalité peut imposer les règles d'implantation et ainsi gérer le commerce de proximité. Elle peut alors favoriser l'établissement d'artisans ou de commerces locaux qui font actuellement défaut au centre bourg³².

En ce qui concerne les règles de construction des bâtiments, la commune ne fixe pas de surface d'emprise au sol ni de coefficient d'occupation des sols (COS) pour les équipements publics ou d'intérêt général et pour les ouvrages publics de faible emprise. Par contre, pour les constructions artisanales, commerciales et de service, le C.O.S. est limité à 1³³.

Tous ces équipements – place du marché et locaux pour les commerçants et les artisans – doivent être facilement accessibles par tous les modes de transports.

b) Accessibilité des lieux

Des liaisons piétonnes et cyclables seront préférées pour traverser le terrain. Le site y gagnera ainsi en convivialité et s'inscrira dans les objectifs précédemment

³² [centre-ville en mouvement, ?]

³³ [Direction de l'Aménagement de la commune de Saran : Plan local d'urbanisme – Règlement, 2005]

cités. Néanmoins, les automobilistes devront aussi pouvoir accéder au site. C'est pourquoi les routes préexistantes de part et d'autre du terrain seront utilisées et deux aires de stationnements s'implanteront aux extrémités est et ouest. Ils seront accompagnés de deux petites voies permettant leur accès depuis la R.D.702 et la rue du stade. Enfin, les transports en commun ne nécessiteront aucun aménagement particulier puisque 3 lignes de bus desservent déjà l'est.

Voies cyclables et piétonnes :

Une double voie cyclable de deux fois 1,5 mètre de large traversera le site d'est en ouest et le reliera aussi au sud. Elle sera en liaison avec les espaces mixtes piétons-cyclistes qui se trouvent aux alentours du site. Les pistes pourront être en béton désactivé : elles se différencieront bien de l'espace piéton du site – donc pas de confusion de la part des usagers – mais rappelleront les voies piétonnes-cyclables alentours.

Il faudra bien sûr prévoir des garages à vélo sur le site. On en plantera donc un à chaque aire de stationnement pour véhicules.

L'espace piéton de 2 à 2,5 mètres de large suivra le même itinéraire que les voies cyclables et s'inscrira dans la continuité de la place qui accueillera le marché : il sera donc constitué de pavés clairs, plats et antidérapants qui permettront un passage facile pour les handicapés et les poussettes.

Il faudra par ailleurs, prévoir une signalisation adaptée à la sortie et à la traversée de piétons et vélos au niveau de la route départementale 702. Par exemple, un passage clouté supplémentaire sera nécessaire au niveau de cette voie pour assurer la continuité avec la liaison avec le centre bourg. On pourra aussi prévoir des panneaux de signalisation avertissant les automobilistes du passage de piétons et cyclistes, voire des ralentisseurs pour diminuer la vitesse des véhicules.

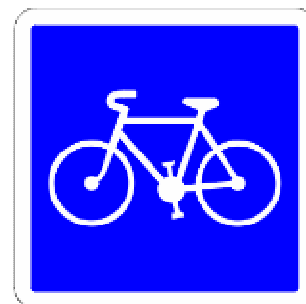


Figure 9 : Panneau d'indication d'une piste cyclable
Source : Sécurité routière



Figure 10 : Panneau d'indication d'une piste piétonne
Source : Sécurité routière

Stationnement et voirie d'accès pour les véhicules :

Deux petites voies d'accès aux deux aires de stationnement seront construites. Elles auront deux fonctions : la première, de permettre le stationnement des usagers et la seconde, de permettre l'accès à l'esplanade par les véhicules nécessaires au marché en plein air.

D'après le règlement du PLU municipal : « Les caractéristiques des voies de desserte privées ou des accès à une voie de desserte publique doivent permettre de satisfaire aux règles minimales fixées dans les textes réglementaires en vigueur concernant la défense contre l'incendie, protection civile, brancardage, ramassage des ordures ménagères. Leur emprise sera de quatre (4) mètres de large minimum pour desservir un ou deux terrains et six (6) mètres de large minimum pour plus de deux (2) terrains. Hormis dans les opérations d'ensemble, la longueur de l'accès à la voie de

desserte publique ou de la voie de desserte privée ne pourra excéder cinquante (50) mètres. »³⁴.

Ces voies feront donc 6 mètres de large pour permettre le passage de tous les véhicules et conduiront à 18 places de parking standard de 2,5 mètres sur 5 mètres à l'ouest et 28 à l'est. On y retrouvera 2 places handicapées de 3 mètres sur 5 mètres à l'extrémité de chaque aire – la plus proche de l'esplanade – soit au total 50 places de stationnement. Aucun parking ne s'implantera au sud du terrain où l'on trouve pourtant une voie de desserte. En effet, cette voie sert seulement à l'accès d'un lotissement et si l'on construit une aire de stationnement au sud, elle sera en plus utilisée pour l'accès au site. Or, ce rôle limité à la desserte d'habitations est important à conserver pour préserver la tranquillité des riverains.

Par ailleurs, en cas d'affluence, d'autres parkings se trouvent à proximité : au niveau du collège et de la piscine à l'est, et au lac de la Médecinerie à l'ouest. Néanmoins, ces parkings sont destinés prioritairement aux équipements qui les jouxtent et tout est fait pour que les habitants viennent à pied ou en vélo. D'après le règlement du PLU, ces aires de stationnement devront être plantées en incluant des arbres et des haies³⁴.

c) Espaces verts et mobilier

La surface restante – soit environ 1 360 m² – sera constituée de verdure et d'espaces fleuris. Une végétation variée alliant tous les types – pelouse, fleurs, arbustes et arbres – devra être mise en place.

Il pourra par exemple y avoir des essences d'arbres comme le *Carpinus betulus* 'fastigiata' (charme commun), *Acer campestre* 'Queen Elizabeth' (érable champêtre) et *Crataegus laevigata* 'Paul's scarlet' (aubépine rosacée).

Carpinus betulus 'fastigiata' (Figure 11) est un arbre à feuilles et fleurs vertes, de 8 à 15 mètres de hauteur. *Acer campestre* 'Queen Elizabeth' (Figure 12) s'élève quant à lui, jusqu'à 7 mètres de hauteur. *Crataegus laevigata* 'Paul's scarlet' (Figure 13) est un arbre de 5 à 8 mètres qui donne des fleurs roses-rouges en avril-mai. Ces trois espèces ligneuses se développent à l'ombre comme au soleil³⁵.



Figure 11 : *Carpinus betulus* 'fastigiata'

Source : [Espacesverts, 2004-2008]



Figure 12 : *Acer campestre* 'Queen Elizabeth'

Source : [Espacesverts, 2004-2008]



Figure 13 : *Crataegus laevigata* 'Paul's scarlet'

Source : [Espacesverts, 2004-2008]

³⁴ [Direction de l'Aménagement de la commune de Saran : Plan local d'urbanisme – Règlement, 2005]

³⁵ [Espacesverts, 2004-2008]

On y ajoutera une espèce résineuse comme *Pinus nigra* 'Austriaca' (pin noir d'Autriche). Ce pin à allure conique large possède un feuillage dense, vert sombre, avec des aiguilles épaisses et longues (Figure 14) ³⁶.



Figure 14 : *Pinus nigra* 'Austriaca'
Source : [Plantes et jardins, ?]

D'autre part, des massifs de type Rosier Emera® 'Noatraum' (Figure 15) pourront fleurir les parkings. Ces rosiers de mi-ombre, donnent des fleurs roses fuchsia du mois de mai aux premières gelées³⁶. Ailleurs, on pourra retrouver des espèces arbustives comme *Forsythia x intermedia* Mèlée d'or® 'Courtaneur' (Figure 16) ou *Lonicera nitida* 'Maigrün' (chèvrefeuille nitida 'Maigrün') (Figure 17). Le premier est un arbuste caduc s'étalant sous forme de boule compacte d'environ un mètre de diamètre. Il fleurit dès le mois de février et donne des fleurs jaunes. Ce dernier doit être exposé au soleil. Enfin, *Lonicera nitida* 'Maigrün' est un petit arbuste compact à feuillage dense, persistant et vert foncé qui pousse au soleil ou mi-ombre. Au printemps, apparaissent de petites fleurs tubulaires blanches suivies de baies bleues-violettes³⁶.



Figure 15 : Rosier Emera® 'Noatraum'

Source : [Plantes et jardins, ?]



Figure 16 : *Forsythia x intermedia* Mèlée d'or® 'Courtaneur'

Source : [Plantes et jardins, ?]



Figure 17 : *Lonicera nitida* 'Maigrün'

Source : [Plantes et jardins, ?]

Tous ces végétaux se développent dans un climat océanique et ne demandent pas de sols particuliers : à première vue, ils n'auront donc aucun mal à pousser sur le site.

On y ajoutera du mobilier pour la population comme des bancs (4) et des poubelles (7). La corbeille de propreté CALLISTO (Figure 18) par exemple correspond bien au

³⁶ [Plantes et jardins, ?]

mobilier urbain des alentours. Cette poubelle est en alliage d'aluminium et peut contenir jusqu'à 100 litres. Le banc CENTAURE CLASSIQUE (Figure 19) pourrait aussi être choisi. Il possède des piétements en fonte et des assises et dossiers en bois exotique ou résineux lasuré teinte naturelle.



Figure 18 : Corbeille de propreté CALLISTO
Source : www.concepturbain.fr/



Figure 19 : Banc CENTAURE CLASSIQUE
Source : www.sineugraff.de/france/index.php

Par ailleurs, il faudra aussi équiper l'espace d'éclairages. 15 bornes lumineuses de type BORNEO (Figure 20) seront installées sur les parkings. Ces bornes font 80 cm de haut et sont en fonte d'aluminium. Pour le reste du terrain, on placera 9 lampadaires avec des lanternes de style VENCE 38 portée, en inox noir et vitrerie claire (Figure 21) par exemple.



Figure 20 : Borne lumineuse de type BORNEO
taille2 avec diffuseur E27/ 70W iodure
Source : www.sarlam.com



Figure 21 : Lanterne de style VENCE 38 portée, en inox noir et vitrerie claire
Source : www.ragni.com

L'ensemble de ces propositions d'aménagements sont visibles sur le plan masse suivant (Figure 22) et sur les figures 23 à 29 qui représentent la modélisation en trois dimensions de cet espace.

Propositions d'aménagement

- Plan masse -

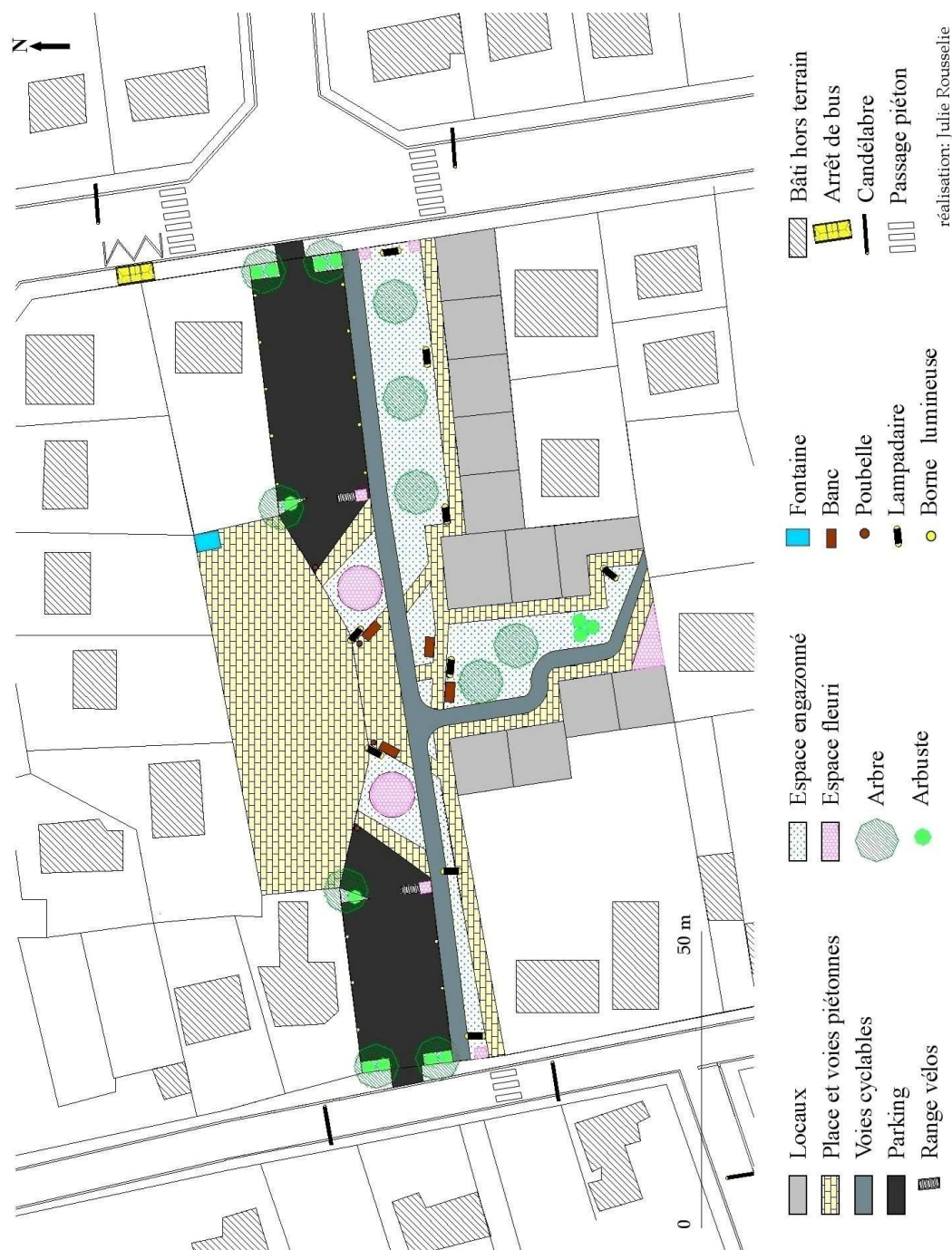


Figure 22 : Propositions d'aménagement de l'îlot : plan masse
Réalisation : Julie ROUSSELIE



Figure 23 : Modélisation des propositions d'aménagement: vue d'ensemble
Réalisation : Julie ROUSSELIE



Figure 24 : Modélisation des propositions
d'aménagement: vue d'ensemble
Réalisation : Julie ROUSSELIE

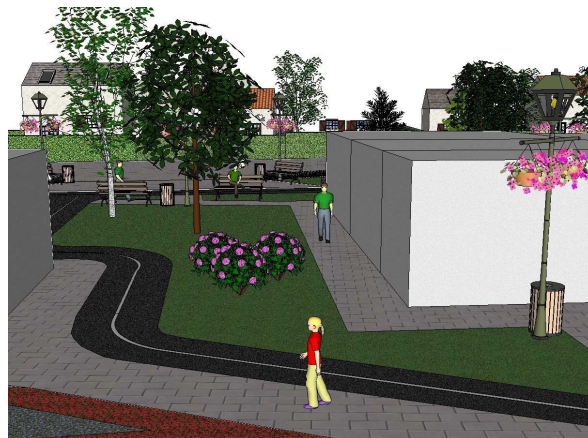


Figure 25 : Modélisation des propositions
d'aménagement: vue sud-nord
Réalisation : Julie ROUSSELIE



Figure 26 : Modélisation des propositions
d'aménagement: la place du marché
Réalisation : Julie ROUSSELIE



Figure 27 : Modélisation des propositions
d'aménagement: devant la place du marché
Réalisation : Julie ROUSSELIE



Figure 28 : Modélisation des propositions
d'aménagement: parking est
Réalisation : Julie ROUSSELIE



Figure 29 : Modélisation des propositions
d'aménagement: galerie marchande
Réalisation : Julie ROUSSELIE

4. Coûts des opérations et financements

Il est important de préciser que les estimations des coûts des opérations sont pour un produit donné : il peut y avoir des différences importantes d'un produit à l'autre. Par ailleurs, je n'ai pas réussi à estimer les coûts relatifs aux réseaux divers utiles sur le site (eau potable, électricité). Les montants ne tiennent pas compte non plus, des possibles travaux antérieurs comme la démolition, le terrassement.... D'autre part, je n'ai pas de devis concernant les bâtiments, qui auront pourtant un poids important dans le coût total. Néanmoins, une très large gamme de possibilités est envisageable pour ces locaux. Enfin, je n'ai pas non plus d'estimations pour les espaces fleuris : ils seront constitués de fleurs en fonction de la saison.

Tableau 2: Estimation des coûts des opérations

Source : [Entretien avec le service aménagement de la mairie de Saran, 24/04/2008] et [Entretien avec le service technique de la mairie de Saran, 29/04/2008]

Désignation des travaux	Prix HT unitaire en €	Nombre ou Surface	Montant HT total en €
Place			
Pose de pavés grès ou granit. Le prix comprend notamment le lit de pose sur béton, les façons de joint en béton et toute sujétions.	82,45 €/m ²	1275 m ²	105 123,75 €
Bâtiment	?	1235 m ²	?
Parking	(les voies d'accès situées hors du terrain sont comprises)		
Fourniture et mise en œuvre d'asphalte noir. Le prix comprend en particulier la fourniture et la mise en œuvre de béton dosé à 350 kg/ m ³ sur une épaisseur de 0,12 m, la fourniture, le transport en citerne chauffée, la mise en œuvre sur une épaisseur de 0,015m, le cloutage et toutes sujétions.	26,70 €/m ²	1355 m ²	36 178,5 €
Range vélo			
Fourniture et pose de range vélos	450 €	2	900 €
Voie piétonne			
Pose de pavés grès ou granit. Le prix comprend notamment le lit de pose sur béton, les façons de joint en béton et toute sujétions.	82,45 €/m ²	845 m ²	69 670,25 €
Voie cyclable			
Fourniture et mise en œuvre de béton désactivé de couleur claire.	45 €/m ²	555 m ²	24 975 €
Fontaine			
Fourniture d'une fontaine d'1 m de hauteur de type BESANCON en acier finition peint noir avec un robinet en laiton.	540 €	1	540 €

Tableau 3 suite: Estimation des coûts des opérations

Source : [Entretien avec le service aménagement de la mairie de Saran, 24/04/2008] et [Entretien avec le service technique de la mairie de Saran, 29/04/2008]

Désignation des travaux	Prix HT unitaire en €	Nombre ou Surface	Montant HT total en €
Banc			
Banc CENTAURE CLASSIQUE de chez Sineu Graff ou équivalent	600 €	4	2 400 €
Poubelle			
Corbeille de propreté CALLISTO de chez concepturbain	550 €	7	3 850 €
Lampadaire			
Fourniture et pose de luminaire sur mat. Ce prix comprend notamment : - Un mât fonte de 3,60 m de hauteur type DOOR 32 des Ets. G.H.M., Ragni ou similaire, - La confection du massif d'ancrage en béton, - Une lanterne de style VENCE 38 portée, en inox noir et vitrerie claire - Une lampe 100W SHP - Tous les raccordements électriques et bornier de pied de mât.	1500 €	9	13 500 €
Borne lumineuse			
Fourniture et pose de borne lumineuse de type BORNEO taille2 avec diffuseur E27/70W iodure	923,75 €	15	13 856,25 €
Arbre			
Fourniture et plantation d'un arbre de type <i>Crataegus laevigata</i> 'Paul's scarlet', tige 14/16	96 €	6	576 €
Fourniture et plantation d'un arbre de type <i>Acer campestre</i> 'Queen Elizabeth', tige fléchée 14/16	245 €	2	490 €
Fourniture et plantation d'un arbre de type <i>Carpinus betulus</i> 'fastigiata', tige remontée 16/18	180 €	2	360 €
Fourniture et plantation d'un arbre de type <i>Pinus nigra</i> 'Austriaca', tige remontée 25/30	405 €	1	405 €

Tableau 4 suite: Estimation des coûts des opérations

Source : [Entretien avec le service aménagement de la mairie de Saran, 24/04/2008] et [Entretien avec le service technique de la mairie de Saran, 29/04/2008]

Désignation des travaux	Prix HT unitaire en €	Nombre ou Surface	Montant HT total en €
Arbuste			
Fourniture et plantation d'un massif bas de type <i>Rosier Emera® 'Noatraum'</i> , touffe forte 3/5 branches	6,90 €	10	69 €
Fourniture et plantation d'un massif bas de type <i>Forsythia x intermedia Mèlée d'or® 'Courtaneur'</i> , touffe forte 30/40 branches	5,55 €	2	11,10 €
Fourniture et plantation d'un massif bas de type <i>Lonicera nitida 'Maigrün'</i> , touffe forte 30/40 branches	4,20 €	1	4,20 €
Espace vert			
Engazonnement	1,20 €/m²	1160 m²	1 392 €
Espace fleuri	?	180 m²	?
Coût total hors foncier HT			274 300,80 €
TVA 19,6%			53 762,96 €
Coût total hors foncier TTC			328 063,76 €
Foncier	-	6556 m²	550 900 €
Coût total TTC			878 963,76 €

L'ensemble de ces aménagements coûterait donc approximativement 879 000 € à la collectivité locale.

Il faudra aussi prévoir, en plus de ces coûts d'aménagement, l'entretien des espaces verts. Cela reviendrait environ à 1 670 € durant la période de garantie - 1 ou 2 ans - (Tableau 3) pour l'ensemble, sans compter les espaces fleuris. Après cette période, une entreprise spécialisée ou des employés municipaux devront assurer l'entretien des lieux.

Tableau 5 : Estimation des coûts de l'entretien des espaces verts

Source : [Entretien avec le service technique de la mairie de Saran, 29/04/2008]

	Prix HT unitaire en €	Nombre ou surface	Montant HT total en €
Arbres	20 €	11	220 €
Arbustes	1,20 €	13	15,6€
Gazon	1 €	1160 m²	1 160 €
Coût total			1 395,6 €
TVA 19,6%			273,5 €
Coût total TTC			1 669,1 €

Il est vrai que ces dépenses sont relativement lourdes, néanmoins la collectivité pourra sans doute compter sur certaines aides financières notamment de l'Etat. En effet, le Fonds d'Intervention pour la Sauvegarde de l'Artisanat et des Commerces (FISAC) par exemple, aide à l'aménagement de halles ou marchés publics. Au maximum, il finance à ce titre d'investissement, 20 % des coûts d'aménagement jusqu'à 762 245,09 € et 10 % au-delà de ce seuil avec un montant de subvention plafonné à 381 122,54 € par tranche. Il est aussi possible que ce projet donne lieu à certaines aides financières de la part de « l'Agglo », du département ou de la région. Enfin, la commune peut tirer profit du terrain en louant la place ou les locaux ou en vendant ces derniers. Le prix de revient dépendra du prix de l'immobilier et du foncier du moment.

Conclusion

Le développement de Saran s'est fait aux dépens de sa cohésion : plusieurs quartiers ont évolué indépendamment les uns des autres. La politique actuelle d'aménagement de la commune consiste à reconstituer cette unité à travers le modèle structurant de la coulée verte. La restructuration du centre bourg s'inscrit dans cet objectif : la reconstruction d'un centre-ville tel qu'une commune de plus de 15 000 habitants devrait avoir, participerait au rassemblement des quartiers en une unique vraie ville. C'est pourquoi mon projet s'est naturellement tourné vers une unification du bourg : pour créer une unité à plus grande échelle, il faut tout d'abord posséder une base solide et soudée.

Ainsi, j'ai proposé de lier deux pôles vivants du quartier centre et je me suis particulièrement penchée sur une zone de cette liaison. Pour conserver le côté attractif, vivant et convivial d'un centre bourg, j'ai choisi d'aménager une place pouvant accueillir un marché ouvert ou semi-ouvert, ainsi qu'une douzaine de locaux où divers artisans ou commerces de proximité, manquant actuellement dans le quartier, pourront s'implanter.

Par ailleurs, l'enjeu environnemental devait être pris en compte. Pour cela, des transports propres (piéton et cyclable) permettront de se déplacer sur le site, au milieu d'un espace vert conséquent alliant les aires herbacées et fleuries, et les espèces arbustives et arborées. Cette touche de verdure renforce en plus, le premier objectif en rendant le lieu plus accueillant. Du mobilier urbain avec des bancs, des poubelles et des éclairages agrémenteront l'espace.

Le site accueillera aussi deux parkings à ses extrémités est et ouest pour être accessible aux automobilistes.

Enfin, la continuité de l'îlot par rapport aux environs se fera ressentir à travers la verdure, le mobilier mais aussi les matériaux utilisés pour la piste cyclable et les parkings. La voie piétonne et la place seront quant à elles constituées de pavés lisses qui rappelleront le caractère authentique du marché et s'inscriront facilement dans l'environnement verdoyant.

Ce projet devrait renforcer l'attractivité et la place du centre-ville au sein de la commune. Néanmoins, des études plus approfondies sur la population et sur le marché seraient nécessaires : elles permettraient de déterminer les débouchés économiques possibles et de préciser les activités qui pourront – raisonnablement – s'implanter sur le terrain. Par ailleurs, des renseignements techniques supplémentaires seront indispensables pour la mise en place d'un tel projet.

Enfin, pour que les effets escomptés soient visibles, il faut que des aménagements complémentaires soient mis en place, comme la continuité de la liaison ou tous autres projets à la recherche d'une cohésion communale.

Bibliographie

Documents réglementaires :

Direction de l'Aménagement de la commune de Saran.- *Plan d'occupation des sols de la commune de Saran valant de Plan local d'urbanisme* : Liste des emplacements réservés.- 116 p.- Modification du 25/03/2005.

Direction de l'Aménagement de la commune de Saran.- *Plan d'occupation des sols de la commune de Saran valant de Plan local d'urbanisme* : Rapport de présentation.- 116 p.- Modification du 25/03/2005.

Direction de l'Aménagement de la commune de Saran.- *Plan d'occupation des sols de la commune de Saran valant de Plan local d'urbanisme* : Règlement.- 97 p.- Modification du 25/03/2005.

Entretiens :

Service aménagement de la mairie de Saran, 24/04/2008.

Service technique de la mairie de Saran, 29/04/2008.

Film :

Centre-ville en mouvement - Sandrine Speidel, ?.- « Partages d'expériences ».- [En ligne]. [Référence de 04/2008].- Disponible sur internet : <http://www.centre-ville-en-mouvement.com>

Ouvrage, carte :

Association Groupe d'Histoire Locale de Saran.- *Autrefois Saran* : livre-promenade de l'antiquité aux « années 50 ».- Orléans : Les Editions Spirales, 2005.- 144 p.

Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM).- Carte géologique de Saran au 1/50000.- édition 1969.

Sites Internet :

Agence d'urbanisme de l'agglomération Orléanaise, 2005.- « Plan de déplacements urbains ».- [En ligne]. [Référence de 04/2008].- Disponible sur Internet : http://www.auao.org/index_fra.php?&rub3=65&rub2=64&rub1=63&rubrique=65&motcle=PDU

Agglo - Communauté d'agglomération Orléans Val de Loire, ?.- [En ligne]. [Référence de 04/2008].- Disponible sur Internet : <http://www.agglo-orleans.fr/>

Direction Départementale de l'Équipement (DDE) dans le Loiret, Mise à jour du 09/11/2005.- « Classement « bruit » des infrastructures de transports terrestres ».- [En ligne]. [Référence de 04/2008].- Disponible sur Internet : http://www.loiret.equipement.gouv.fr/article.php3?id_article=400

Espacesverts, 2004-2008.- [En ligne]. [Référence de 04/2008].- Disponible sur Internet : <http://www.espacesverts.be/index.cfm>

Flonneau J.M., 2003.- « Il était une fois l'aérotrain ».- Site du Conseil Général du Loiret.- [En ligne]. [Référence du 10/04/2008].- Disponible sur Internet : http://www.loiret.com/cgloiret/index.php?page=display&class=notrehistoire_unefois&object=r67_aerotrain&method=h_display_full

Institut National de la Statistique et des Études Économiques (INSEE), ?.- [En ligne]. [Référence de 04/2008].- Disponible sur Internet : http://www.insee.fr/fr/home/home_page.asp

Plantes et jardins, ?.- [En ligne]. [Référence de 04/2008].- Disponible sur Internet : <http://www.plantes-et-jardins.com>

Ville de Saran, 2008.- [En ligne]. [Référence de 04/2008].- Disponible sur Internet : <http://www.ville-saran.fr/>

Table des illustrations

Cartes :

Carte 1 : La région Centre en France.....	4
Carte 2 : Le Loiret au sein de la région Centre	4
Carte 3 : Saran au sein du département du Loiret en 2008.....	4
Carte 4 : Vue aérienne de Saran.....	5
Carte 5 : Les 22 communes de la Communauté de l'Agglomération Orléanaise.....	8
Carte 6 : Les transports saranais en 2008.....	17
Carte 7 : Les équipements à vocation communale du quartier centre-bourg de Saran en 2008	22
Carte 8 : La coulée verte de Saran en 2008	27
Carte 9 : La liaison de deux pôles de vie du quartier centre-bourg de Saran.....	29
Carte 10 : Vue aérienne de l'îlot.....	32

Photographies :

Photographie 1 : le bourg rural saranais.....	6
Photographie 2 : Vue ancienne du Bourg saranais	6
Photographie 3 : Rails de l'aérotrain parallèle à la voie ferrée et à la R.N.20 à Saran.....	7
Photographie 4 : Tangentielle entre le quartier du Vilpot-Sablonnière et le reste de Saran ...	20
Photographie 5 : Breteille d'autoroute entre la Médecinerie et l'aérodrome	20
Photographie 6 : Coupure entre le quartier du Chêne Maillard et le reste de Saran	21
Photographie 7 : La porte du Bourg au croisement des routes départementales 702 et 902...	21
Photographie 8 : La Mairie-Bibliothèque de Saran	22
Photographie 9 : L'église saranaise du XV ^{ème} siècle	23
Photographie 10 : Le centre bourg saranais	24
Photographie 11 : Le stade Colette Besson, le dojo (au milieu au fond) et la halle des sport du Bois Joly.....	24
Photographie 12 : Le domaine du Château de l'Etang	26
Photographie 13 : Le lac de la Médecinerie.....	26
Photographie 14 : Vue de l'est de l'îlot.....	33
Photographie 15 : Vue de l'est de l'îlot : le pavillon.....	33
Photographie 16 : Vue du sud de l'îlot : l'entrepôt Classavia.....	33
Photographie 17 : Vue de l'ouest de l'îlot : l'entrepôt Classavia	33
Photographie 18 : le marché, un espace d'échange et de convivialité.....	37
Photographie 19 : La halle de Luynes (37)	37
Photographie 20 : Cybercafé.....	38

Figures :

Figure 1 : Evolution de la population saranaise entre 1891 et 2005	9
Figure 2 : Evolution du taux démographique annuel de Saran entre 1954 et 2005	10
Figure 3 : Pyramide des âges de la population saranaise de 1975 à 1999.....	10
Figure 4 : Evolution du nombre de logements à Saran de 1968 à 1999	12
Figure 5 : Epoque de construction des logements saranais de 1999	12
Figure 6 : Catégorie socio-professionnelle des saranais en 1999	14
Figure 7 : Postes salariés sur Saran par secteur d'activité au 31 décembre 2005.....	15
Figure 8 : fontaine de type BESANCON.....	37

Figure 9 : Panneau d'indication d'une piste cyclable	39
Figure 10 : Panneau d'indication d'une piste cyclable	39
Figure 11 : <i>Carpinus betulus</i> 'fastigiata'	40
Figure 12 : <i>Acer campestre</i> 'Queen Elizabeth'	40
Figure 13 : <i>Crataegus laevigata</i> 'Paul's scarlet'	40
Figure 14 : <i>Pinus nigra</i> 'Austriaca'	41
Figure 15 : Rosier Emera® 'Noatraum'	41
Figure 16 : <i>Forsythia x intermedia</i> Mêlée d'or® 'Courtaneur'	41
Figure 17 : <i>Lonicera nitida</i> 'Maigrün'	41
Figure 18 : Corbeille de propreté CALLISTO	42
Figure 19 : Banc CENTAURE CLASSIQUE	42
Figure 20 : Borne lumineuse de type BORNEO taille2 avec diffuseur E27/ 70W iodure.....	42
Figure 21 : Lanterne de style VENCE 38 portée, en inox noir et vitrerie claire	42
Figure 22 : Propositions d'aménagement de l'îlot : plan masse	43
Figure 23 : Modélisation des propositions d'aménagement: vue d'ensemble	44
Figure 24 : Modélisation des propositions d'aménagement: vue d'ensemble	45
Figure 25 : Modélisation des propositions d'aménagement: vue sud-nord.....	45
Figure 26 : Modélisation des propositions d'aménagement: la place du marché	45
Figure 27 : Modélisation des propositions d'aménagement: devant la place du marché	45
Figure 28 : Modélisation des propositions d'aménagement: parking est.....	45
Figure 29 : Modélisation des propositions d'aménagement: galerie marchande.....	45

Tableaux :

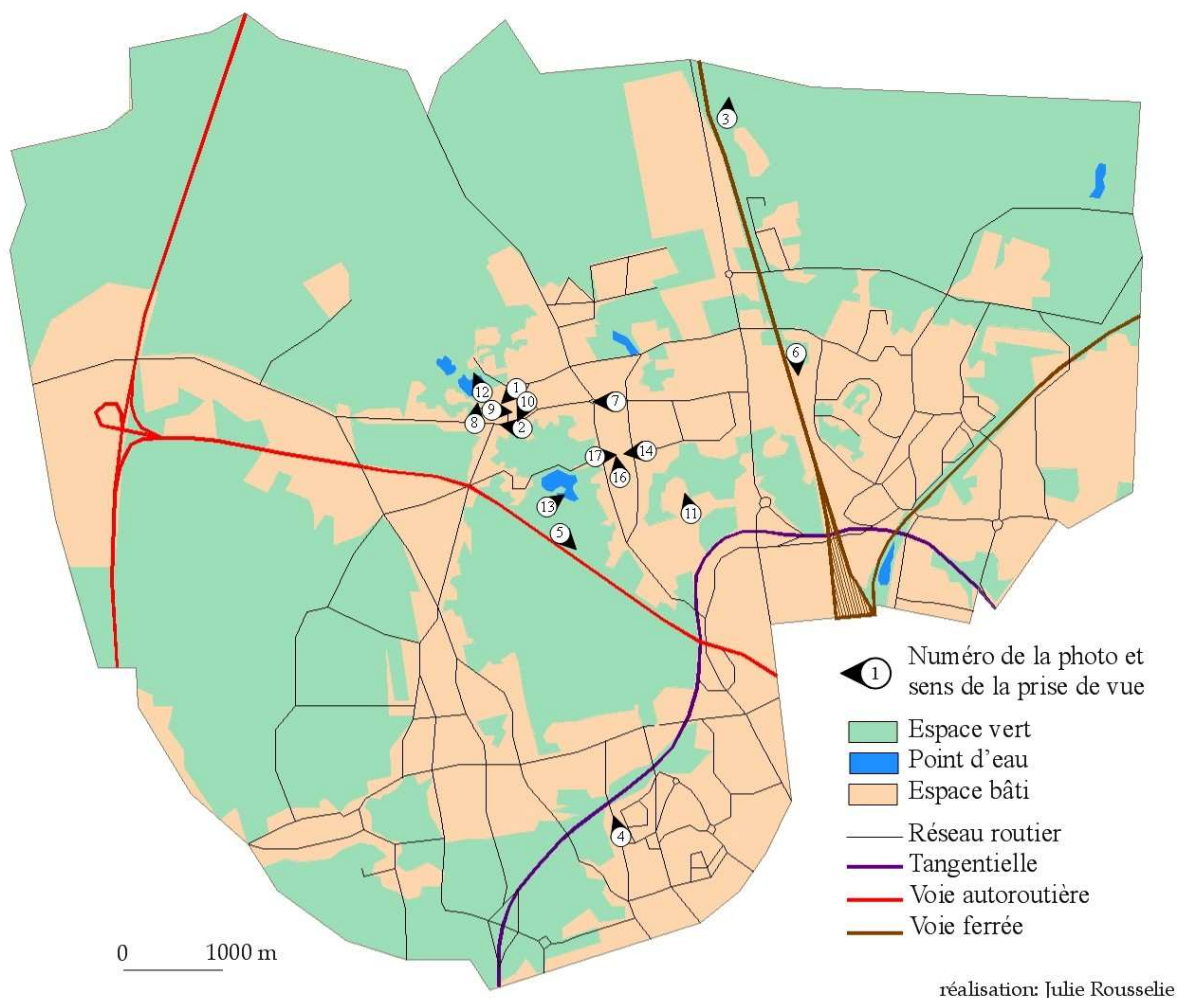
Tableau 1 : Population des ménages selon le mode de cohabitation	11
Tableau 2 : Estimation des coûts des opérations.....	46
Tableau 3 : Estimation des coûts de l'entretien des espaces verts	48

Table des annexes

Annexe 1 : Localisation des photographies présentes dans le texte	56
Annexe 2 : Enquête auprès de la population saranaise	57

Annexe 1 : Localisation des photographies présentes dans le texte

Localisation des photographies présentes dans le texte



Annexe 2 : Enquête auprès de la population saranaise

But : avoir le point de vue des usagers sur le centre bourg saranaïs.

Principe : La population saranaise a été interrogée par moi-même, dans les rues de l'ensemble du quartier du Bourg et essentiellement dans les deux pôles de vie du quartier. J'ai essayé de varier les horaires et les jours d'enquête pour ne pas toucher la même population.

Le questionnaire se compose de questions ouvertes et fermées.

Limites : Attention seule une infime partie de la population de la commune a été interrogée. De plus, la population sondée se trouvait en centre-ville et donc fréquente les lieux – même rarement –. Ce dernier point dirige les résultats de l'enquête. Néanmoins, les habitants ciblés sont aussi les plus aptes à me répondre puisqu'ils connaissent les lieux (même si ce n'est que superficiel).

Les résultats doivent donc être nuancés.

Questionnaire : page suivante

5 MINUTES

SUR LE CENTRE BOURG SARANAIS

Informations sur votre foyer :

1. Etes -vous :
☐ Propriétaire
☐ Locataire
2. Vivez-vous dans:
☐ Un immeuble collectif
☐ Une maison individuelle
3. A quel type de ménage appartenez-vous ?
☐ Seul
☐ Couple sans enfant
☐ Famille avec tous les enfant(s) de plus de 25 ans
☐ Famille monoparentale avec enfant(s) de moins de 25 ans
☐ Couple avec enfant(s) de moins de 25 ans
☐ Hors famille
4. Dans quelle tranche d'âge vous situez-vous ?

☐ Moins de 10 ans	☐ 40-49 ans
☐ 10-19 ans	☐ 50-59 ans
☐ 20-29 ans	☐ Plus de 59 ans
☐ 30-39 ans	
5. Dans quel cadre socioprofessionnel vous situez-vous ?

☐ Agriculteur exploitant	☐ Employés
☐ Artisan, commerçant, chef entreprise	☐ Ouvriers
☐ Cadres et professions intellectuelles supérieures	☐ Retraités
☐ Professions intermédiaires	☐ Autres – Sans activités professionnelles

*Pour les deux dernières catégories (Retraités et Autres) passez directement à la **question 7** S.V.P*

6. Où travaillez-vous ?
☐ Saran
☐ Dans une autre commune du département
☐ Autre
7. Quel mode de transport utilisez-vous ? (notez un chiffre de 1 à 4 par ordre d'utilisation, 1 étant le plus utilisé)

☐Transport en commun	☐ Deux roues
☐Voiture individuelle	☐ Marche à pied

Informations sur la vie de quartier :

1. Vivez-vous dans le quartier du Bourg ?
☐ Oui
☐ Non (*passez directement à la **question 4** S.V.P*)
2. Depuis combien de temps vivez-vous dans ce quartier ?

3. Pourquoi avoir choisi ce quartier ? (si raisons particulières)
-
-
4. Vous rendez-vous régulièrement dans les autres quartiers que celui où vous vivez ?
- ☐ Oui
- ☐ Non
5. A quelle fréquence sortez-vous dans le centre bourg ?
- ☐ Rarement
- ☐ Une fois par semaine
- ☐ Plusieurs fois par semaine
- ☐ Tous les jours
- ☐ Plusieurs fois par jours
6. Participez-vous à des activités dans le quartier du Bourg?
- ☐ Oui. Précisez :
- ☐ Non
7. Quels services utilisez-vous dans le centre bourg?
-
-
8. Y avez-vous accès facilement ?
- ☐ Oui
- ☐ Non
9. Que pensez-vous de la vie du centre bourg ? (calme, dynamique,...)
-
-
10. Etes-vous satisfait du centre bourg ?
- ☐ Oui
- ☐ Non
11. Quels sont les points forts et les divers problèmes du quartier du Bourg?
-
-
12. Quelles améliorations souhaiteriez-vous apporter ? (équipements, aménagements particuliers, activités, transports,...).....
-
-
- Autre(s) remarque(s) :
-
-

MERCI
pour votre participation
et pour le temps que vous m'avez consacré !

Résultats bruts :

Nombre de personnes interrogées : 41 soit 0,27% de la population totale saranaise en 1999.

Les résultats dans les tableaux sont d'abord exprimés en terme de chiffres puis en pourcentage par rapport au nombre de personnes interrogées. Les pourcentages en orange correspondent aux résultats du recensement de 1999 ³⁷ sur l'ensemble de la commune.

Informations sur votre foyer :

1. Etes -vous :

Propriétaire	20	49%	67%
Locataire	21	51%	33%

2. Vivez-vous dans :

Immeuble collectif	19	46%	29%
Maison individuelle	22	54%	71%

3. A quel type de ménage appartenez-vous ?

Seul	11	27%	8%
Couple sans enfant	12	29%	20%
Famille avec tous les enfants >25	2	5%	6%
Famille monoparentale avec enfant(s) < 25ans	2	5%	8%
Couple avec enfant(s) < 25ans	13	32%	56%
Hors famille	1	2%	2%

4. Dans quelle tranche d'âge vous situez-vous ?

Moins de 10 ans	0	0%	12%
10-19 ans	3	7%	16%
20-29 ans	5	12%	12%
30-39 ans	9	22%	15%
40-49 ans	7	17%	17%
50-59 ans	9	22%	12%
Plus de 59 ans	8	20%	16%

5. Dans quel cadre socioprofessionnel vous situez-vous ?

Agriculteur, exploitant	0	0%	0%
Artisan, commerçant, chef d'entreprise	7	17%	2%
Cadres et professions intellectuelles supérieures	1	2,5%	5%
Professions intermédiaires	1	2,5%	14%
Employés	12	29%	21%
Ouvriers	6	15%	18%
Retraités	10	24%	19%
Autres - Sans activités professionnelles	4	10%	21%

6. Où travaillez-vous ? (Sur 27 personnes (hors retraités et autres))

Saran	10	37%	29%
Autre commune du département	17	63%	65%
Autre	0	0%	6%

³⁷ [INSEE, 1999]

7. Quel mode de transport utilisez-vous ? (notez un chiffre de 1 à 4 par ordre d'utilisation, 1 étant le plus utilisé)

Position	1	2	3	4	Remarques
Transport en commun	10	8	12	11	Bien réparti
Voiture individuelle	25	2	5	9	61% en 1
Deux roues	1	12	8	20	Peu
Marche à pied	5	19	16	1	59% en 1 ou 2

Informations sur la vie de quartier :

13. Vivez-vous dans le quartier du Bourg ?

Oui	24	59%
Non	17	41%

14. Depuis combien de temps vivez-vous dans ce quartier ?

Sur 24 personnes, 10 vivent dans le quartier du Bourg depuis plus de 10 ans, 8 depuis moins de 10 ans mais plus d'1 an et 6 viennent d'arriver (moins d'un an).

15. Pourquoi avoir choisi ce quartier ? (si raisons particulières)

Sur les 24 personnes, 6 se sont installés dans ce quartier pour raison professionnelle (proche du travail ou de la gare), 2 pour des raisons familiales, 2 pour l'environnement du site et les 14 autres n'ont pas de raisons particulières.

16. Vous rendez-vous régulièrement dans les autres quartiers que celui où vous vivez ?

Oui	19	46%
Non	22	54%

17. A quelle fréquence sortez-vous dans le centre bourg ?

Rarement	9	22%
Une fois par semaine	3	7%
Plusieurs fois par semaine	14	34%
Tous les jours	13	32%
Plusieurs fois par jour	2	5%

18. Participez-vous à des activités dans le quartier du Bourg?

Oui	9	22%	Sport, club
Non	32	78%	

19. Quels services utilisez-vous dans le centre bourg?

Une grande partie des habitants du quartier interrogés disent utiliser l'ensemble des commerces de proximité. Les habitants venant des autres quartiers sont clients du tabac, de la banque ou du coiffeur mais utilisent assez peu les autres commerces.

Néanmoins, beaucoup viennent particulièrement pour la Poste.

Seuls certains habitants du quartier se rendent dans les cabinets de santé (médecin, kinésithérapeute...).

Certains (du quartier ou non) utilisent aussi les équipements sportifs.

20. Y avez-vous accès facilement ?

Oui	39	95%
Non	2	5%

21. Que pensez-vous de la vie du centre bourg ? (calme, dynamique,...)

La majorité des personnes interrogées (88%) trouvent que le bourg saranais n'est pas assez dynamique et 66% n'ont pas l'impression qu'il est calme. Cela peut sembler paradoxal ! Néanmoins, les personnes interrogées m'ont expliquée qu'il y manquait de dynamisme mais en parallèle, la circulation importante des véhicules ou des problèmes de petite délinquance les empêchait de qualifier le bourg de « calme ».

22. Etes-vous satisfait du centre bourg ?

Oui	32	78%
Non	9	22%

23. Quels sont les points forts et les divers problèmes du quartier du Bourg?

Généralement, les personnes interrogées déplorent le manque de commerces de proximité et la trop grande quantité d'agences bancaires ou d'assurance. D'autres regrettent de petits problèmes de délinquance (vitres cassées par exemple), ou le trafic important de véhicules qui engendre une nuisance sonore. Enfin, certains voudraient plus de pistes cyclables et de chemins piétons.

24. Quelles améliorations souhaiteriez-vous apporter ? (équipements, aménagements particuliers, activités, transports,...)

Certaines personnes interrogées souhaiteraient une diversité plus importante de commerces de proximité. D'autres voudraient des aménagements concernant le transport : ajouter des voies pour les piétons et des ralentisseurs pour diminuer la vitesse des véhicules.

Autre(s) remarque(s) : aucune

Résultats :

Grâce aux résultats de la première partie « informations sur votre foyer », on peut comparer la population interrogée avec la population totale de la commune. Les différences significatives avec les résultats communaux sont principalement dus je pense, aux limites évoquées précédemment : à savoir que la population interrogée a été en partie ciblée puisque je n'ai interrogé que des personnes dans le centre bourg et ses environs. Hors à cet endroit, on retrouve une proportion importante de petits immeubles collectifs. Cela explique le taux plus élevé de locataires et de personnes vivant dans du logement collectif. Cela explique aussi selon moi, le fait que nous avons une part beaucoup plus importante de personnes vivant seules. En effet, les familles auront plus tendance à se trouver dans des maisons individuelles et les immeubles collectifs offrent plus de petits logements pour des petits ménages. Enfin, je n'ai pas interrogé d'enfants de moins de 10 ans : encore une différence par rapport à la population globale.

Table des matières

Introduction.....	2
<u>PARTIE I – Diagnostic de la commune –</u>	3
1. Une ville périphérique transitoire entre un espace urbain et un espace rural	4
a) Situation géographique	4
b) Histoire : un développement basé sur les voies de communication	6
c) Au sein d’une structure intercommunale active : l’ « Agglo »	7
2. Une démographie caractéristique des périphéries	9
3. Logements : un habitat essentiellement individuel	12
4. Economie et emploi essentiellement tournés vers le tertiaire	14
5. Transports et déplacements.....	16
a) Voies routières.....	16
b) Réseau de bus.....	16
c) Cyclistes et piétons.....	16
6. Une diversité d’équipements publics pour la vie sociale	18
<u>PARTIE II – Vers un centre bourg uni redonnant sa cohésion à la ville –</u>	19
1. Un centre-ville isolé à structurer	20
a) Morcellement du territoire en quartiers individualisés.....	20
b) Deux pôles de vie à relier	22
2. Un centre bourg articulé sur la coulée verte.....	26
3. Perception par les usagers	28
4. La liaison de deux pôles de vie de la commune	29
<u>PARTIE III – Du quartier centre au centre-ville –</u>	31
1. Présentation de l’îlot.....	32
a) Présentation générale	32
b) Présentation géophysique.....	34
2. Les enjeux portés par l’îlot	35
3. Propositions d’aménagement.....	37
a) Une place pour le marché et des locaux pour des activités commerciales ou artisanales	37
b) Accessibilité des lieux.....	38
c) Espaces verts et mobilier	40
4. Coûts des opérations et financements.....	46
Conclusion	50
Bibliographie.....	51
Table des illustrations	53
Table des annexes.....	55
Table des matières.....	63

Ecole Polytechnique Universitaire
Département Génie de l'Aménagement
35 allée Ferdinand de Lesseps
BP 30553
37200 Tours Cedex 3

Tuteur : Kamal SERRHINI

Julie ROUSSELIE
Stage DA 3
2007-2008

Résumé :

Saran est une commune d'environ 15 500 habitants qui constitue un espace transitoire entre la ville centre d'Orléans et l'étendue rurale de la Beauce. Son réseau important de voies de communication est le pilier de son développement local et régional mais constitue aussi paradoxalement, une entrave aux échanges au sein de la commune. Un territoire morcelé s'est donc imposé aux dépens d'une ville unie. Mais depuis quelques années, la politique d'aménagement de Saran cherche à reconstituer cette cohésion qui lui fait défaut, à travers le modèle structurant de la coulée verte. Le réaménagement du centre bourg en centre-ville digne d'une commune de cette ampleur s'inscrit dans cet objectif. Ce dernier étant lui-même divisé en deux grands pôles de vie attractifs, sa réunification est donc essentielle : pour créer une unité à plus grande échelle, il faut tout d'abord posséder une base solide et soudée. Une liaison verte, attractive et conviviale reliant ces deux pôles renforcerait l'attractivité et la place du centre-ville au sein de la commune. Associée à d'autres projets complémentaires, la municipalité espère atteindre un objectif ultime, à savoir recréer cette unité communale qui manque à Saran.

Mots clés :

Liaison, cohésion, bourg, centre-ville, pôle de vie, attractivité, coulée verte.
Saran, Loiret (45), région Centre.