

# BOIGNY SUR BIONNE : UNE AUTRE VISION DU CENTRE-BOURG

*Réflexion sur l'aménagement et le devenir du centre-bourg*

DAIGNAN Clément  
DEGRAVE Thomas  
GOULET Bastien  
YONNET Maxime  
YVERNOGÉAU Clément







Stage de groupe DA4 2010-2011

Ecole polytechnique de l'Université de Tours – Département Aménagement

35 allé Ferdinand de Lesseps 37000 TOURS

Tél :02 47 36 14 55 Fax :02 47 36 70 51

Site internet : [www.polytech.univ-tours.fr](http://www.polytech.univ-tours.fr)

Courriel : [da.polytech@univ-tours.fr](mailto:da.polytech@univ-tours.fr)

# **BOIGNY SUR BIONNE : UNE AUTRE VISION DU CENTRE-BOURG**

*Réflexion sur l'aménagement et le devenir du centre-bourg*

**DAIGNAN Clément**

**DEGRAVE Thomas**

**GOULET Bastien**

**YONNET Maxime**

**YVERNOGÉAU Clément**

**TUTEUR :**

**Mlle JAQUET**

**RESPONSABLES STAGE :** **Mme SAVOYE**, *Responsable du service Urbanisme à la ville de Boigny sur Bionne*

**Mme PRIAMI**, *Adjointe en charge de l'Urbanisme à la ville de Boigny sur Bionne*



## REMERCIEMENTS

Nous tenions à remercier :

Mme FOULIARD, Maire de Boigny sur Bionne

Mme PRIAMI, Adjointe à l'urbanisme

Les Elus de Boigny sur Bionne

Mme SAVOYE, Responsable de l'urbanisme à la Mairie de Boigny sur Bionne

Mlle JAQUET, Tutrice du stage

Mlle ROUSSELIE, Agence d'urbanisme de l'Agglomération Orléanaise

Mme ARBAOUI, Agence d'urbanisme de l'Agglomération Orléanaise

L'ensemble des services de la Mairie de Boigny sur Bionne

Mme JOLY, Directrice de l'école, ainsi que les élèves de la classe de CM2

Les associations

Les commerçants

Les habitants de Boigny sur Bionne

La ville de Saint Jean de Braye

La ville d'Olivet

Le syndicat de la Bionne

La communauté d'Agglomération Orléans Val de Loire

Les personnes ayant participé à la correction de ce rapport

REMERCIEMENTS .....	2
SOMMAIRE .....	3
PREAMBULE .....	4
<b>BOIGNY SUR BIONNE : UNE COMMUNE PERIURBAINE .....</b>	<b>6</b>
A. Carte d'identité de la commune .....	7
B. Evolution de la commune .....	8
C. Présentation du centre-bourg .....	9
<b>HYPERCENTRE : UNE DYNAMIQUE A CONFORTER .....</b>	<b>17</b>
A. Analyse d'un centre multipolaire .....	18
B. Quatre enjeux pour l'hypercentre .....	44
C. Propositions d'aménagement scénarisées .....	45
D. Récapitulatif des scénarios .....	84
<b>PLACE DES CHEVALIERS DE SAINT LAZARE : UNE ENTREE DE BOURG A AFFIRMER .....</b>	<b>86</b>
A. Analyse d'un carrefour charnière .....	87
B. TROIS enjeux pour la place des Chevaliers de saint Lazare .....	92
C. Aménagement .....	93
<b>UNE MAIRIE A REUNIFIER .....</b>	<b>98</b>
A. Analyse d'une mairie divisée en deux bâtiments .....	99
B. Création d'une mairie unique .....	104
<b>PHASAGE .....</b>	<b>113</b>
A. Aménagements simples et peu couteuses .....	114
B. Aménagements à court terme .....	114
C. Aménagement à moyen terme .....	115
D. Aménagements à long terme .....	115
E. Subventions possibles .....	116
CONCLUSION .....	117
BIBLIOGRAPHIE .....	118
TABLE DES ILLUSTRATIONS .....	119
TABLE DES MATIERES .....	121



## PREAMBULE

La commande du stage faite par la commune de Boigny sur Bionne s'est articulée autour de plusieurs axes.

Tout d'abord, il s'agit de conforter le pôle de vie du centre-bourg en développant de l'habitat adapté au coût du foncier.

Le constat fait par la municipalité est que le centre-bourg concentre commerces, services et équipements mais cela sans véritable structure urbaine.

De ce fait la commune souhaite renforcer son tissu urbain à travers une revalorisation et surtout une densification de l'habitat qui permettrait de répondre aux besoins des habitants.

Les aménagements proposés devront être adaptés aux personnes âgées et rechercher une mixité intergénérationnelle.

Il s'agit de promouvoir une offre diversifiée de logements correspondant autant aux besoins des ménages que des personnes seules.

L'offre d'habitat doit, en outre, s'appuyer sur des espaces publics qui permettent une articulation des zones bâties.

De plus, il nous incombe la tâche de renforcer l'attractivité du centre-bourg en réorganisant les liaisons entre les différents espaces qui le composent. Pour cela, il nous faut améliorer la lisibilité de ce centre et le plan de circulation des véhicules motorisés : l'étude doit proposer un plan de circulation tenant compte des variations de densités, des points névralgiques, des différents besoins de stationnement selon les heures de la journée.

La commune veut également améliorer les accès aux piétons et aux cyclistes grâce à des cheminements doux.

Conforter le pôle de vie du centre-bourg en renforçant l'offre commerciale, en maintenant sa vitalité fait aussi partie des demandes émises par la municipalité.

La commande prévoit également de réaménager les services municipaux. La maison située à côté de la mairie, étant propriété communale et servant juste de zone de stockage mise à disposition des associations, pourrait être utilisée différemment sous couvert de travaux importants et ainsi rapprocher l'ensemble des services sur un lieu unique.

L'étude présentera un bilan des besoins de transversalité dans le fonctionnement des services municipaux et les éventuelles solutions à apporter dans le cadre du futur aménagement.

Le fil conducteur du projet correspond à la mise en valeur de l'environnement.

Il faut conforter les cônes visuels et l'orientation « verte » de la commune qui se trouvent dans un environnement naturel remarquable entre la présence importante de la forêt d'une part et la présence d'une rivière, dénommée la Bionne, d'autre part.

D'après le cahier des charges, nous devons proposer trois niveaux d'aménagement : un projet réalisable à court terme, un projet plus ambitieux et un projet à long terme présentant les objectifs à atteindre.

Pour répondre à la commande nous avons procédé en plusieurs étapes. Tout d'abord nous avons consacré nos premiers jours au sein de la collectivité à nous imprégner du centre-bourg à travers des sorties de terrain, des échanges avec les élus mais aussi avec les agents municipaux.

Puis en accord avec la reformulation de la commande, nous avons débuté une phase de diagnostic. Celle-ci est constituée d'analyses de la voirie, des espaces du centre-bourg, de la circulation, des usages, des transports et de tout autre élément permettant de connaître la commune.

Durant cette période, nous avons notamment rencontré l'AUAO (Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Orléanaise) qui travaille depuis de nombreuses années sur le devenir de la commune de Boigny sur Bionne et qui a ainsi pu nous conseiller durant notre phase de diagnostic.

Cependant nous n'avons pas consulté les dessins ou esquisses déjà réalisés par l'AUAO concernant l'avenir du centre-bourg pour ne pas être influencés par leurs idées. En effet, en sollicitant le travail de cinq étudiants de Polytech'Tours, la Mairie souhaitait avoir un regard neuf sur sa commune, détaché des propositions émises jusqu'alors.

Nous avons aussi pris contact avec l'Agglomération Orléanaise concernant la politique cyclable de l'intercommunalité, ainsi que celle des transports (tramway et bus).

De même, afin de nous faire connaître au sein de la commune et de parfaire notre diagnostic nous avons rencontré des associations : ASPHBB (Association pour la Sauvegarde du Patrimoine Historique de Boigny sur Bionne), l'association des parents d'élèves. De plus une enquête a été réalisée auprès de tous les commerçants du bourg, ce qui nous a permis d'appréhender le fonctionnement des commerces et leurs attentes.

Cette phase de diagnostic s'est déroulée jusqu'au mois de mai. Nous avons présenté cette première étape de notre étude au conseil municipal de la commune de Boigny sur Bionne.

Le conseil municipal ainsi réuni a pu nous donner son aval concernant le diagnostic et nous avons ensuite pu passer à l'étape de proposition des aménagements.

La première étape a été, à partir d'un calque sur lequel figurait seulement la limite de notre zone d'aménagement, d'essayer de retranscrire notre point de vue sur cet espace, chacun de notre côté. Puis une mise en commun de ces dessins nous a permis de mettre en évidence des différences mais également des points communs.

Nous avons décidé de nous appuyer sur ces points communs pour élaborer nos scénarios d'aménagement définitifs. Après avoir bien défini nos axes, nos orientations, et ce de manière un peu différente de la commande originale, trois scénarios ont été établis. Ceux-ci ont été soumis aux élus qui ont trouvé l'idée séduisante. En effet, on nous a accordé une totale

liberté d'expression et d'imagination durant ce stage et la volonté des élus de recevoir le plus d'idées possibles correspondait bien à cette multiplicité des scénarios.

En complément de ces trois scénarios qui concernaient l'hypercentre de Boigny sur Bionne et qui vont être contextualisés par la suite, une modification du carrefour de la place des Chevaliers de Saint Lazare vers une véritable entrée de ville s'est révélée nécessaire pour tous.

D'autre part, le travail sur le pôle mairie a été traité à part car les pistes de réflexion différaient de celle des trois scénarios de l'hypercentre. Ce projet émanait d'une demande claire de la part des élus tant au niveau du cahier des charges que la municipalité nous avait envoyé qu'au niveau des discussions que nous avons pu avoir avec eux.

Nous avons débuté le travail de mise en image de nos propositions par l'intermédiaire de l'outil informatique et de dessins, puis décrit les ambiances que nous souhaitions apporter au centre-bourg et ce de manière écrite, sous forme de récits, afin de sentir et de faire sentir au mieux l'atmosphère que nous voulions donner au cœur du bourg.

Dans le but de créer un projet participatif, un travail avec la classe de CM2 de l'école de Boigny sur Bionne a été réalisé. Pour cela, nous nous sommes rendus un après-midi en classe, avec les élèves et leur enseignante Mme Joly. L'intervention s'est déroulée en trois étapes, tout d'abord nous avons demandé aux élèves de choisir un mot concernant les deux places présentes devant l'école, puis nous avons divisé la classe en trois groupes. Chacun des groupes a pris cinq photos de ce qui lui semblait emblématique sur ces deux sites. Finalement les élèves ont pu imaginer le devenir de ces deux places à travers des dessins ou du modelage en trois dimensions.

Puis lors de la kermesse des écoles nous avons organisé une exposition qui présentait le travail des élèves ainsi que le nôtre afin de nous confronter à l'avis du public et pouvoir dialoguer avec eux pour leur expliquer la nature de nos aménagements.

L'aspect « participatif » a trouvé un point final lors de la réunion publique que nous avons menée le mercredi 6 juillet 2011 devant une soixantaine de personnes.

# BOIGNY SUR BIONNE : UNE COMMUNE PERIURBAINE

*La commune de Boigny sur Bionne est une commune périurbaine de l'agglomération orléanaise. Elle a connu un développement important au début des années 1970, marquant l'organisation du territoire communal et notamment celle de son centre-bourg. Le centre-bourg de Boigny sur Bionne possède un nombre important de commerces et de services, mais aussi un réseau de venelles et un bâti spécifique.*

- A. CARTE D'IDENTITE DE LA COMMUNE
- B. EVOLUTION DE LA COMMUNE
- C. PRESENTATION DU CENTRE-BOURG



**A.IDENTITE DE LA COMMUNE**

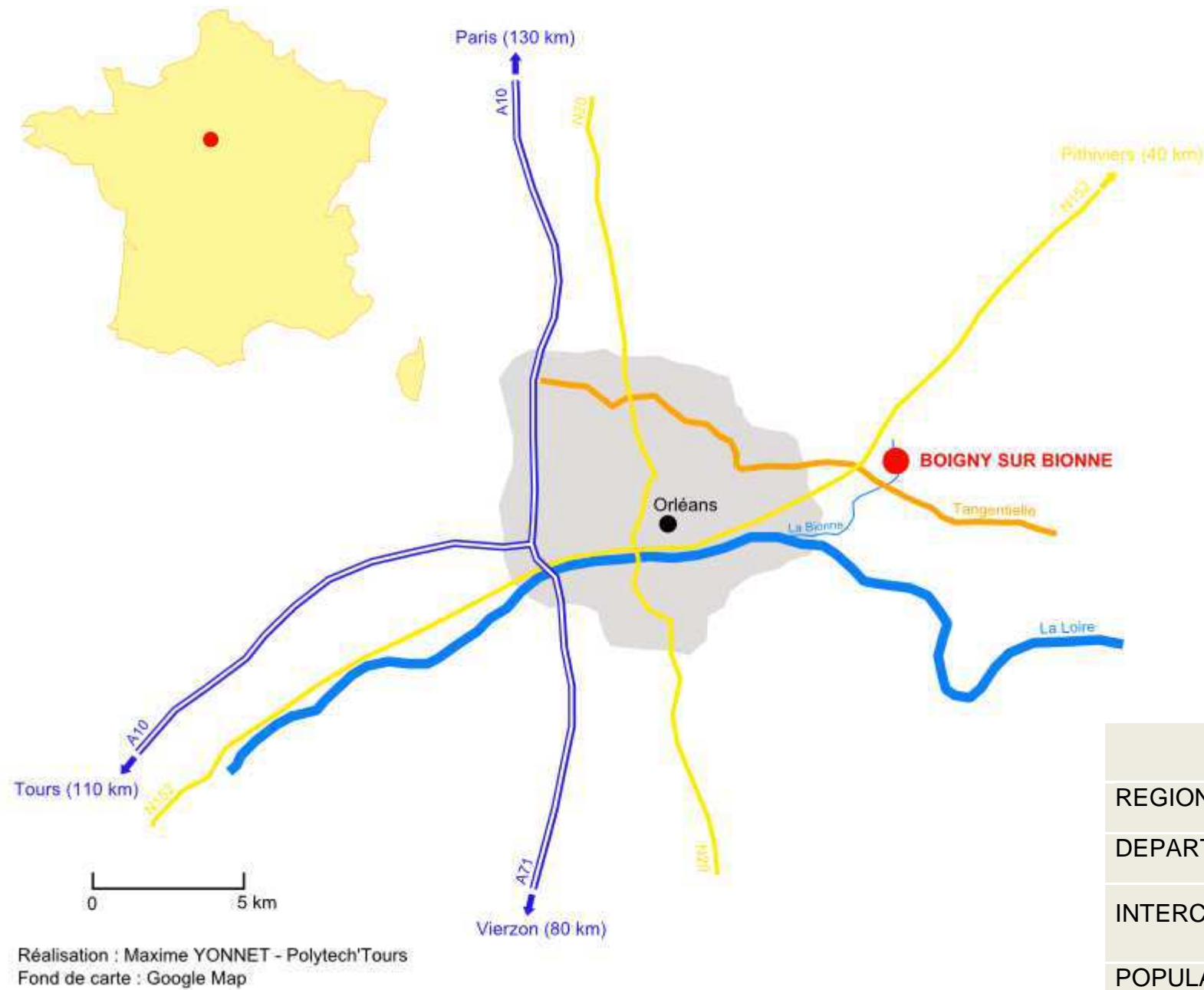
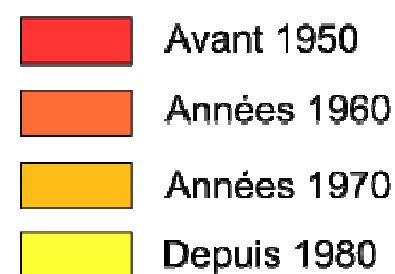
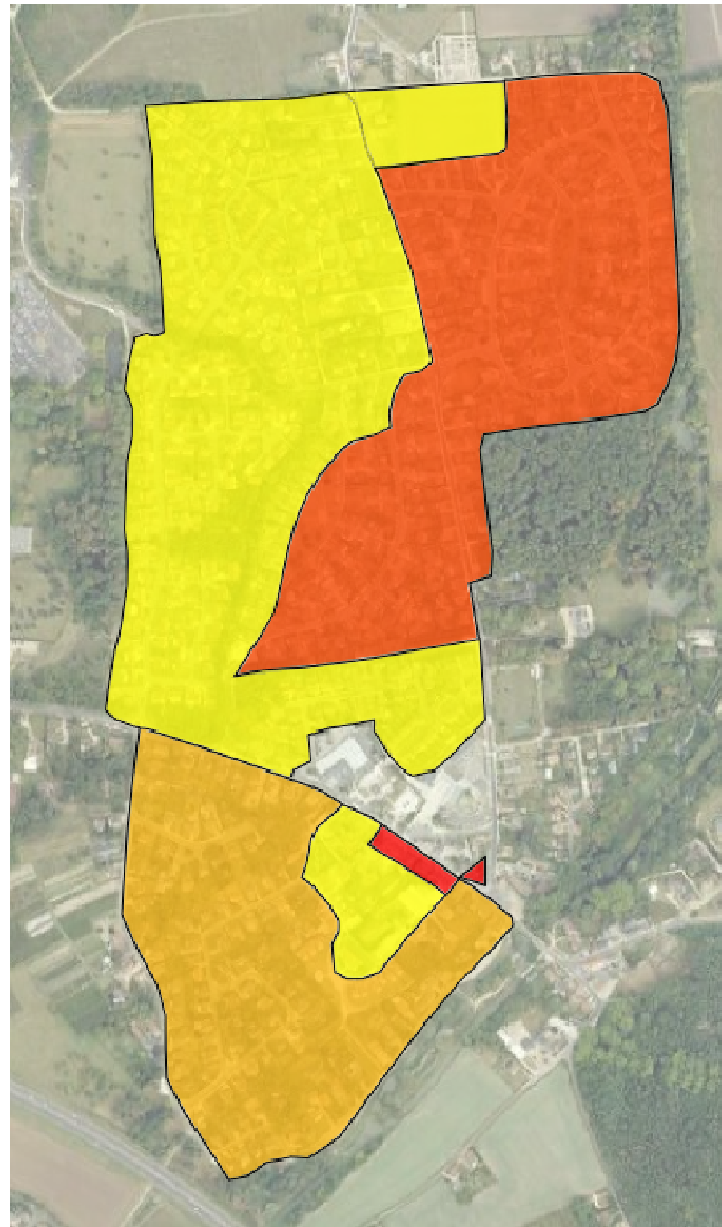


Schéma 1 : Plan de situation Boigny sur Bionne

BOIGNY SUR BIONNE	
REGION	Centre
DEPARTEMENT	Loiret (45)
INTERCOMMUNALITE	Communauté d'Agglomération Orléans Val de Loire
POPULATION	2203 (dernier recensement 2009)
HABITANTS	Boignaciens, Boignaciennes
SUPERFICIE	7,53 km <sup>2</sup>
CARACTERISTIQUES	Présence du parc technologique Orléans Charbonnière 39% d'espaces boisés sur la commune Présence de la rivière : la Bionne

## B.EVOLUTION DE LA COMMUNE

## Date de création des lotissements



0 50 100 m

Fond de carte : Google Earth  
Réalisation : Clément YVERNOGEAU  
Polytech Tours

Schéma 2 : Date de création des lotissements

La population de Boigny sur Bionne n'a cessé d'augmenter depuis 1968, en effet la commune est passée de 276 habitants à 2203 en 2008.

La variation la plus importante a eu lieu entre 1968 et 1975 avec une augmentation de 28,6%, correspondant à la construction de lotissements. De 1999 à 2008, la variation a été moindre, de 1,4% (contre 0,7 % pour la moyenne française).

La part de retraités est importante sur la commune de Boigny sur Bionne (28,4% de la population locale contre 25% pour la France) alors que la tranche d'âge des 15-29 ans ne représente que 12,4% de la population (contre 19,1% pour la moyenne nationale). La tranche d'âge la plus importante étant celle des 30-44 ans (25,5% de la population locale).

L'urbanisation de Boigny sur Bionne s'est faite progressivement du centre vers le Nord, le Sud puis vers l'Est par la construction de lotissements, permettant à la commune d'avoir un réseau de venelles important.

La commune est majoritairement composée de maisons utilisées comme résidences principales (779 maisons pour 35 appartements). Elles sont occupées pour moitié par des ménages vivant en couple avec des enfants. La plupart des parents travaillent à l'extérieur de la commune, ce sont souvent des cadres (35,7 % des actifs) et le taux de chômage est faible, seulement 4,6%. (**Schéma 2**)

La commune de Boigny sur Bionne a pour projet de poursuivre son urbanisation au Nord de son territoire. Cette future zone d'aménagement dénommée « La Clairière » s'étalera sur 35 hectares. Elle permettra de construire environ 500 logements et de doubler la population. Néanmoins, il y a une véritable volonté politique de ne pas installer de nouveaux commerces de proximité qui pourraient concurrencer ceux déjà existants dans le centre-bourg. L'offre tertiaire sera donc davantage tournée vers des bureaux d'activités

## C.PRESENTATION DU CENTRE-BOURG

## Périmètre d'étude du travail



 Délimitation du périmètre

0 50 100 m



Fond de carte : Google Earth  
Réalisation : Clément YVERNOGÉAU  
Polytech Tours

Schéma 3 : Périmètre d'étude

Boigny sur Bionne est une commune qui s'étend sur plus de 7 km<sup>2</sup> et dont le centre-bourg concentre une activité importante. Le périmètre de celui-ci, représentant le périmètre d'étude du stage, s'étend sur un axe Ouest-Est du centre commercial au pont de la Bionne et sur un axe Nord-Sud, du pigeonnier du château à la rue Firmin Chappellier. (**Schéma 3**)

Un centre-bourg représente le lieu de vie d'un village. Il s'agit donc d'un espace vivant et dynamique sur lequel on retrouve la présence d'activités économiques, associatives et de services. C'est un lieu de rencontre, un lieu convivial. Un centre-bourg ne doit pas être dispersé, c'est un espace qui doit créer une unité et sur lequel on peut retrouver un environnement paysager tout en représentant l'identité de la commune. Cette définition du centre bourg est celle que nous souhaitons pour le centre bourg de Boigny sur Bionne



## Les commerces et les services

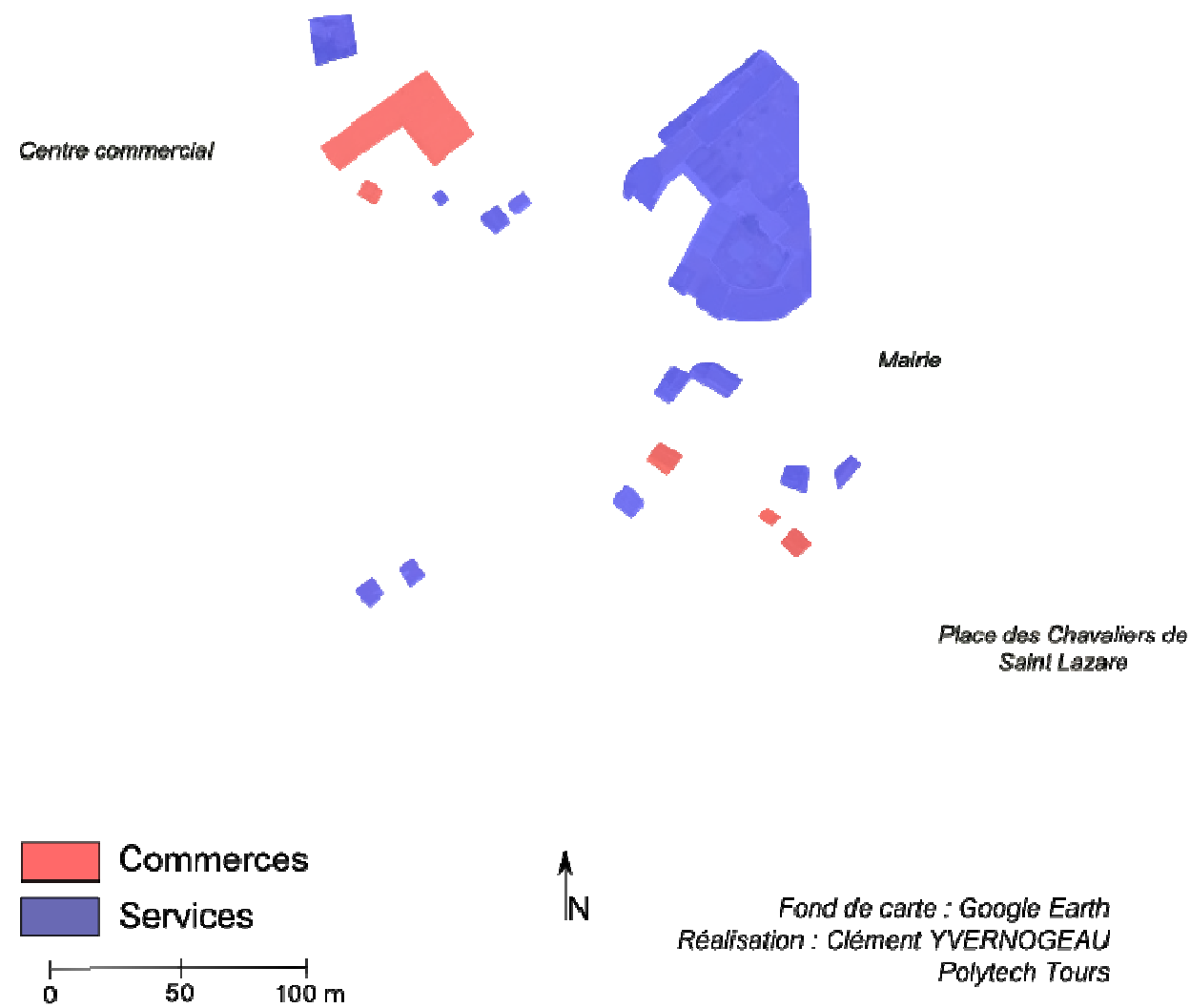


Schéma 4 : Localisation des commerces et des services dans le centre-bourg

### 1. UN CENTRE-BOURG DYNAMIQUE

Le périmètre d'étude intègre les principales activités de Boigny sur Bionne (**Schéma 4**). On y retrouve le centre commercial situé dans la partie haute de la zone d'étude. Il est composé d'un supermarché et de plusieurs commerces de proximité. En descendant dans le centre-bourg, on retrouve des services pour les boignaciens notamment l'école et la Mairie, ainsi que plusieurs logements.



A l'Est de ce périmètre on retrouve la place des Chevaliers de Saint Lazare représentant une des entrées de ville de Boigny sur Bionne. Au Nord, la zone d'étude intègre le pigeonnier de la commanderie (**Photographie 3**), représentant un symbole du patrimoine de Boigny sur Bionne et visible dans le centre-bourg. Enfin, de l'autre côté de la rue de Verdun, le périmètre intègre la rue Firmin Chappellier qui est un accès vers un quartier résidentiel sur lequel on retrouve également quelques services médicaux.



## Les voies existantes



- - - Rue de Verdun  
- - - Autres voies de la commune

0 50 100 m



Fond de carte : Google Earth  
 Réalisation : Clément YVERNOGÉAU  
 Polytech Tours

Schéma 5 : Localisation des voiries principales

## 2. UN CENTRE-BOURG STRUCTURE PAR SES LIAISONS

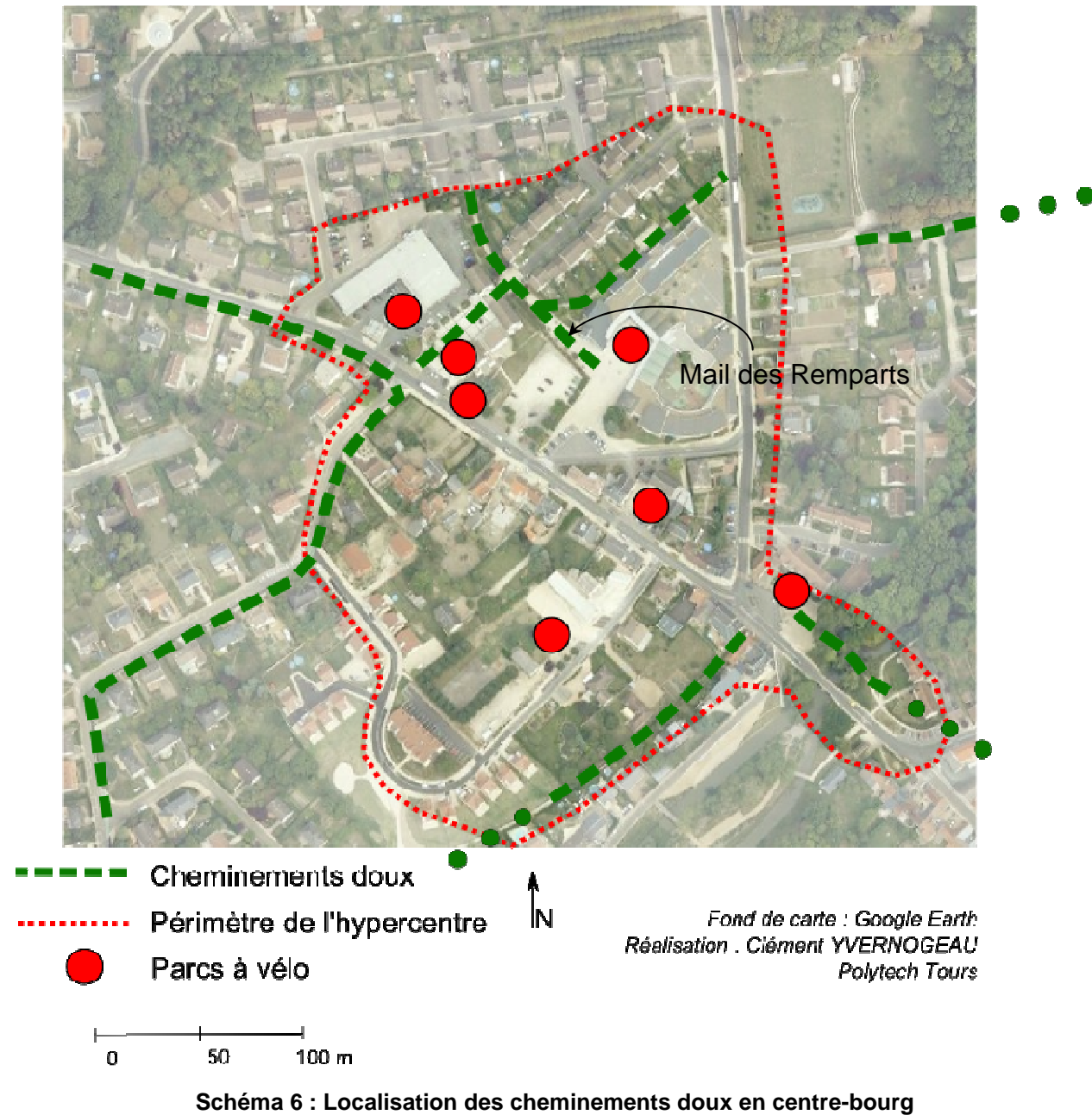
Le centre-bourg de Boigny sur Bionne est structuré par un réseau de voiries et de venelles qui créent des liaisons avec l'ensemble de la commune (**Schéma 5**). L'axe principal est la rue de Verdun, il permet de traverser la commune d'est en ouest rejoignant ainsi Orléans à Chécy, Vennecy ou Trainou.

La rue de la Commanderie, représentant la délimitation Nord du périmètre d'étude est un axe secondaire reliant le centre-bourg à plusieurs zones de lotissements. Par cette rue on peut emprunter la rue de la Tour qui permet d'accéder à la place du centre bourg. L'intersection entre la rue de Verdun et la rue de la Commanderie se fait au niveau de la place des Chevaliers de Saint Lazare qui est l'un des carrefours majeurs de Boigny sur Bionne.

Enfin, au sein du centre-bourg, d'autres routes viennent communiquer avec la rue de Verdun : la rue Montesquieu faisant la liaison entre la rue de la Commanderie et la rue de Verdun ; la rue de la Sente aux Veneurs, la rue Firmin Chappellier et la rue des Bas Prés qui assurent une liaison entre le centre-bourg et les différentes habitations au sud de la commune.



**Les cheminements doux**



En plus des voies privilégiées pour les véhicules motorisés, un réseau de cheminement doux correctement développé structure le centre-bourg. **(Schéma 6)**

De plus, on remarque une offre intéressante de parcs à vélo. Ils permettent aux usagers de laisser leur bicyclette en toute sécurité à l'aide d'un antivol. La répartition des parcs à vélo est correcte dans le centre-bourg de Boigny sur Bionne. Récemment l'Agglomération a installé un parc à vélo couvert et assurant une meilleure protection **(Photographie 4)**. Bien que ces parcs existent, il pourrait être intéressant d'en implanter davantage dans les lieux destinés à recevoir du public pour inciter les personnes à utiliser leur vélo. De plus, certains parcs sont détériorés comme c'est le cas sur la place du centre-bourg.



**Photographie 4 : Parc à vélo**

Le mail des Remparts représente l'axe majeur pour les déplacements doux **(Photographie 5)**. En effet, celui-ci est assez large et crée la liaison entre les habitations et la place des Ecoles : place principale de Boigny sur Bionne. Cet axe est donc très emprunté par les boignaciens notamment le matin et le soir par les élèves de l'école pour rejoindre leur habitation. A l'intérieur de ce périmètre, on retrouve également le chemin des Ecoliers **(Photographie 6)** qui crée une liaison douce entre le mail des Remparts et la rue de la Commanderie en longeant l'école et les habitations.



**Photographie 5 : Mail des Remparts**



**Photographie 6 : Chemin des Ecoliers**





Photographie 7 : Passerelle sur la Bionne à côté du pont routier



Photographie 8 : Passerelle sur la Bionne menant vers la Caillaudière



Photographie 9 : Entrée du chemin de la Rochelle Place des Chevaliers de Saint Lazare

D'autres chemins réservés aux déplacements doux permettent aux habitants de rejoindre le centre-bourg sans partager l'espace avec les véhicules motorisés. Au niveau de la Bionne, deux passerelles permettent sa traversée (**Photographie 7**). Le long du château, la rue du Moulin à eau débouche sur une liaison douce permettant une nouvelle traversée de la Bionne pour rejoindre le site de la Caillaudière qui est un lieu très utilisé pour des manifestations sportives et culturelles (**Photographie 8**). Enfin, un autre cheminement crée un axe parallèle à la rue Firmin Chappellier débouchant sur la place des Chevaliers de Saint Lazare (**Photographie 9**).



## 3. LE BATI DANS LE CENTRE-BOURG

- Hauteur du bâti (Schéma 7):

Au niveau du centre-bourg, la plupart des bâtiments sont en rez-de-chaussée avec ou sans combles aménagés. Pourtant le Plan d'Occupation des Sols (POS) limite la hauteur de construction à 12 mètres. Ce constat s'explique par un grand nombre d'opérations de lotissement depuis les années 1970 sur la commune mais également sur son centre. Ces opérations, plus consommatrices d'espaces, ne nécessitent pas de construire en hauteur et intègrent toutes la présence d'un jardin entourant les habitations. Seulement quelques maisons sont alignées le long des rues, en particulier sur la rue de Verdun mais elles sont minoritaires. Les bâtiments les plus hauts sont les opérations de logements sociaux qui vont de R+1 à R+2 et se répartissent équitablement sur le centre-bourg de Boigny sur Bionne.



Schéma 7 : Localisation des bâtiments suivant leur hauteur

- Foncier communal (Schéma 8):

En termes de foncier, la commune de Boigny sur Bionne dispose de nombreuses ressources en particulier sur le centre-bourg. En effet, au fil des années, la commune a acquis des terrains en utilisant son droit de préemption dans le but de posséder le foncier pour ses futurs projets comme celui sur le centre-bourg mais aussi sur la réorganisation des services de la mairie en un lieu unique. Cette politique permet aujourd'hui à la commune une plus grande facilité de manœuvre dans le réaménagement du centre-bourg. D'ailleurs, on retrouve cette volonté dans la phase d'élaboration du Plan Local d'Urbanisme (PLU) dont le zonage est en cours de validation.

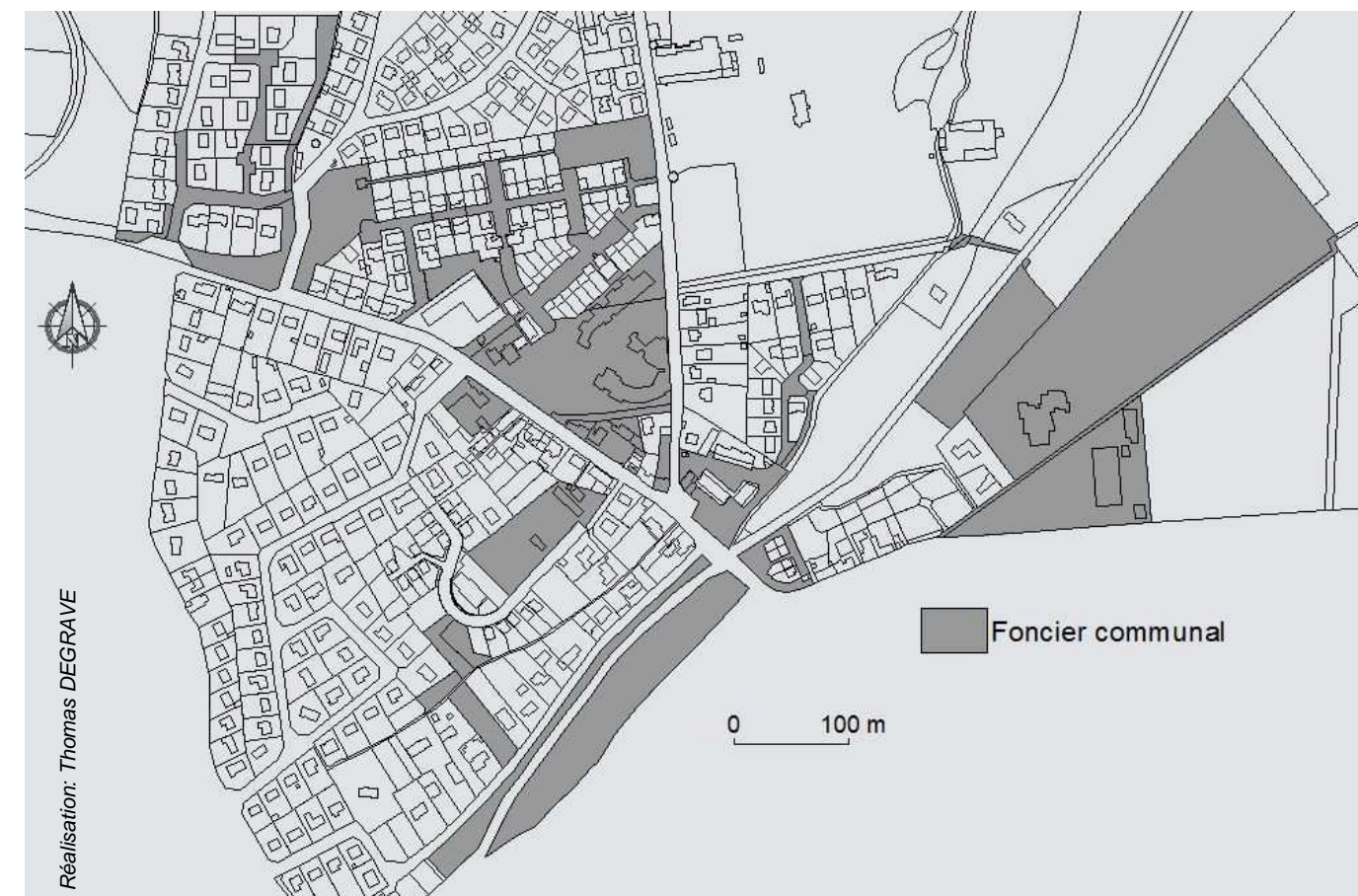


Schéma 8 : Localisation du foncier communal



- Organisation du bâti :

Au vu des nombreuses opérations de lotissements sur la commune et des pratiques de cette époque, il y a beaucoup d'espaces vides dans le centre-bourg (**Schéma 9**). De plus, des démolitions récentes viennent éclaircir cette zone déjà bien aérée. Il y a eu la destruction d'une première école au niveau du champ de foire et une seconde dans la rue de Firmin Chappellier. On constate beaucoup d'espaces perdus en raison d'un manque d'optimisation ou d'une organisation inadaptée. En plus, le Coefficient d'Occupation des Sols (COS) est de 0,3 ce qui est très faible. Dans le centre-bourg seulement 20% de l'espace est occupé par du bâti.



Schéma 9 : Localisation de l'espace bâti et non bâti

- Logement social (**Schéma 10**):

Les premières opérations de logements sociaux à Boigny sur Bionne ont commencé en 1986 avec la création de 20 logements par le gestionnaire Bâtir Centre rue de la Tour. Depuis ce temps, la commune a régulièrement développé son parc de logements sociaux. La dernière opération en date est la création de 7 logements dans un bâtiment BBC au croisement de la rue de Verdun avec celle de la Sente aux Veneurs ainsi que la réhabilitation d'une ancienne maison. Au total, il y a eu 14 opérations sur la commune représentant 19% des logements tous confondus.

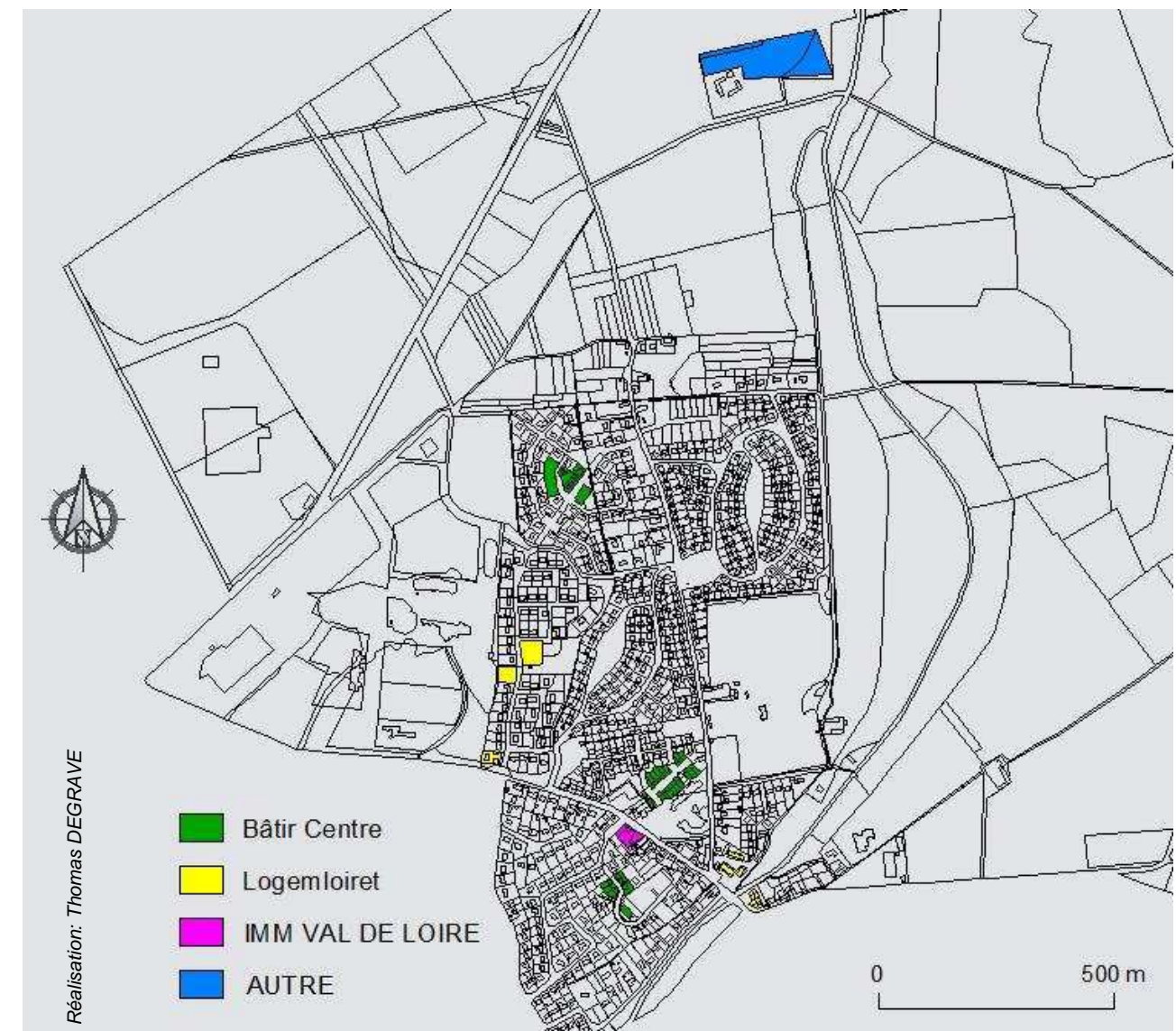


Schéma 10 : Location des logements sociaux sur la commune

La commune de Boigny sur Bionne est une commune périurbaine, tout d'abord par sa position au sein de l'agglomération orléanaise (10 kilomètres du centre ville d'Orléans). Mais aussi par l'organisation de son territoire communal : un tissu pavillonnaire développé, la présence d'une zone d'activité (parc technologique d'Orléans-Charbonnière), des espaces naturels préservés et un centre-bourg riche en commerces et services.

Le centre-bourg de Boigny sur Bionne est développé également avec son réseau de voiries principales et de cheminements doux important. La dynamique ainsi présente au sein de cet espace doit être conservée et confortée.



# **HYPERCENTRE : UNE DYNAMIQUE A CONFORTER**

*Au sein du centre-bourg de Boigny sur Bionne, deux espaces sont présents : l'hypercentre et la place des Chevaliers de Saint Lazare. Cette partie s'intéresse à ce premier espace. Il s'agit d'un centre multipolaire qui a pour objectif d'être réuni afin de conforter la dynamique actuelle. Pour cela, trois scénarios ont été pensés afin de proposer plusieurs solutions d'aménagement pour l'hypercentre.*

- A. ANALYSE D'UN CENTRE MULTIPOLAIRE**
- B. QUATRE ENJEUX POUR L'HYPERCENTRE**
- C. PROPOSITIONS D'AMENAGEMENTS SCENARISES**
- D. RECAPITULATIF DES TROIS SCENARIOS**

## A.ANALYSE D'UN CENTRE MULTIPOLAIRE

## Localisation de l'hypercentre



----- Périimètre de l'hypercentre

0 50 100 m



Fond de carte : Google Earth  
Réalisation : Clément YVERNOGÉAU  
Polytechn Tours

Schéma 11 : Localisation de l'hypercentre

1. PRESENTATION DE L'HYPERCENTRE

La zone que nous avons appelée Hypercentre dans notre étude est l'espace prenant en compte le centre commercial, la place du Centre Bourg, la place du Champ de Foire, la place des Ecoles et le pôle Mairie. Ces cinq espaces sont bordés d'un côté par la rue de Verdun et de l'autre côté par la venelle du mail des Remparts. L'ensemble de cet espace représente une surface de 1,9 hectare (**Schéma 11**).

Le terme d'hypercentre indique que cette zone se situe au sein du centre-bourg de Boigny sur Bionne, il s'agit de l'espace le plus dynamique car il comprend la majorité des commerces (avec le centre commercial) et des services (sur la place du Centre Bourg) mais aussi l'école qui apporte une grande partie de l'animation de la zone à certaines heures de la journée. Cet espace est donc le pôle moteur de la commune et doit le rester, tout en proposant une densification de son tissu urbain.

Mais cet espace est divisé en quatre zones distinctes qui ne fonctionnent pas ensemble. Cela est dû notamment à la présence de liaisons difficiles entre ces parties, malgré la présence de l'axe majeur de la commune : la rue de Verdun.

2. RUE DE VERDUN : L'AXE MAJEUR

a. La circulation sur la rue de Verdun

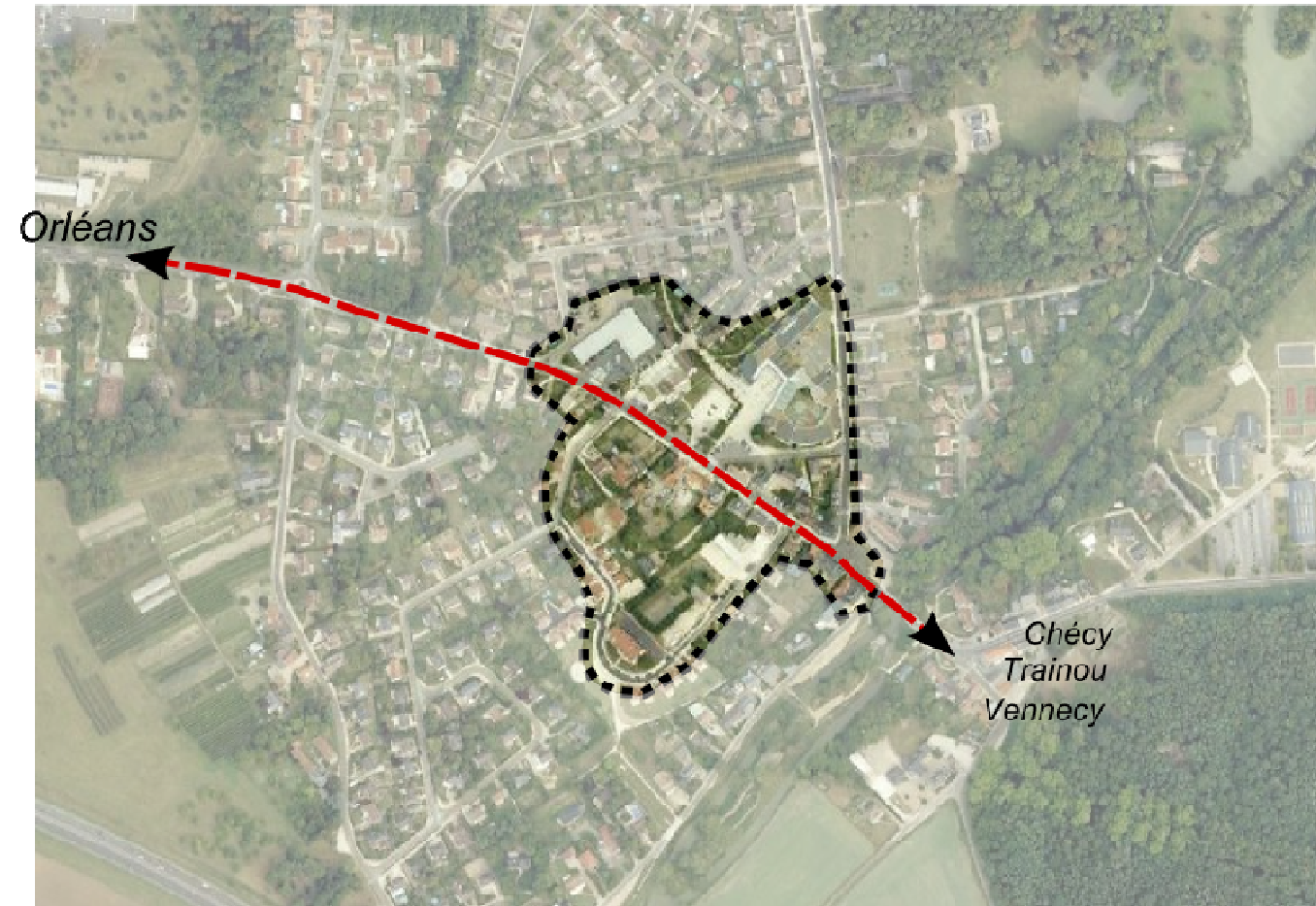
La rue de Verdun est l'axe principal de Boigny sur Bionne (**Schéma 12**). C'est une voie départementale qui permet de traverser la commune d'est en ouest en passant par le centre-bourg (**Photographie 10**). Aujourd'hui, 1 900 véhicules<sup>1</sup> en moyenne empruntent cette voie chaque jour. C'est une voie fréquentée durant toute la journée mais on remarque un pic de circulation aux heures de pointes le matin et le soir avec un flux de véhicules pouvant atteindre 400 véhicules à l'heure. De plus, lors de la sortie des écoles, la rue de Verdun permet de se rendre sur le parking du Champ de Foire : lieu de stationnement pour les parents des élèves de l'école.

A l'ouest de la commune cette voie représente la limite communale entre Boigny sur Bionne et Saint Jean de Braye. A partir du rond point des Ecureuils, de part et d'autre de la rue nous sommes sur la commune de Boigny sur Bionne. On retrouve ensuite une voie réservée aux cyclistes aménagée sur le trottoir.

Le carrefour au niveau du centre commercial crée la véritable entrée dans le centre-bourg. Traversant la commune la rue de Verdun est bordée de quelques commerces et de services : la place des Ecoles, la mairie, la boucherie-charcuterie, l'auto-école. Des places de stationnement sont disponibles des deux côtés de la rue pour permettre un accès à ces établissements.

Le croisement de la rue de Verdun et de la rue de la Commanderie se fait au niveau de la place Saint Lazare, celui-ci est matérialisé par un stop pour les véhicules arrivant du centre-bourg. La rue de Verdun se poursuit ensuite par la traversée de la Bionne par le Pont de Bionne pour rejoindre les différents hameaux situés au nord du territoire ou la commune de Chécy.

La rue de Verdun : un axe traversant Boigny



Périmètre du centre-bourg

Rue de Verdun



0 60 100 m

Fond de carte : Google Earth  
Réalisation : Clément YVERNOGÉAU  
Polytech Tours

Schéma 12 : La rue de Verdun : un axe traversant



Photographie : Clément YVERNOGÉAU

Photographie 10 : Rue de Verdun au niveau de la mairie

<sup>1</sup> Comptages réalisés lors du stage (Annexe 1 et 2)





Photographie : Clément YVERNOGÉAU

Photographie 11 : Panneau de limitation de vitesse sur la rue de Verdun

Sur l'ensemble du centre-bourg, la vitesse est limitée à 50 km/h. Pourtant deux panneaux indiquant une limitation de vitesse à 30 km/h sont installés le long de la rue de Verdun couvrant une distance de 300 mètres entre la mairie et le rond point des Ecureuils (**Photographie 11**), mais l'arrêté n'étant pas conforme en raison des aménagements de la voirie, la vitesse est donc réellement limitée à 50 km/h. Cependant, les panneaux de limitation à 30 km/h encore présents incitent les usagers à rouler moins vite. En effet lorsque l'on regarde la vitesse des usagers, la majorité des voitures circulent entre 40 km/h et 60 km/h (**Annexe 1 et 2**). La vitesse semble donc être respectée. Seul le soir, quelques véhicules ont tendance à rouler plus vite que la vitesse autorisée du fait d'un trafic très faible. Mais selon le policier municipal, la vitesse est dans l'ensemble bien respectée de tous.

La rue de Verdun est un axe qui permet de faire la liaison est-ouest et celle-ci est bordée d'une piste cyclable à l'entrée de Boigny sur Bionne en arrivant par Saint Jean de Braye. En revanche à partir du carrefour avec la rue de la Sente aux Veneurs, la piste cyclable ne continue pas sur la rue de Verdun, les cyclistes doivent donc cohabiter avec les motos, voitures, bus et camions. Aucune liaison douce ne fait la jonction entre la place des Chevaliers de Saint Lazare et le centre commercial.



## Les carrefours de la rue de Verdun

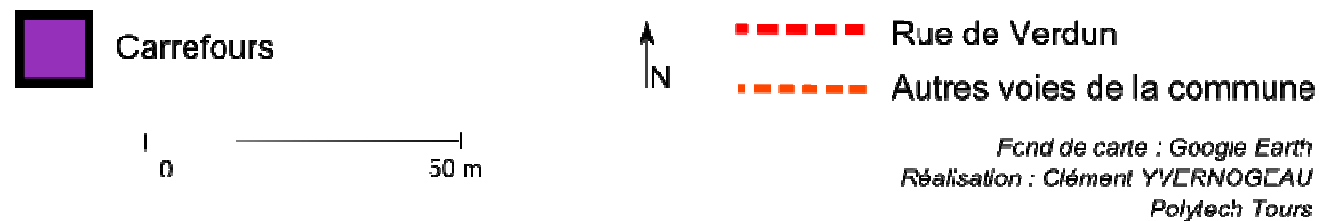
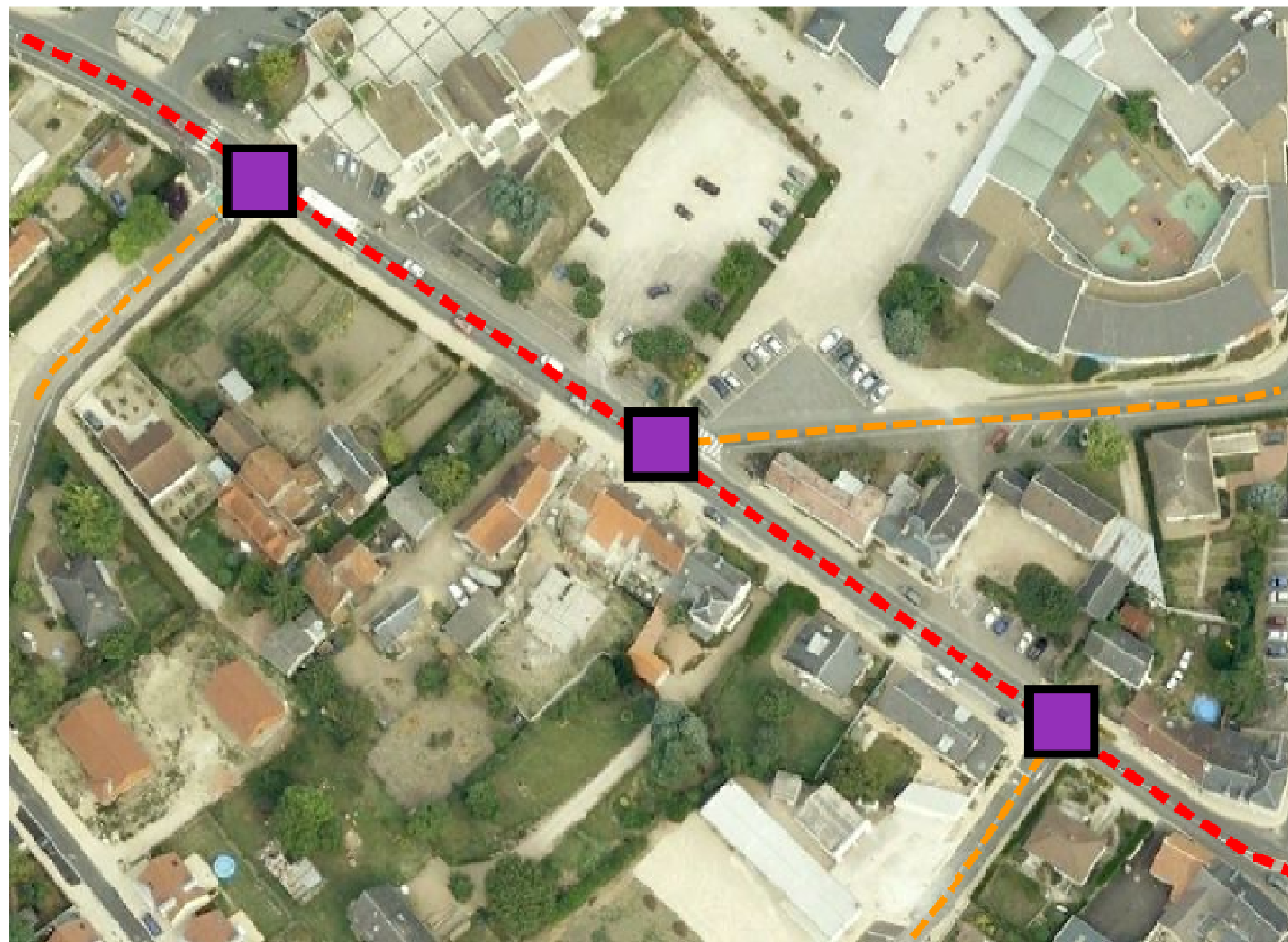
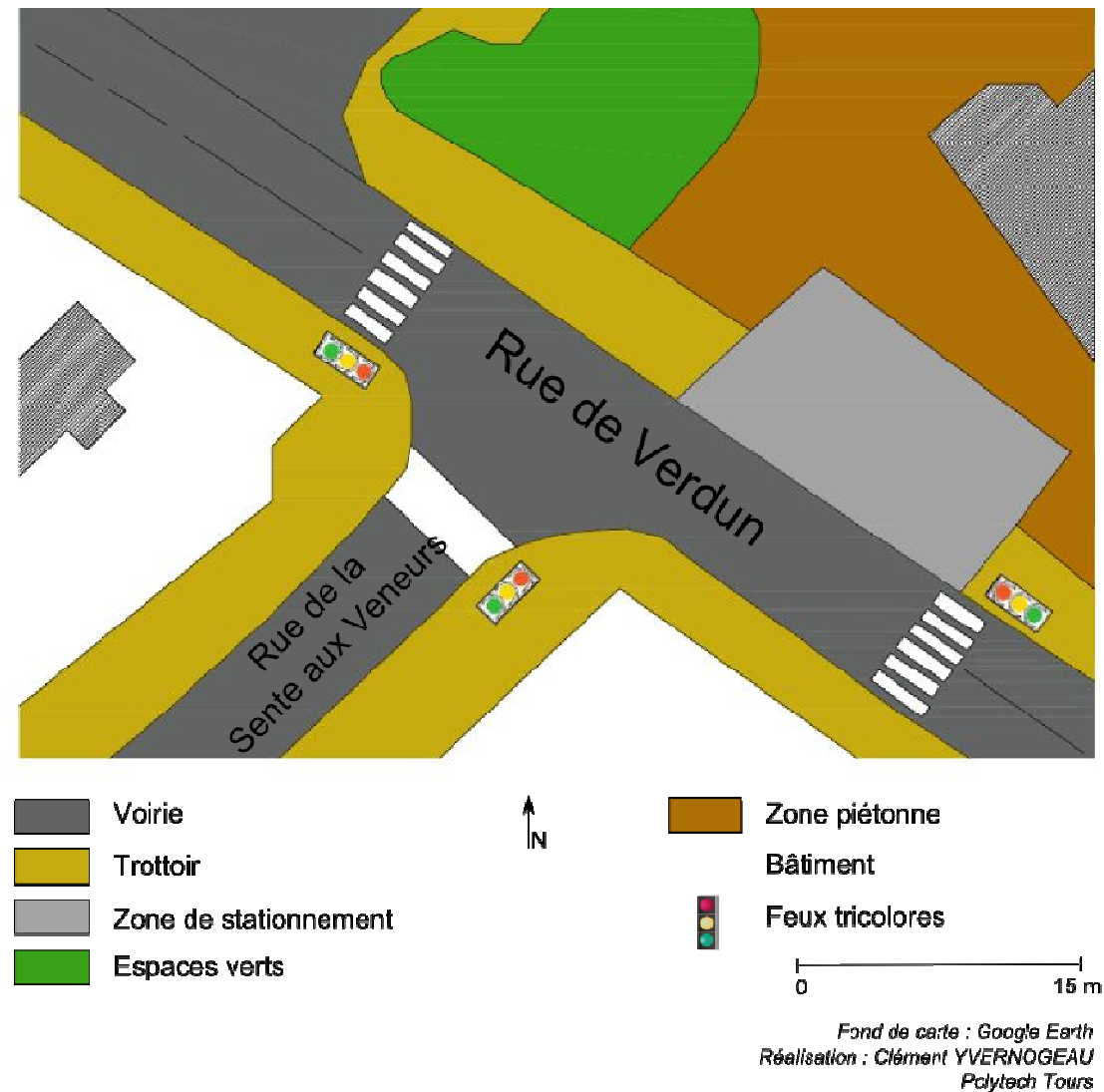


Schéma 13 : Localisation des carrefours sur la rue de Verdun

### b. Les carrefours de la rue de Verdun

Trois carrefours se trouvent sur la rue de Verdun dans le périmètre de l'hypercentre (**Schéma 13**). Ceux-ci se trouvent au niveau de l'intersection avec la rue de la Sente aux Veneurs, la rue Montesquieu et la rue Firmin Chappellier. L'intersection avec la rue de la Commanderie sera traitée dans la partie sur la place des Chevaliers de Saint Lazare.

## Rue de Verdun - Rue de la Sente aux Veneurs



Plan 1 : Carrefour Rue de Verdun - Rue de la Sente aux Veneurs

- Carrefour Rue de Verdun-Rue de la Sente aux Veneurs

Actuellement, cette intersection (**Plan 1**) est régulée par des feux tricolores (**Photographie 12**) d'une durée de 34 secondes pour le feu rouge et de 34 secondes pour le feu vert. A son installation il y a une dizaine d'années, ce feu était équipé de capteurs permettant de faire passer le feu au rouge en cas d'excès de vitesse de la part du véhicule qui arrivait. Aujourd'hui ce capteur ne fonctionne plus, le cycle du feu est donc régulier et cette durée est inchangée.

Aux périodes de trafic plus dense sur la commune (le matin et le soir principalement), ce croisement joue un rôle important sur la régulation du flux de véhicules dans le centre-bourg. En effet, le matin le trafic s'effectue principalement dans le sens est-ouest : ce sont les personnes qui se rendent vers Orléans. Le feu tricolore permet aux personnes arrivant de la rue de la Sente aux Veneurs de s'insérer dans le trafic. Le soir, c'est dans le sens inverse que le flux de circulation est le plus important : ce sont les gens qui rentrent de leur lieu de travail. Le feu permet alors de réguler le croisement au niveau du pont situé en aval du carrefour. En effet, les véhicules arrivant du centre-bourg sont prioritaires, or le soir le flux est quasiment continu sur la rue de Verdun. Sans feux, les véhicules ne s'arrêteraient pas et sur le pont les personnes arrivant en sens inverse ne pourraient pas passer.

Les feux tricolores ont également la fonction de réduire la vitesse des véhicules arrivant d'Orléans ainsi que des véhicules venant de traverser le centre-bourg et ayant une bonne visibilité.

La présence d'un feu tricolore est donc un aménagement qui permet de faire ralentir les véhicules et de réguler le flux au niveau du pont de Boigny sur Bionne. Cependant, étant à cycle régulier, il est régulièrement la source de légers embouteillages le matin et le soir lors d'un trafic important. La nuit, ce feu oblige les automobilistes à s'arrêter alors que moins de dix véhicules passent en une heure.

Un autre problème de ce feu est la présence de places de stationnement (côté impair de la rue de Verdun) situées entre les deux feux (**Photographie 13**). Dans le sens ouest-est, les usagers qui souhaitent se garer créent des embouteillages car ils bloquent la circulation. Dans l'autre sens, les gens grillent parfois le feu rouge pour se garer sur les places de stationnement. De plus, lorsque les voitures doivent ressortir de ces places, elles se retrouvent au milieu d'un carrefour régulé par des feux tricolores sans indications de passage, elles profitent donc que le feu soit rouge sur la rue de Verdun pour passer, mais se retrouvent confrontées aux véhicules arrivant de la rue de la Sente aux Veneurs.



Photographie 12 : Feux tricolores



Photographie 13 : Places de stationnement



- Carrefour Rue de Verdun-Rue Montesquieu

A cette intersection (**Plan 2**), ce sont les véhicules circulant sur la rue de Verdun qui sont prioritaires car les véhicules arrivant de la rue Montesquieu (rue à sens unique) doivent s'arrêter au stop.

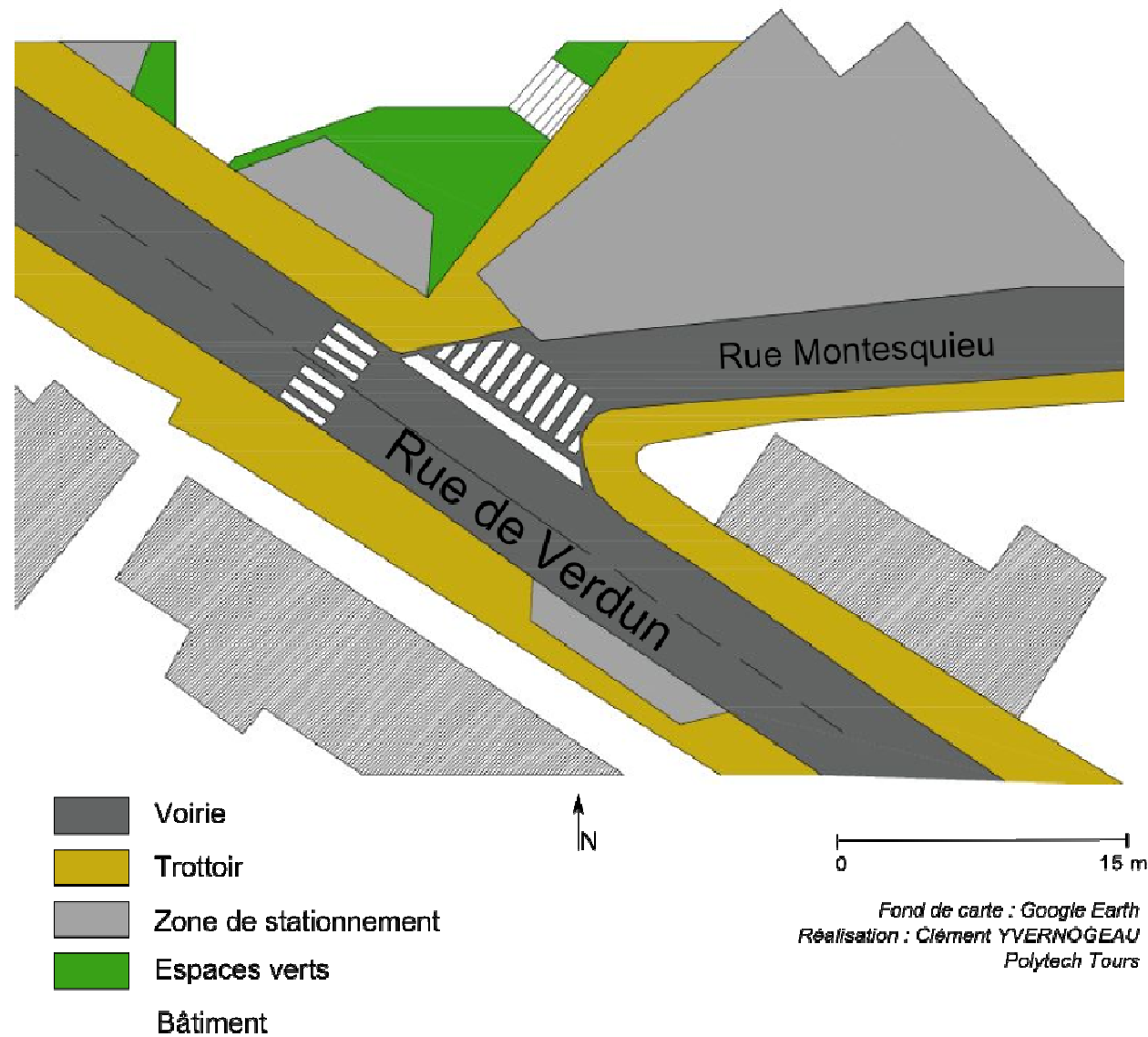
Au moment d'un trafic dense, les véhicules arrivant de la rue Montesquieu désirant tourner à gauche sur la rue de Verdun n'ont pas toujours une bonne visibilité pour s'insérer sur la voie. De plus, un passage pour piéton est situé juste au niveau de la ligne de stop. Enfin, certains véhicules qui désirant se rendre sur la zone de stationnement n'hésitent pas à passer directement de la rue de Verdun à la rue Montesquieu en prenant cette voie à contre sens.

- Carrefour Rue de Verdun-Rue Firmin Chappellier

Cette intersection (**Plan 3**) est peu empruntée car la rue Firmin Chappellier est en sens unique à partir de la rue de Verdun. Elle permet de desservir les résidences situées dans la partie sud de la commune.

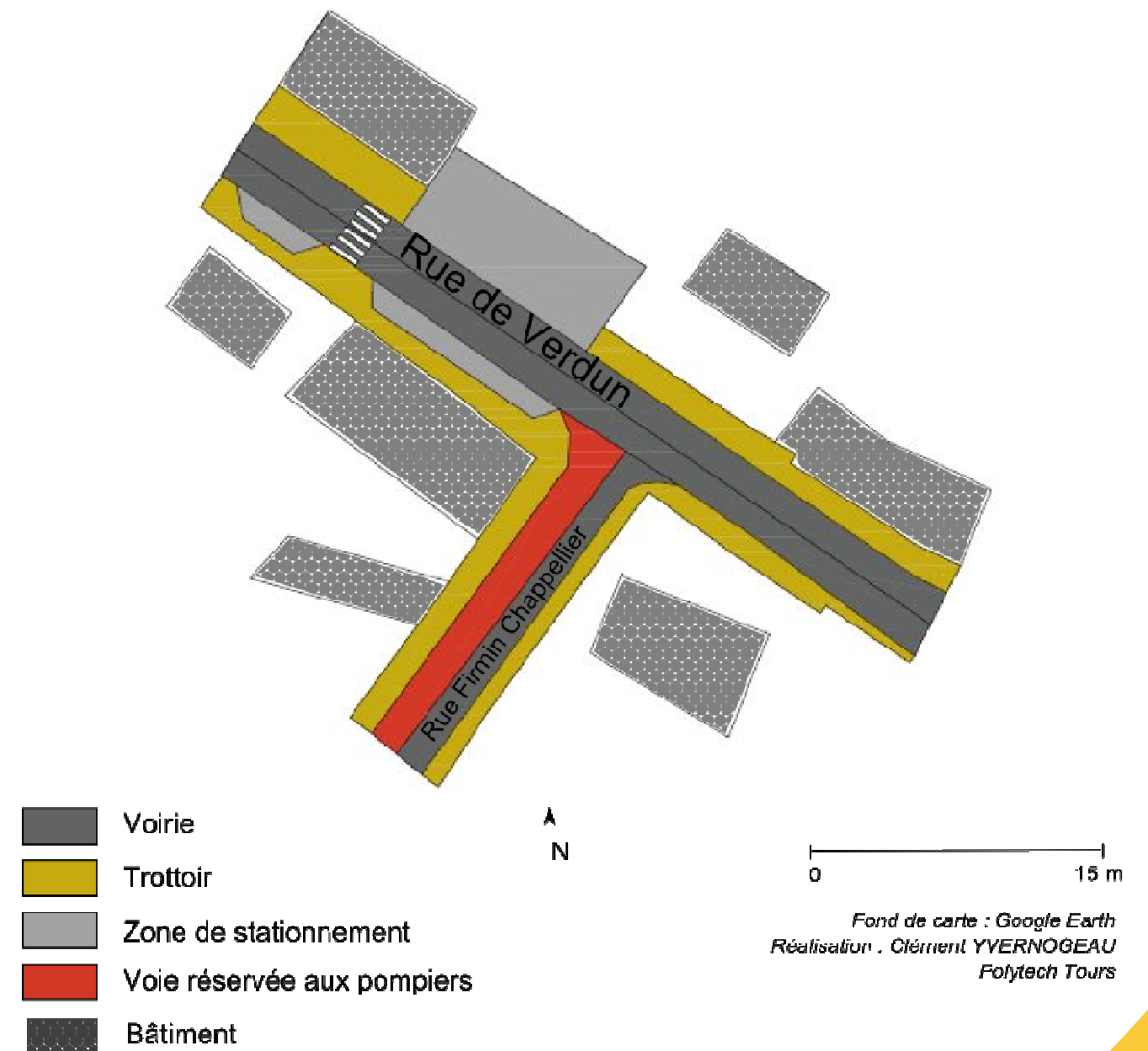
Au niveau de ce carrefour, on retrouve une voie réservée aux pompiers qui se situe à l'entrée de la rue Firmin Chappellier leur permettant ainsi de sortir plus rapidement et de rejoindre directement la rue de Verdun. Ce carrefour fonctionne actuellement correctement, aucune modification n'est donc à apporter.

Rue de Verdun - Rue Montesquieu



Plan 2 : Carrefour rue de Verdun - rue de Montesquieu

Rue de Verdun - Rue Firmin Chappellier



Plan 3 : Carrefour rue de Verdun - Rue Firmin Chappellier



Photographie : Clément YVERNOGÉAU

Photographie 14 : Placés de stationnement rue de Verdun



Photographie : Clément YVERNOGÉAU

Photographie 15 : Placés de stationnement Mairie

### c. Le stationnement de la rue de Verdun

La rue de Verdun est bordée de nombreux commerces, services et habitations. Pour s'y rendre plusieurs zones de stationnement se trouvent le long de cette rue.

Sur le côté pair de la rue de Verdun, on retrouve 7 places de stationnement en créneaux (**Photographie 14**) :

- 4 places se trouvent face à la boucherie
- 1 place au niveau de la Mairie
- 2 places au niveau de l'intersection avec la rue Montesquieu.

De l'autre côté de la chaussée, on retrouve 7 places de stationnement et une pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) au niveau de la mairie (**Photographie 15**). Ces places servent essentiellement pour les usagers de la Mairie et pour les personnes qui y travaillent bien que celles-ci peuvent se garer dans la petite cour située derrière les places de stationnement. Situées face à la boucherie, ces places servent également aux clients de ce commerce qui circulent dans le sens est-ouest, en particulier le samedi matin.

On retrouve d'autres places de stationnement le long de la rue de Verdun au niveau de la place du Centre Bourg. Ces places sont destinées à apporter une zone de stationnement pour les commerces, les services et les habitations situés sur la place ou aux alentours : le cabinet de médecin, la Poste, le Crédit Agricole...

Cet espace compte 4 places de stationnement et une place pour les personnes à mobilité réduite. Malgré le peu de places, cette zone de stationnement est peu saturée à l'exception de quelques périodes dans la journée, notamment le matin et le soir.



## Le tracé du bus



— Parcours du Bus

● Arrêts de bus

0 50 100 m



Fond de carte : Google Earth  
Réalisation : Clément YVERNOGÉAU  
Polytech Tours

Schéma 14 : Tracé du bus dans le centre-bourg

## d. Les transports en commun

- Boigny sur Bionne et les transports en commun

Faisant partie de la communauté d'agglomération Orléans Val de Loire, la commune de Boigny sur Bionne profite d'un réseau de transport en commun développé et relié à la commune d'Orléans. Trois lignes de bus passent sur le territoire de Boigny sur Bionne, il s'agit de la ligne 9, la ligne 23 et la ligne 34, mais seules les lignes 9 et 23 desservent le centre-bourg et empruntent la rue de Verdun.

La ligne 9 fait la liaison entre Boigny sur Bionne au niveau de la rue des Loups ou Le Grand Bouland et la gare SNCF d'Orléans. Cette ligne fonctionne uniquement du lundi au samedi, de 5h27 à 20h12 avec une fréquence moyenne comprise entre 20 et 30 minutes.

La ligne 23 fait la liaison entre Boigny sur Bionne et la commune de Mardié. Cette ligne ne fonctionne que le dimanche et les jours fériés. Les trajets commencent à 8h25 et se terminent à 19h24 avec une fréquence moyenne de 1h30.

Le tracé dans la commune est le même pour les lignes 9 et 23. Leur terminus se situe au niveau de la rue des Loups ou au niveau du Grand Bouland selon les horaires. Sur la rue de Verdun, le bus s'arrête à trois arrêts dont une fois dans le centre-bourg, au niveau de la place du Champ de Foire (**Schéma 14**).

Actuellement la ligne de bus desservant Boigny sur Bionne est bien fréquentée en particulier aux moments des heures d'embauche et de débauche. On compte plus de 70 personnes qui descendent et montent du bus à Boigny sur Bionne<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Données Communauté d'Agglomération Orléans Val de Loire



## Liaisons Boigny sur Bionne - Terminus de la deuxième ligne de tramway

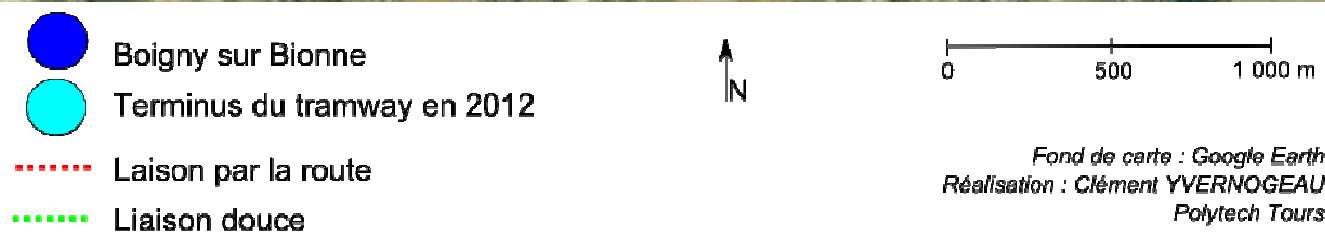
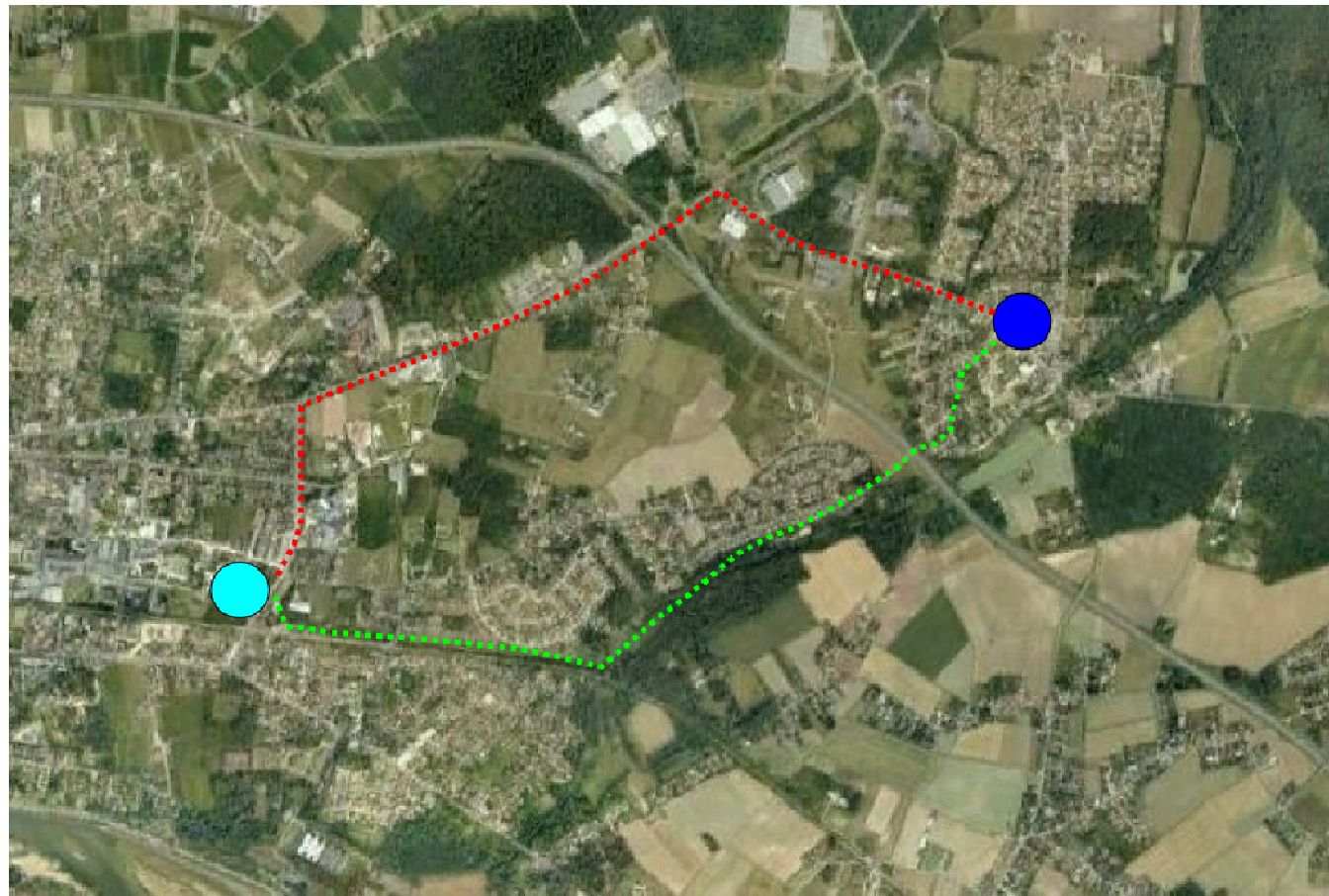


Schéma 15 : Localisation du futur terminus du tramway

- Le réseau de bus en 2012

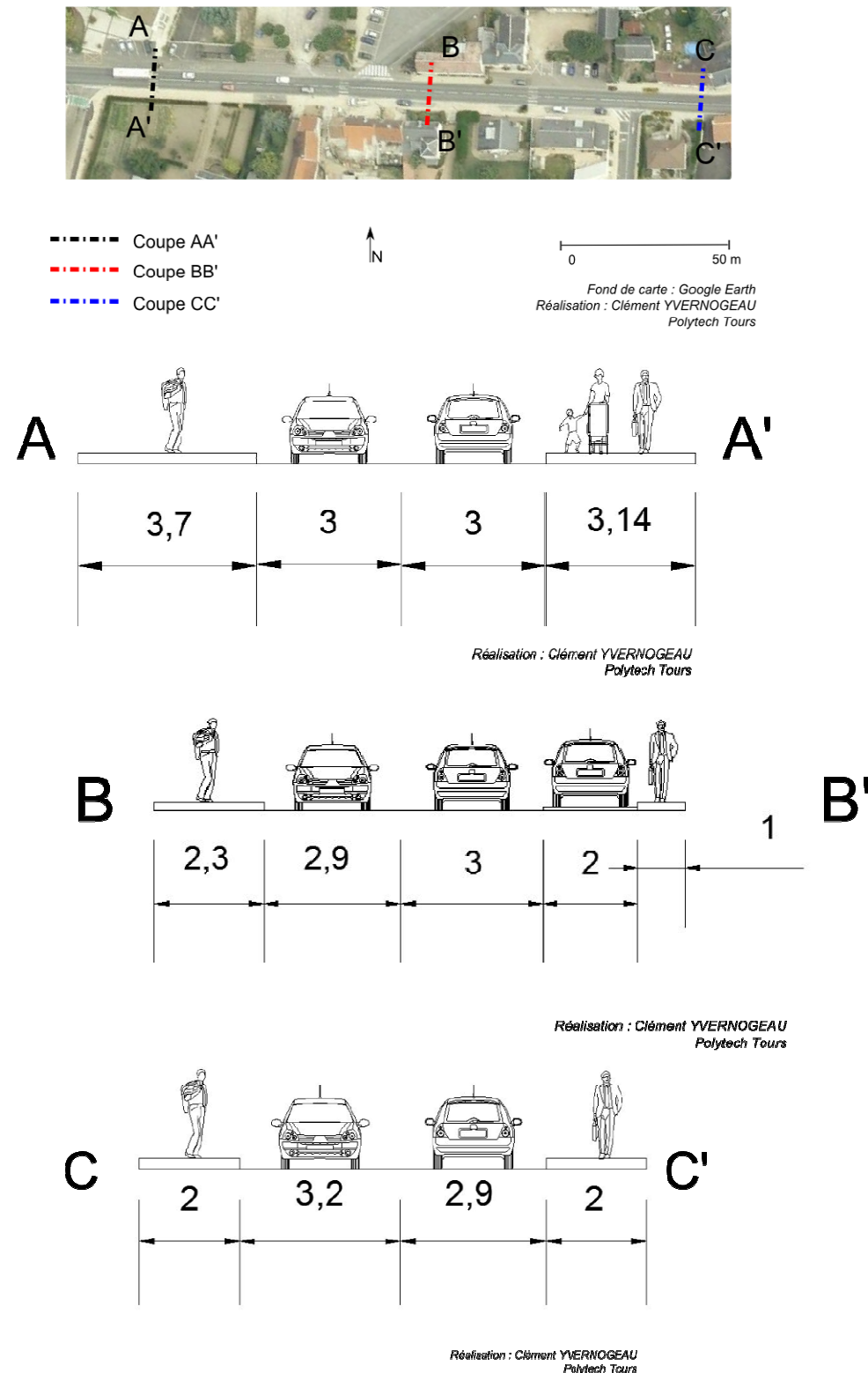
Le réseau de transport en commun de l'agglomération va être changé du fait de la mise en service d'une deuxième ligne de tramway sur le réseau. Elle reliera la Chapelle Saint Mesnin à l'ouest de l'agglomération à Saint Jean de Braye à l'est (ville voisine de Boigny sur Bionne) en traversant le centre d'Orléans. Les Boignaciens seront donc plus proches du centre ville d'Orléans. (**Schéma 15**)

Bien que le réseau de bus soit modifié à l'échelle de l'agglomération, le tracé à l'intérieur de la commune de Boigny sur Bionne ne semble pas être modifié, cependant celui-ci en est aujourd'hui à la phase d'appel d'offre.

La rue de Verdun est également fréquentée par le transport scolaire géré par le conseil général. Deux liaisons sont assurées le matin et le soir pour permettre une desserte des établissements scolaires situés à l'extérieur de la commune pour les collégiens et lycéens de Boigny sur Bionne.

**L'axe de la rue de Verdun n'est pas simplement une voie de circulation pour les voitures mais permet également à la commune de Boigny sur Bionne d'être desservie en transports en commun. Cet axe est donc d'autant plus important qu'il permet aux Boignaciens de choisir une alternative à la voiture.**

Profils de la rue de Verdun



Plan 4 : Coupes rue de Verdun

e. La voirie

La rue de Verdun traverse l'ensemble de la commune de Boigny sur Bionne et la dimension de la voirie est variable le long de cet axe. Cependant trois points de mesures sont représentatifs de la morphologie de la rue de Verdun. Le premier se situe au niveau de la place du Centre Bourg, le second face à la mairie avec des places de stationnement en créneau et le dernier au bas de la rue de Verdun (**Plan 4**).

Au niveau de la place du Centre Bourg, la voirie est composée d'une chaussée et de deux trottoirs de chaque côté. Les trottoirs font chacun entre 3,10 mètres et 3,70 mètres ce qui rend la circulation des piétons, y compris des personnes à mobilité réduite, facile. La chaussée d'une largeur de 6 mètres permet d'amortir une circulation plus dense à certaines heures de la journée en permettant un croisement facile des poids lourds par exemple.

Au niveau de la mairie, on retrouve quelques places de stationnement en créneau. L'espace sur les trottoirs est donc un peu réduit pour permettre le stationnement des véhicules. Du côté impair de la rue de Verdun, le trottoir mesure 2,30 mètres et de l'autre côté de la chaussée, le trottoir est réduit à 1 mètre. Les places de stationnement ont une largeur de 2 mètres. La largeur de la chaussée est conservée à 6 mètres.

Au bas de la rue de Verdun, proche de la place des Chevaliers de Saint Lazare, la voirie est plus étroite. Il n'y a pas de place de stationnement, les trottoirs sont réduits à une largeur de 2 mètres de part et d'autre de la rue mais la chaussée conserve quant à elle une largeur de 6 mètres.





Photographie : Clément YVERNOGÉAU

Photographie 16 : Trottoir devant l'annexe de la Mairie



Photographie : Clément YVERNOGÉAU

Photographie 17 : Piste cyclable rue de Verdun



Photographie : Clément YVERNOGÉAU

Photographie 18 : Abaissement de trottoir rue de Verdun

On remarque que la chaussée de la rue de Verdun a une largeur de 6 mètres sur toute la traversée de la commune. Ceci montre que la priorité est donnée aux véhicules motorisés auxquels on laisse beaucoup de place alors qu'à certains endroits les trottoirs ne font qu'un mètre de largeur. **(Photographie 16)**

Cependant, la largeur importante de la rue (12 mètres en moyenne) permet à certains endroits de laisser des places de stationnement le long de la voie.

Seule une petite portion de la rue de Verdun comprend une piste cyclable mais celle-ci ne se situe pas dans l'hypercentre de Boigny sur Bionne, elle est comprise entre le rond point des Ecureuils et le carrefour à feux tricolores. La voie réservée aux déplacements doux se situe sur le trottoir côté impair de la chaussée, mesure 1,60 mètre et doit être partagée avec les piétons car l'espace réservé ne permet pas aux piétons et notamment aux poussettes de pouvoir circuler. **(Photographie 17)**

### f. L'accessibilité sur la rue de Verdun

Sur l'ensemble du territoire de la commune de Boigny sur Bionne, l'accessibilité est en cours de diagnostic par l'élaboration d'un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) et des aménagements ont commencé à être réalisés dans le but d'améliorer la circulation des personnes à mobilité réduite dans le centre-bourg et dans les espaces destinés à recevoir du public. Ces aménagements concernent principalement l'abaissement des trottoirs au niveau des passages pour piétons. **(Photographie 18)**

Cependant à certains endroits l'accessibilité reste encore très difficile, par exemple au niveau des trottoirs le long de la rue de Verdun, la largeur ne permet pas une circulation facile pour les poussettes ou les personnes en fauteuil roulant.

La rue de Verdun est l'axe le plus important de Boigny sur Bionne car il traverse la commune d'est en ouest. C'est une liaison très utilisée, avec une circulation importante permettant notamment de faire vivre les commerçants du centre-bourg. C'est pourquoi de nombreuses places de stationnement sont présentes de manière à inciter les personnes à s'y arrêter. Du fait du passage des camions et des bus, la rue de Verdun a une largeur constante de 6 mètres. Bien que cet axe soit le plus fréquenté de Boigny sur Bionne, peu de végétation borde cette rue, seuls quelques bacs à fleurs apportent une touche de verdure. Par sa situation et les activités qui l'entourent, la rue de Verdun est un enjeu pour l'identité de la commune.



3. LES QUATRE POLES DE L'HYPERCENTRE

Localisation du Centre Commercial

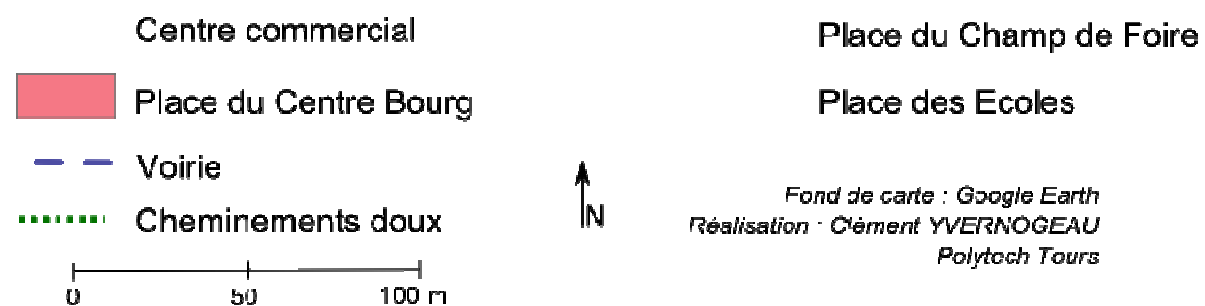


Schéma 16 : Localisation du Centre Commercial

a. Centre commercial : un pôle moteur

Le centre commercial datant de la fin des années 70 se situe le long de la rue de Verdun en plein cœur de la commune. Il se positionne à l'extrémité nord-ouest du périmètre opérationnel sur un terrain privé (**Schéma 16**). Cependant, les murs du centre sont la propriété du directeur du centre commercial de Chécy.

Ce centre de 1210 m<sup>2</sup> de surface commerciale comporte (**Plan 5**):

- un Ecomarché avec une station service 24/24
- un marchand de journaux « La Cadotière »
- une agence immobilière « Guy Hoquet Immobilier »
- une pharmacie
- un salon de coiffure Homme
- un salon de coiffure Femme « Côté Coup' »
- un salon d'esthétique « Plaisir de la beauté »



Plan 5 : Centre Commercial

Commerce	Surface (en m <sup>2</sup> )
Ecomarché	780
La Cadotière	80
Guy Hoquet Immobilier	90
Pharmacie	120
Coiffure Homme	35
Côté Coup'	60
Plaisir de la Beauté	45

Tableau 1 : Surfaces commerciales

- Stationnement

Le parking appartenant au centre commercial comporte 31 places dont une pour les personnes à mobilité réduite (**Photographie 19**). Cependant, un autre parking à l'arrière acquis récemment par Boigny sur Bionne, vient compléter l'offre de stationnement (**Photographie 20**). Seulement la moitié de cet espace possède des places matérialisées.



Photographie 19 : Stationnement devant le centre commercial



Photographie 20 : Stationnement derrière le centre commercial



## HYPERCENTRE : UNE DYNAMIQUE A CONFORTER

- Fréquentation

Cet espace commercial est fréquenté avec des flux réguliers de personnes. On observe une augmentation de la fréquentation en fin d'après-midi (heures de sortie des bureaux) ainsi que le week-end. Cependant, l'élément attractif autrement dit la locomotive commerciale de cette zone est l'Ecomarché. En effet, beaucoup de personnes vont d'abord à l'Ecomarché avant de se rendre aux autres commerces présents sur la zone. De plus, ce dernier est souvent ouvert durant la semaine à des horaires adaptés à la clientèle ce qui améliore son attractivité. Récemment, le magasin a connu une augmentation de fréquentation à cause d'un changement d'enseigne sur la commune de Chécy. En effet, les deux magasins ont le même propriétaire mais ont désormais deux enseignes différentes. Cette modification a attiré les habitués des communes alentours ne voulant pas changer d'enseigne.

Le centre commercial est fréquenté par les boignaciens mais aussi par une clientèle de passage surtout lors de leur trajet pendulaire domicile-travail. La station service, du fait de son emplacement, est très utilisée à la fois par les usagers du centre mais surtout par le flux de transit.

- Visibilité

D'après les commerçants, la visibilité est bonne hormis pour le salon de coiffure Femme légèrement en retrait du fait de son emplacement. D'ailleurs, quelques personnes confondent l'esthéticienne et le salon de coiffure. On retrouve également cette idée d'effet locomotive de l'Ecomarché dans la visibilité. De plus, l'ouverture sur la rue de Verdun est un atout en termes de visibilité commerciale et d'attractivité étant donné que cet axe est une artère de la commune.

- Observations

Les bâtiments des années 70 sont vieillissants et reprennent la classique « boîte à chaussures » de ce type d'espace (**Photographie 21**). Le bâti adapté à l'époque de sa construction n'a pas évolué depuis et une partie des commerçants se sentent à l'étroit dans leurs murs et souhaiteraient étendre leur surface commerciale. On constate également un manque de fonctionnalité à l'intérieur des commerces en partie du à une saturation de l'espace de vente. Même en termes de stationnement, le parking lié au centre commercial sature rapidement. Beaucoup de personnes se stationnent en dehors des places à cause d'un manque de clarté dans le tracé de celles-ci (**Photographie 22**). Cependant, celui à l'arrière du magasin est rarement utilisé à part le week-end (**Photographie 25**). En semaine seulement les employés des commerces et les résidents de la place du Centre-Bourg l'utilisent. Peu de personnes osent faire le tour du centre commercial à cause d'un accès étroit (**Photographie 23**) par le bas (5 mètres entre l'Ecomarché et une habitation de la place du centre bourg). Certaines personnes ont l'impression d'entrer dans une propriété privée. De plus, cet espace est peu entretenu et comporte plusieurs poubelles ainsi que des conteneurs à verre et à linge. La végétation est peu présente à part le long de la rue de Verdun où se trouvent des bandes enherbées et des buissons (**Photographie 24**).

**L'espace du centre commercial est une zone qui doit être présente dans les futurs aménagements. En effet, il s'agit d'une locomotive pour l'hypercentre. Mais cet espace doit être réorganisé et développé.**



Photographie : Thomas DEGRAVE



Photographie 21 : Architecture Centre Commercial Photographie 22 : Stationnement manquant de clarté



Photographie : Thomas DEGRAVE



Photographie 23 : Un accès étroit Photographie 24 : Végétation le long de la rue de Verdun



Photographie : Thomas DEGRAVE

Photographie 25 : Parking non matérialisé sur l'arrière



Localisation de la place du Centre Bourg

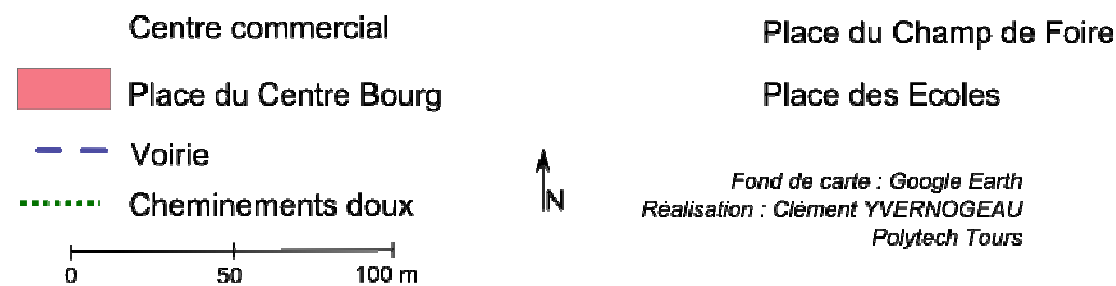


Schéma 17 : Localisation de la Place du Centre Bourg

b. Place du Centre Bourg : une zone de passage

- Situation de l'îlot dans la ville

La place du Centre Bourg est un espace central au sein de la commune (**Schéma 17**). Elle est comprise entre le centre commercial et la place du Champ de Foire. La place est bordée par la voie la plus importante en termes de déplacements motorisés : la rue de Verdun et la voie la plus importante en termes de cheminements doux : le mail des Remparts. Du fait de sa situation, cette place porte bien son nom car elle est au cœur du centre-bourg de Boigny sur Bionne.

- Organisation de l'îlot

La place est organisée autour d'un grand espace recouvert d'un dallage sur lequel on retrouve quelques bancs, des jardinières de fleurs et des lampadaires. Cette place est un espace public qui est entièrement réservé aux piétons et aux vélos. Seuls quelques véhicules comme ceux des pompiers ou des ambulances sont autorisés à rouler sur la place. Au sud, celle-ci est délimitée par la présence des bâtiments qui viennent fermer un espace lui donnant ainsi la nature de place. Sur la partie nord, se trouve une rampe d'escalier entrecoupée par des espaces verts. (**Photographie 26**)



Photographie 26 : Vue panoramique de la Place du Centre Bourg

## Organisation de la place du centre bourg

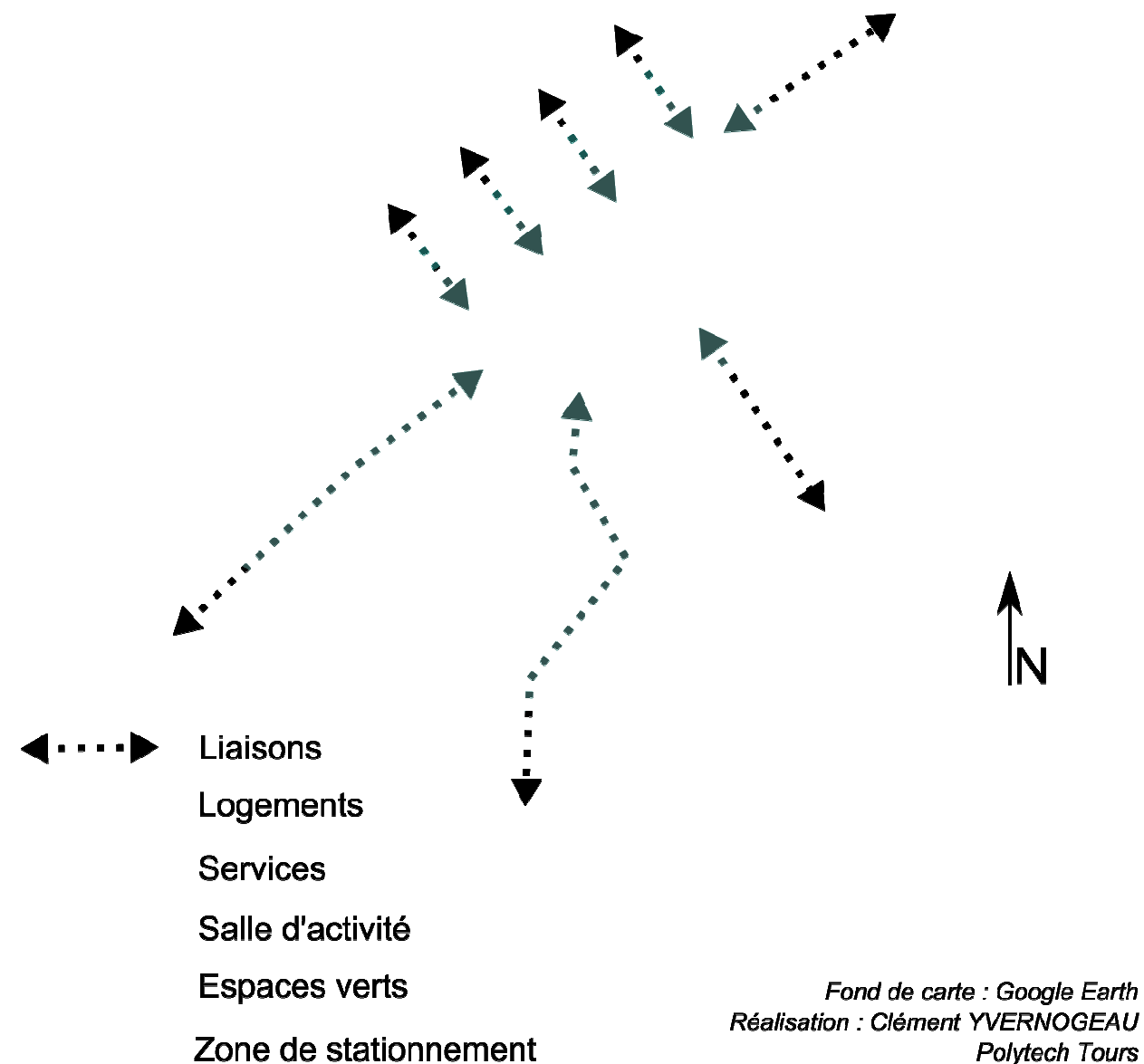


Schéma 18 : Organisation de la Place du Centre Bourg

Bien que cette place soit encerclée de bâtiments et d'une rampe d'escalier, c'est un espace qui communique avec ses alentours: (**Schéma 18**)

Par la rue de Verdun, l'accès à la place peut se faire par deux passages différents : le principal se trouve au niveau du Crédit Agricole et de la salle du centre-bourg offrant une belle perspective sur le pigeonnier situé dans la continuité de la rue de la Tour (**Photographie 27**). Par son accès large, la place est accessible pour les véhicules motorisés ayant besoin de s'y rendre : la Poste pour se rapprocher de leur bâtiment et les personnes à mobilité réduite pour se rendre au cabinet de médecin. De plus cet accès est celui qu'empruntent les personnes qui ne peuvent pas passer par les marches.

Le deuxième accès est situé entre La Poste et la salle d'activités du centre-bourg, cette liaison est un passage entre la place et l'aubette de bus située sur la rue de Verdun (**Photographie 28**). Celui-ci permet un accès pour les personnes à mobilité réduite par l'aménagement d'une rampe d'accès située derrière la salle du centre-bourg.



Photographie 27 : Accès rue de Verdun



Photographie 28 : Rampe d'accès





Photographie : Clément YVERNOGÉAU

**Photographie 29 : Escaliers vers le Centre Commercial**

L'accès par le centre commercial peut se faire par l'un des trois escaliers faisant la liaison entre ces deux espaces. C'est un accès restreint pour les personnes ayant du mal à se déplacer. **(Photographie 29)**



Photographie : Clément YVERNOGÉAU

**Photographie 30 : Accès rue de la Tour**

L'accès vers la rue de la Tour est assez large. Une chaîne empêche les véhicules motorisés de pénétrer sur la place (celle-ci peut être enlevée pour que les véhicules de services ou de secours puissent s'y rendre). Du fait de sa largeur, ce passage donne également un point de vue sur le pigeonnier. L'accès par ce passage crée une liaison avec la rue de la Tour et également avec le mail des Remparts. **(Photographie 30)**

L'accès vers le Champ de Foire se fait par un seul chemin situé entre La Poste et le cabinet de médecin. **(Photographie 31)**

La place du Centre Bourg est un espace fermé du fait de la présence des bâtiments et de la rampe d'accès. Cependant, cet espace communique énormément avec ce qui l'entoure. Ces accès donnent à la place son caractère de lieu de passage car les personnes passent mais ne s'y arrêtent pas.



Photographie : Clément YVERNOGÉAU

**Photographie 31 : Chemin d'accès vers le Champ de Foire**



- Architecture

L'architecture de la place date des années 1970, de forme cubique avec des toits terrasses ou de pentes faibles. Les bâtiments ont des couleurs claires.

Le sol est recouvert d'un dallage qui est encore en bon état, cependant des mauvaises herbes poussent entre les dalles.

On remarque également la présence d'une verrière qui fait une liaison entre le cabinet de médecin, La Poste et la salle du centre-bourg. Cette verrière est utile en cas d'intempéries mais à certains endroits elle est détériorée. **(Photographie 32)**

- La végétation

La place pour la végétation est peu présente sur cet espace et pourtant en regardant en direction de la rampe d'accès on peut imaginer une place assez végétale du fait des espaces verts qui viennent séparer les trois escaliers menant au parking ainsi que de la végétation grimpant les façades du Crédit Agricole et la salle du centre-bourg. A part quelques arbres et bancs de fleurs, lorsque l'on regarde de l'autre côté, la végétation se fait moins ressentir et on a plutôt l'impression d'un espace minéral. **(Photographie 33)**

- La fréquentation, l'utilisation

Cette place est un espace qui est un lieu principalement de passage car elle permet de faire la liaison entre différentes zones de la commune : rue de Verdun – école ; centre commercial – place du Champ de Foire. La place du Centre Bourg est donc un lieu qui est beaucoup fréquenté le matin principalement lors de la rentrée des écoles entre 8h15 et 8h45 et le soir. Quelques parents d'élèves stationnent sur les places situées le long de la rue de Verdun et accompagnent leur enfant en traversant la place avant de rejoindre le mail des Remparts. Dans la matinée, de nombreuses personnes traversent cette place pour se rendre au centre commercial.

Bien qu'il y ait un passage important sur la place, on remarque cependant que peu de personnes s'y arrêtent malgré la présence de bancs le long de la rampe. Seules les personnes qui attendent l'ouverture des services patientent quelques minutes.



Photographie 32 : Architecture minérale de la place



Photographie 33 : Végétation sur la place

- Les activités

On retrouve sur la place quelques services qui viennent apporter un dynamisme à cet espace.

### La Poste (Photographie 34)

La Poste se trouve dans la partie basse de la place. Le bâtiment occupe une surface de 150 m<sup>2</sup> et est divisé en plusieurs espaces permettant d'accueillir les clients, de trier le courrier, de classer des archives et de recevoir les clients en réunion. A l'arrière, un quai permet d'avoir un accès pour les véhicules de l'entreprise directement avec le bâtiment. Actuellement, les horaires d'ouverture sont du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et le samedi de 9h00 à 12h30. Ce sont des horaires assez restreints qui sont la conséquence du manque de clientèle.

### Le Crédit Agricole (Photographie 35)

Le Crédit Agricole se trouve dans la partie haute de la place au niveau de l'accès vers la rue de Verdun en contact avec la rampe pour accéder au centre commercial. L'entrée se fait sur la place mais l'accès au distributeur se trouve au niveau de la rue de Verdun. Le bâtiment occupe une surface de 25 m<sup>2</sup>. Compte tenu de cet espace restreint, on y trouve seulement la présence d'un espace d'accueil pour les clients, un bureau pour les rendez-vous et un accès au distributeur. Cependant, la surface paraît être suffisante pour l'activité mais il y a un manque de confidentialité du fait de la proximité entre le bureau et l'espace d'accueil. Actuellement le Crédit Agricole est ouvert uniquement le vendredi de 9h30 à 12h00. Cette agence dépend de l'agence de Saint Jean de Braye, il arrive donc que la permanence ne soit pas tenue en raison d'un manque de personnel. Les horaires sont assez restreints mais ce n'est pas pour cela que le bureau est surchargé le vendredi.

### La salle du centre-bourg (Photographie 36)

La salle du centre-bourg se situe à l'entrée de la place depuis la rue de Verdun. L'entrée de cette salle se fait au niveau de la place mais il y a également un autre accès derrière le bâtiment au niveau de la rampe d'accès. Le bâtiment occupe une surface de 133m<sup>2</sup>. La salle du centre-bourg appartient à la commune et sert principalement aux différentes associations de la commune de Boigny sur Bionne comme Les Abeilles, 21 de Boigny, les parents d'élèves ... Elle permet également à la municipalité de faire des manifestations.

### Le cabinet de médecin (Photographie 37)

Le cabinet de médecin se situe entre le cabinet de la Poste et les habitations. La surface du local est de 85 m<sup>2</sup>. Actuellement le local est propriété privée du médecin. Depuis le début de l'année 2011, un seul médecin est en activité dans ce local alors qu'il y a deux cabinets. Le médecin actuellement en activité cherche donc un autre professionnel qui accepterait de partager ces locaux.

Photographie : Clément YVERNOGÉAU



Photographie 34 : La Poste avec logement au dessus



Photographie 35 : Crédit Agricole

Photographie : Clément YVERNOGÉAU



Photographie 36 : Salle d'activités



Photographie 37 : Cabinet de médecins





Photographie : Clément YVERNOGÉAU

Photographie 38 : Logements coté Centre Commercial



Photographie : Clément YVERNOGÉAU

Photographie 39 : Logements coté Champ de Foire

### Les habitations

Sur la place trois bâtiments sont destinés à accueillir des habitants :

Deux bâtiments se trouvent au niveau de l'accès vers la rue de la Tour. Il s'agit de 7 logements de types T2. Quatre de ces logements ont un accès sur la place au niveau du cabinet de médecin. Deux logements ont un accès au niveau du centre commercial et le dernier est accessible par le mail des Remparts. Ces logements ne sont pas des propriétés de la commune. **(Photographies 38 et 39)**

Le troisième bâtiment est situé au dessus de la Poste. Ce logement est de type T5. L'accès à ce logement se fait par le chemin qui fait la liaison entre la place du Centre Bourg et le Champ de Foire. Ce logement est propriété de la commune.

**La place du Centre Bourg est un espace distribuant plusieurs services et habitations au cœur de l'hypercentre. Mais cet espace n'est qu'un lieu de passage. Une véritable place conviviale est nécessaire dans le centre-bourg de Boigny sur Bionne, tout en confortant la place des services et des logements au sein de cet hypercentre.**



Localisation de la place du Champ de Foire

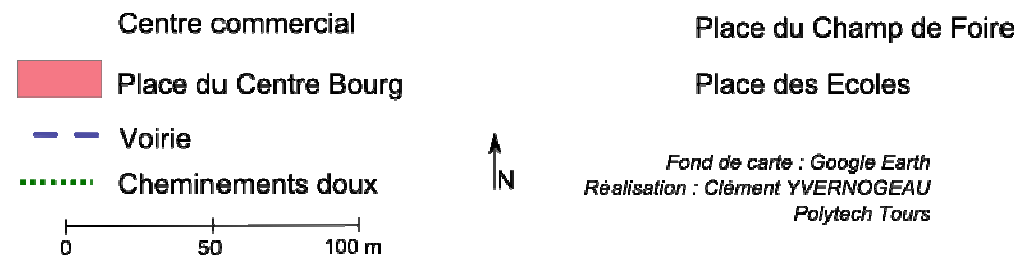


Schéma 19 : Localisation du Champ de Foire

c. Place du Champ de Foire : une zone de stationnement

- Un espace vide

L'espace dit du Champ de Foire est la zone située entre la place du Centre bourg et la place des Ecoles. (**Schéma 19**) Cette zone correspond à l'emplacement de l'ancienne école primaire construite à partir de préfabriqués. Cet espace a été laissé vide après le déménagement de l'école dans ses locaux actuels. Ce terrain fait partie de la réserve foncière de la commune (**Photographie 40**). En effet, celle-ci n'a pas souhaité se précipiter et s'est laissé le temps de la réflexion pour envisager la destinée de cet espace à fort potentiel en plein cœur du centre-bourg. Il est à noter sur une partie de la place, la présence d'un espace grillagé destiné à La Poste (**Photographie 41**). Cet enclos est peu entretenu : présence de mauvaises herbes et grillage détérioré, et ne sert quasiment plus à l'entreprise. Le grillage reste en place uniquement pour sécuriser l'arrière du bâtiment. Il s'agit donc d'un espace perdu, donnant une mauvaise image au secteur. Mais ce terrain appartenant lui aussi à la commune, permet d'envisager une discussion sur l'utilisation de cet espace.

Le traitement de la place est le plus basique possible. Il s'agit d'un terrain en stabilisé pour une partie de la place et le reste d'enrobé de l'ancienne cour de l'école pour une autre. Ce sol est assez endommagé (présence de nids de poule) et présente plusieurs inconvénients selon les conditions météorologiques (poussière par beau temps et boue par temps de pluie).

La végétation est présente sur la place. Il s'agit notamment d'arbres sur le pourtour, ceux-ci présentent peu d'intérêt et peuvent être remplacés par d'autres espèces végétales dans les futurs aménagements (**Photographie 42**). On trouve aussi une haie (avec une clôture) de diverses essences dans le fond de la place, et une haie de thuya de hauteur moyenne entre le Champ de Foire et la place des Ecoles. Cette haie délimite le passage des deux escaliers reliant la place des Ecoles. Une pelouse est présente du côté de la place du Centre Bourg. L'enclos de La Poste ne contient aucune essence intéressante, on dénombre juste la présence de cinq conifères en mauvais états.



Photographie 40 : Champ de Foire



Photographie 41 : Enclos derrière La Poste



Photographie 42 : Végétation sur le Champ de Foire



- Un espace dédié au stationnement "anarchique-ordonné"

Le Champ de Foire sert actuellement uniquement de zone de stationnement en plein cœur du centre-bourg. Mais celle-ci n'est utilisée qu'à certaines heures de la journée, et quasi exclusivement par les parents d'élèves et professeurs. En effet, sa situation proche de l'école permet de se garer non loin de l'entrée afin de déposer ou de récupérer ses enfants.

Le stationnement sur la place se fait d'une façon assez ordonnée malgré une absence totale de marquages au sol et d'un espace pas forcément dédié au parking. Des règles tacites ont été instaurées au fil du temps, et permettent ainsi une bonne utilisation de cet espace aux heures de pointe, entre 8h15 et 8h45, et 16h15 et 16h45 (**Photographie 43**). Ces horaires correspondent aux heures de rentrée et de sortie des classes. Il s'agit de la quasi unique utilisation de cet endroit dans le déroulement de la journée. En effet, certaines personnes se garent également sur cet espace pour accéder aux services de la place du Centre Bourg ou à leur logement.

Aux heures de pointes, la circulation sur la place est dangereuse, notamment pour un enfant (du fait de sa petite taille et de la visibilité en voiture). En effet, on dénombre une circulation de véhicules et de piétons dense dans tous les sens de la place. Mais il est à noter le faible nombre d'accrochages et d'accidents à cet endroit, étonnant au vu du nombre de véhicules. La capacité maximale de la place est d'environ de 50 véhicules. La circulation est aussi dangereuse au niveau de l'entrée (et de la sortie) du parking. En effet, l'entrée et la sortie se font au même endroit au niveau d'un passage ne permettant pas le croisement de deux véhicules (inférieur à 5 mètres) (**Photographie 45**), engendrant certains embouteillages. De plus, l'entrée du parking n'est pas signalée sur la rue de Verdun, rendant la sortie et l'entrée risquées (**Photographie 44**).

Le Champ de Foire sert aussi de temps en temps à quelques manifestations dans la commune dont un cirque et un théâtre de marionnettes une fois par an (**Photographie 46**). Mais cet espace n'est pas forcément adapté à l'accueil de telles structures, car aucune arrivée d'eau et d'électricité ne sont installées. Le site de la Caillaudière est mieux équipé pour cet accueil. De plus, la Municipalité autorise l'installation de ces manifestations uniquement pendant les vacances scolaires afin de limiter l'impact sur le stationnement pour l'école.

**Le Champ de Foire est donc un espace dédié au stationnement au cœur du centre-bourg. Cet espace possède un potentiel intéressant pour le développement de l'hypercentre, avec la construction de bâtiments dédiés aux commerces et aux logements, sans oublier une réorganisation de l'offre de stationnement au sein de cet espace.**



Photographie : Maxime YONNET

Photographie 43 : Parking saturé



Photographie : Maxime YONNET

Photographie 44 : Entrée non signalée



Photographie 45 : Entrée étroite



Photographie : Clément YVERNOGÉAU

Photographie 46 : Installation théâtre de marionnettes



Localisation de la place des Ecoles

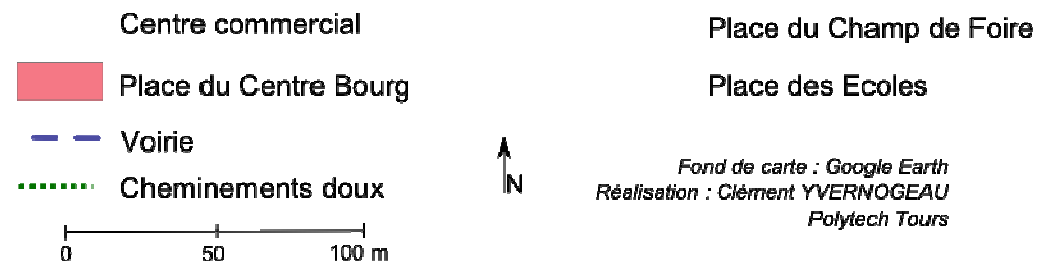


Schéma 20 : Localisation de la Place des Ecoles

d. Place des Ecoles : un espace de rencontre

- Un espace convivial à préserver

La place des Ecoles est la zone située entre le champ de foire, le pôle mairie, et devant l'école. La venelle du mail des Remparts débouche sur cette place. On y trouve aussi un parking de 15 places (dont une PMR) le long de la rue Montesquieu. (**Schéma 20**)

Cette place est traitée en stabilisé, ce qui donne un aspect assez minéral (**Photographie 47**) malgré les arbres plantés en alignement. Le bois mis autour de ces arbres est en mauvais état, en effet au fil du temps les planches ont gondolé et rendent le lieu dangereux à certains endroits (risque de trébucher et de tomber) (**Photographie 48**). D'autres végétations sont présentes, le long de l'école un massif d'arbres permet aux enfants (et jeunes de la commune) de venir se regrouper à l'intérieur de ce massif, n'hésitant pas à monter dans les branches, rendant l'endroit dangereux. Il est prévu que dans les semaines à venir ce massif soit coupé. Plusieurs bancs de grandes tailles ont été installés, permettant aux parents d'attendre leurs enfants tranquillement dans une ambiance conviviale.

Lors de notre étude et de la rencontre avec les différents usagers de la place (parents d'élèves, enfants, professeurs), il est apparu que cet endroit est un espace convivial qui tient à cœur à tous les utilisateurs. En effet, il s'agit du seul espace public utilisé comme tel dans le centre-bourg de Boigny sur Bionne. Il est utilisé aux mêmes heures de pointes que le parking sur le Champ de Foire. Les parents n'hésitent pas à venir plus tôt pour se rencontrer et à rester après la sortie des classes pour parler entre eux (**Photographie 49**). Cet espace est convivial et doit le rester, en n'hésitant pas à renforcer cette ambiance en aménageant le lieu, par l'installation d'une aire de jeu par exemple.

Le stationnement sur le parking situé en bas de la place des Ecoles sert quasi exclusivement aux écoles (**Photographie 50**). Il est d'une part utilisé par les professeurs pour garer leurs véhicules dans la journée et d'autre part à des déposes-minute le matin et à des arrêts de courtes durées le soir, le temps de récupérer son (ou ses) enfant(s). Lorsque ce parking est saturé, les personnes souhaitant se garer vont sur la zone du champ de foire.



Photographie 47 : Place des Ecoles



Photographie 48 : Planches au sol



Photographie 49 : Place animée



Photographie 50 : Stationnement Place des Ecoles





Photographie : Maxime YONNET

Photographie 51 : Ecole vue de la cour

- Une école motrice

Comme son nom l'indique une école est présente sur la place. Elle a été construite entre 1995 et 1998, son architecture est relativement contemporaine et fait maintenant partie intégrante du paysage du centre-bourg. L'école est constituée d'une école élémentaire et d'une école maternelle (**Photographie 51**). Elle accueille environ 250 élèves de la petite section au CM2. Le bâtiment de l'école sert aussi pour la garderie le matin à partir de 7h30 et le soir jusqu'à 18h00. Elle possède également une petite salle polyvalente permettant la tenue de petits événements (expositions, réunions).

L'école est un pôle moteur pour le centre-bourg, notamment pour l'utilisation des espaces publics et des parkings. Les cours et les vacances scolaires rythment la vie du centre-bourg tout le long de l'année.

- Une bibliothèque à relancer

Sur la place des Ecoles, dans le même bâtiment que l'école, se trouve la bibliothèque municipale (**Photographie 52**). Cette bibliothèque est gérée par une association (Lire à Boigny sur Bionne). Les horaires et les jours d'ouvertures sont restreints : trois fois par semaine pour une période de deux heures à chaque fois (mardi de 16h00 à 18h00, mercredi de 15h30 à 17h30 et le samedi de 10h00 à 12h00) et une seule journée pendant les vacances scolaires (le mardi de 16h00 à 18h00). Mais actuellement peu de personnes fréquentent ce lieu, une dizaine de visites par journée, malgré un nombre intéressant d'ouvrages pour tous les âges.

Le manque d'intérêt pour cette bibliothèque vient de la mauvaise visibilité de ce lieu culturel. En effet, la porte d'entrée, bien qu'elle soit située sur la place des Ecoles, est dans un coin du bâtiment et pas du tout visible du parking (**Photographie 53**). Un manque de signalétique est aussi à déplorer, rendant quasi impossible la visibilité du lieu. Un déplacement de la porte d'entrée vers le devant de la place, et la mise en place d'une signalétique appropriée peut être la solution à envisager dans un premier temps.

De plus, l'organisation de la bibliothèque est à revoir, et dépend de la volonté et des moyens que la Municipalité a envie de mettre en œuvre. Les horaires d'ouverture ne correspondent pas forcément aux moments où la place des Ecoles est utilisée, une mise en adéquation de ces horaires peut être envisagée. La mise en place d'un fonds d'ouvrages intercommunal peut permettre le roulement des ouvrages de la bibliothèque et ainsi obtenir des nouveautés et un catalogue plus fourni pour les usagers. Enfin, l'emploi d'une personne sous contrat intercommunal afin de mutualiser les charges et la gestion des bibliothèques peut être aussi envisagé.

**La place des Ecoles est l'espace convivial nécessaire au centre-bourg de Boigny sur Bionne. Il est animé à différentes heures de la journée. Cette place doit être confortée dans son rôle par différents aménagements, tout en développant la visibilité de la bibliothèque.**



Photographie : Maxime YONNET

Photographie 52 : Façade Bibliothèque



Photographie 53 : Porte entrée Bibliothèque



### 4. DES LIAISONS DIFFICILES

Le cœur de Boigny sur Bionne est composé de quatre pôles distincts. Bien qu'il y ait des passages faisant la liaison entre ces espaces, ceux-ci ont du mal à communiquer entre eux.

- Liaison centre commercial – place du Centre bourg

La liaison entre le centre commercial et la place du centre bourg peut se faire par deux chemins différents. Le passage peut se faire soit par la rampe d'accès, soit par le trottoir de la rue de Verdun.

Dans le premier cas, l'usager doit emprunter un des trois escaliers de la rampe d'accès pour franchir le dénivelé de 1,28 mètre (**Photographie 54**). C'est donc un passage difficilement franchissable pour les personnes à mobilité réduite. Quelques cyclistes laissent parfois leur vélo au pied de la rampe d'accès pour rejoindre le centre commercial. Ce passage permet une liaison rapide entre deux espaces n'ayant pas la même hauteur mais du fait d'un vieillissement de la population, cet aménagement n'est pas adapté à tous les usagers.

Le deuxième accès peut se faire par le trottoir de la rue de Verdun (**Photographie 55**). L'avantage de cet accès est que l'usager n'a pas de marches à franchir, la pente est régulière et adaptée aux personnes à mobilité réduite. L'inconvénient est que le parcours est plus long, il fait un détour par le trottoir de la rue de Verdun et oblige donc les cyclistes à descendre de leur vélo.

La liaison entre ces deux pôles n'est donc pas évidente car les aménagements ne sont pas adaptés pour les personnes à mobilité réduite étant donné qu'ils ont le choix entre un escalier ou un parcours plus long.

- Liaison place du Centre bourg – place du Champ de Foire

La liaison entre la place du Centre bourg et la place du Champ de Foire se fait par un unique passage qui se situe entre La Poste et le cabinet de médecin (**Photographie 56**). Ce passage a une largeur de 2 mètres ce qui est très étroit pour les personnes à mobilité réduite d'autant que l'on retrouve la présence de chicanes en bois. L'accès est également difficile du fait du revêtement du sol qui rend le déplacement difficile. Ce sol est composé de terre et de graviers.

Ces deux espaces ont donc du mal à communiquer du fait de la proximité des bâtiments entre-eux. Ces bâtiments créent une barrière physique et visuelle entre ces deux places, n'incitant pas les usagers à passer par cet endroit.



Photographie : Clément YVERNOGÉAU

Photographie 54 : Liaison Centre Commercial - Place du Centre Bourg



Photographie : Clément YVERNOGÉAU

Photographie 55 : Liaison par la rue de Verdun



Photographie : Clément YVERNOGÉAU

Photographie 56 : Liaison Place du Centre Bourg - Champ de Foire



Photographie : Clément YVERNOGÉAU

Photographie 57 : Liaison Champ de Foire - Place des Ecoles

- Liaison place du Champ de Foire – place des Ecoles

La place du Champ de Foire et la place des Ecoles communiquent par deux accès qui se font par des escaliers (**Photographie 57**), l'un d'une largeur de 3,80 mètres et un autre plus petit d'une largeur de 1,10 mètre. Ces deux passages sont l'unique accès entre la zone principale de stationnement et l'école. On remarque ainsi que l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite n'est pas bonne car celles-ci doivent passer par l'entrée du parking avant de rejoindre la place des Ecoles sur un trottoir trop étroit pour circuler correctement.

Alors que la venelle du mail des Remparts longe la place du Champ de Foire, aucun accès ne permet le passage entre ces deux espaces ce qui permettrait de rejoindre directement la place des Ecoles.

**Bien que l'hypercentre de Boigny sur Bionne soit composé de 4 espaces qui ont chacun une fonction différente, on remarque que les liaisons sont difficiles entre ces pôles. Connaissant des écarts de topographie souvent supérieur à un mètre, ce sont souvent des escaliers qui font la liaison entre ces espaces ce qui ne permet pas aux personnes à mobilité réduite une bonne circulation. On remarque que le meilleur accès est entre la place du Centre bourg et la place des Ecoles bien que ces deux espaces ne communiquent pas directement. Ce problème de liaison n'incite pas les usagers à traverser ces espaces et donc prendre le mode de déplacement doux. De plus, la population de Boigny sur Bionne est une population vieillissante, de nombreuses personnes ont donc des difficultés à se déplacer dans le centre-bourg.**



### B. QUATRE ENJEUX POUR L'HYPERCENTRE

L'analyse de l'hypercentre montre que cet espace est un centre multipolaire avec des liaisons difficiles entre ces différents pôles. Il est donc important pour cet espace d'être un espace uni, tout en conservant la dynamique actuelle créée par les différents commerces et services, sans oublier le développement de cette zone dans un cadre de vie agréable. Ces perspectives se retrouvent dans quatre enjeux pour l'hypercentre.

- **Créer une unité au sein de l'hypercentre**

Chaque niveau possède un rythme propre et se caractérise par une architecture fermée sur elle-même et représentant une certaine fonction alors qu'un cœur de bourg doit dégager une certaine unité en termes de bâti, d'ambiances et de paysages. Il serait intéressant de créer une unité sur l'hypercentre au niveau de l'architecture, de la végétation et de l'atmosphère.

- **Permettre l'implantation de nouveaux logements**

Le logement est une composante essentielle dans une commune en termes de population et de vitalité commerciale. Au vu du potentiel existant sur le centre-bourg, il est nécessaire de lui redonner des habitants avec un souci d'intensité urbaine en accord avec le Grenelle de l'environnement mais aussi en l'intégrant au mieux d'un point de vue paysager et urbain.

- **Restructurer l'offre commerciale tout en conservant sa dynamique**

L'activité commerciale de Boigny sur Bionne anime à différentes heures le bourg mais se concentre à des endroits peu fonctionnels ou mal organisés. Celle-ci est en grande partie due à un flux de transit important sur la rue de Verdun. Il est nécessaire de redistribuer l'offre commerciale sur le centre-bourg en améliorant la visibilité de chaque commerce ainsi qu'en augmentant la surface commerciale de la commune en vue d'un accroissement de population dû à la future zone d'aménagement de la Clairière et aux nouveaux logements de l'hypercentre.

- **Créer un cadre de vie agréable**

Boigny sur Bionne se caractérise par deux couleurs à savoir le vert pour la forêt entourant la commune et le bleu pour le cours d'eau de la Bionne. Il serait intéressant de retrouver ces deux couleurs dans le centre-bourg pour rappeler les spécificités de la commune et créer un centre attractif en particulier pour les nouveaux arrivants.

## C.PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT SCENARISEES

Afin de répondre au mieux aux quatre enjeux pour l'hypercentre, nous avons décidé de partir d'un espace complètement vierge sans bâtiment, afin de n'avoir aucune contrainte de créativité. En effet sur cet espace, ne se trouve aucun patrimoine intéressant à conserver ou à mettre en valeur. A partir de cet espace vierge, nous avons créé trois scénarios afin de proposer plusieurs solutions d'aménagements. En parallèle de ces trois scénarios, nous avons aussi proposé un scénario d'aménagement pour la rue de Verdun, adaptable aux différents aménagements proposés.



Plan 6 : Aménagement de la rue de Verdun

### 1. RUE DE VERDUN : UN AXE OUVERT SUR LA BIONNE

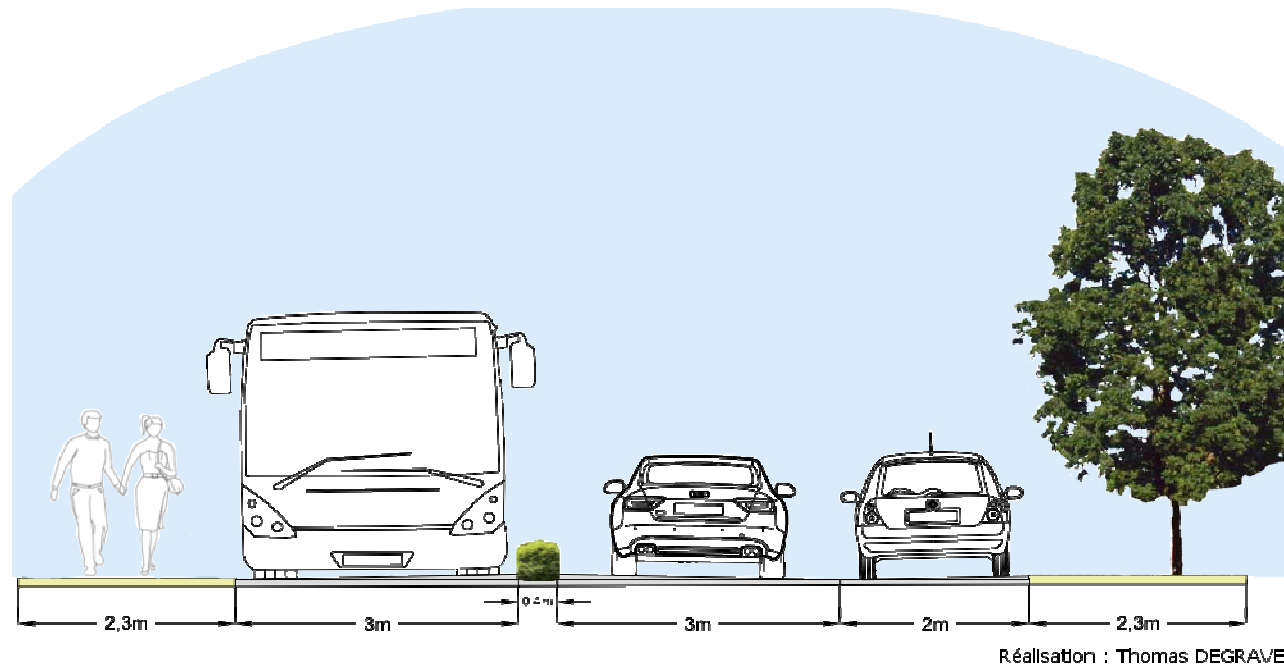
La rue de Verdun est une artère vitale pour la commune en raison d'un flux de transit important alimentant les commerces et les services de Boigny sur Bionne. Cependant, elle sectionne le bourg en deux et crée une réelle rupture entre ces deux espaces à cause de sa fréquentation et du comportement des usagers. L'objectif de l'aménagement est d'intégrer cette voie au centre-bourg en la sécurisant et en lui donnant une apparence plus urbaine.



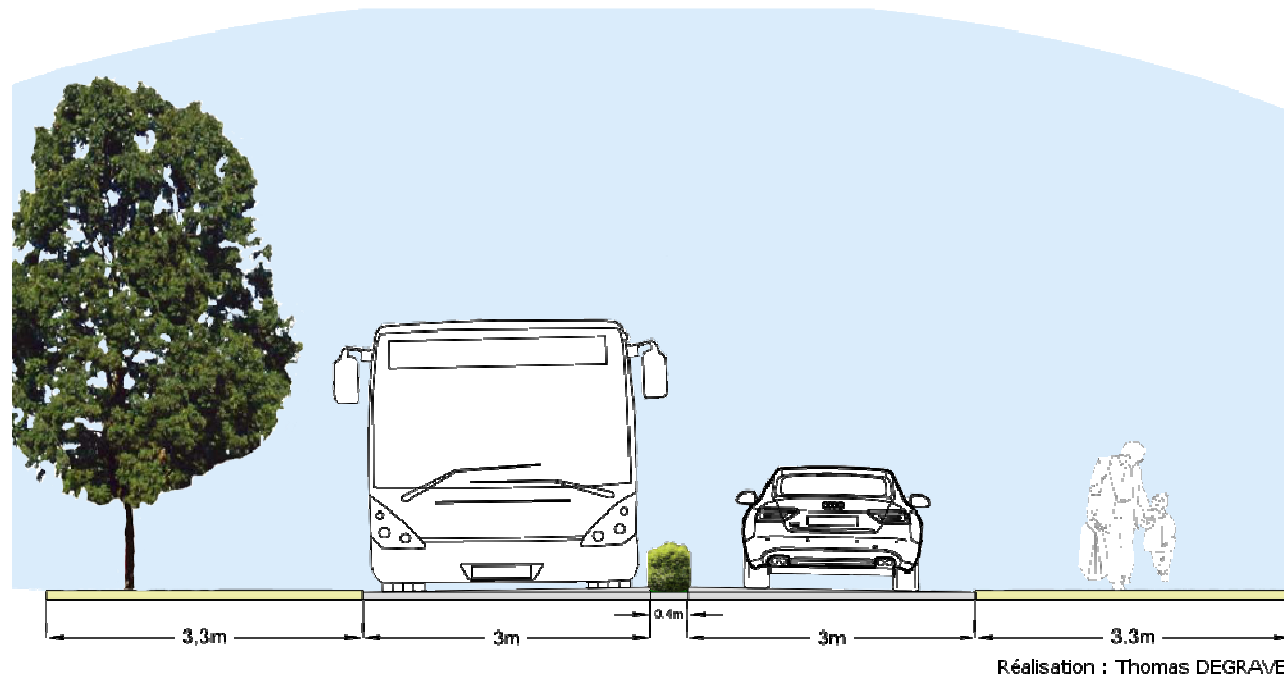
Le réaménagement de la rue de Verdun s'étend du carrefour à feux tricolores au niveau de la place du Centre bourg à la rue Firmin Chappellier.

Afin d'améliorer la sécurité sur cette voie, une limitation à 30km/h est créée sur une longueur de 180 mètres pour obliger les véhicules à ralentir devant certains lieux générateurs de passage comme l'école ou la mairie. Cette limitation permet aux piétons et aux cyclistes de traverser plus facilement la rue et améliore ainsi les liaisons entre les deux zones. Pour matérialiser cet espace, un plateau traversant est mis en place pour que les conducteurs perçoivent un changement sur la voirie même si les bandes de roulement sont identiques. En effet, il est difficile de réduire les voies à cause du passage des transports en commun et des bus scolaires. Le but est d'induire un inconfort pour les conducteurs afin qu'ils soient attentifs lors de la traversée de cette zone. Les piétons et les cyclistes souhaitant traverser la rue de Verdun peuvent le faire sur les passages protégés matérialisés sur le plateau tout en restant vigilants au flux de circulation. De plus, ce type d'ouvrage facilite l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Les cyclistes peuvent plus facilement atteindre le centre-bourg ou la rue Firmin Chappellier en cohabitant avec les automobilistes grâce à cet aménagement plus sécurisant que la rue actuelle. Des places de stationnement en créneau seront créées le long de la rue de Verdun moins dangereux que le stationnement en épi. L'objectif est de permettre au flux de transit de s'arrêter et de profiter des commerces de proximité et des services le long de cette rue. Ces places sont réparties différemment selon le scénario choisi. C'est la raison pour laquelle il y a deux profils en travers type sur la rue.

En parallèle de la sécurisation de cette rue, un traitement paysager est également préconisé. En effet, un terre-plein central végétalisé et sans bordures est créé pour séparer les deux bandes de roulement qui conservent leur largeur actuelle et pour donner le sentiment d'une voie plus étroite toujours dans un objectif de réduction de la vitesse sur cet espace. Le terre-plein n'est pas continu sur le plateau pour permettre un accès dans les deux sens de circulation à certains lieux comme la mairie. Ces ouvertures varient pour chaque scénario car les débouchés sur la rue de Verdun changent. Cependant, une continuité visuelle sera mise en place avec par exemple une peinture rappelant la végétation de l'îlot central. La végétalisation de cet axe a pour but de créer une continuité entre un centre-bourg vert et la place des Chevaliers de Saint-Lazare afin d'ouvrir celui-ci sur la Bionne. Le souhait est de donner l'impression que la trame verte bordant le cours d'eau remonte la rue Verdun pour atteindre le centre-bourg de la commune et de nouveau rappeler les spécificités de celle-ci.



Plan 7 : Profil en travers type de la rue de Verdun - Coupe AA



Plan 8 : Profil en travers type de la rue de Verdun - Coupe BB





Réalisation : Thomas DEGRAVE

Dessin 1 : Ambiance de la rue de Verdun



Source : CERTU

Photographie 58 : Exemple d'un plateau traversant



### 2. SCENARIO 1 : UNE TRAVERSEE ORIENTEE

#### a. Orientation et ambiances du scénario

- Orientation choisie

Le principe de ce scénario est de réaliser un axe traversant l'ensemble du centre-bourg de Boigny sur Bionne. De cet axe principal découlent des axes secondaires qui permettent de rejoindre les différentes entités (**Schéma 21**).

L'axe principal s'étend du nord-ouest au sud-est. Il offre une perspective visuelle remarquable du fait notamment de la différence de niveaux, le nord-ouest étant plus élevé que le sud-est. Du nord-ouest, on pourra alors contempler l'ensemble du centre-bourg. Les axes secondaires permettent de rejoindre la place des Ecoles, les venelles, les logements ainsi que les autres commerces et services de proximité nouvellement implantés.

Le centre-bourg de Boigny sur Bionne est maintenant unifié autour de cet axe traversant et non plus divisé en pôle, tout en s'intégrant dans la structure environnante.

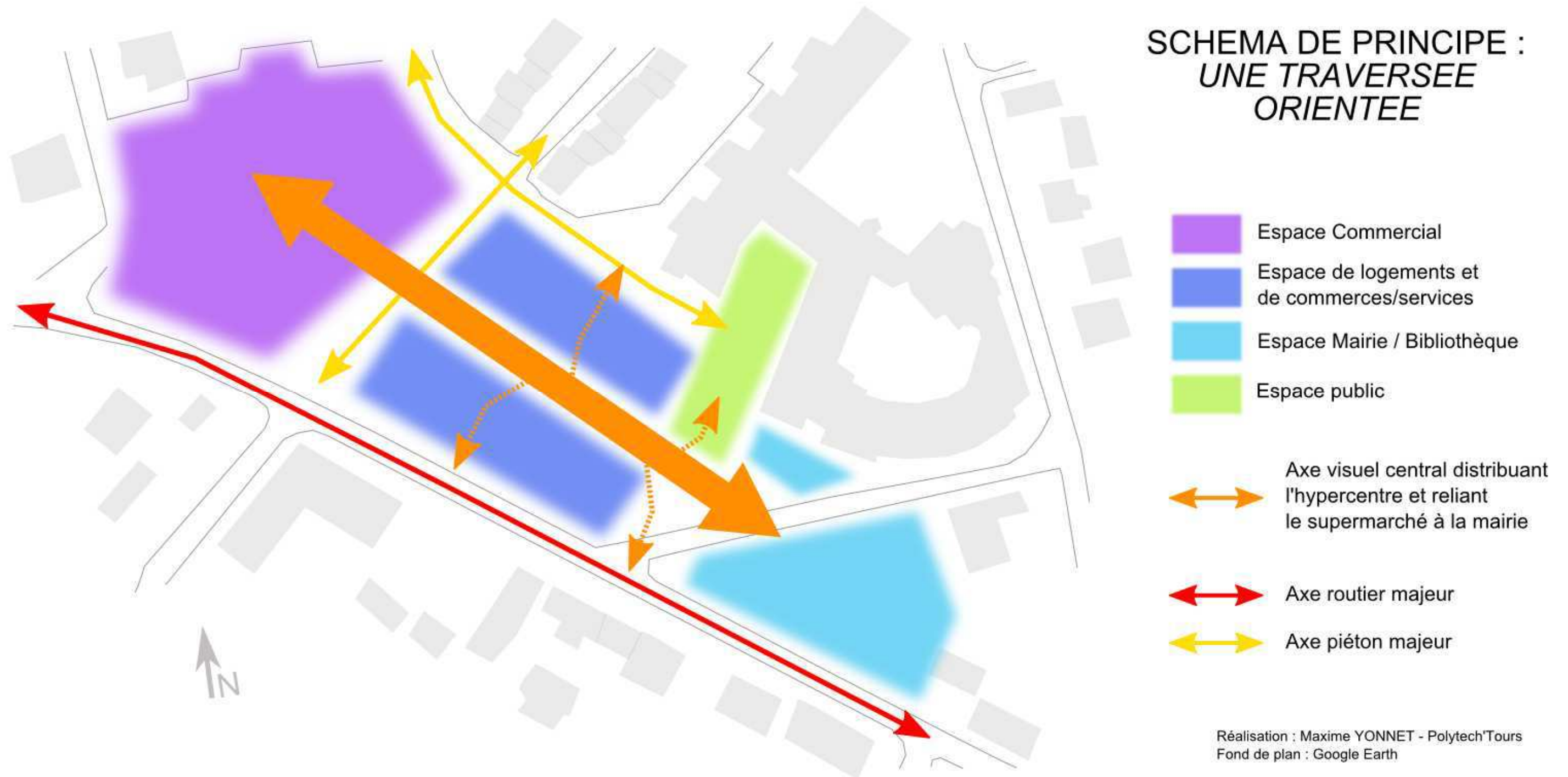
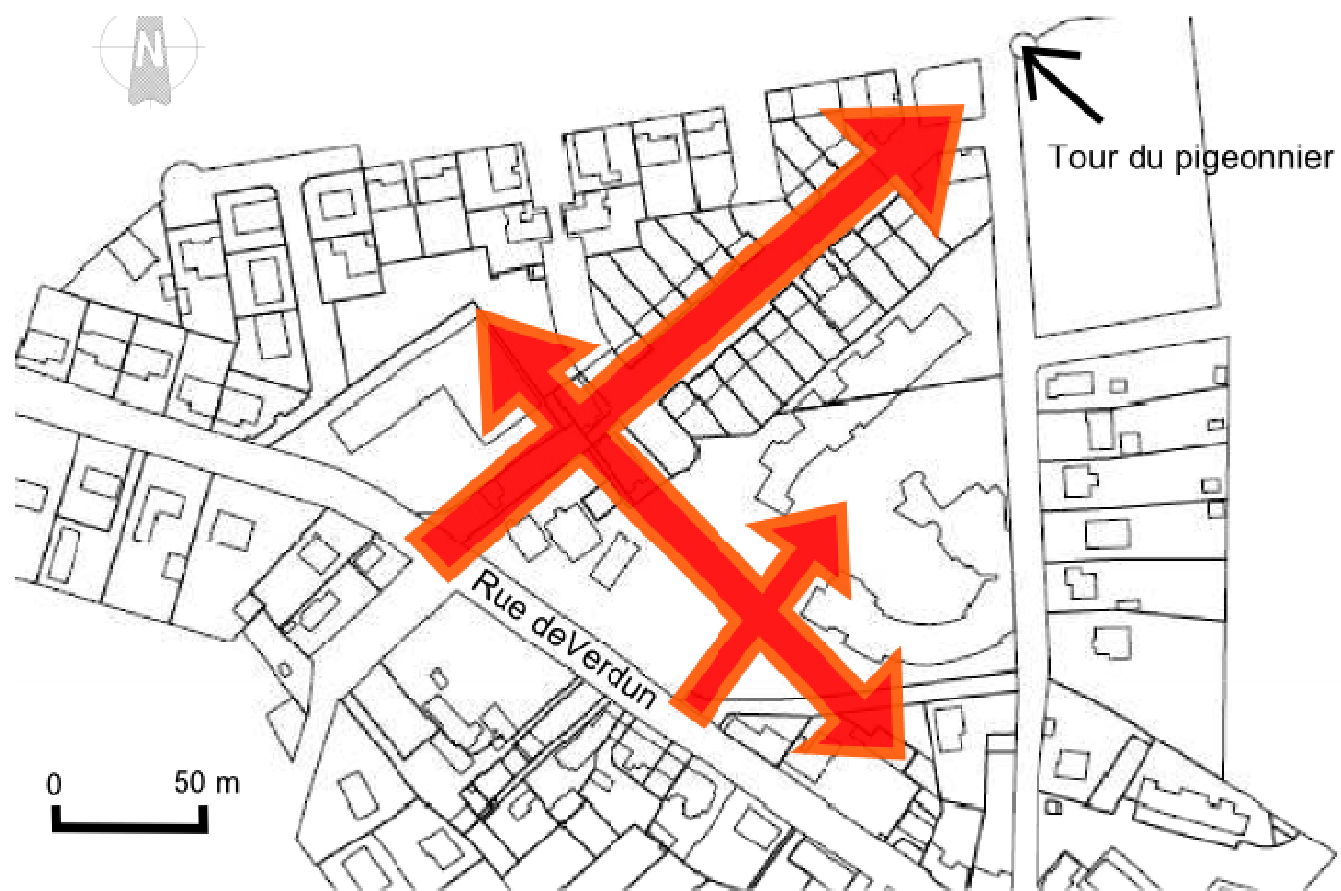


Schéma 21 : Schéma de principe : Une traversée orientée





Source : cadastre  
Réalisation: Bastien GOULET  
Polytech'Tours

Schéma 22 : axes visuels retenus

- Ambiances

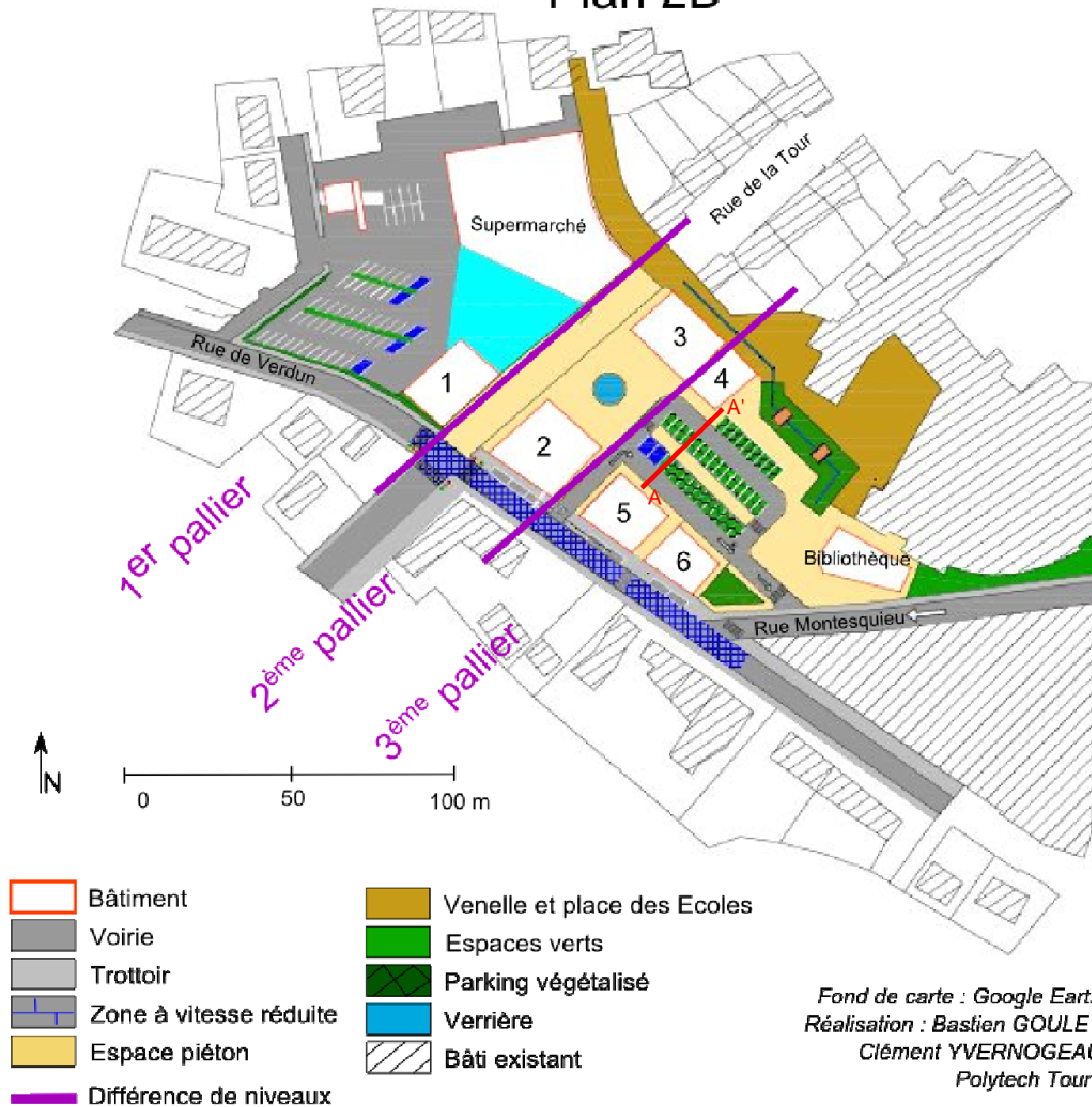
L'objectif de ce scénario est que Boigny sur Bionne possède un véritable centre-bourg, qu'il y ait une identité et une ambiance de "cœur de village" mais avec une architecture contemporaine. On retrouverait ainsi des commerces et services de proximité autour d'une place centrale où les habitants peuvent se retrouver, discuter, échanger et s'appropriier le lieu. L'animation du centre-bourg serait alors continue tout au long de la journée, le matin avec les parents qui déposent leurs enfants à l'école, la journée les habitants qui font leurs courses, le soir les parents qui récupèrent leurs enfants et font également quelques courses. L'habitant et ses habitudes seraient ici au cœur du projet.

De plus, Boigny sur Bionne doit adopter une ambiance naturelle. En effet, les boignaciens se considèrent souvent comme étant à la campagne même si Boigny sur Bionne est une commune périurbaine, proche d'Orléans et fait partie intégrante de la Communauté d'Agglomération. Boigny sur Bionne adopterait donc une ambiance de "campagne à la ville", à la fois "naturelle" et verdoyante.

- Les axes visuels

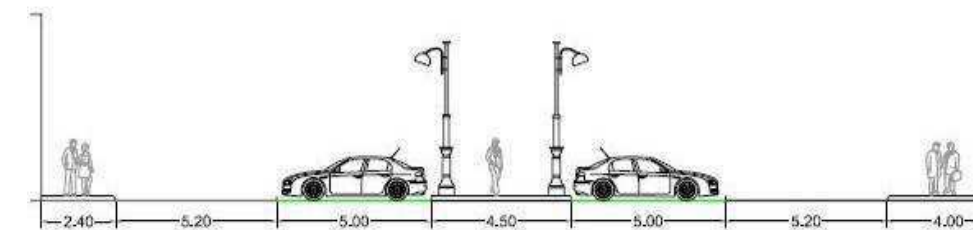
Différentes perspectives ont été conservées pour réaliser ce scénario en plus de celle nouvellement créée et évoquée ci-dessus formant l'axe traversant de Boigny sur Bionne (**Schéma 22**). En effet, l'axe visuel qui permet d'admirer le pigeonnier au bout de la rue de la Tour a été conservé. Ainsi la rue de la Tour est destinée uniquement aux modes de déplacements doux (piétons, vélos...). De même, un axe visuel permettant de voir l'école de la rue de Verdun a été mis en place. L'école reste ainsi visible.

Plan 2D



Plan 9 : Plan masse scénario 1

Coupe AA'



Réalisation : Bastien GOULET  
Polytech'tours

Plan 10 : Coupe AA' scénario 1



### b. Aménagements

- Gestion de la différence d'altimétrie

Pour gérer la différence d'altimétrie, trois paliers ont été réalisés. Le premier palier est constitué du centre commercial au nord-ouest. Le deuxième palier se situe entre le centre commercial et le parking végétalisé. Le troisième palier est donc constitué de la zone qui s'étend du parking végétalisé jusqu'à la mairie en passant par la place des Ecoles.

Pour accéder du premier au deuxième palier, un escalier avec des marches imposantes sont disposées (**Photographie 59**). Celui-ci peut donc servir à la fois pour circuler mais également pour s'asseoir et se reposer étant données les longueurs du giron et de la contremarche. Une rampe d'accès est intégrée aux marches, elle zigzague parmi celles-ci. Cela permet de ne pas séparer l'escalier et la rampe d'accès pour les personnes à mobilité réduite. Cette rampe sera surtout utilisée par les parents et leurs poussettes, ainsi que les personnes âgées, qui iront faire leurs courses.

L'accès du deuxième au troisième palier se fait par deux escaliers et trois pentes douces avec des rampes et main courante. Un escalier est situé dans le prolongement du passage piéton qui mène au parking végétalisé, il est entouré de deux pentes douces. L'autre escalier est situé au nord pour rejoindre le trottoir et accéder par la suite à l'école, une rampe douce est également disposée à côté. Le reste de la pente est aménagé en talus fleuris.

Ces trois paliers permettent d'accentuer l'axe visuel traversant l'ensemble du centre-bourg de Boigny sur Bionne mais ne seront pas des obstacles pour les personnes à mobilité réduite.



Source : Bernadette PRIAMI

Photographie 59 : Exemple de rampe d'accès à Lyon

- Commerces et logements

Un supermarché prend place au nord, juste à proximité de la venelle. Celui-ci a une surface commerciale d'environ 1500m<sup>2</sup>. Etant donné l'importance de cette surface, de nouveaux magasins peuvent y être implantés en vitrine. La zone de livraison est située au nord, entre le supermarché et les habitations déjà existantes.

La station essence est déplacée et décalée de la rue de Verdun. Elle est ainsi reculée et placée plus au nord pour éviter qu'elle ne soit trop visible lorsque l'on arrive dans Boigny sur Bionne. Cela véhiculerait une image négative du centre-bourg.

Le supermarché est également surmonté d'une zone d'habitation de 800m<sup>2</sup>, découpée en une dizaine d'appartements. Le reste de la surface au dessus du supermarché est destinée à recevoir une toiture végétalisée accessible pour les habitants afin qu'ils possèdent un jardin. Pouvant être accessible à l'ensemble des habitants ou privatif.

De l'autre côté du supermarché, le long de la rue de Verdun, un bâtiment a été édifié (numéroté 1 sur la plan 9). Celui-ci se situe sur deux niveaux, au rez-de-chaussée un commerce disposant d'une superficie de 327m<sup>2</sup>, et à l'étage une surface d'habitation de 327m<sup>2</sup> également avec possibilité de réaliser 4 logements.

Les deux bâtiments présentés ci-dessus sont reliés par une verrière qui permet d'apporter une touche d'élégance et de noblesse (**Photographie 60**). De la verrière, on peut admirer en contrebas l'ensemble du centre-bourg de Boigny sur Bionne.

Sur le deuxième palier est disposée une place publique. Au centre, on distingue une fontaine avec des bancs publics tout autour. Cette place se veut être un espace de rencontres et de convivialité grâce aux commerces et services de proximité situés dans les bâtiments alentours. Ainsi des espaces publics sont créés par la mise en place de bancs. Les gens, notamment les personnes âgées, qui viennent faire leurs courses en centre-bourg, peuvent se rencontrer, discuter et se reposer sur cette place. En effet, sur cet espace deux bâtiments sont érigés, l'un en R+2, du côté de la rue de Verdun (bâtiment 2) et l'autre en R+1 le long de la venelle (bâtiment 3). La hauteur du bâtiment en R+2 permet d'être à la même hauteur que le bâtiment 1 étant donné la différence de niveau et il respecte également la hauteur de la résidence des Iris de l'autre côté de la rue de Verdun. Cette hauteur permet également à la place au centre d'être « protégée » du trafic important de la rue de Verdun. Le bâtiment 3 est en R+1 du fait des habitations déjà construites rue de la Tour qui sont d'une hauteur similaire. Les deux bâtiments accueilleront des commerces ou services de proximité en rez-de-chaussée (441 m<sup>2</sup> de surface commerciale pour le bâtiment 2 et 342 m<sup>2</sup> pour le bâtiment 3) tournés vers la place et des logements aux étages. Environ 8 logements pourront être disponibles sur le bâtiment 2 (882m<sup>2</sup>) et 4 sur le bâtiment 3 (342m<sup>2</sup>). Il serait judicieux de privilégier un parking en sous-sol afin que les habitants ne stationnent pas sur le parking végétalisé en contrebas plutôt destiné à la clientèle ou aux parents venant récupérer leurs enfants à l'école.



Source : www.wehr.fr

Photographie 60 : Exemple de verrière



Nombre de logements possibles et surface commerciale (SC)

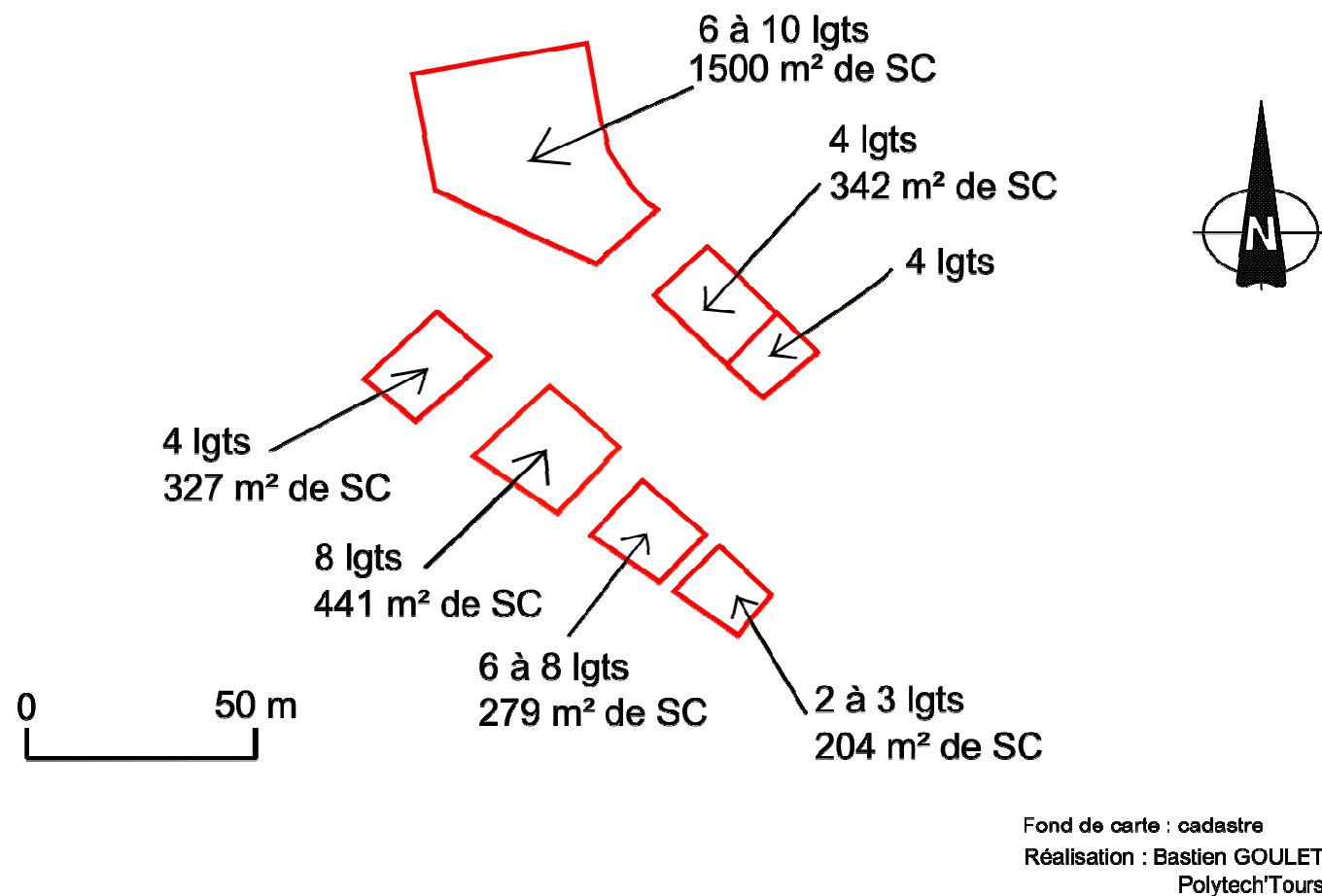


Schéma 23 : Nombre de logements et surface commerciale Scénario 1

Le long de la rue de Verdun, deux nouveaux bâtiments sont créés, l'un en R+2 (bâtiment 5) et l'autre en R+1 (bâtiment 6). Comme précédemment, ils accueilleront des commerces en rez-de-chaussée (279m<sup>2</sup> de surface commerciale pour le bâtiment 5 et 204m<sup>2</sup> pour le bâtiment 6) et des logements à l'étage (558m<sup>2</sup> pour le bâtiment 5 soit 6 à 8 logements environ et 204m<sup>2</sup> pour le bâtiment 6 soit 2 ou 3 logements environ). De même, il serait judicieux que ces deux bâtiments offrent un parking souterrain aux résidents (**Schéma 23**). Ils sont séparés au niveau du futur jardin public (situé au sud de la rue de Verdun) prochainement aménagé par les services techniques de la ville. Un passage piéton permet d'y accéder. Les commerces sont tournés vers la rue de Verdun afin d'offrir une vitrine et permettre à la clientèle de transit de s'y arrêter. La hauteur de ces bâtiments a été choisie afin d'avoir un jeu de niveau sur la rue de Verdun, en continuité avec les bâtiments en vis-à-vis. Ces derniers sont alignés à la façade actuelle de la Mairie.

Le long de la venelle, le bâtiment 4 en R+1 sera destiné quant à lui uniquement à du logement. Sa surface d'habitation est de 364 m<sup>2</sup>, ce qui permet l'implantation de 4 logements en respectant la hauteur des bâtiments à proximité.

Ainsi, la surface bâtie atteint 3600 m<sup>2</sup>, soit 24 % de la surface totale, la surface non bâtie est de 11 500 m<sup>2</sup>.

- Stationnement et voirie

Le parking du supermarché a une capacité de 59 places dont 5 pour les PMR. (**Schéma 24**) Ces places pourront également être occupées par les habitants des logements au dessus du supermarché. Le stationnement s'effectue en bataille avec une bande enherbée au centre.

Le parking végétalisé est la principale composante du troisième palier car c'est lui qui occupe le plus d'espace. Il a une capacité de 38 places dont 2 PMR. Ce sont uniquement des places de stationnement qui seront végétalisées, la voirie sera en béton bitumineux. Ce parking végétalisé contribue à redonner une identité de « campagne à la ville » et atténue l'image trop artificielle d'un parking classique.

Au centre du parking est disposée une large voie piétonne (minimum 4 mètres au moins). Elle permet de matérialiser l'axe traversant le centre-bourg et de relier le centre commercial à la nouvelle mairie dans un espace convivial et sécurisé. Cette voie permet également d'éviter que le parking ne soit une coupure de cet axe principal, moteur de ce scénario.

L'accès au parking se fait par la rue de Verdun, et la sortie par la rue de Montesquieu. La rue Montesquieu est fermée aux voitures sur sa première partie, elle est ouverte uniquement aux bus. Le linéaire de voirie nouvellement créé atteint 170 mètres.

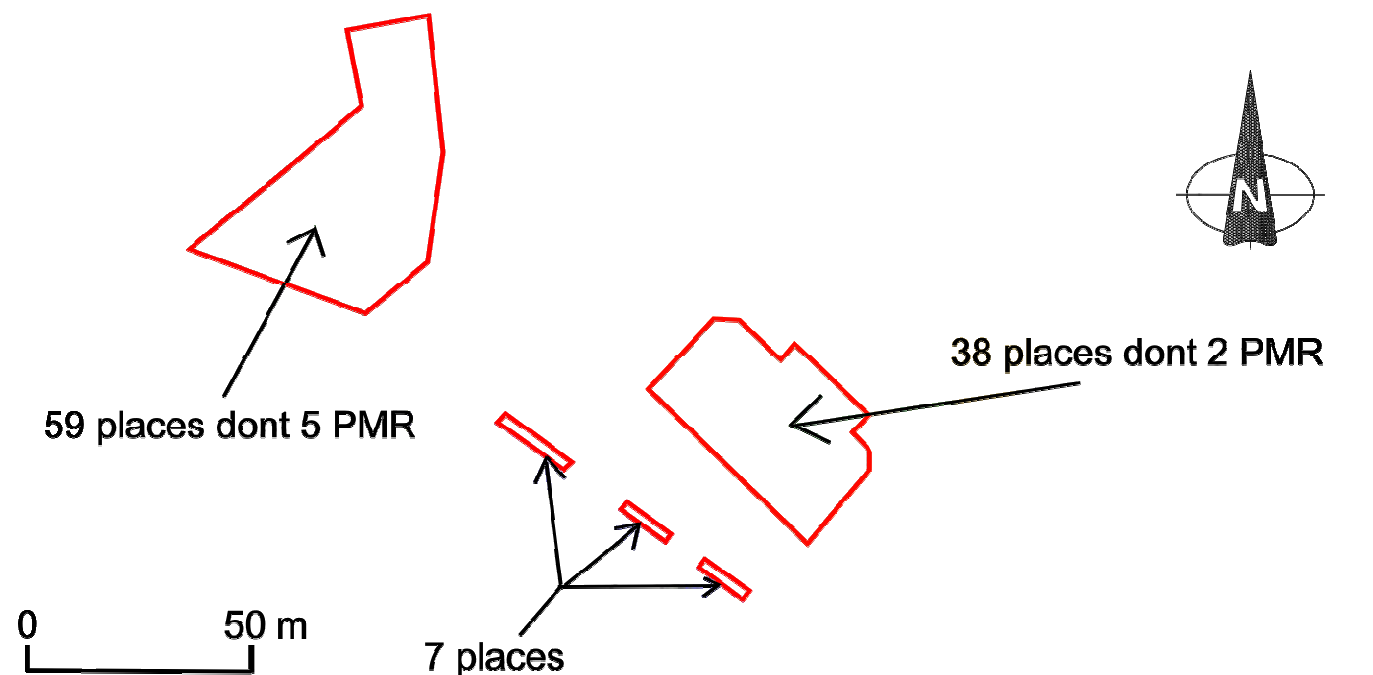
Ce parking végétalisé se doit d'être flexible, c'est-à-dire qu'il pourra accueillir des manifestations temporaires comme la présence d'un marché

Le long de la rue de Verdun sont implantées 7 places de stationnement en créneau. La disposition en créneau améliore la visibilité des commerces le long de la rue par rapport à un stationnement en épi ou en bataille. En effet, en créneau, les bâtiments sont davantage proches de la rue de Verdun et donc plus visibles. L'aubette de bus reste bien entendu le long de la rue également.

La rue de Verdun suit les mêmes préconisations qu'évoquées précédemment (cf. partie : Rue de Verdun : un axe ouvert sur la Bionne) à savoir plateau surélevé, limitation à 30km/h, bande enherbée séparant la voirie afin de conforter l'ambiance apaisée du centre-bourg. Le carrefour au croisement de la rue de la Sente aux Veneurs et rue de Verdun conserve son fonctionnement à feux tricolores car il permet de « casser le flux » et d'assurer l'alternance des véhicules au pont de Boigny sur Bionne.

Tous les trottoirs dans le centre-bourg sont larges et peu surélevés pour faciliter les déplacements piétons en famille et être accessibles à tous.

### Nombre de places de stationnement



Fond de carte : cadastre  
Réalisation : Bastien GOULET  
PolytechTours

Schéma 24 : Stationnement Scénario 1



- Une place des Ecoles sécurisée et verdoyante

La place des Ecoles devient un endroit sécurisé, verdoyant, convivial et chaleureux. Pour améliorer la sécurité des piétons par rapport aux véhicules motorisés aux abords de l'école, une rupture a été créée, elle est matérialisée par un cheminement d'eau, rappelant la Bionne. **(Photographie 61)**

Celui-ci est peu large, une trentaine de centimètres. Pour autant, cela permettra de séparer la place des Ecoles du parking végétalisé dangereux par la présence de nombreux véhicules lors de la sortie des classes. Le cheminement d'eau part de la venelle, de la limite entre le deuxième et le troisième palier, et se termine juste avant la bibliothèque. Il a une longueur de 80 mètres. Sur la partie située sur la place des Ecoles, il est entouré d'un espace enherbé et verdoyant, rappelant ici les bords de Bionne. Sur la pelouse sont disposés des bancs publics. Ils pourront être utilisés par exemple par des parents qui attendent leurs enfants ou discutent et échangent avec d'autres parents pendant que leurs enfants jouent. La traversée du cheminement d'eau se fera par deux passerelles.

Un espace vert a été implanté entre la rue Montesquieu et le bâtiment 6 afin de garder un axe visuel qui permet d'aller de la rue de Verdun jusqu'à l'école. Il permet aussi de continuer la zone verdoyante de la place des Ecoles jusqu'à la rue de Verdun.

L'accès à l'école par la venelle a été conservé car beaucoup de personnes fréquentent ce passage. Elle est en pente douce sur toute sa longueur.

- Mise en valeur de la bibliothèque

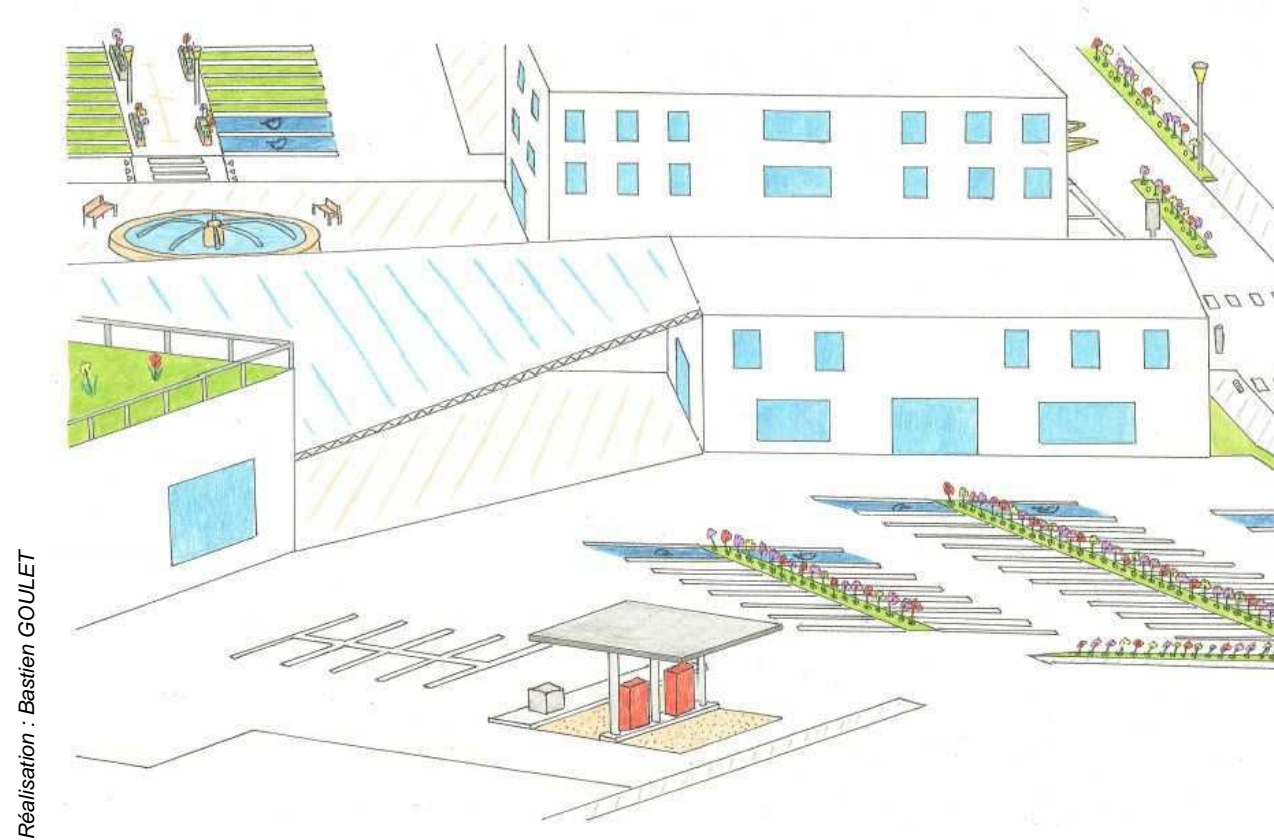
Pour améliorer la visibilité de la bibliothèque et relancer son activité, un nouveau bâtiment est édifié (250 m<sup>2</sup> environ en RDC). Celui-ci se situe dans le prolongement de l'école et à proximité de l'axe principal. Cela permet maintenant d'avoir une très bonne visibilité de la bibliothèque dans tout le centre-bourg. L'ancienne bibliothèque rattachée à l'école pourra éventuellement à terme accueillir une structure petite enfance. Cela permettra de réunir structure petite enfance et école facilitant ainsi l'organisation des parents.

Les vues d'ambiance rendent compte des formes urbaines et des volumes utilisés. Elles traduisent ce que pourrait être l'ambiance générale du projet, un cœur de village verdoyant, naturel et apaisé.



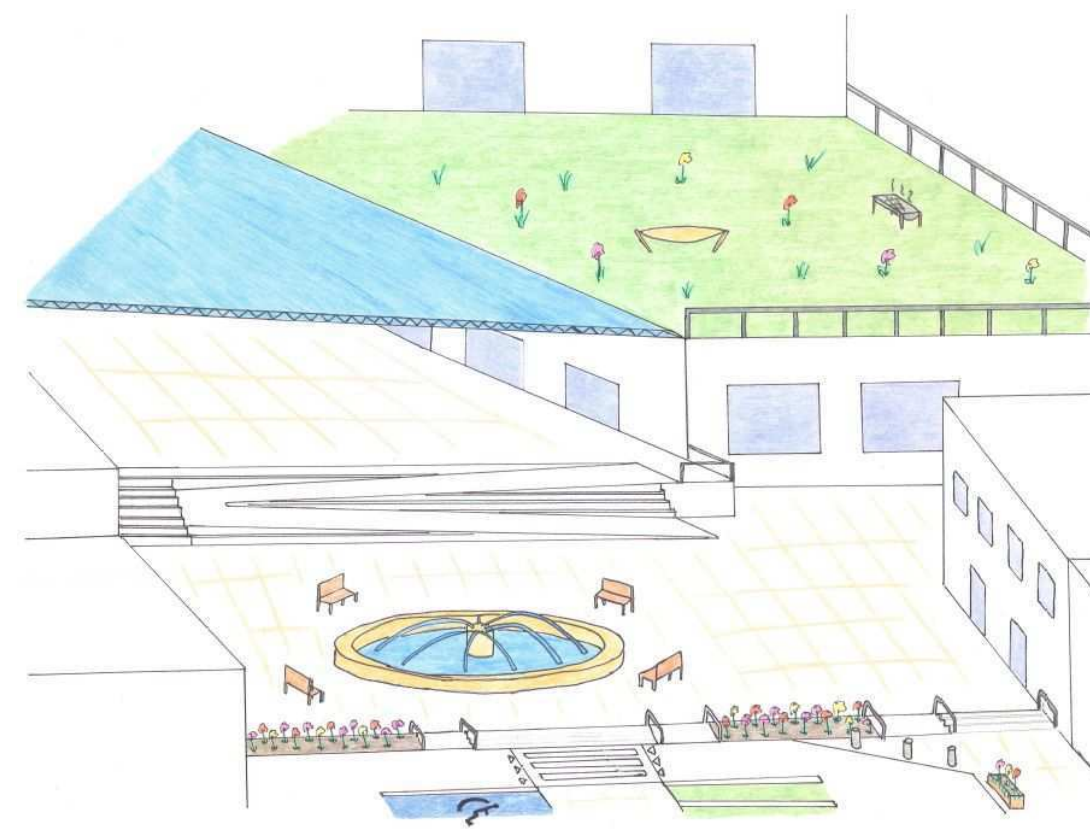
Photographie : Maxime YONNET

Photographie 61 : Exemple de cheminement d'eau - Parc Floral Orléans La Source



Réalisation : Bastien GOULET

Dessin 2 : Ambiance parking supermarché



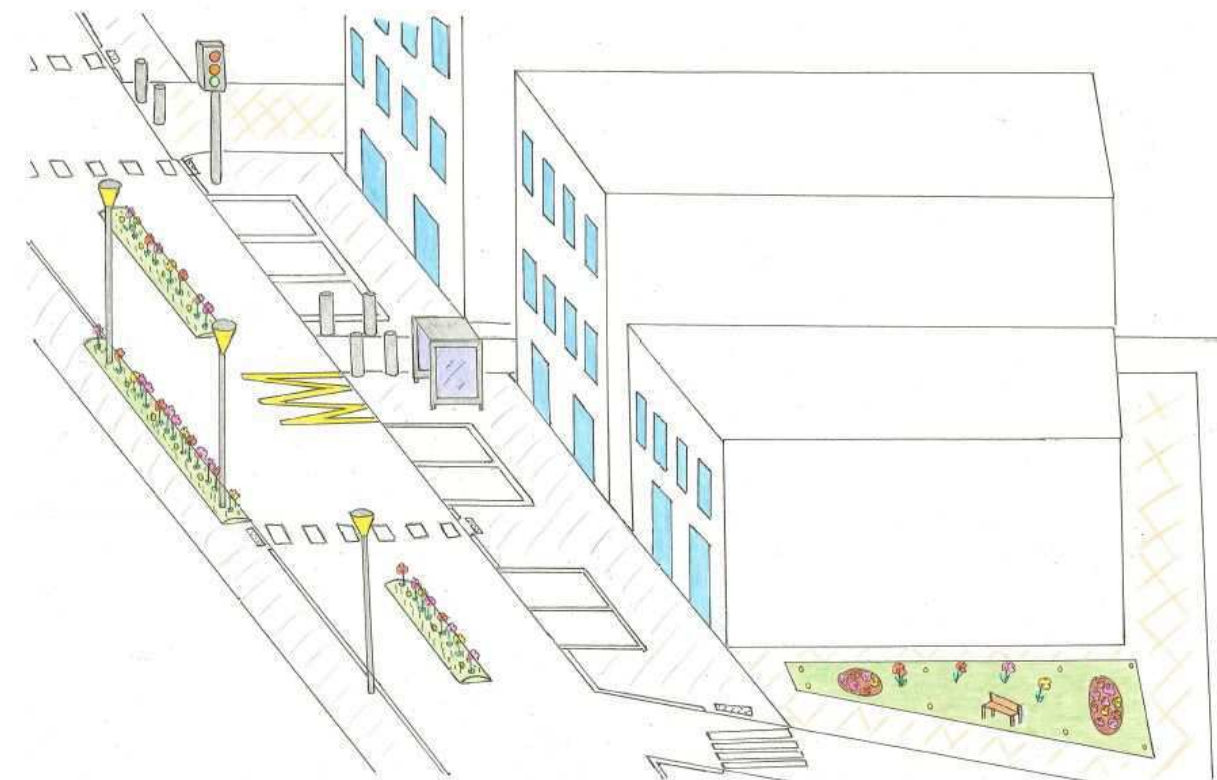
Réalisation : Bastien GOULET

Dessin 3 : Ambiance verrière devant le supermarché



Réalisation : Bastien GOULET

Dessin 4 : Ambiance place des Ecoles



Réalisation : Bastien GOULET

Dessin 5 : Ambiance rue de Verdun



## 3. SCENARIO 2 : UNE CENTRALITE DYNAMIQUE

### a. Orientation du scénario

- Un espace au cœur de Boigny sur Bionne

Ce scénario permet de mettre en avant une centralité de l'hypercentre (**Schéma 25**). On retrouve ainsi un espace qui va communiquer avec ses alentours de manière à agrandir sa centralité. La dynamique va se diffuser pour que le cœur de Boigny sur Bionne fonctionne ensemble. Celui-ci se verra marqué par l'implantation de commerces et de logements autour d'un espace qui sera un véritable pôle de vie. L'espace réservé aux commerces est donc centralisé de manière à prendre de l'importance et à pouvoir communiquer plus facilement avec les espaces qui l'entourent. Cette centralité va mettre en avant une identité du centre-bourg de Boigny sur Bionne en lui donnant un pouvoir fort en termes d'activité.

- Une voirie pour les déplacements de chacun

Autour de ces différents espaces qui composent l'hypercentre de Boigny sur Bionne, un réseau de circulation permet à chaque usager de se déplacer au cœur du centre-bourg. Celui-ci fait la différenciation entre un espace réservé aux déplacements propres et l'espace réservé aux véhicules motorisés.

L'axe principal de circulation, la rue de Verdun, est conservé pour permettre aux véhicules motorisés de traverser le centre-bourg facilement. La rue Montesquieu est fermée à tous les véhicules donnant un espace supplémentaire de déplacements pour les piétons et cyclistes. La fermeture de la rue Montesquieu permet de modifier l'îlot de la Mairie et de la mettre en avant vis-à-vis de l'hypercentre. Répondant à la fermeture de la rue Montesquieu, la rue de la Tour est elle prolongée en passant derrière l'espace commercial. La création de cet axe permet de déplacer la circulation vers le haut de la zone pour conforter le rôle de la place des Ecoles.

Les déplacements doux sont renforcés par la mise en valeur de la venelle existante empruntant le mail des Remparts. Cet axe est conservé de manière à garder un espace réservé à une circulation douce qui soit parallèle à la rue de Verdun.

A partir de l'espace central, des passages entre les commerces permettent de rejoindre ces espaces publics. La circulation piétonne et la circulation automobile cohabitent peu, rendant ainsi les déplacements plus sécurisés.

Du fait de la centralité de l'espace commercial, un espace de logement pouvant également accueillir des services est implanté le long de la rue de la Métairie en écart de la place centrale mais en communication avec le centre-bourg grâce à la proximité avec la rue de Verdun et la venelle du mail des Remparts.

**Par ce schéma de principe, on remarque que le centre-bourg est organisé autour d'un espace central qui diffuse autour de lui ses activités dynamiques. Par ce scénario, les espaces publics sont renforcés et les liaisons douces sécurisées vis-à-vis de la circulation automobile.**

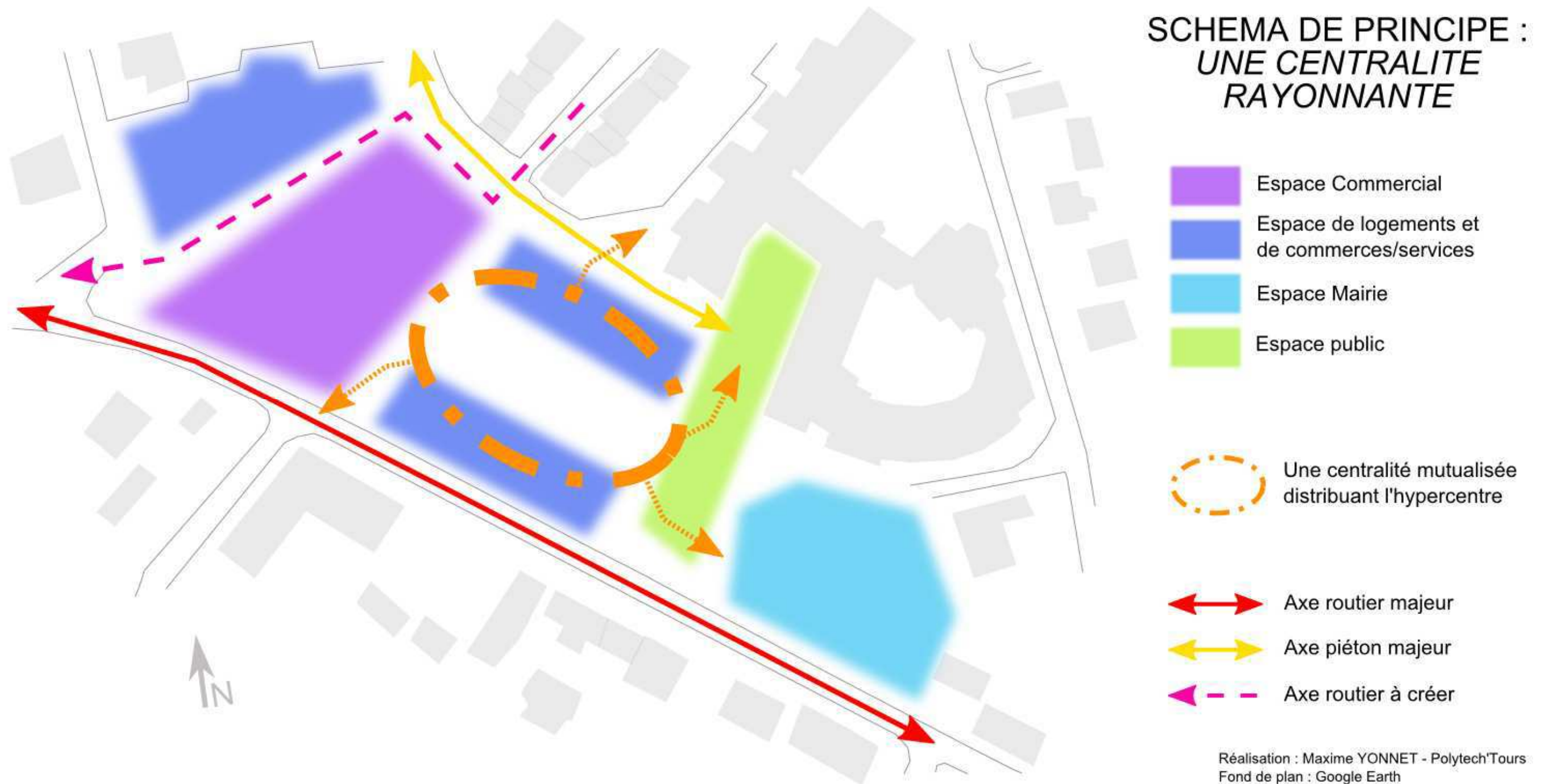


Schéma 25 : Schéma de principe : Une centralité rayonnante



## Plan 2D



Plan 11 : Plan masse Scénario 2

### b. Aménagements

#### Organisation de l'espace

L'espace du centre-bourg se dessine sur une surface homogène : on retrouve ainsi une pente douce du haut en bas de la zone. Par ce choix, les personnes à mobilité réduite n'ont pas de problèmes pour se déplacer car la pente moyenne est de 0,75% alors que la réglementation impose une pente ne dépassant pas les 2%.

On a donc un dénivelé constant mais pour autant, les bâtiments gardent cet esprit de nivellement. Ceux qui existent actuellement sont détruits pour permettre l'implantation de 8 nouveaux bâtiments dont les hauteurs varient de 3,50 mètres à 10 mètres : du RDC au R+2.

Le long de la rue de Verdun, on retrouve 2 bâtiments. Le premier, situé proche de l'école est scindé en deux parties. La première partie est en RDC et a une emprise au sol de 90 m<sup>2</sup>. Ce bâtiment est destiné à recevoir des services ou des commerces du fait de sa bonne visibilité au cœur du centre-bourg. La deuxième partie est en R+1 et a une emprise au sol de 340 m<sup>2</sup>. Dans la continuité de la rue Verdun, on retrouve un deuxième bâtiment mais cette fois-ci en R+2 de manière à créer un effet de pallier avec les hauteurs. L'emprise au sol de ce bâtiment est de 234 m<sup>2</sup>.

Retirés de la rue de Verdun, proche du mail des Remparts, on retrouve deux bâtiments. Le premier est un bâtiment en R+1 avec une emprise au sol de 194 m<sup>2</sup>. Ce bâtiment joue le rôle de liaison entre la place centrale et la place des Ecoles car il prend la forme de l'angle de la place et communique avec les deux espaces. Le deuxième bâtiment est en R+2 (répondant à une symétrie des bâtiments de la rue de Verdun) et a une emprise au sol de 324 m<sup>2</sup>.

En haut du centre-bourg, deux nouveaux bâtiments sont implantés, le premier situé au bord de la rue de la Métairie est un bâtiment en R+1 avec une emprise au sol de 464 m<sup>2</sup> et le deuxième est en RDC avec une emprise au sol de 190 m<sup>2</sup>. Ces deux bâtiments n'ont pas une hauteur importante de manière à être en harmonie avec les logements existants autour.

Au centre de l'espace, un bâtiment de 1120 m<sup>2</sup> est créé dans le but d'accueillir une activité commerciale comme celle existant actuellement. La position du bâtiment étant centrale, un travail est réalisé sur la forme, celle-ci n'est donc pas simplement cubique mais prend en compte l'espace qui l'entoure pour que cette surface imposante s'intègre bien dans le centre-bourg de Boigny sur Bionne.

Plan 2D



Schéma 26 : Espace bâti et non bâti Scénario 2

Par l'implantation de ces bâtiments l'espace bâti passe donc de 20% à 21,5% (**Schéma 26**)

L'implantation des nouveaux bâtiments s'intègre dans le nouveau centre-bourg de Boigny sur Bionne de manière à ce que l'architecture soit en harmonie avec les résidences des Iris. (**Photographie 62**). Des toitures terrasses sont pensées de manière à permettre un accès aux toits des résidences ou d'avoir un jardin. De plus, prenant en compte un nouvel aménagement de la mairie, les bâtiments de la rue de Verdun sont alignés à la façade de manière à améliorer la visibilité de la Mairie. Enfin, concernant l'orientation des bâtiments, ceux-ci ont été réfléchis de manière à être exposés au maximum au sud dans des soucis de développement durable et de construction économe en énergie.



Photographie 62 : Résidence des Iris



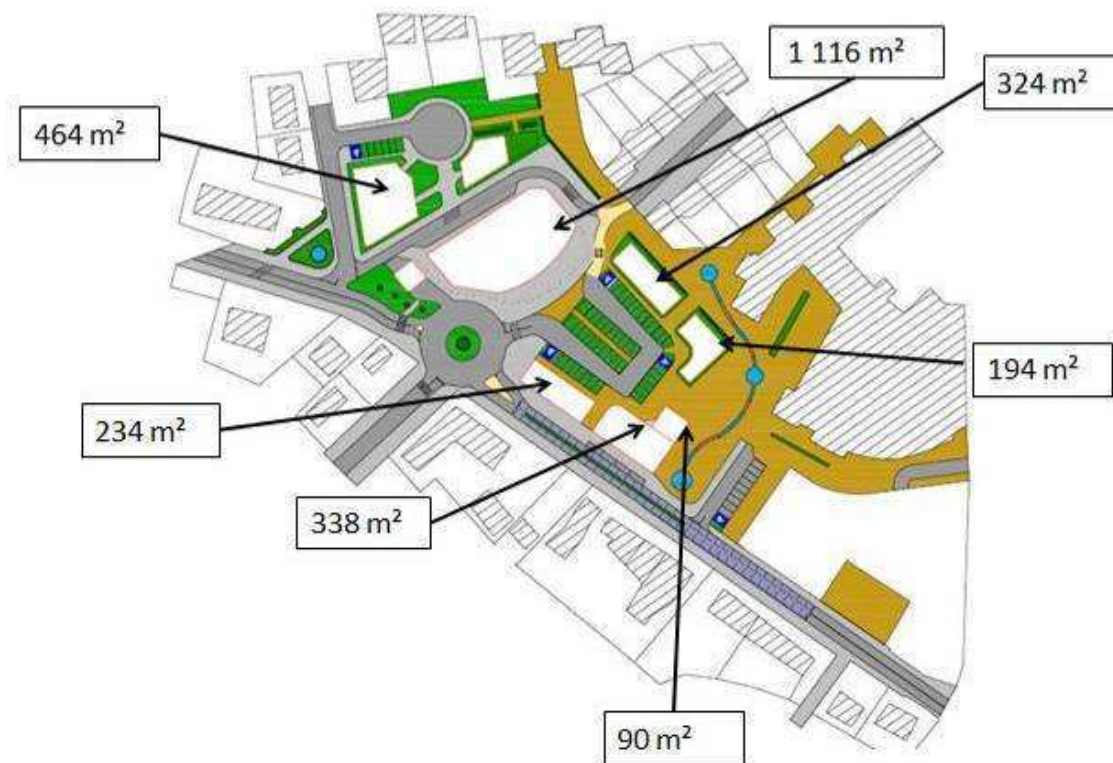


Schéma 27 : Surface commerciale Scénario 2

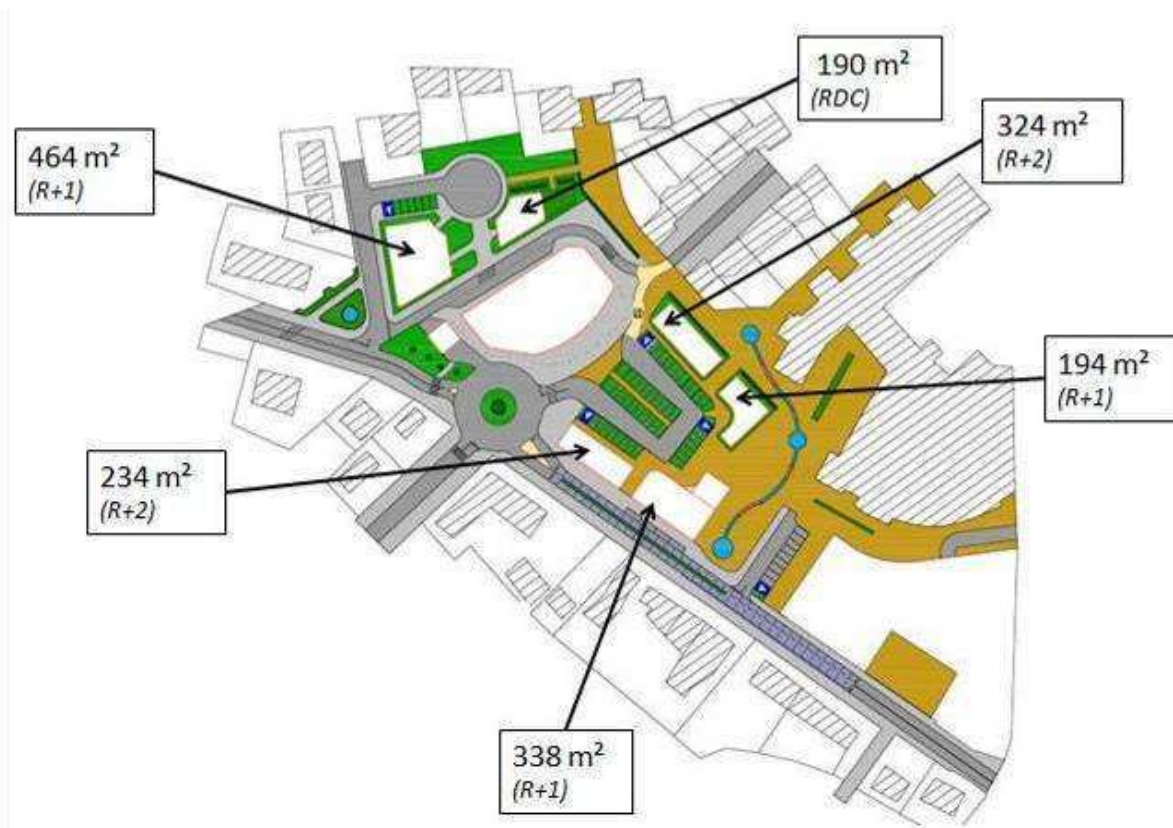


Schéma 28 : Surface de logements Scénario 2

## Les commerces et les services

L'ensemble des bâtiments implantés en R+1 ou R+2 sont disposés à accueillir des commerces ou des services en rez-de-chaussée. Au total, il s'agit de 6 bâtiments pouvant accueillir ces activités avec une surface variant de 80 à 400 m<sup>2</sup>. Ces bâtiments sont un peu dispersés dans le centre-bourg avec des accès directs aux cheminements doux ou bien à des places de stationnement. L'ensemble des commerces et des services auront une ouverture au niveau de la place centrale afin de permettre un accès plus facile entre le parking et les bâtiments. Cependant les bâtiments bordant la rue de Verdun auront également une vitrine sur cette rue. Le septième bâtiment créé au cœur du centre-bourg d'une surface supérieure à 1 000 m<sup>2</sup> accueille le supermarché. Une station service est conservée entre le supermarché et la rue de Verdun de manière à avoir un accès facile pour les automobiles.

La surface pour accueillir ces activités est donc de 2 600 m<sup>2</sup> alors qu'elle est actuellement de 1530 m<sup>2</sup>.

## Les logements

Les logements occupent les premiers et deuxièmes étages de chaque bâtiment créés à l'exception du bâtiment en RDC au nord de la zone. Pour les logements situés dans le centre, l'accès se fait au niveau de la place et les ouvertures sont orientées sur la rue de Verdun, sur la place centrale et sur le mail des Remparts. Chaque logement peut ainsi être orienté vers le sud de manière à recevoir un maximum d'énergie solaire. Pour les logements situés dans la partie haute, l'accès se fait par le chemin séparant les deux bâtiments. Par l'orientation des bâtiments, ces logements peuvent également profiter d'une exposition au sud.

Au dessus de chaque logement on retrouve une toiture terrasse permettant un espace privé supplémentaire pour les résidents. Au niveau de la place des Ecoles, les résidents du logement situé au bord de la rue de Verdun peuvent avoir un accès sur le toit terrasse du bâtiment en RDC qui les touche, ce qui peut leur permettre d'avoir un jardin. **(Photographie 63)**



Photographie 63 : Exemple de toiture terrasse

La répartition des logements selon les bâtiments est la suivante :

- RDC 170 m<sup>2</sup> sur 1 bâtiment
- R+1 980 m<sup>2</sup> sur 3 bâtiments
- R+2 920 m<sup>2</sup> sur 2 bâtiments

Ainsi à partir de cette répartition, on peut estimer un nombre de logements compris entre 21 et 27 variant du T2 au T4 pour accueillir différentes tailles de ménages.

Par cet aménagement, la surface réservée à l'implantation de logements passe de 670m<sup>2</sup> à 2 000m<sup>2</sup> ce qui permet d'accueillir de nouveaux résidents dans le centre-bourg de Boigny sur Bionne.

## Espace public



Fond de carte : Google Earth  
Réalisation : Clément YVERNOGÉAU  
Polytech Tours

Schéma 29 : Espace public Scénario 2

### Espace Public

Le principal espace public est la place des Ecoles qui occupe une surface de 1 500 m<sup>2</sup>. Celui-ci est la zone de rencontre des différents cheminements doux comme le mail des Remparts, le chemin des écoliers ou bien la rue Montesquieu.

La délimitation de la place des Ecoles se fait par un cheminement d'eau qui s'écoule à partir de la jonction entre le chemin des écoliers avec le mail des Remparts jusqu'au bord de la rue de Verdun. **(Photographie 64)** Ce cheminement d'eau permet de créer une barrière physique mais non visuelle entre la place des Ecoles sur laquelle les élèves se retrouvent et l'espace réservé à la circulation automobile. Cet aménagement permet également d'introduire un bruit d'eau rappelant les bords de Bionne avec une ambiance sonore agréable lorsque qu'on longe ou traverse cet espace. Cette place doit pouvoir accueillir les parents d'élèves qui attendent leur enfant à la sortie de l'école. Des aménagements de mobiliers urbains sont donc prévus dans le but de créer un espace de rencontre convivial et agréable. **(Photographie 65)**

La fermeture de la rue Montesquieu permet d'agrandir la place des Ecoles de 260 m<sup>2</sup> en direction de la rue de la Commanderie ce qui permet un accès direct à la Mairie, l'école et aux places de stationnement.



Photographie 64 : Exemple cheminement d'eau



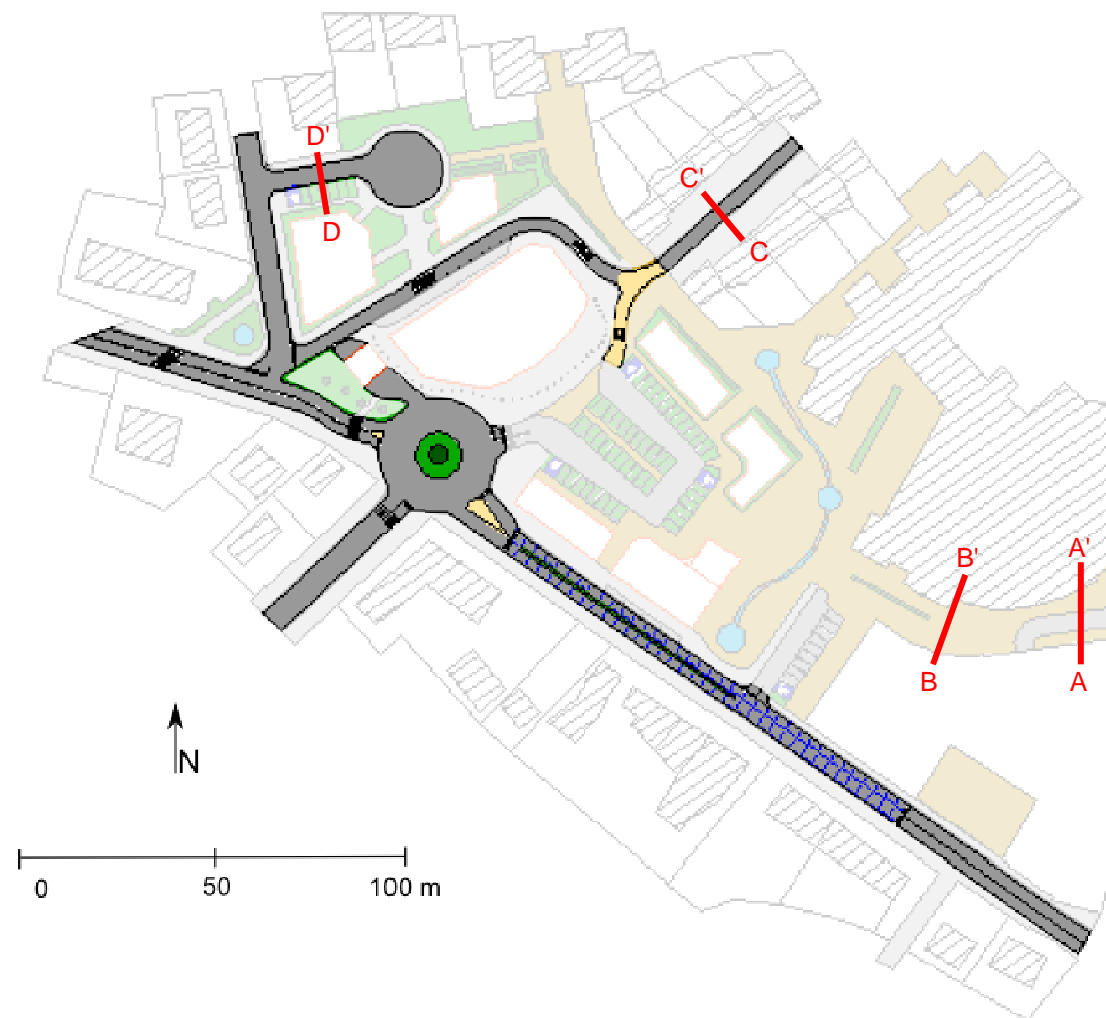
Photographie 65 : Exemple de banc

Source : rocailleur.skyrock.com

Source : <http://www.flickr.com/ikea-de-montpellier>



Voirie



Fond de carte : Google Earth  
Réalisation : Clément YVERNOGÉAU  
Polytech Tours

Schéma 30 : Voirie Scénario 2

Circulation

En ce qui concerne la circulation pour les véhicules motorisés, celle-ci est modifiée au niveau de la rue de Verdun. L'actuel carrefour géré par les feux tricolores est remplacé par un carrefour à sens giratoire (**Photographie 66**). Celui-ci permet un embranchement plus facile de 5 voies arrivant sur ce carrefour : la rue de Verdun vers Saint Jean de Bray, la rue de la Sente aux Veneurs, la rue de Verdun vers Chécy, l'entrée et la sortie pour le parking et l'accès à la station service. Cet aménagement a une emprise de 30 mètres de diamètre et un terre-plein central de 12 mètres de diamètre. Un tel aménagement a été choisi de manière à permettre à tous les véhicules de pouvoir s'insérer dans le flux de circulation et à réduire la vitesse pour les usagers empruntant la rue de Verdun. La dimension des voies arrivant sur le carrefour a une largeur de 3 mètres et seuls les accès vers la rue de Verdun sont équipés d'un îlot permettant d'accentuer la courbe avant de pénétrer sur le carrefour.



Photographie 66 : Exemple de rond point - Epinal

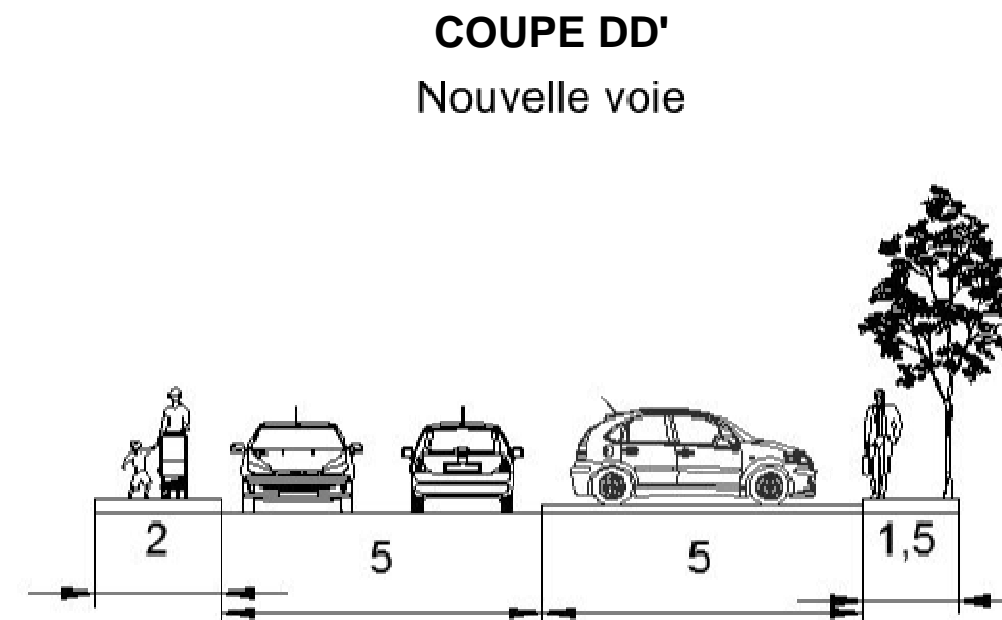
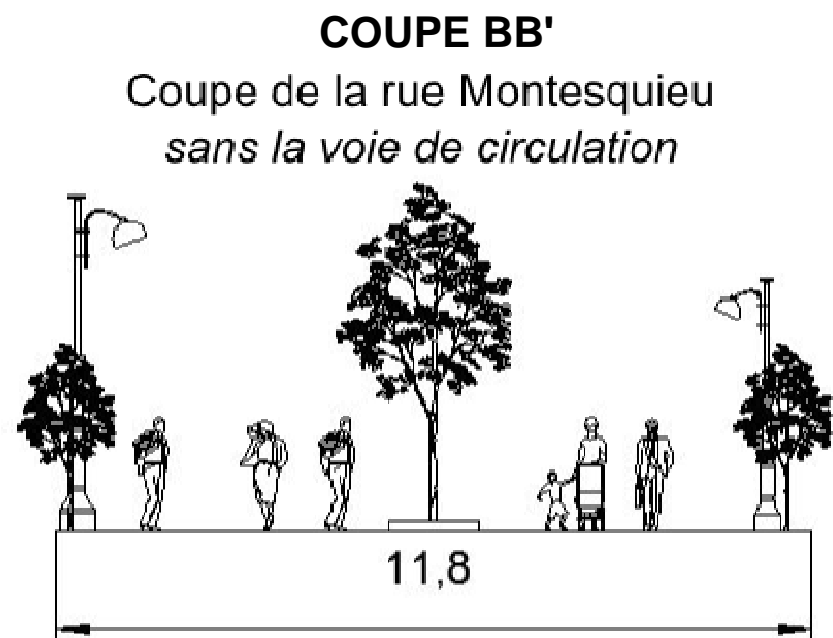
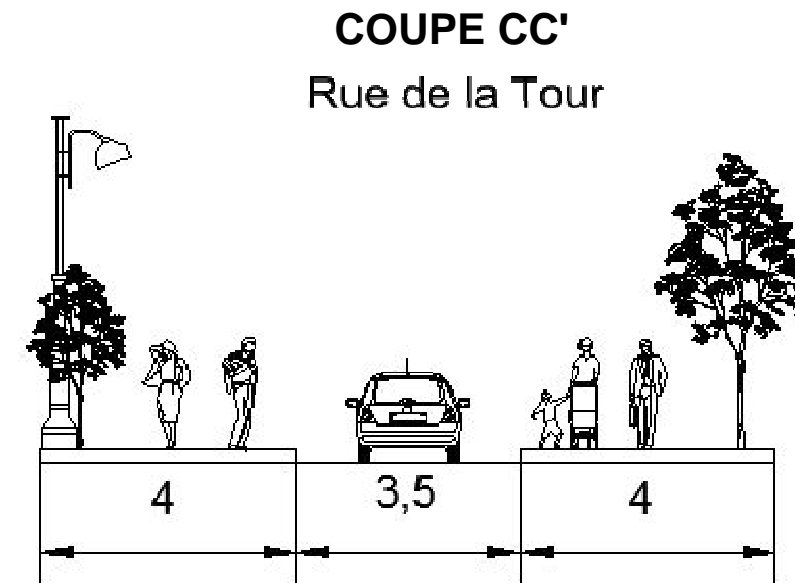
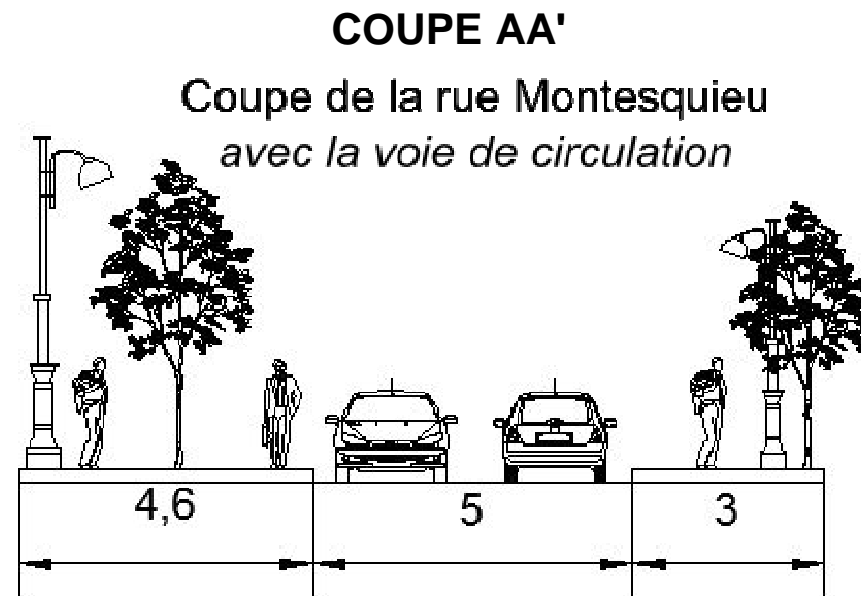
Comme dit précédemment la circulation sur la rue de Verdun est également modifiée, la vitesse est réduite à 30 km/h, pour donner une meilleure sécurité aux cyclistes ou aux piétons voulant traverser cet axe. Pour que cette vitesse soit adaptée, des aménagements sont prévus sur la rue de Verdun comme la création d'un plateau traversant et une végétation séparant les deux voies de circulation. Cependant, la dimension de la voirie est conservée à 6 mètres de manière à permettre le passage des transports en commun. **(Plan 12)**

Au niveau de la rue de Montesquieu, la liaison entre la rue de la Commanderie et la rue de Verdun est fermée. Seul reste un accès depuis la rue de la Commanderie pour se rendre au garage de la mairie. La dimension de cette voie est de 5 mètres. Du fait de la fermeture de la rue Montesquieu, la circulation est déplacée au niveau de la rue de la Tour. Celle-ci est donc prolongée en passant entre le supermarché et les habitations avant de rejoindre la rue de Métairie. Cette voie doit permettre le passage des bus qui ne peuvent plus passer par la rue Montesquieu. La largeur de la voie est donc de 3,50 mètres sur l'ensemble de sa longueur pour une circulation en sens unique de la rue de la Tour vers la rue de la Métairie. Cette voie permet également aux camions de livraison du supermarché de s'arrêter sur un quai qui leur est réservé à l'arrière du supermarché.

Débouchant sur la rue de la Métairie, une nouvelle impasse est créée permettant un accès et un stationnement pour les services et les logements situés dans cette zone. Cette voie est dimensionnée de manière à ce que les usagers puissent se croiser et faire demi-tour au bout de la voie. C'est pourquoi, la largeur de la chaussée est de 5 mètres et que l'espace de retournement a une emprise d'un diamètre de 18 mètres. S'agissant par exemple des bâtiments utilisés par un cabinet de médecin, les ambulances pourront alors déposer le patient devant le bâtiment avant de faire demi-tour.



## Profils en travers type des voies de circulation

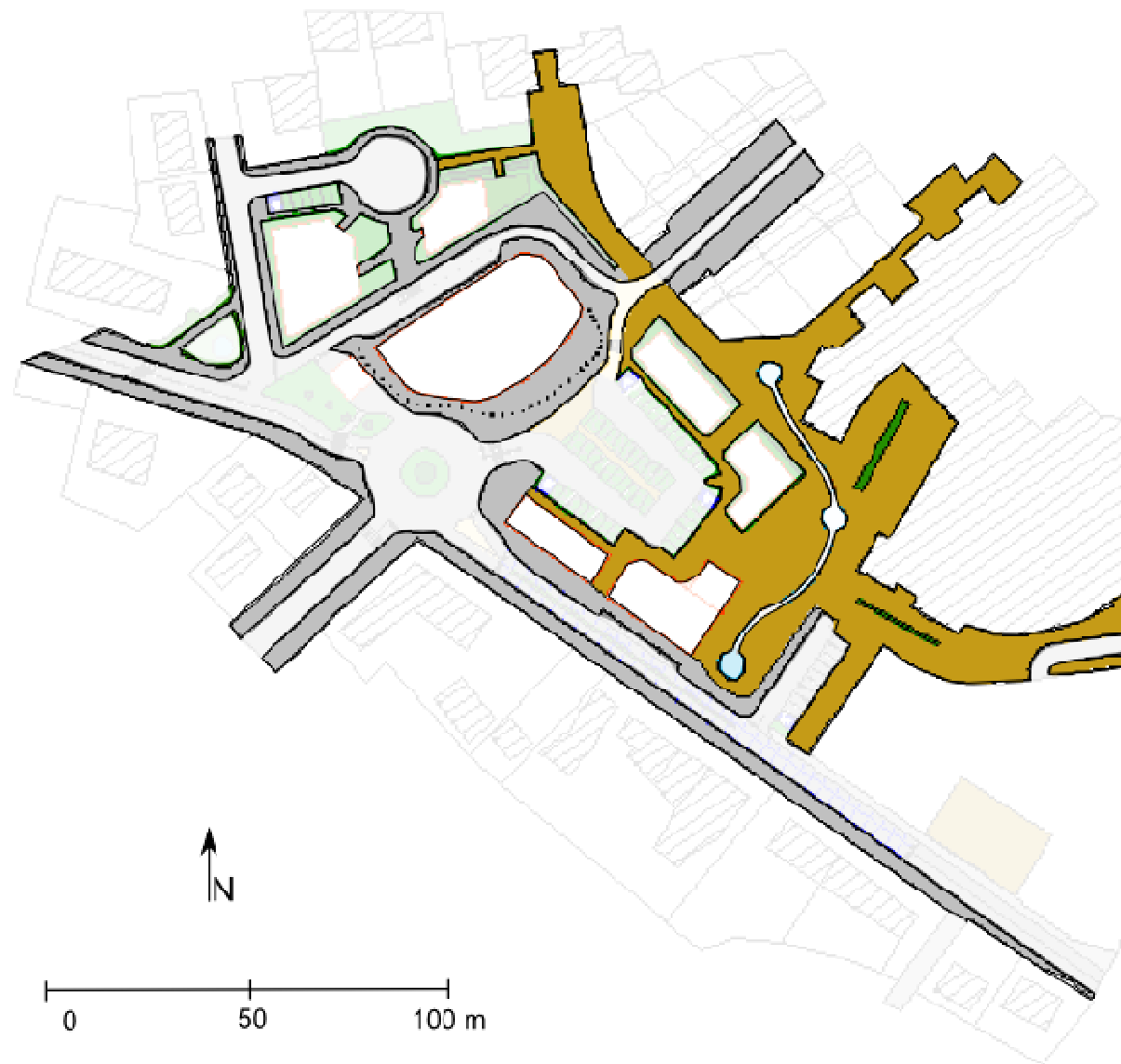


Localisation des coupes Schéma 30 – Page 64

Réalisation : Clément YVERNOGÉAU  
Polytech Tours

Plan 12 : Coupes voirie Scénario 2

## Les espaces piétons



Fond de carte : Google Earth  
Réalisation : Clément YVERNOGÉAU  
Polytech Tours

Schéma 31 : Espaces piétons Scénario 2

En ce qui concerne les cheminements doux, la venelle existante est conservée pour garder une liaison entre les habitations et la place des Ecoles. Cette venelle longue de 100 mètres a une largeur qui varie de 6 à 12 mètres du bas vers le haut. La pente de cette voie est la même que celle de la place : 0,75%. Un nouvel accès au mail des Remparts à l'espace créé derrière le supermarché est créé d'une largeur de 3 mètres et a pour objectif de créer une continuité des cheminements doux.

A partir de la place trois accès sont exclusivement réservés aux déplacements doux. Le premier donne directement sur la place des Ecoles. Les deux autres se trouvent entre les bâtiments, ce sont des passages d'une largeur de 5 mètres pour l'accès vers la rue de Verdun et de 7,50 mètres pour l'accès vers le mail des Remparts. Ces deux derniers passages sont protégés par des verrières faisant la jonction entre les bâtiments.

A travers le parking, l'espace créant la liaison entre le centre commercial et la place des Ecoles est réservé aux piétons. Cependant cet axe coupe à un endroit la voie pour le parking.

Lorsque les piétons doivent cohabiter avec les véhicules motorisés, des trottoirs dont la largeur varie entre 2 mètres et 5,50 mètres leur permettent de se déplacer en toute sécurité à l'écart des voitures.

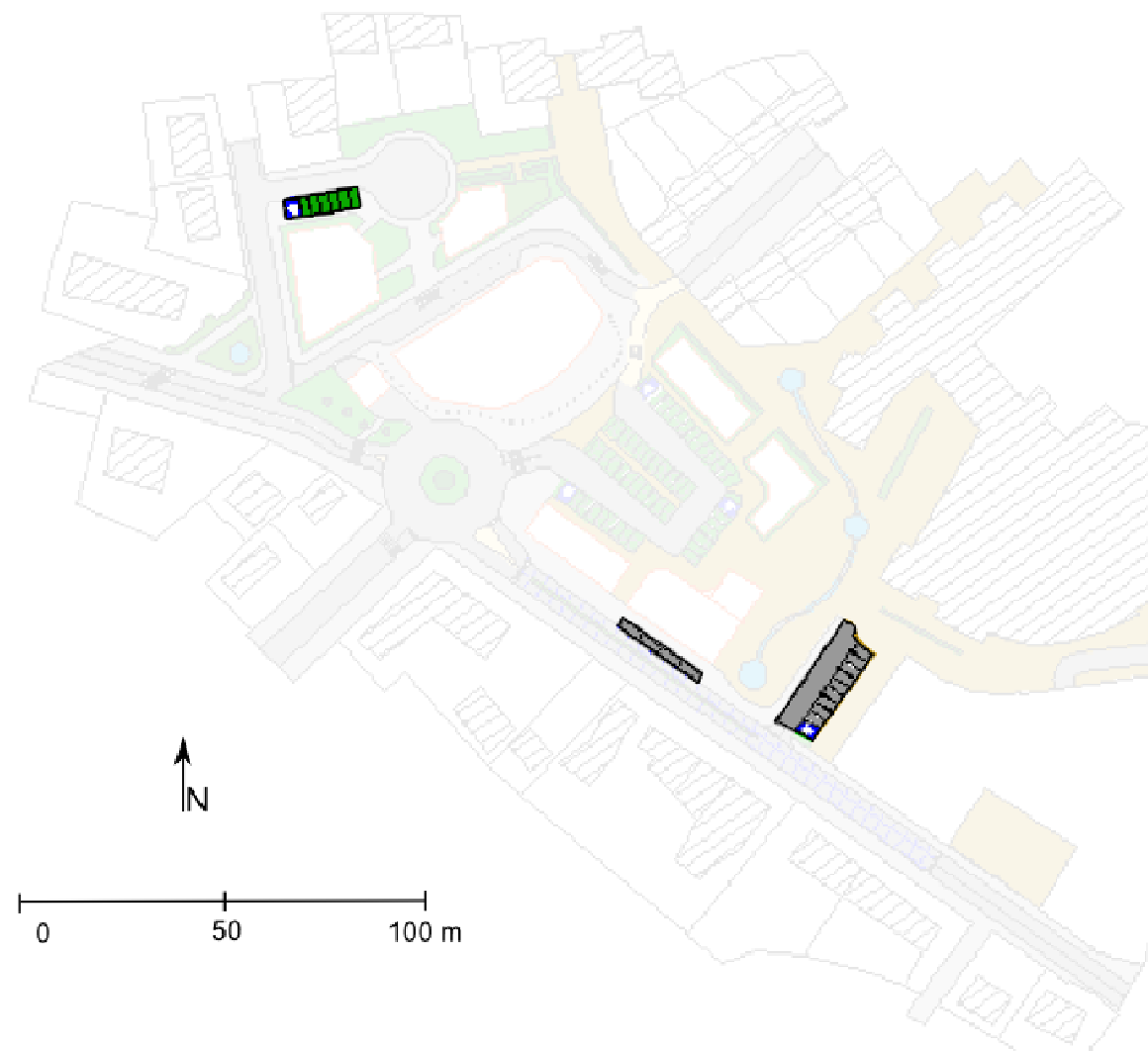
On remarque dans le centre-bourg des aménagements réservés aux déplacements doux et des aménagements pour les véhicules motorisés. L'espace réservé à la voiture se trouve principalement dans la partie haute de l'aménagement alors que la place des Ecoles est un espace réservé aux modes de déplacements propres. Seul au croisement de la rue de la Tour et du mail des Remparts, le cheminement doux rencontre une voie de circulation automobile. Sur cette zone a été mise en place une zone de rencontre : il s'agit de faire cohabiter les déplacements piétons, cyclistes et automobiles de manière à ce que chaque usager puisse circuler. La priorité est donc donnée aux piétons car ce sont les usagers les plus vulnérables. Le sol est recouvert d'un revêtement spécial indiquant aux automobilistes qu'ils traversent une zone de rencontre et qu'ils ne sont pas prioritaires. Sur cet espace, la vitesse est alors réduite à 20 km/h. **(Photographie 67)**



Photographie 67 : Panneau Zone de rencontre



## Offre de stationnement



Fond de carte : Google Earth  
 Réalisation : Clément YVERNOGÉAU  
 Polytech Tours

Schéma 32 : Offre de stationnement Scénario 2

### Stationnement

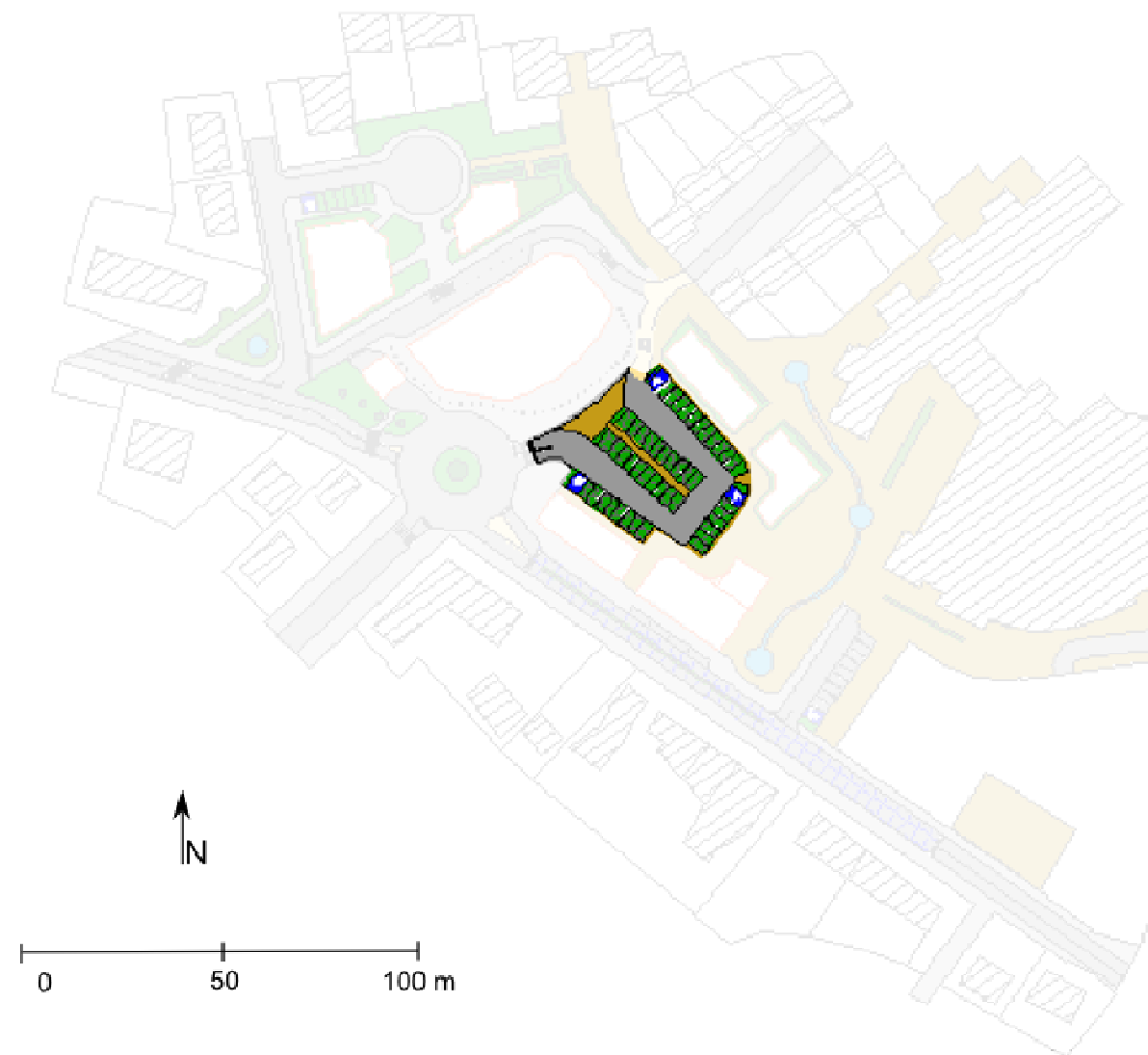
Actuellement l'offre de stationnement à Boigny sur Bionne est intéressante, il est donc important de conserver une offre dispersée dans l'hypercentre répondant aux besoins des usagers. Ainsi plusieurs zones de stationnement ont été créées permettant des utilisations différentes selon l'emplacement et l'heure de stationnement.

Au niveau des bâtiments se trouvant dans la partie haute, 7 places de stationnement dont une pour les personnes à mobilité réduite (PMR) permettent aux habitants de se rendre à leur résidence et d'accéder aux services disponibles. Ces places de stationnement sont en enrobé bitumineux de même nature que la voirie.

Le long de la rue de Verdun 4 places supplémentaires permettent aux personnes en transit de s'arrêter pour se rendre aux différents commerces. Ces places sont utilisées pour des arrêts de courte durée. Elles ont le même revêtement que celui de la voirie.

Face à la place des Ecoles, 10 places de stationnement dont une pour PMR sont créées permettant aux usagers de se rendre à l'école, à la Mairie ou bien aux différents commerces du centre-bourg. Ce sont également des places en enrobé bitumineux.

## Parking végétalisé



Fond de carte : Google Earth  
Réalisation : Clément YVERNOGÉAU  
Polytech Tours

Schéma 33 : Parking végétalisé Scénario 2

La place centrale compte 48 places de stationnement dont 3 pour PMR dispersées à 3 endroits différents du parking. Ces places de stationnement sont végétalisées pour donner un aspect vert à cet espace (**Photographie 68**). Cependant, seules les places de stationnement le sont, la voie de circulation est en enrobé bitumineux car la circulation pourrait dégrader la végétation. Garder un enrobé permet également une meilleure circulation pour les chariots du supermarché. Cet espace de stationnement est un parking mutualisé, il sert pour les usagers des commerces, du supermarché, de l'école et des autres services. Etant fréquenté à différentes heures de la journée, ce parking permet de concilier les besoins en stationnement pour les parents d'élèves, les clients des commerces et les usagers des services.



Photographie 68 : Exemple parking végétalisé

**La présence d'un parking mutualisé dans le centre-bourg permet de réduire à 64 le nombre des places de stationnement tout en répondant aux besoins des usagers.**

Les dimensions des places de stationnement sont identiques pour les places qui sont en bataille : sur le parking, face à la mairie et sur la partie haute. La place mesure 5 mètres sur 2,50 mètres. La voirie pour accéder à ces places de stationnement mesure 5 mètres minimum.

Les places de stationnement situées le long de la rue de Verdun, en créneau mesurent 6 mètres de longueur pour 2 mètres de largeur.



- Les ambiances

- Marquer une identité de ville

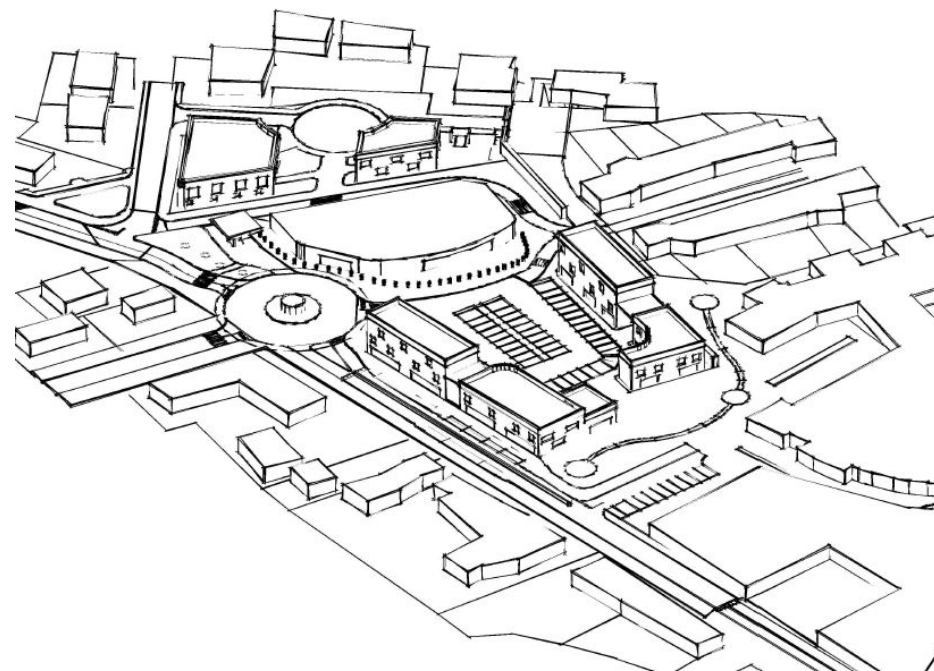
La rue de Verdun est l'axe le plus emprunté de la commune, son aménagement doit donc donner une identité de la commune. L'entrée de ville est marquée par un rond point sur lequel on retrouve des fontaines et de la végétation suivies par une coulée verte séparant les voies de circulation donnant ainsi un aspect naturel à la traversée de la commune. Cette présence végétale fait penser à la proximité de la Bionne et de la forêt. Aménager la rue de Verdun permet de créer une ambiance qui nous attire petit à petit vers la Bionne. Le long de la rue, la végétation peut masquer la présence des bâtiments tout en mettant en valeur les commerces qui bordent la rue.

Des commerces mis en avant dans la traversée du centre-bourg permettant de nous guider vers la Bionne.

- Valoriser les déplacements doux

Par une mise en valeur de la venelle du mail des Remparts, les piétons et cyclistes seront accompagnés par de la végétation tout au long de leur chemin. Des bancs seront mis à disposition des usagers pour pouvoir profiter de cet espace mis à l'écart de la circulation sur lequel passent les enfants en vélo ou les parents accompagnant leur enfant à l'école. La végétation longeant le chemin crée une coupure avec les autres espaces qui communiquent malgré tout à l'aide de petits passages. Lorsque le soleil se couche, la présence de lampadaires permet de rendre le déplacement sur ce chemin sécurisant et agréable.

Au bout de la venelle, au niveau de la place des Ecoles, le chemin est accompagné d'un cheminement d'eau. Le son de l'eau qui coule le long du chemin rappelle les bords de Bionne au cœur du centre-bourg. Cette nature accompagne les usagers dans tous leurs déplacements.



Dessin 6 : Vue 3D Scénario 2

- Créer un espace central dynamique

Sur la place centrale doivent cohabiter tous les usagers : les automobilistes, les piétons, les cyclistes... Cet espace est donc l'endroit où chacun se rencontre mais tout le monde doit avoir sa place. Le parking végétalisé rappelle la présence de la nature dans le centre-bourg tout comme les arbres qui guident les piétons à travers le parking.

Entre les bâtiments, les verrières permettent de changer d'espace, d'être protégé de la pluie tout en apportant de la lumière. Les passages sont mis en valeur soit par de la végétation, soit par un mobilier urbain en harmonie avec le centre-bourg.

Sur les toits se retrouvent les résidents désireux de partager des moments ensemble ou ceux ayant envie de faire du jardin en centre-bourg.

- Un espace de rencontres

La place des Ecoles n'est plus uniquement un endroit sur lequel on vient chercher son enfant et discuter avec les autres parents. La végétation, les bancs permettent de prendre son temps dans un cadre agréable et paisible. Attendre patiemment son enfant sortir de l'école tout en profitant de la perspective vers la rue de Verdun, du bruit de l'eau qui coule derrière le banc. Une aire de jeu à la sortie de l'école permet aux enfants de jouer en attendant leurs parents.

Un espace de rencontre sur lequel les parents comme les enfants sont contents de se retrouver est créé, ainsi qu'un espace sécurisé sur lequel le cheminement d'eau créant une séparation entre la place des Ecoles et la voie de circulation.

- Un espace paisible séparé du cœur du centre-bourg

Cet espace est légèrement séparé du cœur du centre-bourg de Boigny sur Bionne étant donné qu'il se trouve derrière le supermarché. Pour autant, un accès direct lui permet de rattraper le mail des Remparts pour rejoindre la place des Ecoles. De plus, les toits terrasses permettent d'avoir une vue sur le centre-bourg : de la place centrale à la mairie.

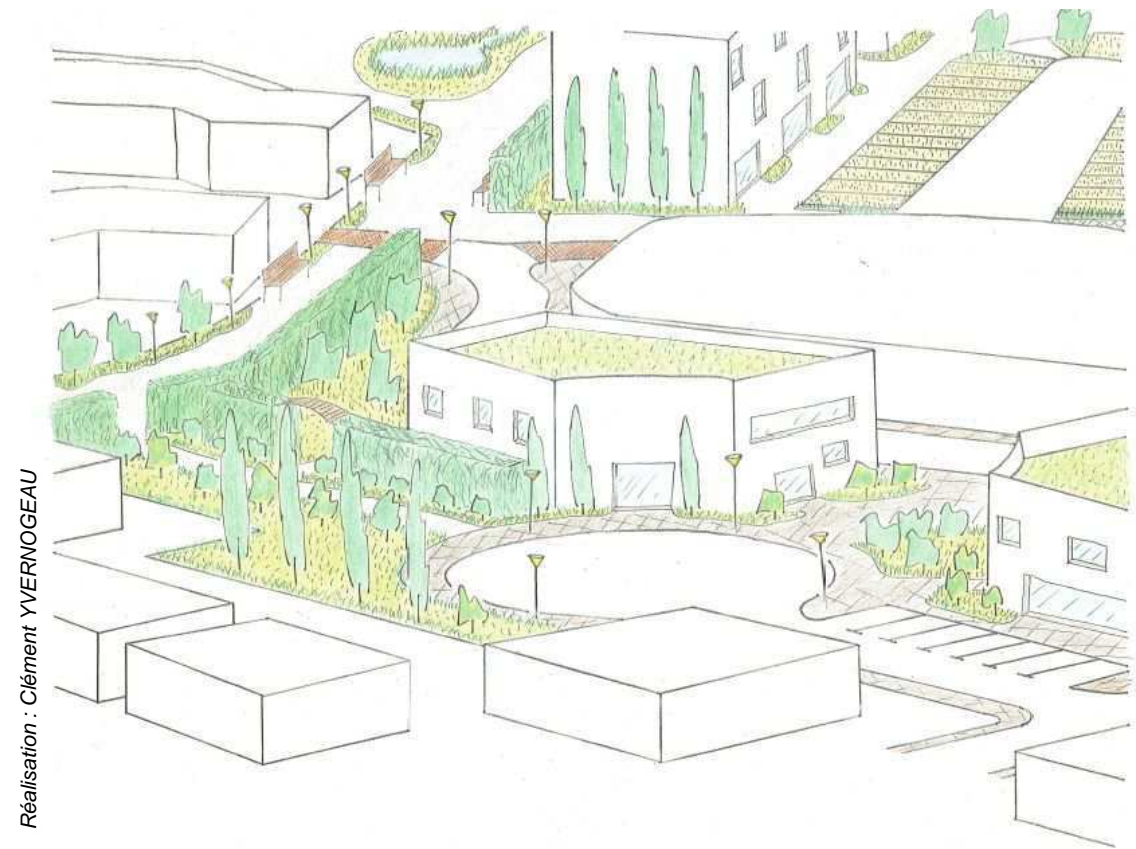
La présence de végétation permet de rendre cet espace plus agréable faisant ainsi une frontière entre le bâti et l'espace public.





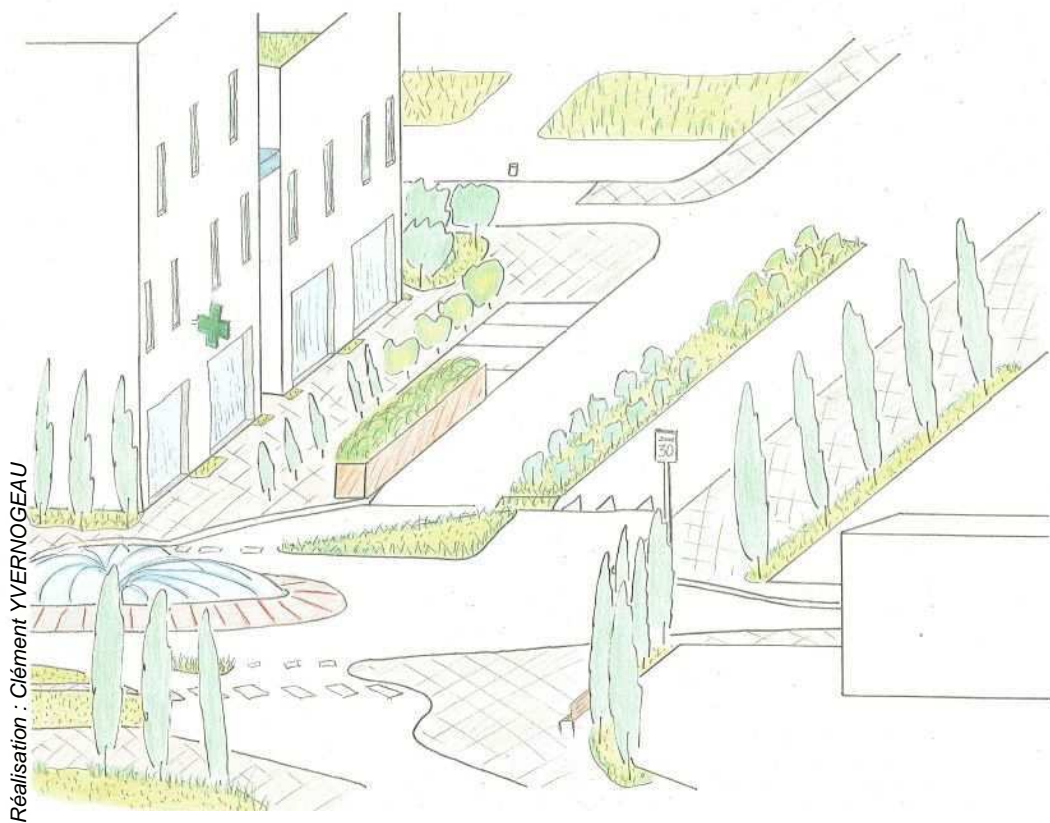
Réalisation : Clément YVERNOGÉAU

**Dessin 7 : Ambiance Place des Ecoles**



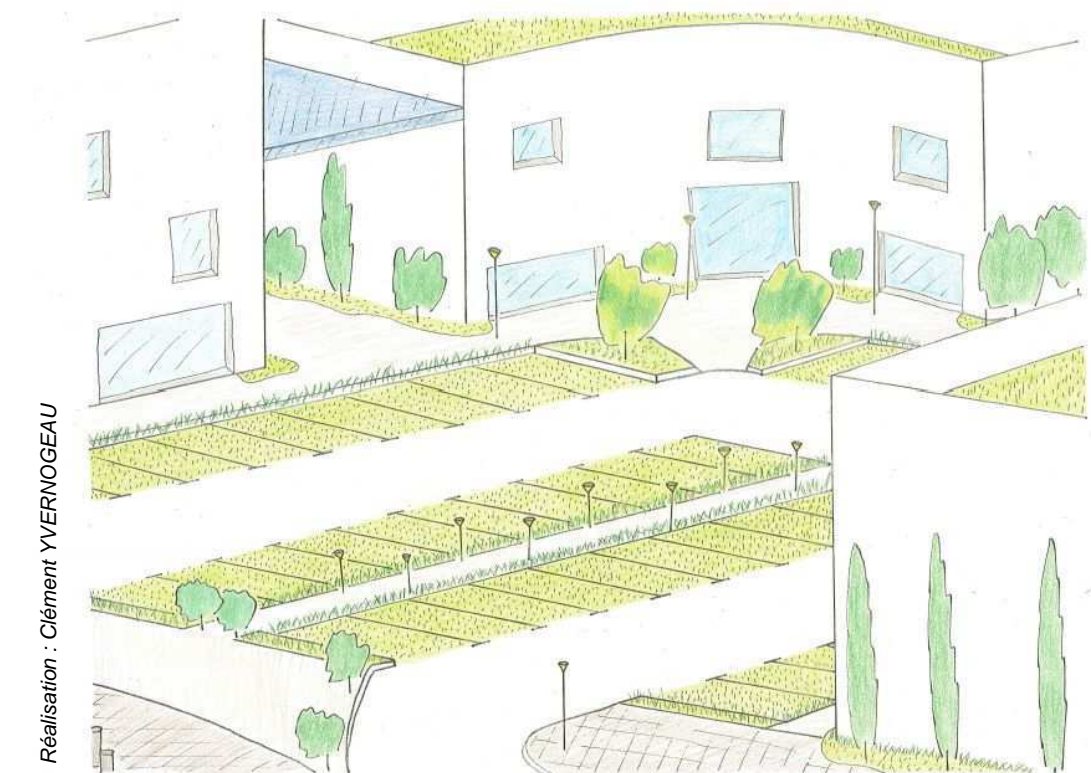
Réalisation : Clément YVERNOGÉAU

**Dessin 9 : Ambiance logements derrière le supermarché**



Réalisation : Clément YVERNOGÉAU

**Dessin 8 : Ambiance rue de Verdun**



Réalisation : Clément YVERNOGÉAU

**Dessin 10 : Ambiance parking végétalisé**



### 4. SCENARIO 3 : UNE COHABITATION RESTRUCTUREE

#### a. Orientation du scénario

Le schéma de principe de ce scénario présente les orientations générales que nous avons souhaité donner à nos aménagements. (**Schéma 34**)

A travers ce scénario, nous avons voulu porter un accent sur l'espace public et sur les liaisons entre les différents pôles que nous avons voulu mettre en place.

Point commun à tous les scénarios, les espaces laissent une place importante au traitement végétal et ce pour plusieurs raisons.

Boigny sur Bionne possède l'ambivalence d'être dans un environnement rural tout en conservant les caractéristiques d'une ville proche d'une grande agglomération.

De ce fait, outre l'aspect urbain donné par l'implantation de logements et la volonté de densification de l'offre d'habitat, l'aspect végétal reste important.

Ensuite, Boigny sur Bionne, encadrée par une forêt remarquable d'un côté et par la Bionne de l'autre, intègre intrinsèquement les notions de trame bleue et trame verte portées par l'agglomération orléanaise et par le grenelle de l'environnement. Il s'agit donc de conforter cet axe de développement du bourg et non de lui porter préjudice par l'instauration de nouveaux aménagements.

Comparé aux scénarios précédents, l'espace est organisé de manière différente. En effet, on observe une dichotomie entre l'espace réservé aux piétons et l'espace consacré aux modes de circulation motorisés.

Dans le cas présent, les aménagements, qu'ils soient de nature commerciale, résidentielle ou publique sont accessibles aux piétons sans avoir à croiser la route du moindre véhicule, à l'exception d'un groupe de logements et de commerces situé le long de la rue de Verdun et pour lequel le franchissement d'une voie de circulation est nécessaire.

Du « pôle médical » présent à l'extrémité haute du schéma jusqu'à la mairie en partie basse, les piétons peuvent cheminer en toute sécurité grâce au réseau de venelles. A ces accès doux, s'ajoute une voirie routière.

On retrouve ici la rue de Verdun, axe majeur traversant de la commune de Boigny sur Bionne.

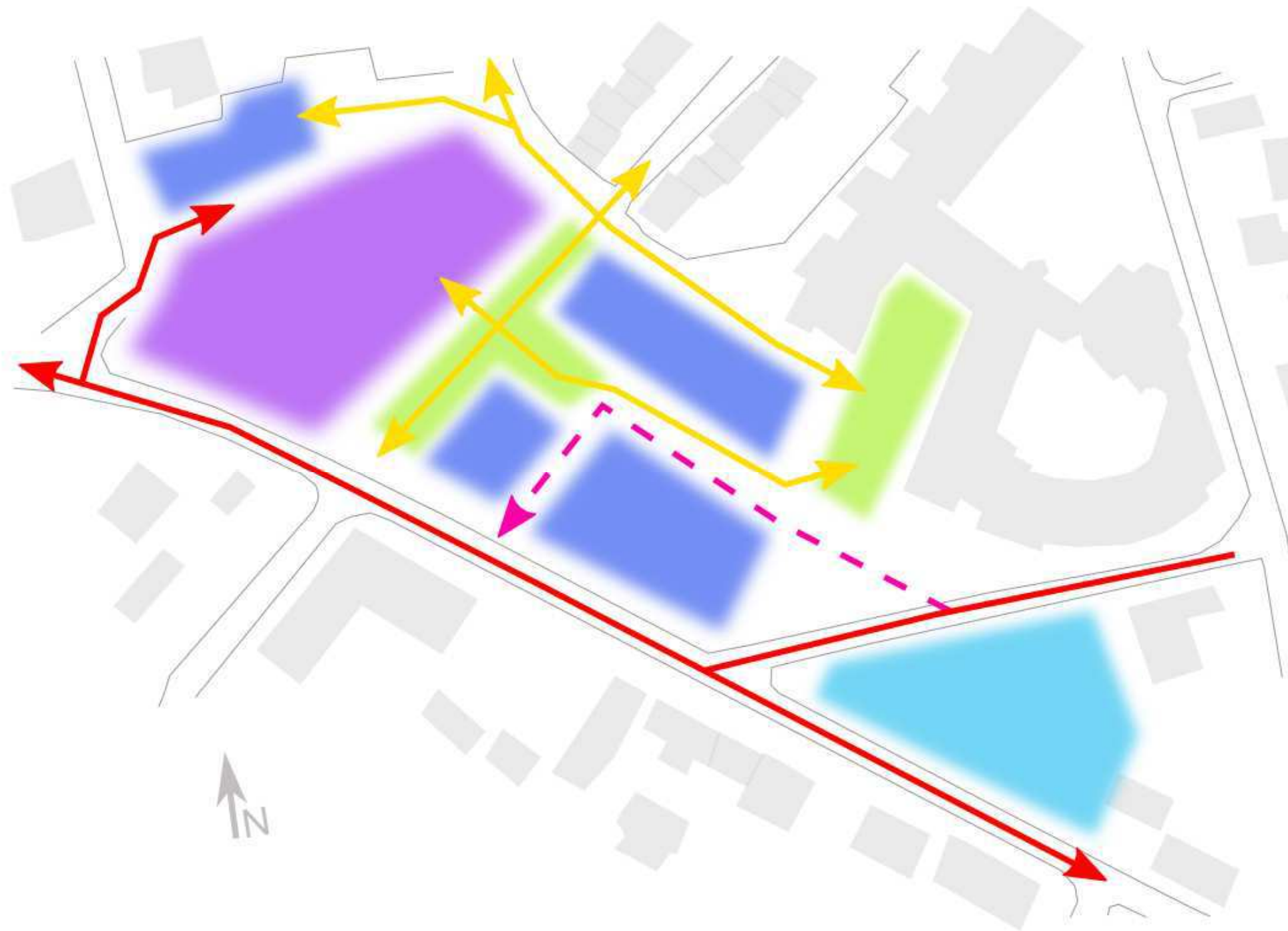
La rue Montesquieu est quant à elle conservée en l'état, toujours en sens unique et permet un accès des voitures à la rue de Verdun.

Un accès est aussi prévu au niveau du centre commercial pour les véhicules des clients ainsi que pour les livraisons.

Les liaisons entre les espaces sont renforcées car un espace ne doit pas fonctionner seulement de manière interne mais avec ceux environnants (si les liaisons sont sécurisantes et claires).

Les liaisons, à impulsion végétale, ont tendance à conditionner l'ambiance des pôles qu'elles relient afin de créer une véritable continuité. Il n'y a pas, dans ce scénario, de rupture entre les espaces, outre la rupture topologique présente entre le pôle commercial du supermarché et les logements en contrebas. Cependant la rupture physique est rattrapée par un jeu de niveau et de végétation qui finalement unit les deux espaces.

SCHEMA DE PRINCIPE :  
*UNE COHABITATION  
RESTRUCTUREE*



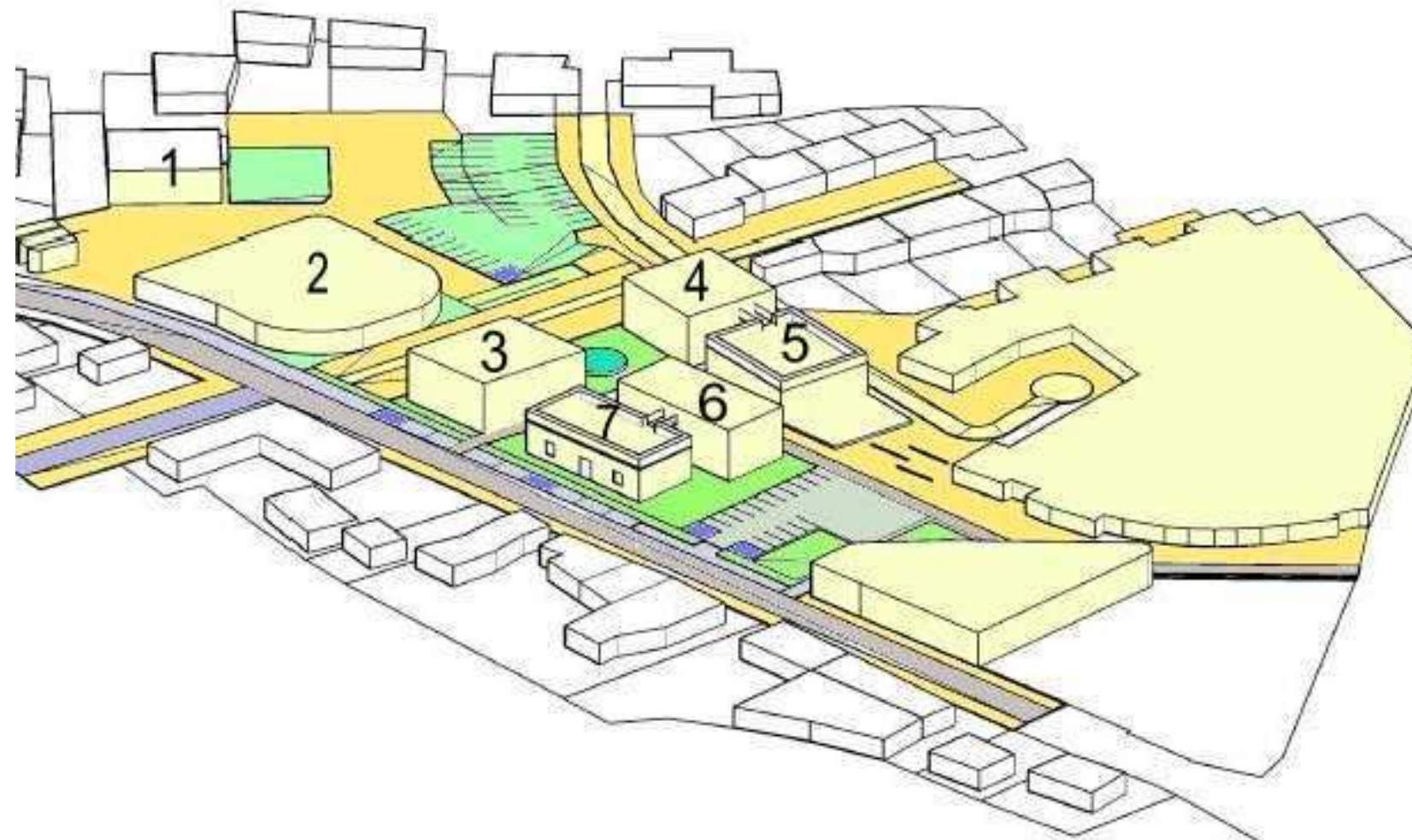
-  Espace Commercial
-  Espace de logements et de commerces/services
-  Espace Mairie
-  Espace public
  
-  Axe routier majeur
-  Axe piéton majeur
-  Axe routier à créer

Réalisation : Maxime YONNET - Polytech'Tours  
Fond de plan : Google Earth

Schéma 34 : Schéma de principe : Une cohabitation restructurée

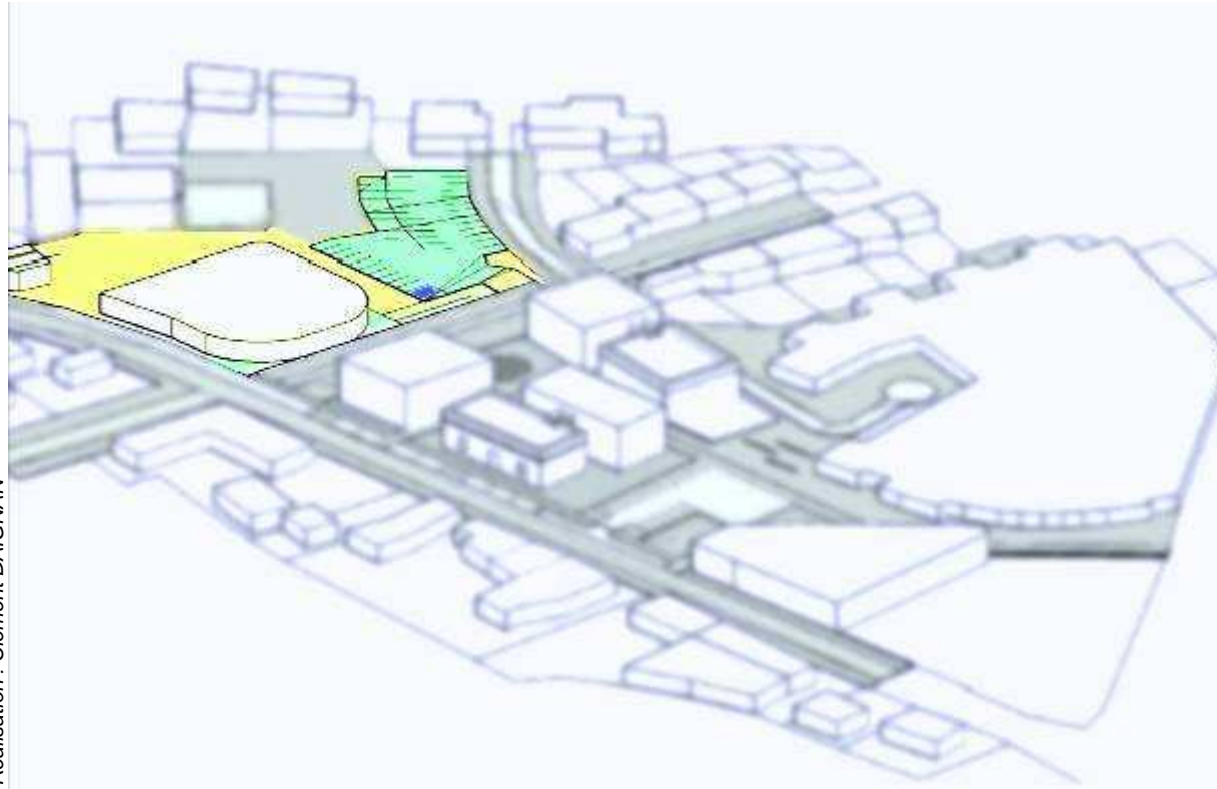


b. Aménagements



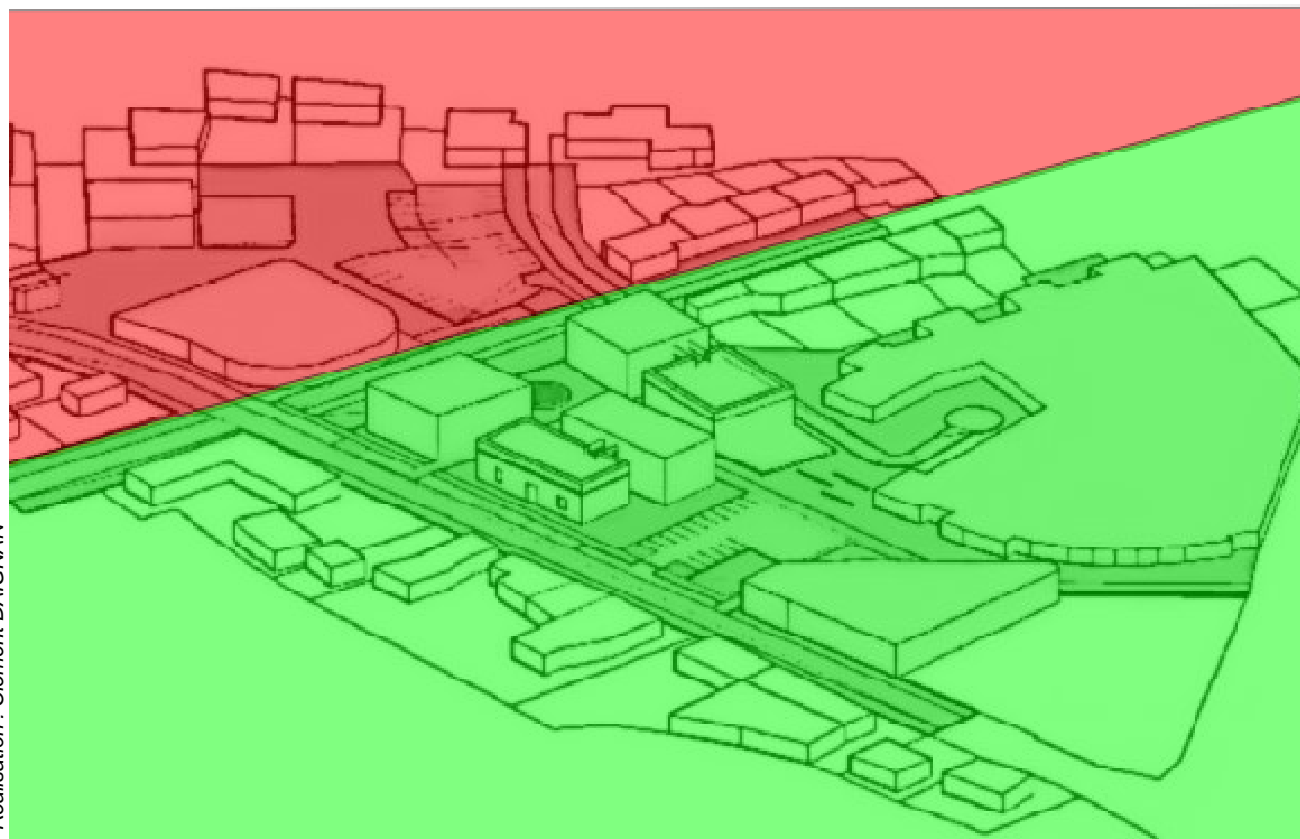
Réalisation : Clément DAIGNAN

Schéma 35 : Vue 3D générale Scénario 3



Réalisation : Clément DAIGNAN

Schéma 36 : Supermarché Scénario 3



Réalisation : Clément DAIGNAN

Schéma 37 : Rupture de niveau Scénario 3

- Description de l'espace du centre-bourg

### Commerces, services et logements

Tout d'abord, nous retrouvons un plateau qui comprend le supermarché (« 2 » sur le schéma 35), d'une surface de 1170m<sup>2</sup> et le parking végétal sur le haut de la rue de Verdun, ainsi que des logements, occupés au rez-de-chaussée par les médecins (« 1 » sur le schéma 35).

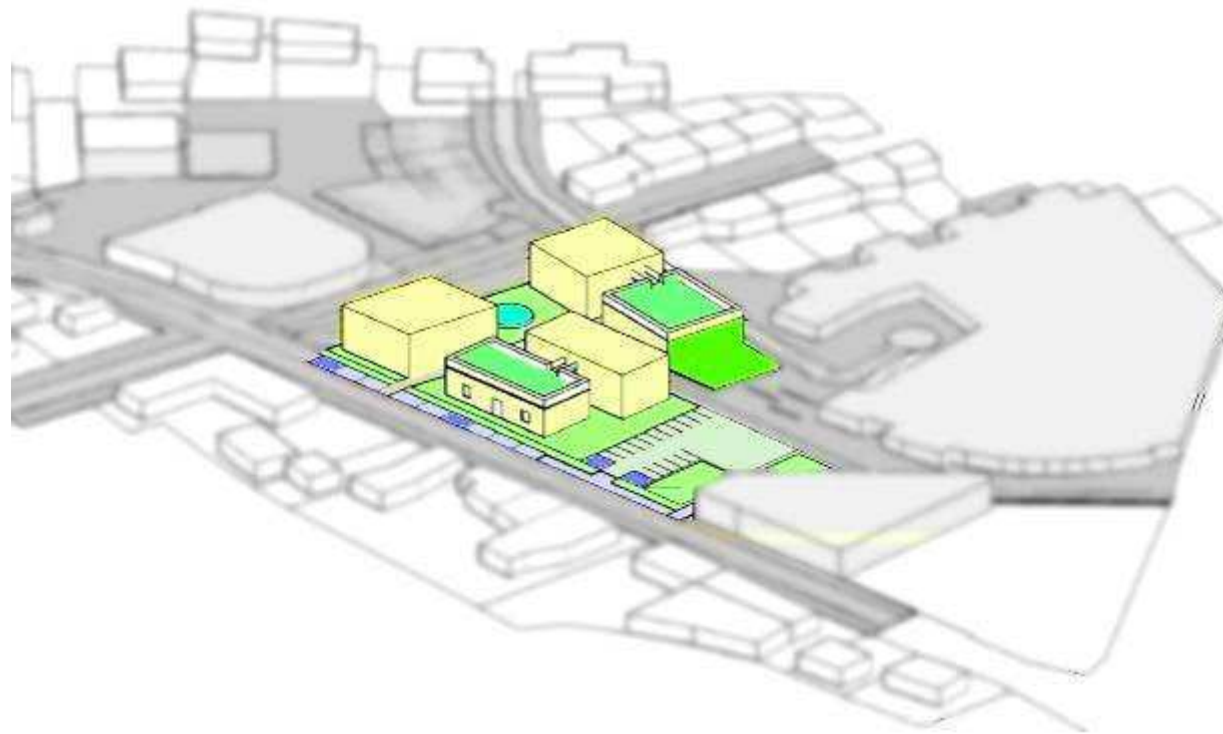
Le supermarché a été déplacé pour se retrouver aux abords de la rue de Verdun, se rendant plus visible et permettant la construction d'un parking unique, végétal, offrant une liaison directe avec les venelles présentes en contrebas.

Le bâtiment 3 possède une surface au sol de 250 m<sup>2</sup>, en R+1. Nous avons alors 250m<sup>2</sup> consacrés à une activité de service (2 médecins ou 1 médecin et une autre activité), à proximité des infirmières libérales et 250m<sup>2</sup> de logement.

Une rupture franche s'opère alors entre cette zone et le reste de l'hypercentre en contrebas (**Schéma 37**). Les deux espaces sont reliés par une rampe d'accès pour les personnes à mobilité réduite ainsi que par un escalier. Cette rupture franche permet de prendre en compte la différence de niveau du sol.



## HYPERCENTRE : UNE DYNAMIQUE A CONFORTER



Réalisation : Clément DAIGNAN

Schéma 38 : Espace de logements Scénario 3



Source : ouestfrance-irmo.com



Source : habiterdd.miciblogs.com

Photographie 69 : Exemple logement - Rives St Joseph Nantes Photographie 70 : Exemple de passerelle

La zone basse comprend les nouveaux bâtiments (logements et commerces), les espaces publics (aire de jeux, place des Ecoles) ainsi que les services.

Tous les anciens bâtiments présents dans l'hypercentre sont détruits et de ce fait les édifices créés sont respectueux des nouvelles normes environnementales en terme d'organisation, d'orientation (sud /sud-est) et de consommation énergétique. **(Photographie 69)**

Nous retrouvons alors cinq nouveaux bâtiments. Les bâtiments 3, 4 et 7 (Schéma 35) seront composés de commerces et de services en rez-de-chaussée et de logements dans les parties supérieures.

Le bâtiment numéro 3 possède une emprise au sol de 329m<sup>2</sup> et est édifiée en R+2. Nous retrouvons donc 329m<sup>2</sup> de surface commerciale ou de service, et 658m<sup>2</sup> de surface habitable.

De dimensions presque similaires, nous retrouvons le bâtiment numéro 4 en contrebas du parking végétal du supermarché. Il a une emprise au sol de 339m<sup>2</sup> et est édifié en R+2 également. Nous avons donc une surface commerciale ou de service de 339m<sup>2</sup> et 678m<sup>2</sup> de logement.

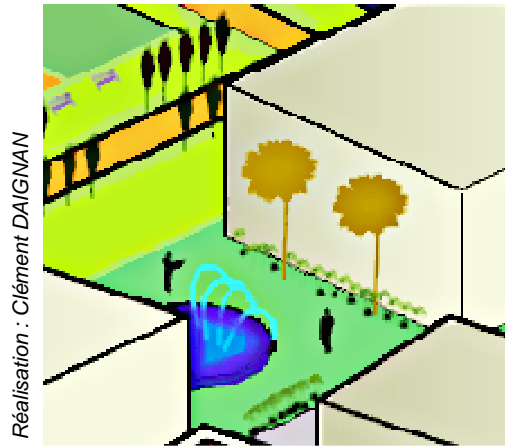
Le dernier bâtiment mixte est le numéro 7, aligné au bâtiment numéro 3 le long de la rue de Verdun. Il possède une surface au sol de 291m<sup>2</sup> et est édifié en R+1. Nous retrouvons donc ici 291m<sup>2</sup> de surface commerciale et de service, et une surface équivalente de logement.

Enfin les édifices 5 et 6 sont voués exclusivement à l'habitation, respectivement en R+1 et R+2. D'une emprise au sol de 295m<sup>2</sup> pour le bâtiment numéro 5 et de 291m<sup>2</sup> pour le bâtiment numéro 6, ils offrent à eux deux 1463m<sup>2</sup> de logement.

Par ailleurs les bâtiments 4 et 6 en R+2 sont respectivement reliés aux bâtiments 5 et 7 en R+1 par l'intermédiaire d'une passerelle de 3 mètres de long et de 2 mètres de large **(Photographie 70)**. En effet, les toits 5 et 7 sont des terrasses végétales, vouées à devenir de véritables jardins de ville accessibles aux propriétaires et locataires des bâtiments en R+2.

Au sein de l'hypercentre, l'offre totale de logement est de 3049m<sup>2</sup> et l'offre commerciale et de service est de 2129m<sup>2</sup>.

Par l'implantation de ces bâtiments l'espace bâti passe donc de 20% à 21,3%, ceci signifie que l'on peut augmenter le nombre de logements, densifier la population sans pour autant accroître de façon exagérée l'emprise au sol. Cela permet d'aérer l'espace bâti. On passe de 8 logements à 40 logements environ.



Réalisation : Clément DAIGNAN

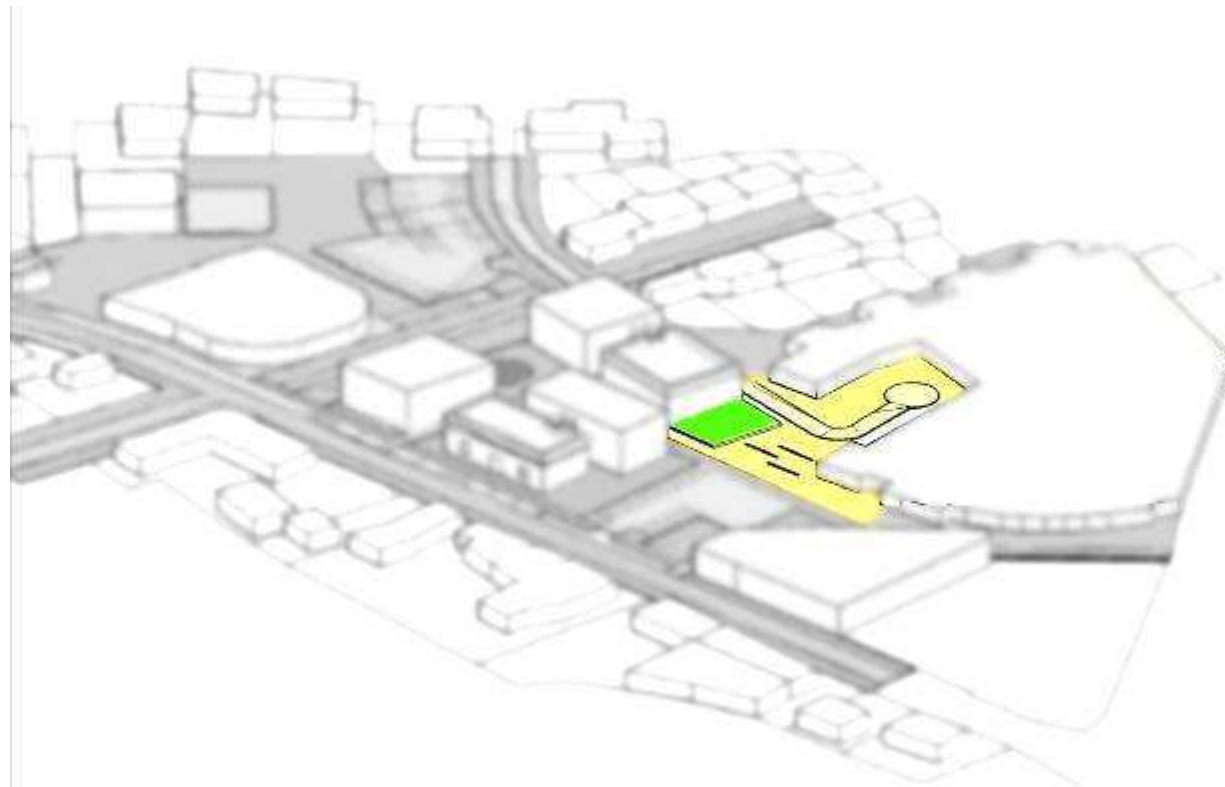
Schéma 39 : Espace public Scénario 3

### Espaces publics

Entre le bâtiment 3 et le bâtiment 4 (Schéma 35) nous retrouvons un espace public de passage (liaison entre la partie haute et la partie basse de l'hypercentre) mais également de rencontre. En effet la présence d'une fontaine, de bancs et d'un environnement végétal seront autant de facteurs qui feront que les passants ou habitants pourront se retrouver dans une ambiance conviviale au milieu de leurs courses ou lors d'une simple promenade.

De même, la place des Ecoles est conservée car elle est le véritable lieu de rencontre du centre-bourg de Boigny sur Bionne, lorsque les parents vont chercher leurs enfants. Néanmoins cette place est retirée afin de créer une démarcation entre cette espace sécurisé où les enfants peuvent circuler librement et les voies roulantes à proximité, notamment grâce à une chicane végétale et à un revêtement au sol spécifique.

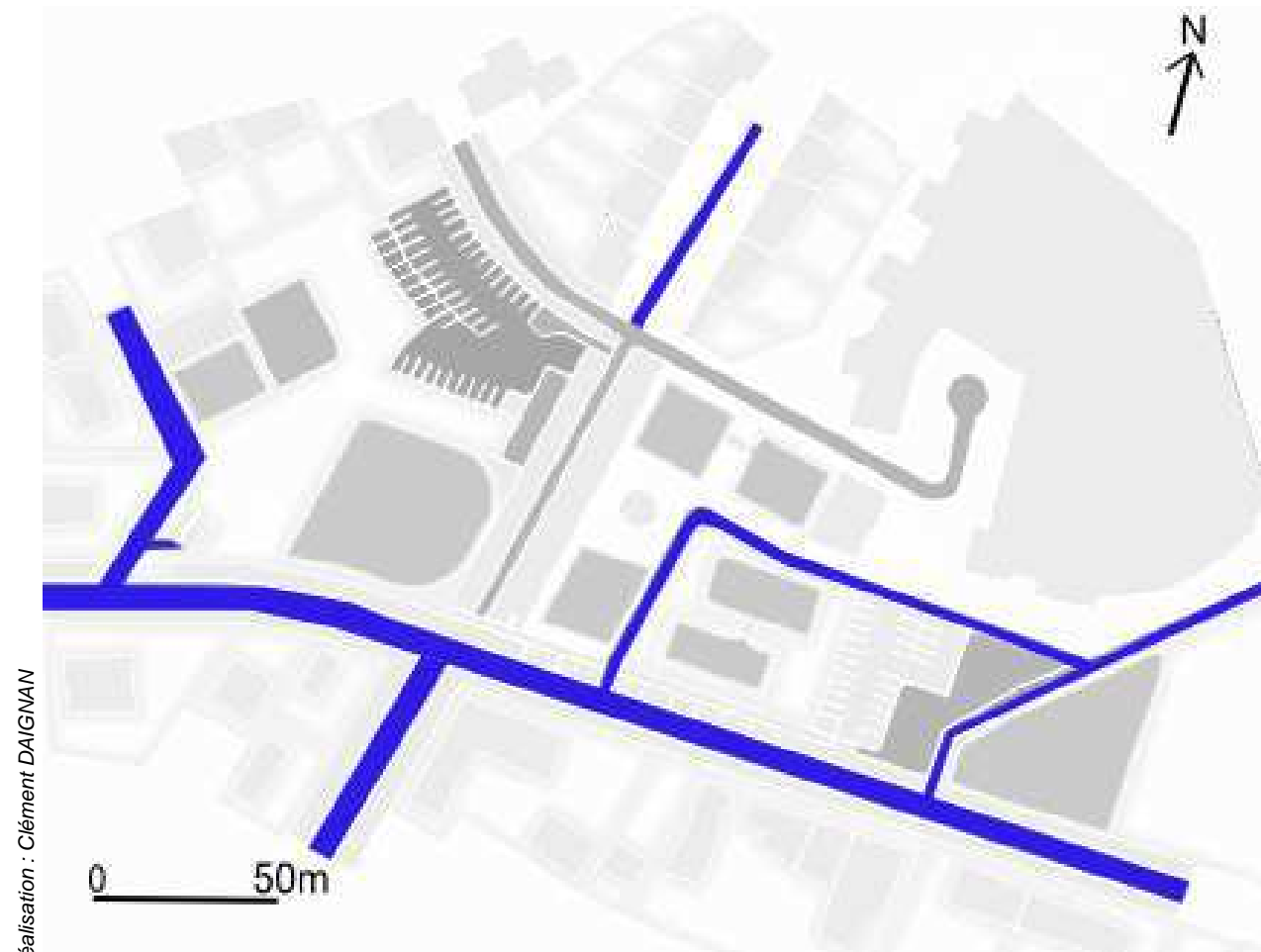
En complément de la place des Ecoles, une aire de jeux a été créée. D'une surface de 200m<sup>2</sup>, elle s'intègre parfaitement à la zone de logement et à la place des Ecoles. Elle permet aux élèves et autres utilisateurs d'évoluer dans un environnement sûr, puisque celle-ci possède des modules de jeux de qualité et est délimitée par une haie.



Réalisation : Clément DAIGNAN

Schéma 40 : Place des Ecoles Scénario 3





Réalisation : Clément DAIGNAN

Schéma 41 : Circulation Scénario 3

### Circulation

Dans le cas de ce scénario, le feu tricolore de la rue de Verdun est conservé tel qu'il existe actuellement. Son phasage semble importante puisqu'elle permet de réguler les flux au niveau de la place des Chevaliers de Saint-Lazare. En effet le pont de la Bionne ne possède qu'une bande roulante pour les deux sens de circulation. Or ce sont les automobilistes dans le sens Verdun - Pont qui sont prioritaires. Le feu crée donc une pause dans le flux de voitures qui permet aux véhicules non prioritaires de passer le pont.

La rue de Verdun est modifiée, comme dans chacun des scénarios, afin de la rendre plus sécuritaire. La vitesse y est réduite à 30km/h afin d'encourager une conduite apaisée des conducteurs. La création d'un plateau traversant et la séparation des deux voies par une haie fleurie de faible hauteur conforteront ce sentiment de quiétude et appuieront les intentions environnementales et civiques de cette voie majeure de Boigny sur Bionne.

La « coulée verte » mise en place revêt aussi une fonction symbolique. Elle est la liaison entre la forêt du parc de la Charbonnière et la Bionne. Cet aménagement s'inscrit parfaitement dans la politique « trame bleue, trame verte » de l'agglomération orléanaise.

La rue Montesquieu est conservée presque à l'identique, si ce n'est qu'elle rejoint la rue de Verdun de manière perpendiculaire permettant ainsi la création d'un parc de stationnement.



Plan 13 : Coupe AA' nouvelle axe de circulation Scénario 3 et sa localisation

Un deuxième axe, parallèle à la rue de Verdun est créé.

D'une largeur de 3 mètres, cette bande roulante permet le passage d'automobiles et de bus. Elle sera empruntée par les personnes sortant du parking, par les bus ainsi que par les riverains et n'a donc pas vocation à être une voie de circulation importante. La vitesse sur cette voie sera limitée à 30 km/h également. **(Plan 13)**



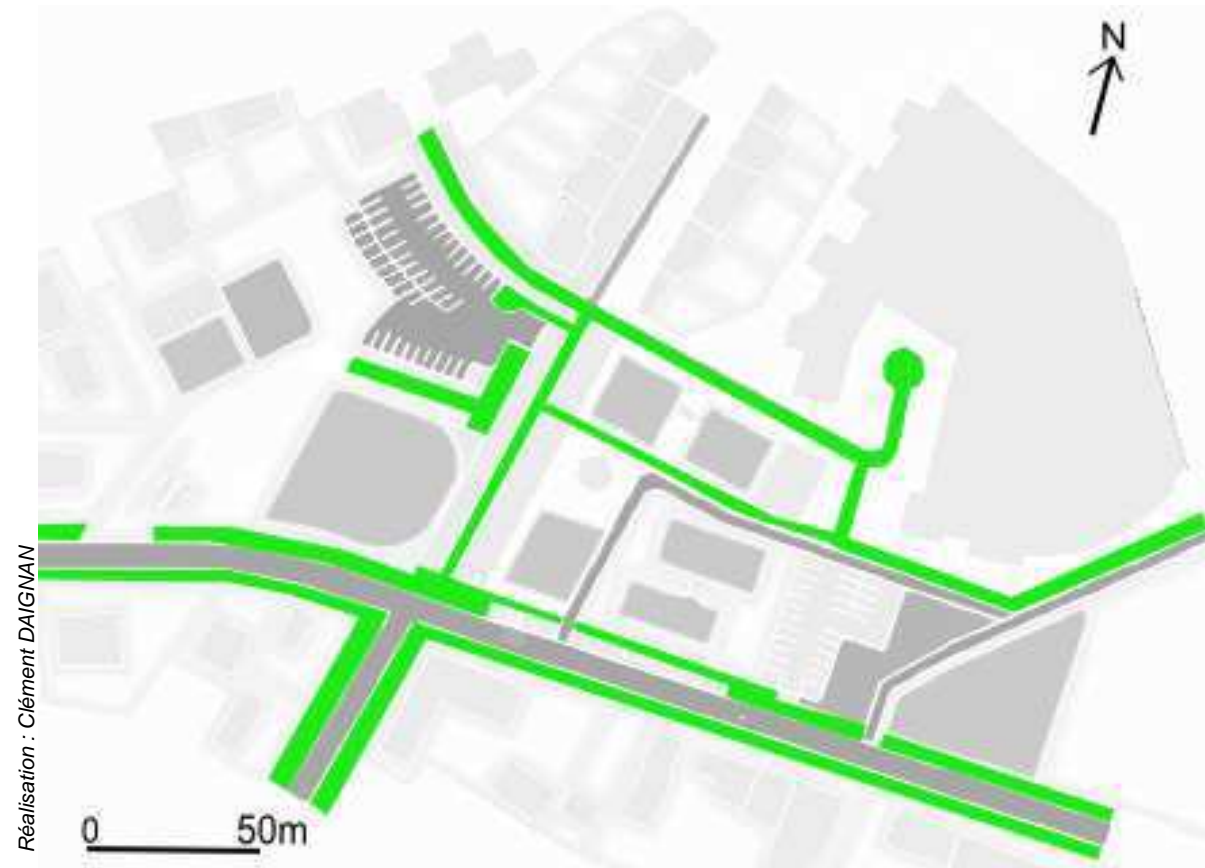
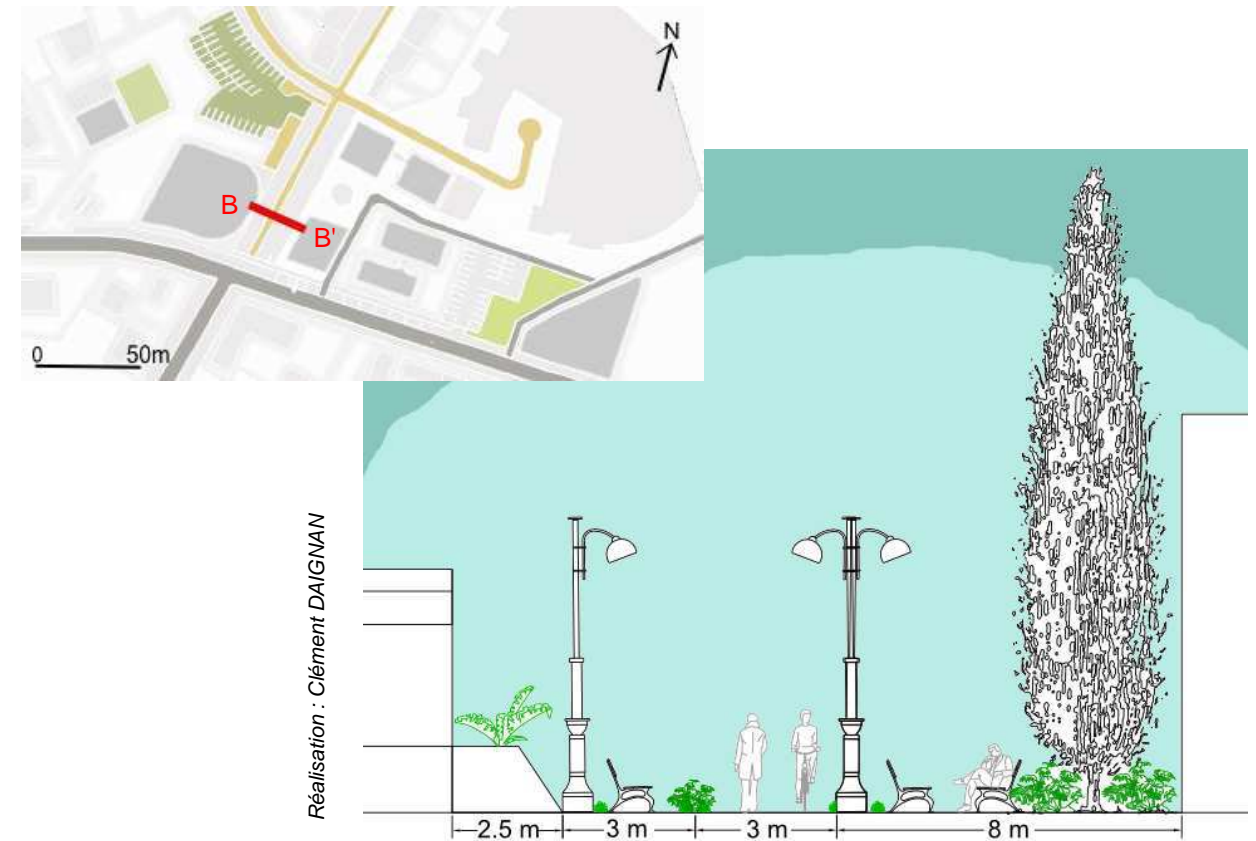


Schéma 42 : Cheminement doux Scénario 3



Dessin 11 : Ambiance rue de la Tour Scénario 3

Concernant les cheminements doux, le réseau de venelles est conservé en l'état. Un nouvel axe piéton est créé entre la rue de la Tour et la rue de Verdun, permettant la traversée des piétons et vélos en toute sécurité (**Plan 14**). L'ambiance y est aussi apaisée pour permettre un cheminement calme et reposant.



Plan 14 : Coupe BB' rue de la Tour Scénario 3 et sa localisation

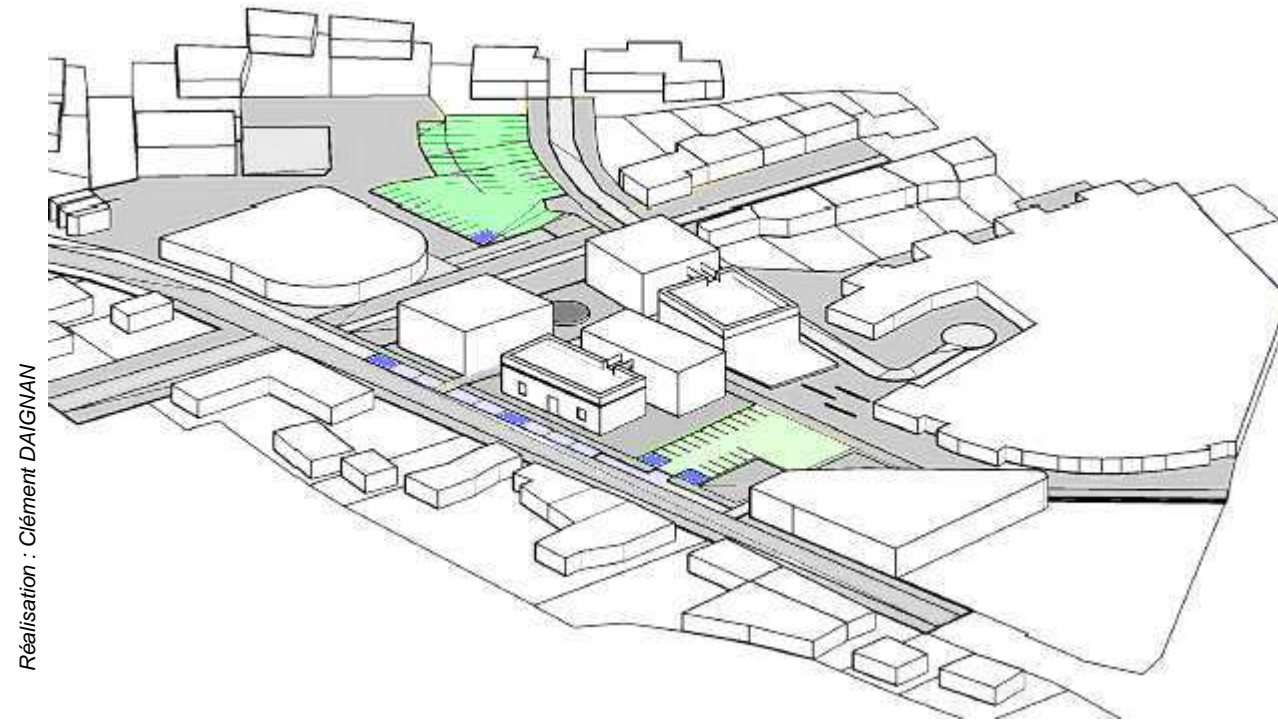
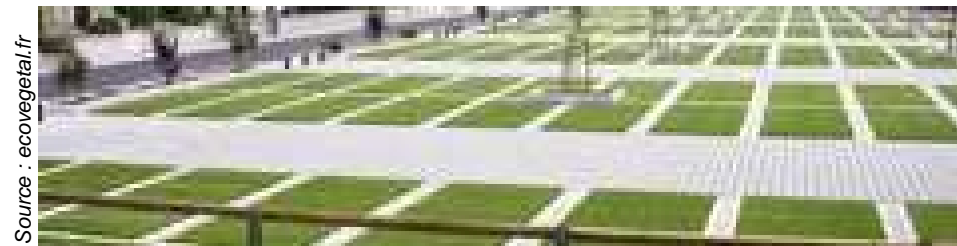


Schéma 43 : Parking végétalisé Scénario 3



Photographie 71 : Exemple parking végétalisé

### Stationnement

Au sein de l'hypercentre, trois zones de stationnement sont présentes. La première composée de 50 places dont 2 places pour les personnes à mobilité réduite se situe derrière le supermarché. Il s'agit d'une zone de stationnement végétale qui permet de stationner tant pour aller faire ses courses au supermarché que pour rejoindre les commerces en contrebas ou pour accéder à l'école. **(Photographie 71)**

Un deuxième parc de stationnement est créé en face de la place des Ecoles comptant 28 places dont 2 places pour PMR.

Enfin 8 places de stationnement dont une place pour les personnes à mobilité réduite sont créées le long de la rue de Verdun en face des vitrines des commerces nouvellement implantés.

Ceci porte l'offre de stationnement à 86 places au sein de l'hypercentre.

De plus, pour un gain de place et pour qu'elles leur soient exclusivement réservées, les riverains possèdent des parkings privés semi enterrés sous les logements et n'auront donc pas à recourir aux autres places de stationnement.



### Les ambiances

Le traitement végétal apporte de l'apaisement, une sensation de bien-être et de bien vivre qui transparait dans chacun des aménagements.

L'idée motrice a été de créer un centre uniforme.

L'uniformité n'est pas à voir ici comme un handicap qui induirait une conformité des aménagements, sans initiatives, mais plus comme un trait de caractère de l'hypercentre.

Tous les aménagements, aussi singuliers soient ils, seront reliés les uns aux autres par un « tissu vert », sorte de structure végétale, d'assise écologique pour le développement urbain.

Le fonctionnement du centre-bourg et les nouveaux aménagements donnent une ambiance à l'hypercentre de Boigny sur Bionne. Les espaces publics de liaison ou de rencontre, les venelles, le cheminement des piétons, vélos, voitures ont été pensés pour donner un caractère apaisé au centre-bourg.

Le parti pris de créer un milieu végétal, de favoriser des déplacements doux au sein du bourg, d'instaurer une échelle humaine aux déplacements et à la rencontre ont donné du sens et de la cohérence aux aménagements qui maillent l'hypercentre. L'ambiance revêt ici une valeur rythmique qui impulse une vitalité.

La place des Ecoles est en activité lors des ouvertures et fermetures de l'ensemble scolaire puis ce sont les zones de commerce et de service qui prennent le relais durant la journée. C'est ce rythme qui a aussi tendance à structurer la vie de l'hypercentre et de ce fait donner une certaine couleur à l'atmosphère.

Du matin, quand les parents déposent les enfants, au soir, période de débauche, Boigny sur Bionne retrouve un rythme de vie lent et apaisé, propre à une ville de cette dimension, où ça et là, les passants vont effectuer quelques courses, profiter des places assises autour de la fontaine ... Puis le dynamisme revient par vagues

La forme urbaine donnée à travers ce scénario permet d'amortir cet apport humain, de conserver le caractère calme de la commune. Ce n'est pas la commune qui se plie à l'augmentation du flux mais le flux qui sait se faire plus lent lorsqu'il pénètre dans la commune. La traversée de Boigny sur Bionne devient alors un moment d'accalmie dans la cadence soutenue d'une journée type.

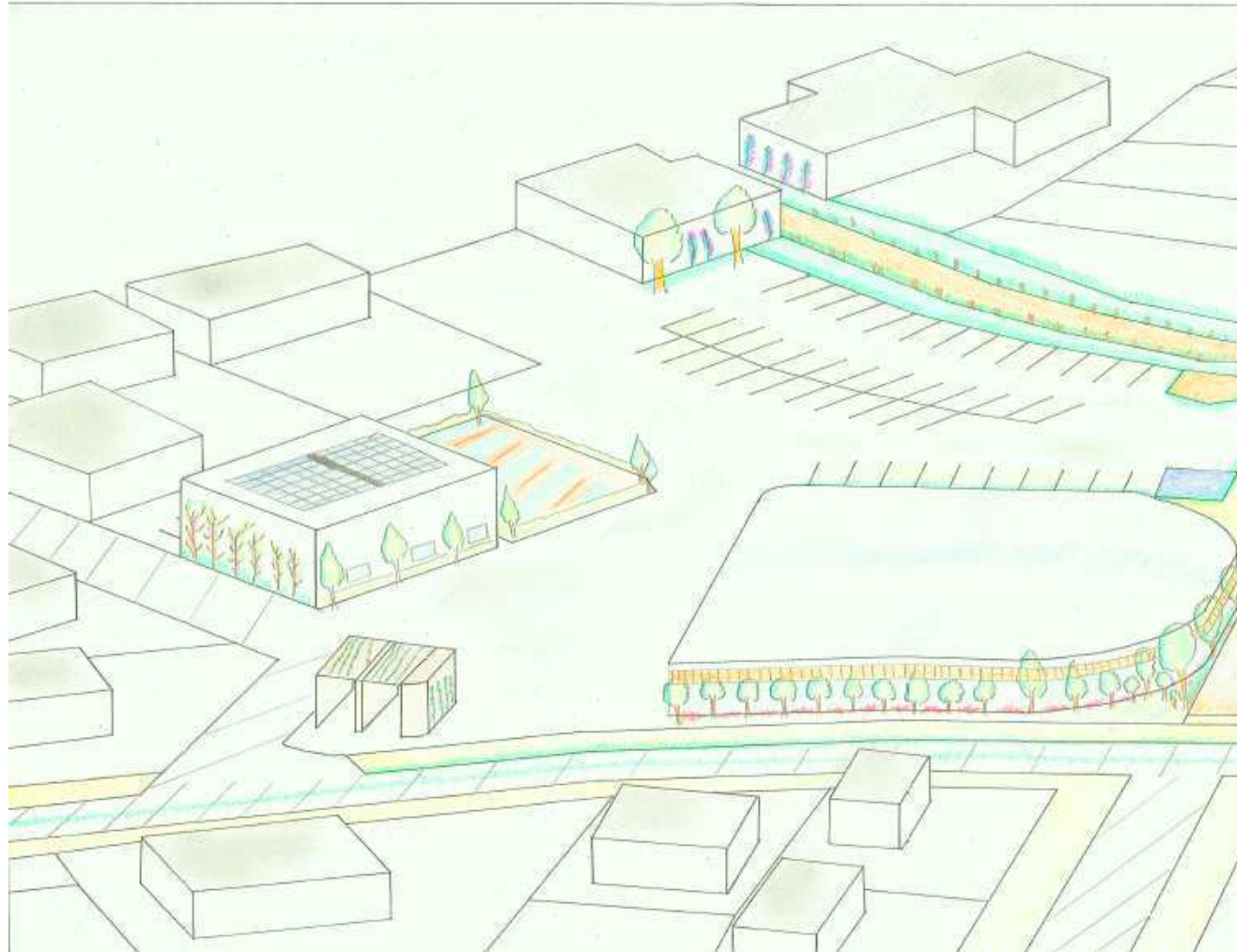
Par l'intermédiaire de sa configuration, de son traitement végétal, de ses commerces et de la sécurité de ses espaces, l'hypercentre permet de créer une véritable respiration urbaine.

Le lieu s'habille alors d'une atmosphère particulière, plus complexe qu'une simple ambiance.

L'important n'est pas ici la manière dont on jouit du centre-bourg, ce serait plutôt la manière dont on le vit.

Le ressenti de Boigny sur Bionne ne relève donc pas simplement de la manipulation urbanistique ou de la planification sociale, elle relève de l'invention personnelle, de l'interprétation que chacun se fera du centre-bourg dans lequel il évolue.

Nous transformons des contraintes inhérentes au fonctionnement d'un centre-bourg (encombrement de la circulation, temps d'attente dans les commerces ou services...) en situations vivables.



Réalisation : Clément DAIGNAN

Dessin 12 : Vue supermarché



Réalisation : Clément DAIGNAN

Dessin 13 : Vue place des Ecoles



**D.RECAPITULATIF DES SCENARIOS**

	Etat actuel	Scénario 1 : une traversée orientée	Scénario 2 : une centralité rayonnante	Scénario 3 : une cohabitation restructurée
Surface totale des logements :	<b>750 m<sup>2</sup></b>	<b>2799 m<sup>2</sup>(+ 273 %)</b>	<b>2122 m<sup>2</sup>(+ 183 %)</b>	<b>3049 m<sup>2</sup> (+ 306 %)</b>
Nombre de logements possible :	8 logements	entre 35 et 40 logements	entre 21 et 27 logements	entre 35 et 40 logements
Surface commerciale : commerces et services de proximité supermarché  TOTAL	864 m <sup>2</sup> 780 m <sup>2</sup> <b>1532 m<sup>2</sup></b>	1593 m <sup>2</sup> 1575 m <sup>2</sup> <b>3168 m<sup>2</sup>(+ 106 %)</b>	1554 m <sup>2</sup> 1116 m <sup>2</sup> <b>2670 m<sup>2</sup>(+ 74 %)</b>	911 m <sup>2</sup> 1170 m <sup>2</sup> <b>2129 m<sup>2</sup> (+ 39 %)</b>
Nombre de places de stationnement :	<b>163</b> places dont 3 PMR	<b>104</b> places dont 7 pour PMR	<b>69</b> places dont 4 pour PMR	<b>86</b> places dont 5 pour PMR
Linéaire commercial	<b>100 m</b>	<b>128 m</b>	<b>147 m</b>	<b>97 m</b>
Linéaire de voirie créée	-	<b>170 m</b>	<b>314 m</b>	<b>235 m</b>
Surface bâtie	<b>1930 m<sup>2</sup></b>	<b>3600 m<sup>2</sup>(+ 86 %)</b>	<b>2860 m<sup>2</sup>(+ 48 %)</b>	<b>2630 m<sup>2</sup>( + 36 %)</b>

Tableau 2 : Récapitulatif des scénarios

- Commentaire général

Du fait des nombreux espaces vides et places de stationnement, la surface destinée aux logements est considérablement augmentée dans les 3 scénarios. Ainsi, suivant les scénarios, le nombre de logements varie entre 20 et 40. La capacité des places de stationnement est diminuée car elle est aujourd'hui largement sous-exploitée. En contrepartie, le parking en sous-sol pour les résidents des nouvelles constructions sera privilégié.

De même, la surface commerciale dans les 3 scénarios a été considérablement augmentée, suite aux souhaits des commerçants d'agrandir leurs locaux mais aussi pour faire face à l'arrivée de nouveaux habitants.

- Comparaison

Le scénario 1 possède la surface bâtie la plus conséquente, ce qui permet d'avoir une offre de logements et de surfaces commerciales importante. Il possède également le plus grand nombre de places de parking car il y en a deux : un pour le supermarché et un autre, végétalisé, pour couvrir les besoins de l'ensemble du centre-bourg. Le linéaire de voirie nouvellement créé est faible car il y a juste l'entrée, la sortie et la circulation dans le parking qui sont en béton bitumineux.

Le scénario 2 est celui qui possède le moins de surface d'habitation. Il fait davantage place à la circulation. D'ailleurs, c'est ce scénario qui possède le linéaire de voirie créée le plus important. Le nombre de places de stationnement est le plus faible, du fait que le parking créé soit mutualisé. Le commerce occupe également une place très importante, d'ailleurs la longueur de la vitrine commerciale est la plus imposante et la surface commerciale est conséquente.

Le scénario 3 est le plus dense, l'emprise au sol des bâtiments est la plus faible mais la surface d'habitation est la plus élevée. C'est pour cela que la surface commerciale en RDC est moindre. Néanmoins, celle-ci est augmentée par rapport à l'état actuel. Le linéaire de voirie nouvellement créée est en deuxième position (grâce à la création d'une nouvelle voie de circulation).



# PLACE DES CHEVALIERS DE SAINT LAZARE : UNE ENTREE DE BOURG A AFFIRMER

*La place des Chevaliers de Saint Lazare est un espace primordial dans l'organisation du centre-bourg de Boigny sur Bionne, du fait de sa position en entrée de bourg et par son rôle de carrefour charnière. Cet espace doit être affirmé et sécurisé.*

- A. ANALYSE D'UN CARREFOUR CHARNIERE
- B. TROIS ENJEUX POUR LA PLACE SAINT LAZARE
- C. AMENAGEMENT

## A. ANALYSE D'UN CARREFOUR CHARNIERE

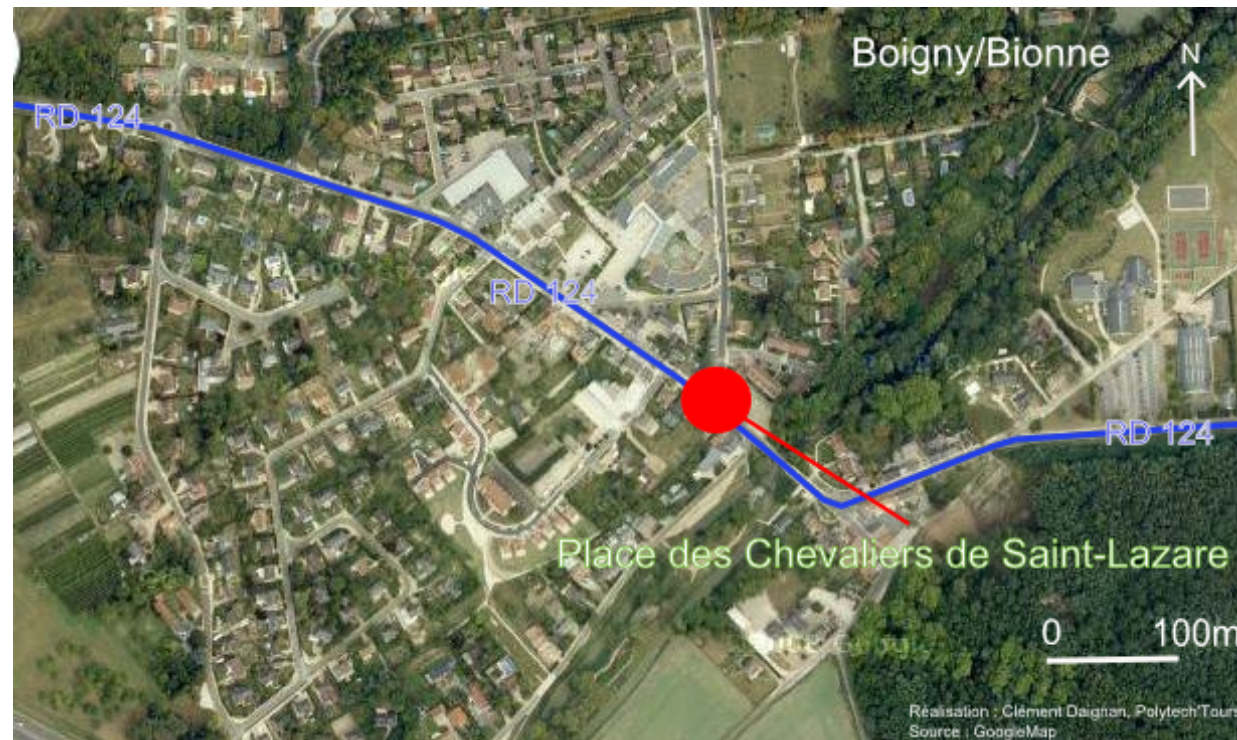


Schéma 44 : Localisation Place des Chevalier de Saint Lazare

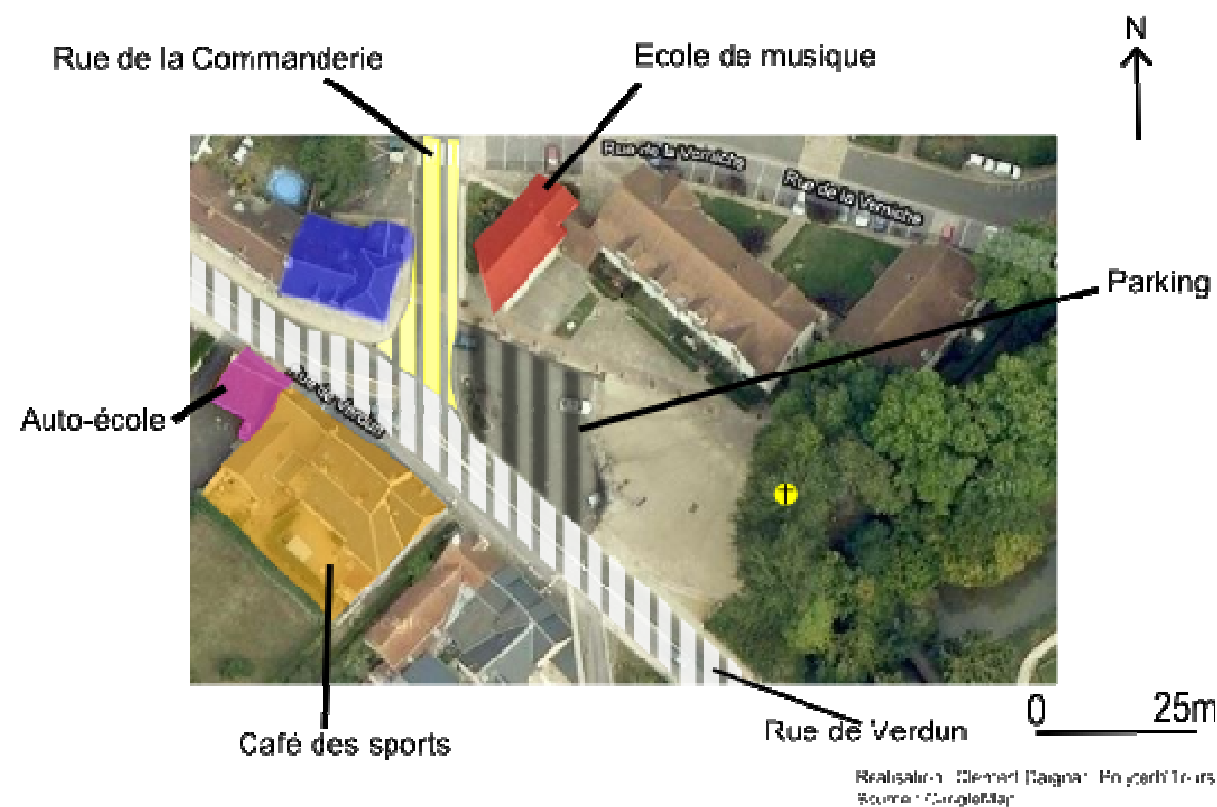


Schéma 45 : Organisation de la place Saint Lazare

### 1. UNE PLACE A L'ACTIVITE CYCLIQUE

#### a. Plan de situation

La place des Chevaliers de Saint-Lazare se situe au croisement de la rue de la Commanderie, de la rue de Verdun et de la rue du Pont (rue de Verdun et rue du Pont composant toutes les deux la route départementale 124). (**Schéma 44**)

Elle est une vitrine d'entrée de la commune située au niveau de la Bionne (**Photographie 72**), elle revêt donc une importance particulière en termes d'aménagement.

Au niveau de la place on trouve une activité diversifiée.

En effet, un café des sports, une auto-école, une école de musique et l'annexe de la mairie sont présents aux abords de la place. (**Schéma 45**)

Le café des sports, d'après les observations terrains menées, est un commerce dynamique situé stratégiquement à l'entrée de Boigny sur Bionne. La place des Chevaliers de Saint Lazare, concentrant les flux vers et en provenance d'Orléans selon le moment de la journée, le café se positionne sur le trajet des allers-retours quotidiens. La clientèle est donc majoritairement de passage et les arrêts ne dépassent alors pas quelques minutes.



Photographie 72 : Vue générale de la place Saint Lazare

Aux heures de pointes, le matin et le soir, le parking est souvent saturé par les seuls clients du café et un roulement des voitures, sorte de ballet organisé, se met en place chaque jour. Durant ces périodes de deux heures, une quarantaine de voitures se succèdent sur la zone de stationnement située en face de l'établissement.



## PLACE DES CHEVALIERS SAINT LAZARE : UNE ENTREE DE BOURG A AFFIRMER



Photographie : Clément DAIGNAN

Photographie 73 : Ecole de musique



Photographie : Clément DAIGNAN

Photographie 74 : Annexe de la Mairie



Photographie : Clément DAIGNAN

Photographie 75 : Ecole de conduite

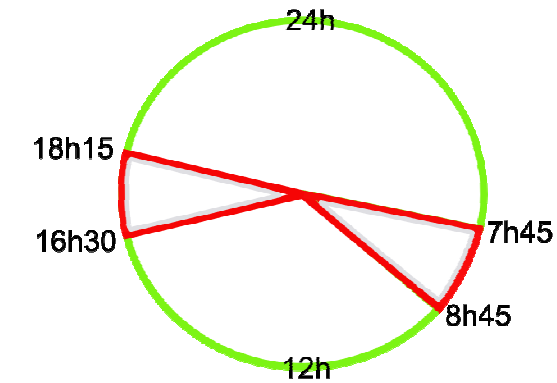
Accolée au parking, nous retrouvons l'école de musique (**Photographie 73**). Les cours sont dispensés de manière relativement diffuse dans le temps et l'école de musique n'a donc pas une influence très importante sur l'activité de la place, tout du moins son influence est négligeable comparée à celle du café des sports.

Sur cette place se trouve également retrouver l'annexe de la Mairie (**Photographie 74**). Son accès peut se révéler difficile car à ce niveau les trottoirs sont très peu larges (90 cm dans la partie la plus étroite) et induisent donc un risque important car deux piétons ne peuvent pas se croiser sans que l'un d'eux ait à descendre sur la chaussée.

L'annexe concentre des services comme la police municipale, la comptabilité, le Centre Communal d'Actions Sociales (CCAS)... qui seront détaillés par la suite mais l'accueil de la Mairie se situe dans le bâtiment principal situé sur la rue de Verdun. De plus cette annexe possède son propre espace de stationnement.

On retrouve également en amont de la place, à l'extrémité de la rue de Verdun, une auto-école (**Photographie 75**). Elle possède un parking privatif qui l'exclue des problèmes de stationnement.

Nous pouvons dire que l'activité de la place des Chevaliers de Saint-Lazare est cyclique, autour des deux pics de fréquentation et de passage le matin entre 7 heures et 9 heures et le soir entre 17 heures et 19 heures. Selon les jours (école ouverte ou fermée) l'activité peut varier légèrement. (**Schéma 46**)

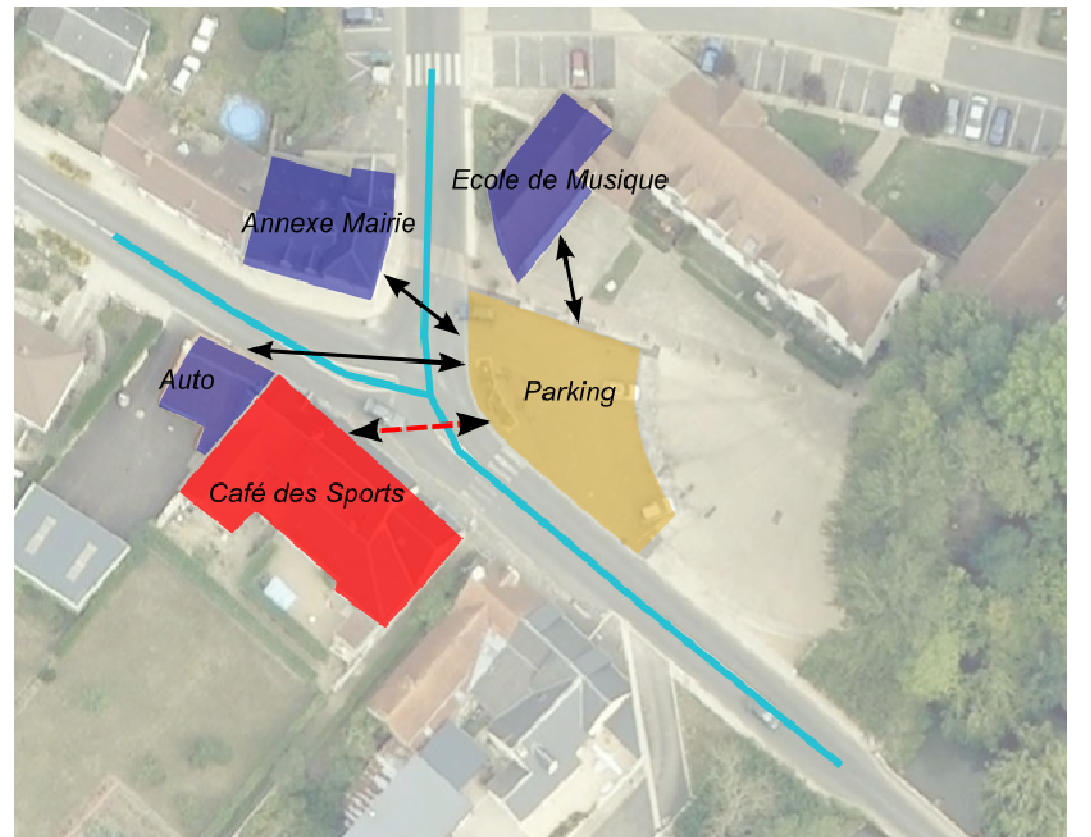


Réalisation : Clément Daignan, Polytech'Tours

Schéma 46 : Horaire d'utilisation de la place St Lazare

Cette place est donc une place de passage entre les communes proches de Boigny sur Bionne (Trainou, Vennecy, Chécy) et la tangentielle qui permet de rejoindre Orléans ou inversement par l'intermédiaire de la RD124.

## Liaison avec la zone de stationnement



- Zone de stationnement
- Commerce principal
- Commerces/Services secondaires
- Voies de circulation
- ↔ Liaison principale
- ↔ Liaisons secondaires



Fond de carte : Google Earth  
Réalisation : Clément YVERNOGÉAU  
Polytech Tours

Schéma 47 : Liaison avec la zone de stationnement



Photographie 76 : Stationnement place Saint Lazare

## b. La circulation

L'intersection entre la rue de Verdun et la rue de la Commanderie se situe au niveau de la place Saint Lazare. Cette place fait la jonction entre la route qui mène aux habitations au nord de la commune et celle qui permet la traversée de la commune. C'est un endroit stratégique pour la commune car c'est le lieu unique de passage pour traverser la Bionne.

La circulation sur la place Saint Lazare est importante puisque plus de 1900 véhicules passent chaque jour dans chaque sens de circulation avec un maximum du flux pouvant aller jusqu'à 700 véhicules à l'heure, principalement des véhicules empruntant l'axe Pont de Boigny – Rue de Verdun. Le comptage réalisé sur une semaine a permis de voir que 85% des véhicules qui arrivaient du pont de Boigny sur Bionne empruntaient la rue de Verdun contre 15% pour la rue de la Commanderie, de même pour les véhicules arrivant du centre-bourg et se dirigeant vers le pont de Boigny sur Bionne. Ce comptage nous montre que sur la commune de Boigny sur Bionne, la rue de Verdun représente une artère principale et que la rue de la Commanderie est un axe secondaire de circulation. De plus, le flux de véhicules est principalement un flux de transit car la majorité des véhicules empruntent la rue de Verdun pour traverser la commune.

Le comptage a également permis de voir que le flux le plus important sur la rue de Verdun se situe le matin de 7h15 à 8h45 et le soir de 16h30 à 18h15. Cette observation confirme le fait que la rue de Verdun est un lieu de transit étant donné que les heures de pointes se trouvent aux heures d'embauche et de débauche.

## c. Le stationnement

Au niveau de la place des Chevaliers de Saint Lazare, on retrouve un endroit réservé au stationnement (**Schéma 47**). Deux entrées mènent à cet espace : au niveau du pont de Boigny sur Bionne et au bas de la rue de la Commanderie. On compte 9 places, cependant aucun marquage au sol ne les délimite, ce qui rend parfois le stationnement anarchique. Les usagers ont d'abord tendance à se garer face à la place des Chevaliers de Saint Lazare, en bataille, en suivant l'arc de cercle (**Photographie 76**). Une fois que ces places sont occupées, les usagers se garent au bord du bac à fleurs ou le long des plots proches de l'école de musique. Une fois que toutes ces places sont prises, les gens ont tendance à rester stationnés au milieu de la place gênant les voitures stationnées et voulant sortir.

Le stationnement au niveau de cette place sert principalement pour les clients du café des sports. Ce sont donc principalement des arrêts de courtes durées pour acheter des cigarettes ou le journal. Les personnes restent souvent peu de temps sur ce parking : 13 % des arrêts sont inférieurs à une minute et 27% entre 2 et 5 minutes<sup>3</sup>.

Le stationnement sert également pour d'autres utilisations : école de musique et habitations. Dans ces cas là, les durées de stationnement sont plus longues : de plusieurs dizaines de minutes à quelques heures. Certains restent même stationnés toute la journée.

La place est donc rythmée par un stationnement qui varie au cours de la journée.

Un des problèmes du stationnement sur la place est que, lorsque le parking est saturé, les véhicules viennent se stationner au milieu de la place, ce qui perturbe les véhicules qui entrent, sortent ou circulent sur la place. Parfois, les véhicules vont se garer derrière l'espace réservé au niveau de la zone piétonne.

<sup>3</sup> Comptage réalisé lors du stage (**Annexe 2**)





Réalisation : Clément YVERNOGÉAU

Schéma 48 : Cône de visibilité au niveau du stop



Réalisation : Clément YVERNOGÉAU

Schéma 49 : Cône de visibilité à la sortie du parking

## 2. UN CARREFOUR A RISQUE

Sur cette intersection, le flux de véhicules est régulé par un stop pour les usagers arrivant de la rue de Verdun. Ce sont donc ceux venant de la rue de la Commanderie qui ont la priorité.

Le problème majeur à ce carrefour est le manque de visibilité pour les véhicules arrivant du centre-bourg de Boigny sur Bionne qui doivent s'arrêter au stop sur les véhicules arrivant de leur gauche sur la rue de la Commanderie. Ils sont donc obligés de s'avancer en mordant la ligne de stop pour voir si un véhicule arrive et traverser l'intersection en toute sécurité. Ainsi de nombreux véhicules ne respectent pas la signalisation mise en place. (**Schéma 48**)

Cependant, ce stop permet, comme le feu situé en amont, de réguler le flux de véhicule pour la traversée du pont de Boigny sur Bionne. En effet, au stop, les véhicules désirant tourner à gauche bloquent la circulation de la rue de Verdun en attendant de pouvoir passer, ce qui libère les véhicules n'ayant pas la priorité pour la traversée du pont.

Un autre problème au niveau de ce croisement est la présence d'une aire de stationnement au niveau de la place des Chevaliers de Saint Lazare, les places de stationnement ne sont pas matérialisées mais de nombreux véhicules viennent s'y arrêter dans la journée. En sortant de cette zone, les véhicules se retrouvent en plein milieu du carrefour et n'ont pas une visibilité suffisante pour s'insérer en toute sécurité sur la voie. (**Schéma 49**)

Dans le sens inverse, les véhicules arrivant du pont de Boigny sur Bionne qui se dirigent vers la rue de Verdun ont tendance à se déporter sur la voie en sens inverse et donc de rouler sur le stop, principalement le matin avant l'heure où le flux est le plus important.



## 3. L'ENTREE DE BOURG DE BOIGNY SUR BIONNE

Bien qu'administrativement elle se situe avant, l'entrée de bourg de Boigny sur Bionne apparaît effective et marquée seulement lorsqu'on franchit le pont surplombant la Bionne (**Photographie 77**). D'une largeur de 3.40 mètres et d'une longueur d'environ 6 mètres, il est le marqueur physique du franchissement de la rivière et de l'entrée dans la commune. La Bionne est une rivière de six kilomètres de long, traversant toute la commune de Boigny sur Bionne et rejoignant la Loire via le canal d'Orléans dans la commune de Combleux. (**Photographie 78**)

Elle constitue une frontière naturelle entre les communes de Saint-Jean de Braye à l'ouest et de Chécy et Combleux à l'est.

De ce fait, la place des Chevaliers de Saint Lazare devient la vitrine du bourg, avec le café des sports et la vue sur l'annexe de la mairie. Il s'agit donc d'une place importante qui nécessite un traitement particulier comme nous le verrons ci-après. Il est à noter que le pont est à double sens de circulation, alternée sur une bande roulante de trois mètres de large avec l'axe Pont de la Bionne vers la sortie du bourg comme prioritaire.

Lorsqu'on arrive du pont et qu'on rentre dans le bourg, hormis les saules pleureurs présents sur les rives de la Bionne et le long du franchissement piéton de la rivière donnant sur la zone de stationnement de la place Saint Lazare, l'entrée de bourg n'a pas un aspect très végétal. Le revêtement du parking est essentiellement du stabilisé ornementé de pavés.

Lorsqu'on descend de la rue de Verdun, l'ambiance est plus végétale puisque le point de vue est orienté vers la Bionne et ses abords. Cependant la hauteur des arbres et la densité du feuillage ne laisse deviner que peu d'éléments de la zone riparienne. (**Photographie 80**)

Concentrant donc un carrefour de circulation et un parc de stationnement, la place possède un aspect plutôt minéral, froid de prime abord. L'intérêt architectural est dû essentiellement au bâtiment annexe de la mairie, un des plus anciens de Boigny sur Bionne, dont la façade suscite un intérêt indéniable.

La circulation est un problème et peut se révéler dangereuse, notamment à cause du défaut de visibilité. Il en est de même pour les passants. Les deux passages piétons présents se situent pour le premier entre l'annexe de la mairie et l'école de musique et pour le second avant le pont de la Bionne, au niveau de l'entrée du parking. Ces deux passages piétons sont problématiques. (**Photographie 81 et 82**)

En effet les automobilistes qui entrent dans le bourg ont tendance à accélérer sur le pont pour ne pas avoir à s'arrêter vu qu'ils ne sont pas prioritaires, et peuvent de ce fait arriver à une allure soutenue sur le franchissement piéton. Ces mêmes automobilistes qui souhaitent se diriger vers la rue de la Commanderie n'ont alors plus à céder de priorité. Il se peut alors qu'ils se retrouvent au deuxième passage piéton avec une allure également soutenue et qu'ils mettent ainsi en danger une nouvelle fois l'intégrité physique des piétons.



Réalisation : Clément DAIGNAN



Photographie 77 : Vue depuis le pont

Photographie 78 : La Bionne



Réalisation : Clément DAIGNAN



Photographie 79 : Vue depuis le café

Photographie 80 : Vue sur le pont



Réalisation : Clément DAIGNAN



Photographie 81 : Passage piéton devant le café

Photographie 82 : Passage piéton devant l'école de musique



### B. TROIS ENJEUX POUR LA PLACE DES CHEVALIERS DE SAINT LAZARE

La place des Chevaliers de Saint Lazare est un carrefour charnière pour le centre-bourg de Boigny sur Bionne. Mais ce carrefour est relativement dangereux, une sécurisation de cet endroit est donc à prévoir. De plus, cette place est une véritable entrée de bourg pour la commune, il est donc nécessaire de l'affirmer en l'ouvrant sur la Bionne afin de marquer une véritable identité pour le bourg. De ces perspectives découlent trois enjeux pour la place des Chevaliers de Saint Lazare.

- **Ouvrir la place des Chevaliers de Saint-Lazare sur la Bionne**

La Bionne est l'une des caractéristiques du bourg. Il est donc intéressant d'intégrer au mieux ce cours d'eau au reste de la commune et en particulier sur la place des Chevaliers de Saint-Lazare située juste en bordure. Le but est d'ouvrir ce lieu sur la Bionne afin d'affirmer sa présence.

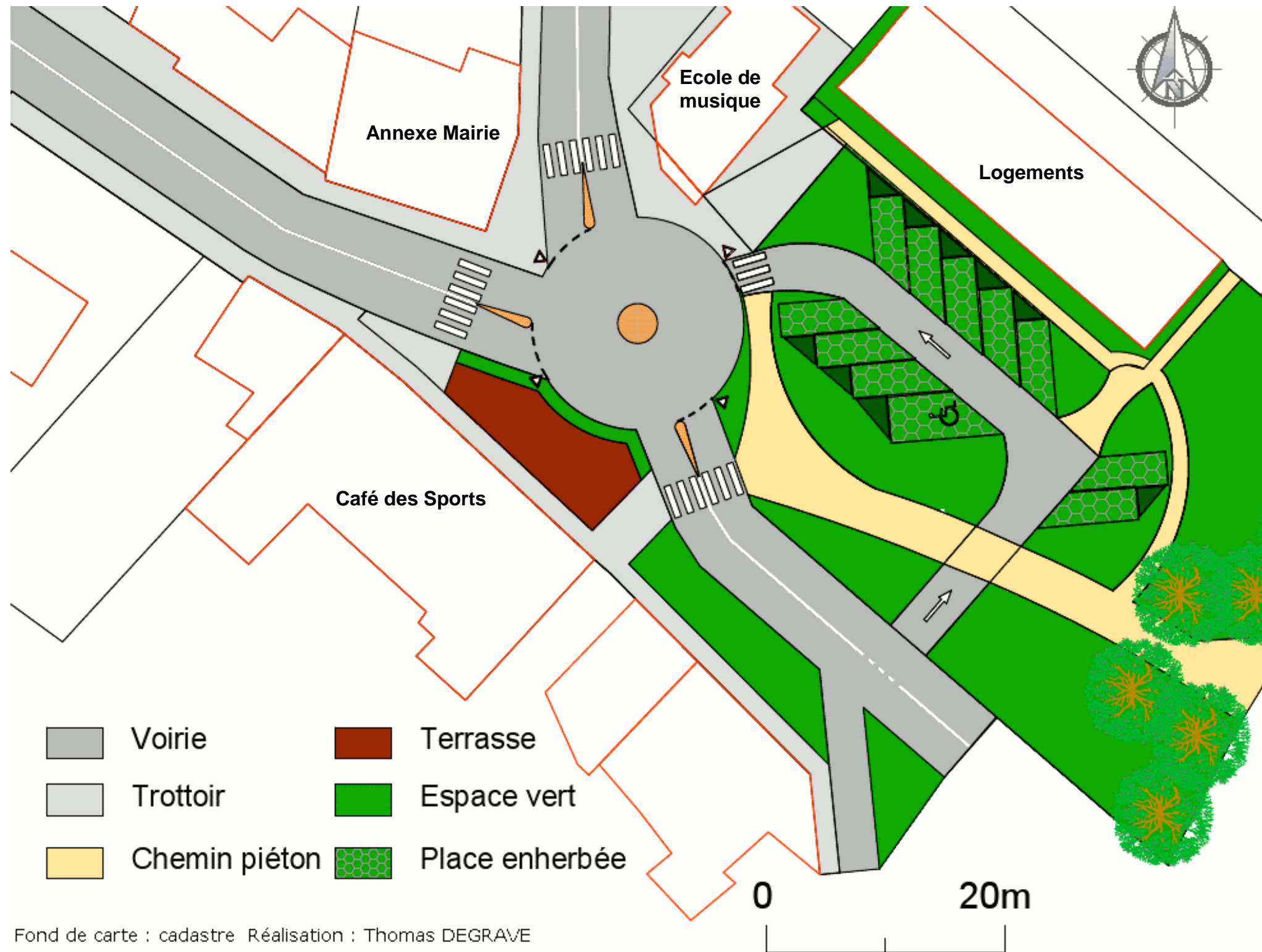
- **Sécuriser le carrefour**

Ce carrefour à risque doit être repensé afin d'améliorer la sécurité des conducteurs, surtout en termes de visibilité sur les autres axes, mais aussi celle des piétons et des cyclistes qui utilisent cet espace sur lequel ils sont plus particulièrement vulnérables. Le stationnement doit également être changé afin de supprimer les situations inconfortables pour tous les usagers du carrefour.

- **Marquer une identité d'entrée de bourg**

La place des Chevaliers de Saint-Lazare constitue l'une des entrées du bourg et dispose d'un cadre propice à la création d'une identité en raison d'un bâti ancien, de la présence de la Bionne et d'arbres rappelant la forêt entourant la commune. L'idée est donc de donner un caractère d'entrée de bourg à cette place en intégrant les différents éléments cités auparavant.

C. AMENAGEMENT



Plan 15 : Aménagement Place des Chevaliers de Saint Lazare



## PLACE DES CHEVALIERS SAINT LAZARE : UNE ENTREE DE BOURG A AFFIRMER

Afin de concrétiser au mieux les enjeux mis en avant pour la place des Chevaliers de Saint Lazare, l'aménagement d'un mini-giratoire à la place du stop actuel se révèle être la solution la plus adéquate. En effet, ce type d'aménagement permet de répondre aux attentes en termes de sécurité et d'entrée de bourg. **(Photographie 83)**

Le mini-giratoire est franchissable pour permettre le passage des poids lourds et en particulier les transports en commun remontant en direction de la rue de la Commanderie. Il se compose de quatre branches et permet aux automobilistes de faire demi-tour ce qui était impossible sur le carrefour actuel. Par exemple, il est désormais possible d'accéder à la rue des Bas Prés en sens unique lorsque l'on vient du pont en faisant demi-tour avec le giratoire.

Les caractéristiques du mini-giratoire sont les suivantes :

- Ilot central d'un rayon de 1,5 m avec un dôme n'excédant pas 12 cm de hauteur
- Rayon extérieur de 8 m
- Ilots séparateurs de 0,8 m de largeur et 5 m de longueur
- Largeur d'entrée de 3 m rue du Pont et rue de la Commanderie
- Largeur d'entrée de 3,5 m rue de Verdun pour faciliter la manœuvre des transports en commun
- Largeur d'entrée de 3 m en sortie de la zone de stationnement
- Largeur de sortie de 2,75 m rue du Pont
- Largeur de sortie de 3 m rue de Verdun
- Largeur de sortie de 3,25 m rue de la Commanderie pour faciliter la manœuvre des transports en commun

Les trottoirs sont élargis pour faciliter le déplacement des piétons et de nouveaux cheminements sont mis en place. Chaque branche du mini-giratoire possède un passage protégé pour assurer une continuité dans les déplacements doux.



Source : CERTU

Photographie 83 : Exemple de mini-giratoire franchissable - Bellerive-sur-Allier

## PLACE DES CHEVALIERS SAINT LAZARE : UNE ENTREE DE BOURG A AFFIRMER



Schéma 50 : Axe de visibilité actuel

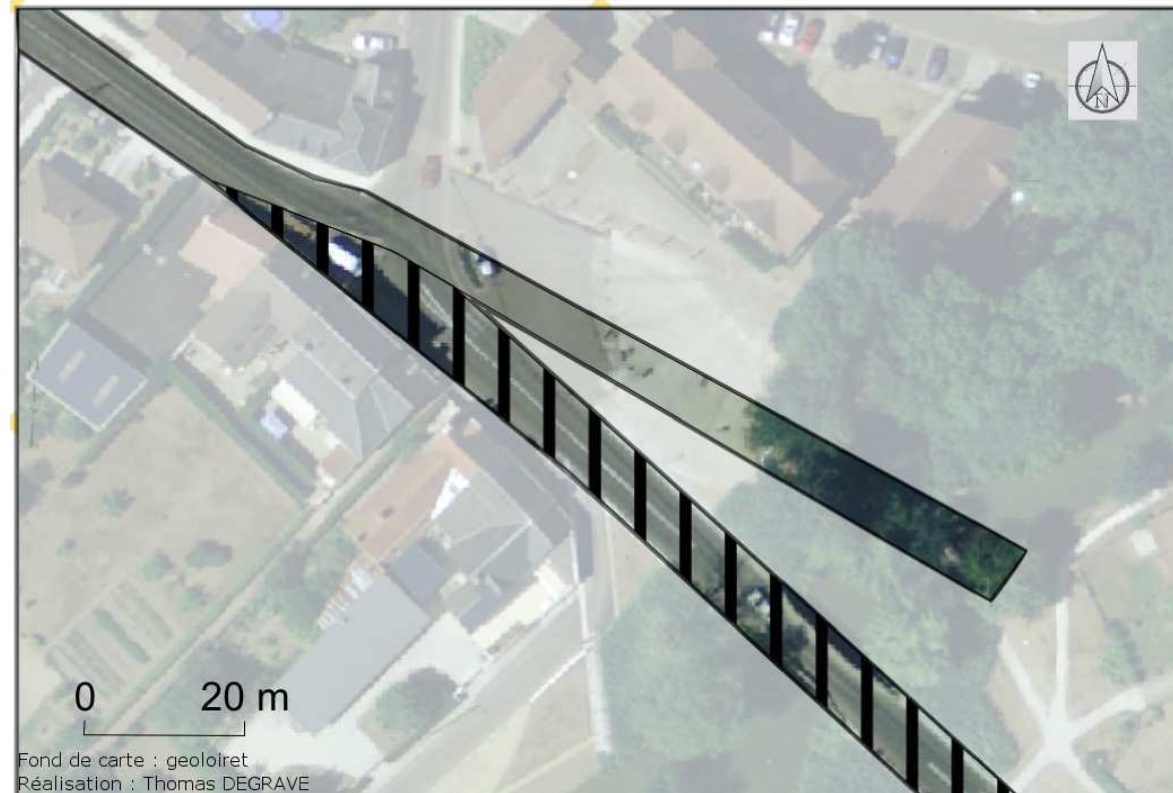


Schéma 51 : Axe de visibilité futur

La zone de stationnement comporte 11 places dont une pour les personnes à mobilité réduite. Ce sont des places en épi à 45° d'une largeur de 2,5 m et d'une longueur de 5 m. L'accès se fait par la rue du Pont. Les personnes sortant du mini-giratoire peuvent accéder facilement au parking étant donné qu'ils sont prioritaires sur le pont dans ce sens de circulation et celles en direction du mini-giratoire tournent simplement à droite sans couper la circulation. La sortie du parking se fait sur le nouvel aménagement. Les places de stationnement sont enherbées comme dans les différents scénarios d'aménagement de l'hypercentre et délimitées par des pavés sur les cotés et un buisson sur l'avant. La voie y menant est en bitume. En face de cette zone, une terrasse de café couverte est créée d'une superficie de 75 m<sup>2</sup>. Elle donne la possibilité au bar de développer son activité et de conforter sa visibilité.

Autour du stationnement, de nouveaux espaces verts sont créés pour redonner de la végétation à la place qui était minérale ce qui contrastait avec la présence de la Bionne à proximité. De plus, ces espaces permettent de faire la transition avec la rue de Verdun et viennent égayer la place.

L'installation d'un mini-giratoire permet de marquer l'entrée de bourg en obligeant les conducteurs à ralentir aux abords de l'aménagement et en les interpellant sur le fait qu'ils entrent dans une ville d'autant plus que le mini-giratoire est suivi d'une limitation à 30km/h et d'un plateau traversant sur la rue de Verdun. Le cadre a aussi son importance sur l'entrée de bourg. Au niveau du bâti, l'annexe de la mairie qui sera réhabilitée en logement est le premier bâtiment qu'on voit et, par son architecture, caractérise la place. La terrasse joue aussi un rôle sur le cadre environnant. Elle doit attirer l'œil lorsqu'on arrive sur le giratoire. Il est nécessaire de travailler avec du bois et de la végétation pour renforcer l'identité de la place. Mais l'animation qu'elle apporte fait également partie de l'atmosphère que l'on souhaite créer sur cette place. Les espaces verts peuvent être fleuris par les services techniques de la commune en réalisant par exemple le logo de Boigny sur Bionne près du giratoire.

Ce type d'aménagement améliore considérablement la sécurité sur la place à la fois pour les conducteurs, les piétons et les cyclistes. En effet, les automobilistes profitent d'une meilleure visibilité sur les autres axes. Le giratoire est décalé pour plusieurs raisons. La première est de supprimer les angles morts de la rue de la Commanderie à savoir la sortie de la zone de stationnement actuelle et le stop. D'ailleurs, avec ce type de carrefour, aucune des voies n'est prioritaire sur les autres car elles possèdent toutes un cédez-le-passage. La seconde raison est de réduire la vitesse des véhicules en jouant sur les axes visuels lointains comme celui entre la rue de Verdun et le pont qui n'incitait pas les automobilistes à respecter la signalisation du carrefour étant donné qu'ils avaient une vue directe sur la route à suivre. Ici, l'axe visuel s'oriente sur la Bionne et les cheminements piétons pour traverser le cours d'eau et non plus en direction du pont. La route est aussi déviée pour diriger le regard sur le mini-giratoire et le traitement paysager de la place des Chevaliers de Saint Lazare. La terrasse joue un rôle important dans ce changement de perspective car elle masque le pont de manière discontinue à l'aide d'une végétation sus les panneaux l'encadrant. Les piétons et les cyclistes peuvent se déplacer de façon plus sûre étant donné qu'une continuité a été pensée pour les cheminements doux à travers des passages piétons, des trottoirs larges et de nouveaux chemins en direction des passerelles. Le but recherché est de guider les personnes vers les passerelles chevauchant la Bionne afin qu'ils délaissent le pont inadapté aux passages des piétons et des cyclistes.





Réalisation : Thomas DEGRAVE

Photographie 84 : Vue 3D aménagement de la place

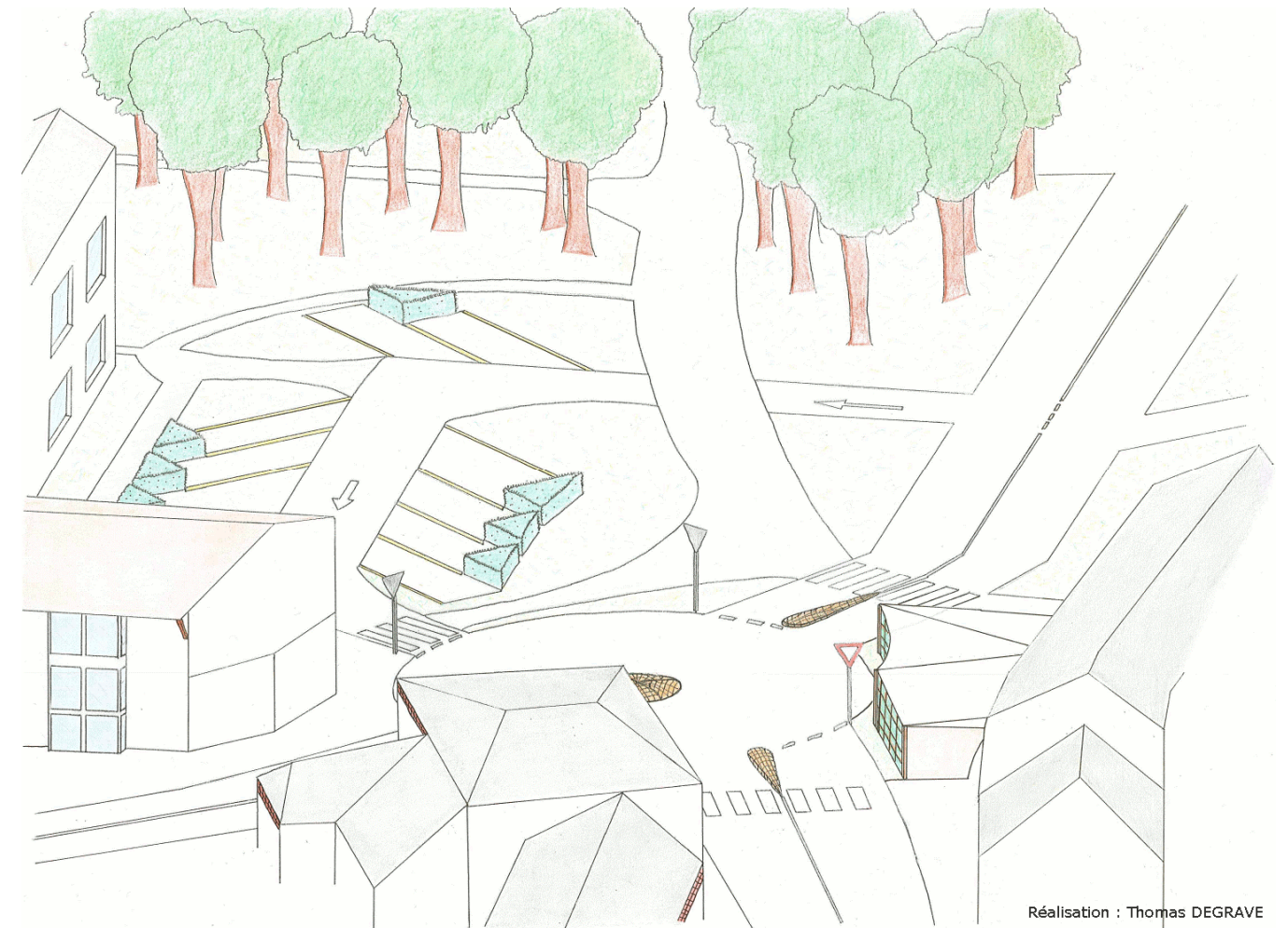
Le traitement paysager permet d'ouvrir la place des Chevaliers de Saint Lazare sur la Bionne en faisant déborder la trame verte jonchant le cours d'eau pour donner l'impression qu'elle se poursuit vers le mini-giratoire et ainsi faire le lien à la fois visuel et végétal avec la rue de Verdun aménagée et plus haut avec le centre-bourg de la commune. De plus, il faut donner l'envie aux piétons et aux cyclistes d'utiliser les passerelles à la place du pont en les guidant visuellement avec des arbres, des arbustes, des buissons mais aussi des chemins différents de la voirie. C'est la raison pour laquelle le parking est repoussé à proximité des logements pour éviter d'obstruer la vue et cacher les passerelles.

**L'aménagement de la place des Chevaliers de Saint Lazare se veut comme une véritable entrée de centre-bourg pour la commune de Boigny sur Bionne. Cette place est maintenant ouverte sur la Bionne, tout en sécurisant le carrefour charnière de ce centre par la mise en place d'un rond point.**





Dessin 14 : Ambiance vue de la Bionne



Dessin 15 : Ambiance vue de la rue de Verdun



# UNE MAIRIE A REUNIFIER

*La commune de Boigny sur Bionne souhaite réunifier sa mairie sur un même site afin d'améliorer le fonctionnement et la visibilité de ses services. Actuellement, la mairie est répartie en deux sites : un bâtiment principal et une annexe. La création d'une mairie unique permettra à la commune d'avoir un véritable bâtiment symbole au cœur du centre-bourg.*

- A. ANALYSE D'UNE MAIRIE DIVISEE EN DEUX BATIMENTS
- B. CREATION D'UNE MAIRIE UNIQUE

## A. ANALYSE D'UNE MAIRIE DIVISEE EN DEUX BATIMENTS



Schéma 52 : Localisation de la mairie principale et de l'annexe

### 1. LE BATI EXISTANT

#### a. Une mairie répartie sur deux sites différents

Actuellement, la mairie de Boigny sur Bionne est répartie en deux bâtiments distincts. Une mairie principale située sur la rue de Verdun, et une annexe située au niveau du carrefour de la place des Chevaliers de Saint Lazare (**Schéma 52**). Cette organisation est due au développement interne des services de la mairie demandant une place de plus en plus importante. Le bâtiment principal, dans sa configuration actuelle, ne permet pas l'installation ou le développement de nouveaux services. Il a donc été décidé il y a une dizaine d'années de créer une annexe à cette mairie. Mais cette organisation est au détriment du bon fonctionnement des services, aussi bien pour les employés communaux que pour les visiteurs. En effet, la distance entre ces deux bâtiments est d'environ 85 mètres (distance porte à porte) et aucune liaison couverte n'existe entre ces deux lieux.



Photographie : Maxime YONNET



Photographie 85 : Mairie principale



Photographie 86 : Marches intérieures

Photographie : Maxime YONNET



Photographie 87 : Salle du conseil



Photographie 88 : Intérieur salle du conseil

Photographie : Maxime YONNET



Photographie 89 : Garage



Photographie 90 : Préau

## b. Un bâtiment principal peu accessible

Le bâtiment principal de la mairie a été construit en 1876, puis réhabilité au fur et à mesure des besoins. Il comprend plusieurs bâtiments : le bâtiment principal et son extension, la salle du conseil, un préau et un garage.

Le bâtiment principal possède une façade à l'architecture intéressante car ancienne et typique de la région (en effet on la retrouve dans plusieurs communes aux alentours pour le bâtiment mairie) (**Photographie 85**), il comprend un étage, une petite extension en rez-de-chaussée sur le côté du bâtiment et une cave. L'organisation à l'intérieur du bâtiment rend l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite extrêmement restreinte (uniquement l'espace accueil). Cela est dû aux nombreuses différences de niveaux, escaliers et petites marches présents (**Photographie 86**). Outre l'accessibilité difficile, cette organisation rend les déplacements dangereux au sein du bâtiment (plusieurs accidents et chutes sont à dénombrer). Il est à noter un effort de mise en accessibilité du bâtiment avec la construction d'une rampe d'accès pour le bâtiment principal et la salle du conseil.

La salle du conseil est à l'origine l'ancienne école du village, elle a été ensuite réhabilitée en salle de réunion (**Photographie 87**). Elle sert essentiellement aux conseils municipaux, aux mariages, comme bureau de vote et salle de réception. Il s'agit d'un bâtiment à l'architecture intéressante, il est donc important de le garder tout en le mettant en valeur. L'intérieur de la salle est composé de trois parties : un sas d'accueil, une kitchenette et la salle du conseil (**Photographie 88**). Un rafraîchissement de ces parties est à prévoir, afin de rendre l'endroit plus convivial.

Le garage sert à stationner les véhicules communaux servant aux services administratifs mais aussi comme petit lieu de stockage (**Photographie 89**). Ce garage ne comporte aucun intérêt architectural (murs en parpaings et toit en tôles), il peut donc être démolit et reconstruit à un autre endroit.

Le préau et la cour marquent une identité et un charme au pôle mairie (**Photographie 90**). La structure bois apparente du préau est à mettre en valeur. De plus, la présence de deux grands tilleuls est à conserver (et à remplacer en cas de destruction de ces arbres). Actuellement, le préau et la cour servent uniquement de parking pour les véhicules légers et pour les vélos. Une utilisation en véritable espace public peut être envisagée pour le futur.



Photographie : Maxime YONNET

Photographie 91 : Annexe de la Mairie



Photographie : Maxime YONNET

Photographie 92 : Escalier intérieur Annexe

### c. Une annexe rénovée

Le bâtiment annexe possédait une fonction de logement avant d'être réhabilité en bureaux administratifs en 2000. Sa réhabilitation a permis de proposer de nouveaux bureaux aux différents services et aussi permettre la mise en valeur du bâtiment sur la place des Chevaliers de Saint Lazare (**Photographie 91**). L'annexe comprend un étage uniquement desservi par un escalier, le rez-de-chaussée est entièrement accessible aux personnes à mobilité réduite (**Photographie 92**). Ce bâtiment a vocation à retrouver sa fonction d'origine (logement) une fois le regroupement des services de la mairie effectué.

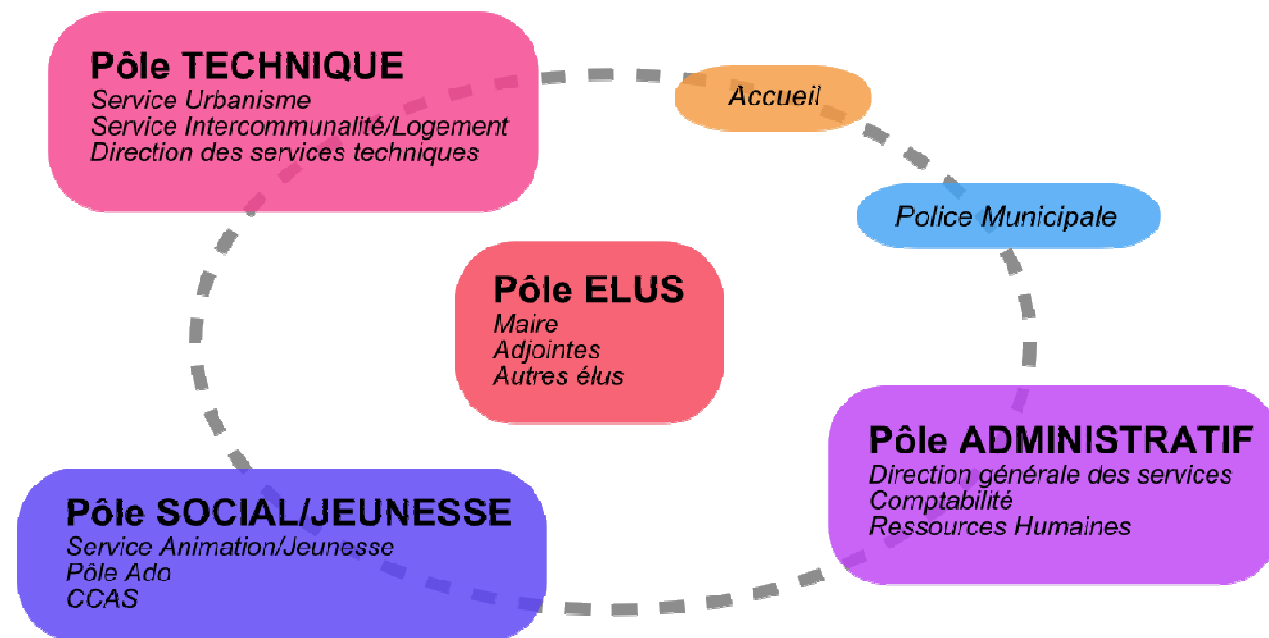


**2. ORGANISATION ACTUELLE DE LA MAIRIE**

**a. Une organisation par service**

La Mairie est organisée actuellement en plusieurs services, plus ou moins regroupés en pôles. En effet, nous remarquons que les services plutôt sociaux, jeunesse sont regroupés à l'annexe alors que les services plus techniques et les élus sont regroupés dans le bâtiment principal. A l'annexe se trouve : le service "animation/jeunesse", le service "pôle Ado", le CCAS (Centre Communal d'Actions Sociales), la police municipale, la comptabilité et les ressources humaines. Dans la mairie principale : le service "urbanisme", le service "Intercommunalité/Logement", la direction générale des services ainsi que la direction des services techniques, l'accueil, le bureau du Maire, un bureau pour les adjoints et une salle des élus.

Dans l'organisation de la nouvelle mairie, il serait utile de continuer à garder une polarité des services. On peut alors compter la présence de quatre pôles différents : un pôle "Social/Jeunesse" constitué du CCAS, du service "animation/jeunesse", du service "pôle ado", un pôle "Technique" constitué du service "urbanisme", du service "Intercommunalité/Logement" et de la direction des services techniques, un pôle "Administratif" constitué de la direction générale des services, de la comptabilité et ressources humaines et un pôle "Elus". Il est à noter que l'accueil et la police municipale ne peuvent être regroupés en pôle.



Réalisé par : Maxime YONNET - Polytech'Tours

Schéma 53 : Schéma organisation par pôle des services

**b. Des besoins spécifiques**

Chaque service possède des besoins spécifiques dû à l'activité qu'il produit. Il faut donc en tenir compte dans l'organisation future de la mairie.

Tout d'abord, plusieurs services ont un besoin de confidentialité à respecter, lorsqu'ils reçoivent des personnes ou lors du stockage de documents. Tous les services sont amenés à recevoir du public, il est donc nécessaire de prévoir dans chaque bureau suffisamment de place pour le bon accueil de ce public. Mais après l'inventaire effectué dans les différents services municipaux, il en est ressorti que certains services ont un besoin supplémentaire de confidentialité. Le CCAS a besoin d'une entrée séparée de l'entrée principale de la mairie. Le service "pôle Ado" reçoit des jeunes en entretien, un espace serait donc approprié afin de garder la confidentialité de ces rencontres. De plus, plusieurs personnes travaillent dans le bureau de ce service, un espace à part est donc la solution. Le service comptabilité et ressources humaines doit stocker des documents confidentiels, il est donc important de prévoir un espace de stockage fermé à clé. L'accueil ne comporte pas actuellement d'espace de confidentialité, la promiscuité du lieu ne le permet pas. L'agrandissement de cet espace et la création d'une zone d'attente semblent être les solutions.

Certains services ont besoin d'extensions (local supplémentaire, garage). Il s'agit du cas du CCAS, ce service a besoin d'un espace d'attente différent de la mairie ainsi que d'une réserve dédiée au stockage de l'aide alimentaire, une place de garage est aussi nécessaire pour le véhicule dédié aux livraisons des repas à domicile. La police municipale a aussi besoin d'un espace de garage pour son véhicule. Il faut donc prévoir un garage de quatre places environ, un accès direct au bâtiment mairie est une possibilité à envisager.

L'inventaire des besoins a montré un sous équipement d'espace dédié aux élus. En effet, actuellement seul un bureau pour le maire, un autre pour un adjoint et une petite salle pour les autres élus (servant aussi de salle de réunion) sont présents, obligeant parfois les élus à travailler dans le bureau du service auquel ils sont rattachés ou de déménager vers un espace libre. La création d'un véritable pôle "Elus" est donc nécessaire avec celle d'un second bureau pour les adjoints, d'une salle élus qui leur est exclusivement dédiée et une salle de réunion pouvant accueillir une dizaine de personnes (autre que la salle du conseil) servant à l'ensemble de la Mairie.

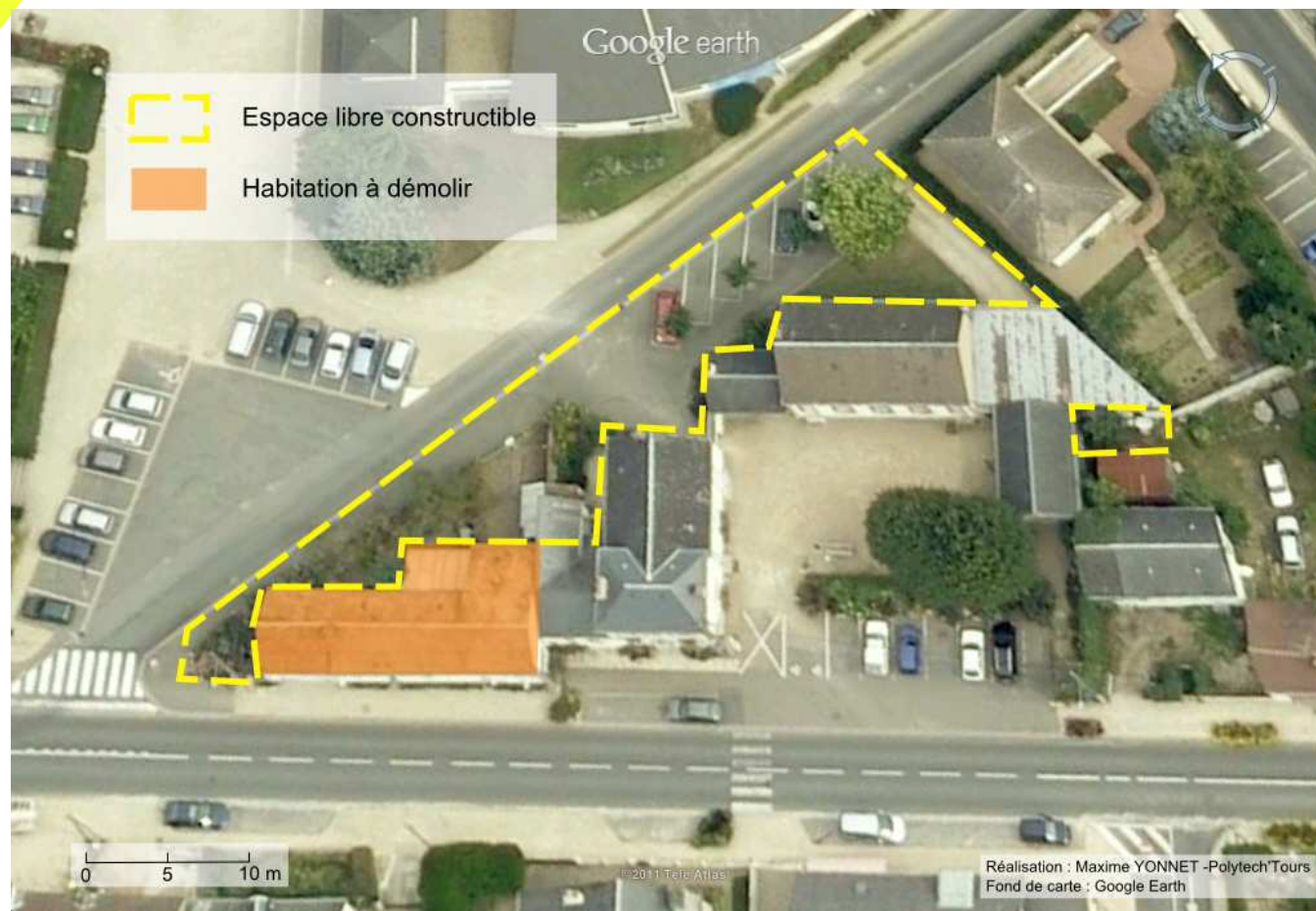


Schéma 54 : Localisation des extensions possibles

### 3. UN POTENTIEL D'EXTENSION

L'emplacement actuel de la mairie permet de penser à une extension sur ce lieu. En effet, l'îlot qu'occupe le bâtiment principal de la mairie contient un potentiel d'extension intéressant : tout d'abord par la présence d'une habitation (propriété communale) adjacente à la mairie et par le fait que l'îlot mairie soit peu construit. **(Schéma 54)**

#### a. Un bâtiment d'habitation non utilisé

La Municipalité a acquis en 2008, une habitation adjacente à la mairie principale. Cette habitation n'est plus occupée aujourd'hui. Elle sert uniquement à entreposer du matériel destiné aux associations communales. Ce logement ne comporte aucun intérêt architectural **(Photographie 93)**. De plus, la vétusté des lieux demanderait une réhabilitation importante et coûteuse. Une destruction du bâtiment est donc à prévoir. L'espace laissé ainsi libre peut servir à l'extension de la mairie. La démolition de ce bâtiment permettrait un alignement de façade par rapport à la façade principale de la mairie, et ainsi d'avoir une homogénéité du côté impair de la rue de Verdun.

#### b. De l'espace libre aux alentours

L'îlot mairie possède plusieurs espaces de parkings et d'espaces verts. Ces différents espaces peuvent être utilisés comme zone d'extension **(Photographie 94)**. Au vu des différents scénarios et de la réorganisation du stationnement et des espaces publics, la réduction de ces espaces aux alentours de la mairie ne pose aucun problème. De plus, le stationnement positionné rue de Verdun n'est pas remis en cause.



Photographie 93 : Habitation à coté de la Mairie



Photographie 94 : Espace disponible

Photographie : Maxime YONNET



## B.CREATION D'UNE MAIRIE UNIQUE



Schéma 55 : Implantation de la future Mairie

Afin de remédier au problème de deux lieux séparés, et dans un souci d'une meilleure efficacité, la Municipalité souhaite regrouper sur le même site les différents services administratifs. Le site proposé est celui du bâtiment principal, il semble cohérent et judicieux de laisser à cet endroit la vocation qu'il possède aujourd'hui : par l'habitude et le symbole que représentent ce lieu et par l'espace d'extension disponible.

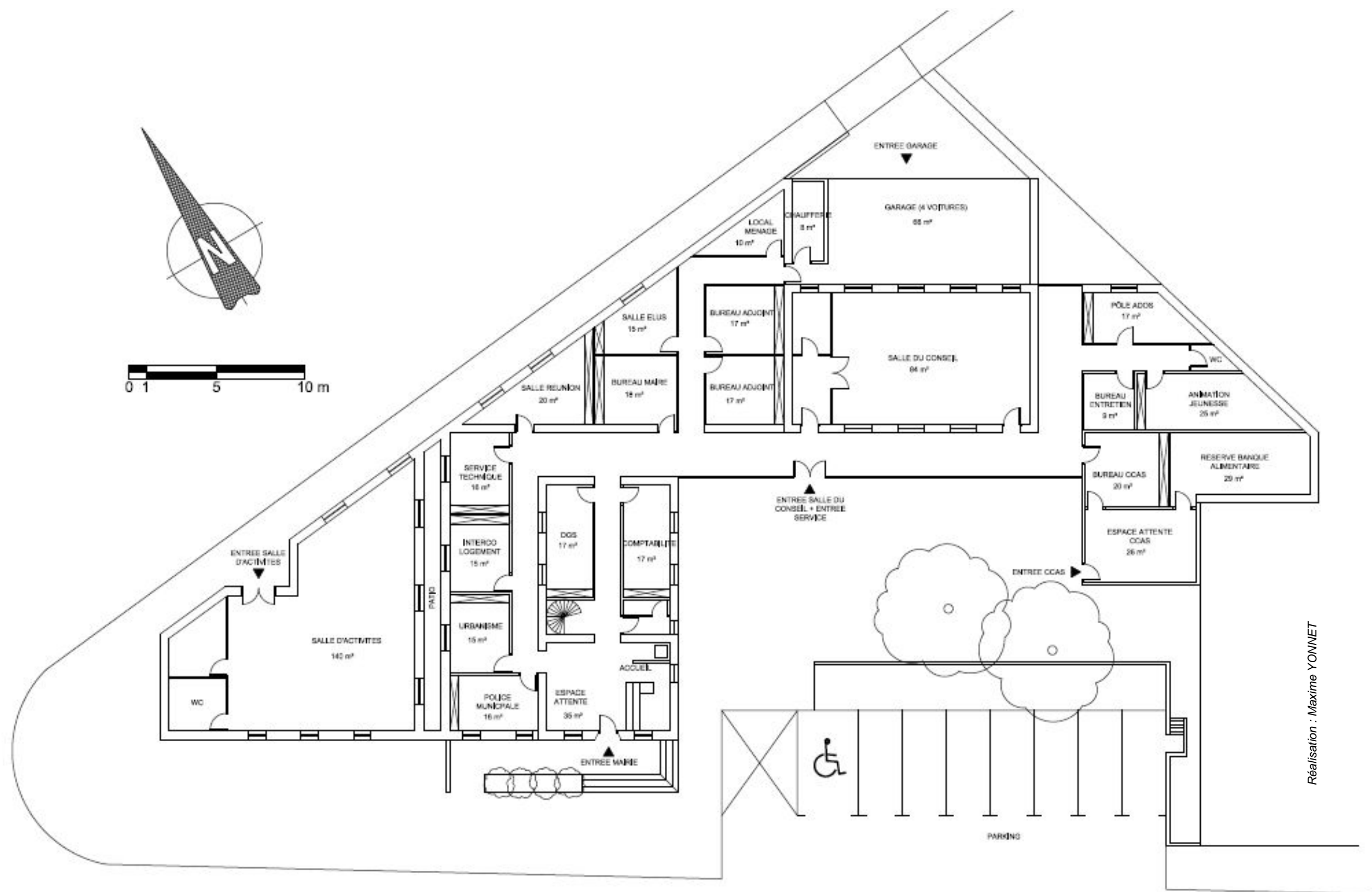
La création d'une nouvelle mairie se veut comme étant un élément à part entière du paysage du centre-bourg de Boigny sur Bionne. Le bâtiment envisagé est dans la suite des scénarios proposés : prenant en compte le passé et le présent tout en se projetant dans l'avenir.

L'emplacement du nouveau bâtiment mairie mêle à la fois réhabilitation du bâti ancien, destruction d'une partie moins intéressante et la construction d'une partie neuve. Les bâtiments conservés sont : le bâtiment principal de la mairie (uniquement la partie en R+1, l'extension en rez-de-chaussée est démolie), la salle du conseil et le préau. Le reste des bâtiments est détruit (chaufferie, garage, extension, logement). Une partie neuve comportant de nouveaux bureaux, une salle d'activité, un nouveau garage, le tout relié par une verrière et un patio est créée. **(Schéma 55)**

### 1. DEUX ENTREES POSSIBLES

Afin de s'adapter au mieux aux différents scénarios, nous proposons deux choix possibles d'entrées pour le bâtiment mairie : une entrée à l'emplacement actuel (rue de Verdun) et une autre entrée rue Montesquieu - cour de la mairie.

a. Entrée par la rue de Verdun



MAIRIE ENTREE RUE DE VERDUN

Plan 16 : Mairie - Entrée rue de Verdun



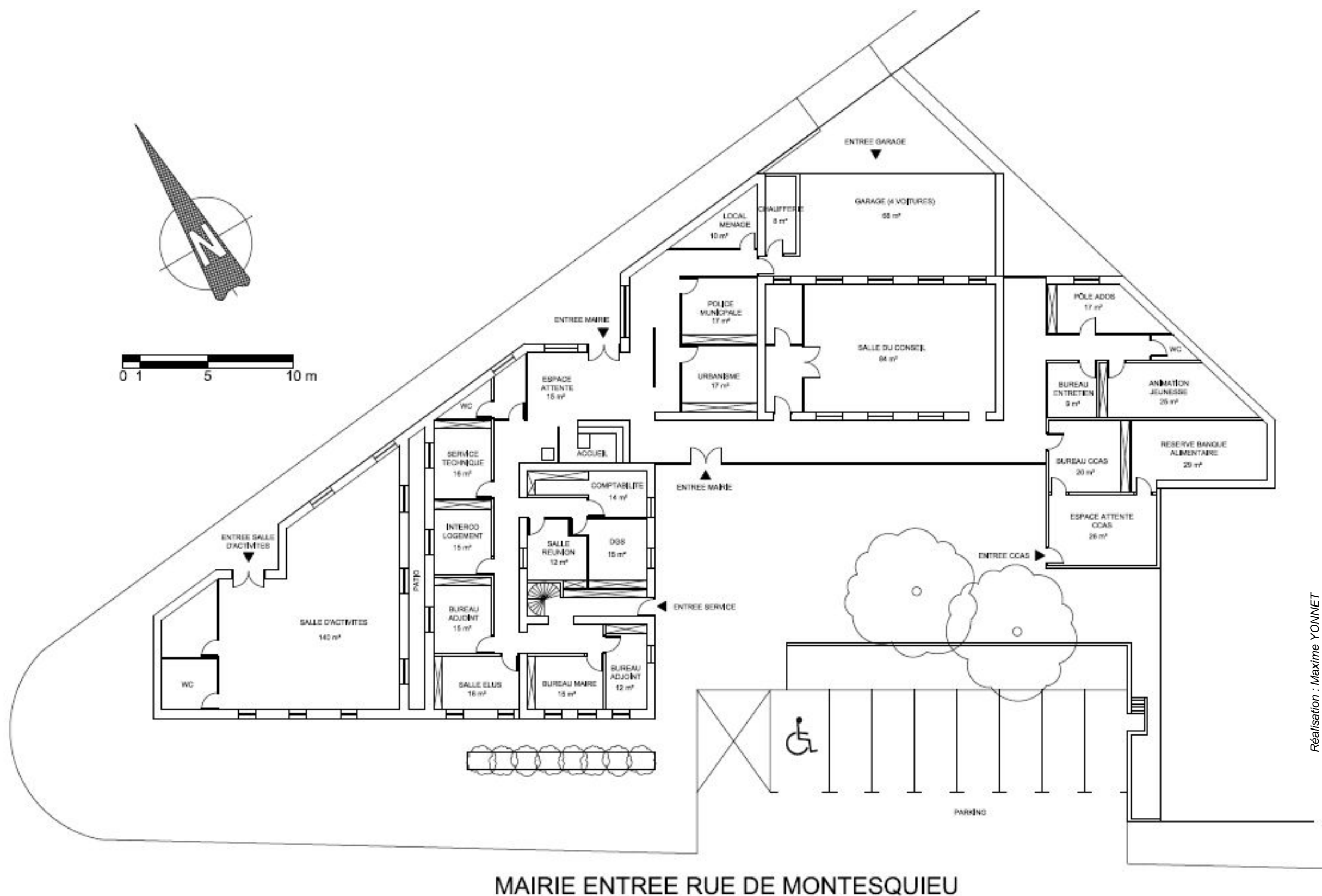
Dans ce projet, l'entrée de la mairie est conservée au même emplacement. La mairie se veut tournée vers la rue de Verdun, une entrée directe sur la salle du conseil est présente dans la rue de la mairie. Une verrière est installée devant cette salle afin de faire la liaison avec la partie préau. Le préau est réhabilité afin d'accueillir le CCAS. Une salle d'activités est construite à l'extrémité de la mairie, le tout relié par un patio apportant de la lumière aux différents bureaux. Ce projet est applicable aux scénarios 2 et 3. **(Plan 16 et Dessin 16)**



Réalisation : Maxime YONNET

Dessin 16 : Esquisse entrée rue de Verdun

b. Entrée par la rue Montesquieu et la cour de la mairie



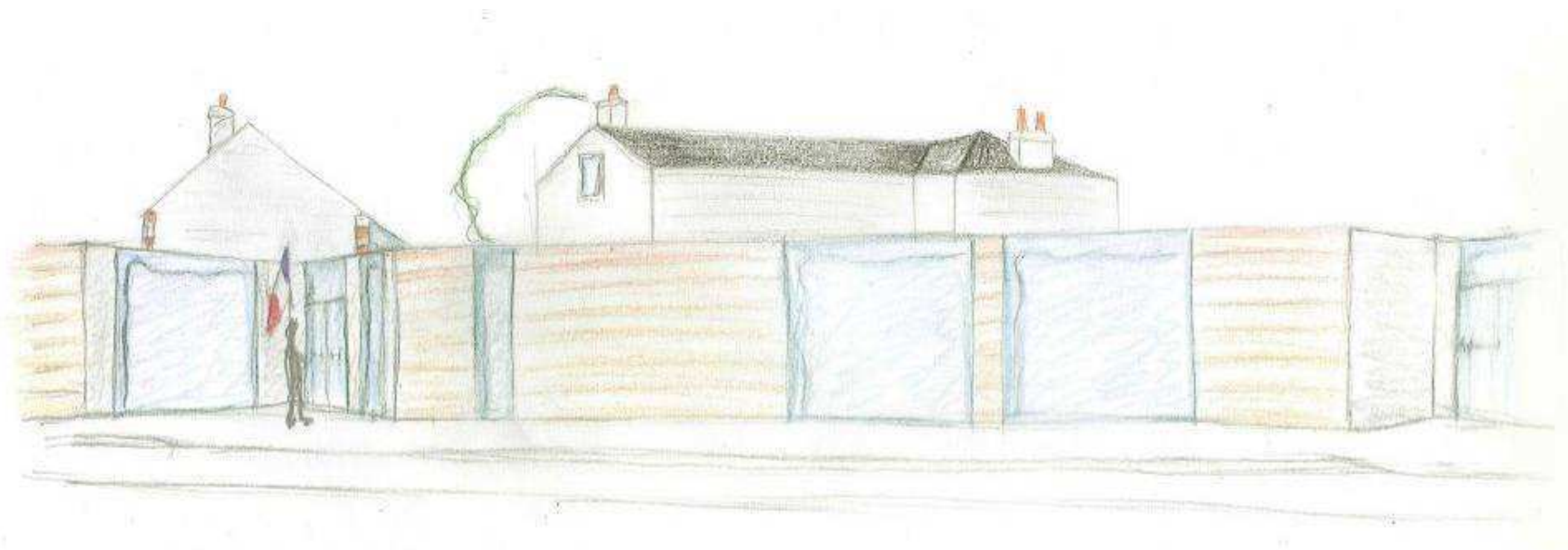
Réalisation : Maxime YONNET

Mairie Entrée Rue de Montesquieu

Plan 17 : Mairie - Entrée rue Montesquieu



Ce projet est voulu plus tourné vers la place des Ecoles et l'hypercentre. L'entrée principale se trouve sur la rue Montesquieu mais un accès du côté de la rue de Verdun est rendu possible par la présence d'une ouverture dans la cour de la mairie donnant directement sur l'accueil et la salle du conseil. Comme dans le projet précédent une verrière sert de liaison avec la partie préau réhabilitée pour notamment installer le CCAS. On retrouve également une salle d'activités dans la partie ouest du bâtiment. Ce projet est en adéquation avec le premier scénario. **(Plan 17 et Dessin 17)**



Réalisation : Maxime YONNET

Dessin 17 : Esquisse entrée rue Montesquieu

## 2. UN BATIMENT VALORISANT L'ARCHITECTURE PRESENTE

Afin de valoriser le patrimoine bâti existant, une solution a été trouvée afin d'incorporer de la modernité tout en valorisant l'architecture. Il s'agit de l'utilisation du verre par le biais d'une verrière sur une grande partie des couloirs desservant les différents bureaux, mais aussi devant la salle du conseil afin de créer une coursive distribuant la partie neuve derrière le préau réhabilité. Ainsi le bâtiment "ancien" est visible de l'extérieur. **(Dessin 18)**

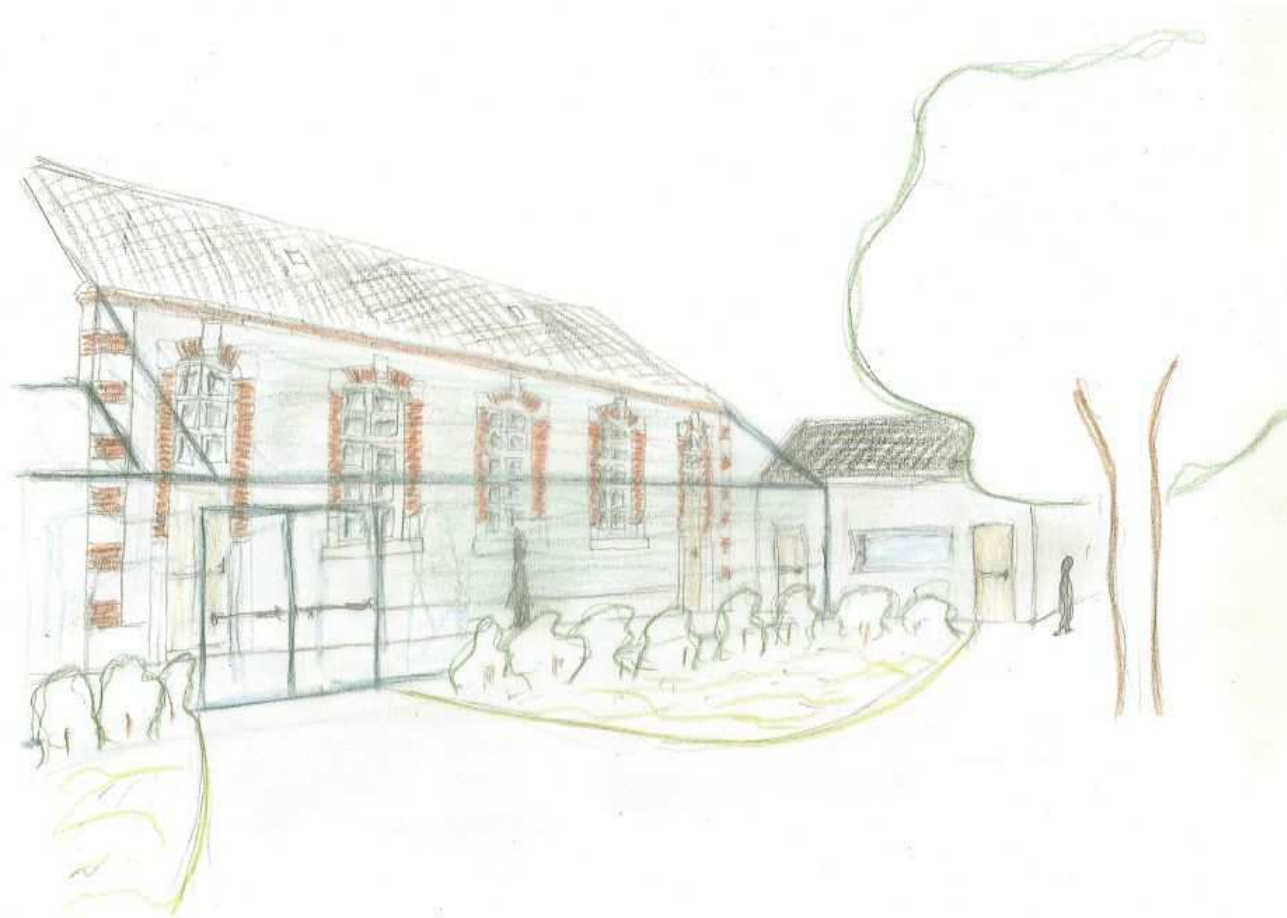
La valorisation du bâti existant se fait aussi par la façade créée sur la rue de Verdun. Cette façade reprend les mêmes matériaux et teintes que ceux déjà présents. L'utilisation de teintes claires, de la brique dans les angles et l'espacement des ouvertures semblables à l'existant permet d'ancrer la partie neuve dans la partie ancienne.

## 3. UN BATIMENT TOURNE VERS L'AVENIR

Le bâtiment mairie se veut aussi un bâtiment tourné vers le futur, tout d'abord par la partie la plus visible de l'extérieur : la façade côté rue Montesquieu. Cette façade est résolument plus moderne que la façade donnant sur la rue de Verdun. Ce côté est tourné vers le nouvel hypercentre et la place des Ecoles. On peut imaginer des couleurs plutôt vives ou des matériaux innovants donnant ainsi une certaine modernité à la structure.

Ce bâtiment est aussi tourné vers l'avenir, en intégrant un cadre de vie agréable pour tous à l'intérieur de la construction et permettant une accessibilité pour chacun. C'est pour cela que le bâtiment est quasiment de plain pied sur toute la surface afin de rendre l'ensemble des services accessibles. L'étage de l'ancien bâtiment est réservé à de l'archivage avec la possibilité de créer deux bureaux (au même emplacement qu'actuellement), servant notamment pour la facturation et la comptabilité. Le cadre de vie se reflète aussi par une bonne luminosité dans chaque bureau. Cette lumière provient de la verrière mais aussi de la création d'un patio entre la salle d'activité et les nouveaux bureaux. Ce patio donne une ouverture vers l'extérieur, il est aménagé de différentes espèces végétales.

Réalisation : Maxime YONNET



Dessin 18 : Esquisse verrière devant la salle du conseil

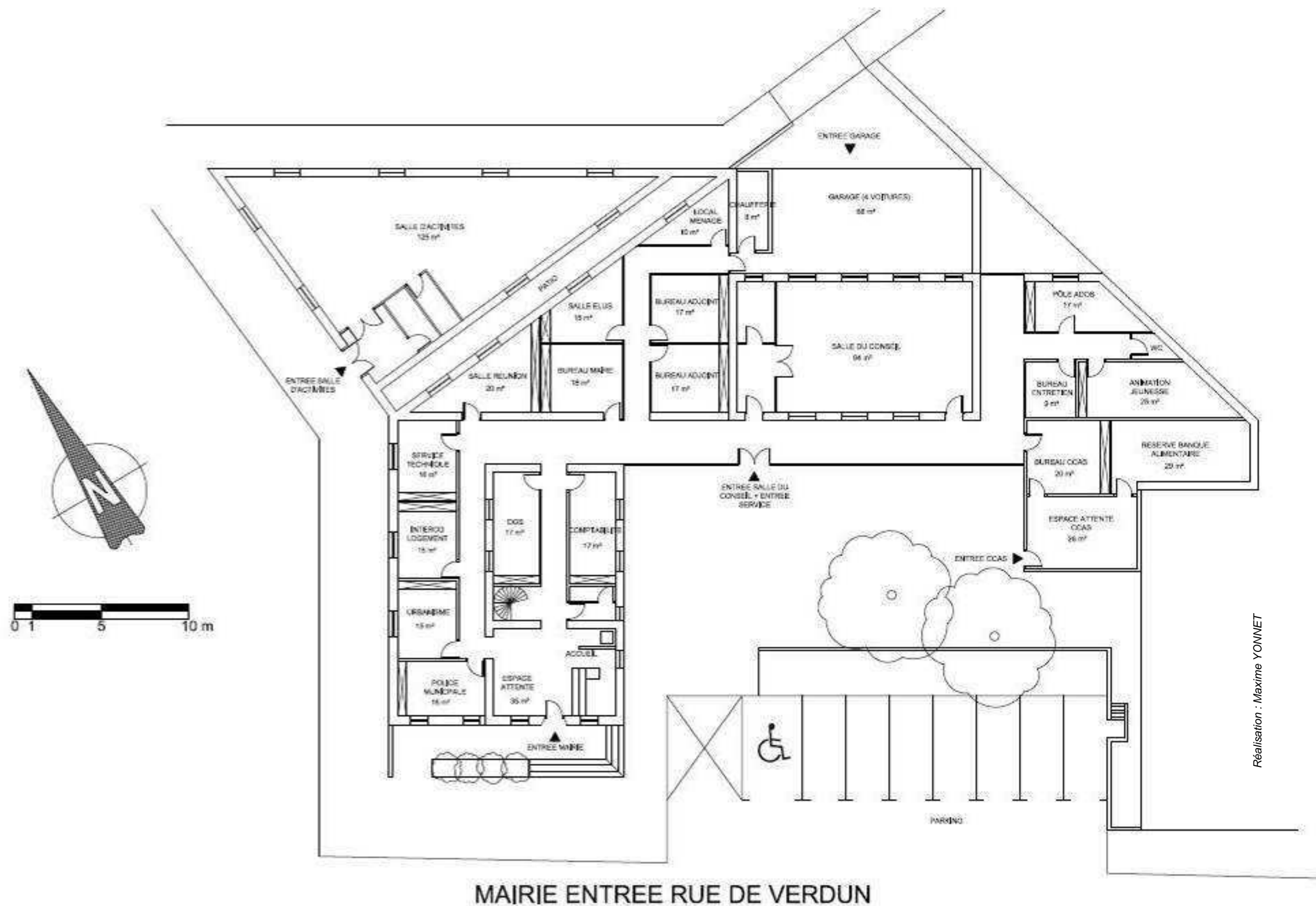


#### **4. UNE ORGANISATION REpondant AUX DIFFERENTS BESOINS**

L'organisation interne du bâtiment a tenu compte dans les deux projets des différents besoins émis par les services municipaux. L'espace dédié au CCAS est placé au niveau du préau à l'écart de l'entrée principale de la mairie. Cet "isolement" permet de garder la confidentialité nécessaire tout en rendant ce service accessible.

Un garage est construit derrière la salle du conseil. Il possède une capacité de quatre véhicules, soit un véhicule de plus qu'actuellement. Il est construit en demi sous-sol, afin de ne pas obstruer les fenêtres à l'arrière de la salle du conseil. L'accès au garage se fait par la rue Montesquieu, un accès direct par l'intérieur de la mairie est possible. Le local chaufferie est installé au sein de celui-ci.

La position des différents services n'est là qu'à titre indicatif, mais ce positionnement a tenu compte de la polarité de travail entre services. Les bureaux des élus et du maire ainsi que leur salle de travail sont réunis dans le même secteur afin de créer un véritable pôle "*Elus*". Les services de la police municipale et d'urbanisme sont à chaque fois positionnés proches de l'accueil car ils sont amenés à recevoir plus de public et cela permet ainsi la mutualisation de l'espace d'attente avec l'accueil. La DGS et la comptabilité et ressources humaines sont amenés à travailler avec tous les services, ils occupent donc un espace central dans le bâtiment. Une nouvelle salle de réunion pour une dizaine de personnes maximum est aménagée dans les deux projets.



Plan 18 : Mairie - Salle activités au nord du bâtiment



## 5. UNE SALLE D'ACTIVITES

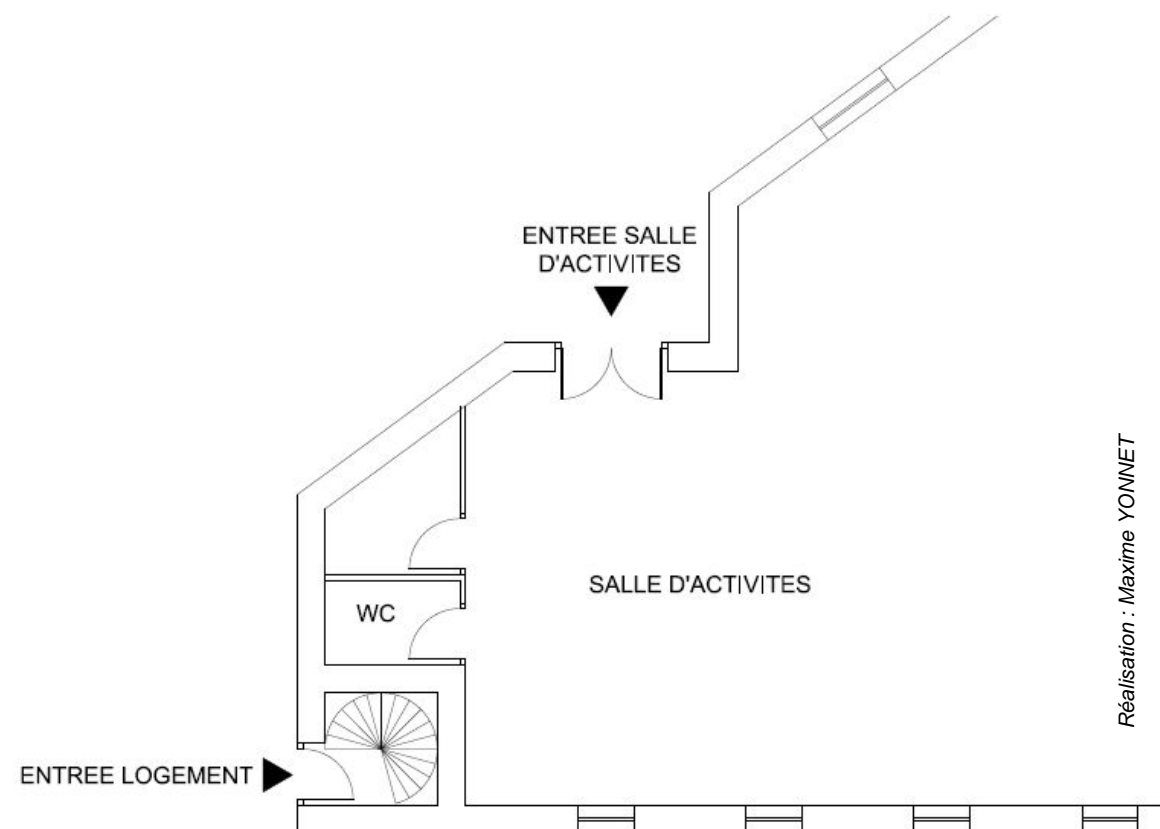
Avec la mise à plat de l'hypercentre, la salle d'activités de la place du Centre bourg est amenée à disparaître. Il est nécessaire de voir cet espace recréé. La place rendue disponible par la destruction de l'habitation adjacente à la mairie, permet de construire une nouvelle salle d'activités à l'extrémité du nouveau bâtiment. Cette salle d'activités est plus grande que la précédente et plus fonctionnelle.

La salle d'activités peut être déplacée au nord du bâtiment mairie, si l'option de couper définitivement la circulation dans la rue Montesquieu est choisie. Ce bâtiment est toujours rattaché au bâtiment mairie par un système de patio. Ce déplacement permet d'obtenir de l'espace libre à l'ouest du bâtiment mais engendre obligatoirement une entrée par la rue de Verdun.

## 6. UNE POSSIBILITE DE LOGEMENT

Dans un souci de densification du centre-bourg, un ou deux logements peuvent être créés au dessus de la salle d'activité. Cet espace de logement rendrait ainsi le bâtiment en R+1. L'accès au logement est fait par un escalier situé à l'extrémité du bâtiment (au niveau du carrefour entre la rue Montesquieu et la rue de Verdun). **(Plan 19)**

Mais la présence d'une salle d'activités en dessous d'un logement et plus généralement en centre-bourg, peut poser problème quand aux types d'utilisations de cette salle. Il devra alors être prévu une réflexion et un règlement concernant l'utilisation de cet endroit.



Plan 19 : Entrée logement au dessus de la salle d'activité

**La création d'une nouvelle mairie s'inscrit dans le renouvellement du centre-bourg. Ce bâtiment doit donner une image représentative de la commune (entre passé et futur). Il doit s'intégrer au mieux dans le paysage communal, tout en prenant en compte la réglementation sur l'accessibilité.**

# PHASAGE

*Toutes les propositions d'aménagement que nous proposons dans ce dossier sont des projets qui s'échelonnent sur plusieurs années voire plusieurs dizaines d'années. En effet, il s'agit d'une vision à plus ou moins long terme de ce que peut devenir le centre-bourg de Boigny sur Bionne (à une échelle d'environ 30 ans). Afin d'apporter une cohérence aux différents projets et ne pas remettre en cause les aménagements déjà réalisés, nous proposons un phasage en plusieurs périodes des aménagements présentés : à court terme (dans les 5 ans à venir), à moyen terme (dans 5 à 15 ans à venir) et à long terme (entre 15 et 30 ans). En plus de ces trois périodes de phasage, des réalisations simples (et peu coûteuses) sont possibles.*

- A. AMENAGEMENTS SIMPLES ET PEU COUTEUX
- B. AMENAGEMENTS A COURT TERME
- C. AMENAGEMENT A MOYEN TERME
- D. AMENAGEMENTS A LONG TERME
- E. SUBVENTIONS POSSIBLES



## A.AMENAGEMENTS SIMPLES ET PEU COUTEUX

Tout d'abord l'aménagement de la bibliothèque est réalisable avec peu de moyens. Afin d'améliorer la visibilité de celle-ci, le déplacement de la porte d'entrée vers le devant du bâtiment et de la place est préconisé. Cette opération peut se faire en interne (avec l'aide des services techniques). De plus, l'installation d'une signalétique sur la devanture du bâtiment, accompagnée par une communication est aussi réalisable dans le même temps. Ces aménagements peuvent permettre de mettre en valeur cette bibliothèque et d'entamer une revitalisation de son activité.

L'aménagement de structures pour les cyclistes est aussi réalisable dans un très court terme. Ces aménagements concernent dans un premier temps l'agrandissement et l'installation d'un garage à vélo sécurisé au sein de l'école primaire. Actuellement, il existe un espace de stockage des vélos pour les élèves venant par ce moyen à l'école, mais le nombre de place (une dizaine) proposé est très inférieur à la demande et freine l'utilisation de ce moyen de transport. Il est donc important d'agrandir cet espace et de le clore par une porte verrouillée afin de le sécuriser. Cela permettra de développer l'utilisation de cette pratique et d'inciter à venir à l'école par ce moyen, en offrant de bonnes conditions d'accueil. Il peut être développé sur la commune l'installation de parkings à vélos (bornes, ...) comme sur la place du Centre bourg. Même si cet espace est condamné à disparaître, la réutilisation de ces équipements est possible par le transfert de leur position. Il est donc envisageable d'investir dans de tels équipements à très court terme dans un but de développement des cheminements doux sur le territoire de Boigny sur Bionne.

Avant la réalisation de la place des Chevaliers de Saint Lazare, l'entretien de la passerelle piétonne parallèle au pont est fortement conseillé. Actuellement, ce passage ne donne pas envie d'être emprunté et est peu visible par les personnes ne connaissant pas le lieu. Les branches des saules cachent ce passage, il est donc envisageable de tailler une bonne partie de celles-ci. De plus, une signalétique incitant les piétons à emprunter cet endroit plutôt que le pont routier dangereux pour les piétons peut être installée.

## B.AMENAGEMENTS A COURT TERME

Les aménagements à court terme concernent les aménagements qui peuvent être réalisés dans une durée inférieure à 5 ans. Pour ce phasage, on retrouve la place des Chevaliers de Saint Lazare, l'installation d'une aire de jeux et la rue de Verdun.

- Place des Chevaliers de Saint Lazare

La place des Chevaliers de Saint Lazare est un aménagement à court terme car il a été pensé dans un objectif d'amélioration de la sécurité du carrefour.

L'aménagement concerne uniquement la modification de la voirie et des espaces verts autour. Aucun bâtiment n'est détruit ni construit et à certains endroits la voirie est déjà présente. Ceci justifie que ces travaux peuvent être de courte durée. De plus, ce projet peut lui-même être divisé en plusieurs phases en donnant une priorité à la modification de la voirie et

du stationnement puis intégrer des espaces verts et des cheminements piétons. Ce phasage permet ainsi à la municipalité d'étaler les dépenses.

La durée de réalisation d'un tel aménagement est de deux ans et demi. Cette durée prend en compte la phase de marchés publics, la phase d'étude et la phase de réalisation des travaux.

Le coût est estimé entre 400 000 et 500 000 euros.

Le problème pour aménager la place des Chevaliers de Saint Lazare est que la voirie est départementale. Il faut donc avoir l'accord du Conseil Général du Loiret pour pouvoir la modifier, celui-ci pouvant apporter des subventions pour la réalisation de cet aménagement.

- Installation d'une aire de jeux

En parallèle de l'aménagement du centre-bourg de Boigny sur Bionne qui se fait sur une durée plus longue, l'implantation d'une aire de jeux permettrait aux enfants de pouvoir jouer sur la place des Ecoles. Cette installation répondrait à l'objectif de créer un espace de rencontre dans le centre-bourg de Boigny sur Bionne. C'est un aménagement qui peut se dissocier des scénarios car pour chacun d'eux, la présence d'une aire de jeux sur la place des Ecoles est envisageable du fait de l'espace présent.

Le coût est estimé à 50 000 euros maximum pour une durée de travaux inférieure à un mois. Cette estimation prend en compte la commande du matériel, le choix d'un sol adapté à une telle installation ainsi que le montage de l'infrastructure.

- La rue de Verdun

L'aménagement de la rue de Verdun peut se réaliser à court terme. En effet dans chacun des scénarios, du carrefour avec la rue de la Sente aux Veneurs à la Mairie, le projet est identique. De plus pour cet aménagement, il s'agit uniquement de modifier la voirie sans toucher aux différents bâtiments qui bordent la rue.

Le projet prévoit la mise en place d'un plateau traversant, d'un espace végétalisé pour séparer les deux voies de circulation et des places de stationnement en créneau côté impair de la rue de Verdun.

La durée estimée pour la réalisation des travaux est comprise entre trois et quatre ans. Comme la place des Chevaliers de Saint Lazare, cette durée prend en compte la phase de marchés publics, la phase d'étude et la phase de réalisation des travaux. Cependant la durée est plus longue car le projet est plus important, il faut prendre en compte la modification de circulation pendant la durée des travaux et éventuellement une modification de la structure de la route.

Le coût estimé est compris entre 400 000 et 500 000 euros.

Le problème de la place des Chevaliers de Saint Lazare est le même que pour la rue de Verdun qui est également une voie départementale. Il faut donc l'accord du Conseil Général pour un tel aménagement.

## C.AMENAGEMENT A MOYEN TERME

Un seul aménagement peut être pensé à moyen terme. Il s'agit d'un projet plus important et plus coûteux pour la commune : le réaménagement de l'îlot Mairie.

La construction de la mairie engendre un coût important pour la commune, mais semble utile et primordiale dans les années à venir. La construction de ce bâtiment peut se faire en différentes phases réparties sur plusieurs années : La construction de la partie est dans un premier temps avec le rafraîchissement de la salle du conseil, puis la démolition de la partie ouest, la construction des nouveaux bureaux et la réhabilitation du bâtiment principal. La construction de la salle d'activités peut être le dernier élément construit. Cet aménagement est plus complexe car il doit permettre à tous les services de fonctionner pendant les durées des travaux. Il s'agit donc d'une opération tiroir où chaque service doit trouver un espace nécessaire pour travailler malgré son déménagement.

L'estimation pour la construction d'une nouvelle mairie et la réhabilitation des bâtiments qui la composent (sans compter la réhabilitation de l'annexe) est comprise entre 1,5 et 2 millions d'euros.

## D.AMENAGEMENTS A LONG TERME

Les aménagements à long terme sont ceux qui doivent être pensés sur une durée supérieure à 15 ans. Ces aménagements doivent donc au préalable être pensés sous la forme d'une ligne directrice définissant des orientations d'aménagement pour la commune.

Avant de penser aux projets à long terme, il est donc nécessaire de choisir un scénario, ou une ligne directrice d'actions pour que les travaux réalisés aillent dans la même direction et répondent aux mêmes objectifs urbains de la commune. De plus, la municipalité doit porter des réflexions sur le foncier qui ne lui appartient pas. En effet, certains aménagements imposent la modification d'îlots privés comme le centre commercial ou le cabinet de médecin. Il est donc nécessaire de connaître l'avenir de ces parcelles privées avant de commencer les études.

Suite à ces réflexions, les aménagements à long terme peuvent débuter selon le phasage suivant :

- Aménagement de la partie basse
- Modification de l'offre de stationnement
- Aménagement de la partie haute

Le phasage a été pensé du bas vers le haut de la zone de manière à faciliter les travaux pendant la modification du centre-bourg. En bas de la zone, aucun aménagement ne prévoit la modification d'un bâtiment, on peut donc commencer à modifier la place des Ecoles en priorité.

Une fois que la partie basse sera aménagée, on pourra modifier l'offre de stationnement et dessiner le réseau de voirie.

Une fois que les deux premières étapes seront réalisées, les locataires se trouvant dans les bâtiments qui seraient détruits retrouveront un logement dans la partie basse du fait d'un aménagement préalable.

**Le phasage mis en place permet à la municipalité de donner des priorités à ses aménagements du centre-bourg. Bien que les travaux les plus importants se situent au niveau de l'hypercentre : centre commercial, place du Centre bourg, place du Champ de Foire et place des Ecoles, ceux-ci ne peuvent être pensés que sur une durée de 15 ans voire plus. Il est donc nécessaire dans un premier temps de réaliser des aménagements qui commencent à mettre en forme le centre-bourg sans que ceux-ci soit voués à la destruction lors de travaux plus importants. Ainsi le phasage a permis de mettre en place des aménagements simples et peu coûteux, à court terme, à moyen terme pour déboucher ensuite sur une orientation d'aménagement à long terme.**



## E. SUBVENTIONS POSSIBLES

Une liste de financeurs potentiels a été établie, celle-ci n'est pas exhaustive. Le montant et le taux des financements peut aussi varier grandement dans le temps.

### a. Subvention « Cœur de village » de la Région Centre

Un des premiers financements possibles serait à rechercher auprès de la Région Centre via sa politique « Cœur de village ». Pour obtenir cette aide il faut satisfaire à certains critères (voir annexe). Une fois obtenues, ces aides permettent d'acquérir des terrains ou des immeubles pour construire ou réhabiliter des logements (en privilégiant le locatif social), de procéder à des études, d'aménager et d'embellir les espaces publics des centres bourgs (aménagement de places, parkings ou aires de stationnement, de rues, voies piétonnes ou cyclables...) en y intégrant l'enfouissement des lignes électriques et téléphoniques et l'amélioration de l'éclairage public pour les communes de moins de 7 000 habitants. Boigny sur Bionne fait donc partie de ces communes.

Les aides de la Région Centre peuvent couvrir jusqu'à 60% du montant (HT) des travaux.

### b. Le Conseil Général du Loiret

Etant donné que la rue de Verdun est une route départementale, les aménagements prévus sur cette rue pourraient être financés, en principe, exclusivement par le département. Mais il est peu probable que le département finance à 100 % les aménagements, une partie pourrait être financée par la communauté d'agglomération.

### c. La Communauté d'Agglomération Orléans Val de Loire

De tels aménagements font partie de la compétence « Aménagement de l'espace » de l'agglomération d'Orléans. Il n'y a pas de critères précis à respecter mais elle se montre particulièrement frileuse pour ce type de financement, il est donc difficile de fixer une fourchette de taux de financement.

### d. FISAC (Fonds d'Intervention et de soutien à l'Artisanat et au Commerce)<sup>4</sup>

C'est un dispositif principalement destiné à financer les opérations de création, maintien, modernisation, adaptation ou transmission des entreprises du commerce, de l'artisanat et des services, afin de préserver ou développer un tissu d'entreprises de proximité.

Les aides peuvent prendre la forme de subventions, de prêts ou d'avances remboursables. Elles peuvent financer des opérations collectives conduites par des collectivités territoriales qui en assurent la maîtrise d'ouvrage. Elles peuvent ainsi financer des opérations très diverses telles que :

- Les études
- La prise en charge des intérêts d'emprunts contractés par la commune pour l'acquisition<sup>5</sup>, de fonds artisanaux, de fonds de commerce, de baux commerciaux ou de terrains destinés à l'aménagement commercial qui ont fait l'objet de l'exercice d'un droit de préemption
- La réalisation d'actions collectives en raison de l'exécution de travaux publics
- La signalétique
- Les équipements facilitant l'accès aux espaces commerciaux et le stationnement de proximité
- Les investissements de restructuration des centres commerciaux de proximité

Le taux de financement est de 50 % pour les dépenses de fonctionnement (subvention plafonnée à 400 000 €) et de 30 % pour les dépenses d'investissement jusqu'à un plafond de dépenses subventionnables de 800 000 € et 10 % au-delà (subvention plafonnée à 400 000 €).

### e. DETR (Dotation d'Équipement des Territoires Ruraux)<sup>6</sup>

La loi de finances pour 2011 a remplacé la dotation globale d'équipement (DGE) et la dotation de développement rural (DDR) par une nouvelle dotation, la dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR).

Pour que la commune soit éligible à cette dotation, il faut que sa population soit comprise entre 2000 et 20 000 habitants et que le potentiel moyen par habitant soit inférieur à 1,3 fois le potentiel financier moyen par habitant de l'ensemble des communes dont la population est comprise entre 2000 et 20 000 habitants. La liste des communes éligibles est disponible en préfecture.

Une liste de critères pour pouvoir percevoir cette aide est également éditée (voir annexe).

Le taux de financement est compris entre 20 et 35 %.

La participation des différents financeurs doit être équilibrée et suffisante pour que le projet soit rendu possible. Si un financeur potentiel ne finance pas assez, il se peut que les autres refusent également ce qui rendrait le projet non réalisable.

<sup>4</sup> Site internet de la Préfecture du Loiret

<sup>5</sup> en application de l'article L.214-1 du code de l'urbanisme

<sup>6</sup> Site internet de la Préfecture du Loiret

## CONCLUSION

Boigny sur Bionne est une commune périurbaine qui fait partie de l'agglomération Orléanaise. Bien qu'elle se rapproche petit à petit d'Orléans, la présence de grandes surfaces boisées ainsi que de la rivière de la Bionne l'éloigne du caractère de ville. Ce sont ces caractères qui font l'identité de la commune. Concentrée dans un premier temps autour de la Bionne, l'urbanisation a eu tendance à diriger les habitations loin du centre-bourg provoquant ainsi un étalement de la surface bâtie. C'est dans un souci d'économie de l'espace que la commune de Boigny sur Bionne souhaite réaménager son centre-bourg pour que celui-ci soit plus fonctionnel.

Pour répondre à cette demande, une phase de diagnostic a permis dans un premier temps de repérer les atouts et les faiblesses de la commune et plus particulièrement de son centre-bourg. L'activité commerciale, par le supermarché et par les petits commerces permet de rendre la commune dynamique. La commune profite également d'un réseau de venelles très intéressant qui a su traverser les différentes étapes de l'urbanisation de la commune. Il est ainsi possible de se déplacer sur la commune en toute sécurité par la présence de ces sentiers. Le diagnostic a pu également mettre en avant les dysfonctionnements de la commune. La place des Chevaliers de Saint Lazare est une véritable entrée de bourg, pourtant sa traversée est dangereuse que l'on soit à pied, à vélo ou en voiture du fait du manque de visibilité. De plus dans le centre-bourg le stationnement semble parfois difficile. En observant les différents espaces de l'hypercentre de Boigny sur Bionne, on remarque qu'ils fonctionnent indépendamment et sans liens entre-eux. Les liaisons difficiles ne permettent pas de se déplacer facilement d'une espace à un autre et de mettre en valeur le patrimoine de Boigny sur Bionne.

Suite à ce diagnostic et dans le but d'offrir plusieurs propositions à la commune, trois scénarios ont été pensés. Ils avaient pour objectifs de conforter les atouts de la commune et de répondre aux différents besoins de celle-ci. Ainsi chacun des scénarios cherche à maintenir voir renforcer l'activité commerciale du centre-bourg de Boigny sur Bionne et à intégrer au mieux celui-ci avec ce qui l'entoure soit la forêt et la Bionne, c'est pourquoi un travail particulier a été réalisé sur la mise en valeur de la nature dans les aménagements (à la fois par des rappels à la Bionne que par la présence de végétation). Cependant ils répondent chacun à des problématiques différentes : le premier met en avant la possibilité de créer un axe traversant dans le centre-bourg, le second privilégie une centralité dynamique dans l'hypercentre et le dernier est axé sur une restructuration de la cohabitation entre les usagers.

Parallèlement à ces trois scénarios, l'aménagement de la rue de Verdun s'est voulu unique dans un objectif d'améliorer la circulation de tous les usagers sur cette voie : piétons, cyclistes, automobilistes sans pour autant compromettre la dynamique commerciale de la commune qui fonctionne principalement par une clientèle de transit. De plus la rue de Verdun est un axe qui divise la commune en deux parties. Réduire la vitesse des voitures pour permettre une meilleure circulation des piétons et des cyclistes et ainsi faire communiquer les deux espaces qui bordent la rue de Verdun est un enjeu important.

Situé plus en retrait de l'hypercentre et représentant une véritable entrée de ville, l'aménagement de la place des Chevaliers de Saint Lazare s'est fait séparément. La mise en place d'un carrefour à sens giratoire permet de répondre aux enjeux de cette place à la fois en termes de sécurité, de stationnement, de dynamique commerciale que de mise en valeur de l'environnement. Etant une véritable vitrine pour Boigny sur Bionne, c'est un espace qui fait la jonction entre la Bionne et le cœur de Boigny sur Bionne.

Pour finir, le travail s'est orienté autour d'un réaménagement de la mairie en un lieu unique afin de rendre la mairie plus fonctionnelle à la fois pour les usagers des différents services que pour les personnes qui y travaillent. Chacun des plans met en avant la nécessité de certains services à travailler ensemble. La mairie de Boigny sur Bionne possède un potentiel d'extension intéressant ce qui permettrait de réhabiliter l'actuelle annexe.

Pour que tous ces aménagements soient réalisables, il a été nécessaire d'élaborer un phasage permettant de projeter les aménagements dans le temps.

Tout au long de cette étude, le projet s'est voulu être participatif. Ainsi de nombreux échanges ont eu lieu avec les élus, les associations, les habitants, les commerçants ... Chacun de ces échanges a permis de connaître une autre vision de la commune. Lors d'un après-midi, les élèves de la classe de CM2 ont pu participer à ce projet par leurs réactions, leur point de vue et leur imagination. Une exposition s'est ensuite tenue permettant d'échanger avec les principaux usagers du centre-bourg. Ce projet a pris fin lors d'une réunion publique où les habitants ont pu découvrir ce que pourrait devenir leur commune d'ici une trentaine d'années.

A long terme la commune verra probablement la population augmenter largement par le projet d'aménagement sur la zone de la Clairière. Les différents impacts que pourraient avoir un tel aménagement pour la commune sont à prévoir pour l'aménagement d'un centre bourg. De plus, pour qu'une ville de cette taille vive, il ne faut pas uniquement s'intéresser à son centre-bourg mais aussi aux espaces qui l'entourent. Pour la commune de Boigny sur Bionne, la zone Firmin Chappellier, la zone de la Clairière et le site de la Caillaudière sont des moteurs à la vie de la commune qu'il sera nécessaire de conforter dans leurs rôles.



## BIBLIOGRAPHIE

- Ouvrages

**Association des départements cyclables**, *Les aménagements cyclables*, Techni-Cité, 2002

**Association pour la Sauvegarde du Patrimoine Historique de Boigny sur Bionne**, *Inventaire des objets du patrimoine*, Décembre 2005

**Association pour la Sauvegarde du Patrimoine Historique de Boigny sur Bionne**, *Boigny au fil des ans*, Mai 2007

**Association pour la Sauvegarde du Patrimoine Historique de Boigny sur Bionne**, *Boigny à travers les cartes postales anciennes*, Mai 2008

**BROWAEYS Xavier et CHATELAIN Paul**, *Etudier une commune*, A. Colin, 2011

**CERTU**, *L'aménagement d'une traversée d'agglomération*, Edition du CERTU, 2010

**CERTU**, *Carrefours urbains*, Edition du CERTU, 2010

**CERTU**, *S'organiser pour aménager l'espace public*, Edition du CERTU, 2005

**CONSEIL REGIONAL CENTRE** *Charte de qualité Cœur de Village*, 1997

*Eclairer la ville autrement*, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2009

**FERTE Dominique**, *L'accessibilité en pratique*, Edition Le Moniteur, 2008

**NARBONI Roger**, *La lumière et le paysage*, Edition Le Moniteur, 2003

**REYSSET Pascal**, *Aménager la ville*, Foncier Conseil, 1997

**VERDIER Philippe**, *Le projet urbain participatif*, Edition Yves Michel, 2009

- Rapports et Publications

**COUDRIEAU Laëticia, DREUX Elodie, FERRY Julie, LASCOUX Laurent, PALISSON Julien, ZHANG Jia**, *Projet d'aménagement du centre ville de Notre-Dame de Gravenchon*, 2004

**CHARPENTIER Sébastien, GALETTI Michel, LAURENCE François-Xavier, METAIRIE Simon, THEODOSOPOULOS Georges**, *Revalorisation commerciale et identitaire de la commune de Monnaie*, 2009

- Sites Internet

<http://www.loiret.pref.gouv.fr/> , site internet officiel de la préfecture du Loiret

<http://www.loiret.equipement.gouv.fr/> , site internet officiel de la Direction Départementale des Territoire du Loiret

<http://www.regioncentre.fr/> , site internet officiel du Conseil Régional du Centre

<http://www.loiret.com/> , site internet officiel du conseil général du Loiret

<http://www.agglo-orleans.fr/> , site internet officiel de la communauté d'agglomération Orléans Val de Loire

<http://www.boignysurbionne.fr/> , site internet officiel de la ville de Boigny sur Bionne

<http://www.orleans.fr/> , site internet officiel de la ville d'Orléans

<http://www.saintjeandebraye.fr/> , site internet officiel de la ville de Saint Jean de Braye

<http://www.olivet.fr/> , site internet officiel de la ville d'Olivet

<http://www.auao.org/> , site internet officiel de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Orléanaise

<http://www.centre.ademe.fr/> , site internet officiel de l'Agence de l'Environnement et de la Maitrise de l'Energie – Région Centre

<http://www.certu.fr/> , , site internet officiel du Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, et l'Urbanisme

<http://www.insee.fr/> , site internet officiel de l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

## TABLE DES ILLUSTRATIONS

Photographie 1 : Caserne des pompiers	Photographie 2 : Boucherie Charcuterie	10	Photographie 75 : Ecole de conduite	88
Photographie 3 : Pigeonnier de la commanderie		10	Photographie 76 : Stationnement place Saint Lazare	89
Photographie 4 : Parc à vélo		12	Photographie 77 : Vue depuis le pont	Photographie 78 : La Bionne
Photographie 5 : Mail des Remparts	Photographie 6 : Chemin des Ecoliers	12	Photographie 79 : Vue depuis le café	Photographie 80 : Vue sur le pont
Photographie 7 : Passerelle sur la Bionne à côté du pont routier		13	Photographie 81 : Passage piéton devant le café	91
Photographie 8 : Passerelle sur la Bionne menant vers la Caillaudière		13	Photographie 82 : Passage piéton devant l'école de musique	91
Photographie 9 : Entrée du chemin de la Rochelle Place des Chevaliers de Saint Lazare		13	Photographie 83 : Exemple de mini-giratoire franchissable - Bellerive-sur-Allier	94
Photographie 10 : Rue de Verdun au niveau de la mairie		19	Photographie 84 : Vue 3D aménagement de la place	96
Photographie 11 : Panneau de limitation de vitesse sur la rue de Verdun		20	Photographie 85 : Mairie principale	Photographie 86 : Marches intérieures
Photographie 12 : Feux tricolores	Photographie 13 : Places de stationnement	22	Photographie 87 : Salle du conseil	Photographie 88 : Intérieur salle du conseil
Photographie 14 : Places de stationnement rue de Verdun		24	Photographie 89 : Garage	Photographie 90 : Préau
Photographie 15 : Places de stationnement Mairie		24	Photographie 91 : Annexe de la Mairie	101
Photographie 16 : Trottoir devant l'annexe de la Mairie		28	Photographie 92 : Escalier intérieur Annexe	101
Photographie 17 : Piste cyclable rue de Verdun		28	Photographie 93 : Habitation à coté de la Mairie	Photographie 94 : Espace disponible
Photographie 18 : Abaissement de trottoir rue de Verdun		28		103
Photographie 19 : Stationnement devant le centre commercial		30	Schéma 1 : Plan de situation Boigny sur Bionne	7
Photographie 20 : Stationnement derrière le centre commercial		30	Schéma 2 : Date de création des lotissements	8
Photographie 21 : Architecture Centre Commercial	Photographie 22 : Stationnement manquant de clarté	31	Schéma 3 : Périmètre d'étude	9
Photographie 23 : Un accès étroit	Photographie 24 : Végétation le long de la rue de Verdun	31	Schéma 4 : Localisation des commerces et des services dans le centre-bourg	10
Photographie 25 : Parking non matérialisé sur l'arrière		31	Schéma 5 : Localisation des voiries principales	11
Photographie 26 : Vue panoramique de la Place du Centre Bourg		32	Schéma 6 : Localisation des cheminements doux en centre-bourg	12
Photographie 27 : Accès rue de Verdun	Photographie 28 : Rampe d'accès	33	Schéma 7 : Localisation des bâtiments suivant leur hauteur	14
Photographie 29 : Escaliers vers le Centre Commercial		34	Schéma 8 : Localisation du foncier communal	14
Photographie 30 : Accès rue de la Tour		34	Schéma 9 : Localisation de l'espace bâti et non bâti	15
Photographie 31 : Chemin d'accès vers le Champ de Foire		34	Schéma 10 : Location des logements sociaux sur la commune	15
Photographie 32 : Architecture minérale de la place	Photographie 33 : Végétation sur la place	35	Schéma 11 : Localisation de l'hypercentre	18
Photographie 34 : La Poste avec logement au dessus	Photographie 35 : Crédit Agricole	36	Schéma 12 : La rue de Verdun : un axe traversant	19
Photographie 36 : Salle d'activités	Photographie 37 : Cabinet de médecins	36	Schéma 13 : Localisation des carrefours sur la rue de Verdun	21
Photographie 38 : Logements coté Centre Commercial		37	Schéma 14 : Tracé du bus dans le centre-bourg	25
Photographie 39 : Logements coté Champ de Foire		37	Schéma 15 : Localisation du futur terminus du tramway	26
Photographie 40 : Champ de Foire	Photographie 41 : Enclos derrière La Poste	Photographie 42 : Végétation sur le Champ de Foire	Schéma 16 : Localisation du Centre Commercial	29
Photographie 43 : Parking saturé		38	Schéma 17 : Localisation de la Place du Centre Bourg	32
Photographie 44 : Entrée non signalée	Photographie 45 : Entrée étroite	39	Schéma 18 : Organisation de la Place du Centre Bourg	33
Photographie 46 : Installation théâtre de marionnettes		39	Schéma 19 : Localisation du Champ de Foire	38
Photographie 47 : Place des Ecoles	Photographie 48 : Planches au sol	Photographie 49 : Place animée	Schéma 20 : Localisation de la Place des Ecoles	40
Photographie 50 : Stationnement Place des Ecoles		40	Schéma 21 : Schéma de principe : Une traversée orientée	49
Photographie 51 : Ecole vue de la cour		41	Schéma 22 : axes visuels retenus	50
Photographie 52 : Façade Bibliothèque	Photographie 53 : Porte entrée Bibliothèque	41	Schéma 23 : Nombre de logements et surface commerciale Scénario 1	54
Photographie 54 : Liaison Centre Commercial - Place du Centre Bourg		42	Schéma 24 : Stationnement Scénario 1	55
Photographie 55 : Liaison par la rue de Verdun		42	Schéma 25 : Schéma de principe : Une centralité rayonnante	59
Photographie 56 : Liaison Place du Centre Bourg - Champ de Foire		42	Schéma 26 : Espace bâti et non bâti Scénario 2	61
Photographie 57 : Liaison Champ de Foire - Place des Ecoles		43	Schéma 27 : Surface commerciale Scénario 2	62
Photographie 58 : Exemple d'un plateau traversant		47	Schéma 28 : Surface de logements Scénario 2	62
Photographie 59 : Exemple de rampe d'accès à Lyon		52	Schéma 29 : Espace public Scénario 2	63
Photographie 60 : Exemple de verrière		53	Schéma 30 : Voirie Scénario 2	64
Photographie 61 : Exemple de cheminement d'eau - Parc Floral Orléans La Source		56	Schéma 31 : Espaces piétons Scénario 2	67
Photographie 62 : Résidence des Iris		61	Schéma 32 : Offre de stationnement Scénario 2	68
Photographie 63 : Exemple de toiture terrasse		62	Schéma 33 : Parking végétalisé Scénario 2	69
Photographie 64 : Exemple cheminement d'eau	Photographie 65 : Exemple de banc	63	Schéma 34 : Schéma de principe : Une cohabitation restructurée	73
Photographie 66 : Exemple de rond point - Epinal		64	Schéma 35 : Vue 3D générale Scénario 3	74
Photographie 67 : Panneau Zone de rencontre		67	Schéma 36 : Supermarché Scénario 3	75
Photographie 68 : Exemple parking végétalisé		69	Schéma 37 : Rupture de niveau Scénario 3	75
Photographie 69 : Exemple logement - Rives St Joseph Nantes	Photographie 70 : Exemple de passerelle	76	Schéma 38 : Espace de logements Scénario 3	76
Photographie 71 : Exemple parking végétalisé		81	Schéma 39 : Espace public Scénario 3	77
Photographie 72 : Vue générale de la place Saint Lazare		87	Schéma 40 : Place des Ecoles Scénario 3	77
Photographie 73 : Ecole de musique		88	Schéma 41 : Circulation Scénario 3	78
Photographie 74 : Annexe de la Mairie		88	Schéma 42 : Cheminement doux Scénario 3	80
			Schéma 43 : Parking végétalisé Scénario 3	81



Schéma 44 : Localisation Place des Chevalier de Saint Lazare .....	87
Schéma 45 : Organisation de la place Saint Lazare .....	87
Schéma 46 : Horaire d'utilisation de la place St Lazare .....	88
Schéma 47 : Liaison avec la zone de stationnement .....	89
Schéma 48 : Cône de visibilité au niveau du stop .....	90
Schéma 49 : Cône de visibilité à la sortie du parking .....	90
Schéma 50 : Axe de visibilité actuel .....	95
Schéma 51 : Axe de visibilité futur .....	95
Schéma 52 : Localisation de la mairie principale et de l'annexe .....	99
Schéma 53 : Schéma organisation par pôle des services .....	102
Schéma 54 : Localisation des extensions possibles .....	103
Schéma 55 : Implantation de la future Mairie .....	104
Plan 1 : Carrefour Rue de Verdun - Rue de la Sente aux Veneurs .....	22
Plan 2 : Carrefour rue de Verdun - rue de Montesquieu .....	23
Plan 3 : Carrefour rue de Verdun - Rue Firmin Chappellier .....	23
Plan 4 : Coupes rue de Verdun .....	27
Plan 5 : Centre Commercial.....	30
Plan 6 : Aménagement de la rue de Verdun .....	45
Plan 7 : Profil en travers type de la rue de Verdun - Coupe AA .....	46
Plan 8 : Profil en travers type de la rue de Verdun - Coupe BB .....	46
Plan 9 : Plan masse scénario 1 .....	51
Plan 10 : Coupe AA' scénario 1 .....	51
Plan 11 : Plan masse Scénario 2 .....	60
Plan 12 : Coupes voirie Scénario 2 .....	66
Plan 13 : Coupe AA' nouvelle axe de circulation Scénario 3 et sa localisation.....	79
Plan 14 : Coupe BB' rue de la Tour Scénario 3 et sa localisation.....	80
Plan 15 : Aménagement Place des Chevaliers de Saint Lazare.....	93
Plan 16 : Mairie - Entrée rue de Verdun .....	105
Plan 17 : Mairie - Entrée rue Montesquieu .....	107
Plan 18 : Mairie - Salle activités au nord du bâtiment .....	111
Plan 19 : Entrée logement au dessus de la salle d'activité .....	112
Dessin 1 : Ambiance de la rue de Verdun .....	47
Dessin 2 : Ambiance parking supermarché      Dessin 3 : Ambiance verrière devant le supermarché .....	57
Dessin 4 : Ambiance place des Ecoles      Dessin 5 : Ambiance rue de Verdun .....	57
Dessin 6 : Vue 3D Scénario 2.....	70
Dessin 7 : Ambiance Place des Ecoles .....	71
Dessin 8 : Ambiance rue de Verdun .....	71
Dessin 9 : Ambiance logements derrière le supermarché.....	71
Dessin 10 : Ambiance parking végétalisé.....	71
Dessin 11 : Ambiance rue de la Tour Scénario 3.....	80
Dessin 12 : Vue supermarché      Dessin 13 : Vue place des Ecoles .....	83
Dessin 14 : Ambiance vue de la Bionne      Dessin 15 : Ambiance vue de la rue de Verdun.....	97
Dessin 16 : Esquisse entrée rue de Verdun .....	106
Dessin 17 : Esquisse entrée rue Montesquieu .....	108
Dessin 18 : Esquisse verrière devant la salle du conseil .....	109
Tableau 1 : Surfaces commerciales .....	30
Tableau 2 : Récapitulatif des scénarios.....	84

## TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTS.....	2	c. Place du Champ de Foire : une zone de stationnement.....	38
SOMMAIRE.....	3	<input type="checkbox"/> Un espace vide.....	38
PREAMBULE.....	4	<input type="checkbox"/> Un espace dédié au stationnement "anarchique-ordonné".....	39
<b>BOIGNY SUR BIONNE : UNE COMMUNE PERIURBAINE</b> .....	6	d. Place des Ecoles : un espace de rencontre.....	40
A. Identité de la commune.....	7	<input type="checkbox"/> Un espace convivial à préserver.....	40
B. Evolution de la commune.....	8	<input type="checkbox"/> Une école motrice.....	41
C. Présentation du centre-bourg.....	9	<input type="checkbox"/> Une bibliothèque à relancer.....	41
1. Un centre-bourg dynamique.....	10	4. Des liaisons difficiles.....	42
2. Un centre-bourg structuré par ses liaisons.....	11	<input type="checkbox"/> Liaison centre commercial – place du Centre bourg.....	42
3. Le bâti dans le centre-bourg.....	14	<input type="checkbox"/> Liaison place du Centre bourg – place du Champ de Foire.....	42
<b>HYPERCENTRE : UNE DYNAMIQUE A CONFORTER</b> .....	17	<input type="checkbox"/> Liaison place du Champ de Foire – place des Ecoles.....	43
A. Analyse d'un centre multipolaire.....	18	B. Quatre enjeux pour l'hypercentre.....	44
1. Présentation de l'hypercentre.....	18	C. Propositions d'aménagement scénarisées.....	45
2. Rue de Verdun : l'axe majeur.....	19	1. Rue de Verdun : un axe ouvert sur la Bionne.....	45
a. La circulation sur la rue de Verdun.....	19	2. SCENARIO 1 : Une traversée orientée.....	48
b. Les carrefours de la rue de Verdun.....	21	a. Orientation et ambiances du scénario.....	48
<input type="checkbox"/> Rue de Verdun-Rue de la Sente aux Veneurs.....	22	<input type="checkbox"/> Orientation choisie.....	48
<input type="checkbox"/> Rue de Verdun-Rue Montesquieu.....	23	<input type="checkbox"/> Ambiances.....	50
<input type="checkbox"/> Rue de Verdun-Rue Firmin Chappellier.....	23	<input type="checkbox"/> Les axes visuels.....	50
c. Le stationnement de la rue de Verdun.....	24	b. Aménagements.....	52
d. Les transports en commun.....	25	<input type="checkbox"/> Gestion de la différence d'altimétrie.....	52
<input type="checkbox"/> Boigny et les transports en commun.....	25	<input type="checkbox"/> Commerces et logements.....	53
<input type="checkbox"/> Le réseau de bus en 2012.....	26	<input type="checkbox"/> Stationnement et voirie.....	55
e. La voirie.....	27	<input type="checkbox"/> Une place des Ecoles sécurisée et verdoyante.....	56
f. L'accessibilité sur la rue de Verdun.....	28	<input type="checkbox"/> Mise en valeur de la bibliothèque.....	56
3. Les quatre pôles de l'hypercentre.....	29	3. SCENARIO 2 : Une centralité dynamique.....	58
a. Centre commercial : un pôle moteur.....	29	a. Orientation du scénario.....	58
<input type="checkbox"/> Stationnement.....	30	<input type="checkbox"/> Un espace au cœur de Boigny sur Bionne.....	58
<input type="checkbox"/> Fréquentation.....	31	<input type="checkbox"/> Une voirie pour les déplacements de chacun.....	58
<input type="checkbox"/> Visibilité.....	31	b. Aménagements.....	60
<input type="checkbox"/> Observations.....	31	<input type="checkbox"/> Les ambiances.....	70
b. Place du Centre Bourg : une zone de passage.....	32	4. SCENARIO 3 : Une cohabitation restructurée.....	72
<input type="checkbox"/> Situation de l'îlot dans la ville.....	32	a. Orientation du scénario.....	72
<input type="checkbox"/> Organisation de l'îlot.....	32	b. Aménagements.....	74
<input type="checkbox"/> Architecture.....	35	<input type="checkbox"/> Description de l'espace du centre-bourg.....	75
<input type="checkbox"/> La végétation.....	35	D. Récapitulatif des scénarios.....	84
<input type="checkbox"/> La fréquentation, l'utilisation.....	35	<input type="checkbox"/> Commentaire général.....	85
<input type="checkbox"/> Les activités.....	36	<input type="checkbox"/> Comparaison.....	85
		<b>PLACE DES CHEVALIERS DE SAINT LAZARE : UNE ENTREE DE BOURG A AFFIRMER</b>	86



A.	Analyse d'un carrefour charnière .....	87
1.	Une place à l'activité cyclique.....	87
a.	Plan de situation.....	87
b.	La circulation.....	89
c.	Le stationnement.....	89
2.	Un carrefour à risque.....	90
3.	L'entrée de bourg de Boigny .....	91
B.	Trois enjeux pour la place des Chevaliers de saint Lazare .....	92
	<input type="checkbox"/> Sécuriser le carrefour.....	92
	<input type="checkbox"/> Ouvrir la place des Chevaliers de Saint-Lazare sur la Bionne .....	92
	<input type="checkbox"/> Marquer une identité d'entrée de bourg .....	92
C.	Aménagement.....	93
<b>UNE MAIRIE A REUNIFIER.....</b>		<b>98</b>
A.	Analyse d'une mairie divisée en deux bâtiments .....	99
1.	Le bâti existant .....	99
a.	Une mairie répartie sur deux sites différents.....	99
b.	Un bâtiment principal peu accessible.....	100
c.	Une annexe rénovée.....	101
2.	Organisation actuelle de la mairie .....	102
a.	Une organisation par service .....	102
b.	Des besoins spécifiques .....	102
3.	Un potentiel d'extension .....	103
a.	Un bâtiment d'habitation non utilisé .....	103
b.	De l'espace libre aux alentours .....	103
B.	Création d'une mairie unique .....	104
1.	Deux entrées possibles .....	104
a.	Entrée par la rue de Verdun.....	105
b.	Entrée par la rue Montesquieu et la cour de la mairie.....	107
2.	Un bâtiment valorisant l'architecture présente.....	109
3.	Un bâtiment tourné vers l'avenir .....	109
4.	Une organisation répondant aux différents besoins.....	110
5.	Une salle d'activités.....	112
6.	Une possibilité de logement .....	112
<b>PHASAGE.....</b>		<b>113</b>
A.	Aménagements simples et peu coûteux .....	114
B.	Aménagements à court terme.....	114
	<input type="checkbox"/> Place des Chevaliers de Saint Lazare .....	114
	<input type="checkbox"/> Installation d'une aire de jeux.....	114
	<input type="checkbox"/> La rue de Verdun .....	114

C.	Aménagement à moyen terme .....	115
D.	Aménagements à long terme.....	115
E.	Subventions possibles .....	116
a.	Subvention « Cœur de village » de la Région Centre.....	116
b.	Le Conseil Général du Loiret .....	116
c.	La Communauté d'Agglomération Orléans Val de Loire.....	116
d.	FISAC (Fonds d'Intervention et de soutien à l'Artisanat et au Commerce).....	116
e.	DETR (Dotation d'Equipement des Territoires Ruraux) .....	116
CONCLUSION.....		117
BIBLIOGRAPHIE .....		118
TABLE DES ILLUSTRATIONS .....		119
TABLE DES MATIERES.....		121

**Tutrice : Laure JAQUET**

**DAIGNAN Clément**

**DEGRAVE Thomas**

**GOULET Bastien**

**YONNET Maxime**

**YVERNOGEOU Clément**

**Titre : Boigny sur Bionne : une autre vision du centre-bourg**

**Résumé :**

Boigny sur Bionne, commune périurbaine de l'agglomération orléanaise, est un bourg dynamique avec de nombreux commerces et services qui animent la ville à différentes heures de la journée mais souffre d'un centre-bourg divisé en plusieurs espaces qui sont fermés sur eux-mêmes. En effet, chaque espace possède son rythme de vie, sa fonction et son organisation. De plus, certaines ruptures physiques comme la rue de Verdun avec son important flux de transit ou visuelles avec les bâtiments de la place du centre-bourg viennent renforcer ce sentiment de fragmentation de l'espace surtout que les liaisons entre ces espaces sont difficiles et non sécurisées. Cependant, la commune dispose d'un atout non négligeable car elle est propriétaire d'une part importante du foncier sur le centre-bourg mais cette étendue n'est pas assez valorisée.

La commune souhaite tirer profit de ce potentiel en corrigeant les dysfonctionnements et en développant le logement, l'offre commerciale et la qualité du cadre de vie dans le respect des accords du Grenelle de l'environnement. L'objectif est de créer une unité sur ces espaces. Le projet apporte donc une réflexion sur un centre-bourg de 1,9 hectares à travers trois scénarios en y intégrant de l'habitat, des commerces, des services et des espaces verts mais aussi sur une entrée de ville avec la place des Chevaliers de Saint-Lazare, la rue de Verdun reliant les deux zones et la réunification des deux mairies. Les scénarios proposent différentes évolutions du centre-bourg en conservant plusieurs points communs comme la perspective visuelle sur la Tour ou le lieu de rencontre de la place des écoles. Cependant, chaque scénario possède des caractéristiques propres surtout en terme de déplacement, de stationnement et d'espace public. Dans chaque cas, les commerces sont détachés du supermarché resté sur le même zone et redistribués le long de la rue de Verdun afin d'améliorer la visibilité. Les habitations actuelles de la place du centre-bourg sont remplacées par de nouveaux bâtiments répartis sur les 1,9 hectares du centre et permettent ainsi de densifier le centre-bourg qui ne comporte pour le moment que huit logements. L'aménagement de la rue de Verdun propose la végétalisation de cet axe assez minéral alors que le reste de la commune est plutôt verdoyant et la sécurisation de la rue avec la mise en place d'un plateau surélevé et une limitation à 30km/h. Les propositions pour la place des Chevaliers de Saint-Lazare créent une véritable entrée de ville pour Boigny sur Bionne en sécurisant le lieu à la fois pour les automobilistes mais aussi pour les cyclistes et les piétons. Elles améliorent aussi le cadre avec l'ouverture sur la Bionne, le traitement paysager et la création d'une terrasse. Le projet visant à regrouper tous les services de la mairie et les élus sur un même lieu crée une nouvelle mairie mettant en valeur le bâti existant.

Ce projet comporte un phasage s'étalant sur une trentaine d'années d'une action immédiate à une action à plus long terme. Les actions immédiates sont facilement réalisables de suite pour un coût moindre tandis que les actions avec une échelle de temps plus longue correspondent à la mise en application d'un scénario.

**Mots clés**

Centre-bourg / Scénario / Extension de mairie / Aménagement de rue / Aménagement de place / Intensité urbaine / Projet participatif

Boigny sur Bionne / Agglomération d'Orléans / Loiret / Centre / 45



Stage de groupe DA4 2010-2011

# BOIGNY SUR BIONNE : UNE AUTRE VISION DU CENTRE-BOURG

*Réflexion sur l'aménagement et le devenir du centre-bourg*

## ANNEXES

DAIGNAN Clément  
DEGRAVE Thomas  
GOULET Bastien  
YONNET Maxime  
YVERNOGEOU Clément

**Boigny**  
sur Bionne



**POLYTECH<sup>®</sup>**  
TOURS

Département Aménagement



UNIVERSITÉ  
FRANÇOIS - RABELAIS  
TOURS

**SOMMAIRE**

Annexe 1 : Résultats des comptages radars sur la rue de Verdun.....	2
Annexe 2 : Résultats du comptage sur le centre-bourg de Boigny sur Bionne .....	5
Annexe 3 : Questionnaires destinés aux commerçants et leurs synthèses .....	9
Annexe 4 : Compte rendu des principales réunions du stage.....	14
Annexe 5 : Pédibus®.....	19
Annexe 6 : Critères d'éligibilité pour la subvention cœur de village.....	30
Annexe 7 : Un projet participatif.....	36



**ANNEXE 1 :**  
**RESULTATS DES COMPTAGES  
RADARS SUR LA RUE DE VERDUN**

## ANNEXE 1 : Résultats des comptages radars sur la rue de Verdun

Du 23 Mai 2011 au 06 Juin 2011, un comptage de voitures a été réalisé grâce à l'installation d'un radar pédagogique par la commune de Saint Jean de Braye. Ce radar était situé entre les ronds points du boulevard de la salle et du Poirier Bonneau. Cette route est la frontière entre la commune de Saint Jean de Braye et Boigny sur Bionne. Le radar était installé en hauteur et la vitesse était masquée pour les automobilistes de manière à ne pas fausser les résultats. La mesure a été réalisée dans les deux sens de circulation : de la route de Boigny sur Bionne à la RN 152 (en sortant de Boigny vers Orléans) et de la route de Boigny sur Bionne au centre ville de Boigny sur Bionne (en arrivant de Boigny sur Bionne depuis Orléans).

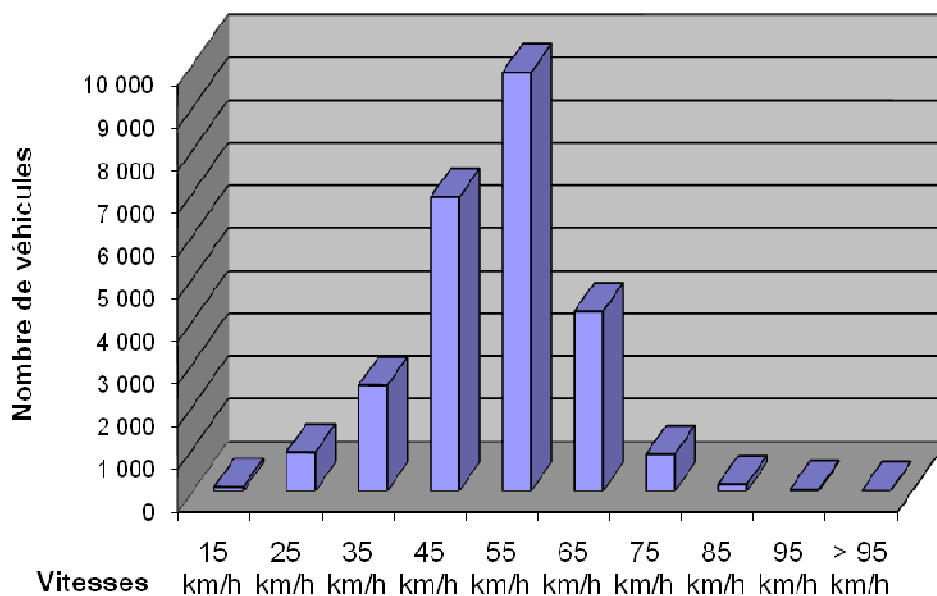
SYNTHESE	
Vitesse	Nb véhicules
15 km/h	97
25 km/h	903
35 km/h	2 468
45 km/h	6 877
55 km/h	9 802
65 km/h	4 205
75 km/h	866
85 km/h	158
95 km/h	33
> 95 km/h	11
<b>Total</b>	<b>25 420</b>

< 50 km/h	40,70%
> 50 km/h	59,30%
> 70 km/h	4,20%

V 15	38 km/h
Vm	48 km/h
V85	58 km/h

Nb de véhicules/jours	1695
Vitesse maximum	> 95 km/h

**Rue de Verdun Sens Orléans- Boigny  
du 23/05/11 au 06/06/11**





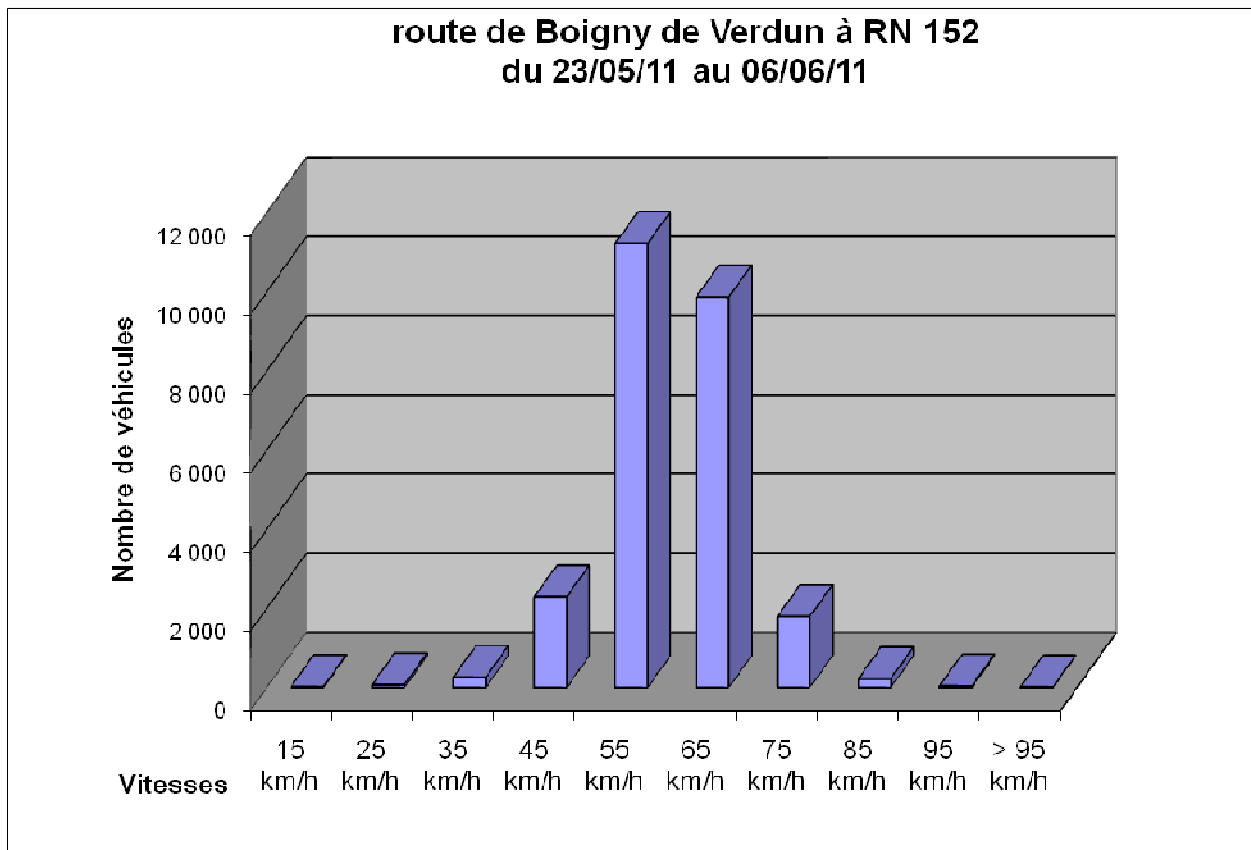
## ANNEXE 1 : Résultats des comptages radars sur la rue de Verdun

SYNTHESE	
Vitesse	Nb véhicules
15 km/h	18
25 km/h	67
35 km/h	249
45 km/h	2 287
55 km/h	11 217
65 km/h	9 864
75 km/h	1 786
85 km/h	216
95 km/h	39
> 95 km/h	11
<b>Total</b>	<b>25 754</b>

< 50 km/h	10,20%
> 50 km/h	89,80%
> 70 km/h	8,00%

Nb de véhicules/jours	1717
Vitesse maximum	> 95 km/h

V15	48 km/h
Vm	55 km/h
V85	62 km/h



V15 : la vitesse en dessous de laquelle 15 des conducteurs ne sont pas descendus

Vm : la vitesse moyenne de tous es conducteurs

V85 : la vitesse qui n'est pas dépassée par 85% des conducteurs

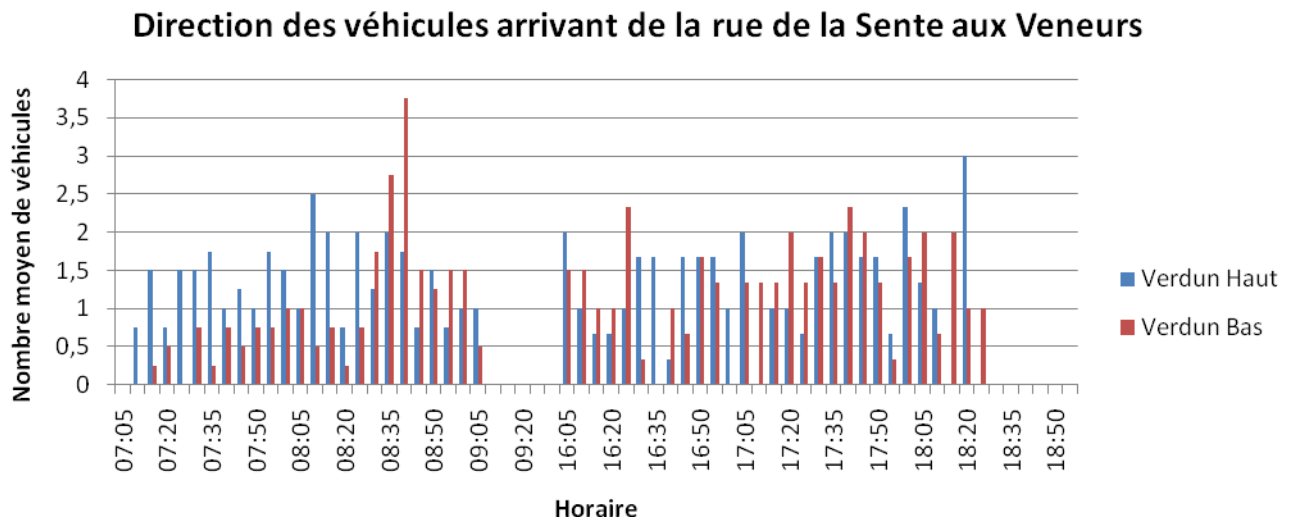
**ANNEXE 2 :**  
**RESULTATS DU COMPTAGE**  
**SUR LE CENTRE-BOURG DE**  
**BOIGNY SUR BIONNE**

## ANNEXE 2 : Résultats des comptages sur le centre-bourg de Boigny sur Bionne

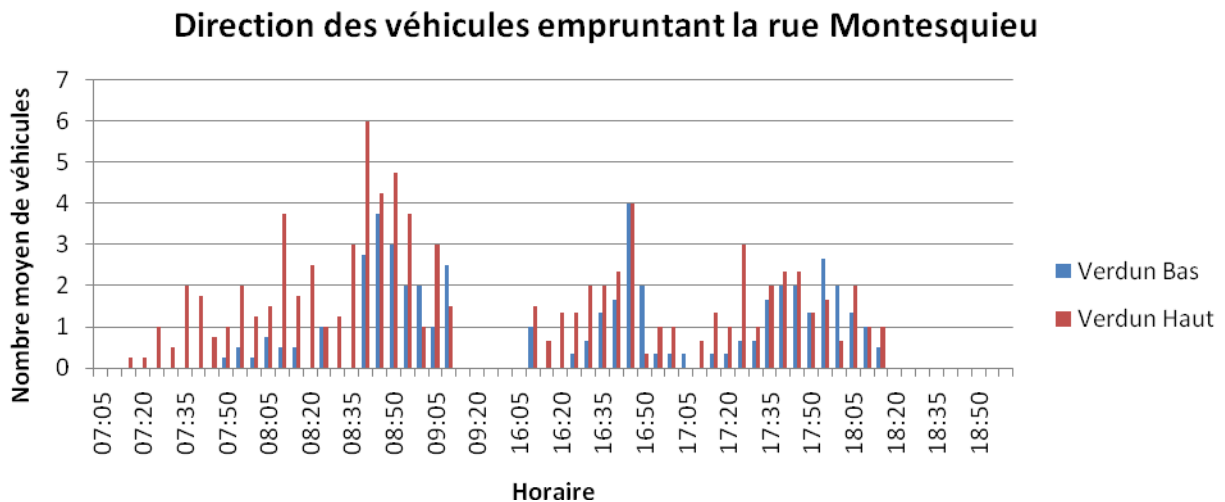
Un autre comptage a été réalisé sur la commune, celui-ci avait pour objectif d'étudier le comportement des automobilistes aux différents carrefours de Boigny. Quatre points de comptage ont été choisis : carrefour entre la rue de Verdun et la rue de Sente aux Veneurs, carrefour entre la rue de Verdun et la rue Montesquieu, carrefour entre la rue de la Commanderie et la rue Montesquieu et au niveau de la place des Chevaliers de Saint Lazare.

Le comptage a été réalisé sur une semaine (du lundi au vendredi) aux heures de pointes (le matin de 7h00 à 9h15 et le soir de 16h00 à 18h30).

- Rue de Verdun – Rue de la Sente aux Veneurs



- Rue de Verdun – Rue Montesquieu

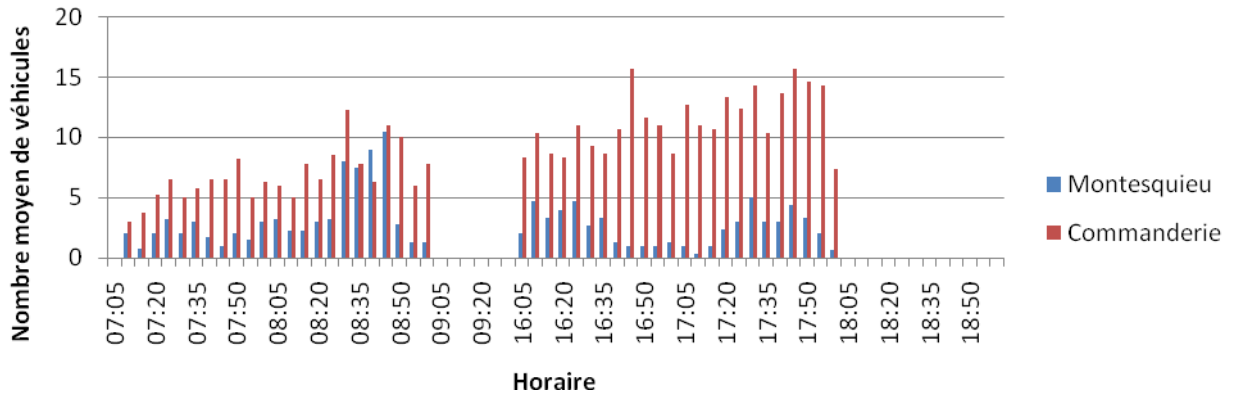


- Rue de la Commanderie – Rue Montesquieu



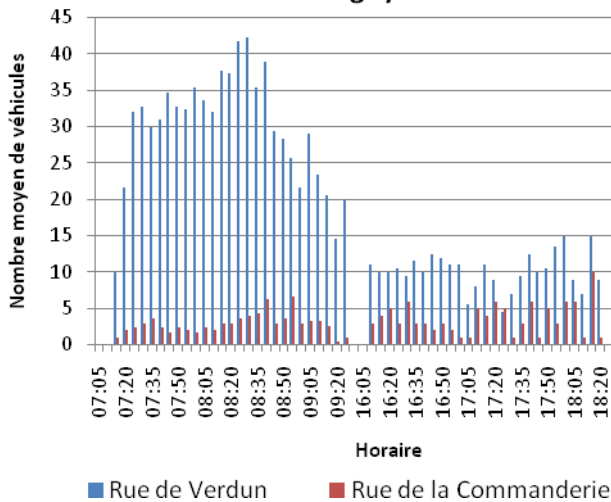
## ANNEXE 2 : Résultats des comptages sur le centre-bourg de Boigny sur Bionne

### Direction des véhicules empruntant la rue de la Commanderie

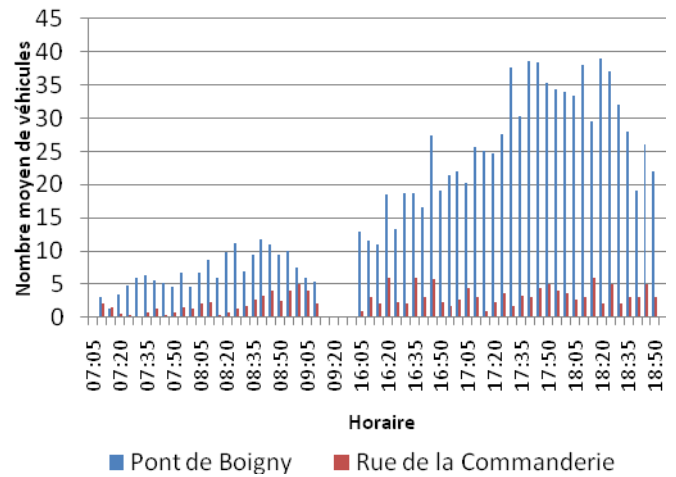


- Place des Chevaliers de saint Lazare

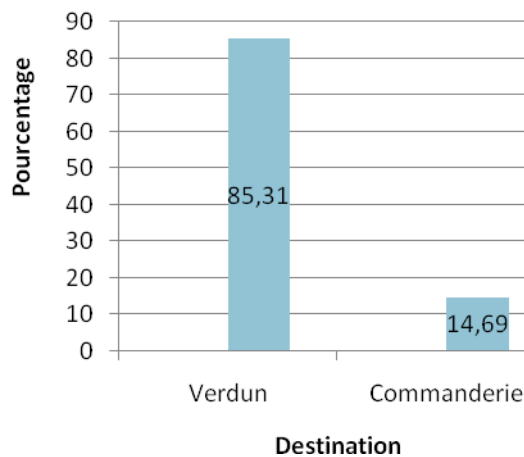
### Direction des véhicules arrivant du pont de Boigny



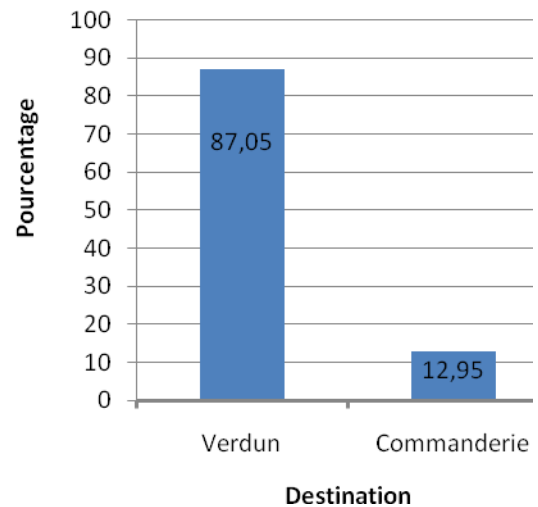
### Direction des véhicules arrivant de la rue de Verdun



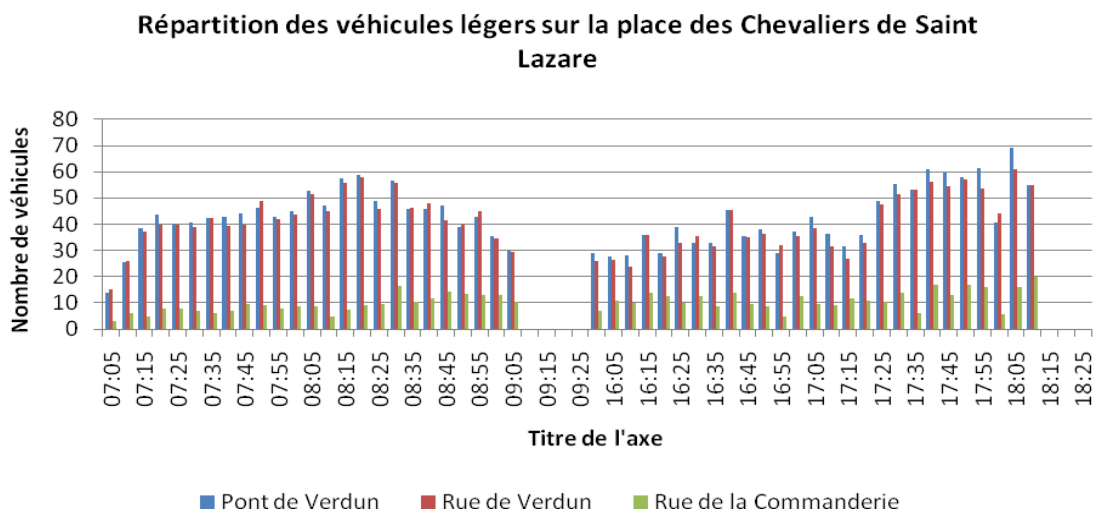
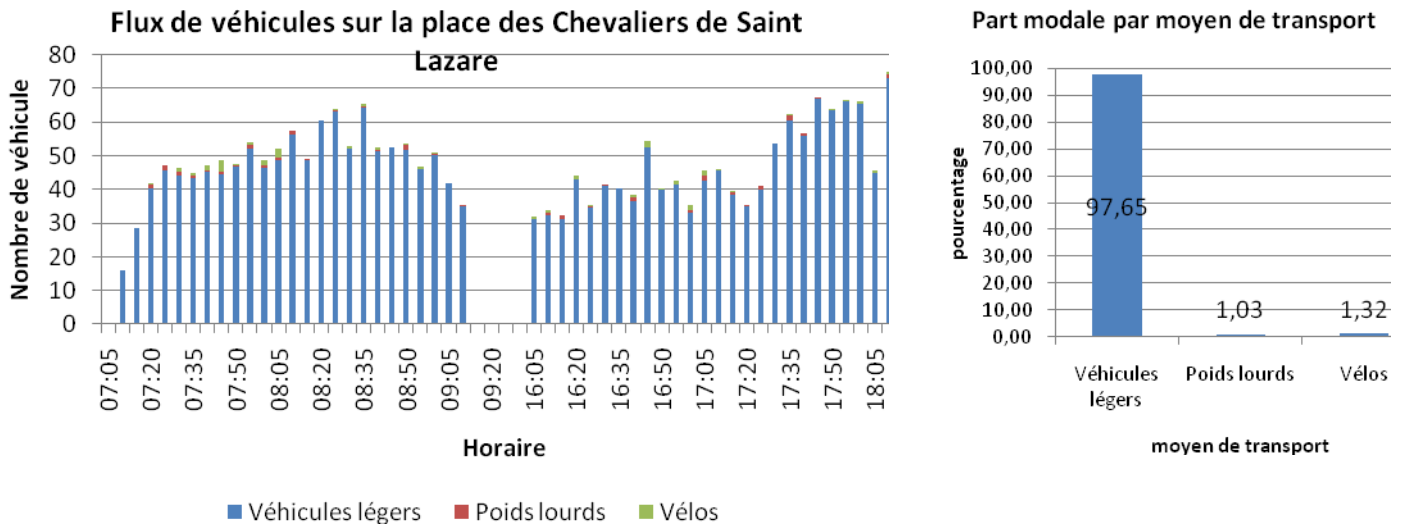
### Véhicules arrivant du Pont de boigny



### Véhicules arrivant du centre bourg



## ANNEXE 2 : Résultats des comptages sur le centre-bourg de Boigny sur Bionne



Ces différents comptages nous ont permis d'analyser la circulation qui traversait Boigny sur Bionne. On remarque que cette circulation est plus intense à deux moments de la journée : le matin lors de l'heure d'embauche et le soir lors de l'heure de débauche. Ainsi on aperçoit un flux plus dense de véhicules à ces deux moments de la journée.

On remarque également que la Rue de Verdun est l'axe principal de la commune. La proportion de véhicules circulant sur cet axe est en moyenne 4 à 30 fois plus importante sur la rue de Verdun que sur la rue de la Commanderie, de la Sente aux Veneurs ou Montesquieu. De plus au niveau de la place des Chevaliers de Saint Lazare, la grande partie des véhicules empruntent la rue de Verdun plutôt que la rue de la Commanderie (45 contre 8 en moyenne). Du pont au centre-bourg, la rue de Verdun est donc un axe majeur de circulation.

Enfin, ce comptage a mis en avant la place de la voiture dans les modes de déplacements : celle-ci représente plus de 97%.

**ANNEXE 3 :**  
**QUESTIONNAIRES DESTINES AUX**  
**COMMERÇANTS ET LEURS**  
**SYNTHESES**



## **ANNEXE 3 : Questionnaires destinés aux commerçants et leurs synthèses**

### *1. Questionnaire des services et commerces en dehors du centre commercial*

- 1) Quels sont les horaires d'ouverture/fermeture de votre commerce ?
  
- 2) Quelle est la surface de votre commerce ?
  
- 3) Combien êtes-vous à travailler dans ce commerce
  
- 4) Quel type de clientèle rencontrez-vous ?
  - Catégorie(s) d'âge ?
  
  - De la commune ou des alentours ?
  
- 5) Quelle(s) perception avez-vous de la fréquentation du centre bourg ?
  
- 6) Pensez-vous le centre bourg suffisamment animé ? Si non qu'amélioreriez-vous ?
  
- 7) Comment trouvez-vous l'accessibilité à votre commerce ?
  
- 8) Pensez-vous l'offre de stationnement satisfaisante aux abords de votre commerce ?
  
- 9) Avez-vous des projets d'extension ou bien de délocalisation ?

Synthèse de ce questionnaire :

Les commerçants interrogés sont pour certains des propriétaires des murs pour d'autres uniquement locataires mais propriétaires du fonds. En effet certains locaux appartiennent à la commune alors que d'autres sont des propriétés privées. Les surfaces varient entre 25m<sup>2</sup> et plus de 500 m<sup>2</sup>.

Peu de ces commerçants se plaignent de la surface qui leur est proposée. Certains sont un peu à l'étroit mais vu l'activité faible, les locaux n'ont pas lieu d'être agrandi alors que d'autres ont une surface trop importante pour leur activité.

Les avis sur le centre-bourg sont contrastés, certains y voient un lieu calme, paisible agréable alors que d'autres parlent plutôt de centre sans réelle vie, dans lequel on retrouve peu d'animation. Ces avis varient en fonction de la localisation des commerces et des services sur la commune de Boigny. En effet certains ont une place privilégiée pour voir un centre-bourg plus dynamique.

La majorité des commerces sont fréquentés par les boignaciens et par une population de passage qui traverse la commune par la rue de Verdun. Les commerces ne se plaignent donc pas du manque de visibilité de leur vitrine. En revanche, les services sont fréquentés majoritairement par des boignaciens. Ceux-ci sont souvent un peu plus reculés et manquent de visibilité à partir de la rue de Verdun.

Pour l'ensemble des commerces et des services, les usagers sont dans la majorité des cas une population locale et souvent de retraités.

En ce qui concerne le stationnement, certains ne s'en plaignent pas car ils se retrouvent proche d'un pôle dynamique qui offre des places de stationnement disponibles également pour leur commerce. D'autres ne se plaignent pas du nombre de places de stationnement mais de la sécurité entre cette zone de stationnement et leur commerce. Par endroits, les usagers préfèrent mal se garer juste devant le commerce que de consacrer quelques minutes à un stationnement autorisé.

Enfin les commerces et les services n'ont pas de projets d'extension ou de délocalisation. Plusieurs services connaissent des diminutions de leurs horaires d'ouverture mais il semble important de conserver un emplacement dans le centre-bourg de Boigny sur Bionne plutôt que de partir.

## ANNEXE 3 : Questionnaires destinés aux commerçants et leurs synthèses

### 2. Questionnaire des commerçants du centre commercial

Nom du commerce :

Nombre d'employés :

Locataire

Propriétaire

Quelle est la surface commerciale ? m<sup>2</sup>

Vous sentez vous à l'étroit dans vos locaux ? Si oui, aimeriez-vous vous étendre ?

Quelle est votre perception du centre bourg de la commune ? Le trouvez-vous animé ?

Quelle est l'origine de votre clientèle ?

Pensez-vous que la desserte de votre commerce est correcte ? L'offre de stationnement est-elle suffisante ?

Avez-vous des projets de ravalement de façades, d'extension, d'amélioration de l'accessibilité ou de changement de lieu ?

Que pensez-vous sur la visibilité de votre commerce ?



### Synthèse du questionnaire :

Les commerçants du centre commercial sont propriétaires du fonds mais pas des murs. En effet, le propriétaire des murs est le directeur du centre commercial de Chécy et le propriétaire foncier est Mr Coulon. Les surfaces commerciales vont de 35 m<sup>2</sup> à 780 m<sup>2</sup>.

Les avis sur l'étroitesse des locaux sont contrastés. Les commerçants à une dizaine d'années de la retraite ne veulent pas s'étendre et se sentent très bien dans leurs locaux. Cependant, une partie d'entre eux manquent de surface commerciale en particulier l'Ecomarché mais ils ne peuvent pas s'agrandir comme ils ne sont pas propriétaires des murs et du foncier.

La majorité des personnes trouvent le centre-bourg plutôt calme mais la présence du centre commercial crée de l'animation surtout à certaines périodes comme la fin d'après-midi ou les personnes s'arrêtent avant de rentrer chez eux ou en allant chercher leurs enfants à l'école. L'Ecomarché est perçu comme un élément attractif pour les autres commerces. Certains regrettent que la boulangerie ne soit pas à proximité de cette zone car c'est un commerce qui attire aussi beaucoup de monde. Une grande partie de la clientèle est liée au flux de transit sur la rue de Verdun. Cependant, beaucoup de boignaciens en particulier les personnes âgées utilisent ces commerces quotidiennement.

La desserte du centre commercial est correcte avec un parking ouvert sur la rue de Verdun. Le seul bémol concerne l'offre de stationnement qui est suffisante pour la semaine mais qui sature très vite le week-end et parfois en soirée. Des incohérences et des dysfonctionnements sont présents sur le parking et la voirie interne en raison d'une mauvaise organisation de l'îlot créant parfois quelques tensions entre les usagers.

Les commerçants n'ont pas de projets sur les façades ou les locaux à cause de leur statut de locataire. Seul le salon de beauté possède un deuxième local sur une commune voisine.

Pour la visibilité, les commerces profitent d'une bonne signalisation sur la commune et de la présence de l'Ecomarché attirant des personnes habituées à la marque en particulier depuis le changement d'enseigne du centre commercial de Chécy qui a le même propriétaire. Le centre est visible depuis la rue de Verdun et le parking est ouvert sur celle-ci ce qui contribue à la bonne visibilité.

**ANNEXE 4 :**  
**COMPTE RENDU DES PRINCIPALES  
REUNIONS DU STAGE**

## ANNEXE 4 : Compte rendu des principales réunions du stage

### *1. Réunion avec Patrick Leroi chargé de missions politique cyclable à communauté d'agglomération Orléans Val de Loire du 03 mai 2011:*

Les compétences en matière de vélo sur l'agglomération sont partagées avec les communes.

Il existe actuellement un schéma d'itinéraires qui date de 1998 : avant la première ligne de tramway, et aujourd'hui la deuxième ligne de tramway se met en place. Le schéma directeur est donc un peu dépassé et ils souhaitent aujourd'hui le réactualiser. Ils ont donc fait appel à un bureau d'étude pour ce travail. Il y a actuellement près de 400 kilomètres d'itinéraires sur l'agglomération.

Pour l'agglomération Orléans Val de Loire, Boigny sur Bionne est une commune qui a su mettre en place ce type d'aménagement, elle a su anticiper les politiques cyclables et mettre en place des itinéraires et des équipements pour les vélos.

Cependant le bilan actuel est que travailler sur les itinéraires ne suffit pas, il faut aussi de l'accompagnement. L'agglomération travaille donc pour inciter les communes à prendre en compte le vélo : des mesures qui doivent être prises dès le PLU pour une commune.

Un travail important se fait donc sur la mise en place d'unités de stationnement ou bien d'autres équipements dont l'agglomération gère à 100% le financement. Cependant, le fonctionnement reste à la charge de la commune. Boigny est une commune qui a su approprier la continuité du service fait par l'agglomération. Seuls les parcours de La Loire à Vélo et les parcours dans la forêt sont financés et entretenus.

Une carte, disponible dans chaque mairie, à l'agglomération d'Orléans, dans les offices du tourisme, chez les loueurs et les vendeurs de vélos, répertorie l'ensemble des cheminements cyclables. Elle est actualisée tous les ans selon les travaux réalisés par l'agglomération mais également les aménagements faits par la commune seule.

Récemment, l'agglomération a pris à sa charge le marquage des vélos car un des freins de l'usage du vélo est que celui-ci est souvent volé. Le marquage permet d'avoir une sorte de plaque d'immatriculation pour le vélo. Ainsi le propriétaire retrouve plus facilement son vélo en cas de vol. C'est un service qu'elle met à la disposition des usagers gratuitement et qui lui coûte moins d'un euro par vélo. Depuis le début de sa mise en place, environ 3 000 vélos ont été marqués. De plus, par des dépliants, un travail important est fait sur la sensibilisation (comment se comporter sur la route, comment attacher son vélo, comment rouler en toute sécurité, rappel du code de la route ...)

Depuis 2007, l'agglomération a mis en place un système de location de vélo : Vélo +. Un système qui marche correctement mais qui coûte environ 1 million



## **ANNEXE 4 : Compte rendu des principales réunions du stage**

d'euros. Pour avoir un fonctionnement optimal, il faudrait 45 à 50 stations alors que l'agglomération n'en compte aujourd'hui que 32.

Une des autres actions est l'apport technique pour les communes car souvent elles ne savent pas comment s'y prendre pour réaliser une piste cyclable. Par exemple parfois un simple marquage au sol suffit car l'environnement ne demande pas plus. Un contre exemple existe à Boigny où la commune a souhaité l'installation d'une piste cyclable sur le trottoir au niveau de la rue de la Sente aux Veneurs. Le problème est que les haies des habitations, les voitures qui sortent en marche arrière, les piétons, les poussettes ... rendent la pratique du vélo dangereux dans cette rue alors qu'un marquage au sol aurait permis une meilleure sécurité pour les cyclistes.

Actuellement, il y a un PDU (plan de déplacement urbain), qui a pour objectif de changer les modes de transport. L'agglomération fait des actions par rapport aux groupes scolaires et utilise également des guides et des indicateurs pour savoir si ses actions sont utiles pour les usagers. Une des aides à la décision est la présence de boucle de comptage à des points stratégiques comme les ponts de la Loire. L'objectif étant de faire passer la part modale du vélo de 3,3% en 2002 à 7%, un objectif peut être peu ambitieux mais qui peut être atteint.

En matière de signalétique, il est souvent important que celle-ci soit présente pour que des usagers qui ne connaissent pas les lieux ou d'autres qui ne sont pas forcément habiles avec une carte puissent se repérer plus rapidement sur le parcours.

Actuellement, un travail est réalisé sur le bouclage d'itinéraire car il manque des relations entre les communes, pour avoir un réel maillage sur le territoire.

Le budget annuel pour les vélos est de 800 000 €. Lorsque l'agglomération aménage des voiries, elle peut en même temps créer des pistes cyclables.

En matière d'aménagement, il est important de ne pas contraindre les vélos, sans négliger les autres usagers. La priorité doit être donnée au plus faible sur la voie lorsque l'on aménage une voirie partagée.

En dessous de 50 km/h, les cyclistes et les voitures peuvent cohabiter ensemble sur la chaussée. Il faut donc créer des aménagements pour les vélos en fonction de la vitesse des véhicules.

### 2. Réunion avec les associations :

#### ❖ Les parents d'élèves

La réunion avec l'association des parents d'élèves s'est déroulée le 25 mai 2011. L'objectif était de récolter les ressentis sur le centre-bourg et les problèmes rencontrés lorsqu'ils fréquentaient ces espaces. Tous les parents voyaient le centre bourg comme un lieu de rencontre et en particulier la place des Ecoles qu'il fallait absolument conserver car beaucoup d'entre eux aiment discuter sur ce lieu en allant rechercher leurs enfants. La plupart d'entre eux arrivent 15 minutes avant la fin des cours pour cette raison. Le problème du stationnement est également ressorti sur le champ de foire. Au fil des années, une organisation est apparue mais ils mettent en avant certains dysfonctionnements comme l'entrée du champ de Foire trop étroite et les escaliers pour accéder à la place des écoles. L'ouverture de la place des Ecoles sur la rue Montesquieu a aussi été abordée et apparaît comme dangereuse pour les parents car il n'y a aucune rupture physique avec cette rue. Le dernier point concerne la densification du bâti sur le centre bourg. Tout de suite, les personnes présentes pensent à des barres ou à des tours comme à Orléans La Source alors que les bâtiments seront similaires à ceux d'Immobilier Val de Loire avec les Iris. Lors de cette réunion, une participation à la kermesse de l'école sous la forme d'une exposition a été évoquée.

#### ❖ L'association pour la sauvegarde du patrimoine historique de Boigny-sur-Bionne :

La réunion avec l'association pour la sauvegarde du patrimoine historique de Boigny-sur-Bionne s'est déroulée dans la matinée du 31 mai 2011. Thierry Pointet qui est le président de cette association a évoqué le patrimoine bâti de la commune en insistant sur le fait qu'il n'y avait pas de bâtiments anciens sur le centre bourg et qu'il faudrait conserver. Il a également évoqué les difficultés pour l'association d'intégrer le bâti nouveau en particulier la résidence des Iris qui tranche avec le reste de Boigny-sur-Bionne.

### *3. Réunions avec l'agence d'urbanisme d'Orléans :*

Au cours du stage, trois rencontres ont eu lieu avec l'agence d'urbanisme d'Orléans pour présenter la commande et les avancées mais également pour avoir leur avis.

La réunion du 18 avril 2011 était une réunion de présentation du stage avec Mme Priami, Mme Savoye, Mme Arbaoui et Mlle Roussellie. L'objectif était de clarifier la commande de la commune et de planifier les différentes étapes du stages ainsi que les rencontres et présentations à réaliser.

La seconde réunion du 12 mai 2011 avait pour but de présenter le diagnostic réalisé sur la commune et faire un bilan avant de présenter ce même diagnostic aux élus. Le ressenti général était positif et le travail correspondait aux attentes de l'agence d'urbanisme et de la commune. Cette réunion a eu lieu dans la salle du conseil de la mairie de Boigny sur Bionne.

La dernière réunion du 7 juin 2011 s'est faite dans les locaux de l'agence d'urbanisme d'Orléans pour présenter les différents scénarios, le projet de la mairie et celui de la place des Chevaliers de Saint-Lazare. L'avis de l'agence était plutôt contrasté. En effet, un travail de réflexion et de création avait bien été réalisé dans le prolongement du diagnostic mais il manquait les ambiances de chaque aménagement. Nadia Arbaoui a montré plusieurs esquisses et dessins d'ambiances afin d'illustrer la critique qu'elle portait sur le travail.

Ces différentes réunions ont permis de faire des bilans sur l'avancement du stage à travers plusieurs présentations, de voir si l'étude était toujours en accord avec la commande et de corriger dans le cas contraire.



**ANNEXE 5 :**  
**PEDIBUS®**

### *Préambule*

Ce dossier est le fruit des différentes recherches, rencontres et travaux de terrain effectués tout au long de la période de stage. Il concerne la mise en place d'un système de Pédibus® sur le territoire de Boigny. La mise en place d'un tel projet semble tout à fait judicieuse, en effet, un réseau important de liaisons douces est présent sur la commune permettant de relier en moins de 15 minutes l'ensemble du centre (hors hameaux). Dans la commande d'aménagement du centre-bourg et en concordance avec l'objectif de développement de ces liaisons, il semblait pertinent de s'intéresser à la mise en place de ce système. Mais après plusieurs recherches nous nous sommes aperçus qu'il n'était pas de notre ressort et de notre mission de mettre en place ce projet. Nous avons donc tenté de voir les possibilités de création de lignes de Pédibus® en recensant les partenaires et les trajets possibles.

La suite de ce dossier présente d'une manière générale le système Pédibus® (définition, avantages et inconvénients, la démarche de mise en place, acteurs, obligation et responsabilité), puis dans une deuxième partie, la mise en place de ce projet à Boigny avec les partenaires et les trajets possibles, les contacts pris puis les différents documents ressources et sites internet consultables.

## *1. PEDIBUS*

### **1. Le pédibus c'est quoi?**

En France, 1 trajet sur 4 fait moins d'un kilomètre. Or la plupart des enfants habitent à moins d'un kilomètre de leur école. Ce petit trajet est souvent très polluant de plus la circulation et le stationnement des voitures augmentent les risques d'accidents pour les enfants. Venir à pied ou à vélo à l'école peut être une alternative à la voiture.

Un tel mode de déplacement peut donc s'organiser, il peut prendre la forme d'un Pédibus (ou Carapatte). Il s'agit de mettre en place un ramassage des enfants sur le principe d'un ramassage scolaire en bus, en remplaçant les pneus par les chaussures et le carburant par la marche. Ce groupe d'élèves se rend à des arrêts bien distincts, il est encadré par un groupe de parents (2 parents pour 15 enfants environ). L'encadrement du groupe tourne selon les disponibilités, le tout est géré par un parent référent. De plus, la distance parcourue par le pédibus ne doit pas dépasser un kilomètre ou 20 minutes de marche.

## **2. Avantages et Inconvénients**

- **Avantages :**
  - Respecte l'environnement (pas de pollution)
  - Permet de faire de l'exercice, de s'aérer
  - Améliore la sécurité des enfants. Moins de voitures = moins d'accidents
  - Educatif (apprendre à traverser une rue, appréhender les situations dangereuses...)
  - Les enfants deviennent autonomes
  - Plus convivial
  
- **Inconvénients :**
  - La météo
  - Poids du cartable
  - Etre ponctuel

## **3. Mise en place d'un tel projet :**

Un projet de Pédibus se justifie par une volonté précise de vouloir changer son mode de déplacement pour aller de son domicile à l'école. Cette volonté peut être amenée par un souhait de la commune mais doit être prise en charge par un groupe de parents d'élèves. En aucun cas la municipalité ne doit imposer ce système, au risque de voir échouer le projet. Elle est présente uniquement pour une assistance technique, de logistique, voire financière.

Il faut donc tout d'abord trouver le groupe de parents moteurs pour le montage de projet (4 à 5 parents). Une fois ce groupe constitué et actif, il faut déterminer les possibilités de trajets, en recensant notamment les parents intéressés avec leurs disponibilités. La position et le nombre des enfants dans la commune commencent à dessiner un trajet de pédibus possible. Une fois ce trajet défini, il faut expérimenter ce parcours afin de bien caler les horaires, la position des arrêts. Après l'expérimentation, il est temps de faire vivre la ligne et la mettre définitivement en place. Une communication et la désignation d'un parent coordinateur sont nécessaires afin de pérenniser la ligne de Pédibus® dans le temps. A chaque fin d'année scolaire, il est important d'effectuer un bilan et de recenser les parents motivés pour continuer l'année d'après.

Un groupe de travail peut être mis en place au début du projet afin de regrouper tous les acteurs possibles (parents d'élèves, enseignants, services de la Mairie). Ce groupe de travail peut également être présent lors du suivi et du bilan chaque année.



#### **4. Le rôle de chaque acteur**

**Les parents d'élèves** : ils sont moteurs dans le projet, ils s'occupent de la gestion du Pédibus® par le biais d'un parent coordinateur. Ils laissent aller leurs enfants à l'école par ce moyen de déplacement. Ils peuvent encadrer le groupe à l'aller.

**Les enfants** : ils doivent se rendre à l'arrêt indiqué (en respectant les horaires) afin de prendre le système Pédibus®. Ils doivent aussi se comporter correctement lors des déplacements.

**Les enseignants** : leur rôle est plus de relayer les différentes informations concernant la mise en place et le déroulement du Pédibus. Ils peuvent aussi par le biais d'actions de prévention, sensibiliser les enfants à la sécurité routière et aux déplacements piétons.

**La Municipalité** : son rôle est d'apporter un soutien technique, logistique et financier à la mise en place d'un tel projet. L'apport technique peut être réalisé par la sécurisation et l'entretien des voies empruntées. L'apport financier peut servir notamment à l'achat de gilets fluorescents pour les accompagnateurs (voire pour les enfants) mais aussi par la mise en place de panneaux à chaque arrêt.

#### **5. Obligations et responsabilité**

Quelques obligations sont à respecter. Le port du gilet fluorescent est obligatoire pour chaque personne encadrant un trajet Pédibus. Il n'est pas obligatoire pour les enfants mais recommandé.

Les parents et les enfants s'engagent à respecter les horaires. Toutes personnes absentes lors du passage du Pédibus ne seront pas attendues.

Le parent coordinateur s'engage à recueillir et à mettre à jour les différentes informations correspondant à la ligne (enfants présents, coordonnées des parents accompagnants, établissement du planning,...)

La responsabilité est souvent une question abordée par les parents. Il suffit uniquement d'une responsabilité civile pour l'enfant et pour le parent accompagnateur. L'encadrant a les mêmes responsabilités que lors d'un accompagnement d'enfants pour une sortie au sport ou autres activités. Il ne faut pas souscrire une autre assurance et donc un coût supplémentaire.

## 2. LE PEDIBUS A BOIGNY

Une tentative de mise en place a déjà été effectuée à l'autonomie 2009. Mais le peu de parents d'élèves prêt à s'investir a mis en sommeil la création d'un Pédibus® sur la commune de Boigny.

### 1. Résultats des questionnaires

Afin de connaître les habitudes de déplacement des élèves et l'opportunité de la mise en place d'un système Pédibus® sur la commune de Boigny, Deux questionnaires ont été effectués : un à destination des familles et un autre à destination des élèves (uniquement de l'école élémentaire). La diffusion de ce questionnaire s'est effectuée à 143 familles et 168 élèves. Le taux de réponse est de 52% pour le questionnaire famille et de 93% pour le questionnaire élève.

### 2. Les chiffres à retenir :

**67% des enfants viennent en voiture à l'école** contre 28% à pied. Nous retrouvons les mêmes tendances dans le questionnaire famille.

**89% des élèves habitent à moins de 15 minutes** à pied de l'école.

**62% des parents sont prêts à laisser leur enfant** prendre un système Pédibus® et 59% des enfants sont prêts à venir à pied accompagné d'un adulte.

Seulement **8 personnes sont intéressées** à s'investir dans un tel système (mais seulement une fois par semaine ou une fois toutes les deux semaines).

### 3. Partenaires possibles

Différents partenaires sont possibles pour la mise en place d'un tel projet sur la commune.

**L'association des parents d'élèves** : Elle peut être à même de monter et fédérer des parents afin que le projet de Pédibus® aboutisse. Mais au vu des différents contacts, l'association ne souhaite pas prendre en charge ce projet mais reste ouverte à toutes propositions.

**La Mairie de Boigny** : Il s'agit là d'un partenaire technique et financier (voir : Rôle des différents acteurs)

**L'Ecole Montesquieu** : L'école peut se porter comme relais de l'information. Et peut mettre en place des sensibilisations à la sécurité routière (déjà le cas pour les classes de CM2).

**La Police Municipale** : Elle peut intervenir pour la sensibilisation et la formation des accompagnateurs et des élèves pour se déplacer en toute sécurité sur la voie publique.

**L'association des aînés** : L'association n'a pas été contactée lors du stage, mais il peut être envisagé un dialogue avec celle-ci afin de savoir si des retraités seraient prêts à encadrer des trajets Pédibus®. Il en est de même avec l'association des randonneurs.

**La ville d'Olivet** : L'adjointe en charge de l'éducation et de la jeunesse à la Mairie d'Olivet a mis en place un système de Pédibus sur sa commune (à l'heure actuelle 3 lignes de Pédibus® sont en service, elles fonctionnent uniquement le matin). Elle est prête à recevoir de nouveau une délégation de parents pour partager son expérience sur ce projet.

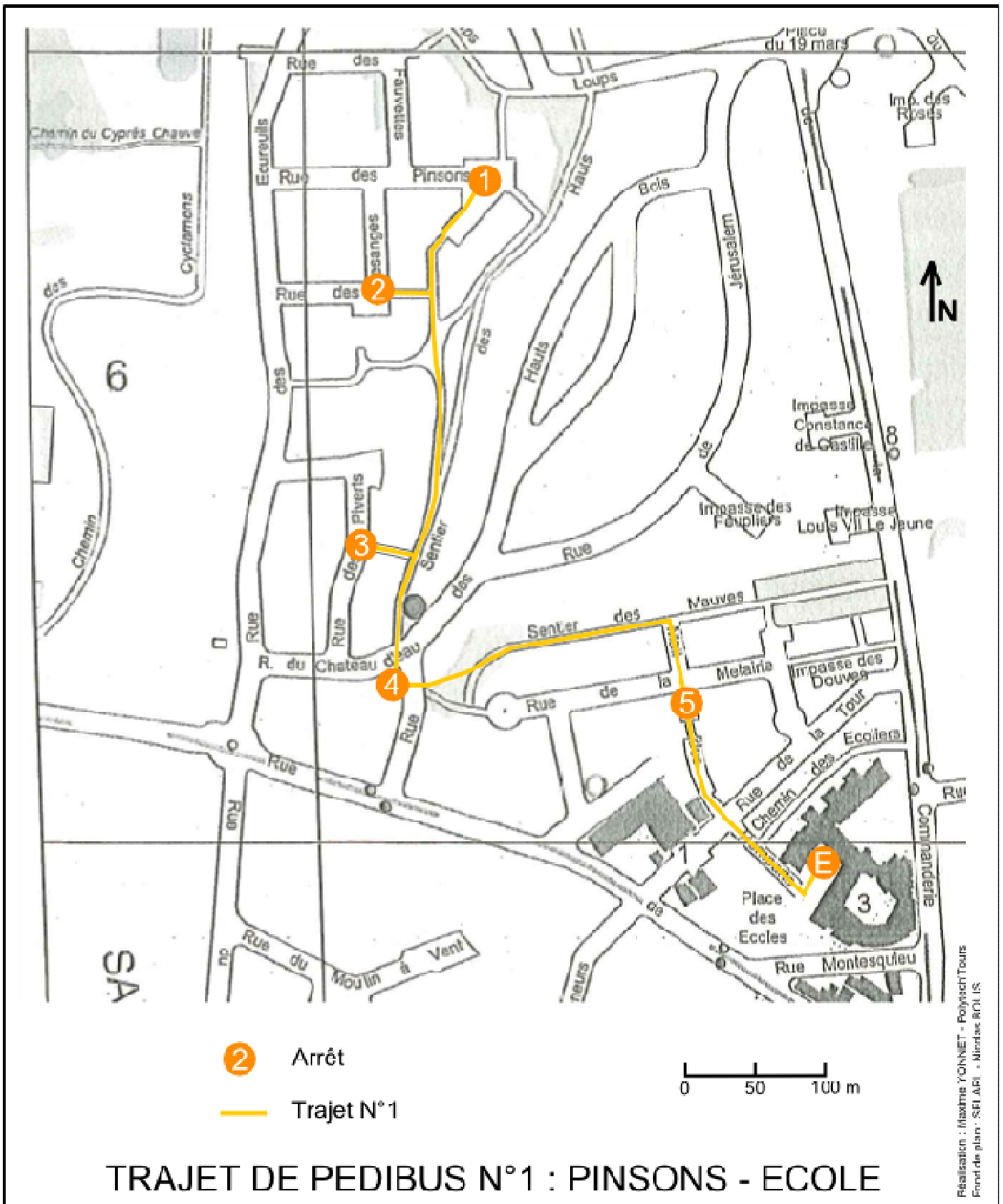
**L'ADEME** : L'ADEME peut uniquement apporter une aide de conseil.

#### **4. Trajets possibles**

Au vu de la situation des différents élèves intéressés par l'utilisation du système Pédibus® et au vu des différents points techniques à prendre en compte : utilisation maximale des venelles, passages dangereux à éviter, moins de 20 minutes de marche ou d'un kilomètre de trajet. La création de deux trajets possibles sur la commune a été pensée : un du côté du quartier de Firmin Chappellier et l'autre en lien avec les lotissements situés à l'ouest de la commune. Il est évident que d'autres trajets peuvent être créés suivant la volonté des différents parents d'élèves et des nouveaux arrivants sur la commune.

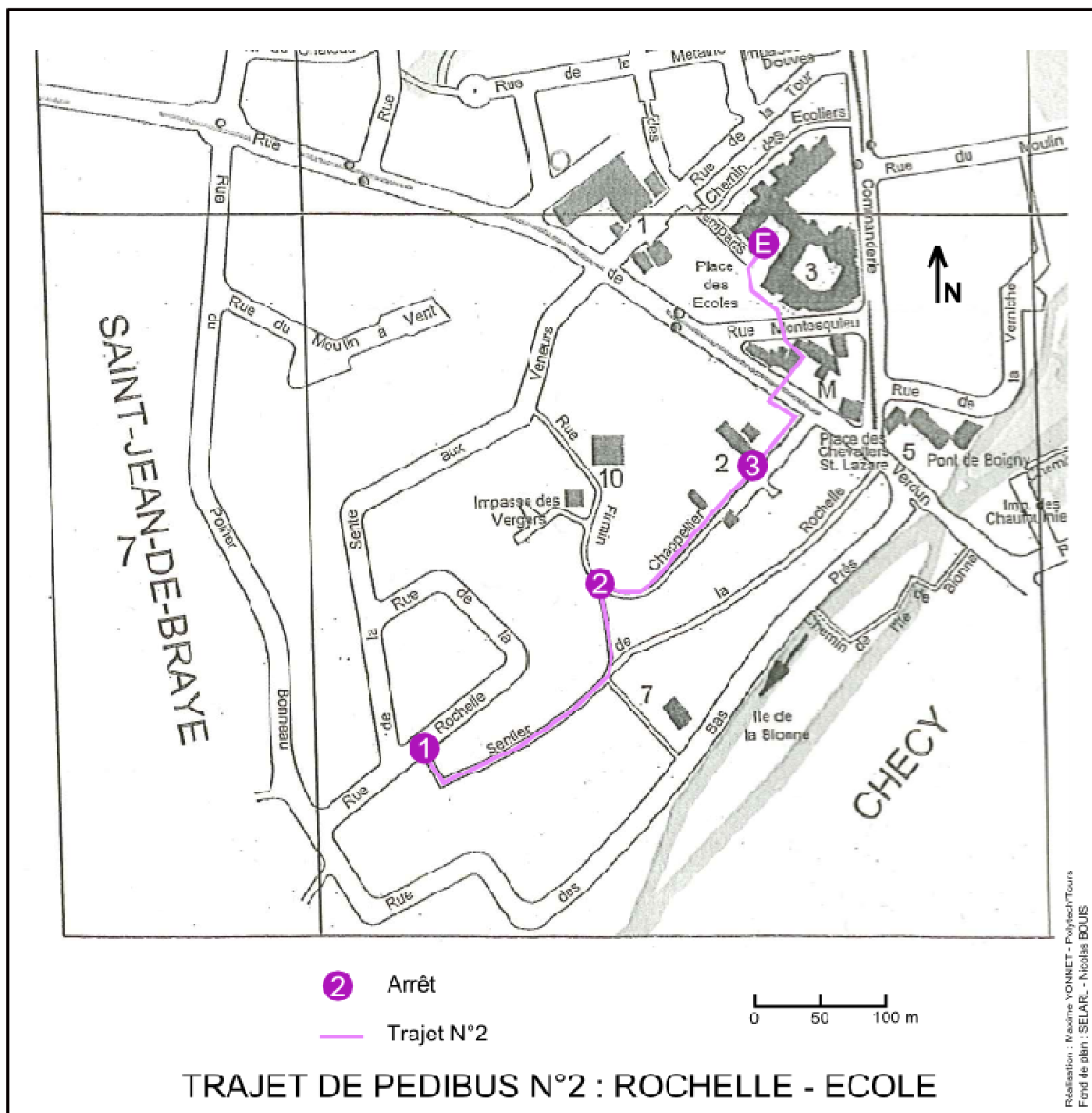
Les tableaux suivants présentent les deux trajets pensés ainsi que le nom de chaque arrêt, la photographie du lieu, la distance de parcours et des observations et indications particulières.





**TABLEAU DE PRESENTATION DU TRAJET N°1**

N° Arrêt	Nom Arrêt	Photographie	Durée	Observations
1	Pinsons		0'00"	Arrêt à bien matérialiser  Manque d'éclairage dans le sous-bois
2	Mésanges		2'00"	Arrêt à bien matérialiser
3	Piverts		6'00"	Entretien du sous-bois (élagage, ...)
4	Château d'eau		7'00"	Traversée dangereuse Rue du Château d'eau + Rue des Hauts Bois
5	Métairie		10'30"	Passage piéton à créer Rue de la Métairie
Ecole	-		13'00"	-





**TABLEAU DE PRESENTATION DU TRAJET N°2**

N° Arrêt	Nom Arrêt	Photographie	Durée	Observations
1	Rochelle		0'00"	Entretien du chemin : herbe haute
2	Firmin Chappellier		3'00"	Traversée piéton à créer Taille des saules sur le trottoir
3	Pompiers		5'00"	Sécuriser la traversée de la rue de Verdun et de la rue Montesquieu
Ecole	-		8'00"	-

## 5. Contacts

Nous avons contactés plusieurs organismes pour la mise en place d'un Pédibus®. Notamment avec l'ADEME et la ville d'Olivet dont vous retrouverez les différentes coordonnées dans le tableau ci-joint.

NOM - Prénom	ORGANISME	FONCTION	N° TELEPHONE	ADRESSE MAIL
LEGER Manuel	ADEME	Pôle déplacement	02 38 24 09 15	manuel.leger@ademe.fr
D'ILLIERS Fabienne	Mairie OLIVET	Adjointe déléguée à l'éducation et à la jeunesse	02 38 69 83 58 06 70 09 91 16	f.dilliers@mairie-olivet.com

### 3. Document ressource :

- <http://www.carapatte-chatellerault.fr/> : site comportant toute la méthodologie de mise en place d'un tel projet, des fiches pour la formation des accompagnateurs et autres documents ressources (vidéos, fiches conseils, diaporamas, ...)
- <http://www.grandlyon.com/Pedibus-en-marche-vers-l-ecole.1274.0.html> : site sur le Pédibus® du Grand Lyon, pas de document à télécharger mais possibilité de les avoir après une prise de contact avec les services concernés.
- <http://www.ville-olivet.fr/au-quotidien/deplacements/avec-pedibus-248.html> : site sur le Pédibus® d'Olivet. Il comporte une vidéo expliquant le principe de ce système ainsi qu'un guide pratique.

Il est possible aussi de trouver d'autres documents ressource sur d'autres sites.

### Conclusion

Un projet de Pédibus® est possible sur le territoire de Boigny, notamment grâce à un important réseau de cheminement doux sur la commune, reliant en moins de 15 minutes l'école au reste du centre-bourg. Mais ce projet n'aboutira qu'avec une volonté forte venant d'un groupe de parents d'élèves. Cette volonté doit venir quasi exclusivement des parents d'élèves et non de la commune. La commune peut intervenir comme catalyseur mais en aucun cas la Municipalité ne doit imposer ce projet, courant droit à l'échec. Il faut donc lui laisser le temps de mûrir, que les consciences changent petit à petit.

**ANNEXE 6 :**  
**CRITERES D'ELIGIBILITE POUR LA  
SUBVENTION CŒUR DE VILLAGE**



## ANNEXE 6 : Critères d'éligibilité pour la subvention cœur de village

### 1. Catégories d'opérations éligibles

Opération prioritaire	Catégories d'opérations éligibles	Construction Montant plafond de travaux par m2 (*)
Prioritaire	<p><b><u>Scolaire</u></b> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ecoles maternelles, élémentaires et accueil des élèves (bâtiment, cour d'école, cantine, sanitaires, garderie périscolaire)</li> </ul> <p><b>1° - Acquisition, construction ou extension</b>  <b>2° - Amélioration, mise aux normes, insonorisation, transformation de locaux existants (façades, toitures, huisseries extérieures) - <u>sauf entretiens courants</u></b></p>	<b>1 600 € / m<sup>2</sup></b>
Prioritaire	<p><b><u>Patrimoine bâti</u></b> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bâtiments communaux et intercommunaux (mairies, sièges intercommunaux, locaux techniques)</li> </ul> <p><b>1° - Acquisition, construction ou extension</b>  <b>2° - Amélioration, mise aux normes, insonorisation, transformation de locaux existants (façades, toitures, huisseries extérieures) - <u>sauf entretiens courants</u></b></p>	<b>1 750 € / m<sup>2</sup></b>
Non prioritaire	<p><b><u>Loisirs, sports, culture</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Salles polyvalentes, salles à vocation sportive,</li> <li>Terrains de sports, aires de jeux</li> <li>Equipements de loisirs, structures d'accueil ou de points d'information touristique</li> </ul>	<b>1 750 € / m<sup>2</sup></b>
Non prioritaire	<p><b><u>Eau</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Création, extension et renforcement des ouvrages et des réseaux d'eau potable</li> <li>Défense incendie : installation de bornes, mise en place ou aménagement de réserves d'eau (citernes ou points d'eau)</li> </ul>	
Non prioritaire	<p><b><u>Cadre de vie</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en valeur des bourgs (création ou aménagements d'espaces verts, embellissement de places aux abords des bâtiments publics)</li> </ul>	
Non prioritaire	<p><b><u>Autre équipement et autre patrimoine bâti</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Structures multi-accueil de la petite enfance (haltes garderies, crèches, relais assistantes maternelles)</li> <li>Eglises non classées ou inscrites</li> </ul>	
Non prioritaire	<p><b><u>Secteur économique</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Création, extension ou aménagement de zones d'activités</li> <li>Création de bâtiments relais, de pépinières d'entreprises, revalorisation de friches industrielles</li> <li>Redynamisation de zones commerciales</li> <li>Autres opérations à finalité commerciale</li> </ul>	
Non prioritaire	<p><b><u>Secteur social</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Construction ou rénovation de logements sociaux ou de logements locatifs</li> <li>Actions de solidarité</li> <li>Amélioration des services publics locaux</li> </ul>	
Non prioritaire	<p><b><u>Maintien des services publics en milieu rural</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Maisons de services publics</li> <li>Création de points relais ou polyvalence de l'accueil</li> <li>Services à la personne</li> <li>Maintien de la présence des services de l'Etat</li> <li>Maisons de santé</li> </ul>	

## ANNEXE 6 : Critères d'éligibilité pour la subvention cœur de village

### 2. Opérations éligibles et conditions d'opérations

NATURE DES OPÉRATIONS BASES SUBVENTIONNABLES ET CONDITIONS D'APPLICATION	TAUX DE SUBVENTION du coût hors taxes des travaux éligibles	
	Communes et groupements	E.P.C.I. à fiscalité propre
<b>A - LOGEMENT</b>		
<b>1. ÉTUDES ET PROCÉDURES RELATIVES AU LOGEMENT</b>		
a) <b>Opération Programmée d'Amélioration de l'habitat (O.P.A.H.)</b> : Etude et animation, pendant une durée maximum de 3 années.	40 %	60 %
b) <b>Programme Social Thématique (P.S.T.)</b> : Pour l'O.P.A.H. et le P.S.T., la collectivité adresse un rapport annuel d'activités à la Région et un bilan au terme de l'opération.	40 %	60 %
c) <b>Programme d'Intérêt Général (P.I.G.)</b> Le P.I.G. ne sera financé qu'en poursuite d'OPAH et ne pourra excéder deux ans.	40 %	60 %
Ces procédures devront contribuer à l'élaboration du volet habitat de la charte de développement du Pays ou de l'agglomération et des programmes qui en résulteront. Chaque Pays devra initier ou s'assurer de l'opportunité et de la bonne cohérence de ces procédures sur son territoire.		
<b>2. CRÉATION DE LOGEMENTS LOCATIFS SOCIAUX EN FINANCEMENT PALULOS, PLA I, PLUS, PAM (Caisse des Dépôts et Consignations) ou PLS (Crédit Foncier de France) ou autres prêts permettant le conventionnement avec l'Etat.</b>		
a) <b>Acquisitions foncières et immobilières</b> préalables à la réhabilitation ou à la création de logements (y compris travaux de démolitions, frais de notaire et de géomètre)  Sont exclues les acquisitions : <ul style="list-style-type: none"> <li>• pour réserves foncières,</li> <li>• non suivies de travaux de réhabilitation en maîtrise d'ouvrage communale ou communautaire (sauf pour les PLA I sans travaux),</li> <li>• faisant l'objet ultérieurement d'un bail emphytéotique pour la gestion locative des logements communaux,</li> <li>• de bâtiments datant de moins de 15 ans.</li> </ul> La base de calcul de subvention : <ul style="list-style-type: none"> <li>• ne peut pas excéder de plus de 10 % l'estimation des services du Domaine,</li> <li>• ne tient pas compte des frais de montage du dossier, ni des frais d'agence</li> <li>• est définie au prorata de la partie affectée au logement pour une opération mixte (logement/commerce ou mairie...).</li> </ul>	40 % (communes supérieures à 500 habitants)	60 %
b) <b>Travaux de réhabilitation des logements</b> (financement préalable de l'Etat par PALULOS ou PLA I ou PLUS ou PLS obligatoire)  Aide calculée sur un coût H.T. de <b>1 185 €/m<sup>2</sup></b> de surface utile par logement <sup>(1)</sup> pour le collectif et de <b>1 264 €/m<sup>2</sup></b> pour l'individuel et plafonné à <b>92 000 € par logement</b> (honoraires et garage compris ainsi que l'assainissement autonome semi-collectif en maîtrise d'ouvrage publique. Pour ce dernier, l'aide régionale est subordonnée au financement d'une Agence de l'eau).  Le coût d'un garage est plafonné à <b>7 829 € H.T.</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Surcoûts exceptionnels plafonnés à <b>23 000 € H.T.</b> par opération (architecture, façades, sauvegarde, difficultés d'accès au chantier, renforcement de fondation des bâtiments existants...).</li> <li>• L'acquisition et les travaux doivent être assurés par un même maître d'ouvrage.</li> <li>• Sont exclues les dépenses relatives à l'équipement mobilier (cuisine, salle d'eau...).</li> </ul>	60 % (communes inférieures ou égales à 500 habitants)	60 %
	40 % (communes et groupements)	60 %

(1) Valeur de base suivant circulaire n° UP/FL3 du 29 décembre 2008. Le prix de référence au m<sup>2</sup> évolue périodiquement selon le barème arrêté par l'Etat.

## ANNEXE 6 : Critères d'éligibilité pour la subvention cœur de village

NATURE DES OPÉRATIONS BASES SUBVENTIONNABLES ET CONDITIONS D'APPLICATION	TAUX DE SUBVENTION du coût hors taxes des travaux éligibles	
	Communes et groupements	E.P.C.I. à fiscalité propre
<p><b>c) <u>Participation de la collectivité locale aux travaux de construction neuve réalisés par un organisme d'HLM</u></b> dans une friche en centre-bourg : travaux de viabilisation préalables, surcoûts architecturaux, aménagements spécifiques liés au site (renforcement des fondations uniquement sur bâtiment existant, de murs porteurs, reprise de planchers,...). Sont exclus les pergolas, les vérandas, les murs privatifs...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le terrain doit appartenir à la collectivité.</li> <li>• Aide conditionnée à la passation d'un bail à construction gratuit ou à l'euro symbolique entre l'organisme d'HLM et la collectivité.</li> <li>• Tout logement neuf situé en rez-de-chaussée doit être accessible aux personnes à mobilité réduite.</li> <li>• Pour les travaux de viabilisation : sont exclues la couche de roulement de la voirie interne et les voies de desserte, à l'exception des pistes cyclables.</li> </ul>	40 %	60 %
<p><b>d) <u>Acquisitions-viabilisations préalables à la construction de logements en P.S.L.A. (Prêt Social Location-Accession)</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'aide de la Région porte sur les acquisition-viabilisations de terrains situés dans les centres bourgs et réalisées par les collectivités.</li> <li>• Le terrain viabilisé est rétrocédé à l'euro symbolique à l'organisme HLM opérateur.</li> <li>• L'opération est mixte, composée de logements locatifs sociaux classiques financés en PLUS, PALULOS, PLA I et de logements financés en PSLA.</li> <li>• La part de logements locatifs sociaux sera au minimum de 50% du programme global.</li> </ul>	40 %	60 %
<p><b>e) <u>Réhabilitation de logements locatifs privés</u></b></p> <p>Travaux de rénovation de logements privés conventionnés dans les O.P.A.H. ayant fait l'objet d'une subvention de l'A.N.A.H.</p> <p>Aide globale attribuée à la collectivité maître d'ouvrage de l'O.P.A.H. représentant 5 % du coût des travaux retenu par l'A.N.A.H. et reversée au profit des propriétaires bailleurs concernés. Cette aide annuelle est renouvelable durant l'O.P.A.H.</p>	5 %	5 %
<b>B - ENVIRONNEMENT - CADRE DE VIE</b>		
<p><b>1. <u>ÉTUDES PRÉALABLES D'AMÉNAGEMENT</u> :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>étude globale,</b></li> <li>• <b>audit,</b></li> <li>• <b>étude pré-opérationnelle, concours sur esquisse ou préliminaire.</b></li> </ul> <p>Ces trois types d'études ne peuvent être confiés qu'à un prestataire recourant aux services d'un architecte et/ou d'un urbaniste pouvant associer un architecte-paysagiste diplômé. En tout état de cause, le prestataire sera extérieur à la collectivité subventionnable. La Région participe prioritairement aux opérations résultant des réflexions conduites dans le cadre d'une telle étude.</p> <p>Aucune étude ne doit faire l'objet d'une sous-traitance, sauf intervention éventuelle d'un géomètre (relevé uniquement).</p> <p>Les demandes de subvention pour des opérations découlant de l'étude devront être effectuées au plus tard un an après la date de versement du solde de cette étude.</p> <p>Une subvention peut être attribuée pour réactualiser un audit ayant plus de quatre ans.</p> <p>La réalisation d'avant-projets d'opérations ponctuelles ne peut pas faire l'objet d'une demande d'audit.</p>		



## ANNEXE 6 : Critères d'éligibilité pour la subvention cœur de village

NATURE DES OPÉRATIONS BASES SUBVENTIONNABLES ET CONDITIONS D'APPLICATION	TAUX DE SUBVENTION <i>du coût hors taxes des travaux éligibles</i>	
	Communes et groupements	E.P.C.I. à fiscalité propre
<p><b>a) <u>Etude globale</u></b> : communes supérieures à 2 000 habitants Coût HT non plafonné.</p>	40 %	60 %
<p><b>b) <u>Audit d'aménagement</u></b> du centre ou d'une zone NA : commune inférieure ou égale à 2 000 habitants, ou communauté de communes y compris celle comportant une ou plusieurs communes de plus de 2000 habitants  Coût subventionnable plafonné à <b>8 000 € H.T.</b> par commune.  Ces deux types d'études, qui doivent obligatoirement comporter un volet logement, permettent aux élus locaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• d'avoir une vision globale d'aménagement et de prévenir les risques d'incohérence liés aux opérations présentées au coup par coup,</li> <li>• de faire des choix d'opportunité parmi les opérations susceptibles d'être réalisées et d'en éclaircir le contenu et leurs implications.</li> </ul>	90 %	90 %
<p><b>c) <u>Etude pré-opérationnelle, concours sur esquisse ou préliminaire</u> :</b></p> <p>Elle permet de préciser les modalités de mise en œuvre d'un programme complexe défini prioritairement à l'issue d'une étude globale ou d'un audit : réhabilitation d'un îlot insalubre, réaffectation d'un ensemble bâti, restructuration d'un espace... (plans, chiffrage, échancier, plan de financement...) Coût H.T. non plafonné.</p>	40 %	60 %
<p><b>2. <u>ACTIONS D'AMÉLIORATION DU CADRE DE VIE ET D'ENVIRONNEMENT</u></b></p>		
<p><b>a) <u>Aménagement d'espaces publics (y compris acquisitions préalables)</u></b></p> <p>Opérations contribuant à donner une image attrayante et un usage fonctionnel aux espaces <u>du centre-bourg</u> :</p> <p>places publiques, voies piétonnes et semi-piétonnes, chemins cyclables continus et cohérents, abords de services et de commerces, halles, espaces de jeux et de rencontres, aménagement de sécurité des traversées de bourg, parkings paysagers....</p>	40 %	60 %
<p><b>b) <u>Petits équipements publics</u></b> : lavoirs, abribus, parkings à vélos sous forme d'arceaux, puits, fontaines, kiosques, sanitaires, statues...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Concernant l'aménagement d'espaces et de petits équipements publics : la conception du projet et son suivi d'exécution doivent être confiés à un prestataire recourant aux services d'un architecte et/ou un architecte-paysagiste ou à une équipe de conception incluant un architecte et/ou un architecte-paysagiste diplômé.</li> </ul> <p>En tout état de cause, le prestataire sera extérieur à la collectivité subventionnable.</p> <p>En sites classés ou inscrits, l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France est nécessaire.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En matière de voirie et d'assainissement :  Sont pris en compte les travaux de terrassement et de surface ainsi que l'évacuation des eaux pluviales liés à l'aménagement d'un espace ponctuel : place, voie piétonne ou semi-piétonne, cheminements cyclables, parking, traitement urbain de la traversée de bourg hors couche de roulement.  Sont exclus : les travaux d'entretien et de création des voies de circulation (chaussée, trottoirs)</li> <li>• Opérations irrecevables : l'assainissement collectif, l'illumination de bâtiments publics, la création et l'aménagement de plans d'eau et de leurs abords, les murs de cimetières et leurs abords, les murs de particuliers donnant sur une voie ou un espace public, les panneaux de signalisation, les restaurations d'église, de locaux techniques municipaux et autres bâtiments communaux.</li> </ul>	40 %	60 %

## ANNEXE 6 : Critères d'éligibilité pour la subvention cœur de village

NATURE DES OPÉRATIONS BASES SUBVENTIONNABLES ET CONDITIONS D'APPLICATION	TAUX DE SUBVENTION du coût hors taxes des travaux éligibles	
	Communes et groupements	E.P.C.I. à fiscalité propre
<p>Sont éligibles les opérations d'aménagement d'espaces et de petits équipements publics dont le dossier est déposé :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dans les deux ans, (sauf circonstances exceptionnelles, non imputables au maître d'ouvrage), suivant la notification d'une subvention régionale attribuée à une commune ou à un groupement de communes pour la création ou l'amélioration du premier logement locatif social,</li> <li>- dans les deux ans (sauf circonstances exceptionnelles, non imputables au maître d'ouvrage), suivant le versement de l'aide de l'ANAH pour la réhabilitation de logements dans le cadre d'une OPAH, d'un PIG ou d'un PST.</li> </ul> <p><u>Calcul de la base subventionnable</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Subvention proportionnelle au nombre de logements améliorés ou créés par la commune ou le groupement de communes dans la limite de <b>77 000 € HT</b> de travaux (honoraires compris sauf frais de montage du dossier) avec un plafond de : <ul style="list-style-type: none"> <li>* <b>462 000 € HT</b> sur <b>trois ans</b> par commune pour les communes inférieures à 2 000 habitants</li> <li>* <b>924 000 € HT</b> sur <b>trois ans</b> par commune pour les communes supérieures à 2 000 habitants</li> </ul> </li> </ul> <p>Ces plafonds s'appliquent même si la maîtrise d'ouvrage est assurée par un EPCI qui a le choix de la localisation des espaces publics à aménager.</p> <p><b>c) <u>Dissimulation des réseaux électriques et téléphoniques :</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ces travaux sont destinés à mettre en valeur les paysages et sont éligibles s'ils sont intégrés à l'aménagement global d'un espace public lui-même financé en Cœurs de Village.</li> <li>• L'aide régionale est cumulable avec les subventions déjà obtenues par le maître d'ouvrage au titre : <ul style="list-style-type: none"> <li>- de la dotation site,</li> <li>- du F.A.C.E. tranche C (Fonds d'Amortissement des Charges d'Electrification),</li> <li>- du cahier des charges E.D.F.</li> </ul> </li> </ul> <p>La subvention est calculée en fonction du nombre de logements créés ou améliorés. La dépense subventionnable est plafonnée à <b>12 000 € HT</b> par logement.</p> <p><b>d) <u>Programmes de ravalement de façades :</u></b> étude, animation et fonds d'incitation aux travaux de ravalement (façades de logements et de commerces visibles sur rue).</p> <p>Aide versée à la collectivité maître d'ouvrage calculée sur le montant HT de l'étude obligatoire, de l'animation et du fonds d'incitation aux travaux de ravalement. Ce fonds annuel renouvelable sur trois ans maximum est individualisé par la collectivité aux propriétaires selon un cahier des charges élaboré avec le concours d'un architecte. En tout état de cause, le prestataire sera extérieur à la collectivité subventionnable. Sont exclus les bâtiments administratifs et communaux (mairie, école, cantine, perception...).</p> <p>Subvention calculée en fonction du nombre de logements sociaux créés ou améliorés :</p> <p>Animation : <b>2 000 €</b> de subvention par logement plafonnée à <b>50 000 € par an</b>,</p> <p>Fonds d'incitation : <b>5 000 €</b> de subvention par logement plafonné à <b>100 000 € par an</b>.</p>	40 %	60 %

**ANNEXE 7 :**  
**UN PROJET PARTICIPATIF**



### 1. Travail avec l'école

Dans un premier temps une rencontre s'est effectuée avec la directrice de l'école, Mme JOLY pour lui parler du projet et de l'étude en cours sur Boigny-sur-Bionne. Il a été indiqué une volonté d'associer l'école à cette démarche.

Le travail s'est effectué avec la classe de CM2. Le périmètre d'étude fut réduit, il comprenait la place des Ecoles et la place du Champ de Foire. Après une présentation du stage, les élèves participèrent à leur tour. On leur montra en premier lieu une vidéo en accéléré du parking du Champ de Foire un vendredi soir, jour d'affluence, pour introduire le sujet. Leur travail fut ainsi décliné en 3 ateliers : « un mot = un ressenti », « atelier photo », « atelier création ».

L'atelier « un mot = un ressenti » consistait à ce que chaque élève écrive un mot pour décrire l'ambiance de la place de l'école et du champ de foire. A la fin de cet atelier, il y a eu un échange avec les élèves afin qu'ils expliquent pourquoi ils avaient écrit ce mot. Ce fut très intéressant, les élèves remarquent très rapidement les difficultés mais aussi les qualités de la zone d'étude.

L'« atelier photo » consistait à prendre 5 photos qui caractérisaient au mieux le périmètre d'étude. Les élèves étaient répartis en 3 groupes. De même, il y a eu ensuite un échange afin qu'ils justifient leurs prises de photo.

L'« atelier création » consistait à ce que les élèves, individuellement ou en binôme, créent un projet sur la zone d'étude fixée. Plusieurs outils étaient à leur disposition : pâte à modeler ou dessin. Une note explicative était ensuite rédigée par les élèves pour expliquer leur projet. Cet atelier a été réalisé un autre jour.

### 2. Exposition lors de la kermesse

L'ensemble des travaux des élèves fut exposé à la kermesse de l'école le samedi 18 juin 2011. Nous avons profité de cette occasion pour exposer nous aussi notre travail réalisé depuis le début du stage.



Photographie : Clément YVERNOGÉAU

Photographie 1 : Travail réalisé par les enfants

Sous la forme de panneaux, les grands points du diagnostic, les propositions d'aménagement déclinées en 3 scénarios, la proposition d'aménagement concernant la place Saint-Lazare ont été exposés. La vidéo en accéléré du parking du Champ de Foire passait en boucle. Cela a ainsi permis d'échanger une première fois avec la population boignacienne. Une estimation permet de dire qu'une centaine de personnes ont assisté à l'exposition.

Photographie : Clément YVERNOGÉAU



**Photographie 2 : Projection vidéo**

Photographie : Clément YVERNOGÉAU



**Photographie 3 : Explication des scénarios**

*3. Rencontre avec Eric Martinez, élu et responsable de l'accessibilité*

La loi n°2005-102 du février 2005, relative à « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » prévoit que chaque commune ou EPCI doit établir un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PMAV). Ce plan fixe notamment les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite, l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement d'automobiles situées sur le territoire de la commune ou de l'EPCI.

Afin de pouvoir établir ce PMAV, un diagnostic d'accessibilité de la voirie et des espaces publics est en cours de rédaction par un élu (Eric MARTINEZ). Son travail présente les difficultés que les personnes handicapées peuvent rencontrer sur la commune de Boigny-sur-Bionne, notamment dans la zone du centre-bourg.

*4. Réunions avec les élus*

La première réunion s'est déroulée le 17 mai 2011. L'objectif était de faire une réunion bilan sur le travail réalisé à savoir l'appropriation de la commande et l'élaboration du diagnostic. Les élus ont validé les différents points évoqués et ont même apporté leur avis sur les dysfonctionnements relevés sur la commune. Cette rencontre a également été l'occasion d'expliquer les différentes phases du stage ainsi que le rendu.

La seconde réunion était la concertation du 14 juin 2011. Le but était de présenter les aménagements sur le centre-bourg et de recueillir les critiques et avis des élus présents. Cette réunion charnière d'une durée de 2h30 a permis d'expliquer chaque scénario, le projet pour la mairie ainsi que celui pour la place des Chevaliers de Saint-Lazare. Dans l'ensemble, les propositions ont bien été accueillies par les élus et des idées ont été échangées sur chaque aménagement.