



Diagnostic et état initial de l'environnement

Diagnostic territorial



Diagnostic territorial

L'évolution urbaine

L'occupation du sol

L'analyse urbaine

Des formes urbaines multiples

Une structuration urbaine bien définie

Une structuration par pôles

Le fonctionnement du territoire : polarités et structuration territoriale

Les entrées de ville

Les coupures paysagères et fonctionnelles

L'analyse des capacités de densification et de mutation

Méthodologie de réalisation du diagnostic foncier

Les capacités de densification dans les centres-bourgs des principales polarités

Les capacités de densification dans les centres-bourgs des communes polarisées

Les capacités de densification dans les hameaux et les écarts

L'analyse des secteurs identifiés dans les documents de planification existants

Les équipements : état des lieux et enjeux

Les déplacements et transports



L'évolution urbaine du territoire

Un territoire forestier à l'origine puis agricole, théâtre de nombreuses batailles pendant la guerre de cent ans.

A l'origine le territoire était couvert d'une immense forêt, dont la forêt d'Orléans et la forêt de Bucy sont les témoignages. Dans cette forêt vivait primitivement un peuple préhistorique qui a laissé quelques dolmens et menhirs.

Plus tard, le pays fut occupé par les Carnutes, peuple celtique dont des vestiges ont été retrouvés à Chevilly au IIIème siècle, puis les romains (création de voie romaine) jusqu'au roi de France (Clovis).

Le territoire était déjà cultivé à cette époque, au Moyen Âge, les plaines de la Beauce étaient parmi les plus importantes et les plus prospères d'Europe occidentale.

De longues guerres du XIVème au XVème siècles entre les français et les anglais se sont déroulées sur le territoire. En 1429, la délivrance du pays par Jeanne d'Arc est illustrée à Patay le 18 juin.



Représentation de la bataille de Patay en 1429



Extrait d'une carte historique de la Beauce en 1639

L'évolution urbaine du territoire

Un territoire agricole prospère qui n'échappe pas à l'essor industriel du XIX^{ème} siècle

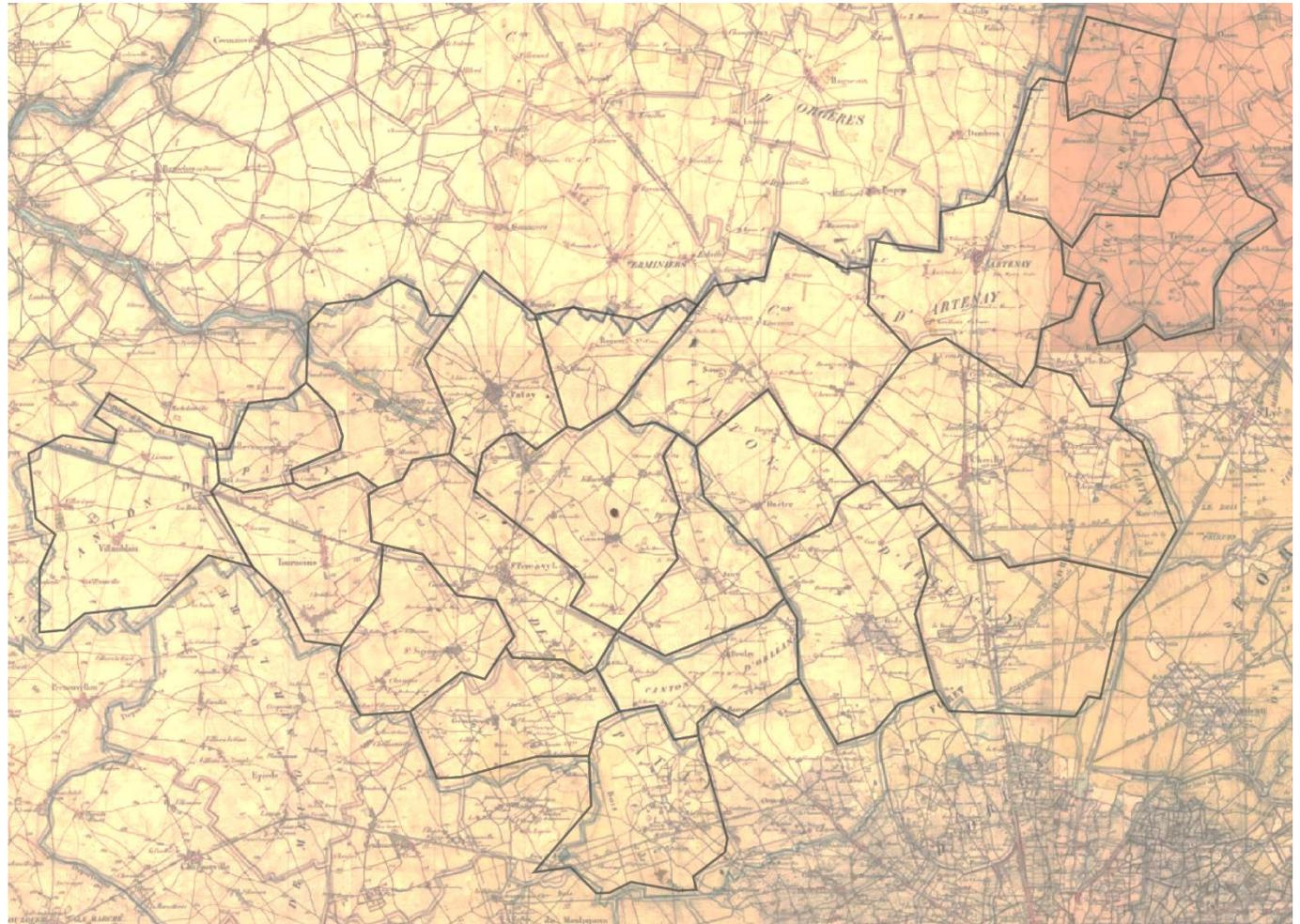
L'agriculture céréalière beauceronne est prospère au XIX^{ème} siècle.

Un grand nombre de moulins à vent pour la production de farine de blé sont présents sur le territoire (les moulins de Coinces et Artenay sont représentatifs de cette activité).

L'industrie est illustrée par les carrières de pierre à Chaux de Chevilly et les minoteries à vapeur de Patay. L'industrie est proche des lignes de chemin de fer en direction d'Orléans, de Vierzon, Chartres, Paris et Tours.

En 1870, le territoire est de nouveau soumis à des batailles, avec les prussiens, à Artenay Patay, Bricy et Boulay les Barres.

Les deux guerres mondiales ont laissé des traces et l'exode démographique n'a pas épargné le territoire.



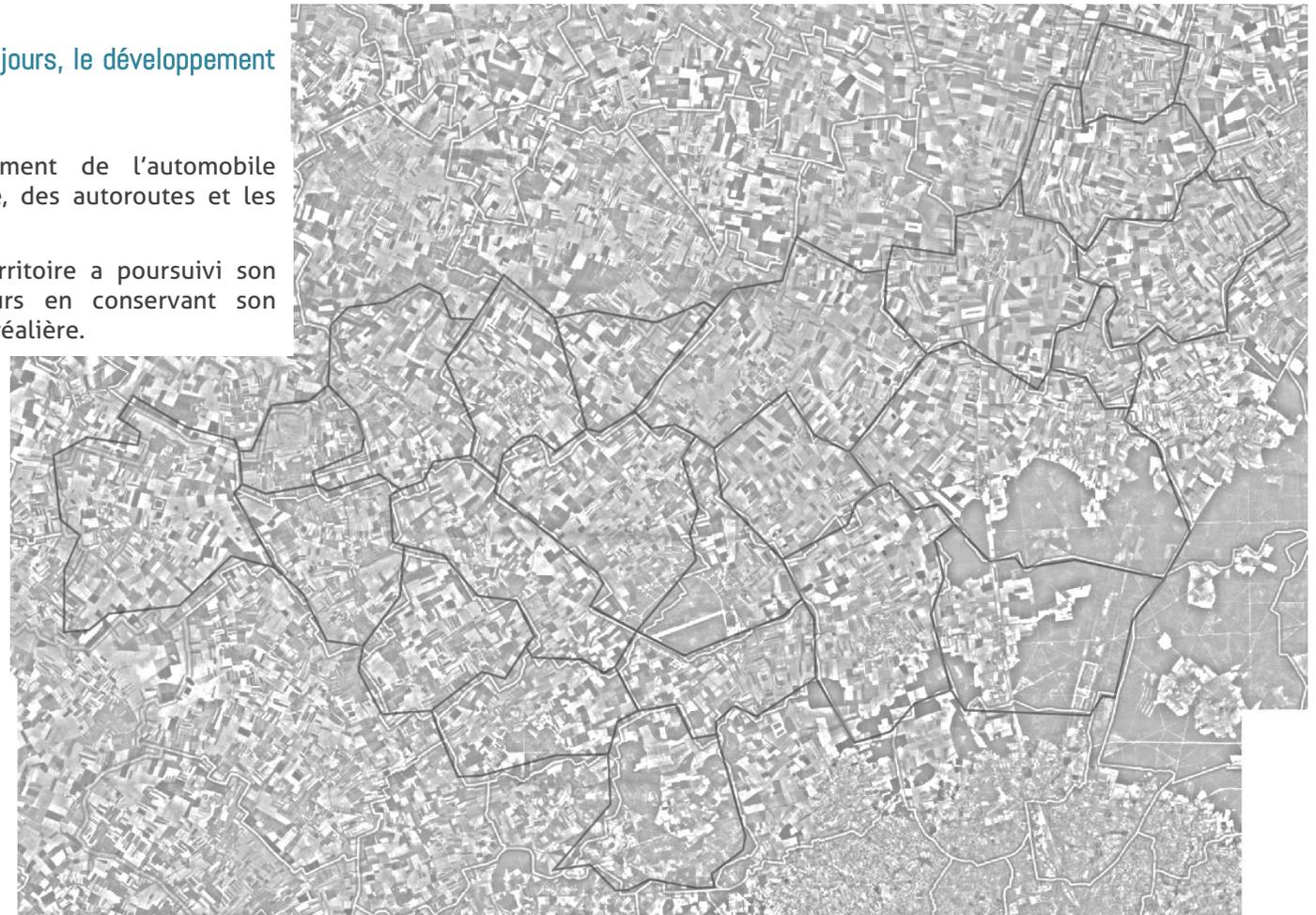
Extrait de la carte d'Etat major de 1886 - superposition avec les limites administratives de la Beauce Loirétaine

L'évolution urbaine du territoire

Le XXème siècle jusqu'à nos jours, le développement de l'urbanisation

Le XXème siècle voit l'avènement de l'automobile (réalisation de la route nationale, des autoroutes et les inventions de l'aéronautique).

A partir des années 1950, le territoire a poursuivi son développement jusqu'à nos jours en conservant son activité principale, l'agriculture céréalière.



Extrait de la photographie aérienne entre 1950 et 1965 – superposition avec les limites administratives de la Beauce Loirétaine

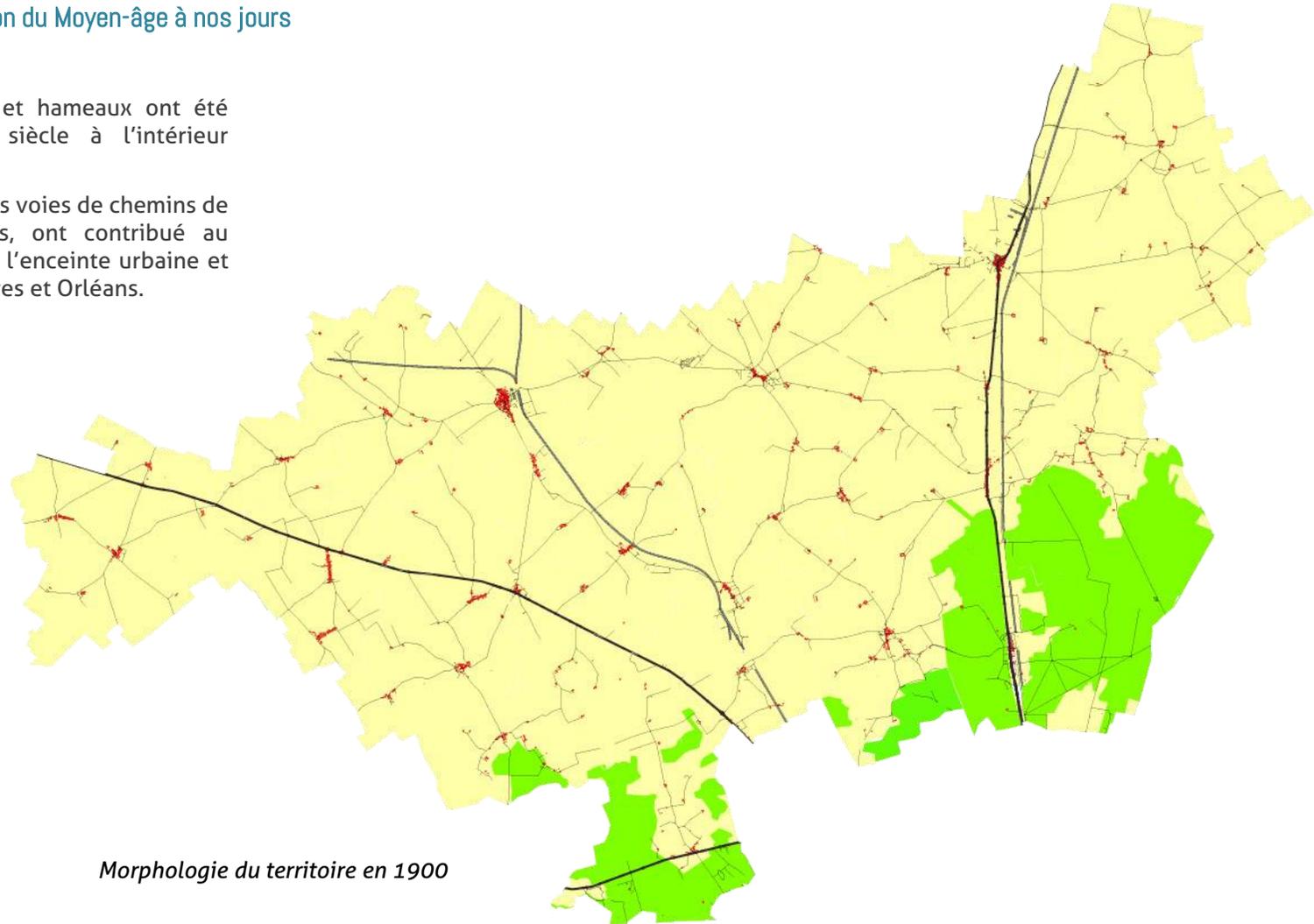
L'évolution urbaine du territoire

Evolution de l'urbanisation du Moyen-âge à nos jours

Avant les années 1930

La plupart des bourgs, villages et hameaux ont été érigés au XII^{ème} et XIII^{ème} siècle à l'intérieur d'enceintes médiévales.

Au XIX^{ème} siècle, la réalisation des voies de chemins de fer et des premières industries, ont contribué au développement des villages dans l'enceinte urbaine et le long des axes entre Paris, Chartres et Orléans.



Morphologie du territoire en 1900

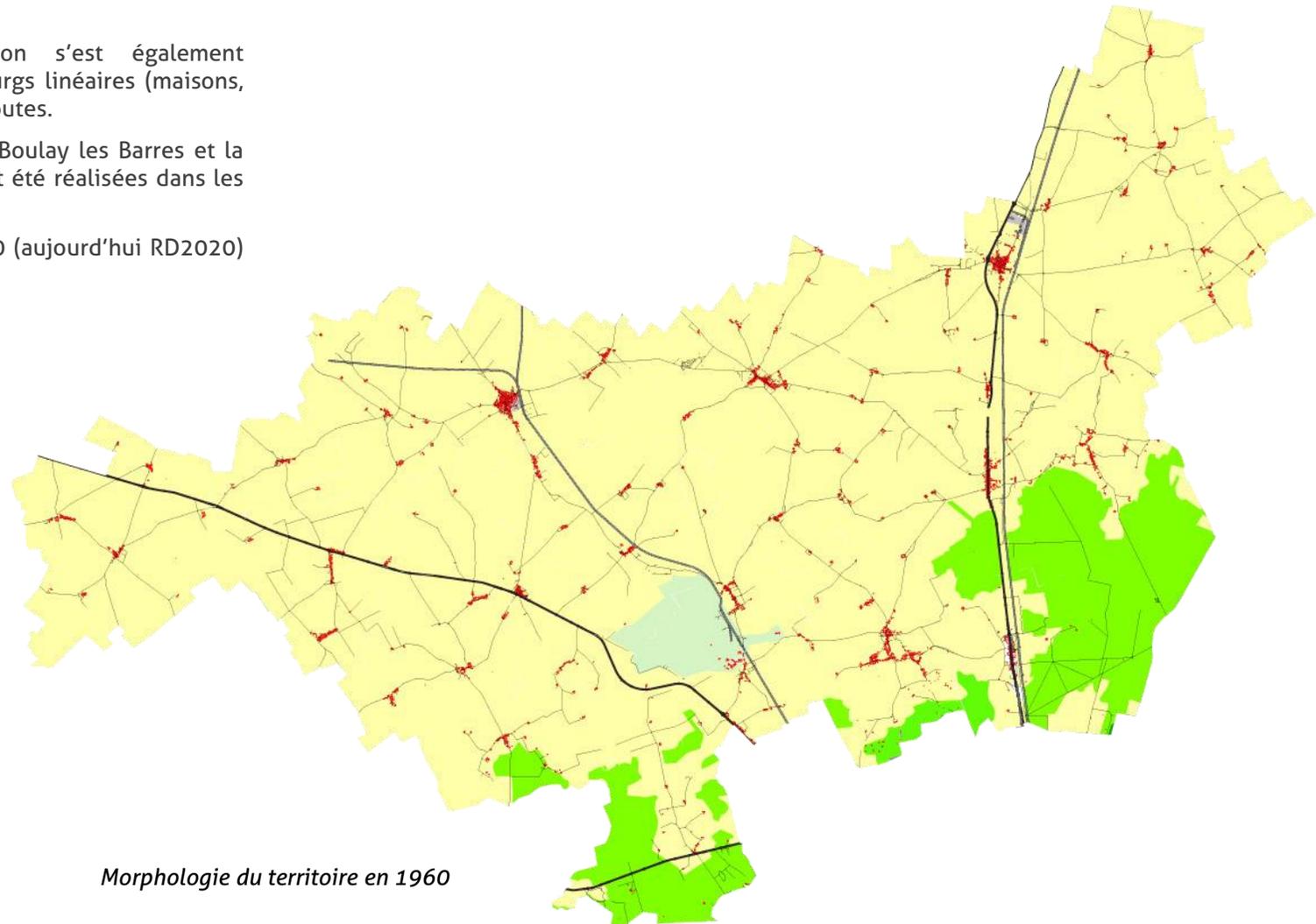
L'évolution urbaine du territoire

De 1930 à 1960

A cette période, l'urbanisation s'est également poursuivie sous forme de faubourgs linéaires (maisons, petits collectifs) aux abords des routes.

La base aérienne 123 sur Bricy-Boulay les Barres et la distillerie - sucrerie d'Artenay ont été réalisées dans les années 1930.

En 1958, la déviation de la RN 20 (aujourd'hui RD2020) est mise en place à Artenay ;



Morphologie du territoire en 1960

L'évolution urbaine du territoire

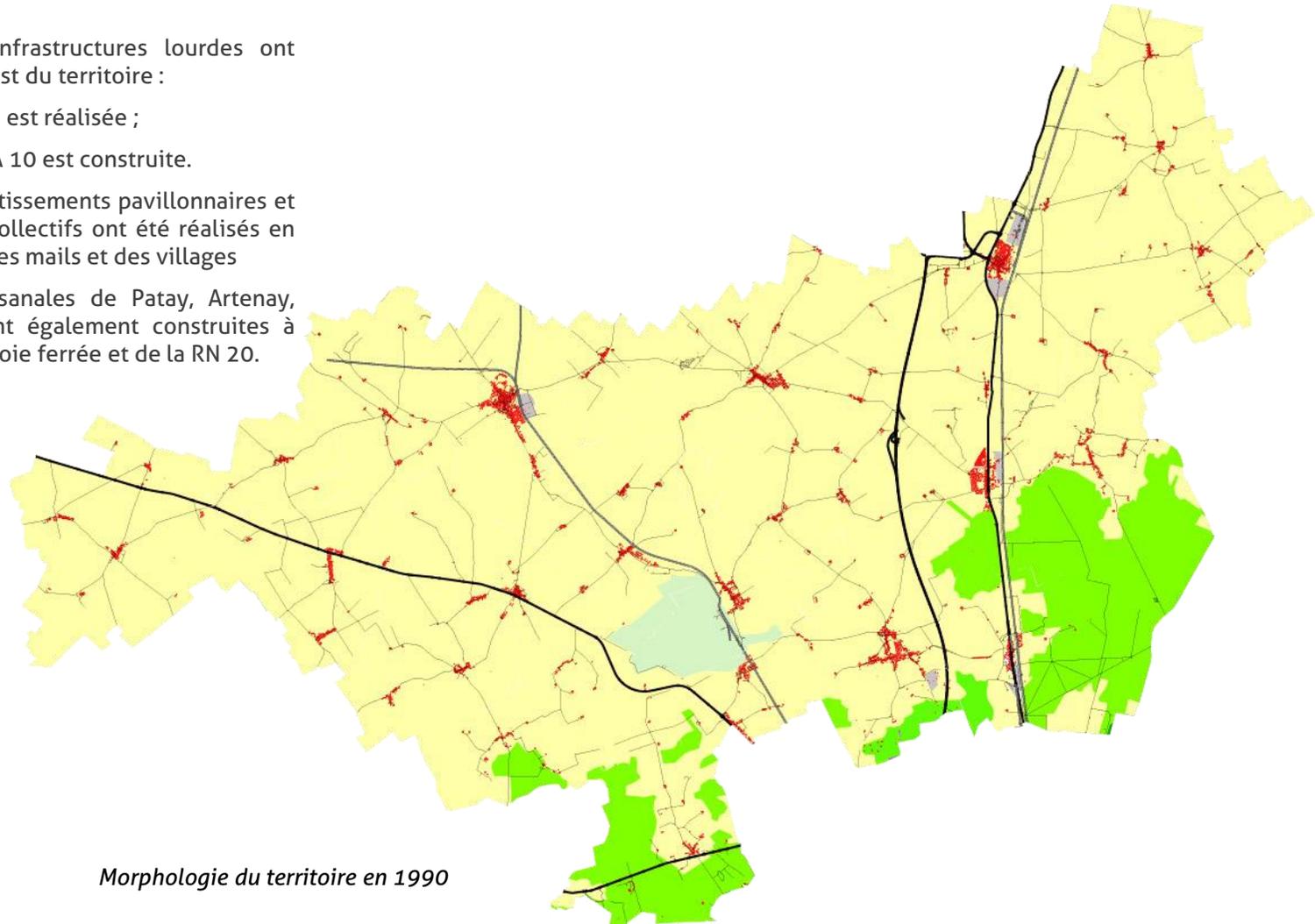
De 1960 à 1990

Sur cette période, plusieurs infrastructures lourdes ont transformé la physionomie de l'Est du territoire :

- En 1968, la voie de l'aérotrain est réalisée ;
- De 1973 à 1982, l'autoroute A 10 est construite.

A partir des années 1960, des lotissements pavillonnaires et des programmes d'immeubles collectifs ont été réalisés en extension urbaine à l'extérieur des mails et des villages

Les zones industrielles et artisanales de Patay, Artenay, Chevilly, Cercottes et Gidy sont également construites à cette époque, à proximité de la voie ferrée et de la RN 20.



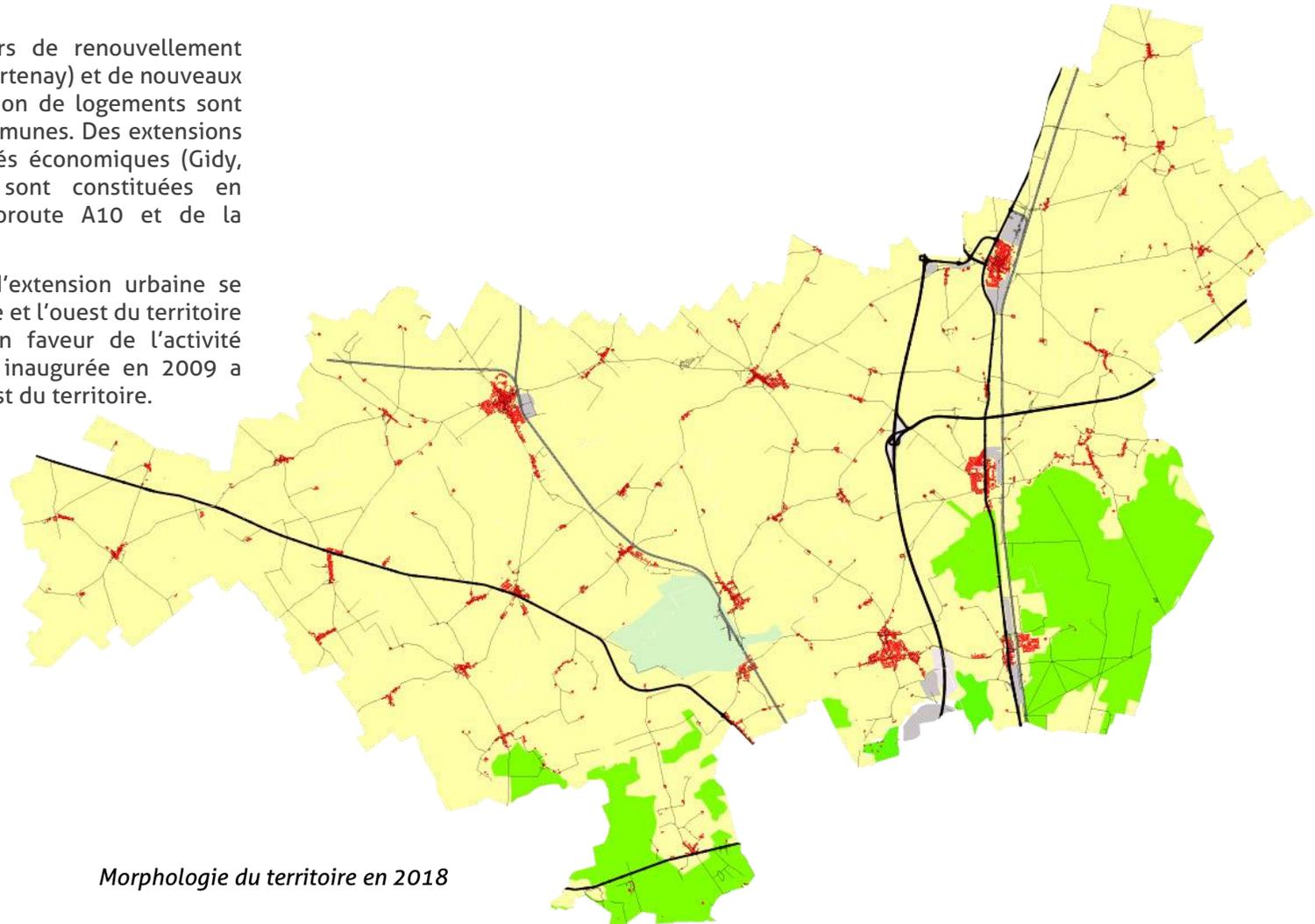
Morphologie du territoire en 1990

L'évolution urbaine du territoire

De 1990-2018

De 1980 à 2004, des secteurs de renouvellement urbain à l'intérieur des bourgs (Artenay) et de nouveaux secteurs d'extension à destination de logements sont réalisés dans la plupart des communes. Des extensions urbaines à destination d'activités économiques (Gidy, Artenay, Cercottes, Chevilly) sont constituées en majorité aux abords de l'autoroute A10 et de la RD2020.

De 2004 à 2018, la logique d'extension urbaine se poursuit y compris dans le centre et l'ouest du territoire avec une dominante à l'Est en faveur de l'activité économique. L'autoroute A19 inaugurée en 2009 a encore modifié le paysage de l'Est du territoire.



Morphologie du territoire en 2018

L'évolution urbaine du territoire



Les atouts

- Un territoire qui a su conserver à travers l'histoire son activité principale : l'agriculture
- Un développement qui a tiré parti de la présence d'infrastructures traversant le territoire



Les contraintes

- Des infrastructures qui ont modifié profondément la physionomie de l'Est du territoire
- Une logique de développement de l'urbanisation linéaire et par extensions successives qui peut conduire à une perte de reconnaissance et de lisibilité des silhouettes des bourgs et villages .

Les enjeux

- **Une logique de développement mesurée de l'urbanisation avec un équilibre à trouver entre les pôles**



L'évolution urbaine du territoire

Un patrimoine bâti et paysager multiple

Le territoire ne comprend pas de sites pittoresques classés ou inscrits. En revanche, il possède plusieurs édifices classés ou inscrits au titre des Monuments Historiques (MH).

Les édifices classés

- La chapelle du château de Chevilly

En 1733, Nicolas Hatte, receveur général des Finances, rebâtit le château ainsi que la chapelle qu'il transféra de la cour dans l'aile droite de l'habitation.

- Le moulin à vent de Lignerolles situé dans la commune de Coinces a été classé en 1942



L'évolution urbaine du territoire

Les édifices inscrits

- Le château de Chevilly, la cour d'honneur, le jardin à la française, et les allées

Le corps principal est situé entre la cour d'honneur et le jardin à la française. Au sud-ouest, en prolongement, se trouvent les dépendances formées de deux pavillons ouvrant sur la cour des dépendances qui communique avec la cour d'honneur par une grille à pilastres.

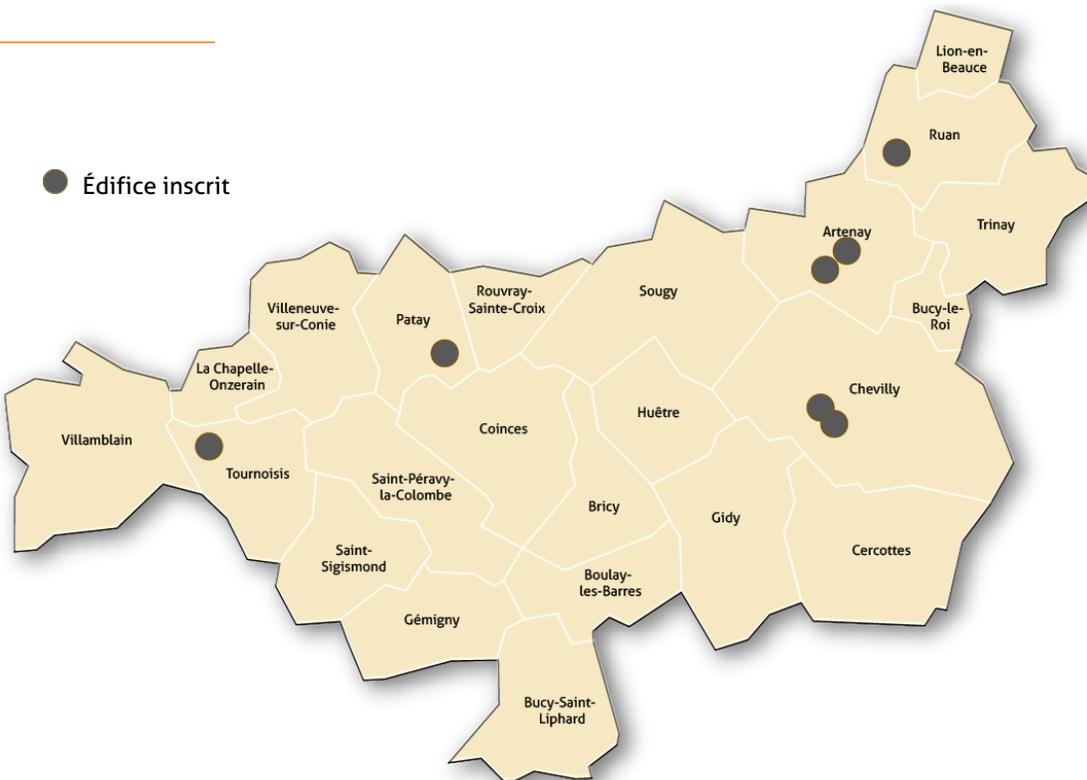
(inscriptions des Façades et toitures du bâtiment principal et des communs ; jardin à la française ; cour d'honneur et allée d'accès)

- Les grandes perspectives du château de Chevilly

Allées de Huetres et de Chevilly (ou du Château) ; allées de Gidy et des fresnes; allée de Madame, prolongeant le grand axe d'accès au château depuis la RD 2020 jusqu'à la partie déjà inscrite bande de terrain de 50 m de largeur de part et d'autre de ces allées

- L'église de Patay,

Église à trois nefs dont la construction s'étend du 13e au 15e siècle. Les retombées des voûtes s'appuient sur des culots sculptés de feuillages et de personnages. Le clocher est marqué par des encorbellements à la base de la charpente, formant des tourelles aux angles.



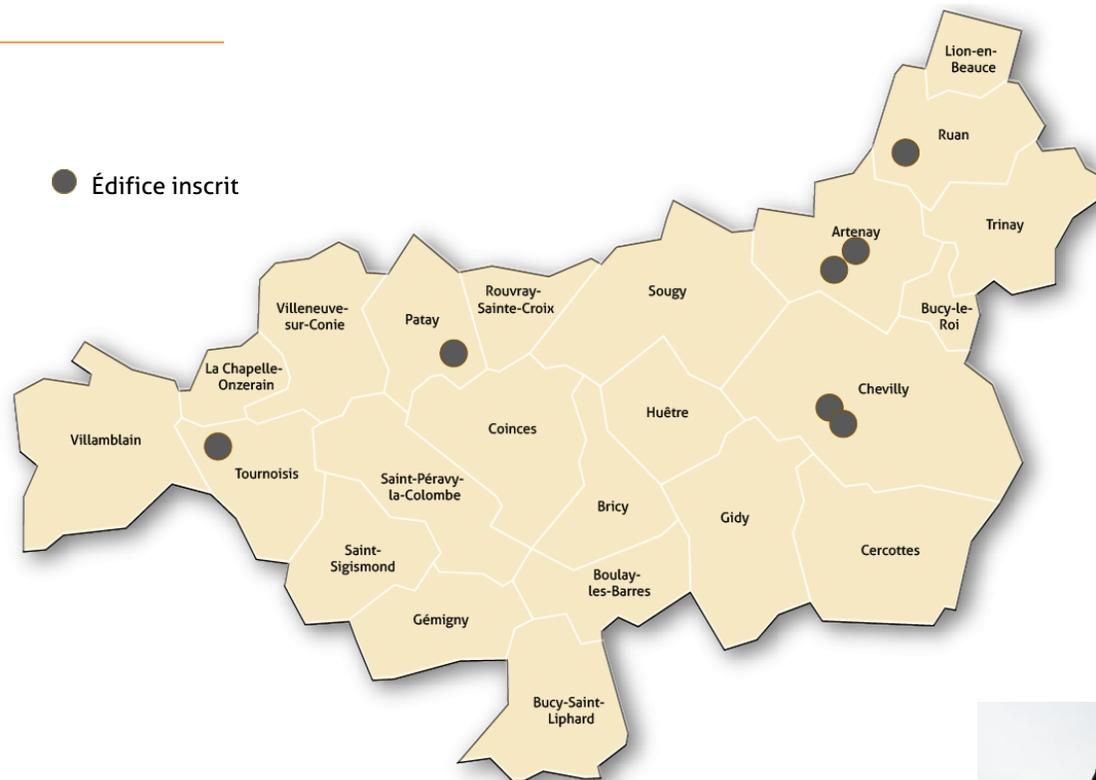
L'évolution urbaine du territoire

- Le Dolmen de la Pierre Luteau de Ruan. Il s'agit d'un des mégalithes des plus rares connus dans la Beauce orléanaise. Il s'agit de la dernière grande sépulture mégalithique en place dans ce secteur. Outre son intérêt archéologique, c'est un témoin des traditions populaires par les nombreuses légendes qui s'y rattachent.

- La motte des Nids de Tournois. La motte de Nids est l'une des dernières mottes de la Beauce encore nettement visible dans le paysage. Elle devait faire partie d'un ensemble plus vaste, comprenant une basse-cour. L'ensemble est constitué d'un tertre de 80 mètres sur 90, quadrangulaire, haut de plus de trois mètres. Un fossé de 10 à 15 mètres de large, atteignant par endroit un mètre de profondeur, entoure la motte.

- L'ancienne prison d'Artenay. Construite sans doute au début du 19e siècle. C'est un bâtiment carcéral rectangulaire, couronné d'un toit à quatre pans. Les façades postérieures et latérales sont aveugles. La façade sur rue est percée d'une porte en arcade inscrite dans une embrasure rectangulaire et de deux fenêtres en demi-cercle fermées par deux grilles. Les ailes du bâtiment ont été restaurées récemment.

- Le moulin des Muets, à Artenay. Tour circulaire en pierre, en moyen appareil, couverte d'une toiture en ardoises. Les ailes du moulin ont été restaurées.



L'évolution urbaine du territoire

Les autres édifices du patrimoine bâti et les éléments paysagers d'intérêt patrimonial

- L'aérotrain

À l'est du territoire, la voie d'essai de l'aérotrain d'Orléans est une ligne expérimentale de transport guidé de type monorail, construite en 1968. Elle traverse les communes de Chevilly, Cercottes, Artenay et Ruan.

Conçue pour faire circuler les aérotrains réalisés par l'ingénieur français Jean Bertin, elle a essentiellement servi aux essais des prototypes de 1969 à 1974. Prévue pour s'inscrire dans un futur axe Paris-Orléans, elle est désaffectée depuis 1977. Le viaduc est classé patrimoine du XX^{ème} siècle depuis 2015.



L'évolution urbaine du territoire

- Le château d'Auvilliers à Artenay

Il a été reconstruit au début du XVII^{ème} siècle.
Il a été un domaine du royaume de France à l'époque de Louis XVI.



- Le patrimoine religieux

Un grand nombre d'églises, chapelles et presbytères marque le territoire et présente un intérêt patrimonial certain.

De plus, le territoire est ponctué de croix et calvaires qui font également partie de ce petit patrimoine.



- Le patrimoine communal

Les bâtiments composés par les mairies et écoles du début de la fin XIX^{ème}, début du XX^{ème} siècle constituent un patrimoine communal reconnu par ces habitants.

De nombreux travaux d'amélioration du traitement des espaces publics (parvis, places et placettes) en vis-à-vis du patrimoine religieux et communal ont été réalisés dans les différentes communes ces dernières années.



L'évolution urbaine du territoire

- Le bâti ancien villageois

Les maisons, les longères ou petits immeubles de centre-ville ou villages font partie intégrante du patrimoine caractéristique de la Beauce Loirétaine. Parfois ponctués d'éléments travaillés (ouverture à meneaux, volets persiennes, cheminées, chaînage d'angle en pierre ou brique), ce bâti présente une composition d'ensemble qu'il convient de préserver. Certains ensembles sont vieillissants et vétustes.



- Les maisons de ville

Datées pour la plupart de la fin XIX^{ème}, début du XX^{ème} siècle, ces maisons bourgeoises ou hôtels particuliers présentent « un cachet » singulier par la présence d'ornements (céramique, ferronnerie) et de moulure caractéristiques de cette époque de construction.



- Le patrimoine agricole

Il s'agit du patrimoine dominant qui est représenté dans chaque commune du territoire. Il est soit intégré dans le centre bourg ou hameaux, soit implanté de manière isolée. Certains ensembles présentent des éléments remarquables (pigeonniers, cours intérieures, et mares). Son état est très hétérogène, des opérations de réhabilitation réussies ont été menées récemment.



L'évolution urbaine du territoire

- Le petit patrimoine

Il est composé par les nombreuses mares, les ponts, fontaines, anciens fours à pain, caves voûtées en ogives, châteaux d'eau, anciennes bornes qui ponctuent le paysage local



L'évolution urbaine du territoire

- Les places et espaces verts publics d'accompagnement

Certaines places et espaces verts en accompagnement des édifices religieux, communaux ou des mares sont souvent arborés (un arbre isolé ou alignement d'arbres) et présentent un intérêt au titre du patrimoine paysager car ils structurent l'espace public.



- Les mails plantés

Ces mails plantés caractéristiques datant du Moyen Age structuraient les centres bourg historiques et marquaient une limite physique nette avec l'espace agricole.



- Les ouches et haies végétales

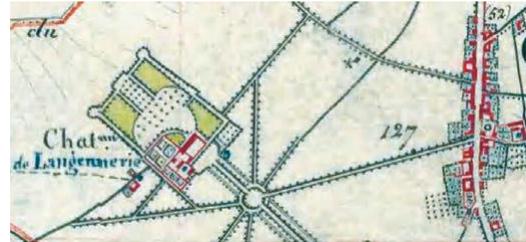
Présentent en limite de l'espace agricole, elles structurent la transition avec l'espace urbain. Elles ont progressivement disparues du paysage beauceron, mais des illustrations récentes montrent que la tendance est en train de s'inverser.



L'évolution urbaine du territoire

- Les alignements d'arbres

En référence aux grandes allées royales ou aux tracés menant à d'importantes propriétés seigneuriales ou agricoles, l'alignement historique est souvent en rapport avec le patrimoine bâti. Il constitue un atout paysager notamment lorsqu'il se situe en entrée de bourg.



- Les chemins forestiers

Les sentiers forestiers même si ils sont assez peu représentés font également partie du patrimoine paysager singulier du territoire.



L'évolution urbaine du territoire



Les atouts

- Un patrimoine multiple, caractéristique du paysage beauceron
- Des réhabilitations réussies et récentes du bâti agricole



Les contraintes

- Des bâtiments agricoles parfois vieillissants qui ne sont plus adaptés à l'activité actuelle
- Un bâti ancien dans les bourgs parfois vétuste ne répondant plus aux critères de confort moderne

Les enjeux

- **Préserver le patrimoine bâti et paysager**
- **Favoriser la réhabilitation et la mutation éventuelles des bâtiments agricoles vieillissants et non utilisés situés à l'intérieur des bourgs, villages et hameaux**
- **Encourager et encadrer l'évolution du patrimoine bâti sans être trop contraignant afin de ne pas figer son état**
- **Ne pas dénaturer les villages, préserver les cœurs de bourgs et les ceintures vertes existantes**



Une occupation du sol dominée par l'agriculture

Le territoire de la CCBL s'étend sur **39 869 hectares**.

88,5% du territoire sont occupés par des espaces agricoles, naturels et forestiers avec plus de 31 000 hectares de surfaces agricoles.

L'espace urbanisé ne représente que **4 585 hectares**.



78 %

de la superficie du territoire sont occupées par des **terres agricoles**



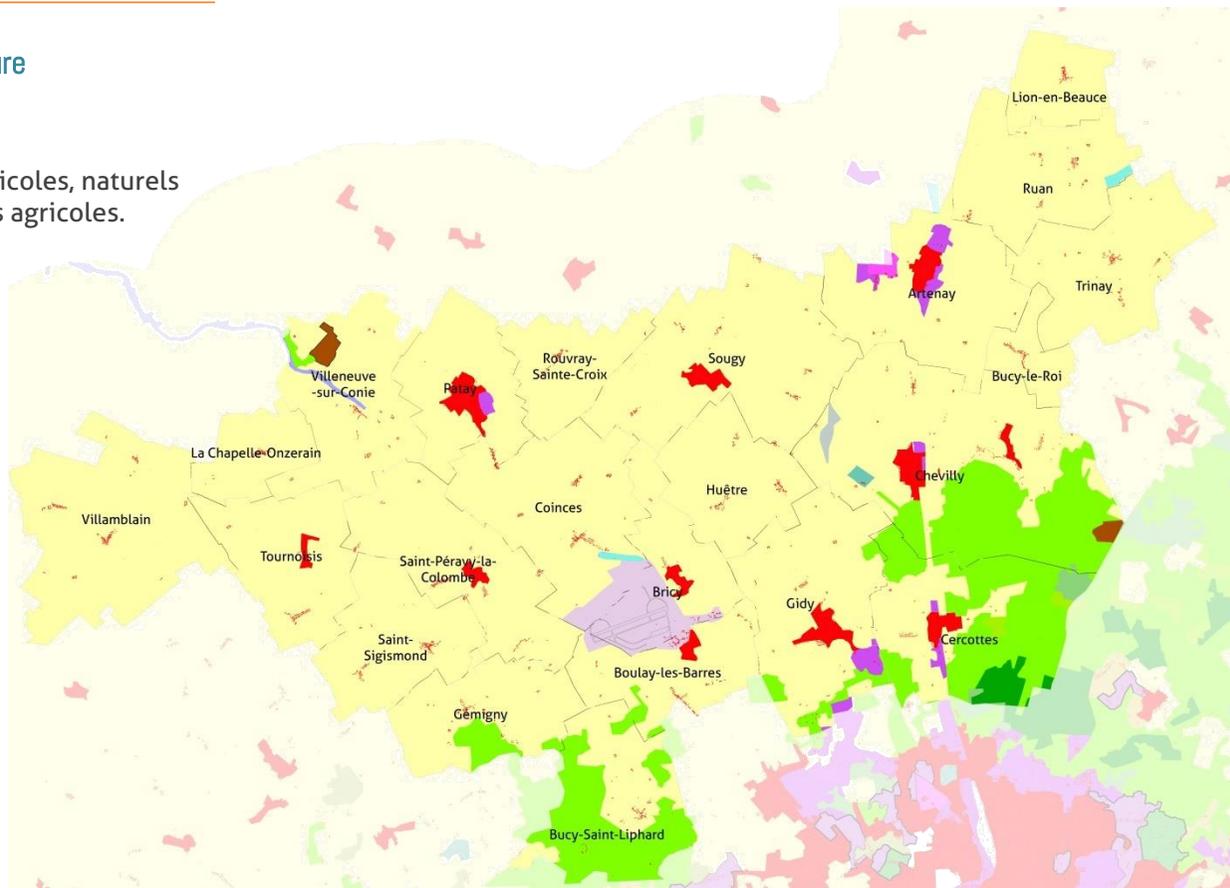
10,5%

de la superficie du territoire sont occupées par des **espaces naturels et forestiers**



11,5 %

de la superficie du territoire sont occupées par **l'espace urbain** (logement, activités, équipements)



- Tissu urbain (logements/équipements/commerces)
- Zones industrielles ou commerciales et installations publiques
- Extraction de matériaux
- Equipement militaire
- Prairies et autres surfaces toujours en herbe à usage agricole
- Forêts de feuillus
- Forêts de conifères
- Cours et voies d'eau temporaires
- Plans d'eau

Occupation du sol - Corine Land Cover 2012 - réactualisé et corrigé en 2018

Une consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers de l'ordre de 275 hectares en 10 ans

Entre 2008 et 2018, **275 hectares d'espaces agricoles, naturels et forestiers** ont été consommés dont 32 ha dans les espaces forestiers et 243 ha dans les espaces agricoles.

En terme de répartition entre les communes :

- **10 ha** ont été réalisés dans les pôles principaux (Artenay, Patay)
- **180 ha** ont été consommés dans les pôles secondaires (Chevilly, Cercottes, Gidy, Saint-Péravy-la-Colombe)
- **85 ha** dans les autres communes de la CCBL.

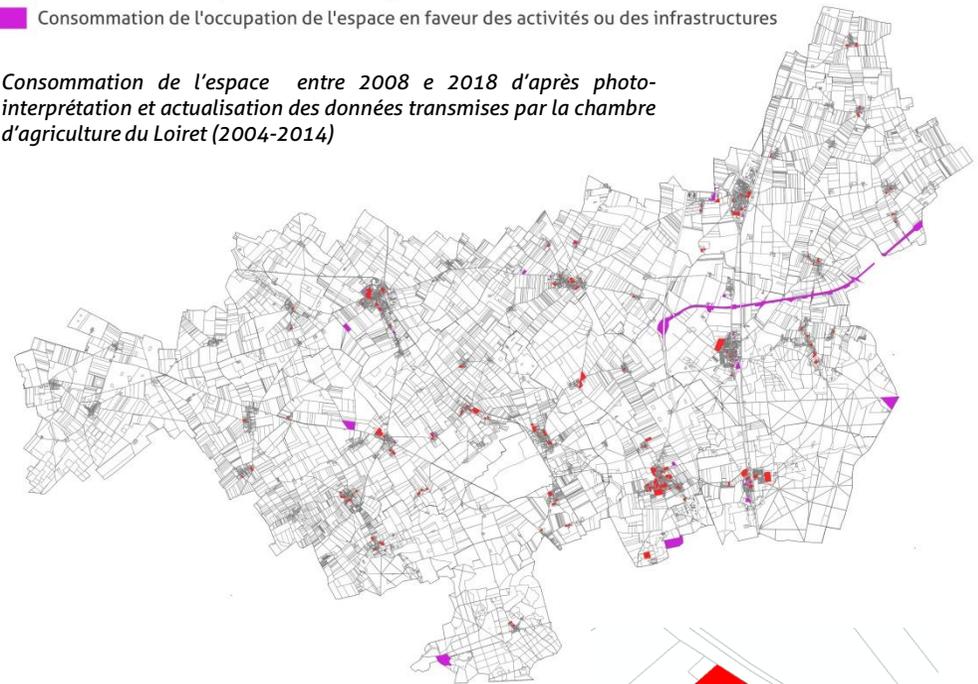
- **210 hectares** au profit des activités économiques ou création d'infrastructures routières :
 - **112 ha** consommés pour la réalisation de l'**autoroute A19**
 - **98 ha** consommées pour le développement des activités économiques
- **65 hectares** ont été consommés au profit du logement

Les nouvelles opérations :

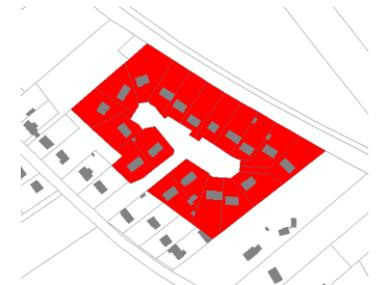
- à l'intérieur de l'enveloppe urbaine mais considérées comme de la consommation d'espaces ont une densité de l'ordre **15 logements à l'hectare** (maisons individuelles)
- en extension urbaine en réduction de l'espace agricole ont une densité de l'ordre de **8 à 11 logements à l'hectare** (maisons individuelles)

-  consommation de l'espace en faveur du logement
-  Consommation de l'occupation de l'espace en faveur des activités ou des infrastructures

Consommation de l'espace entre 2008 et 2018 d'après photo-interprétation et actualisation des données transmises par la chambre d'agriculture du Loiret (2004-2014)



Exemple de densité à 15 logements / ha



Exemple de densité à 11logements / ha



Les atouts

- Un territoire rural où 88,5 % du territoire sont occupés par des espaces agricoles et forestiers
- Des densités comprises entre 8 et 15 logements à l'hectare dans les nouvelles opérations sous la forme de maisons individuelles



Les contraintes

- 275 hectares d'espaces consommés dont 98 hectares pour les activités économiques et 65 hectares en faveur du logement

Les enjeux

- **Prioritairement combler les « dents creuses »** dans les bourgs
- Privilégier **l'habitat durable** et une meilleure prise en compte de **l'environnement dans les futurs quartiers**
- **Limiter la consommation foncière et proposer des densités adaptées au contexte local pour les nouvelles opérations.**



L'analyse urbaine du territoire

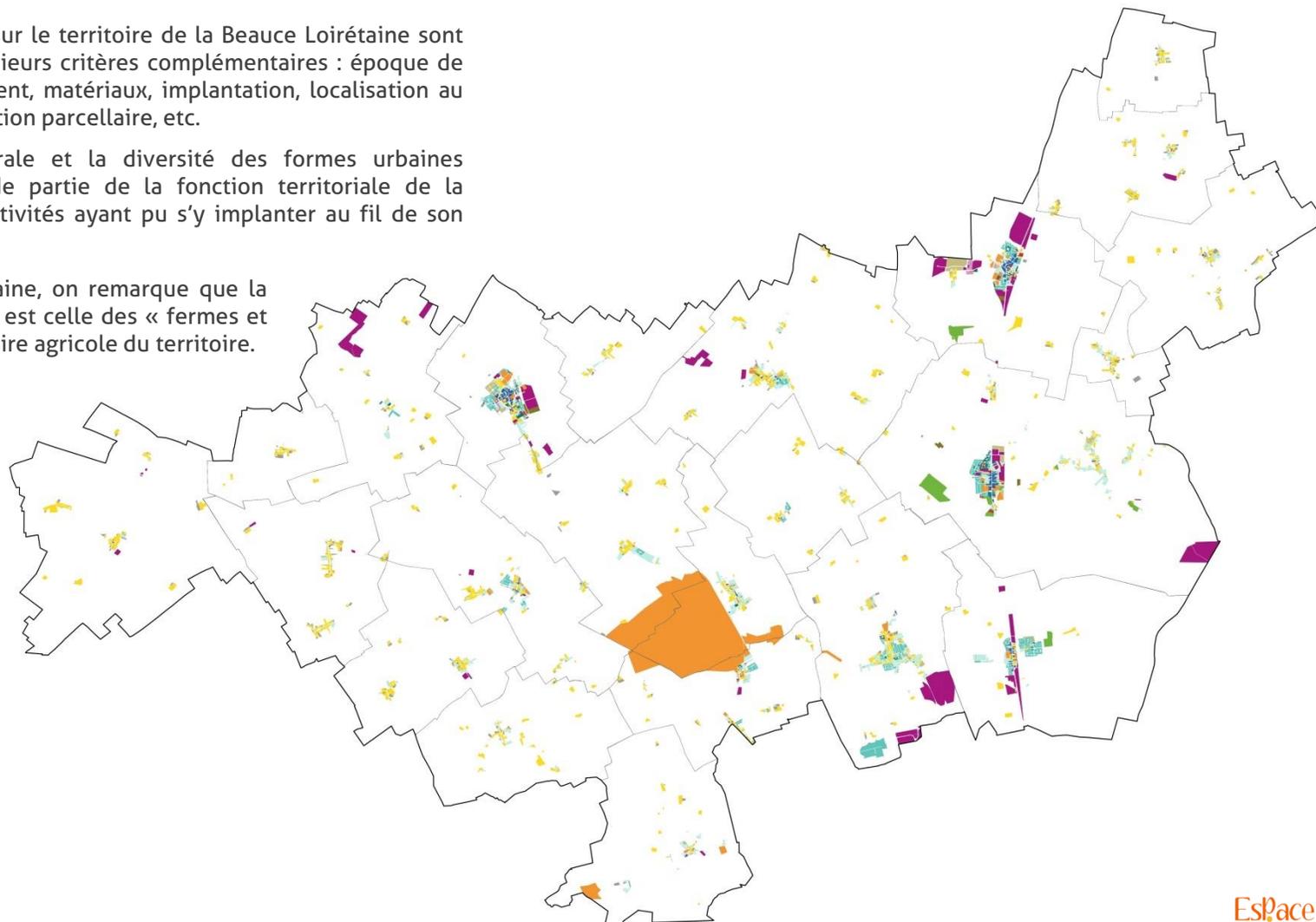
Des formes urbaines multiples

Les formes urbaines présentes sur le territoire de la Beauce Loirétaine sont multiples et témoignent de plusieurs critères complémentaires : époque de construction, fonction du bâtiment, matériaux, implantation, localisation au sein de l'espace urbain, organisation parcellaire, etc.

La morphologie urbaine générale et la diversité des formes urbaines présentes dépendent en grande partie de la fonction territoriale de la commune, et des différentes activités ayant pu s'y implanter au fil de son histoire.

À l'échelle de la Beauce Loirétaine, on remarque que la forme urbaine la plus fréquente est celle des « fermes et longères », témoignant de l'histoire agricole du territoire.

- Habitat individuel groupé
- Lotissements pavillonnaires
- Habitat individuel spontané
- Habitat collectif
- Maisons de bourg
- Grandes propriétés et villas bourgeoises
- Fermes et longères
- Commerces
- Activités économiques
- Équipements
- Friches et espaces libres en milieu urbain
- Friches industrielles
- Hangars et garages



L'habitat individuel groupé

L'habitat individuel groupé est présent sur des sites d'urbanisation d'ensemble, principalement dans les pôles de la communauté de communes (Chevilly, Artenay et Patay notamment). Cette typologie est caractérisée par des maisons mitoyennes. L'habitat individuel groupé peut aussi être implanté de manière plus diffuse, par de petits lotissements de quelques maisons. Elles sont le plus souvent édifiées au sein d'opérations d'ensemble plus vastes, comprenant des maisons individuelles non mitoyennes et potentiellement des immeubles d'habitat collectif.



Organisation urbaine



Parcellaire régulier et homogène. Parcelles de petite taille (souvent moins de 500 m²).



En retrait de la voie.



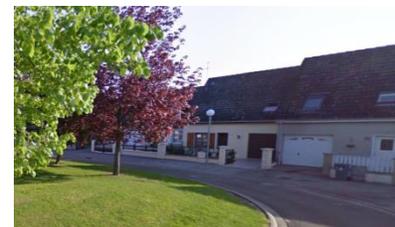
À l'alignement d'au moins une des limites séparatives latérales, souvent deux. Alignement des maisons entre elles.



Souvent de plain-pied, parfois avec comble aménagé ou un étage. Homogénéité entre les maisons mitoyennes.



Espaces de jardinets à l'avant et à l'arrière de la maison.



Le potentiel de mutation de cette forme urbaine est quasiment nul.



L'analyse urbaine du territoire

Les lotissements pavillonnaires

Les lotissements pavillonnaires, constitués de logements individuels ont été réalisés suivant des opérations d'ensemble réalisées dans toutes les communes disposant de plans et cartes réglementant l'urbanisme. La plupart ont été créés dans les années 2000 et 2010, même si une partie des lotissements ont été édifiés dans les années 1980 et 1990. On remarque une certaine diversité dans l'architecture, en particulier dans les lotissements « libre constructeur ». Les parcelles ont des tailles similaires entre elles et sont souvent découpées de manière géométrique.



Organisation urbaine



Parcellaire régulier et homogène. Parcelles de taille moyenne (moins de 1000 m²).



En retrait de la voie.



Maisons la plupart du temps construites en position centrale sur la parcelle, en retrait de toutes les limites.



Souvent de plain-pied, parfois avec comble aménagé ou un étage. Hétérogénéité dans la plupart des lotissements.



Espaces de jardins représentant plus de la moitié de la parcelle.



Leur potentiel de mutation est très réduit, tant du fait de la taille faible à moyenne des parcelles, que de l'implantation centrale des maisons.

L'analyse urbaine du territoire

L'habitat collectif

Forme urbaine assez rare à l'échelle de la communauté de communes, l'habitat collectif est circonscrit aux principaux pôles (Patay, Artenay, Chevilly). Sur le territoire, l'habitat collectif est presque exclusivement occupé par des logements locatifs sociaux.

L'habitat collectif est implanté majoritairement en retrait des différentes limites, malgré quelques collectifs de petite taille à Chevilly, qui sont alignés par rapport à la voie et/ou implantés en limites séparatives. La plupart de l'habitat collectif a été construit durant les années 1970-1980, souvent au sein d'opérations d'ensemble. Plusieurs programmes de réhabilitation ont été menés récemment.

Organisation urbaine



Parcellaire de grande taille, détaché de la trame viaire traditionnelle.



Le plus souvent en retrait de la voie.



La plupart du temps en retrait des limites parcellaires.



Collectif souvent d'assez faible hauteur (au maximum R+3, majoritairement moins)



Espaces verts souvent assez généreux et qualitatifs, constitués de pelouses et très souvent arborés.



Cette forme urbaine est très minoritaire et présente un potentiel de mutation quasiment nul.



L'analyse urbaine du territoire

L'habitat individuel spontané

Les secteurs d'habitat individuel spontané sont caractérisés par un tissu urbain s'étant constitué sans opération d'aménagement d'ensemble. Les espaces urbanisés principalement constitués de maisons d'habitat individuel spontané sont assez hétérogènes à l'échelle du territoire.

Il est à noter que l'habitat individuel spontané s'est souvent constitué de manière linéaire et autour de hameaux et bourgs constitués.



Organisation urbaine



Parcellaire hétérogène. Certaines parcelles sont de grande à très grande taille. Dans les bourgs, certaines constructions sont implantées en drapeau.



Presque exclusivement en retrait de la voie.



La plupart du temps en retrait des limites parcellaires.



Souvent de plain-pied, parfois avec un comble aménagé ou un étage.



Espaces de jardins pouvant être généreux, notamment hors des centres-bourgs.



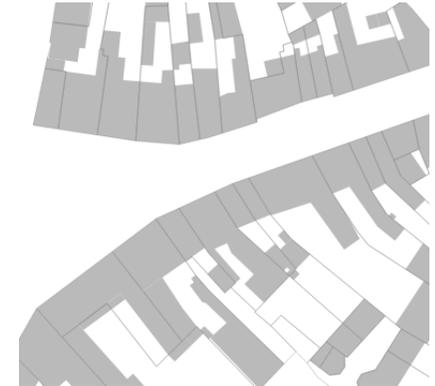
Leur potentiel de mutation dépend de la taille des parcelles, de l'implantation de la maison sur la parcelle et de la situation du terrain à une échelle communale et intercommunale.

L'analyse urbaine du territoire

Les maisons de bourg

Les maisons de bourg sont principalement situées dans les centres-bourgs des pôles les plus importants et sont souvent assez anciennes (datant de la première moitié du XXème siècle, voire du XIXème siècle). Elles forment la plupart du temps un linéaire régulier, notamment le long de la RD2020. Elles sont également très présentes dans les centres-villes d'Artenay et Patay, pôles commerciaux historiques. Il est à noter que si les maisons de bourg sont implantées à l'alignement de la voie, elles disposent souvent de cours et jardins en second rideau.

Elles sont alors marquées par des rez-de-chaussée accueillant ou ayant accueilli des commerces.



Organisation urbaine



Parcellaire assez irrégulier, constitué sur le temps long et de tailles hétérogènes.



Alignement à la voie.



Presque exclusivement à l'alignement des deux limites séparatives latérales.



La plupart du temps avec un étage, voire un étage et des combles.



Souvent des cours en second-rideau ; parfois des espaces de jardin en cœur d'îlot, hétérogénéité des situations.



Leur potentiel de mutation est moyen, voire faible, du fait du parcellaire, formé sur le temps long et du caractère patrimonial de nombreuses maisons.



Les grandes propriétés et villas bourgeoises

Catégorie regroupant à la fois les châteaux et villas bourgeoises intégrés dans le tissu urbain. Les grandes propriétés et villas bourgeoises sont assez peu nombreuses sur le territoire de la Beauce Loirétaine et principalement situées à proximité de l'axe Orléans-Paris (RD2020). Quelques villas bourgeoises sont également présentes dans le centre-ville de Patay. La plupart bénéficient d'un parc de grande taille, offrant un agrément paysager certain. Elles présentent également un caractère patrimonial marqué.



Organisation urbaine



Parcellaire souvent de grande taille, parfois assez restreint en milieu urbain.



En retrait, pouvant induire des décrochages dans les tissus urbains de centre-bourg.



En retrait des limites séparatives.



Diversité des hauteurs, bâtisses souvent de hauteur imposante (un ou plusieurs étage(s)).



Jardins et parcs le plus souvent de grande à très grande taille. Présence de tennis et piscines.

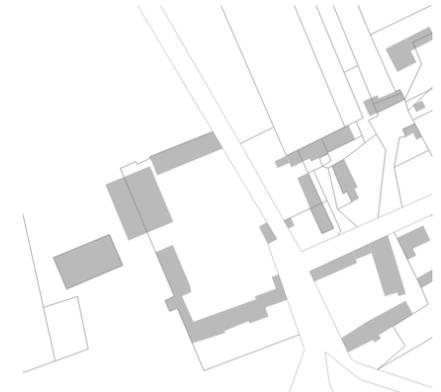


Leur potentiel de mutation est assez faible et doit garantir le respect du caractère patrimonial des constructions.



Les fermes et longères

Forme urbaine la plus fréquente à l'échelle de la Communauté de Communes, celle-ci est autant présente dans les centre-bourgs que dans les hameaux. Il n'y a que dans les centres-villes des principaux pôles qu'elle n'est pas majoritaire. Les fermes et longères témoignent de la fonction agricole historique du territoire. Souvent organisées (en L ou en U) autour de cours et formées par des bâtiments longs, elles représentent l'architecture beauceronne historique. Des bâtiments nécessaires aux exploitations agricoles sont également présents ; ceux-ci sont toutefois souvent construits en tôles.



Organisation urbaine



Parcellaire constitué sur le temps long, assez irrégulier et pouvant concerner des champs.



En retrait ou à l'alignement de la voie suivant la configuration parcellaire originelle.



En retrait ou à l'alignement des limites séparatives suivant la configuration parcellaire originelle.



Principalement en rez-de-chaussée et combles, les toits peuvent être très bas.



Espaces de jardins et potagers souvent généreux. Cours minérales, principalement en terre battue.



Leur potentiel de mutation est moyen, mais doit garantir le respect de leur caractère patrimonial et, si l'activité agricole perdure, sa perpétuation. Les bâtiments peuvent de surcroît exiger d'importants travaux de réhabilitation pour leur mutation.



Les grandes surfaces commerciales

Les grandes surfaces commerciales, peu nombreuses sur le territoire de la Communauté de Communes (et présentes uniquement à Artenay et Patay), sont une forme urbaine assez atypique et déconnectée de son environnement urbain. En effet, les grandes surfaces commerciales sont fortement dépendantes de leur fonction, avec, en particulier, d'importantes surfaces utilisées à des fins de stationnement (conduisant à une importante imperméabilisation des sols). Les bâtiments sont construits sous la forme d'entrepôts, distingués des autres activités par la présence des enseignes et une plus grande attention à leur intégration paysagère.

Organisation urbaine



Parcellaire adapté à la fonction urbaine du bâtiment et sans rapport avec le parcellaire préexistant.



En retrait de la voie, libérant d'importants espaces de stationnement en front de rue.



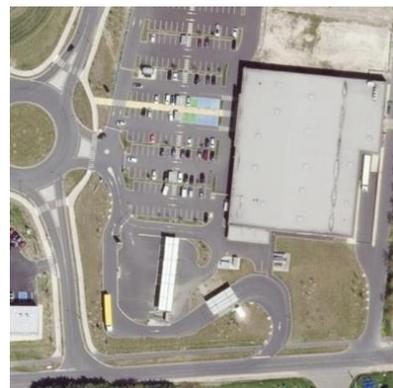
En retrait des limites séparatives.



Environ une dizaine de mètres de haut.



Espaces libres très largement imperméabilisés et occupés par les espaces de stationnement attenants.



Le potentiel d'évolution de cette forme urbaine est faible si l'activité présente s'y maintient, hormis pour l'ancien Intermarché d'Artenay, qui fait aujourd'hui l'objet d'un projet de reconversion en équipement public (dojo).



L'analyse urbaine du territoire

Les activités économiques

Les activités économiques, particulièrement nombreuses sur le territoire de la Communauté de Communes (et en fort développement), sont présentes essentiellement dans les principaux pôles économiques du territoire. Les bâtiments sont construits dans le but premier de répondre aux besoins de l'activité économique. Il peut être distingué deux types d'activités économiques : celles intégrées au sein du tissu urbain des bourgs et villages, principalement destinées à de petites activités artisanales, et celles constituées sous la forme de zones d'activités. Ces dernières sont en fort développement à proximité de l'autoroute A10, notamment pour des activités de logistique. Enfin, des activités sont historiquement présentes le long de la RD2020, en particulier en entrée et sortie de bourgs.



Organisation urbaine



Parcellaire adapté à la fonction du bâtiment et souvent de grande taille. Parcellaire régulier dans les zones d'activités.



En retrait de la voie, libérant d'importants espaces de stockage et stationnement.



En retrait des limites séparatives.



Souvent une dizaine de mètres de haut, parfois davantage.



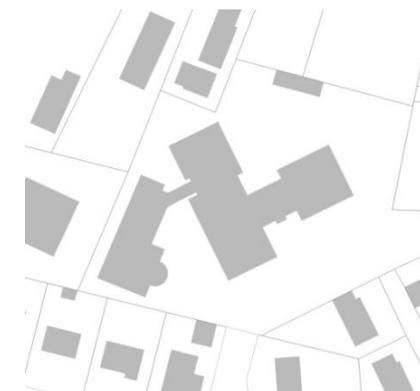
Espaces libres souvent largement imperméabilisés ; certaines zones d'activités présentent toutefois une large végétalisation.



La diversité des activités présentes induit des potentiels de mutation très différenciés, tout en tenant compte de potentielles pollutions du sol.

Les équipements

Les équipements sont répartis sur le territoire de la Communauté de Communes, mais sont particulièrement concentrés dans les principaux pôles. Ils présentent une diversité de fonctions (scolaire, administrative, sportive ou culturelle), et les bâtiments sont construits dans le but premier de répondre aux besoins de leur fonction. Il est par ailleurs, à noter la présence de la base aérienne militaire d'Orléans-Bricy, qui occupe une surface très importante, au cœur du territoire. Cet espace est régi par des règles particulières, adaptées aux besoins militaires pour le site.



Organisation urbaine



Parcellaire adapté aux besoins de l'équipement



En retrait de la voie.



En retrait des limites séparatives.



Bâtiments de hauteur diversifiée, en fonction des besoins



La part des espaces verts dépend directement de l'équipement et de sa fonction



L'évolution potentielle de cette forme urbaine est dépendante des besoins des collectivités.

Une structuration urbaine bien définie

Les formes urbaines principales, déclinées ci-avant, s'articulent d'une manière différente en fonction du rôle joué par les communes dans le fonctionnement du territoire et suivant l'histoire particulière des différents espaces constituant le territoire de la Communauté de communes de la Beauce Loirétaine.

On distingue trois principales structurations urbaines et du développement des villes et villages :

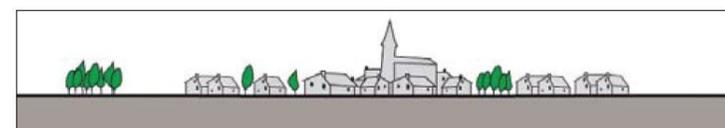
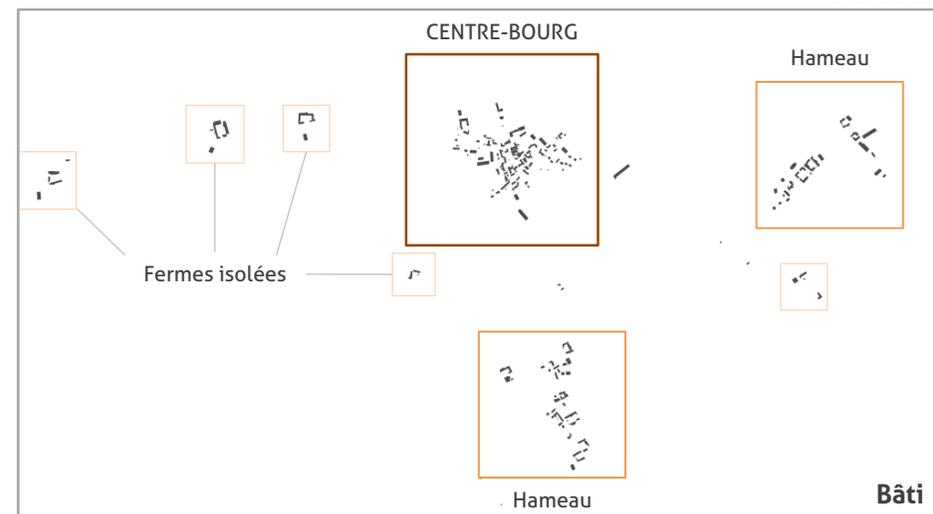
- La morphologie historique et hiérarchisée (centres-bourgs, hameau, ferme isolée) ;
- La morphologie de développement linéaire ;
- Les développements concentriques de l'urbanisation.

Une morphologie historique en centres-bourgs, hameaux et fermes isolées

La structure agraire historique de la Beauce a conduit les habitants beaucerons à s'implanter de manière groupée au sein de bourgs et hameaux, ces derniers étant la plupart du temps plus petits que les centres-bourgs, constitués autour de l'église (hormis à Rouvray-Sainte-Croix) et de la mairie. Des fermes isolées sont également implantées à l'écart des centres-bourgs et hameaux.

Les centres-bourgs peuvent, suivant leur importance dans l'armature urbaine territoriale, connaître une importante diversité de formes urbaines du fait d'une plus grande diversité des fonctions urbaines au sein de ceux-ci. En revanche, les hameaux et fermes isolées sont le plus souvent principalement constitués de la catégorie « fermes et longères » : ils peuvent alors faire l'objet d'une importante homogénéité paysagère.

Aujourd'hui, la plupart des communes de la Beauce Loirétaine sont formées suivant ce modèle, en particulier les plus éloignées des cœurs urbains du territoire.



Structure paysagère de villages beaucerons ; « Les villages dans leurs paysages », guide pédagogique du SCoT

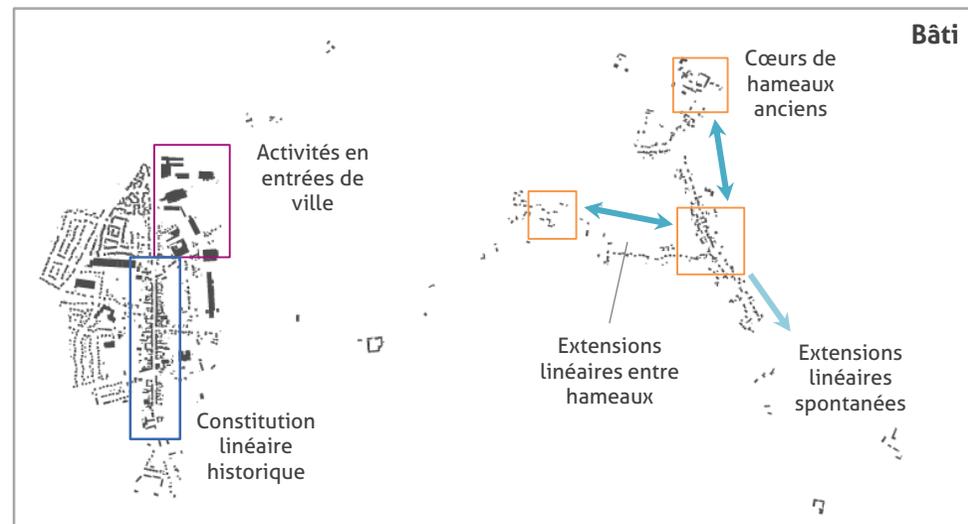
L'analyse urbaine du territoire

Une morphologie linéaire

Il est à noter, en Beauce Loirétaine, un nombre important de villes et villages constitués de manière linéaire le long d'axes de communication importants, à la fois d'une manière historique (St Pérvay-la-Colombe, Chevilly, Cercottes, Tournoisis, Artenay, ...), ou suite à des extensions linéaires sous forme principalement pavillonnaire (Coinces, Bucy-le-Roi, Bricy, Villeneuve-sur-Conie, ...).

Les villes et villages constitués de manière historiquement linéaire, ont par ailleurs également fait l'objet d'extensions linéaires, sous forme pavillonnaire, ou bien pour l'implantation d'activités économiques en entrée de ville, à proximité directe d'axes de communication importants.

Les extensions pavillonnaires ont pu être effectuées entre plusieurs hameaux, en particulier du fait d'une facilité de raccordement aux différents réseaux. Ceci peut conduire à un enclavement de parcelles agricoles, pouvant alors devenir des friches. Ces extensions sont davantage le fait de constructions individuelles spontanées, que de lotissements, fruit d'un aménagement d'ensemble.



- | | |
|---|---|
| Habitat individuel groupé | Activités économiques |
| Lotissements pavillonnaires | Équipements |
| Habitat individuel spontané | Friches et espaces libres en milieu urbain |
| Habitat collectif | Friches industrielles |
| Maisons de bourg | Hangars et garages |
| Grandes propriétés et villas bourgeoises | |
| Fermes et longères | |



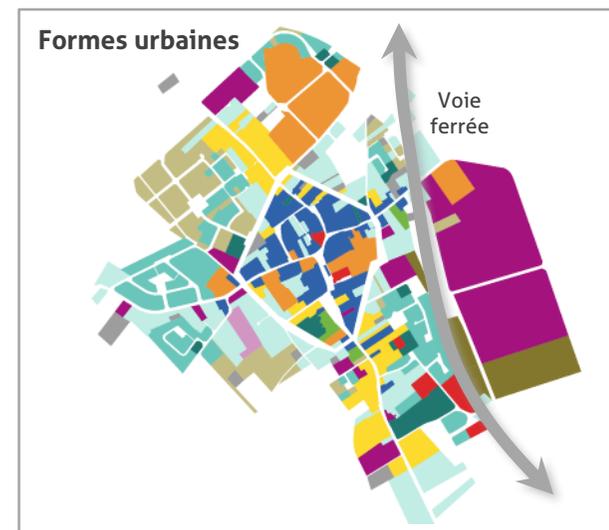
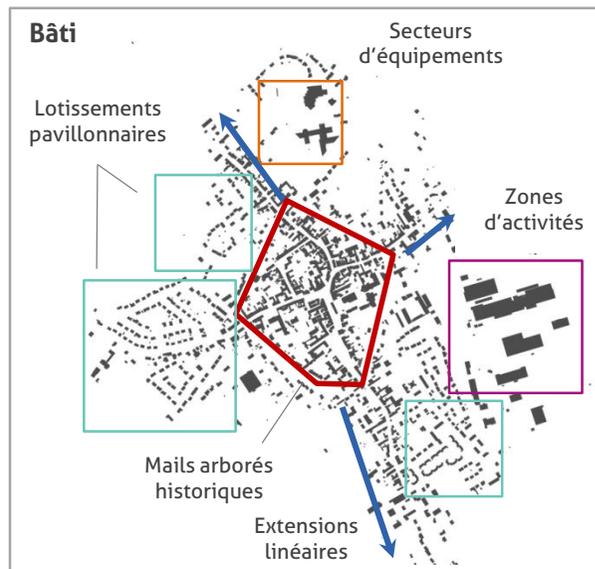
L'analyse urbaine du territoire

Les développements concentriques

La rupture de l'urbanisation des centres-bourgs était historiquement marquée de manière assez nette dans le paysage : par des mails plantés circulaires autour du centre historique des principaux bourgs et par des ouches (haies végétales distinguant les espaces construits des terres agricoles) autour des plus petits centres-bourgs.

Excédant ces limites historiques de l'urbanisation, les principaux pôles du territoire (Patay, Artenay et dans une moindre mesure Chevilly et Gidy) se sont développés durant la seconde moitié du XXème siècle de manière relativement concentrique et suivant la plupart du temps des aménagements d'ensemble (lotissements, zones d'activités et équipements). Les extensions linéaires suivant les principaux axes de communication sont quant à elles plus anciennes.

Il est à noter que l'urbanisation d'Artenay (et dans une moindre mesure de Patay), a été fortement contrainte par les infrastructures de transport présentes sur le territoire (déviation de la RD2020 à Artenay, voies ferrées).



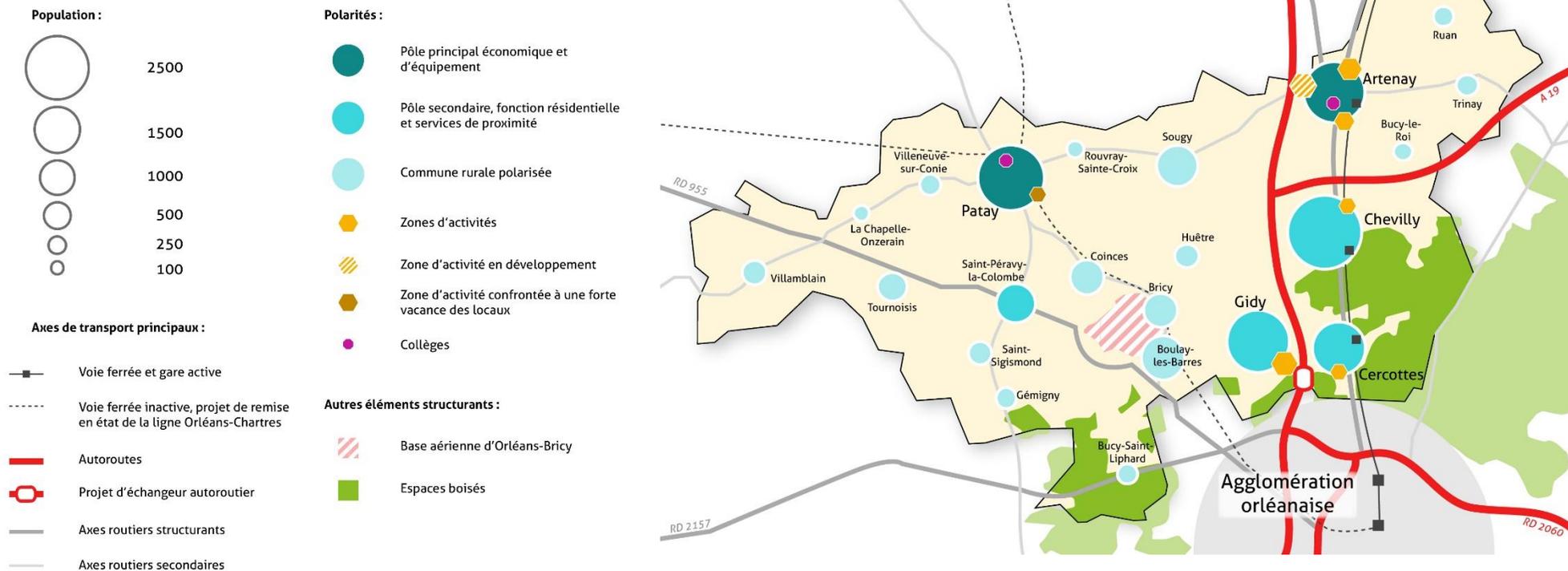
- | | |
|---|---|
| ■ Habitat individuel groupé | ■ Commerces |
| ■ Lotissements pavillonnaires | ■ Activités économiques |
| ■ Habitat individuel spontané | ■ Équipements |
| ■ Habitat collectif | ■ Friches et espaces libres en milieu urbain |
| ■ Maisons de bourg | ■ Friches industrielles |
| ■ Grandes propriétés et villas bourgeoises | ■ Hangars et garages |
| ■ Fermes et longères | |



L'analyse urbaine du territoire

Le fonctionnement du territoire : une structuration par pôles

La carte ci-contre exprime la structuration du territoire autour de ses principales polarités, des principaux axes de transport traversant le territoire et des autres éléments significatifs structurant le fonctionnement du territoire (base aérienne et espaces boisés).



L'analyse urbaine du territoire

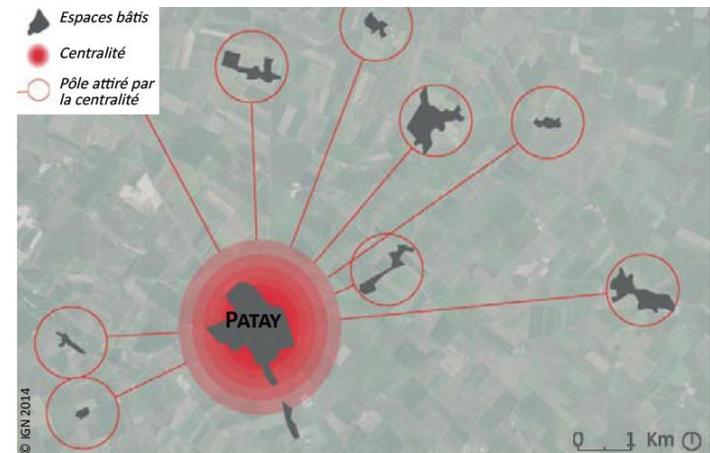
Le fonctionnement du territoire : polarités et structuration territoriale

Les principales polarités

Les principaux pôles de la Beauce Loirétaine, Artenay et Patay, sont des pôles historiques du sud de la Beauce et jouent cette fonction sur le long terme. Ces deux communes étaient chefs-lieux des cantons ayant été réunis avec la création de la Communauté de Communes de la Beauce Loirétaine. Ces pôles sont des lieux de concentration des équipements (chacun dispose d'un collège) et activités, notamment commerciales.

Il est à noter que la situation de ces pôles au sein du réseau viaire d'échelle nationale influe nettement sur leur fonction et leur dynamisme respectif. Patay joue en effet davantage un rôle de pôle historique et rayonne localement, sur les communes rurales alentour grâce à la présence d'équipements d'ampleur intercommunale et de commerces de centre-ville. Néanmoins, la zone d'activités subissant notamment la désaffectation de l'ancienne voie ferrée Orléans-Chartres (qui fait l'objet d'un projet de réouverture aux voyageurs) et la concurrence des pôles d'activités à proximité, apparaît en déclin, étant en particulier confrontée à une importante vacance. Ce pôle, à l'écart des principaux axes de communication du territoire, est ainsi confronté à un fort enjeu de redynamisation.

Artenay suit quant à elle une dynamique différente : cette commune accueille une sucrerie, activité industrielle à très fort rayonnement sur l'activité agricole du territoire, et dispose d'une forte accessibilité vis-à-vis des principales infrastructures de transport traversant le territoire : autoroutes A10 et A19, routes d'ampleur nationale RD2020 et RD954, voie ferrée Orléans-Paris. Cette localisation, quoique le développement potentiel de la ville pour des fonctions d'habitat soit contraint par la présence de la déviation de la RD2020, profite au développement d'activités, avec notamment la zone logistique d'Artenay-Poupry, à l'ouest de la ville et à proximité directe de l'échangeur d'Artenay. Par ailleurs, Artenay joue également le rôle de ville-centre pour les communes alentour par la présence d'équipements et d'un tissu commercial diversifié.



Patay, exemple d'un système unipolaire ; « Les villages dans leurs paysages », guide pédagogique du SCoT



Artenay, une polarité centralisant les activités, notamment par la présence des zones d'activités



L'analyse urbaine du territoire

Outre Artenay et Patay, des pôles secondaires peuvent être distingués, notamment par leur concentration d'habitants, d'équipements et d'activités et en particulier du fait de leur situation sur des axes de circulation importants. Ces pôles secondaires sont Chevilly, Cercottes, Gidy et Saint-Péravy-la-Colombe.

Les trois premiers bénéficient largement de la proximité d'Orléans pour développer des fonctions de communes périurbaines, en particulier des services et commerces de proximité. En effet, la situation de Chevilly et Cercottes sur la RD2020 a historiquement profité au développement de commerces de proximité le long de cet axe, et la proximité directe de l'agglomération orléanaise a pu renforcer leur fonction de pôles secondaires avec la venue de nombreux habitants. De même, Gidy a connu une forte augmentation de sa population suite à l'aménagement de lotissements dans le dernier quart du XXème siècle. Cependant, la structure commerciale de la commune est moins dense que pour celles situées sur la RD2020, et ce de manière historique.

Par ailleurs, il est à noter que la proximité directe du centre commercial Cap Saran, entretient une forte concurrence pour les commerces de proximité de ces trois pôles. Ces trois pôles forment une polarité économique importante à l'échelle de la CCBL, mais plus largement à l'échelle de la zone d'emplois d'Orléans, en particulier à Gidy, qui accueille une importante zone d'activités en continuité de celle de Saran et qui accueille en particulier le siège social de l'entreprise pharmaceutique Servier. Cette zone d'activités pourrait de surcroît être confortée par le projet de création d'un échangeur autoroutier.

Enfin, Saint-Péravy-la-Colombe, commune située sur la RD955 (Route de Châteaudun), joue un rôle de pôle secondaire local pour les communes également situées à proximité de cet axe structurant. En effet, elle accueille notamment le regroupement scolaire concernant plusieurs de ces communes, ainsi que des commerces. Cette commune joue donc un rôle de pôle-relais, à l'instar d'Épieds-en-Beauce, plus au sud.



L'analyse urbaine du territoire

Les autres éléments structurants du territoire

Les axes de transport jouent ainsi un rôle structurant à l'échelle du territoire. On peut ainsi remarquer que l'axe nord-sud autour de l'A10, de la RD2020 et de la voie-ferrée Orléans-Paris est un axe dynamique, notamment sur le plan des activités économiques. De surcroît, la proximité et l'accessibilité vis-à-vis de l'agglomération orléanaise ont pu renforcer, durant le dernier quart du XX^{ème} siècle, la croissance démographique de cette partie de la Beauce Loirétaine. De même, la RD955 joue un rôle structurant pour les pratiques des habitants des communes situées au long de celui-ci. Parallèlement, l'éloignement des principaux axes de communication participe du ralentissement de la polarisation et des activités à Patay.

Cependant, il est à noter le rôle structurant de la Base aérienne d'Orléans-Bricy au sein du territoire. Cette base aérienne militaire, de premier ordre à l'échelle nationale et accueillant notamment une grande partie de la flotte des gros porteurs, est un important pôle d'emploi situé sur les communes de Bricy et Boulay-les-Barres. Cette base aérienne provoque néanmoins des nuisances, notamment sonores, ainsi qu'une limitation des possibilités de construction d'éoliennes.

Enfin, il est à noter que, quoiqu'essentiellement dominé par un paysage céréalier, le territoire est aussi marqué par des espaces boisés et forestiers assez importants, notamment sur la commune de Bucy-Saint-Liphard (Bois de Bucy) et les communes de Chevilly et Cercottes (Forêt d'Orléans).



L'analyse urbaine du territoire

Les entrées de ville

Entrées de ville¹ sur de grands axes routiers ou de plus petits, d'échelle nationale ou locale, les entrées de ville présentent des caractéristiques différentes et peuvent être aisément distinguées. Espaces de lien paysager entre les espaces bâtis et les espaces naturels et agricoles, elles participent de la qualité du paysage naturel et urbain du territoire et représentent la première et la dernière impression que l'utilisateur a du territoire et de ses différentes communes. On distingue ainsi quatre principaux types d'entrées de ville sur le territoire :

- Les entrées de ville de la RD 2020, à Artenay, Chevilly et Cercottes ;
- Les entrées de ville de la RD 955, à Tournois, St-Péravy-la-Colombe et le hameau des Barres ;
- Les entrées de ville linéaires sur les routes secondaires (en particulier les entrées de ville Sud de Patay sur la RD 935 et Sud de Gidy sur la RD 702) ;
- Les entrées de ville paysagères des villages de type beauceron.

Les entrées de ville sont d'échelle et de profondeur diverses (de manière latérale, comme longitudinale). Sont ici prises en compte essentiellement les entrées de ville sur les axes principaux et/ou concernant le bourg principal de la commune, de manière privilégiée depuis les principaux axes permettant de mener au bourg.

Néanmoins, il apparaît que la qualité paysagère des autres espaces urbanisés peut être appréciée de manière générale à l'aune des typologies d'entrées de ville citées précédemment. En effet, les hameaux sont, le plus fréquemment, marqués par des structures paysagères sensiblement équivalentes à celles des entrées de ville des villages beaucerons.

Enfin, il est à mettre en évidence les entrées de territoire, principaux lieux d'entrée dans le territoire. Ces entrées de territoire ne sont pas nécessairement des entrées de ville : par exemple, la sortie d'autoroute A10 d'Artenay, si elle ne constitue pas une entrée de ville, n'en est pas moins une entrée de territoire en tant qu'un nombre important de visiteurs du territoire y entre par celle-ci.

De même, la voie ferrée Orléans-Paris ainsi que ses points d'accès, les gares d'Artenay, Chevilly et Cercottes, constituent pour l'une un point de vue linéaire sur la Beauce Loirétaine et pour les gares, des entrées du territoire, quoique moins fréquentées que les points d'accès routiers et utilisées essentiellement par des habitants du territoire.

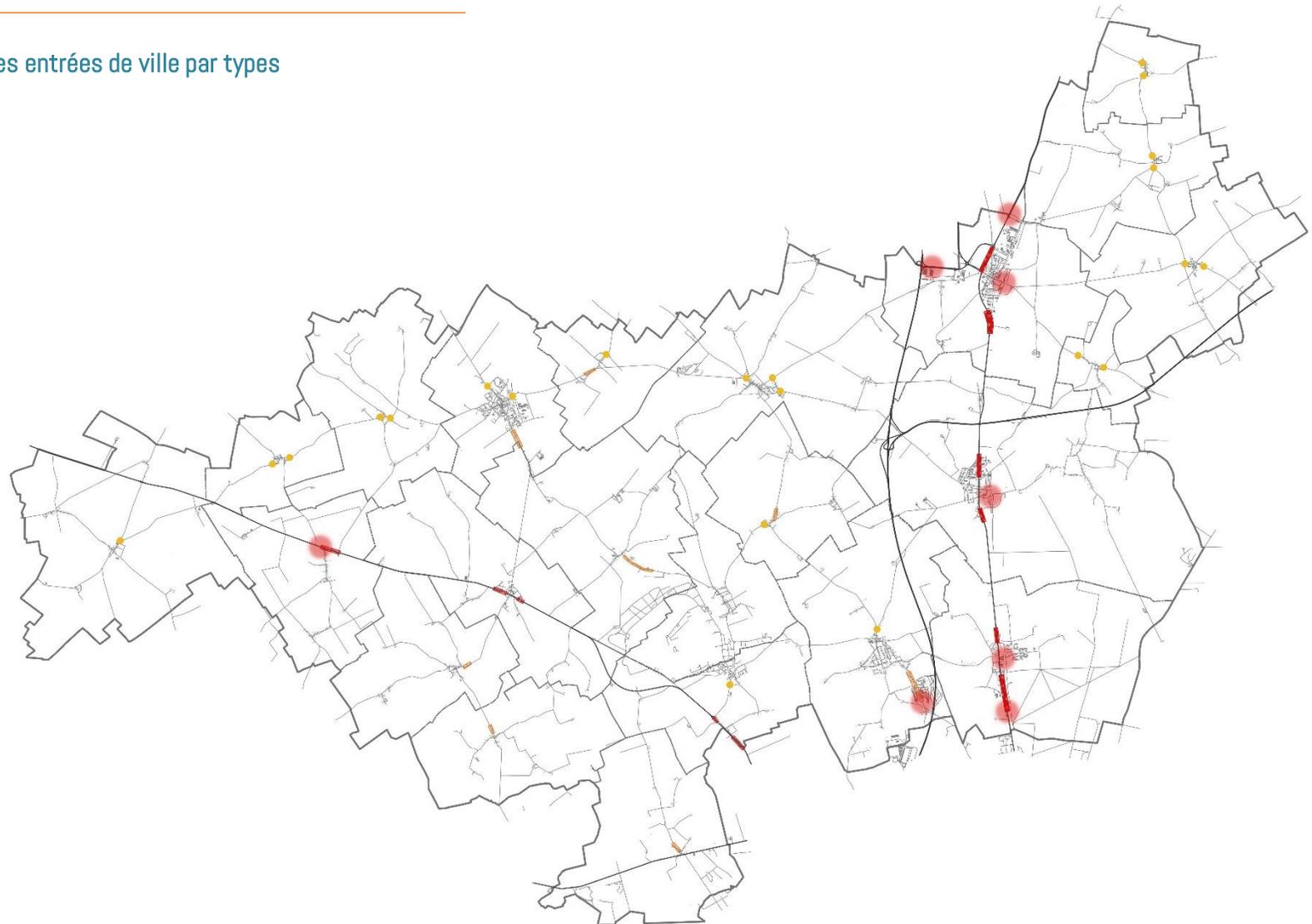
L'ensemble des photographies de cette partie sont des prises de vue extraites de Google Street View.

¹ Dans un souci de lisibilité, le terme « entrées de ville » sera utilisé indifféremment pour l'ensemble des bourgs, qu'il s'agisse de villes ou villages.



L'analyse urbaine du territoire

Carte générale des entrées de ville par types



-  Entrées du territoire
-  Entrées de ville sur la RD2020
-  Entrées de ville sur la RD955
-  Entrées de ville linéaires
-  Entrées de ville paysagères
-  Routes principales
-  Routes secondaires
-  Limites communales



Les entrées de ville de la RD 2020

La RD 2020 est une route de première importance, à l'échelle de la Communauté de Communes pour laquelle elle est un axe structurant. Comme axe le plus fréquenté (hormis les autoroutes), son paysage urbain conditionne grandement la vision du territoire que vont avoir une grande partie des visiteurs.

Les entrées de ville sur la RD 2020 ont le point commun d'être assez profondes du fait notamment des nuisances induites par le trafic routier. Celles-ci ont en particulier été à l'origine de la construction de la déviation du bourg d'Artenay, distinguant alors nettement les entrées de ville d'Artenay de celles de Chevilly et Cercottes. Néanmoins, les différentes entrées de ville de la RD 2020 présentent des caractéristiques communes, en particulier la prégnance de l'axe routier dans le paysage urbain.

Le caractère routier de ces entrées de ville est notamment conforté par une entrée dans le bourg linéaire historique – en ce qui concerne Chevilly et Cercottes – assez longue. Cette distance se caractérise par une ambiance urbaine linéaire marquée par la présence de zones d'activités économiques (entrées de ville Nord et Sud de Cercottes, Sud d'Artenay et Nord de Chevilly), de nombreux panneaux de publicité et un aménagement des habitations effectué en fonction des nuisances provoquées par la voie, avec notamment une protection par des merlons paysagers (notamment pour les entrées de ville Nord de Cercottes et Artenay). Toutefois, il est à noter que si les merlons paysagers permettent de diminuer les nuisances induites par le trafic, ceux-ci renforcent le caractère routier des entrées de ville concernées (en particulier l'entrée de ville Nord d'Artenay), séparant visuellement la route de la ville. La RD 2020 sur Artenay est de surcroît confortée dans sa fonction exclusivement routière par la largeur de l'axe, en 2x2 voies.

Néanmoins, les alignements de platanes aux entrées de ville de Chevilly, ainsi que d'Artenay participent de l'identification et de la qualification des entrées de ville. Ces alignements d'arbres ont été complétés lorsque des arbres étaient manquants, induisant une amélioration de la qualité paysagère des entrées de ville.



Les entrées de ville de la RD 2020



1
L'entrée de ville Nord d'Artenay, merlon paysager et alignement d'arbres récent



2
L'entrée de ville Sud d'Artenay, activités et caractère routier de la déviation



3
L'entrée de ville Nord de Chevilly, merlon paysager au caractère urbain du fait des plantations



4
L'entrée de ville Sud de Chevilly, alignement de platanes et habitations



5
L'entrée de ville Nord de Cercottes, une forte prégnance paysagère des panneaux publicitaires



6
L'entrée de ville Sud de Cercottes, activités industrielles et retrait important



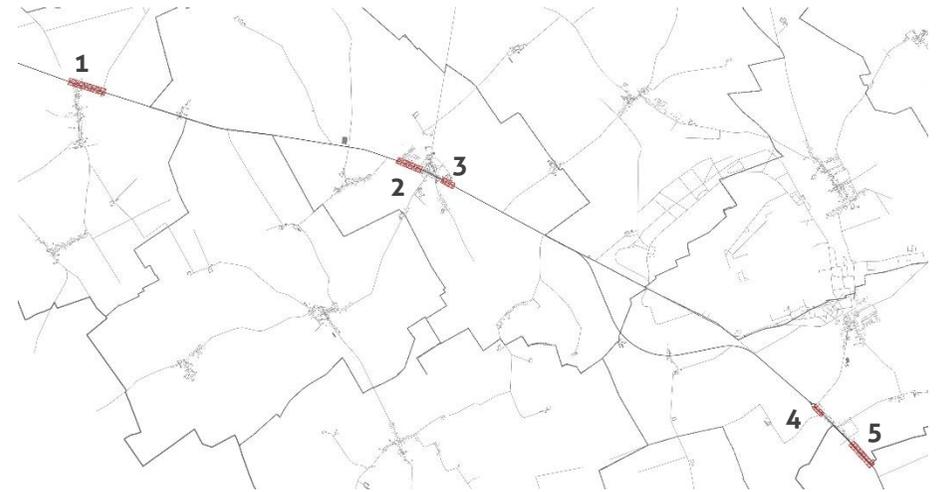
Les entrées de ville de la RD 955

La RD 955, route reliant Orléans à Châteaudun, est le second axe routier départemental le plus fréquenté du territoire. Le trafic routier y est important et très ancien. C'est pourquoi les villages se sont historiquement constitués de manière linéaire, le long de l'axe. Dans ce cadre, le traitement des entrées de ville se révèle essentiel pour permettre une réduction de la vitesse des automobilistes, ainsi que des nuisances induites par le trafic.

Les entrées de ville des différents villages traversés bénéficient d'un traitement très différencié en fonction de la situation et de l'ancienneté des constructions. Ainsi, l'entrée de ville à Tournoisis, profonde, est constituée par, une structure ancienne de village agricole et linéaire, avec notamment le Relais Saint-Jacques, auberge historique marquant le passage ancien sur cet axe. L'aménagement du carrefour avec la RD 4 marque l'entrée du bourg de Tournoisis, se développant également de manière linéaire sur la RD 955 et la RD 4. Cet aménagement permet de qualifier l'entrée de ville. Toutefois, le caractère routier peut-être mis en évidence.

Deux entrées de ville sont *a contrario* très marquées : l'entrée de ville Ouest de Saint-Péravy-la-Colombe, avec des aménagements paysagers sur le côté droit de la route, et le château d'eau, marqueur fort de l'entrée dans les zones urbanisées. De la même manière, le rond-point de l'entrée de ville Ouest des Barres met en évidence l'entrée en agglomération tout en permettant une forte réduction de la vitesse des automobilistes. De plus, celui-ci rompt la perspective.

Enfin, les entrées de ville Est de St-Péravy-la-Colombe et des Barres sont beaucoup plus longues du fait de l'urbanisation unilatérale. De plus, le retrait large des clôtures participe du caractère routier de ces entrées de ville.



1 Tournoisis, caractère historique du village linéaire



2 L'entrée de ville Ouest de St-Péravy-la-Colombe, marquée par des aménagements paysagers et le château d'eau



3 L'entrée de ville Est de St-Péravy-la-Colombe, progressive et paysagère



4 L'entrée de ville Ouest des Barres, rond-point marquant l'entrée de ville



5 L'entrée de ville Est des Barres, très progressive et peu marquée

L'analyse urbaine du territoire

Les entrées de ville linéaires sur les axes secondaires

Les entrées de villes linéaires sur les axes secondaires se sont constituées le long de l'axe, le plus souvent de manière unilatérale en vis-à-vis des espaces agricoles. Ces entrées de ville sont de qualité paysagère diverse.

Les entrées de ville linéaires induisent un temps pouvant être long avant l'entrée dans le centre-bourg. Néanmoins, le centre-bourg peut apparaître dans la perspective de la voie (en particulier identifié grâce à la présence du clocher de l'église, comme c'est le cas pour l'entrée de ville Sud de Patay et l'entrée de ville Nord de Bucy-Saint-Liphard).

Les entrées de ville linéaires sur les axes secondaires sont marquées par la présence d'un habitat individuel construit de manière linéaire le long de la voie (hormis l'entrée de ville Sud de Gidy, qui est identifiable par un rond-point distinguant le centre-bourg de la zone d'activités Sud). Ces constructions étant édifiées en retrait de la voie, des espaces paysagers privés sont inscrits entre les constructions et la voie. La gestion de ces espaces privés conditionne grandement la qualité paysagère de l'entrée de ville. Ces espaces présentent des qualités diverses, de fonds de jardin largement paysagers grâce à la présence d'arbres de haute tige (à Rouvray-Sainte-Croix ou Coinces) ou plus urbaines par la présence de clôtures et murs prégnants ou espaces engazonnés. Cette dépendance paysagère vis-à-vis des jardins est surtout due à une présence *a minima* des espaces publics, qui ne sont constitués que par des bandes d'herbe ou de gravier.

Une caractéristique forte de ces entrées de ville est par ailleurs le rapport aux espaces agricoles. En effet, les constructions sont souvent en vis-à-vis des espaces agricoles (lorsqu'elles ne sont construites que sur un côté de la voie). De plus, les constructions sont souvent édifiées en lisière directe des espaces agricoles, mettant en évidence une présence renforcée dans le paysage urbain de ces entrées de ville, de l'agriculture. C'est particulièrement le cas pour l'entrée de ville Nord de Huêtré, l'entrée de ville Ouest de Rouvray-Sainte-Croix et l'entrée de ville Est de Saint-Sigismond.

La gestion des liens entre les espaces bâtis et les espaces agricoles est ainsi un enjeu fort pour ces entrées de ville.



L'analyse urbaine du territoire

Les entrées de ville linéaires sur les axes secondaires



1

L'entrée de ville Sud de Patay, perspective lointaine sur le centre-ville



2

L'entrée de ville Ouest de Rouvray-Sainte-Croix, fonds de jardin privés comme transition paysagère



3

L'entrée de ville Est de Coinces, urbanisation unilatérale



4

L'entrée de ville Nord de Huêtré, lotissement en vis-à-vis des espaces agricoles



5

L'entrée de ville Est de Saint-Sigismond, urbanisation linéaire face aux espaces agricoles



6

L'entrée de ville Nord de Gémigny, urbanisation linéaire sans transition par rapport aux espaces agricoles



7

L'entrée de ville Nord de Bucy-Saint-Liphard, urbanisation linéaire et espaces publics peu qualitatifs



8

L'entrée de ville Sud de Gidy, rond-point distinguant les locaux d'activité de l'entreprise Servier du bourg



L'analyse urbaine du territoire

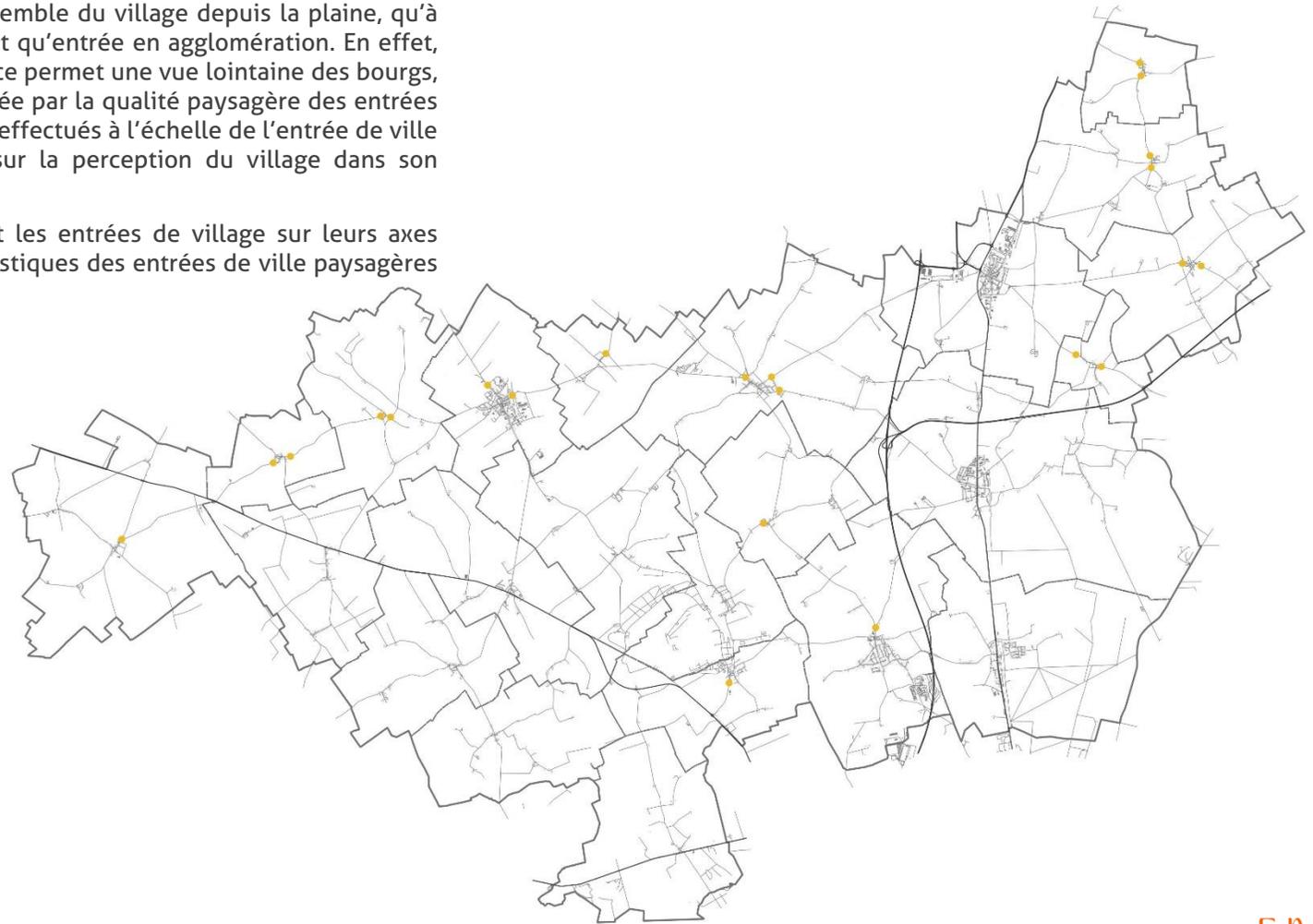
Les entrées de ville paysagères des villages de type beauceron

L'analyse des entrées de ville paysagères des villages de type beauceron s'intéresse tout autant à la vue d'ensemble du village depuis la plaine, qu'à l'entrée de ville en elle-même en tant qu'entrée en agglomération. En effet, la caractère plan des plaines de Beauce permet une vue lointaine des bourgs, cette vue étant largement conditionnée par la qualité paysagère des entrées de ville. Dès lors, des aménagements effectués à l'échelle de l'entrée de ville et des propriétés privées influent sur la perception du village dans son ensemble.

Ici ont été identifiées exclusivement les entrées de village sur leurs axes principaux et répondant aux caractéristiques des entrées de ville paysagères des villages de type beauceron.

Les villages beaucerons, dont le bâti est historiquement assez regroupé, se distinguent dans le paysage par des éléments hauts, bâtis ou naturels (clochers des églises, châteaux d'eau, arbres de haute tige, ...).

L'entrée dans le village forme nécessairement une rupture, pouvant apparaître brutale lorsque les maisons sont directement en contact des terres agricoles. En revanche, certaines entrées de ville bénéficient de transitions paysagères, avec par exemple la plantation de haies hautes. La qualification de ces entrées de ville par ces aménagements paysagers a alors un impact direct et positif sur la vue lointaine du village.



L'analyse urbaine du territoire

Les entrées de ville paysagères des villages de type beauceron



1
Entrée de village Nord de Villamblain, église en perspective lointaine et haie basse qualitative



2
Vue de La Chapelle-Onzerain depuis l'est du village, entrée de ville très paysagère grâce aux jardins arborés



3
L'entrée de ville Est de Sougy, rupture nette entre les espaces urbanisés et agricoles



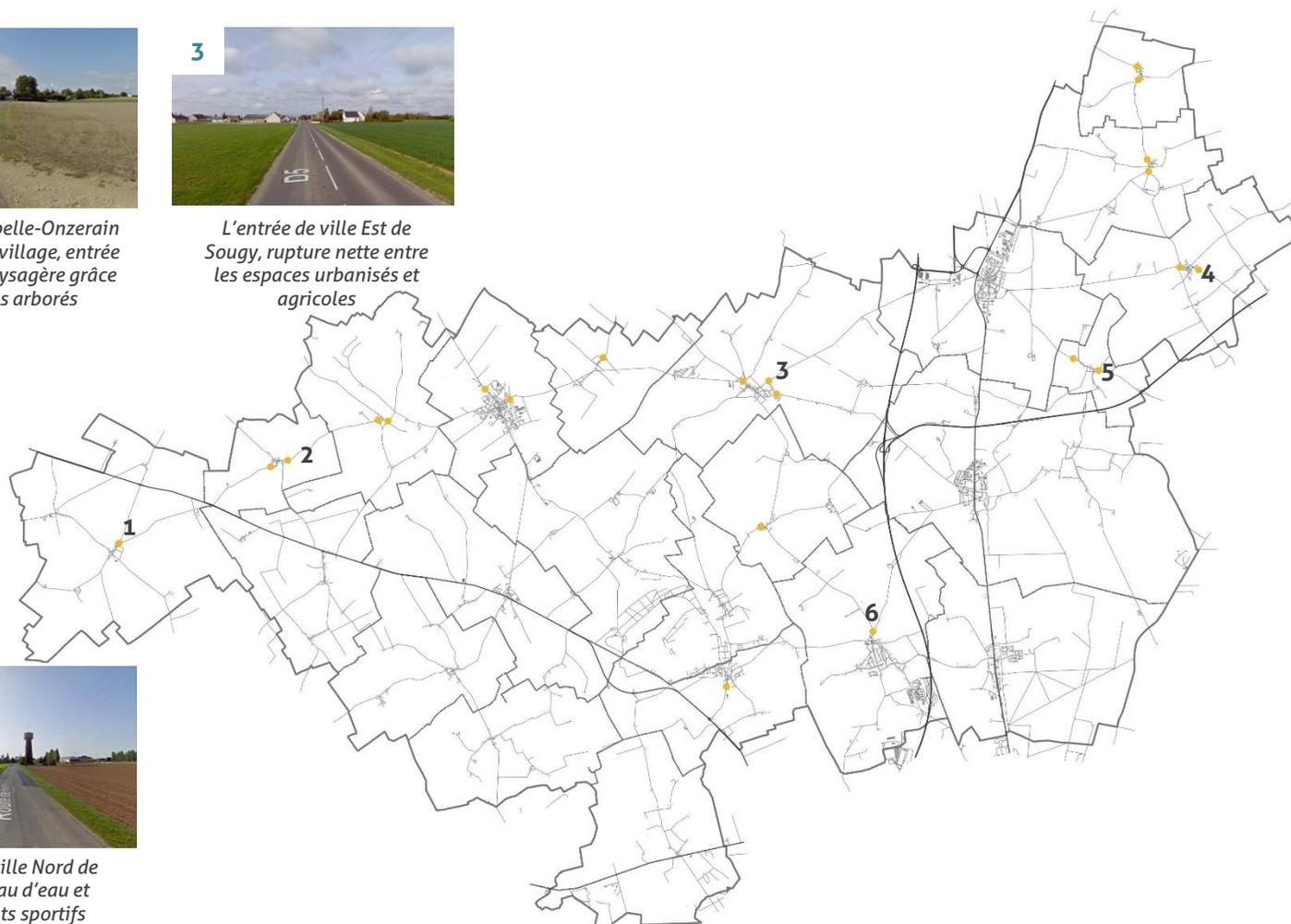
4
Vue de Trinay par l'entrée de ville Est, haies formant une certaine transition entre les espaces agricoles et urbanisés



5
L'entrée de ville Est de Bucy-le-Roi, le château d'eau comme marqueur de l'entrée de ville, haie haute formant une transition qualitative avec l'espace agricole



6
L'entrée de ville Nord de Gidy, château d'eau et équipements sportifs marquant l'entrée de ville



L'analyse urbaine du territoire

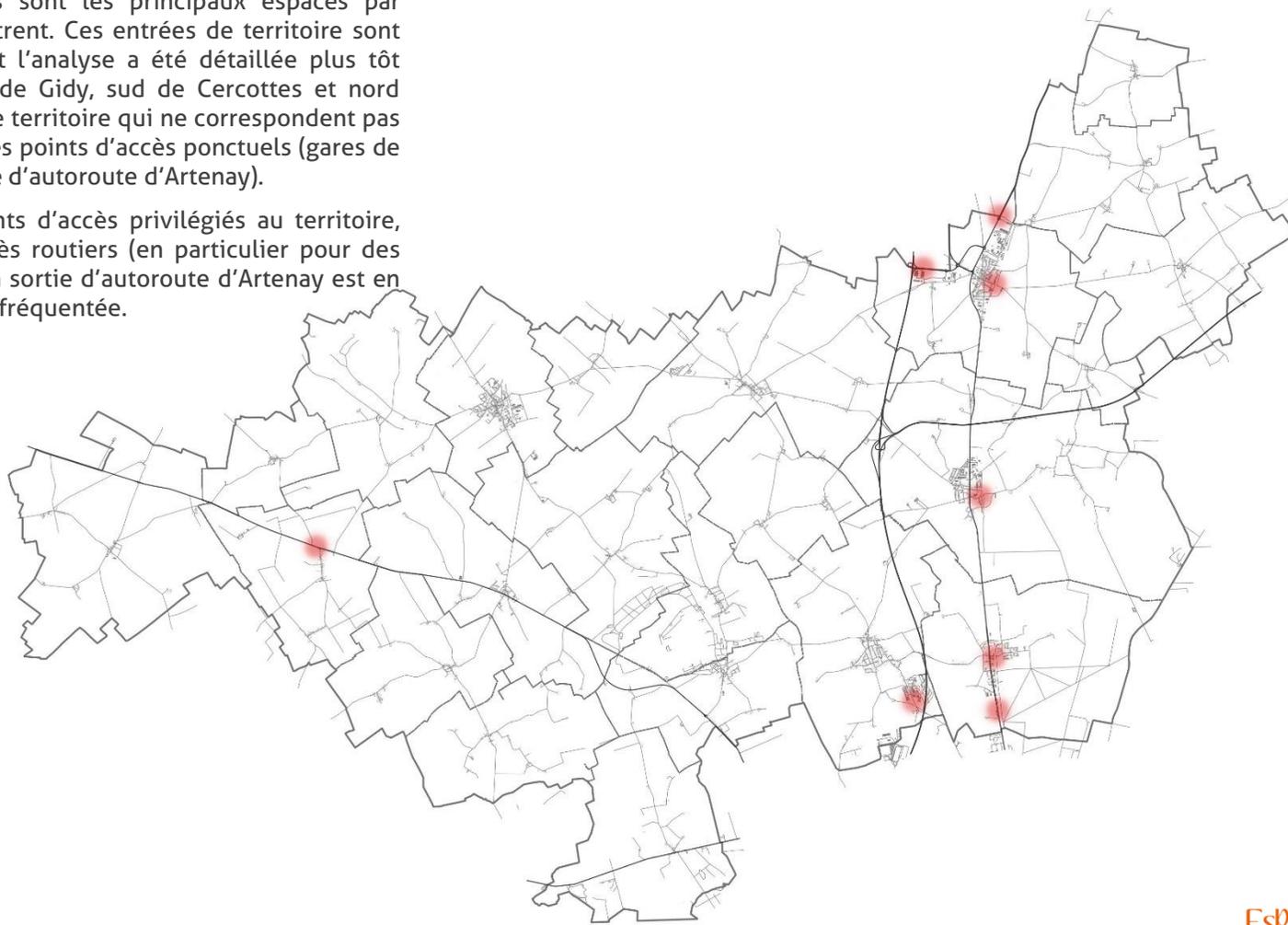
Les entrées de territoire

Les entrées de territoire identifiées sont les principaux espaces par lesquels les visiteurs du territoire entrent. Ces entrées de territoire sont également des entrées de ville, dont l'analyse a été détaillée plus tôt (entrées de ville de Tournois, sud de Gidy, sud de Cercottes et nord d'Artenay), ou bien des entrées pour le territoire qui ne correspondent pas à des entrées de ville, mais plutôt à des points d'accès ponctuels (gares de Cercottes, Chevilly et Artenay, et sortie d'autoroute d'Artenay).

Si les gares ne forment pas des points d'accès privilégiés au territoire, essentiellement desservi par des accès routiers (en particulier pour des visiteurs occasionnels du territoire), la sortie d'autoroute d'Artenay est en revanche une entrée particulièrement fréquentée.

De plus, cette sortie d'autoroute est actuellement en mutation, avec la création de la zone d'activités d'Artenay-Poupry. La part des poids-lourds est actuellement de 6 véhicules sur 10. Cette proportion devrait de plus croître avec la croissance de la zone d'activités. Son caractère routier est affirmé, tandis que le paysage est particulièrement marqué par les entrepôts de logistique et ronds-points de desserte, peu qualifiants.

Les gares ne font quant à elles pas l'objet de traitement particulier, étant pleinement intégrées au tissu urbain du centre-bourg.



L'analyse urbaine du territoire

Les entrées de territoire



1

Les entrepôts de logistique et la barre de péage d'Artenay, un paysage urbain exclusivement routier

Rond-point et aménagements au caractère urbain, dans l'attente de l'urbanisation de la zone d'activités



2

Place de la gare d'Artenay, aménagement routier peu qualitatif et permettant l'identification du centre-bourg



3

La gare de Chevilly, ne bénéficiant d'aucun aménagement spécifique, mais profitant du caractère paysager de l'environnement urbain



La gare de Cercottes, au cœur du centre-bourg mais ne profitant d'aucun aménagement spécifique



L'analyse urbaine du territoire



Les atouts

- Une diversité de formes urbaines, témoignant de la constitution sur le temps long de l'urbanisation
- Des polarités dynamiques, notamment sur le plan économique (Artenay, Gidy, ...) , s'appuyant sur des infrastructures de transport d'échelle régionale et nationale
- Des structurations urbaines très aisément identifiables et caractéristiques des paysages beaucerons



Les contraintes

- Patay, un pôle historique en difficulté, en particulier à cause d'un éloignement des principaux axes de communication
- Des extensions linéaires de l'urbanisation, ayant des conséquences négatives sur le plan paysager et pouvant conduire à un enclavement de parcelles agricoles.

Les enjeux

- L'évolution du bâti dans le **respect des formes urbaines préexistantes**
- **La conservation des structures paysagères historiques de la Beauce**
- **La bonne intégration paysagère des nouvelles opérations de logement**
- **La qualification paysagère des entrées de villes et villages, sur les axes principaux comme sur les axes secondaires.**



L'analyse des capacités de densification et de mutation des espaces bâtis

Méthodologie de réalisation du diagnostic foncier

Le diagnostic foncier, ou « analyse des capacités de densification et de mutation des espaces bâtis » suit une méthodologie ayant pour but de mettre en évidence de manière différenciée les espaces pouvant potentiellement accueillir de nouveaux logements, et ceux où ce potentiel est nul ou très faible.

Pour ce faire, l'analyse fine des formes urbaines (et du potentiel de densification y étant lié) a été associée à :

- une analyse de l'emprise au sol (la proportion de terrain occupée par des constructions),
- la taille des parcelles bâties,
- la hauteur du bâti.

Les contraintes locales spécifiques connues (zones inondables, présence de nuisances, ...) ont également été associées afin de rendre compte de la manière la plus précise et complète possible du potentiel de constructions nouvelles sur les différents espaces composant la Beauce Loirétaine.

Suite à cette analyse technique visant à une certaine forme d'exhaustivité par un travail « à la parcelle » (mais présentant le désavantage de ne prendre en compte que partiellement l'environnement urbain et la situation des espaces analysés), l'échelle a été élargie pour s'intéresser aux différentes typologies identifiées précédemment dans l'analyse des polarités urbaines et structurations territoriales.

Les différents types d'espaces identifiés sont : les centres-bourgs des polarités, les centres-bourgs des communes polarisées en milieu rural, les hameaux, et enfin les écarts et fermes isolées. L'usage de cette typologie entend offrir une plus grande clarté dans l'expression du diagnostic foncier.

Enfin, une analyse des documents de planification existants, pour les communes en disposant, a complété le diagnostic foncier par le potentiel de construction en extension urbaine actuellement identifié dans les documents de planification.



Emprise au sol



Formes urbaines



Taille des parcelles



Hauteur du bâti

Il est à noter que les chiffres exprimés ci-après sont comptés, pour l'habitat individuel, en fonction de parcelles de 500 à 800 m² pour les centres-bourgs principaux ; de parcelles de 800 à 1100 m² pour les communes polarisées et hameaux. Les chiffres ne prennent pas en compte un taux de rétention foncière, pouvant être fort, et contraignant en milieu urbain.

L'analyse des capacités de densification et de mutation des espaces bâtis

Les capacités de densification dans les centres-bourgs des principales polarités

Les principales polarités du territoire (pôles principaux et secondaires) concentrent, comme vu précédemment, l'essentiel des équipements, services et commerces du territoire. Ceux-ci sont par ailleurs concentrés dans les centres-bourgs. Par ailleurs, les principales polarités accueillent déjà aujourd'hui la majeure partie des habitants et logements du territoire.

La proximité des équipements, commerces et services encourage donc à ce qu'ils accueillent la plus grande partie de l'effort de construction à venir dans le territoire.

Néanmoins, le potentiel de densification des espaces déjà construits est assez contrasté en fonction des pôles. En effet, ces pôles concentrent également la plupart des lotissements pavillonnaires, d'habitat groupé et ensembles d'habitat collectif au potentiel nul ou quasiment en densification, étant des formes urbaines très constituées. Par ailleurs, les centres-villes anciens y sont déjà très denses et, s'ils présentent un certain potentiel de mutation (notamment du fait d'une vacance de logements pouvant être importante, en particulier à Patay et Artenay), leur potentiel en densification est quasiment nul, l'emprise au sol y étant assez importante, de même que la hauteur du bâti dans ces secteurs.

De plus, dans les communes traversées par les infrastructures de transports importantes (en particulier la RD2020), les nuisances importantes (notamment sonores et en termes de pollution de l'air) provoquées par ceux-ci doivent être prises en compte pour leur potentielle densification. De même, le risque technologique induit par la présence d'industries lourdes (telle que la sucrerie Tereos d'Artenay) doit être considéré dans la perspective d'une potentielle densification de ces espaces.



Artenay



Patay



Gidy

L'analyse des capacités de densification et de mutation des espaces bâtis

En revanche, les zones d'activités déjà constituées présentent un potentiel de densification et de mutation du bâti moyen, tandis que les secteurs d'habitat pavillonnaire diffus disposent quant à eux d'un potentiel assez important. Par ailleurs, on peut remarquer quelques dents creuses présentant un fort potentiel de constructibilité dans ces pôles, en particulier à Gidy.

Dans le tissu urbain des centres-bourgs les plus importants (notamment Chevilly), certaines activités, potentiellement causes de nuisances pour les habitants alentours peuvent être amenées à muter, libérant de larges parcelles en milieu urbain.

Enfin, il est à noter que certains espaces déjà urbanisés peinent à être construits, c'est en particulier le cas du lotissement du « Lièvre d'Or » à Patay, aménagé dans la continuité du centre-ville suite à un permis d'aménager datant de juillet 2010. Cette situation met en évidence un certain défaut d'attractivité pour ce type de bien et pour Patay, qu'il convient de prendre en compte.



Chevilly



Cercottes



Saint-Péravy-la-Colombe

L'analyse des capacités de densification et de mutation des espaces bâtis

Artenay :

Potentiel indicatif des capacités de densification des secteurs urbanisés :

En densification du bâti dans le centre-ville	Entre 30 et 50 logements
En urbanisation de dents creuses	Entre 15 et 25 logements
En densification du bâti dans le « diffus »	Entre 5 et 15 logements
Potentiel indicatif total	Entre 50 et 90 logements

Site SEVESO de la sucrerie TEREOS, contrainte forte en termes de nuisances

RD2020 et voie ferrées, limites physiques actuelles de l'urbanisation

Lotissements pavillonnaires organisés présentant un potentiel de densification quasiment nul

Centre urbain historique, confronté à une vacance de logements, présentant des potentialités moyennes de renouvellement urbain et de mutation du bâti

Zone d'activités présentant un potentiel de densification moyen et des potentiels de mutation du bâti

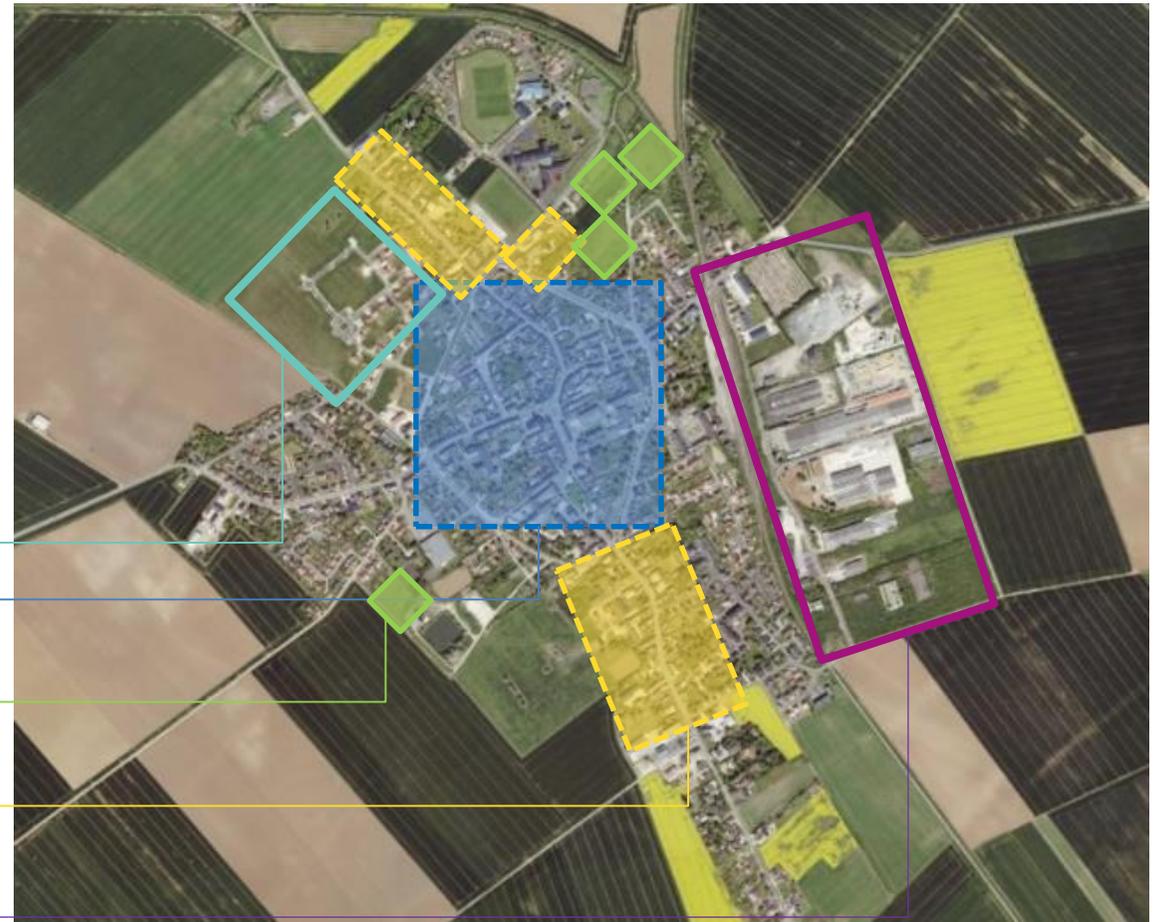


L'analyse des capacités de densification et de mutation des espaces bâtis

Patay :

Potentiel indicatif des capacités de densification des secteurs urbanisés :

En densification du bâti dans le centre-ville	Entre 20 et 30 logements
En urbanisation de dents creuses (comprenant le lotissement du Lièvre d'Or)	Entre 80 et 100 logements
En densification du bâti dans le « diffus »	Entre 15 et 25 logements
Potentiel indicatif total	Entre 115 et 155 logements



Centre urbain historique, confronté à une vacance de logements, présentant des potentialités moyennes de renouvellement urbain et de mutation du bâti

Lotissement du « Lièvre d'Or », un très fort potentiel déjà urbanisé

Des dents creuses en milieu urbain, un potentiel fort de densification

Un tissu de fermes et longères présentant un potentiel important dans le diffus, dans la mesure où une attention est portée au patrimoine rural

Zone d'activités présentant un fort potentiel de renouvellement urbain, avec la présence de friches industrielles

L'analyse des capacités de densification et de mutation des espaces bâtis

Gidy :

Potentiel indicatif des capacités de densification des secteurs urbanisés :

En densification du bâti dans le centre-ville	Entre 0 et 5 logements
En urbanisation de dents creuses	Entre 50 et 65 logements
En densification du bâti dans le « diffus »	Entre 30 et 50 logements
Potentiel indicatif total	Entre 80 et 120 logements



Lotissements pavillonnaires organisés présentant un potentiel de densification quasiment nul

Un tissu urbain rural et d'habitat pavillonnaire spontané, un parcellaire de tailles et d'accessibilité hétérogènes

Des dents creuses en milieu urbain, un potentiel fort de densification

L'analyse des capacités de densification et de mutation des espaces bâtis

Chevilly :

Potentiel indicatif des capacités de densification des secteurs urbanisés :

En densification du bâti dans le centre-ville	Entre 5 et 10 logements
En urbanisation de dents creuses	Entre 20 et 60 logements
En densification du bâti dans le « diffus »	Entre 5 et 15 logements
En reconversion d'activités en secteurs d'habitat	Entre 60 et 100 logements
Potentiel indicatif total	Entre 90 et 185 logements

Des dents creuses en milieu urbain, un potentiel fort de densification, pour des logements ou des activités

Zone d'activités présentant un potentiel de densification moyen et des potentiels de mutation du bâti

Activités en centre-ville, dans les secteurs d'habitat : un fort potentiel de mutation en milieu urbain

Lotissements pavillonnaires organisés présentant un potentiel de densification quasiment nul

Centre urbain linéaire, présentant un potentiel de densification assez faible du fait de la faible vacance en logements et des nuisances provoquées par la RD2020

Des jardins et dents creuses avec un parcellaire en lanières, exigeant un aménagement d'ensemble



L'analyse des capacités de densification et de mutation des espaces bâtis

Cercottes :

Potentiel indicatif des capacités de densification des secteurs urbanisés :

En densification du bâti dans le centre-ville	Entre 5 et 10 logements
En urbanisation de dents creuses	Entre 20 et 60 logements
En densification du bâti dans le « diffus »	Entre 5 et 10 logements
Potentiel indicatif total	Entre 30 et 80 logements

Centre urbain linéaire, présentant un potentiel de densification assez faible du fait de la faible vacance en logements et des nuisances provoquées par la RD2020

Des dents creuses en milieu urbain, un potentiel fort de densification, pour des logements ou des activités

Lotissements pavillonnaires organisés présentant un potentiel de densification quasiment nul

Zone d'activités présentant un potentiel de densification moyen et des potentiels de mutation du bâti, notamment les activités désaffectées



L'analyse des capacités de densification et de mutation des espaces bâtis

St-Pérvy-la-Colombe :

Potentiel indicatif des capacités de densification des secteurs urbanisés :

En densification du bâti dans le centre-ville	Entre 5 et 15 logements
En urbanisation de dents creuses	Entre 20 et 40 logements
En densification du bâti dans le « diffus »	Entre 5 et 10 logements
Potentiel indicatif total	Entre 30 et 65 logements



Centre urbain linéaire, présentant un potentiel de densification assez faible du fait de la faible vacance en logements et des nuisances provoquées par la RD955

Lotissements pavillonnaires organisés présentant un potentiel de densification quasiment nul

Un tissu urbain rural et d'habitat pavillonnaire spontané, un parcellaire de tailles et d'accessibilité hétérogènes

Des dents creuses en milieu urbain, un potentiel fort de densification



L'analyse des capacités de densification et de mutation des espaces bâtis

Les capacités de densification dans les centres-bourgs des communes polarisées

Les communes polarisées sont marquées par un faible taux d'équipement, de commerces et de services. Leurs centres-bourgs, presque toujours les unités urbaines les plus importantes de la commune, sont historiquement ceux où sont concentrés les équipements de la commune (mairie, école, église, stade, ...).

Les formes urbaines générales ne diffèrent que très peu de celles des hameaux, en particulier dans les communes les plus rurales. Cependant, ont parfois été constitués de manière plus récente des lotissements, forme urbaine constituée et peu évolutive. En revanche, les possibilités de mutation des fermes et longères sont moyennes, une potentielle mutation du bâti étant dépendante du respect de la valeur patrimoniale de cette forme urbaine et de la fonction agricole des fermes demeurant sièges d'exploitation. La taille souvent importante des parcelles dans les centres-bourgs peut encourager une potentielle densification par urbanisation suite à des divisions parcellaires, n'induisant alors pas d'extension des zones urbanisées.

Ces secteurs présentent par ailleurs quelques dents-creuses, qui peuvent être les lieux privilégiés d'une urbanisation nouvelle potentielle. Ces secteurs peuvent être identifiés au cas par cas.

Il est à noter que la structure urbaine de ces centres-bourgs influe directement sur le potentiel de densification des espaces urbanisés : les villages marqués par une morphologie urbaine linéaire ont connu une évolution urbaine « s'étirant » le long de l'axe de communication principal. Dès lors, les espaces agricoles sont souvent en contact direct avec l'habitat et les potentiels de densification peuvent alors être réduits.

Enfin, l'analyse des documents de planification existants sur les communes polarisées, indique que tous les secteurs potentiels d'extension de l'urbanisation sont situés dans les centres-bourgs.

Exemple avec le centre-bourg de la commune de Coinces



Dent creuse présentant un potentiel foncier fort en milieu urbanisé

Centres-bourgs anciens, dont le potentiel de densification doit être mis au regard de la structure bâtie dense et présentant un fort enjeu patrimonial et paysager

Secteurs d'habitat pavillonnaire sur de grandes parcelles, présentant un potentiel de densification assez fort

Fermes et grandes propriétés dotées d'un parc, où le potentiel foncier disponible est très limité

Lotissements pavillonnaires organisés présentant un potentiel de densification quasiment nul



L'analyse des capacités de densification et de mutation des espaces bâtis

Les capacités de densification dans les centres-bourgs des communes polarisées

Potentiel indicatif des capacités de densification des secteurs urbanisés :

Boulay-les-Barres	Entre 25 et 45 logements
Bricy	Entre 40 et 60 logements
Bucy-le-Roi	Entre 3 et 7 logements
Bucy-Saint-Liphard	Entre 5 et 10 logements
La Chapelle-Onzerain	Entre 10 et 20 logements
Coinces	Entre 20 et 30 logements
Gémigny	Entre 3 et 7 logements
Huêtre	Entre 5 et 10 logements
Lion-en-Beauce	Entre 5 et 10 logements
Rouvray-Sainte-Croix	Entre 5 et 10 logements
Ruan	Entre 5 et 10 logements

Saint-Sigismond	Entre 5 et 10 logements
Sougy	Entre 30 et 50 logements
Tournois	Entre 5 et 10 logements
Trinay	Entre 3 et 7 logements
Villamblain	Entre 10 et 25 logements
Villeneuve-sur-Conie	Entre 10 et 20 logements
TOTAL	Entre 190 et 340 logements (entre 189 et 341 logements)



L'analyse des capacités de densification et de mutation des espaces bâtis

Les capacités de densification dans les hameaux et les écarts

Dans les hameaux des différentes communes (pôles principaux, secondaires ou communes polarisées), les potentiels de densification sont nettement moindres. En effet, comme analysé précédemment, la structuration des hameaux a évolué, connaissant pour certains des extensions linéaires entre les hameaux. Ces évolutions n'ont pas vocation à être poursuivies. En revanche, elles ont pu engendrer un enclavement de certaines terres agricoles, devenues dents creuses. Par ailleurs, il est à noter que certains espaces peuvent être densifiés dans le tissu urbain des hameaux, tout en veillant à la préservation d'espaces de jardins, participant de la qualité paysagère et de l'environnement naturel de ces secteurs. De ce fait, une densification du tissu urbain apparaît très limitée.

En outre, la densification potentielle de ces espaces, où les fermes et longères sont majoritaires, doit se faire dans le respect de leur qualité architecturale et patrimoniale, ainsi qu'en permettant la pleine poursuite de l'activité agricole lorsqu'elle existe. Cependant, à horizon PLU se pose la question de la reconversion des corps de ferme n'ayant plus de vocation agricole. Ceux-ci représentent un potentiel assez important *a priori*, les bâtiments étant d'assez grande taille, mais pouvant présenter de fortes contraintes architecturales pour leur réhabilitation en logements.

Pour ce qui est des écarts et fermes isolées, leur situation en retrait des principaux axes de circulation et centres d'équipements et commerces, ainsi que leur morphologie typique qu'il convient de préserver dans leur dimension paysagère et patrimoniale typique de la Beauce Loirétaine. De fait, le potentiel y est nul.



L'analyse des capacités de densification et de mutation des espaces bâtis

Les capacités de densification dans les hameaux et les écarts

Potentiel indicatif des capacités de densification des secteurs urbanisés :

Artenay	Entre 10 et 15 logements
Boulay-les-Barres	Entre 3 et 7 logements
Bricy	0 logement
Bucy-le-Roi	0 logement
Bucy-Saint-Liphard	0 logement
Cercottes	Entre 5 et 15 logements
La Chapelle-Onzerain	0 logement
Chevilly	Entre 20 et 40 logements
Coinces	Entre 5 et 10 logements
Gémigny	Entre 3 et 7 logements
Gidy	Entre 15 et 25 logements
Huêtre	Entre 3 et 7 logements

Lion-en-Beauce	0 logement
Patay	Entre 3 et 7 logements
Rouvray-Sainte-Croix	Entre 5 et 10 logements
Ruan	Entre 10 et 15 logements
Saint-Pérvay-la-Colombe	Entre 10 et 15 logements
Saint-Sigismond	Entre 10 et 20 logements
Sougy	Entre 10 et 25 logements
Tournoisis	Entre 5 et 10 logements
Trinay	Entre 3 et 7 logements
Villamblain	Entre 5 et 15 logements
Villeneuve-sur-Conie	Entre 5 et 10 logements
TOTAL	Entre 130 et 260 logements



L'analyse des capacités de densification et de mutation des espaces bâtis

Les capacités de densification totales pour chaque commune

Potentiel indicatif des capacités de densification des secteurs urbanisés :

Artenay	Entre 60 et 105 logements
Boulay-les-Barres	Entre 28 et 52 logements
Bricy	Entre 40 et 60 logements
Bucy-le-Roi	Entre 3 et 7 logements
Bucy-Saint-Liphard	Entre 5 et 10 logements
Cercottes	Entre 35 et 95 logements
La Chapelle-Onzerain	Entre 10 et 20 logements
Chevilly	Entre 110 et 225 logements
Coinces	Entre 25 et 40 logements
Gémigny	Entre 6 et 14 logements
Gidy	Entre 95 et 145 logements
Huêtre	Entre 8 et 17 logements

Lion-en-Beauce	Entre 5 et 10 logements
Patay	Entre 118 et 162 logements
Rouvray-Sainte-Croix	Entre 10 et 20 logements
Ruan	Entre 15 et 25 logements
Saint-Pérvay-la-Colombe	Entre 40 et 80 logements
Saint-Sigismond	Entre 15 et 30 logements
Sougy	Entre 40 et 75 logements
Tournois	Entre 10 et 20 logements
Trinay	Entre 6 et 14 logements
Villamblain	Entre 15 et 40 logements
Villeneuve-sur-Conie	Entre 15 et 30 logements
TOTAL	Entre 700 et 1300 logements (entre 714 et 1296 logements)



L'analyse des capacités de densification et de mutation des espaces bâtis

Analyse des secteurs identifiés dans les documents de planification existants

Parallèlement à l'analyse des capacités de densification et de mutation des espaces bâtis, une analyse des documents existants de planification (PLU, POS et Cartes communales) a été réalisée, avec une attention particulière portée sur les secteurs identifiés comme pouvant accueillir de nouveaux logements en extension de l'urbanisation. Pour les PLU, ont ainsi été considérés les zones AU, pour les POS les zones Na et pour les Cartes communales, les secteurs identifiés comme constructibles et non bâtis d'après un repérage effectué par photos aériennes.

Cette analyse met en évidence de larges capacités identifiées *a priori* pour les zones à urbaniser, comme en témoigne le tableau ci-dessous :

Si on considère une taille moyenne de parcelles de 500 à 800 m² pour les centre-bourgs principaux et de 800 à 1100 m² pour les communes polarisées et hameaux, les capacités identifiées seraient alors, en nombre de logements, comprises entre 1 800 et 2 850 logements.

Commune	Document d'urbanisme	Superficie de la commune (en ha)	Superficie en secteurs non urbanisés et urbanisables ou à urbaniser dans le document d'urbanisme (en ha)	Superficie en secteurs non urbanisés et urbanisables ou à urbaniser dans l'enveloppe urbaine (en ha)	Superficie en secteurs non urbanisés et urbanisables ou à urbaniser dans le document d'urbanisme destinée aux logements (en ha)	Superficie en secteurs non urbanisés et urbanisables ou à urbaniser destinée aux activités (en ha)	Superficie en secteurs non urbanisés et urbanisables ou à urbaniser en fonction de la superficie communale (en %)	Superficie réalisée destinée aux activités (en ha)	Superficie destinée aux activités et non réalisée (en ha)	Superficie réalisée destinée aux logements (en ha)	Superficie destinée aux logements et non réalisée (en ha)
Boulay-les-Barres	CC	1245	16,10	1,70	9,13	6,98	1,3%	0,00	6,98	ind.	9,13
Bricy	CC	1266	4,63	0,79	4,63	0,00	0,4%			ind.	4,63
Bucy-Saint-Liphard	CC	1784	3,51	0,08	2,51	0,99	0,2%	0,00	0,99	0,17	2,34
Coinces	CC	2163	0,42	0,26	0,42	0,00	0,0%			ind.	0,42
Huêtre	CC	1315	2,18	0,28	2,18	0,00	0,2%			ind.	2,18
Saint-Péravy-la-Colombe	CC	1896	5,02	1,35	5,02	0,00	0,3%			ind.	5,02
Artenay	PLU	2050	102,65	3,37	27,33	75,32	5,0%	4,06	71,26	3,38	23,94
Gidy	PLU	2391	100,73	1,65	25,13	75,60	4,2%	10,30	65,30	8,74	16,38
Patay	PLU	1380	65,75	15,51	33,48	32,27	4,8%	0,00	32,27	7,27	26,21
Sougy	PLU	2825	5,66	1,63	5,66	0,00	0,2%			0,00	5,66
Cercottes	POS	2424	28,41	0,00	16,97	11,45	1,2%	5,83	5,61	16,57	0,40
Chevilly	POS	4176	53,17	6,08	44,93	8,24	1,3%	0,00	8,24	8,93	36,00



L'analyse des capacités de densification et de mutation des espaces bâtis



Les atouts

- Des potentiels en densification des espaces urbanisés globalement assez importants et dans chacune des parties du territoire
- Des capacités particulièrement importantes dans certains pôles, notamment par de potentielles opérations en renouvellement urbain et en densification de dents creuses (Cercottes, Saint-Péravy-la-Colombe, ...)



Les contraintes

- Des contraintes physiques du territoire pour le développement de zones à urbaniser, notamment à cause des infrastructures de transport
- De nombreux secteurs très organisés, ayant un potentiel de densification et de mutation très faible
- De larges secteurs identifiés comme « à urbaniser » dans les documents de planification actuels, notamment des communes ayant un PLU ou un POS

Les enjeux

- La préservation, autant que possible des espaces agricoles par la densification prioritaire des **espaces urbanisés** et des **dents creuses**
- **La mutation de secteurs d'activités situées en secteurs d'habitat**
- La reconversion de **secteurs d'activités actuellement en friches**
- La **bonne intégration paysagère des nouvelles opérations** dans le tissu urbain



Les équipements : état des lieux et enjeux

La Beauce Loirétaine, une intercommunalité relativement bien dotée en équipements

État des lieux

De manière générale, le territoire de Beauce Loirétaine est bien doté en équipements et services (quantitatif et qualitatif). Il manque néanmoins des dispositifs ou équipements pour les jeunes et la petite enfance (assistantes maternelles...) ainsi que pour répondre aux besoins culturels. Par ailleurs, les établissements spécifiques pour personnes âgées ne sont présent qu'à Patay et Chevilly, ce qui, à l'avenir, risque d'être insuffisant pour faire face au vieillissement de la population. Dans certains domaines, le secteur associatif dynamique de Beauce Loirétaine permet de compléter l'offre comme c'est le cas de celui de la culture.

Localisation

La majorité des équipements et des services présents sur le territoire sont situés sur les communes d'Artenay et Patay.

Les communes de Chevilly et Cercottes, situées le long de la RD2020, sont des pôles secondaires. Un troisième pôle est situé sur les communes de Bricy et Boulay-les-Barres. Un des enjeux de ce PLUI est de mieux répartir les équipements sur tout le territoire de la CCBL.

Accessibilité

Les communes dotées de ces équipements sont desservies par les voies de bus, cependant, celles-ci sont majoritairement dans une logique nord/sud en lien avec la Métropole Orléanaise avec un manque de liaisons est/ouest et des connexions inefficaces ou inexistantes entre les communes de la CCBL et les principaux pôles d'équipements

Les principaux équipements de la CCBL



Source : réalisation Espace Ville

Les équipements : état des lieux et enjeux

Une concentration d'équipements administratifs et de services dans les communes de Patay et Artenay

La majorité des services présents sur le territoire sont situés à Artenay, les communes le long de la RD2020 et sur la commune de Patay.

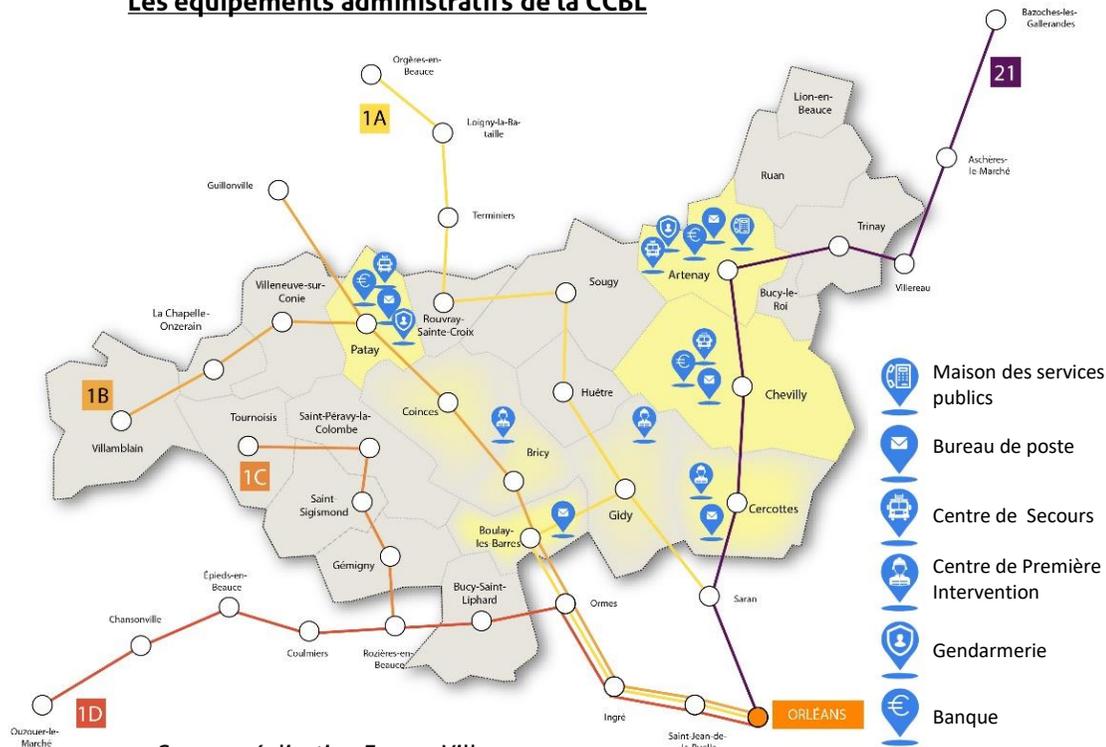
Artenay et Patay font office de pôles d'équipements administratifs et de services localisés à l'échelle de l'intercommunalité en concentrant des services spécifiques (gendarmerie ; Maison des services publics ; centre de secours etc.). Les deux communes ont des spécificités :

- Patay a un rôle important dans ce domaine étant donné que les communes de l'Ouest, au sein de la CCBL, n'ont que peu d'équipements.
- Le bureau de poste d'Artenay réunit sous un même toit ses services et la Maison de services au public qui est un lieu d'accueil, d'information, et d'orientation. Le bureau dispose d'un îlot de services au public avec un accès à des services numériques. Les habitants peuvent être accompagnés dans leurs démarches de la vie quotidienne, en lien avec les opérateurs de services publics essentiels.

Chevilly est un pôle secondaire. La commune a le troisième centre de secours (qui peut assurer simultanément deux départs en intervention), une banque et un bureau de poste.

D'autres communes comme Cercottes et Boulay-les-Barres détiennent un bureau de poste dans leur commune. Enfin, les communes de Cercottes, Gidy et Bricy/Coincees ont un centre de première intervention qui assure au moins un départ en intervention.

Les équipements administratifs de la CCBL



Source : réalisation Espace Ville



Source : Google Street View



Source : Google Street View



Source : larep.fr

Un vieillissement de la population à anticiper pour favoriser le bon déroulement du parcours résidentiel sur le territoire

Selon l'INSEE, en 2050, un habitant sur trois serait âgé de 60 ans ou plus, contre un sur cinq en 2005. La part des jeunes diminuerait, ainsi que celle des personnes d'âge actif. En 2050, 69 habitants seraient âgés de 60 ans ou plus pour 100 habitants de 20 à 59 ans, soit deux fois plus qu'en 2005. Ces résultats sont similaires aux hypothèses retenues, mais aucun scénario ne remet en cause le vieillissement, qui est inéluctable.

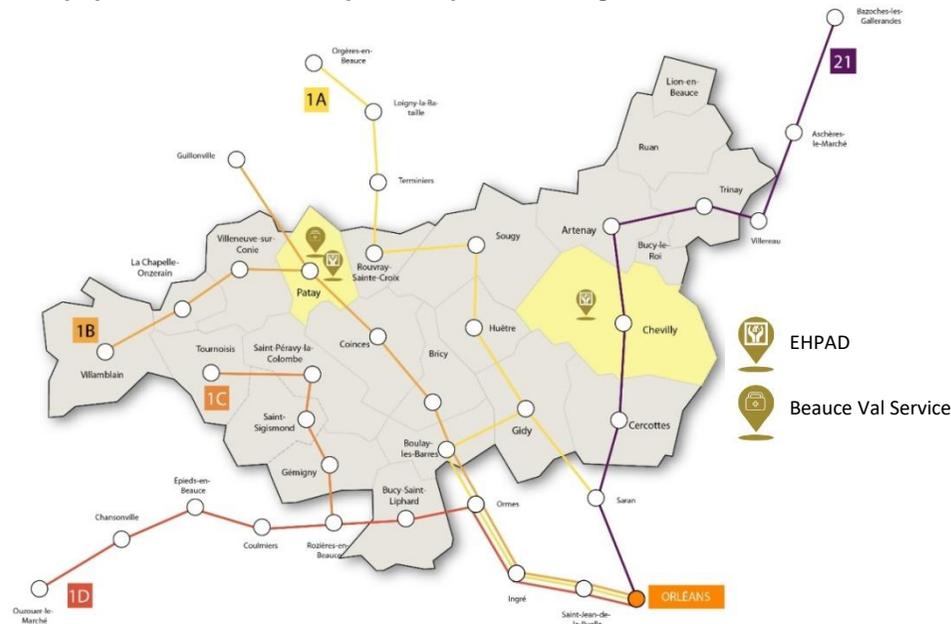
Le vieillissement général de la population requiert aux politiques publiques de faire face à de nouveaux enjeux. Entre 2010 et 2015, la population de plus de 60 ans dans le Loiret a augmenté de 2 points passant de 23% à 25 %. Même si en Beauce Loirétaine la population est plus jeune (en 2015, environ 21% de la population est âgée de plus de 60 ans), il pourrait être opportun de prendre en compte cette tendance dans l'élaboration des politiques publiques.

Afin de maintenir à domicile les personnes âgées ou de leur offrir un hébergement temporaire, les structures d'hébergement pour personnes âgées se révèlent être importantes afin de soulager les aidants familiaux.

Sur le territoire de Beauce Loirétaine, il existe deux structures et un service itinérant. Les communes de Patay et Chevilly disposent de maisons de retraite médicalisées (EHPAD) afin d'accueillir des personnes âgées en perte d'autonomie physique ou psychique qui ont besoin d'une assistance constante et d'une surveillance médicale.

Enfin, Beauce Val Service, basée à Patay, est une association Loi 1901 spécialisée dans l'aide et les soins à domicile. En 2017, cette association a employé 80 salariés et est intervenue auprès de 1 000 personnes différentes. Elle propose ses services dans 230 communes.

Les équipements et services pour les personnes âgées



Source : réalisation Espace Ville



Source : site de l'EHPAD



Les équipements : état des lieux et enjeux

Les équipements scolaires, une réelle volonté de mutualiser les équipements et d'optimiser l'utilisation des salles polyvalentes

Les équipements scolaires représentent un atout pour le territoire de la Beauce Loirétaine. En effet, les capacités d'accueil sont suffisantes car le ratio équipement par habitant est positif (Bricy et Boulay-les-Barres). C'est également le cas des communes de Saint Péray-la-Colombe, Gémigny, Saint-Sigismond et Tournois. Il serait néanmoins intéressant de rapprocher les salles polyvalentes des infrastructures scolaires, étant donné leur rôle dans l'accueil d'activités périscolaires.

Les Syndicats Intercommunaux Scolaires

Certaines communes ont fait le choix de mutualiser leurs équipements par le biais d'un Syndicat Intercommunal Scolaire.

- Le Syndicat Intercommunal Scolaire de Bricy et Boulay-les-Barres
- Le Syndicat Intercommunal de Regroupement et d'Intérêt Scolaire de Saint-Péray-la-Colombe, Gémigny, Saint Sigismond et Tournois.
- Le Syndicat d'Intérêt Scolaire de Sougy/Huêtère

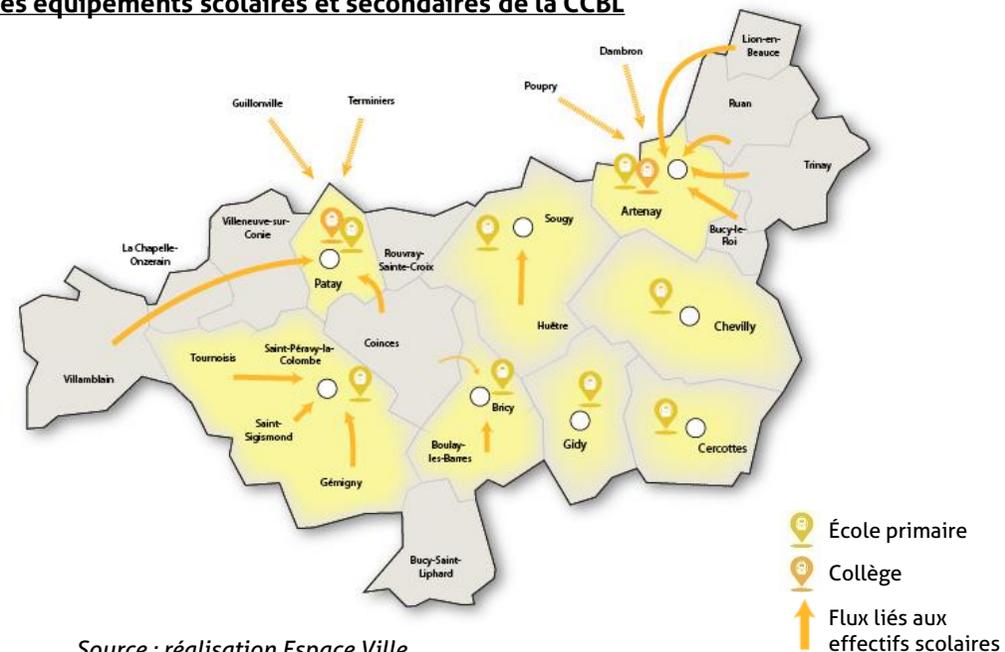
Sur les 23 communes qui composent la Beauce Loirétaine, 9 communes disposent au moins d'une école sur leur territoire :

Les écoles maternelles

On comptabilise un total de 4 écoles maternelles :

- École maternelle le Petit prince de Patay, située passage de la poterne avec un effectif total de 132 élèves ;
- École maternelle d'Artenay, située 13 rue de la piscine avec un effectif total de 117 élèves ;
- École maternelle de Boulay-les-Barres, située 1 route d'Orléans avec un effectif total de 48 élèves ;
- École maternelle de Gidy avec un effectif scolaire de 114 élèves.

Les équipements scolaires et secondaires de la CCBL



Les équipements : état des lieux et enjeux

Les équipements scolaires, une réelle volonté de mutualiser les équipements et d'optimiser l'utilisation des salles polyvalentes

Les écoles primaires

- École primaire Jacqueline Auriol de Patay, située passage de la poterne avec un effectif total de 185 élèves ;
- École primaire privée Jeanne d'Arc de Patay, située 28 place Jeanne d'Arc avec un effectif total d'environ 100 élèves ;
- École primaire d'Artenay, située 9 mail Ouest avec un effectif total de 190 élèves ;
- École primaire de Sougy, située 30 rue de l'Orme Creux ;
- École primaire La Clé des Champs de Saint-Péravy-la-Colombe, chemin du Bourg avec un effectif total de 75 élèves.
- École primaire de Gidy avec un effectif scolaire de 176 élèves.

Les groupes scolaires

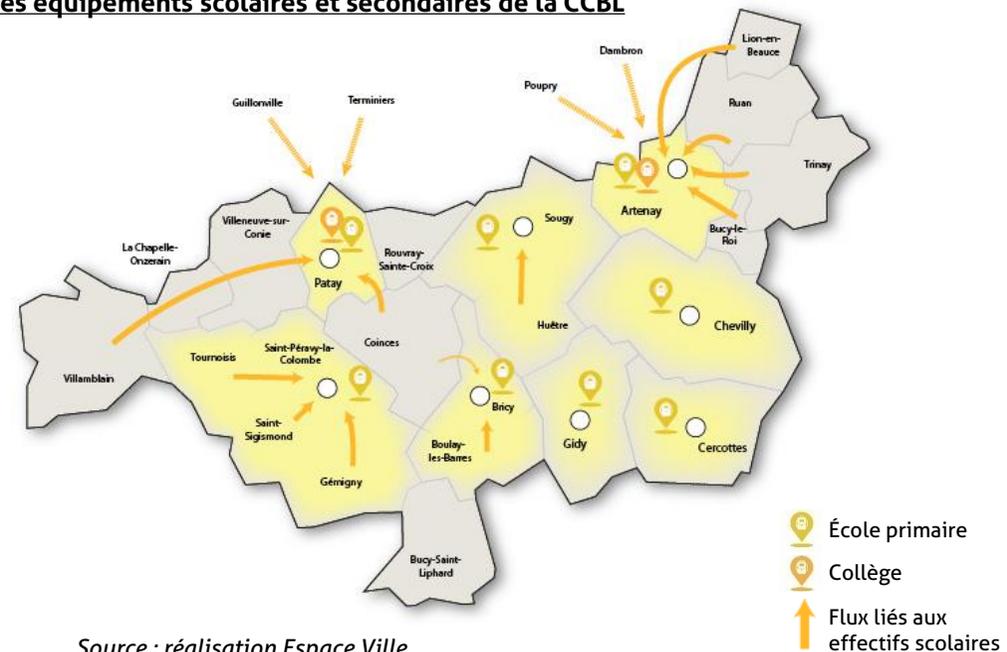
- Groupe scolaire Alain Fournier de Chevilly, situé 13 rue de Sougy avec un effectif total de 309 élèves (206 élémentaires et 103 maternelles) ;
- Groupe scolaire de Cercottes, situé 45 Route Nationale 20 avec un effectif total de 231 élèves.

La capacité résiduelles des établissements scolaires devrait être suffisante pour pouvoir accueillir de nouvelles populations

Les projets en cours

Actuellement à Gidy, en face du Gideum, un groupement scolaire « Olympe de Gouges » est en cours de construction. Les travaux ont débuté en avril 2018 et le futur bâtiment permettra l'ouverture, dans sa capacité maximum, de 14 classes (6 en maternelle et 8 en élémentaire), un restaurant scolaire, une cour de récréation, un jardin pédagogique, une dépose de bus et un grand parking. Ces nouvelles infrastructures permettent d'envisager un accroissement des effectifs scolaires dans les prochaines années.

Les équipements scolaires et secondaires de la CCBL



Source : réalisation Espace Ville



Source : Google Street View



Source : site de la ville de Cercottes

Les équipements : état des lieux et enjeux

Les équipements du secondaire partagés entre Patay et Artenay

Les communes de Patay et Artenay disposent d'un collège sur leur territoire.

Effectifs

Le collège Alfred de Musset à Patay, situé route du Pont a un effectif de 460 élèves répartis en 18 classes (2017/2018). Le collège permet également de pourvoir 50 emplois.

Le collège Jean Moulin à Artenay, situé 9 rue d'Auvilliers accueille des élèves d'Eure et Loir avec un effectif de 422 élèves.

Sectorisation

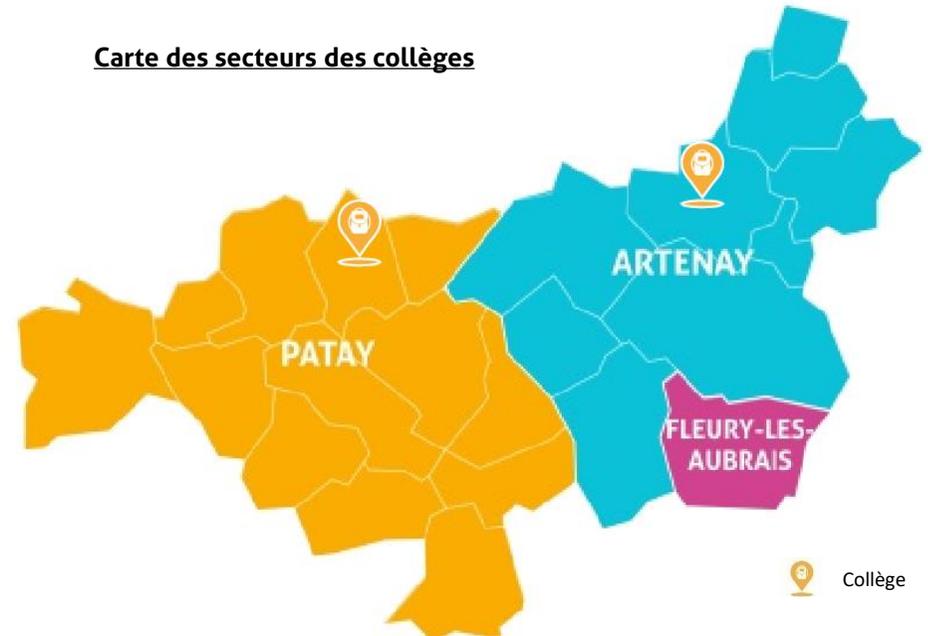
Outre le cas spécifique de Cercottes, les communes à l'Ouest de l'intercommunalité sont rattachées au collège de Patay et les communes à l'Est à celui d'Artenay.

La commune de Cercottes a une dérogation. Ainsi, les familles domiciliées dans cette commune, sauf en cas de demande d'assouplissement de la carte scolaire par celles-ci, doivent inscrire leur(s) enfant(s) au collège de Fleury-les-Aubrais.

Pour les familles domiciliées dans les autres communes, notamment limitrophes à la métropole orléanaise, comme Bucy-Saint-Liphard relativement éloignée du collège de Patay, une demande d'assouplissement peut être faite au regard des capacités d'accueil et de la proximité géographique de l'établissement envisagé.

Dans le cadre de l'assouplissement de la carte scolaire, le collège de Patay accueille des élèves d'Eure-et-Loir.

Carte des secteurs des collèges



Source : réalisation Espace Ville



L'action sociale et les services à la famille, une nouvelle compétence pour l'intercommunalité

Dans la CCBL, les structures de la petite enfance sont de différents types. Certains sont ancrés dans une des communes membres, d'autres sont davantage itinérants afin de toucher un plus large public.

Le Réseau d'Assistante Maternelle (RAM)

L'intercommunalité s'est dotée de la compétence action sociale et services à la famille notamment dans le domaine de la petite enfance et enfance. Ce transfert de compétence a abouti à la mise en place et la gestion d'un RAM.

Le RAM a été créé en mars 2014 et est animé par deux professionnelles de la petite enfance. Les parents et les futurs parents peuvent y recevoir gratuitement des conseils et des informations sur l'ensemble des modes d'accueil. Les RAM apportent aux assistantes maternelles un soutien et un accompagnement dans leur pratique quotidienne en leur donnant la possibilité de se rencontrer et d'échanger leurs expériences. Cette structure de petite enfance est appréciée par les habitants et pourrait être amenée à être confortée et réorganisée.

Le RAM est basé dans la commune de Sougy (bureau des animatrices). Il est cependant divisé en deux secteurs afin de pouvoir proposer ses services à toute l'intercommunalité. Ainsi, les animateurs peuvent réaliser un service itinérant au sein de la CCBL par le biais d'ateliers thématiques :

Le RAM « Papillons » au nord :

- Villamblain
- La Chapelle-Onzerain
- Villeneuve-sur-Conie
- Patay
- Rouvray-Sainte-Croix
- Sougy
- Artenay
- Ruan
- Lion-en Beauce
- Bucy-le-Roi
- Trinay

sud :

- Tournois
- Saint-Péravy-la-Colombe
- Saint-Sigismond
- Gémigny
- Bucy-Saint-Liphard
- Bricy
- Boulay-les-Barres
- Gidy
- Chevilly
- Cercottes

Les équipements de la petite enfance de la CCBL



Source : réalisation Espace Ville

Moyens humains :

En 2018, dans la CCBL, on recense un total de **180 assistantes maternelles** sur le territoire intercommunal. Les assistantes maternelles de plus de 55 ans seraient environ 25. Dans les prochaines années, il sera probablement nécessaire d'anticiper ces départs en retraite.

Selon l'indicateur BCA de la CAF, il y aurait environ **610 enfants** de 0 à 2 ans soit environ 3 enfants par assistante maternelle. En 2016, **357 enfants** de moins de 3 ans étaient gardés par une assistante maternelle soit un nombre moyen de 2,4 enfants par assistante maternelle. Selon la CAF, entre 2014 et 2016, le taux d'enfants de moins de 3 ans gardés par une assistante maternelle aurait diminué de **3,5%**.

Les équipements : état des lieux et enjeux

L'action sociale et les services à la famille, une nouvelle compétence pour l'intercommunalité

Hormis le RAM, d'autres structures de la petite enfance sont présentes sur le territoire.

La halte-garderie :

Ce type de structure accueille les enfants de moins de 6 ans de façon occasionnelle quelle que soit la situation familiale et professionnelle des parents. L'enfant est accueilli par un personnel qualifié.

En Beauce Loirétaine, la halte-garderie est présente dans les communes de Patay et de Artenay.

L'espace enfants-parents :

Lieu de rencontre et d'échange autour de l'enfant en bas âge. En Beauce Loirétaine, il existe deux espaces enfants-parents :

- L'espace enfants-parents de Gidy : Familles Rurales en est le gestionnaire. Les rencontres ont lieu tous les mardis matin (hors vacances scolaires) au Gidéum.
- L'espace enfants-parents de Saint-Péravy-la-Colombe : l'association CLAP de Patay en est le gestionnaire. Les rencontres ont lieu tous les jeudis matin à la maison des associations, route d'Orléans.

La Protection Maternelle et Infantile (PMI) :

La PMI tient une permanence pour les jeunes mamans et le suivi médical des enfants de moins de 3 ans. Cette permanence se situe à Patay, les derniers mardis de chaque mois, à l'ancienne gendarmerie.

La Maison des Assistantes Maternelles (MAM) :

En Beauce Loirétaine il existe deux MAM, une située à Bricy et une seconde à Saint-Péravy-la-Colombe.

La micro-crèche :

Une seule micro-crèche est recensée sur le territoire, la structure « Gribouilles et compagnie » de Cercottes.

Les équipements de la petite enfance de la CCBL



Source : réalisation Espace Ville

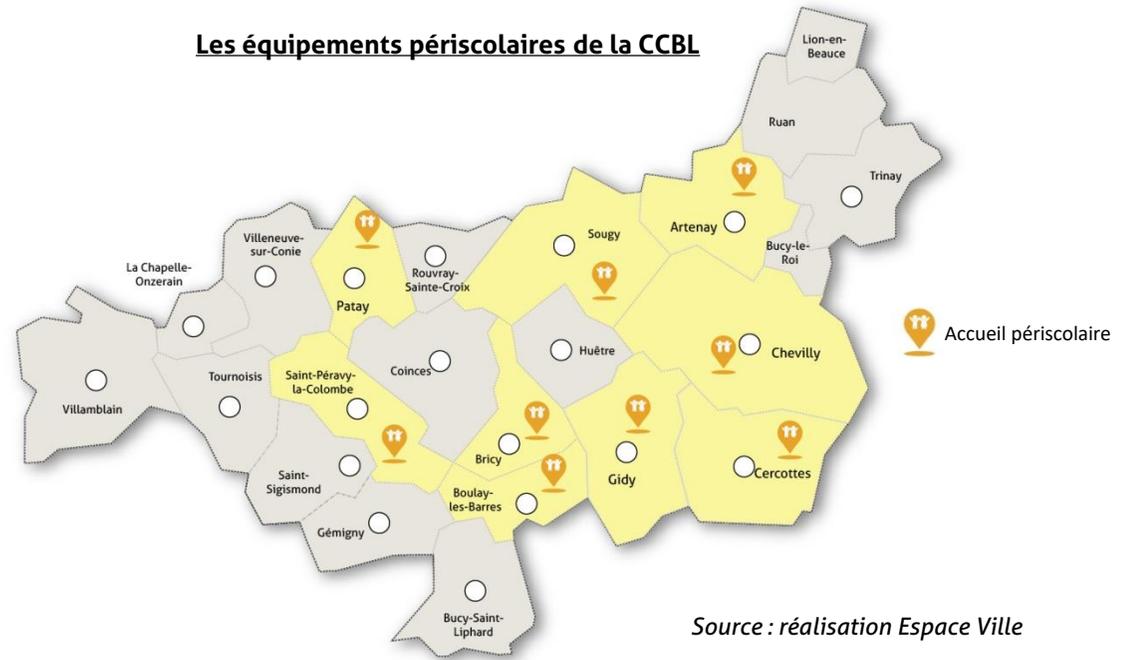
Les équipements : état des lieux et enjeux

Les équipements périscolaires qui renforcent l'offre de services à la famille

L'offre d'équipements et de services concernant l'enfance et la jeunesse est complétée par les équipements périscolaires. Ce service, proposé aux familles en lien avec l'école, permet une aide aux devoirs et l'encadrement des enfants.

- Le centre de loisirs Grande Rue de Sougy situé au 304 Grande Rue ;
- Le centre de loisirs d'Artenay, situé au 9 Mail Ouest ;
- L'accueil de loisirs de l'Hôtel de Ville à Artenay, situé à 20 place de l'Hôtel de Ville ;
- Le centre de loisirs Cigales et Grillons de Chevilly, situé au 8 rue du Stade ;
- Le centre de loisirs Louise Dubel de Cercottes, situé rue Louise Dubel ;
- Le centre de loisirs Lucien Bourgon de Gidy, situé Place Lucien Bourgon ;
- Le centre de loisirs de Bricy, en lien avec l'école de Bricy/Boulay-les-Barres, situé à la place de la mairie ;
- Le centre de loisirs Péris'Kids de Patay géré par l'association Familles rurales, situé au 30 Rue Trianon ;
- Le centre de loisirs de Saint-Péravy-la-Colombe géré par le Syndicat Intercommunal de Regroupement et d'Intérêt Scolaire (St Péravy la Colombe – Gémigny – St Sigismond et Tournois) ;
- Le centre de loisirs de Patay, situé au 32 boulevard du 2 Décembre 1870.

Les équipements périscolaires de la CCBL



Plusieurs communes sont en réflexion pour développer une offre d'accueil collectif (Gidy, Huêtre, Boulay-les-Barres...).

Des équipements sportifs divers mais pour certains d'entre eux vieillissants

Le territoire de la communauté de communes de Beauce Loirétaine dispose également d'équipements sportifs. Ces équipements sont fortement présents dans les pôles de Patay et d'Artenay. Cependant, lors des ateliers avec les élus, dans le cadre de l'élaboration du PLUI, est apparu un manque de gymnase et un état de dégradation assez avancé pour certains d'entre eux. En outre, le coût d'entretien des infrastructures est relativement élevé.

Les gymnases :

- Le complexe sportif Florian Rousseau à Patay situé rue des Combattants d'Afrique du Nord ;
- Le complexe sportif à Artenay, situé Mail Ouest. Cette installation dispose de 20 places de parking ;
- Le gymnase d'Auvilliers à Artenay, situé rue Auvilliers ;
- Le gymnase à Chevilly, situé rue du Stade. Des travaux ont été réalisés en 2008. Cette installation dispose de 150 places de parking ;
- Le Gideum à Gidy, habilité à accueillir des manifestations sportives, situé rue du Stade. Il a été mis en service en 2001. Cette installation dispose de 84 places de parking.

Les terrains de sport plein air :

Les terrains de football :

- Le terrain de foot à Patay, situé 1 route du Pont ;
- Le stade municipal à Artenay, situé rue Auvilliers. Cette installation dispose de 21 places de parking ;
- Le terrain de foot à Chevilly, situé rue du Pont Noir ;
- Le terrain de foot à Bricy, situé rue du Bourg ;
- Le terrain de foot à Villamblain
- Le terrain de foot à Tournois, situé dans la zone sportive, rue de la Mairie.

Plateau multisport à Cercottes, situé 46 bis route nationale 20.

Les équipements sportifs de la CCBL



Source : réalisation Espace Ville



Les équipements : état des lieux et enjeux

Des équipements sportifs divers mais pour certains d'entre eux vieillissants

Les terrains de tennis :

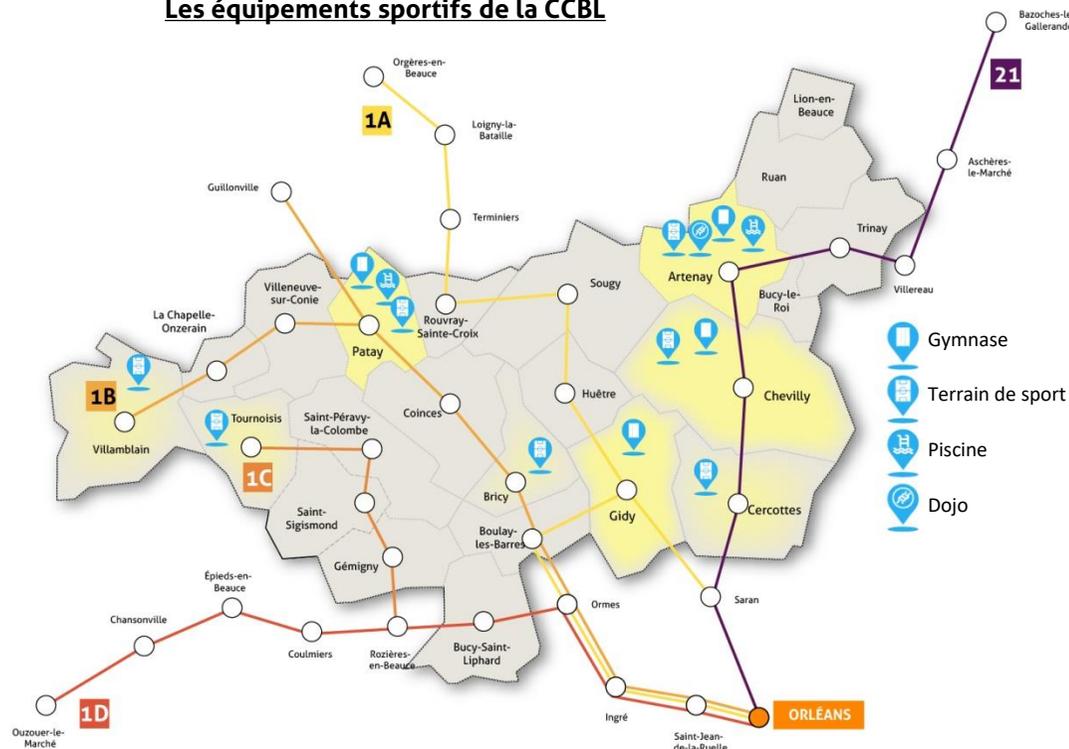
- Deux terrains de tennis à Artenay à côté du gymnase municipal ;
- Deux terrains de tennis à Chevilly, situés rue du stade ;
- Deux terrains de tennis à Gidy, situés route de Huêtre ;
- Deux terrains de tennis à Patay, situés rue Pierre de Coubertin ;
- Un terrain de tennis à Bricy, situé à grande rue ;
- Un terrain de tennis à Boulay-les-Barres à côté de la salle des fêtes.

Les autres équipements :

- La piscine couverte à Patay, située rue des Anciens combattants d'Afrique du nord ;
- Le dojo du complexe sportif Florian Rousseau ;
- La piscine plein air à Artenay, située rue de la Piscine ;
- Le dojo à Artenay, situé au complexe sportif rue Mail Ouest.



Les équipements sportifs de la CCBL



Source : réalisation Espace Ville

Les équipements : état des lieux et enjeux

Un territoire avec peu d'infrastructures dédiées à la culture et où l'implantation d'offres culturelles reste difficile

Certaines communes du territoire intercommunal disposent d'équipements culturels ou de lieux pouvant être ponctuellement support de manifestations culturelles ou d'expositions.

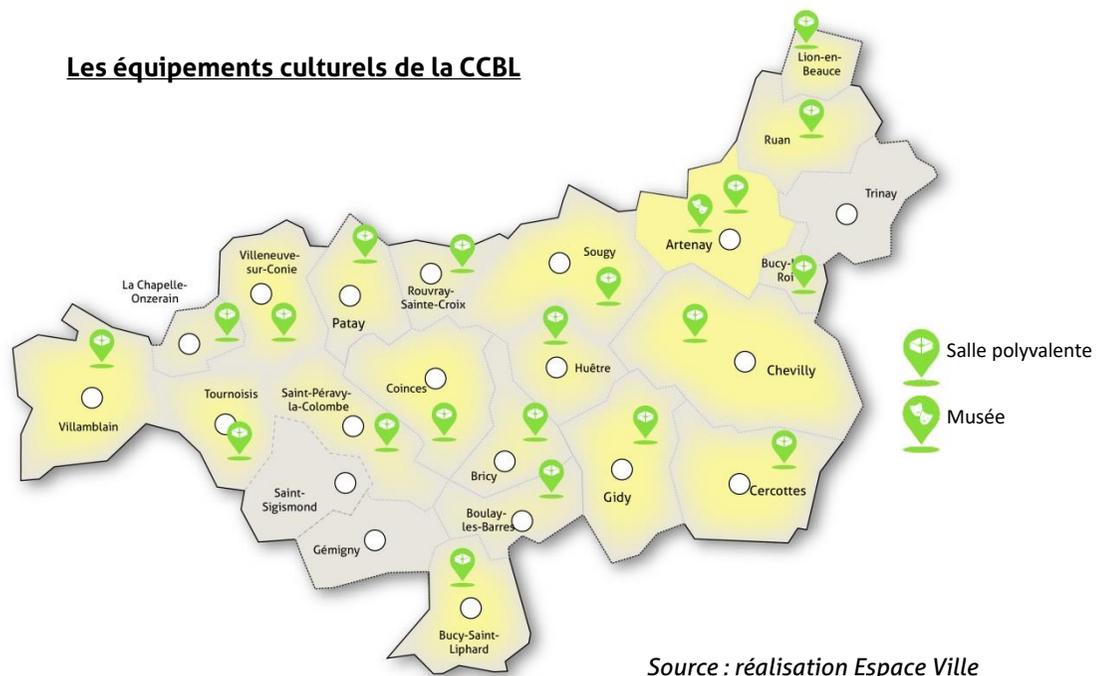
Les communes disposant d'une salle polyvalente/des fêtes sont Villamblain ; La Chapelle-Onzerain ; Villeneuve-sur-Conie ; Patay ; Tournois ; Saint-Péravy-la-Colombe ; Coinces ; Sougy ; Huêtré ; Bricy ; Boulay-les-Barres ; Bucy-Saint-Liphard ; Artenay ; Chevilly ; Cercottes ; Ruan ; Lion-en-Beauce ; Bucy-le-Roi.

L'un des enjeux est de pouvoir optimiser l'utilisation de ces salles polyvalentes en les rapprochant des infrastructures scolaires. De plus, la salle polyvalente de Saint-Péravy-la-Colombe pourrait être agrandie car sa capacité d'accueil est aujourd'hui insuffisante.

Un musée est identifié sur le territoire, celui du Théâtre Forain et de l'archéologie, situé rue du Paradis à Artenay. Il accueille des collections locales d'archéologie, des collections portant sur les souterrains de la région ainsi qu'une salle dédiée à la paléontologie.

L'offre culturelle est soutenue par un secteur associatif dynamique. Néanmoins, les infrastructures dédiées à la culture sur le territoire de la CCBL restent insuffisantes et l'offre culturelle mériterait d'être confortée. La proximité avec l'agglomération d'Orléans, proposant une offre culturelle riche et dont l'aire d'influence s'étend bien au-delà de son territoire rend difficile l'implantation d'offres culturelles dans le milieu rural.

Les équipements culturels de la CCBL



Source : réalisation Espace Ville



Les équipements : état des lieux et enjeux

Un secteur associatif très dynamique qui porte certains secteurs comme celui de la culture

À l'échelle de l'intercommunalité, il est recensé environ **xxx** associations. Parmi ces associations, on dénombre :

[tableau nombre d'association par domaine]

Le secteur association est très dynamique en Beauce Loirétaine. Il permet notamment de porter l'offre culturelle par la création d'évènements et de manifestations.

En plus de porter certains secteurs, le tissu associatif permet de créer ou recréer du lien social dans le territoire.

En annexe de ce PLU, vous pouvez retrouver la liste exhaustive des associations présentes et actives sur le territoire de la CCBL.

Quelques exemples d'associations :



Le théâtre amateur de Gidy propose des représentations et évènements culturels.



L'association « les années d'Or » basée à Gidy a pour objectif d'être un acteur de la vie locale et de l'animation de proximité en recréant du lien social.



La pédale Patichonne est un club de cyclisme basé à Patay.



Familles Rurales est une association reconnue d'utilité publique qui agit en faveur des familles sur tout le territoire, en milieu rural et périurbain.

Les équipements : état des lieux et enjeux

L'aménagement numérique du territoire, un défi majeur pour les prochaines années

La résorption de la fracture numérique représente un défi majeur. Afin d'accélérer la transformation numérique de notre pays, que l'on parle des TPE-PME ou des services publics, il est essentiel que l'internet mobile soit accessible à tous, sur l'ensemble du territoire. L'aménagement numérique d'un territoire est le processus par lequel les acteurs publics améliorent les conditions d'accès aux ressources de la société de l'information, pour la population (particuliers et entreprises) de ce territoire.

Lancé en février 2013, le **Plan France Très Haut débit vise à couvrir l'intégralité du territoire en très haut débit d'ici 2022**, c'est-à-dire proposer un accès à Internet performant à l'ensemble des logements, des entreprises et des administrations.

Ce Plan, unique en Europe, représente un défi inédit qui vise à :

- **Renforcer la compétitivité de l'économie française et l'attractivité de la France** par le raccordement prioritaire en fibre optique des zones d'activités économiques,
- **Rendre possible la modernisation des services publics sur l'ensemble du territoire**, y compris dans les zones rurales et de montagne, en apportant un accès à Internet performant aux établissements scolaires, hôpitaux, maisons de santé, maisons de l'emploi, etc.,
- **Donner accès aux usages numériques à tous les citoyens.**

En janvier 2018, les différents opérateurs se sont engagés pour répondre à l'objectif d'aménagement numérique du territoire :

- Augmenter fortement les obligations de couverture
- Proposer des offres permettant d'améliorer la couverture à l'intérieur des bâtiments
- Introduire des obligations complémentaires visant à améliorer la qualité de service des réseaux
- Renforcer les obligations de mutualisation afin d'accélérer l'atteinte de ces résultats



Les équipements : état des lieux et enjeux

Un niveau de réseau mobile dans l'ensemble satisfaisant

Service de données :

En 2018, la quasi-totalité du territoire de Beauce Loirétaine est couverte par la 4G.

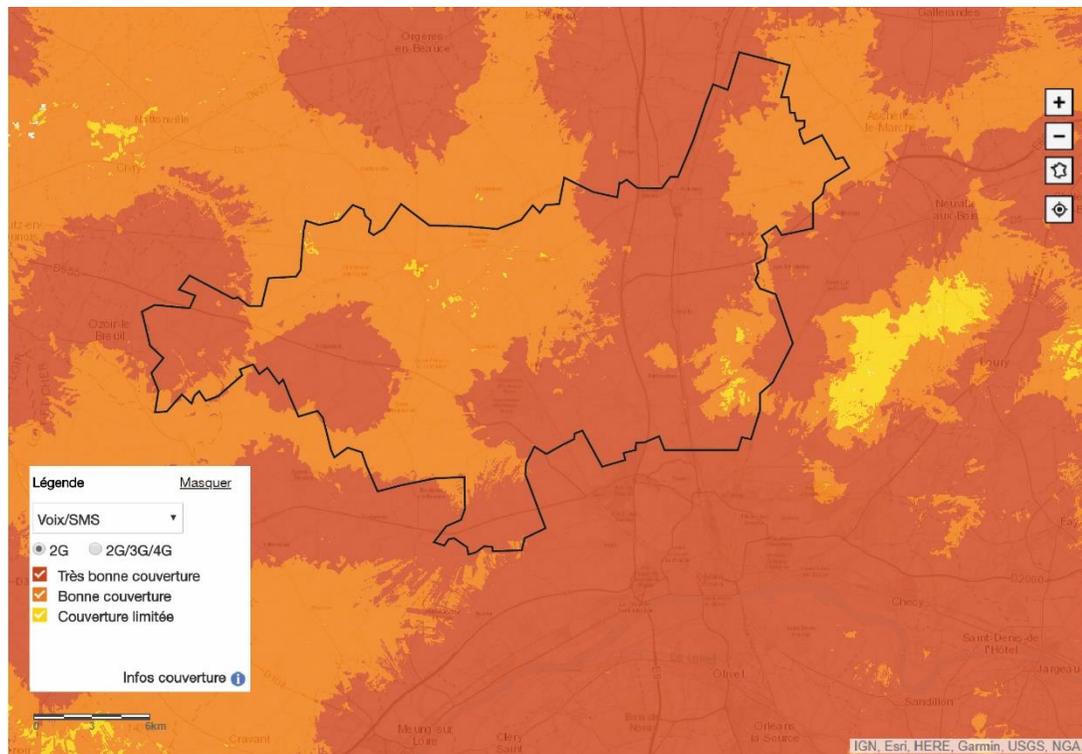
Réseau mobile :

Aujourd'hui sur la quasi-totalité du territoire, la couverture de réseau est *a minima* de bonne qualité.

Les espaces bénéficiant d'une **très bonne couverture** sont les communes implantées le long de la RD2020 (Artenay ; Chevilly et une partie de Cercottes), les communes au sud (Bricy ; Gidy ; Boulay-les-Barres et Bucy-Saint-Liphard) et d'autres communes comme Villamblain et Tournois.

Cependant, des espaces ne bénéficient pas de cette couverture de réseau et ont une **couverture limitée**. Ainsi, les bourgs de Patay ; Coinces et dans une moindre mesure, de Sougy, ne disposent pas d'une couverture réseau suffisante. À l'Est, dans les communes de Chevilly et Cercottes, des espaces ont également une couverture limitée, cependant, ils ne concernent pas des espaces urbanisés.

Le réseau mobile dans le territoire de la CCBL



Source : France Télécom - Orange

Les équipements : état des lieux et enjeux

L'amélioration des débits et le développement de la fibre optique, une réponse aux enjeux du très haut débit

Pour répondre aux nouveaux enjeux autour du très haut débit (THD), le Département lance un vaste chantier : Lysséo. L'objectif est de couvrir l'intégralité du territoire d'ici 2024. À terme, ce projet devrait permettre de déployer la fibre optique sur des secteurs stratégiques, résorber les zones blanches et relier au très haut débit les principales zones d'activités.

Les zones d'opticalisation des répartiteurs téléphoniques :

Les NRA sont les centraux téléphoniques de l'opérateur historique France Télécom dans lesquels aboutissent les lignes téléphoniques des abonnés, quel que soit leur fournisseur d'accès ADSL.

La commune de Boulay-les-Barres a déjà bénéficié de l'opticalisation des NRA fin 2017. Les prochaines communes qui devraient voir leur débit monter sont Tournois, Saint-Péravy-la-Colombe, Villeneuve-sur-Conie, Patay, Rouvray-Sainte-Croix et Sougy. À terme, ces communes devraient pouvoir accueillir la fibre optique.

Amélioration des débits :

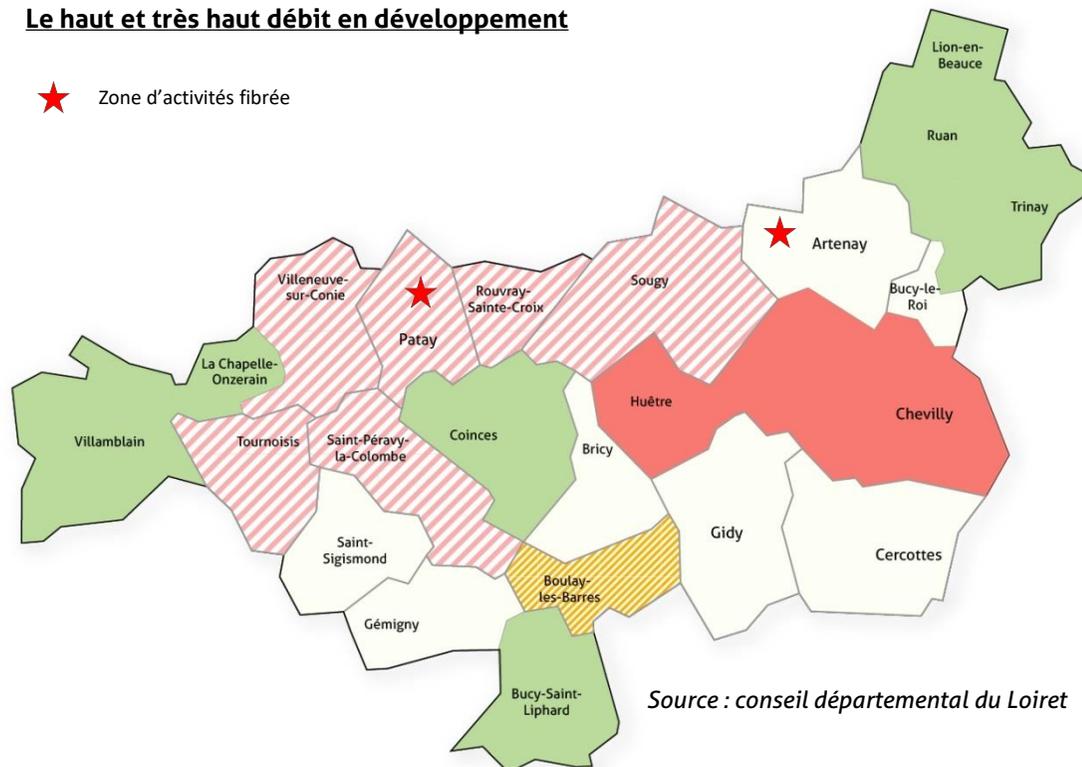
Des communes ont déjà bénéficié d'une amélioration de débit. C'est le cas pour les communes de Lion-en-Beauce, Ruan, Trinay, Coinces, La Chapelle-Onzerain, Villamblain et Bucy-Saint-Liphard. Deux autres communes devraient prochainement voir une montée en débit (Huêtres et Chevilly).

Les zones d'activités fibrées :

Dans le territoire de la Beauce Loirétaine, deux zones d'activités ont été fibrées depuis 2016, celles de Patay et d'Artenay.

Le haut et très haut débit en développement

★ Zone d'activités fibrée



Source : conseil départemental du Loiret

Les zones d'opticalisation des répartiteurs téléphoniques (NRA)

- Réalisé récemment
- À réaliser à partir de 2018

Amélioration des débits (zones PRM)

- Réalisé récemment
- À réaliser à partir de 2018



Les équipements : état des lieux et enjeux

Synthèse des enjeux

Les atouts

- La diversité des équipements
- Les écoles et collèges en général ainsi que la création d'une école à Gidy
- Les services à la personne et à la famille (RAM notamment)
- Présence d'équipements sportifs dans les pôles
- Secteur associatif dynamique et qui porte le secteur de la culture
- Un niveau de réseau mobile dans l'ensemble satisfaisant

Les contraintes

- Manque d'équipements pour les jeunes et dédiés à la petite enfance
- Manque d'assistantes maternelles
- Manque d'espaces verts de proximité
- Manque d'équipements culturels
- Équipements sportifs vétustes et manque de gymnase et coût d'entretien important
- Manque important de médecins
- Manque de services publics de proximité

Les enjeux

- **Mieux répartir les équipements** sur tout le territoire de la CCBL
- Développer les **structures de petite enfance** et conforter/réorganiser le RAM (réseau d'assistance maternelle)
- Rapprocher les **salles polyvalentes** et les **infrastructures scolaires**
- Agrandir la salle polyvalente de Saint-Pérvy-la-Colombe
- **Conforter l'offre culturelle existante**
- Développer des **lieux pour les jeunes** (city park, ...)
- Continuer **l'amélioration des débits** et le développement de la fibre optique



Les déplacements et transports

La Beauce Loirétaine, au cœur d'un nœud routier majeur

La proximité avec Orléans et sa position géographique vis-à-vis de la capitale font que le territoire de Beauce Loirétaine est bien desservi par les infrastructures autoroutières. Dans les prochaines années, le territoire de l'intercommunalité bénéficiera d'un nouveau projet d'envergure. Enfin, un plan d'alignement a été approuvé par l'autorité administrative. Il régit les droits des propriétaires en matière de construction sur la partie frappée d'alignement.

La mise en concession de l'autoroute A 154 entre Nonancourt et Allaines-Mervilliers a été déclarée d'utilité publique par publication au Journal officiel du 5 juillet 2018. Il ne s'agit pas d'un simple décret : cette déclaration d'utilité publique a été soumise, au préalable, au Conseil d'État, limitant la possibilité des recours.

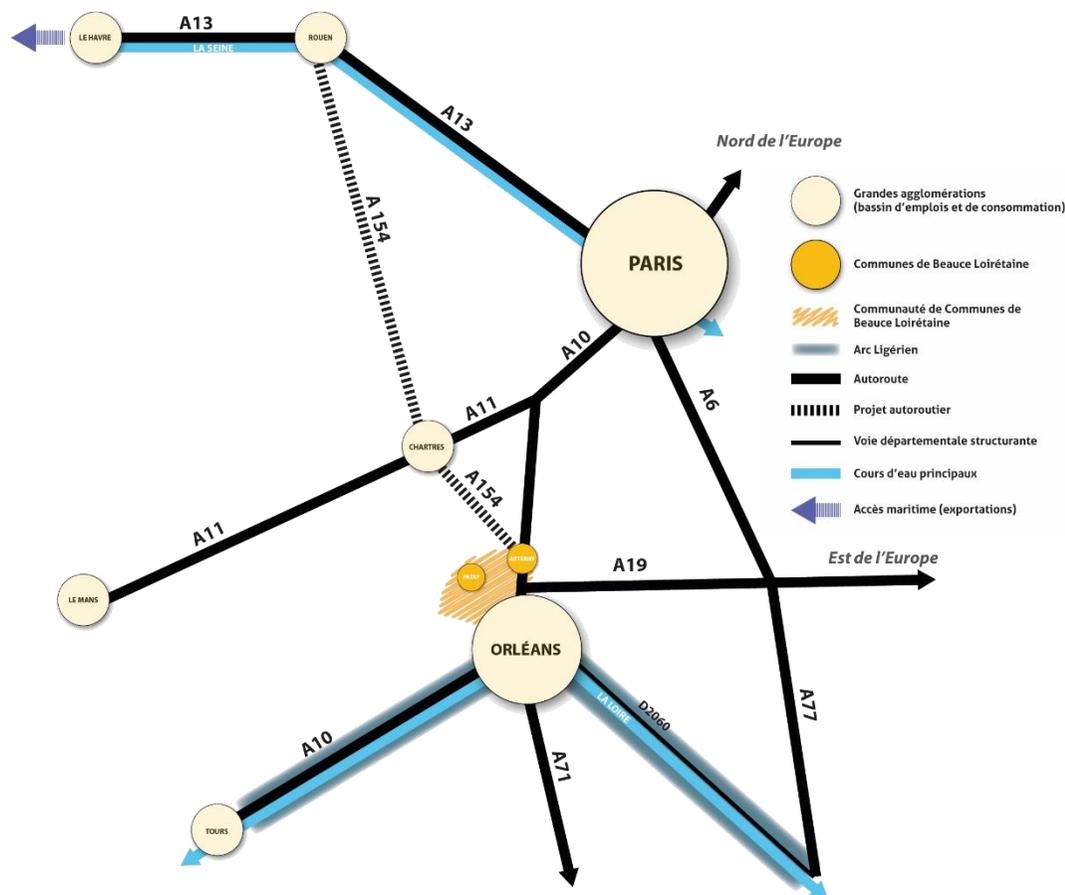
L'A154 permettra de désengorger le goulet d'étranglement que constitue les 100 km de l'actuelle RN 154 et rapprochera l'espace temps entre les grands ports de l'Atlantique, comme Le Havre, et le nord de l'Europe, via Rouen, avec le sud et l'est de l'Europe, en passant par la Beauce Loirétaine. Il faudra environ 2h15 pour rejoindre le Havre depuis Artenay, contre environ 3h aujourd'hui.

Cela sous-entend que le secteur de la Beauce Loirétaine sera d'ici quelques années au cœur d'un nœud autoroutier très important à 6 branches, comprenant la colonne vertébrale de l'A10 vers le nord et le sud-ouest, mais également l'A154 vers le nord-ouest, l'A19 vers l'est, l'A71 vers le sud, l'A77 vers le sud-est (couloir ligérien).

Cette situation exceptionnelle en matière de desserte autoroutière conforte la stratégie d'implantation et de développement de plateformes logistiques dans ce secteur, au cœur de l'Europe, mais permettra également d'assurer des débouchés plus compétitifs en matière de productions agricoles.

Enfin, cette infrastructure complémentaire permettra un gain en matière d'attractivité territoriale.

Le territoire de la CCBL dans le maillage autoroutier



Source : réalisation Espace Ville

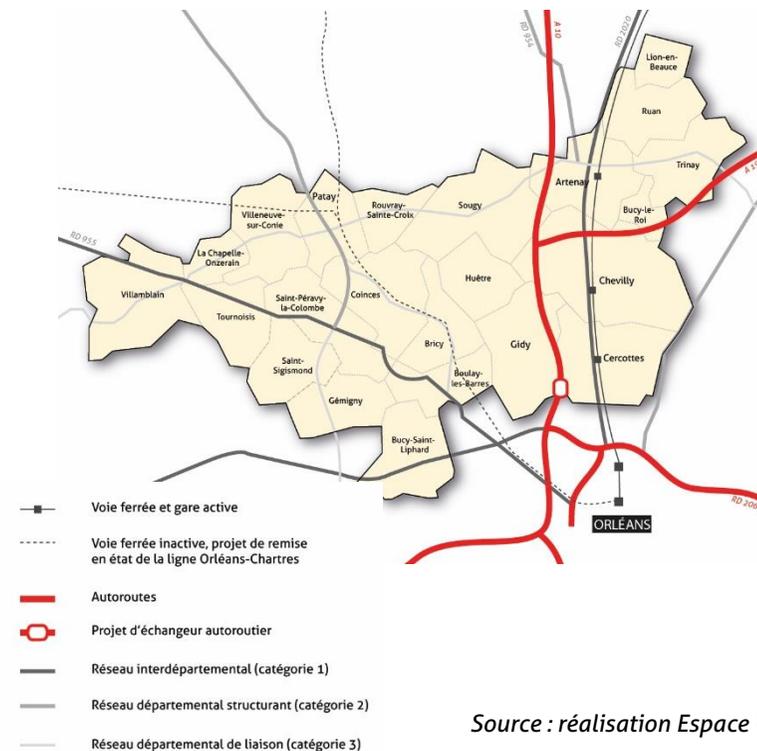
Un réseau primaire composé essentiellement d'axes nord-sud et favorisant le développement de la partie Est de l'intercommunalité

Le réseau primaire

La valeur « primaire » est utilisée pour représenter une route principale reliant de grandes villes. Le réseau primaire est constitué de :

- L'autoroute A10 : c'est la plus longue de France. Elle relie Paris à Bordeaux via Orléans, Tours, Poitiers et Niort. Elle joue un rôle primordial dans le désenclavement du territoire de la CCBL. En effet, l'autoroute traverse les communes de Cercottes, Chevilly et Artenay. De plus, cet axe dessert des zones d'activités comme celles d'Artenay ou de Gidy. L'A10 est fortement fréquentée, notamment par les poids lourds qui transportent des marchandises provenant essentiellement de l'agriculture (céréales) et des zones d'activités de logistique. De plus, elle joue un rôle structurant dans la localisation de l'activité commerciale (facilité d'exportation, desserte des bassins de consommation etc.). Du fait de sa forte fréquentation, elle est également source de nuisances (sonores, visuelles et olfactives) et représente une fracture physique dans le territoire de la CCBL. En effet, la circulation importante de véhicules, notamment des poids lourds, pose des questions concernant la salubrité. Ce sont des nuisances olfactives qui peuvent également nuire à la santé des habitants (émissions de GES).
- La D2020 est un axe nord-sud qui longe l'autoroute A10. C'est un axe davantage structurant à l'échelle de l'intercommunalité car il traverse les bourgs et est très fréquenté par les poids lourds. Il existe également des problèmes de saturation avec une problématique de temporalité (récolte des grandes cultures en période estivale).
- La D955 est le second axe structurant du réseau primaire pour la CCBL. Il permet de desservir l'Ouest de l'intercommunalité mais également de relier Orléans avec la base aérienne de Bricy.

La trame viaire au sein du territoire de la CCBL



Source : réalisation Espace Ville



Les déplacements et transports

Un réseau secondaire permettant de rendre plus cohérent le territoire intercommunal et de limiter l'enclavement des communes à l'ouest du territoire

Le réseau secondaire

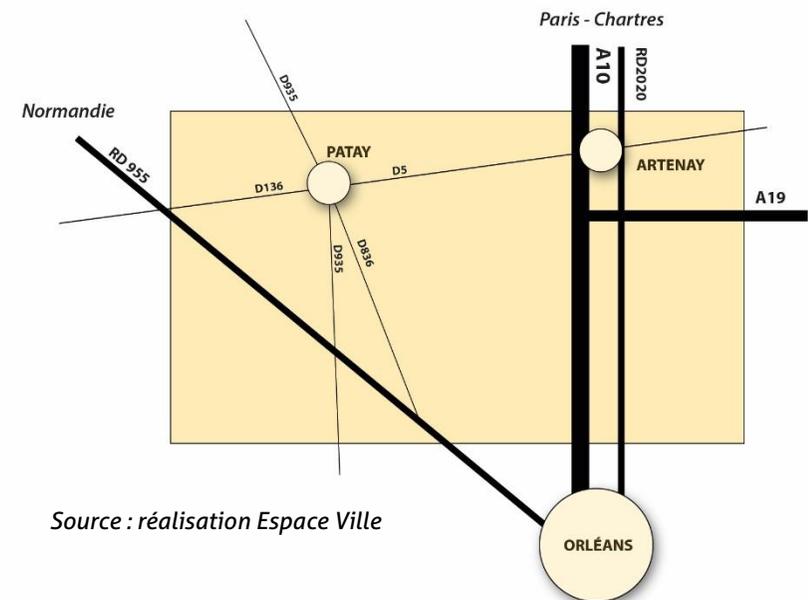
Le réseau secondaire permet d'affiner le maillage du réseau viaire de la Beauce Loirétaine. Il n'a pas les mêmes fonctions que les infrastructures autoroutières, ou les mêmes enjeux que la D2020 et la D955, cependant, il permet de rendre cohérent le territoire de l'intercommunalité. Il fait, en outre, la connexion du bourg de Patay avec les autres communes membres.

- La D5, même si moins fréquentée par rapport aux axes du réseau primaire, reste primordiale dans la structure viaire de la CCBL. C'est une des seules voies horizontales soit dans un axe Est-Ouest. Elle permet de relier la commune d'Artenay avec la commune de Patay.
- La D136 permet de faire le lien avec les communes situées à l'Ouest de l'intercommunalité. De plus, cet axe rejoint le réseau primaire au niveau de la D955 à La Chapelle-Onzerain. Avec la D5, c'est un des seuls axes horizontaux permettant de structurer le réseau viaire interne.
- La D935 est considérée par le département comme faisant partie du réseau de catégorie 2 (structurant). En effet, cet axe permet de compléter le maillage nord-sud à l'Ouest du département et ainsi relier les communes légèrement enclavées dont Patay à la D955.

Un déséquilibre dans la répartition des infrastructures routières

Le réseau primaire est essentiellement relié directement à la commune d'Orléans et met en lumière une connexion forte entre la Métropole et la CCBL. Le réseau secondaire est davantage structurant au niveau interne, et permet de rendre cohérent ce territoire. Néanmoins, ce réseau n'est pas adapté à l'évolution des transports (camions plus lourds, tonnage plus important etc.) et à l'augmentation de la fréquence de passage. De plus, le territoire de la CCBL n'a qu'un véritable axe est-ouest, traversant les communes d'Artenay et Patay. Enfin, le bourg de Patay est relativement enclavé dans son secteur, ce qui nuit à son développement et à son attractivité territoriale.

La trame viaire au sein du territoire de la CCBL



Source : réalisation Espace Ville

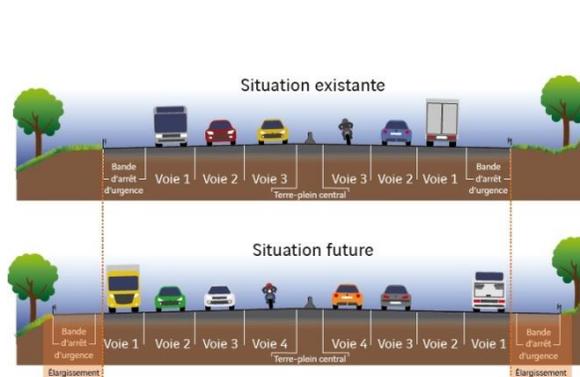
Les projets de l'autoroute A10 et de l'échangeur à Gidy, des réponses apportées par les pouvoirs publics face aux flux toujours grandissants de cet axe routier

L'aménagement de l'autoroute A10

Au vu de l'augmentation de la fréquentation de certains axes routiers, les pouvoirs publics ont lancé le Plan de relance autoroutier. L'aménagement de l'autoroute A10 au nord d'Orléans fait partie des projets retenus dans le cadre du Plan de relance autoroutier. Il a été confié par l'Etat à VINCI Autoroutes (réseau Cofiroute) par décret du 21 août 2015. Il s'inscrit dans la politique nationale d'aménagement du territoire et a ainsi été considéré comme essentiel pour assurer la modernité du réseau autoroutier français. Ce projet est une réponse à l'augmentation continue des trafics enregistrée sur l'autoroute A10 entre l'A19 et l'A71. En effet, plus de 64 000 véhicules circulent chaque jour, voire plus de 100 000 lors des départs ou retours de week-ends et de périodes de vacances.

La bifurcation avec l'A71 et l'échangeur d'Orléans Nord sont des points d'échanges autour desquels s'appuie le développement d'une économie basée sur le transport et la logistique. De grandes entreprises comme Deret, Norbert Dentressangle ou encore Amazon y sont implantées. **Le développement du territoire est corrélé à sa relation avec l'infrastructure autoroutière et à la capacité de cette dernière à supporter l'ensemble de l'activité.**

Illustrations du projet de VINCI



Source : VINCI

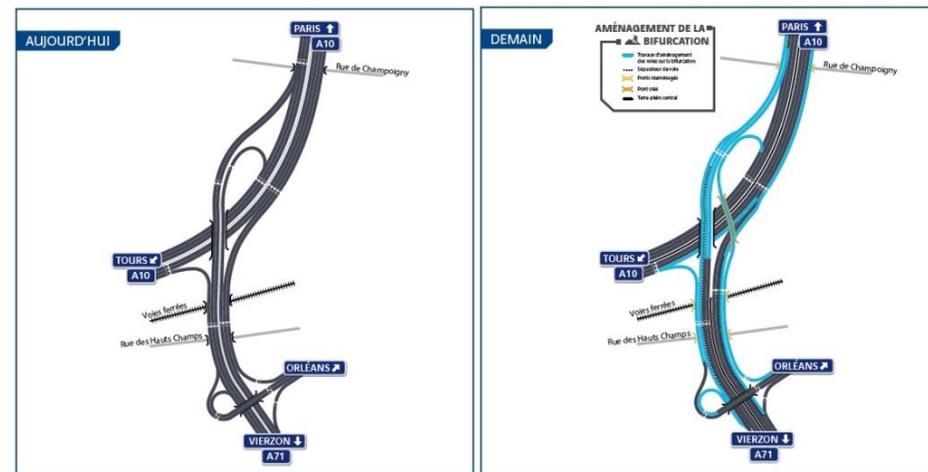


Les déplacements et transports

Le projet comprend :

- la création d'une voie supplémentaire sur 16 km, dans chacun des sens de circulation, avec les accès au diffuseur d'Orléans centre,
- l'adaptation de la bifurcation avec l'A19 et le réaménagement de la bifurcation avec l'A71 (y compris construction d'un nouvel ouvrage d'art),
- le rétablissement des voiries impactées par l'élargissement (y compris démolition et reconstruction de 5 ponts franchissant l'autoroute),
- la mise aux normes environnementales (bassins de traitement des eaux, protection acoustique) de l'ensemble des infrastructures,
- la création d'une aire de covoiturage d'une cinquantaine de places sur la commune de Saran à proximité du diffuseur d'Orléans nord.

Illustrations du projet de VINCI



Source : VINCI

La commune de Gidy est également concernée par le projet de construction d'un nouvel échangeur autoroutier destiné particulièrement à la desserte du quart nord-ouest de l'agglomération d'Orléans. Son implantation, en cours de finalisation, devrait se situer au sud de l'aire de service "Orléans nord - Gidy".

Concernant le territoire de la CCBL, ce renforcement de l'A10 devrait jouer un rôle considérable dans l'export des marchandises notamment des céréales en direction notamment du port du Havre.



Les déplacements et transports

Des axes routiers fortement fréquentés, notamment par les poids lourds liés à la production locale (céréales, betteraves, logistique etc.)

Le trafic routier

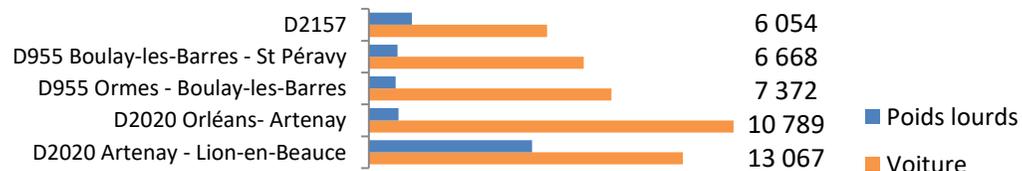
Le département du Loiret a réalisé un comptage en 2017 pour pouvoir analyser quantitativement les flux terrestres (véhicules et poids lourds) des routes départementales. L'axe routier le plus fréquenté du territoire de Beauce Loirétaine est la RD2020 reliant Orléans et l'agglomération parisienne. Entre Orléans et Artenay, ce tronçon comptabilise en moyenne 10 789 véhicules dont 809 poids lourds par jour. Les aménagements de l'A10 devraient permettre de soulager et fluidifier pour partie le trafic sur cette voie, notamment en ce qui concerne les poids-lourds.

Par ailleurs, la D955 est également très fréquentée. Le trafic moyen varie, selon les tronçons, entre 6 668 et 7 372 véhicules par jour dont environ 11% de poids lourds. Enfin, la D2157, traversant la commune de Bucy-Saint-Liphard, est également un axe très emprunté avec en moyenne 6 054 véhicules par jour. Cet axe en direction de l'Ouest est notamment très emprunté par les poids lourds (20% des véhicules comptabilisés).

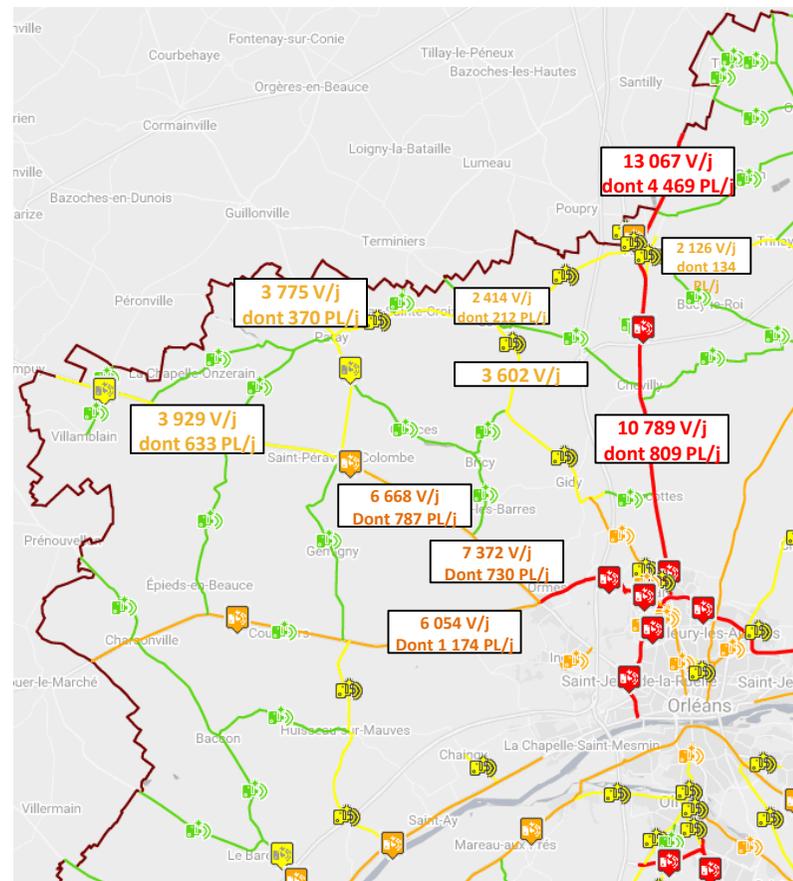
Même si les silos permettent un stockage de la production et une redistribution sur un temps plus long, il est à noter que compte tenu du type d'activités de la Beauce Loirétaine, la fréquentation en poids lourds des axes routiers lors de la récolte et des campagnes d'arrachage des betteraves sucrières peut varier fortement selon les saisons.

De plus, les déplacements liés à l'activité agricole sont en forte croissance, que ce soit par l'agrandissement des exploitations et la dispersion croissante des parcelles, ou encore par l'allongement de la campagne de récolte de betterave sucrière. Il est de surcroît à noter une croissance de la zone d'acheminement des betteraves en direction de la sucrerie d'Artenay. Enfin, les plus forts tonnages permis par l'amélioration du matériel ont tendance à dégrader assez rapidement le réseau routier local.

Les 5 axes les plus empruntés de la CCBL



Le trafic routier sur les routes départementales



Source : conseil départemental du Loiret

Les déplacements et transports

Des axes routiers fortement fréquentés, notamment par les poids lourds liés à la production locale (céréales, betteraves, logistique etc.)

L'accidentologie

En matière d'accidentalité, le bilan établi sur la période s'échelonnant du 1er janvier 2011 au 31 décembre 2016, sur le périmètre de l'intercommunalité, fait état de 57 accidents corporels et représentent 83 victimes dont 18 tués.

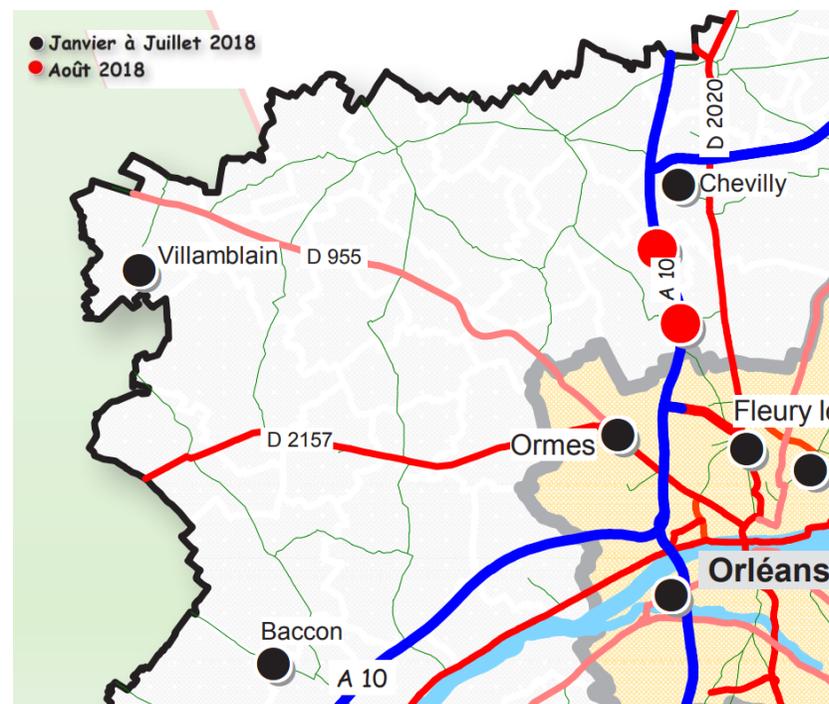
En 2018, l'observatoire de la sécurité routière du Loiret fait état de 31 accidents mortels dont 11 collisions entre véhicules et 16 pertes de contrôle de son véhicule.

Seulement 3 conducteurs poids lourds seraient impliqués dans ces 31 accidents. La grande majorité des personnes impliquées, soit 33 personnes, seraient des conducteurs de véhicules légers.

À l'échelle de la Beauce Loirétaine, il est recensé 4 accidents mortels de janvier à août 2018 :

- Deux accidents en août 2018, période correspondant au départ ou retour de vacances, sur l'autoroute A10 très fréquentée.
- Un accident au niveau de Chevilly, sur la D6, entre janvier et juillet 2018
- Un accident au niveau de Villamblain, sur la D936, entre janvier et juillet 2018

La carte des accidents mortels en 2018



Source : observatoire départemental de Sécurité Routière du Loiret

Les déplacements et transports

Des axes routiers fortement fréquentés, notamment par les poids lourds liés à la production locale (céréales, betteraves, logistique etc.)

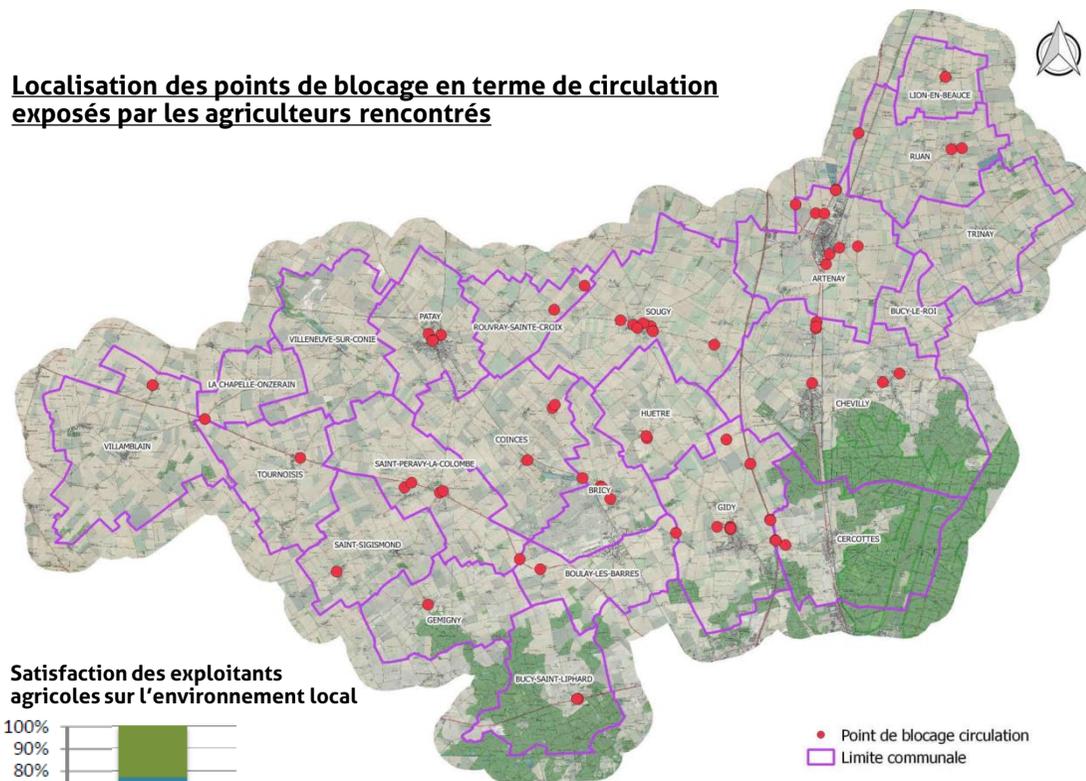
La circulation agricole

Le diagnostic agricole réalisé en 2017 par la Chambre d'Agriculture du Loiret (CA45) relate du ressenti des exploitants concernant leur environnement local dont la circulation.

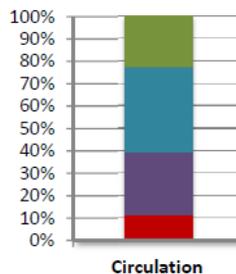
Parmi les agriculteurs interrogés, environ 10% sont insatisfaits de la circulation et environ 30% la trouve moyennement satisfaisante.

La circulation est le second secteur qui soulève le moins d'opinion favorable. Les agriculteurs situés dans les hameaux ou dans les fermes isolées ne se sentent pas directement concernés. En revanche, pour les exploitants en centre bourg ou n'ayant pas leur parcellaire regroupé, la circulation est clairement un enjeu majeur et prioritaire. Les points de blocage en termes de circulation ressortent essentiellement au niveau des centres villes. Patay et Artenay ont été signalés comme présentant des problématiques de circulation, voir une dangerosité dans le cas d'Artenay lorsqu'il s'agit de tourner et de quitter l'axe de la N20. Lorsque des difficultés ont été signalées hors bourgs, il s'agissait principalement de difficultés liées à des sorties sur des routes passantes ou dans des endroits à faible visibilité.

Localisation des points de blocage en terme de circulation exposés par les agriculteurs rencontrés



Satisfaction des exploitants agricoles sur l'environnement local



● Point de blocage circulation
 □ Limite communale

Source : CA45



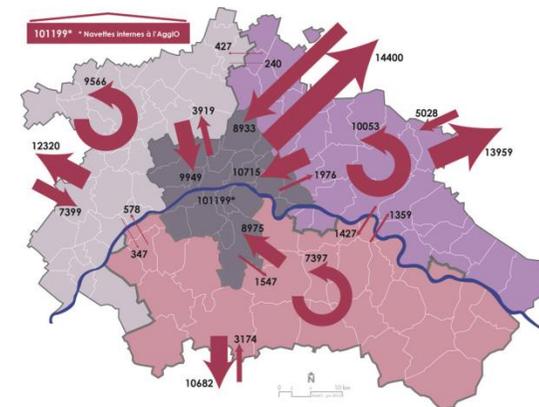
La Beauce Loirétaine, un territoire qui attire des actifs provenant des intercommunalités limitrophes

Selon une étude menée en 2015 par l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Orléanaise (AUAO), dans les territoires ruraux et périurbains notamment, la desserte par les transports en commun est un élément important que les habitants interrogés ont mis en évidence et qu'ils souhaiteraient voir évoluer dans les années à venir. En effet, la dépendance automobile crée aussi des inégalités et un sentiment d'isolement en particulier pour les personnes âgées ou handicapées, les enfants et adolescents, les ménages à revenus modestes. Cela peut poser pour eux des difficultés majeures, la plupart des commerces, services et équipements importants étant en effet situés dans l'agglomération orléanaise, les principaux pôles de la CCBL ou dans les bourgs relais.

En 2015, selon le Schéma de Développement Économique (SDE) élaboré par la CCBL, les entrées totales dans le territoire intercommunal sont à peu près de 3 400 actifs contre environ 4 000 sorties enregistrées. Il y a donc environ 600 sorties de plus que d'entrées dans le territoire. Cette différence s'explique par l'attractivité économique de l'agglomération orléanaise qui est le plus important bassin d'emplois du Loiret. *De facto*, entre la CCBL et l'agglomération orléanaise, il y a un solde négatif d'environ 1 200 sorties d'actifs supplémentaires.

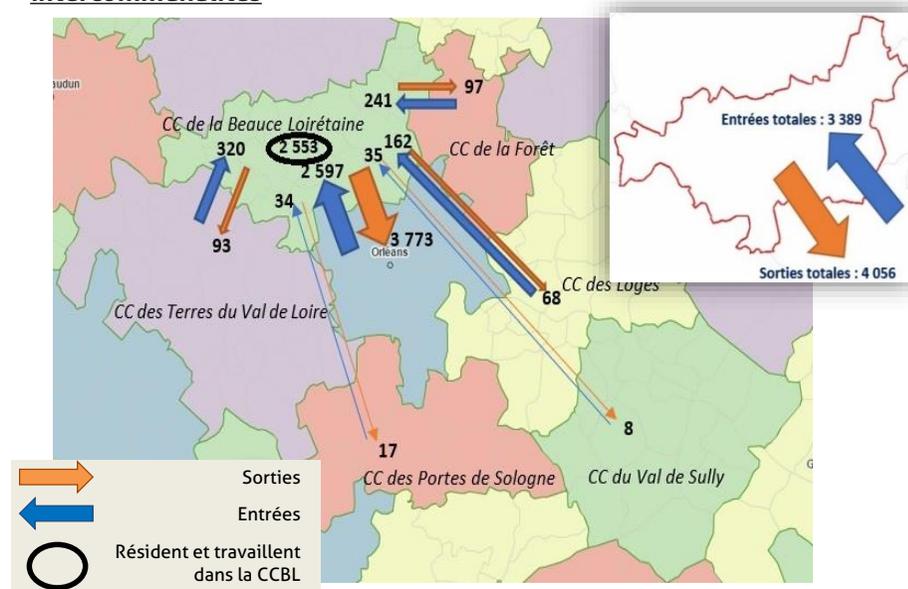
Cependant, près de 2 600 personnes de l'agglomération Orléanaise font le déplacement pour travailler dans une commune de la CCBL. De plus, que ce soit avec la CC de la Forêt, la CC des Loges et la CC des Terres du Val de Loire, le solde des flux d'actifs est positif pour le territoire. En effet, près de 750 actifs en provenance de ces 3 intercommunalités viennent travailler dans la CCBL contre environ 350 sortants. Ces données traduisent une certaine attractivité économique du territoire de Beauce Loirétaine avec des zones pourvoyeuses d'emplois comme l'aéroport de Bricy et les zones d'activités d'Artenay et de Gidy.

Déplacements domicile-travail en 2011



Source : AUAO

Déplacements domicile-travail en 2015 entre la CCBL et les autres intercommunalités



Source : SDE CCBL



Un réseau de transport en commun relativement bien développé, mais avec un niveau de desserte peu élevé

Un territoire intercommunal relativement bien desservi à l'échelle du département...

La desserte ferroviaire à l'échelle du département est principalement organisée autour de deux axes nord-sud et un barreau ouest. L'axe nord-sud passant par Orléans et allant en direction de Paris dessert 3 communes de la CCBL (Artenay ; Chevilly et Cercottes).

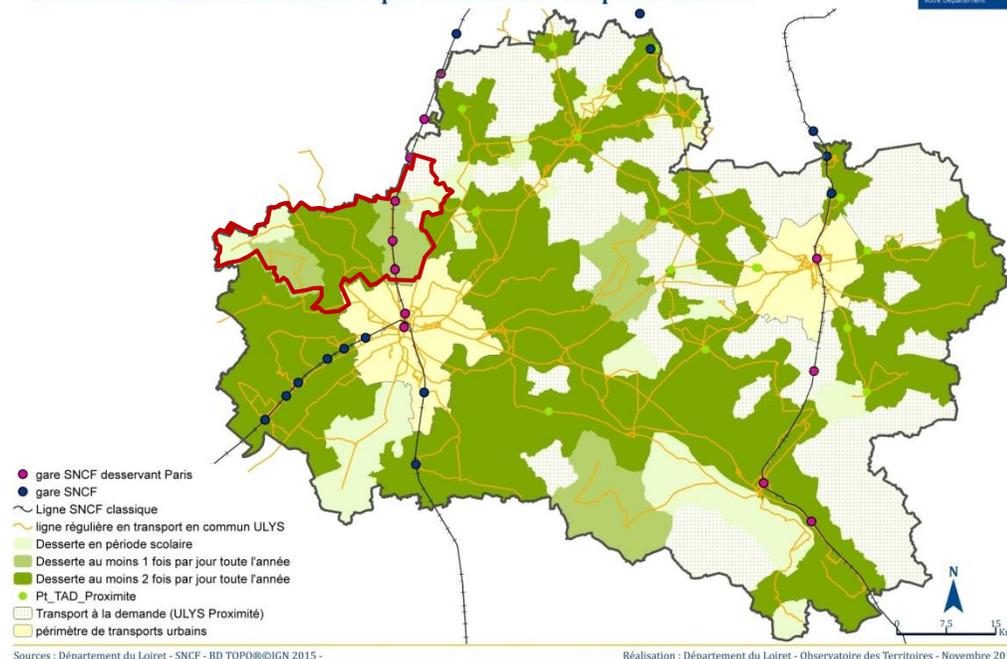
Le maillage des réseaux de bus vient compléter cette offre avec des lignes régulières. Il existe un total de 4 lignes de bus, toutes en provenance d'Orléans et desservant le territoire de la CCBL :

- La ligne 1D traversant la commune de Bucy-Saint-Liphard. La ligne 1C, le barreau nord de la ligne D, permet de desservir quant à elle les communes de Gémigny, Saint-Sigismond, Saint-Péravy-la-Colombe et Tournois
- La ligne 1B reliant les communes de Boulay-les-Barres, Bricy, Coinces, Patay, Villeneuve-sur-Conie, La Chapelle-Onzerain et Villamblain.
- La ligne 1C reliant les communes de Boulay-les-Barres, Gidy, Huêtre, Sougy et Rouvray-Sainte-Croix
- La ligne 21 reliant Cercottes, Chevilly, Artenay et Trinay

...Avec cependant de fortes disparités entre les territoires limitrophes à l'agglomération d'Orléans.

L'indicateur de fréquence permet de constater quels territoires bénéficient d'un réseau de transport efficient. En périphérie de l'agglomération orléanaise, la CC des Terres de Val de Loire, la CC des Portes de Sologne et la CC des Loges ont très majoritairement une moyenne de desserte en transport de 2 fois par jour toute l'année. Concernant la CCBL, la fréquence moyenne de la desserte est moindre. Elle varie entre la période scolaire seule à 2 fois par jour selon les communes.

Desserte des communes du Loiret par le réseau de transports collectifs



Sources : Département du Loiret - SNCF - BD TOPO@©IGN 2015 -

Réalisation : Département du Loiret - Observatoire des Territoires - Novembre 2016

Type de desserte en Transports Collectifs	Nombre de communes	pourcentage de communes	population 2013	Pourcentage de population
Interurbain - Urbain - SNCF	5	1,5	162648	24,4
Interurbain - SNCF	14	4,2	69002	10,4
Interurbain - Urbain	19	5,7	154146	23,2
Interurbain	172	51,5	211806	31,8
Urbain	13	3,9	20663	3,1
TAD -SNCF	2	0,6	3026	0,5
TAD	109	32,6	44296	6,7
Total Loiret	334	100,0	665587	100,0

Source : conseil départemental du Loiret

Un réseau de transport en commun relativement bien développé, mais avec un niveau de desserte peu élevé

Depuis le 01/09/2017, et en complément de son rôle d'organisation des services TER, la Région Centre-Val de Loire est désormais en charge de l'organisation des services interurbains routiers de voyageurs d'intérêt régional sur les six départements du territoire, qu'ils soient réguliers, scolaires ou à la demande. La Beauce Loirétaine est dotée d'un réseau de transports en commun Rémi (Réseau de Mobilité Interurbaine).

La CCBL a la quasi-totalité de sa population concernée par une fréquence de bus d'au moins une fois par jour

En moyenne, 93% de la population loirétaine a accès à une offre REMI sur ligne régulière chaque jour de l'année ou via le transport à la demande (TAD Proximité).

La CCBL a des spécificités en comparaison avec d'autres intercommunalités. Elle dispose d'un maillage de ligne de bus suffisant et qui couvrent la quasi-totalité des espaces habités sans avoir une fréquence de bus importante. En effet, même si l'intercommunalité a une très faible part d'habitants ne disposant de desserte en TC interurbain qu'en période scolaire, 46,4% de sa population n'est desservie qu'une fois par jour toute l'année.

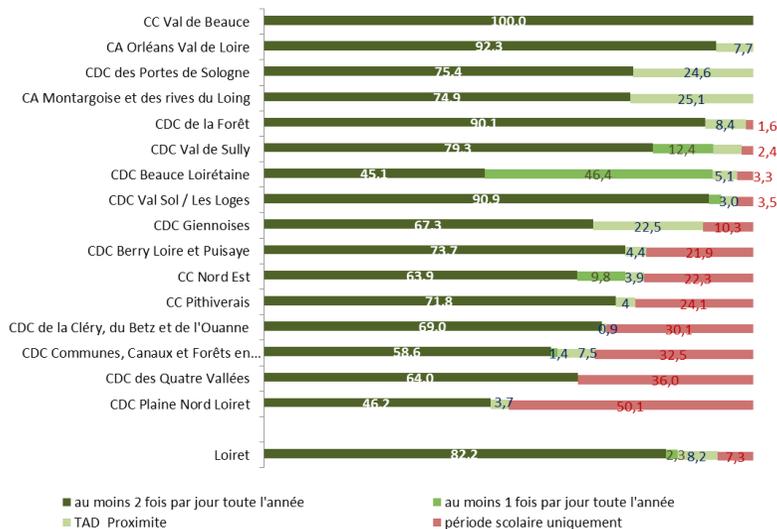
Au sein de la CCBL, la fréquence de bus selon les communes est inégale.

Les communes au centre de l'intercommunalité sont desservies au moins 2 fois par jour toute l'année via les lignes 1A et 1B alors que celles qui sont desservies par les lignes 1C, 1D et 21 ne le sont qu'une fois par jour toute l'année.

Certains espaces peuvent être desservis par le TAD proximité REMI. Ainsi, même sans fréquence quotidienne de transports en commun, les habitants des communes de Ruan, Lion-en-Beauce, Trinay et Bucy-le-Roi peuvent faire appel à ce dispositif.

Enfin, 4 communes de la CCBL ne sont desservies qu'en période scolaire. Il s'agit de Villamblain, La Chapelle-Onzerain et Villeneuve-sur-Conie. Cela ne laisse que peu ou pas d'alternative à l'automobile pour ces habitants.

Part de la population selon la fréquence de desserte en ligne interurbaine régulières Rémi



Source : conseil départemental du Loiret



Les déplacements et transports

Un territoire disposant d'un accès aisé aux gares ferroviaires, qui cependant, enregistrent une fréquentation en baisse depuis 2015

Avec 8 gares desservant Paris-Austerlitz, l'ouest du Loiret dispose d'un accès relativement aisé à la capitale. Près de la moitié de la population loirétaine vit dans une commune située à moins de 10 minutes d'une gare SNCF ou RER desservant Paris en direct (Austerlitz ou Bercy). Seuls 5% des loirétains habitent à plus de 30 minutes d'une gare desservant Paris.

Temps d'accès à une gare desservant Paris (SNCF ou RER)	Nombre de communes	pourcentage de communes	population 2013	Pourcentage de population
Moins de 10 minutes	58	17,4	314634	47,3
de 10 à 20 minutes	133	39,8	182003	27,3
de 20 à 30 minutes	110	32,9	134193	20,2
30 minutes ou plus	33	9,9	34757	5,2
Total général	334	100,0	665587	100,0

La CCBL, un territoire bénéficiant d'un accès relativement aisé à la capitale et à la préfecture du Loiret

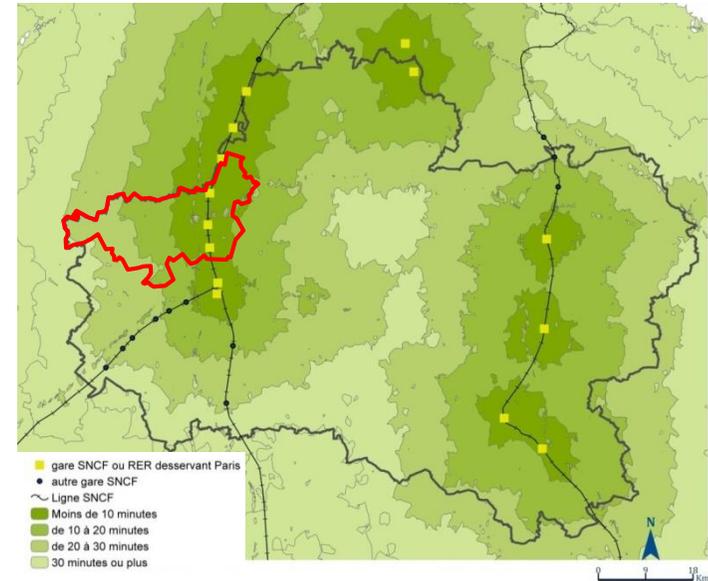
La ligne SNCF reliant Orléans à Paris traverse le territoire de la CCBL et permet de desservir 3 gares : Artenay, Chevilly et Cercottes.

La fréquence est d'environ 8 trains par jour en semaine et de 5 trains par jour le weekend. Il faut compter entre 1h15 et 3h de trajet, selon les trains, pour rejoindre Paris.

Concernant la fréquentation de ces gares, celle-ci est en baisse depuis 2015. En effet, les gares comptabilisaient un total d'environ 130 000 voyageurs en 2015 alors qu'il n'y a plus que 120 000 voyageurs en 2016, soit une perte nette de 10 000 voyageurs. Cela peut s'expliquer par un avantage comparatif entre l'utilisation de la voiture et du train moindre durant l'année 2016 (baisse du prix du pétrole, tarif SNCF etc.).

Les habitants de l'intercommunalité ont un temps d'accès aux gares SNCF réduit comparées à d'autres territoires. Malgré ce temps réduit, les transports ferroviaires ne sont au final que relativement peu utilisés.

Temps d'accès aux gares SNCF ou RER desservant Paris



Source : conseil départemental du Loiret

Fréquentation des gares de la CCBL

Nom de la gare	Voyageurs 2016	Voyageurs 2015
Cercottes	29 250	29 845
Chevilly	32 990	39 612
Artenay	57 533	60 110
TOTAL	119 773	129 567

Source : SNCF

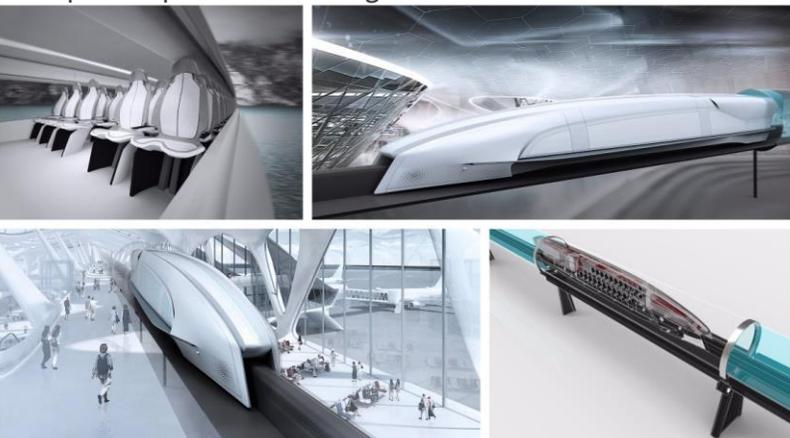
Les déplacements et transports

Vers un « renouveau » de l'aérotrain ?

La société Jacques Vaucanson, une start up spécialisée dans la recherche et développement de systèmes robotiques autonomes pour les industries aéronautiques a décidé de créer une filiale spécialisée dans l'ingénierie des transports afin de développer le projet SpaceTrain.

L'objectif est de réaliser en 24 mois une navette interurbaine, capable d'atteindre théoriquement des vitesses subsoniques (vitesse inférieure à celle du son). La ligne expérimentale de l'Aérotrain, d'une longueur de 18 kilomètres, située entre Saran et Ruan dans le Loiret et désaffectée depuis 40 ans, pourrait accueillir le projet très prochainement.

Le projet mobilise actuellement 12 ingénieurs. L'effectif devrait être porté rapidement à 30 ingénieurs et techniciens.



Source : Space train

L'aérotrain de Jean Bertin



Rail de l'aérotrain à Saran



Source : boitier rouge

Les déplacements et transports

Un réseau de circulation douce d'une échelle exclusivement communale

À une échelle supra communale, la frange ligérienne est pourvue d'une piste cyclable nationale et de nombreuses pistes cyclables locales, notamment au Sud de cette frange. Au Nord, en revanche, les territoires sont dépourvus d'itinéraires cyclables et piétons (chemins de randonnée, pistes, etc.). À l'échelle de l'intercommunalité, il n'existe pas de pistes cyclables structurantes permettant de relier des communes entre elles.

Les voies cyclables

Les voies cyclables existantes sont ponctuelles et exclusivement pour des usages à échelle communale. Elles viennent compléter la trame viaire. Elles permettent de relier soit des quartiers entre eux soit un hameau ou zone d'activités avec le bourg principal.

Le territoire, avec peu de relief, est favorable au développement des pistes cyclables et à l'utilisation du vélo en général.

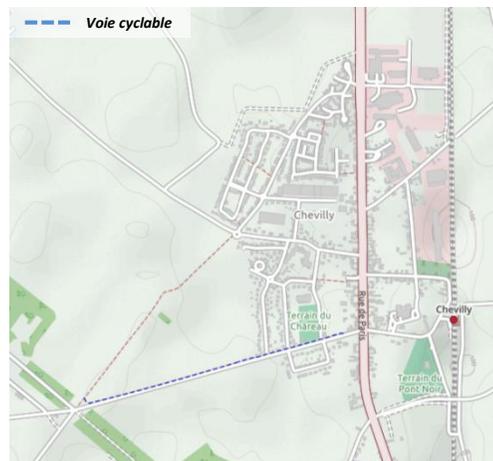
Les pistes (itinéraires piétons et cyclables)

Outre les voies cyclables, plusieurs communes disposent de pistes qui peuvent être des itinéraires empruntés par des piétons voire des cyclistes. Ces pistes permettent une meilleure porosité des quartiers et facilitent leur accès.

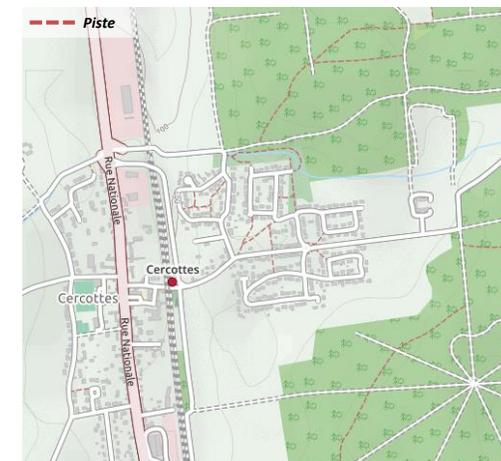
Ces pistes peuvent également prendre la forme de petites voies favorisant des activités récréatives (sentiers de promenade etc.).

Le Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée identifie des itinéraires dans les communes de Cercottes et Bucy-Saint-Liphard.

La voie cyclable de Chevilly



Les itinéraires piétons de Cercottes



Les déplacements et transports

Synthèse des enjeux

Les atouts

- Une étoile autoroutière à 6 branches accessible en moins de 15 minutes de la CCBL
- Une bonne desserte routière grâce à la RD2020 et la RD 955
- Les transports scolaires fonctionnent bien

Les contraintes

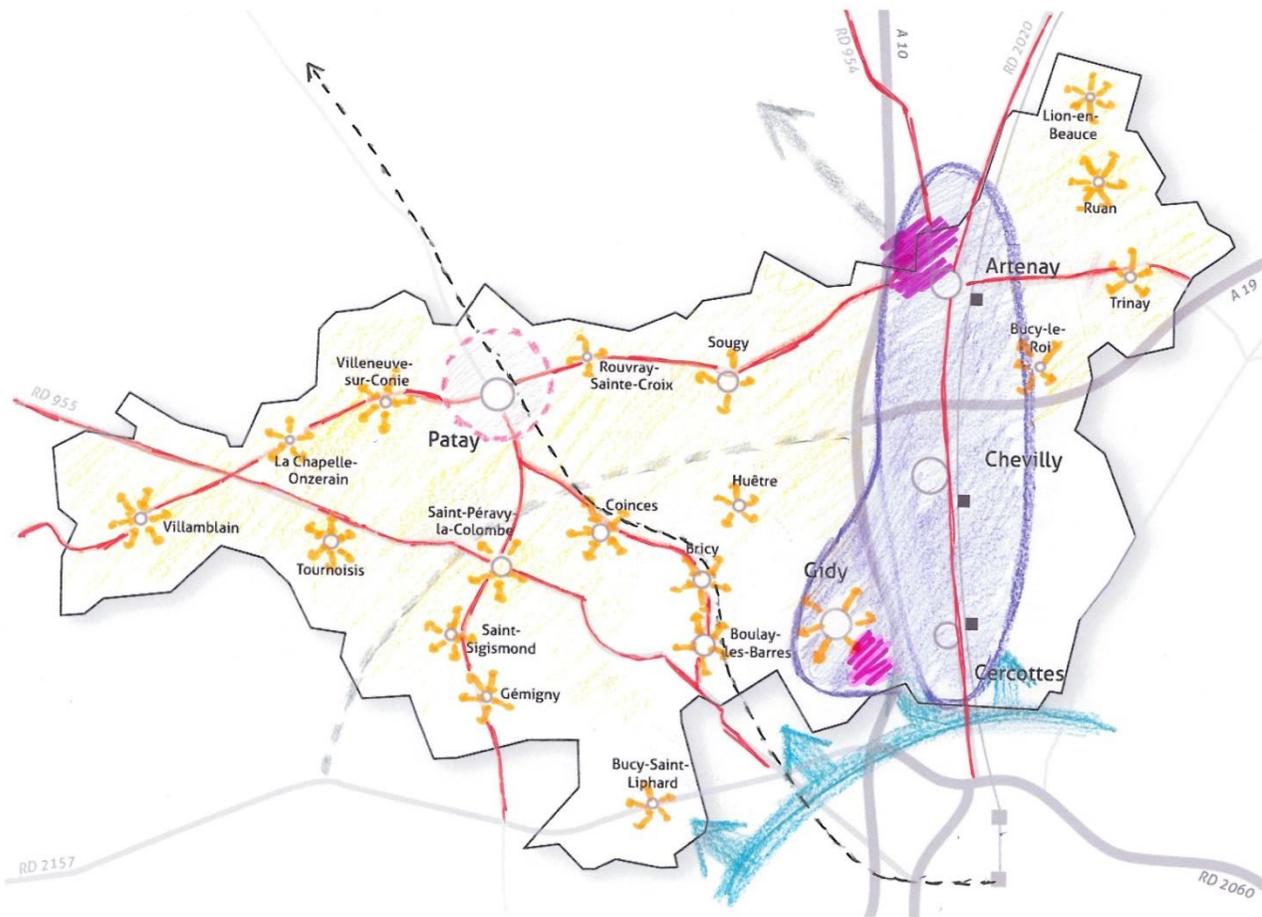
- Augmentation importante du trafic routier, notamment des poids-lourds
- Très peu de transports en car, surtout en termes de fréquence
- La route de Châteaudun (RD 955) est très chargée
- Le réseau de voirie secondaire n'est pas adapté à l'évolution des transports (camions plus gros/lourds, tonnage plus important).

Les enjeux

- **Adapter le réseau routier aux nouvelles contraintes** (allongement des périodes de récolte, augmentation des tonnages, ...)
- Faire que les **transports de l'agglomération orléanaise** puissent déborder sur la CCBL
- Envisager un **nouvel axe de desserte Est/Ouest**
- Développer le **transport collectif** en augmentant les lignes et la **fréquence des bus** notamment en direction des **pôles d'emploi**

Les déplacements et transports

Synthèse des enjeux



Secteur de concentration des activités économiques



Secteur de déclin des activités économiques : quelle orientation économique pour demain ?



Zones d'activités en forte croissance



Augmentation du trafic routier (poids-lourds)



Difficultés de cohabitation entre l'habitat et les activités agricoles



Enjeu de la réouverture aux voyageurs de la ligne ferroviaire



Enjeu du « débordement » des transports en commun de l'agglomération orléanaise



Développement potentiel de nouveaux axes routiers