
VILLE DE LOCHES

SITE PATRIMONIAL REMARQUABLE **PLAN DE SAUVEGARDE ET DE MISE EN VALEUR**

RÉVISION



Pièce 3 : Orientations d'Aménagement et de Programmation

Thématique : «mobilités»

- 30 mars 2023 -

Ville de Loches
Site Patrimonial Remarquable

**Révision du Plan de
Sauvegarde et de Mise en
Valeur**

**Pièce 3 : Orientations
d'Aménagement et de
Programmation**

Thématique : « mobilités »

- 30 mars 2023 -

Mairie de Loches

**Direction Régionale des
Affaires Culturelles Centre - Val
de Loire**

**Unité Départementale de
l'Architecture et du Patrimoine
d'Indre-et-Loire**

PRÉAMBULE

« Le plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV) est un des deux outils de planification dédiés à la préservation et à la mise en valeur des sites patrimoniaux remarquables (SPR).

Un PSMV peut être établi sur tout ou partie d'un site patrimonial remarquable.

Sur le périmètre qu'il couvre, le plan de sauvegarde et de mise en valeur tient lieu de plan local d'urbanisme (PLU).

Il comprend entre autres un règlement, et peut comporter des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) relatives à des immeubles bâtis ou non bâtis ou ensembles d'immeubles, assorties le cas échéant de documents graphiques. »

(Extrait du site outil2amenagement.cerema.fr)

En application des dispositions de l'article R.313-4 du Code de l'Urbanisme, dans un PSMV, « les orientations d'aménagement et de programmation peuvent, par quartier ou par secteur, prévoir les actions et opérations d'aménagement mentionnées au 1° de l'article L.151-7 [du Code de l'Urbanisme] », lesquelles sont les suivantes : « définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain, favoriser la densification et assurer le développement de la commune ».

La présente Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) est thématique et s'applique au périmètre d'application du PSMV dans le Site Patrimonial Remarquable de Loches.

Par définition, les orientations d'aménagement et de programmation « définissent les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces ». Elles constituent un cadre pour la gestion et l'évolution à terme des espaces, sans pour autant arrêter un projet qu'il soit formel ou programmatique.

L'objectif de la présente OAP thématique est de traduire concrètement les ambitions portées dans le PLU de la Ville de Loches approuvé le 13 décembre 2019 (PADD, OAP), s'agissant spécifiquement de la thématique des mobilités, pour la transposer dans le périmètre du SPR, à travers des orientations et objectifs qui concilient protection du patrimoine, adaptation aux modes de vie actuels et évolution générale de la politique d'aménagement de la ville.

La présente OAP thématique s'inscrit ainsi dans continuité de l'OAP thématique du PLU de la Ville de Loches intitulée « **Orientation d'Aménagement et de Programmation thématique pour le développement des modes de déplacements actifs, en particulier cyclables** », complétée par le Schéma Directeur Vélo de la Ville de Loches, approuvé par la délibération du Conseil municipal 2022/11/N° 80 en date du 25 novembre 2022.

Sommaire

I. CONTEXTE LOCAL..... 6

A. LE PLU DE LA VILLE DE LOCHES6

B. LE SCHÉMA DIRECTEUR VÉLO DE LA VILLE DE LOCHES :6

II. LES OBJECTIFS ET ORIENTATIONS RETENUS..... 8

I. CONTEXTE LOCAL

La **Ville de Loches** représente un bassin de vie qui dépasse les seules limites communales, car elle concentre des emplois, des équipements, des services et des commerces, de portées supra-communales. Elle cumule les difficultés d'une ville de 6200 habitants, qui est le pôle de centralité d'un territoire rural de 50 000 habitants, avec une offre de service étoffée.

Fortes de ses caractéristiques patrimoniales et paysagères, la ville souffre de difficultés de circulations, pour accéder à la ville en véhicules automobiles (des améliorations sont en cours pour améliorer la fluidité de la RD 943), en train (travaux nécessaires sur la voie ferrée, qualité de la desserte/fréquence à améliorer...), ou en modes actifs (cycles et piétons) du fait de la topographie et du manque d'infrastructures dédiées.

La ville souhaite développer une offre en mobilité efficace en temps, en dépense énergétique et en rejet de gaz à effet de serre, tant pour les habitants, que les chalands ou les touristes.

A. LE PLU DE LA VILLE DE LOCHES

Dans le cadre du PLU communal approuvé le 13 décembre 2019, une Orientation d'Aménagement et de Programmation thématique pour le développement des modes de déplacements actifs, en particulier cyclables, a été écrite.

Celle-ci décline des actions envisagées à l'échelle du territoire communal, qui, pour certaines, prennent place ou sont au voisinage direct du périmètre du Site Patrimonial Remarquable, et doivent donc être intégrées au projet révisé du PSMV, dans un souci de cohérence entre les deux documents d'urbanisme.

Parmi les objectifs généraux recherchés par la Ville de Loches, l'on peut noter :

- *La réduction de la part modale de la voiture au profit des modes doux;*
- *La promotion des déplacements à vélo en toute sécurité, en améliorant l'offre de déplacement de proximité et en résorbant les ruptures de continuité de parcours;*
- *Le développement d'une offre d'itinérance cyclotouristique qualifiée afin de répondre en particulier aux demandes constantes de l'Office du Tourisme concernant l'offre de circuits banalisés.*

Il faut néanmoins relever que la Ville de Loches souffre d'un manque d'aménagements permettant de sécuriser les déplacements autres qu'automobiles entre les différents pôles générateurs de flux : pôles d'emplois économiques, collèges-lycées et écoles, équipements sportifs et de loisirs, équipements administratifs.

En outre, la topographie marquée au sein de la ville, avec la présence de nombreux coteaux et la présence de venelles étroites anciennes cadrées par des murs ou du bâti, ne facilite pas la création d'espaces dédiés aux modes actifs sur tous les axes.

B. LE SCHÉMA DIRECTEUR VÉLO DE LA VILLE DE LOCHES :

Si certaines actions précitées ont trouvé, depuis l'approbation du PLU 2019, un début de réalisation (phasage nécessaire pour l'étalement des dépenses), la dernière action de cartographie à l'échelle de la ville a été déclinée et actée par la réalisation et l'approbation d'un Schéma Directeur Vélo en Conseil municipal du 25 novembre 2022.

Ce document, qui sera annexé au PLU, rappelle notamment les éléments suivants :

- *La Ville de Loches est réputée pour son cadre patrimonial remarquable en abritant de nombreux édifices classés et qui en font sa richesse et son attractivité touristique. Le revers à cela est une composition urbanistique délicate dans certains quartiers, avec des rues étroites, avec peu de dégagements qui ne favorisent pas les cheminements vélos.*
- *La Ville de Loches est le pôle de centralité du sud Touraine, qui concentre beaucoup de services de proximité (hôpital, finances, lycées, commerces), pour une population de près de 50 000 personnes. En l'absence de transport en commun sur ce territoire rural, la voiture reste donc, de fait, omniprésente en centre-ville. La commune n'a aujourd'hui pas les moyens de mettre en place, par exemple, un système de parkings en périphérie, avec des navettes pour décharger le centre-ville du flux automobile. La proportion importante de personnes âgées dans la population locale amène à introduire un changement des pratiques de déplacement qui devra être progressif.*

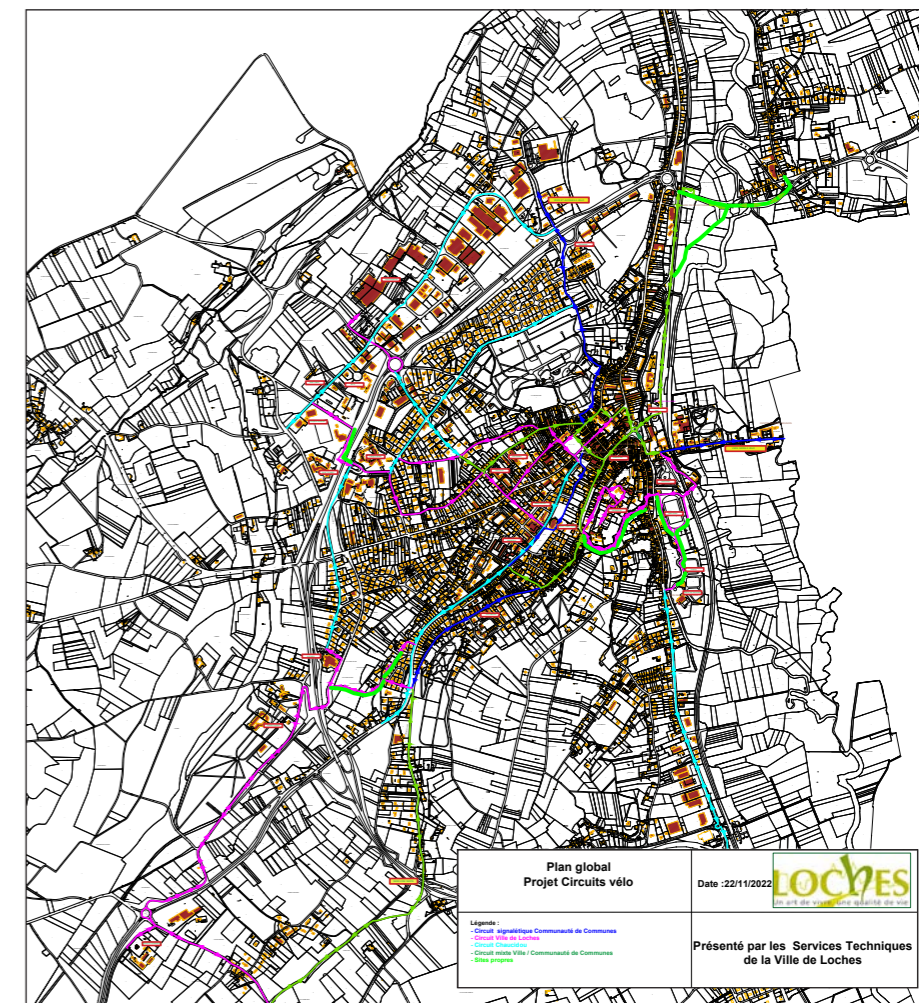


Fig.1 : Extrait du schéma directeur vélo approuvé en CM du 25/11/2022

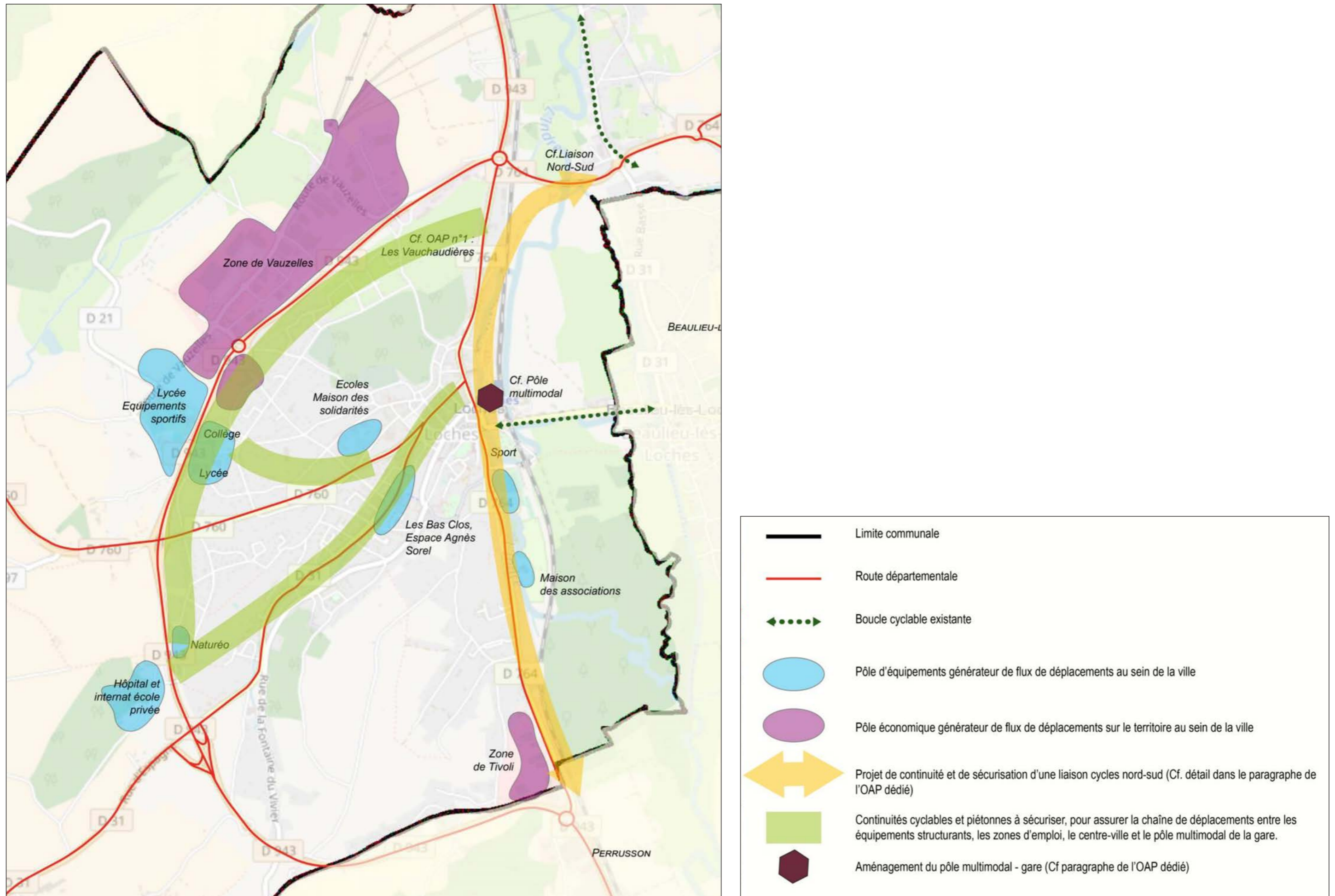


Fig.2 : Extrait cartographie OAP thématique du PLU approuvé le 13.12.2019

II. LES OBJECTIFS ET ORIENTATIONS RETENUS

À l'échelle du territoire communal, la collectivité a donc identifié des objectifs complémentaires aux orientations générales précitées, pour relier les principaux pôles de déplacements, lesquels sont les suivants :

- **La proposition d'un réseau cyclable continu à l'échelle de l'agglomération lochoise : continuité entre les pôles de déplacements (équipements, activités, services), le centre-ville et le pôle de modalité de la gare, en complémentarité de la sécurisation d'une circulation nord-sud et de l'aménagement du pôle gare ;**
- **La promotion des déplacements à vélo et à pied en toute sécurité, en améliorant l'offre de déplacement de proximité et en résorbant les ruptures de continuité de parcours.**

Pour la réalisation des objectifs précités, les actions suivantes ont été identifiées, ayant des interactions avec le SPR :

- **Sécuriser les déplacements au sein du secteur de circulation partagé ;**
- **Sécuriser, voire mettre aux normes la traversée des piétons et vélos sur les carrefours le nécessitant ;**
- **Prévoir des installations de stationnement pour les vélos (arceaux) sur les pôles générateurs de flux ;**
- **Cartographier un aménagement cyclable global, à l'échelle de la ville, annexé au PLU, une fois réalisé.**

Compte tenu du contexte local, parmi tous les types d'aménagements et outils disponibles, **la Ville de Loches choisit de s'appuyer sur ceux qui peuvent être réellement mis en œuvre sur son territoire.**

En effet, au vu des contraintes précitées, certaines solutions existantes sur d'autres territoires ne sont que peu ou pas transférables à Loches, notamment dans l'emprise du SPR, pour des raisons de structure urbaine ou de coût de réalisation, par exemple : couloirs mixtes bus/vélos, piste cyclable sur chaussée.

Néanmoins, dès lors que cela sera possible, les itinéraires sur voie propre seront privilégiés. C'est le cas notamment sur l'ensemble du Boulevard Philippe Auguste, qui longe une partie des remparts de la Cité Royale (en contrebas).

Et au sein de tous les types d'aménagements et outils disponibles nous nous sommes appuyés sur ceux qui pouvaient être réellement mis en œuvre à Loches. Certaines solutions ne sont pas ou peu transférables pour des raisons de structure urbaine ou de coût de réalisation. On peut citer les couloirs mixtes bus/vélos ou les pistes cyclables sur chaussée. Les éléments sur lesquels nous nous appuyerons dès lors que cela sera possible sont :

- **Les zones de rencontre** sont des zones de circulation partagée et ouvertes à tous les usagers de la route, mais dont la priorité est dévolue aux piétons. En conséquence, la vitesse maximum de circulation est limitée à 20 km/h. Le vélo peut y circuler à double-sens, sans gêner la circulation des piétons.



- **Les zones 30** sont également des zones de circulation partagée et ouvertes à tous les usagers de la route mais soumises au régime général de la priorité. La vitesse de circulation est limitée à 30 km/h et le double-sens cyclable est autorisé. Ces aménagements partagés doivent absolument être accompagnés de dispositifs permettant de faire respecter les vitesses limites autorisées. La qualité d'aménagement de ces zones concourt également au respect de la réglementation.



- **Le double-sens cyclable** est un aménagement qui permet la circulation à contresens des vélos dans des rues à sens unique. Cet aménagement, adapté aux rues à faible trafic et dont la vitesse de circulation est limitée, permet de rendre les itinéraires vélos plus directs. Il demande une signalétique particulière, verticale et horizontale, pour signifier aux véhicules qu'un vélo est susceptible de circuler à contresens.



- Sur les voies qui disposent des largeurs suffisantes, création de **chaussées à voie centrale banalisée (CVCB)** également appelées chaudiou. Ils se caractérisent par la disparition de la bande axiale et par la création de deux bandes latérales (avec un marquage intérieur de chevrons) franchissables par les véhicules à moteur

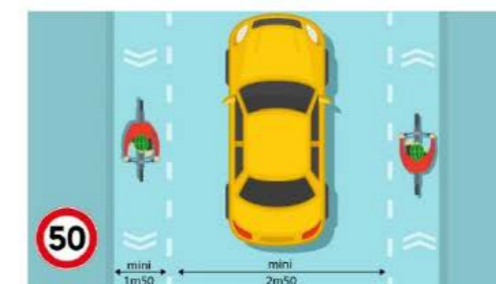


Fig.3 : Exemples d'aménagements pouvant être mis en œuvre sur le territoire de Loches (Extrait du schéma directeur vélo approuvé en CM du 25/11/2022)

Les éléments d'aménagements qui seront ainsi privilégiés pour être mis en œuvre sur le territoire communal, et notamment dans le périmètre du SPR lorsque cela sera possible, pourront donc être les suivants :

- **L'extension des zones 30** : cela pourrait concerner la rue Pasquier-Bourray (entre la rue Gonzague Saint-Bris et la rue Bourdillet), dont une partie est située en SPR, et s'accompagner si nécessaire et dans la mesure du possible, d'aménagements routiers spécifiques pour inciter les automobilistes au respect des vitesses.
- **La mise en place de Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB ou Chaucidou)** pourrait concerner la partie de l'avenue des Bas-Clos comprise dans le SPR.
- **Une signalétique directionnelle adaptée** pourra également être mise en place, avec un jalonnement pour les déplacements de proximité, qui s'appuiera, dès que cela est possible, sur la signalétique directionnelle cyclotouristique et la signalétique routière déjà en place. Dans l'emprise du SPR, cela concernera la signalisation de l'accès à la Cité Royale (2 circuits mis en œuvre depuis le pôle multimodal de la gare et depuis le camping) :



Fig.4 : Extrait du schéma directeur vélo approuvé en CM du 25/11/2022



Fig.5 : Extrait du schéma directeur vélo approuvé en CM du 25/11/2022, appliqué au SPR

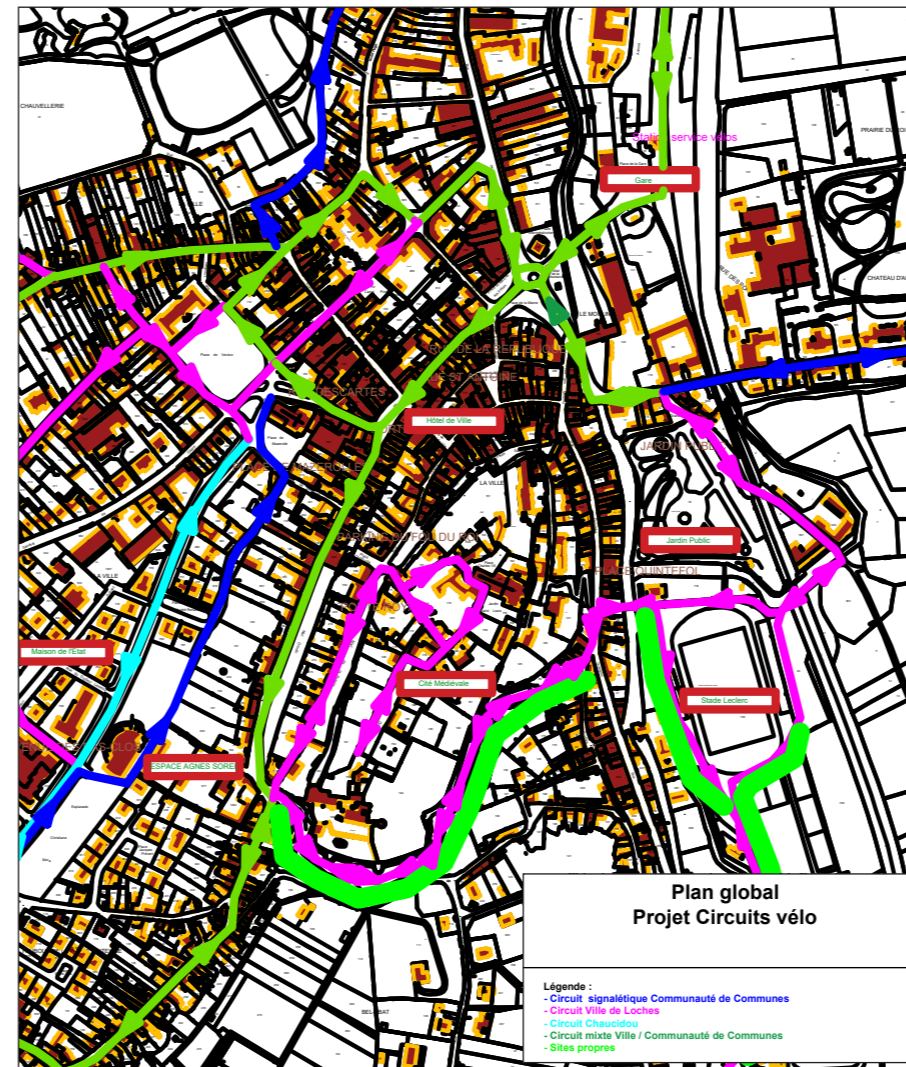


Fig.6 : Extraits du schéma directeur vélo approuvé en CM du 25/11/2022, appliqué au SPR

Nomenclature	
DV21b	Centre-ville Cité-Royale
Positionnement	
A l'intersection de la rue de la République et de la rue des Jeux sur bi-mât existant.	
Coordonnées GPS : 47.129181, 0.998440	
Visuel	
Nomenclature	
DV21b	Camping
Positionnement	
Entrée de la place Christophe sur bi mât existant	
Coordonnées GPS : 47.126986, 8.773419	
Visuel	

- **Les services liés au stationnement vélos** : 49 des 69 stationnements existants dans le centre-ville sont situés en SPR. Certains sont idéalement placés et donc très utilisés, d'autres peu identifiables, car mal placés, donc à supprimer ou à modifier. Le développement souhaité de la pratique du vélo engendrera mécaniquement de nouveaux besoins en termes de stationnement, auxquels il faudra répondre par l'installation de nouveaux dispositifs (10 sites concernés en SPR pour une trentaine d'arceaux vélos à créer).

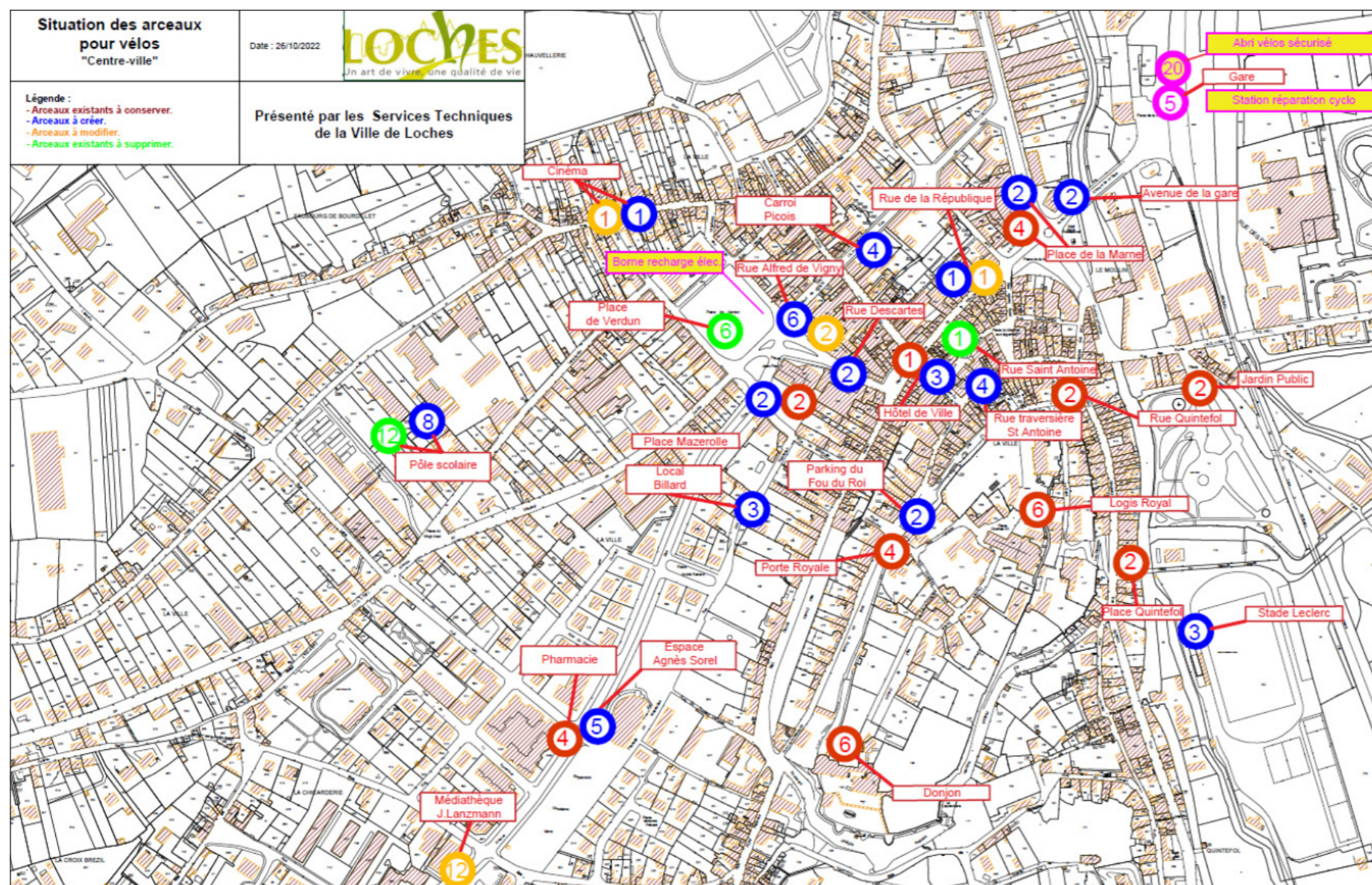


Fig.7 : Extrait du schéma directeur vélo approuvé en CM du 25/11/2022

Dans un souci d'harmonisation du mobilier urbain, le choix des équipements nouveaux ou à remplacer se portera sur le modèle suivant, déjà très présent en ville :

- **Un travail de pédagogie** pour la prise de conscience de la nécessité de partage de la route et de la cohabitation nécessaire de tous les modes de déplacements.

NANTES APPUI VÉLOS

CONSTRUCTION
Appui vélo constitué d'une âme métallique en tube d'acier Ø 60 mm, et d'un appui horizontal en rond d'acier massif Ø 25 mm. Longueur 64 cm. Hauteur de pose hors sol 90 cm.

FINITION
Grenailage SA3. Métallisation des zones sensibles. Primaire époxy au zinc cuit au four et thermolaquage polyester teinte NOIR SABLE en standard. Tons foncés au choix du nuancier RAL sans supplément de prix.

MISE EN ŒUVRE
Scellement d'environ 200 mm dans le sol.




Fig.8 : Extrait du schéma directeur vélo approuvé en CM du 25/11/2022, appliqué au SPR



Fig.9 : Aire de stationnement, place de Verdun (src. extrait du règlement écrit du PSMV de Loches - Pièce 2.1)

De manière générale, dans un souci de conciliation entre la préservation de l'écrin patrimonial, faisant la caractéristique majeure du SPR de Loches et l'adaptation aux modes de vie actuels et des pratiques de déplacements existantes et à promouvoir, toute intervention sur l'espace public situé en SPR doit être compatible avec les objectifs suivants :

• **Composition des espaces publics en intégrant et favorisant les mobilités douces :**

- tenir compte de la hiérarchie des voies pour diriger le flux routier vers les voies qui en offrent la capacité,
- mettre en œuvre des aménagements qualitatifs, en privilégiant le vocabulaire paysager et non routier et en se tournant vers des matériaux durables,
- en offrant de larges espaces piétons,
- en réduisant les largeurs de voies dans le tissu urbain sur le principe d'une « chaussée partagée »,
- en garantissant un confort d'usages pour les piétons et les vélos.

• **Maîtrise de l'impact visuel des stationnements :**

- en évitant le stationnement des deux côtés dans les voies présentant un profil réduit,
- en assurant une qualité de traitement des sols, de la signalétique et du marquage des places,
- en complétant autant que possible les espaces de stationnement avec des plantations,
- en prêtant attention à la composition paysagère et aux vues patrimoniales pour le positionnement de tout stationnement.

• **Développement des usages et des pratiques de l'espace public :**

- en développant des ambiances favorables à la promenade : plantations, revêtements de sols, signalétique patrimoniale, mise en valeur des éléments paysagers patrimoniaux,
- en garantissant une accessibilité maximale,
- en installant un mobilier à destination des piétons (bancs notamment) et des vélos (appuis vélos), sous réserve du respect de leur intégration dans le paysage patrimonial.



Fig.11 : Simplicité des matériaux et revêtements, mobiliers (bornes bois, banquettes sur muret) limités à leurs usages, place de la voiture cadrée, végétation permettant l'infiltration des eaux pluviales : une conception globale. Place de la mairie, Le Louroux (37) (src. extrait du règlement écrit du PSMV de Loches - Pièce 2.1)



Fig.10 : Exemple de cheminement alliant perméabilité des sols intéressante et accessibilité pour tous (src. extrait du règlement écrit du PSMV de Loches - Pièce 2.1)

Site Patrimonial Remarquable
Révision du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur
2018 - 2023

Mairie de Loches

Direction Régionale des Affaires Culturelles Centre - Val de Loire
Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine d'Indre-et-Loire

