

SOMMAIRE

1_PREAMBULE.....	2
1.1_LE PORTEUR DE PROJET	2
1.2_LA SITUATION GEOGRAPHIQUE	2
1.3_HISTORIQUE	4
1.4_PERIMETRE PROJET	5
 2_PRESENTATION DU SITE ACTUEL ET DE SES ABORDS.....	6
2.1_LE SITE	6
2.2_L'ETAT ACTUEL.....	7
2.3_LE FONCIER.....	7
2.4_LES ASPECTS REGLEMENTAIRES	7
2.5_LES ACCES AU SITE	8
 3_PRESENTATION DU PROJET DE P.A.	9
3.1_LES ELEMENTS STRUCTURANTS DU PROJET DE P.A.	10
3.2_LE PLAN DE COMPOSITION	11
3.3_TABLEAU RECAPITULATIF DES SURFACES	12
3.4_LES MATERIAUX DES VOIES ET ESPACES PUBLICS DU P.A.....	12
3.5_LE TRAITEMENT DES VOIES ET ESPACES PUBLICS	13

1_PREAMBULE

1.1_LE PORTEUR DE PROJET

La commune de INGRANDES SUR LOIRE est à l'initiative des études d'aménagements des abords du pôle gare et de développement des liaisons douces. Le marché de Maîtrise d'œuvre a été attribué en Décembre 2013 à l'équipe constituée du bureau d'études Paysages de l'Ouest pour la partie Architecture Urbanisme et Paysage et mandataire, ainsi que du bureau d'études GC Infra pour la partie VRD et études Infrastructures.

A l'instar de nombreuses communes, INGRANDES SUR LOIRE et LE FRESNE SUR LOIRE, communes voisines et géographiquement très proches, ont souhaité se regrouper au sein du commune nouvelle nommée : INGRANDES-LE FRESNE SUR LOIRE. La création de la commune nouvelle a eu lieu dès le 1^{er} janvier 2016.

La commune a intégré la COMPA au premier janvier 2017.

Une convention de mandat de co-maîtrise d'ouvrage a été passée entre la commune INGRANDES-LE FRESNE SUR LOIRE et la COMPA, Communauté de Communes du Pays d'Ancenis pour la réalisation des aménagements, tout particulièrement pour les aménagements faisant l'objet de ce présent Permis d'Aménager.

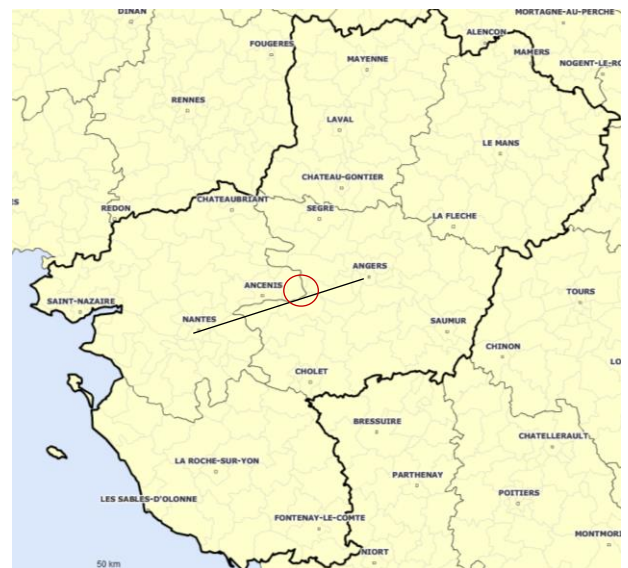
1.2_ LA SITUATION GEOGRAPHIQUE

SITUATION DE LA COMMUNE

Sur l'axe Angers-Nantes, la commune nouvelle Ingrandes_Le Fresne sur Loire est située à l'Ouest du département de Maine et Loire, sur la rive Nord de la Loire.

C'est une commune angevine.

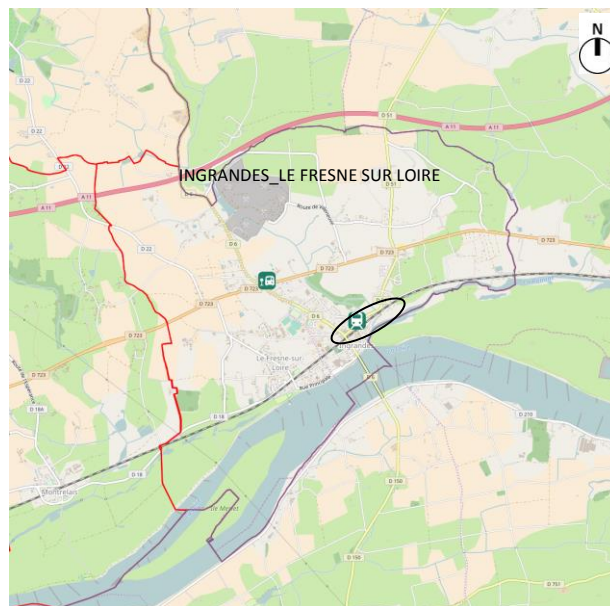
Elle se trouve à près de 20 km d'Ancenis, 30 km d'Angers et 65 km de Nantes



GRANDS AXES ROUTIERS FERRES BUS

- ✓ l'autoroute A11 située au Nord de la commune
- ✓ la RD723 (ancienne RN 23) qui traverse la commune d'Ouest en Est
- ✓ la ligne TER et sa gare régionale
- ✓ la ligne Anjou Bus : Ligne 24 Saint-Florent-Le-Vieil / Angers
- ✓ les points d'arrêt de la ligne régulière de cars scolaires
- ✓ les aires de covoiturage

La commune s'est attachée à développer un schéma harmonieux de liaisons douces maillant l'ensemble de l'agglomération d'Est en Ouest, du Nord au Sud, en cohérence avec les déplacements automobiles et les transports collectifs (gare SNCF, car, ...). Ce maillage s'est attaché à relier les secteurs de commerces, d'activités et d'habitats (nouveau quartier de la Jubarderie au Nord-Est).



1.3_HISTORIQUE

Afin de préserver et valoriser le cadre de vie et rendre cohérentes les règles de circulation et de signalétique dans le cœur de commune, des études et travaux ont été initiés depuis plusieurs années au sein de la commune.

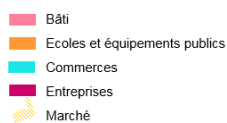
En effet des études de traversées d'agglomération (Avenue de la Riottière) et l'aménagement de la rue du Pont ont été effectués, menant à une requalification des voies, à un apaisement de la circulation automobile. La commune a également mené courant 2009, les études pour la réalisation d'un nouveau secteur d'habitat au Nord-Est de son territoire. Ainsi le secteur de La Jubarderie offre une nouvelle opportunité de développement urbain permettant de répondre aux besoins en logements à court et moyen terme pour la commune de Ingrandes_Le Fresne sur Loire.

Les aménagements projetés autour du pôle gare recentrent la commune autour d'un projet qui lui tient à cœur : la poursuite de la dynamisation de son centre dans le cadre **des aménagements des abords du pôle gare et développement des liaisons piétonnes.**

Afin de répondre à un trafic TER important pour les trajets journaliers domicile-travail, l'aménagement du pôle gare comprend l'organisation d'un stationnement repensé, la mise en place de continuités douces PMR et la mise en valeur de l'ancienne halle requalifiée pour accueillir une bibliothèque ainsi qu'un espace dédié aux usagers du TER. Les liaisons douces permettront de lier les quartiers d'habitat situés au Nord Est.

Ainsi les aménagements apporteront un confort aux usagers et permettront à la commune d'étendre ses services à l'Est de son centre ville. La coupure entre l'Avenue de la Riottière et la route de Tournebride sera atténuée par la requalification des abords du pôle gare :

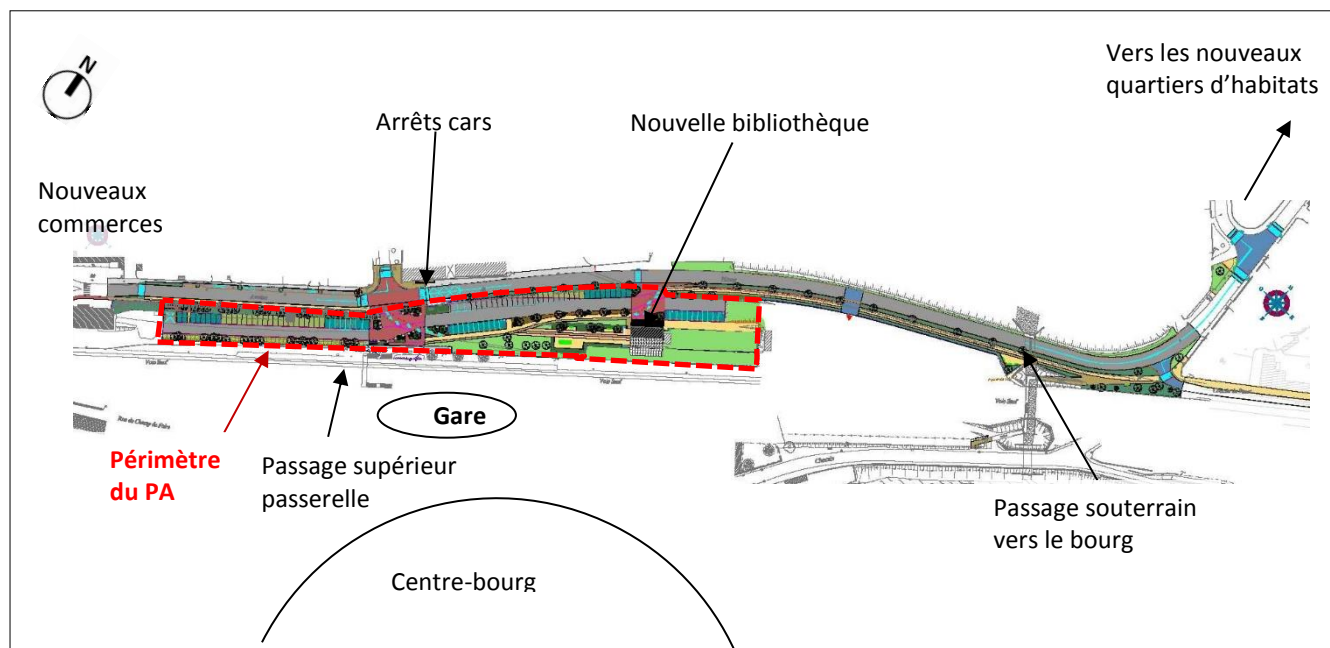
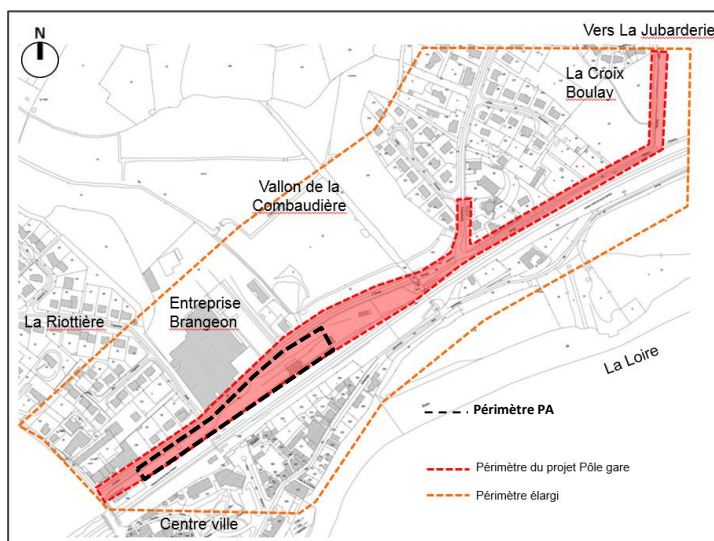
- ✓ Déplacement progressif du centre actif de la commune des bords de Loire vers le carrefour de l'Avenue de l'Etang et l'Avenue de la Riottière
- ✓ Les aménagements aux abords du carrefour témoignent de cette dynamique



1.4_PERIMETRE PROJET

Le projet d'aménagement des abords du pôle gare a fait l'objet **d'une étude élargie** afin d'intégrer et prendre en compte les différentes caractéristiques déplacements liées au site.

Le périmètre du Permis d'Aménager s'inscrit dans le projet pôle gare et comprend un périmètre restreint portant essentiellement sur le secteur de stationnements et aménagements paysagers qui lui sont liés (tracé noir). Le nombre d'aires de stationnement étant supérieur à 50 places explique la réalisation d'un projet de Permis d'Aménager.



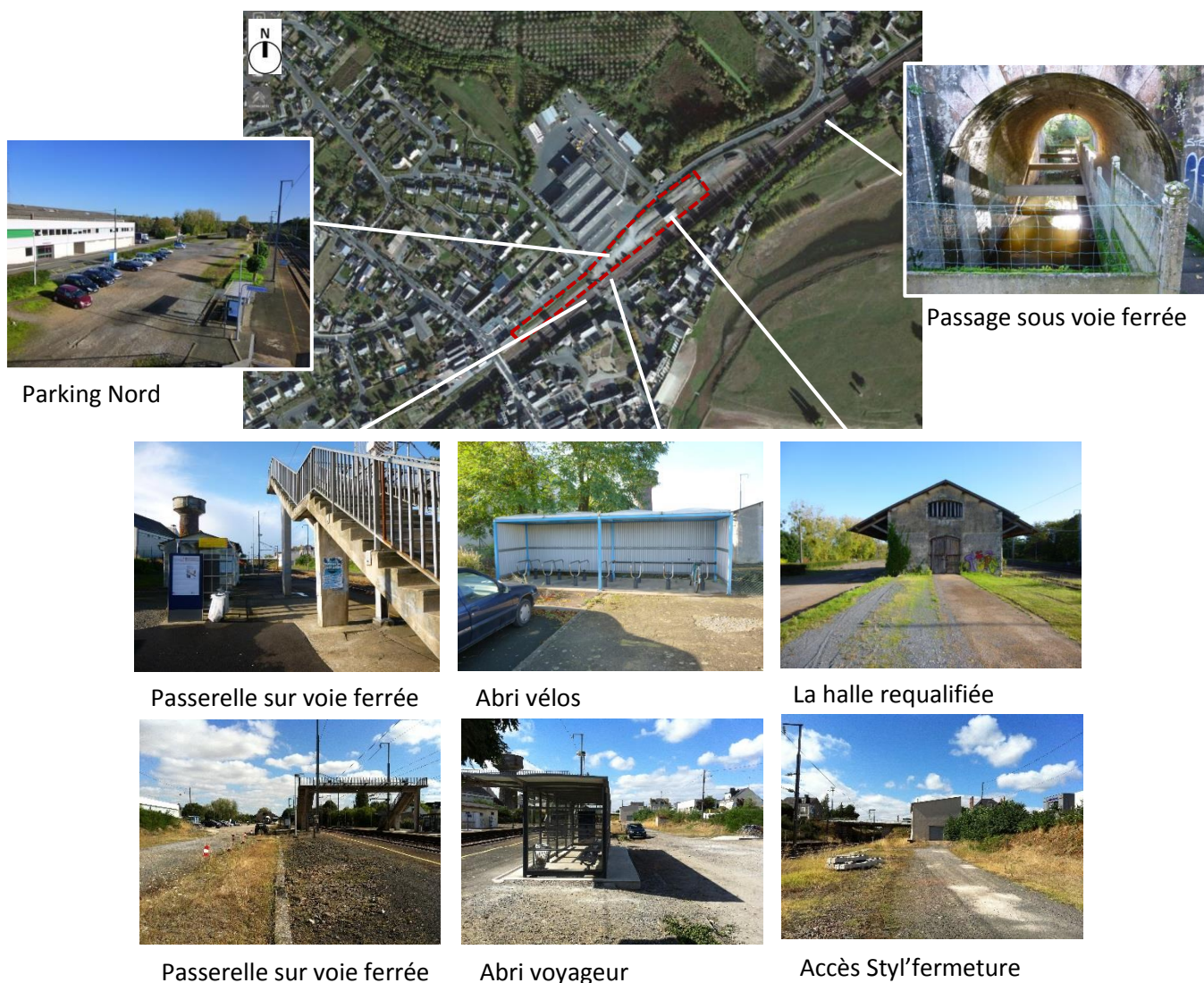
2_PRESENTATION DU SITE ACTUEL ET DE SES ABORDS

2.1_LE SITE

L'emprise du Permis d'Aménager concerne le terrain du pôle gare situé au Nord. Aujourd'hui il accueille un bâtiment abandonné (la Halle) implanté sur un terrain en friche. Une partie de ce terrain est occupée par les voitures des usagers du train, l'autre partie est inoccupée et délaissée. Il s'agit d'un espace très minéral (revêtement enrobé ou gravillonné) et ne contenant aucune qualité paysagère spécifique.

Une passerelle permet de traverser les voies de chemins de fer, en passant au-dessus de la voie ferrée et d'atteindre le secteur gare au Sud. Un peu plus loin, un autre passage est prévu dans les aménagements globaux, depuis le Chemin du Ponet vers le Sud de la voie ferrée.

Enfin, le secteur Nord de la gare, possède un abri voyageur et un abri à vélos positionnés à proximité du quai.



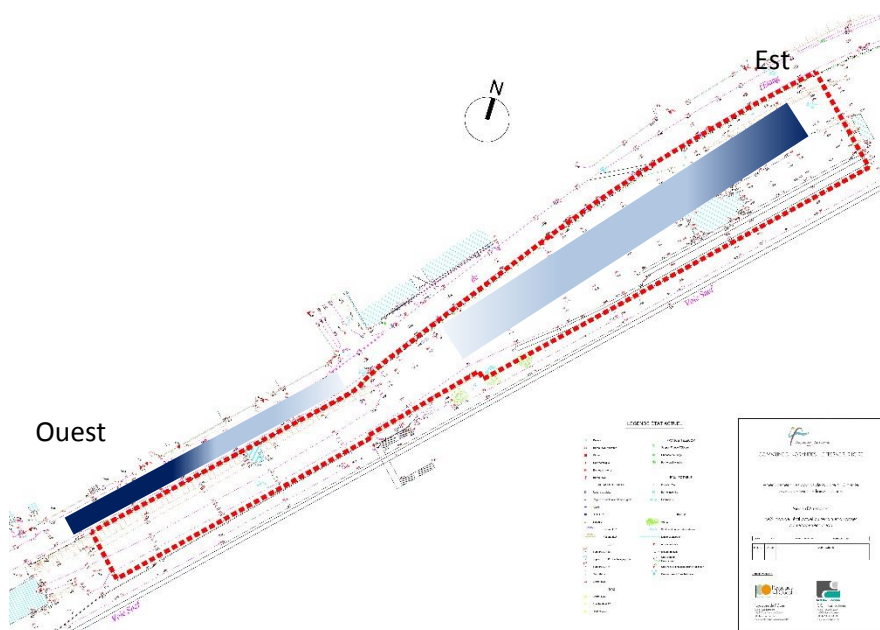
2.2_L'ETAT ACTUEL

L'emprise du projet, objet du présent Permis d'Aménager, est dotée en partie Ouest d'une déclivité de 3 à 4m environ pour la partie la plus élevée, l'Avenue de l'Etang, à l'extrême Ouest, est en surplomb de la voie et descend progressivement jusqu'à la rue Claudius Petit.

Dans la partie Est, l'intérieur du site est lui-même en léger surplomb par rapport à l'Avenue de l'Etang.

Les aménagements respecteront le relief du site.

Cette ancienne friche est dotée de revêtement essentiellement minéraux.



2.3_LE FONCIER

L'emprise du projet objet du présent Permis d'Aménager appartient à la commune :

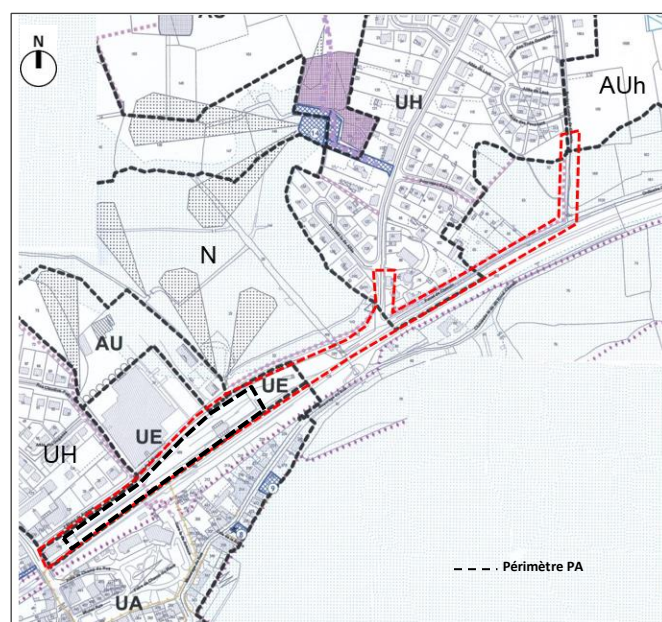
- ✓ n° 468 et n° 528 de parcelles cadastrales

2.4_LES ASPECTS REGLEMENTAIRES

L'emprise du périmètre d'étude globale (en rouge) concerne différents secteurs du PLU :

- ✓ Extrémité Est : Zone UH : extensions urbaines récentes, à vocation mixte (habitat pavillonnaire, services et commerce, activités artisanales).
- ✓ Secteur gare et Brangeon : Zone UE : aux équipements d'intérêt public (pôle sportif, éducatifs, culturels, services à la personne).
- ✓ Secteur central: Zone N : Zone naturelle

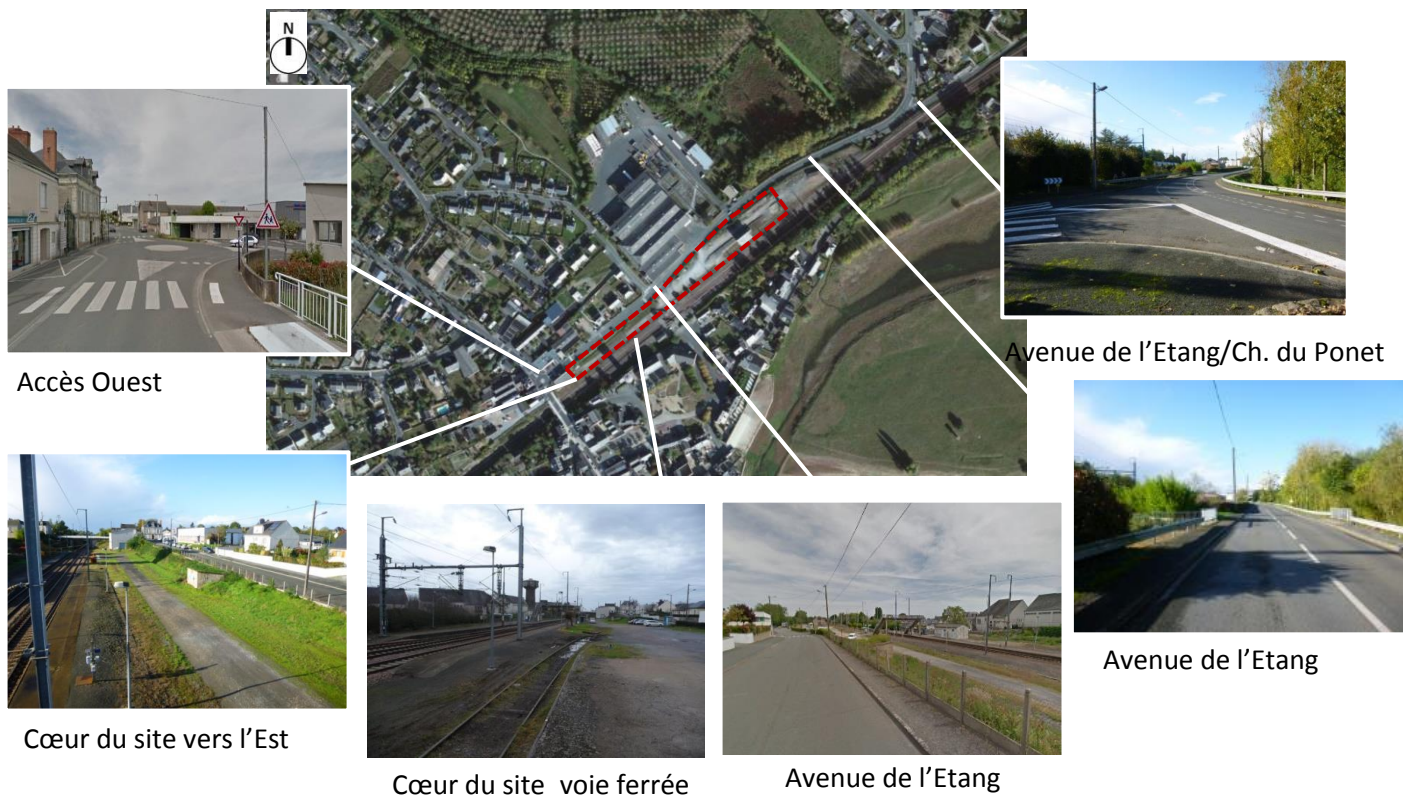
L'emprise du Permis d'Aménager (en noir) est concernée par le zonage UE.



2.5_LES ACCES AU SITE

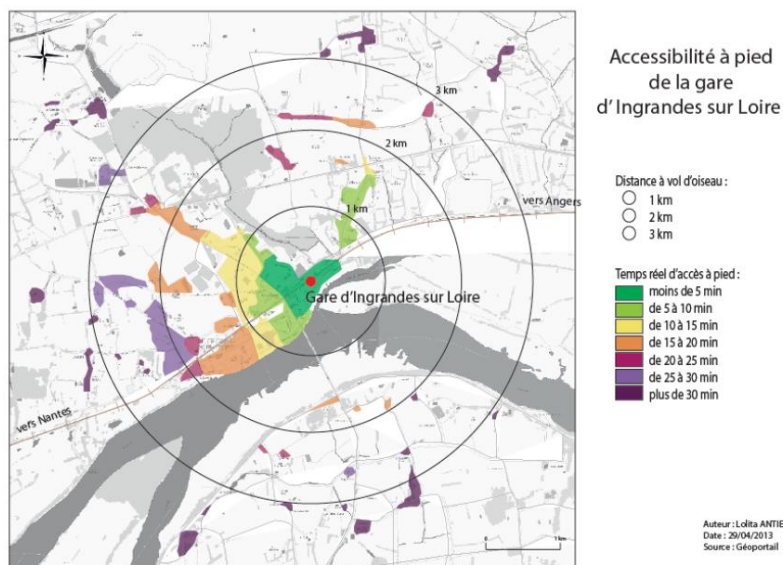
Le pôle gare est accessible pour les véhicules motorisés :

- ✓ au Nord-Ouest, par l'Avenue de la Riottière (RD6_accès Ouest) rue principale de la commune qui relie la RD723 au pont de la Loire.
- ✓ au Nord-Est par l'Avenue de l'Etang (RD51), prolongement de la route de Tournebride.
- ✓ La rue Claudius Petit débouche également sur l'Avenue de l'Etang en longeant les établissements Brangeon et traverse un secteur résidentiel.



Le pôle gare est accessible pour les piétons :

- ✓ Le long de l'Avenue de l'Etang
- ✓ Par la passerelle Ouest, traversant la voie ferrée par le dessus,
- ✓ Par la passerelle Est, passant sous la voie ferrée à l'Est.



3_PRESENTATION DU PROJET DE P.A.

Un pôle gare signifie un pôle de déplacements. Il s'agit des déplacements des habitants de la commune, mais aussi des usagers des communes environnantes qui se rassemblent en ce lieu pour utiliser le train et en plus les lignes d'autocars. Pour répondre à cet usage, il est nécessaire de proposer une offre de stationnement suffisante et facilement accessible. En outre, ce lieu permet de répondre complémentirement aux stationnements des usagers des commerces adjacents, des salariés d'entreprises, sises Avenue de l'Etang, des usagers de la bibliothèque...

Le projet d'aménagement répond également aux besoins de sécurisation des voies aux abords du pôle gare ; ceux-ci participent à la requalification du site au même titre que la réhabilitation et le réinvestissement de la halle de la gare (projet en cours de MOE).

LA REALISATION DE CE PROJET GLOBAL REPOND A PLUSIEURS ENJEUX :

-L'amélioration de la voirie accédant à la gare :

- ✓ La requalification et la sécurisation de l'avenue de l'Etang
- ✓ L'amélioration de la visibilité à la sortie du parking dans l'avenue de l'Etang par la réalisation d'un plateau surélevé
- ✓ Le repositionnement des arrêts bus scolaires (au niveau de l'entreprise Brangeon)
- ✓ La création d'une continuité piétonne PMR le long de l'Avenue de l'Etang et au cœur du site pôle gare. Ce cheminement piéton sera relié à terme au Chemin du Ponet, en direction des secteurs d'habitats situés au Nord
- ✓ La rénovation d'une passerelle (sous voie ferrée_au niveau du Chemin du Ponet) pour rejoindre le secteur Sud Gare et le cœur de la commune par la rue du Mesurage

-L'amélioration des dispositifs actuels liés à la gare :

- ✓ La création d'un parc de 92 stationnements (usagers du train, de la bibliothèque, etc) dont : 8 stationnements PMR distribués sur le site pour répondre aux besoins des personnes à mobilité réduites et 4 emplacements pour les véhicules électriques nécessitant l'emplacement de 2 bornes, à terme.
- ✓ La mise en place de bornes électriques (recharge pour véhicules électriques)
- ✓ Le positionnement d'abris à vélos
- ✓ L'installation d'une clôture entre le foncier communal et la SNCF, et d'un portillon permettant de rejoindre la passerelle aérienne, vers le cœur de la commune
- ✓ La conservation d'un accès à l'Ouest pour l'entreprise concernée
- ✓ Le paysagement du site

-La mise en place de nouveaux équipements :

- ✓ L'installation dans la halle d'une bibliothèque,
- ✓ D'un hall intérieur, comprenant un espace attente abrité pour les usagers de la gare et des sanitaires.

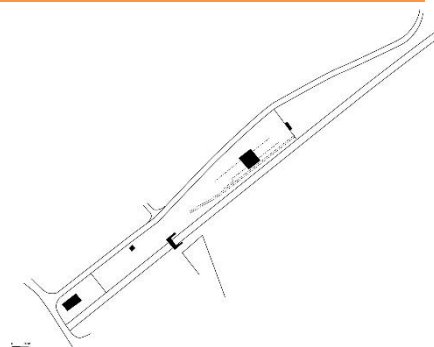
LE DEPOT DE PERMIS D'AMENAGER se justifie par la présence de plus de cinquante unités aires de stationnement ouvertes au public accompagnées d'un traitement paysager de qualité.

En effet il y a création d'un parc de 92 stationnements (usagers du train, de la bibliothèque, etc.) dont 8 stationnements PMR distribués sur le site pour répondre aux besoins des personnes à mobilité réduites et 4 emplacements pour les véhicules électriques, à terme.

3.1_LES ELEMENTS STRUCTURANTS DU PROJET DE P.A.

LE SITE

- ✓ Un terrain linéaire, étroit, enfermé entre un talus, l'Avenue de l'Étang bordée d'entreprises et la voie ferrée,
- ✓ Une vue plongeante depuis le pont, la passerelle et l'avenue de l'étang entraînant un impact visuel et qualitatif.



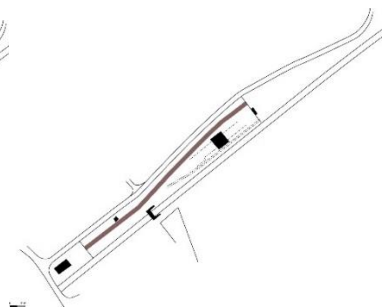
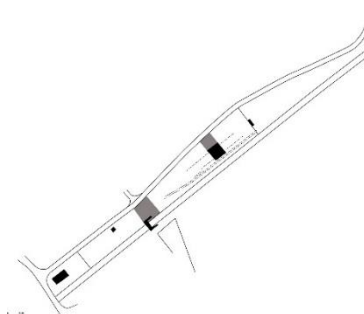
UN AMENAGEMENT DE QUALITE

- ✓ Révéler les traces du passé : éléments existants (anciens rails, friche ferroviaire, halle à intégrer au projet)
- ✓ Utiliser les traces comme lignes fondatrices du projet
- ✓ Conserver les matériaux



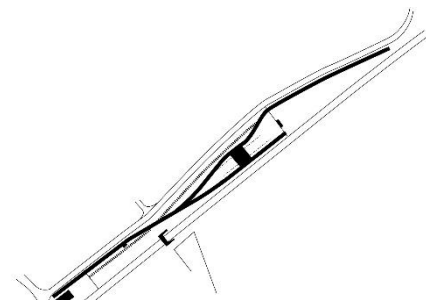
UNE VOIRIE ET STATIONNEMENTS ATTENANTS

- ✓ Desservir les secteurs de stationnement
- ✓ Maintenir l'accès PL à l'entreprise (Ouest)
- ✓ Introduire 2 polarités : 2 plateaux lisibles pour traiter la différenciation des flux



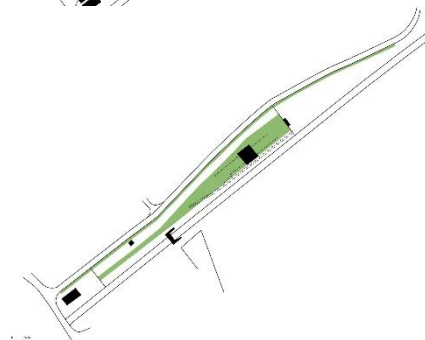
DES CONTINUITES ASSUREES ET PROLONGEES

- ✓ Décliner les flux en fonction des usagers (voyageurs, piétons, cyclistes, promeneurs...)
- ✓ Intégrer la continuité piétons/cycles reliant le centre ville au quartier de Tournebride
- ✓ Gérer les flux piétons liés au stationnement (dissociation des continuités piétonnes des trajets véhicules)



INTRODUCTION DU VEGETAL

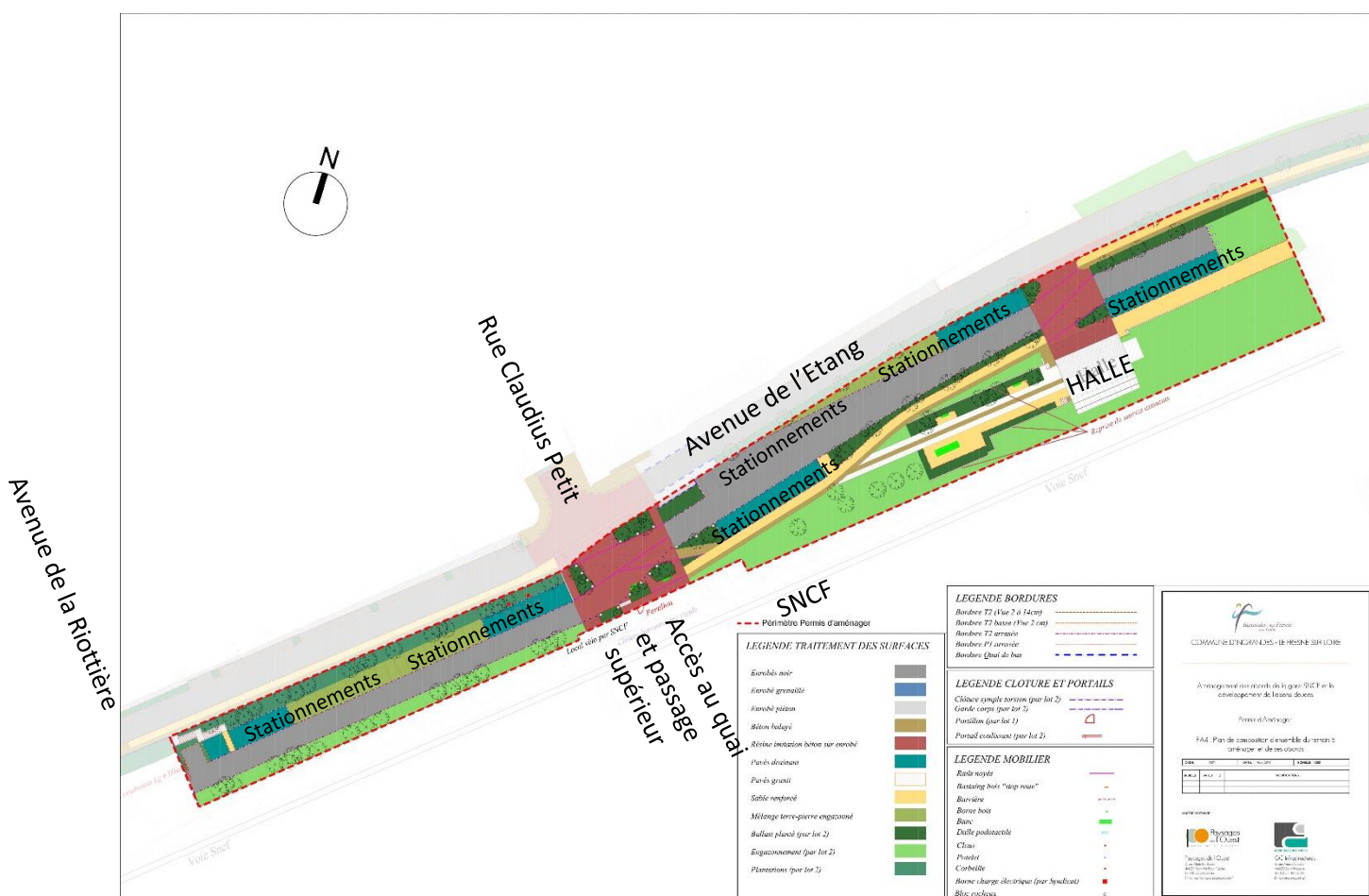
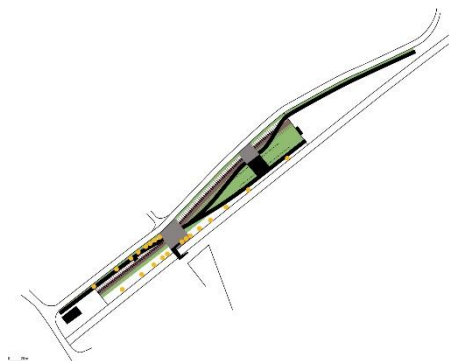
- ✓ Offrir un espace de détente et d'attente pour les voyageurs
- ✓ Offrir un environnement de qualité à la sortie du train pour les touristes
- ✓ Traitement de la limite avec RFF par des clôtures qualitatives
- ✓ Travailler les continuités de la biodiversité par des aménagements paysagers : corridor écologique réconstitué par le paysagement. (ballast planté, engazonnement, mélange terre-pierre de certains stationnements, plantations)



3.2_LE PLAN DE COMPOSITION

LE PROJET DE STATIONNEMENT

- ✓ Un projet inspiré par les lignes directrices du chemin de fer
- ✓ Des connections entre les liaisons douces travaillées à la façon d'un aiguillage
- ✓ Une rue interne desservant les stationnements
- ✓ Un parking de 92 places dissimulé sous les trames végétales et les liaisons douces paysagers
- ✓ Des centralités assumées : plateau accès au quai-gare et plateau halle



3.3_TABLEAU RECAPITULATIF DES SURFACES

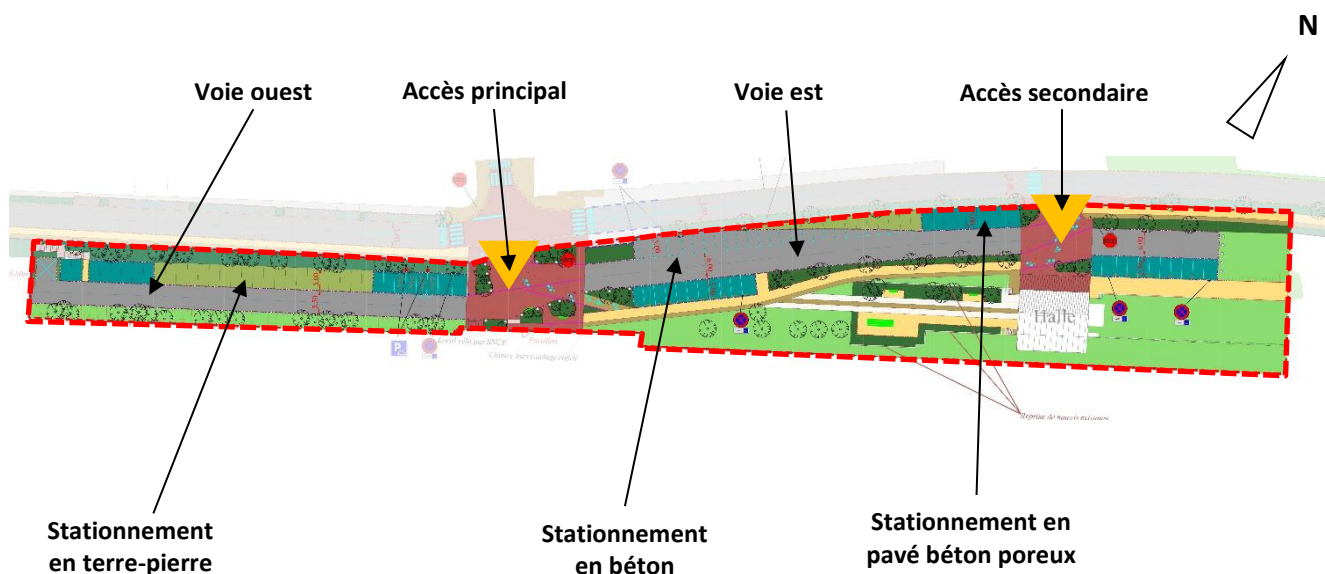
ESPRIT DU PROJET

	En m ²	En %
Surface voirie	1865	24,8 %
Surface stationnement	1164	15,5 %
Surface espaces verts	3030	40,3 %
Surface cheminements piétons	1275	17 %
Construction	180	2,4 %

3.4_ LES MATERIAUX DES VOIES ET ESPACES PUBLICS DU P.A.

Les aménagements intègrent les prescriptions environnementales et proposent des matériaux adaptés et perméables.

-  Enrobé noir
-  Enrobé grenaillé
-  Enrobé piéton
-  Béton balayé
-  Résine imitation béton sur enrobé
-  Pavés drainants
-  Pavés granit
-  Sable renforcé
-  Mélange terre-pierre engazonné
-  Ballast planté
-  Engrazonnement
-  Plantations



3.5_LE TRAITEMENT DES VOIES ET ESPACES PUBLICS

Les types de voiries ont été définis lors de l'avancement des études de MOE. La difficulté du projet repose particulièrement sur la déclivité du site et son relief accentué en partie Ouest. Le visiteur depuis le carrefour des avenues de la Riottière et de l'Étang, domine le site tel un belvédère.

Les matériaux ont été choisis avec cohérence sur la globalité du site : voirie primaire en cœur de projet, est en enrobé dans le prolongement de la requalification et du tapis d'enrobé réalisé par la Département. Les stationnements sont respectueux de l'environnement, avec des matériaux tels que pavés drainants ou stationnements en terre-pierre. Les coupes ci-dessous illustrent bien le relief du site ; les espaces verts participent à reguler les parties les plus abruptes.

PROFILS EN TRAVERS

