

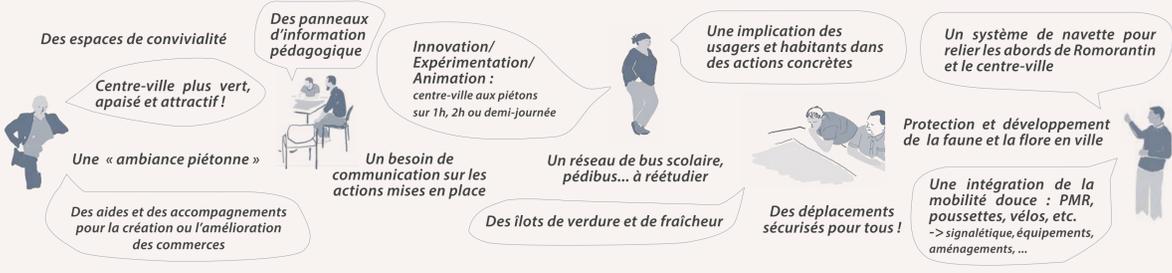
2 DIAGNOSTIC DES ESPACES PUBLICS DU CENTRE-VILLE DE ROMORANTIN

1/ SYNTHÈSE DE LA CONCERTATION DU MARCHÉ DU 10/05/23

REGARD DES HABITANTS

FORMULATION ENJEUX

ATTENTES



SECTEUR ÉLARGI VILLE



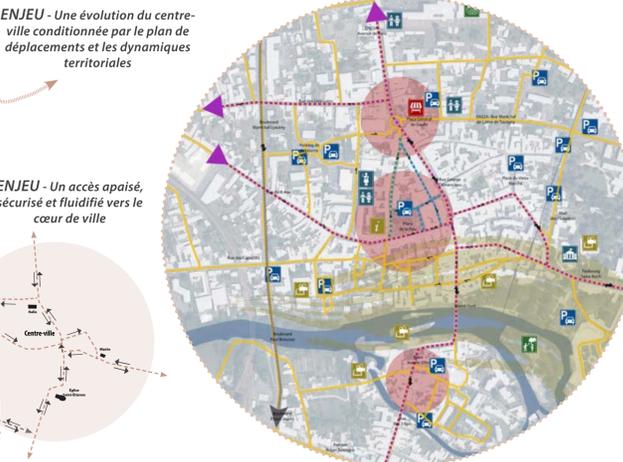
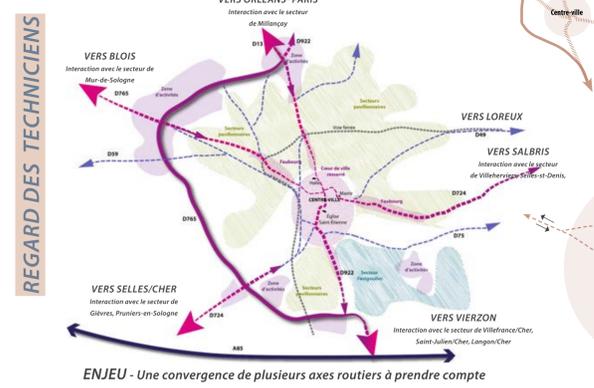
SECTEUR CŒUR DE VILLE



- Des PARCOURS PIÉTONS PLUS CONFORTABLES, des PARCOURS CONTINUS POUR LE VÉLO AVEC DES STRUCTURES ET DES ÉQUIPEMENTS ADAPTÉS : pistes, bornes, parkings, etc.
- Un CŒUR DE VILLE MOINS SATURÉ par la voiture : sensation d'étouffement et d'oppression par le flux routier
- Un ÉQUILIBRE entre les différents modes de déplacement à trouver, et un PARTAGE DE L'ESPACE : éviter le tout-voiture et le tout-piéton !
- Plus de NATURE ET DE BIODIVERSITÉ EN VILLE : plus d'arbres, plus de végétations en cœur de ville
- Plus d'ESPACES DE CONVIVIALITÉ ET DE RENCONTRE : des espaces élargis pour le piéton avec du mobilier
- Une RÉORGANISATION DU STATIONNEMENT pour induire une rotation et libérer des espaces : parking relais, navette « efficace », etc.

2/ DIAGNOSTIC GÉNÉRAL

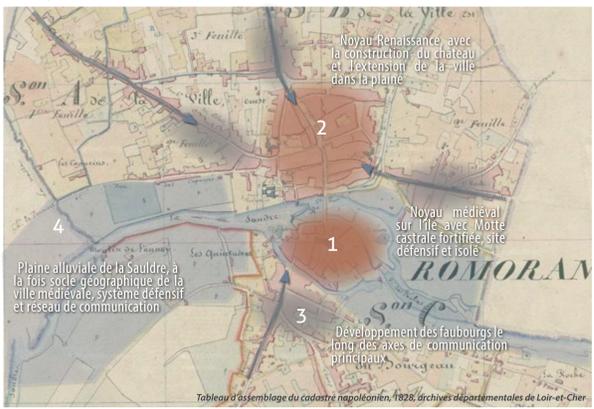
1 LE FONCTIONNEMENT GÉNÉRAL



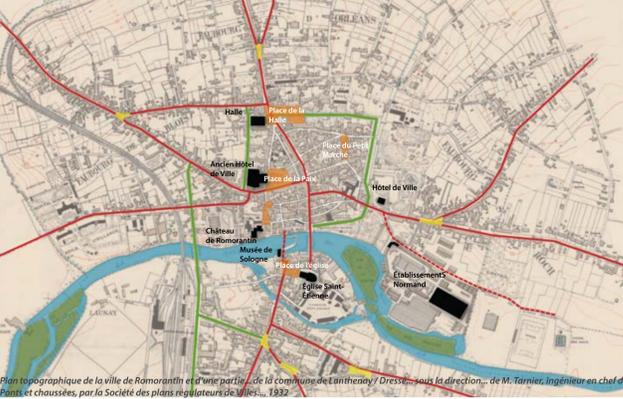
OBSERVATIONS

- Des axes entrants accueillant UNE GRANDE DIVERSITÉ DE FLUX et de mobilités : des cheminements pour piétons et vélos à sécuriser, à identifier et à développer, des accès aux équipements à faciliter, etc.
- Une traversée du cœur de ville complexe : UN TISSU URBAIN HISTORIQUE PEU ADAPTÉ AUX PRATIQUES ACTUELLES (densité, rues étroites), un plan de circulation peu fluide avec de nombreux sens uniques, UN CENTRE-VILLE CONGESTIONNÉ PAR LA VOITURE (circulation et stationnement)
- FAVORISER LES MOBILITÉS ACTIVES depuis les faubourgs jusqu'en secteur resserré du cœur de ville : des pistes cyclables et des parcours piétons aménagés et continus, dans un environnement moins routier et plus sécurisé
- DONNER PLUS DE PLACE POUR LA NATURE EN VILLE à long terme par diverses actions : sensibilisation, actions participatives
- MIEUX IDENTIFIER ET VALORISER LES PORTES D'ENTRÉE DU CŒUR DE VILLE pour accompagner les changements de pratiques : moins de voiture en cœur de ville, plus de place pour vélos et piétons
- CONFORTER LA DYNAMIQUE COMMERCIALE en améliorant les espaces publics : placettes piétonnes, parvis, terrasses, etc.
- CONFORTER L'AXE TOURISTIQUE, CULTUREL ET DE LOISIRS AUTOUR DE LA SAULDRE : poursuivre les aménagements des berges, mettre en valeur et signaler les parcours piétons

UN CONTEXTE LIÉ À LA CONSTRUCTION HISTORIQUE DE LA VILLE



Un développement urbain en étoile

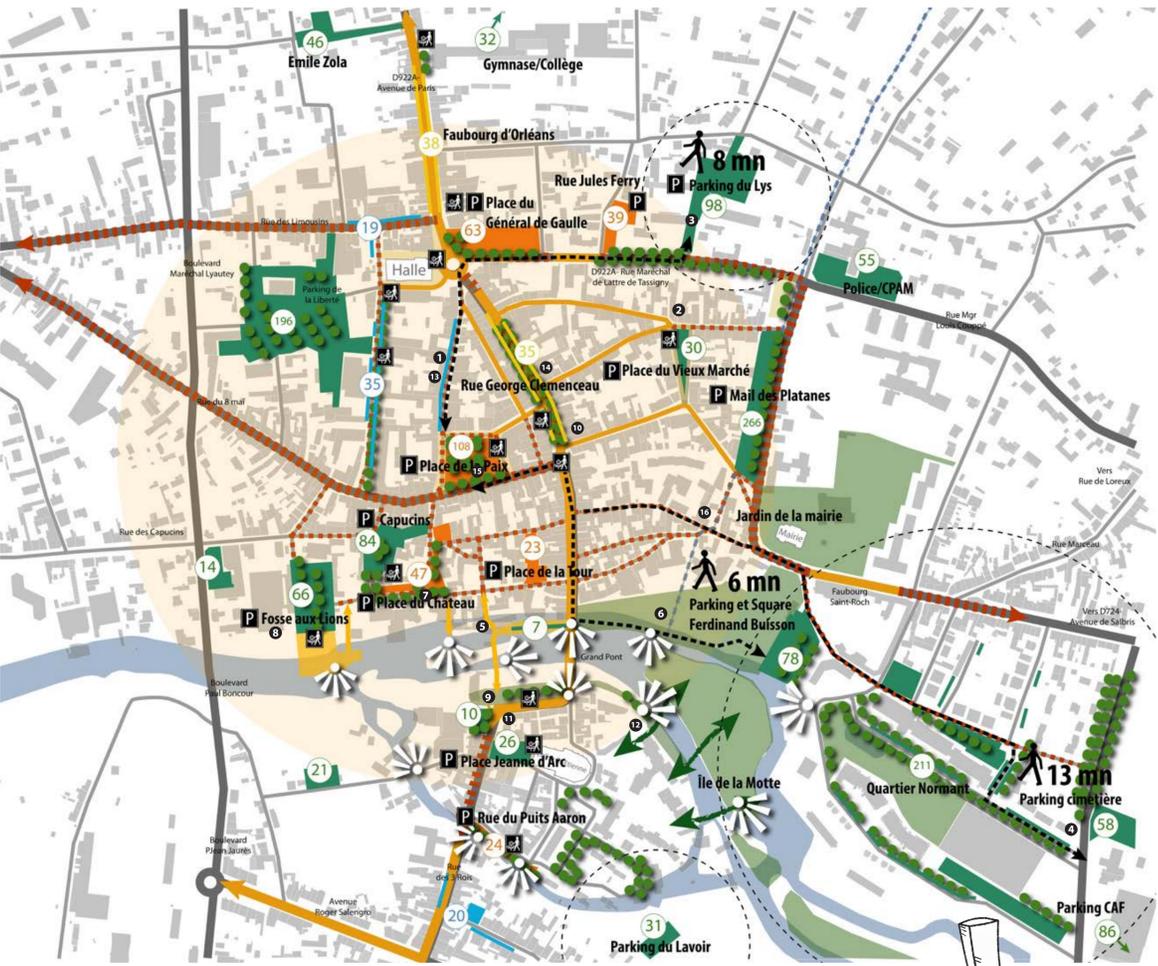


2 LE FONCTIONNEMENT ET LA GESTION DU STATIONNEMENT

Une dominance de la voiture dans les espaces publics qui se traduit par des espaces à caractère très routier : retrouver de la convivialité et sécuriser les vélos et piétons



- Des espaces de stationnement à repenser afin de libérer des usages de convivialité, agréables et végétalisés
- Des parcours piétons à mettre en confort et à valoriser pour reconnecter les zones de stationnement plus éloignées au centre-ville et sous utilisées : Parking du Lys, Bord de la Sauldre, parking du lavoir... (lien étude mobilité CEREMA)



5 LA TRAME VÉGÉTALE

Un environnement assez minéral en cœur de ville : espaces publics, rues et places



3 LA SAULDRE ET SON RAPPORT AU CENTRE-VILLE

Présence de la Sauldre perfectible dans le paysage du centre-ville en dehors de la traversée du pont et des espaces de loisirs, avec des espaces publics plutôt tournés vers le cœur dynamique



4 LES TRAMES DOUCES

Des espaces publics en centre-ville dimensionnés et aménagés au profit de la voiture



Les rues principales : des parcours nord-sud confortables mais moins sécurisés vers les quartiers est/ouest

- Trottoirs accessibles et confortables, bien que parfois encombrés par du mobilier
- Discontinuités des parcours piétons : environnement routier, trottoirs étroits, rétrécissement induit par l'emprise bâtie, nombreux encombrements (stationnement, mobilier urbain, poubelles, pot de fleurs), des difficultés d'accès pour certains commerces (notamment rue du 8 mai)

Les rues secondaires : une circulation moindre qui permet une meilleure cohabitation des usagers sur la route lorsque les aménagements ne permettent pas des voies dédiées

- Rue aménagée et trottoirs accessibles mais parfois encombrés par du mobilier et du stationnement sauvage
- Trottoirs très réduits, le piéton/les vélos cheminent sur la route en partage avec les véhicules dans un environnement routier

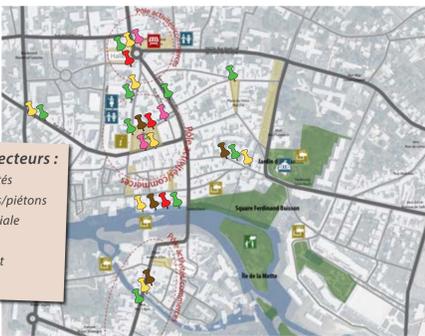
Des parcours stratégiques à mettre en confort : liaison quartier/centre-ville ? Parkings secondaires /centre-ville ?

Un meilleur partage des usages à mettre en place sur les axes commerçants les plus routiers aujourd'hui (rue du 8 mai, place de la Paix) pour valoriser les devantures, l'accessibilité des commerces, et le confort des piétons/vélos

Des espaces de rencontre et de convivialité à créer aux abords des commerces/équipements : mettre en retrait la voiture pour dégager des espaces agréables où le piéton trouve sa place (terrasse, placette) avec du mobilier adapté (s'asseoir, garer son vélo, discuter, etc.)

LES ENJEUX

- Synthèse des enjeux par secteurs :
- Attractivité des commerces/activités
 - Mise en confort des parcours vélos/piétons
 - Valorisation touristique/patrimoine
 - Création d'espace de convivialité
 - Mise en valeur de l'espace public et végétalisation



4 PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT DU CENTRE-VILLE DE ROMORANTIN

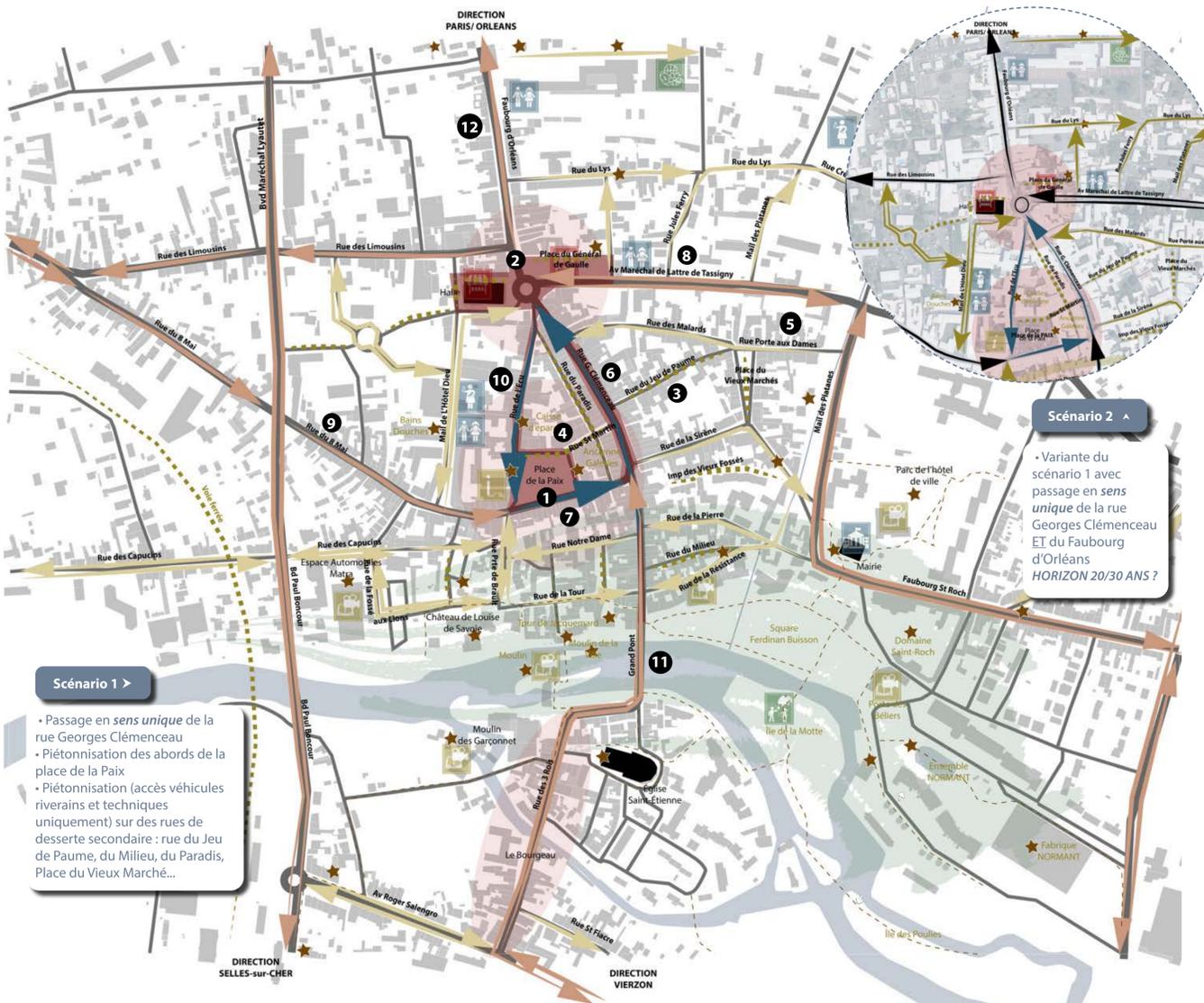
UNE HIÉRARCHISATION DES AXES D'ÉVOLUTION EN FAVEUR D'UN CENTRE-VILLE PLUS ACCESSIBLE ET AGRÉABLE

AXE 1
Des secteurs stratégiques
⇒ Espaces structurants dans la vie et le fonctionnement du cœur de ville

AXE 2
Des axes principaux
⇒ Accès au cœur de ville

AXE 3
Des axes secondaires
⇒ Dessertes internes au centre-ville

AXE 4
Des réseaux à vocation mixte
⇒ Voies de déambulation partagées et apaisées en cœur d'îlot



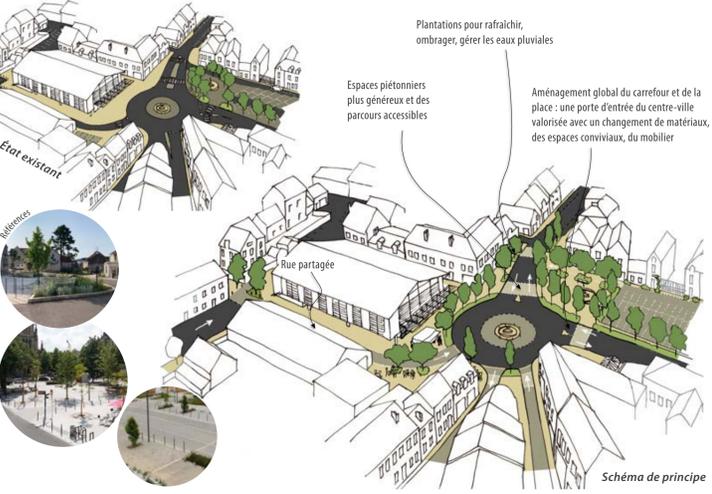
1 LA PLACE DE LA PAIX

Des façades commerciales piétonnes et conviviales



2 LA PLACE DE LA HALLE

Une porte d'entrée attractive du cœur de ville



3 LES RUELLES, PARTAGÉES DU CENTRE-VILLE

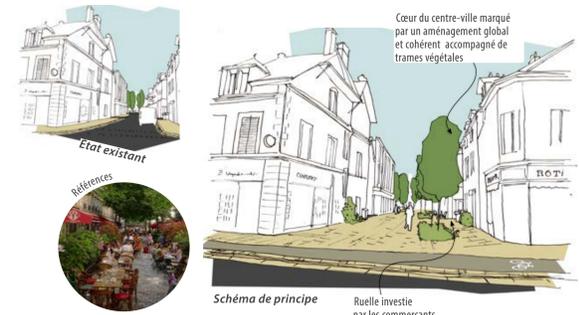
EXEMPLE : RUE DES MALARDS

Intégration du végétal dans la ville



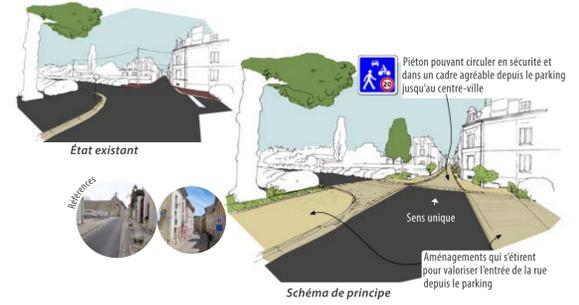
4 LA RUE SAINT-MARTIN

Piétonnisation partielle et convivialité



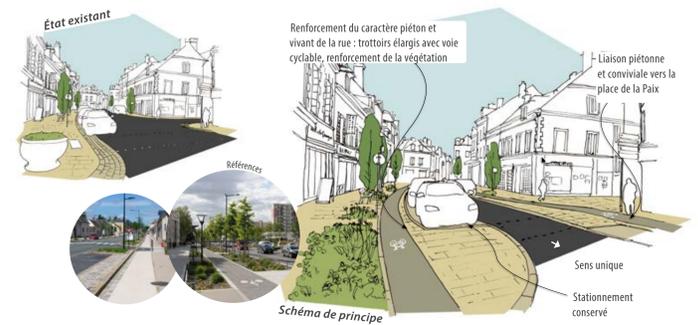
5 LA RUE PORTE AUX DAMES

Des « seuils » mieux identifiés vers le cœur de ville



6 LA RUE GEORGES CLÉMENCEAU

Une vitrine dynamique et conviviale du centre-ville



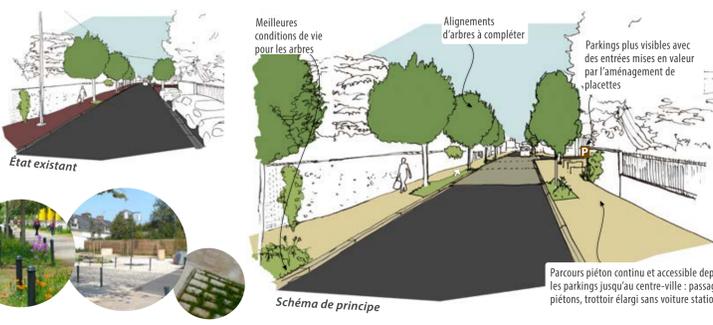
7 LA RUE DE VERDUN (PLACE DE LA PAIX)

Des parvis et trottoirs plus généreux



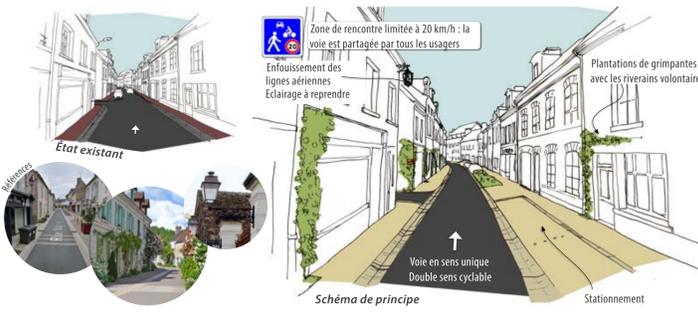
8 LA RUE DU MARÉCHAL DE LATTRE DE TASSIGNY

Une mise en valeur des parcours et des parkings péricentraux



9 LA RUE DU 8 MAI/CARREFOUR DE LA VICTOIRE

Une rue partagée par les différents usagers



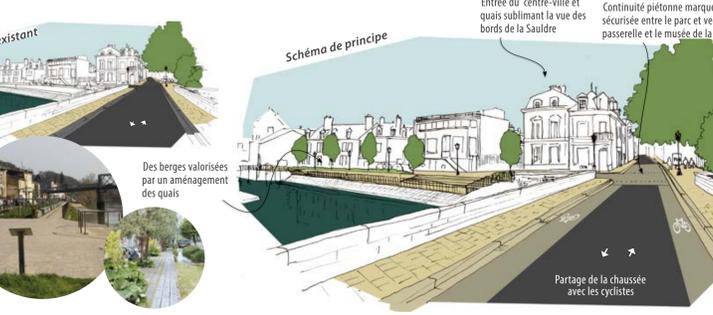
10 LA RUE DE L'ÉCU

Un cœur de ville mois routier, apaisé et sécurisé



11 ENTRÉE DEPUIS LE GRAND PONT

Une animation autour de la Sauldre



12 LE FAUBOURG D'ORLÉANS

Maintien d'un double-sens ou un sens unique remontant ?

