

Revalorisation du centre bourg de Saint-Branches (37)



De : FELIHO DAVID

ERRATA

- P2 Remerciements : Conseiller municipal
P3 accompagnant
P5 qui auront « su »
Figure n°2 zones urbanisées ; commerces de proximité
P6 les périodes de forte croissance enregistrées
P7 les des plus grands
Figure n°4 seuil ; enjeux visuels
p11 crée une ambiguïté
p17 haut mur de pierres naturelles
Figure n° 20 cimetière
Figure n° 21 îlot
p18 partie 2) seuls
figure n° 23-24 vieilli
Figure n° 30 circulation, piétons
P21 afin
P22 partie A) l'étage, les quartiers
P23 l'îlot formé
Figure n° 34 officielle
P24 aux façades peu entretenues
Figure n° 35 bâtiment
Figure n° 36 minérale
Figure n° 37 le square
Figure n° 38 bâtiment
P25 le square
Figure n° 41 reconversion ; square du souvenir réaménagé ; façades
P26 mairie
Figure n° 42 l'église
P27 partie C)1) doivent faire l'objet ; le conseil municipal, parvis d'église continu ; vont permettre
Figure n° 43 panneaux
P28 tableau « un patrimoine... » : (Connues toutes deux...)
Figure n° 44 rue du Commerce ; bâtiment ; (...) ; espaces pavés ; bornes séparatives
P29 partie D)1) c'est le lieu où vont s'articuler ; (analyse)
P30 les axes
Figure n° 45 milieu à dominante végétale
P 31 « encadré » : la pose de potelets
P 32 Partie IV- A) : participeront ; priorité donnée aux piétons...en feront...
Figure n° 47 dégradées du bâti
P 38 « encadré » : « . IL » ; à un taux ; Contrats pose de potelets
P 38 les richesses de la commune
- 

Feliho David

Revalorisation du centre bourg de Saint Branchs

Projet individuel de Magistère 1
Année 2005

Tuteur : Sébastien Larribe, Maître de Conférence

Ecole Polytechnique de l'Université de Tours
Département Aménagement (ex-CESA)
35 Allée Ferdinand de Lesseps
BP 30553
37205 TOURS cedex 3

Remerciements

Je tiens à remercier particulièrement M. Balanger Daniel, Maire de Saint-Branches, qui a accepté de me recevoir au sein de sa commune et qui a mis à ma disposition toute la documentation nécessaire à l'aboutissement de ce rapport.

Je tiens également à remercier tout le personnel de mairie qui, avec leur accueil chaleureux, a contribué de manière certaine à ce que ce projet se déroule dans les meilleures conditions.

J'exprime ma gratitude à Mme Barbara Goutte, urbaniste à l'Atelier 8 1/2 d'Angers, qui a accepté de me recevoir. Ses précieux renseignements et son expérience m'ont permis de mieux appréhender cette étude.

Un merci également à Mme Annie Boutet, résidente de Saint-Branches, qui a eu la gentillesse de m'accorder de son temps afin de me faire partager son vécu de la commune.

Je n'oublie pas M. Michel Padonou, Conseillé Municipal à la Ville aux Dames, pour son soutien sur une première réflexion de projet bien qu'elle n'ait pas abouti.

Ce rapport n'aurait pas pu prendre corps sans la disponibilité et les précieux conseils de mon tuteur, M. Sébastien Larribe, Maître de Conférence à l'Ecole Polytechnique de Tours (DTA).

Pour conclure, je suis redevable envers mon amie, mon frère et son amie qui m'ont apporté leur soutien technique et moral lors de la rédaction de cette étude.

Merci...

Notice explicative

Afin d'avoir une plus grande lisibilité de la commune de Saint-Branchs, j'invite le lecteur à déplier les cartes accompagnant chaque chapitre.

Sur ces cartes l'emplacement des prises de vue est matérialisé par ce symbole :



Ceci a pour objectif d'immerger le lecteur au sein de la commune en se la représentant visuellement.

Sommaire

Remerciements	2
Notice explicative	3
Sommaire	4
Introduction	5
Partie I : Les entrées de bourg	8
A) Les entrées de bourg depuis la RD50	9
B) Les entrées de bourg depuis la RD84	13
Partie II : Analyse fonctionnelle du bourg	17
A) La rue du Commerce	17
B) La rue de la Poste	19
C) Circulation et activité commerciale	20
Partie III : Les espaces «puits».	22
A) La place du 11 Novembre 1918	22
B) L'espace mairie	23
C) Les abords de l'église et la place de l'Oratoire	27
D) La Place du 8 Mai 1945 et les commerces	29
E) Le fleurissement	30
Partie IV : Les espaces de transit	32
A) La rue du Commerce	32
B) La rue de la Poste	33
C) La rue des Fleurs et la rue de la Dolve	34
D) L'accessibilité piétonne de l'îlot	35
Conclusion	39
Bibliographie	40
Table des illustrations	41
Index	42

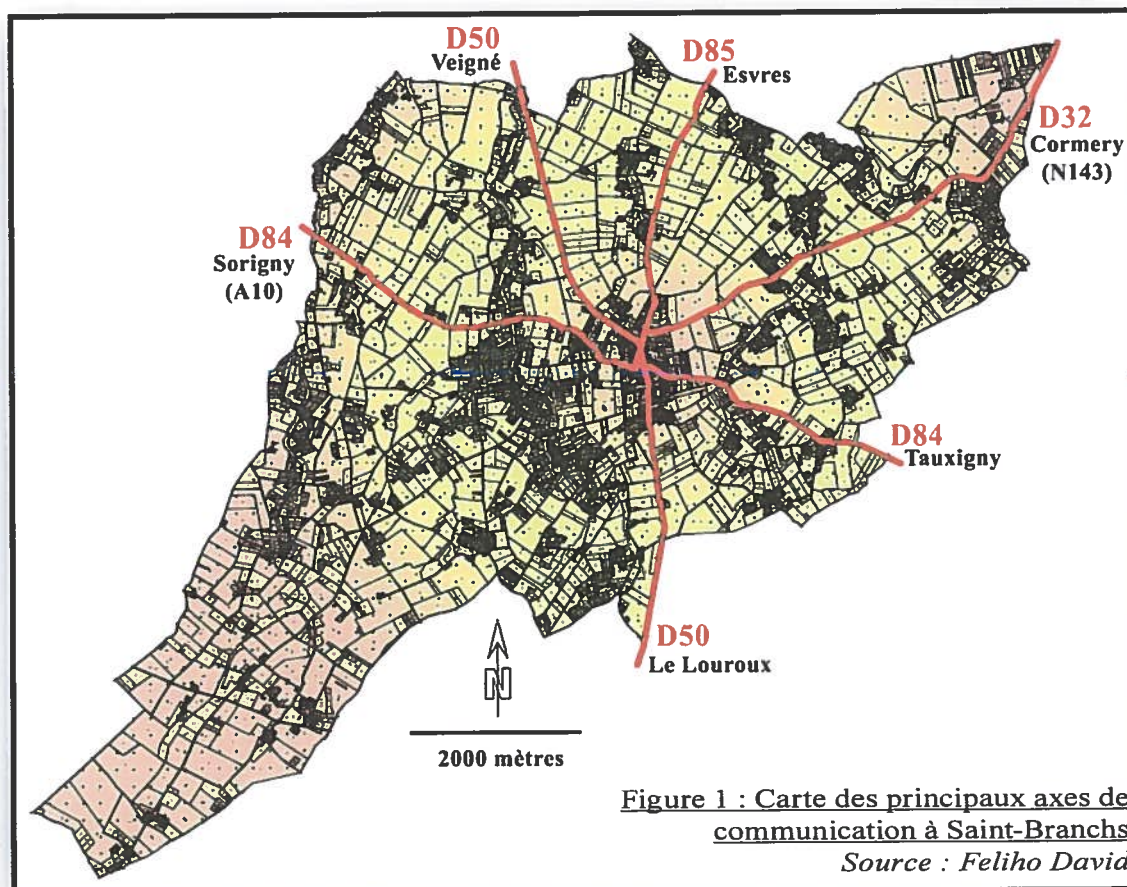
Introduction

Ce projet s'inscrit dans une démarche de redynamisation d'un centre bourg rural situé en deuxième couronne d'une agglomération de 258 000 habitants.

Il a pour but non seulement d'accompagner les aménagements ponctuels déjà entrepris, mais aussi d'aller au-delà en généralisant une dynamique de valorisation à l'ensemble du centre bourg.

Cette valorisation se traduira par une série d'aménagements qui auront sus prendre en compte toutes les caractéristiques du bourg et de son environnement ainsi que les différents usages qui en sont faits ou qui sont attendus. La finalité de ces aménagements est d'induire une amélioration du cadre de vie, facteur d'attractivité vis-à-vis de toutes les populations.

La commune de Saint-Branchs où se déroule ce projet, se situe à une vingtaine de kilomètres au sud de l'agglomération tourangelle. Dépendant du Canton de Chambray-lès-Tours elle bénéficie d'un large territoire (5116 hectares) qui est irrigué par un réseau de voies départementales (RD50, RD84, RD32, RD85) revêtant une configuration en étoile (cf. carte ci-dessous) et dont le point de convergence est symbolisé par le bourg. Ces axes multiples ont la particularité d'être essentiellement développés en direction du nord tandis que le sud du territoire communal tourné vers le lochois n'est distribué que par la RD50. La configuration de ce réseau de communication traduit la dépendance de la commune vis-à-vis du pôle tourangeau.



La route départemental n°50 est l'axe majeur qui dessert le territoire branchois. C'est cette voie linéaire qui a guidée le développement du centre bourg en y concentrant le bâti ancien, les commerces et les services, générant un «village rue». Cette voie qui scinde la commune suivant une orientation nord/sud, relie les communes de Veigné et du Louroux et à une plus petite échelle l'agglomération de Tours à la commune de Ligueil.

L'agglomération branchoise s'est étoffée progressivement non pas à partir de son bourg mais en fonction de la trame viaire et des opportunités foncières qui se sont offertes aux municipalités successives.

Il en résulte une agglomération éclatée, composée de multiples entités urbaines plurielles, juxtaposées, entre lesquelles de vastes espaces sont venus s'immiscer.

Une rupture s'est instaurée entre deux secteurs : le centre bourg ancien, qui au cours des années a très mal vieilli et l'entité indépendante des Coquettes et de la Primaudière concentrant la majeure partie des équipements communaux (cf. carte ci-contre).

Depuis les années 90, Saint-Branchs reste peu attractive (2103 hab. en 1990, 2211 hab. en 1999) ce qui fait un taux de variation annuel de +0.56% (+0.83% pour la Communauté de Commune du Val de l'Indre : CCVI, dont Saint-Branchs fait partie). Cette faible attractivité enregistrée tranche avec les périodes de forte croissance enregistrée entre 1982 et 1990 (2.64%) correspondant au désengorgement de l'agglomération tourangelle.

Ne disposant pas de pôle d'attraction spécifique sur la commune (notamment d'un bassin d'emploi porteur), le développement de Saint-Branchs est aléatoire, lié à sa seule situation géographique vis-à-vis de Tours et largement dépendante des mouvements migratoires.

Mais ces dernières années, le territoire communal enregistre une forte pression immobilière. La construction de nouveaux logements s'accélère sous la pression des promoteurs. Durant l'année 2003, la S.A Touraine logement a construit 14 logements individuels au hameau de Bel-Air. Foncier Investissement a fait de même en mettant sur le marché 22 maisons individuelles d'une surface moyenne de 800m² au niveau du hameau de Grandin. Avant 2006 deux autres opérations sont programmées et visent la construction de 12 logements locatifs sociaux en centre bourg et une vingtaine de logements à la Raimbardière. À plus long terme, c'est la densification du secteur ouest du bourg (le Cornilleau et le Desert) qui est envisagée avec la construction de logements résidentiels de qualité (cf carte ci-contre).

Cette mutation du parc de logement sur Saint-Branchs est induite ou accompagne de profondes mutations au sein même du département.

La première mutation est l'implantation nouvelle d'ISOPARC qui constitue le premier parc d'activités en région Centre à intégrer une démarche de développement durable et de qualité du territoire.



Partie I : Les entrées de bourg

Les entrées de bourg sont des lieux de transition entre l'espace cultivé et l'espace bâti, et constituent ainsi des zones essentielles dans l'organisation du village.

C'est l'entrée de bourg qui va donner la première impression de la commune au visiteur, et donc constitue en quelque sorte sa carte de visite. C'est par ces entrées que l'on va faire entrer l'espace rural, verdoyant jusqu'au cœur du tissu urbain

La commune de Saint-Branchs dispose de deux entrées principales, nord et sud, situées sur la D50.

A ces deux entrées principales peuvent s'ajouter deux autres entrées, est et ouest, situées sur la D84. Elles sont secondaires pour la commune, mais pourraient très vite, avec le développement de Saint-Branchs et les mutations économiques de la région, prendre de l'importance. Leur traitement doit être pris en compte dans le cadre d'un aménagement global réfléchi et cohérent (cf. carte ci-contre).

Globalement, les extensions (pavillons individuels, garages, locaux industriels...) qui se sont installées le long des routes D50 et D84 ainsi que les espaces à dominante agricole qui s'intercalent entre les nouveaux lotissements et le tissu ancien, ont conduit à une dislocation des limites du bourg rendant les franges de l'espace urbain floues.

Par l'aménagement des entrées, on va chercher à rendre plus lisibles ces espaces de transition, à réaffirmer les limites de l'agglomération branchoise

Afin de mieux appréhender ces espaces stratégiques, on peut articuler la notion d'entrée de bourg autour de trois notions principales : un panorama, un axe et un seuil.



A) Les entrées de bourg depuis la RD50

I. L'entrée nord

-Le panorama

L'entrée nord est relativement bien traitée. Le panorama (première découverte du profil du bourg) est composé de champs agricoles, principalement des cultures de colza avec en arrière-plan sur la droite (en allant vers Saint-Branchs), la déchetterie et la zone d'activité.

Les bâtiments, qui la composent, s'intègrent parfaitement à ce paysage agricole grâce à la présence d'une rangée d'arbres et arbustes qui les masque en partie.



Figure 5 : Panorama de l'entrée nord de St Branchs (RD50)

Source : Feliho David

À gauche de la D50, l'utilisation d'une barrière végétale permettrait également de masquer sommairement les nouveaux lotissements dont les volumes marquent le paysage (cf photo montage). L'implantation de cette trame verte pourrait se faire en alignement avec celle déjà existante à droite pour la zone d'activité. Cela laisserait un espace entre la trame et les lotissements déjà construits afin d'anticiper le développement et la densification du secteur. Cette trame délimiterait ainsi au nord une limite franche du bourg.

-L'axe

L'axe d'entrée est marqué par la discontinuité du bâti. À droite, entre le lotissement des Coquettes et l'Ecomarché, s'intercale encore un vaste espace agricole (cf. carte ci-contre). Cet espace sera à terme comblé par une zone d'aménagement concerté. À gauche, l'entrée dans l'espace bâti est plus tardive mais relativement continue jusqu'au seuil du centre bourg.

Les clôtures des propriétés (en briques ou en pierres), les haies et les trottoirs structurent la voie avec quelques fois des ruptures d'alignement dues à l'absence ou à l'effondrement de murets sur des parcelles non occupées. La plantation de haies ou la réfection des murets permettraient de résorber ces ruptures.

L'aménagement piéton effectué du côté droit de la D50 (coté de l'Ecomarché) est sécurisé, les haies séparent bien la circulation automobile de la circulation piétonne. Celui-ci est agréable avec une largeur de 1.5m. Il laisse aisément se croiser deux vélos. Cette bande piétonne relie le lotissement des Coquettes au centre bourg en passant par l'Ecomarché, en 7 minutes environ, ce qui correspond à une distance de 500m.¹

¹La vitesse moyenne d'un piéton utilisée étant de 1.2m/s, moyenne entre les vitesses de 1.34m/s pour un adulte et 1.13m/s pour une personne âgée.



Le remplacement des haies par des haies fleuries aurait un aspect visuel beaucoup plus agréable. L'implantation du même type de haies de l'autre côté de la départementale, coté gauche, qui ne dispose pas de trottoir, aurait un double effet : empêcher que les piétons empruntent ce coté non sécurisé, créer sur cette voie longue et rectiligne une impression de couloir. Une rangée d'arbres pourrait venir accentuer cet effet couloir, ce qui en ferait un axe particulièrement agréable. Cependant, la largeur du bas-côté gauche (2 mètres entre la voie et les parcelles) restreint l'éventail des essences que l'on peut utiliser.

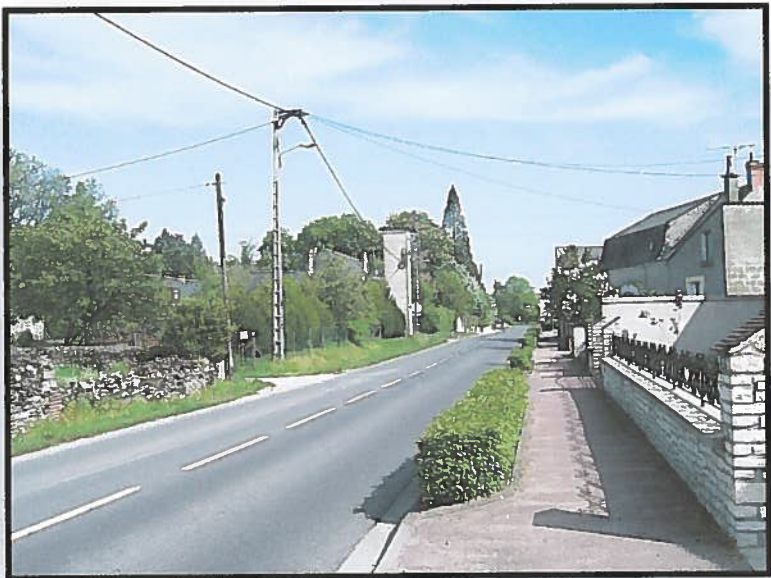


Figure 7 : L'axe de la RD50 actuel avec sa bande piétonne
Source : Feliho David

Enfin au niveau visuel, l'axe ne souffre pas de pollution publicitaire, la commune doit cependant rester vigilante et faire appliquer la loi relative à l'affichage publicitaire du 29 décembre 1979 et codifiée par le code de l'environnement afin de préserver ses entrées de bourg.

L'enfouissement des réseaux aériens qui marquent fortement l'espace serait particulièrement approprié.

Le frein à un tel projet est son coût. C'est pourquoi il est préférable de le coupler dans une réflexion globale sur un réaménagement de surface (voirie, plantation...).



Figure 8 :
Réaménagement
de l'axe de la RD50
proposé.
(Photo-montage)

Source : Feliho David

Les coûts moyens de l'enfouissement et d'utilisation, qui prennent en compte la pose au sol des postes Moyenne Tension (MT) et Basse Tension (BT) et la mise en souterrain des sorties (BT), varient entre 60 et 198€ le mètre linéaire. De plus, le passage en souterrain nécessite également de nouveaux branchements pour les clients (coût système : de 53 à 137 € le mètre linéaire), avec des travaux qui peuvent être importants (passage en jardin, à l'intérieur du logement).

-Le seuil

Le seuil, porte qui matérialise l'entrée dans le centre bourg, dans l'espace bâti dense et ancien, se fait après un virage au niveau de la place du 11 novembre 1918. C'est véritablement à ce niveau que doit se matérialiser l'entrée dans le centre bourg.

C'est également en ce lieu que convergent les routes départementales n°50, 84, 32 et 84 drainant au niveau de cette place près de 5000 véhicules par jour.

La place du 11 novembre, actuellement bordée par l'ancien cimetière à l'abandon, va faire l'objet d'un vaste aménagement fin 2005 visant à recréer une place « Champ de Foire » avec en son centre un hall entouré de commerces et de logements locatifs (cf Partie II : Analyse fonctionnelle du centre bourg).

2. L'entrée sud

-Le panorama

On retrouve sensiblement le même panorama qu'à l'entrée nord : des champs cultivés au premier plan juxtaposés à des lotissements en second plan plus ou moins dissimulés derrière des haies, bosquets, arbres... La présence de cette bande végétale donne une image verte de la commune, plus marquée en entrée sud que nord. Il s'agira dans les aménagements du centre bourg, aujourd'hui presque entièrement minéral, de créer des îlots végétaux afin que le visiteur, tout au long de la traversée, conserve sa vision initiale de cette commune rurale : il s'agit de pérenniser la continuité de la trame verte. L'impression de départ, c'est à dire faire rentrer avec le visiteur, jusqu'au cœur de Saint-Branchs, la verdure de la campagne.

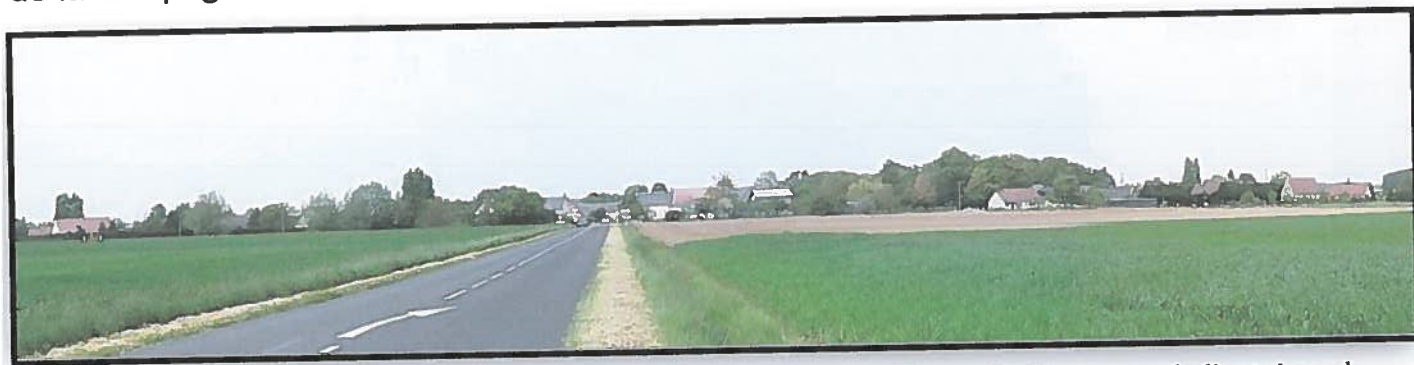


Figure 9 : Panorama de l'entrée sud de St Branchs (RD50)

Source : Feliho David

-L'axe

À une cinquantaine de mètres du panneau d'entrée d'agglomération, on pénètre dans le bâti dense, continu et bien structuré : les façades et les murets de pierres structurent la rue.

Un système de trois chicanes a été mis en place dans la partie amont de l'axe obligeant ainsi les automobilistes à ralentir.

Ces chicanes marquent l'entrée de l'automobiliste au sein de l'agglomération cependant, l'absence de trottoir à ce niveau crée une ambiguïté. Le caractère urbain se caractérise aussi par la place accordée aux piétons.



Il est primordial, dès l'entrée de bourg, dans le cadre d'une revalorisation du centre, d'avoir un aménagement piéton continu permettant de rejoindre les pôles de centralité de la commune.

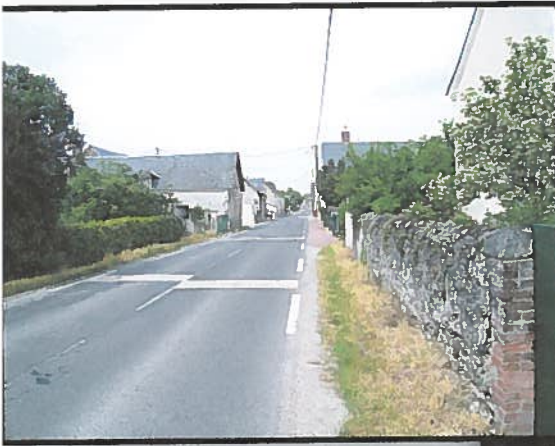


Figure 10 : Aménagement piéton sécurisé au niveau de l'entrée sud de St Branches (RD50)
(Photo-montage)
Source : Feliho David



La création de bandes latérales piétonnes de part et d'autre de la voie depuis l'entrée d'agglomération jusqu'aux premiers trottoirs donnerait à la voie un aspect plus urbain.

Pour ces bandes piétonnes, on peut utiliser des pavés reconstitués. L'avantage de ce matériau est d'avoir un coût inférieur aux pavés en pierres naturelles tout en donnant un très bon aspect esthétique. La pose de bornes ou potelets va permettre d'apporter une sécurité supplémentaire à l'espace piétonnier.

-Le seuil

Le seuil du centre bourg (entrée sud) se positionne à la jonction de la D50 et de la rue des Anciens AFN (D84). La configuration des lieux suscite de matérialiser ce seuil au niveau de la place du 8 Mai 1945.*(cf Partie III : Les espaces «puits»)

Dans le futur, en prenant en compte une éventuelle voie de contournement de la commune, un nouveau seuil sera à matérialiser plus en amont.

La route départementale n°84 relie Saint-Branches à la commune de Sorigny à l'ouest et Tauxigny à l'est.



B) Les entrées de bourg depuis la RD84

Comme la D50, on assiste ces dernières années à une augmentation du trafic sur cette voie. Cette augmentation ne peut que s'accroître au fil du temps, au vu des mutations régionales. En effet, la D84 va relier Saint-Branches, et à plus petite échelle, le sud et l'est du département au parc d'activité ISOPARC et à l'autoroute A10. Cette dernière n'aura une réelle importance que si l'entrée y est gratuite. Il sera alors plus rapide de rejoindre l'agglomération tourangelles en empruntant cet axe.

I. L'entrée est

-Le panorama

Le panorama depuis cette entrée est le même que celui observé pour l'entrée sud de la D50 : des champs au premier plan et des lotissements bien intégrés au paysage. Une silhouette agréable, qui ne choque pas et qui doit être conservée.

On découvre l'agglomération, après un virage sans visibilité (masqué par de la végétation) ce qui permet d'avoir un effet de surprise intéressant.



Figure 11 : L'entrée est de St Branches (RD84)

Source : Feliho David

-L'axe

On pénètre alors sur un axe qui vient d'être complètement aménagé et sécurisé, bordé de part et d'autre par des lotissements.

Cette entrée très agréable, où l'espace, réservé aux piétons, est sécurisé grâce à la séparation des flux, séparation matérialisée par une bande végétalisée. Il est regrettable cependant que ces bandes végétales ne soient pas exploitées pour le fleurissement. Un programme pourrait être lancé par la mairie incitant chaque habitant à fleurir la bande végétalisée présente devant leur maison.



Figure 12 : L'axe de la rue des Anciens AFN entièrement sécurisé. (RD84)

Source : Feliho David



-Le seuil

La matérialisation du seuil, comme pour la D50 sud, se fera au niveau de la place du 8 mai 1945. Un aménagement est cependant à apporter en partie aval de la rue des Anciens AFN, juste avant l'intersection avec la rue du Commerce (convexion avec la D50). Les trottoirs, matérialisés de part et d'autre de la rue par une bande pavée, ne sont pas sécurisés. L'utilisation de bornes ou potelets de part et d'autre de la voie éviterait que les véhicules mordent largement dessus ou même s'y garent.

Figure 13 : Il n'y a pas de barrière physique séparant les flux de circulation.

Source : Feliho David



Un tel aménagement implique une réduction de la chaussée, cette dernière ne ferait plus que 4.5 mètres de largeur, largeur insuffisante pour laisser se croiser un car Fil Vert (dont l'arrêt se trouve plus en amont) et une voiture (4.75 mètres minimum nécessaires). Un compromis serait d'abandonner la bande de gauche à la circulation automobile et de conserver la bande de droite pour la circulation piétonne avec la pose de bornes. On aurait ainsi une largeur de chaussée de 5 mètres, et une bande piétonne d'un mètre. Cet aménagement est en continuité avec celui effectué en amont où la bande piétonne sécurisée se trouve systématiquement du côté droit de la rue.

2. L'entrée ouest

-Le panorama

L'entrée Est souffre d'un panorama où les volumes du bâti, des lotissements des Coquettes et de la Primaudière, marquent fortement le paysage. Comme les autres entrées, un traitement paysager atténuerait les formes et intégrerait mieux le bâti dans le paysage environnant à dominante agricole.



Figure 14 : Panorama de l'entrée ouest du bourg (D84)

Source : Feliho David



-L'axe

L'avenue des Marronniers devrait être aménagée de la même manière que la rue des Anciens AFN, en séparant physiquement (haies, plots) le flux piéton de la circulation automobile. La sécurité des piétons est primordiale dans ces zones très résidentielles, en pleine densification, la présence seule du trottoir n'est pas suffisante..

Cette avenue connecte le bourg aux équipements municipaux (salle des fêtes, gymnase, le terrain de pétanque, de tennis...) et au complexe scolaire (maternelle et primaire). Un aménagement sécurisant la voie est donc réellement une nécessité.



Figure 15 : Avenue des Marronniers (D84)
Source : Feliho David

-Le seuil

L'entrée dans le centre bourg se fait au niveau d'un virage à angle droit et la vision au-delà est occultée par le bâti. Passé le virage, on se retrouve dans l'alignement de la rue de la Poste. On débouche immédiatement après sur la place de l'Oratoire avec son église.

La présence d'un aménagement paysager, situé à l'entrée de ce virage, laisse perplexe quant à son utilité. C'est un aménagement isolé au sein d'un environnement très minéral, sans aucune connexion avec un quelconque autre aménagement paysager dans le secteur. Sa présence pourrait se justifier si l'avenue des Marronniers avait un aménagement du même type que celui rue des Anciens AFN. Cet espace servirait alors de clôture de la bande piétonne végétalisée. Il marquerait, pour le piéton, le passage d'un environnement vert à l'environnement plus minéral du centre bourg. Les pavés utilisés au centre et bordés de gazon constituent déjà la transition entre ces deux espaces (cf. carte ci-contre).



Figure 18 : Vue de la Place de l'Oratoire depuis le seuil ouest (D84)

Source : Feliho David

Figure 17 : Le virage fermé du seuil ouest du centre bourg (D84).
Source : Feliho David



Partie II : Analyse fonctionnelle du bourg

Afin de mieux comprendre les motivations et les objectifs des aménagements proposés par la suite, il est indispensable de connaître le fonctionnement du bourg actuel, de localiser ses points noirs et ses dysfonctionnements éventuels.

On peut l'analyser à l'aide de séquences de lecture qui suivent les deux voies structurantes du bourg : la rue du Commerce et la rue de la Poste.

Ces séquences correspondent soit à des ruptures des champs visuels de la rue qui représentent une cassure de voie, soit à des aérations ou des changements de rythme.

A) La rue du Commerce

1. Séquence A

L'ancien cimetière à droite ferme le carrefour. C'est un site à l'abandon, clôturé par un haut mur de pierre naturelle.

La rue du commerce est rectiligne et structurée par le bâti implanté en limite séparative avec un alignement des façades. Cette rue permet une grande profondeur de champ donnant une impression de couloir ce qui a pour effet de présenter cette voie comme l'orientation routière principale. A gauche, on retrouve une amorce bâtie à dominante d'habitat.

A l'inverse, la rue de la Poste à droite reste plus « confidentielle » du fait de sa faible profondeur de champ, arrêtée par une légère courbure.

Cette première séquence représente un espace actuellement très peu identitaire, pauvre en couleur.



Figure 20 : Panorama depuis le seuil nord du centre bourg : la rue du Commerce à gauche, le cimetière et la rue de la Poste à droite.

Source : Feliho David



2. Séquence B

La fonction résidentielle s'impose ; l'alignement du bâti, sa hauteur identique (R+1 et R+1+comble) et l'étroitesse de la rue conforte l'impression de couloir observée. Cette dernière est renforcée par la longueur de la rue (environ 1 kilomètre et demi). Seul l'espace de la Mairie et son entrée, permettent une aération partielle, le tout reste encore trop minéral (cf. Fig 21 ci-contre).

Figure 22 : Croquis de la rue du Commerce et de son bâti..

Source : Feliho David



3. Séquence C



Les façades de certaines maisons de style néo-classique du 19e siècle tombent en décrépitude. Les réseaux aériens qui entrecroisent la rue ne font qu'accentuer un sentiment d'austérité et d'abandon.



Figure 23-24 : Par manque d'entretien le bâti du centre bourg a très mal vieilli.

Source : Feliho David

4. Séquence D

A la sortie du couloir bâti, l'aération est générée par les abords de l'église, la rue des Fleurs et la place du 8 Mai 1945 (cf. Fig 25 ci-contre). Cette dernière, bitumée, sert de parking aux riverains.

On note la concentration des commerces sur le côté gauche. Le parvis de l'Église est complètement dégradé et les panneaux d'information qui y sont implantés sont en retrait et peu visibles (cf. Fig 26 ci-contre).



B) La rue de la Poste

1. Séquence A

L'alignement du bâti est constitué essentiellement par de nombreux garages ou arrières cours qui ne participent pas à la valorisation de l'entrée de cette rue.

2. Séquence B

Il s'agit d'un espace mixte à l'intérieur duquel un faisceau d'éléments contribue à l'attractivité de la rue : présence d'équipement public (la Poste), seconde entrée de la mairie (qui a une façade double), lieux de stationnement, commerces.

La largeur de la voie, l'espace ouvert créé par l'îlot de la mairie tranchent avec l'austérité de la rue du Commerce. Le square du Souvenir à dominante minérale est cependant aménagé avec quelques compositions paysagères. La présence d'arbres, de petites tailles, agrémente l'espace, mais ne l'ombrage pas suffisamment (cf photo panorama).



Figure 27 : Panorama de l'arrière de la Mairie, un espace ouvert et agréable

Source : Feliho David

3. Séquence C

La vaste place de l'Oratoire accueille le parvis de l'église entièrement utilisé comme parking (cf. Fig 28 ci-contre). Les toilettes publiques et l'abri voyageur créent une séparation entre cette place et l'espace de la mairie.

Sur la frange droite, la fleuriste avec de part et d'autre un recul d'alignement du front bâti crée une rupture (cf. Fig 29 ci-contre). Ce front est composé de maisons bourgeoises du 19^{ème} siècle, vestige d'un passé plus prestigieux.



4. Séquence D

L'espace se ressert en un front bâti étroit, le virage serré marque une rupture entre le centre bourg et les extensions résidentielles linéaires qui suivent (cf Entrée ouest).

C) Circulation et activité commerciale

1. Circulation et stationnement

Le flux de circulation à double sens le long de la rue du Commerce est dense. Le stationnement autorisé dans le sens descendant y est gênant et problématique car il oblige la circulation à se faire sur une seule voie dans une rue déjà étroite. À cette étroitesse s'ajoute la présence de balcons rendant la circulation des poids lourds difficile voire impossible.

Ce système de circulation à double sens est étendu à toutes les rues du centre bourg créant une grande perméabilité du tissu (cf plan ci-contre). Ce système de circulation crée des contraintes dans les rues transversales très étroites, rue de la Dolve et rue des Fleurs. Cette dernière, rétrécit par l'empiétement de la boulangerie et ses annexes, possède une faible visibilité.

Le stationnement se concentre essentiellement sur la place de l'Oratoire, les arrières de la Mairie (rue de la Poste), sur la place du 8 Mai 1945 et le long des axes principaux, soit un potentiel d'environ 70 places.

2. L'activité commerciale

Les commerces et services se localisent principalement au sud-est du centre bourg, et plus particulièrement dans la rue du Commerce (cf plan ci-contre).

Globalement, on assiste au rétrécissement du centre commercial de St Branchs. D'après le témoignage d'anciens, la rue du Commerce a compté jusqu'à une trentaine de commerces. C'est cette rue qui souffre le plus: locaux commerciaux vieillissants et inadaptés le plus souvent réhabilités sous forme résidentielle, grande difficulté de stationnement et de circulation.

L'importance des flux de circulation, qui rendent cette voie dangereuse pour les piétons, ne participe pas à mettre en valeur l'activité commerciale de Saint Branchs.



On découvre un centre bourg triangulaire, dense et plus ou moins homogène. Ce centre reste replié sur lui-même malgré la présence de nombreuses impasses, peu mises en valeur, donnant sur des arrières cours et des jardins familiaux

L'espace est à dominante minérale, peu colorée et peu identitaire, avec des façades du bâti peu entretenues créant une impression d'austérité. On est loin de l'image renvoyée par les entrées de bourg aménagées

Dans cet environnement urbain qui a indéniablement mal vieilli, les places créent des ouvertures, mais leurs traitements et leur utilisation ne mettent pas en valeur ces aérations.

Le traitement du centre bourg branchois afin d'être plus efficace, peut s'articuler alors autour de deux grandes typologies d'espace :

- Les espaces «puits»: ce sont des espaces qui captent les flux : espaces centraux, lieux potentiels d'aboutissement des usagers.

- Les espaces de transit : ils desservent les puits, concentrent les capacités de stationnement, ou sont des articulations dans le tissu urbain (rue des fleurs, rue de la Dolve...)



Partie III : Les espaces « puits ».

Les espaces puits regroupent tous les lieux qui ont une attractivité potentielle, ce sont les places, services (Poste, Mairie...), zone commerciale, jardins...

Il est nécessaire de traiter ces espaces car ce sont eux qui représentent les lieux de centralité, ils assurent ainsi une plus grande lisibilité du bourg.

A) La place du 11 Novembre 1918

Fermé depuis 1961, le site de l'ancien cimetière de Saint Branchs va faire l'objet d'un aménagement important visant à y concentrer les commerces et services « moteurs » (boulangerie, charcuterie, tabac/ papeterie, cabinet dentaire, pharmacie...).

L'objectif de cet aménagement est double. Le premier objectif est de revitaliser l'activité commerciale du centre bourg en désenclavant les commerces et en mettant à leur disposition des locaux aux normes. Le second objectif est de résoudre le problème de circulation dont souffre la commune avec la D50 classée comme voie de grande circulation* d'après l'article L.111-1-4 du code de l'Urbanisme.

L'implantation des bâtiments se fera autour d'une place « Champ de Foire » rectangulaire d'orientation est-ouest qui accueillera en son centre des petites halles ouvertes pour le marché (cf. plan ci-contre). Au rez-de-chaussée on retrouvera les commerces, tandis qu'à l'étage on aura 12 logements locatifs, propriété de SA Touraine Logement.

Entre les bâtiments un plateau va créer une ouverture afin d'irriguer les quartier arrières bourg coté ouest (cf plan ci-dessous).

Le tracé de la route de Tours sera quant à lui redressé afin d'être dans l'alignement de la rue de la Poste.

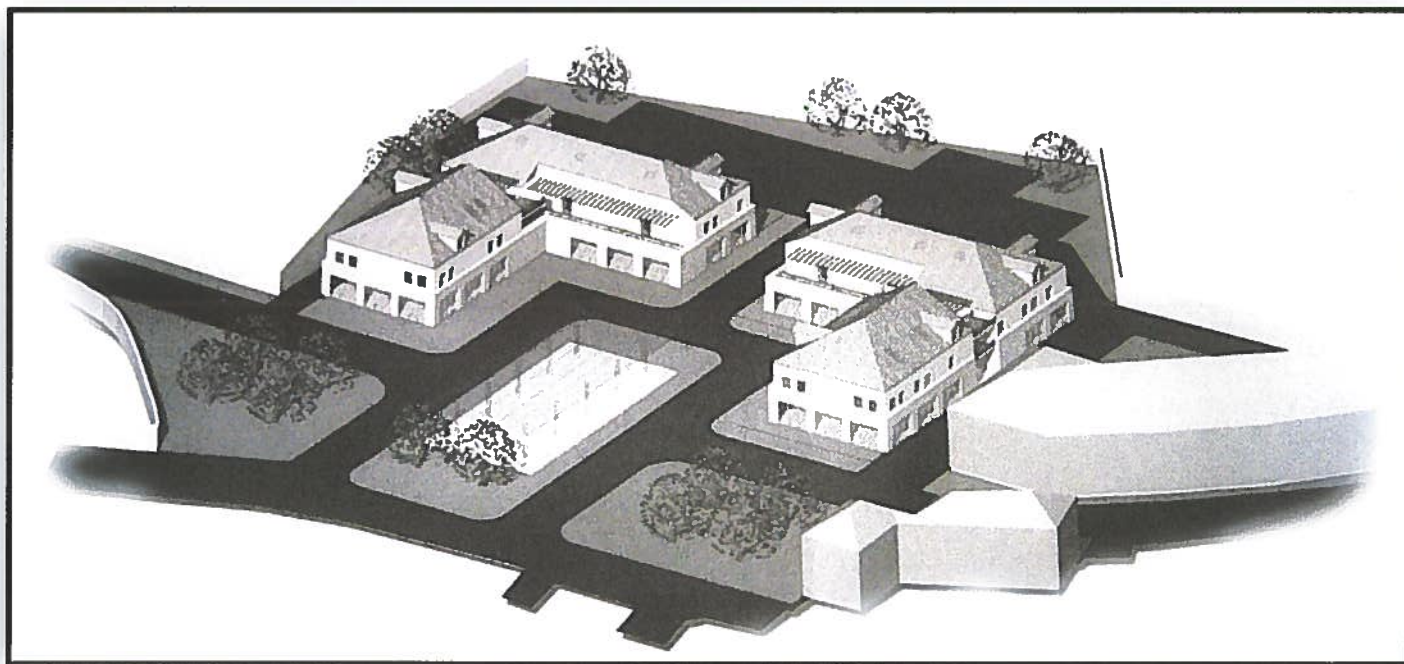


Figure 33 : Vue architecturale de la place du 11 Novembre

Source : Atelier d'urbanisme 8 1/2



Cette place, où la priorité sera donnée aux piétons constituera la porte d'entrée nord du centre bourg. Un seuil à la fois fonctionnel et convivial.

Mais avec les zones d'habitats futurs, localisées entre le carrefour des Archers et le seuil nord, cette place va conforter sa centralité en fédérant le nord et le sud du bourg.

Le risque que pose cet aménagement est qu'une dissymétrie s'installe entre la frange sud du bourg et la frange nord regroupant tous les commerces et services. La place du 11 Novembre représentant à elle seule le lieu de centralité aux détriments des autres espaces.

Les aménagements proposés viseront alors non seulement à revaloriser l'image du bourg mais aussi à réaffirmer la centralité de l'îlot formée par la place du 11 Novembre, la place de l'Oratoire et la place du 8 Mai 1945. Leur finalité sera de faire de cet îlot un espace attractif et convivial, une entité indivisible, espace de centralité à l'échelle de la commune.

B) L'espace mairie (mairie, Square du Souvenir, rue de la Poste)

1. L'entrée est (coté rue du Commerce)

C'est l'espace marquant la centralité du bourg car constitué en son centre par la mairie. Cette dernière, composée de deux bâtiments *bâtiment du 19^{ème} siècle ayant subi un agrandissement latéral en 1994 dispose d'une double entrée à l'image de la rue sur laquelle elles donnent : une entrée coté rue du Commerce et une entrée coté rue de la Poste.

L'entrée « officielle », est guidée de part et d'autre par le bâti (bâtiment associatif communal à gauche et habitation à droite), on retrouve cette impression de couloir, mais beaucoup plus ouvert. Les dalles utilisées marquant l'entrée lui confèrent son caractère prestigieux.



Figure 34 : Panorama de l'entrée est « officielle » de la mairie.

Source : Feliho David



Face à l'entrée sur la gauche un système de plateau agrémenté de deux arbres sépare le bâtiment de la mairie du bâtiment associatif.

Cependant cette entrée reste peu lisible. Le retrait des bâtiments de la mairie par rapport à l'alignement de la rue du Commerce ; le bâti, aux façades peu entretenue qui enserme l'entrée et la dominante minérale de cette espace ne contribuent pas à le mettre en valeur.

Il faut que cet espace tranche véritablement avec l'image de la rue du Commerce. Cette dernière est très minérale, cloisonnée, alignée (cf. Partie II : Analyse fonctionnelle du bourg), l'espace de la mairie en retrait se doit d'être une ouverture, une respiration.

Pour cela, l'élément végétal doit être dominant aussi bien à l'entrée que sur le plateau entre la mairie et le bâtiment associatif. C'est un lieu de prestige, emblématique, qui doit bénéficier d'un aménagement floral de qualité pour trancher avec la monotonie des couleurs de la rue du Commerce.



Figure 35 : Plateaux séparant la mairie du bâtiment associatif.

Source : Feliho David



De plus, le traitement de la façade du bâtiment associatif est une nécessité pour la requalification du lieu. A but pédagogique, les façades donnant sur la mairie, une fois refaites pourraient faire l'objet d'une composition artistique organisée par les écoliers. Ceci permettrait à ces derniers de s'appropriier le lieu, et serait l'occasion pour eux de se familiariser avec le fonctionnement de la mairie et de la vie communale.

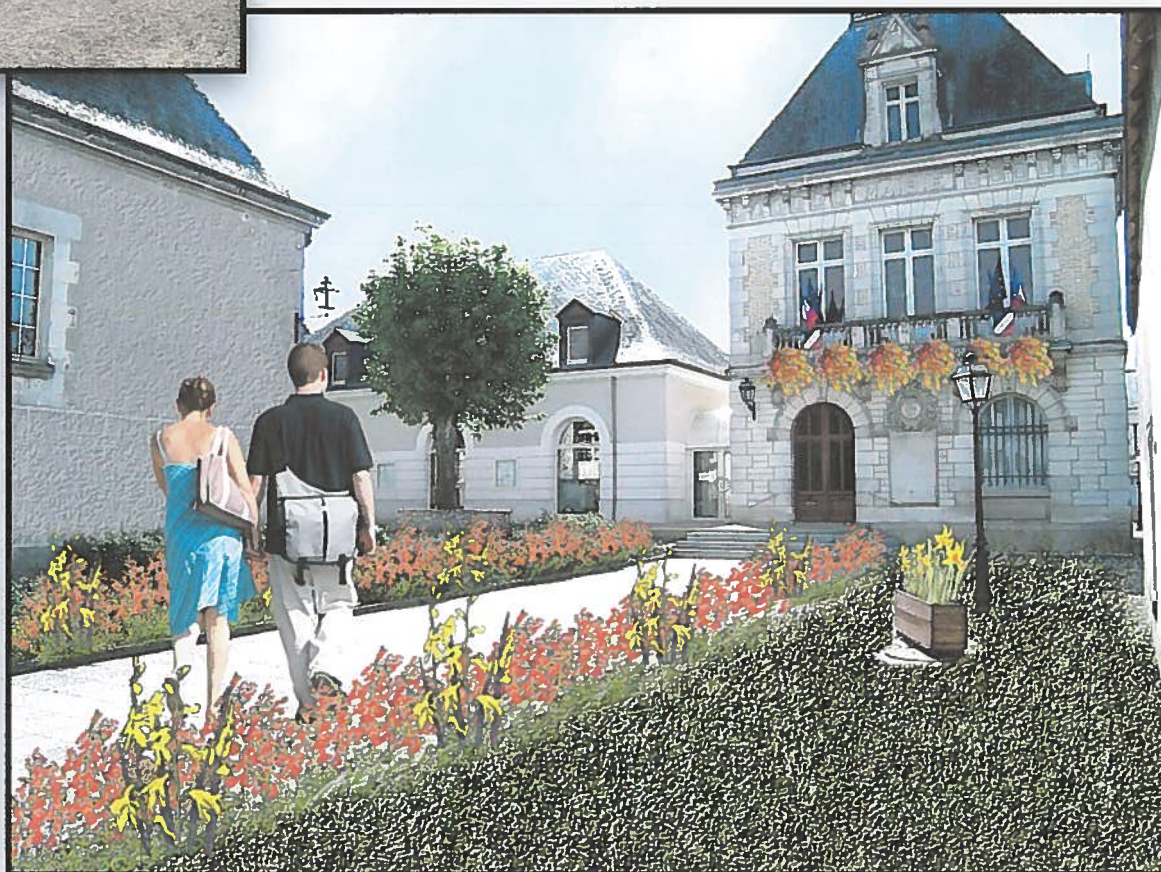


Figure 36 : Une entrée de mairie moins minérale (photo-montage).

Source : Feliho David



2. L'entrée ouest (coté rue de la Poste)

L'entrée ouest est en opposition avec la précédente, c'est un espace très ouvert donnant sur la rue de la Poste. Le square du Souvenir venant conforter cette impression d'ouverture.



Figure 37 : Les arrières de la mairie avec les Square du Souvenir.

Source : Feliho David

Mais des constantes persistent, c'est un espace là encore trop minéral, peu identitaire, vaste et sans vie.

En laissant pousser les arbres situés derrière la mairie, cela permettrait de créer un espace ombragé et plus agréable en continuité avec le square du Souvenir.

L'espace de ce square, le plus souvent désert, peut quant à lui être utilisé comme terrasse de café. Pourquoi ne pas envisager de réaffecter l'ancien bâtiment des pompiers ouvert sur la rue de la Dolve et ayant sa façade arrière sur la square. L'implantation d'un café terrasse, permettrait de créer une activité autre qu'administrative au sein de cet îlot, de le rendre un peu plus vivant en fin d'après midi et début de soirée. La présence en face des toilettes publiques en fait le lieu idéal. A cela, on peut ajouter un terrain de bouliste, ce qui redynamiserait véritablement le lieu.



Figure 38 : Ancien bâtiment des pompiers rue de la Dolve.

Source : Feliho David

La zone derrière la mairie servant actuellement de parking (entre 6 et 8 places) pourrait faire l'objet d'un traitement floral, l'implantation à cet endroit d'une mosaïque ou mise en scène florale, soulignerait le caractère prestigieux du lieu, marquerait l'entrée ouest de la mairie, et dissimulerait en partie l'entrée des toilettes publiques.



Juste en face, de l'autre côté de la rue de la Poste, la boutique de la fleuriste bordée de part et d'autre par des entrées de garage en retrait de l'alignement pourrait aussi faire l'objet d'un réaménagement. Pourquoi ne pas implanter sur son pourtour une bande florale en lieu et place des dalles de ciment lézardées. Ceci soulignerait la boutique au sein du bâti environnant, accentuerait son charme produit par son isolement, sa forme architecturale, et les matériaux utilisés (Cf croquis ci-dessous).



Figure 40 : Croquis représentant la boutique de la fleuriste bordé par un environnement florale.
Source : Feliho David

Les arrières de la mairie et la rue de la Poste, par le caractère agréable, attractif et ouvert du site constituent un espace à fort potentiel de développement et d'accueil. Des commerces comme le café terrasse, la fleuriste, des services proposés (terrain de pétanque) peuvent faire de ce lieu un second pôle qui viendrait équilibrer l'attractivité de la place du 11 Novembre.



C) Les abords de l'église et la place de l'Oratoire

I. Les abords de l'église

La place de l'Oratoire se caractérise par l'église de St Branchs. Cette église entièrement reconstruite en 1897 a néanmoins conservé son croisillon septentrional du transept de la fin du 12^{ième} début 13^{ième} siècle.

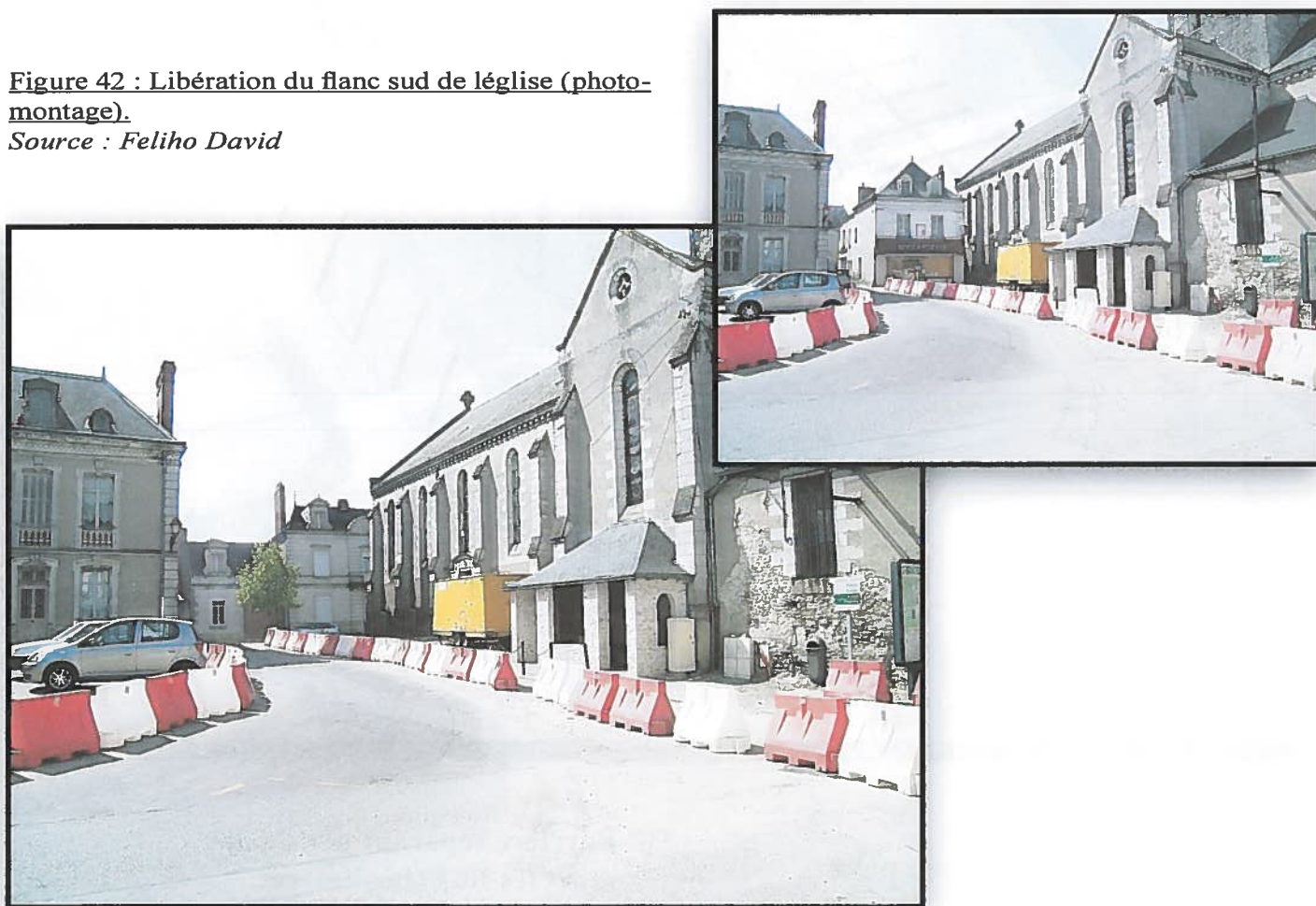
L'église souffre d'une dégradation de ses façades et des ses abords, les façades ainsi que le parvis du flanc sud complètement démantelé doit faire l'objet d'un retraitement (cf. Partie II : Analyse fonctionnelle du bourg). L'utilisation de pavés en pierre naturelle réaffirmerait le caractère historique du lieu qui pourrait être mis en valeur la nuit par une série de projecteurs éclairant les flancs de l'Eglise.

Un nettoyage du tuffeau, permettant de retirer la patine noire formée suite à l'oxydation de la roche avec l'air, mettrait en valeur les ornements.

Les abords de l'église souffrent de l'implantation de la boulangerie et de ses annexes sur son flanc sud, ce qui empêche une grande lisibilité du lieu. Faut-il conserver la boulangerie ou pas ? Le Conseil Municipale a tranché en faveur de la démolition du bâtiment. Au niveau de l'église et de la place de l'Oratoire, la suppression de la boulangerie va permettre de retrouver un parvis d'église continue entre la place et le flanc sud. L'ouverture du parvis et la libération du flanc sud va permettre de redonner à l'église une véritable dimension architecturale.

Figure 42 : Libération du flanc sud de l'église (photo-montage).

Source : Feliho David



2. La place de l'Oratoire

La place de l'Oratoire, constituant le parvis d'entrée de l'église, par son traitement sobre et sa fonction de parking (maximum de 24 véhicules recensés) ne parvient pas à générer un site convivial de rassemblement mais au contraire un lieu traversant et désert (cf. Partie II : Analyse fonctionnelle du bourg).

Par sa position au sein du bourg, cette place constitue un troisième pôle d'articulation du centre bourg, par sa dimension importante, elle offre de grandes possibilités d'aménagements.

Cette place regroupe toutes les caractéristiques pour en faire le lieu d'accueil principal du visiteur, le stationnement doit être intégré à un aménagement mettant en valeur l'entrée de l'église. Si cette place a pour vocation l'accueil du visiteur, elle doit également constituer un premier point d'information. La commune bénéficie d'un patrimoine bâti et naturel riche, le faire découvrir au touriste sur cette place par une série de panneaux informatifs retraçant l'histoire de St Branchs et présentant son patrimoine peut donner à ce lieu un véritable rôle d'accueil. Ces panneaux auraient alors pour but de promouvoir l'image de la commune par la valorisation de ses richesses auprès du visiteur de passage. Cette place serait alors le lieu de départ de plusieurs circuits de randonnées permettant de partir à la découverte du patrimoine communal et de son environnement.

Les panneaux informatifs se répartiraient entre les arbres marquant par leur alignement l'entrée de l'église. Des bancs peuvent être placés également sous les arbres afin de permettre aux riverains de profiter de cet espace ombragé.

Le stationnement se ferait sur 2 rangées à gauche de l'entrée de l'église. En prenant comme référence le Neufert : 2.30x5m pour une place de parking et 5m de bande de manœuvre, on peut aménager entre 12 et 14 places. Un stationnement en épis, moins coûteux en espace, peut être envisagé à droite de l'entrée bénéficiant de l'espace libéré par la boulangerie (196.5 m²), ce qui permettrait d'augmenter l'offre en stationnement de cette place (cf. plan ci-contre).

L'aménagement de cette place réduit considérablement l'offre de stationnement dans le bourg. Cependant c'est la contre partie d'un bourg plus agréable. On tend à limiter au maximum la part occupée par la voiture au profit d'une circulation plus douce.

Il y a néanmoins de fortes chances pour que cette diminution ne se fasse pas ressentir car elle serait compensée par l'aménagement de la place du 11 Novembre 1918.

Un patrimoine riche

Une histoire architecturale, des sites archéologiques riches à faire découvrir :

Le site de la Belle Jonchère, classé au titre des Monuments Historiques situé en limite du territoire communal sur les hauteurs de Veigné rayonne sur une portion de la campagne branchoise.

Le Château de Monchenain à l'emplacement d'un édifice plus ancien dont les premières traces remontent au II^e siècle

Le château en ruines de la Richardière, site qui compte aussi une enceinte rectilinéaire d'époque indéterminée. L'ancien Moulin Brûlé.

Le Pont Girault, d'époque gallo-romaine dont les arches actuelles datent du X^e siècle, constituant l'une des branches de la vieille route d'Espagne. La légende veut que Jeanne d'Arc, allant à Saint Catherine de Fierbois, ait franchi ce pont.

La voie romaine menant d'Esves à Manthelan. Plusieurs anciens sièges de fief : La Haute Jonchère site d'un habitat médiéval connu depuis le XI^e siècle, la Tour (connus tous deux dès le II^e siècle), mais aussi l'Echandon, La Chevalerie, Carré, Les Touches, Les Hautes Bornes, un toponyme rappelant le souvenir de mégalithes disparus.

Leur nom retrace leur passé, tel que le hameau de la Croix de la Maladerie, qui rappelle l'existence d'un ancien hôpital pour lépreux

Découverte de matériel du Néolithique (poignards, pointes de flèche, haches polies).

-Reconstruite en 1897, l'église dite Sainte Benigne n'a conservé de l'ancien édifice que le croisillon septentrional du transept de la fin du XII^e siècle ou du début du XIII^e siècle. Il est couvert d'une voûte sur croisée d'ogives retombant sur des chapiteaux ornés d'animaux fabuleux. Une ligne de palmette et d'animaux fantastiques décorent le mur de l'abside.

Au sud près de la porte latérale, un beau bénitier du XIII^e siècle, orné de trois têtes humaines grossièrement sculptées de profil est fixé au mur.



D) La Place du 8 Mai 1945 et les commerces

I. La place du 8 Mai 1945

La place du 8 mai de par sa position, en extrémité de la rue du Commerce, constitue la troisième porte d'entrée du centre bourg branchois. C'est le lieu où va s'articuler trois axes structurant du bourg : la Grand Rue (D50) prolongement de la rue du Commerce, la rue des Ancien AFN (D84) et la rue des Fleurs qui fait la jonction entre l'est et l'ouest de la commune. Actuellement cette place sert essentiellement de parking (cf. Partie II : Analyse fonctionnelle du bourg).

L'objectif de l'aménagement proposé est de faire de ce lieu un autre pôle de services pour le centre bourg. L'acquisition par la mairie des bâtiments faisant l'angle de la place permettrait d'y installer de nouveaux équipements communaux comme une bibliothèque, une halte garderie ou encore une salle de mariage, services que la commune ne propose pas encore.

Ces équipements impliquent des places de stationnement, places qui pourraient être localisées en bordure de celle-ci (cf. plan ci-contre). Une large bande, le long des bâtiments formant l'angle de la place, serait laissée aux piétons et bordée par une rangée d'arbres et de fleurs. Des bancs judicieusement placés entre les arbres inviteraient le piéton à s'y reposer. Le revêtement utilisé pour cette bande piétonne doit se différencier de celui de la chaussée. Afin de marquer la continuité avec les abords de l'église, il serait opportun de réutiliser les mêmes types de pavés.

2. Maintien d'une activité commerciale

La rue du commerce fait l'objet d'un réaménagement visant à mettre la circulation en sens unique et donnant la priorité aux piétons (cf. Partie IV : Les espaces de transit). Parallèlement, la place du 11 Novembre va entraîner une délocalisation de la majeure partie des commerces de cette rue. On se pose alors la question de l'intérêt d'une rue piétonnière s'il n'y a pas plus d'activité commerciale. Les locaux commerciaux pourraient alors être reconvertis en ateliers artisanaux. Une politique incitative de la mairie pourrait attirer des artisans de la commune (sculpteur sur bois, fabricant de girouette...) à venir y installer leur atelier, ou boutique d'exposition. Cela aurait pour effet de créer un certain charme à cette rue très fermée, très intime.



E) Le fleurissement

Toutes ces propositions d'aménagement, comme celles à venir, donnent une large place à l'élément végétal, que ce soit par la présence d'arbres pour souligner une entrée, ou par la présence de fleurs afin de marquer le prestige d'un lieu.

Le fleurissement est en quelque sorte la réponse à différentes exigences plus ou moins conscientes et exprimées par les habitants : besoin de nature en milieu urbain, de créer des tableaux vivants dans un cadre bâti d'apparence immuable, de coloriser un univers urbain perçu comme monotone et monochrome, d'égayer les plates-bandes, les rues, les carrefours. C'est un élément indispensable dans l'amélioration du cadre de vie.

Mais attention, un bon fleurissement consiste en un accompagnement végétal de l'espace urbain. Conçu au sein d'un projet global d'aménagement des espaces publics, le fleurissement intervient pour optimiser ces lieux. On ne fleurit pas pour cacher ce qui n'est pas réussi (au risque de le souligner).

On va chercher à faire entrer la campagne, le milieu rural vert, au sein même du bâti, du centre bourg minéral. On peut travailler par strates, les axes d'entrée d'agglomération (cf. Partie I : Les entrées de bourg) servant d'espaces de transition, axes conducteurs du végétal vers le centre urbain.

-Le centre bourg : espace emblématique, site historique, lieu symbolique de la vie communale (mairie, poste, bibliothèque...), l'implantation de nombreux aménagements floraux y est souhaitable pour marquer le prestige du lieu.

-Les quartiers d'habitations : ce sont des espaces à aménager d'une manière différente ; il n'est pas question pour autant de les délaisser mais de les travailler selon une autre approche, plus subtile.

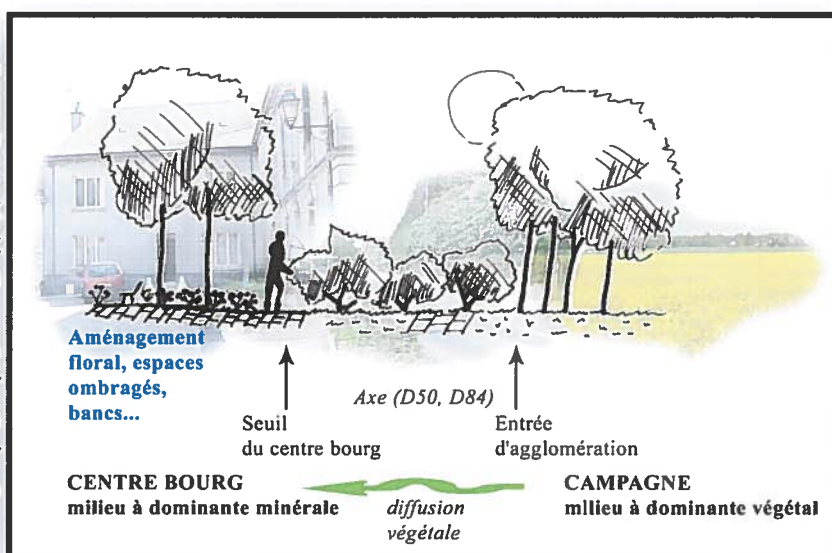


Figure 45 : Introduction de l'élément végétal au cœur du bourg
Source : Feliho David

L'idéal ? Des espaces ne nécessitant pas un entretien trop contraignant (attention également aux distances entre les zones à entretenir ; des espaces très éloignés les uns des autres induisent plus de temps de transport des agents techniques, plus de pollution...).

-La périphérie : elle sert de zone de transition entre le paysage environnant et le bourg. C'est au niveau de cette zone que l'on va « inviter » le paysage environnant au sein du centre bourg.

Faire rentrer le paysage agricole, rural dans le centre bourg a pour but de lui attribuer, ou plutôt de confirmer son identité rurale, de plus en plus recherchée et appréciée de nos jours.



Partie IV : Les espaces de transit

La valorisation des espaces potentiellement attractifs, dans le chapitre précédant, induit un bourg à trois «têtes» : la place du 11 Novembre, la place de l'Oratoire et la place du 8 Mai 1945. L'articulation du bourg, les liaisons qui vont s'opérer entre ces 3 pôles vont se faire via la rue du Commerce, la rue de la Poste et la rue des Fleurs.

A ces axes structurants l'îlot, vont se rajouter des axes secondaires comme la rue de la Dolve, les continuités piétonnes, les venelles et impasses qui vont rendre l'espace plus perméable aussi bien en son cœur qu'aux abords immédiats.

Ces espaces de transit qui irriguent le tissu urbain et qui participent à la mise en œuvre des aménagements précédants vont également concentrer les capacités de stationnement.

Tous les aménagements portant sur les espaces de transit ont un objectif : donner la priorité au flux piétonnier et lui faciliter l'accès au tissu urbain.

A) La rue du Commerce

Les travaux entrepris par la commune au sein de la rue du Commerce visent à résoudre les dysfonctionnements de circulation en double sens de cette voie.

L'aménagement proposé par l'Atelier d'urbanisme 8 ½ consiste en une réduction de la chaussée, participant à limiter la vitesse à 30 km/h, et une diminution de l'offre de stationnement latéral pour privilégier les déplacements des piétons et des deux roues.

Un aménagement systématique en rive sud d'une continuité piétonne confortable participera à la mise en valeur des flux piétonniers.

Un aménagement différencié en face de la mairie par un traitement au sol par plateau surélevé, mat et la signalétique participera à une meilleure lisibilité de la rue.

Cette rue plus piétonne va constituer le barreau reliant le sud est au nord de la commune, connectant directement la rue des Anciens AFN et la place du 8 Mai 1945 à la place du 11 Novembre regroupant la majeure partie des commerces.

La priorité donnée au piéton et les ateliers et boutiques d'artisans (cf. Partie III : Les espaces «puits») en ferait un lieu particulièrement agréable.

Malheureusement, de nombreux logement et leurs façades restent en très mauvais états : enduit lézardé ou disparu, balcons ébréchés...

Un aménagement de la rue du Commerce sans une rénovation des façades n'aurait aucun intérêt pour la requalification du lieu. Les façades du bâti refaites, l'enfouissement des réseaux ainsi qu'un fleurissement systématique des balcons peuvent produire un très bon effet visuel.

Figure 47 : Façades dégradées du bâti.

Source : Feliho David



Les 6 impasses que compte cette rue, qui portent des noms de fleurs (impasse des Primevères, des Violettes, des Jonquilles...), peuvent également être fleuries afin de marquer leur entrée. Un effort est à attendre des propriétaires afin de fleurir les arrières cours de ces dernières.

Figure 48 : Des impasses à valoriser.

Source : Feliho David



B) La rue de la Poste

L'ouest du bourg concentre les principaux quartiers d'habitation et équipements communaux (salles des fêtes, école, terrain de sport...), ce qui en fait un espace pourvoyeur de flux. Le centre bourg, la mairie et surtout la place du 11 Novembre constituent quant à eux des espaces attractifs. La rue de la Poste faisant la liaison entre les deux doit être aménagée de manière à absorber les différents flux.

Sa mise en sens unique pour le flux automobile (sens nord sud) permettrait de consacrer un vaste espace bien délimité aux flux piétonnier et cycliste. Elle aurait aussi pour conséquence de redonner une importance à l'avenue de la Foire. En effet, le flux venant des quartiers d'habitation ouest emprunterait l'avenue de la Foire pour gagner le centre ville, soit en passant par la rue de la Gare (elle aussi alors traitée en sens unique du fait de la faible largeur de la chaussée), soit en rejoignant la route de Tours, puis la place du 11 Novembre (cf. schéma ci-contre).

Le traitement du sol de la rue de la Poste doit permettre aux usagers de l'espace de comprendre son fonctionnement. C'est le choix du matériau utilisé pour la chaussée et la bande piétonnière qui va directement influencer le partage de la voie et sa lisibilité.

A titre d'exemple, on peut utiliser un matériau clair pour la bordure de trottoir comme le comblanchien, pierre calcaire très dure. Ceci a pour effet de marquer la séparation entre la chaussée et l'espace piétonnier. Une hauteur suffisante de trottoir dissuaderait les véhicules de se garer au-delà. Un stationnement peut être envisagé et matérialisé par une bande de pavés en grès de récupération. Les trottoirs suffisamment larges peuvent quant à eux être traités par un revêtement de gravillons calcaires ocres clairs issus des carrières de la région (Truyes, par exemple). Enfin au pied du bâti, le trottoir peut être bordé de briques non gélives posées en chevrons dont la teinte rappellerait celle des façades.



D) L'accessibilité piétonne de l'îlot

Tout automobiliste est un piéton qui s'ignore. Et tous les piétons ne sont pas automobilistes.

Deux bonnes raisons pour penser à réserver, dans les aménagements du centre bourg, une véritable place aux piétons qu'ils soient valides ou à mobilité réduite, afin que les espaces, qui leurs sont réservés, ne soient pas des espaces résiduels, inconfortables voire dangereux, par rapport à l'automobile.

La marche à pied est un mode de déplacement à part entière, tantôt utilitaire (aller chercher son pain), tantôt ludique (tourisme) ou sportif (randonnée). La place du piéton doit également être pensée à l'arrêt pour se reposer, se rencontrer, regarder, en prévoyant des équipements adaptés (bancs, placette, lieu d'observation...).

Dans tous les cas, des déplacements facilités sont synonymes de qualité de vie et c'est pour cela que tous les aménagements proposés doivent tendre à cet objectif.

Les aménagements présentés précédemment (rue du Commerce, rue de la Poste, place de l'Oratoire...) donnent une large part au flux piétonnier. Il convient maintenant de s'assurer de la continuité du cheminement piétonnier depuis les seuils sud jusqu'aux seuils nord matérialisés par la place du 11 Novembre et d'analyser si tous les aménagements proposés contribuent à le rendre confortable et agréable.

En entrée sud du centre bourg, on retrouve la place du 8 mai 1945, qui selon les aménagements proposés, doit constituer un pôle de services (haltes garderie, bibliothèque, salle de mariage...) et donc générer une circulation piétonne. La traversée de la rue des Fleurs peut se faire par un système de plateau surélevé (cf schéma ci-contre) dont le revêtement utilisé reprendrait celui de la bande piétonnière (dalles, pavés en béton ou naturel...).



Figure 50 : Système de traversée sur plateau.

Source : Feliho David

Dans tous les cas le revêtement utilisé doit se différencier de celui de la chaussée afin d'interpeller visuellement l'automobiliste. Un revêtement différent permet également une plus grande lisibilité du cheminement pour le piéton. Des bornes ou barrière matérialisant de part et d'autre le plateau éviteraient que des véhicules en stationnement empiètent dessus. Le même système de plateau pourra être utilisé pour la traversée de la rue du Commerce.

Le cheminement piéton se poursuit le long du flanc sud de l'église sur une bande piétonnière de revêtement différencié (pavés en béton par exemple). La séparation entre cette bande et la chaussée se ferait par des plots ou une rangée d'arbres. Ce cheminement aboutit soit à la rue du Commerce, où l'aménagement proposé par l'atelier 8 ½ donne la priorité aux piétons jusqu'à la place du 11 Novembre, soit sur la place de l'Oratoire, où les panneaux informatifs et les bancs sous les arbres, qui structurent l'entrée de l'église, accueillent le visiteur (cf plan 3d à déplier ci-contre).



Depuis le seuil sud ouest, le piéton qui a bénéficié au niveau du carrefour d'un espace pour se reposer (cf photo), entre dans la rue de la Poste aménagée en sens unique descendant pour les véhicules. Il circule avec une large bande piétonnière continue jusqu'à la place du 11 Novembre et ses services. Cette bande piétonne est bien séparée de la chaussée et des places de stationnement par un trottoir surélevé.



Figure 52 : Seuil sud ouest du centre bourg.
Source : Feliho David



La communication entre la place de l'Oratoire et les arrières de la mairie se fait aisément de part et d'autre de l'abri de cars. Une communication peut s'établir entre la place de l'Oratoire et l'entrée principale de la mairie. En effet si l'on abat le mur qui sépare le flanc nord de l'église et la mairie, on crée une communication directe entre la place de l'Oratoire et la rue du Commerce (cf carte 3D).

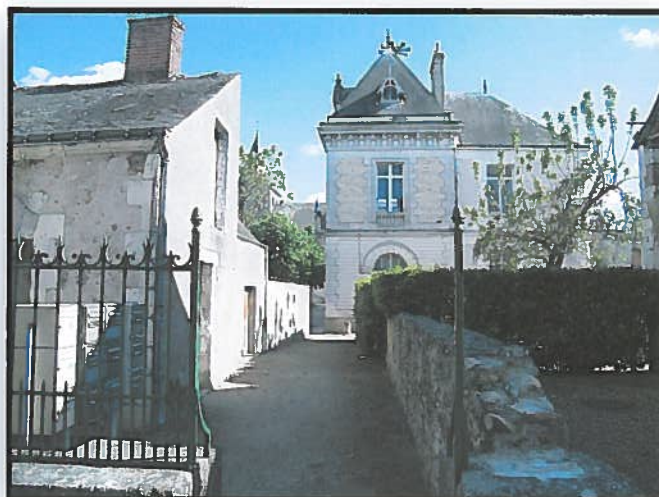
Figure 53 : Mur séparant l'espace de la mairie (à gauche) de la place de l'Oratoire
Source : Feliho David

Un plan incliné permet aux personnes à mobilité réduite de descendre du plateau avant la mairie.

Les arrières de la mairie, le Square du Souvenir et son café terrasse, constituent encore un lieu d'accueil.

L'utilisation de la ruelle qui longe l'actuel bâtiment des pompiers (possible café-terrasse) permet de déboucher sur la rue de la Dolve, rue réservée au stationnement des riverains et par conséquent sécurisée.

Figure 54 : Ruelle reliant la mairie à la rue de la Dolve.
Source : Feliho David



Des aménagements de l'espace de la mairie sont indispensables afin d'en faciliter l'accès aux personnes à mobilité réduite.

Un cheminement est matérialisé par un sol non meuble, revêtement non lisse, sans obstacle aux roues...*(décret N° :99-758 et 99-767 et arrêté du 31 août 1999 ainsi que la circulaire du 23 juin 2000). Or la mairie ne dispose pas sur son entrée arrière d'un cheminement répondant à ces exigences. Une allée dallée doit être aménagée afin de relier directement l'entrée de la mairie à la rue de la Poste. Au niveau du trottoir de cette dernière, l'aménagement d'un bateau s'impose. Cependant, la largeur du trottoir, inférieure à 2,40 mètres ne permet pas l'implantation d'un bateau réglementaire. Un abaissement normalisé serait alors plus adapté. Sur ce même principe, un cheminement doit aussi être aménagé afin de rendre accessible la rue de la Dolve via la ruelle.

De la rue de la Dolve en empruntant la rue du Commerce ou la rue de la Poste, on rejoint la place « champ de foire » du 11 Novembre 1918 où l'espace est dédié aux piétons.

La route de Tours, la Grand Rue et la rue des Ancien AFN, par leur aménagement, permettent une connexion piétonnière continue entre le centre bourg et le reste de l'agglomération branchoise. L'avenue des Marronniers pourrait faire l'objet d'un aménagement marquant de manière plus forte la séparation des flux. Mais avant d'entreprendre une quelconque réflexion sur cette voie, il convient de connaître les plans précis d'urbanisation du secteur ouest du bourg. A cela s'ajoute le projet non arrêté d'une voie de contournement du centre bourg, qui aura pour conséquence une modification de la configuration des lieux.



🌀 Quelques aides pour financer les travaux :

Les façades :

La commune pourrait lancer auprès de la CCVI une opération d'amélioration du parc de logements afin de rénover ses façades qui ternissent l'image de la rue. Entre 1995 et 1999, 126 logements ont été réhabilités au sein de la CCVI grâce à l'aide de la Prime à l'Amélioration de l'Habitat (PAH). D'autres aides peuvent être obtenues dans le cadre de l'ANAH (Agence National pour l'Amélioration de l'Habitat) qui peut prendre en charge les travaux de ravalement et de traitement des façades sous certaines conditions.

L'embellissement du bourg passe nécessairement par la réhabilitation des logements. La commune peut aussi se porter acquéreur d'une propriété bâtie, non seulement pour la réhabiliter et créer un ou plusieurs logements locatifs, mais également pour réaliser une opération d'aménagement plus globale ou résoudre une problématique, qu'elle seule, peut maîtriser.

Un logement locatif communal peut être un logement locatif social Il est alors aidé par l'Etat, éventuellement par le Conseil Général, et subventionné par la Région Centre dans le cadre du programme Cœur de Village

La TVA n'est pas récupérable pour ce type d'opération

L'acquisition d'un logement en vue de la création d'un logement locatif social est subventionnée par la région Centre au taux de 40% pour les communes comme Saint Branches de plus de 500 habitants.

La revalorisation du bourg passe par la réhabilitation de certains logements, pour cela, la commune doit s'en donner les moyens.

Le traitement du sol des voiries :

DGE (Etat), Cœur de Village (Région), et/ou Contrat de Pays selon les cas

Fond départemental d'Investissement Routier (FDIR) (Conseil Général)

Fond de péréquation, Contrat Départementaux de Développement Rural (Conseil Général)

Redistribution des amendes de police pour les petits aménagements comme la pose de potelet ou bornes qui améliorent la sécurité (Conseil Général).

Ces espaces de transit desservent les pôles attractifs de la commune. Ce sont eux qui vont générer la fonctionnalité de l'îlot. Ils vont aussi en assurer une perméabilité sélective. Certains modes de déplacement, comme la marche à pied, gage d'un cadre de vie agréable vont être privilégiés au détriment d'autres.

Grâce à ces axes, on va pouvoir orienter le développement du bourg, notamment son retournement coté ouest afin de le connecter directement au deuxième secteur très attractif du bourg formé par les actuels lotissements de la Primaudière, des Coquettes, de Bel-Air, qui regroupent les principaux équipements communaux.



Conclusion

Ces dernières années, la commune de Saint-Branchs a entrepris, dans le cadre d'une politique de redynamisation, des aménagements visant à améliorer la fonctionnalité de son bourg.

La création communale d'une place « champ de foire », qui concentre les commerces, n'a d'autre but que de leur redonner un nouveau souffle économique. Le réaménagement de la rue du Commerce, vise quant à lui, à résoudre les problèmes de circulation rencontrés sur la commune depuis l'élargissement de la zone d'influence de l'agglomération tourangelle.

Comme cela a été énoncé en introduction, il convient de ne pas s'arrêter là. Un bon aménagement sera celui qui aura su concilier fonctionnalité et représentativité. C'est pourquoi les propositions d'aménagement présentées dans ce rapport intègrent les équipements publics de la commune (mairie, église) à des espaces structurants autour desquels va se conforter l'organisation du village. Parfois, dans le cas de la place du 8 Mai 1945, c'est l'espace seul qui va dicter l'implantation de nouveaux équipements (bibliothèque, haltes garderie, salle des mariages).

C'est donc un raisonnement sur l'organisation spatiale qui recréera un environnement et un cadre de vie de qualité.

Je conviens que l'image, renvoyée par ces espaces après les aménagements proposés, sera très urbaine. Le cheminement piétonnier, la mise en avant des modes de déplacements doux, la sécurisation des voiries et le partage des flux, la mise en sens unique des voiries... sont des notions propres au milieu urbain.

Pour comprendre l'intérêt de recréer, en milieu rural, un centre bourg plus urbain, il faut analyser la composition de la population vivant à Saint-Branchs, et prendre en compte l'évolution des modes de vie et des besoins des habitants. La population de Saint-Branchs est majoritairement citadine, travaillant et consommant au sein de l'agglomération tourangelle.

Les aménagements doivent avoir une approche adaptée à la clientèle, au public ciblé.

Il faut donner à cette population de néo-ruraux des repères, une qualité urbaine appréciée dans les villes. Ils doivent retrouver au cœur de Saint-Branchs des espaces qu'ils connaissent, avec lesquels ils sont familiers.

Le défi des aménagements cités est d'allier des tendances urbanistiques tout en conservant la qualité et la variété des sites naturels, du patrimoine bâti, car il sont l'identité même de la commune.

Il ne s'agit donc pas de plagier dans sa globalité le modèle urbain de nos agglomérations, mais d'en prendre le meilleur parti, les aménagements les plus appréciés et de les transposer au monde rural. Une adaptation sera bien sûr nécessaire. On y intégrera les richesses de communales, notamment en mettant en valeur le patrimoine bâti, en invitant les espaces naturels caractéristiques des campagnes dans le centre bourg,

C'est seulement avec un centre bourg plus urbain, mais qui n'aura en rien perdu de son authenticité rurale que Saint-Branchs arrivera à conforter sa place en terme d'attractivité résidentielle et de faire de l'arrivée de nouveaux habitants une vraie plus value économique. Cette économie résidentielle constitue, en effet, un levier de développement essentiel.

«C'est un autre monde rural qu'il faut créer, où la place de l'agriculture ne sera pas exactement la même, où les modes de résidence ne seront pas les mêmes, c'est un monde rural différent mais la différence nous permet d'avoir l'assurance de relever un défi.»

François Philizot, Directeur, adjoint au délégué de la Datar Colloque : Campagnes en mouvement.

Bibliographie

RAPPORTS :

- Collectif Ville Campagne, Bilan des actions en faveur de l'accueil de nouveaux actifs en milieu rural, août 2003, 74p
Commune de Saint-Branchs, Plan d'Occupation des Sol, 2000, 220p
Communauté de Communes du Val de l'Indre, Programme Local de l'Habitat, 2003
Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale, Quelle France rurale pour 2020 ?, 2003, 64p
Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale, Structuration de l'espace rural : une approche par les bassins de vie, 2003, 80p
Direction Départementale de l'Équipement, Guide pour la valorisation des bourgs ruraux de la Nièvre, 2001, 33p
Mission interministérielle pour la qualité des constructions publiques, La qualité des constructions publiques, 1999, 72p
Mission interministérielle pour la qualité des constructions publiques, Les espaces publics urbains, 1999, 72p
Commune de Saint-Branchs, Plan d'Occupation des Sol, 2000, 220p
Communauté de Communes du Val de l'Indre, Programme Local de l'Habitat, 2003.

SITES INTERNET :

www.archi.fr
www.caue28.org
www.certu.fr
www.datar.gouv.fr
www.equipement.gouv.fr
www.fncaue.asso.fr
www.lemoniteur-expert.com/
www.lespaysagistes.com
www.saint-branchs.fr.tc
www.service-public.fr
www.surlaplace.tv
www.viles-en-france.org
www.villes-et-villages-fleuris.com/

Table des illustrations

Figure 1 : Carte des principaux axes de communication à Saint-Branchs	5
Figure 2 : Carte de l'agglomération ouest branchoise et ses services	6
Figure 3 : Parc d'activité ISOPARC (37)	7
Figure 4 : Les entrées de bourg	8
Figure 5 : Panorama de l'entrée nord de St Branchs (RD50)	9
Figure 6 : L'entrée de bourg nord (RD50)	9
Figure 7 : L'axe de la RD50 actuel avec sa bande piétonne	10
Figure 8 : Réaménagement de l'axe de la RD50 proposé.	10
(Photo-montage)	10
Figure 9 : Panorama de l'entrée sud de St Branchs (RD50)	11
Figure 10 : Aménagement piéton sécurisé au niveau de l'entrée sud de St Branchs (RD50)	12
(Photo-montage)	12
Figure 11 : L'entrée est de St Branchs (RD84)	13
Figure 12 : L'axe de la rue des Anciens AFN entièrement sécurisé. (RD84)	13
Figure 13 : Il n'y a pas de barrière physique séparant les flux de circulation.	14
Figure 14 : Panorama de l'entrée ouest du bourg (D84)	14
Figure 18 : Vue de la Place de l'Oratoire depuis le seuil ouest (D84)	15
Figure 16 : Le seuil ouest (D84)	15
Figure 15 : Avenue des Marronniers (D84)	15
Figure 17 : Le virage fermé du seuil ouest du centre bourg (D84).	15
Figure 20 : Panorama depuis le seuil nord du centre bourg .	17
Figure 19 : Plan du centre bourg de St-Branchs	17
Figure 23-24 : Par manque d'entretien le bâti du centre bourg a très mal vieilli.	18
Figure 21 : Ouverture du bâti sur l'îlot de la Mairie.	18
Figure 22 : Croquis de la rue du Commerce et de son bâti..	18
Figure 25 : Place du 8 Mai 1945.	18
Figure 26 : Les abords de l'Eglise	18
Figure 28 : Panorama de la place de l'Oratoire	19
Figure 29 : La boutique de la fleuriste, une pause dans l'alignement du bâti.	19
Source : Feliho David	19
Figure 27 : Panorama de l'arrière de la Mairie, un espace ouvert et agréable	19
Figure 30 : Plan de circulation actuel	20
Figure 33 : Vue architecturale de la place du 11 Novembre	22
Figure 31 : Les espaces «puits» au sein du bourg.	22
Figure 32 : Plan d'aménagement de la place du 11 Novembre	22
Figure 34 : Panorama de l'entrée est «officelle» de la mairie.	23
Figure 35 : Plateaux séparant la mairie du bâtiment associatif.	24
Figure 36 : Une entrée de mairie moins minérable (photo-montage).	24
Figure 38 : Ancien bâtiment des pompiers rue de la Dolve.	25
Figure 37 : Les arrières de la mairie avec les Square du Souvenir.	25
Figure 40 : Croquis représentant la boutique de la fleuriste bordé par un environnement florale.	26
Figure 41 : Aménagement de l'espace «mairie»	26
Figure 42 : Libération du flanc sud de l'église (photo-montage).	27
Figure 43 : Aménagement de la place de l'Oratoire	28
Figure 44 : Aménagement de la place du 8 Mai 1945	29
Figure 45 : Introduction de l'élément végétal au coeur du bourg	30
Figure 47 : Façades dégradées du bâti.	32
Figure 46 : Les espaces de transit, plan de circulation	32
Figure 48 : Des impasses à valoriser.	33
Figure 49 : Plan de circulation avec la mise en sens unique de la rue de la Poste	33
Figure 50 : La rue de la Dolve, très étroite.	34
Figure 50 : Système de traversée sur plateau.	35
Figure 51 : Cheminement piéton dans le centre bourg.	35
Figure 52 : Seuil sud ouest du centre bourg.	36
Figure 54 : Ruelle reliant la mairie à la rue de la Dolve.	36
Figure 53 : Mur séparant l'espace de la mairie (à gauche) de la place de l'Oratoire	36

Index

Remerciements	2
Notice explicative	3
Sommaire	4
Introduction	5
Partie 1 : Les entrées de bourg	8
A) Les entrées de bourg depuis la RD50	9
1. L'entrée nord	9
2. L'entrée sud	11
B) Les entrées de bourg depuis la RD84	13
1. L'entrée est	13
2. L'entrée ouest	14
Partie II : Analyse fonctionnelle du bourg	17
A) La rue du Commerce	17
1. Séquence A	17
4. Séquence D	18
3. Séquence C	18
2. Séquence B	18
B) La rue de la Poste	19
1. Séquence A	19
2. Séquence B	19
3. Séquence C	19
4. Séquence D	20
C) Circulation et activité commerciale	20
1. Circulation et stationnement	20
2. L'activité commerciale	20
Partie III : Les espaces «puits».	22
A) La place du 11 Novembre 1918	22
B) L'espace mairie (mairie, Square du Souvenir, rue de la Poste)	23
1. L'entrée est (coté rue du Commerce)	23
2. L'entrée ouest (coté rue de la Poste)	25
C) Les abords de l'église et la place de l'Oratoire	27
1. Les abords de l'église	27
2. La place de l'Oratoire	28
D) La Place du 8 Mai 1945 et les commerces	29
1. La place du 8 Mai 1945	29
2. Maintien d'une activité commerciale	29
E) Le fleurissement	30
Partie IV : Les espaces de transit	32
A) La rue du Commerce	32
B) La rue de la Poste	33
C) La rue des Fleurs - rue de la Dolve	34
D) L'accessibilité piétonne de l'îlot	35
Conclusion	39
Bibliographie	40
Table des illustrations	41
Index	42