



REAMENAGEMENT DU CENTRE COMMERCIAL VALLEE VIOLETTE ET SON CARREFOUR A JOUE-LES-TOURS (37)

Pour une sécurisation des lieux et une attractivité nouvelle



**Cappelle Florence
Projet individuel
2005/2006**

Tuteur : M. Martouzet

UNIV.TOURS EPU DA CESA



D 251 004757 9

REMERCIEMENTS

Je tiens tout d'abord à remercier Monsieur Martouzet, mon tuteur, pour son écoute, ses conseils et les méthodes de travail qu'il a pu me transmettre.

Monsieur Barbier, technicien à la DDE Tours Nord, qui m'a beaucoup aidé pour la budgétisation du projet.

Ensuite, mes remerciements vont au personnel de la Mairie de Joué-lès-Tours, qui m'ont très bien accueilli, et qui m'ont volontiers aidé lors de mes recherches.

Je remercie également Monsieur Maupu, président du conseil de quartier de la Vallée Violette, pour l'attention et l'intérêt qu'il m'a porté.

Enfin je remercie mon entourage pour ses conseils et son regard extérieur.

SOMMAIRE :

REMERCIEMENTS	2
SOMMAIRE	3
INTRODUCTION	4
PARTIE I : DIAGNOSTIC DU QUARTIER, LA VALLEE VIOLETTE	5
I. <u>Localisation de Joué-lès-Tours</u>	6
II. <u>Historique du quartier</u>	8
III. <u>Périmètre étudié et son environnement</u>	8
IV. <u>Diagnostic de l'environnement du site</u>	10
PARTIE II : DIAGNOSTIC DU CENTRE COMMERCIAL ET SON CARREFOUR	18
I. <u>Diagnostic du site</u>	19
II. <u>Le centre commercial, élément principal de l'entrée du quartier</u>	24
PARTIE III : OBJECTIFS DU REAMENAGEMENT	26
I. <u>Sécuriser le carrefour et ses abords en réduisant la vitesse par le rétrécissement de la voirie</u>	27
II. <u>Faciliter le stationnement et la circulation</u>	31
III. <u>Valoriser l'entrée de quartier, en permettant une identification plus simple</u>	32
IV. <u>Redynamiser l'aspect du centre commercial</u>	37
PARTIE IV : BUDGETISATION	43
CONCLUSION	47
TABLE DES MATIERES	48
TABLES DES ILLUSTRATIONS ET PHOTOS	50
BIBLIOGRAPHIE	52

INTRODUCTION

Cette étude a pour cadre la ville de Joué-lès-Tours, deuxième ville du département d'Indre et Loire. Elle a connu un développement démographique très rapide puisqu'elle est passée de 1780 habitants en 1846, à plus de 36 000 en 1990. L'ancien village ne pouvant plus faire face à cet afflux de population, il fut contraint de s'effacer devant une ville neuve, ceci non sans traumatismes. Depuis 1996, une restructuration de la ville a été entamée. Labellisée par l'Etat au titre de "Grands Projets de Ville", Joué lès Tours connaît désormais d'importantes transformations urbaines.

) écart?

Le quartier de la Vallée Violette s'est développé dans les années 1970. Il a également connu une expansion très rapide. En 30 ans, près de 1200 logements furent construits, avec une prédominance de logements individuels. Au fur et à mesure, le besoin de bâtiments publics se fit sentir. C'est dans les années 1970 que fut construit le centre commercial de la Vallée Violette et son carrefour selon les modes et les besoins de l'époque. C'est pour cette raison qu'à l'heure actuelle il n'est plus adapté.

J'ai mené ma réflexion autour de différentes problématiques. Le point de départ de mon travail était le manque d'esthétisme du centre commercial (qui est pourtant situé à l'entrée du quartier), ainsi que l'aspect peu fonctionnel du stationnement situé sur le parvis. Au cours de mes recherches, j'ai très vite remarqué le manque de sécurisation des piétons et des vélos. Ceci est par la suite devenu ma problématique principale.

Pour réaliser ce travail je me suis appuyée sur mon expérience personnelle en tant qu'utilisatrice du centre commercial et de son carrefour, mais également sur une enquête menée auprès des commerçants.

NB : il existe une table des illustrations en fin de dossier qui permet notamment de situer l'angle de vue des photos

Partie I :

DIAGNOSTIC DU QUARTIER :

la Vallée Violette

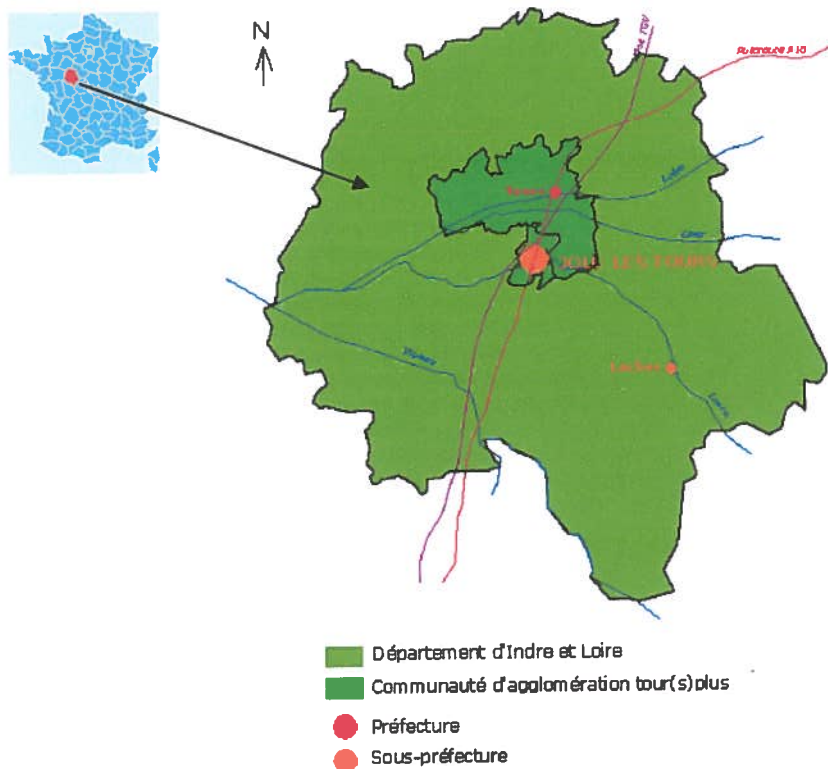


I. Localisation de Joué-lès-Tours :

a. Au sein de la France et du département :

Illustration 1 : Localisation de Joué-lès-Tours au sein du département

Réalisation : personnelle



La ville de Joué-lès-Tours est située en **région centre**, au sein du **département d'Indre et Loire**. Elle s'étend sur 3241 Ha de la première couronne de la **communauté d'agglomération Tour(s)plus**. Cette structure rassemble quatorze communes et représente 270 000 habitants, soit la moitié de la population du département. Joué-lès-Tours est la 2ème ville du département - tant en termes de population (37 126 habitants), qu'en termes d'emplois - et la 7ème ville de la région. Les habitants de Joué-lès-Tours sont appelés les Jocondiens.

b. Présentation de son territoire :

Joué les Tours est composée de deux grandes entités : l'une **urbaine au Nord**, l'autre **rurale au Sud**. La **route nationale 143** (en fushia) fait office de limite à l'urbanisation.

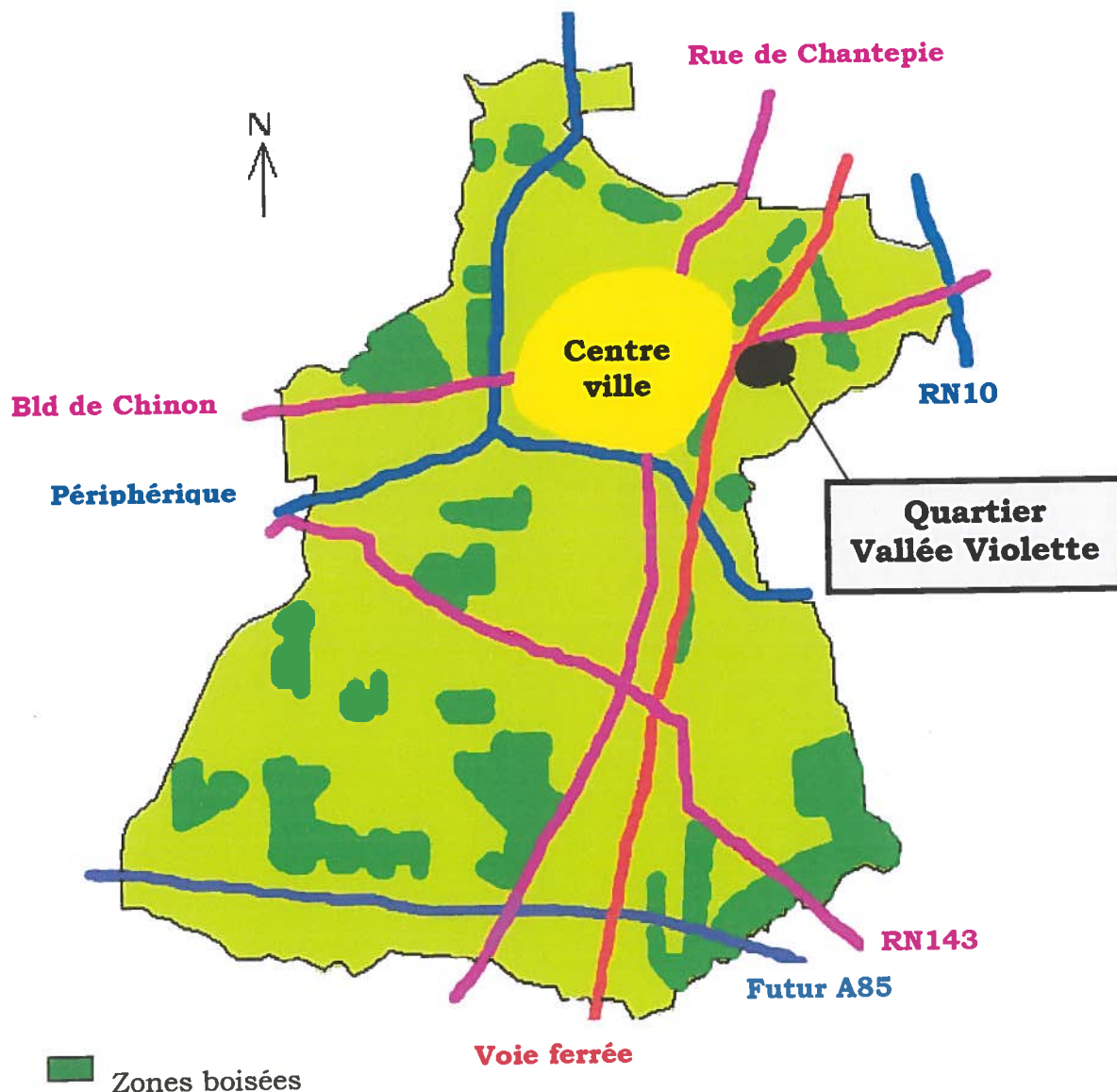
La ville est structurée par deux axes, qui structurent la ville :

- un **axe Nord/Sud** : la rue de Chantepie (en fushia) traversant le centre ville ;
- un **axe Est/Ouest**, composé des boulevards de Bretonnières, Jean-Jaurès et Chinon (en fushia) ; il a longtemps divisé la ville en deux, mais les travaux réalisés en 2005 et 2006 ont permis de gommer cet effet.

Elle est traversée par une partie du **boulevard périphérique** (en bleu) de l'agglomération Tourangelle et par la **ligne TGV Paris/Bordeaux** (en rouge). Cette trame est complétée par la **RN10** (en bleu) tangente à l'Est.

Le quartier Vallée Violette est situé au Nord/Est de la ville, plus précisément à l'Est du centre ville et au Sud du boulevard de Chinon.

*Illustration 2 : Le territoire de Joué-les-tours
Réalisation : personnelle*



II. Historique du quartier :

Le nom du quartier « Vallée Violette » apparaît en 1830. Il lui vient de sa végétation qui poussait auparavant. La terre acide favorisait la pousse de la bruyère à l'automne qui prenait une couleur violette dominant le paysage.

On peut dire que le quartier est relativement **récent** puisque ce n'est qu'en 1969, que la Vallée Violette fut désignée comme **ZAC à vocation d'habitation** par le Préfet. La construction des 125 premiers pavillons en 1973 par la SET (Société d'Équipement de la Touraine) donne le départ du peuplement du quartier. A partir de cette date, l'urbanisation ne fit qu'augmenter pour atteindre 1221 logements en 1999. 69% des logements présents aujourd'hui ont été construits entre 1975 et 1981. Malgré tout, le rythme de construction s'est ralenti puisque seuls 18 logements ont été construits entre 1990 et 1999.

Très vite le besoin de **bâtiments publics** se fit sentir. On construisit ainsi en 1977 l'école primaire Balzac, puis devant l'augmentation du nombre d'élèves à accueillir, l'école primaire Lamartine. Au début des années 1980, après des manifestations de parents d'élèves, le collège et son gymnase furent construits. Enfin en 1984, le centre social vit le jour.

A la rentrée 1995, le nombre d'élèves étant insuffisants, les deux écoles fusionnèrent et se rassemblèrent dans un seul bâtiment pour former l'école primaire Vallée Violette.

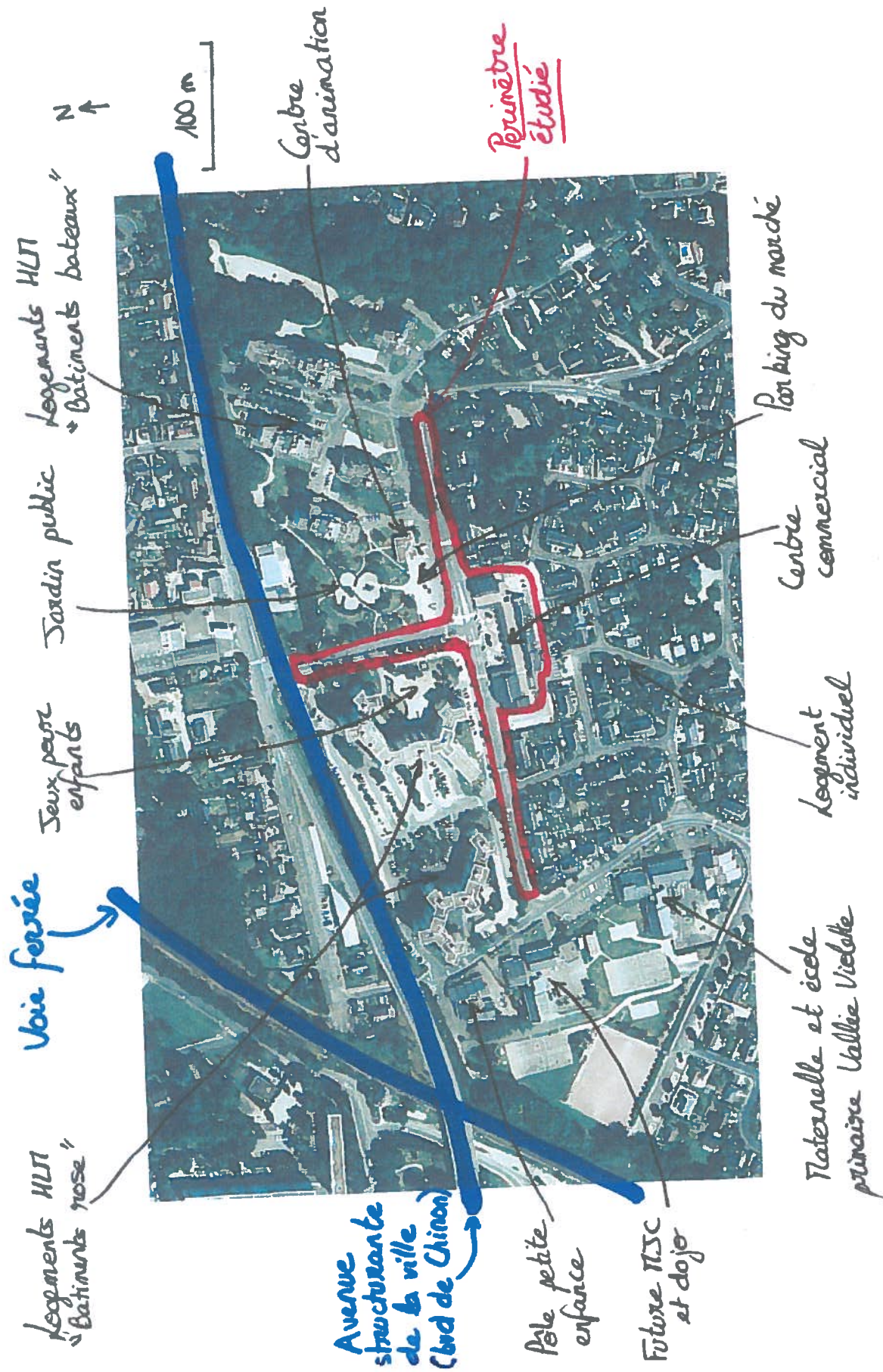
Le centre commercial date des années 70, mais très peu d'informations sont disponibles sur son histoire.

Le quartier possède donc tous les équipements de base.

III. Périmètre étudié et son environnement :

La photo aérienne de la page suivante présente le site étudié et les éléments environnants ayant une influence sur celui-ci.

Photo 1 : Présentation du périmètre étudié et son environnement



IV. Diagnostic de l'environnement du site :

Les statistiques données ci-dessous concernent uniquement le quartier Vallée Violette.

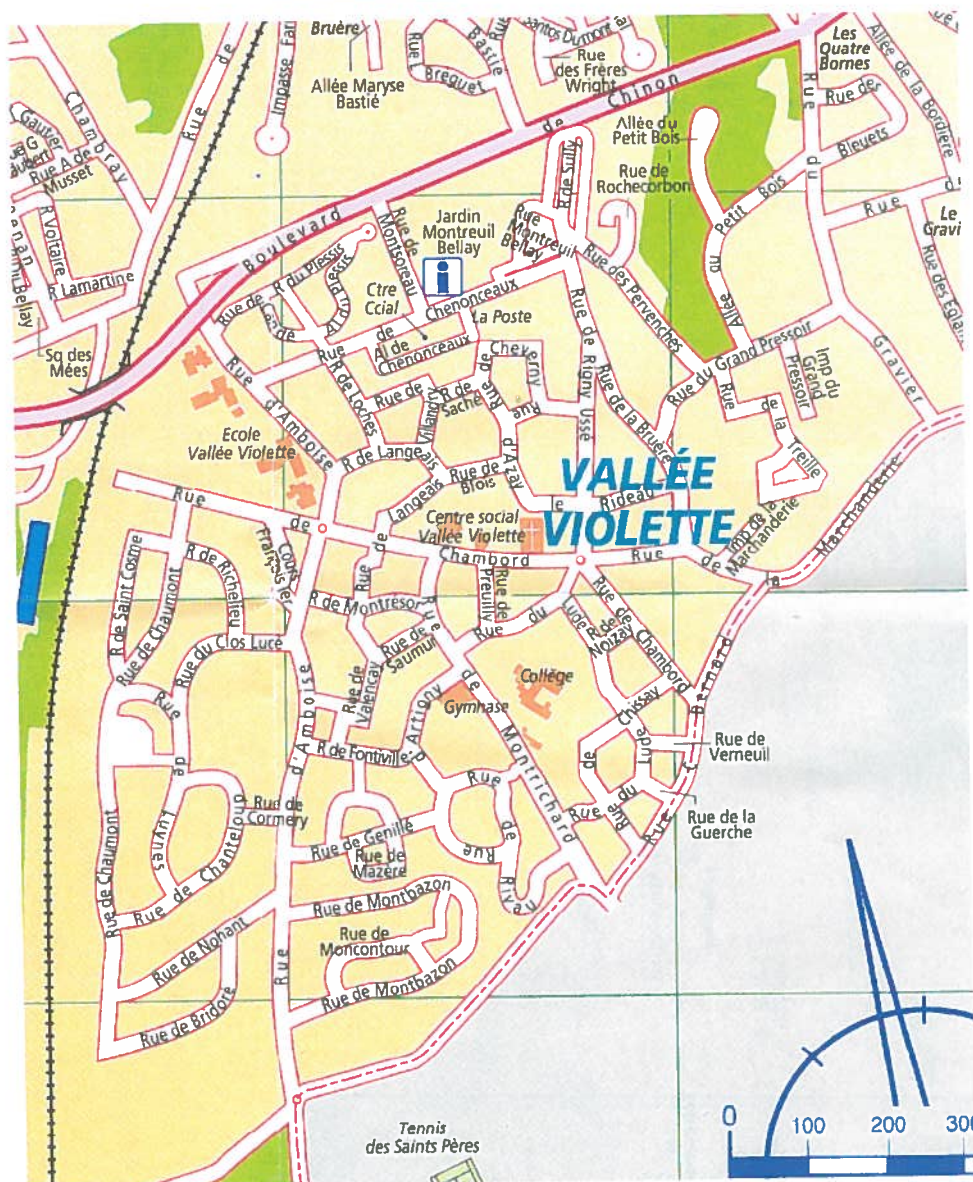
a. Situation géographique, un quartier enclavé :

D'après le PLU (Plan Local d'Urbanisme), le quartier de la Vallée Violette est délimité :

- à l'Ouest par la **voie ferrée** où circule le TGV, ainsi que les TER ;
- au Nord par le **boulevard de Chinon** (qui traverse la ville d'Est en Ouest) ; de plus les immeubles situés le long renforcent la coupure ;
- à l'Est par la rue du gravier tangente en partie à une **zone boisée** ;
- au Sud par la rue Bernard et la rue de la marchanderie, tangentes elles aussi à une **zone boisée** ainsi que des **champs**.

On peut dire que **le quartier est enclavé**, comme coupé du reste de la ville. Sa principale entrée se situant au niveau du boulevard de Chinon, c'est à dire face au centre commercial étudié, il est nécessaire de soigner cette entrée de quartier. Car l'image du centre commercial est fortement associée à la première impression que l'on a sur le quartier.

Illustration 3 : plan du quartier



b. intégration du quartier au sein du PLU :

Le centre du quartier est intégré au PLU dans la **zone UB**.

PLU (*)

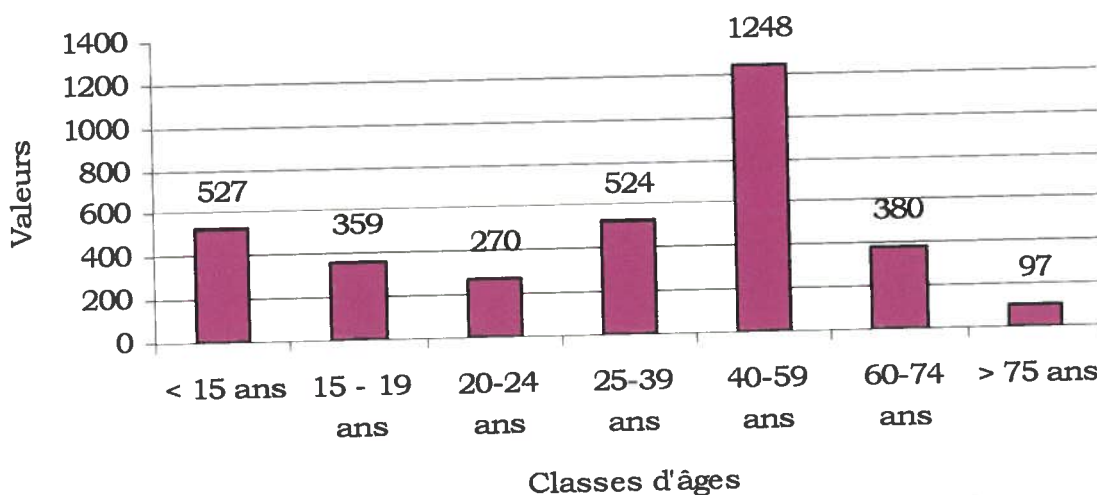
La zone UB est constituée de secteurs comprenant ou destinés à accueillir des logements collectifs ou intermédiaires, des commerces et des services et éventuellement des activités compatibles avec une dominante d'habitat. Ces espaces constituent des centralités secondaires.

c. La population :

Le quartier de la Vallée Violette possédait **3405 habitants** (recensement de 1999), soit 9,33% des Jocondiens.

■ Une population familiale :

Illustration 4 : Répartition de la population par classes d'âges
Source : INSEE, recensement de la population de 1999

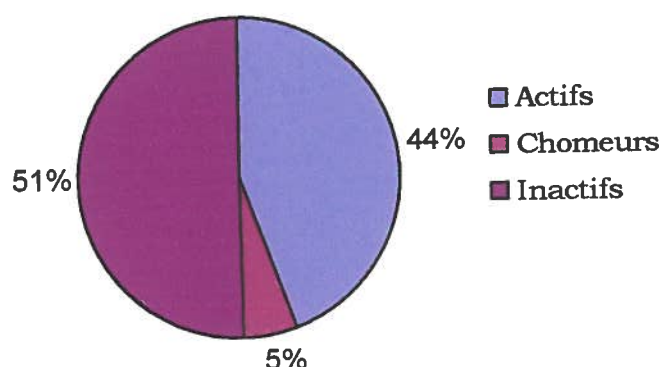


Le quartier est à **dominante familiale**. Une grande part de la population, soit 36,7%, sont dans la tranche d'âge des 40-59 ans. Depuis 1990, les moins de 15 ans ont perdu près de 10 points, alors que les 40-59 ans et les 60-74 ont respectivement augmenté de 8,8 et 6,8 points. Ceci peut s'expliquer par le fait que les ménages venus s'installer dans les années 80, étaient majoritairement composés d'un couple et d'enfants en bas âge. Les enfants ayant grandi, ils quittent le domicile parental.

(*) Le PLU ne sera adopté qu'en Juillet 2006

- La moitié de la population est active :

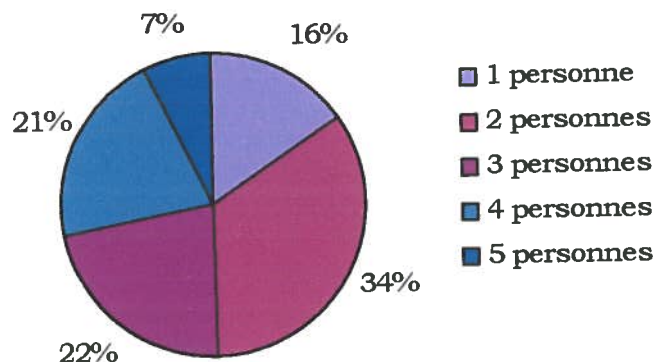
Illustration 5 : Activité de la population
Source : INSEE, recensement de la population de 1999



49% de la population sont des actifs ou à la recherche d'un emploi, ce qui correspond à la classe d'âge des 25-59 ans (52,1% de la population). Parmi les 50,2% d'inactifs on trouve des écoliers, collégiens, lycéens, étudiants, des retraités et des personnes au foyer.

- 2,8 personnes en moyenne dans le ménage :

Illustration 6 : nombre de personnes par ménage
Source : INSEE, recensement de la population de 1999



Le **nombre moyen de personnes composant un ménage est de 2,8**. Il est à noter que les ménages de deux personnes ont gagné 11,20 points, alors que les ménages de quatre personnes ont perdu 8 points depuis 1990. Ceci s'explique aussi par le fait que beaucoup de couples possédaient deux enfants en bas âge et en grandissant ils ont quitté le domicile parental.

▪ Une population très dépendante de la voiture :

✓ A l'échelle de la commune :

Joué les Tours se situant dans la première couronne de l'agglomération Tourangelle, **les Jocondiens se déplacent beaucoup en voiture**. Ils sont à l'origine de près de 90 000 déplacements par jour. Leur mobilité est de 4 déplacements par jour ce qui en fait la population la plus mobile de l'agglomération (moyenne 3,11 déplacements par jour). Plus de la moitié des déplacements sont internes à la commune. Plus d'un sur cinq sont à destination de Tours, dans la mesure où une grande part de la population travaille hors de Joué-les-Tours.

Les circulations douces sont peu développées, elles sont donc peu utilisées par les Jocondiens. La part des déplacements à vélo au sein de la ville est de 2%, alors qu'il sont de 3% dans les autres communes de la première couronne et de 4% sur l'ensemble de l'agglomération. La part des déplacements à pied au sein de la ville est de 16%, dans les autres communes de la première couronne elle est de 13% et au sein de l'agglomération Tourangelle elle est de 20%.

PLU

Outre les coupures urbaines importantes, la conception très routière des espaces publics jocondiens a fait des piétons et des cyclistes les parents pauvres du « partage modal ». Elles allongent les distances de déplacements et font de la voiture un mode incontournable. L'enquête déplacements réalisée en 1996 sur l'agglomération montrait que c'était à Joué-lès-Tours que la pratique du vélo était la plus faible. La communauté d'agglomération Tour(s)Plus s'est doté en 2001 d'un schéma directeur d'infrastructures cyclables qui vise à relier les centres, desservir les grands équipements (...) et organiser les sorties d'agglomérations. Les objectifs principaux identifiés sur Joué-lès-Tours sont :

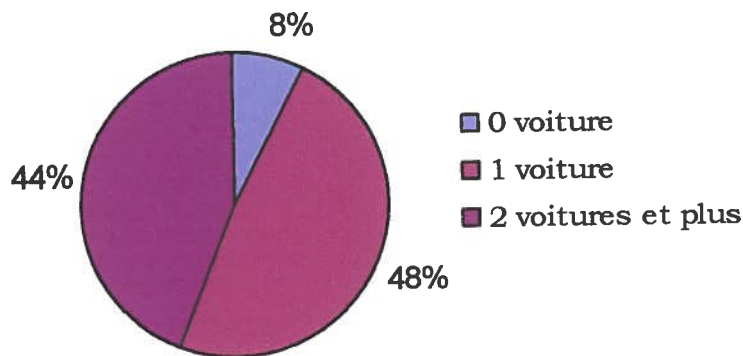
- (...)
- Développer les déplacements sur leurs boulevards Est/Ouest dans le cadre de leur requalification
- Relier Chambray-lès-Tours par la Vallée Violette

Plusieurs objectifs pour le PDU :

- Une diminution de la part automobile dans les déplacements et les nuisances associées, afin de réaliser un partage équilibré de l'espace public entre piétons et personnes à mobilité réduite ;
- La mise en place d'une politique cyclable d'agglomération qui reprend les objectifs et le schéma directeur d'agglomération défini depuis 2000 ;
- La mise en réseau des circulations douces qui ne bénéficient à l'heure actuelle que d'aménagements ponctuels.

✓ A l'échelle du quartier :

*Illustration 7 : nombre de voitures par foyer
Source : INSEE, recensement de la population de 1999*



92% des foyers possèdent au moins une voiture.

Malgré tout, les **transports en communs**, notamment le réseau de bus urbains Fil Bleu, **desservent relativement bien le quartier :**

- la ligne n°9, circulant avec une fréquence de trois bus par heure en semaine, possède cinq arrêts sur le quartier Vallée Violette, dont son terminus ;
- la ligne n°3 tangente au quartier, avec notamment un arrêt situé à proximité du centre commercial, circule avec une fréquence d'un peu moins de cinq bus par heure.

Cela place le quartier à 30 minutes du centre ville de Tours par le bus et à 20 minutes en voiture.

d. Un quartier résidentiel à dominance pavillonnaire :

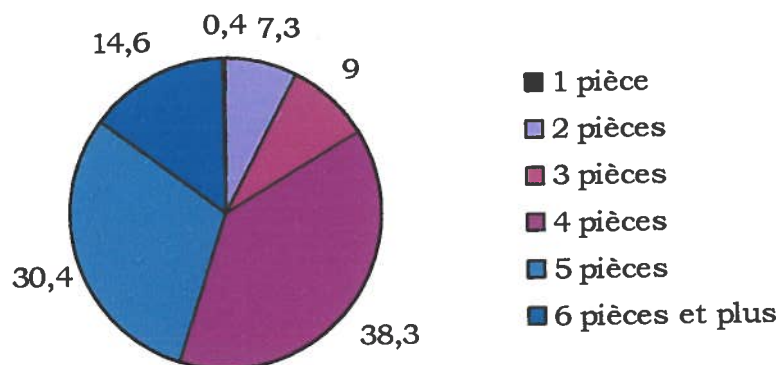
Le quartier de la Vallée Violette est un **quartier résidentiel**, relativement récent puisque 69% des logements présents aujourd'hui ont été construits entre 1975 et 1981. Les premières constructions datent de 1973. **1221 logements** sont présents, dont **75% de pavillons**. Le reste étant du logement collectif. Le logement collectif et individuel est **réparti de façon hétérogène** sur le quartier puisque l'intégralité du logement collectif est situé au Nord de la rue de Chenonceaux. Le centre commercial faisant office de coupure entre les deux. Les résidents des logements collectifs sont donc des clients privilégiés pour le centre commercial puisqu'ils n'ont que la rue de Chenonceaux à traverser pour y accéder.

75,6% sont des propriétaires. Le prix de vente est d'environ 1400€/m².

On peut noter qu'il y a relativement peu de mouvements dans ce parc à forte dominante pavillonnaire (les 2/3 des ménages habitaient déjà dans leur logement il y a 10 ans).

La présence de résidences secondaires ou de logements occasionnels est quasi inexistante (6 en 1999).

Illustration 8 : nombre de pièces par logements (en %)
Source : INSEE, recensement de la population de 1999



On observe que les logements sont en majorité de **grande taille**. En effet 38,3% et 30,4% sont des logements de 4 et 5 pièces car les ménages venus s'installer dans les années 1970/1980 ou venant s'installer encore à l'heure actuelle sont des couples avec enfants. Pourtant, l'illustration 8 nous indique que 34% des ménages contient deux personnes. Cela est dû au fait que les parents conservent leur domicile une fois leurs enfants partis.

e. Un quartier possédant tous les équipements de base :

- ✓ Le quartier est équipé d'une école **maternelle et d'une école primaire** parmi les neuf et dix présentes sur la ville. Elles comprennent respectivement 150 et 200 élèves. Afin de sécuriser les abords de l'école, la ville emploie deux personnes qui font la circulation, afin que les élèves traversent la rue en toute sécurité. Il est prévu dans l'année à venir des aménagements afin de sécuriser les abords de l'école.
- ✓ Un **collège et son gymnase** sont situés au Sud du centre commercial. Le collège accueille un peu moins de 300 élèves.
- ✓ Un **centre social** accueille une population diverse (à partir de 7 ans) et propose des activités variées allant des cours de langue, à la couture, en passant par la cuisine et sert d'accueil post-scolaire tous les jours après l'école et de centre aéré pendant les vacances scolaires.
- ✓ Un **centre d'animation de quartier** qui accueille les jeunes âgés de 11 à 18 ans en post-scolaire tous les jours de 16h à 19h, le mercredi et pendant les vacances scolaires toute la journée. Il propose des activités sur place tels que le ping-pong, le billard,... ou à l'extérieur du quartier comme le bowling, le cinéma,... ;
- ✓ Le bâtiment de l'ancienne école accueille un **pôle petite enfance** (centre de loisirs et halte garderie).
- ✓ **Trois terrains de sport**, deux goudronnés et un stabilisé, sont situés derrière les écoles, ainsi qu'un **skate-parc**.

f. L'arrivée de nouveaux équipements, pour un nouveau statut du quartier :

D'ici la rentrée **Septembre 2006, le quartier va accueillir de nouveaux équipements**. La seconde école (anciennement école Lamartine) subit à l'heure actuelle des travaux dans le but d'accueillir :

- la **MJC** (Maison des Jeunes et de la Culture), aujourd'hui installée en centre ville. Elle accueille différentes activités tels que des cours de danse, des expositions, des spectacles, des concerts, etc ;
- un **dojo** où seront donnés des cours quotidiennement et où auront lieu de temps en temps des compétitions le weekend.

Il est évident que ceci va drainer **un public plus large** que celui venant à l'heure actuelle dans le quartier, dans la mesure où les spectacles et les compétitions peuvent attirer des personnes de l'agglomération, du département, voir de la région. Ceci va donc apporter **de l'animation**, que ce soit en semaine ou le weekend **et une vie supplémentaire au quartier**.

Il faudra prendre en compte cette population dans l'aménagement du carrefour puisque **le flux de circulation va fortement augmenter** et la fréquentation du centre commercial également.

Avec ce nouvel équipement, le quartier Vallée Violette va faire office de **centralité secondaire** pour la ville, d'où là encore l'intérêt de soigner son entrée de quartier principal.

g. Le jardin public Montreuil Bellay et les jeux pour enfants:

Le jardin public et les jeux pour enfants sont face au centre commercial et sont en vis à vis par rapport à la rue de Montsoreau. Ils accueillent deux publics différents.

✓ **Le jardin public Montreuil Bellay :**



Photo 2 : le jardin public Montreuil Bellay

Il a une surface de 8000m². Il comprend deux parties : l'une avec des allées et des arbres, l'autre avec des aires de repos comprenant des bancs et des parties vierges en falins où se pratique à l'occasion des parties de pétanque.

Il est accessible par différentes entrées situées au niveau de la rue de Montsoreau, du parking du marché et de la rue Montreuil Bellay.

Son public est assez restreint, principalement des adolescents venant dans l'après midi à la fin de leur journée

de cours, ou à l'occasion des personnes âgées venant faire une partie de pétanque. Sa fréquentation augmente le weekend. Mais d'une façon générale il y a rarement plus de dix personnes en même temps.

✓ Les jeux pour enfants :



Photo 3 : les jeux pour enfants

Ils sont fréquentés principalement par les enfants des immeubles collectifs alentours, mais aussi par des enfants rentrant de l'école ou allant au centre commercial avec leurs parents.

Ils sont bien sécurisés puisqu'il y a une barrière faisant tout le tour.

Conclusion...

Le quartier Vallée Violette est un quartier résidentiel de la ville de Joué-lès-Tours, qui possède de nombreux équipements. Il est donc relativement dynamique et autonome. Malgré sa position enclavée il est bien identifié par les Jocondiens et par les habitants du quartier lui même.

L'arrivée de nouveaux équipements (MJC et dojo) vont lui conférer un nouveau statut au sein de la ville. Il va atteindre le rang de centralité secondaire. Il va également rayonner sur l'agglomération Tourangelle et son département, voir sur la région.

Partie II :

DIAGNOSTIC DU CENTRE

COMMERCIAL ET SON

CARREFOUR

I. Diagnostic du site :

Le site étudié est composé du centre commercial et son stationnement, du parking, de la rue de Chenonceaux et de la rue de Montsoreau.

Après avoir réalisé une enquête auprès des commerçants j'ai pu mieux comprendre le fonctionnement et les problèmes qui pouvaient exister au sein du centre commercial et du carrefour.

a. Composition du centre commercial :

Le centre commercial est composé de onze commerces, de cabinets médicaux et de logements situés dans les bâtiments du dessus. De multiples propriétaires (dont certains sont regroupés dans un syndic) possèdent la zone commerciale, constituée des fonds de commerces loués aux commerçants, et du passage situé sous la toiture.

b. Un centre commercial possédant une image vieillotte :



Photo 4 : vue du centre commercial depuis le parking du marché

Il est très complet puisqu'il est composé de **dix commerces** : une boulangerie/pâtisserie, une pharmacie, un fleuriste, un bar/restaurant, une banque, un pressing, un coiffeur, une boucherie/charcuterie, un tabac/librairie, une supérette et une poste. En plus des onze propriétaires ou gérants des commerces, 33 personnes sont employées. On trouve aussi des **professions libérales** : deux docteurs, deux infirmières, un chirurgien dentiste et un pédicure/podologue.

Selon les commerçants, la clientèle **est plutôt âgée et provient principalement du quartier**. Mais certains clients viennent de l'agglomération Tourangelle, voir du département pour des commerces particuliers, tel que le pressing ou encore le coiffeur. En réalité, la clientèle est tout de même assez diversifiée. Cela va de l'enfant, à la personne âgée, en passant par la mère de famille.

Le centre commercial n'a pas un positionnement stratégique au sein de la ville dans la mesure où le quartier est enclavé. En revanche, sa **position au**



Photo 5 : panneau situé à l'entrée de la rue de Montsoreau

sein du quartier est idéale puisqu'il se situe face à son entrée principale.

Le centre commercial a une **bonne fonctionnalité** puisqu'il possède une partie couverte qui permet de circuler à l'abri en cas de pluie. Néanmoins, l'accès aux handicapés n'y est pas très facile puisque le parvis est aménagé sur deux niveaux et les places de parking et trottoirs situés autour sont en falins ce qui ne facilite pas la circulation d'engins à roulettes (que ce soit un fauteuil roulant ou une poussette).

Le point négatif est son aspect. Il apparaît comme « **vétuste** », « **vieux** », « **sale** » aux yeux de gens. Il n'a jamais bénéficié de réhabilitation depuis sa construction dans les années soixante-dix.

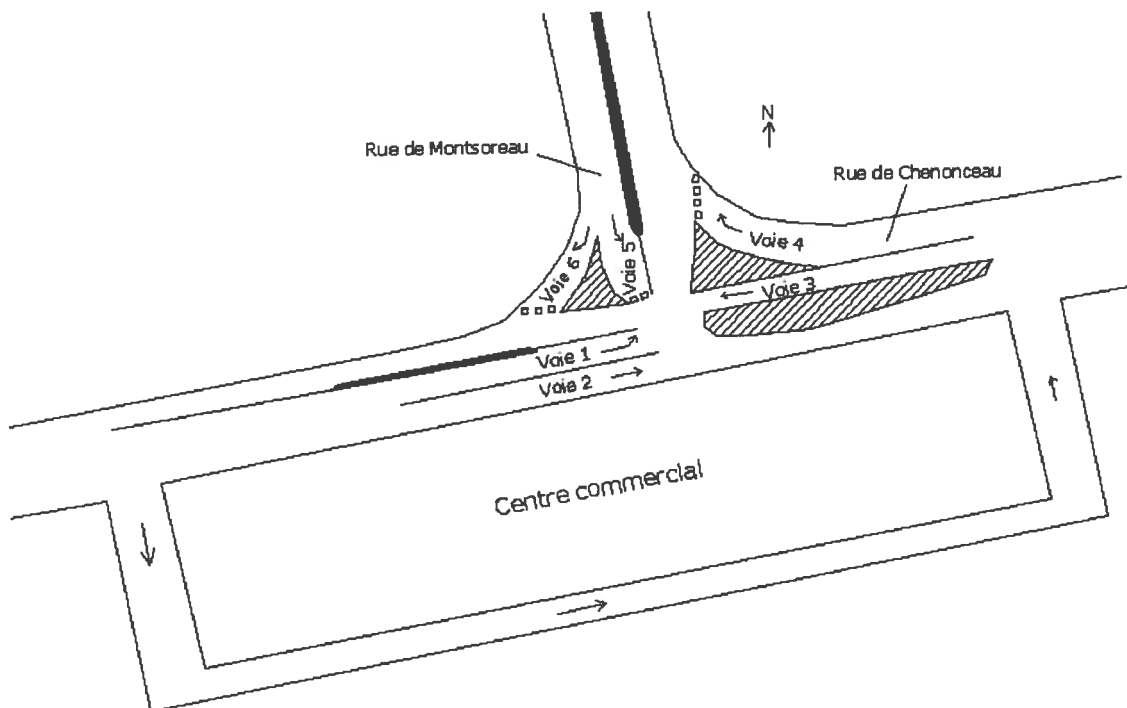
c. Le problème de stationnement, une calamité jour de marché le samedi matin :

Le centre commercial possède de **nombreuses places de parking** réparties tout autour de celui-ci (15 sur le parvis, 76 derrière le centre commercial, et 52 sur le parking du marché). Néanmoins, seules **15 places sont situées sur le parvis** (dont une place handicapée), **qui ne sont pas très faciles d'accès par les automobilistes** arrivant de la rue de Montsoreau ou de l'Est de la rue de Chenonceaux (puisqu'elles sont en épis et inclinées de façon à les empreinter lorsque l'on arrive depuis l'Ouest de la rue de Chenonceaux). En effet, lorsque l'on prend la rue de Montsoreau pour faire face au centre commercial, on ne peut pas accéder aux 10 places situées sur la droite devant le parvis à moins de faire un demi-tour au niveau de l'allée de Chenonceaux, ce qui est pourtant interdit dans la mesure où cette rue est en sens unique. Il en est de même lorsque l'on arrive depuis l'Est de la rue de Chenonceaux. **Le problème de stationnement exprimé par les commerçants n'est pas le nombre mais simplement le positionnement.**

Tous les samedis matin a lieu un marché occupant l'intégralité du parking devant le centre d'animation, qui réunit une dizaine de commerçants. Les clients affluant, le problème de stationnement est amplifié le samedi matin et est très problématique.

d. Une circulation dangereuse pour les piétons et les cyclistes :

*Illustration 9 : la voirie du carrefour
Réalisation : personnelle*



La rue de Chenonceaux est totalement rectiligne sur un peu plus de 400 mètres de long. Elle possède la même largeur sur toute sa longueur, pourtant elle possède tantôt trois voies devant le centre commercial (afin de faciliter l'accès à la rue de Montsoreau), tantôt deux voies sur le reste de sa longueur. Par conséquent, lorsqu'il n'y a que deux voies (aux extrémités de la rue), elles sont très larges et incitent donc les automobilistes à rouler vite. Lorsqu'ils arrivent au niveau du centre commercial, ils ont **une vitesse élevée, dangereuse pour les cyclistes et les piétons qui traversent.**

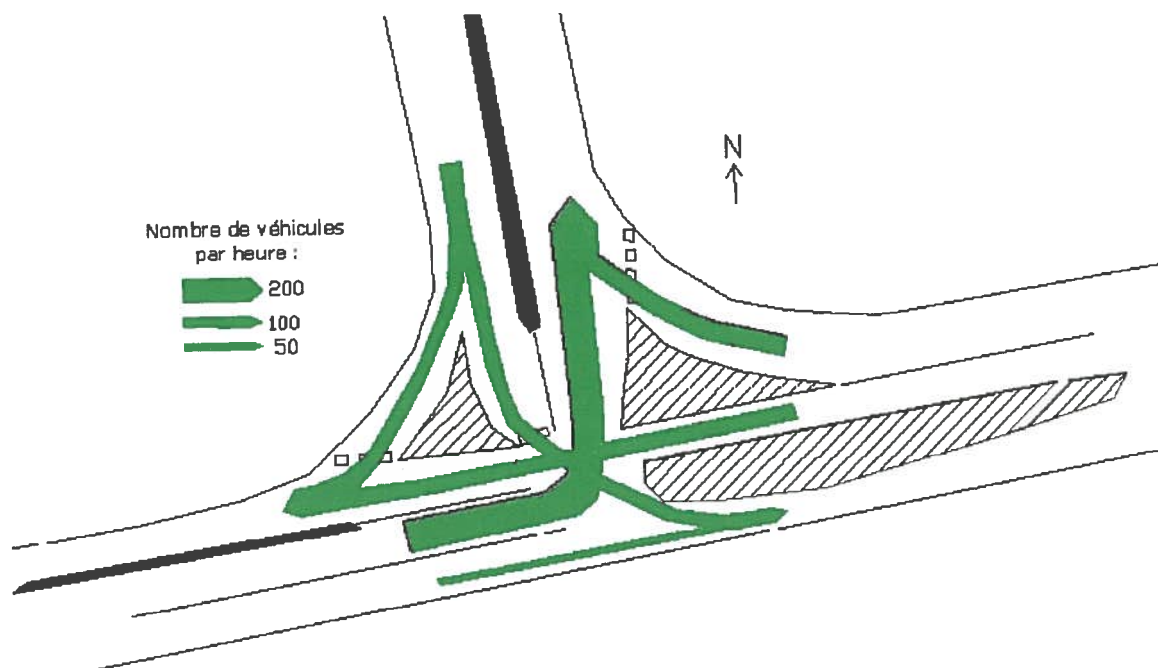
En outre, la **circulation y est complexe**, puisqu'il y a plusieurs voies (pour aller tout droit ou pour tourner) et des « cédez le passage », qui rendent la **lisibilité difficile.**

*Illustration 10 : nombre de véhicules comptabilisés en une heure
Source : relevé personnels*

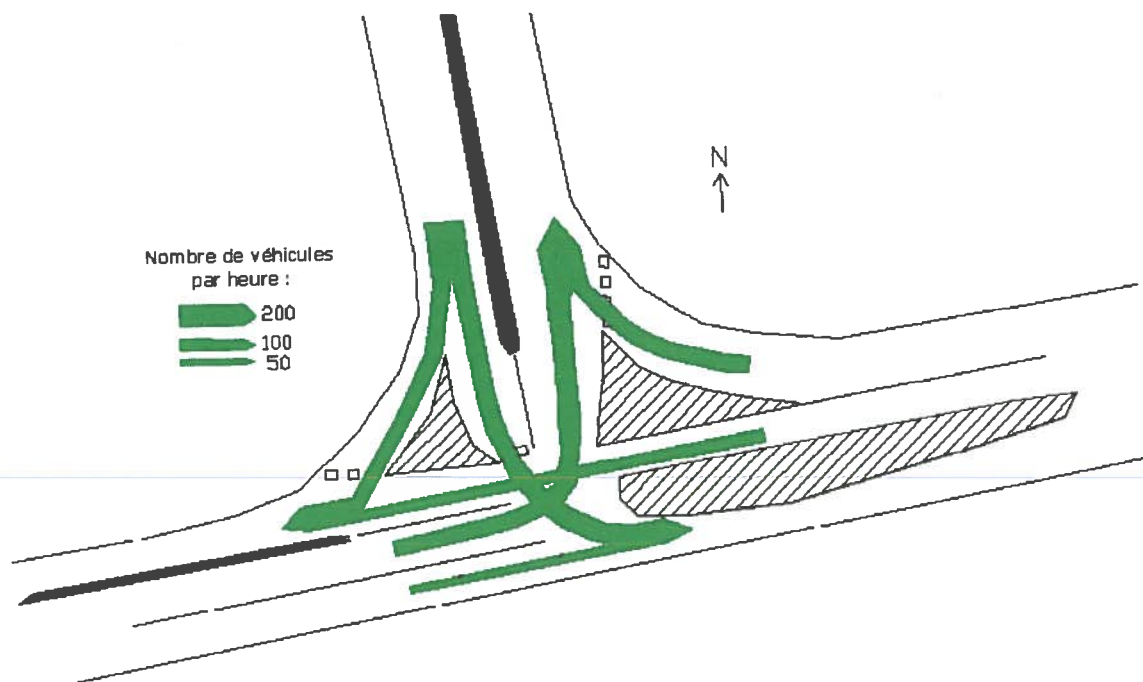
	Matin (de 8h à 9h)	Après midi (de 17h45 à 18h45)
Voie 1	230	137
Voie 2	63	63
Voie 3	67	97
Voie 4	130	161
Voie 5	98	155
Voie 6	99	123
TOTAL	687	736

Illustration 11 : flux de circulation automobile aux heures de pointes
Réalisation : personne
Relevés : personnels

La matin de 8h à 9h (vendredi) :



✕ *L'après midi de 17h45 à 18h45 (vendredi) :*



On peut observer que les **flux de circulation automobile sont légèrement inférieurs le matin**. En effet, on peut observer que le matin (vendredi de 8h à 9h), 687 véhicules ont circulé, soit 11,45 véhicules par minute, alors que l'après midi (vendredi de 17h45 à 18h45) 736 véhicules ont circulé, soit 12,27 véhicules par minute. Cela s'explique par le fait que la population réalise des **migrations pendulaires** dans la mesure où leur travail se trouve en dehors du quartier.

Les flux sont déséquilibrés entre les voies. Les voies 2 et 3 sont les voies les moins empreintées puisque, que ce soit le matin ou l'après midi, moins de 100 véhicules y ont circulés. Les voies 1 et 4 sont les plus empreintées le matin, car elles permettent de quitter le quartier. Les voies 5 et 6 sont utilisées par autant de véhicules l'une que l'autre, et sont plus fréquentées l'après midi que le matin : elles permettent d'entrer dans le quartier.

Des bus fil bleu desservant le lycée Jean Monnet, circulent le long de la rue de Chenonceaux à une fréquence de deux bus le matin dans un sens et deux l'après midi dans l'autre sens. Quelques camions venant livrer la supérette, Shopi, transitent par le carrefour.

D'une manière générale, **le nombre de cyclistes n'est pas très élevé** puisque le matin seuls six cyclistes ont traversé le carrefour et quatre l'après midi.

Durant mes observations j'ai pu observer plusieurs conflits :

- ✓ la **vitesse élevée des véhicules dont les piétons se méfient**. Tout d'abord, on voit peu ou pas de piétons traverser en dehors des passages cloutés, et lorsqu'ils traversent ils attendent qu'il n'y ait plus de voitures ou que les voitures soient à l'arrêt ;
- ✓ la **difficulté pour se garer sur les places situées sur le parvis du centre commercial** (car cela oblige à faire demi-tour allée de Chenonceaux) et la difficulté pour en sortir car en reculant les voitures empiètent sur la voie 1. On ne va pas jusqu'aux coups de klaxon, mais j'ai vu à plusieurs reprises des voitures circulant sur la voie 1 freiner séchement pour éviter les voitures sortant des places de parking ;
- ✓ la **gêne** des automobilistes sortant des places situés sur le parvis qui désirent **s'engager sur la voie 1**. Car ils se retrouvent à l'arrêt sur la voie 2, et la circulation étant importante sur la voie 1, ils restent quelquefois bloqués plusieurs secondes alors que d'autres véhicules arrivent derrière eux ;
- ✓ **un problème de priorité** pour les automobilistes de la voie 1, car ils doivent la priorité à la voie 3 alors que la priorité leur est laissée par la voie 4. J'ai observé quelques fois un refus de priorité de la voie 1 pour la voie 3 ;
- ✓ **une peur des cyclistes** de rouler sur la route, qui se reportent parfois sur les trottoirs, voir sur le parvis du centre commercial. Ce qui est dangereux pour les piétons.

e. De nombreux utilisateurs du centre commercial :

Divers utilisateurs transitent par le centre commercial et le carrefour. On a :

- le **retraité** qui vient tous les jours boire son café à la même heure ;
- le **collégien** qui va acheter un paquet de gâteaux vers 16h à la fin de sa journée et qui va discuter avec quelques amis dans le jardin public ;
- l'**enfant** de 9 ans qui rentre seul chez lui, à pied ou à vélo, à 16h30 après sa journée de cours ;
- l'enfant de 7 ans qui rentre avec sa maman, qui passe acheter des bonbons à la boulangerie, et qui va ensuite jouer dans les jeux pour enfants ;
- la retraitée qui vient faire ses courses et discuter avec les commerçants ou les gens qu'elle peut y rencontrer ;
- la **mère de famille** qui va acheter des steacks et une baguette vers 18h30 en rentrant du travail ;
- etc...

On a donc **des utilisateurs très variés**, qui recherchent des choses différentes : l'achat de produits, un lieu de rencontre, un espace de détente/loisir, ou simplement un lieu de transit.

Or comme on a pu le voir, ce carrefour est dangereux pour les piétons et les cyclistes. Il est à noter qu'un grand nombre d'enfants (écoliers, collégiens, enfants venant au centre d'animation,...) transitent chaque jour, seuls ou accompagnés, à pied ou à vélo, par le centre commercial et le carrefour. La vitesse des automobilistes étant élevée, et les aménagements peu adaptés, **ce carrefour est dangereux.**

III. Le centre commercial, élément principal de l'entrée du quartier :

a. Une entrée de quartier peu indiquée et mal identifiable :



Photo 6 : panneaux situés au carrefour de l'entrée du quartier

Le quartier étant enclavé, la réalisation du rond point ovale sur le boulevard de Chinon à son entrée principale, n'a fait que renforcer cette situation. En effet, auparavant l'entrée du quartier correspondait à un carrefour, alors que maintenant elle n'est **indiquée que par un simple panneau.**

En outre, lorsque l'on prend la rue de Montsoreau pour faire face au centre commercial, on ne perçoit pas l'identité, ni le dynamisme du quartier, qui est pourtant bien réel.

b. Un centre commercial peu attractif :

L'une des premières images que l'on a du quartier est son centre commercial. Hors il transmet **une image vieillotte et peu dynamique**. Aucun élément ne ressort vraiment et ne marque les esprits. Cette image est plus ou moins assimilée à l'image de la Vallée Violette, dans la mesure où c'est un lieu de vie important et qu'il est situé en entrée de quartier. Cette image ne correspond pourtant pas à la réalité.

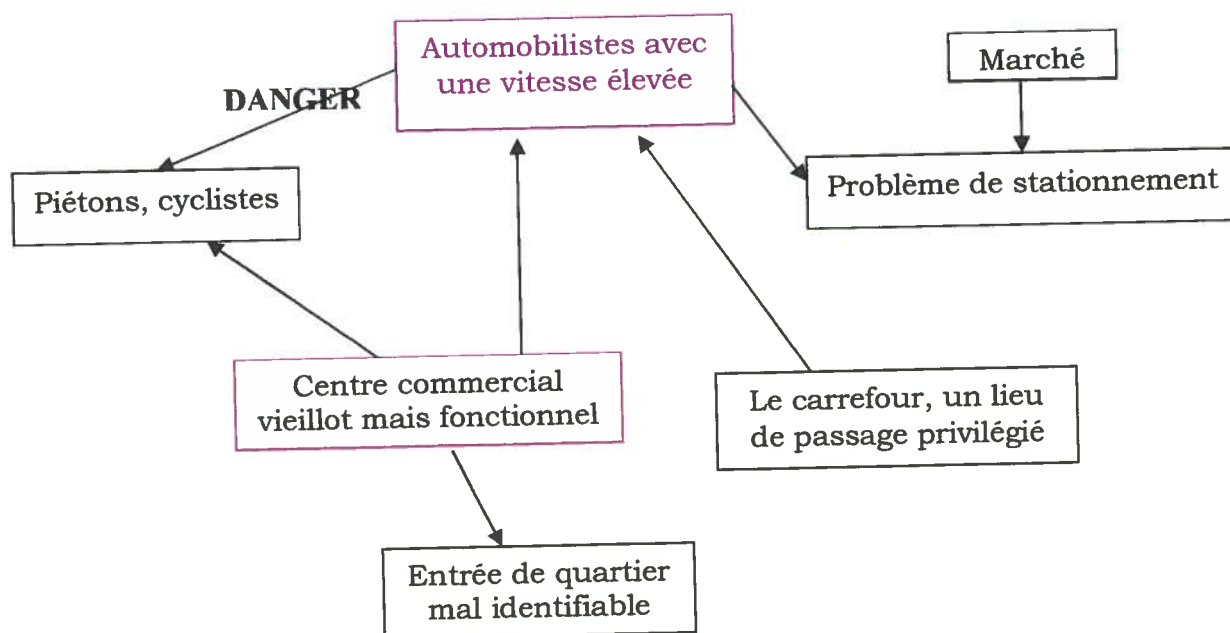
En conclusion...

Le centre commercial et son carrefour accueillent différents **flux** pour lesquels il est plus ou moins bien adapté. Le carrefour a été aménagé à l'origine pour faciliter les flux automobiles. Par conséquent les voitures y circulent bien mais à une vitesse élevée, dangereuse pour les circulations douces. Les piétons et vélos sont un peu les laissés pour compte. Pourtant l'un des objectifs du PLU est de les privilégier.

Le centre commercial est vétuste et ne permet donc pas de conférer une **image** positive au quartier Vallée Violette, qui est pourtant dynamique et attractif.

La **fonctionnalité** des places de stationnement est mauvaise, ce qui a en outre pour conséquence de gêner les flux automobiles.

Illustration 12 : schéma illustrant le fonctionnement du centre commercial et son carrefour



Partie III :

LES OBJECTIFS DU

REAMENAGEMENT

Suite au diagnostic il ressort plusieurs objectifs :

- ✓ **sécuriser** le carrefour et ses abords en réduisant la vitesse, pour faciliter la circulation des piétons et des cyclistes ;
- ✓ **faciliter** le stationnement et la circulation des automobilistes ;
- ✓ **valoriser** l'entrée de quartier, en révélant son identité ;
- ✓ **redynamiser** l'aspect du centre commercial ;

Plusieurs enjeux sont mis en perspective :

- ✓ augmenter la place et l'utilisation des **circulations douces** ;
- ✓ avoir un **cadre de vie agréable**.

I. Sécuriser le carrefour et ses abords en réduisant la vitesse par le rétrécissement de la voirie :

PADD (Projet d'Aménagement et de développement Durable)

Un des objectifs est de compléter l'intégration de Joué-les-Tours dans l'offre de déplacements. Elle met au cœur des déplacements la qualité de vie et la création d'une offre alternative à l'automobile de plus en plus cohérente.

L'objectif est de s'inscrire dans la politique inter-communale de développement des modes doux (piétons, vélos). Ce réseau de circulation sera organisé et maillé pour répondre à la fois aux besoins des déplacements de loisirs et des déplacements quotidiens.

Comme on l'a vu dans le diagnostic de la partie II, les rues de Montsoreau et de Chenonceaux sont larges et incitent donc les automobilistes à conduire vite.

Plusieurs aménagements ont été étudiés pour réduire la vitesse : mettre en place une zone 30, mettre des ralentisseurs. Mais un aménagement moins répressif semble plus approprié, c'est à dire qui agit sur la psychologie des automobilistes.

Le principe de l'aménagement est basé sur **le rétrécissement de la voirie par la mise en place des circulations douces** (trottoirs et pistes cyclables). Cet aménagement répond parfaitement aux attentes du Plan de Déplacement Urbain (PDU) puisque l'un des objectifs est de développer la circulation des vélos et des piétons et de les mettre en réseau.

a. La mise en place de pistes cyclables :

La volonté de mettre en place des pistes cyclables s'inscrit dans le cadre du PDU qui a à cœur de développer des moyens de transport moins, voire non polluant - tels que le vélo, la marche à pied, le TCSP à venir (Transport en Commun en Site Propre) -, mais c'est aussi un parti pris personnel.



L'aménagement du boulevard de Bretonnière, Jean Jaurès et Chinon a été conçu de la façon suivante : les boulevards initialement constitués de deux voies de chaque côté ont été transformés en une voie de chaque côté avec l'ajout de pistes cyclables et de stationnement. Cela a notamment permis de réduire la vitesse des automobilistes.

Photo 7 : Exemple d'aménagement de pistes cyclables sur le boulevard de Chinon

Lors des relevés des flux au niveau du carrefour, six vélos sont passés de 8h à 9h et quatre sont passés de 17h45 à 18h45. Si on considère une journée de 8h à 19h avec une moyenne de 5 vélos/heure, cela représente environ 55 vélos par jours (en sachant que les relevés ont été réalisés pendant les heures de pointe). De mon point de vue, c'est un nombre suffisant pour envisager l'aménagement de pistes cyclables. Elles seront confortables pour les cyclistes puisqu'elles feront environ 1m20 de large. On peut supposer que si des couloirs leurs sont réservés, cela va inciter de nouvelles personnes à utiliser leur vélo.

La mise en place de pistes cyclables sur les rue de Montsoreau et de Chenonceaux permettrait ainsi :

- **d'assurer une continuité** avec le boulevard de Chinon longeant le quartier ;
- **de rétrécir la chaussée**, ce qui ferait ralentir les automobilistes.

De plus, elles pourraient être poursuivies tout au long de la rue d'Amboise (qui longe l'école maternelle et primaire, ainsi que la future MJC) et de la rue de Rigny Ussé (ce qui permettrait de répondre à un objectif du PLU, qui est de relier Chambray les Tours par la Vallée Violette).

b. L'amélioration de la circulation piétonne :

b. L'amélioration de la circulation piétonne :

A l'heure actuelle la circulation des piétons est dangereuse et difficile, d'autant plus pour les personnes à mobilité réduite.

Elle est dangereuse notamment lorsque les piétons empreintent les passages piétons pour traverser la rue de Chenonceaux. Ils sont longs et parmi les sept traversant la rue, deux situés devant le centre commercial sont plus longs que la largeur de la rue puisqu'ils sont en arc brisé. Dans certains cas, les voitures empreintant les voies pour tourner, peuvent cacher la visibilité des automobilistes allant tout droit et ceux-ci ne voient pas forcément les piétons engagés.

La photo aérienne ci-dessous présente en rosé transparent les rues où les automobilistes roulent trop vite et en trait plein rouge les passages piétons dangereux.

Photo 8 : photo aérienne présentant les passages piétons

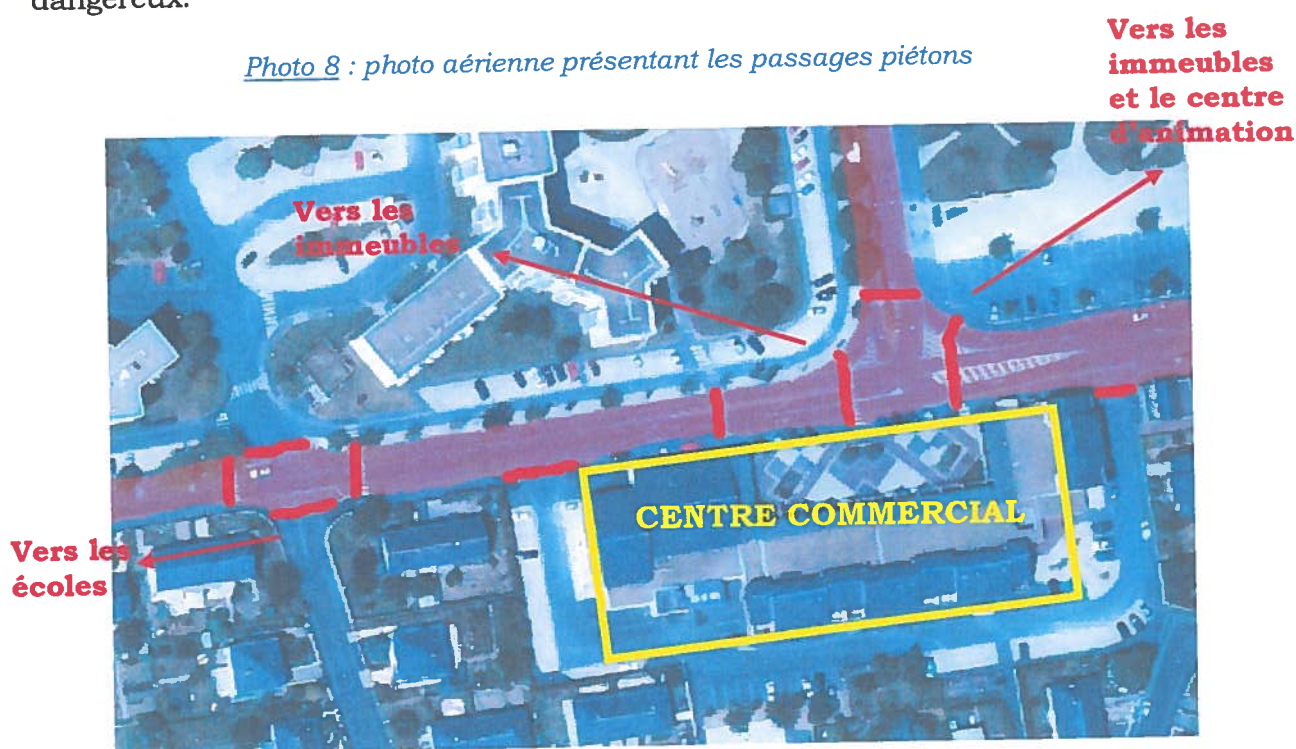


Photo 9 : trottoir le long de l'Ouest de la rue de Chenonceaux

A certains endroits, les trottoirs sont en fait plantés d'arbres. Les arbres réduisent la largeur du trottoir, ce qui ne permet plus la circulation des personnes à mobilité réduite ou encore des poussettes. De plus, le passage devient cahotique à cause des racines qui ressortent et du falin, en particulier lorsqu'il pleut. A d'autres endroits, sur le parvis du centre commercial par exemple, la route est en mauvais état avec des changements de niveaux.

Les trottoirs feront 1m80 de large ce qui permettra une circulation confortable et permettra notamment à deux fauteuils roulants de se croiser. La mise en place de goudron sur les trottoirs en falin permettra la bonne circulation de tous. Tous les trottoirs seront regoudronnés afin qu'ils soient parfaitement praticables.



Les passages piétons seront moins longs puisque la rue sera rétrécie. Une mise en évidence de ceux-ci par de la peinture rouge permettra une sécurisation supplémentaire. On ne changera pas leur positionnement.

Photo 10 : exemple de passage piétons

c. La simplification de la circulation automobile :

Le système de double voie, avec une des voies réservées pour tourner, ne sera plus possible car les rues ne seront plus assez larges.



Un **système de priorité à droite** simplifiera la circulation automobile et permettra toujours de filer tout droit ou de tourner. Il va également permettre de faire ralentir les automobilistes, puisqu'ils devront soit céder la priorité, soit s'assurer qu'il n'y a personne. Enfin la circulation sera plus claire et plus simple car il n'y aura plus qu'une seule voie. Pour mettre en évidence cet aménagement il serait bien de mettre en place une zone surélevée, qui se situera au niveau du carrefour devant le centre commercial. Ses limites seront devant le shopi, devant la boulangerie et quelques mètres après le début de la rue de montsoreau. Cela permettra de faire diminuer la vitesse des automobilistes encore d'avantage.



Photo 11: exemple d'une zone surélevée à proximité du lycée Jean Monnet

Les coins des rues sont actuellement très arrondis ce qui facilite le maintien d'une vitesse élevée. Pour éviter cela il serait bon de réaliser des **coins de rue plus carrés** de façon à casser la vitesse des automobilistes.

d. Justification des choix d'aménagements :

Le choix d'aménagement ne s'est pas porté sur des ralentisseurs car ceux-ci font ralentir les gens à son niveau, mais cela n'empêche pas les gens d'aller vite avant et après. On peut même dire qu'ils sont tentés de rouler plus vite que d'accoutumés après le passage du ralentisseur pour rattraper le temps perdu à passer sur celui-ci. Ce n'est pas le but rechercher car aux bouts de la rue de Chenonceaux il y a à l'Est les écoles, et à l'Ouest un virage dangereux.

Le choix d'aménagement ne s'est pas non plus porté sur une zone 30, car cela a un aspect réglementaire qui n'est malheureusement pas toujours respecté. Alors qu'en agissant sur la psychologie des automobilistes, la diminution de la vitesse se fait inconsciemment.

Enfin, la mise en place de feux tricolores ne convenaient pas dans la mesure où cela aurait entraîné l'arrêt des véhicules et par conséquent un bruit supplémentaire. De plus les flux n'étant pas très importants ils peuvent se réguler d'eux même.

II. Faciliter le stationnement et la circulation :

a. Déplacement du stationnement situé sur le parvis :

Comme on l'a vu dans le diagnostic du site étudié, il y a actuellement un problème d'accès au stationnement puisque les places situées sur le parvis sont difficiles d'accès. Les places en épi du parvis vont être supprimées (voir la justification partie IV), le problème va donc se régler de lui-même. Le stationnement supprimé sera transformé et reporté un peu plus loin. En l'occurrence, du stationnement en crête face à la boulangerie et La Poste (voir plan de masse). Cela aura en outre l'avantage de réduire la largeur de la voirie. Il sera nécessaire de reporter la place handicapée (située à l'heure actuelle sur le parvis), sur le parking du marché au plus près du centre commercial.

b. Deux ronds points « Nantais » pour faciliter l'accès au stationnement :

Pour faciliter l'accès au stationnement en épi qui sera devant la supérette, il va être nécessaire de mettre en place deux petits ronds points au croisement de la rue de Chenonceaux et de l'allée de Chenonceaux, l'un vers le Shopi, l'autre devant La Poste. Cela permettra aux automobilistes de faire demi-tour de façon réglementaire. Ils permettront ainsi de réglementer un comportement habituel des automobilistes. Ceci aura aussi pour avantage de servir de « garde fou », c'est à dire que cela va inciter les automobilistes à ralentir avant, pendant et après le passage du centre commercial.

Le rond point aura un diamètre d'environ un mètre, avec une pente de 10%, ce qui permettra aux camions de les chevaucher.



*Illustration 13 : vue avant/ après
à l'intersection devant La Poste*



*Illustration 14 : vue avant/ après
à l'intersection devant le Shopi*



III. Valoriser l'entrée de quartier, en permettant une identification plus simple :

a. Une entrée de quartier ne reflétant pas l'identité de la Vallée Violette :



L'entrée du quartier est indiquée par deux panneaux situés de chaque côté de la rue de Montsoreau en bordure du boulevard de Chinon. Mais ces panneaux sont ternes, peu visibles et finalement ne marquent pas les esprits. Ils ne permettent pas de refléter l'identité du quartier.



Photos 11 et 12 : panneaux situés à l'entrée du quartier Vallée Violette

Comme on a pu le voir dans le diagnostic, le quartier Vallée Violette est un quartier relativement dynamique. Or à l'heure actuelle, l'entrée de quartier ne reflète pas cela. Au contraire, on a plutôt le sentiment d'un quartier figé, où peu de choses se passent.

b. Une entrée de quartier mise en évidence par de nouveaux aménagements :

▪ Une signalisation plus marquante :

Depuis la création du grand rond point oval sur le boulevard de chinon à l'entrée du quartier, les commerçants ont l'impression de perdre certains clients puisque le quartier et par conséquent le centre commercial, sont moins mis en évidence. Pour remédier à ce problème, les totems annonçant le quartier et le centre commercial pourraient être remplacés par des totems étant plus dans l'air du temps et attirant plus l'œil que ceux existants (voir photo 5 page19).



Illustration 15: exemple de totem qui pourrait être mis à l'entrée du quartier

Ce totem sera plus visible que ceux en place. De plus, si on les plaçait de chaque côté de l'entrée de la rue de Montsoreau, chacun dans un sens, on verrait se dessiner le « V » de Vallée Violette.

▪ Une sculpture pour marquer les esprits :

Pour mettre en évidence l'entrée du quartier, lieu de passage privilégié, il serait intéressant d'avoir un aménagement qui marque les esprits. La mise en place d'**une sculpture** sur le parvis du centre commercial permattrait cela.

La sculpture pourrait avoir **une forme élancée, en forme de V** (pour rappeler les initiales du quartier Vallée Violette (VV)). Elle mesurera au moins une fois et demi la taille des bâtiment les plus hauts du centre commercial, ce qui permettra de rappeler la monumentalité des logements HLM qui se situent autour (bâtiments rose et bâtiments bateaux). Elle se positionnera sur le parvis, au niveau des conifères actuellement présents (voir illustration 15 page 37). Cela ne dérangera pas les commerçants, dans la mesure où cette sculpture permettra de moins obstruer la vue que les conifères situés au milieu du parvis. Les commerçants auront donc une meilleure visibilité et les personnes arrivant dans le quartier auront une vision de l'ensemble des commerces.

Les deux pages suivantes présentent le plan de masse du centre commercial et son carrefour avant et après la réalisation des aménagements.

IV. Redynamiser l'aspect du centre commercial :

Le centre commercial est perçu d'une façon négative par les utilisateurs : « vétuste », « vieux », « sale », etc. Les nouveaux aménagements viseront donc à changer cette image par une image positive.

a. Un nouveau panorama :

Au centre de la chaussée de la rue de Montsoreau se trouve une haie, ainsi que des lampadaires peu esthétiques qui coupent le panorama en deux. De plus, la chaussée est divisée en deux parties inégales puisque d'un côté on trouve une voie et de l'autre on trouve deux voies. Les deux voies du même côté ont maintenant que peu d'utilité. En effet, avant l'aménagement du rond point ces deux voies permettaient de desservir le carrefour (l'une permettant d'aller à droite, l'autre à gauche). Mais maintenant, l'accès au rond point se fait par une voie unique. Supprimer une des voies ne posera donc aucun problème. Néanmoins, la voie de desserte du même côté pour les cars et les camions sera conservée. Elle permet notamment aux enfants, lors de sorties organisées par le centre d'animation de monter dans le car en toute sécurité et elle est parfois occupée par des camions dont les conducteurs veulent se reposer.



Photo 13 : Vue sur le centre commercial depuis le Boulevard de Chinon

Dans la mesure où c'est une entrée de quartier, il serait intéressant que le **panorama soit ouvert sur le quartier**. Il faudra donc couper la haie. Néanmoins on gardera tout de même un terre-plein central d'un mètre de large qui sera recouvert d'herbe. Cela permettra d'avoir un élément végétal supplémentaire et de permettre le rétrécissement de la voirie. Il faudra changer et déplacer les lampadaires sur les bords de la rue de Montsoreau.

La première chose que l'on voit en arrivant face au parvis du centre commercial est l'arrière des voitures. **La suppression des places de stationnement sur le parvis** permettra d'une part d'améliorer la perspective, et d'autre part de permettre aux piétons de longer la rue sans avoir à contourner les voitures et enfin d'agrandir le parvis. La mise en place de stationnement en créneau en face de la boulangerie et de La Poste viendra combler le manque.

Photos 14 et 15 : Vue du centre commercial depuis la rue de Montsoreau (avant et après le réaménagement)



La rue a été légèrement rétrécie

La haie est coupée

Les places de stationnement ont été supprimées

Sur cette photo la voirie est vierge, c'est à dire qu'il faut l'imaginer avec deux voies pour les voitures, deux pistes cyclables sur chaque bord et le terre-plein central.

b. Un nouveau parvis pour un nouveau ~~un~~ lieu de rencontre :

Le principe de l'aménagement est de faire du parvis **un lieu de rencontre**. A l'heure actuelle il n'est pas très accueillant et n'invite pas les clients à l'échange. Certains arbres ou arbustes sont présents depuis la construction du centre commercial. Ils se font vieillissants, ils bouchent la vue et cachent la visibilité de certains commerces. Seuls deux bancs sont présents. Le centre commercial est pourtant le cœur de vie du quartier, il devrait donc être un lieu de vie privilégié.

Photo 16, 17 et 18 : aménagements paysagers présents sur le parvis à l'heure actuelle



La partie couverte du parvis donne un aspect carré, peu esthétique et cache la devanture des commerces. De plus, lorsqu'il pleut l'eau ruisselle sur le parvis. Donc lorsque les clients veulent rejoindre leur véhicule ils sont obligés de passer sous le ruissellement de l'eau.



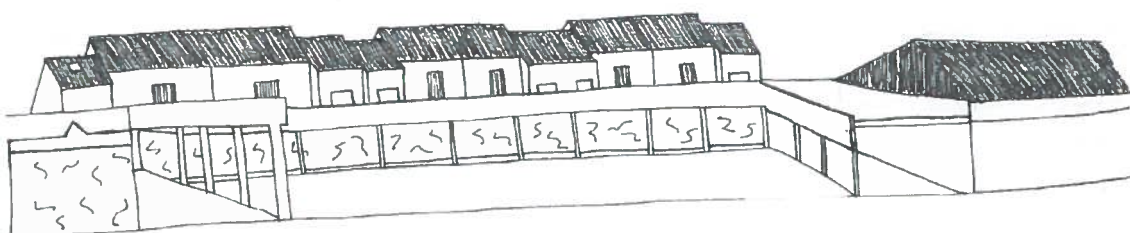
Photo 19 : vue de la toiture du centre commercial

La destruction de la toiture et son remplacement par une structure en aluminium recouverte d'un entoilage polyester permettra de régler les problèmes soulevés. Elle sera inclinée vers les habitations ce qui permettra de faire ruisseler l'eau hors du parvis et de d'augmenter la visibilité des devantures. Elle sera plus esthétique, plus au goût du jour.

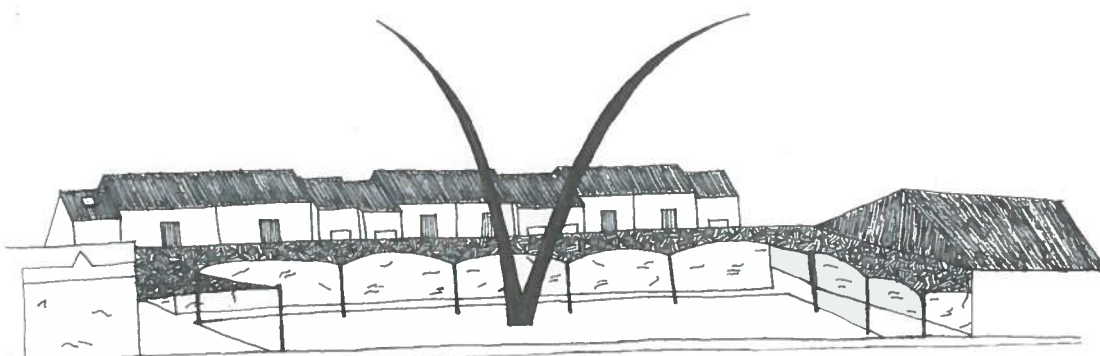
Photo 20 : exemple de toiture en polyester à mettre en place (gare de Saint Pierre-des-Corps)



Illustration 16 : croquis du centre commercial avant et après la mise en place de la sculpture et le changement de la toiture



AVANT



APRES

Il faudrait également changer le revêtement, ainsi que le mobilier urbain du parvis. Cela pourrait se faire selon le modèle de ce qui vient d'être fait en centre ville de Joué-lès-Tours, avenue Victor Hugo, qui consiste en de petits salons urbains avec des chaises de ville et des bancs, ainsi que des massifs de fleurs ne dépassant pas 50cm.

Photo 21 : exemple de salon urbain présent en centre ville de Joué-lès-Tours

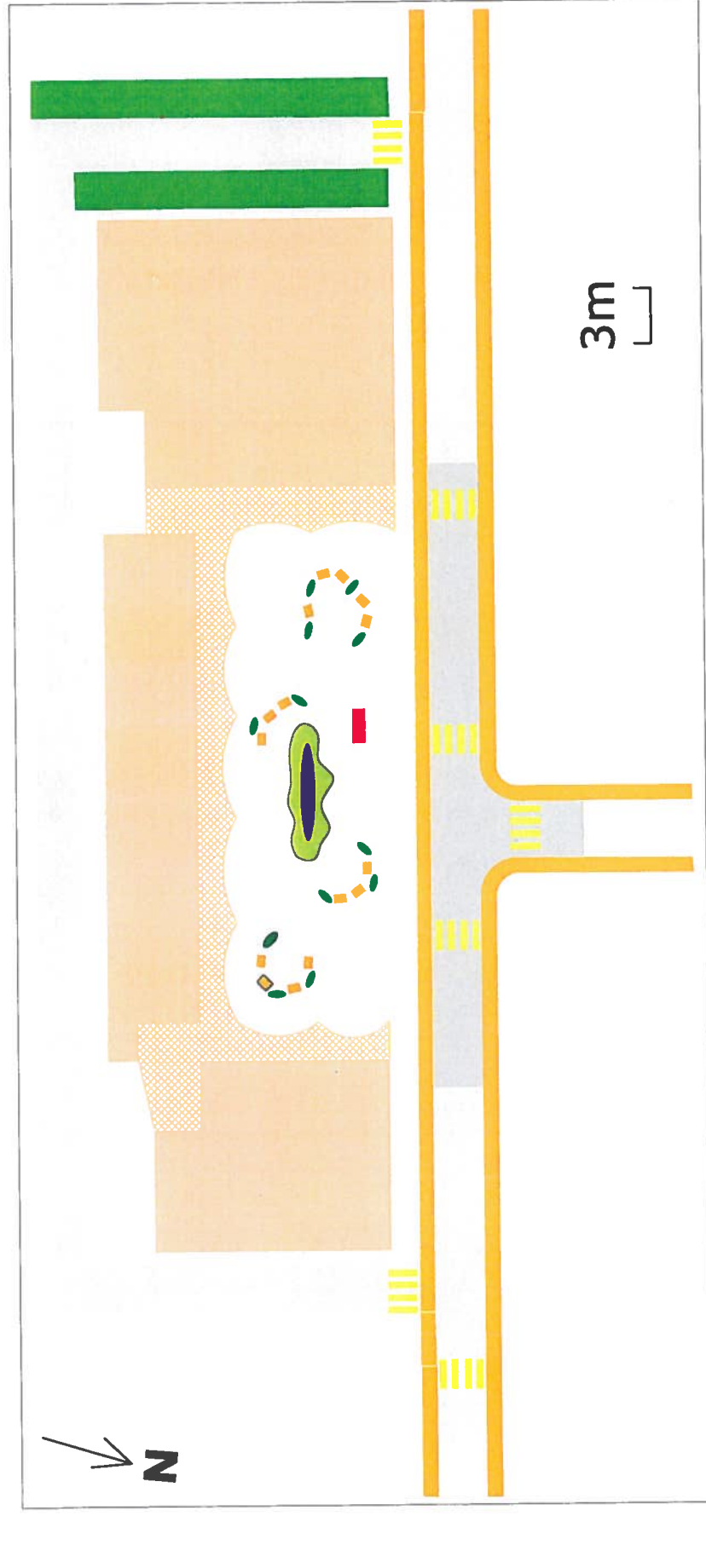


d. Un nouvel aspect pour les bâtiments du centre commercial :

Enfin il sera nécessaire de faire **un ravalement de l'ensemble des façades** puisque la couleur (rosâtre) est passée et n'est plus accordée avec le reste des bâtiments alentour. A sa construction, le centre commercial et les « bâtiments rose » avaient la même couleur. Mais il y a plus d'un an les HLM ont été repeint en blanc. Il serait logique de repeindre en blanc le centre commercial afin de s'accorder avec les bâtiments environnants.

Malgré tout, afin de bien différencier et de mettre en évidence le centre commercial qui est un lieu privilégié, un lieu de rencontre,... des **fresques** ou des pans de mur peints de **couleur vive** pourraient être réalisés.

Aménagement du parvis du centre commercial



Voirie

Voirie surélevée

Parking

Garage à vélo

Sources : relevés personnels
Réalisation : personnelle

42

Partie IV :

BUDGETISATION

On considérera les rues de chenonceaux et de Montsoreau en entier, ainsi que le parvis du centre commercial. Tous les prix comprennent la pose, sauf produits où cela est précisé.

a. La voirie :

Il faudra effectuer un rabotage de la chaussée existante, puis la strier afin d'appliquer une couche d'accrochage (bitum liquide). Enfin on appliquera une couche de roulement en enrobé d'environ 4cm (d'après la norme NFP98150).

Produit	Prix au m2 HT en €	Surface en m2	Prix HT en €
Rabotage	15	4 446	66 690
Couche d'accrochage	0,70	4 446	3 112
Enrobé	15	4 446	66 690

Total HT	136 492 €
-----------------	------------------

b. Le passage surélevé :

Il aura une épaisseur totale de 7 cm. Cela permet aux voitures de ne pas faire trop de bruit lors du franchissement. Il sera composé d'un enrobé de roulement ;

Produit	Prix au m2 HT en €	Surface en m2	Prix HT en €
Enrobé de roulement	15	540	8 100

Total HT	8 100 €
-----------------	----------------

c. Les trottoirs :

Ils seront réalisés en stabilisé. Ils auront donc un aspect granuleux de couleur jaune/beige. C'est un matériau qui a pour avantage d'être solide et peu cher. De plus sa couleur particulière permet de bien séparer les espaces de circulation des automobilistes de celui des piétons et cela change du noir de la chaussée. Le stabilisé est bien compatible avec les arbres existants. Il aura une épaisseur de 8cm, ce qui suffit pour la circulation des piétons.

Produit	Prix au m2 HT en €	Surface en m2	Prix HT en €
Stabilisé	25	368	9 200 €

Total HT	9 200 €
-----------------	----------------

d. Les deux ronds points Nantais :

Les deux ronds points mesureront environ un mètre de diamètre. Ils seront réalisés en béton désactivé.

Produit	Prix au m2 HT en €	Surface en m2	Prix HT en €
Béton désactivé	50	1,60	80

Total HT	80 €
----------	------

e. Les peintures :

Il faudra effectuer les peintures de délimitation des pistes cyclables, des voies, des cédez le passage des ronds points et les passages piétons.

Produit	Prix au m2 HT en €	Surface en m2	Prix HT en €
Peinture résine	12	610	7 320 €

Total HT	7 320 €
----------	---------

f. La signalisation :

Il va être nécessaire de mettre en place des panneaux de signalisation afin de signaler la priorité à droite et les deux ronds points. La mise en place de deux totems à l'entrée de la rue de Montsoreau permettront de mieux indiquer l'entrée de quartier.

Produit	Prix à l'unité HT en €	Quantité	Prix HT en €
Panneau de signalisation de type AB	50	9	450 €
Support	118	9	1 062 €
Forfait pose	150	9	1 350 €
Totem	1000	2	2 000 €

Total HT	4 862 €
----------	---------

g. Le parvis et la toiture :

La toiture du centre commercial sera remplacée par une structure en aluminium recouverte d'un entoilage polyester inclinée vers les bâtiments. Il faudra compter environ 80 000€ pour la destruction et la pose de la nouvelle structure.

Total HT	80 000€
----------	---------

Le parvis du centre commercial sera recouvert d'un enrobé coloré à l'aide d'un adjuvant. Cela permettra de ne pas avoir une couleur noir comme la chaussée, mais une couleur plus claire se rapprochant du brun/beige. Encore

une fois cela permettra de bien séparer les espaces publics des espaces de circulation. L'enrobé pourra par exemple être agrémenté de pierres afin de l'habiller.

Produit	Prix au m2 HT en €	Surface en m2	Prix HT en €
Enrobé coloré	15	1 032	15 480 €

Total HT	15 480 €
-----------------	-----------------

Il sera mis en place un mobilier urbain de façon à réaliser des salons urbains avec des chaises de ville et des jardinières plantées de graminées. Il faudra également positionner des portes vélos, ainsi que des poubelles.

Produit	Prix à l'unité HT en €	Quantité	Prix de la pose en € par unité	Prix HT en €
Chaise de ville	525	15	175	10 500 €
Poubelles	676	4	225	3 604 €
Jardinières de graminées	10	12	0	120 €
Porte vélos (pour 6 vélos)	173	2	50	446 €

Total HT	14 670 €
-----------------	-----------------

La question de luminaire n'a pas été traitée par manque de temps.

h. Total des aménagements :

Portion à aménager	Prix HT
Voirie	136 492 €
Passage surélevé	8 100 €
Trottoirs	9 200 €
Ronds points	80 €
Peintures	7 320 €
Signalisation	4 862 €
Toiture	80 000 €
Parvis	15 480 €
Mobilier urbain	14 670 €

Total HT	276 204 €
Total TTC	330 339 €

Bien entendu ce budget reste approximatif puisque les mesures effectuées ne sont pas d'une précision extrême. Malgré tout il permet d'avoir un ordre de grandeur.

CONCLUSION

Le centre commercial et son carrefour ayant été créé il y a une trentaine d'années, ils ne sont plus au goût du jour. Il est donc nécessaire de s'y intéresser dans le but de le réaménager. De plus, cette étude coïncide avec le changement de statut que le quartier va subir dans les mois à venir. Il va devenir une sorte de centralité secondaire, ~~de~~ par l'arrivée de nouveaux équipements. Il est donc fondamental de soigner l'entrée du quartier.

L'étude du centre commercial et de son carrefour a permis de mieux comprendre son fonctionnement et les problèmes qui pouvaient y survenir.

La problématique principale était la sécurisation des lieux pour les piétons et les cyclistes. Les aménagements proposés permettent de régler cette question, voir de participer à l'augmentation de la part des circulations douces, qui est une des priorités du PLU de la commune. En outre, les aménagements ont le souhait de prendre en compte tous les publics, en particulier les enfants et les handicapés.

La seconde problématique était la valorisation de l'entrée du quartier de la Vallée Violette, qui passait par une réhabilitation du centre commercial et son parvis. Les aménagements proposés permettent en effet de donner une meilleure image, notamment grâce à des éléments du panorama qui marqueront les esprits comme la sculpture.

Les propositions d'aménagements présentées dans ce dossier constituent un ensemble qui a le souci de prendre en compte l'ensemble des dysfonctionnements observés ou évoqués par les commerçants et les usagers.

Actuellement, la Mairie de Joué-lès-Tours réfléchit à un projet sur le périmètre étudié. Elle fera connaître sa réflexion dans les mois à venir.

TABLE DE MATIERES

REMERCIEMENTS	2
SOMMAIRE	3
INTRODUCTION	4
 PARTIE I : DIAGNOSTIC DU QUARTIER, LA VALLEE VIOLETTE	 5
I. <u>Localisation de Joué-lès-Tours</u>	6
a. <u>Au sein de la France et du département</u>	6
b. <u>Présentation de son territoire</u>	7
II. <u>Historique du quartier</u>	8
III. <u>Périmètre étudié et son environnement</u>	8
IV. <u>Diagnostic de l'environnement du site</u>	10
a. <u>Situation géographique, un quartier enclavé</u>	10
b. <u>L'intégration du quartier au sein du PLU</u>	11
c. <u>La population</u>	11
• <u>Une population familiale</u>	11
• <u>La moitié de la population est active</u>	12
• <u>2,8 personnes en moyenne dans le ménage</u>	12
• <u>Une population très dépendante de la voiture</u>	13
d. <u>Un quartier résidentiel à dominance pavillonnaire</u>	14
e. <u>Un quartier possédant tous les équipements de base</u>	15
f. <u>L'arrivée de nouveaux équipements, pour un nouveau statut du quartier</u>	16
g. <u>Le jardin public Montreuil Bellay et les jeux pour enfants</u>	16
 PARTIE II : DIAGNOSTIC DU CENTRE COMMERCIAL ET SON CARREFOUR	 18
I. <u>Diagnostic du site</u>	19
a. <u>Composition du centre commercial</u>	19
b. <u>Un centre commercial possédant une image vieillotte</u>	19
c. <u>Le problème de stationnement, une calamité jour de marché le samedi matin</u>	20
d. <u>Une circulation dangereuse pour les piétons et les cyclistes</u>	20
e. <u>De nombreux utilisateurs du centre commercial</u>	24

II. <u>Le centre commercial, élément principal de l'entrée du quartier</u>	24
a. <u>Une entrée de quartier mal indiquée et sans identité</u>	24
b. <u>Un centre commercial peu attractif</u>	25
 PARTIE III : LES OBJECTIFS DU REAMENAGEMENT	26
I. <u>Sécuriser le carrefour et ses abords en réduisant la vitesse par le rétrécissement de la voirie</u>	27
a. <u>La mise en place de pistes cyclables</u>	28
b. <u>L'amélioration de la circulation piétonne</u>	29
c. <u>La simplification de la circulation automobile</u>	30
d. <u>Justification des choix d'aménagements</u>	31
II. <u>Faciliter le stationnement et la circulation</u>	31
b. <u>Déplacement le stationnement situé sur le parvis</u>	31
c. <u>Deux ronds points « Nantais » pour faciliter l'accès au stationnement</u>	31
III. <u>Valoriser l'entrée de quartier, en permettant une identification plus simple</u>	32
d. <u>Une entrée de quartier ne reflétant pas l'identité de la Vallée Violette</u>	27
e. <u>Une entrée de quartier mise en évidence par de nouveaux aménagements</u>	33
▪ <u>Une signalisation plus marquante</u>	33
▪ <u>Une sculpture pour marquer les esprits</u>	34
IV. <u>Redynamiser l'aspect du centre commercial</u>	37
f. <u>Un nouveau panorama</u>	37
g. <u>Un nouveau parvis pour un nouveau lieu de rencontre</u>	36
h. <u>Un nouvel aspect pour les bâtiments du centre commercial</u>	39
 PARTIE IV : BUDGETISATION	43
 CONCLUSION	47
TABLE DES MATIERES	48
TABLE DES ILLUSTRATIONS ET PHOTOS	50
BIBLIOGRAPHIE	52

TABLE DES ILLUSTRATIONS ET PHOTOS

Illustrations :

<u>Illustration 1</u> : Localisation de Joué-lès-Tours au sein du département	6
<u>Illustration 2</u> : Le territoire de Joué-lès-tours	8
<u>Illustration 3</u> : plan du quartier	10
<u>Illustration 4</u> : Répartition de la population par classes d'âges	11
<u>Illustration 5</u> : Activité de la population	12
<u>Illustration 6</u> : nombre de personnes par ménage	12
<u>Illustration 7</u> : nombre de voitures par foyer	14
<u>Illustration 8</u> : nombre de pièces par logements (en %)	15
<u>Illustration 9</u> : la voirie du carrefour	21
<u>Illustration 10</u> : nombre de véhicules comptabilisés en une heure	21
<u>Illustration 11</u> : flux de circulation automobiles aux heures de pointes	22
<u>Illustration 12</u> : schéma illustrant le fonctionnement du centre commercial et son carrefour	25
<u>Illustration 13</u> : vue avant/après à l'intersection devant La Poste	32
<u>Illustration 14</u> : vue avant/après à l'intersection devant le Shopi	32
<u>Illustration 15</u> : exemple de panneau qui pourrait être mis à l'entrée du quartier	34
<u>Illustration 16</u> : croquis du centre commercial avant et après la mise en place de la sculpture et le changement de la toiture	37

Photos :

<u>Photo 1</u> : Présentation du périmètre étudié et son environnement	10
<u>Photo 2</u> : le jardin public Montreuil Bellay	16
<u>Photo 3</u> : les jeux pour enfants	17
<u>Photo 4</u> : vue du centre commercial depuis le parking du marché	19
<u>Photo 5</u> : panneau situé à l'entrée de la rue de Montsoreau	19
<u>Photo 6</u> : panneaux situés au carrefour de l'entrée du quartier	24
<u>Photo 7</u> : Exemple d'aménagement de pistes cyclables sur le boulevard de Chinon	28
<u>Photo 8</u> : photo aérienne présentant les passages piétons	29
<u>Photo 9</u> : trottoir le long de l'Ouest de la rue de Chenonceaux	29
<u>Photo 10</u> : exemple de passage piétons	30
<u>Photo 11</u> : exemple d'une zone surélevée	30
<u>Photos 11 et 12</u> : panneaux situés à l'entrée du quartier Vallée Violette	33
<u>Photo 13</u> : Vue sur le centre commercial depuis le Boulevard de Chinon	34
<u>Photos 14 et 15</u> : Vue du centre commercial depuis la rue de Montsoreau (avant et après le réaménagement)	35
<u>Photo 16, 17 et 18</u> : aménagements paysagers présents sur le parvis à l'heure actuelle	36
<u>Photo 19</u> : vue de la toiture du centre commercial	36
<u>Photo 20</u> : exemple de toiture en polyester à mettre en place (gare de Saint Pierre-des-Corps)	40
<u>Photo 21</u> : exemple de salon urbain présent en centre ville de Joué-lès-Tours	41

BIBLIOGRAPHIE

Projets individuels :

- **Réaménagement du carrefour et du square Jean Houdon à Versailles (78) – Pour une fluidité de la circulation et une plus grande attractivité du square** DUREY Marie-Hélène (IUP 1999-2000)
- **Aménagement de la place Armand Chesneau à Courtenay – un espace à repenser** PLAISANCE Matthieu (Magistère 1, année 2003-2004)

Sites internet :

- www.ville-joue-lestours.fr
- www.doublet.fr