



ETUDE DE PROGRAMMATION DU CENTRE VILLE

les diagnostics et les propositions d'aménagement



DESSINONS LE MAUREPAS DE 2030



ETUDE DE PROGRAMMATION DU CENTRE VILLE

Le diagnostic urbain

Le diagnostic commercial

Le stationnement et la circulation

Les actions de la municipalité en faveur du commerce

Synthèse des enjeux

Les scénarios et propositions d'aménagement possibles

Secteur concerné



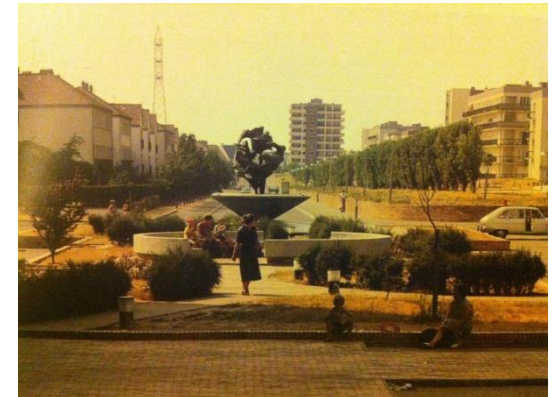
ETUDE DE PROGRAMMATION DU CENTRE VILLE

LE DIAGNOSTIC URBAIN



ETUDE DE PROGRAMMATION DU CENTRE VILLE

Les premiers aménagements des années 70





ETUDE DE PROGRAMMATION DU CENTRE VILLE

LES ELEMENTS DU DIAGNOSTIC ET LES PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT



ETUDE DE PROGRAMMATION DU CENTRE VILLE

Le diagnostic urbain

ETUDE DE PROGRAMMATION DU CENTRE VILLE

Un accès au centre très routier



ETUDE DE PROGRAMMATION DU CENTRE VILLE



Une vue très restreinte du centre ville depuis le rond point des cités amies



Une entrée de ville routière, coupée du centre ville

le centre-ville en rive de l'avenue Schuler

- 1- Un échangeur autoroutier en entrée de ville
- 2- Un rond-point surdimensionné
- 3- Le boulevard Schuler :
Une avenue très routière, difficilement franchissable
- 4- La rue des Baux et la rocade de Camargue :
Un espace piéton débouchant sur un système routier
- 5- Des logements limitant la perception du centre-ville
- 6- Un îlot verrouillant la place de l'hôtel de ville
- 7- Un rond-point en entrée de centre-ville



Le rond point des cités amies

Problématique



En amont du giratoire, l'automobiliste voit la mairie en ligne droite. Il a donc tendance à rester sur Schuler.

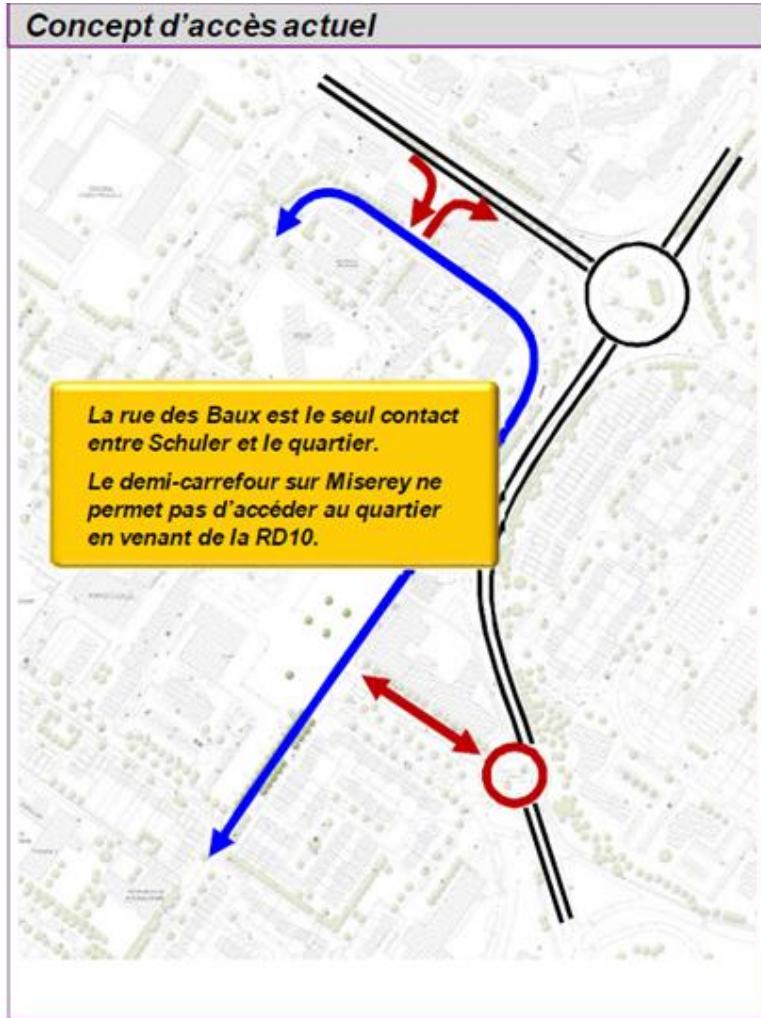
En arrivant sur le giratoire, la perspective sur la rue des Baux est bouchée par les aménagements de l'îlot central.

Enfin, au « point de choix » (dans le giratoire), l'automobiliste ne voit pas la rue des Baux, mais le pignon du bâtiment de la rue des Baux.

Ville de Maurepas
Circulation et stationnement au centre ville
7843.161 – EB – avril 2016 – V3.0

GEODICE



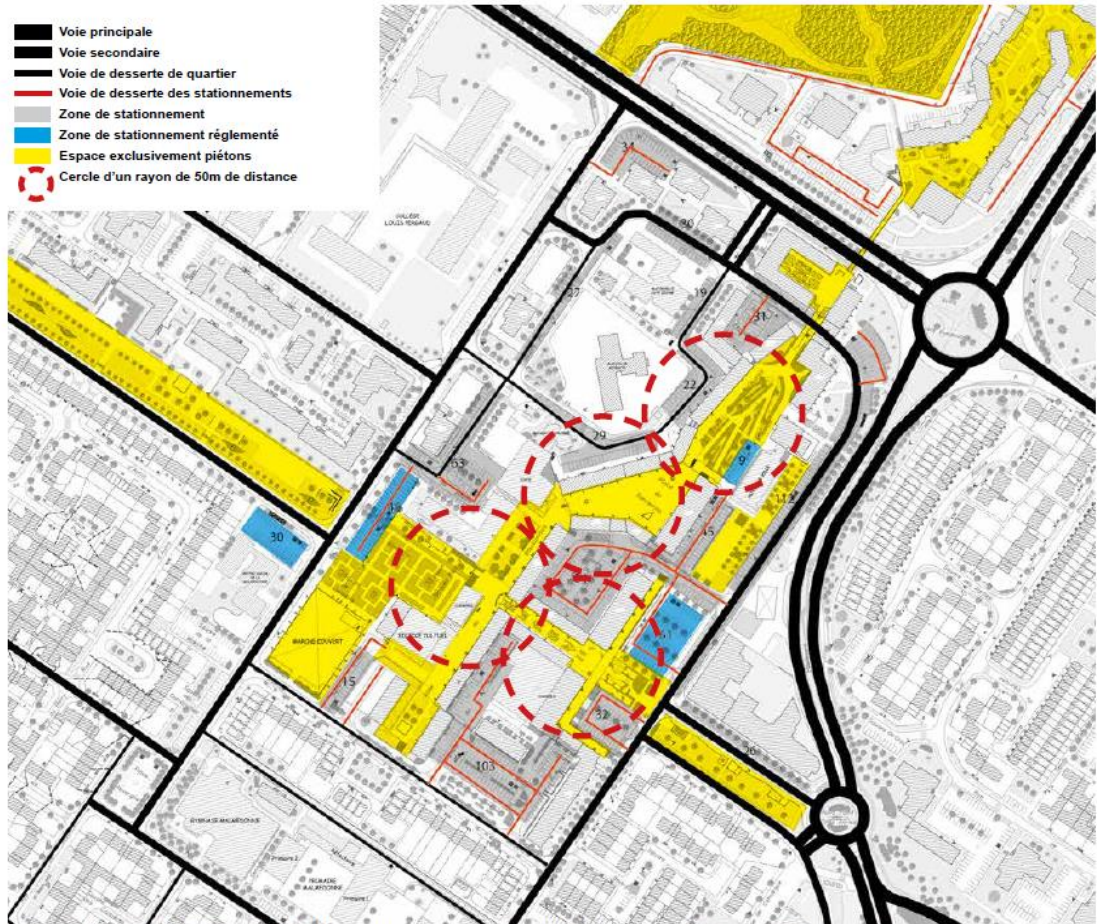


Un système viaire mis à distance du centre-ville commerçant

Des espaces circulés, en impasse, en pied du centre-ville, des espaces piétons et commerçants sur la plateforme haute

Une organisation qui induit :

- soit de venir faire ses courses à pied
 - soit de trouver une place de stationnement de moyenne durée.
- Une voirie principale qui n'entre pas dans le centre-ville.
 - une voirie secondaire qui en fait le tour mais ne se connecte pas lisiblement au réseau primaire.
 - Des voiries internes de desserte résidentielle qui ne peuvent être pratiquées que par des personnes connaissant la ville
 - des voiries de dessertes des aires de stationnements le plus souvent en impasse, peu lisibles depuis l'entrée de ville
 - un fonctionnement de parking complexe devant l'hôtel de ville induit par la présence de la rampe piétonne qui morcèle l'espace.

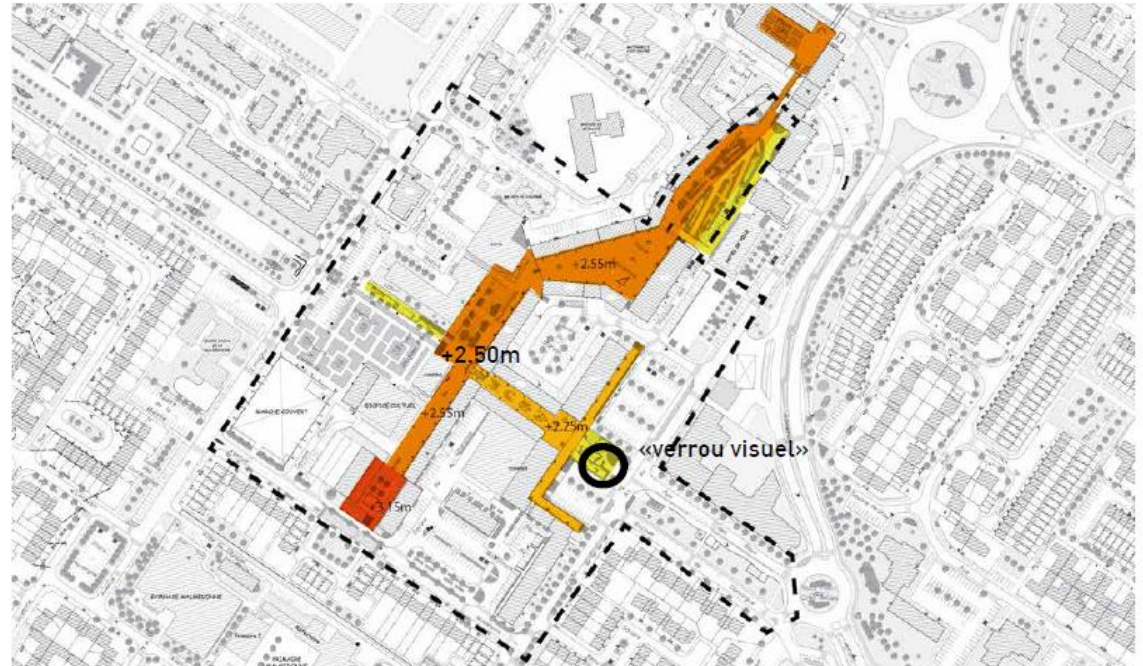


Conséquence principale de cette organisation de l'espace : les commerces sont pour la plupart à au moins 50m du point de stationnement.

Un centre commerçant déconnecté du sol et difficile d'accès

→ Améliorer l'accessibilité du centre-ville

- Uniquement accessible aux piétons
- des escaliers d'accès assez nombreux mais peu lisibles



Les entrées principales de l'allée de la Côte d'or : une rampe escalier confuse et de grands escaliers



Une structure urbaine introvertie avec des commerces peu visibles

→ Ouvrir les espaces commerçants sur les «faces vues» et améliorer la qualité des espaces vus

Un axe sans ouverture visuelle et une végétation masquant les vitrines des commerces



Une vétusté des ouvrages tenant les terres du remblai de l'allée de la côte d'or



Un affaissement du remblai au niveau de la dalle commerciale (problèmes d'accessibilité PMR)



Perspectives depuis le centre vers le mail de la rue des Baux : un espace fermé



Allée de la côte d'or : une voie « encombrée » et structurellement vieillissant



Synthèse des enjeux : assurer la lisibilité du centre-ville et son accessibilité

1- Rue des Baux/ Allée de la Cote d'Or/Place du Marché

- Améliorer la lisibilité
- Mettre en continuité les espaces publics de l'axe d'entrée de ville

2- Place de l'Hôtel de ville :

- Optimiser l'offre de stationnement
- Améliorer la qualité de l'espace

3-Parvis de l'Hôtel de ville :

- Affirmer son caractère de place principale

4- Allée du Bourbonnais/place du Sancerrois/ Square de l'Auxois

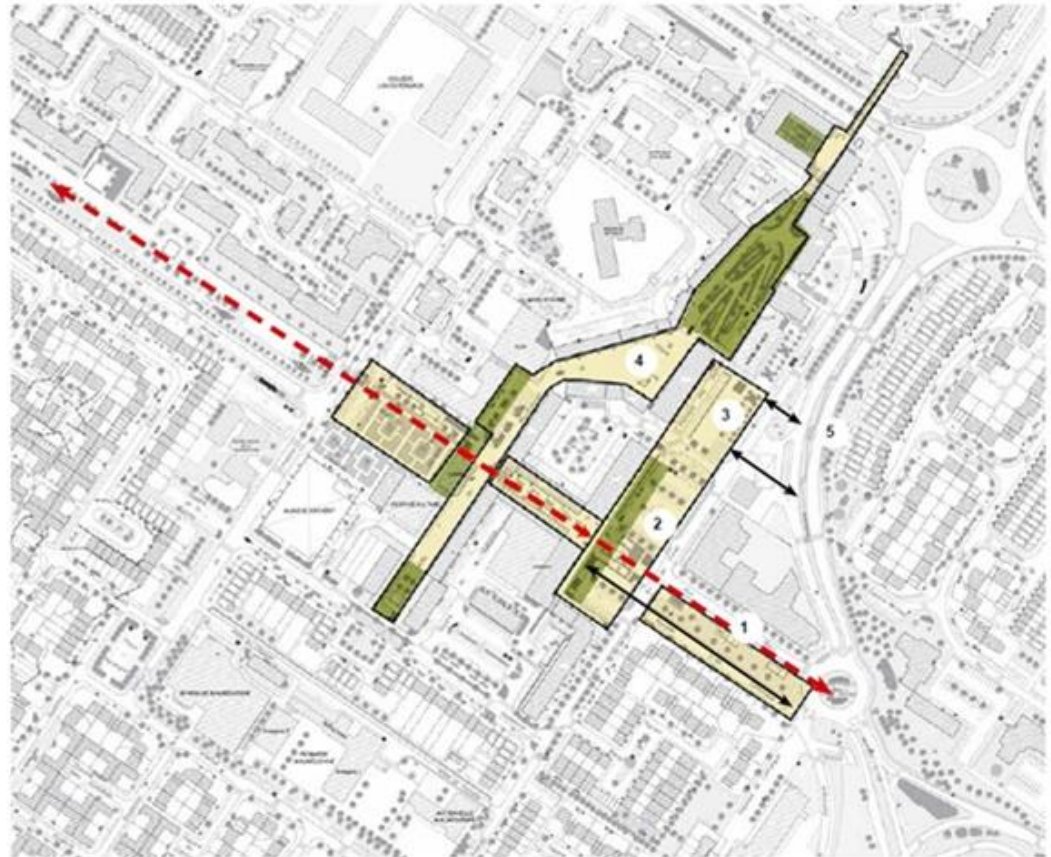
- Harmoniser les espaces publics de la promenade haute

5- Rue des Baux/ rue de Langres :

- Rendre le centre-ville visible depuis le boulevard Schuler

→ 3 actions d'aménagement proposées :

- Création d'une esplanade unifiée en lien avec l'Hôtel de ville
- Requalification de la promenade haute en une alternance de placettes et de squares au vocabulaire commun
- Création d'un mail d'entrée de ville





LE DIAGNOSTIC URBAIN

- Un accès routier et un manque de lisibilité à partir des boulevards
- Une dalle piétonne qui favorise la promenade mais isolée des stationnements et voies d'accès
- Un espace trop fermé dissimulant les commerces (allée de la Côte d'Or)
- Une vétusté des ouvrages, de certains espaces publics induisant des problèmes d'accessibilité



ETUDE DE PROGRAMMATION DU CENTRE VILLE

Le diagnostic commercial

LE DIAGNOSTIC COMMERCIAL



La situation sociodémographique

Constat :

+0,6%

Une croissance démographique modérée sur la commune comparable à la moyenne départementale (+0,1% / an depuis 2007).

+2,2%

Une dynamique démographique plus importante sur le centre-ville (+2,2% depuis 2007) avec notamment un fort renouvellement de population (43,5% de ménages installés depuis moins de 5 ans).

-0,07%

Alors que la population a plutôt augmenté en centre-ville, le nombre de ménages s'est stabilisé depuis 2007

8,1%

Une vacance de l'habitat plus importante en centre-ville que dans le reste de la ville.

Enjeux :

Une densité de population relativement élevée qui permet au cœur de ville de bénéficier d'une clientèle d'hyperproximité relativement importante.

Les indicateurs sociodémographiques (INSEE)

	IRIS Centre-ville*			Maurepas			Yvelines		
Population 2012 (Insee 2014)	2 244			18 907			1 412 356		
Evolution 2007-2012	2,2%			0,6%			0,6%		
% personnes plus de 60 ans	21,8%			22,7%			19,8%		
% personnes <15 ans	19,2%			19,3%			20,6%		
% PCS (parmi la population de plus de 15 ans)	Employés ouvriers 29,9%	Cadres & prof. inter 35,0%	Retraités inactifs 33,2%	Employés ouvriers 24,9%	Cadres & prof. inter. 35,7%	Retraités inactifs 37,5%	Employés ouvriers 23,9%	Cadres & prof. Inter 35,6%	Retraités inactifs 37,6%
Ancienneté d'emménagement 2012 (moins de 4 ans)	43,5%			30,0%			31,0		
Nombre et évolution des résidences principales 07-12	1 031 (-0,07%)			7 876 (+0,9%)			557 617 (+2,6%)		
% de logement vacant	8,1%			4,5%			5,5%		

*IRIS Centre-ville : données 2011 et évolution 2006-2011

Descriptif de l'offre commerciale de Maurepas

Constats :

64

On recense 64 commerces et services sur le périmètre d'étude soit 27% de l'offre commerciale présente sur Maurepas (234 commerces et services). L'activité commerciale se concentre essentiellement sur la zone d'activité Pariwest (près d'une centaine de commerces).

40%

40% des établissements du périmètre d'étude sont issus de la filière service contre 17% sur l'ensemble de la commune. Ainsi le centre-ville regroupe 65% des activités de service de la commune. Ce phénomène de tertiarisation du centre-ville tend à pénaliser l'animation et à réduire la diversité commerciale.

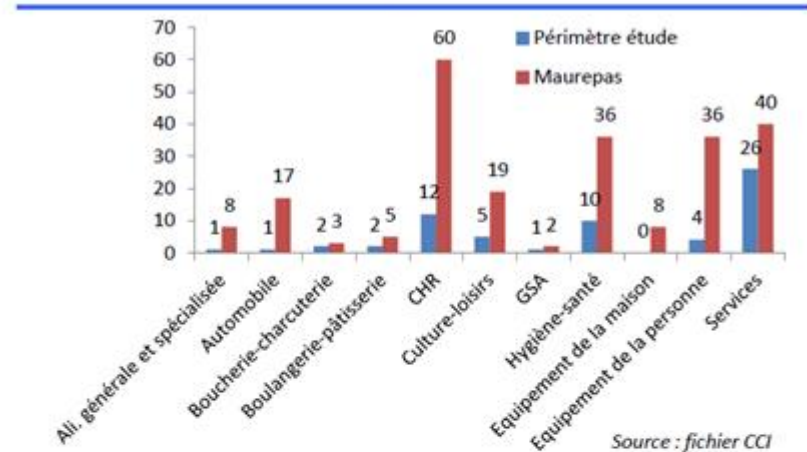
11%

C'est le taux de diversité commerciale (*Nombre de commerces en équipement de la personne et de la maison sur l'ensemble des commerces (hors services, GMS et automobile)*). Ce chiffre faible illustre la vocation de proximité du centre-ville.

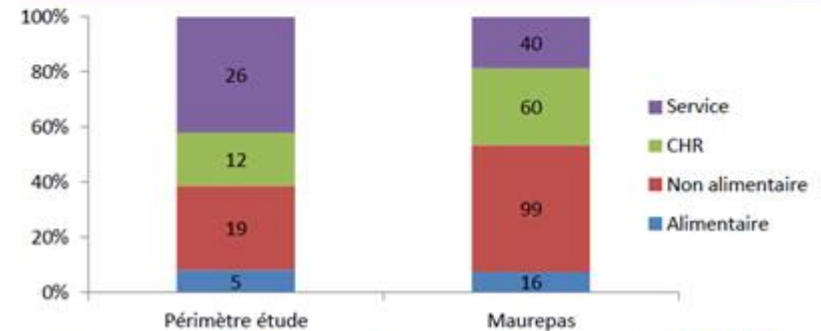
Enjeux :

- Comment favoriser la diversité commerciale en centre-ville et limiter la tendance à la tertiarisation ?

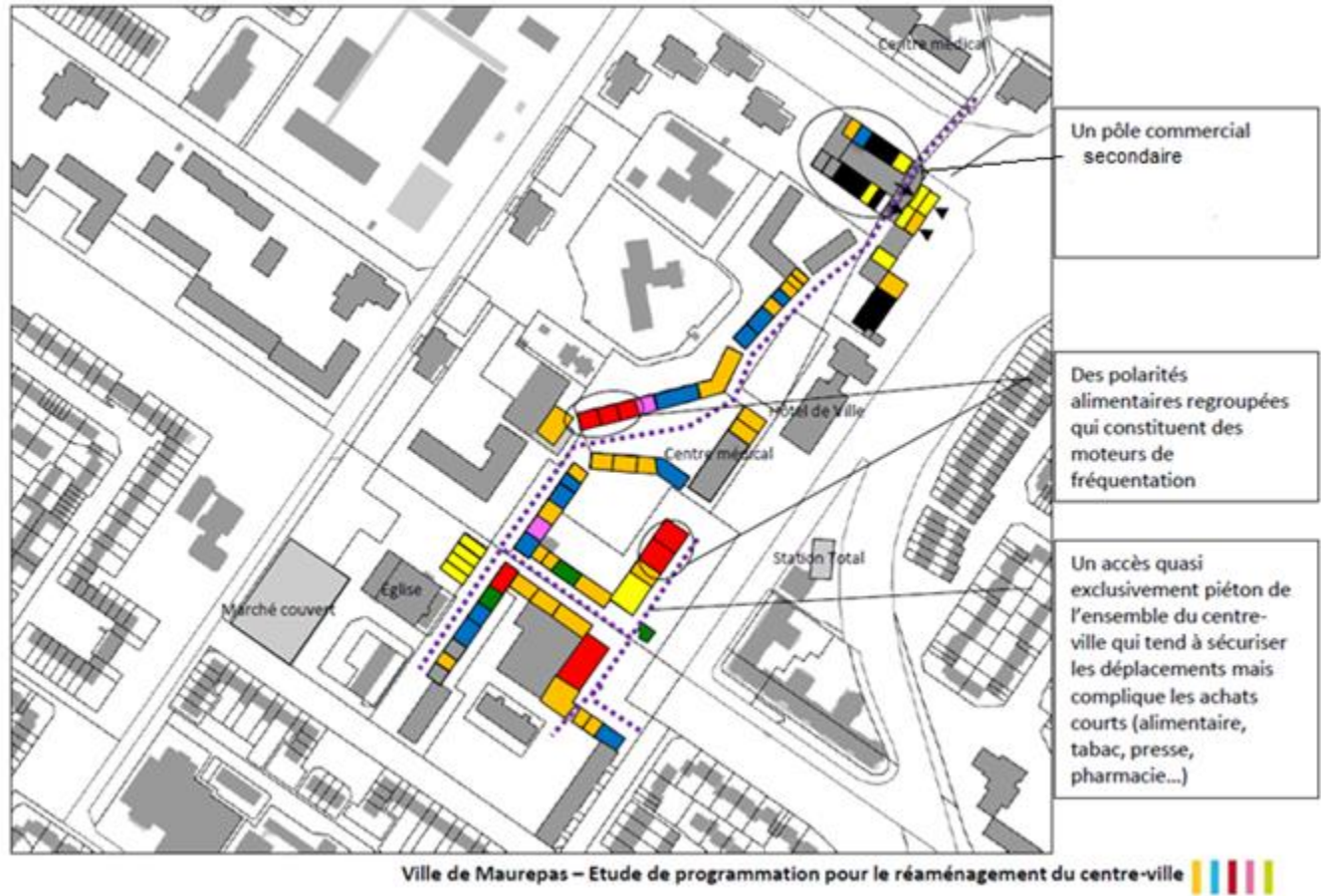
Offre commerciale par secteur d'activité sur Maurepas



Répartition de l'offre commerciale traditionnelle (hors GMS et garage)



Structuration de l'offre commerciale





LE DIAGNOSTIC COMMERCIAL

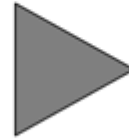
- **Un centre-ville qui montre de nombreux signes positifs de fonctionnement** : une bonne densité commerciale, une quasi absence de cellules vacantes, une arrivée de nouveaux investisseurs, des vitrines et des magasins rénovés...
- Une **absence de visibilité de l'organisation commerciale** avec aucun effet d'appel visuel des principaux axes d'entrées de ville.
- Un **fonctionnement urbain qui apporte une véritable atmosphère sécurisée** pour le piéton mais qui peine à capter une clientèle de passage.
- Une organisation commerciale dominée par **les activités de service** qui réduit l'animation commerciale.
- Un centre-ville porté par des **activités alimentaires** particulièrement attractives.

Constats

Un centre-ville centré sur une vocation de proximité mais dominé par des activités de services

Un accès automobile délicat qui ne favorise pas le développement du commerce d'achat de courte durée

La place des Echoppes qui tend à perdre sa vocation commerciale



Enjeux d'aménagement

Préserver la diversité commerciale par une amélioration de l'appel visuel du centre-ville

Améliorer l'accessibilité par la création de stationnement minutes et une meilleure lisibilité des accès piétons

Centrer la vocation de la place sur des activités libérales (services aux entreprise, santé...)



LE DIAGNOSTIC COMMERCIAL

Synthèse des potentiels de développement commercial

Secteurs équilibrés	Secteurs à compléter ou à conforter	Secteur à potentiel fragile
<ul style="list-style-type: none">• Le supermarché actuel dispose d'une surface globalement adaptée, pouvant évoluer à la marge pour atteindre 1 500 m² et conforter sa diversité commerciale en alimentation.• Métiers artisanaux de bouche (Boulangerie-pâtisserie, Boucherie-charcuterie-traiteur, Confiserie-chocolaterie) : une offre actuellement attractive qui couvre les besoins.• Fleuriste : deux spécialistes couvrent globalement le potentiel estimé.• Coiffure, instituts de beauté et optique : des activités bien présentes dont l'arrivée de nouveaux opérateurs peut créer de la tension avec les commerçants actuels.	<ul style="list-style-type: none">• Cavistes : une offre absente en centre-ville qui est en mesure de compléter la diversité commerciale du centre-ville et de conforter son orientation sur les achats alimentaires.• Primeur : une offre absente qui pourrait idéalement compléter le centre-ville mais se positionnerait aussi en concurrence directe avec les commerçants du marché.• Libraire / presse : une offre qui a toute sa place, ayant des potentiels de développement notamment par une diversification vers l'achat par Internet.	<ul style="list-style-type: none">• Vêtements et chaussures : des activités fortement dépendantes d'une diversité commerciale, incompatible avec la vocation de proximité du centre-ville de Maurepas. Par ailleurs de nombreuses enseignes nationales sont déjà présentes sur la zone de PariWest.• Surgelée : ce secteur spécialisé de l'alimentaire est déjà présent sur la zone PariWest avec Picard, principal opérateur dans le secteur.



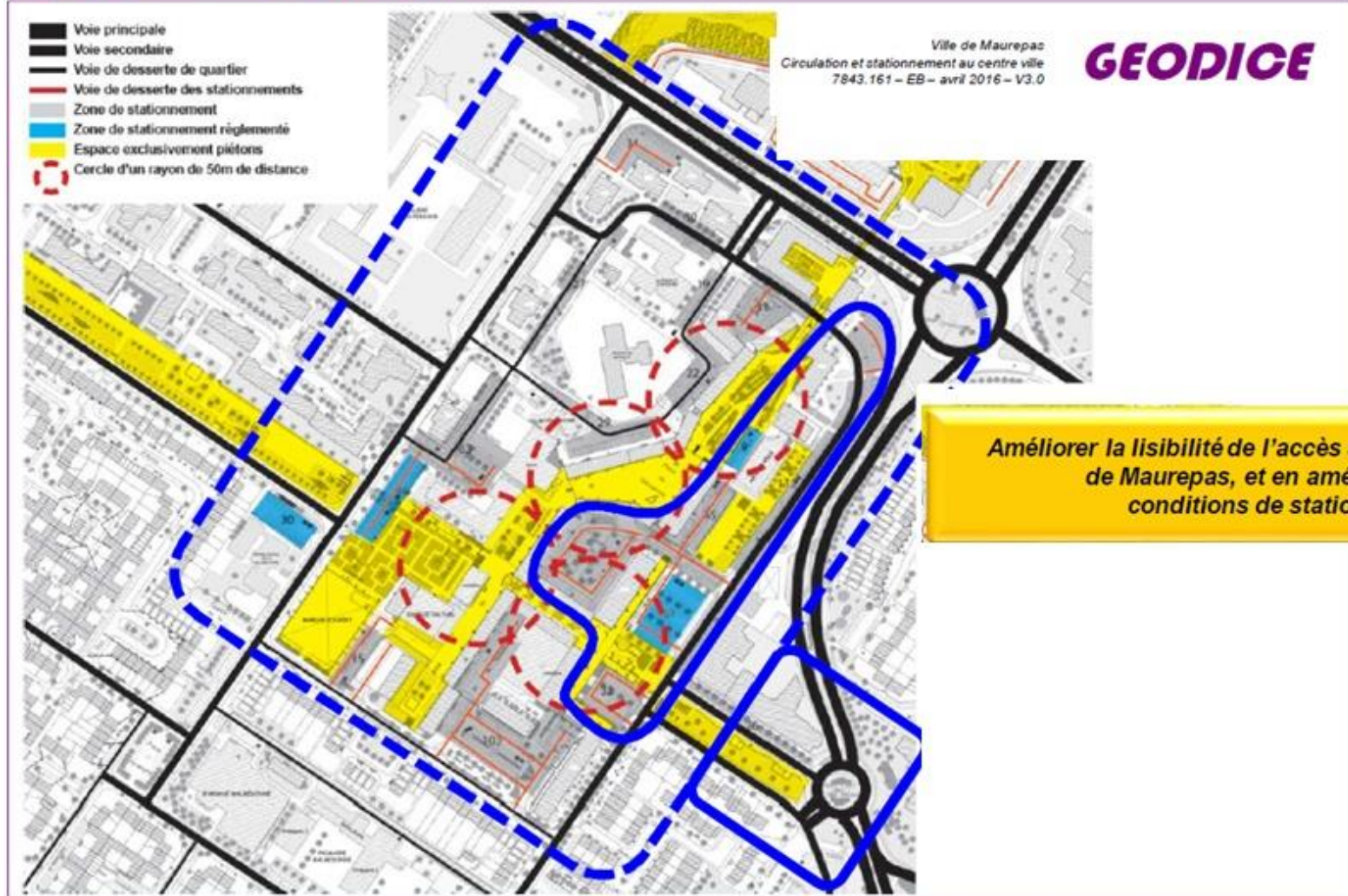
ETUDE DE PROGRAMMATION DU CENTRE VILLE

Le stationnement et la circulation

LE DIAGNOSTIC CIRCULATION ET STATIONNEMENT



Figure 1 : localisation et but de l'étude

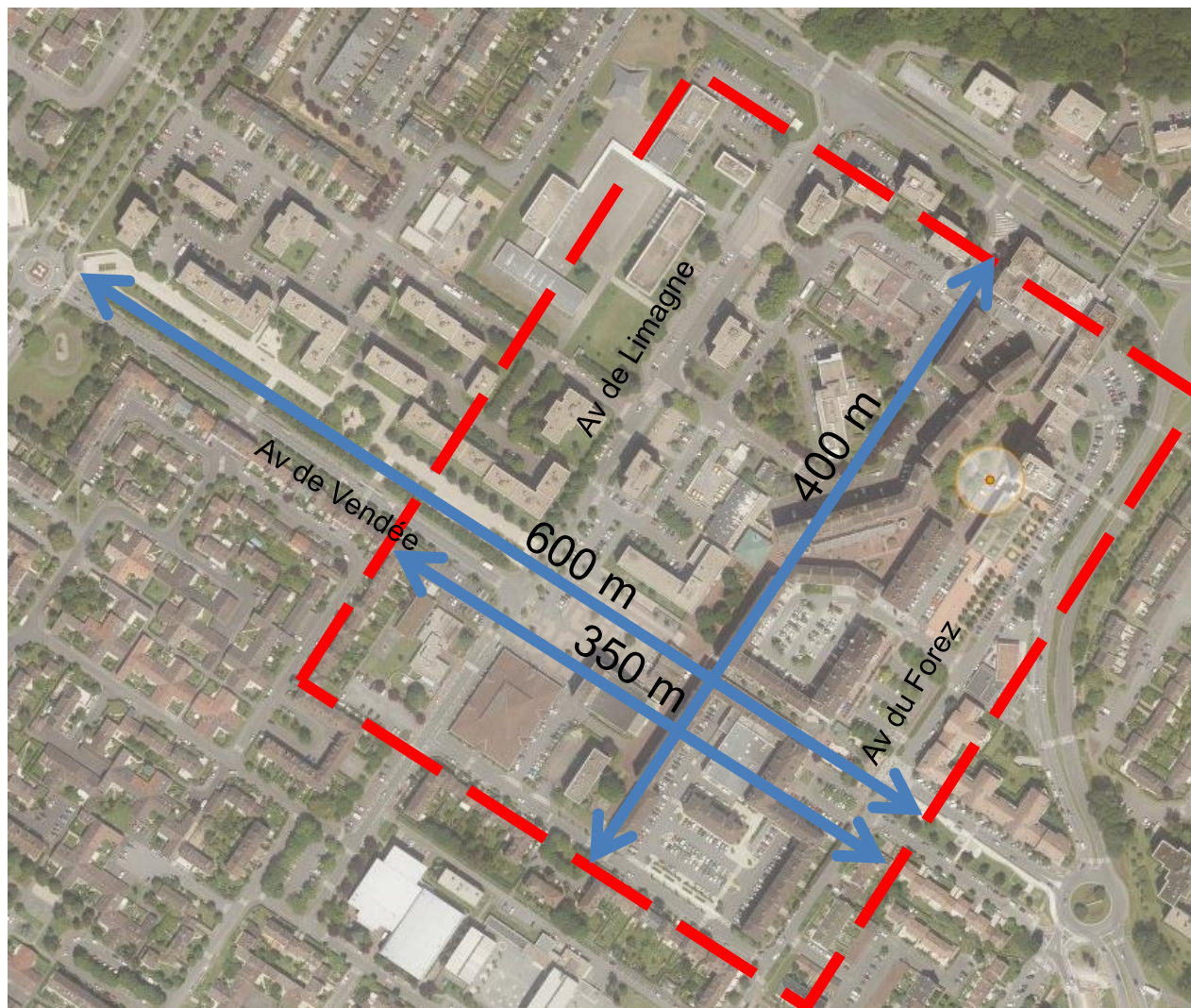


Un centre ville très compact :

Distance Est – Ouest :
350 m de la rue des Baux à
l'avenue de Vendée

Distance Nord-Sud :
400 m du boulevard Miserey
à l'avenue du Rouergue

Une moyenne de 5 minutes à
pied pour parcourir le centre



ETUDE DE STATIONNEMENT ET DE CIRCULATION

Figure 2 : utilisation de la voirie et charges de trafic

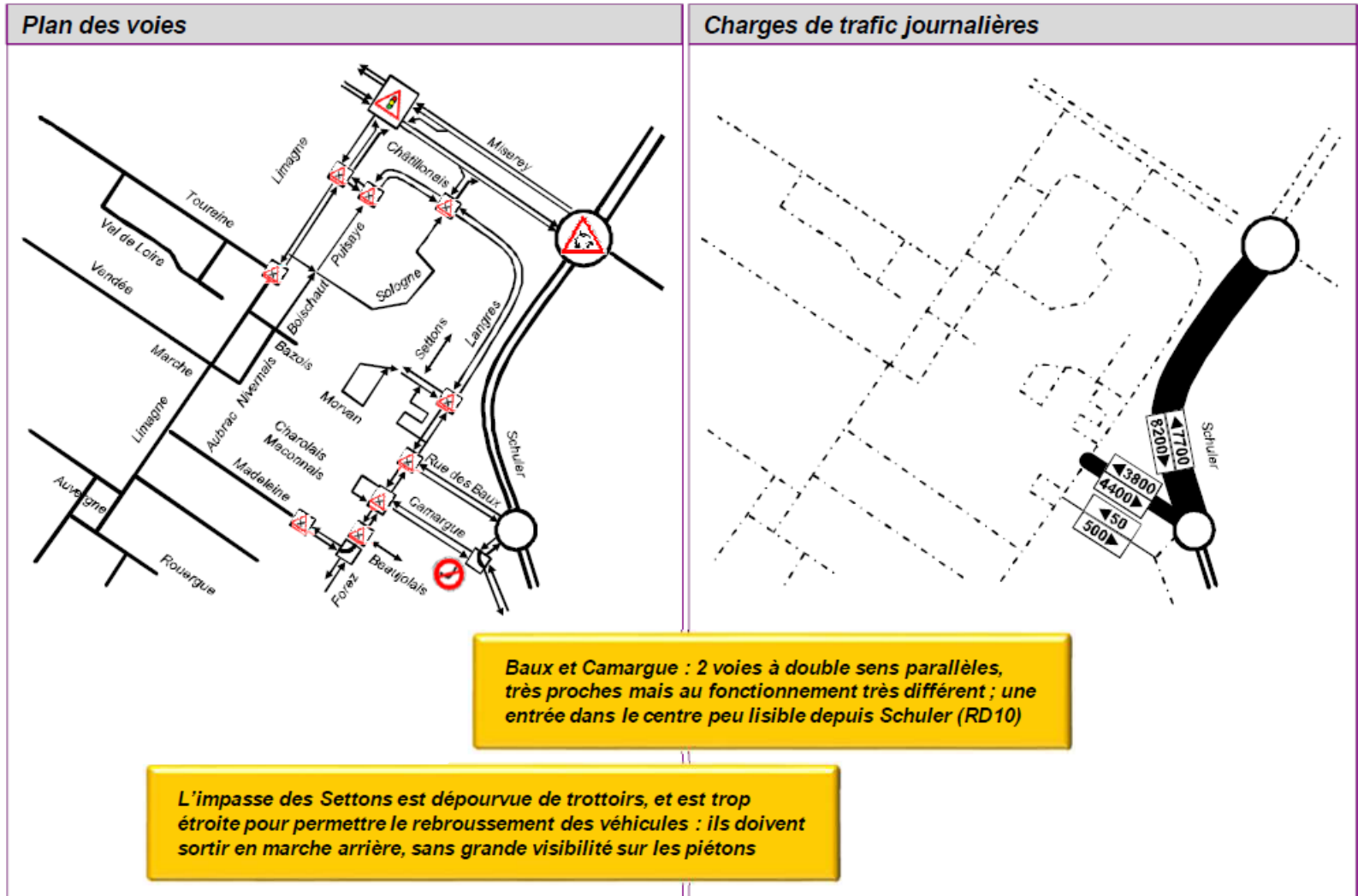


Figure 3 : offre en transports en commun

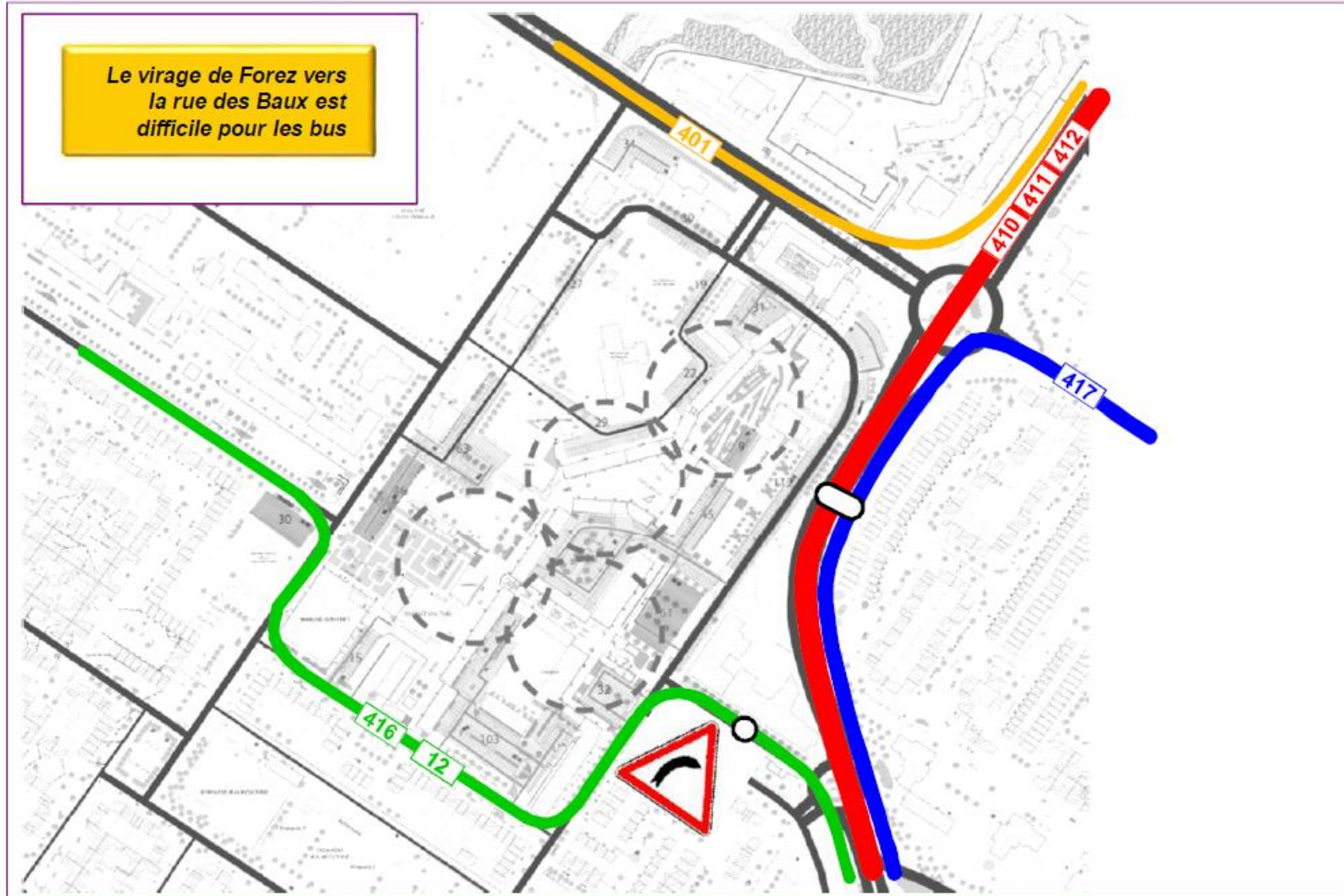
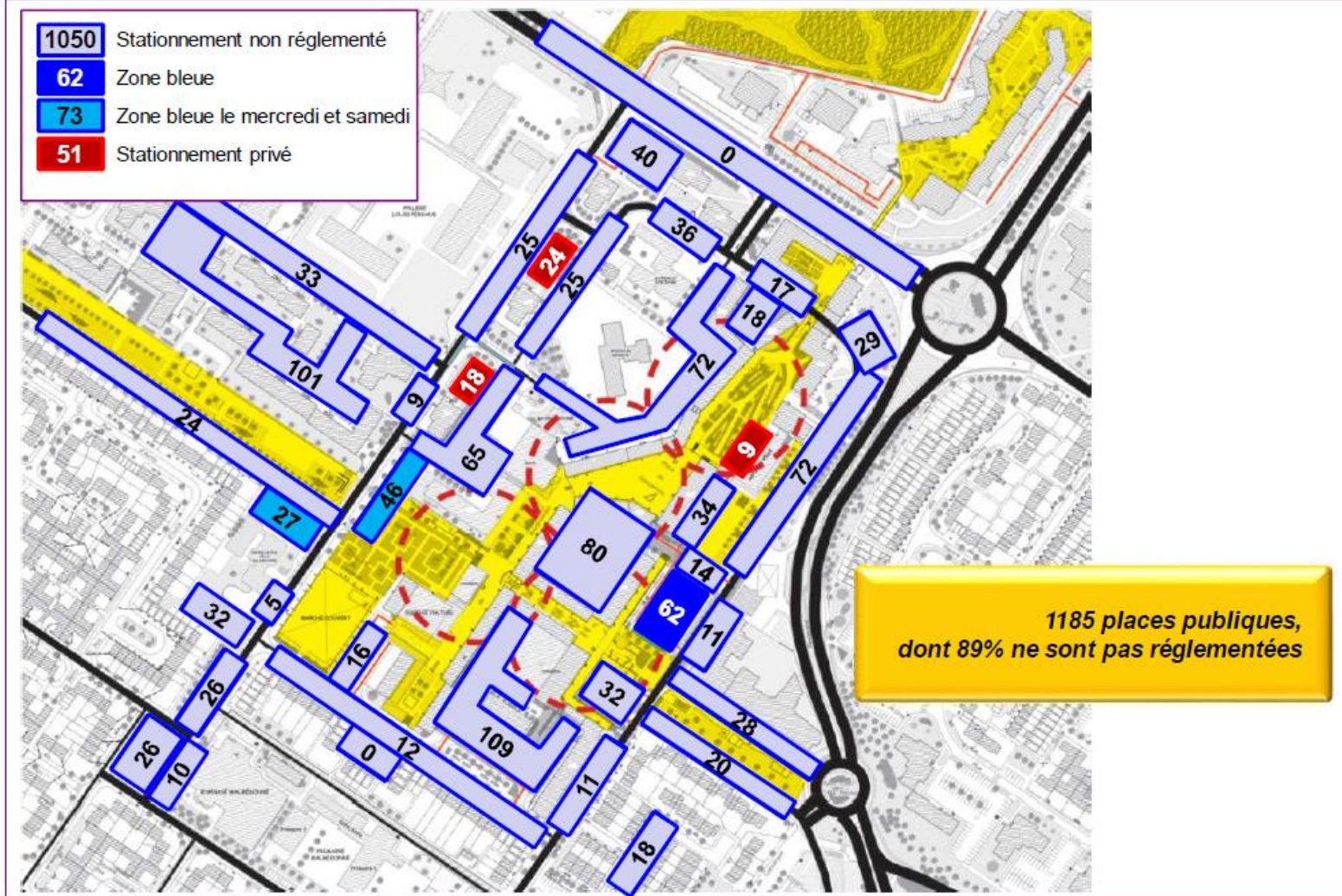
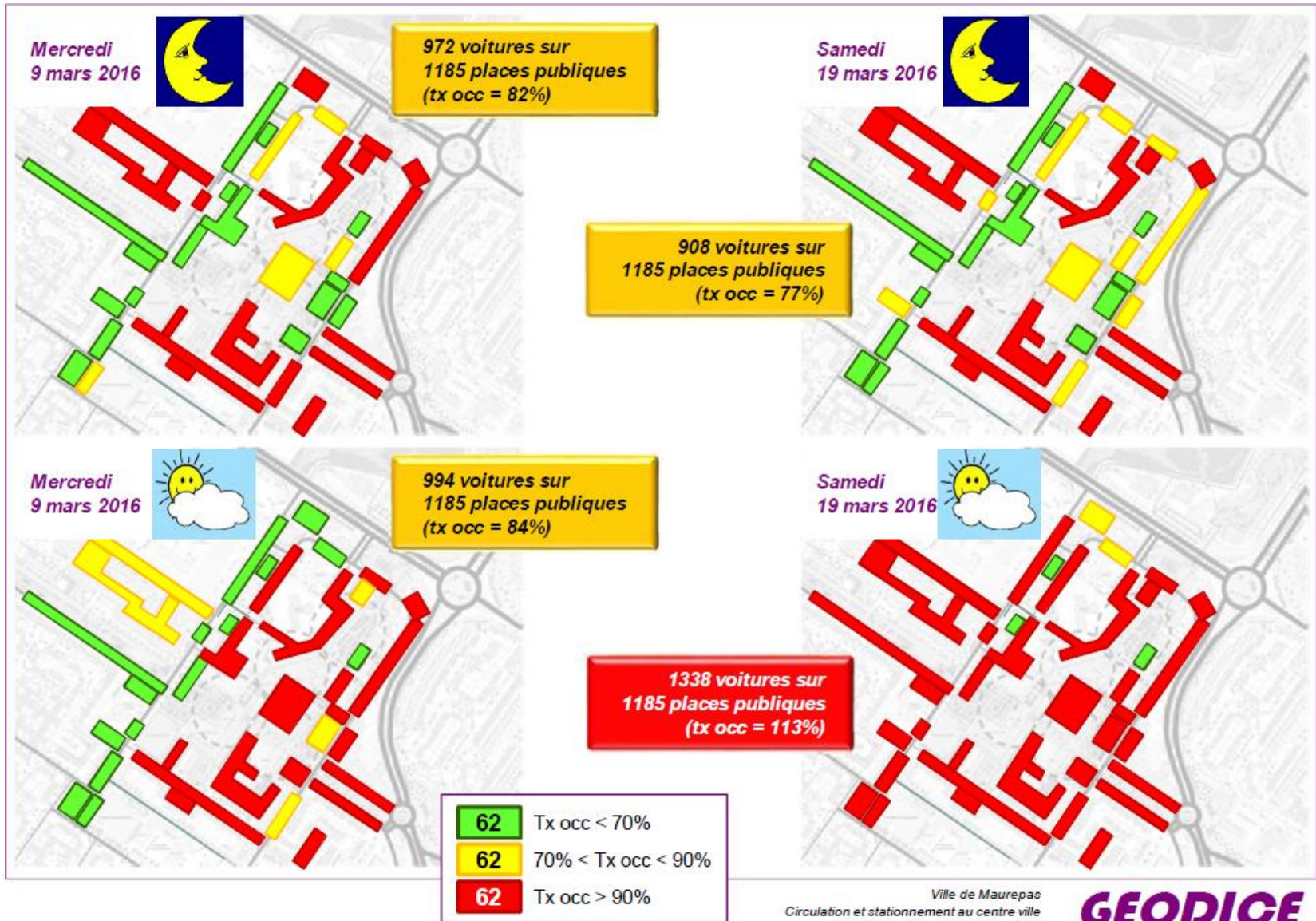


Figure 4 : offre en stationnement



OCCUPATION DU PARC DE STATIONNEMENT





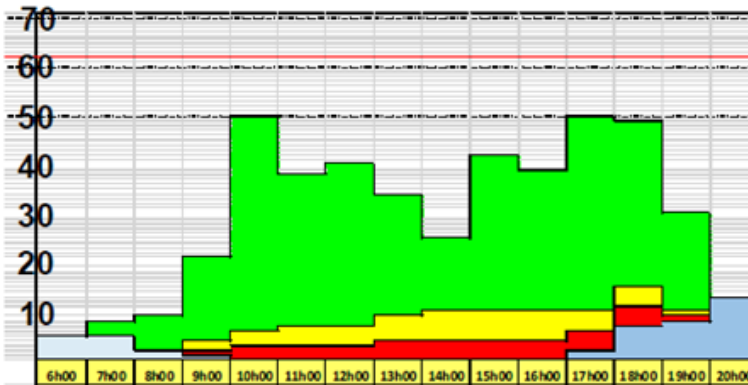
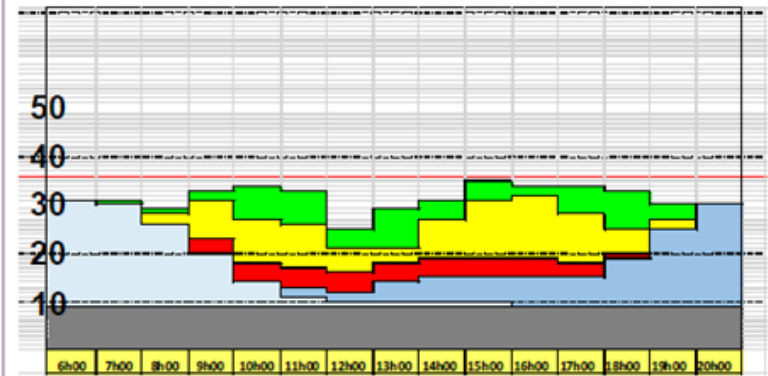
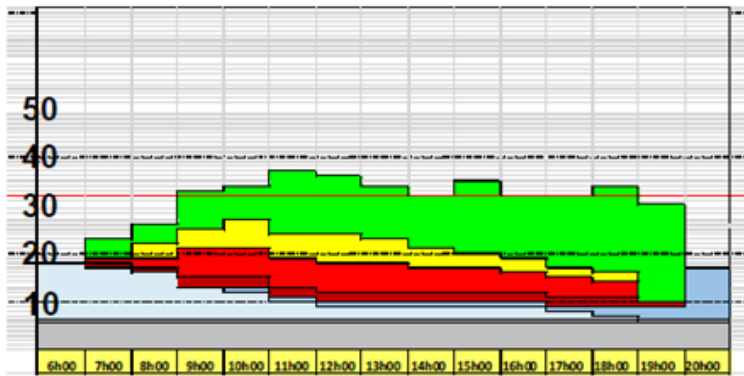
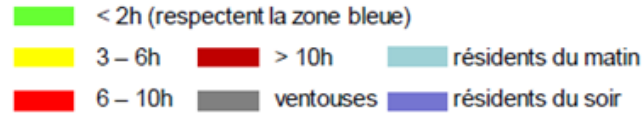
OCCUPATION DU PARC DE STATIONNEMENT

- En semaine, offre de stationnement quantitativement suffisante avec environ 900 véhicules pour 1 200 places,
- Le samedi, 1 340 places en demande pour 1 200 places possibles,
- Bon fonctionnement de la zone bleue
(taux occupation < 90 %)
- Av de Limagne, taux d'occupation < 70%
- Les tensions sont observées sur la rue des Baux et la rue de Langres (le long de la mairie et l'hôtel de ville)

ROTATION DU STATIONNEMENT

Simply & Zone bleue

Mairie (36 places)



Parking Simply : 32 places. Sur-occupation (double file fréquente), avec 6 véhicules « ventouses » et 6 véhicules en occupation pleine journée (ce qui correspond aux horaires de travail). **A la place de ces 46 résidents et pendulaires, 306 usagers auraient pu se stationner pendant 1h**

Parking principal en zone bleue : 62 places .Il reste toujours 12 places de libres à l'heure de la plus forte demande

Parking Mairie : 36 places devant l'hôtel de ville. Les riverains reviennent vers 19h00 sur ce parc au moment de la fermeture des commerces



- Parking Simply : 32 places

Occupation moyenne = 30 places

188 usagers sur 30 places \rightarrow taux de rotation = 6,3

6 usagers ventouses (20% de l'espace-temps consommé).

30 résidents ont consommé 40% de l'espace-temps.

*9 usagers à la demi-journée, 6 usagers à la journée
et 2 usagers à la « journée longue » ont consommé
26% de l'espace-temps.*

*A la place de ces 46 résidents et pendulaires, 302 usagers
auraient pu se stationner pendant 1h.*

Sur-occupation (double file fréquente), avec 6 véhicules « ventouses » et 6 véhicules en occupation pleine journée (ce qui correspond horaires de travail)



- Parking zone bleue : 62 places

Occupation moyenne = 30 places

349 usagers sur 62 places ⇒ taux de rotation = 11,6

299 usagers ont respecté la zone bleue (86%).

15 usagers (4%) ont dépassé la durée de stationnement autorisée. Ils ont consommé 80 « heures x places », soit 18% de la consommation totale d'espace-temps.

A la place de ces 15 usagers, 60 auraient pu se stationner moins de 2h.

*Une zone bleue bien respectée :
Mais 4% d'usagers irrespectueux,
18% d'espace-temps perdu pour le courte durée.*

Reste toujours 12 places de libres à l'heure de la plus forte demande

Les riverains reviennent vers 19h00 sur ce parc au moment de la fermeture des commerces



ROTATION DU STATIONNEMENT

- Mairie: 36 places- devant l'entrée de la mairie

Occupation moyenne = 31 places

115 usagers sur 31 places \Rightarrow taux de rotation = 3,7

9 usagers ventouses (29% de l'espace-temps consommé).

44 résidents ont consommé 60% de l'espace-temps.

*23 usagers à la demi-journée et 4 usagers à la journée
ont consommé 27% de l'espace-temps.*

*A la place de ces 69 résidents et pendulaires, 384 usagers
auraient pu se stationner pendant 1h.*

10 places résidents sur 35 directement proches de la mairie

À court-moyen terme



LES PRECONISATIONS SUITE A CONCERTATION



Parking SIMPLY : création d'une zone bleue
Marché : véhicules des commerçants à diriger sur Boulevard Miserey

Square de la Marche : optimisation des capacités par réfection du parking et nouveau marquage



Stationnements des 2 roues : à améliorer sur le parking existant zone bleue



Avenue de Langres : créer des places livraisons Hôtel de ville et commerces



Places hôtel de ville : affecter une partie des places pour faciliter l'accès à l'hôtel de ville

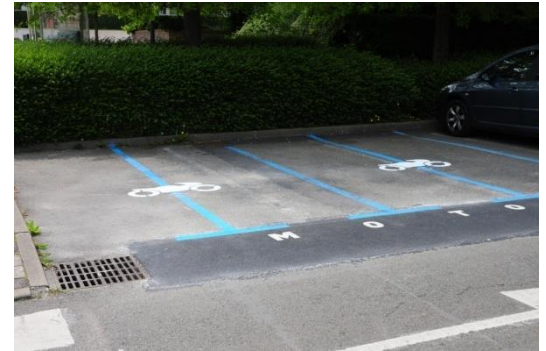


LES REALISATIONS ENGAGEES DEPUIS 2016



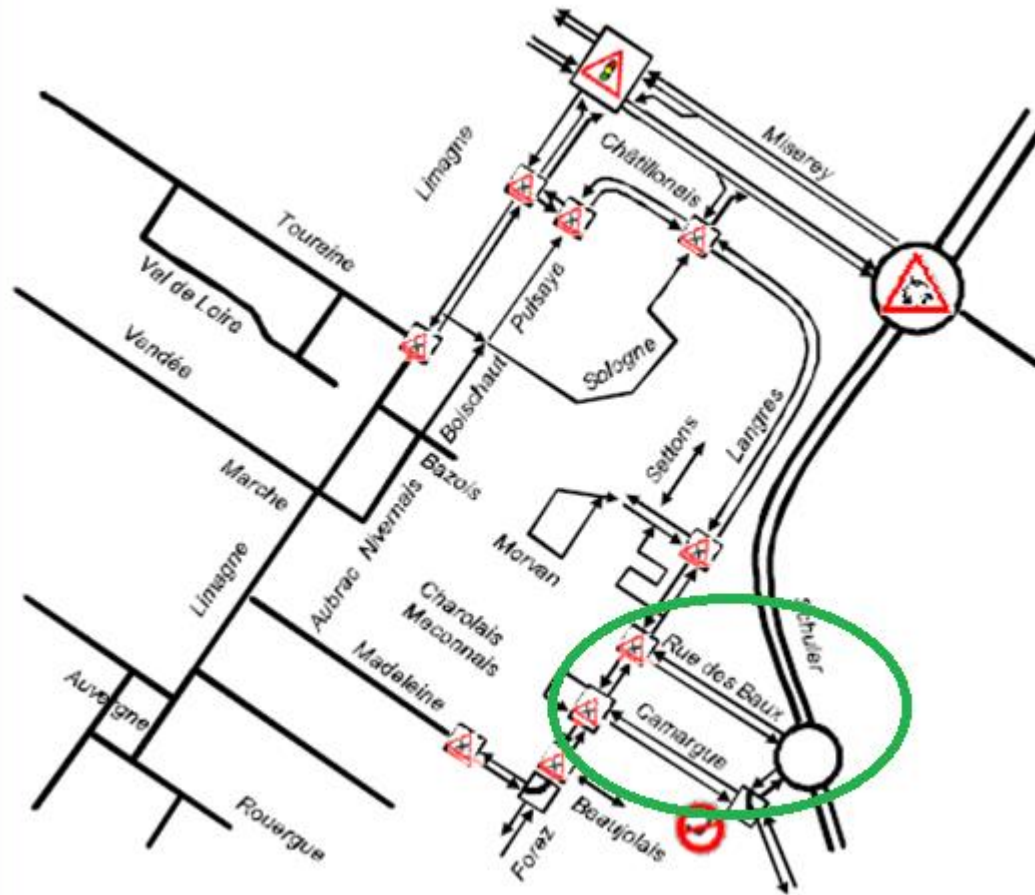
Parking SIMPLY : création d'une zone bleue

Stationnements des 2 roues :
matérialisation sur le parking
existant zone bleue



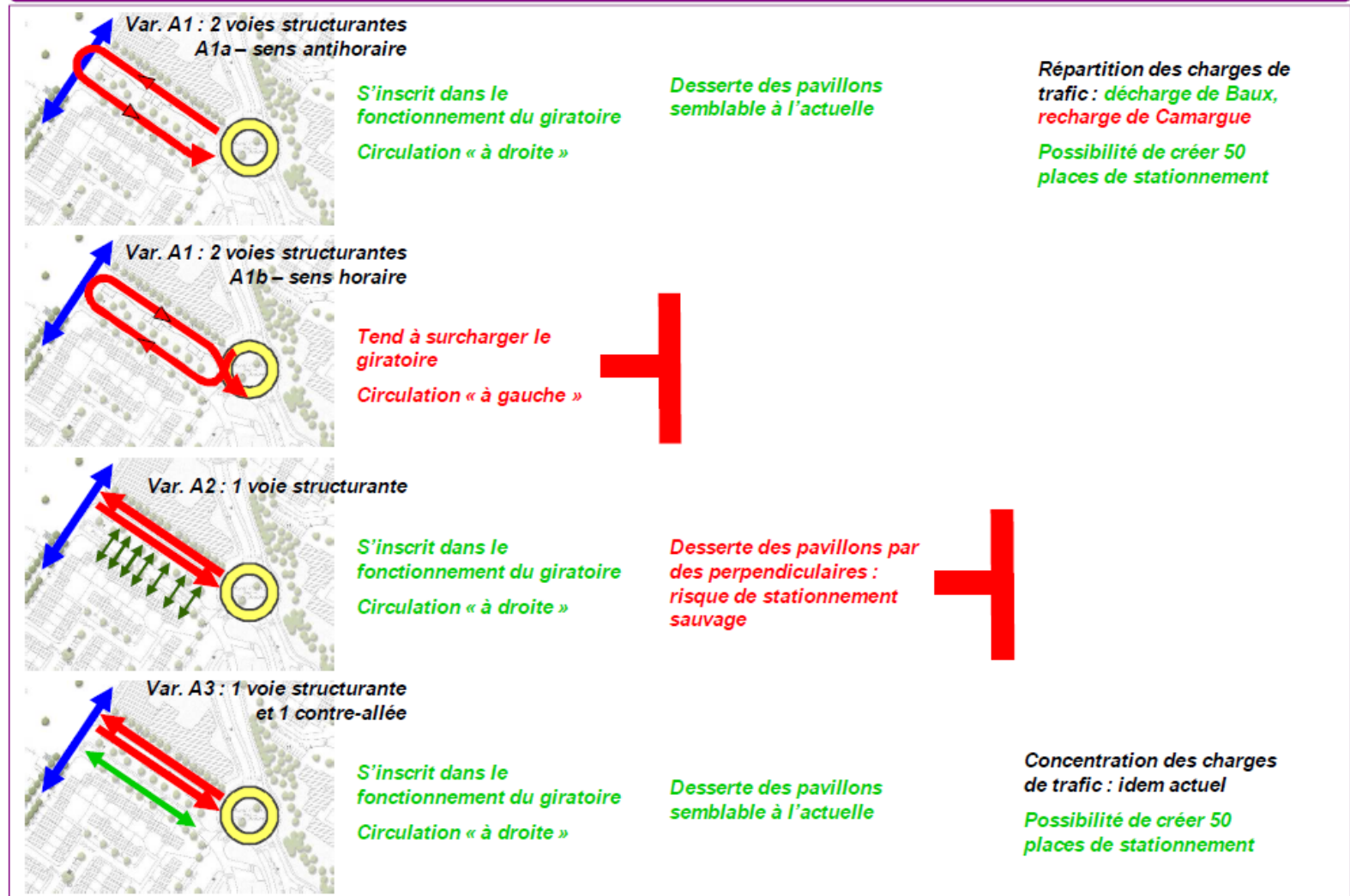
Places hôtel de ville : une partie des
places en zone bleue pour faciliter
l'accès à l'hôtel de ville

Plan des voies

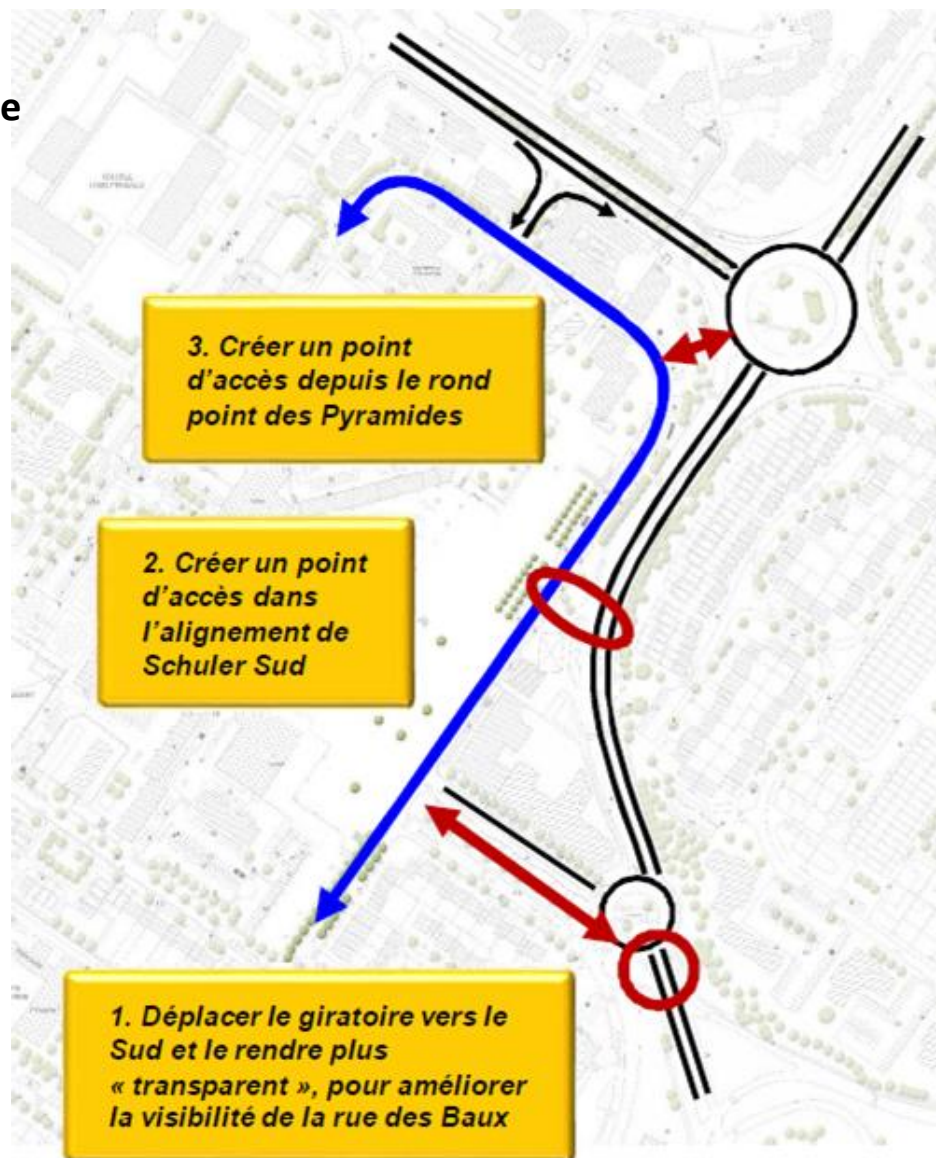


Organiser Baux et Camargue de façon plus simple, en facilitant le passage des bus et en améliorant la lisibilité de l'accès au centre

Figure 15 : 1^{ère} évaluation des variantes de fonctionnement de la rue des Baux (giratoire actuel)



Des possibilités de création de points d'accès au centre



TCSP séquence 2 – schéma théorique de fonctionnement





ETUDE DE PROGRAMMATION DU CENTRE VILLE

LES ACTIONS DE LA MUNICIPALITÉ EN FAVEUR DU COMMERCE



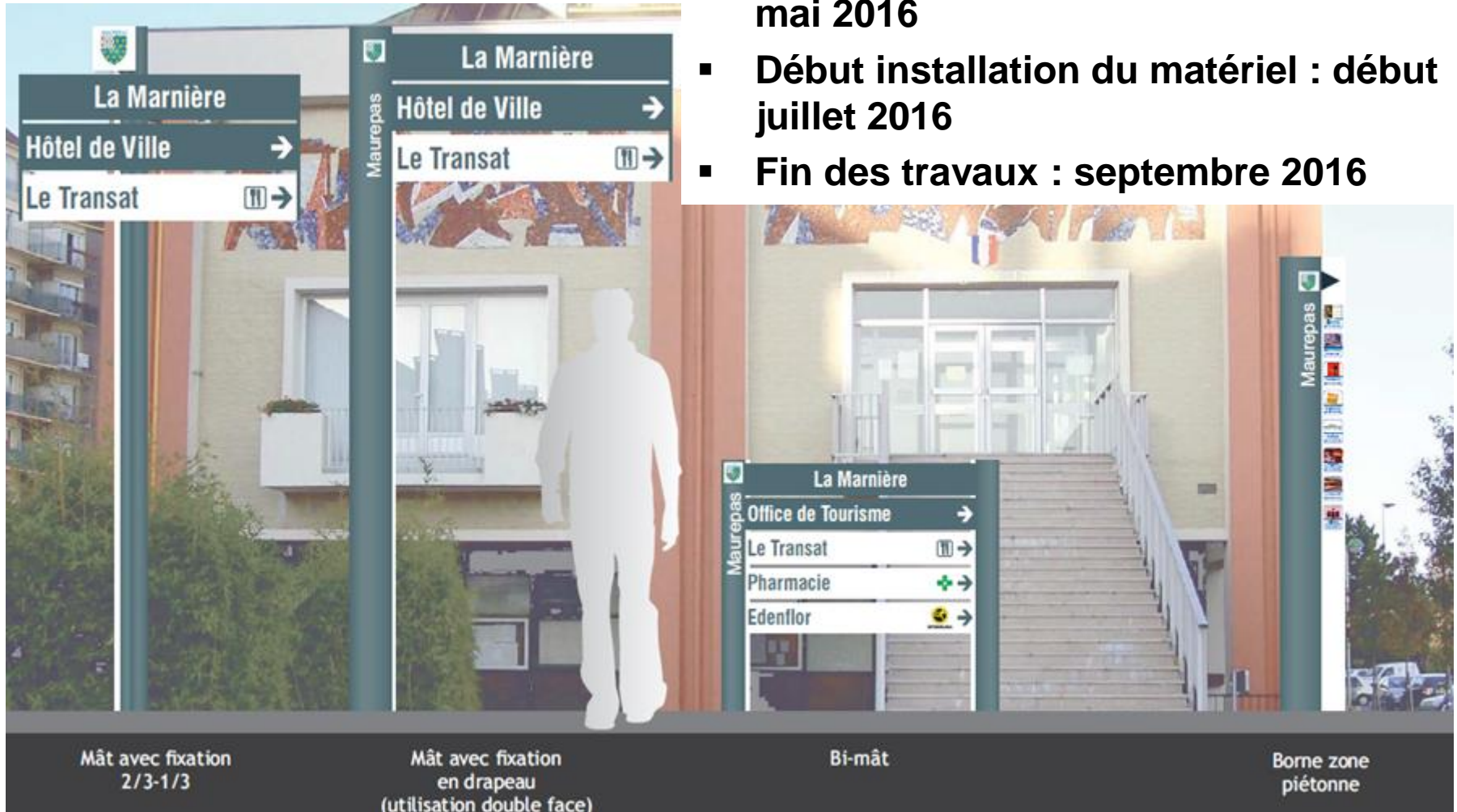
ETUDE DE PROGRAMMATION DU CENTRE VILLE

UNE MEILLEURE SIGNALÉTIQUE DES COMMERCES

Objectif : renouveler le mobilier actuel vétuste et non uniforme



- Démarchage des commerçants : fin mai 2016
- Début installation du matériel : début juillet 2016
- Fin des travaux : septembre 2016





ETUDE DE PROGRAMMATION DU CENTRE VILLE

DES PROPOSITIONS POUR UNE REDACTION D'UNE CHARTE DES COMMERCES

ETUDE DE PROGRAMMATION DU CENTRE VILLE

LE TRAITEMENT DES ENSEIGNES

ÉTAT ACTUEL

ÉTAT PROJETE

Enseigne en drapeau au dessus du RDC

Supprimer les marquages au dessus du RDC



Enseignes au dessus du RDC, de dimensions différentes

Remplacer progressivement les stores et les enseignes par un mobilier qui correspond aux préconisations de la charte



Enseignes au dessus du RDC

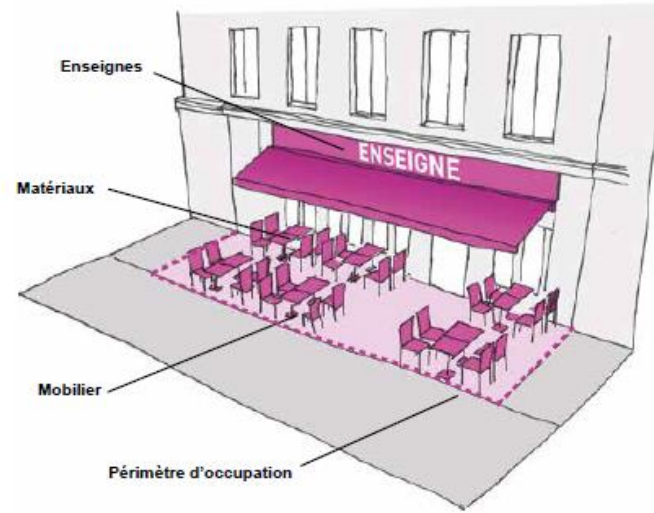
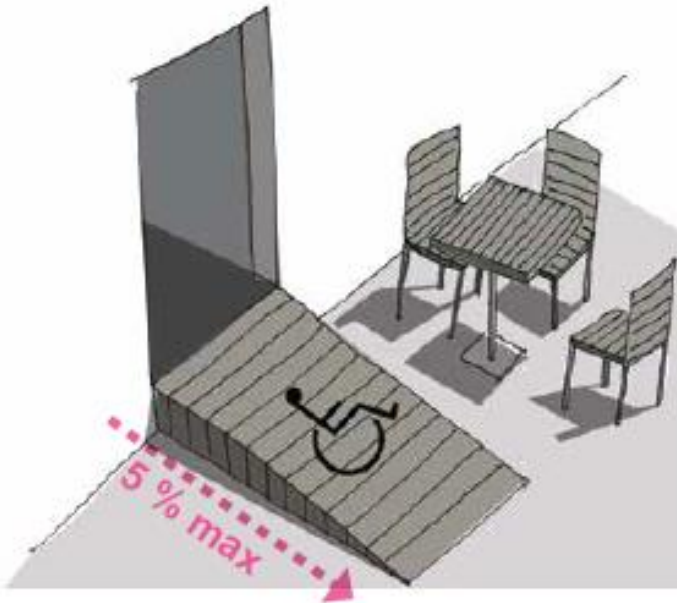
Définir les emprises utilisables sur l'espace public



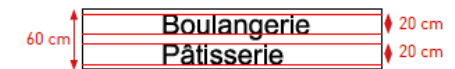
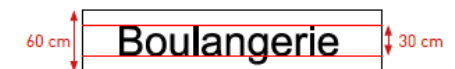
Etalage extérieur
Présentoir publicitaire

LA GESTION DES STORES

L'ACCESSIBILITE AUX COMMERCES



Les bandeaux horizontaux



Typographie des enseignes

UNE CHARTE DES ENSEIGNES

ETUDE DE PROGRAMMATION DU CENTRE VILLE

LA GESTION DU MOBILIER URBAIN

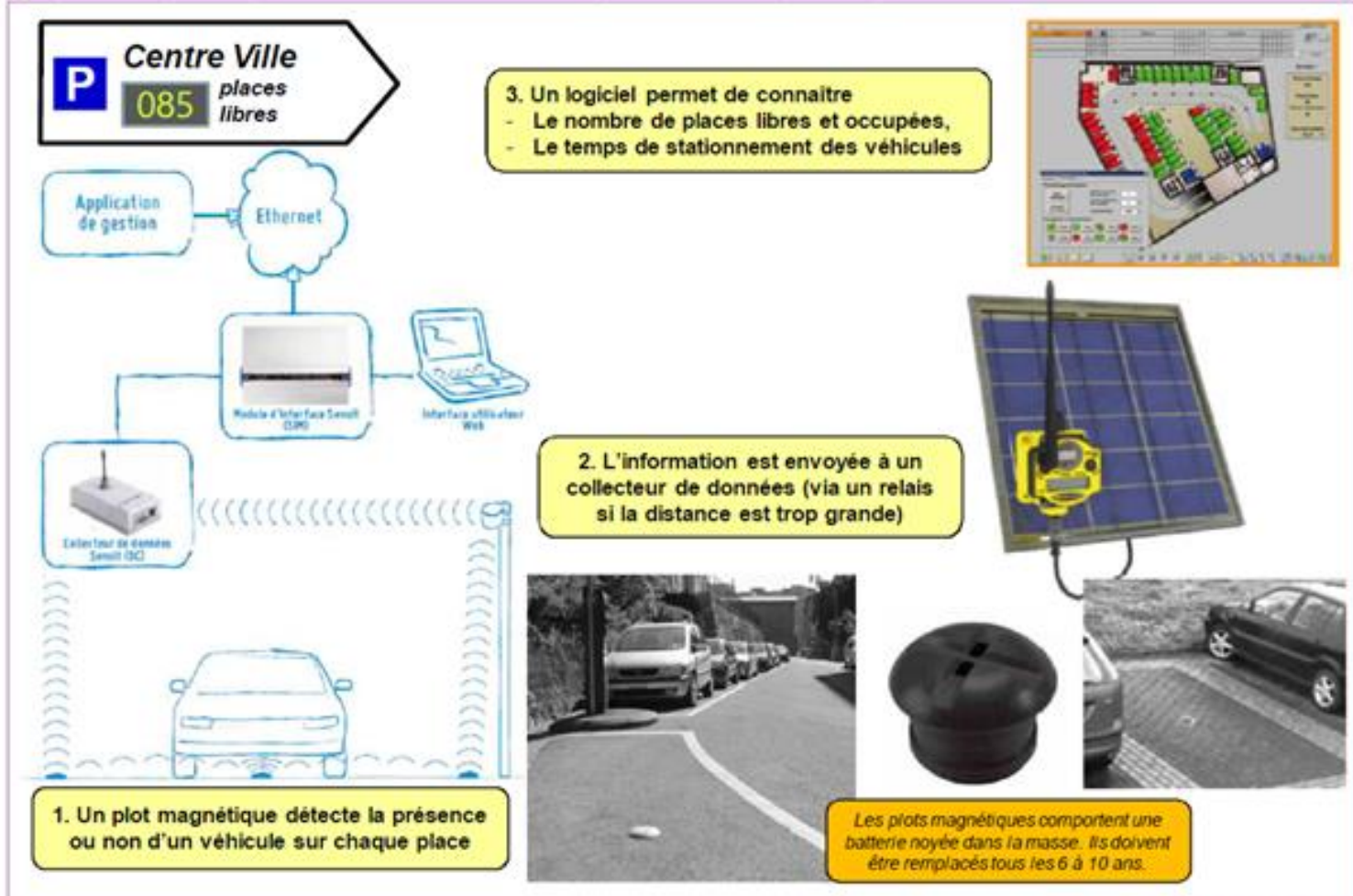




ETUDE DE PROGRAMMATION DU CENTRE VILLE

**LA VILLE NUMERIQUE : POUR UN JALONNEMENT DYNAMIQUE DES
STATIONNEMENTS**

Figure 19 : principes de fonctionnement du jalonnement dynamique





ETUDE DE PROGRAMMATION DU CENTRE VILLE

AUTRES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT AU DYNAMISME COMMERCIAL REALISEES :

REEDITION DU PLAN DE VILLE

UNE PAGE DEDIEE AUX NOUVEAUX COMMERCE SUR LE SITE WEB

POSSIBILITE DE PUBLICITE DANS LE JOURNAL DE LA VILLE

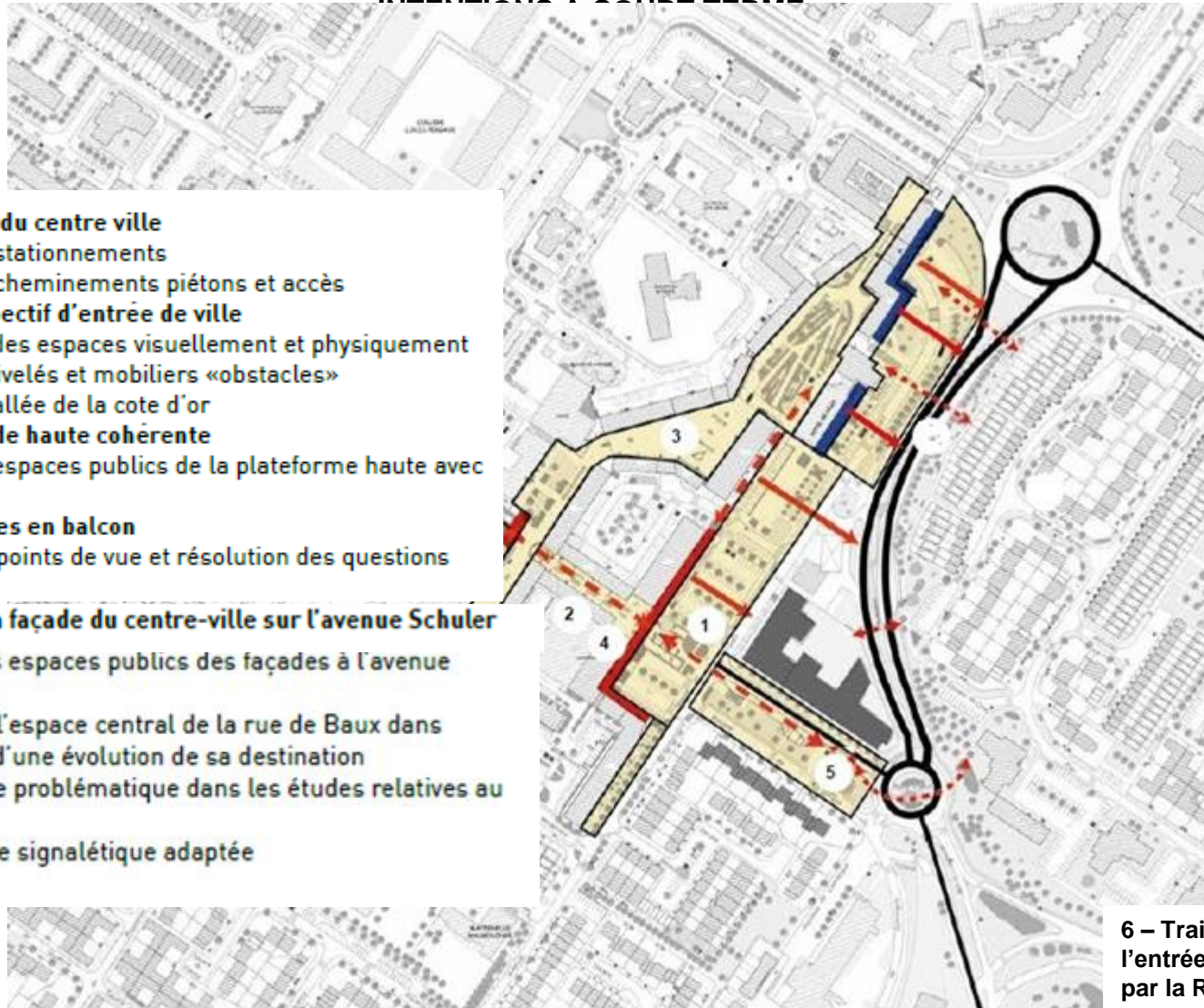
EXONERATION DE TAXE D'AMENAGEMENT POUR CREATION DE COMMERCE
DE MOINS DE 400 M2



ETUDE DE PROGRAMMATION DU CENTRE VILLE

La synthèse des enjeux

LE CENTRE VILLE : SYNTHÈSE DES ENJEUX



1- Créer une place d'entrée du centre ville

- réorganisation des stationnements
- réorganisation des cheminements piétons et accès

2- Rendre lisible l'axe perspectif d'entrée de ville

- mise en continuité des espaces visuellement et physiquement
- suppression des dénivelés et mobiliers «obstacles»
- requalification de l'allée de la cote d'or

3 - Création d'une promenade haute cohérente

- requalification des espaces publics de la plateforme haute avec un vocabulaire homogène

4- Mise en valeur des espaces en balcon

- mise en valeur des points de vue et résolution des questions d'accessibilité

5- Recomposition de toute la façade du centre-ville sur l'avenue Schuler

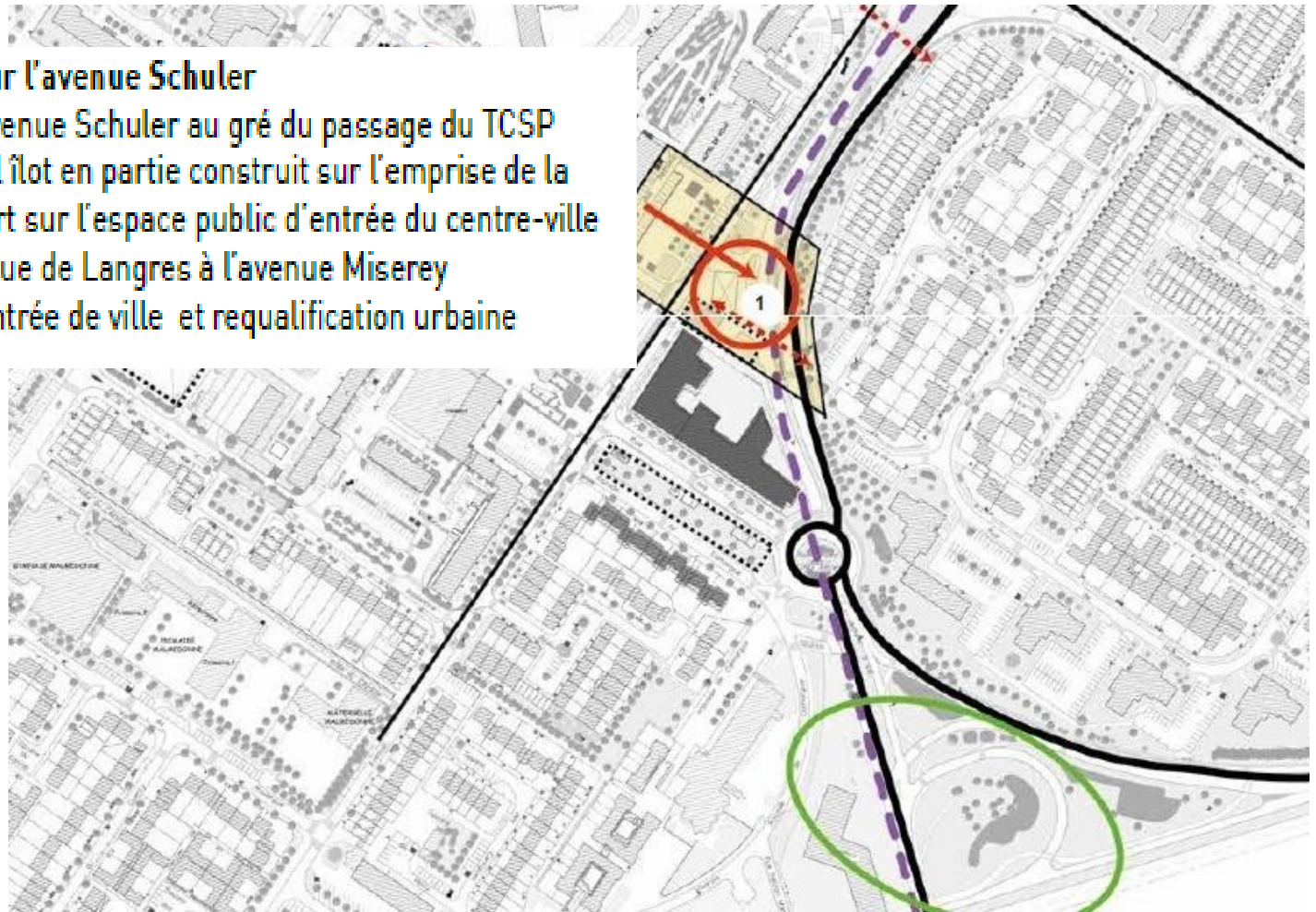
- Requalification des espaces publics des façades à l'avenue Schuler
- Requalification de l'espace central de la rue de Baux dans l'attente éventuelle d'une évolution de sa destination
- Intégration de cette problématique dans les études relatives au TCSP
- Mise en place d'une signalétique adaptée

6 – Traitement de l'entrée de ville par la RN 10

INTENTIONS À LONG TERME

Orienter le centre-ville sur l'avenue Schuler

- Redimensionner l'avenue Schuler au gré du passage du TCSP
- Création d'un nouvel îlot en partie construit sur l'emprise de la station services, ouvert sur l'espace public d'entrée du centre-ville
- Connexion de l'avenue de Langres à l'avenue Miserey
- Simplification de l'entrée de ville et requalification urbaine





Les scénarios et propositions d'aménagement possibles

Etat existant:



La promenade haute (allée du bourbonnais, place du sancerrois, allée de la côte d'or)

Requalification des espaces publics de la promenade haute et de ses accès

Exemples d'aménagement au sol simple, permettant d'«unifier» l'espace public



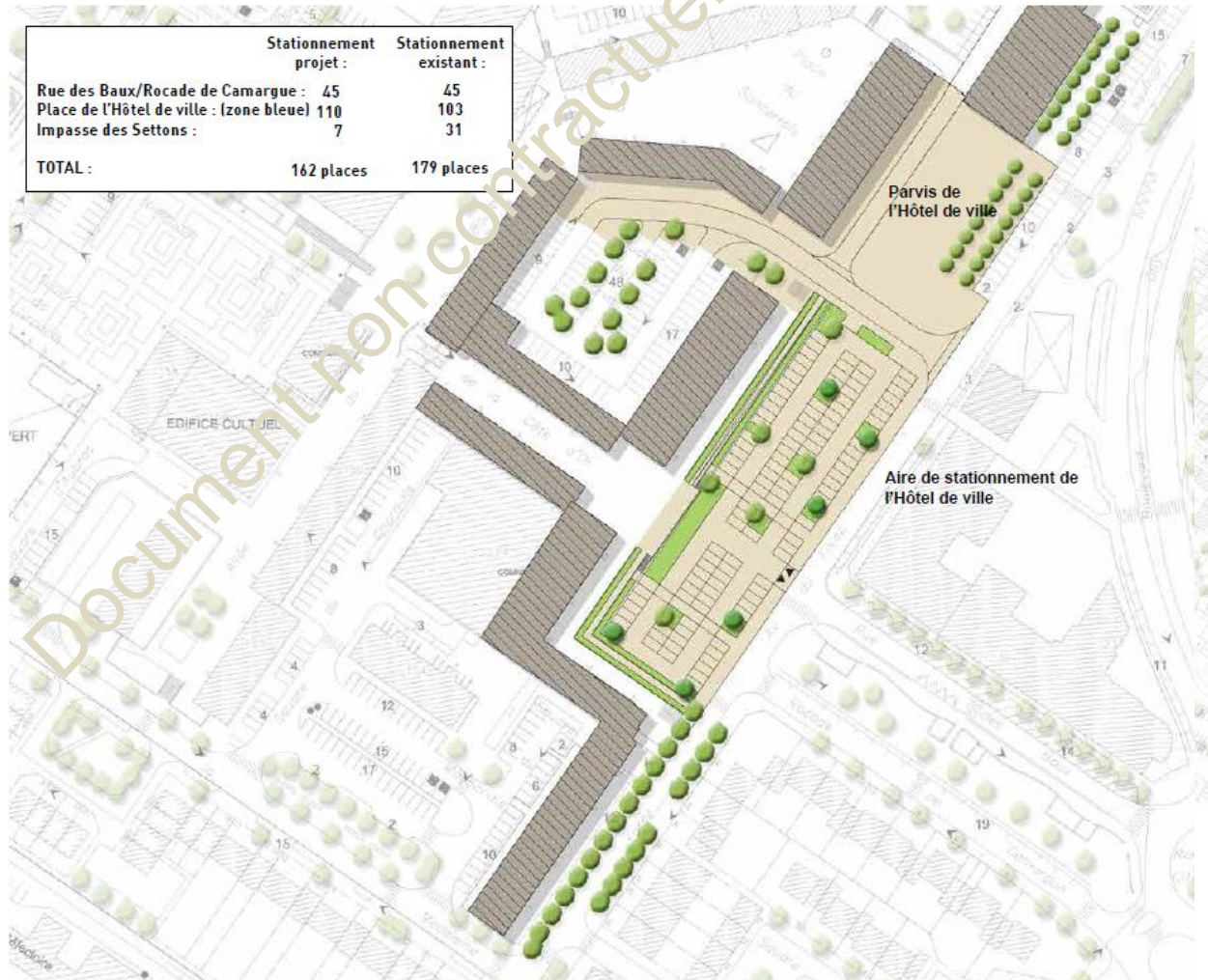
Place del Torico à Teruel



Copenhague, Danemark



Hypothèse 1

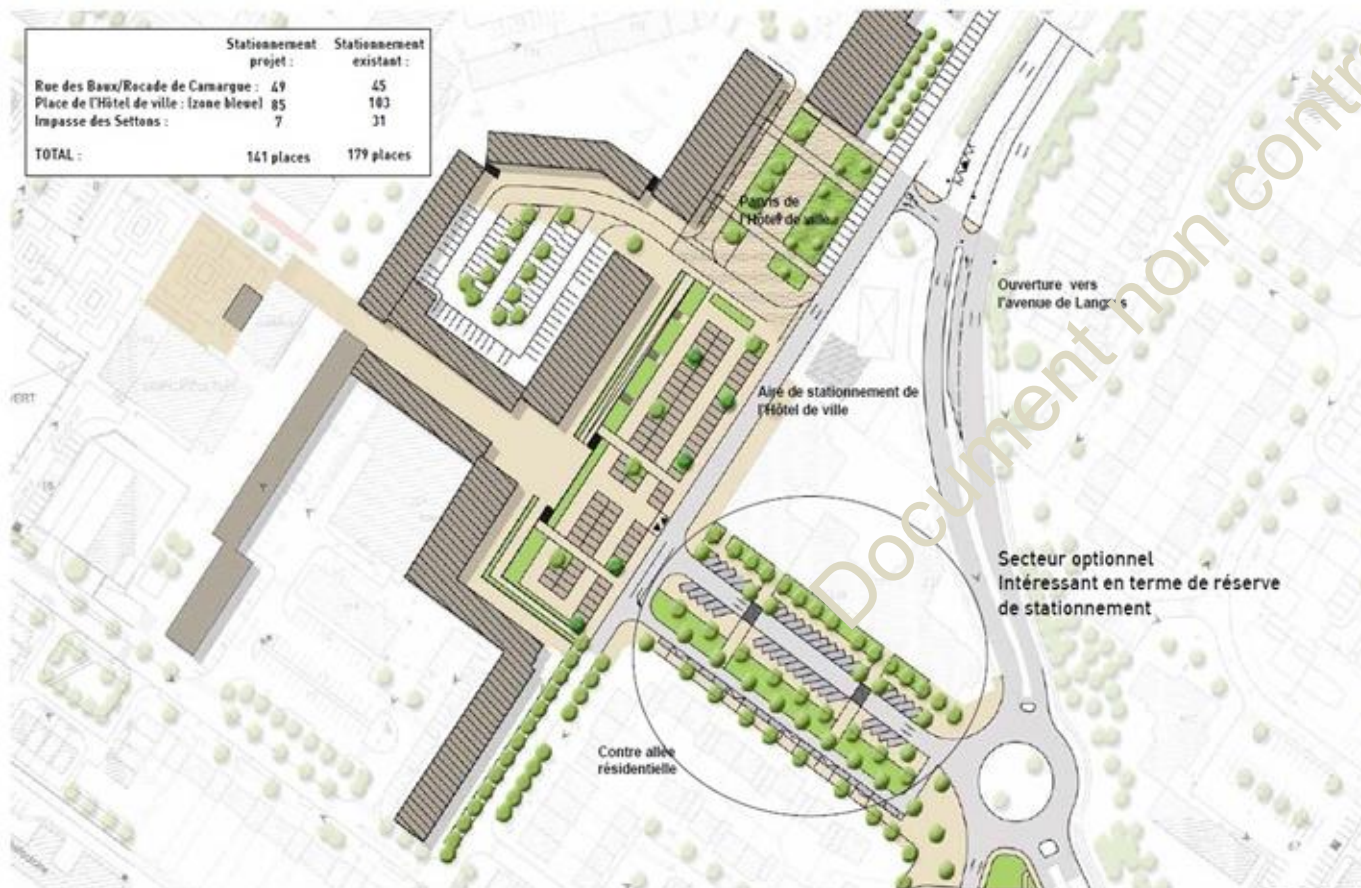


Place de l'abbatiale à Bernay - une aire de stationnement en continuité d'un parvis



Place F. Mitterrand à Inzinzac Lochrist - une aire de stationnement favorisant les continuités piétonnes

Hypothèse 2 : Une esplanade de l'Hôtel de ville + une rue et une contre-allée comme entrée de centre-ville (optionnel)



Parking du quartier des Rochères à Chartres - agence HYL. Le stationnement est traité comme une place

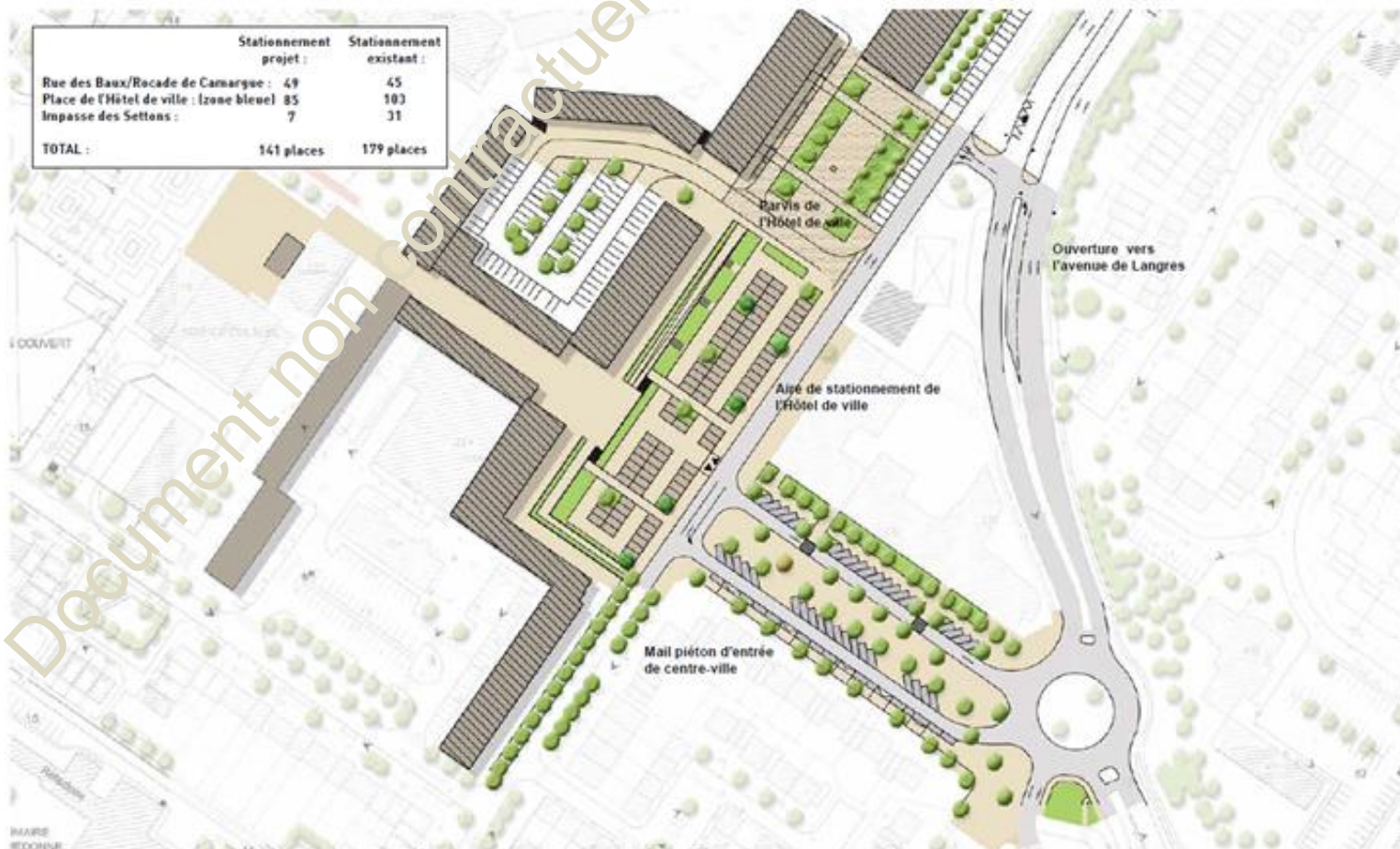


Mail de stationnement naturel à Pauillac - Le sol reste perméable et l'usage polyvalent.

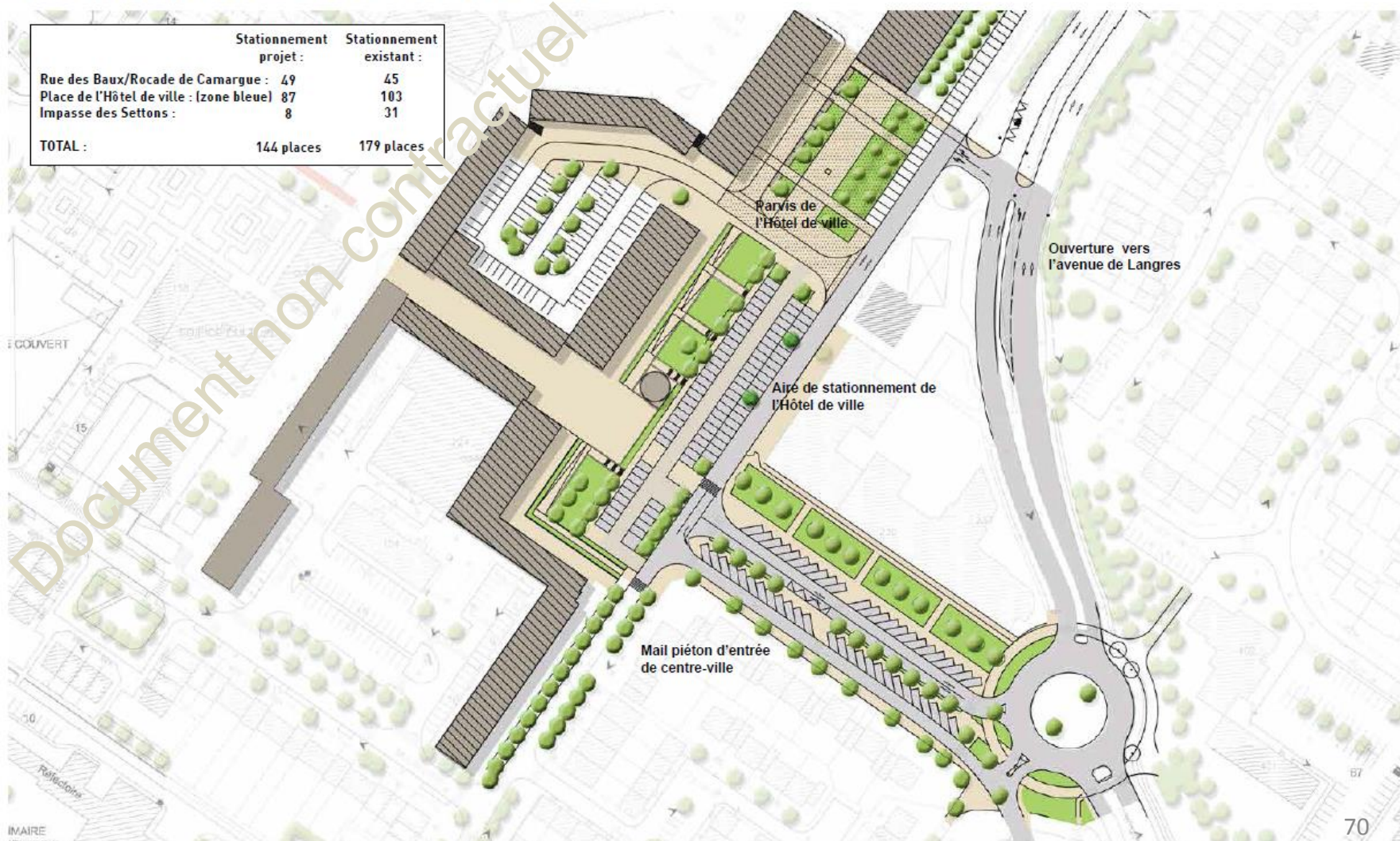


Aire de stationnement mixant les traitements de sol

Variante sur la rue des Baux : Une allée piétonne en entrée de centre-ville



Hypothèse 3: Esplanade de l'Hôtel de ville intégrant un kiosque + une allée piétonne coté rue des Baux



Perspectives : point de vue de l'hôtel de ville



Perspectives : point de vue de l'hôtel de ville après retraitement (variante avec kiosque)



Hypothèse 2_ Point de vue depuis le mail de la rue des Baux



Maurepas

Etude de programmation du centre-ville

La rampe plantée

Un espace qui participe à l'ambiance jardinée



Le mail d'entrée de ville

Avec un sol à dominante minéral



Avec un sol à dominante planté



Maurepas

Etude de programmation du centre-ville

L'esplanade de l'hôtel de ville

Un sol unifié accompagné de plantations ponctuelles



