

# 5 | LA ROUTE DE BORDEAUX

## 1. Présentation du site et des enjeux

La Route de Bordeaux est l'axe principal reliant Chambray-lès-Tours au centre de l'agglomération.

Dans sa partie située entre le pont de l'autoroute A10 et l'entrée dans la commune de Joué-Lès-Tours, cette route à 2x2 voies accueille un important transit. La rive Ouest est urbanisée par des espaces résidentiels et de services tandis que la rive Est, située sur la commune de Tours est occupée par le parc boisé de Grandmont dans lequel sont implantés des logements et des établissements d'enseignement.



L'emprise hors chaussée varie de 3 à 7 mètres et est aménagée par un vaste trottoir au traitement indifférencié essentiellement occupés par des véhicules en stationnement.

Sur près de 800 mètres, entre le carrefour du boulevard de Chinon et celui du Bois Lopin, aucun passage piéton sécurisé ne permet la traversée de la Route de Bordeaux.

Entre la rue de Fourbisserie et l'Allée des Genêts, les constructions sont principalement destinées à l'habitation tandis que de l'allée des Genêts à la rue des Perriers, la rive Ouest est essentiellement occupée par des locaux d'activités. Cette variété des bâtiments construits sans plan d'ensemble et l'absence de traitement paysager donnent à la Route de Bordeaux l'aspect hétérogène d'un tissu urbain distendu.

Au Sud, le carrefour entre l'avenue de la République et l'avenue de Bordeaux est uniquement structuré par les ouvrages routiers et des locaux d'activités de faible envergure. Il constitue à la fois l'entrée Nord de la ville, mais aussi l'accès vers le centre, à l'Est, vers le quartier des Perriers, à l'Ouest, et vers la zone d'activités commerciales au sud.

L'aménagement de la Route de Bordeaux comporte plusieurs enjeux. Tout d'abord, cette route a vocation à devenir un espace urbain mixte valorisé par la desserte d'un transport en commun en site propre (TCSP). L'espace public devra être partagé au profit des modes de déplacement alternatifs à la voiture. De plus, les perspectives d'évolution de la façade ouest doivent également être précisées compte-tenu de l'important potentiel de renouvellement et de la desserte du secteur par un transport en commun en site propre.

2.

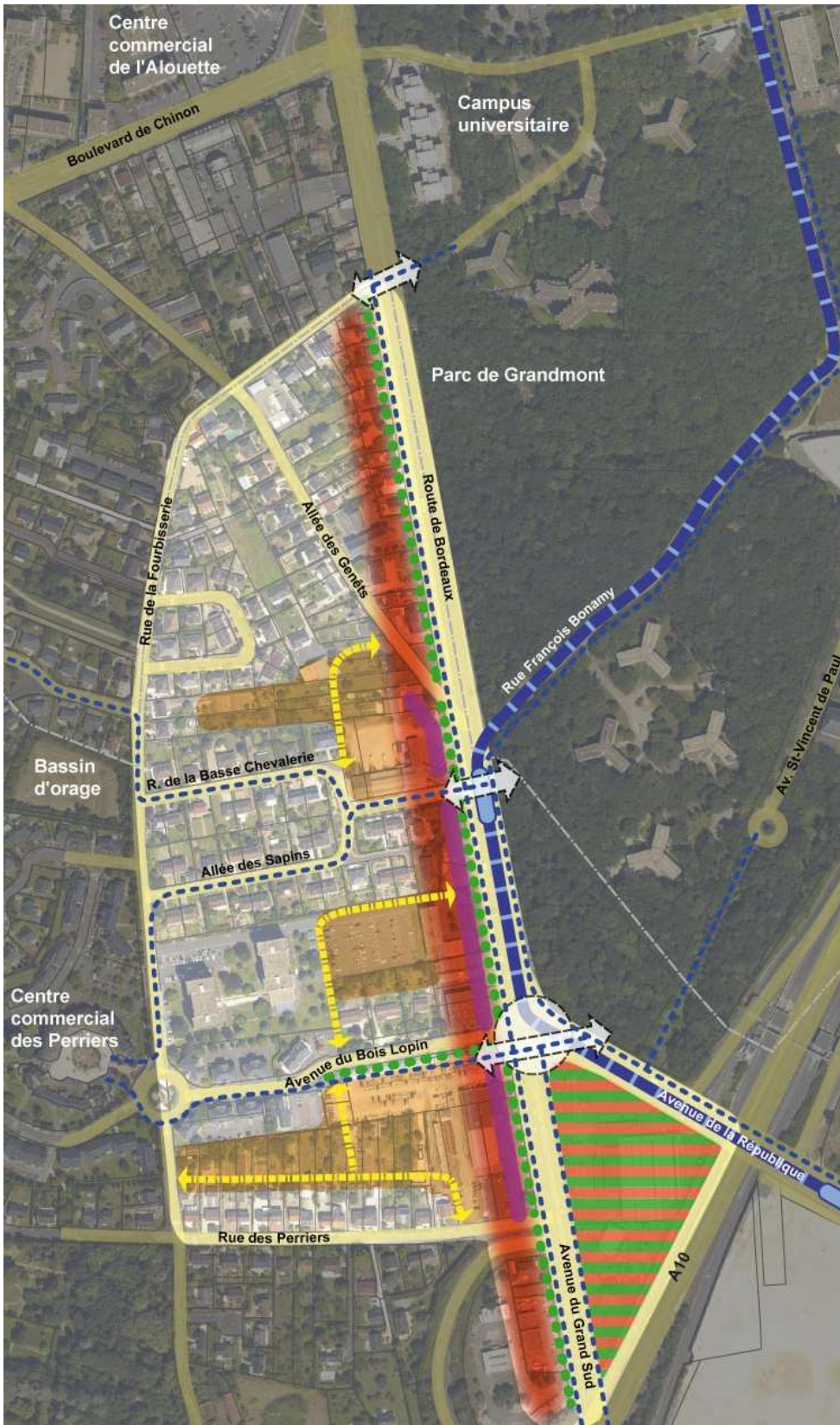


## 1. Objectifs

- Aménager en boulevard urbain l'entrée Nord de Chambray-lès-Tours en lien avec la présence du transport en commun en site propre et la future ligne de tramway ;
- Doter la rive Ouest de la route de Bordeaux d'un front bâti composé de logements et de commerces de proximité et de services ;
- Favoriser la mixité sociale et générationnelle en diversifiant l'offre d'habitat à proximité du TCSP ;
- Assurer la transition entre la façade de la route de Bordeaux et les espaces résidentiels situés à l'arrière ;
- Développer les liaisons piétons-vélos transversales à la route de Bordeaux pour relier les quartiers résidentiels à l'Ouest et le parc de Grandmont à l'Est.

## 3. Principes d'aménagement

- **Requalifier la route de Bordeaux et l'extrémité nord de l'avenue du Grand Sud en boulevard urbain**
  - aménager un trottoir mixte sur la partie Ouest de la route de Bordeaux entrecoupé d'accès automobiles aux logements et activités implantés en front de rue ;
  - agrémenter l'espace public d'aménagements paysagers.
- **Composer une façade bâtie ordonnée à l'Ouest de la route de Bordeaux**
  - reconstruire un front urbain composé de bâtiments de 3 à 4 niveaux ;
  - lorsque le terrain d'assiette présente une façade sur l'espace public et une profondeur suffisante, privilégier une implantation en peigne des constructions (orientation Est/Ouest) permettant :
    - de conserver des transparences entre le cœur d'îlot, l'espace public et la lisière du parc de Grandmont ;
    - d'accroître les performances énergétiques des constructions en optimisant l'ensoleillement et de protéger les habitants des nuisances sonores ;
    - de permettre du stationnement dissocié de l'espace public.
- **Diversifier l'offre d'habitat en valorisant l'arrivée du TCSP**
  - développer la mixité sociale de l'habitat et la mixité de typologie des logements ;
  - les formes d'habitat varieront entre l'habitat collectif en façade de la route de Bordeaux, l'habitat intermédiaire ou individuel dense en second rang (maisons de ville) et l'habitat individuel moyennement dense au-delà.
- **Favoriser l'implantation de commerces et services en façade du TCSP**
  - regrouper commerces et services de proximité au rez-de-chaussée des immeubles qui borderont le TCSP et la future ligne de tramway.
- **Développer les liaisons douces le long de la route de Bordeaux et en cœur d'îlot**
  - des liaisons piétons-vélos sécurisées seront développées, l'une au niveau de la station de TCSP située dans l'axe de la rue Bonamy et l'autre au droit du carrefour de Bois Lopin ;
  - la restructuration des espaces privés en cœur d'îlot doit permettre la constitution des liaisons piétons-vélos identifiées sur le schéma ci-après.
- **Restructurer l'îlot situé à l'angle des avenues du Grand Sud et de la République en signal urbain (constructions de grande hauteur) à dominante économique (commerces, bureaux)**



PLU de Chambray-lès-Tours

Orientation d'aménagement  
et de programmation

**ROUTE DE BORDEAUX**

Principes d'aménagement

-  Voie et espace public
-  Transport en commun en site propre (TCSP) à aménager
-  Liaison ou desserte à créer
-  Liaisons piétons-vélos à créer ou à restructurer
-  Traversées piétons-vélos à créer
-  Carrefour à aménager
-  Traitement paysager à réaliser
-  Façade urbaine à renforcer
-  Implantation préférentielle des commerces et services
-  Espace mixte à forte densité au traitement paysager renforcé
-  Coeur d'îlot à recomposer
-  Limite communale

atu - 20/11/2012

