

LA PÉRIPHÉRIE SUD-EST DE TROYES: TROUVER UN ÉQUILIBRE ENTRE VIE LOCALE ET TOURISME COMMERCIAL.

périphéries, urbanisation, mobilités, zones commerciales, tourisme commercial.

Troyes est une ville que je fréquente peu. Il est rare que je m'y rende pour me promener dans les étroites ruelles du centre. C'est la route des vacances, où je prends l'autoroute, pour descendre dans le Sud et dans les Alpes, ou plus récemment pour me rendre à Blois. C'est là que mes parents m'habillaient pour chaque rentrée dans les magasins d'usines, aujourd'hui appelés centres de marques qui font la renommée de la ville. En effet, Troyes compte beaucoup de zones commerciales et industrielles. Chaque entrée dans la ville se fait par l'une d'entre elles. Troyes est toujours la capitale de la bonneterie et du textile. Parmi ces grandes enseignes Valton-Petit Bateau, Lacoste sont toujours en activité. Les anciennes usines sont reconverties en logements, bureaux ou locaux commerciaux. On compte aussi nombreux échangeurs d'autoroutes avec l'A5 qui va vers Paris et Dijon et l'A26 vers Reims, et donc nombreuses rocade autour de la ville. Cela engendre des infrastructures routières imposantes dans le paysage, mais aussi des opportunités de développement.

J'ai été surprise par la vitesse avec laquelle rallier les villes périphériques au cœur de Troyes. La voiture est le moyen de déplacement majeur. J'ai observé très peu de pistes cyclables ou de transports en commun. Les périphéries suivent le modèle du «tout-voiture», comme en témoignent les grands boulevards traversant ces villes périphériques. Les départementales sont entrecoupées de zones commerciales et locaux de stockage, qui procure un phénomène de mitage dans le tissu urbain, ainsi ces transitions ville-campagne perdent de leurs qualités paysagères. Auparavant des alignements d'arbres le long de ces axes formaient des repères dans le paysage. Les espaces cultivés qui se trouvaient aux portes de la ville en sont éloignés.

En lien avec ces zones, commerciales, et de magasins de marques, je vais m'intéresser à la périphérie Sud Est de Troyes et Saint-Julien-les-Villas connu pour son complexe Marques Avenue. Ce long linéaire de magasins et d'enseignes tels que Triumph, Hugo Boss, Olympia... forme une vitrine en entrée de ville, à conforter et à renouveler pour l'économie de la ville.

Les populations habitant les périphéries travaillent pour la majorité à Troyes. Troyes est une ville étudiante avec l'UTT, école reconnue nationalement et l'école supérieure de design entre autres. La ville a su se dynamiser par le tourisme commercial lié à ces grandes marques. C'est 4,5 millions de visiteurs par an du quart Nord Est et parisiens, mais aussi des étrangers, qui viennent dans ces complexes.

Dans son grand paysage la ville se trouve aux portes du pays d'Othe à l'Ouest. À l'Est, le PNR de la forêt d'Orient avec ses grands lacs de Champagne, et le lac du Der, sont souvent très fréquentés en période estivale. Les grandes plaines céréalières se trouve plus au Nord, avec des parcs éoliens. Le vignoble est au sud du département avec le notable

vin des Riceys. On se trouve aussi dans un contexte culturel riche avec le mémorial Charles de Gaulle à Colombey-les-Deux-Eglises, et le musée Napoléon à Brienne-le-Château notamment.

Par la dynamique de la ville, l'urbanisation des communes de l'agglomération troyenne est importante et entraîne l'apparition de nombreuses zones commerciales, lotissements. Cet étalement urbain crée des zones diffuses entre espaces cultivés et habités, ce qui perturbe la lecture de l'emprise urbaine périphérique de la ville. De plus, le Sud-Est de la ville est marqué par une hydrographie complexe à mettre en avant. En effet, les bords de Seine, même aménagés sont très peu fréquentés par piétons et cyclistes. Les cours d'eau, les voies routières et ferroviaires créent des cessures entre les différents quartiers de la commune de Saint-Julien-les-Villas, et crée l'enclavement de ces quartiers. Par conséquent un des enjeux est de favoriser les liaisons et désenclaver la partie Est de Saint-Julien-les-Villas, et ainsi remettre en cohésion les centralités de la commune.

Les habitants et les visiteurs viennent à Saint-Julien-les-Villas pour ces magasins. De plus Troyes est la ville où l'on va travailler, prendre le train, faire les courses. J'ai eu la sensation d'une ville de consommation plutôt qu'habitée.

Ces boulevards et centres commerciaux sont vieillissants, avec de grands parkings et panneaux publicitaires très imposants. Cette pollution visuelle engendrée par la voiture et par la publicité constitue un enjeu majeur dans la requalification de ces zones. Les coeurs de bourgs se réinventent et sont requalifiés. Malgré cela, les transitions urbaines manquent de cohérence avec la juxtaposition de ces typologies bâties et infrastructures (zones commerciales, lotissements, bureaux, échangeurs d'autoroutes). J'ai eu du mal à lire les limites de l'aire urbaine avec sa campagne, pourtant proche.

La présence de l'automobile a aujourd'hui un impact sur la qualité de vie des habitants de l'agglomération troyenne. La question des mobilités douces et des transports en commun est un enjeu majeur pour redonner une dimension habitée à la périphérie Sud-Est de la ville. Une problématique se pose aussi sur l'urbanisation des communes qui doivent répondre à des problématiques contemporaines d'étalement urbain et de réchauffement climatique.

Suivant ces observations, la problématique que je souhaiterais travailler est, Comment repenser les complexes commerciaux en périphérie pour retrouver le lien entre l'aire urbaine de Troyes et sa campagne ?