

TOURS PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME



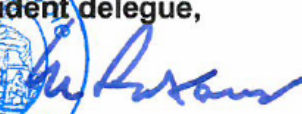
1- RAPPORT DE PRÉSENTATION

Tome 1

DIAGNOSTIC URBAIN ET PAYSAGER

Arrêt de projet du PLU,
vu pour être annexé à la délibération
du Conseil Métropolitain du 20 mai 2019

Pour le Président
Le Vice-Président délégué,


Christian GATARD.

VILLE DE
TOURS

Département d'Indre et Loire



atu.

Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours

3 cour du 56, avenue Marcel Dassault
BP 601 - 37206 Tours cedex 3
Téléphone : 02 47 71 70 70
Courriel : atu@atu37.org
www.atu37.org

Sommaire

CHAPITRE 1 : TOURS DANS SES ESPACES DE PROJET.....	5
1. UNE COMMUNE AU CŒUR DU VAL DE LOIRE	5
1.1 Une commune de plaine, de coteaux et de plateaux.....	5
1.2 Une commune dans le périmètre du val de Loire, patrimoine mondial de l'Unesco.....	7
1.3 Une commune qui fait partie du Territoire à Risque Important (TRI) de Tours.....	9
2. UNE COMMUNE DU CŒUR METROPOLITAIN DANS LE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE DE LA METROPOLE DE TOURS (SCOT)	10
2.1 La nature une valeur capitale	10
2.2 Faire la ville autrement.....	12
2.3 Atténuer le changement climatique et la vulnérabilité du territoire.....	13
2.4 Changer les pratiques de mobilité.....	14
2.5 Une métropole active pour développer l'emploi et produire des richesses.....	15
3. UNE COMMUNE DE TOURS METROPOLE VAL DE LOIRE.....	16
3.1 Une métropole créée en 2017.....	16
3.2 Les compétences de la métropole.....	16
4. DES POLITIQUES SECTORIELLES A PRENDRE EN COMPTE.....	18
4.1 Le Programme Local de l'Habitat (PLH)	18
4.2 Le Plan de Déplacement Urbain (PDU).....	22
CHAPITRE 2 : ANALYSE URBAINE ET PAYSAGERE	24
1. LES GRANDES ETAPES DE LA CONSTRUCTION DE LA VILLE.....	24
1.1 De Caesarodunum à la reconstruction	24
1.2 Après la seconde guerre mondiale, la reconstruction puis la fusion de communes.....	27
1.3 À partir de 2000 : la poursuite du développement dans un cadre intercommunal renforcé	30
2. LE PAYSAGE.....	32
2.1 Un développement influencé par la géographie.....	33
2.2 Le paysage urbain d'aujourd'hui	36
3. LES COMPOSANTES DE LA V.U.E DU VAL DE LOIRE PATRIMOINE MONDIAL DE L'UNESCO A TOURS.....	51
3.1 les objectifs et la méthodologie	51
3.2 L'analyse des composantes de la V.U.E *	56
4. LES GRANDES CARACTERISTIQUES DE L'ORGANISATION SPATIALE	67
4.1 Un territoire segmenté générant des coupures urbaines	67
4.2 Un territoire entre mixité et spécialisation	70
4.3 Un territoire irrigué par un réseau de voiries très diversifié.....	73
5. UNE STRUCTURE URBAINE AMENEE A SE RENFORCER	75
5.1 Analyse de la consommation d'espace.....	75
5.2 Typologie des espaces mutables	81

6. TYPOLOGIE DES ESPACES BATIS	87
6.1 La ville active.....	88
6.2 Le plateau naturel et agricole.....	90
6.3 La ville contemporaine composée.....	91
6.4 La ville mixte en évolution.....	93
6.5 La ville coteau	96
6.6 La Loire et ses îles	103
6.7 Le secteur patrimonial remarquable	105
6.8 Le Sanitas et le triangle ferroviaire.....	108
6.9 Mirabeau-Velpeau-Beaujardin	111
6.10 Prébendes-Febvotte	113
6.11 Secteurs Tonnellé-Rabelais.....	115
6.12 La vallée du Cher	118
6.13 Le plateau Sud et le parc de Grandmont.....	122
7. ANALYSE TYPO MORPHOLOGIQUE DES QUARTIERS.....	124
7.1 Éléments de méthode	124
7.2 Les différents secteurs d'analyse.....	125
CHAPITRE 3 : LES DYNAMIQUES ET LES FONCTIONS URBAINES	148
1. LES EVOLUTIONS SOCIO - DEMOGRAPHIQUES.....	149
1.1 Une croissance démographique installée durablement	149
1.2 Un profil d'habitant typique d'une ville centre	153
1.3 Une diversité de situations face à l'emploi	158
1.4 Des mouvements migratoires à double sens	161
2. LES CARACTERISTIQUES DU PARC DE LOGEMENTS.....	163
2.1 Une offre de logements spécifique au sein de Tours Métropole Val de Loire.....	163
2.2 Zoom sur le parc locatif social	166
2.3 Un parc ancien, pour partie vacant	169
2.4 Les dynamiques du marché immobilier	172
3. LES EQUIPEMENTS ET SERVICES	175
3.1 Les équipements petite enfance, scolaire et de formation.....	177
3.2 Les équipements sportifs.....	183
3.3 Les équipements culturels.....	186
3.4 Les équipements de santé	187
3.5 La desserte numérique	190
4. LES DYNAMIQUES ECONOMIQUES	193
4.1 Tours, premier pôle d'emploi de la métropole	193
4.2 Une économie majoritairement présentielle	200
4.3 Organisation spatiale de l'activité économique	206
4.4 Un commerce de rayonnement régional	217
4.5 Une porte d'entrée de la destination mondiale Val de Loire.....	225
5. LA MOBILITE ET LES DEPLACEMENTS : LA VILLE CENTRE D'UNE METROPOLE RELIEE A L'ENSEMBLE DES RESEAUX DE TRANSPORTS LOCAUX, NATIONAUX ET INTERNATIONAUX	229

5.1 Les caractéristiques de la mobilité actuelle à Tours (Rappel des principaux usages recensés dans l'enquête ménages déplacements de 2008)	229
5.2 La commune dans le contexte de la métropole	234
5.3 Les systèmes de mobilités plus locales.....	242
5.4 Les principales réponses à la consultation citoyenne "30 idées pour 2030"	260

CHAPITRE 4 : SYNTHESE DES ENJEUX..... 261

CHAPITRE 1 : TOURS DANS SES ESPACES DE PROJET

1. UNE COMMUNE AU CŒUR DU VAL DE LOIRE

1.1 UNE COMMUNE DE PLAINE, DE COTEAUX ET DE PLATEAUX

Le territoire communal s'étend sur 3.338 hectares et comprend 136.252 habitants.

Tours présente une topographie caractéristique du Val de Loire, marquant trois grandes entités paysagères : la vallée, le coteau, le plateau.

La cité s'est ordonnancée à partir de grands axes structurants lui conférant ainsi sa lisibilité :

- deux axes naturels d'orientation Est/Ouest

Par la présence de la Loire et du Cher, Tours bénéficie d'un paysage fortement lié à l'eau, créant des paysages identitaires dans ses composantes géographiques.

- un axe historique (Tranchée/Grammont).

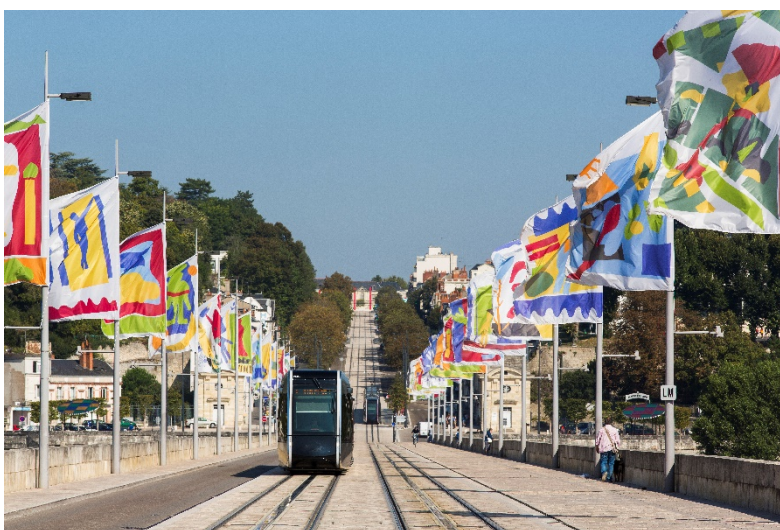
La qualité du cadre de vie tourangeau s'apprécie donc au regard d'un mode d'occupation du sol, fruit de la géographie des lieux et de l'histoire, des typologies bâties variées, d'une lisibilité, d'un ordonnancement, d'un mode d'implantation et d'une qualité architecturale.

Au final, Tours affiche une diversité de quartiers qui offrent des ambiances urbaines très différentes : centre ancien, trame resserrée des particuliers tourangeaux, paysage ouvert des quartiers d'habitat collectif, zones d'activités, habitat récent pavillonnaire. Le territoire se caractérise par la présence d'une trame verte et bleue très diversifiée dans ses composantes.

Ainsi au-delà des sites remarquables (ZNIEFF, Natura 2000) on recense des milieux sources de biodiversité ordinaire constituant l'armature végétale de la ville et marquant le paysage urbain. Boisements, espaces cultivés, parcs urbains, plans d'eau, jardins familiaux, plantations d'alignements, jardins des particuliers, lorsqu'ils sont gérés de façon douces s'inscrivent pleinement dans la trame verte et bleue.

La ville partage avec les villes limitrophes :

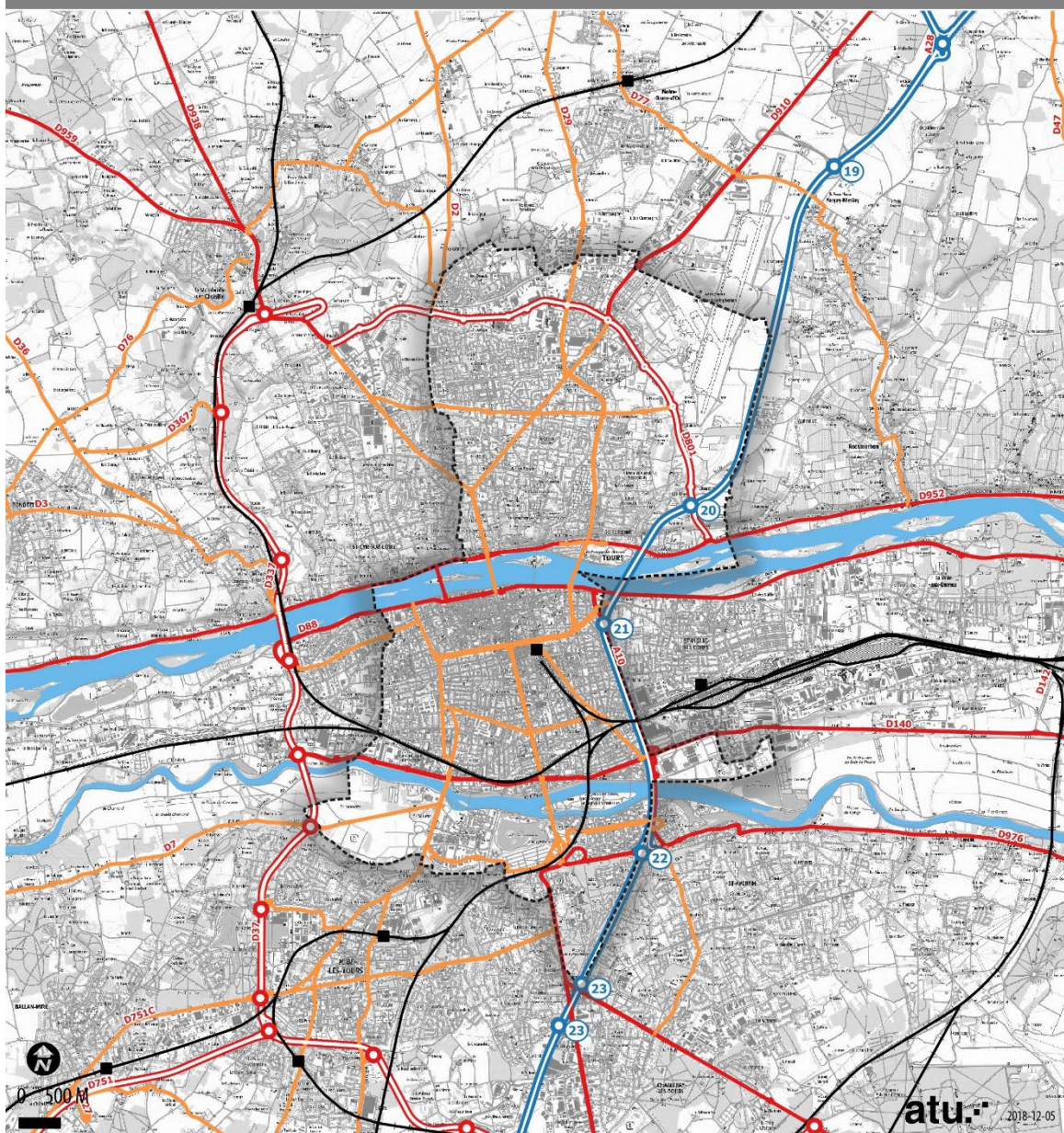
- des continuités urbaines avec Saint-Cyr-sur-Loire, La Riche, Saint-Pierre-des-Corps ;
- des frontières naturelles avec Rochecorbon, Parçay-Meslay, Notre-Dame-d'Oé sur le plateau à travers le maintien d'une ceinture verte (socle agro-naturel), et pour partie Joué-lès-Tours dans le val inondable (la plaine de la Gloriette constituant le trait d'union entre les deux villes).



Passage du tramway dans l'axe historique Nord-Sud de la ville

TOURS

L'accessibilité générale de la commune



Hierarchie	Echangeurs	Gare
Autoroute	Autoroute	Gare
Boulevard périphérique	Voie express	Voie ferrée
Voie de transit		
Voie intercommunale		

Sources : IGN BDTopo Scan25 Express Classique, ATU 2016

1.2 UNE COMMUNE DANS LE PERIMETRE DU VAL DE LOIRE, PATRIMOINE MONDIAL DE L'UNESCO

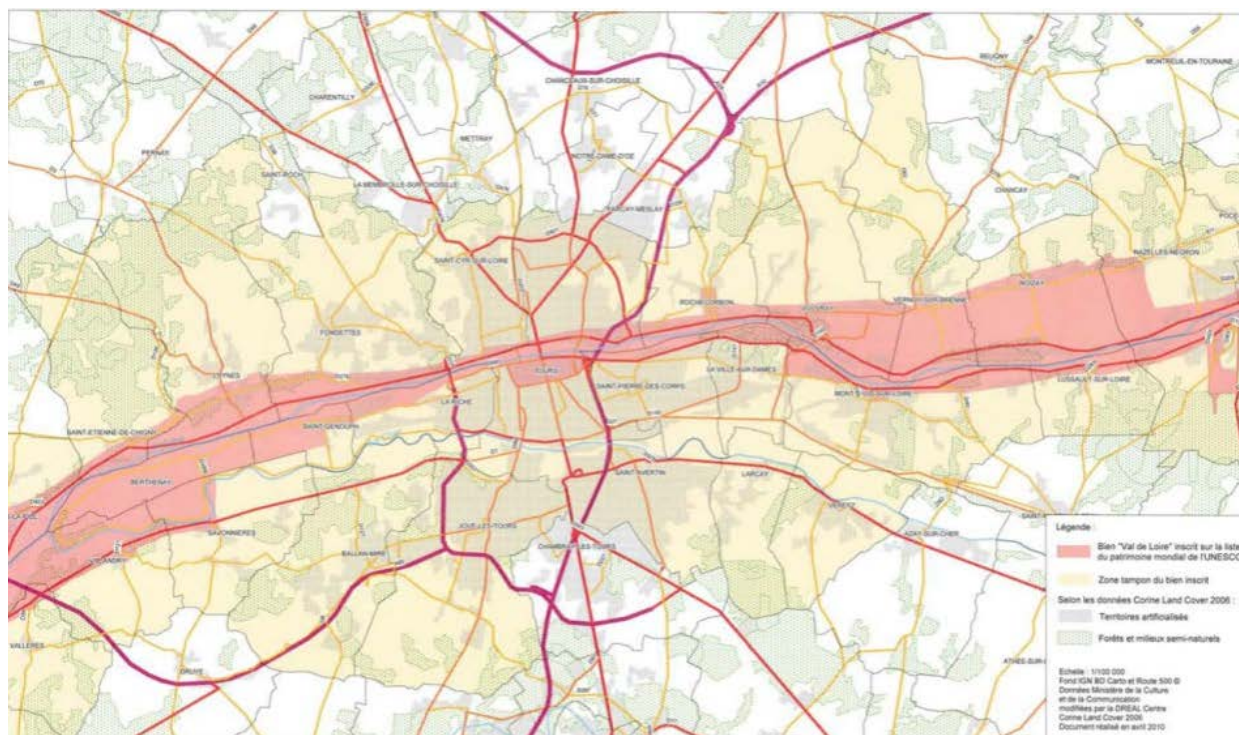
a) LE PLAN DE GESTION "VAL DE LOIRE-PATRIMOINE MONDIAL DE L'UNESCO"

La ville de Tours est concernée par le périmètre inscrit à l'UNESCO (périmètre principal + zone tampon).

Le Val de Loire de Sully-sur-Loire (45) à Chalonnes-sur-Loire (49) a été inscrit au patrimoine mondial de l'humanité par l'Unesco le 30 novembre 2000, en tant que "paysage culturel".

L'inscription couvre un périmètre principal de 85.000 ha s'étendant sur 280 km. Une zone tampon inclut la totalité du territoire des communes concernées. En contrepartie de la reconnaissance internationale qu'elle apporte, cette inscription appelle une action cohérente de l'ensemble des acteurs publics concernés pour protéger et mettre en valeur les paysages du Val de Loire. Garant de l'intégrité du site vis-à-vis de l'Unesco, **l'État a élaboré un plan de gestion du périmètre, en concertation avec les collectivités intéressées. Le plan de gestion pour le Val de Loire a été approuvé par arrêté du Préfet de la Région Centre le 15 novembre 2012.**

Périmètre du site Unesco sur le territoire du SCoT



Sur un territoire comme celui du Val de Loire Unesco, la Valeur Universelle Exceptionnelle (VUE) est à prendre en compte en priorité. La VUE est la garantie d'un cadre de vie et de travail exceptionnel, préservé, et attractif notamment pour les touristes. C'est donc un capital générateur de qualité de vie et de développement de l'économie locale et notamment touristique.

Le PLU s'avère être un outil stratégique pour traduire certains objectifs du plan de gestion à l'échelle locale.

Ce plan s'articule autour de 9 orientations déclinées en objectifs (sont ici indiqués les objectifs qui peuvent trouver réponse dans le cadre du PLU) :

- Préserver et valoriser le patrimoine et les espaces remarquables :
 - Préserver et restaurer le patrimoine bâti ligérien.
 - Veiller à conserver l'esprit des lieux lors de la réalisation des projets de construction et d'aménagement.
 - Ouvrir la ville sur le fleuve.
 - Restaurer et entretenir les ouvrages liés à la navigation.
 - Protéger le réservoir et le corridor écologique constitué par la Loire et ses affluents.

- Maintenir les paysages ouverts du Val et les vues sur la Loire :
 - Préserver les paysages produits par les usages agricoles emblématiques du Val de Loire : paysages viticoles, de vergers et de cultures maraîchères en limitant notamment l’extension urbaine.
 - Sauvegarder les prairies alluviales. Concilier grandes cultures et paysages de qualité.
 - Veiller à l’insertion des bâtiments agricoles dans leur paysage.
- Maîtriser l’étalement urbain :
 - Maîtriser l'étalement urbain et le mitage du paysage dûs à l’urbanisation linéaire le long des axes routiers ou les constructions isolées.
 - Éviter l’urbanisation des coteaux bordant le Val, préserver les coupures vertes jouant le rôle de limites des zones urbaines et préserver les lisières boisées sur les coteaux.
- Organiser le développement urbain :
 - Une culture ligérienne partagée pour inspirer une création contemporaine respectueuse de l’existant.
 - Intégrer les nouveaux quartiers à la trame ligérienne traditionnelle.
 - Éviter l’implantation d’aménagements hors d’échelle en front de Loire.
 - Préserver et valoriser les belvédères et les points de vue remarquables sur la Loire et le Val.
 - Concilier les nouvelles constructions avec le paysage.
 - Insérer et requalifier les zones d’activités.
- Réussir l’intégration des nouveaux équipements :
 - Intégrer dans le paysage ligérien, les nouveaux équipements importants que sont : les franchissements, les voiries, les réseaux aériens, les éoliennes et les infrastructures liées à l’énergie solaire.
- Valoriser les entrées et les axes de découverte du site :
 - Requalifier les axes routiers longeant la vallée et permettant l'accès aux principaux sites patrimoniaux et paysagers.
 - Préserver les alignements d’arbres.
 - Gérer et maîtriser la publicité extérieure.
- Organiser un tourisme durable préservant la qualité des paysages.
- Favoriser l’appropriation des valeurs de l’inscription à l’Unesco par les acteurs du territoire.
- Accompagner les décideurs par le conseil et une animation permanente.

b) ENJEUX PAYSAGERS PRIORITAIRES

Quatre enjeux majeurs identifiés par le plan de gestion du Val de Loire peuvent être intégrés au PLU de Tours :

La préservation des coupures vertes

Le modèle urbain traditionnel du Val de Loire présente une alternance de zones bâties et de coupures vertes (naturelles ou agricoles) qui favorisent la lecture et la compréhension des paysages par le recul visuel et les perspectives qu’elles offrent et permettent de différencier les espaces urbanisés qui se succèdent le long des axes de circulation.

La protection des coteaux

La vallée de la Loire est bordée de coteaux calcaires. Le relief de ces coteaux cadre l’horizon et les perspectives et autorise de nombreux belvédères sur la vallée. Il est nécessaire de maintenir la qualité paysagère de ces coteaux.

Le respect de la trame urbaine traditionnelle dans le tissu urbain existant et dans ses extensions

Les fronts bâtis de Loire constituent une identité forte. Ils se définissent par une succession d’éléments linéaires parallèles au cours du fleuve ou parfois implantés en profondeur. Ces différents éléments offrent une composition d’ensemble (formes, volumes et matériaux de constructions) d’une grande qualité qu’il convient de prendre en compte.

Le maintien des perspectives

La composition du Val de Loire s’analyse tout particulièrement sur la base des perspectives et covisibilités d’une rive à l’autre. Certains des points de vue identifiés, peuvent bénéficier d’une protection.

1.3 UNE COMMUNE QUI FAIT PARTIE DU TERRITOIRE A RISQUE IMPORTANT (TRI) DE TOURS

Le PGRI s'intéresse à l'ensemble des actions de réduction de vulnérabilité pour les biens et les personnes. Ses six objectifs généraux, déclinés en quarante-six dispositions, forment les mesures identifiées à l'échelle du bassin pour gérer les risques d'inondation et leurs modalités de suivi.

Les dispositions plus spécifiquement applicables au PLU de Tours sont :

Objectifs	Dispositions
1 : Préserver les capacités d'écoulement des crues ainsi que les zones d'expansion des crues et les capacités de ralentissement des submersions marines	1-1 : Préservation des zones inondables non urbanisées
	1-2 : Préservation des zones d'expansion des crues et des submersions marines
2 : Planifier l'organisation et l'aménagement du territoire en tenant compte du risque	2-1 : Zones potentiellement dangereuses
	2-2 : Indicateurs sur la prise en compte du risque inondation
	2-3 : Information relative aux mesures de gestion du risque d'inondation
	2-4 : Prise en compte du risque de défaillance des digues
3 : Réduire les dommages aux personnes et aux biens implantés en zone inondable	3-7 : Délocalisation hors zone inondable des enjeux générant un risque important
	3-8 : Devenir des biens acquis en raison de la gravité du danger encouru

Le classement en TRI induit principalement deux conséquences légales :

- L'élaboration d'une cartographie, à l'échelle du TRI, de 3 types de crues (crue fréquente, crue moyenne et crue extrême). Ces cartes constituent notamment un support à la gestion de crise et un guide aux politiques d'aménagement du territoire.
- L'élaboration, à une échelle adaptée, d'une stratégie locale de gestion du risque inondation (SLGRI). La définition de la stratégie locale engage l'ensemble des pouvoirs publics dans une démarche globale de recherche de réduction des conséquences d'une inondation, en identifiant notamment les mesures de prévention, de protection et de sauvegarde adaptées, qui permettront de maintenir la compétitivité et le développement du territoire.

La SLGRI du TRI de Tours a été approuvée par arrêté préfectoral le 12 juillet 2017, elle est portée par la Métropole Tours Val de Loire et par la communauté de communes Touraine-Est Vallées.

Au-delà des différents dispositifs réglementaires, le projet de territoire qui a été élaboré doit permettre une plus grande résilience de l'agglomération tourangelle et de sa population. La mise en œuvre de la SLGRI passe par l'élaboration d'un programme d'action, appelé PAPI (Programme d'Actions de Prévention des Inondations). Le PAPI est un outil de contractualisation entre l'État et les collectivités. Il permet la mise en œuvre d'une politique globale des inondations, à travers des actions combinant :

- gestion de l'aléa (réhabilitation de zones d'expansion des crues, ouvrages de protection...),
- réduction de la vulnérabilité des personnes, des biens et des territoires (limitation de l'urbanisation des zones inondables, réduction de la vulnérabilité des constructions, amélioration de la prévision et de la gestion de crise...),
- culture du risque (information préventive, pose de repères de crue, démarches de mise en sûreté et de sauvegarde...).

2. UNE COMMUNE DU CŒUR METROPOLITAIN DANS LE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE DE LA METROPOLE DE TOURS (SCOT)

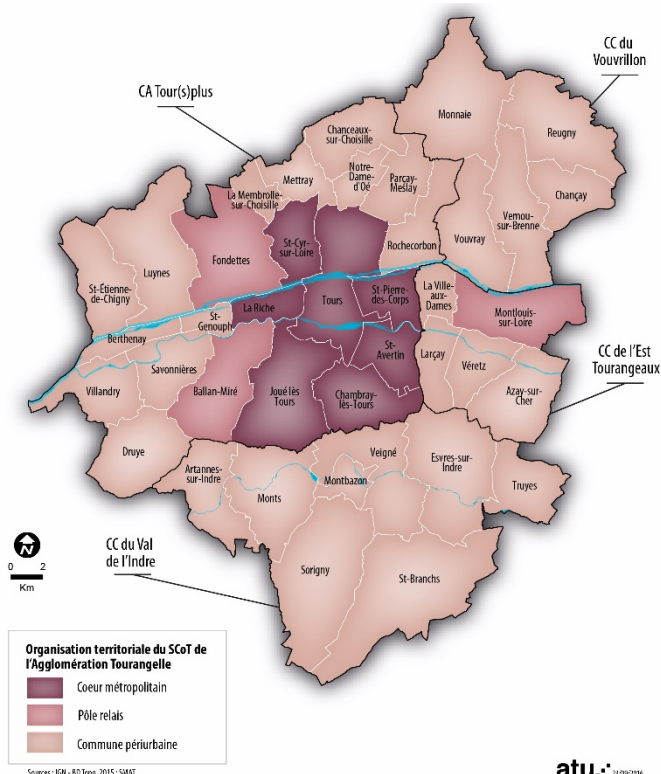
Les élus de la métropole ont défini une stratégie et se sont dotés d'un outil, le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), pour mieux réguler le fonctionnement territorial de la métropole tourangelle à l'horizon 2030. Ce document a été approuvé le 27 septembre 2013.

Le SCoT vise à inscrire le développement du territoire dans un modèle plus vertueux, notamment en termes de consommation d'espace et d'articulation des fonctions urbaines de mobilités, de mixité et d'intégration des risques. Ce projet s'appuie en cela sur les valeurs intrinsèques qui fondent l'attractivité et le rayonnement de la métropole : son socle agronaturel et ses paysages.

Le projet d'ensemble du SCoT est inscrit dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) et dans le Document d'Objectif et d'Orientation du SCoT (DOO). Ce dernier repose sur les cinq axes majeurs suivants :

- La nature : une valeur capitale
- Faire la ville autrement
- Atténuer le changement climatique et la vulnérabilité du territoire
- Changer les pratiques de mobilité
- Une métropole active pour développer l'emploi et produire des richesses.

L'organisation territoriale du SCoT de la métropole Tourangelle



atu. 21/09/2016

2.1 LA NATURE UNE VALEUR CAPITALE

L'attractivité de la métropole repose pour partie sur le maintien du cadre environnemental (pris dans son sens large) dont on perçoit encore aisément les lignes de force :

- une morphologie urbaine organisée à partir d'un axe Nord-Sud historique et d'une succession d'axes Est-Ouest longeant les cours d'eau (la Loire, le Cher, l'Indre) auxquels s'associent des typologies architecturales, une lisibilité, un ordonnancement (matériaux, implantation) ;
- des typologies bâties patrimoniales : les centres anciens, les grandes propriétés de coteaux, les hameaux anciens, les quartiers typés ... ;
- un cadre géographique qui suscite des variations topographiques : le système vallée/coteau/plateau offre une succession de séquences paysagères de grande qualité et une réelle diversité à petite échelle ;
- un mode d'occupation du sol, fruit de la géographie des lieux et d'une forte présence de l'espace agricole ;
- des cours d'eau qui marquent le territoire ;
- la persistance du rôle structurant des vallées ;
- une bonne tenue du vignoble, des grands massifs boisés et des coteaux.

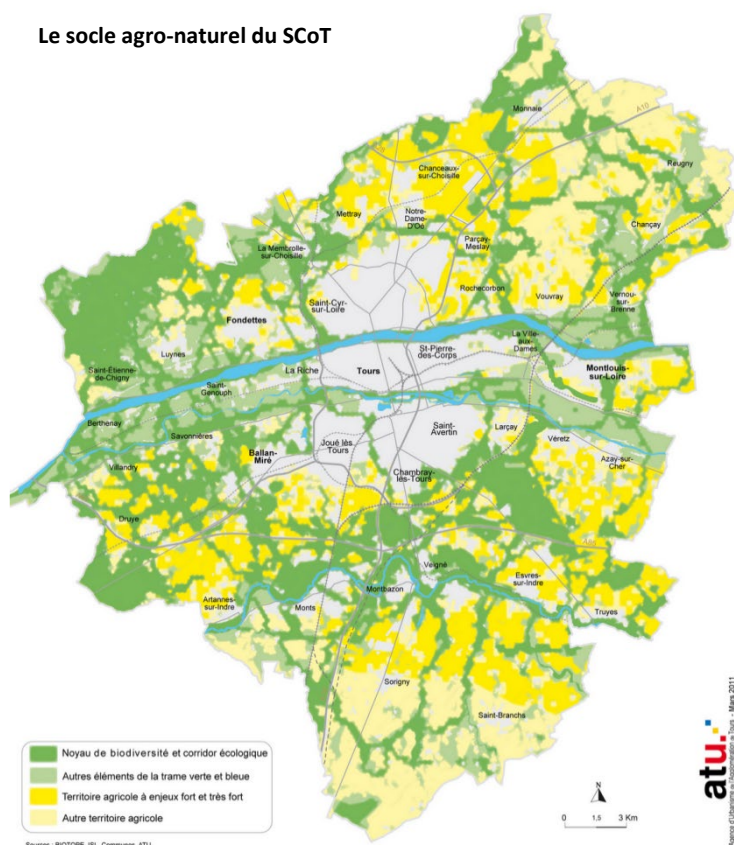
Mais cet équilibre reste malgré tout fragile face à des contextes mouvants et des besoins toujours plus nombreux. Le projet urbain s'inscrit ainsi dans un cadre agro-naturel dont il faut garder la valeur et qui pose les limites à un développement urbain nécessaire, mais maîtrisé. En ce sens, le SCoT affirme la nature comme une valeur capitale à travers les trois piliers garants d'un environnement durable en termes de qualité et d'identité :

Les espaces naturels : le SCoT demande la prise en compte des *espaces de nature ordinaire* (qui constituent le socle de base de la trame verte et bleue), la protection forte des *noyaux de biodiversité* ainsi que le maintien des *corridors écologiques*. Ces derniers ne s'arrêtent pas aux portes de l'urbain, c'est pourquoi le SCoT rappelle que la conception des quartiers et des espaces publics doit être de nature à augmenter la diversité des écosystèmes urbains et à participer du réseau vert global.

Les espaces agricoles et forestiers : le SCoT affirme l'espace agricole et forestier comme un "*vecteur puissant de l'organisation territoriale et un acteur actif du développement local*". Il doit en cela être reconnu, considéré et pris en compte dans l'ensemble de ses vocations, qu'elles soient économiques (production, emploi), nourricières (lien entre la ville et campagne), vectrices de mixité dans l'occupation du sol, ou stabilisatrices du socle identitaire et paysager tourangeau.

Les paysages qu'ils soient bâtis ou non : le SCoT demande de maîtriser avec efficacité le processus de transformation de l'espace. Il propose, pour ce faire, de s'appuyer sur les éléments fondamentaux des identités paysagères. Le Val de Loire, patrimoine mondial de l'Unesco, et son Plan de gestion doivent constituer le point d'ancrage d'une politique de protection et de valorisation de l'ensemble des paysages remarquables de la métropole tourangelle. Ce respect du socle identitaire participe tout autant au bien-être des habitants dans leur espace vécu qu'à l'attractivité du territoire. En cela, il est nécessaire de prendre en compte et valoriser l'exceptionnel mais également d'apporter le plus grand soin au paysage du quotidien.

Le socle agro-naturel du SCoT



2.2 FAIRE LA VILLE AUTREMENT

Si l'urbanisation doit y être maîtrisée, la métropole doit rester un lieu d'accueil favorable au développement. 35.800 logements supplémentaires (2010-2030) doivent ainsi pouvoir être proposés pour accueillir 30.000 habitants de plus. Au service de cet enjeu, l'un des objectifs majeurs du SCoT est de renforcer et de valoriser la trame urbaine dans la diversité de ses composantes, du hameau au centre-urbain, dans le respect de trois principes forts : hiérarchisation, priorisation, recentrage. La mise en œuvre de ces principes dresse les contours d'une ligne de conduite à tenir pour une croissance efficace et coordonnée.

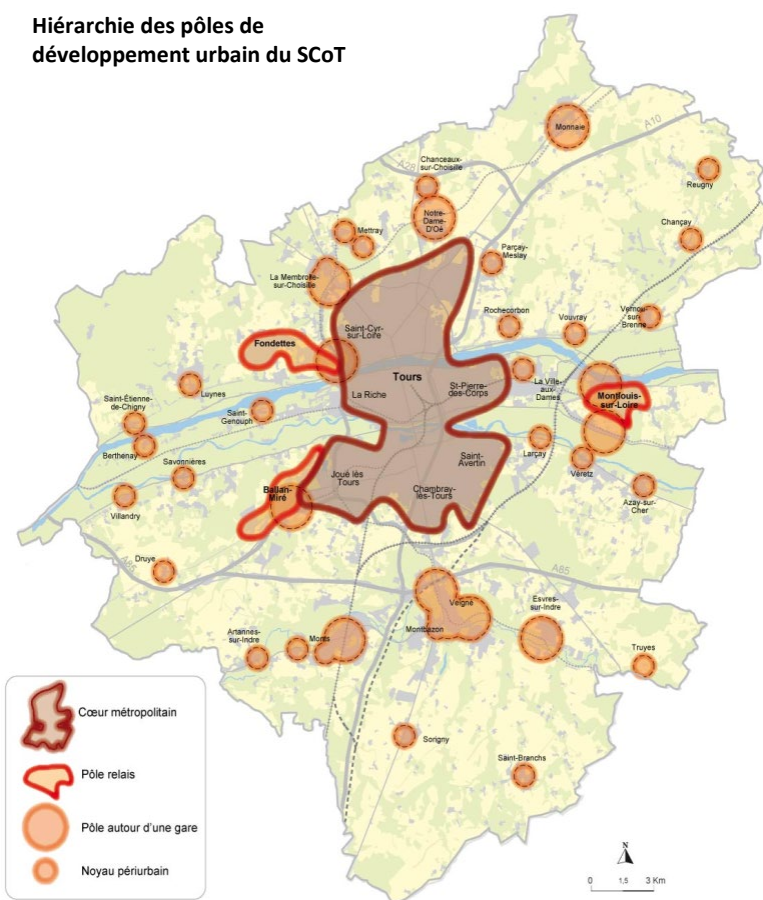
La hiérarchisation : toutes les communes du SCoT ont vocation au développement. Celui-ci doit être proportionné et gradué en fonction des spécificités et des contextes locaux. L'armature urbaine, support du développement à venir, se hiérarchise de la façon suivante :

- le cœur métropolitain (Tours, Saint-Cyr-sur-Loire, La Riche, Joué-lès-Tours, Chambray-lès-Tours, Saint-Avertin, Saint-Pierre-des-Corps),
- les pôles-relais (Ballan-Miré, Fondettes et Montlouis-sur-Loire),
- les 30 communes périurbaines.

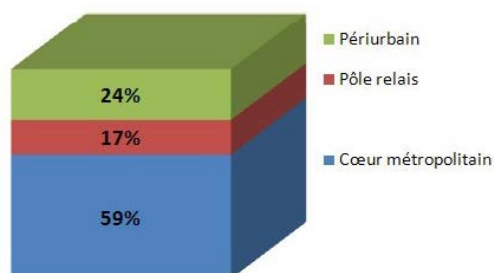
Le cœur métropolitain, dont fait partie Tours, doit accueillir 21.122 logements.

La priorisation : tous les espaces ne présentent pas un potentiel identique au regard notamment des enjeux de déplacement ou de desserte des équipements publics. Les sites stratégiques et "les parcelles précieuses" devront être sollicités prioritairement et constituer les cibles des politiques foncières et des orientations d'aménagement des PLU. Seront particulièrement ciblés : le corridor du futur tramway, les axes lourds de desserte de transports en commun, les espaces de proximité des gares, les sites à fort potentiel de rabattement, les secteurs couverts par le haut débit... .

Hiérarchie des pôles de développement urbain du SCoT



Répartition des objectifs de logements d'ici 2030



Le recentrage : cette thématique concerne toutes les communes de la métropole. Trois objectifs majeurs en découlent :

- la régénération des espaces bâtis constitue une priorité. Il s'agit d'identifier le potentiel de valorisation du tissu existant (bâtiments à réhabiliter, espaces disponibles, dents creuses, espaces à restructurer,...).
- Le choix des sites de développement en extension urbaine doit être compatible avec la préservation du potentiel de l'armature agro-naturelle du territoire. L'espace agro-naturel voit sa protection renforcée.
- Les développements diffus au sein de l'espace agro-naturel sont, sauf exceptions d'intérêt général, interdits.
- Dans ce schéma, les communes du cœur métropolitain, dont fait partie Saint-Cyr-sur-Loire, doivent accueillir 60% des logements neufs en renouvellement urbain et 40% en extension.

La mixité urbaine est également au cœur des objectifs de développement urbain. Le SCoT énonce ainsi une ligne de conduite visant la répartition équilibrée des logements sociaux de l'échelle intercommunale à celle de l'opération immobilière, ainsi que la promotion de programmes de logements diversifiés. Il encourage en outre les collectivités à faciliter la mixité des fonctions urbaines dans les secteurs préférentiels de développement, mais également à favoriser le renouvellement et la diversification des zones d'habitat monofonctionnelles.

2.3 ATTENUER LE CHANGEMENT CLIMATIQUE ET LA VULNERABILITE DU TERRITOIRE

Le SCoT s'inscrit dans un territoire dont la géographie est source de risques naturels. L'accueil de population nouvelle sollicite toujours plus de consommation d'espace et de ressources, pour certaines d'entre elles non renouvelables, et génère des pollutions qu'il faut savoir gérer. À l'échelle globale de nombreux autres enjeux peuvent nuire au cadre de vie, notamment le réchauffement climatique. L'équilibre et la cohérence du projet sont donc indissociables de pratiques des territoires qui intègrent et recherchent la meilleure adaptation, avec le souci de mieux préparer les habitants aux conséquences d'un aléa naturel local.

Face à la prégnance des enjeux environnementaux et leurs impacts, le SCoT souhaite faire de l'atténuation du changement climatique et de la diminution de la vulnérabilité du territoire l'un des axes forts du projet de développement durable du territoire. Il s'agit d'œuvrer à la fois pour atténuer les crises à venir et mieux résister à leurs impacts. La métropole tourangelle se doit ainsi d'être à la fois plus forte et plus souple face à ces menaces, mieux organisée et plus résiliente face à leurs effets.

Le SCoT, tout en s'inscrivant dans le processus conduisant vers une diminution par quatre des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050, vise à diminuer la vulnérabilité du territoire aux risques majeurs, à garantir un usage raisonné de la ressource en eau et à offrir une haute qualité de vie à ses habitants.

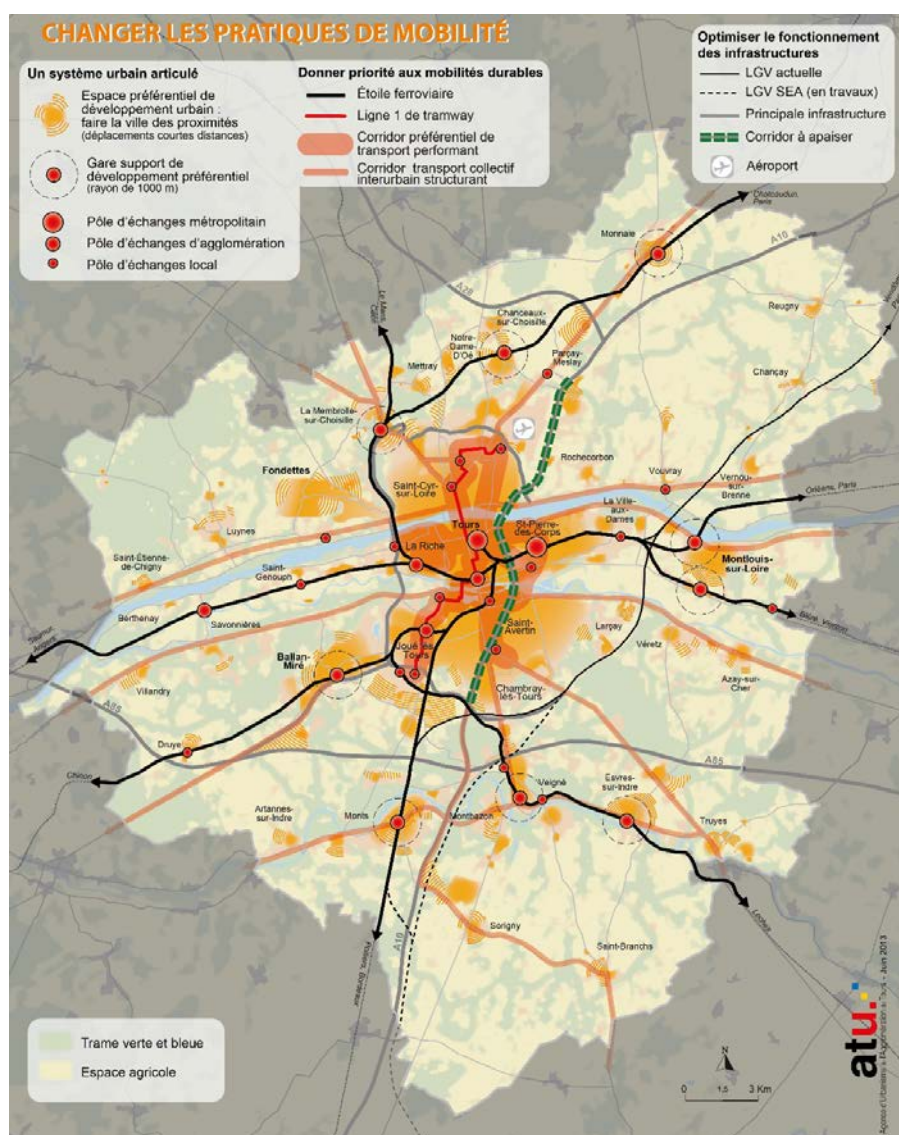
2.4 CHANGER LES PRATIQUES DE MOBILITE

En matière de déplacements, l'objectif majeur du SCoT est de réduire de façon significative l'usage de l'automobile au profit de modes plus respectueux de l'environnement et plus solidaires pour les habitants.

Or, l'évolution récente, mais importante, du territoire, s'est organisée sur la desserte routière et l'usage dominant de la voiture. Pour changer les pratiques, une nouvelle conception du développement du territoire doit s'instaurer, tant au niveau du développement urbain que de l'évolution des réseaux doux et de transports collectifs. C'est l'ambition du projet du SCoT qui détermine l'harmonie du fonctionnement futur du territoire. Cette ambition doit s'exprimer à travers les quatre grands principes suivants :

- rendre l'usage de la voiture moins nécessaire ;
- développer et articuler l'offre globale de transports publics ;
- apaiser les espaces urbains ;
- renforcer la cohérence entre développement urbain et déplacements "durables" (en lien avec les objectifs et le programme d'actions du PDU révisé dont le projet a été arrêté en avril 2013, voir ci-après).

Le SCoT tend ainsi vers une ville plus compacte et mieux articulée pour envisager une réduction des distances à parcourir, et rendre de fait évidente l'utilisation d'un autre mode de déplacement que le véhicule individuel.



2.5 UNE METROPOLE ACTIVE POUR DEVELOPPER L'EMPLOI ET PRODUIRE DES RICHESSES

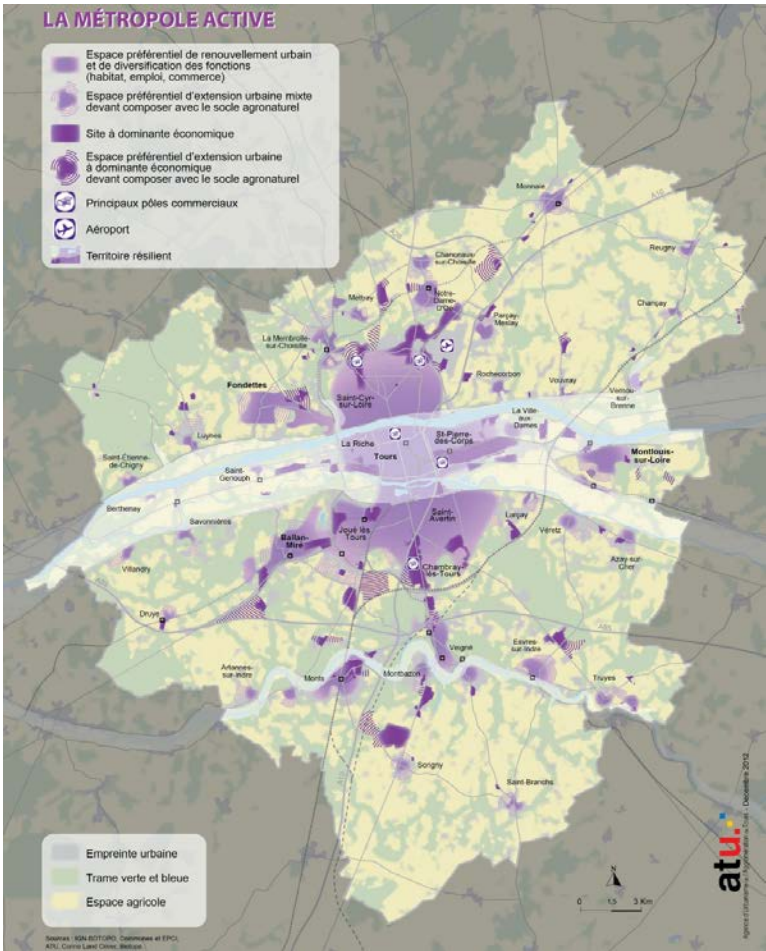
L'emploi représente la condition d'un fonctionnement équilibré des différents bassins de vie. Sa présence oriente les stratégies résidentielles, contribue à la structuration urbaine et à la mixité des fonctions.

Le projet de territoire est donc indissociable d'un projet économique qui puisse répondre au mieux aux besoins des acteurs locaux dans le cadre d'une démarche partagée, garante de la bonne inscription des activités dans l'espace. La Touraine dispose de nombreux atouts pour maintenir et développer ses richesses : l'économie de la connaissance, l'université dans la ville, sa puissance tertiaire, une offre importante de sites d'activités, un tissu artisanal d'où émerge notamment la tradition de la vigne et du compagnonnage, sa culture qui, associée à ses nombreux patrimoines, en fait une terre d'accueil pour le tourisme.

Dans ce contexte, le PADD et le DOO du SCoT s'attachent à pérenniser la diversité et l'attractivité du pôle d'emploi :

- en s'appuyant sur le potentiel métropolitain et les filières territorialement bien ancrées ;
- en concourant à la bonne inscription des fonctions économiques et commerciales dans la métropole, tout en veillant à un développement maîtrisé et au bon endroit ;
- en prévoyant le foncier nécessaire aux activités et aux infrastructures.

Le développement futur de la Ville de Tours devra donc être cohérent avec les orientations inscrites dans le PADD et le DOO du SCoT. Celles-ci impliquent en particulier de limiter l'artificialisation des espaces non urbanisés afin de préserver la trame verte et bleue et l'activité agricole, d'inscrire la production nouvelle de logement à l'intérieur de l'enveloppe urbaine existante (renouvellement urbain), tout en cultivant son identité de Ville de la vallée de la Loire.



3. UNE COMMUNE DE TOURS METROPOLE VAL DE LOIRE

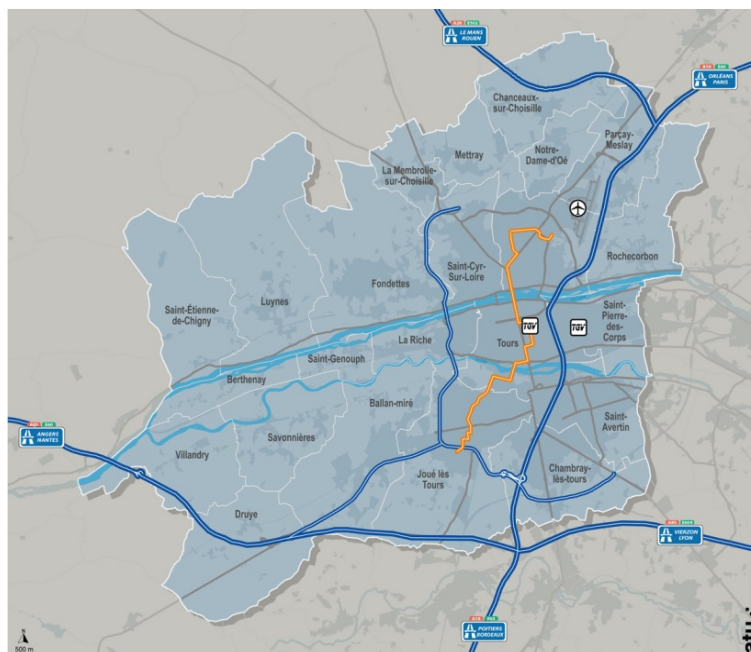
3.1 UNE METROPOLE CREEE EN 2017

Au 1^{er} janvier 2000, le SIVOMAT s'est transformé en une communauté d'agglomération prenant le nom de Tour(s)plus et regroupant les communes de Chambray-lès-Tours, Fondettes, Joué-lès-Tours, La Membrolle-sur-Choisille, La Riche, Luynes, Mettray, Notre-Dame-d'Oé, Saint-Avertin, Saint-Cyr-sur-Loire, Saint-Étienne-de-Chigny, Saint-Genouph, Saint-Pierre-des-Corps et Tours.

Au 1^{er} janvier 2010, le renforcement des solidarités et partenariats entre les collectivités s'est traduit par l'élargissement du périmètre initial de la communauté d'agglomération suite à l'adhésion de 5 nouvelles communes : Ballan-Miré, Berthenay, Druye, Savonnières et Villandry.

Au 1^{er} janvier 2014 le périmètre s'est à nouveau modifié pour inclure les communes de Chanceaux-sur-Choisille, Rochecorbon et Parçay-Meslay. Tours Métropole Val de Loire comprend ainsi 22 communes à ce jour. Au 1^{er} janvier 2017, la communauté d'agglomération devient "communauté urbaine" à périmètre constant, puis elle s'est transformée en "Métropole" le 22 mars 2017.

Périmètre de Tours Métropole Val de Loire



3.2 LES COMPETENCES DE LA METROPOLE

La métropole dispose des compétences suivantes :

- Développement économique :
 - Création, aménagement, entretien et gestion de zones d'activité industrielle, commerciale, tertiaire, artisanale, touristique, portuaire ou aéroportuaire ;
 - Actions de développement économique, dont la participation au capital des sociétés mentionnées au 8^{ème} de l'article L. 4211-1 du code général des collectivités territoriales, ainsi que soutien et participation au pilotage des pôles de compétitivité situés sur son territoire ;
 - Construction, aménagement, entretien et fonctionnement d'équipements culturels, socioculturels, socio-éducatifs et sportifs d'intérêt communautaire ;
 - Promotion du tourisme, dont la création d'offices de tourisme ;
 - Création, gestion et entretien d'équipements liés au tourisme de loisirs ainsi que définition de la politique communautaire en matière de tourisme d'affaires permettant de concourir à la promotion du territoire ;
 - Actions de soutien à la formation professionnelle et à la vie étudiante ;
 - Lycées et collèges dans les conditions fixées au titre 1^{er} du livre II et au chapitre 1^{er} du titre II du livre IV ainsi qu'à l'article L. 521-3 du code de l'éducation ;
 - Programme de soutien et d'aides aux établissements d'enseignement supérieur et de recherche et aux programmes de recherche.
- Aménagement de l'espace :



- Schéma de cohérence territoriale et schéma de secteur ; plan local d'urbanisme, document en tenant lieu ou carte communale ; définition, création et réalisation d'opérations d'aménagement d'intérêt communautaire mentionnées à l'article L. 300-1 du code de l'urbanisme ; actions de valorisation du patrimoine naturel et paysager ; constitution de réserves foncières ;
- Organisation de la mobilité au sens des articles L. 1231-1, L. 1231-8 et L. 1231-14 à L. 1231-16 du code des transports ; création, aménagement et entretien de voirie ; signalisation ; abris de voyageurs ; parcs et aires de stationnement et plan de déplacements urbains ;
- Création, aménagement et entretien des espaces publics dédiés à tout mode de déplacement urbain ainsi qu'à leurs ouvrages accessoires ;
- Participation à la gouvernance et à l'aménagement des gares situées sur le territoire communautaire ;
- Établissement, exploitation, acquisition et mise à disposition d'infrastructures et de réseaux de télécommunications, au sens de l'article L. 1425-1 du code général des collectivités territoriales.
- Équilibre social de l'habitat :
 - Programme Local de l'Habitat (PLH) ;
 - Politique du logement ; aides financières au logement social ; actions en faveur du logement social ; actions en faveur du logement des personnes défavorisées ;
 - Amélioration du parc immobilier bâti, réhabilitation et résorption de l'habitat insalubre ;
 - Aménagement, entretien et gestion des aires d'accueil des gens du voyage.
- Politique de la ville :
 - Élaboration du diagnostic du territoire et définition des orientations du contrat de ville ;
 - Animation et coordination des dispositifs contractuels de développement urbain, de développement local et d'insertion économique et sociale ainsi que des dispositifs locaux de prévention de la délinquance ;
 - Programmes d'actions définis dans le contrat de ville.
- Gestion des services d'intérêt collectif :
 - Assainissement et eau ;
 - Création, gestion, extension et translation des cimetières et sites cinéraires d'intérêt communautaire ainsi que création, gestion et extension des crématoriums ;
 - Abattoirs, abattoirs marchés et marchés d'intérêt national ;
 - Services d'incendie et de secours, dans les conditions fixées au chapitre IV du titre II du livre IV de la première partie du code général des collectivités territoriales ;
 - Service public de défense extérieure contre l'incendie.
- Protection et mise en valeur de l'environnement et politique du cadre de vie :
 - Gestion des déchets ménagers et assimilés ;
 - Lutte contre la pollution de l'air ;
 - Lutte contre les nuisances sonores ;
 - Contribution à la transition énergétique ;
 - Soutien aux actions de maîtrise de la demande d'énergie ;
 - Élaboration et adoption du plan climat-air-énergie territorial en application de l'article L. 229-26 du code de l'environnement, en cohérence avec les objectifs nationaux en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, d'efficacité énergétique et de production d'énergie renouvelable ;
 - Concession de la distribution publique d'électricité et de gaz ;
 - Création, aménagement, entretien et gestion de réseaux de chaleur ou de froid urbains ;
 - Création et entretien des infrastructures de charge nécessaires à l'usage des véhicules électriques ou hybrides rechargeables, en application de l'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales ;
 - Gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations, dans les conditions prévues à l'article L. 211-7 du code de l'environnement.

4. DES POLITIQUES SECTORIELLES A PRENDRE EN COMPTE

4.1 LE PROGRAMME LOCAL DE L'HABITAT (PLH)

L'élaboration du présent PLU s'effectue sous une temporalité courant de l'année 2017 à l'horizon 2030. Cela correspond donc à la fin de la mise en œuvre du Plan Local de l'Habitat (PLH) n°2 approuvé par Tours Métropole Val de Loire en 2011, à celle du PLH n°3 en cours d'élaboration pour être applicable de janvier 2018 à 2023 et certainement d'un PLH n°4 ou PLUi en tenant lieu.

Le PLH n°2 couvrait initialement la période 2011-2016 et a été prorogé d'une année, le projet de PLH n°3 **ayant été arrêté le 24 avril 2017 pour une mise en œuvre opérationnelle sur la période 2018-2023**. Initialement, le périmètre d'élaboration du PLH n°2 couvrait 19 communes, puis, suite à l'élargissement de l'intercommunalité en 2014 à 22 communes qui a correspondu au bilan mi-parcours (validé en décembre 2014), le plan d'actions a été réajusté. Le PLH n°3 est conçu dans la continuité du PLH n°2.

Outre les objectifs sociodémographiques qu'il poursuit, le PLH tient compte des autres politiques communautaires que sont le Plan Climat Énergie Territorial (PCET) et le Plan de Déplacement Urbain (PDU).

L'intervention communautaire en matière d'habitat inscrite dans le PLH n°2 vise notamment à :

- renforcer l'attractivité résidentielle des communes avec, sur les six années de mise en œuvre prévues initialement, 9.500 logements neufs à construire et 3.700 logements anciens à réhabiliter.
- garantir la cohésion sociale et urbaine de Tours Métropole Val de Loire en finançant 2.100 logements locatifs sociaux et 2.100 logements en accession abordable.
- contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique en promouvant un aménagement et un habitat durables.
- soutenir l'économie locale et l'emploi non délocalisable en permettant 600 millions d'euros d'investissements concernant notamment 5.000 emplois sur la période 2011-2016.

Quatre orientations stratégiques nourrissent également la politique communautaire de l'habitat :

- *Participer à l'affirmation d'un système urbain durable et attractif.* À travers l'identification d'espaces de développement privilégiés et la territorialisation des objectifs de production associée, Tours Métropole Val de Loire vise une moindre consommation foncière, une diminution des déplacements, une amélioration de la qualité de vie et un renforcement de la mixité ;
- *Promouvoir un habitat facteur de cohésion urbaine et sociale.* Adapter l'offre résidentielle aux profils et ressources des Tourangeaux devrait contribuer à un droit au logement pour tous ;
- *Habiter en intelligence avec son milieu.* La métropole souhaite notamment inciter à la performance énergétique et environnementale du bâti, à la compacité des programmes et à la réduction de la vulnérabilité de l'habitat au risque d'inondation ;
- *Consolider les modes d'intervention d'une autorité organisatrice de l'habitat.* À la croisée de ceux qui conçoivent et qui construisent la métropole, l'intercommunalité se positionne en tant que coordinatrice de l'intervention des collectivités et des acteurs de l'habitat. Il s'agit pour elle de garantir une certaine harmonisation des niveaux d'exigence et de qualité des projets.

Enfin, le PLH n°2, tout comme le 3ème en cours d'élaboration, intègre une territorialisation du programme d'actions, à l'échelle des trois types de territoires de développement prioritaire définis en cohérence avec le SCoT de la métropole tourangelle :

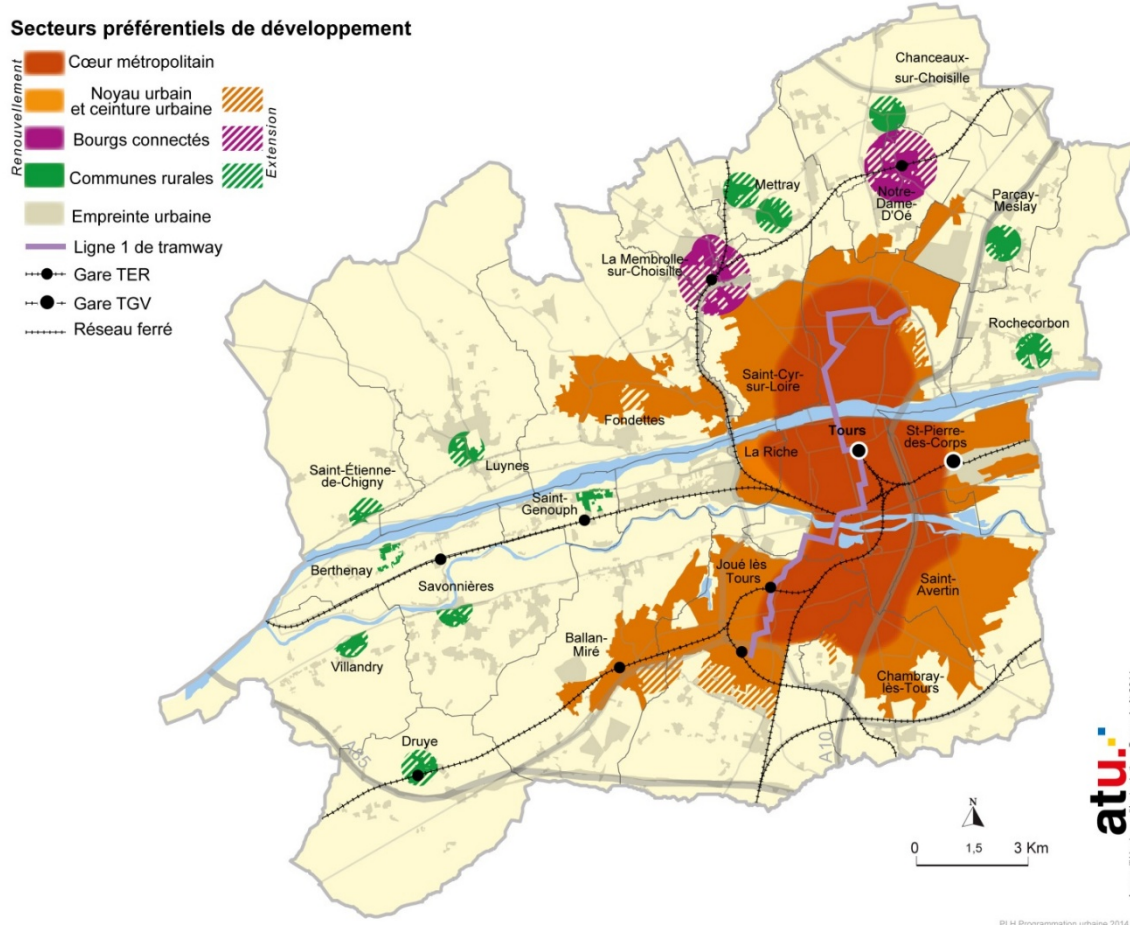
- le cœur métropolitain correspondant à l'empreinte urbaine du noyau urbain (ou cœur métropolitain) et à ses extensions comprenant le corridor du tramway ;
- les pôles relais : Ballan-Miré et Fondettes ;
- les centres-bourgs des communes périurbaines.

La territorialisation des objectifs s'affine ensuite à l'échelle communale.

Ainsi, l'ambition du PLH n°2 en termes de production de logements est basée sur un scénario de développement démographique volontariste et suppose la construction d'environ 1.600 logements par an à l'échelle des 19 communes adhérentes à Tours Métropole Val de Loire au 1^{er} janvier 2010. Cet objectif a été revu en 2014 afin de tenir compte de l'évolution des besoins, de l'élargissement du périmètre d'intervention et de la conjoncture socio-économique. Il s'est alors élevé, pour les dernières années du PLH n°2, à près de 1.500 logements par an pour les 22 communes adhérentes à la Communauté d'agglomération au 1^{er} janvier 2014.

Le PLH n°3 : une exigence de qualité

Projet de territorialisation du PLH n°2 de Tour(s)plus (après 1^{er} janvier 2014)



Le nouvel exercice (PLH3), au-delà de la satisfaction des besoins d'un point de vue quantitatif, s'attache encore davantage que les précédents à la qualité des logements et du cadre de vie. Cette ambition vise l'ensemble de la population, dans la diversité de ses attentes et de ses modes de vie. Elle s'applique à l'ensemble du parc, quelles que soient sa forme, sa taille, sa localisation, son statut d'occupation, etc.

La stratégie de Tours Métropole Val de Loire en matière d'habitat s'organise autour de trois objectifs :

- conforter la vocation d'accueil résidentiel de la métropole ;
- faciliter les parcours résidentiels des habitants ;
- faire du logement un vecteur de la qualité de vie.

Au cours de la période 2018-2023, l'attention sera prioritairement portée sur la mobilisation du parc existant. La résorption de la vacance, la lutte contre l'habitat indigne et d'une manière générale l'amélioration des logements (performance énergétique, confort, adaptation aux modes de vie, résilience, etc.) comptent parmi les priorités. En matière de construction neuve, le renouvellement urbain et plus particulièrement les espaces bien équipés et/ou bien desservis par les transports en commun seront privilégiés.

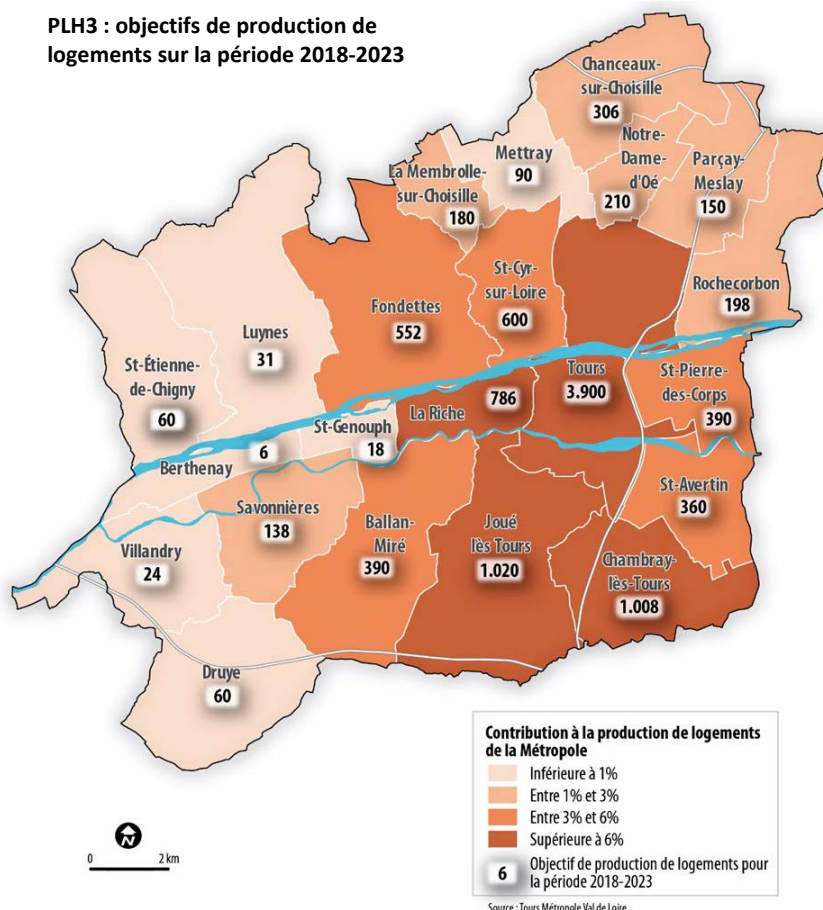
Le PLH n°3 : un scénario de développement volontariste

Tours Métropole Val de Loire souhaite poursuivre et amplifier son développement. Les élus affichent la volonté d'accueillir 21.000 habitants supplémentaires en dix ans, d'attirer et de maintenir des familles sur le territoire. Ainsi, la population métropolitaine atteindrait 311.000 habitants à horizon 2024. Pour satisfaire les besoins de ces habitants supplémentaires et de la population actuelle, environ 17.370 nouveaux logements seraient nécessaires entre le 1^{er} janvier 2013 et le 31 décembre 2023. Sur la période d'exercice du PLH n°3, le besoin théorique est estimé à 10.030 logements. Pour tenir compte du décalage dans le temps que pourraient connaître certaines opérations et intégrer une production potentiellement réalisable en dehors des sites de projet identifiés, l'objectif cible de 10.030 logements est nuancé à travers une fourchette. La métropole s'engage ainsi à produire entre 9.000 et 10.500 nouveaux logements entre 2018 et 2023.

Suivant le principe d'une action publique sur-mesure pour être au plus près des besoins de chacun, la répartition de cette offre entre les communes membres de la métropole est fonction de leurs ambitions et de leurs capacités de développement. Elle tient compte du contexte social, des opportunités foncières, du degré d'équipement et d'accessibilité du territoire, etc. Au final :

- moins de 4 logements sur 10 devraient être réalisés à Tours ;
- 4 logements sur 10 le seraient dans les six autres communes du cœur métropolitain ;
- plus de 2 logements sur 10 seraient produits dans les communes périurbaines.

PLH3 : objectifs de production de logements sur la période 2018-2023

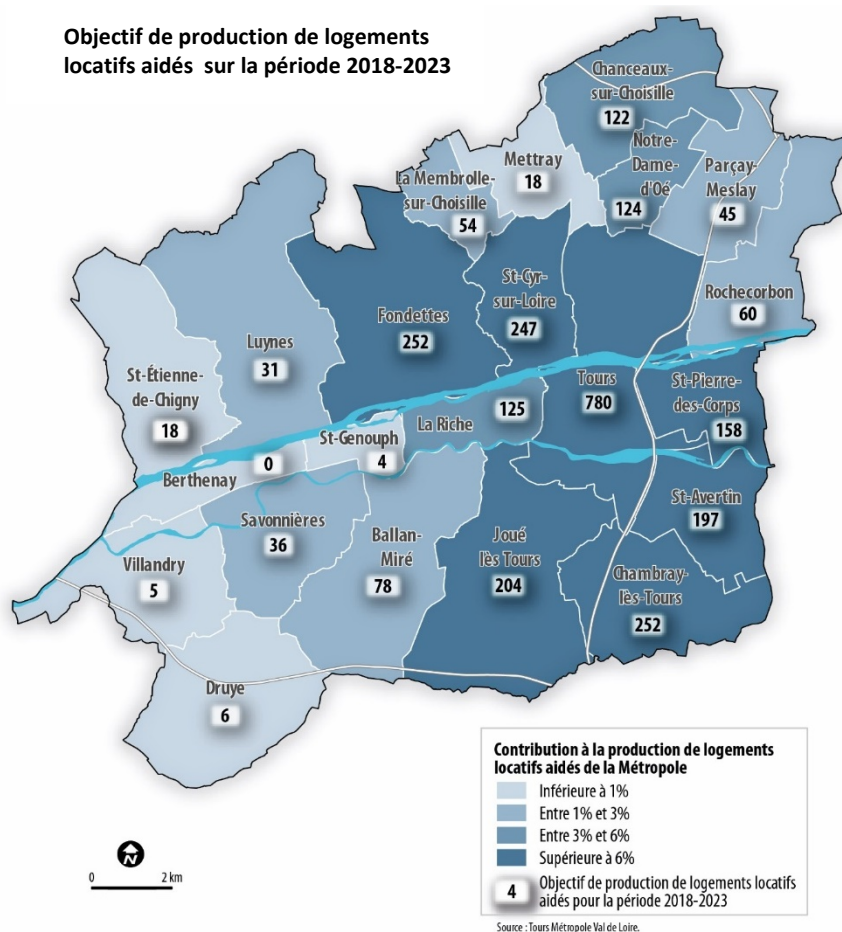


atu.·

Les logements locatifs aidés devraient, quant à eux, représenter 27% de la production de logements du PLH3, soit 2.800 unités. La territorialisation de cette offre illustre la volonté d'une répartition équilibrée et l'effort fourni par les communes déficitaires au sens de l'article 55 de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU). Ainsi :

- Les quatre communes relevant de la politique de la ville produiraient 45% de l'offre nouvelle avec pour la plupart d'entre elles un objectif de production de logements locatifs aidés en-deçà de 20% de la production totale.
- Les huit communes déficitaires au sens de l'article 55 de la loi SRU produiraient, quant à elles, 46% de l'offre nouvelle de la métropole en logements locatifs aidés. Dans ces communes, les logements locatifs aidés représentent au moins 30% de l'objectif de production totale.
- Les autres communes de la métropole assureront 9% de la production de logements locatifs aidés. Les communes avec une population supérieure à 3.000 habitants ont un objectif de production plus important (20%) que les autres (10%).

Objectif de production de logements locatifs aidés sur la période 2018-2023



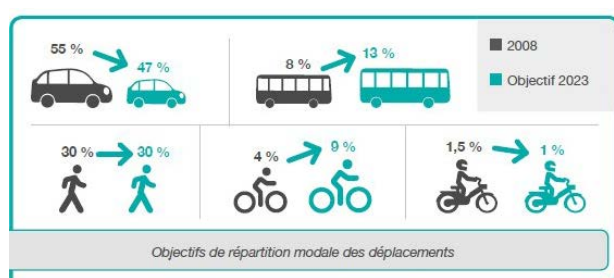
atu.

4.2 LE PLAN DE DEPLACEMENT URBAIN (PDU)

Le second Plan de Déplacements Urbains a été approuvé le 19 décembre 2013, par le Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de la métropole tourangelle, autorité organisatrice unique. Le 1^{er} janvier 2010 le périmètre du SITCAT a été élargi à 4 communes prenant ainsi en compte l'extension de Tours(s)plus. Au 1^{er} janvier 2014, trois communes de la communauté de communes du Vouvillon ont intégré la communauté d'agglomération Tour(s)plus. Cette extension a entraîné la dissolution du SITCAT, afin que la communauté d'agglomération devienne l'autorité organisatrice des transports urbains. Le périmètre actuel comprend 25 communes, dont les 22 communes de Tours Métropole Val de Loire.

Le PDU a pour vocation essentielle de mettre en cohérence les différentes politiques de transport avec pour objectif principal une diminution de l'utilisation de la voiture au profit des modes alternatifs. Le PDU vise à développer l'usage des transports collectifs, en s'appuyant notamment sur l'évolution des dessertes ferroviaires de l'étoile tourangelle et de lignes urbaines structurantes.

Il fixe ainsi des objectifs ambitieux mais réalistes d'évolution des parts modales :



Le PDU définit 66 actions réparties en cinq axes déclinés en 14 orientations :

Axes	Orientations
Axe 1 : Donner la priorité aux modes alternatifs à la mobilité motorisée	Faire des modes actifs une solution au quotidien Développer l'attractivité des transports en commun Faciliter l'intermodalité
Axe 2 : Garantir la mobilité pour tous	Accompagner la mobilité dans les quartiers prioritaires Assurer l'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR)
Axe 3 : Construire la ville des courtes distance	Organiser l'urbanisation du territoire autour des transports collectifs Promouvoir un urbanisme qui favorise les alternatives à la voiture Rééquilibrer le partage de la voirie
Axe 4 : Mieux organiser la mobilité motorisée	Faire du stationnement un outil de régulation des mobilités Apaiser les circulations et limiter les impacts du trafic automobile Organiser l'approvisionnement de la métropole Inciter à l'usage raisonné de l'automobile
Axe 5 : Partager une culture de la mobilité	Renforcer la coordination des acteurs de la mobilité Développer des outils de sensibilisation et de communication

Une redistribution de l'espace public doit être repensée, en lien direct avec l'optimisation des voiries existantes. Toutes les réflexions sur la mobilité croisent désormais celles sur le développement urbain du territoire.

Pour Tours plusieurs enjeux principaux :

- la promotion des mobilités collectives
- l'insertion de la ligne 2 du tramway
- la poursuite du maillage du territoire par les circulations douces (cheminements piétons, pistes cyclables)
- la bonne organisation des pôles de mobilité

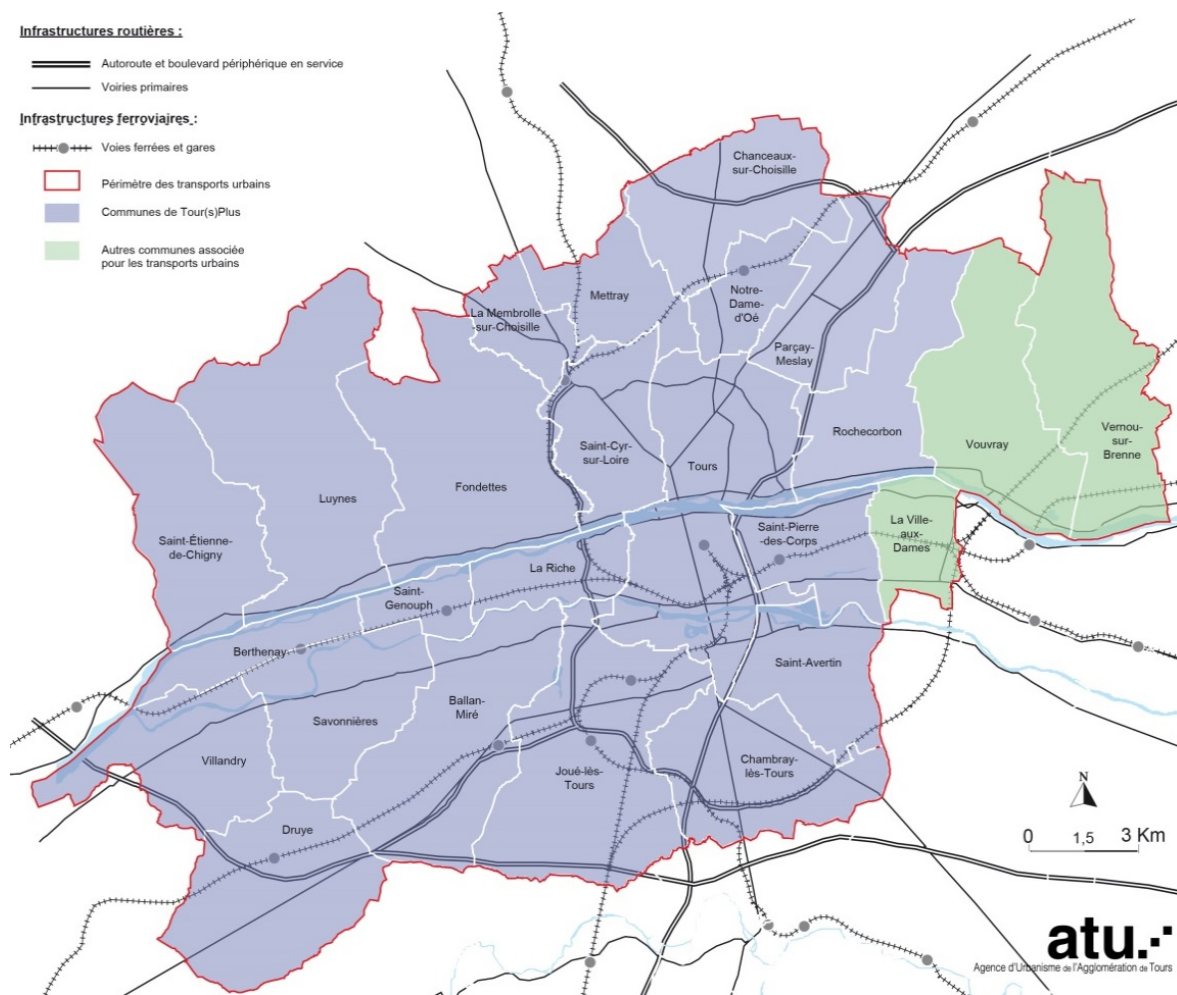
Périmètre des transports urbains au 1^{er} janvier 2016

Infrastructures routières :

- Autoroute et boulevard périphérique en service
- Voiries primaires

Infrastructures ferroviaires :

- Voies ferrées et gares
- Périmètre des transports urbains
- Communes de Tour(s)Plus
- Autres communes associées pour les transports urbains



CHAPITRE 2 : ANALYSE URBAINE ET PAYSAGERE

1. LES GRANDES ETAPES DE LA CONSTRUCTION DE LA VILLE

1.1 DE CAESARODUNUM A LA RECONSTRUCTION

Le site de la ville de Tours est constitué par une vaste plaine creusée dans le tuffeau de Touraine par deux grands fleuves : la Loire et le Cher. C'était déjà un lieu de passage dès l'époque de la Préhistoire et il semble que vers l'an 500 avant notre ère, une tribu venue du Nord vint s'y fixer : les Turones.

Le site est urbanisé ex nihilo au I^{er} siècle par l'empereur Auguste. La ville est baptisée CAESARODUNUM. Son plan est celui du castrum romain. Il en reste la trame orthogonale des rues du centre-ville et l'hémicycle de l'amphithéâtre.

La route romaine orientée Est-Ouest, parallèle à la Loire traverse en son centre l'enceinte.

CAESARODUNUM, a constitué l'épine dorsale de la ville jusqu'à la fin du XVIII^e siècle.

C'est aujourd'hui l'ensemble des rues Blanqui, Albert Thomas, Colbert, du Commerce, du Grand Marché, Georges Courteline.

Vers l'an 300, la ville se replie et se fortifie derrière d'épaisses murailles conservées et récemment mises en valeur sous le château de Tours.

Avec Saint-Martin, troisième évêque de Tours de 371 à 397, la ville devient un grand centre de la chrétienté. Le mouvement vers la métropole religieuse fait converger sur la cité un courant culturel qui s'intéresse autant aux livres sacrés qu'aux arts et sciences et apporte une grande activité, source de richesse. Il suscite un développement et un nouveau centre autour du tombeau du Saint et donc une bipolarisation urbaine. La ville profite des retombées de son attraction spirituelle sans pour autant se développer véritablement sur le plan économique et institutionnel. Les VII^e et VIII^e siècles sont des siècles de stagnation.

Les destructions importantes occasionnées par les invasions normandes entraînent la construction au début du X^e siècle d'une nouvelle enceinte fortifiée ayant l'église Saint-Martin pour centre. Cette deuxième ville à l'Ouest de CAESARODUNUM prend le nom de CHATEAUNEUF, elle correspond à proprement parler à l'urbanisation médiévale de Tours.

En 1034, le premier pont sur la Loire est construit pour relier Saint-Symphorien. La ville commence à s'étendre du nord au Sud avec un axe qui va de Saint-Symphorien à l'Hospice Saint-Lazare. L'urbanisation se densifie avec les différents couvents des ordres mendiants.

Selon un processus classique, autour de ces deux noyaux, les faubourgs s'organisent et au XIV^e siècle les deux enceintes sont reliées par une nouvelle fortification. On peut dès lors parler d'une seule ville.

Louis XI s'installe en 1461 au Plessis-Lès-Tours et Tours devient la capitale de fait du royaume : capitale politique et artistique. Cette première renaissance, qui ne doit encore rien à l'étranger, prépare la Touraine à recevoir les apports de la Renaissance italienne.

Parallèlement, la région connaît un remarquable essor industriel et économique. Les demeures construites alors témoignent de la prodigieuse richesse que connut la ville à cette époque.

Après le règne de Louis XI, Tours perd une bonne partie de son prestige, la capitale étant alors définitivement transférée à Paris. Les ateliers de draps, de soieries, de passementeries, d'orfèvrerie périssent.

La ville gallo-romaine, aujourd'hui quartier Cathédrale, est restée à l'écart des inondations de la Loire. L'urbanisation se développe suivant un axe Est-Ouest pour rejoindre le Bourg Saint-Martin qui correspond au Vieux Tours actuel.

La "ville de Tours" est née de cette union. Elle se développe du Moyen Age jusqu'à la Renaissance à l'intérieur d'une nouvelle enceinte et en rive Nord en bordure de la Loire. L'extension au Sud est restée limitée.

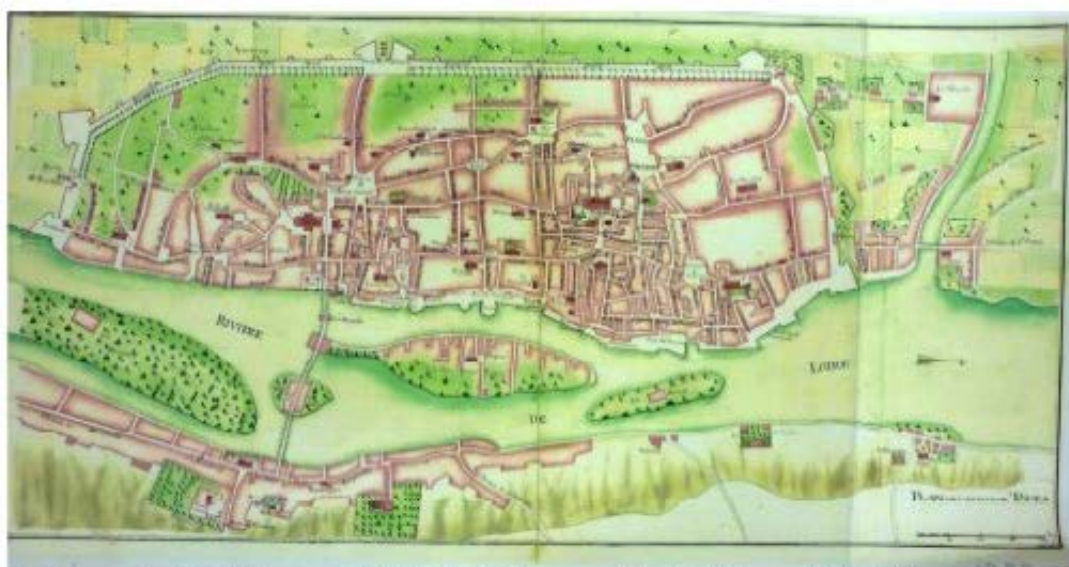
Jusqu'au XVII^e siècle, le courant d'échanges Nord-Sud ne passait que partiellement par Tours et la circulation la plus importante empruntait la route d'Espagne qui traversait la Loire à Amboise.



28. Vue panoramique de Tours par Pierre-Antoine Dumachy, 1787. (Musée des Beaux-Arts, Tours, Inv. 1969-2-1).

Deux événements majeurs vont déterminer le développement de la ville :

- En premier lieu, le percement de la rue Royale, la route d'Espagne. La nouvelle route établie sous Louis XV coupe la ville selon un axe Nord-Sud. C'est ainsi que fut réalisée une avenue en ligne droite de 6 kilomètres franchissant la Loire et le Cher avec la Tranchée au Nord, la rue Nationale au Centre et l'avenue de Grammont au Sud. La circulation, qui jusque-là, pour l'essentiel se faisait dans le sens Est-Ouest, pivote de 90 degrés. À partir de cette percée, la ville déborde les boulevards au Sud pour s'étendre jusqu'au Cher.



12. Plan de la ville de Tours en 1739, Bibliothèque municipale de Tours, CPB 164bis.



13. Carte du cours de la Loire depuis Coulanges jusqu'au Pont de Cé, vers 1755. Détail sur Tours. (Bibliothèque nationale, Cartes et Plans, Ge FF 17578 (res)).



34. Joseph Mallord William Turner 1775–1851. Tours, Loire Valley, ca 1826-1828.
©Tate Britain, Turner Bequest - CCLIX 147 D24712.

- Ensuite, l'arrivée du chemin de fer est à l'origine d'une nouvelle extension qui achève de remplir l'espace entre Loire et Cher. Un quartier, aux artères perpendiculaires, se construit autour du jardin des Prébendes. A la même époque, l'aménagement d'un nouveau centre, au croisement de la rue Nationale et des boulevards Béranger et Heurteloup, est accompagné par la construction d'édifices publics (hôtel de ville, lycée, théâtre, nouvelle gare, ...). Des cités ouvrières telles que Mame sont construites.

1.2 APRES LA SECONDE GUERRE MONDIALE, LA RECONSTRUCTION PUIS LA FUSION DE COMMUNES

Au cours de la dernière guerre, dans la partie Nord de la rue Nationale, douze hectares sont incendiés et rasés. Après la période de reconstruction, la ville se trouve confrontée à un problème de croissance qui ne sera résolu que par la construction de plusieurs milliers de logements sur des sites vierges. Dès 1962, la conquête de la vallée inondable du Cher, grâce à des aménagements hydrauliques imposants, permet d'installer, au cours des quinze années suivantes, un vaste complexe de logements collectifs, d'espaces de loisirs et d'activités.

C'est ensuite, en 1964, la fusion des communes de Saint-Symphorien et de Sainte-Radegonde avec Tours, qui permet un développement au Nord et notamment la création du quartier de l'Europe.



78. Quartier de l'Europe et pavillons du maire, Archives Municipales de Tours -Tours Nord- Arsicaud-1970.

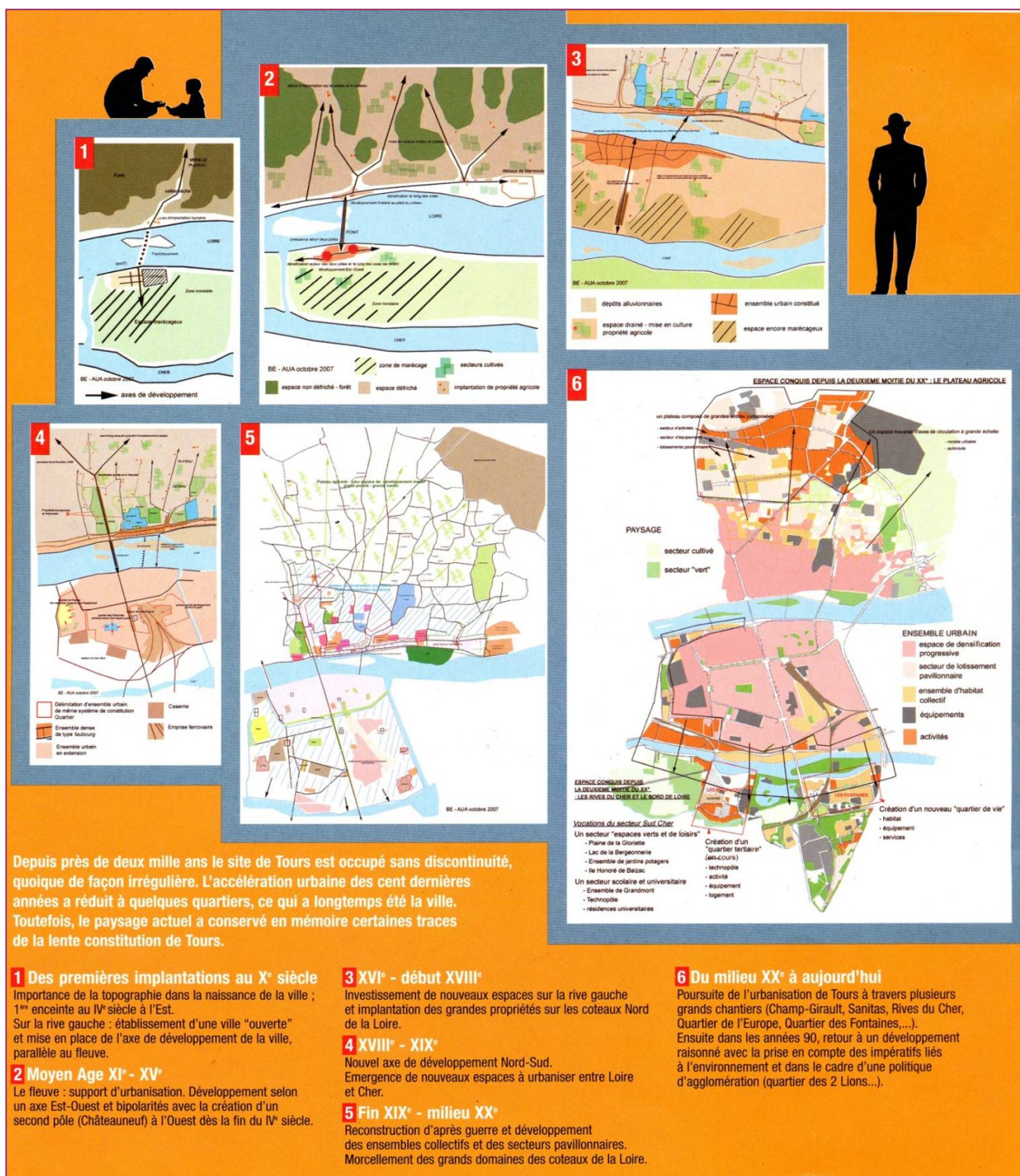
À la différence des agglomérations plus industrielles, l'après-guerre constitue la période la plus dynamique pour l'urbanisme de Tours. La Reconstruction des quartiers démolis se traduit par la nouvelle façade de la rue Nationale et les îlots modernes du centre-ville et le quartier du Sanitas remplace les anciens ateliers de la SNCF.

Dans les années 60, sont réalisés plusieurs quartiers d'habitat mixte (collectifs et maisons ; locatifs sociaux et copropriétés) : Tours Nord, Rives du Cher, Rochepinard, ainsi que des grands équipements à l'échelle de l'agglomération : l'Université des lettres, le parc des expositions, le CHRU et la Rénovation Urbaine de la partie Est du Vieux Tours ainsi que les espaces économiques du Menneçon et de Saint-Symphorien.

L'expansion tourangelle se poursuit avec la construction du campus du Grandmont, du quartier résidentiel des Fontaines, la réalisation d'un quartier administratif, le Champ-Girault. Face à cet élan de modernité, la protection et la mise en valeur du Vieux Tours prennent alors une acuité particulière.

La période 80-95 est marquée par la mise en œuvre de trois principales opérations s'inscrivant dans un contexte de concurrence accrue des villes (se hisser au rang de technopole) :

- la refonte du quartier Giraudeau. Le départ des usines Schmid (fabricant de conteneurs en métal) a laissé six hectares de friches industrielles reconverties en quartier mixte : logements, pépinières d'entreprises, activités de services...;
- la ZAC centre-ville. Cette opération de renouvellement urbain multisites accompagne l'arrivée du TGV et vise à recomposer le paysage urbain à la sortie de la gare, avec un réaménagement multifonctionnel au cœur du projet qui voit la réalisation d'un équipement culturel majeur ; le "Vinci" (centre international de congrès) conçu par l'architecte Jean Nouvel ;
- le développement d'un programme d'activités tertiaires et de services en rive des emprises ferrées.



1.3 À PARTIR DE 2000 : LA POURSUITE DU DEVELOPPEMENT DANS UN CADRE INTERCOMMUNAL RENFORCE

À partir des années 2000 le développement se poursuit dans un cadre intercommunal refondu avec la création de la communauté d'agglomération Tours(s)plus (1^{er} janvier 2000), puis la création de Tours-Métropole-Val de Loire.

Cette période est marquée par plusieurs faits saillants :

a) L'EMBELLEMENT DE LA VILLE

Un programme de réaménagement et de requalification des espaces publics est engagé afin d'embellir la ville et la rendre plus attractive et plus conviviale pour les habitants. Un plan de mise en lumière valorise les différents espaces et le patrimoine urbain et architectural.

b) LA POURSUITE DES ACTIONS EN MATIERE DE POLITIQUE DE LA VILLE

Une attention particulière a été apportée au maintien des grands équilibres sociaux et urbains au sein des trois quartiers majeurs d'habitat social de la ville (Sanitas, Europe, Fontaines) dans le cadre du Grand Projet de Ville (2001-2003) et du programme de rénovation (PRU). Plusieurs typologies d'actions :

- embellissement des espaces publics ;
- amélioration du parc de logements ;
- modernisation des équipements de proximité ;
- diversification fonctionnelle (exemple : création d'une pépinière d'entreprises au sein du quartier du Sanitas).

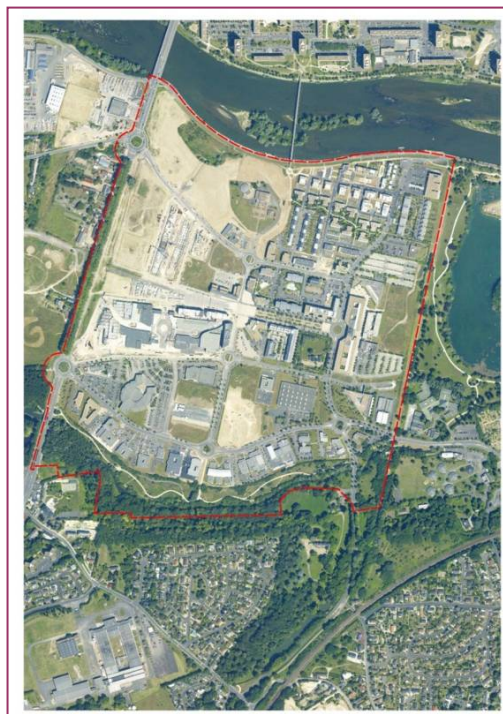
c) LA FINALISATION DE DEUX PROJETS URBAINS MAJEURS

Le grand projet urbain des 2 Lions

Au Sud du Cher, la partie Est de la plaine inondable a été remblayée pour créer le quartier des 2 Lions. Engagée depuis plus de 20 ans, la conception du quartier repose sur une mixité de fonctions :

- programme d'habitat avec des typologies architecturales diversifiées ;
- activités tertiaires ou de haute technologie ;
- activités de formation et d'enseignement : faculté de droit, pôle universitaire ville et urbanisme ;
- commerces et services avec la réalisation du centre commercial "l'Heure Tranquille" ;
- administration avec notamment la présence du siège de Tours-Métropole-Val de Loire.

Le quartier s'organise également à partir d'une trame d'espaces publics structurants avec notamment l'aménagement d'un mail central d'orientation Est-Ouest support du tramway et l'implantation d'une station à l'Heure Tranquille. Il est par ailleurs encadré par des éléments majeurs de la trame verte et bleue : le parc de la Gloriette, le Lac de la Bergeonnerie, le Petit Cher et le Cher.



L'Ecoquartier de Monconseil

L'Ecoquartier de Monconseil s'inscrit au cœur d'un territoire urbanisé et ceinturé de voies structurantes : l'avenue Maginot, le boulevard du Maréchal Juin et la rue Daniel Mayer.

À l'échelle de Tours Nord, bénéficiant de la desserte du tramway, il contribue à organiser une centralité complémentaire sur le plateau, en reliant les différentes polarités existantes de ce territoire.

La création du quartier s'est appuyée sur quelques grands principes :

- une attention particulière portée sur l'ensemble des aspects environnementaux du projet,
- l'insertion urbaine du quartier par la mise en œuvre d'une véritable politique de mobilité,
- l'affirmation d'une centralité autour des équipements publics,
- l'affirmation de typologies architecturales et urbaines diversifiées,
- la diversité des fonctions : habitat, services, activités économiques, espaces de loisirs, équipements, commerces...
- l'accueil d'une population diversifiée (accession libre, accession sociale, 1/3 de logements locatifs sociaux).

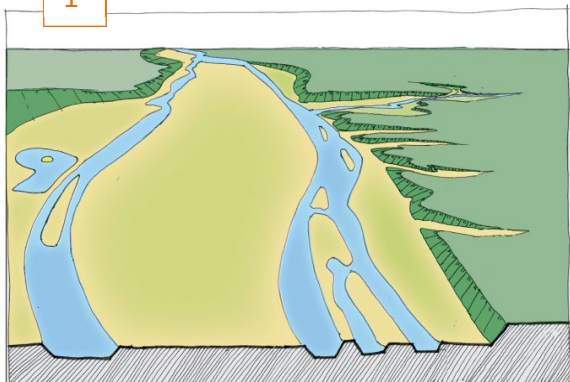
d) L'ARRIVEE DU TRAMWAY ACCELERATEUR DU RENOUVELLEMENT URBAIN

La réalisation de la première ligne de tramway a profondément remanié les espaces publics le long de son tracé avec notamment le réaménagement complet de la rue Nationale libéré du trafic automobile et la part laissée aux circulations douces sur le pont Wilson permettant de profiter du formidable panorama sur la Loire.

Elle s'est également révélée être un accélérateur de renouvellement urbain dans le corridor de 500 mètres (bénéficiant d'un bonus densité) défini lors de l'élaboration du précédent PLU avec notamment une restructuration importante de l'avenue Maginot et la desserte de deux des trois quartiers de la politique de la ville (Europe et Sanitas) mais également la desserte des sites majeurs de projets urbains (2Lions et Monconseil).

2. LE PAYSAGE

1



Le paysage ligérien tourangeau

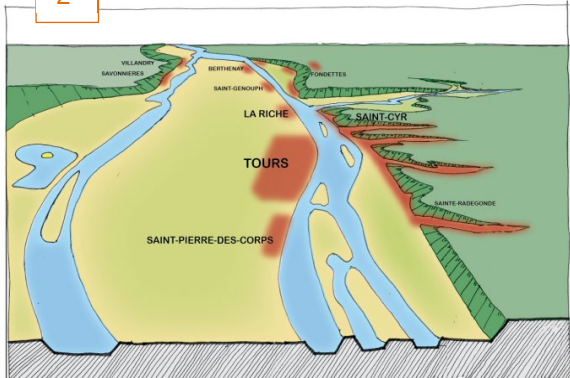
1/ Une géographie : la Loire, le Cher, la plaine alluviale, les coteaux, les vallons secondaires

2/ Une urbanisation ancienne en pied de coteau qui, au fil du temps, remonte les vallons

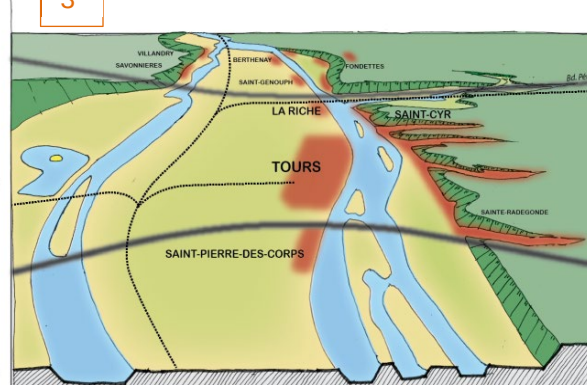
3/ Des ruptures dans l'organisation du val : l'autoroute A10, le réseau ferroviaire, le périphérique Ouest

4/ Un paysage urbain qui occupe aujourd'hui, le val et les plateaux

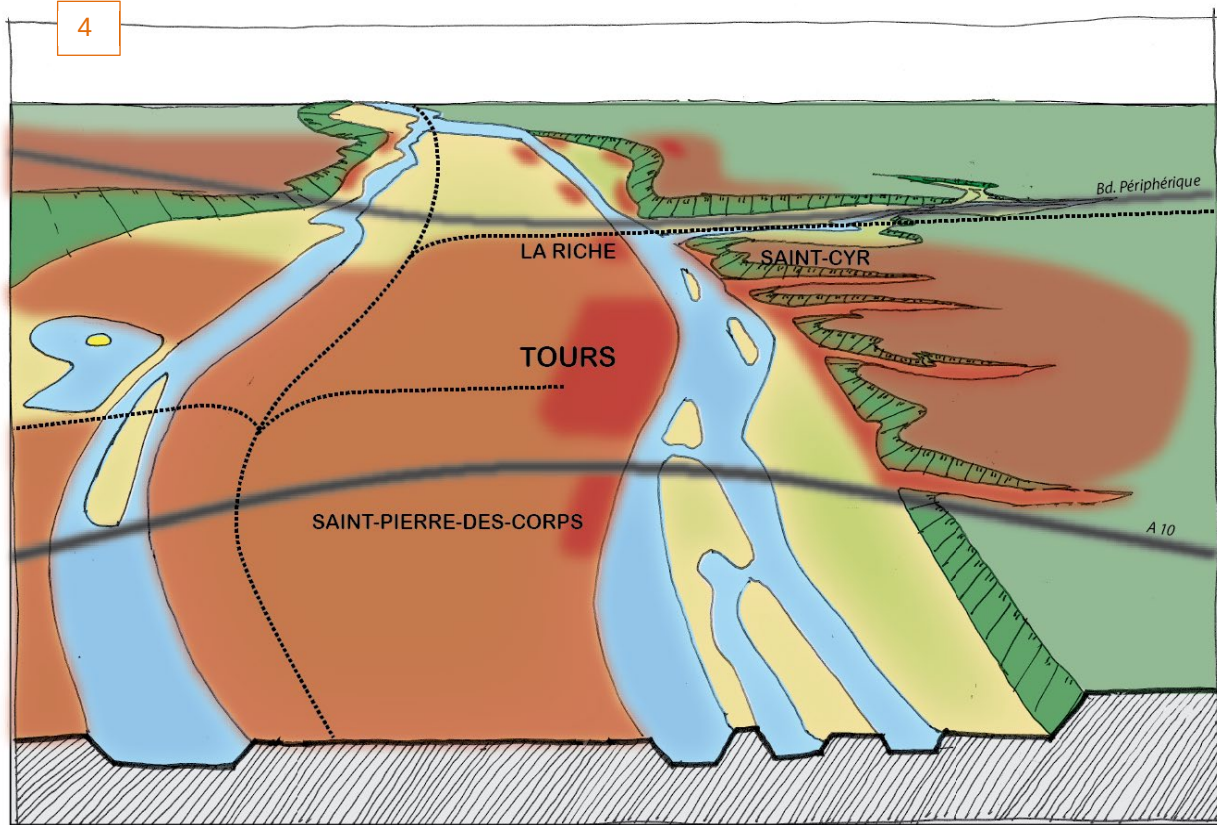
2



3



4



2.1 UN DEVELOPPEMENT INFLUENCE PAR LA GEOGRAPHIE

a) UNE GEOGRAPHIE

La notion de paysage est issue de la géographie physique et humaine, elle se décline à différentes échelles, du "paysage de proximité" au "grand paysage".

Tours présente une topographie caractéristique du Val de Loire avec trois grandes unités paysagères : la vallée, les coteaux, les plateaux qui dessinent le grand paysage. Les contraintes liées aux zones inondables ont largement contribué à l'urbanisation des plateaux. D'abord implantés dans la vallée, les bourgs ont peu à peu gagné les plateaux. Certains, La Riche, Saint-Pierre-des-Corps, sont restés confinés dans le val inondable. A contrario, Saint-Cyr et Saint-Avertin, tout comme Tours, ont poursuivi leur développement sur le plateau.

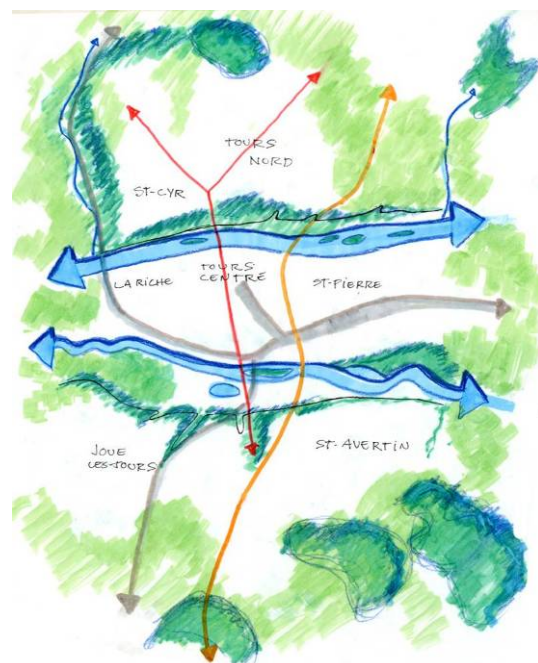
Aujourd'hui, l'image mentale de Tours retient cette géographie qui dépasse largement les limites administratives de la ville. A la présence des fleuves, des coteaux, des vallons, des masses boisées, qui sont les principaux éléments identitaires de la ville, s'ajoutent les grands axes de déplacements : le Y de la Tranchée et l'avenue Grammont, le réseau ferroviaire, l'autoroute. Ce réseau a induit des pratiques de territoire qui ont évolué, d'un fonctionnement Est-Ouest vers un développement Nord-Sud.

Paysage ligérien de la ville de Tours : fleuves, plaine alluviale, plateaux et vallons secondaires



Carte mentale du paysage actuel

Les deux fleuves et les îles
Les coteaux et les vallons
Les grandes masses boisées
L'autoroute
Le Y de la Tranchée et l'avenue Grammont
Le réseau ferré



b) UNE HISTOIRE HUMAINE

"La ville de Tours actuelle est le résultat de la fusion de 5 communes : Tours, Beaumont-les-Tours, Saint-Etienne-Extra (sous-entendu au Sud des Remparts), Sainte Radegonde et Saint-Symphorien (cf. Dictionnaire des communes de Touraine, sous la direction de Jean-Mary, Couderc, 1985). Aujourd'hui, les limites de la ville se confondent avec celles des villes limitrophes, exceptées à l'Est où l'autoroute A10, construite sur l'ancien canal du Duc de Berry, reste une limite franche avec sa voisine Saint-Pierre-des-Corps.

La ville ancienne

La carte ancienne de Siette 1619 met en évidence le contraste topographique entre les coteaux (où se distingue la vallée de la Choisille) et la plaine alluviale. Les deux enceintes de Tours, celle de 1356 et, celle une plus récente construite à partir du XVIe, montrent un noyau bâti dense et très localisé.

La carte de Cassini du XVIIIe siècle illustre encore mieux la géographie des plateaux, elle nous informe aussi sur leur occupation. Quelques noms de domaine ou de ferme apparaissent mais, à cette époque, le territoire est encore peu habité.



Carte de Tours avec le paysage mis en relief dite carte de Siette, 1619 (BNF)
Extrait du diagnostic du dossier de révision / extension du plan de sauvegarde et de mise en valeur, mai 2013



Carte de Cassini XVIIIe siècle : Tours intra-muros.



Carte de l'Etat-Major (1820-1866)

C'est à partir du XIXe que les cartes de "l'Etat-Major" réalisées entre 1820-1866, décrivent plus précisément le paysage. La vigne occupe les plateaux, elle disparaîtra rapidement à partir de 1880, avec l'arrivée du phylloxera en Val de Loire. Sur Tours, la ville sort à peine de son enceinte et la varenne est encore peu occupée. C'est aussi au XIXe que les grands travaux apparaissent : le canal de Berry et le faisceau ferroviaire.

La ville du XXe siècle

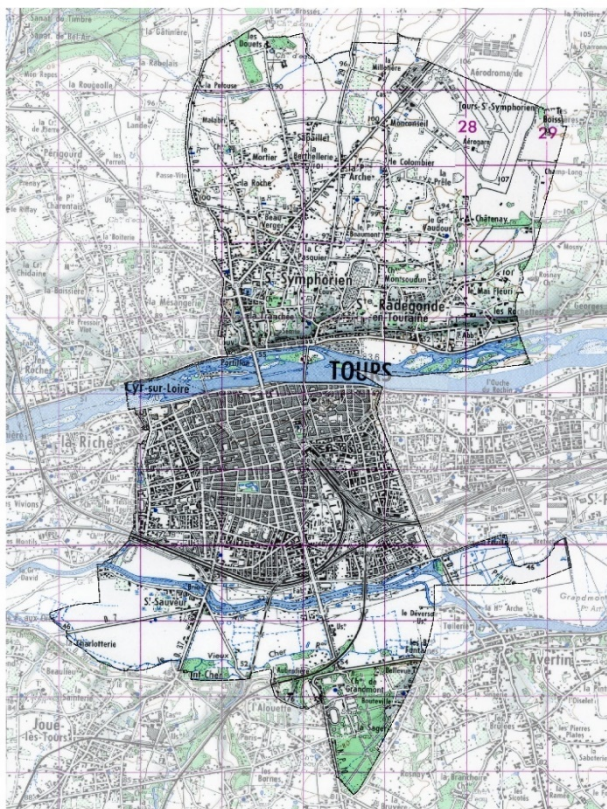
Une partie de la ville de Tours a été bombardée. C'est suite à ces événements que seront détruites des installations SNCF. A la place, en 1958, la première tranche du quartier des Sanitas changera le paysage urbain introduisant une nouvelle forme urbaine : les collectifs. Trois autres tranches suivront, l'ensemble des opérations sera achevé en 1969.

La ville franchira ensuite les fleuves absorbant dans son extension les communes de Saint-Symphorien et de Sainte-Radegonde en 1964. C'est aussi à cette période, soit en 1968, qu'auront lieu les grands travaux du Cher : canalisation de son cours et endiguement. Ces travaux permettront de mettre hors d'eau plusieurs kilomètres de la rive droite du Cher et de construire le quartier des "Rives du Cher". Viendront ensuite les quartiers Rochepinard et des Fontaines (rive Sud) créant un paysage bien contrasté avec le tissu traditionnel. Plus tard, à la fin des années 1990, le quartier des 2 Lions gagné aussi sur les rives du Cher et toujours en développement, apportera plus de mixité dans les formes et les fonctions urbaines.

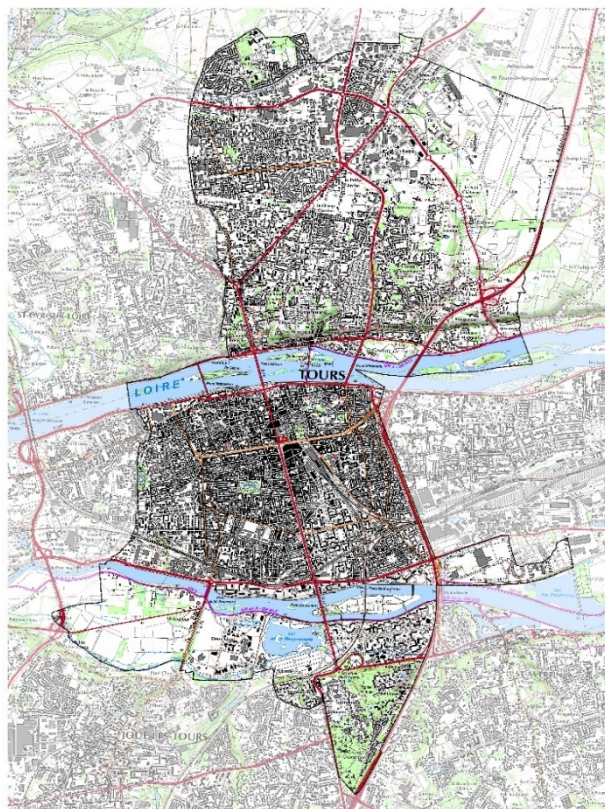
Les deux cartes IGN de 1950 et 2013, illustrent bien comment, au cours du dernier demi-siècle, l'urbanisation a peu à peu remonté les vallons pour gagner le plateau tout en préservant les parcs des grands domaines qui dominent encore aujourd'hui le haut du coteau Nord. Au Sud du Cher, la varenne s'est urbanisée et le site universitaire du parc Grandmont s'est développé sur le plateau.

Le paysage de Tours a donc, au cours de son histoire, évolué en s'affranchissant des limites anthropiques ou naturelles. La ville franchit d'abord les enceintes qu'elle avait créées pour se protéger puis, les deux fleuves, qui limitaient son développement.

1950



2017



2.2 LE PAYSAGE URBAIN D'AUJOURD'HUI

Ce chapitre présente le paysage urbain sous l'angle de trois approches :

- les unités paysagères qui font référence à une approche géographique
- la morphologie urbaine, qui présente les secteurs de la ville ayant des formes urbaines semblables
- les grandes infrastructures, qui révèlent le paysage à partir d'axes ou de points précis (ponts)

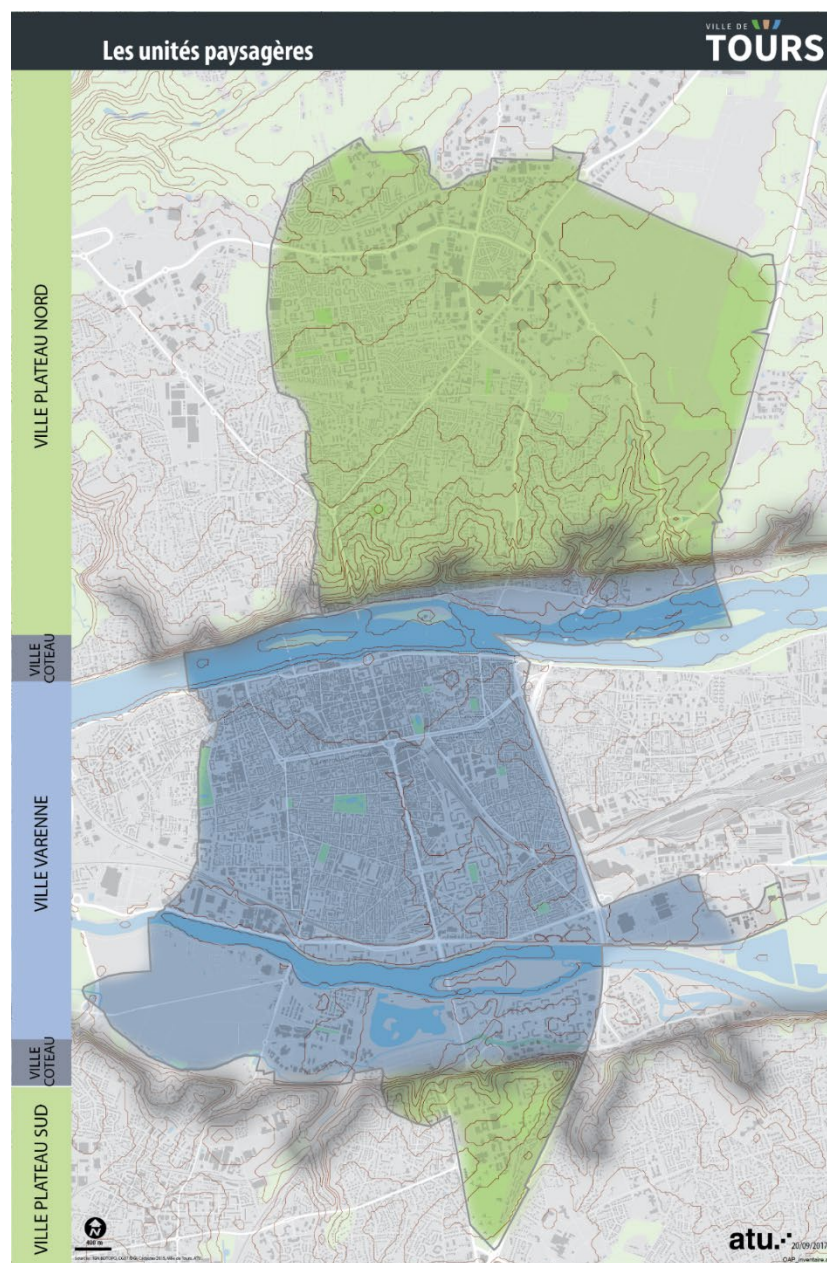
a) LES UNITES PAYSAGERES

Schématiquement le territoire se scinde en trois grandes unités paysagères :

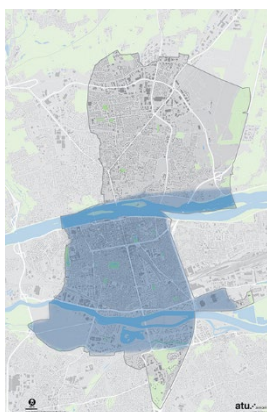
- La ville varenne (entre Loire et Cher)
- La ville coteau
 - Le coteau Nord
 - Le coteau Sud
- La ville plateau
 - Le plateau Nord
 - Le plateau Sud

Définition des "unités paysagères" :

Approche analytique et subjective visant à cerner une portion de territoire ayant des caractéristiques homogènes et cohérentes tant sur les plans géographiques (relief, occupation du sol...) socio-économiques (occupation humaine) et sensitive (ambiances, perspectives, couleurs...).



La ville varenne entre Loire et Cher



La Loire et le Cher distants de 3 km depuis l'avenue Grammont, marquent le paysage et structurent la ville. L'entre-deux fleuves, le lit majeur, est aussi le secteur le plus à risque en termes d'inondabilité. Cette "Mésopotamie" constitue le centre de l'organisation urbaine tourangelle.

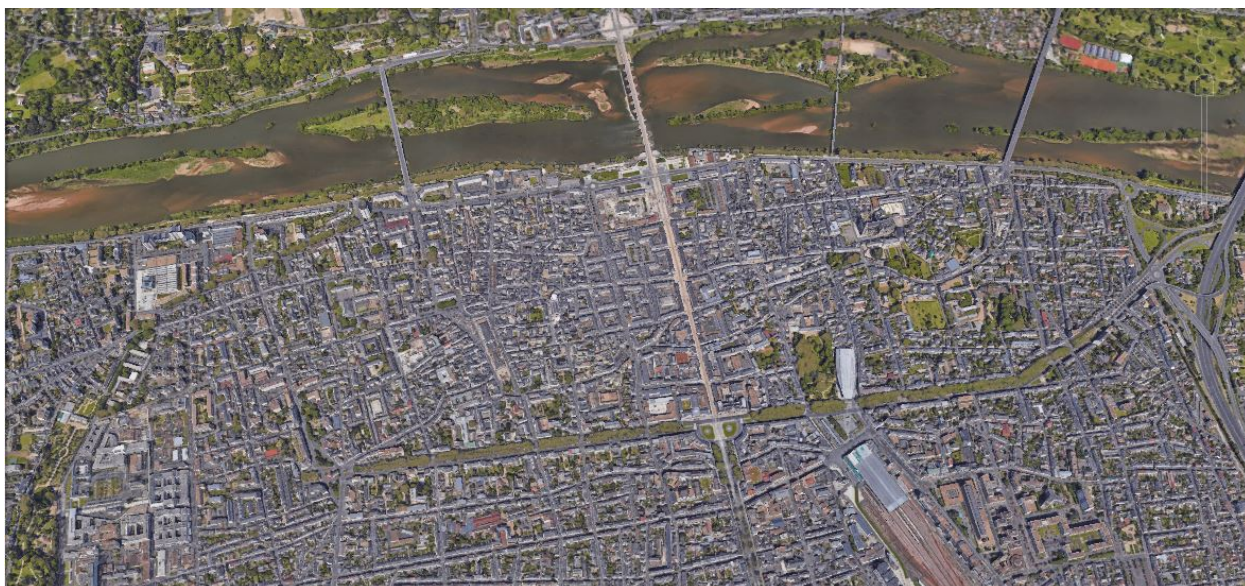
En cœur de ville, les espaces verts fluviaux, qu'ils soient aménagés (l'île Simon sur la Loire et le parc Honoré de Balzac sur le Cher) ou non (îles naturelles, végétation des bords de Loire et du Cher) ainsi que les parcs (enclaves vertes constituées de jardins publics ou de jardins privés) participent grandement à la qualité du centre-ville. Toutefois, l'eau, élément naturel marqueur du paysage, est aujourd'hui effacée dans la trame urbaine et absente des espaces publics et des pratiques des habitants.

La Loire

Le cadre bâti très ordonnancé qui côtoie la Loire (le secteur sauvegardé) forme un ensemble cohérent très prisé par les touristes, comme par les tourangeaux. Le lit mineur est endigué mais a conservé un caractère sauvage sur la plus grande partie de la traversée de Tours, principalement en rive droite.

Le cœur de ville offre un paysage bâti diversifié qui se caractérise en fonction des époques par une grande mixité dans les hauteurs, les compositions et les matériaux. D'abord, le quartier le plus symbolique du Vieux Tours et le secteur sauvegardé, qui ont vu au cours de la dernière décennie d'importantes mutations avec l'arrivée du tram et du CCCOD (Centre de création contemporaine Olivier Debré).

Au-delà du centre, d'autres quartiers aux formes urbaines particulièrement lisibles contribuent aussi à la diversité du tissu urbain dont les plus repérables sont les unités bâties de grandes hauteurs (les collectifs du bord de Loire, le Sanitas,), les quartiers "composés" autour de leur place ou jardin comme les Prébendes, Velpeau et Beaujardin.



La Loire et le cœur de ville : une trame lisible et resserrée, des repères : la cathédrale, le vieux Tours, la Fac des Tanneurs, la gare, le haut de la rue Nationale,...

Le Cher

Le paysage côté Cher est très différent, il a été profondément remanié à partir des années 60. Ainsi, les espaces naturels se sont effacés au profit d'un paysage urbain support de nouveaux quartiers. Ce projet ambitieux, l'un des plus grands chantiers hydrauliques d'Europe de cette décennie, a modifié le cours naturel du Cher en canalisant la rivière. Ces aménagements ont permis la mise en œuvre d'un vaste programme d'urbanisation permettant à la ville de Tours d'étendre son assise territoriale. Cette première phase de travaux est à l'origine de la création des quartiers des Rives du Cher, des Fontaines, de Rochepinard, de l'île Balzac et du lac de la Bergeonnerie.

A l'Ouest du Cher en rive droite, le Menneçon, est le seul quartier d'activités industrielles du centre-ville. Il présente la particularité d'être hors zone inondable. Déjà en mutation, il représente aujourd'hui un enjeu de renouvellement urbain qui dessinera une nouvelle image de cette partie de ville et du front de Cher.

Au Sud du Cher, la partie Est de la plaine inondable remblayée au cours des travaux de canalisation de la rivière, permet la création du quartier des 2 Lions avec une composition urbaine qui conjugue activités tertiaires ou de haute technologie, université et habitat. Suite à la loi "Barnier" de 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, la partie Ouest, au lieu-dit "la Gloriette", est conservée en l'état pour assurer le rôle d'épandage des crues. La plaine de la Gloriette est devenue aujourd'hui le plus grand parc d'intérêt d'agglomération desservi par le tram et dédié à la nature et à la protection de l'environnement.



Les grands projets du Cher : les Fontaines, les Rives du Cher, le lac de la Bergeonnerie, les 2 Lions, le parc de la Gloriette...

Les enjeux

Ouvrir les quartiers sur les fleuves

Il s'agit de saisir toutes les opportunités de se réappropriier les cours d'eau pour affirmer le caractère des quartiers riverains. La concertation dans le cadre du concours "Envies de Loire" (décembre 2017) a suscité beaucoup d'intérêt en ce sens.

Des aménagements restent indispensables pour décroquer les quartiers et les "ouvrir" visuellement et fonctionnellement : quartier des Fontaines, Rives du Cher, restructuration de la faculté des Tanneurs côté Loire... Des franchissements nouveaux sont également à programmer afin de mieux desservir et connecter certains espaces et parcs urbains dont l'île Simon.

Poursuivre les démarches faisant de la Loire un support de l'identité culturelle et historique de la Touraine

Diverses actions ont déjà été engagées, participant à la valorisation du "Paysage culturel vivant". On peut dans ce cadre citer la mise en place d'une flottille d'embarcations restaurées ou reconstituées en aval du pont Wilson : la liaison fluviale en été entre la rive gauche et l'île Simon, l'installation en aval immédiat du pont Wilson (rive gauche) d'un chantier pédagogique permanent de construction et de réparation d'embarcations ligériennes unique en Loire moyenne, l'élargissement et l'allongement de la cale à bateaux des Tanneurs, la valorisation des cheminements en bord de Loire.

Le concours Envies de Loire (décembre 2017) s'est inscrit dans cette volonté et explore d'autres pistes :

- l'inscription d'actions dans un "master plan" identifiant les accès, points de vue, liaisons, activités, mobilier,... sur un linéaire de 9 km englobant les communes de La Riche, Saint-Cyr, Saint-Pierre-des-Corps et Rochecorbon,
- la création d'un parc d'intérêt d'agglomération "parc de Loire" intégrant l'île Simon, les berges, la guinguette, la plage,
- la reconversion de certains éléments de patrimoine existants (les octrois),
- le développement d'activités ou événements permanents ou saisonniers liés à la Loire
- le renforcement de la navigabilité : développement de flotte de Loire, la levée des obstacles à la navigation,
- la restauration du patrimoine symbolique ligérien (cales, quais, escaliers...),
- l'aménagement d'espaces d'observation des paysages ligériens, de la faune et de la flore...

Renforcer le Cher dans sa vocation d'espace de sports et de loisirs

Après les actions engagées depuis deux décennies (création d'un golf, pôle aquatique du lac...), la poursuite de l'aménagement du parc de la Gloriette est toujours d'actualité. Aujourd'hui desservi par le tram, les nouveaux projets s'appuient sur la valorisation de la trame verte et bleue dans ses dimensions récréatives et paysagères, sur le développement d'un programme pédagogique via de nouveaux jardins potagers et aussi sur l'adaptation de modes de gestion adaptés selon les différents secteurs du parc (éco pâturage, travaux de fauche ou de non intervention), activités programmées en fonction de la sensibilité des sites.

Protéger les opérations identitaires

La ville coteau



Les coteaux demeurent aujourd'hui très lisibles dans le paysage. Ce sont des lieux privilégiés constituant de véritables belvédères sur la varenne et ce, même si les perspectives visuelles apparaissent trop ténues par rapport au formidable potentiel existant.

Les dénivelés des coteaux et des vallons créent des événements et des ruptures dans le milieu urbain. La végétation qui les accompagne constitue de véritables coulées vertes qui traversent la commune d'Est en Ouest et plus subtilement, du Nord au Sud par les vallons.

Le coteau Nord

Le coteau Nord est une rupture mais aussi une transition entre vallée et plateau, il sépare et réunit. Il se caractérise par une occupation végétale boisée dont l'impact visuel participe à marquer l'identité des lieux.

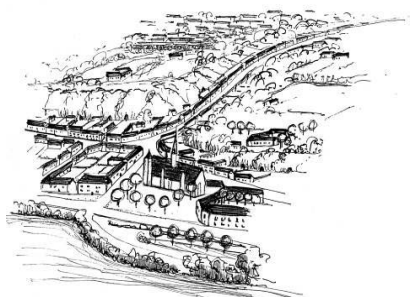
Échancré par deux vallons secs, et une percée magistrale (la Tranchée) il est également un site de transition, permettant aux véhicules motorisés, aux modes doux et au tram de relier vallée et plateau.

Relativement abrupt, il induit un urbanisme à deux niveaux, un bâti linéaire et resserré en pied de coteau et de grandes propriétés dans la partie supérieure.

Au XVIII^e siècle, la construction du pont Wilson et le percement de l'avenue de la Tranchée ont eu des répercussions importantes sur le développement de la rive droite de la Loire avec l'implantation de belles propriétés bourgeoises (issues, pour certaines, de la transformation ancienne de clos de vignes) sur le coteau Nord et en bordure de l'avenue de la Tranchée. Cet ensemble composé également d'équipements publics/privés ou d'équipements conventuels s'est peu à peu transformé, parfois densifié.



Vue vers le Nord, les grandes propriétés en haut de coteau, des sites précieux dans le paysage tourangeau.



Le vallon sec de l'ancien village de Sainte-Radegonde L'abbaye de Marmoutier, en pied de coteau



Les enjeux

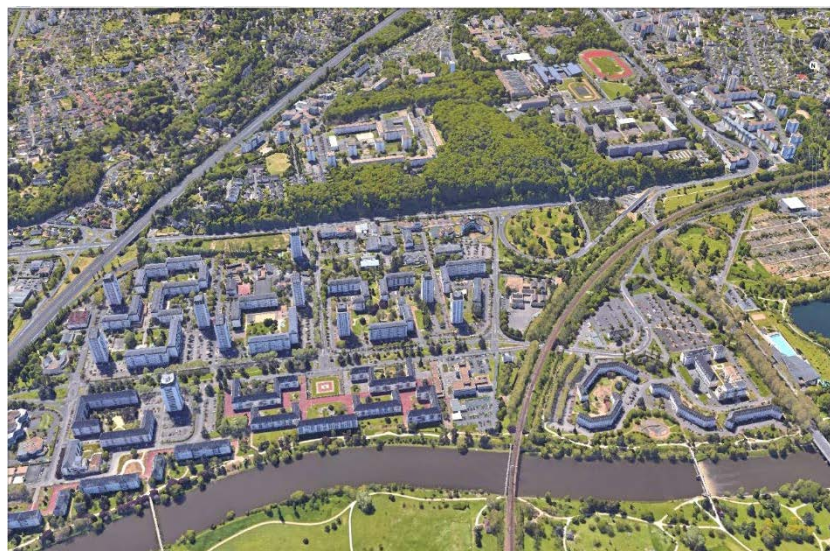
Poursuivre l'évolution du haut de coteau tout en conservant et en valorisant ses caractéristiques paysagères

La qualité du coteau est liée à la conservation ou à la création d'ouvertures visuelles et au développement d'un maillage de circulations et d'espaces publics permettant de comprendre la géographie du territoire. Les caractéristiques paysagères : parcs, boisements, arbres repères, doivent être protégées au sein d'opérations nouvelles.

Le coteau Sud

Le coteau du Cher est plus doux. La plaine alluviale plus large, la présence de différentes infrastructures routières (périphérique Ouest, autoroute A10, voie ferrée...) et l'urbanisation plus récente dessinent un paysage urbain plus contemporain.

Très boisé, le coteau Sud relativement pentu contribue à la trame verte et bleue à l'échelle du SCoT.



Vue vers le Sud, le quartier des Fontaines avec au second plan, le parc Grandmont et le site universitaire

Les enjeux

Préserver la continuité paysagère et écologique du coteau

La qualité paysagère et écologique du coteau Sud est liée à deux facteurs qui doivent être confortés : la superficie du boisement et son mode de gestion.



Vue sur le coteau dans l'axe de la rue Beethoven Lions



Après le passage sous l'autoroute A10, vers le quartier des 2

La ville plateau



Après-guerre, la ville plateau s'est affirmée au-delà des corridors fluviaux et des rebords de coteaux. Le plateau Nord, dont les superficies sont importantes, offre un potentiel d'urbanisation qui se traduit sous la forme d'opérations groupées d'habitat (quartiers pavillonnaires, habitat collectif) mais également de zones d'activités économiques, repoussant l'activité agricole et les vergers hors limites communales.

La limite Sud de la ville de Tours s'appuie sur le pied de coteau, seule une petite partie, le site universitaire construit dans le parc Grandmont est située sur le plateau. Ce parc a fait l'objet d'une étude en 2016 qui a abouti à un plan de gestion et à la protection de sa biodiversité.

Le plateau Nord

La superficie de la "ville plateau" est aujourd'hui plus importante que la "ville varenne". Le plateau Nord offre encore quelques espaces non bâtis faisant l'objet d'une mise en valeur agricole essentiellement en frange Est communale. De grands parcs urbains d'intérêt d'agglomération (la Cousinerie, le parc des Grandes Brosses) constituent la limite communale Nord.



Le vallon de Sainte-Radegonde, un site convoité pour un développement futur Tours



La Cousinerie et le parc des Grandes Brosses au Nord de Tours



La typologie bâtie est donc très repérable avec une grande mixité de formes et de hauteurs se déclinant du grand quartier d'habitat collectif très ordonné de l'Europe, aux quartiers d'habitat pavillonnaire (Douet et la Milletière) en passant par des organisations bâties plus traditionnelles (Sainte-Radegonde) et quelques éléments ponctuels d'architecture rurale.

Dans les années 60, le paysage des plateaux changera avec la construction des "pavillons du maire", 2072 maisons individuelles bon marché construites à partir de 1966 dans Tours Nord mais aussi plus modestement dans le parc Grandmont au Sud du Cher. A ces opérations encore repérables dans le tissu urbain, suivront un urbanisme d'opérations où le pavillonnaire tiendra une bonne place.

Les deux dernières décennies ont vu la mutation de parcelles agricoles vers de nouvelles opérations dont le quartier Monconseil devenu un véritable trait d'union entre Saint-Symphorien et les quartiers Nord de Tours.

L'activité économique, très présente, se traduit par de grands îlots monofonctionnels. "Ce paysage économique" est amené à évoluer en introduisant de la mixité dans les fonctions et en apportant une qualité urbaine plus affirmée par la restructuration et la composition des articulations stratégiques mais également en réorganisant les façades bâties le long des axes d'accès au centre-ville.

Le paysage du plateau est également marqué par des grandes infrastructures principalement d'orientation Nord-Sud qui fractionnent le plateau et délimitent les quartiers : Abel Gance, Maréchal Juin, Maginot...

Le tram, inauguré en août 2013, contribue à la mutation de ce territoire où de nouvelles formes bâties contrastent en volumes et matériaux avec les opérations pavillonnaires ou de grands ensembles.

Les enjeux*Créer un équilibre entre espace bâti et non bâti*

Il s'agit de composer avec les grandes caractéristiques paysagères (vallons, trame végétale, arbres repères) et d'introduire dans les nouvelles opérations une trame végétale qui contribue à la trame verte et bleue, à la qualité des espaces publics et à la biodiversité.

Maitriser l'urbanisation et les formes urbaines

La dernière décennie a vu apparaître des opérations plus denses que le tissu traditionnel et la population a parfois mal réagi à cette nouvelle densité et modernité. Si le renouvellement urbain reste essentiel, il doit se faire dans le respect de l'environnement architectural et dans la recherche d'équilibre d'espace d'usage au profit des habitants.

Le plateau Sud

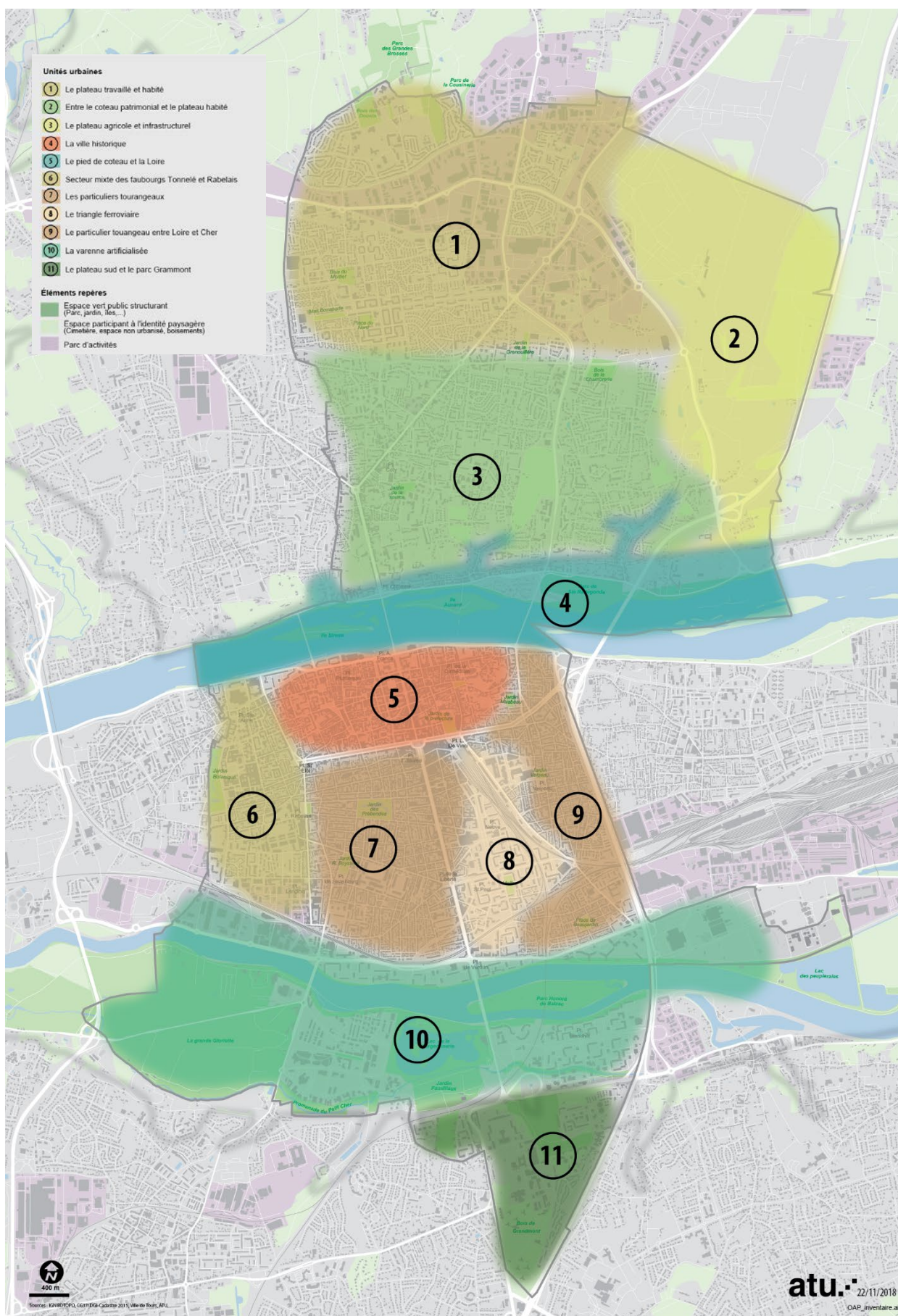
Le plateau Sud reste marqué par son caractère boisé et une occupation séquencée entre les équipements universitaires du parc de Grandmont, les activités tertiaires et le quartier d'habitat de Montjoyeux.

Chacune de ses fonctions doit poursuivre, tout en préservant les caractéristiques paysagères de l'ensemble, un rapport équilibré entre le bâti et le végétal.

**Les enjeux***Mettre en valeur le site universitaire*

Un site universitaire dans un parc est un atout exceptionnel, des projets d'extension sont prévus, c'est l'occasion d'affirmer cette caractéristique en repensant le réseau de circulation, les accès tout mode et la place de la voiture à l'intérieur du site. Le plan de gestion présenté par l'ATU en 2016 constitue un point de départ pour cette démarche qualitative.





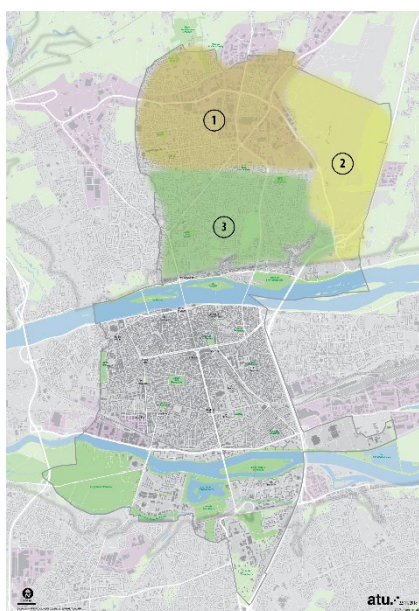
b) LA MORPHOLOGIE URBAINE

Le plateau Nord

Un territoire en mutation où se côtoient toutes les fonctions et formes urbaines.



1/ Plateau travaillé et habité : Tours Nord, entre pavillonnaire, collectif et secteurs d'activités



2/ Plateau agricole et infrastructurel : le site de l'aéroport

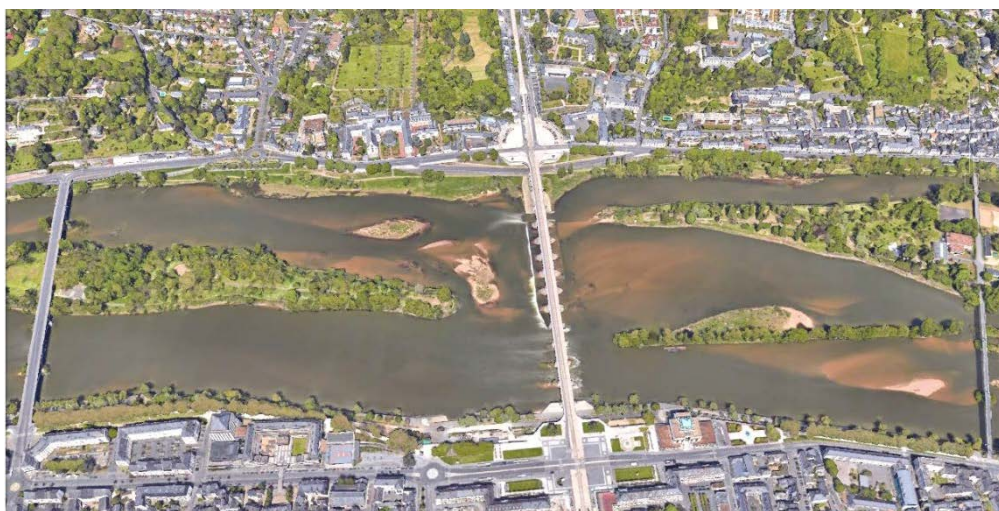


3/ Entre coteau patrimonial et plateau habité : un habitat mixte

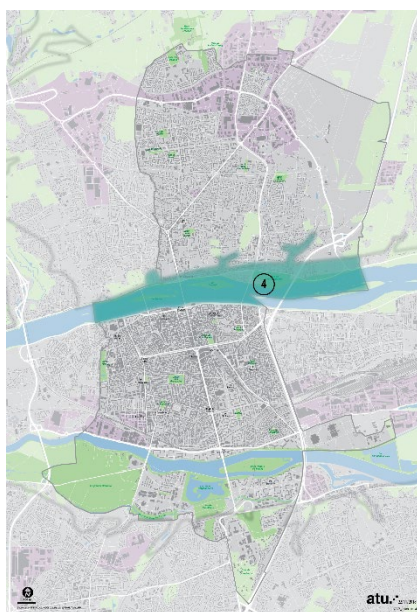
Le pied de coteau et la Loire

Un paysage fluvial qui évolue d'Est en Ouest vers des ambiances qui passent de l'urbain au naturel.

Si sur tout le linéaire la mutation du tissu urbain est limitée, la reconquête des espaces naturels est un réel enjeu.



4/ Est : un pied de coteau très urbanisé, des îles consacrées aux loisirs



4/ Centre : le pied de coteau, l'île Aucard, entre habitat et parc urbain



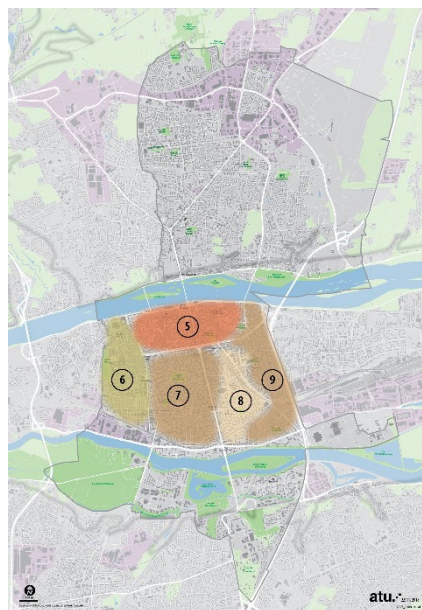
4/ Ouest : le collège de Marmoutier, un site patrimonial d'exception, une nature "maîtrisée"

Le centre

Entre Loire et Cher, un territoire sous contrainte (inondabilité), une trame composée, des grands secteurs aux caractéristiques propres et cadrés par le réseau viaire principal, un renouvellement sur des sites de grands tènements : cité MAM, quartier Sanitas, Tonnelé... L'évolution de ce tissu urbain devra prendre en compte le caractère inondable en minimisant l'imperméabilité des sols.



5/ La ville historique



6/ Faubourgs Tonnelé et Rabelais



7/ Particuliers tourangeaux, quartier des Prébendes

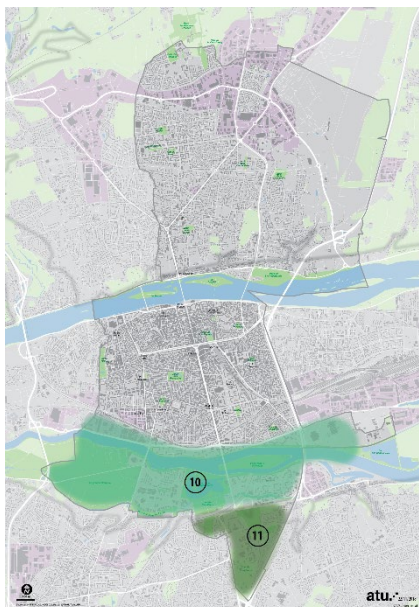


8/ Le triangle ferroviaire : quartier des Sanitas

9/ Particuliers tourangeaux, quartier Velbeau

Secteur Sud

Un territoire contemporain où alternent espaces naturels et urbanisme dense et multifonctionnel : activité industrielle, jardin, quartier collectif, parc et équipements.



10/ Le Menneton

10/ Le quartier des 2 Lions



10/ Les jardins familiaux et le quartier des Fontaines



11/ Le site universitaire de Grandmont

c) PONTS ET GRANDES INFRASTRUCTURES, DES REVELATEURS DE PAYSAGE

Aujourd'hui, la présence des ponts et des grandes infrastructures permet de lire les caractéristiques de la ville. Ces "infrastructures belvédères" irriguent le territoire urbain offrant des perspectives privilégiées sur les coteaux, les îles, les quartiers...

Le plus marquant est l'axe historique de Grammont créé en 1765, il traverse le coteau calcaire sous forme d'une "tranchée" de quatre kilomètres qui a donné son nom à l'avenue.

Dès 1779, l'axe est prolongé par un premier pont pour traverser la Loire, puis par un second pont pour franchir le Cher. C'est le troisième trait, après la Loire et le Cher, dans le dessin de la ville.

Les aménagements récents, conséquence des travaux pour la mise en service du tram, ont fait l'objet d'une attention visant la requalification de l'axe, tout en respectant la diversité des grandes places et la typologie bâtie. Le tram a donc magnifié ce "trait urbain" dessiné au XVIII^e siècle.

Les autres axes d'agglomération, le périphérique Ouest, l'autoroute A10, sont plus contemporains à l'axe Grammont. S'ils ont créé des fractures dans le paysage, ils offrent aussi des points de vue singuliers.

Les ponts et passerelles, en plus de créer des traits d'union entre deux rives, sont aussi de formidables belvédères.

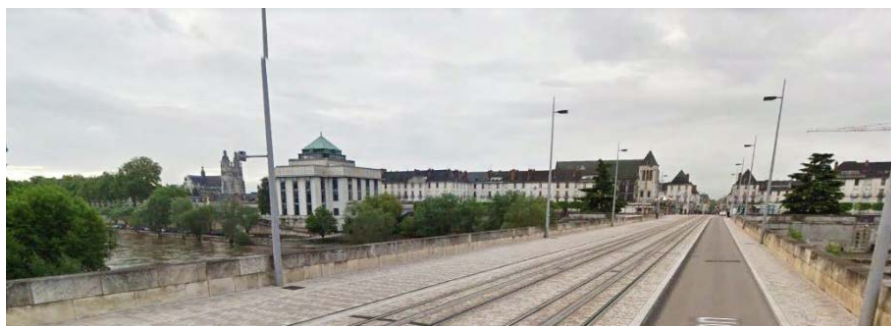
Les enjeux

Inscrire les circulations douces dans le réseau quotidien de la ville

Encore aujourd'hui, l'ensemble de ce réseau est principalement dédié à l'automobile, dans l'avenir, les circulations douces devraient y trouver une meilleure place permettant diversité des modes de déplacement, efficacité des parcours et sécurité.



Tours entre Loire et Cher, : deux axes structurants : l'avenue Grammont et le boulevard Béranger/Heurteloup



Le pont Wilson et les quais : des espaces belvédères sur le fleuve.



Le périphérique Ouest dans la descente de Joué-lès-Tours : une entrée de ville privilégiée pour la compréhension du grand paysage

3. LES COMPOSANTES DE LA V.U.E DU VAL DE LOIRE PATRIMOINE MONDIAL DE L'UNESCO A TOURS

3.1 LES OBJECTIFS ET LA METHODOLOGIE

a) RAPPEL DU CONTEXTE

La ville de Tours est située dans le périmètre du Val de Loire inscrit au Patrimoine mondial de l'UNESCO depuis le 30 novembre 2000. À ce titre et afin d'accompagner les collectivités dans la gestion partagée du site, un plan de gestion a été approuvé en 2012 par la Ville (**cf. chapitre 1**).

Les enjeux patrimoniaux reposent par conséquent sur la préservation et la valorisation des éléments naturels, bâtis et parfois immatériels qui caractérisent la richesse patrimoniale du site. La valorisation ne passe pas uniquement par la seule réhabilitation, mais également par la notion de projet qu'il convient d'inscrire dans la démarche patrimoniale. Au-delà du seul site inscrit au patrimoine mondial, la commune de Tours présente un paysage à dimension patrimoniale et un patrimoine bâti suffisamment singulier pour que le projet de territoire de la commune s'y intéresse et s'en saisisse, tant au niveau du document d'urbanisme que du Site Patrimonial Remarquable régi par le P.S.M.V.

En déclinant à l'échelle de la ville de Tours les critères de l'inscription du site au patrimoine mondiale, la V.U.E. a été caractérisée et cartographiée afin d'inscrire le projet de territoire dans une démarche patrimoniale à l'échelle du Val de Loire et de la plaine alluviale. Cette démarche se décline ensuite dans les différents outils règlementaires qui constituent le document de planification, depuis le Projet d'Aménagement et de Développement Durables jusqu'aux Orientations d'Aménagement et de Programmation et à la politique patrimoniale.

b) METHODE DE CARACTERISATION DES COMPOSANTES DE LA VUE

Tours est une commune caractéristique du Val de Loire, elle s'inscrit dans l'histoire des bourgs ligériens qui ont suivi le développement du fleuve, dans ses heures de vicissitudes comme dans ses heures de gloire. La superposition des différentes trames paysagères (fleuve, coteau, plateau) et l'interaction entre les milieux naturels et les activités humaines ont façonné l'identité territoriale de la commune. La caractérisation de la Valeur Universelle Exceptionnelle s'attache par conséquent à lire à travers le prisme des critères de l'UNESCO, les éléments d'histoire et du grand paysage qui, dans leur dynamique, forment une valeur patrimoniale universelle et exceptionnelle à l'échelle de la commune. Ces éléments peuvent être de plusieurs ordres :

- Éléments du paysage naturel ;
- Éléments du paysage bâti ;
- Objets architecturaux ;
- Type d'occupation et d'usage du sol ;
- Ouvrages techniques ou d'art.

L'ensemble des composants identifiés constitue l'essence du Val de Loire décliné sur la ville de Tours et doit être pris en compte et intégré dans les différents projets d'aménagement du territoire. Il ne s'agit pas uniquement d'opter pour une préservation ou une conservation systématique de ces éléments, mais plutôt pour une approche valorisante par le projet qui compose avec son environnement. Une démarche qui s'inscrit dans un urbanisme négocié avec le contexte reconnu comme présentant une valeur particulière à l'échelle mondiale.

Pour réaliser ce travail de synthèse, différentes études ont été mobilisées :

- Un diagnostic territorial a été réalisé dans le cadre de l'élaboration du PLU par l'ATU. Ce diagnostic s'appuie sur différents travaux réalisés par la Direction de l'inventaire de la Région Centre-Val de Loire¹, ainsi que sur les travaux de la direction des archives et du patrimoine de la Ville de Tours et sur diverses études historiques plus anciennes. Les services techniques de la Ville, ainsi que les élus de la Commission d'Urbanisme ont également contribué, par leur connaissance du terrain et leur savoir historique, à alimenter tout au long de la procédure, la réflexion sur l'identité patrimoniale de la Ville.

- Une étude patrimoniale et paysagère a été réalisée par un groupement de bureau d'études privés, l'agence URBAN'ism, mandataire, R&C architecte du patrimoine, et Caroline Barry historienne de l'art. Cette étude a permis de dégager les grandes composantes paysagères et patrimoniales de la ville entre Loire et Cher et des coteaux nord de Tours. Le travail des bureaux d'études a également permis de faire la synthèse de deux études patrimoniales que la Ville avait mené : l'étude sur les quartiers du XIX^e siècle (qui date des années 1990) et l'étude sur les coteaux nord de Tours (BE-AUA, années 2000).

- La Mission Val de Loire, enfin, a réalisé de nombreuses études sur la démarche de prise en compte du patrimoine mondial dans les documents de planification, et a contribué à la caractérisation de la VUE dans un dossier plus spécifique présenté ci-après, à l'occasion d'un concours international d'idées dont l'objet principal portait sur la Loire urbaine.

La composition de légende cartographique ainsi que les éléments caractérisés, l'ont été suivant le croisement de deux critères : une analyse historique et une analyse paysagère. Ces deux approches forment le socle de la nature des éléments qui composent le Val de Loire, et permettent de relire l'interaction qui existe entre un milieu naturel (une géographie), une artificialisation (l'activité humaine) et une idéologie (le choix de la forme et des matériaux). La liste suivante a servi de grille de lecture partagée (et peut se déployer sur l'ensemble du territoire ligérien) :

Le socle géomorphologique de la Vallée et de ses coteaux

- Le façonnement de la vallée par les dynamiques fluviales (l'eau : rus, vallons secondaires, noues, fossés, ouvrages hydrauliques, zones humides, tous ces éléments qui accompagnent le val inondable et l'écoulement naturel des eaux depuis les plateaux)
- Les îles de Loire
- L'utilisation des micro-reliefs de la plaine
- L'utilisation des cavités des coteaux calcaires
- Les coteaux comme support d'architectures remarquables (sites défensifs, villégiature, demeure d'apparat)
- Les terroirs agricoles

La domestication de la Vallée

- Les petites communautés familiales
- L'organisation d'une mise en culture par les abbayes (implantation et organisation du territoire par les établissements religieux de première, deuxième et troisième génération)
- L'endiguement du fleuve : turcies, digues, levées
- Les paroisses dans la vallée
- L'essor agricole et le développement portuaire

Les circulations

- Les cheminements anciens et grands itinéraires
- Les gués et les franchissements
- Le génie civil développé au XVIII^e et XIX^e siècle

Les activités économiques

¹ <https://patrimoine.regioncentre.fr/gertrude-diffusion/dossier/les-amenagements-portuaires-de-la-loire-commune-de-rochecorbon-indre-et-loire/8792d647-5d33-41af-a93a-988ce2f299da>

- L'extraction du sable, de la pierre tuffeau et ardoise) et du charbon (la pierre : roche du coteau, pierre des constructions, murs, moellons des champs, sable de la Loire, parapets des levées, la pierre est partout. Pierre de Tuffeau ou ardoise, les deux matières essentielles du val de Loire)
- Les vignobles
- Les cultures maraîchères
- Le transport fluvial et les spécialisations portuaires

Les sites et formes d'habitat

- La typologie des hameaux et villages de vallée
- Les fronts bâtis fluviaux
- La qualité architecturale de l'habitat, du monument à l'habitat vernaculaire
- L'importance des bâtiments publics construits au XIXe siècle

Les résidences nobiliaires et bourgeoises

- Les formes de castellisation des propriétés
- Les parcs d'agrément et les jardins d'ornement
- L'organisation des domaines dans le paysage
- Les artistes et écrivains

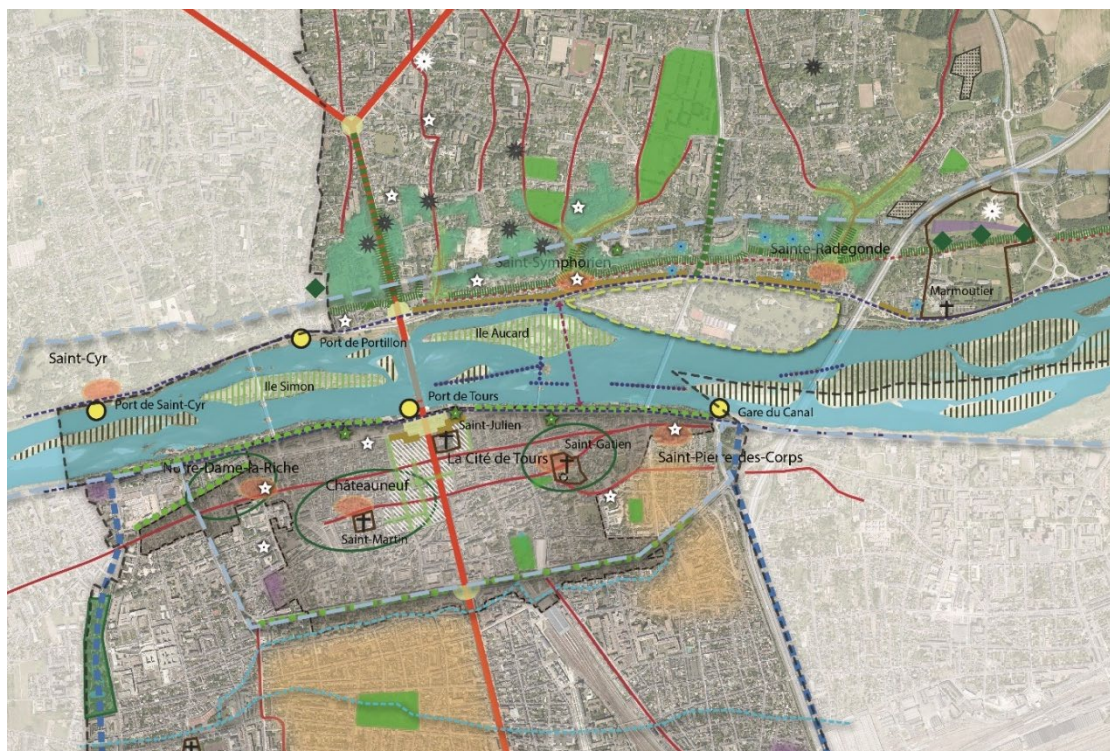
c) LA CARTOGRAPHIE DES COMPOSANTES DE LA VUE DU SITE UNESCO A TOURS

La cartographie ci-dessus propose une synthèse des différentes composantes de la V.U.E. à l'échelle de la ville de Tours. Elle fait écho à plusieurs documents du PLU avec lesquels elle s'articule :

- le Projet d'Aménagement et de Développement Durables, notamment les axes 1, 3 et 6 qui visent à favoriser la concordance entre une ville dynamique et un territoire riche de son patrimoine et de son cadre de vie exceptionnel ;
- les orientations d'aménagement et notamment celles sur les coteaux nord de Tours (OAP n°1) et les projets s'inscrivant dans la trame historique des coteaux nord ou le la Varenne (OAP n° 2, 3, 11, 13, 14, 15 et 16) ;
- la stratégie de préservation et de valorisation du patrimoine naturel et bâti à l'échelle de la Ville, et notamment l'identification des plusieurs milliers d'éléments au titre de l'article L.151-19 du Code de l'urbanisme).

La note ci-après, réalisée par la Mission Val de Loire, en collaboration étroite avec les services de l'État (DREAL Centre-Val de Loire et UDAP 37), synthétise les éléments qui composent le patrimoine mondial à l'échelle des deux rives urbaines de la Loire à Tours et sur les communes immédiatement limitrophes. Elle rappelle les enjeux de préservation et de valorisation du site tout en détaillant les éléments bâtis et naturels qui façonnent l'identité ligérienne et son caractère exceptionnel.





Le socle géomorphologique de la Vallée et de ses coteaux

- Le Cher et la Loire
- Les vallons secondaires du coteau nord
- Les "tranchées" artificielles dans les coteaux nord et sud
- Iles de la Loire aménagées
- Iles de la Loire naturelles
- Ancienne ile "La Gande ile Aucard"
- Les micro-reliefs de type montils (occupation humaine ancienne)
- Les coteaux habités (habitat troglodytique)

Le fleuve et ses infrastructures

- Système d'endiguement et de levée
- Dhuis
- Anciens ports
- Sites d'extraction de Tuffeau dans le coteau (anciens)
- L'ancien ruau Ste.-Anne et l'ancien canal de jonction du Cher à la Loire
- Franchissements anciens (antérieur au XXe siècle)
- Réseau hydraulique alluvial (Dolve, Archevêché)

Réseau viaire et paysage culturel

- Grands cheminements historiques
- Ancienne route de Loire à mi-coteau
- Grands embellissements des XVIIIe et XIXe siècles (percées, perspectives, ordonnancements, etc.)
- Réaménagement du ruau Ste.-Anne en jardin botanique
- Promenade arborée support d'un aménagement paysager d'embellissement
- Espaces publics majeurs de recomposition de la ville des XVIIIe et XIXe siècles
- Parcs publics et cimetières remarquables liés à des ordonnancements urbains ou des quartiers

Urbanisation historique entre vallée et plateau

- Bourgs paroissiaux de Loire : noyaux anciens constitués à l'époque médiévale
- Etablissements religieux importants de la vallée de la Loire et des têtes de coteaux (deux systèmes agricoles complémentaires)
- Vestiges des grands établissements religieux de la Loire (Marmoutier, Saint-Julien, saint-Martin, etc.)
- Front bâti de Loire remarquable
- Les lotissements de la ville bourgeoise du XIXe siècle
- Lotissements ouvriers du XIXe et XXe siècles
- Plan de composition de la Reconstruction

Les résidences nobiliaires et bourgeoises

- Bâtiments remarquables de Loire
- Patrimoine religieux, vestiges archéologiques
- Réseau des propriétés de villégiature de Loire
- Anciens domaines agricoles et viticoles de plateau
- Grande propriété du XVIIIe au XXe siècles avec parc et jardin
- Parcs des coteaux de Loire

Le paysage de Loire nourricier

- Vestiges de vignes
- Terroir nourricier (jardins familiaux, maraîchage, etc.)

Les systèmes de protection à vocation territoriale

- Périmètre UNESCO
- Secteur sauvegardé

3.2 L'ANALYSE DES COMPOSANTES DE LA V.U.E *

a) LES CLEFS DE LECTURE DE LA VALEUR UNIVERSELLE EXCEPTIONNELLE

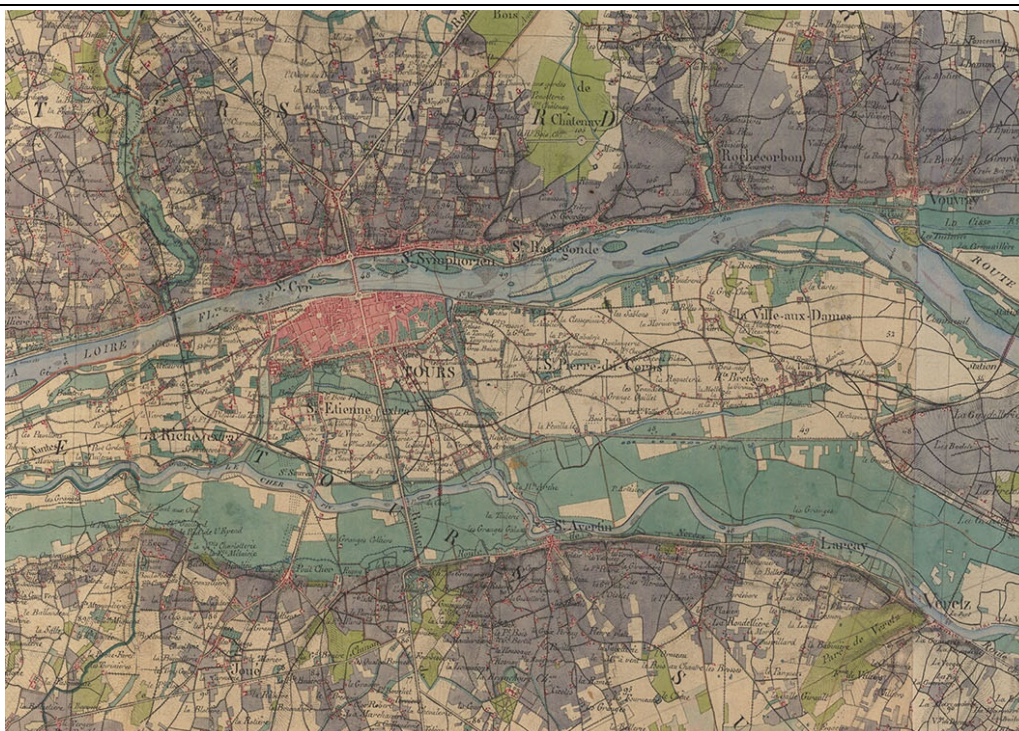
Le paysage culturel du Val de Loire résulte de l'action combinée de conditions géologiques, pédologiques, hydrographiques et climatiques mais aussi de formes spécifiques d'organisation sociétale. Des logiques d'organisation spatiale sont communes à l'échelle, cela tient au rôle unificateur du fleuve et à une histoire largement partagée.

La VUE est **une valeur territoriale** où les expressions paysagères, majeures et mineures, sont et demeurent interdépendantes. Leur exemplarité ne tient pas seulement à la présence de monuments exceptionnels mais aussi aux formes abouties de ces paysages, résultats de la permanence de l'activité développée en lien avec le fleuve, au fil des siècles.

Les sites portuaires, pôles villageois et urbains correspondent aux points de rupture de charge entre la circulation fluviale et les traversées terrestres nord-sud. Un réseau de Cités médiévales consolidées au XVIII^e par une politique "de grands projets royaux" structurent le Val à l'échelle du site Unesco.

Les quatre valeurs communes à l'échelle du site Unesco

- . La géomorphologie du fond de vallée et l'occupation humaine des micro-reliefs,
- . Les coteaux, leurs versants et les formes de l'habitat,
- . L'aménagement du fleuve : levées, ouvrages de navigation et de franchissement, évolutions liées aux usages contemporains,
- . La cohérence visuelle tenant à la trame parcellaire, à l'harmonie des proportions et à la composition avec le fleuve.



La métropole de Tours – Val de Loire / années 1850

Légende : vigne- bleu ardoise / forêt, bois, prairies -Vert jaune / prairies de fauche, prés inondables – Vert vif/ bâtiments – rose / Labours – Blanc

Carte de l'Etat-Major, 1820-1866- minute couleur manuscrite - original 1/40 000

* Franck CHARNASSE, Architecte des Bâtiments de France, AUE, Chef de l'UDAP Indre et Loire
 Franck LELLU, Géographe, Chargé de mission paysages, DREAL Centre-Val de Loire
 Myriam LAIDET, Urbaniste, Chargée de mission Patrimoine et Territoires, Mission Val de Loire
 Et Louis-Marie COYAUD, Géographe, Comité scientifique et professionnel, Mission Val de Loire

b) LES CINQ CARACTERISTIQUES SPATIALES DU PAYSAGE CULTUREL PATRIMOINE MONDIAL DANS LA METROPOLE

La Métropole Tours - Val de Loire se situe à une confluence majeure du site Unesco, celle de trois grands affluents de rive gauche de la Loire, en Touraine. La Loire traverse ce site historique, d'est en ouest, et dessine une continuité d'espaces naturels dans une singulière mise en scène urbaine. Ce paysage témoigne, de façon remarquable, des interactions de l'homme avec son fleuve.

Le peuplement du Val est directement lié aux efforts de régulation et de franchissement d'un fleuve dangereux par l'ampleur de ces crues et l'importance de l'érosion, deux réalités qui expliquent la mobilité des îles et des traits de rives. À noter que les premiers habitats sont établis au plus près du lit du fleuve à la faveur de tertres naturels (le caesarodunum, "la butte de César") ou des cavités naturelles du coteau calcaire nord (Abbaye troglodyte de Marmoutier).

La Cité, protégée par la levée au nord et les remparts au sud, s'est densifiée, d'est en ouest, le long d'un axe qui relie la Cathédrale Saint Gatien à la Basilique Saint Martin. Ce développement est marqué par des lignes successives de ponts qui relient la rive sud au coteau nord ainsi que par des linéaires portuaires importants le long des deux rives. La prospérité de la ville se retrouve dans la qualité des façades urbaines dont la plus belle composition est celle héritée du XVIII^e siècle, de part et d'autre du pont Wilson, de la place Choiseul à la place Jean Jaurès, composition réinterprétée, lors de la reconstruction de la ville dans les années 50, composition actuellement en cours de modernisation.

La Mission Val de Loire et les services de l'État en charge de la protection des patrimoines bâtis, naturels et paysagers, ont identifié cinq caractéristiques spatiales de ce paysage culturel, à prendre en compte dans la conception des projets d'aménagement, qui font l'objet chacune d'un approfondissement dans les pages suivantes.

**Les cinq caractéristiques spatiales du paysage culturel patrimoine mondial
dans la Métropole Tours-Val de Loire**

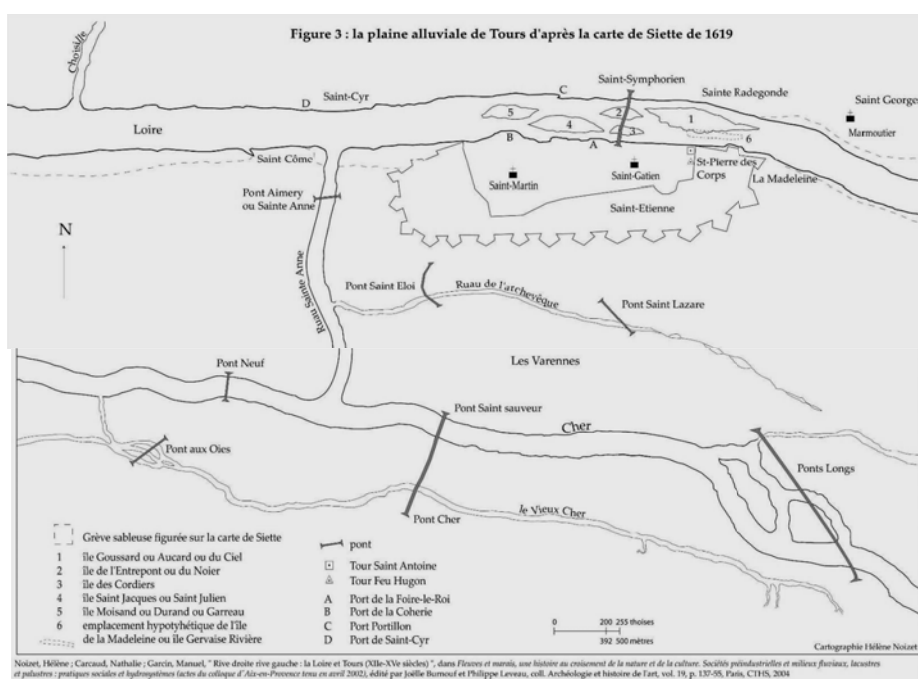
- 1 - Le contraste marqué entre les deux rives,
- 2 - L'urbanisme linéaire, au plus près du fleuve,
- 3 - La composition urbaine monumentale de "front de Loire", rive gauche,
- 4 - La spécificité des usages liés à la proximité du fleuve,
- 5 - Les grands domaines de la rive nord.

1- LE CONTRASTE MARQUE ENTRE LES DEUX RIVES

Le contraste topographique entre les deux rives est amplifié par les formes d'occupation au fil du temps :

-la rive droite organique, marquée par un coteau troglodytique et viticole, est entaillée de petits vallons perpendiculaires à la Loire, qui constituent autant de cheminements entre le fleuve et le plateau encore présents sous la forme de venelles et d'escaliers. Le pied de coteau est bâti de façon linéaire, le long d'un espace étroit compris entre le coteau et la levée.

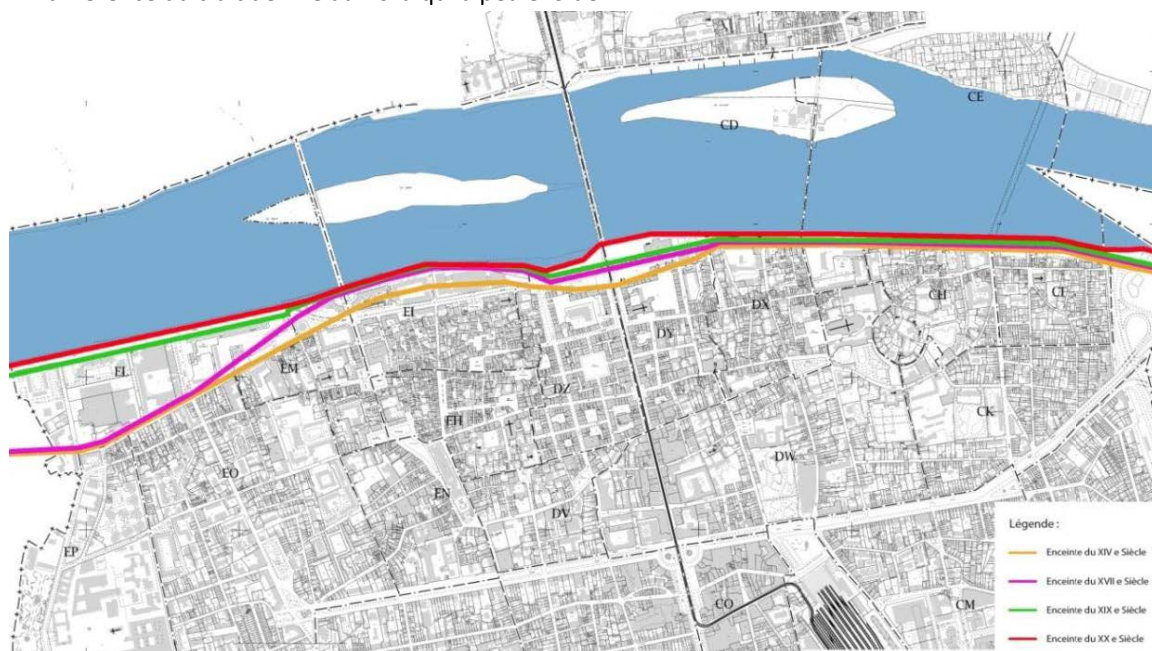
-la rive gauche artificialisée occupe un espace allongé, dans le lit mineur, légèrement surélevé, garantissant le maintien à l'abri des crues ordinaires, un espace dont la superficie correspond à celle de la grande enceinte de 1356 de la ville fortifiée.



Carte de Tours avec le paysage mis en relief dite carte de Siette, 1619 (BNF)

2- L'URBANISME LINEAIRE, AU PLUS PRES DU FLEUVE

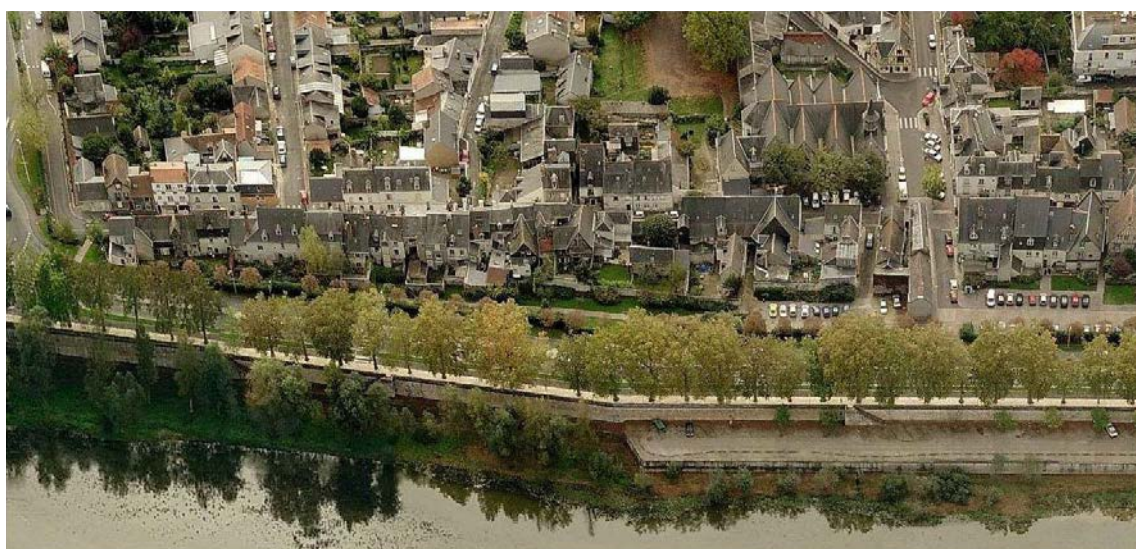
Le trait de rive, au sud, empiète sur le fleuve, au fur et à mesure de la consolidation de l'espace portuaire à la différence du trait de rive au nord qui a peu évolué.



Évolution du trait de rive sud, du XIVe au XXe @Fond de carte : extrait du cadastre de Tours du XXIe

Le trait de rive évolue en fonction de l'urbanisation des rives.

Rive gauche, l'exemple du quartier Blanqui : le bâti s'organise par rapport à la rue Blanqui et ne donnait à voir, sur le fleuve, que les fonds de jardins et bâtiments secondaires. La consolidation de la levée et de quais au XIXe siècle et l'élargissement de la voie de circulation sur la levée dans les années 1960-70 ont coupé ce quartier du fleuve.



L'exemple du quartier Blanqui, rive gauche, @ vue oblique portail IGN 2015

Rive droite, l'exemple de l'urbanisation spontanée de l'île Aucard : le quartier populaire de Saint Symphorien contraste avec le coteau marqué par des grandes propriétés dont l'ancienne École normale, unités foncières progressivement densifiées par des opérations immobilières récentes. On observe, à gauche de la photo, le vallon

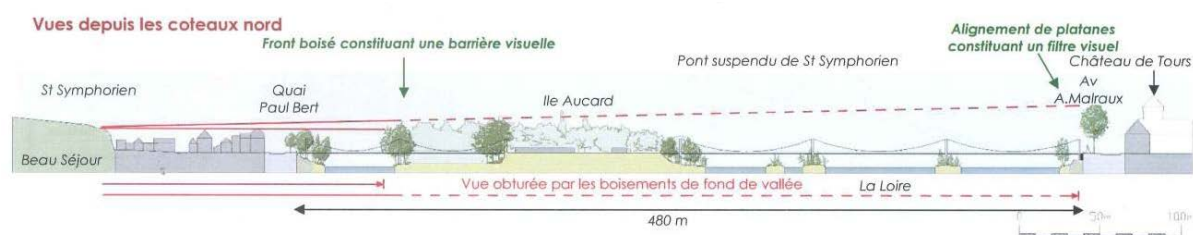
occupé par l'ancien faubourg de Saint Barthélémy, correspondant au vieux chemin de Paris à Vendôme aboutissant au pont médiéval de Tours.



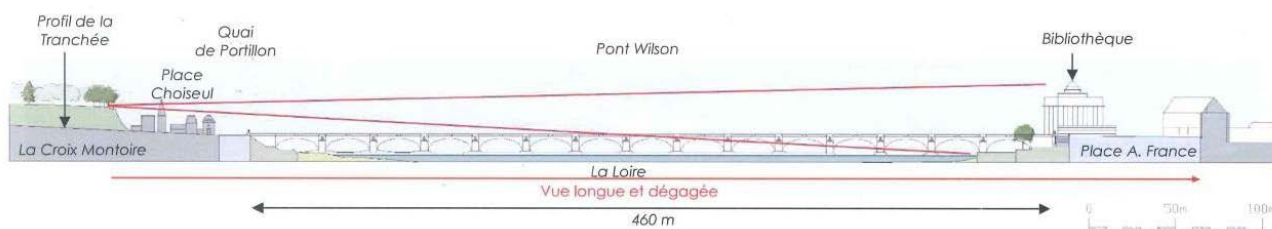
L'exemple du quartier Paul Bert, rive droite, vue oblique portail IGN 2012

Une urbanisation linéaire, avec deux rives en regard

Rive droite : une urbanisation très ancienne en pied de coteau, et reliée au coteau par des venelles et escaliers situés dans les talwegs des petits vallons qui ont entaillé le coteau.



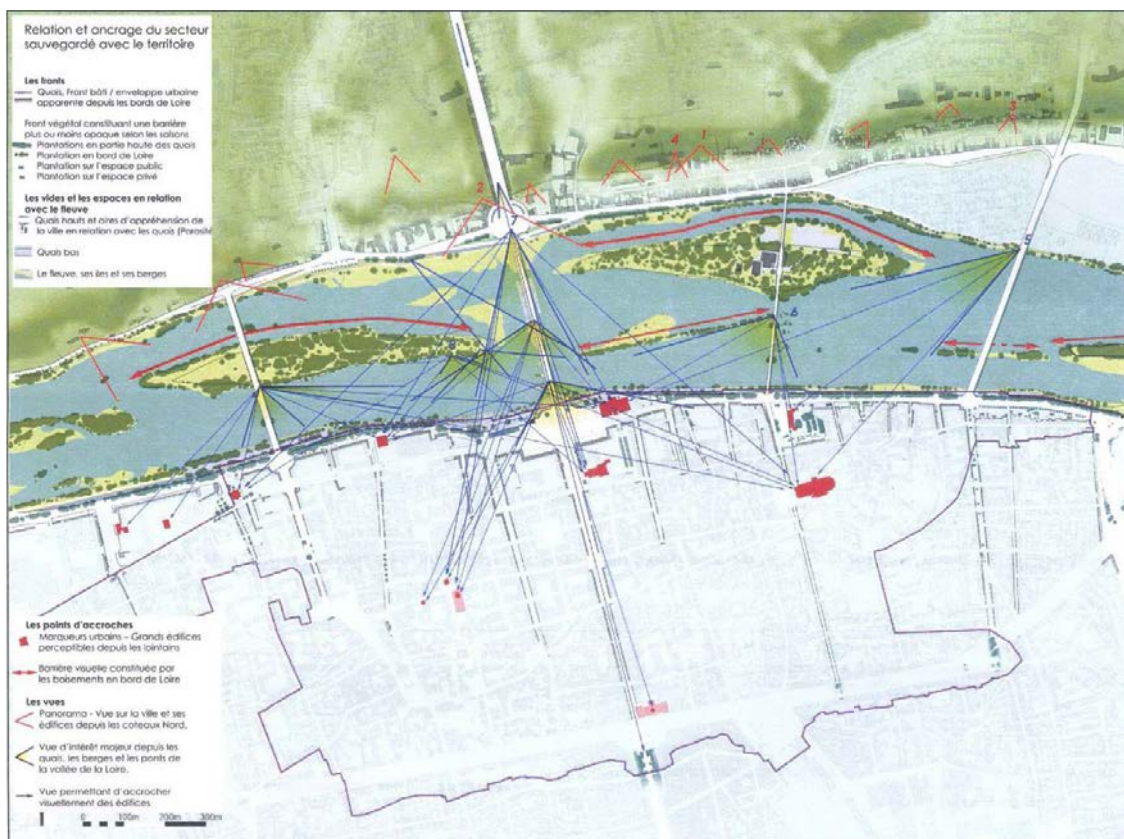
Rive gauche : la cité portuaire qui restera dans les limites du site fortifié, hors crues, jusqu'au XIXe avant de s'étendre au fur et à mesure de la consolidation de la levée.



La traversée fluviale de la métropole

. Des fronts de Loire à dominante végétale (plantations sur les quais hauts, couvert végétal du coteau correspond aux parcs des grandes propriétés) avec, en rive gauche, les points d'accroches des grands édifices urbains, et, en rive droite, la ligne de la crête de coteau,

. Un "socle urbain" constitué de l'infrastructure portuaire : quais haut et bas, cales en tablier, duits qui ont été construits au XIXe pour optimiser la navigation (à noter les lignes d'arbres qui les ont colonisés témoignent encore de leur présence).



Extrait du diagnostic du dossier de révision / extension du plan de sauvegarde et de mise en valeur, mai 2013

3- UNE COMPOSITION URBAINE MONUMENTALE DE "FRONT DE LOIRE", RIVE GAUCHE

En limite nord du secteur sauvegardé, la rupture entre la ville et le fleuve est clairement marquée. L'enceinte fortifiée dont le développement progresse depuis le Castrum romain à l'Est, par la construction de la "clouaison" au XIV^e siècle jusqu'aux fortifications du XVII^e siècle vers l'ouest protège la ville de la Loire.

Aujourd'hui, les anciennes fortifications ont été remplacées par les aménagements urbains en front de Loire du XVIII^e, XIX^e et XX^e siècle qui poursuivent cet enclousonnement et ne permettent une vision de la Loire qu'en bordure de quai. Les déclivités de terrain existant accentuent encore cette rupture de perception. La différence de niveau entre la partie haute des quais et les berges du fleuve, l'assiette urbaine, la voirie et le haut des quais rendent les liaisons physiques et visuelles entre la ville et son fleuve peu aisées.

La composition urbaine de la ville laisse toutefois une connexion visuelle partielle, depuis les rues et voies piétonnes perpendiculaires au fleuve, sur les émergences végétales des quais (mail planté), des îles arborées et du coteau nord.

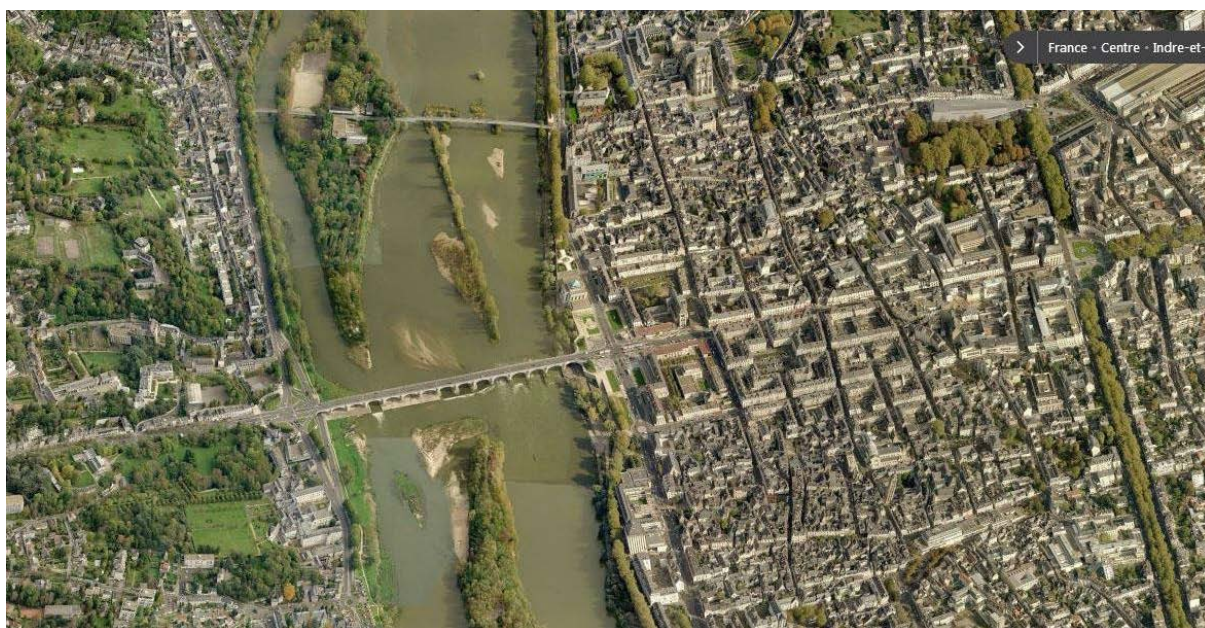
Lorsque la ville est perçue depuis le coteau nord, la silhouette urbaine monumentale est caractérisée par le fleuve en premier plan, les quais aménagés au XIX^e siècle qui forment le socle de la ville, le front bâti linéaire et les émergences des édifices emblématiques (tours de la cathédrale, dôme de la basilique Saint Martin, tour Charlemagne...). Les ouvrages monumentaux et la hauteur des déclivités affirment cette scission brutale entre deux entités distinctes et constituent un caractère identitaire de la relation qui existe entre la ville et son fleuve.



Gravure de Tours – XVe s./ Vue panoramique de Tours en 1787, détail, par Pierre Antoine Demachy



Place Anatole France rive gauche vers 1938, @carte postale « Yvon » Paris



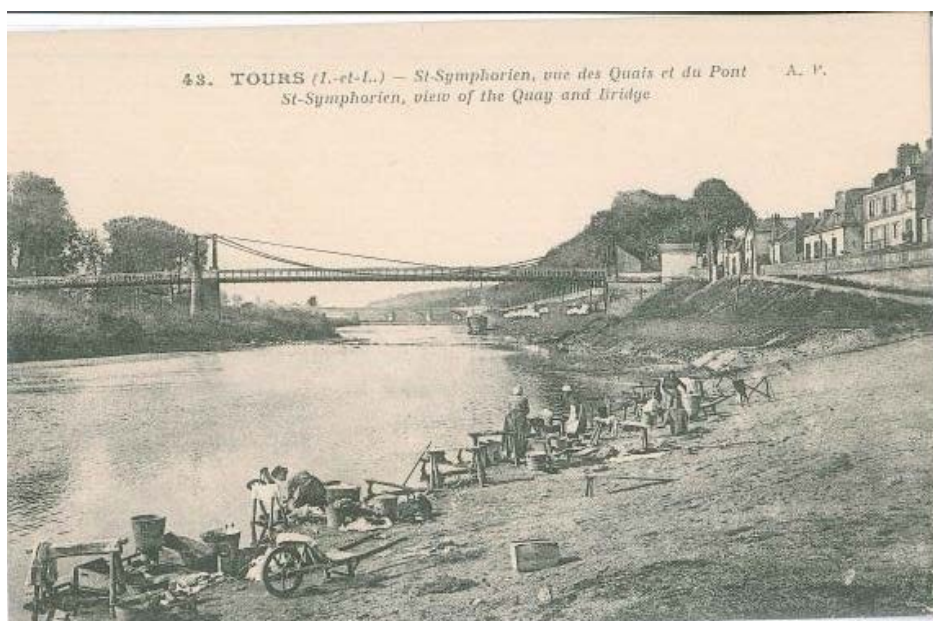
*Axe de composition XVIII^e s. de la place Choiseul à la place Jean Jaurès
@Portail IGN 2012*

4- LA SPECIFICITE DES USAGES LIES A LA PROXIMITE DU FLEUVE

La proximité du fleuve a favorisé certaines activités dont la mémoire reste encore lisible :

. **Les activités portuaires** liées au transport de marchandises et de matériaux, (peu de passagers à l'exception de la très brève période, début XXe, de la marine à vapeur). La mémoire de ces activités se retrouve dans les quais, les amarrages, les cales, et aussi, les entrepôts, les poissonneries, les auberges...sans oublier les viviers et les nombreux petits bateaux de pêche, amateurs et professionnels.

. **Les activités artisanales** salissantes situées dans les faubourgs de la ville (boucherie, tannerie, extraction de sable) et les activités d'entretien, liées à la proximité du centre urbain (lavandières et bateaux lavoirs).

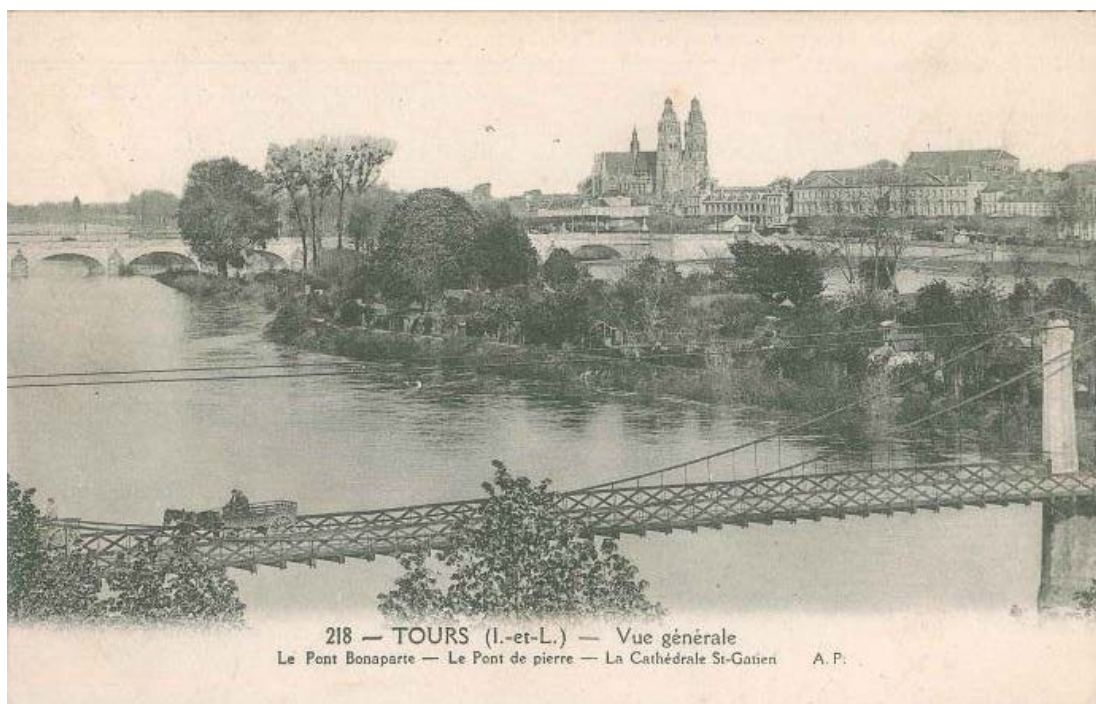


Les "bateaux statiques" de bord de Loire, vestiges de bateaux navigants

OCarte postale « C.A.P » Paris vers 1930

. **Les activités agricoles de maraîchage dans les îles habitées** : l'île Saint Jacques, île des mariniers disparue en 1770, l'île Aucard transformée en zone de captation d'eau en 1926 et l'île Simon dont les habitations précaires et les jardins familiaux ont disparu à partir de 1963 pour un parc public.

. **Les activités de loisirs** : la baignade naturelle et sportive (le complexe nautique de Tours-plage sur l'île Aucard), les sports nautiques du XXe siècle (aviron, voile et, plus récemment planche à voile, canoë-kayak, paddle), les circuits sur les rives (circuits pédestres et cyclistes) et les guinguettes apparues à la fin du XIXe siècle.



5- LES GRANDS DOMAINES DE LA RIVE NORD

Le coteau nord est caractérisé par la présence de grands domaines (communautés religieuses, manoirs et propriétés de prestige) dont certains ont été, au début du XXe, les lieux de plaisance privilégiés d'un tourisme anglo-saxon (Saint-Cyr, Saint-Symphorien).

L'aspect végétalisé de ce coteau conforte l'impression de naturalité de la Loire (ses atterrissements de sables et ses îles) et renforce l'impression "de parc urbain" au cœur de l'agglomération mais ce n'est que le vestige d'une "campagne" que la ville a peu à peu effacé, sacrifiant les parcs à une demande de densification qui s'est accélérée avec la mise en place de la ligne de tramway.

Néanmoins, ce paysage patrimonial témoigne, encore, de sa vocation agraire et de site privilégié pour les "maisons de campagne" de la bourgeoisie d'une ville pourtant si proche. Le maintien d'une certaine qualité patrimoniale s'explique par l'existence de plusieurs périmètres de sites classés au titre de la Loi 1930, et ce depuis les années 40. À noter que ce coteau s'inscrit également dans la ligne de force d'un paysage fluvial marqué par l'horizontalité des lignes.

"C'est un site d'une qualité unique parmi les villes du Val de Loire et qu'on ne retrouve que très exceptionnellement ailleurs, à Trèves, Prague, Heidelberg voire Florence, pour se limiter à des exemples urbains inscrits sur la liste du Patrimoine mondial. Il y a lieu de considérer l'ensemble, de Marmoutier à la Choisille, soit 5 kilomètres, pour le valoriser comme ce patrimoine d'exception le mérite." - extrait de l'article de Louis-Marie Coyaud.



Le Domaine de la Croix Montoire

4. LES GRANDES CARACTERISTIQUES DE L'ORGANISATION SPATIALE

4.1 UN TERRITOIRE SEGMENTE GENERANT DES COUPURES URBAINES

La Loire, le Cher, le réseau ferroviaire et les grandes infrastructures routières (autoroute A10) segmentent le territoire local. Ces différentes caractéristiques qui pour certaines d'entre-elles (fleuve et rivière) sont le ferment même de l'identité de la Ville limite fortement le maillage urbain entre les quartiers et certaines villes limitrophes dont Saint-Pierre-des-Corps.

Ces coupures urbaines renvoient à une problématique de franchissements et la difficulté de gérer l'ensemble des modes dans des conditions optimales.

a) LES COUPURES NATURELLES

L'agglomération tourangelle bénéficie d'un paysage fortement lié à l'eau que l'homme a au cours des siècles essayé de domestiquer. Peu d'agglomérations sont traversées par des cours d'eau aussi importants que la Loire et le Cher créant des paysages identitaires dans ses composantes géographiques : plateaux, vallées, coteaux, îles ; lieux de mise en scène du patrimoine architectural. Mais la Loire et le Cher constituent deux ruptures importantes pour l'agglomération tourangelle et la Ville de Tours.

Aussi, une réflexion sur la création de nouveaux franchissements est-elle légitime notamment à destination des circulations douces.



Concernant la Loire

Les franchissements sur la Loire ne rythment la trame urbaine de manière homogène sur au sein de l'agglomération. Une réflexion sur l'aménagement de nouvelles infrastructures est en cours (dans le cadre de ma mise en œuvre de la démarche "Envies de Loire") permettant notamment d'identifier :

- Un nouveau franchissement, côté Ouest du pont Wilson, permettant de connecter les deux rives en s'appuyant sur l'île Simon (en miroir du pont de Fil),
- Plus à l'Ouest, une nouvelle liaison entre La Riche et Saint-Cyr-sur-Loire, au niveau du quai des "Maisons Blanches".

Concernant le Cher

Deux nouveau franchissements sont récemment venus renforcer les liens entre le quartier des rives du Cher et celui des 2 Lions : la passerelle du fil d'Ariane, et le pont du tramway. L'enjeu se porte maintenant dans l'établissement d'une connexion entre le quartier du Menneton (destiné à muter à terme en quartier mixte avec une façade habitée sur le Cher) et le parc de la Gloriette.

Concernant les coteaux

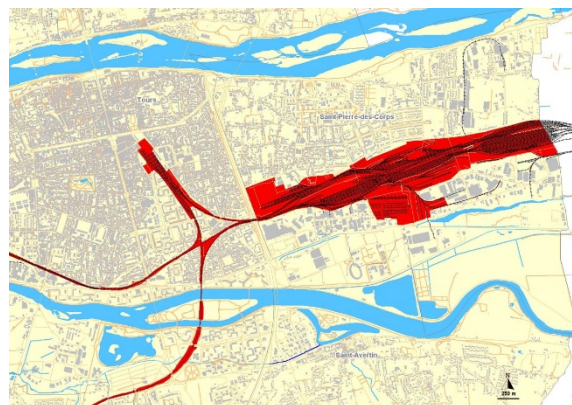
Au-delà de la contrainte topographique, l'enjeu réside dans l'organisation de continuités Est-Ouest en tête de coteaux permettant de décroiser certaines grandes emprises foncières et rendre accessibles les belvédères sur la Loire.

b) LES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

L'agglomération tourangelle a la particularité de disposer d'une véritable étoile ferroviaire à huit branches qui marque profondément le territoire urbain.

Il crée des ruptures importantes dans la ville, en isolant certains quartiers et en rendant essentielle la multiplication des points de franchissements pour assurer la continuité de la trame urbaine et donc faciliter l'organisation des échanges. Trois priorités peuvent être dégagées :

- le lien entre le quartier Febvotte et celui des Rives du Cher ;
- la connexion à large échelle entre le site des Casernes, Maryse Bastié et le Menneton (puis la plaine de la Gloriette) ;
- le désenclavement Sud du quartier du Sanitas.



L'impact spatial du faisceau ferroviaire

Par ailleurs, il constitue, de par des emprises parfois sous-utilisées, des réserves foncières importantes susceptibles d'être exploitées dans une problématique de renouvellement urbain.

c) LES INFRASTRUCTURES ROUTIERES



L'autoroute A10 une importante césure au cœur de l'agglomération

L'autoroute A10

La coupure liée à l'autoroute A10, traversant le cœur de l'agglomération et la Ville de Tours, est la plus significative. Doublée sur une partie par l'avenue Pompidou (soit un total de 10 voies), cette rupture reste très peu franchissable et divise l'agglomération en deux.

La partie Est s'en trouve déstructurée ; les tissus urbains entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps sont discontinus et les liaisons Est-Ouest sont limitées et peu structurantes.

Le comblement du canal et la construction de l'autoroute ont contribué à isoler les rives des deux Villes. L'enjeu principal et donc de retrouver des relations, des continuités urbaines entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps en s'appuyant notamment sur les possibilités de reconfiguration de l'ancienne levée du canal.



Perspective 1 | 17 août / 19h00 - Un après-midi de semaine | Vue dans l'axe de la rue de Docteur Zarnetov vers l'ouest, depuis le cimetière des cathédrales.

at.u. vinci nœud 100% bau15 SEPHEA

Concours Passages : exemple de réaménagement de l'espace public en dessous du pont de l'autoroute

Les grands boulevards

Les grands boulevards participent également à la fragmentation du territoire et à isoler certains quartiers du reste de la ville. C'est par exemple le cas au Nord du plateau où la rue de Suède et les grands îlots économiques contribuent à renforcer le caractère "autonome" du quartier d'habitat des Douets.

À l'Est l'avenue du Marchal Juin limite les liens Est-Ouest avec Sainte-Radegonde.

Au Sud les grands boulevards Wagner et Churchill constituent également des obstacles dans les continuités urbaines en direction du Cher.



d) LA FORMES DES ILOTS

Les coupures urbaines sont également perceptibles dans la ville à travers un ensemble de sites en carence de maillage soit parce qu'ils ne sont pas urbanisés (secteur Nord-Est), soit qu'ils sont constitués d'entités infranchissables (casernes, hôpital), soit qu'ils se composent de grands îlots dont la taille et de gestion (sécurisation) est peu favorable aux circulations douces.

Au regard de cette analyse, Tours Nord apparaît comme le secteur qui présente le plus de coupures.

4.2 UN TERRITOIRE ENTRE MIXITE ET SPECIALISATION

Les différentes fonctions urbaines (habitat, économie, équipements, commerces, loisirs) et les espaces de nature se répartissent de manière non homogène sur le territoire de la Ville, avec des gradients divers. On constate ainsi la présence de zone de grandes mixité mais également des espaces de forte spécialisation dans les formes et les fonctions. Cet ensemble composite marque l'empreinte et l'organisation spatiale de la Ville, certaines fonctions occupant de vastes îlots et formant parfois de véritables quartiers. À titre d'exemple on recense :

- *Des espaces de grande concentration d'équipements :*
 - le parc universitaire de Grandmont ;
 - le pôle de médecine de Bretonneau ;
 - le site de Rochepinard avec ses équipements d'enseignement, de sport et de culture ;
 - les grandes emprises militaires (casernes).
- *Des grandes espaces de nature* qui constituent de véritable aérations et des ruptures au sein du cœur métropolitain :
 - La plaine de la Gloriette ;
 - Le plateau Nord-Est agricole ;
 - Les îles de la Loire et du Cher ;
 - Le maillage de grand parc qui ponctue l'espace urbain.
- *Des espaces de concentration du commerce et des services* organisés autour de la rue Nationale et des espaces riverains
- *Des espaces de spécialisation des activités économiques :*
 - les grands tènements fonciers (rues de Suède, du Danemark, boulevard Abel Gance, partie Nord avenue Maginot ;
 - la façade économique du Cher (Menneton).

Certains de ces sites sont destinés à muter vers des projets associant une mixité de fonction et vont donner lieu à une redéfinition des îlots et de la trame urbaine.

- *Des espaces de spécialisation de l'habitat :*
 - les grands quartiers de lotissement individuel particulièrement présents sur le plateau Nord ;
 - Les grands quartiers d'habitat collectif (Europe, Sanitas, Fontaine) ;
 - D'autres quartiers monofonctionnels tels que les Prébendes.

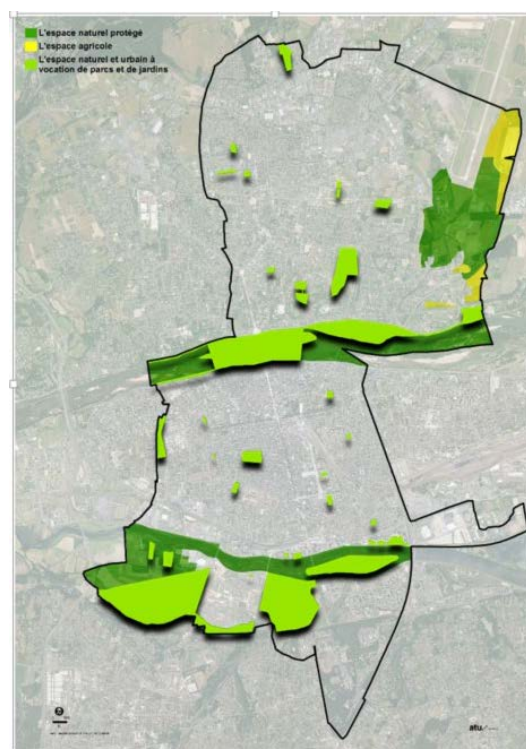
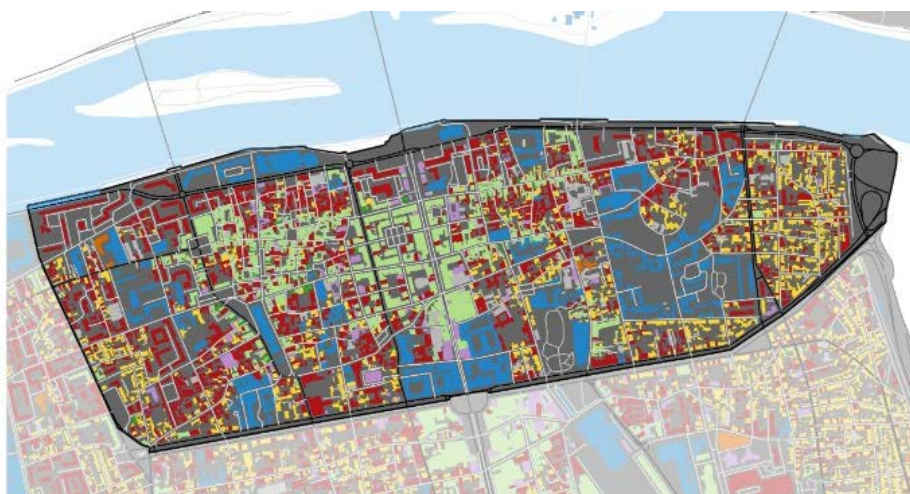


Figure 1 des grands espaces de nature participant à la "respiration" du tissu urbain



Tours Nord : une forte spécialisation entre activités économiques et lotissements d'habitation



Tours centre: une forte présence du commerce, mais une grande mixité



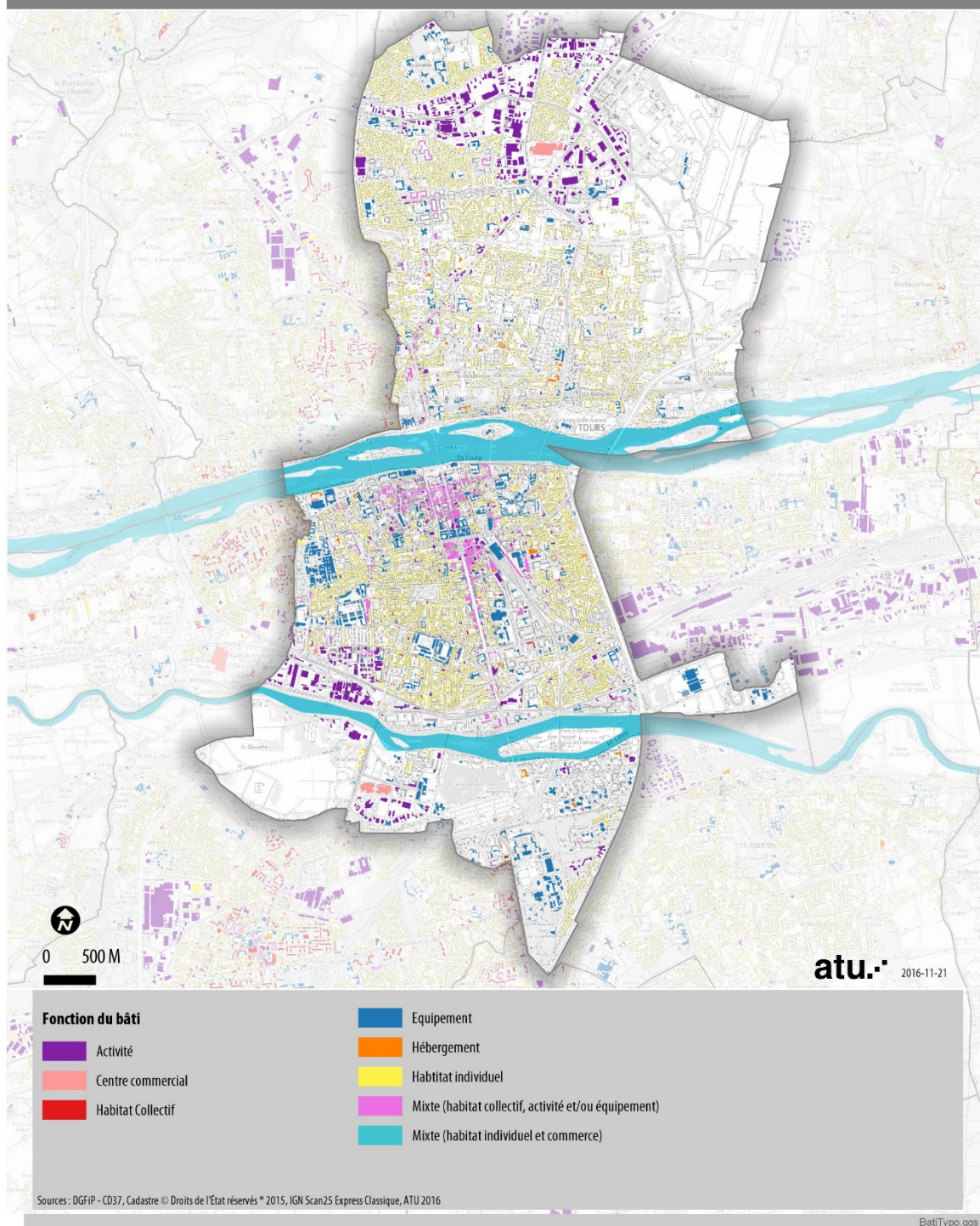
Tours Sud : une occupation du sol marquée par les équipements universitaires et l'habitat de Montjoyeux

Fonctionnalité du bâti

- Non renseigné
- Centre commercial
- Activité
- Habitat collectif
- Équipement
- Habitat individuel
- Centre d'hébergement
- Mixte (habitat collectif, activité et/ou équipement)
- Mixte (habitat individuel et commerce)

TOURS

La nature du bâti



4.3 UN TERRITOIRE IRRIGUE PAR UN RESEAU DE VOIRIES TRES DIVERSIFIE

La Ville de Tours dispose d'un réseau de voirie très diversifié et dont certaines caractéristiques orientent et expliquent la forme urbaine. Ce réseau s'accompagne parfois d'une trame végétale abondante qui participe à l'identité de la ville : les alignements d'arbres de l'avenue Grammont marquent fortement la traversée de la ville.

Ce réseau trouve une hiérarchie dans ses formes et ses fonctions (voir paragraphe sur la mobilité) **avec :**

- Les grands axes routiers (périphériques et autoroute A10) qui marquent des ruptures fortes dans le tissu urbain central ;
- Des voies locales avec des fonctions de transit ou de liaisons inter-quartiers : elles desservent notamment les grands secteurs d'activités économiques ;
- Un réseau très diversifié organisant la trame urbaine des quartiers.

Concernant cette dernière catégorie on retrouve notamment :

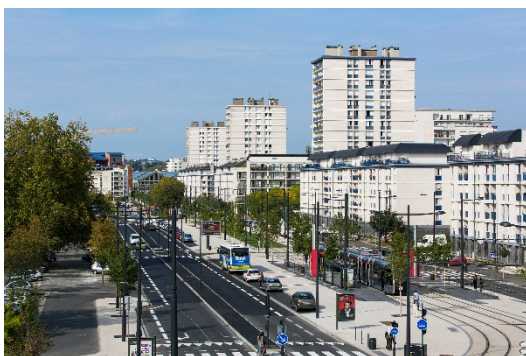
- Des voies internes de quartier dessinant des îlots de taille régulière support des quartiers d'habitat à dominante individuel (Febvotte, Beaujardin, Prébendes). Ce réseau est plus dense entre Loire et Cher que sur le plateau ;
- Le réseau parfois sinueux et "dessiné" des quartiers d'habitat pavillonnaire, très présent sur le plateau Nord de la ville ;
- le réseau des grands quartiers d'habitat collectif marqué par la présence d'axes majeurs disposant d'emprises importantes :
 - l'avenue Stendhal dans le quartier des Fontaines au Sud du Cher ;
 - Boulevard de Lattre de Tassigny et l'avenue du Général de Gaulle dans le quartier du Sanitas ;
 - l'avenue de l'Europe à Tours Nord.
- Un réseau de voies patrimoniales.

Ce type de réseau est très présent dans le centre de Tours au sein du secteur patrimonial remarquable (SPR).

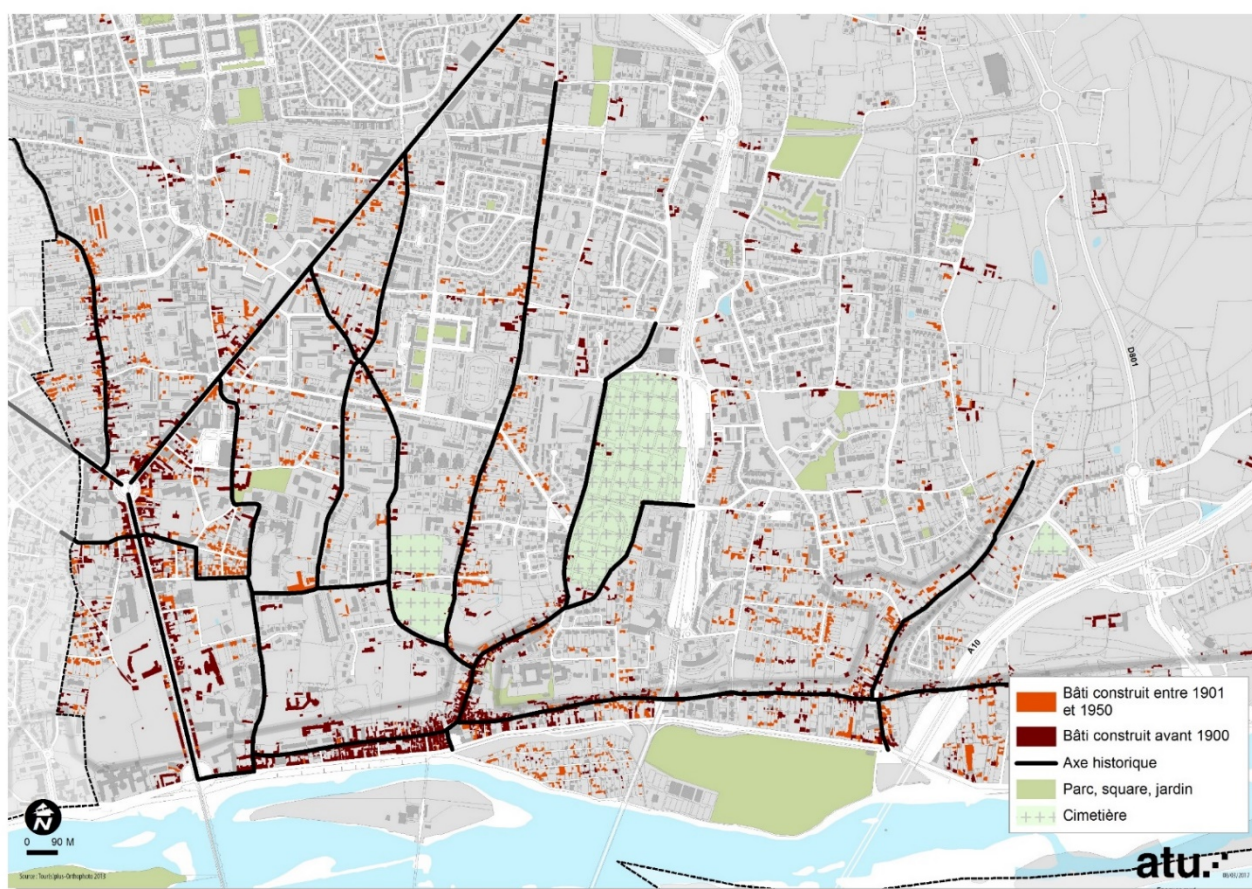
À l'Ouest de la rue Nationale la trame urbaine se compose de petites ruelles au caractère intime, présentant une homogénéité architecturale, l'ensemble s'articule autour d'une place, véritable scène de la vie locale et pôle majeur d'animation de l'hypercentre Tourangeau: la place Plumereau. L'instauration d'un secteur piétonnier, l'intimité des ruelles, ont considérablement renforcé l'intérêt touristique et culturel des lieux.

Au Nord de la Loire, le caractère "patrimonial" des voies lié à la topographie (voies d'accès au plateau, voies de pieds de coteaux...). Il s'agit d'un réseau ancien, souvent support de typologies de constructions participant à la qualification de l'identité bâtie de la ville :

- propriétés parc avec mur d'enceinte à l'alignement (rue Groison) ;
- bâti rural implanté en pignon ou venelle dessinant des cours (rue des Bordier) ;
- pied de coteau support de continuité bâtie homogène et patrimoniale rue Losserand, rue de Saint-Barthélémy.



L'avenue de Gaulle au Sanitas et l'axe Nationale-Grammont



Tours Nord : des voies anciennes qui portent des typologies bâties identitaires



Des ambiances de rue de grande qualité

5. UNE STRUCTURE URBAINE AMENEE A SE RENFORCER

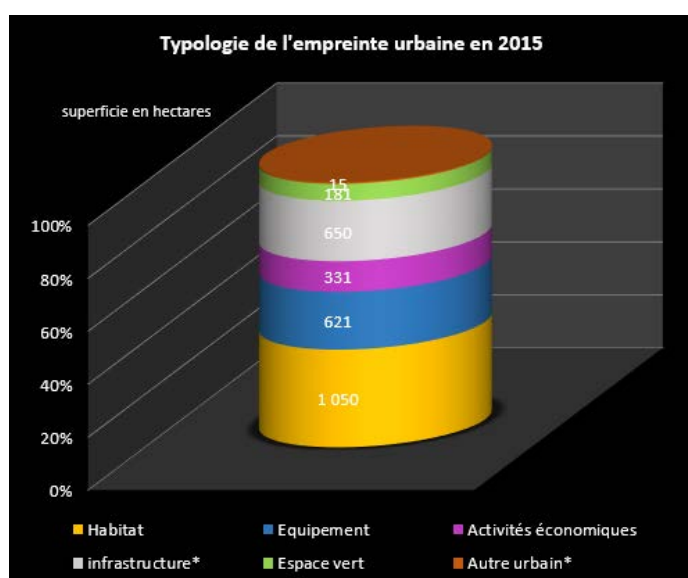
5.1 ANALYSE DE LA CONSOMMATION D'ESPACE

a) L'EMPREINTE URBAINE

L'empreinte urbaine correspond à l'espace artificialisé, on pourrait dire l'espace "d'usage urbain" par opposition avec les espaces agricoles et les espaces naturels.

Le territoire de Tours couvre 3.300 ha. En 2015 l'empreinte urbaine représente environ 2.827 ha soit plus des 3/4 de la superficie communale (85,7%).

L'espace urbain est majoritairement à dominante habitat (37%). Les infrastructures (routes, voies ferrées, espaces publics...) représentent 23% de l'empreinte urbaine juste devant les équipements dont l'importance est notamment liée à la présence de l'aéroport, de l'hôpital et des sites universitaires. Les zones économiques occupent la 4^{ème} position couvrant 11,5% de l'empreinte urbaine.



Méthode de définition de l'empreinte urbaine :

L'empreinte urbaine est définie à partir :

Référentiel : cadastre PCI vecteur (DGFIP - données MAJIC).

Unités géographiques : parcelle et subdivision fiscale. Sont retenues dans l'empreinte urbaine les parcelles ou subdivisions fiscales "sol artificialisé", qualifiées de résidentielles, activités, équipements, infrastructures (les infrastructures non cadastrées sont identifiées par négatif de l'espace construit et dans les espaces non bâtis (avec le référentiel route de l'IGN).

Pour les parcelles de moins de 2.000 m², l'ensemble de la parcelle est retenue.

Pour les parcelles de 2.000 m² et plus, l'occupation du sol est approchée à la subdivision fiscale, voire par photo-interprétation en cas d'absence.

Dessin de l'enveloppe urbaine :

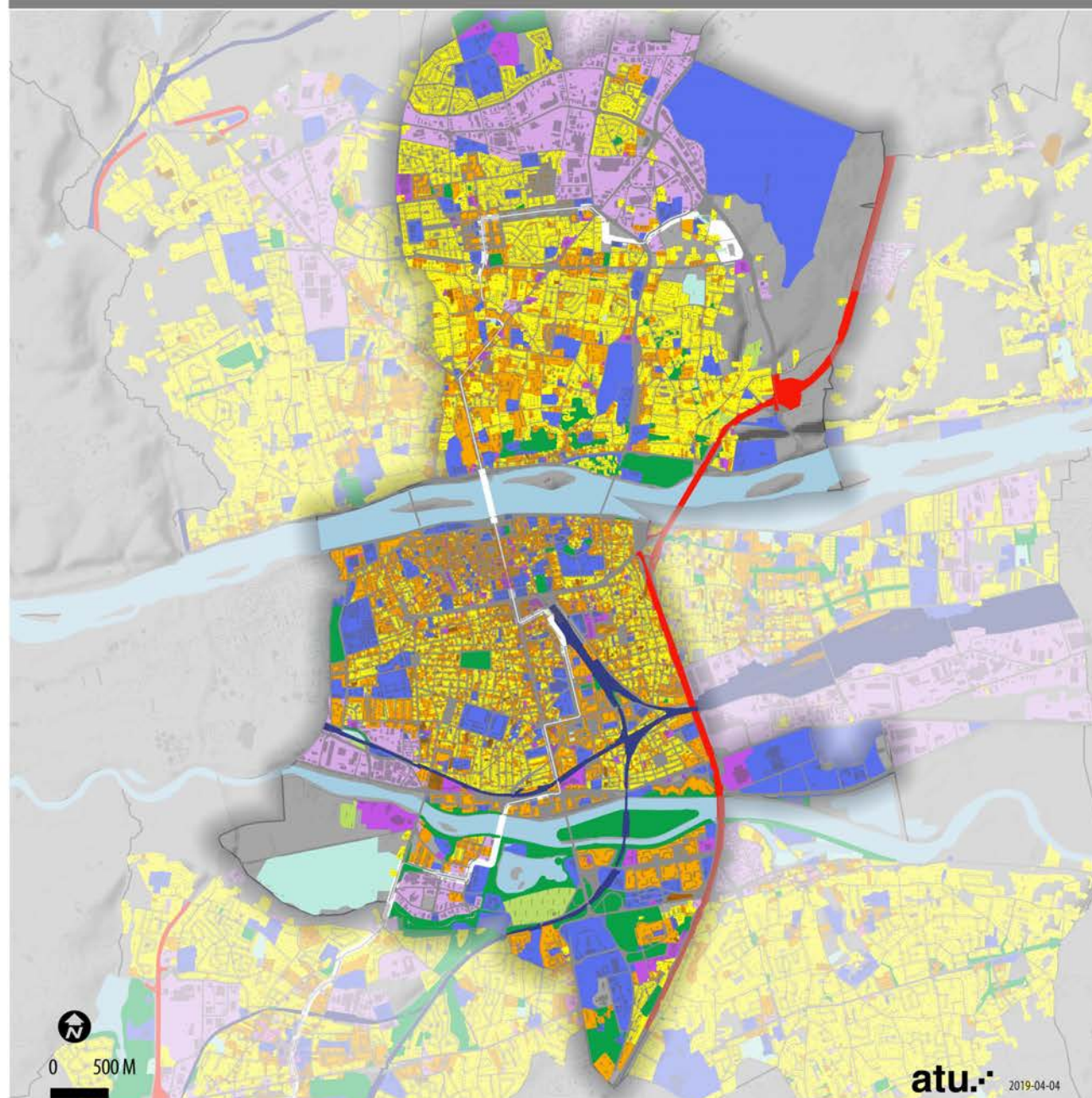
L'enveloppe urbaine correspond à l'empreinte urbaine plus les espaces d'une taille limitée bordés sur 3 côtés par l'empreinte urbaine (cf. SCoT) moins les voies en dehors de l'espace bâti (seules sont conservées les grandes infrastructures : autoroutes, périphérique et voies ferrées considérés comme n'appartenant pas à l'espace "rural").

L'enveloppe urbaine permet de qualifier les espaces de renouvellement urbain (renouvellement proprement dit et mobilisation des dents creuses) et ceux d'extension.

empreinte urbaine depuis 1954						
construction hors infrastructures (non	Av1954	1954-1974	1975-1989	1990-1998	1999-2009	2010-2015
Consommation foncière totale	780,9704026	690,0350913	274,2352046	144,2469549	132,1561044	159,9064615
Rythme annuel de consommation foncière		32,9	18,3	16,0	12,0	26,7
	35,80%	31,63%	12,57%	6,61%	6,06%	7,33%

TOURS

Empreinte urbaine en 2015



Fonctions urbaines

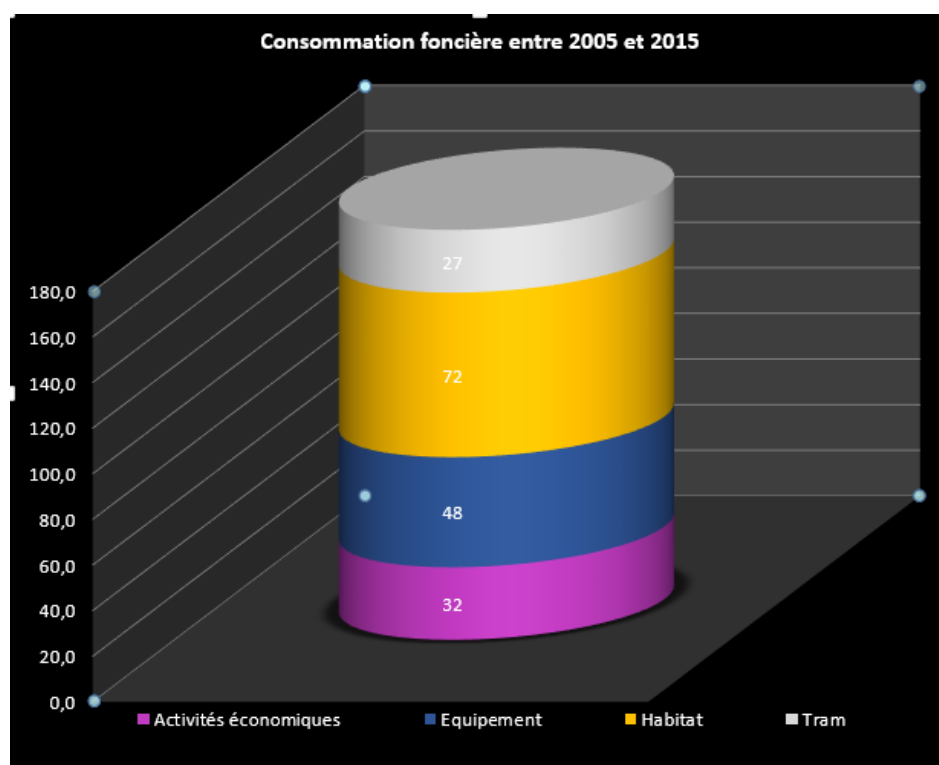
- Habitat individuel
- Habitat collectif
- Zone d'activité
- Tissu mixte

- Activité économique
- Equipement construit
- Equipement plein air
- Autre construction
- Jardins familiaux

- Parc, espace vert, jardin
- Autoroute, périphérique
- SNCF
- Voirie, espace public, délaissé de voie
- Tramway

Sources : DGI/CD37 Cadastre 2013, ATU2013, IGN BDTopo Scan25 Express Classique

EmpreinteUrbaine.qgs

b) EVOLUTION DE L'EMPREINTE URBAINE ENTRE 2005 ET 2015

Entre **2005 et 2015**, **180 ha** de foncier environ ont été consommés.

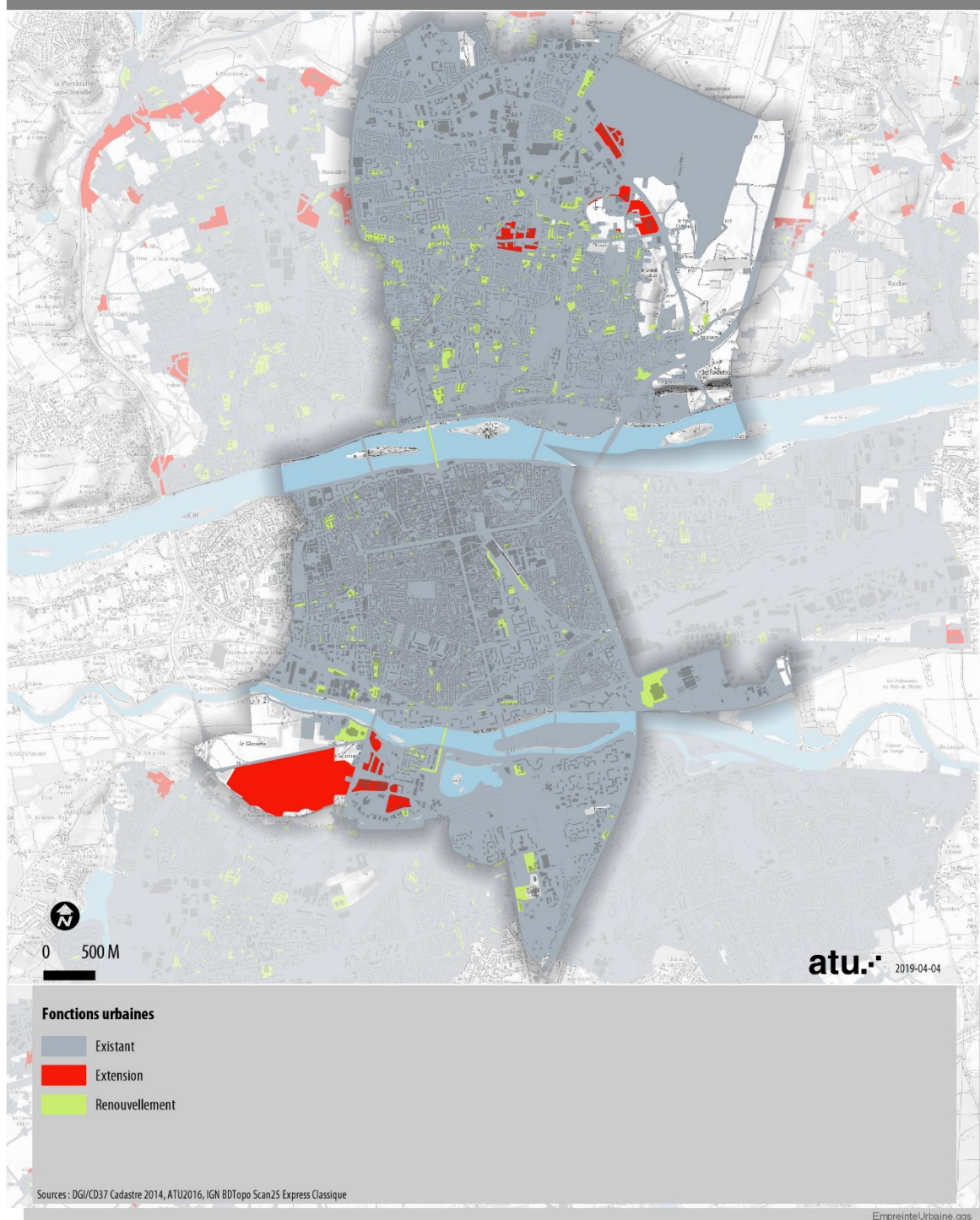
Une partie importante de cette mobilisation foncière a été affectée à la production de logements : environ 8.600 logements commencés sur la période.

On note également la part de l'évolution de l'occupation du sol liée à l'insertion du tramway.

Consommation entre 2005 et 2015		
	nb ha	%
total empreinte , dont	179,8	
Activités économiques	31,8	17,7%
Equipement	48,3	26,9%
Habitat	72,2	40,1%
Tram	27,5	15,3%

TOURS

Consommation de l'espace entre 2005 et 2017



Sources : DGI/CD37 Cadastre 2013. ATU2013. IGN BDTopo Scan25 Express Classique

c) LES PERSPECTIVES D'EVOLUTION

Comme le montrent les deux cartes ci-après, concernant les étapes de l'urbanisation, l'empreinte urbaine de la Ville a considérablement évoluée à partir de la fin des années 50 avec notamment de forts impacts sur les plateaux.

Aujourd'hui, les possibilités de développer la Ville en extension sont très limitées compte tenu d'une part du caractère inondable du val (et notamment la plaine de la Gloriette) et d'autre part des enjeux environnementaux et agricole sur le plateau Est.

En conséquence la croissance urbaine de la Ville repose essentiellement sur la mise en œuvre d'une politique de renouvellement urbain (restructuration et densification des espaces urbanisés) dont une partie est localisée en zone inondable.

Il s'agit donc d'inscrire une nouvelle étape du développement à enveloppe urbaine constante, ce qui suppose de prendre en compte des enjeux stratégiques pour parti inscrits dans la charte de la qualité urbaine :

- **La préservation des sites ou séquences naturelles et urbaines porteuse de l'identité de la ville**
- **La satisfaction des besoins de nature en ville des habitants**

La recherche d'un équilibre entre le minéral et le végétal et plus généralement la valorisation de la trame verte au sein de l'espace urbain doit être recherchée. La perception de la nature dans tous les endroits de la ville est indispensable pour le bien-être des habitants. Le processus de renouvellement de la ville (car rien n'est figé) doit composer avec cette armature végétale, la garder perceptible, voire la renforcer. Toute atteinte à son intégrité devra donner lieu, selon les secteurs, à des propositions permettant de garder l'équilibre durable entre densification et espace de respiration.

- **La maîtrise de la densité**

La densité du projet doit être choisie en fonction du contexte et des spécificités du site. Il ne s'agit pas de «remplir» la parcelle en appliquant automatiquement le maximum autorisé mais d'opter pour un parti d'aménagement adapté au site en préservant le droit à l'intimité.

- **L'inscription de la production urbaine dans le contexte architectural et urbain tourangeau**

Le processus d'intensification urbaine et l'adaptation du tissu bâti existant à l'évolution des modes de vie devront composer avec les formes urbaines existantes (volume, matériaux, couleurs) pour maintenir des quartiers vivants et agréables à vivre.

- **La préservation des points de lecture du grand paysage**

La Ville est riche d'une topographie (un système val/coteau/plateau) qui offre des séquences paysagères de grande qualité et donne à comprendre la géographie des lieux à travers de larges perspectives visuelles sur la vallée ou des vues plus ténues selon les cas. Le projet de construction devra tenir compte et mettre en valeur ces différents éléments, ce qui suppose une approche à différentes échelles.

TOURS

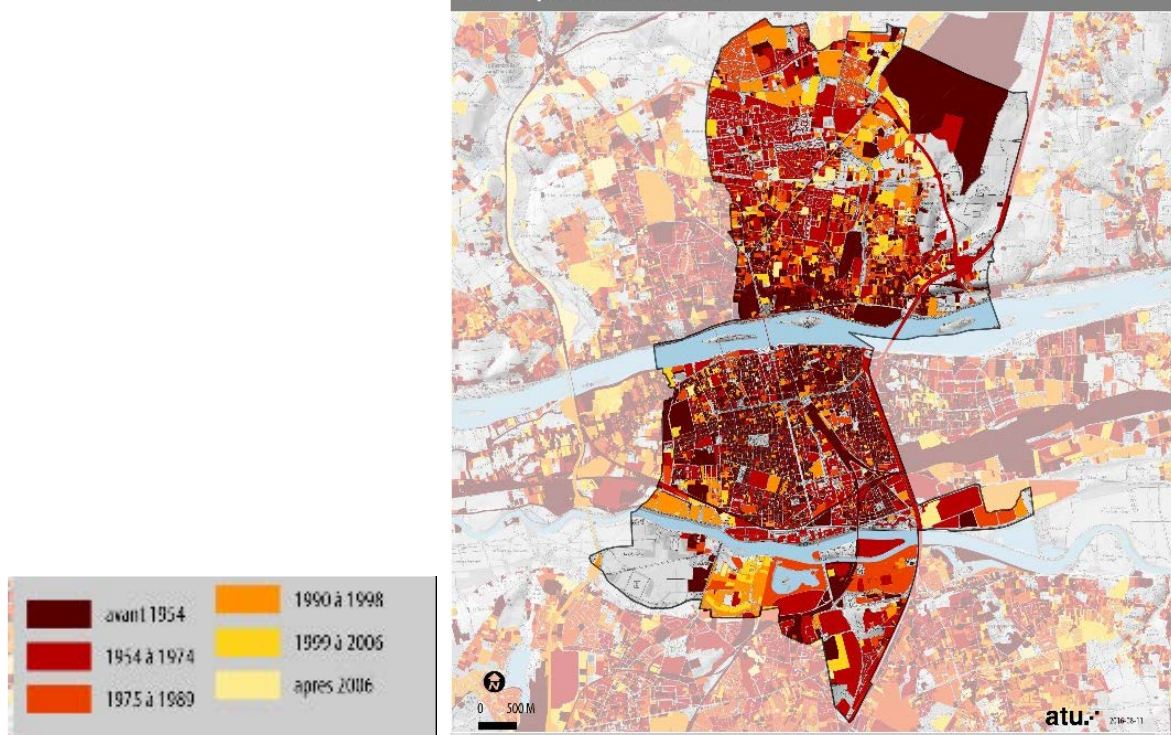
Les étapes d'urbanisation (1)



Tours : l'urbanisation avant 1954

TOURS

Les étapes d'urbanisation (6)



5.2 TYPOLOGIE DES ESPACES MUTABLES

a) DES SITES A RESTRUCTURER

La trame bâtie se transforme et se renouvelle pour s'adapter aux besoins des habitants et à l'évolution des modes de vie. Cette mutation de la Ville par des opérations de densification est par ailleurs nécessaire pour porter l'ambition urbaine de la métropole.

Il importe donc que ce processus de transformation puisse s'effectuer tout en maintenant la perception des grandes composantes de l'identité ligérienne et la diversité des typologies bâties (cf. paragraphe précédent).

Cette démarche implique donc de cibler les sites potentiels de renouvellement afin de définir les conditions de leur évolution (insertion urbaine et paysagère, approche programmatique...)

Les sites de projet identifiés (voir la description et le potentiel pour chaque site dans le tome 2 du rapport de présentation) considérés comme potentiellement mutables ou densifiables résulte donc d'un croisement de critères au titre desquels on peut citer :

- **Le besoin de renouvellement des fonctions et l'adaptation de la trame urbaine**

Des grands espaces s'inscrivent aujourd'hui dans des cycles d'évolution de la Ville et de ses fonctions urbaines. Leur restructuration est l'occasion de renforcer la trame urbaine, redéfinir la configuration des îlots et recréer des liens entre les quartiers. Sont principalement concernés les sites de Luxembourg/Sapaillet et de Marne/Colombier sur le plateau, le site Sanitas/Hallebardier (dans le cadre du NPNRU) et la partie Sud-Ouest du quartier Giraudeau.

- **La délocalisation de certaines activités**

Cela concerne notamment le site des casernes Beaumont-Chauveau avec le départ des activités militaires, le site Gustave Eiffel avec la destruction des anciens abattoirs, l'îlot Saint-Sauveur Est, la Menneton (ambition de développer un quartier mixte), le hangar Col (ancien boudodrome au sein du quartier Febvotte), le site de l'école supérieure de commerce le long de la route de Saint-Avertin.

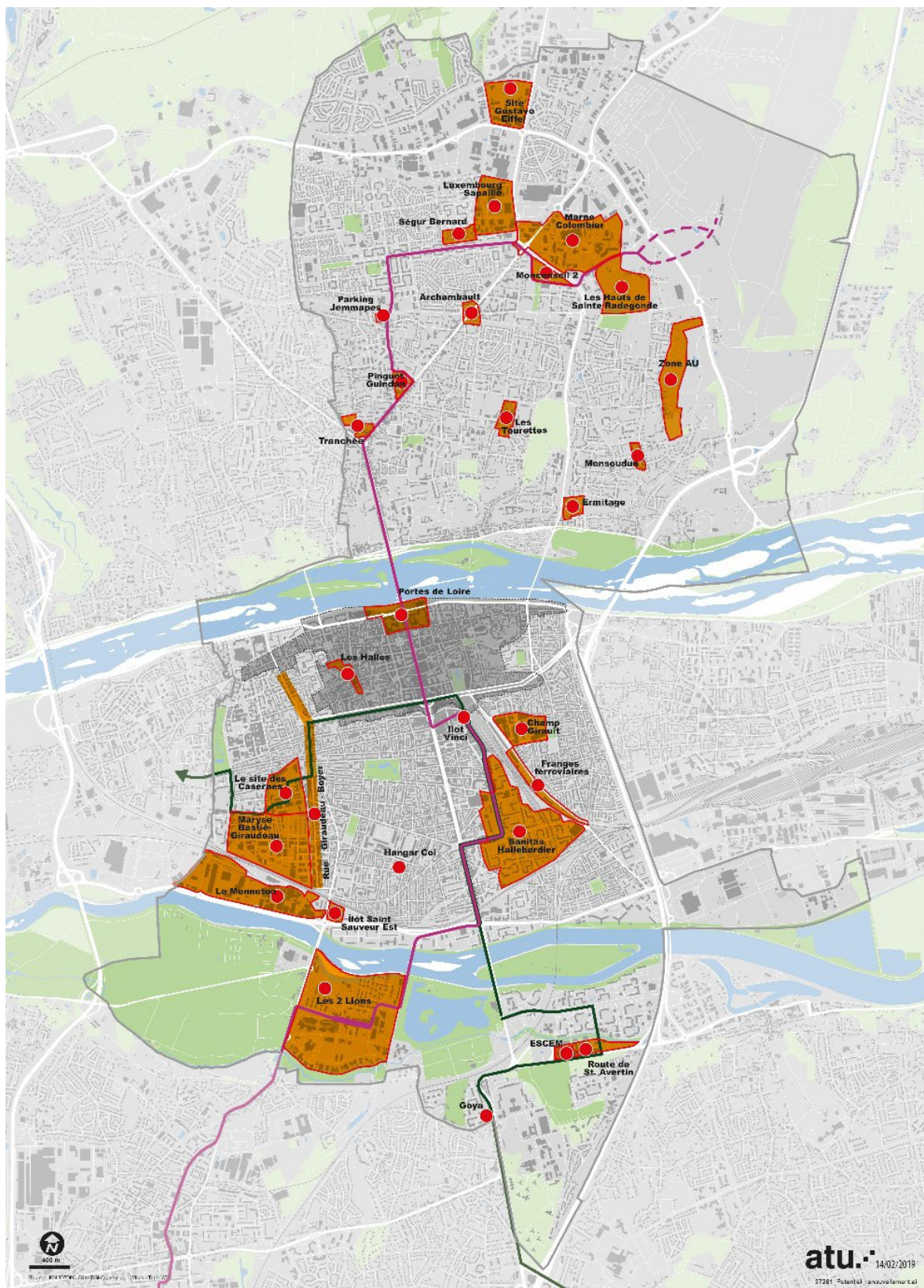
- **La localisation du site au sein de la trame urbaine**

Cela concerne des espaces qui occupent une place stratégique au sein de l'espace principalement liées à leur localisation et leur visibilité. Entrent notamment dans cette catégorie les grands axes de la Ville et notamment Maginot, la place de Tranchée avec sa situation de Belvédère, le haut de la rue Nationale et son rapport à la Loire, les Halles à l'interface du cœur historique de la Ville ou encore l'îlot de la gare.

- **Les potentiels en termes de surfaces et la faisabilité de l'opération de renouvellement.**

Des emprises sont encore disponibles pour renforcer la trame urbaine ou terminer de grandes opérations d'urbanisme :

Quartier des 2 Lions, Monconseil, les Hauts de Sainte-Radegonde (plateau Nord-Est), les franges ferroviaires, Vaucanson/Abel Gance (avec des enjeux liés à la mobilité) s'inscrivent dans des cycles d'évolution de la Ville le site Goya le long de la route de Saint-Avertin, le carrefour Archambault, ...



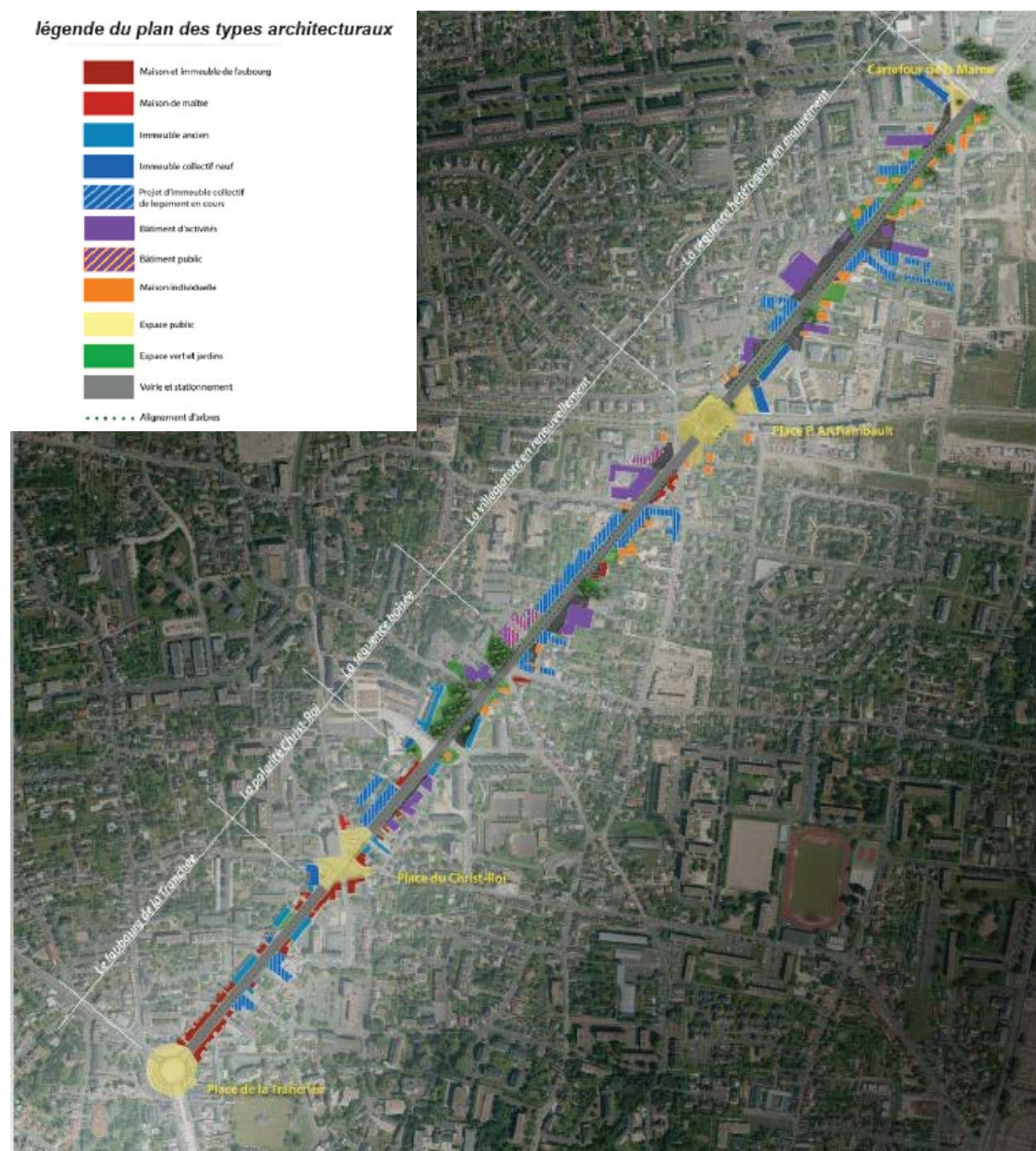
Les sites de projet

b) DES AXES A RENOUVELER

Une attention particulière est à apporter sur l'évolution urbaine des grands axes de ville, certains faisant l'objet (Maginot en particulier) d'importantes opérations de renouvellement urbain. Ils constituent de véritables vitrines urbaines permettant la lecture de longues façades bâties dans la diversité de leur composition.

L'enjeu sur les trois axes suivants, l'avenue André Maginot sur le plateau, l'avenue Grammont et l'axe Boyer Giraudeau au centre de la ville est de proposer un plan général destinée à cadre les évolutions future et faire en sorte que chaque opérations dans un processus du long terme puisse s'intégrer et participer à la cohérence d'ensemble.

Ce processus repose sur un diagnostic fin visant à identifier les caractéristiques des différentes séquences composant chacun de ses axes (analyse morphologique, typologies architecturales, séquences végétale...). **Les projets à venir intégreront les paramètres de chacune des séquences identifiées.**



Avenue Maginot : le type architectural

AVENUE ANDRE MAGINOT

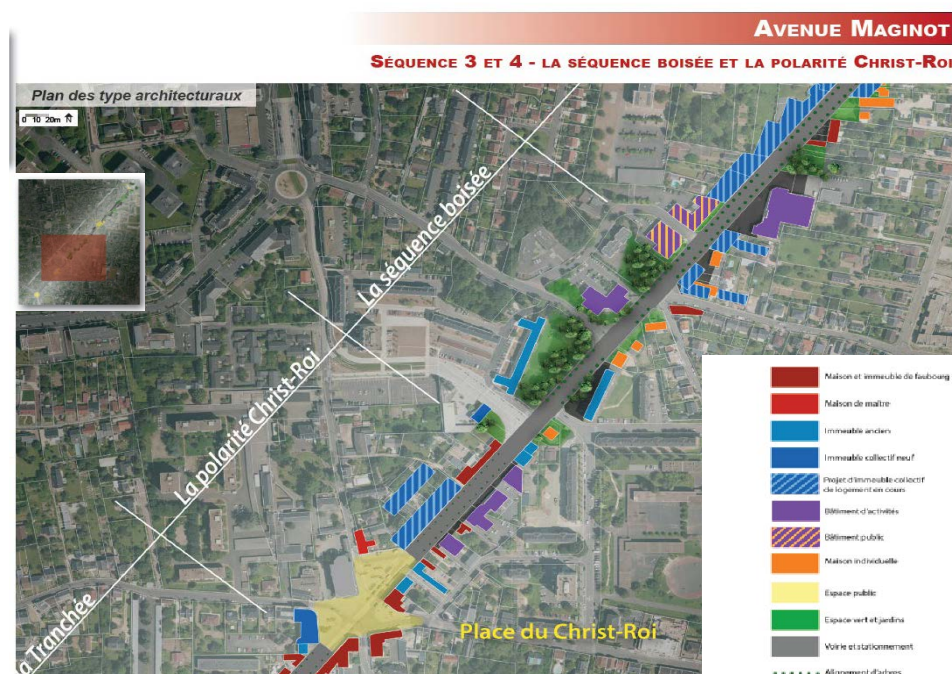
Le contexte historique

L'Avenue Maginot est percée au XVIII^e siècle, lorsque la route d'Espagne qui passait auparavant par Bléré et Loches, est reportée sur Tours. La création de l'avenue Maginot est donc contemporaine (à l'échelle d'un demi-siècle) du percement de la Tranchée et de la rue Nationale. L'urbanisation du secteur est progressive et non linéaire, elle procède plutôt par "poches", correspondant aux anciens hameaux qui se retrouvent au contact de la nouvelle route royale, bordée de deux alignements d'arbres. La place de la Tranchée supporte une nouvelle centralité aux tournants des XVIII^e et XIX^e siècles, un noyau urbain regroupant commerces et équipements (mairie). L'avenue restera rurale jusque dans les années 50, seules quelques maisons de types «villégiature» à la campagne seront construites dans les années 1910-1940, donnant à la route une allure très végétale avec les jardins privés en premier plan. Dans les années 30 est construite l'église Christ-Roi qui marque la création d'un nouveau quartier. L'urbanisme commercial viendra perturber le destin rural de l'avenue, et modifier l'ambiance urbaine de village à la campagne.

Les différentes séquences

Elle se caractérise du Nord-Ouest au Sud-Ouest par la présence de séquences distinctes :

- Une séquence hétérogène en mouvement du carrefour Archambault à la place de la Marne et qui se renouvelle rapidement avec une diversité très grande des formes architecturales et du traitement des parcelles ;
- Une séquence "villégiature en renouvellement avec une dominante de jardins et de maisons individuelles transformés depuis environ 5 ans en immeubles collectifs ;
- Une séquence arborée et la polarité du Christ-Roi ;
- Les faubourgs de la tranchée : il s'agit de la partie la plus ancienne de l'avenue Maginot, urbanisée dès la fin du XVIII^e siècle et constituant une nouvelle centralité pour l'ancienne commune de Saint-Symphorien. Par ailleurs, cet axe est jalonné par plusieurs articulations majeures qui sont autant de seuil urbain introduisant la ville centre et articulant les quartiers.



AVENUE GRAMMONT

Le contexte historique

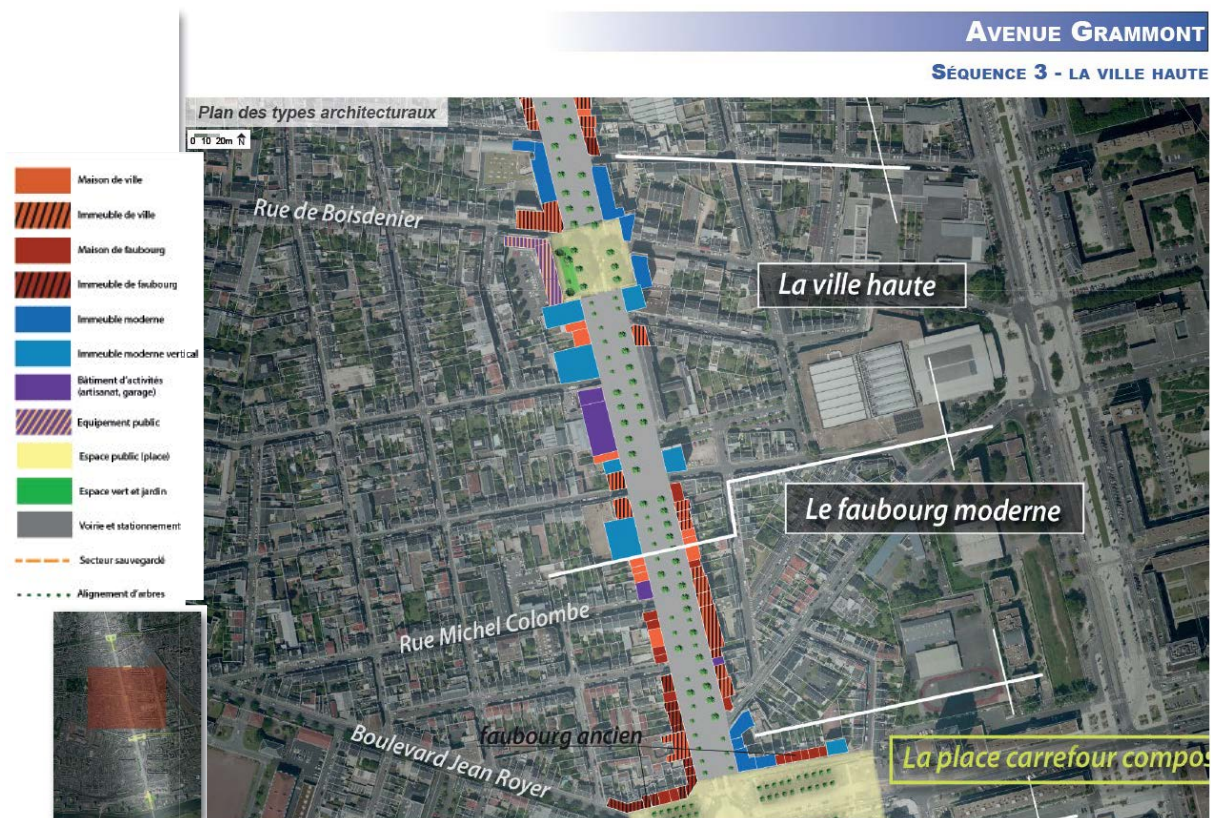
L'avenue de Grammont est un axe percé durant la seconde moitié du XVIII^e siècle par les ingénieurs du roi, à l'occasion du tracé de la route d'Espagne, elle se situe dans le prolongement de la Tranchée, de la rue Royale (rue Nationale) et est en grande partie réalisée sur un remblai.

Les différentes séquences

Plusieurs séquences sont identifiables :

- la place ordonnancée (place Jean Jaurès) ;
- l'avenue classique avec essentiellement des immeubles de ville traditionnels sur trois ou quatre niveaux, ainsi que des maisons ou des immeubles de faubourg plus modestes ;
- la ville haute avec des immeubles modernes sur quatre à six niveaux, ainsi que des maisons ou quelques immeubles de villes, plus anciens et plus petits en volume ;
- le faubourg moderne ou domine l'immeuble de ville et la maison de ville (en particulier du début du siècle) ;
- la place carrefour composite (place de la Liberté), qui marque l'interaction entre trois quartiers différents : le Sanitas, la partie sud de Grammont et le quartier Febvotte ;
- la partie Sud avec deux tissus urbains très différents : les volumes du début du siècle, dans le prolongement d'une séquence déjà présente plus au Nord de la place de la Liberté, et des volumes «modernes», barres d'immeuble des années 60.

La très grande majorité des constructions sont implantées à l'alignement des voies et emprises publiques. On trouve quelques rares exceptions qui correspondent le plus souvent à des équipements publics, comme la gendarmerie ou l'immeuble du Cluzel. L'alignement d'arbres règne en maître sur l'avenue.



LEON BOYER:GIRAUDEAU

La rue Giraudeau est un axe récent constitué en parallèle de la rue Auguste Chevalier à partir de la fin du XIXe siècle et du début du XXe siècle. La partie Nord, la rue Léon Boyer, est plus ancienne et correspondait à la limite Ouest de l'enceinte de Châteauneuf, elle faisait l'interface avec le faubourg Léon Boyer.

Plusieurs séquences sont identifiables : le faubourg Boyer, la porte Saint-Eloi, la rue commerçante, la place composée (place Rabelais), le faubourg Giraudeau, la ville active et hétérogène.

Sur l'axe Giraudeau-Boyer l'implantation des constructions par rapport à la voie est relativement régulière et dessine un axe cohérent, qui trouve cependant une grande variété dans les volumes et notamment les hauteurs. Ainsi la partie nord est davantage structurée par le bâti ancien, étroit et peu haut (avec un parcellaire classique) qui se trouvait dans les limites Ouest du bourg de Châteauneuf, tandis que la partie Sud est clairement le fruit d'une urbanisation plus tardive avec des volumes plus hauts et à un parcellaire plus large. Les hauteurs sont donc très variables, allant de la simple maison de ville construite en rez-de-chaussée uniquement, à l'immeuble plus dense, sans pour autant aller sur des hauteurs équivalentes aux immeubles de grande hauteur présents dans la ville par ailleurs.

L'absence de traitement uniforme de l'espace public ou d'une trame paysagère (alignement d'arbres par exemple) se ressent sur l'axe. Les trottoirs sont larges, mais la chaussée circulée par les voitures n'est atténuée par aucun dispositif végétal, ce qui engendre un paysage très minéral et parfois même routier. Deux places aménagées ponctuent le paysage minéral d'une touche végétale importante : les places Rabelais et Nicolas Frumaud, toutes deux aménagées avec des aires de stationnement et des squares publics



6. TYPOLOGIE DES ESPACES BATIS

Géographie des lieux, histoire des Hommes, se conjuguent pour faire la ville.

Parce qu'on "habite différemment" sur le plateau, sur les coteaux, ou dans la vallée, la ville garde les traces de l'histoire des Hommes. À chaque époque, correspond ses modes de vie, ses techniques de construction, ses matériaux, ses couleurs, ...

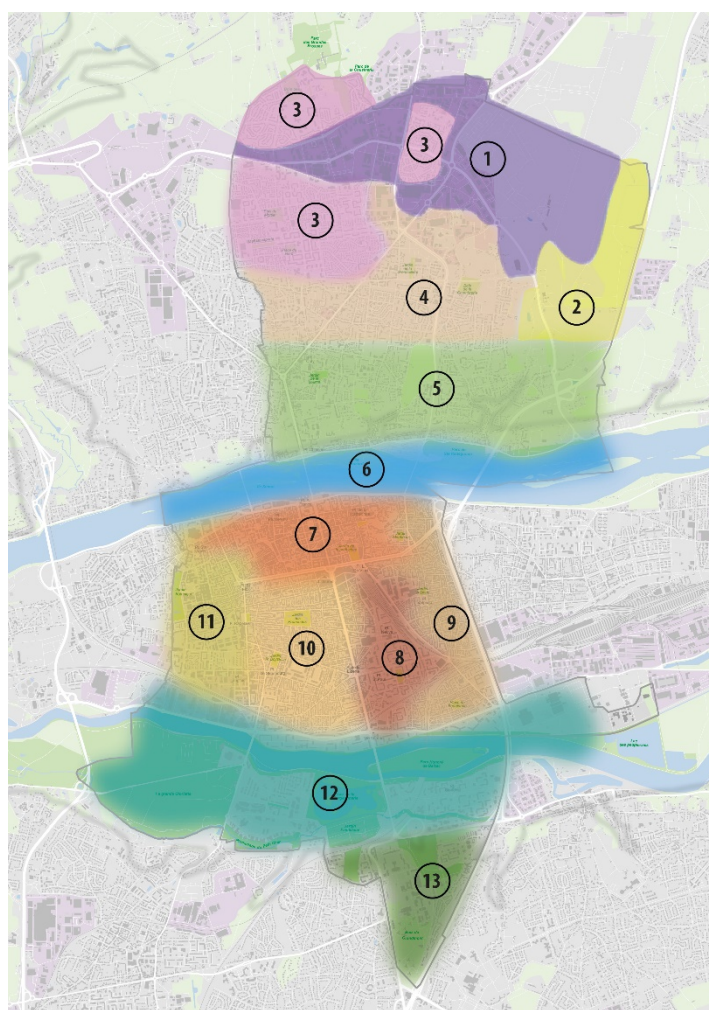
C'est bien cette organisation, cette composition qui participent à l'identité des quartiers de la ville.

Que faire, comment faire, sans trahir, sans bouleverser le paysage, en gardant les traces de mémoires, en adaptant, en actualisant, en innovant, pour continuer l'histoire de la ville : c'est l'enjeu pour demain : renouveler, prolonger, continuer à construire la ville.

Anticiper pour ne pas hypothéquer l'avenir, est un autre enjeu pour la forme urbaine. En effet, les activités de l'Homme naissent, se transforment, disparaissent, ses modes de vie évoluent. Il est donc nécessaire de repenser les tissus stables de la ville et ceux qui sont appelés à évoluer.

Un découpage qui s'appuie sur :

- les frontières naturelles,
- les coupures urbaines,
- des territoires homogènes en termes de morphologies ou de fonctions



UNITÉS URBAINES

- ① La ville active
- ② Le plateau naturel et agricole
- ③ La ville contemporaine composée
- ④ La ville mixte en évolution
- ⑤ La ville coteau
- ⑥ La Loire et ses îles
- ⑦ Le secteur patrimonial remarquable
- ⑧ Le triangle ferroviaire et le Sanitas
- ⑨ Mirabeau-Velpeau-Beaujardin
- ⑩ Prébendes-Febvottes
- ⑪ Secteur mixte de faubourg Tonnellé-Rabelais
- ⑫ La vallée du Cher
- ⑬ Le plateau sud et le parc Grammont

6.1 LA VILLE ACTIVE

a) PRINCIPALES CARACTERISTIQUES URBAINES

• **Identité/forme urbaine/patrimoine**

La structure urbaine de ce secteur est marquée par la juxtaposition d'îlots composés de grandes emprises économiques et d'espaces non bâtis supports d'activités de transports (aéroports).

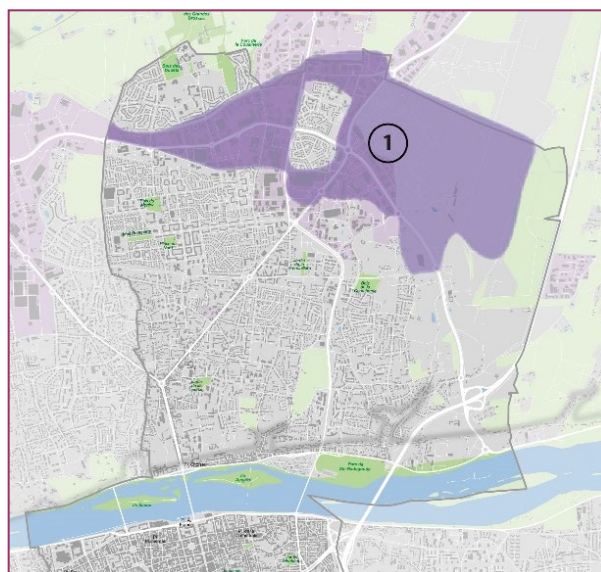
- ✓ la "zone industrielle de Saint Symphorien",
- ✓ la "zone industrielle de la Milletière",
- ✓ la zone d'activités Espace-Tours-Synergie,
- ✓ le site du centre de maintenance du tramway,
- ✓ le site de l'Aéroport, espace à fort potentiel de développement et porte d'entrée de la métropole.

Ces grandes emprises sont traversées ou longées par les grandes voies de communication :

Le secteur est également marqué au Nord par la présence de l'îlot Gustave Eiffel correspondant à une vaste emprise initialement à usage d'activités économiques dont la mutation s'est opérée suite à la fermeture du site des abattoirs, libérant un foncier conséquent avec notamment un fort potentiel de développement de la fonction résidentielle.

L'ensemble est complété par le pôle commercial de la Petite Arche.

Pour partie, les différentes fonctions présentes sur le secteur concernent dans leur emprise de vastes îlots monofonctionnels. Dans certains cas, la taille de ces entités et le "zoning" excluent la mixité et isolent les fonctions les unes des autres.



• **Fonctions/centralité/équipements**

Ce secteur est caractérisé par la présence de vastes zones à caractère d'activités économiques et commerciale d'intérêt d'agglomération drainant plus de 9.000 emplois. De grands équipements de loisirs y sont par ailleurs implantés au Nord du secteur (Parc de la Cousinerie....).

• **Mobilités**

Une attractivité économique et commerciale du secteur qui crée de nombreux déplacements.

Une desserte de l'aéroport uniquement routière.

Une maille de circulations douces, lâche et peu dense, accompagnant principalement les grandes infrastructures routières.

Des liaisons Nord-Sud peu présentes notamment pour rejoindre les parcs du Nord d'agglomération. Des itinéraires incomplets par rapport à la desserte des générateurs de flux.

b) LES ENJEUX ET LES PERSPECTIVES D'EVOLUTION

Le maintien d'un foncier économique dédié

Même si la mixité fonctionnelle permet d'animer et de rendre attractif les tissus urbains, le maintien d'un foncier économique dédié reste un enjeu majeur pour le cœur de la métropole dans la perspective notamment de répondre aux besoins de redéploiement des activités (notamment industrielles).

L'aéroport, un site à fort potentiel de développement de développement

Le site de projet de l'aéroport concerne un vaste espace situé au Nord-Est du boulevard Abel Gance. Il s'inscrit dans la perspective du départ de la base aérienne militaire et l'école de chasse (entraînant réexamen des servitudes d'utilité publique affectant le secteur).

Il s'agit d'un espace de développement économique stratégique à l'échelle de la métropole à considérer également dans le double objectif du renforcement du poids de l'aéroport civil et de la constitution d'un pôle d'intermodalité (prolongement de la ligne du tramway, hypothèse d'une gare routière...).

La diversification des fonctions à travers la mutation de l'îlot Gustave Eiffel

L'enjeu majeur est d'organiser la mutation du tissu industriel en apportant une plus-value en termes de qualité urbaine (trame viaire, circulations douces, place du végétal...) et de mixité programmatique.

La diversification des modes de déplacement

L'hypothèse de la création d'un pôle multimodal à proximité de l'aéroport

Il s'agit d'anticiper les enjeux de mobilité et d'intermodalité autour de l'évolution de l'aéroport et du prolongement de la ligne de tramway.

Par ailleurs à l'intersection Colombier/Abel Gance l'organisation future du secteur doit permettre le développement des infrastructures de mobilité (le centre de maintenance, le parking-relais et la gare routière).

Le renforcement des circulations douces

Faire progresser la part modale des circulations douces (piétons, vélos) implique le développement d'itinéraires conviviaux, sécurisés, desservant les grands équipements (notamment les parcs Nord). Les liens Nord Sud sont notamment à valoriser pour mieux irriguer les quartiers limitrophes à dominante d'habitat.

6.2 LE PLATEAU NATUREL ET AGRICOLE

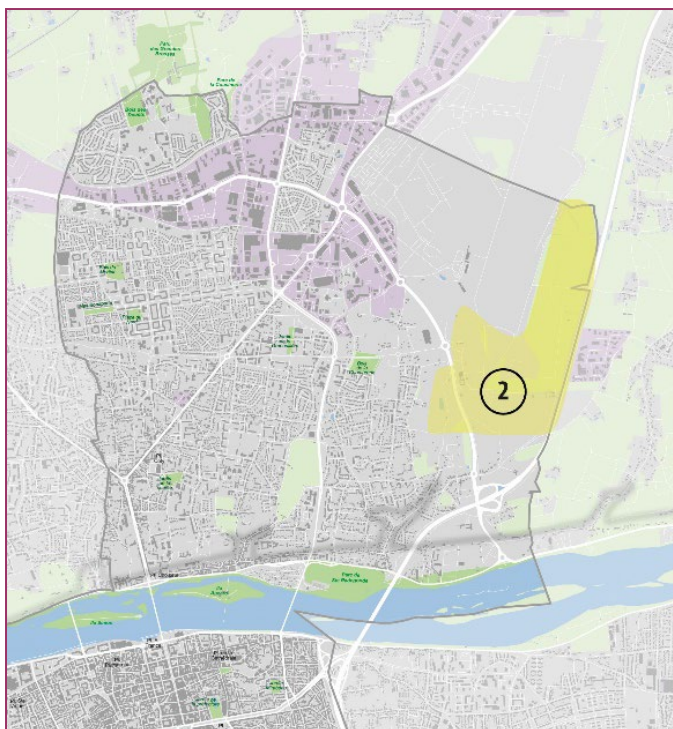
a) LES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES

La zone s'établit de part et d'autre de la partie médiane du boulevard Abel Gance. Elle est concernée par les grandes infrastructures, bordée au Nord par l'aéroport de Tours-Métropole-Val de Loire et cisaillée à l'Est par l'autoroute.

C'est un espace marqué par la présence du vallon de Sainte Radegonde qui, par sa topographie et la présence d'une trame végétale forte établie de part et d'autre de la rue de Châtenay (le fond du vallon), contribue à créer une ambiance intimiste et totalement en rupture avec l'environnement urbain.

À l'est du boulevard Abel Gance, le site est constitué par un ensemble agro-naturel avec la présence de quelques grandes propriétés exploitées en cultures maraîchères, des espaces dédiés à la céréaliculture (blé, maïs, ...) ou laissés en jachère.

Des espaces boisés accompagnent ponctuellement les espaces cultivés.



b) LES ENJEUX ET LES PERSPECTIVES D'EVOLUTION

Cette zone participe à la cohérence paysagère du plateau et s'inscrit en continuité des espaces agro naturels des communes de Rochecorbon et de Parçay-Meslay. Elle présente ainsi une grande stabilité en termes de fonctions et d'organisation foncière. Plusieurs enjeux :

- la préservation du potentiel agricole au cœur de la métropole ;
- le développement de l'activité agricole ;
- le maintien de la qualité et de la spécificité des paysages ligériens (paysage ouvert) ;
- le maintien de la cohérence territoriale à l'échelle intercommunale.



6.3 LA VILLE CONTEMPORAINE COMPOSEE

a) PRINCIPALES CARACTERISTIQUES URBAINES

• Identité/forme urbaine/patrimoine

La structure urbaine de ce secteur est marquée par la présence de quartiers et de formes urbaines très composées à dominante d'habitat individuel et collectif.

On distingue :

À L'Ouest de Maginot : le quartier de l'Europe caractérisé par une architecture de grands ensembles d'habitat collectif très ordonnancés autour d'un axe majeur "l'avenue de l'Europe" contrastant avec les quartiers à dominante d'habitat individuel pavillonnaire situés aux franges "quartier du Maine...". La tour du beffroi constitue un des marqueurs du quartier.

Dans le reste de la zone

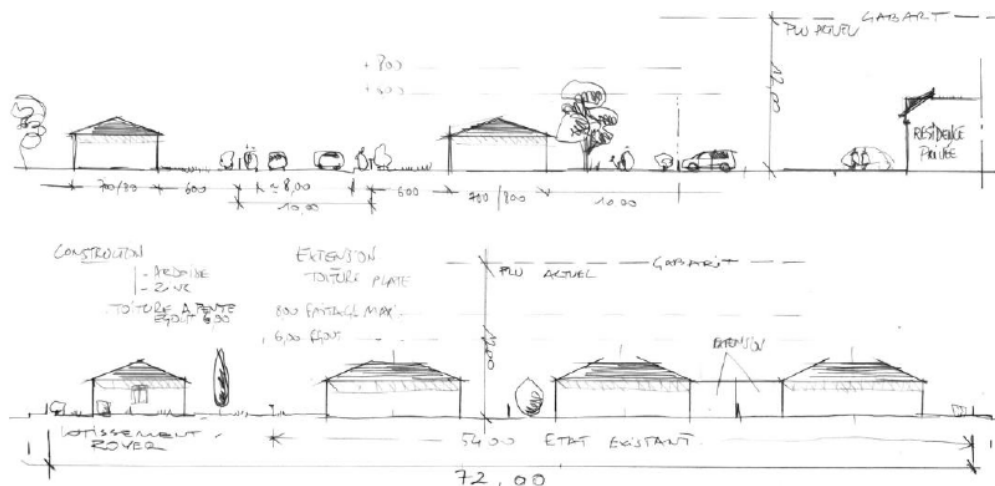
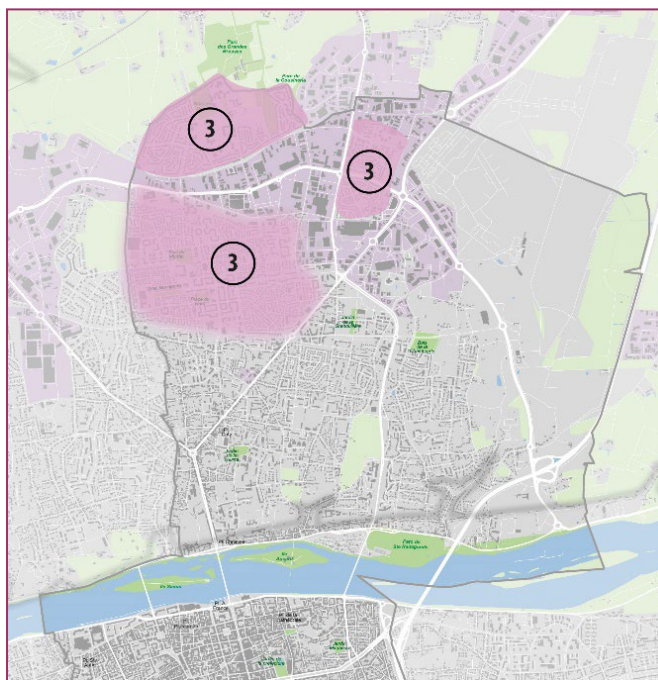
Il s'agit de secteurs d'habitat individuel développés sous la forme de plans de composition d'ensemble, dessinés et réguliers présentant des constructions et des implantations homogènes.

Ces ensembles formant de véritables quartiers sont principalement présents :

- au Nord de la rue de Suède ;
- entre la rue du Danemark et la rue Daniel Mayer ("maisons du Maire" ...).

Ces ensembles présentent un fonctionnement cohérent en plus d'une homogénéité architecturale ; l'identité et la valeur patrimoniale sont régies par l'homogénéité, la répétition de quelques modèles, la composition urbaine, le cadre des jardins et des clôtures homogènes.

Les clôtures déclinent un registre clair et spécifique à chaque opération, avec des modénatures plus ou moins recherchées, l'usage fréquent du béton, avec le constat de quelques disparités liées à des évolutions de clôtures pour rechercher l'intimité, s'isoler, ne plus « faire partie du groupe homogène » **(source : Étude paysagère et patrimoniale de la ville de Tours-2018)**



- **Fonctions/centralité/équipements**

Au sein du quartier de l'Europe : la médiathèque, la mairie annexe et la piscine du Mortier constituent des points de cristallisation de la vie collective.

En termes de structure commerciale, on recense deux pôles commerciaux secondaires avec un hypermarché en frange Ouest et le linéaire commercial au cœur du quartier de l'Europe. Des "micro-pôles" sont également présents : Douets, Maine et Sapaillé).

Au nord de la rue de Suède on constate une faible diversité fonctionnelle en dehors des équipements publics (enseignement, sport et parc urbain).

Le bois du Mortier au Nord constitue un espace vert de quartier, tandis que le parc de Cousinerie en limite Nord de la ville participe d'une offre d'espace vert à plus fort rayonnement.

- **Mobilités**

Le quartier de l'Europe qui bénéficie de la ligne 1 du tramway.

Un réseau desserte interne en accompagnement d'une composition urbaine en serpentine dans les quartiers de lotissements composés.

Des liaisons Nord-Sud peu présentes notamment pour rejoindre les parcs du Nord d'agglomération. Des itinéraires incomplets par rapport à la desserte des générateurs de flux.

b) LES ENJEUX ET LES PERSPECTIVES D'EVOLUTION

On constate une grande stabilité sur le long terme des formes et des fonctions qu'il convient de pérenniser à l'échéance du PLU.

Quelques possibilités de renouvellement urbain à proximité de la ligne de tramway et notamment - le site Ségur/Bernard, localisé au Nord de l'avenue de l'Europe.

Le maintien de la mixité fonctionnelle

Cette zone est ponctuée de quelques polarités ou équipements qui viennent accompagner une fonction résidentielle dominante. Ces polarités doivent être maintenues voir renforcées afin de maintenir des vies de quartiers équilibrées.

La valorisation des liens inter-quartiers

Les quartiers du Nord de la rue de Suède sont coupés du reste.

La préservation de la cohérence urbaine des quartiers de lotissement

La question principale est celle des possibilités d'une évolution du bâti, par une densification par exploitation des jardins ou regroupement parcellaire (avec éventuellement suppression du bâti actuel) ?

Sous l'angle du patrimoine urbain la réponse est claire, "ce qui fait patrimoine est intimement lié à cette homogénéité, au respect de l'identité architecturale, des règles d'implantations, du style des clôtures" (Voir Étude paysagère et patrimoniale de la ville de Tours-2018)

6.4 LA VILLE MIXTE EN EVOLUTION

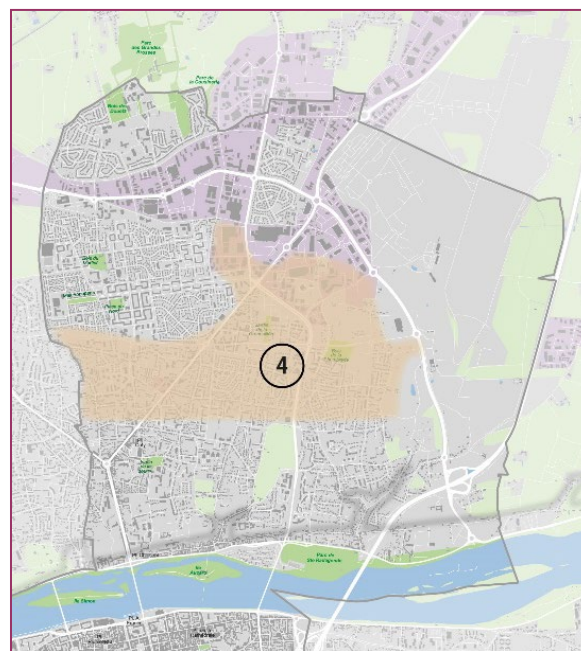
a) PRINCIPALES CARACTERISTIQUES URBAINES

• **Identité/forme urbaine/patrimoine**

La séquence 4 qui s'établit sur le plateau entre la limite Ouest de la ville et le boulevard Abel Gance présente une grande mixité de forme et de fonction ainsi qu'un potentiel de développement important. Elle est traversée par la rue Daniel Mayer qui constitue l'axe Est-Ouest structurant du plateau médian.

On distingue :

✓ *De part et d'autre de la rue des Bordiers,*
un habitat individuel dominant établi sur un ancien parcellaire agricole. Il comprend notamment une trame bâtie ancienne (avec organisation en borde) de l'habitat rural, des constructions des années 30. L'ensemble présente une architecture et des matériaux variés ainsi qu'une forte présence de la trame végétale. On note la présence de cœurs d'îlots non bâtis principalement dans la partie Ouest de la rue des Bordiers.



✓ Au nord de la zone,
un vaste îlot constitué de grands tènements fonciers délimité du Nord au Sud par la rue Pierre et Marie Curie et la rue du Luxembourg. Il est occupé par des grands bâtiments d'activités économiques avec un potentiel de mutabilité à court terme.

✓ *Entre les Bordiers et le boulevard du Maréchal Juin,*
une trame urbaine très diversifiée avec :

- L'avenue Maginot axe majeur en pleine restructuration marquée par des séquences distinctes (en termes de volume, d'architecture et de trame végétale) et jalonnée par plusieurs rotules majeures qui sont autant de seuil urbain introduisant la ville centre et articulant les quartiers ;
- L'éco-quartier de Monconseil, établi de part et d'autre de la rue Daniel Mayer ;
- Le site Marne/Colombier dont la partie Est correspondant à une ancienne ferme dépendant de l'abbaye de Marmoutier a déjà été remanié avec l'implantation récente d'un important programme d'habitat.

✓ *À l'Est du Boulevard du Maréchal Juin, Sainte-Radegonde*

- Au Nord du site, les Hauts de Sainte-Radegonde constituent une vaste emprise, au caractère rural (présentant les traces bâties du passé agricole avec la ferme de la Babinière), au contact de la ville (entrée nord-est de l'agglomération) et de la campagne (vallon de Sainte-Radegonde au sud, espaces agricoles à l'est du boulevard Abel Gance). Ce site est entouré, au nord, par la ville "active" où l'on travaille, où l'on consomme (centre commercial de la Petite Arche, de l'Horloge, Pôle emploi, Acti Bureaux, aéroport), où l'on étudie (lycée Vaucanson) et au sud, par les quartiers résidentiels récents.

Le vallon perceptible au Nord à partir de la rue du Colombier marque fortement le site (topographie, relief, présence végétale forte, présence de l'eau) jusqu'à son débouché dans la vallée de la Loire.

- Au Sud de la rue Daniel Mayer, le plateau est le support d'opérations récentes d'habitat diversifié (maisons individuelles, maisons de ville, petits collectifs) établissant la jonction avec la rue Daniel Mayer.

L'organisation urbaine du plateau se caractérise par :

- la faiblesse des commerces et des services à la population : absence d'une centralité de quartier,
- un réseau de voiries internes qui apparaît peu développé et non hiérarchisé. La rue Giraudoux constitue néanmoins la colonne vertébrale du quartier par son emprise et parce qu'elle dessert certains équipements.

À l'Est, l'extrémité Est du secteur au-delà de la rue de la Presle, un espace de grande qualité paysagère.

- L'avenue du Maréchal Juin fractionne le territoire et isole les deux rives entre la rue Daniel Mayer au Nord et la rue Chopin au Sud.

- **Fonctions/centralité/équipements**

L'affirmation de Monconseil comme une centralité à fort rayonnement à l'échelle du plateau avec :

- 4000 m² de commerces et bureaux,
- un jardin public d'1,2 ha (le Jardin de la Grenouillère) dont le prolongement Nord est envisagé dans la dernière tranche de la ZAC,
- des équipements publics structurants : une Halle Sportive, un EHPAD, un espace petite enfance, une Maison des Solidarités, un foyer pour adultes handicapés.

Des équipements scolaires et de loisirs au Nord de la zone avec le lycée Vaucanson et le complexe cinématographique Tours Ciné Loire.

Des centralités commerciales et de services de divers niveaux organisés en linéaire sur l'avenue Maginot ou en pôle (Horloge), mais également présents au sein de micro-pôles : Champ-Chardon et Chevalerie.

Un déficit en termes de vie de proximité (commerces, services, dessertes...) au Nord de Saint-Radegonde.

- **Mobilités**

Une ligne de tramway qui dessert le quartier Monconseil et le lycée Vaucanson.

L'avenue Maginot support de nombreuses opérations de densification avec des espaces publics majeurs d'articulation (carrefour Archambault, carrefour de la Marne).

Une nouvelle infrastructure : la rue Daniel Mayer, axe inter-quartier Est-Ouest.

Une maille urbaine dense desservie par un réseau de voiries hiérarchisé à l'exception du vallon de Sainte-Radegonde.

Une maille de circulations douces, lâche et peu dense, accompagnant principalement les grandes infrastructures routières.

b) LES ENJEUX ET LES PERSPECTIVES D'EVOLUTION

- **Le développement du quartier des Hauts de Sainte-Radegonde**

Ce site constitue l'espace à fort potentiel de développement résidentiel du plateau, après la création de l'éco quartier de Monconseil.

Plusieurs enjeux peuvent guider l'aménagement de ce futur quartier :

- ✓ la prise en compte de la géographie et le caractère naturel du site avec le vallon comme un axe majeur de composition et moteur de la transformation urbaine ;
- ✓ la prise en compte **des éléments du patrimoine** la ferme de la Babinière, la tour de l'ancien manoir de la Chamberrie, le bâti ancien du hameau de la Presle ;
- ✓ le renforcement de l'offre d'espace vert ;
- ✓ la valorisation des déplacements doux et la limitation de l'usage de la voiture à l'intérieur du site.

- **À plus long terme l'urbanisation de la zone AUs de Chatenay**

La zone AUs se situe sur le plateau Nord de la ville entre les rues de la Presle et de Chatenay. C'est le dernier site potentiel d'extension de la ville. Toutefois, les contraintes dues à la qualité paysagère de ce site et à son exposition au bruit du fait de sa proximité avec la Base Aérienne, exigent beaucoup de précaution dans l'acte futur d'aménagement.

- **Le renouvellement urbain et le développement de la mixité urbaine**

La délocalisation et la mutation de certaines activités économiques constituent des opportunités pour envisager une évolution des sites d'activités vers plus de mixité avec notamment l'insertion d'une offre résidentielle et/ou l'épanouissement des équipements et des services : cela concerne principalement les sites Marnes/Colombier et Luxembourg/Sapailliet

Cette opportunité s'applique également aux sites peu denses présentant un potentiel d'évolution :

- ✓ le carrefour Mayer/Jemmapes transformé en parking-relais mais dont la fonction peut être largement diversifiée ;
- ✓ le site de la Plauderie, cœur d'îlot en cours d'urbanisation ;
- ✓ le carrefour Archambault en attente d'une façade bâtie.

- **L'achèvement de l'éco-quartier de Monconseil**

La dernière phase d'aménagement de l'Ecoquartier concerne la partie Nord du site. Elle permettra notamment de construire les façades urbaines le long de la ligne de tramway et du boulevard du Maréchal Juin.

- **La recomposition de l'avenue Maginot**

L'aménagement de l'avenue Maginot doit se poursuivre. Toutefois la prise en compte des spécificités morphologiques et architecturales des secteurs traversés doit guider la politique de renouvellement urbain.

- **La prise en compte des identités de quartier**

Qu'il s'agisse de quartiers ou séquence anciennes (Bordiers, Devildé, Chapelle), ou de lotissements composés, les caractéristiques et les identités urbaines du plateau doivent rester lisibles.

- **La prise en compte du patrimoine végétal et bâti**

Plusieurs éléments marquants composés d'ensembles ruraux avec leur forme originale d'implantation (pignon à l'alignement de la voie et orientation traditionnelle Nord/Sud), mais également des architectures ponctuelles témoignage de la diversité des époques de construction méritent une prise en compte. De même, la présence d'une trame végétale diversifiée participe à la qualité urbaine et paysagère.

- **Le renforcement des circulations douces**

Faire progresser la part modale des circulations douces (piétons, vélos) implique le développement d'itinéraires conviviaux, sécurisés, desservant les principaux générateurs de flux et favorisant les déplacements de proximité (accessibilité aisée et attractive des commerces, services et équipements du quotidien).

6.5 LA VILLE COTEAU

a) PRINCIPALES CARACTERISTIQUES URBAINES

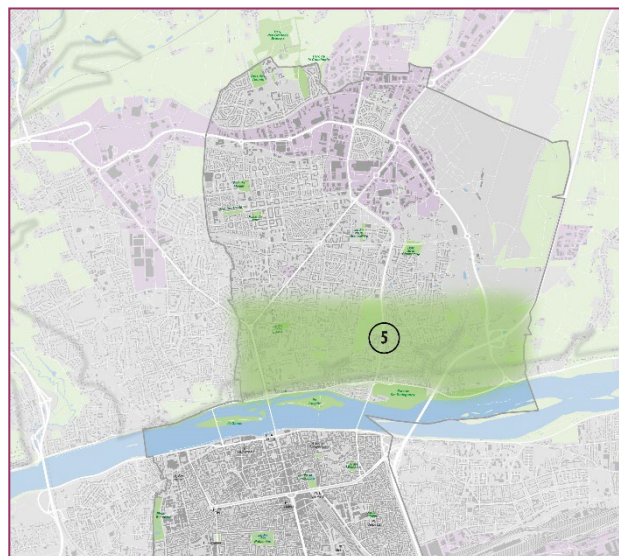
• Identité/forme urbaine/patrimoine

Il s'agit d'un espace d'une grande richesse naturelle et bâtie fortement marqué par sa géographie : vallée/coteau/plateau.

Il constitue, par sa façade sur la Loire, l'un des sites emblématiques du Val de Loire Patrimoine mondial de l'Unesco.

Ce secteur est traversée par des grandes infrastructures qui fractionnent les quartiers avec :

- à l'Est : la Tranchée ;
- au centre : le boulevard du Maréchal Juin qui constitue une véritable coupure entre deux entités historiques Saint-Symphorien et Sainte-Radegonde ;
- au Nord : le boulevard Abel Gance et l'autoroute.



Ce secteur qui s'établit d'Est en Ouest se caractérise par les éléments suivants :

- la présence d'un patrimoine naturel important marquant le coteau boisé, accompagnant les grandes propriétés et la limite Est de la commune (vallon de Sainte-Radegonde avec son caractère intimiste parcouru par une voirie très étroite, vignes municipales, jardins ouvriers, espaces agricole ...) ;
- une organisation urbaine en strates : pied de coteau, vallon, coteau, plateau avec des typologies et un paysage urbain caractéristique du Val de Loire ;
- une forme urbaine encore marquée par la persistance de grandes propriétés bâties avec leur parc implantées sur le coteau ;
- la présence de grandes emprises foncières, supports du cimetière ;
- des espaces publics emblématiques, la place Choiseul, la Tranchée, la place de la Tranchée ;
- une densité et une ambiance urbaines progressives d'Est en Ouest ;
- une topographie donnant des perspectives proches et lointaines sur la ville et des paysages urbains remarquables. Montsoudun par exemple, se caractérise dans sa partie Sud par sa situation en belvédère sur Sainte-Radegonde avec une vue plongeante sur la Loire et la ville ;
- des belvédères sur la Loire, mais une privation des vues ;
- des développements urbains récents sur le coteau par démembrement des grandes propriétés (insertion d'opérations en cul de sac), constitués par des lotissements, des équipements publics ou privés, de l'habitat collectif de standing. Il s'agit d'un mode d'urbanisation qui génère des îlots étanches, des opérations cloisonnées non desservies et/ou prolongées par des circulations douces.



Des typologies bâties patrimoniales

Le paysage urbain se caractérise par une succession de typologies bâties patrimoniales allant de la grosse propriété jusqu'au bâti rural. On distingue ainsi :

- *En pied de coteau et sur les quais de Loire* : un tissu bâti dense et continu remontant les vallons.

On y rencontre principalement la maison de bourg implantée principalement dans le Faubourg Saint Symphorien, de part et d'autre de l'axe principal et dans l'ancien village de Sainte-Radegonde (rue Saint-Gatien et bas de la rue Marcel Gauthier).

Ce patrimoine reste toutefois majoritairement caché par la confidentialité des cours où les bâtis s'implantent parfois jusque dans le rocher, avec la présence de nombreuses structures troglodytiques (habitation ou annexe), dans les flancs du coteau.

La plupart de ces éléments bâtis datent, dans leur structure d'origine des XIV^e et XVI^e siècles, même si certains sont plus tardifs comme les annexes de maisons de ville des quais (XVIII^e).

On note également la présence de maisons de ville qui ont investi massivement les axes principaux du XVIII^e (Tranchée, Paul Bert). Certains ensembles présentent un important linéaire de façade.

- *En pied de coteau et sur le coteau* : la persistance de grandes emprises foncières comprenant :

- Les propriétés religieuses

Les ensembles conventuels se sont implantés sur des domaines qui se sont étendus au fur et à mesure de l'enrichissement des ordres. Même si ces domaines ont aujourd'hui été morcelés, réinvestis, voire ont complètement disparu, l'importance des bâtiments conservés reflète la grandeur.

Le site d'implantation détermine le système de composition des bâtiments :

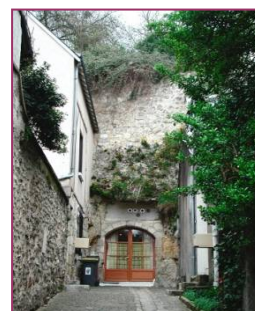
- en belvédère sur le fleuve (La Grande Bretèche, les Capucins), les bâtiments se développent linéairement le long du coteau,
- plus en retrait ou au cœur d'un parc (les Franciscaines, les Clarisses, le calvaire), on retrouve le mode d'implantation traditionnel autour d'une cour, parfois entièrement fermée à la façon d'un patio.

Les grandes propriétés bourgeoises (avec bâtiments et parcs)

Les hôtels particuliers sont implantés au cœur de leurs anciens domaines dont certains ont été morcelés par des lotissements. On rencontre également un regroupement plus urbain autour de l'église Sainte-Radegonde correspondant à deux domaines : La Salamandre et l'Archerie.

Certains sont d'anciens domaines agricoles, antérieurs aux implantations XVIII^e sur le coteau, mais probablement réinvestis par la suite par la bourgeoisie. Les références stylistiques sont principalement néo-classiques et néo-renaissance.

Ces grandes propriétés du coteau Nord, (ou leurs traces conséquentes, visibles, compréhensibles) représentent un patrimoine architectural, paysagé et urbain qui témoignent d'une forme urbaine, d'une occupation sociale du territoire à une époque donnée.



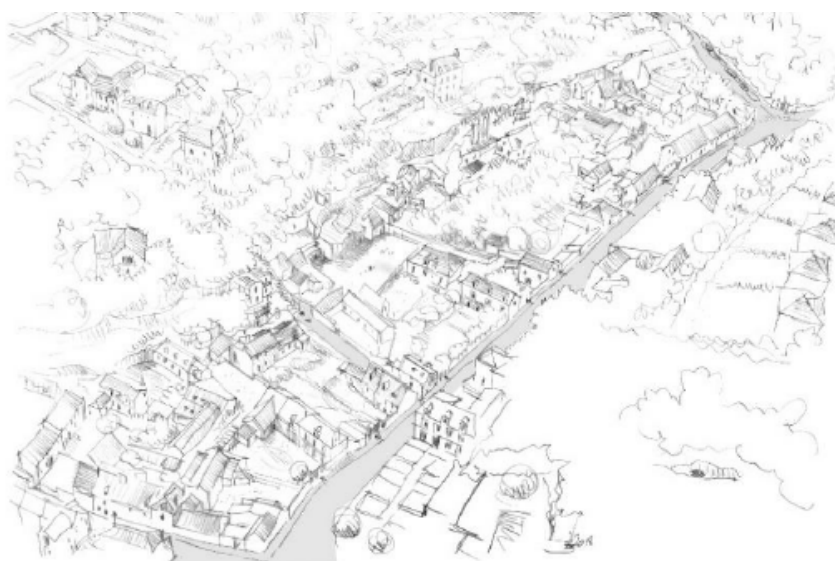
Elles se caractérisent par une emprise foncière importante clos de murs et arborée sur laquelle sont disposés un bâtiment principal avec ses espaces de représentation, son exposition et vues privilégiées (Sud et Loire) et un bâti annexe disséminé.

Par leur lisibilité, (les murs de clôture, leur accompagnement végétal, les éléments boisés ou arbres remarquables, la hiérarchie des entrées...), elles qualifient et caractérisent aussi l'espace public.

➤ *Les vallons secondaires* (textes et croquis : source, Etude Paysagère et Patrimoniale de la ville de Tours)

Entaillant le coteau nord, ils revêtent une importance particulière dans la lecture du paysage et dans l'identité patrimoniale du site.

La comparaison des ambiances différentes des vallons secondaires souligne le lien très intime entre la configuration du vallon, son relief, l'implantation des infrastructures et du bâti ancien, même si les cours d'eau sont privatisés et parfois peu visibles :



Le vallon de Saint Symphorien : la rue est dans le fond de vallon remplaçant physiquement le parcours de l'eau, le bâti propose des façades sur rue.



Le vallon de Sainte Radegonde : la rue suit le flanc de coteau, le bâti s'implante en pignon sur rue. Le coeur de vallon reste jardiné et végétalisé, s'inscrivant comme une petite coulée verte privatisée qui commence à s'urbaniser.

➤ *Le patrimoine troglodyte sur le coteau*

Il s'identifie dans la composition parcellaire, les noms de lieux dits (comme les caves). Il est à l'origine d'un patrimoine vernaculaire et du quotidien, mais aussi plus exceptionnel comme une chapelle semi-troglodyte présente le long de la rue Saint-Gatien.

➤ *Les maisons de villégiatures d'inspiration normande*

Elles se caractérisent par une implantation sur le rebord du coteau, dominant le val de Loire, au cœur d'un ensemble arboré de jardins composés (allée de la Côte Fleurie par exemple).



➤ *Au Nord-Ouest de la Tranchée : les Bordes*

Il reste peu d'éléments de ce type sur le secteur mais ils sont les derniers témoins d'un mode d'occupation "productif" de l'espace. À ce titre, même si les architectures sont modestes, elles présentent un enjeu patrimonial important en termes de mémoire.

Le premier mode d'implantation perpendiculaire à la rue correspond aux activités maraîchères de la rue des Bordiers développées sur un parcellaire en lanières fines. L'espace de dégagement crée parfois une impasse qui dessert plusieurs bordes contigües.

Le deuxième mode d'occupation est celui de la ferme traditionnelle où les bâtiments sont disposés autour d'une cour.

➤ *Dans l'ensemble du secteur des quartiers de cohérence urbaine*

La trame urbaine du secteur est complétée par des secteurs qui présentent des caractéristiques particulières liées à la topographie, aux modalités d'implantation (implantation en pignon par exemple), aux typologies bâties ou encore à la présence d'une trame végétale importante. Ces différents secteurs présentent une cohérence d'ensemble et participent à la diversité du paysage urbain.

• **Fonctions/centralités/équipements**

Le secteur se caractérise par :

- la présence de nombreux établissements d'enseignement tous niveaux : IUT et ITS pour l'enseignement supérieur, 2 lycées, des collèges et des écoles de quartiers.
- la présence de deux cimetières qui par leur emprise et leur localisation participent à la trame paysagère
- un équipement culturel majeur : le site Martinien de Marmoutier, dont l'ouverture au public sera prochainement programmée.

- des centralités commerciales et de services de divers niveaux organisés en linéaire (Tranchée, Maginot) ou installés au cœur des quartiers (Paul Bert, Sainte-Radegonde et Tourettes).

À Sainte-Radegonde *la centralité historique* installée au débouché Sud du vallon avec quelques commerces, l'école et la mairie se singularise par son urbanisme de quai et de pied de coteau. Mais l'ensemble reste difficilement accessible depuis le plateau.

À Paul Bert, on constate une organisation similaire avec en supplément la présence du pont de fil qui assure un lien direct avec le centre-ville.

Au Nord de Saint-Radegonde, le problème de déficit en termes de vie de proximité (commerces, services, dessertes...) reste posé.

- **Mobilités**

En termes de structure, le réseau de voiries se compose de deux niveaux distincts :

- en limite et au centre du secteur des grandes voies identifiées par leur fonction de transit (boulevards du maréchal Juin et Abel Gance), ou présentant des caractéristiques urbaines plus marquées (les quais de la Loire, les avenues Tranchée/Maginot).

- à l'intérieur du secteur un réseau de voiries étroit, contraint, patrimonial, lié à la morphologie urbaine et présentant des carences en termes de continuité Est/Ouest (principalement à Sainte-Radegonde).

En termes de volume de déplacements, on constate une hausse liée au développement des programmes d'habitat avec une desserte difficile par les transports collectifs, compte tenu des caractéristiques des voies.

Concernant le réseau de circulations douces (piétons vélos), on peut noter les points suivants :

- des carences en termes de continuité et de possibilité de rabattement en direction des stations du tramway ;
- des opérations cloisonnées non desservies et/ou prolongées par une trame de circulations douces ;
- un réseau peu développé de circulations douces autonomes ;
- des déplacements automobiles et des circulations douces gérés sur une même trame viaire caractérisée par sa faible emprise ;
- un déficit d'espace public, clairement identifié, accessible et fonctionnant en réseau principalement en belvédère sur la Loire.

b) LES ENJEUX ET LES PERSPECTIVES D'EVOLUTION

- **Le renouvellement urbain dans le respect des identités locales**

L'enjeu majeur est de mettre en œuvre des opérations ciblées de renouvellement urbain tout en participant à la valorisation d'un ensemble caractérisé par sa valeur patrimoniale en termes de paysage et de trame bâtie.

➤ *La valorisation de la place de la Tranchée*

La place de la Tranchée a joué un rôle important dans la vie du quartier qu'il convient aujourd'hui de renouveler à travers un projet de recomposition tenant compte des caractéristiques exceptionnelles du site :

- la composition et la forme particulière en cercle de la place ;
- son positionnement à la confluence de deux axes majeurs ;
- sa situation unique en belvédère avec une perspective visuelle très lointaine découvrant la ville dans la varenne au-delà du pont Wilson.

Le projet de recomposition doit offrir l'opportunité de doter le quartier d'équipements publics modernisés (école...) qui contribueront, à l'instar de la redynamisation commerciale attendue, à renforcer son attractivité. Il s'agit également de développer une offre nouvelle de logements et de prendre en compte les enjeux de mobilité.

➤ *La poursuite du renouvellement urbain de l'avenue Maginot*

L'aménagement de l'avenue Maginot doit se poursuivre. Toutefois la prise en compte des spécificités morphologiques et architecturales des secteurs traversés doit guider la politique de renouvellement urbain.

➤ *La restructuration de l'îlot Pinguet-Guindon*

L'îlot Pinguet-Guindon s'inscrit à la croisée de deux voies aux caractéristiques distinctes symbolisant deux époques, l'avenue Maginot et la rue Pinguet-Guindon. Entre ces deux axes se dessine un cœur d'îlot marqué par la présence d'une trame végétale importante (jardins existants) et d'une venelle permettant de découvrir le caractère intimiste du site. Dans ce contexte où la proximité du tramway accélère les processus de mutation, il s'agit de poursuivre l'évolution urbaine du site de projet en prenant en compte des enjeux d'accessibilité mais également de rechercher une cohabitation « à l'équilibre » entre le renouvellement de l'avenue Maginot et le caractère plus patrimonial de l'îlot (trame végétale, patrimoine bâti...).

➤ *L'évolution fonctionnelle du site de l'Ermitage*

Dans l'hypothèse d'un départ de l'équipement médical existant, le site de l'Ermitage une fois libéré et/ou réorganisé peut permettre de renforcer le parc de logement. S'agissant d'un espace de grande qualité, l'objectif est de contribuer au renouvellement du coteau patrimonial (Valeur Universelle Exceptionnelle du Val de Loire au titre de l'Unesco).

➤ *Le renouvellement urbain des Tourettes*

Le site de projet des Tourettes s'inscrit dans une séquence bâtie en façade de la rue du Pas-Notre-Dame.

Il est encadré d'Est en Ouest par l'allée de l'Oratoire et la rue du Pas-Notre-Dame. Il est bordé au Nord par la rue de l'Oratoire support d'implantation de logements collectifs (jusqu'à +5).

Cette partie du site est occupée principalement par des logements individuels de formes et de qualités diverses avec une importante trame végétale en cœur d'îlot.

Les franges périphériques de l'îlot sont à restructurer tout en prenant en compte le trafic routier dans la rue du Pas-Notre-Dame. Ce processus doit également conduire à maintenir la trame végétale existante, développer une offre nouvelle d'habitat et désenclaver l'îlot.

➤ *Le renouvellement urbain du site de Montsoudun*

Il s'agit d'un site caractéristique du Val de Loire avec son inscription et sa relation visuelle forte avec le grand paysage (belvédère au Sud tourné vers le grand paysage du Val de Loire).

C'est un site avec un parc de logements dont le renouvellement a été initié sur le plateau. Ce processus est appelé à se poursuivre en investissant de nouveaux îlots par densification ou par reconfiguration de certains espaces.

Cette évolution doit s'envisager en prenant en compte les paramètres paysagers et morphologiques des lieux.

• **La conservation de la trame verte dans la diversité de ses formes**

Aux coteaux de la Loire et à certaines parties des vallons adjacents est associée une image de verdure, générée par la présence de boisements d'arbres remarquables ou plus simplement d'espaces non bâtis (notamment les parcs des grandes propriétés, ou les belvédères sur la Loire). On note également la présence de cœurs d'îlots non bâtis, partie intégrante des structures de quartier.

Cet ensemble participe de l'identité locale et constitue l'un des marqueurs du paysage du Val de Loire, patrimoine de l'Unesco. À ce titre, l'équilibre minéral/végétal et la diversité de cette trame verte doivent être strictement maintenus.

- **La valorisation de l'espace public et des lieux symboliques**

L'insertion de la ligne 1 du tramway a conduit à une profonde reconfiguration de l'espace public : le pont Wilson, la place Choiseul, la Tranchée et la place de la Tranchée, Pinget, Christ Roi.

Deux autres enjeux un sont à prendre en compte :

- Au niveau du coteau, il concerne la réappropriation publique des lieux symboliques de l'identité locale ou à minima la préservation des vues permettant la lecture du patrimoine et des paysages du Val de Loire. Cela implique de mettre en œuvre un système de veille pour saisir les opportunités foncières et favoriser notamment l'accès au public des belvédères sur la Loire.

- Dans la vallée, il s'agit de traiter les points d'articulation et d'ancrage avec la Loire.

Tours dispose de plusieurs points d'articulation entre le plateau et la vallée à travers des petits itinéraires ou des voies descendant du coteau.

Ces points d'articulation, qui sont autant de lieux pour mieux révéler la présence de la Loire, peuvent encore être améliorés et atténuer le vocabulaire routier du traitement des quais : "passer de la voie à la place".

Il s'agit également de mettre en valeur le site Martinien de Marmoutier et de ses abords en vue d'une ouverture au public.

- **Le maintien des identités de quartiers**

Les Bordiers, la Croix Montoire, Balthazar, Saint-Symphorien (entre Tranchée et Groison) ou encore ceux établis à l'Est de la ville entre la rue du Clos Saint-Libert et l'allée de la Côte Fleurie constituent des quartiers ou des séquences qui par leur morphologie et leurs caractéristiques bâties, participent à la diversité et à l'identité du paysage urbain de la ville.

Il s'agit d'espaces à l'intérieur desquels les évolutions urbaines doivent être maîtrisées compte tenu de leur cohérence d'ensemble en termes de gabarit des constructions, de morphologie, d'organisation urbaine et/ou de présence du végétal. Des mutations pourront intervenir mais dans le respect des identités de quartier et selon des paramètres définis.

- **La protection de la trame bâtie patrimoniale et des paysages**

La diversité et la richesse de la trame bâtie et des paysages constitue le marqueur identitaire de ce secteur. La variété des typologies (villa de Loire, habitat bourgeois, conventuels, rural, maison des années 30...), les modalités d'implantation (notamment liée à la géographie des lieux) produisent un cadre urbain et des séquences paysagère de grande qualité.

Le maintien de la cohérence de lecture de ces différentes strates appelle des réponses graduées et ciblées en termes de protection et de prise en compte.

- **Le développement des circulations douces**

L'apport de populations nouvelles dans l'ensemble va générer de nouveaux déplacements sur un réseau dont une partie se révèle très étroit. Face à ce constat et dans l'objectif de valoriser la "ville des proximités", il apparaît nécessaire de développer une maille autonome de circulations douces (piétons vélos), pour apaiser, sécuriser, rendre attractifs et mettre à la bonne échelle ces modes de déplacements non polluants. Ces circuits pourront notamment emprunter les îlots en cours de restructuration.

6.6 LA LOIRE ET SES ILES

a) PRINCIPALES CARACTERISTIQUES

En rive droite

C'est la partie la plus large entre l'eau et les quais, marquée par la grande île Aucard, où s'établit une diversité de séquences et de fonctions.

La partie Est est caractérisée par la présence d'un quartier spécifique d'habitat spontané. Mais sa situation dans le lit endigué au regard du risque d'inondation lui interdit toute évolution urbaine.

Dans la continuité, le parc de Sainte-Radegonde constitue un vaste espace naturel au cœur de la ville. Il est également occupé par le club de tennis du TC Tours.

La partie Ouest, à partir du Pont de Fil est constituée d'un ruban de faible emprise uniquement dédié à la promenade.



Au milieu les îles

Un réseau d'îles support d'activités de loisirs et d'équipements techniques.

Desservie par le pont de Fil, l'île Aucard est facilement accessible et constitue un vaste espace récréatif avec ses terrains de sports. La partie Ouest est occupée par le Service des Eaux de la ville de Tours.

Face à la l'université, l'île Simon constitue un parc urbain au milieu de la Loire offrant un circuit de promenade et des vues remarquables sur le pont Wilson. L'absence de liens directs entre les quais et le site constitue un handicap quant à la qualité de son accès et dans la mise en réseau des itinéraires de promenade.

En rive gauche

D'une manière générale la rive gauche, de faible largeur, s'établit en contraste, avec une dominante minérale importante liée aux quais empierrés générant un effet de verticalité important.

Entre la faculté est la bibliothèque, elle constitue un ensemble très composé accessible par un système de marche monumental et permettant la proximité avec le fleuve depuis les cales et le passage sous le pont Wilson.

De part et d'autre de cet espace de grande qualité, les quais sont aménagés pour la promenade, mais sont surtout occupés par le stationnement automobile.

La partie Est apparaît peu qualitative et le quai s'arrête brutalement sans possibilité de continuité cyclable.

• Fonctions/centralités/équipements

La présence de la Loire assure à elle seule l'attractivité du site.

L'été, l'installation des guinguettes en fait un lieu de fréquentation majeur.

La batellerie avec les parcours apporte également une animation visuelle aux périodes propices.

Les parcs (avec leurs équipements sportifs) et les cheminements doux sont des lieux très fréquentés tout au long de l'année.

b) LES ENJEUX ET LES PERSPECTIVES D'EVOLUTION

Même si la prise en compte de la Loire au regard des risques naturels potentiels constitue un enjeu majeur pour la ville, sa place au cœur du projet urbain et patrimonial doit également apparaître à son juste niveau. La démarche "Envies de Loire" (avec près de 7800 votes) a montré à quel point la Loire est un espace dans lequel les Tourangeaux se projettent.

Au regard notamment des résultats de ce processus participatif, prolongés par un travail d'équipe de concepteurs de projets, de nombreux enjeux apparaissent clairement :

Le développement de nouveaux usages autour du fleuve dans le respect des lieux

Il s'agit notamment de faire évoluer la fonctionnalité des quais (en diminuant la place du stationnement automobiles et développer de nouvelles pratiques collectives).

Les berges et les îles de Loire doivent pouvoir être valorisées selon leurs caractéristiques et fonctions (culturelles, sociales, de loisirs, sportives, contemplatives, relationnelles, de bien-être, écologiques).

L'accessibilité au fleuve

L'enjeu est de garantir une accessibilité maximale pour les piétons et les cyclistes entre la ville et le fleuve.

Cela nécessite l'établissement de nouveaux liens entre la ville et l'eau (passerelle d'accès à l'île Simon...), mais également de mettre en scène les rampes et tout autre point d'accès au fleuve.

La valorisation de son rôle structurant dans le paysage

L'action doit porter sur la mise en relation de la trame d'espaces publics avec la Loire. En particulier les points d'interfaces entre la ville et le fleuve doivent faire l'objet d'une attention particulière : l'articulation Paul Bert/île Aucard et rue de Sainte-Radegonde/parc de Sainte-Radegonde...

L'animation du fleuve à travers la batellerie et les randonnées nautiques

La levée des points durs que constitue le franchissement des ponts doit permettre de renouer avec la Loire navigable.

Le maintien de son caractère naturel

La Loire constitue un écosystème de grande qualité. Les aménagements à venir ne doivent pas remettre en cause son fonctionnement.



6.7 LE SECTEUR PATRIMONIAL REMARQUABLE

a) PRINCIPALES CARACTERISTIQUES URBAINES

• Identité/forme urbaine/patrimoine

Le quartier patrimonial : un secteur de référence pour l'agglomération dont les valeurs architecturales et historiques ont justifié l'établissement d'un périmètre de Secteur Sauvegardé élargi en 2008.

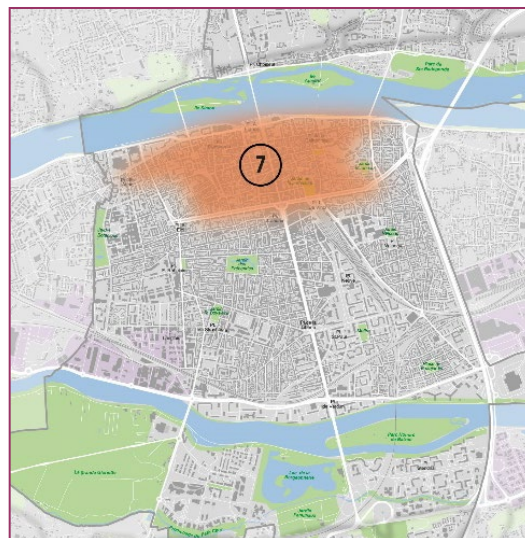
Il s'agit d'un secteur au tissu urbain complexe caractérisé par une grande mixité urbaine où tous les âges et de nombreuses typologies bâties sont représentés, de la ville moyenâgeuse à la ville reconstruite.

Ces différentes strates constituent des ensembles architecturaux homogènes très lisibles.

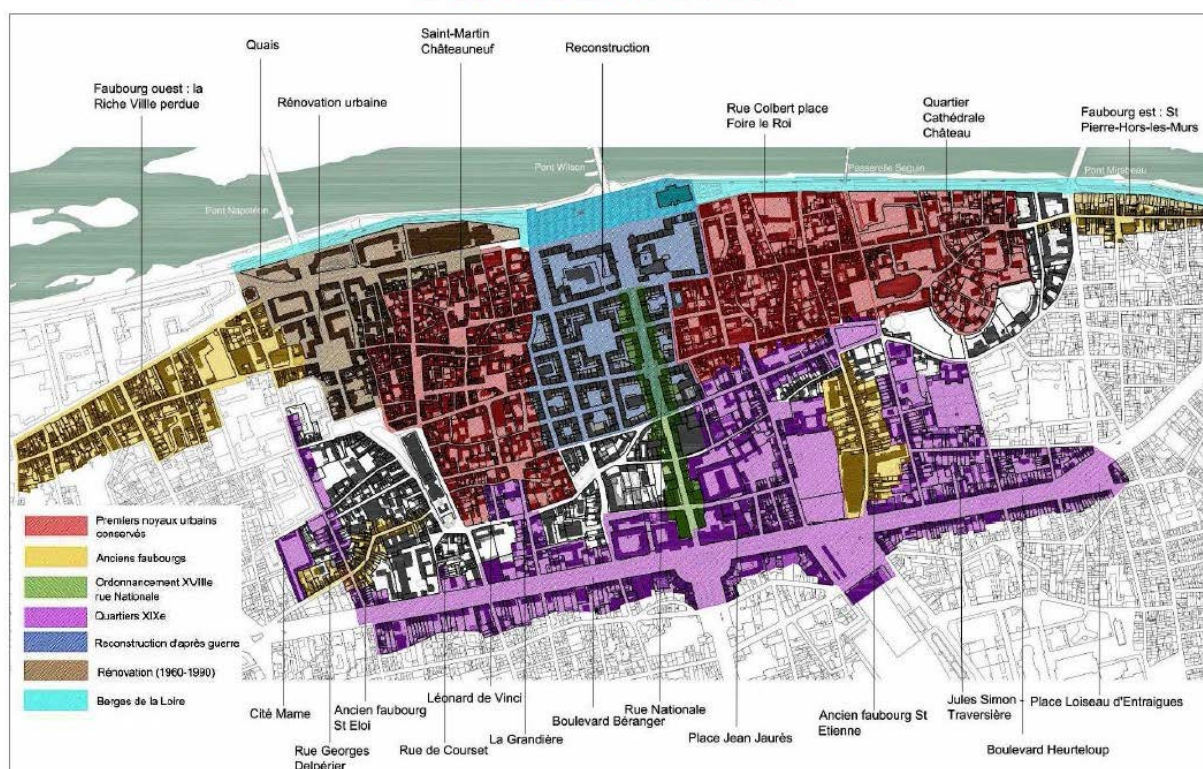
On y trouve un réseau d'espaces publics dense, riche, avec de nombreux sites de référence tels que le quartier Plumereau, constitué de petites ruelles au caractère intime, présentant une homogénéité architecturale et s'articulant autour d'une place véritable scène de la vie locale.

L'ensemble se caractérise également par deux traits majeurs :

- sa façade noble sur la Loire patrimoine mondial de l'Unesco,
- une grande diversité dans les fonctions (grands équipements, commerces, logements).



3. LES ENSEMBLES URBAINS



- Trois ensembles correspondent aux premiers noyaux urbains conservés, où se localise le bâti le plus ancien, hérité de la période médiévale et de la Renaissance, il s'agit des ensembles dénommés : Cathédrale-Château ; Saint-Martin-Châteauneuf ; Colbert-Foire-le-Roi. Ils couvrent 38, 5 hectares.



Maison-tour XIIIe-XIVe s.
3 place de Châteauneuf
et 3 rue du Panier Fleuri.



Maison-tour du XIIe siècle,
39 rue Bretonneau.



Maison du XIIIe s. du 31
rue Briçonnet.



Maison XV-XVIe 2 rue du
Grand Marché
1 rue du Change.



11 à 15 place
du Grand Marché.



26 rue de la Monnaie
2 rue du Change.

- Quatre ensembles urbains correspondent aux anciens faubourgs formés à la période médiévale, suite à la construction de la « clouaison » au XIVe siècle, puis englobés au XVIIe siècle dans une nouvelle enceinte. Ils se caractérisent encore par leur parcellaire lanier occupé par des maisons à boutique à pan de bois. Il s'agit des faubourgs ouest : la Riche / Ville perdue (actuelles rues Lamartine et Georges Courteline) et faubourg Saint-Eloi (actuelle rue Jules Charpentier) ; du faubourg est : ancien faubourg Saint-Pierre-des-Corps (actuelle rue Blanqui) et du faubourg sud : ancien faubourg Saint-Etienne (actuelle rue Bernard Palissy). Ils représentent 16, 5 hectares.



Eglise Notre-Dame-de-la-
Riche.



11 rue Lamartine.



24-26 rue Georges Courteline.
Maison dite du Dauphin. Lotissement de la rue de la Madeleine.

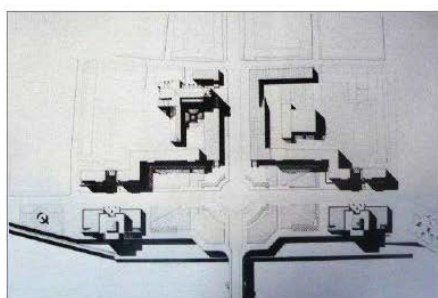


7bis-9 rue Lamartine. Croupe sur rue en
remplacement d'un pignon.

- L'ensemble urbain de la percée classique de l'ancienne rue Royale, actuelle rue Nationale, correspond à la mise en oeuvre, à partir du milieu du XVIIIe siècle, du projet d'une nouvelle route royale vers l'Espagne. Les îlots la bordant, au nord, ont été détruits au cours de la Seconde Guerre mondiale et reconstruits dans les années 1950. Les immeubles épargnés (sud des actuelles rues Néricault-Destouches et Emile-Zola) présentent encore une architecture ordonnancée. Ils couvrent 3,5 hectares.

- L'ensemble urbain des quartiers du XIXe siècle au sud du centre ancien, correspondent aux secteurs aménagés à partir de la seconde moitié du XIXe siècle suite à la transformation du Mail de l'enceinte du XVIIe siècle en boulevards. Cet ensemble urbain comprend également les liaisons nord-sud destinées à relier les boulevards Heurteloup et Béranger - qui s'affirment comme le nouveau centre de Tours - aux quartiers anciens. Ces quartiers forment encore aujourd'hui une séquence très homogène et conservent d'intéressantes compositions ordonnancées. Ils représentent 45 hectares.

- L'ensemble urbain de la Reconstruction, est aménagé dans les années 1950 sur les plans de l'architecte Pierre Patout, nommé en 1946, architecte en chef du secteur de l'entrée nord, à l'emplacement des îlots de part et d'autre de la rue Nationale, détruits lors de la Seconde Guerre mondiale. Il couvre 18 hectares.



Projet de Patout pour l'entrée nord de Tours, 1955, A.M.T.
Si la bibliothèque, à l'est de l'entrée nord, a été réalisée,
son jumeau, à l'ouest, prévu à l'origine pour accueillir un
palais des congrès n'a jamais été construit.



Vue aérienne de l'entrée nord et de la
nouvelle place Anatole-France, 1965. Phot.
Roger Henrard.



Bibliothèque municipale. Façade sur l'avenue Malraux.

- L'ensemble urbain de la rénovation urbaine porte sur le secteur de rénovation urbaine délimité en 1961 et aménagé à l'emplacement de l'ancien quartier insalubre Victoire/Tanneurs, à l'ouest du Secteur Sauvegardé. Il s'étend sur 11 hectares.

- Enfin, l'ensemble urbain des quais, traitant de l'histoire de l'aménagement du front de Loire, concerne l'espace libre linéaire compris entre les façades et la berge du fleuve.



Le front sud de la rue des Tanneurs.



Cœur de l'îlot accessible par la rue Chanteloup.



Université François Rabelais.



Angle nord-est de la place de la Victoire.



La tour étoile.

• Centralités/équipements

Le Secteur Sauvegardé concentre l'essentiel de l'armature commerciale et de services de l'agglomération principalement implantée le long de l'axe Nord-Sud. L'ensemble forme un pôle majeur, une véritable vitrine d'influence régionale avec des îlots de spécialisation bénéficiant de la proximité du pôle multimodal de la gare au titre desquels :

- le cœur civique (palais de justice, mairie) et les banques en bas de la rue Nationale et en bordure de la place Jean-Jaurès,
- la restauration et les bars dans le quartier Plumereau et la rue Colbert,
- l'habillement localisé rue Nationale...

Cette concentration, même si elle n'est pas homogène dans l'ensemble du Secteur Sauvegardé, contraste avec le quartier des Prébendes où l'on recense comparativement peu de commerces et de services ou d'équipements, plutôt implantés en rives (exemple de l'école Rabelais).

b) LES ENJEUX ET LES PERSPECTIVES D'EVOLUTION

La restructuration du haut de la rue Nationale : "Les portes de Loire"

Le haut de la rue Nationale, par sa situation, constitue un espace stratégique à bien des égards. C'est :

- l'une des pièces composant l'entrée du cœur de la ville,
- un trait d'union entre la Loire et la ville reconstruite,
- - un carrefour ; un lieu de passage, de convergence, de rencontre et d'animation.

Déjà lieu de culture et de patrimoine, la restructuration du site doit contribuer à magnifier sa situation d'interface avec la Loire tout en renforçant l'offre hôtelière et commerciale.

La restructuration du site des Halles

Le site des Halles et de ses abords doit être restructuré en développant un programme mixte permettant le redéploiement des commerces existants et le renforcement de l'offre en logements

D'un point de vue urbain cette opération doit également permettre de mieux articuler le site avec son environnement patrimonial en termes de continuité urbaine, viaire et de réorganisation des espaces publics.

6.8 LE SANITAS ET LE TRIANGLE FERROVIAIRE

a) PRINCIPALES CARACTERISTIQUES URBAINES

• **Identité/forme urbaine/patrimoine**

Ce secteur est délimité à l'Est par les voies ferrées et se prolonge au Sud jusqu'au boulevard Wagner. La limite Ouest est formée par l'avenue Grammont.

L'ensemble est constitué d'entités bâties lisibles et contrastées dans leurs formes et fractionnées par le réseau ferré.

Schématiquement on distingue :

À l'Est des voies ferrées : le quartier du Champ Girault

Il se compose d'une série d'immeubles à vocation d'habitat, d'activités tertiaires et de services présentant les caractéristiques architecturales des années 70 et 80, de grands et hauts volumes (R+7 à R+10), des façades tramées

À l'Ouest des voies ferrées, on distingue

Le quartier du Sanitas, ensemble homogène très orthogonal de grands immeubles collectifs.

L'îlot de l'ancienne cité universitaire du Hallebardier construit durant les années 1960 et 1970.

Une plus grande mixité bâtie avec des séquences d'habitat individuel dans la partie Sud (rue Nungesser et Coli, rue du docteur Charcot)

Entre Wagner et les voies ferrées

Ce triangle est composé d'un tissu mixte habitat individuel/habitat collectif/équipements (NR, caserne des pompiers) encadrés par les grandes infrastructures générant parfois des effets de frontière ou d'enclave.

• **Centralités/équipements**

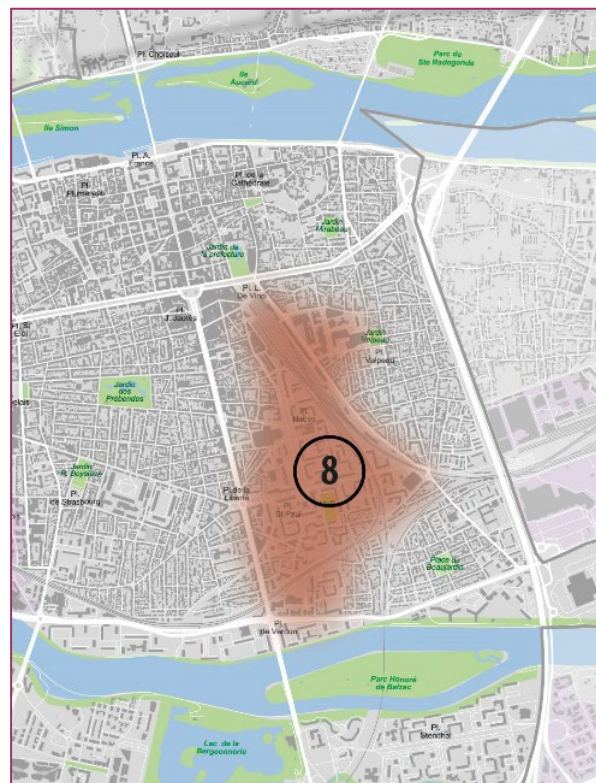
Le secteur concentre plusieurs grands équipements de la métropole : la gare, la cité administrative du Champ Girault et le centre municipal des sports.

La façade Ouest du secteur, constituée par l'avenue Grammont et une partie de la place de la Liberté restent le siège naturel d'une diversité fonctionnelle avec la présence de nombreux commerces et services.

• **Circulations/déplacements**

Le secteur bénéficie de la desserte du tramway dont le tracé s'établit le long des axes structurants du Sanitas : l'avenue de Lattre de Tassigny et l'avenue du Général De Gaulle.

Le secteur est principalement marqué par la présence de grandes infrastructures (routières et ferroviaires) qui viennent perturber les continuités viaires tous modes.



b) LES ENJEUX ET LES PERSPECTIVES D'EVOLUTION

• **Le renouvellement des quartiers Sanitas-Hallebardier**

Éligible au nouveau programme de renouvellement urbain, ce site est l'objet d'un ambitieux projet de restructuration urbaine se déployant sur les secteurs suivants :

- le secteur Marie-Curie, relativement enclavé malgré la proximité du tramway ;
- le secteur du Hallebardier, ancienne cité universitaire et principal espace mutable du quartier; desservi par le tramway, ce site est appelé à devenir le principal pôle de centralité du quartier ;
- le secteur de la Place Saint-Paul, situé au sud de l'avenue du Général De Gaulle ; il jouera un rôle essentiel dans l'ouverture et la diversification des îlots d'habitat social situés au sud de l'avenue du Général De Gaulle ;
- le secteur Pasteur, situé en retrait des grands axes de circulation et isolé des quartiers limitrophes au sud par les voies ferrées ;
- le secteur Rotonde dont les anciennes halles (bâtiment industriel reconverti en équipement sportif dans les années 1960) laisseront place à un projet urbain associant commerces et équipements de proximité et habitat mixte.

La prise en compte de plusieurs enjeux guide le programme de rénovation urbaine :

- l'augmentation de la diversité de l'habitat par des opérations de démolition-reconstruction du parc social contribuant également au désenclavement des équipements et des îlots d'habitat ;
- la mixité fonctionnelle et la consolidation du potentiel de développement économique, notamment au nord du Sanitas, à proximité du quartier de la gare ;
- le regroupement de l'offre commerciale du quartier à proximité du tramway ;
- la modernisation et la diversification de l'offre en équipements publics ;
- l'augmentation de la diversité de l'habitat par des opérations de démolition-reconstruction du parc social contribuant également au désenclavement des équipements et des îlots d'habitat.

• **Le réaménagement de l'îlot Vinci**

L'îlot Vinci constitue un site stratégique à l'articulation de la gare et du centre-ville.

Déjà fortement remanié suite à l'aménagement de la ligne de tramway, le renouvellement des parties bâties au Nord et l'urbanisation de la partie Sud doivent permettre de recomposer cet espace en assurant son insertion urbaine dans un contexte patrimonial marqué par la présence de la gare.

• **La gestion des façades urbaines et ferroviaires**

La lecture qualitative de la ville depuis les axes ferroviaires drainant de nombreux voyageurs reste un enjeu majeur. Après les actions lancées antérieurement pour traiter les arrières du quartier du Sanitas, une autre priorité est constituée par la recomposition des façades urbaines et ferroviaires le long de la rue Édouard Vaillant. Sur la base d'un programme mixte habitat/activités urbaines, le parti d'urbanisme devra permettre de mieux faire dialoguer les quartiers avec le site ferroviaire (perméabilités visuelles, franchissement...).

• **L'évolution urbaine du quartier tertiaire du Champ Girault**

Il s'agit de favoriser la mutation formelle du secteur tout en conservant sa vocation d'activités.

L'introduction ponctuelle d'une mixité fonctionnelle et l'innovation architecturale et urbaine doivent également être recherchées.

Une attention particulière doit être apportée à la place donnée aux espaces publics pour inciter le piéton à réinvestir les lieux et développer les services de proximité liés à la gare, aux actifs qui fréquentent le site et au quartier Velpeau.

- **La valorisation des liaisons inter-quartiers**

Le "muscle ferroviaire" isole les quartiers du Champ Girault/Velpeau et du Sanitas. L'évolution des emprises ferroviaires et leur réaffectation sur des programmes mixtes habitat/activité peuvent être l'occasion de rénover ou de créer un nouveau franchissement mieux positionné et intégrant la diversité des modes de déplacement.

De même au Sud du quartier du Sanitas, un franchissement des voies ferrées doit être envisagé pour reconnecter les deux rives.



6.9 MIRABEAU-VELPEAU-BEAUJARDIN

a) PRINCIPALES CARACTERISTIQUES URBAINES

Ce secteur est globalement délimité par les grandes infrastructures avec l'autoroute A10 à l'Est, du Nord au Sud, les boulevards et à l'Ouest les voies ferrées.

- **Identité/forme urbaine/patrimoine**
La forme urbaine se caractérise par la présence de quartiers à forte identité bâtie.

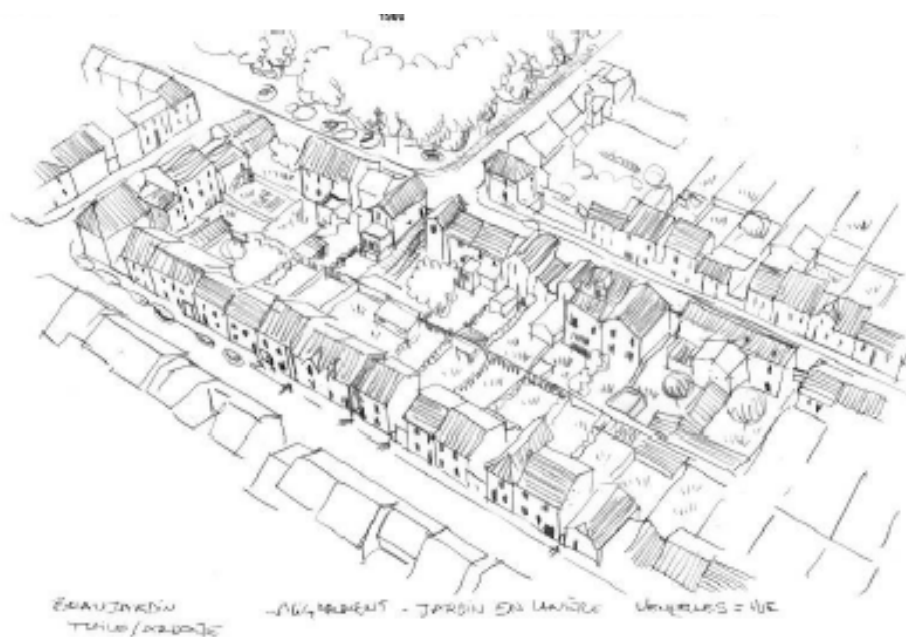
- le quartier *Velpeau* : quartier d'habitat résidentiel qui se prolonge jusqu'au boulevard Heurteloup avec sa typologie bâtie spécifique, la maison de ville (particulier tourangeau),

- le quartier *Beaujardin* à dominante d'habitat et de petits collectifs organisé autour de son espace public structurant

- la quartier *Blanqui-Mirabeau* qui se caractérise par son habitat de faubourg médiéval qui tourne le dos à la Loire (fin du faubourg de Saint-Pierre-des-Corps) et la partie sud caractérisée par un habitat bourgeois du 19^e siècle.

En termes de maillage urbain on note plusieurs ruptures :

- la frange Sud de Beaujardin qui vient buter sur le boulevard Wagner,
- l'extrémité Est de Velpeau coupée par l'autoroute A10 ;
- le faisceau ferroviaire qui sépare les quartiers.



- **Centralités/équipements**

Le secteur présente plusieurs pôles disposant des aménités urbaines organisées autour des places Velpeau (principalement le long de la rue de la Fuye) et Beaujardin.

On note également un pôle de proximité plus modeste au sein du quartier Blanqui.

Tous les sites reçoivent un marché hebdomadaire avec un fort rayonnement pour celui de Velpeau.

- **Circulations/déplacements**

Le secteur est principalement marqué par la présence de grandes infrastructures (routières et ferroviaires) qui viennent perturber les continuités viaires tous modes.

À l'intérieur des quartiers, on note la présence d'un maillage complet de voiries qui se décline de la rue jusqu'à la venelle.

b) LES ENJEUX ET LES PERSPECTIVES D'EVOLUTION

- **la valorisation des liaisons inter-quartiers**

La mise en relation et la continuité de la trame urbaine et des relations entre Saint-Pierre-des-Corps et Tours

La levée de l'ancien canal et la construction de l'autoroute ont limité fortement le maillage urbain entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps.

Le déclassement de la levée de l'ancien canal en tant qu'ouvrage de protection et la possibilité d'y aménager des perméabilités, à court terme, ouvrent de nouvelles perspectives pour améliorer et créer de nouvelles relations entre les villes.

La priorité concerne le réaménagement de la levée du canal pour établir une continuité au niveau du point Zéro (au-dessous de l'autoroute).

Par ailleurs d'autres enjeux sont à considérer :

- ✓ les possibilités de reconfigurer l'échangeur A10/quais de la Loire/Jean-Bonnin
- ✓ la possibilité d'une connexion entre l'A10 et l'avenue Jacques-Duclos

Des échanges à sécuriser entre les Rives du Cher et Beaujardin

L'apaisement des circulations par un traitement plus urbain du boulevard Wagner pourra être de nature à créer les conditions d'une meilleure perméabilité entre le quartier de Beaujardin et les Rives du Cher.

- **Le maintien de la cohérence urbaine des quartiers**

Beaujardin, Velpeau et Mirabeau/Blanqui par leur morphologie et leurs caractéristiques bâties, participent à la diversité et à l'identité du paysage urbain de la ville.

Il s'agit d'espaces à l'intérieur desquels les évolutions urbaines doivent être maîtrisées compte tenu de leur cohérence d'ensemble en termes de gabarit des constructions, de morphologie, d'organisation urbaine et/ou de présence du végétal. Des mutations pourront intervenir mais dans le respect des identités de quartier et selon des paramètres définis.

- **La valorisation des circulations douces**

La mise en valeur d'un axe de circulation douce Nord/Sud de la Loire au Cher et permettant de rejoindre Saint-Avertin contribuerait à compléter le maillage. L'utilisation de la digue du canal et la valorisation des cheminements (en lien avec l'aménagement du point 0 sous l'autoroute) doivent s'inscrire pleinement dans cette perspective.

6.10 PREBENDES-FEBVOTTE

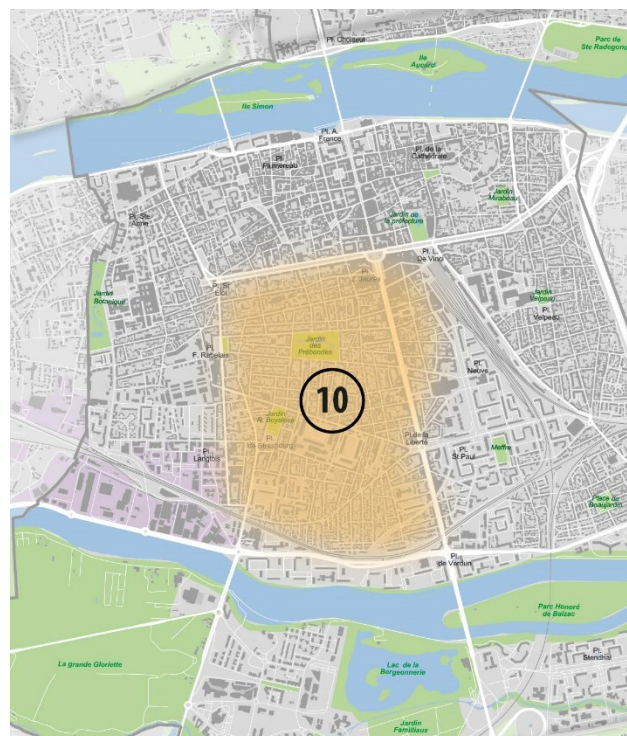
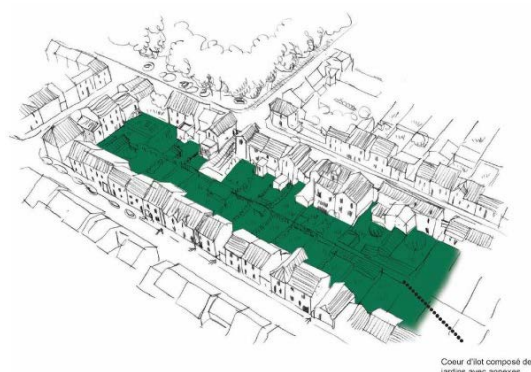
a) PRINCIPALES CARACTERISTIQUES URBAINES

• Identité/forme urbaine/patrimoine

C'est un secteur caractérisé par des formes urbaines très homogènes et délimitées du Nord au Sud par le boulevard Béranger et Richard Wagner.

Le quartier des Prébendes

Il se distingue par le style et la qualité de son bâti. Il s'agit d'une structure urbaine très ordonnancée avec une trame régulière resserrée (continuité bâtie avec un parcellaire en lanière terminé par un jardin). L'ensemble s'organise autour du jardin des Prébendes, véritable aire de verdure traversée par un ruisseau, un exemple représentatif de la ville résidentielle du XIX^e siècle.



Le quartier Febvotte

Il s'agit d'un quartier caractérisé par son habitat de faubourg (maisons en bande, continuité bâtie sur rue avec son jardin sur en arrière des parcelles).

Le site saint-Lazare, localisé à l'extrémité Sud-Est s'inscrit dans les traces de l'ancienne ligne SNCF Tours-Les Sables d'Olonnes et constitue un espace vert de proximité. Il est aujourd'hui occupé par les jardins potagers.

L'avenue Grammont

L'avenue de Grammont est un axe percé durant la seconde moitié du XVIII^e siècle par les ingénieurs du roi, à l'occasion du tracé de la route d'Espagne, elle se situe dans le prolongement de l'avenue de la Tranchée, de la rue Royale (rue Nationale) et est en grande partie réalisée sur un remblai. Plusieurs séquences sont identifiables :

- la place ordonnancée (place Jean Jaurès) ;
- l'avenue classique avec essentiellement des immeubles de ville traditionnels, ainsi que des maisons ou des immeubles de faubourg plus modestes ;
- la ville haute avec une majorité d'immeubles modernes sur quatre à six niveaux,
- le faubourg moderne où dominant l'immeuble de ville et la maison de ville (en particulier du début du siècle) ;
- la place carrefour composite (place de la Liberté), qui marque l'interaction entre trois quartiers différents : le Sanitas, la partie sud de Grammont et le quartier Febvotte ;
- la partie Sud avec deux tissus urbains très différents : les volumes du début du siècle, dans le prolongement d'une séquence déjà présente plus au Nord de la place de la Liberté, et des volumes «modernes», barres d'immeuble des années 60.

La très grande majorité des constructions sont implantées à l'alignement des voies et emprises publiques.. L'alignement d'arbres règne en maître sur l'avenue.

• Centralités/équipements

C'est un secteur où la fonction habitat domine. On recense ainsi peu de commerces de services ou d'équipements au cœur des quartiers. Ces derniers sont plutôt implantés en rives (le long de la rue Giraudeau, place de la liberté et

le long de l'avenue Grammont). Le jardin des Prébendes et le jardin René Boylesve constituent des lieux de centralité très appréciés des habitants.

- **Circulations/déplacements**

Le secteur est desservi par un réseau très urbain avec une représentation de tous les modes de déplacements.

La circulation automobile est toujours très présente mais apaisée.

Le secteur, dans sa partie centrale, est traversé par l'axe Nord/Sud Tranchée/Grammont, colonne vertébrale de desserte des transports en commun et pour partie, support du tramway.

En contraste, il y a peu de desserte en transports collectifs dans le quartier des Prébendes. Hormis les secteurs piétonniers, les itinéraires de circulations douces se superposent au réseau viaire traditionnel.

Au sud, le quartier Febvotte butte sur le faisceau ferré et se termine sur une succession d'impasses.

b) LES ENJEUX ET LES PERSPECTIVES D'EVOLUTION

- **Des identités de quartier à prendre en compte**

L'habitat patrimonial des Prébendes, l'habitat de faubourg au sein du quartier Febvotte ou encore les séquences bâties remarquables établies le long de l'avenue Grammont constituent et participent à l'identité bâtie de la ville. Ils doivent faire l'objet d'une attention particulière en vue de la préservation de leurs caractéristiques.

- **Un renouvellement urbain ciblé**

L'ensemble du secteur se caractérise par une grande stabilité avec peu d'espace de renouvellement, à l'exception de projets très ponctuels à l'échelle de la parcelle voire très rarement à celle de l'îlot (à l'exemple de l'îlot Saint-Sauveur).

Le hangar Col

Le site du hangar Col est localisé au Nord du quartier Febvotte en bordure de la rue du Général Renault.

Ancien hangar militaire devenu ensuite la propriété de la Ville, il est reconverti en boulodrome et mis à disposition du tissu associatif jusqu'en 2012.

Retenu dans le cadre de l'appel à projets innovants, il présente un potentiel de renouvellement urbain notamment pour la création de logements.

Le carrefour Saint-Sauveur

Le site de projet Saint-Sauveur se caractérise par sa topographie en creux, sa trame végétale au Sud et sa situation de tête d'îlot à l'interface de plusieurs quartiers : le quartier des Rives du Cher, le quartier Febvotte et le site industriel du Menneton. Il est répertorié en zone CTF (zone inondable en aléa Très Fort) dans le plan de prévention des risques naturels prévisibles d'inondation (PPRI). C'est un îlot à restructurer en réaffectant les emprises économiques et en développant une mixité programmatique. La prise en compte du risque d'inondation, la valorisation de la mémoire du site, la trame paysagère, la gestion des façades constituent des enjeux majeurs.

L'avenue Grammont

Il s'agit d'accompagner le renouvellement ponctuel de l'avenue avec une maîtrise de la forme urbaine s'appuyant sur la caractérisation des séquences particulières. Il s'agit également d'apporter une attention particulière au traitement de l'espace public dans la diversité de ses fonctions (itinéraire Loire à vélo, terrasse commerciale, paysagement...) et ce en cohérence avec les façades architecturées de l'avenue.

- **Des itinéraires de circulation douce à identifier**

En dehors de l'axe Grammont qui constitue la colonne vertébrale urbaine de l'itinéraire Loire à vélo, deux enjeux principaux sont à considérer pour encourager le développement des pratiques cyclables :

- l'identification d'axe prioritaire (les axes écomobiles) pour l'utilisation des 2 roues,
- la réalisation d'un nouveau franchissement au Sud du quartier Febvotte, au-dessus des voies ferrées.

6.11 SECTEURS TONNELLE-RABELAIS

Il s'établit du Nord au Sud entre la Loire et les voies ferrées. Il est bordé d'Est en Ouest par la limite communale avec la Riche et l'axe Boyer-Giraudeau.

a) PRINCIPALES CARACTERISTIQUES URBAINES

• Identité/forme urbaine/patrimoine

La morphologie du secteur est marquée par :

- la présence de grandes entités foncières fonctionnelles : l'hôpital Bretonneau, les casernes, le site EDF avec des superficies proches de 10 hectares.
- une strate forte d'équipements et de jardins : jardin Botanique,

Cette organisation génère de grands îlots étanches qui, lorsqu'ils font l'objet de mutations, constituent des opportunités pour créer des liens inter-quartiers.

Dans l'interstice de ces grandes entités, on recense une succession de strates urbaines hétérogènes avec une alternance d'îlots d'habitat collectif et d'habitat individuel.

En termes de morphologie on distingue schématiquement :

- l'habitat collectif en front de Loire et en limite Est (Maryse Bastié, Saint-François) ;
- l'habitat individuel bas à l'extrémité du Secteur Sauvegardé ;
- l'habitat individuel patrimonial avec la cité du Sénateur Belle et la cité Mame en rive gauche de la Loire ;
- l'habitat type "particulier tourangeau" dans le prolongement du quartier des Prébendes ;
- les quartiers mixtes Giraudeau-Maryse Bastié.

Il s'agit d'un ensemble urbain aux fonctions et formes urbaines très diversifiées avec :

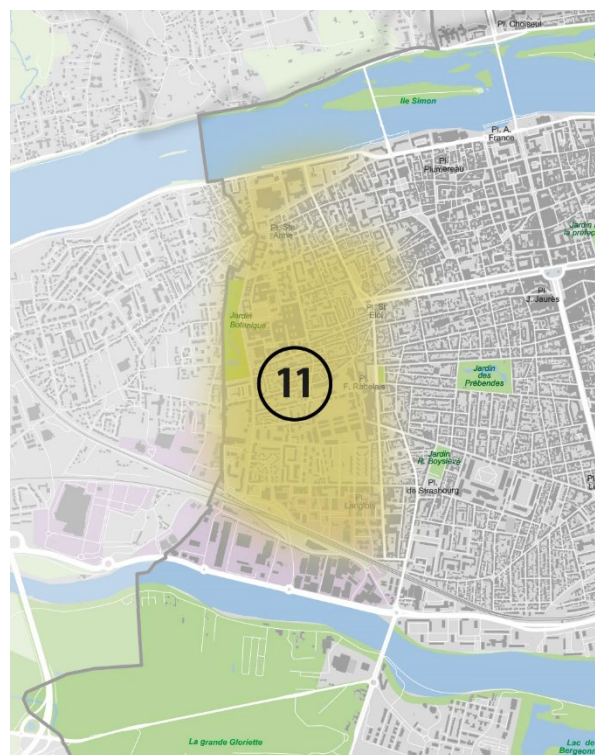
- au Nord de la rue du Général Renault, la cité patrimoniale du Sénateur Belle (habitat individuel), le quartier d'habitat social Maryse Bastié (habitat collectif), et jusqu'à la rue Giraudeau des opérations d'habitat variées ;
- au Sud de la rue du Général Renault, la présence de grands îlots parfois étanches recevant une grande mixité de fonction avec le parc d'activités Giraudeau, un pôle commercial de quartier et des opérations d'habitat.

À plus large échelle, il constitue une pièce de ville à l'interface de deux grands sites destinés à muter en quartier mixte :

- au Nord, le site des Casernes à partir de la réaffectation des emprises militaires ;
- au sud, le site du Menneon avec notamment la perspective de reconquérir la façade sur le Cher.

Le secteur est bordé par l'axe Boyer-Giraudeau qui constitue une véritable colonne vertébrale Nord-sud à l'échelle de la ville. La rue Giraudeau est un axe récent constitué en parallèle de la rue Auguste Chevalier à partir de la fin du XIXe siècle et du début du XXe siècle. La partie Nord, la rue Léon Boyer, est plus ancienne et correspondait à la limite Ouest de l'enceinte de Châteauneuf, elle faisait l'interface avec le faubourg Léon Boyer.

Plusieurs séquences sont identifiables : le faubourg Boyer, la porte Saint-Eloi, la rue commerçante, la place composée (place Rabelais), le faubourg Giraudeau, la ville active et hétérogène.



- **Fonctions/centralités/équipements**

Le secteur se caractérise par la présence d'un grand équipement de santé d'agglomération : l'hôpital Bretonneau, intégrant également la faculté de médecine.

On relève également la présence de nombreuses activités et des centralités de quartiers réparties sur l'ensemble du secteur (avec toute la panoplie des services de proximité) et susceptibles d'être développées compte tenu du potentiel de renouvellement urbain existant.

Le site de l'ancienne imprimerie Mame reconverti en cité de la création et de l'innovation constitue un lieu totem de la French Tech Loire Valley mais également un remarquable exemple de l'esthétique industrielle d'après-guerre (notamment la particularité de la toiture "sheds" des ateliers).

- **Mobilité**

Une trame viaire, un maillage urbain dense mais irrégulier et interrompu, venant dans certains cas buter sur les grandes emprises foncières (l'hôpital, les casernes...). L'extrémité Ouest du boulevard Jean Royer, interrompue par la caserne Beaumont, constitue une illustration de cet état de fait.

Une trame de circulations douces peu ou pas développée en dehors du réseau de la voirie classique.

Au Sud du secteur, un réseau peu favorable aux circulations apaisées avec une problématique de franchissement de faisceau ferroviaire.

b) LES ENJEUX ET LES PERSPECTIVES D'EVOLUTION

Le passage de la ligne 2 du tramway

L'arrivée de la ligne 2 du tramway va générer de nouvelles pratiques en termes mobilité, desservir le futur quartier des Casernes et établir de nouveaux liens entre Tours et La Riche.

La régénération urbaine

Certaines parties de ce secteur présentent un potentiel important de renouvellement.

Le site des casernes

Libéré des fonctions militaires, le site des casernes constitue un vaste espace de renouvellement urbain au cœur de la ville.

La mutation du site doit permettre :

- la réintégration du site dans la trame urbaine de la ville (il constitue en effet un site étanche participant au cloisonnement de l'organisation urbaine) ;
- le prolongement Ouest du boulevard Jean Royer ;
- l'insertion d'un programme mixte favorisant l'épanouissement des activités universitaires et le renforcement de l'offre de logement ;
- l'intégration du risque d'inondation ;
- la prise en compte des éléments de patrimoine et d'histoire du site.

Les quartiers mixtes Giraudeau-Maryse Bastié

L'ensemble présente des enjeux de restructuration urbaine, de requalification d'espaces publics, de reconfiguration d'îlots, de réorganisation de la trame viaire d'une valorisation des modes doux et d'amélioration de la qualité paysagère générale.

Il s'agit également de gérer la façade urbaine en rive Nord des voies ferrées afin d'offrir des séquences paysagères valorisant la ville depuis un axe de communication majeur drainant de nombreux voyageurs,

La gestion cohérente des évolutions urbaines le long de L'axe Boyer Giraudeau

Cet axe majeur qui permet une lecture Nord-Sud des différentes époques d'urbanisation est amené à poursuivre son évolution. L'enjeu est de pouvoir resituer chaque projet à venir dans sa séquence urbaine de référence afin d'assurer une cohérence d'ensemble dans le processus de renouvellement urbain. Plus précisément au il s'agit :

- au Nord d'accompagner le renouvellement dans le respect de l'architecture de faubourg en articulation avec le Secteur Sauvegardé.
- d'organiser le renouvellement de la partie Sud de l'axe en maintenant la mixité des fonctions et en prenant en compte les volumétries et les caractéristiques du faubourg.

Le maillage urbain et les circulations douces

Il s'agit principalement :

- de mettre en relation les différentes strates urbaines et **faire dialoguer les quartiers entre-eux** (assurer les continuités viaires, développer des continuités urbaines avec des tissus bâtis intégrés à leur environnement...),- de s'appuyer sur la politique de renouvellement urbain (mutations des grandes emprises foncières, perméabilité des cœurs d'îlots) pour développer de nouveaux itinéraires de circulations douces (piétons, vélos) en remaillant les cœurs d'îlots,
- de saisir les opportunités pour gérer de nouveaux franchissements des voies ferrées.



Le site Mame-Photo f. Paillet

6.12 LA VALLEE DU CHER

a) PRINCIPALES CARACTERISTIQUES URBAINES

• **Identité/forme urbaine/patrimoine**

Un secteur très découpé composé de grandes entités aux limites bien établies (le parc de la Gloriette, le quartier des 2 Lions, le quartier des Fontaines, le Menneton, les Rives du Cher et la place Verdun. Un secteur marqué par la présence de l'eau (le Cher, le Petit Cher et le lac de la Bergeonnerie).

Plus précisément on distingue :

Au Nord du Cher

Ce secteur est constitué d'un ensemble linéaire urbain localisé entre les boulevards (Wagner, Churchill et Louis XI) et la rive Nord du Cher.

Ce territoire est par ailleurs fractionné d'Est en Ouest par l'autoroute A10, les voies ferrées, l'avenue Grammont et Saint-Sauveur.

L'occupation du sol est marquée par la présence sur les deux tiers du grand quartier d'habitat collectif des Rives du Cher.

Au centre de ce linéaire, la place de Verdun.... Le carrefour de Verdun s'inscrit comme le premier espace public emblématique du «centre-ville» Il constitue au sud, la première « entrée de ville ».

Situé à l'intersection de différents grands axes urbains (l'avenue de Grammont, les boulevards Churchill et Wagner) il supporte un trafic tous modes très élevé.

La partie Nord du site est traversée par les voies ferrées assurant des échanges en direction de l'Est, de l'Ouest et du Nord de l'agglomération, ainsi qu'une desserte en gare de Tours.

À l'extrémité Ouest, un secteur monofonctionnel : la zone d'activités du Menneton. L'extrémité Est du site (Saint-Sauveur) a muté avec la transformation des anciennes activités économiques en espace d'habitat.

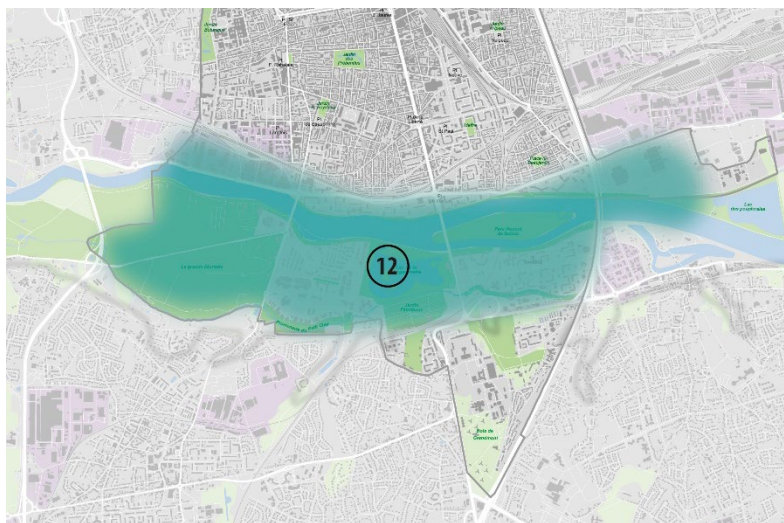
Toute la partie d'habitat possède une limite commune avec le Cher sauf le site du Menneton dont la berge a été transformée en voie rapide.

Au sud du Cher

- *Au Sud-Ouest de la voie ferrée*, un espace fortement imprégné par le végétal et les grands équipements naturels (le lac, les jardins familiaux, le parc de la Gloriette avec son golf). Au centre un îlot urbanisé portant le quartier contemporain des 2 Lions.

- *Au Sud-Est de la voie ferrée*, un secteur urbanisé composé entre Cher et coteau, le quartier d'habitat collectif des Fontaines avec une façade Nord sur la rivière et "l'île du parc Honoré de Balzac" et une façade urbaine le long de la route de Saint-Avertin (constituant une entrée de ville).

L'ensemble constitue de vastes entités urbaines et/ou naturelles relativement cloisonnées par les grandes infrastructures (routières et ferroviaires) et par la nature même de leurs fonctions.



- **Fonctions/centralités/équipements**

Ce secteur se caractérise par la présence du pôle d'emplois administratifs et tertiaires des 2 Lions, avec le centre commercial de "l'Heure Tranquille" qui s'affirme en termes de fréquentation et d'animation urbaine.

Le quartier des 2Lions constitue également un pôle universitaire avec notamment la faculté de droit, et l'École polytechnique de l'université de Tours.

On note par ailleurs la présence d'équipements à forte attractivité (le cinéma, le bowling,) pouvant être complétée (patinoire...).

Le Menneton constitue une des zones d'activités économiques de Tour-métropole Val de Loire avec la particularité de disposer d'un embranchement ferré.

Au sein du quartier des Rives du Cher on distingue deux pôles de proximité (Verdun et Churchill) et un "micro-pôle" (Wagner).

On note également la présence de pôles secondaires ou de proximité drainant et apportant de la mixité au sein des quartiers : Fontaines, Strauss.

- **Circulations et déplacements**

Le secteur est longé ou traversé par des voies structurantes orientées Nord-Sud et Est-Ouest.

Ce réseau cumule à la fois des fonctions de transit d'agglomération et de desserte de quartier. Le maillage secondaire de voiries s'avère moins développé que dans les autres quartiers de la ville.

Ce secteur présente une bonne desserte globale par les transports en commun, depuis la mise en œuvre de la ligne 1 du tramway et bénéficiera du tracé de la ligne 2 desservant le quartier des Fontaines.

Les boulevards Est-Ouest constituent des infrastructures aux caractéristiques routières affirmées (Rond point, 2X2 voies) avec des articulations permettant la desserte des quartiers. Dans sa partie Ouest, cette infrastructure isole les bords du Cher du reste de la ville.

Le réseau cyclable est caractérisé par la présence d'itinéraires Est-Ouest accompagnant les boulevards. Les bords du Cher constituent des espaces plus apaisés et beaucoup plus attractifs en termes de circulations douces. Le réseau Nord-Sud est marqué par les difficultés de franchissement (les voies ferrées au Nord, le Cher au Sud).

Les continuités cyclables Nord-Sud entre Tours et Saint-Avertin sont peu évidentes en termes de pratique.



b) LES ENJEUX ET LES PERSPECTIVES D'EVOLUTION

• **La poursuite du grand projet urbain des 2 Lions**

Le potentiel logement réside dans les derniers espaces à urbaniser et non destinés à des équipements.

Les aménagements en cours et à venir vont permettre de renforcer l'offre en logement, développer le potentiel commercial et compléter les équipements.

Plusieurs enjeux:

- l'ouverture du quartier des 2 Lions sur le Lac de la Bergeonnerie ;
- la gestion de la dernière façade sur le Cher et sur l'avenue Pont Cher ;
- la qualité de l'espace public : traitement paysager du stationnement, mise en scène de l'entrée du parc de la Gloriette.

• **Le renforcement des circulations douces**

L'enjeu principal consiste à renforcer les itinéraires Nord/Sud avec

- à l'Ouest, un lien à établir entre la Gloriette/le Menneton et Giraudeau ;
- au centre, le franchissement des voies ferrées pour rejoindre le réseau d'impasses en rive Sud du quartier Febvotte ;
- en limite Est du secteur, l'aménagement d'un franchissement sécurisé au niveau du Pont d'Arcole.

• **L'évolution, à terme de la vocation économique du Menneton**

La mono fonctionnalité des sites et "le zoning économique" constituent aujourd'hui une véritable interrogation en termes de fonctionnement urbain.

À cet effet, le site du Menneton présente trois enjeux majeurs :

- l'introduction d'une mixité fonctionnelle (notamment de l'habitat) dans le prolongement du mouvement amorcé sur le secteur de Saint-Sauveur Ouest,
- l'ambition de retrouver une véritable façade urbaine sur le Cher. Ce qui implique à terme de réinterroger la fonction et le tracé de l'actuel boulevard Louis XI.
- réinsérer le site dans la trame urbaine à l'échelle de la ville avec notamment les liens Nord-Sud au-dessus du Cher et des voies ferrées.



- **L'évolution urbaine de la rive Nord de la route de Saint-Avertin**

Le potentiel de renouvellement s'établit en entrée de ville le long de la route de Saint-Avertin, axe circulé à consonance routière. Il possède également une façade le long de l'avenue Beethoven.

Il articule deux espaces totalement contrastés :

- le quartier des Fontaines avec son urbanisme des grands ensembles des années 70 et 80 ;
- les coteaux Boisés de Montjoyeux et l'effet massif de sa trame végétale.

Par ailleurs la présence du Petit Cher qui s'écoule dans le sens Est-Ouest constitue également un point fort des lieux, et participant à l'organisation des espaces jardinés du quartier. Il est toutefois moins perceptible dans la trame d'espace public, à l'extrémité Ouest du site.

La restructuration du site de l'école supérieure de commerce (avec démolition du bâtiment principal d'angle) ainsi que la densification des espaces libres situés à l'Est de la rue Mozart permettent d'envisager un renouvellement urbain en façade d'entrée de ville, dans un contexte à terme bonifié par le passage de ligne 2 du tramway.

- **La valorisation des mobilités collectives**

Le carrefour de Verdun : espace potentiel d'intermodalité

Le carrefour de Verdun se situe à l'intersection de différents grands axes urbains et de transport. D'une part, l'avenue de Grammont et les boulevards Churchill et Wagner supportent des fréquentations automobiles et autres (voyageurs transports collectifs, piétons, cyclistes) très élevées. D'autre part, la voie ferrée, située dans ce secteur, voit passer des trains en provenance et en direction de l'Est, de l'Ouest et du Nord de l'agglomération, ainsi qu'en échange avec la gare de Tours. Du point de vue strictement ferroviaire, le carrefour de Verdun offrirait un accès très intéressant au train, qui pourrait par ailleurs compléter l'offre existante sur les différentes gares ouvertes dans l'agglomération (notamment celles de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps).

L'insertion de la ligne 2 du tramway

La partie Ouest du secteur (quartier des Fontaines) sera desservie par la ligne 2 du tramway et avec, plusieurs enjeux sont à noter :

- l'organisation des rabattements (cheminement) entre les futures stations et les équipements existants ;
- la poursuite de la revitalisation de la façade urbaine le long de la route de Saint-Avertin.
- la requalification de l'espace public le long de la ligne.



6.13 LE PLATEAU SUD ET LE PARC DE GRANDMONT

a) IDENTITE/FORME URBAINE/PATRIMOINE

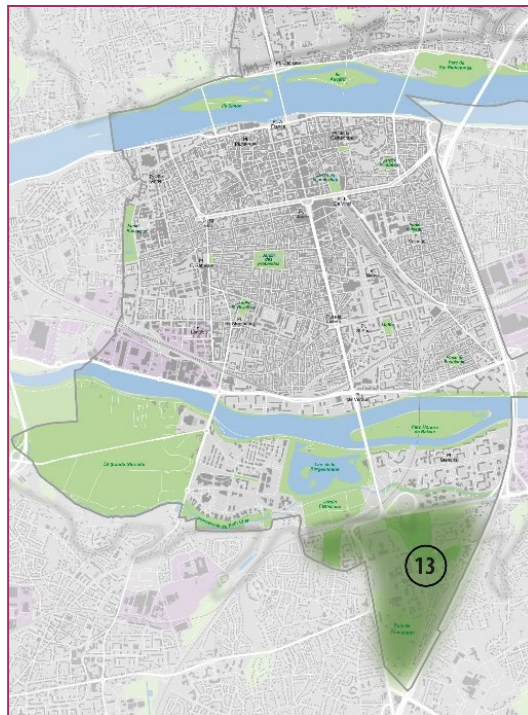
Ce secteur constitue une entité particulière par son positionnement sur le plateau Sud de la ville, ses caractéristiques paysagères et ses fonctions.

Ce site est marqué par la topographie et l'importance de sa couverture végétale avec les coteaux boisés et le bois de Grandmont.

Formant un vaste triangle il est bordé par des grandes infrastructures (autoroute A10, RD 910)

Il est principalement occupé par :

- le pôle universitaire de Grandmont et les activités tertiaires construits dans un parc arboré ;
- les quartiers d'habitat collectifs de la Bergeonnerie, Montjoyeux et Grandmont établi sur les coteaux sud du Cher de part et d'autre de l'avenue de l'Alouette ;
- le lotissement de maisons individuelles de Montjoyeux positionné entre l'avenue Saint Vincent de Paul et l'autoroute A10 et développé sous la forme d'un plan de composition d'ensemble, dessinés et réguliers présentant des constructions et des implantations homogènes ;
- une séquence d'habitat rural positionnée de part et d'autre de la rue de Bouteville, sur le plateau Sud de Montjoyeux.



L'ensemble constitue de vastes entités urbaines et/ou naturelles relativement cloisonnées par les grandes infrastructures et la topographie.

• Fonctions/centralités/équipements

Ce secteur se caractérise par la présence d'un pôle majeur d'enseignement avec le pôle universitaire et le lycée Grandmont.

On note également la présence de pôles secondaires ou de proximité drainant et apportant de la mixité au sein des quartiers : Montjoyeux et Bergeonnerie.

• Circulations et déplacements

Le site est marqué par une rupture urbaine liée à sa topographie, mais également par la présence d'une voie ferrée.

Il est desservi à la périphérie du parc de Grandmont par l'avenue de l'Alouette. Un maillage interne assure également l'irrigation du pôle universitaire et des zones d'habitat.

Ce secteur présente une bonne desserte globale par les transports en commun, qui sera valorisée dans sa partie Ouest par la mise en œuvre du projet du tramway.

En termes de stationnement, un équilibre reste à trouver dans le parc de Grandmont avec une offre importante au regard de la desserte actuelle en transports collectifs.

En termes de circulations douces, la topographie constitue une forte contrainte pour rejoindre le parc de Grandmont.

b) LES ENJEUX ET LES PERSPECTIVES D'EVOLUTION

- **L'évolution des fonctions urbaines tout en préservant les "ambiances nature" du site**

Concernant le parc de Grandmont

Il s'agit de préserver les caractéristiques boisées du parc tout en permettant le développement du pôle universitaire (entretien de la lisière, gestion de l'espace public encombré par la voiture, protection des arbres remarquables...) et la desserte en transports en commun des quartiers Sud.

Concernant les coteaux

Les boisements du coteau constituent une ligne force du paysage : le maintien de cette ligne revêt donc une importance particulière.

- **L'insertion de la ligne 2 du tramway**

L'ensemble sera à terme desservi par la ligne 2 du tramway et avec plusieurs enjeux à noter :

- l'organisation des rabattements (cheminement) entre les futures stations et les équipements existants ;
- la poursuite de la revitalisation de la façade urbaine le long l'avenue de Bordeaux et de l'avenue de l'Alouette ;
- la requalification de l'espace public le long de la ligne.

- **La prise en compte de la séquence bâtie patrimoniale**

Le lotissement de Montjoyeux et la séquence bâtie ancienne positionnée de part et d'autre de la rue de Bouteville participent à l'identité bâtie du site. Ils doivent à ce titre faire l'objet d'une prise en compte.

- **L'accessibilité cyclable du plateau**

Les solutions sont à rechercher dans le développement d'une offre de VAE (vélo à assistance électrique) dans le bouquet des mobilités.



7. ANALYSE TYPO MORPHOLOGIQUE DES QUARTIERS

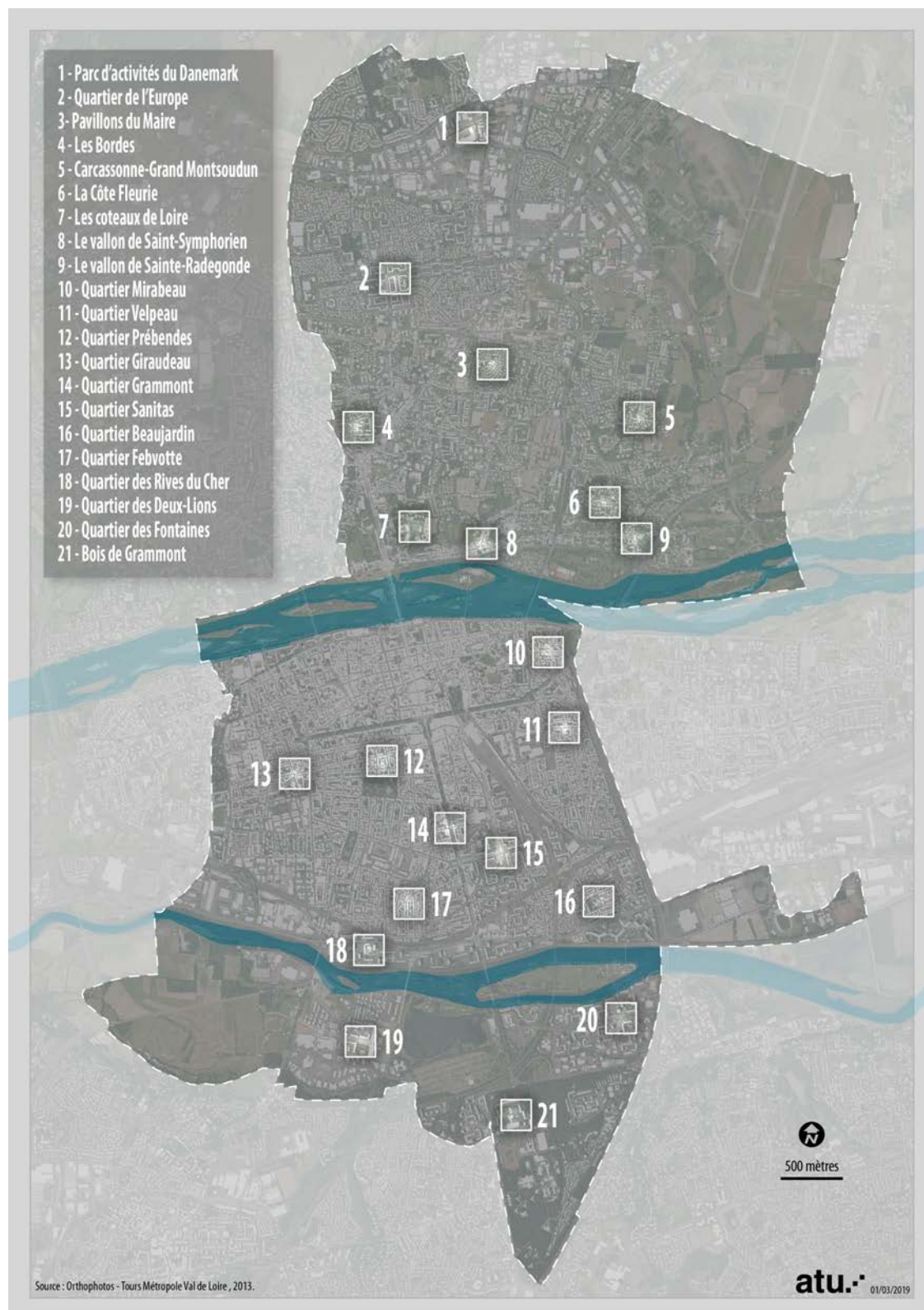
7.1 ÉLÉMENTS DE METHODE

L'analyse morphologique des quartiers présentant une certaine valeur patrimoniale ou un caractère urbain particulier a pour objectif de dégager les grandes composantes de ces entités, d'une part pour mieux comprendre les logiques morphologiques de la ville, et d'autre part pour mieux identifier les enjeux de préservation de certains espaces. Les caractéristiques de ces quartiers correspondent à des ambiances urbaines, un paysage particulier, des formes spécifiques ou des architectures singulières qui justifient l'image positive qu'ils renvoient souvent.

L'analyse morphologique procède de la décomposition de l'espace urbain en plusieurs "trames", c'est l'interaction de ces différentes trames qui constitue l'ambiance paysagère et urbaine et donne au quartier ses caractéristiques :

- *La trame viaire* : inscrite dans un réseau de cheminement historique, elle dessine les contours des îlots et présente une certaine permanence dans le temps, si l'on excepte les nouveaux percements, notamment à l'époque de la Reconstruction ou lors de l'aménagement de nouveaux quartiers ;
- *La trame des espaces publics* : liée à la trame viaire, cette trame dessine un usage spécifique de certaines parties proches de la voirie, comme une place, un square, un parc, etc. L'espace public dessine l'espace de représentation de la ville et peut faire référence à l'usage traditionnel des lieux. Un carrefour, un dégagement devant une construction ou un élément de petit patrimoine (monument, fontaine, etc.) marquent souvent un usage ancien de l'espace public qui s'est transmis formellement ;
- *La trame parcellaire* : elle est le fruit de plusieurs données, comme l'usage des sols ou la nature des propriétaires, mais contribue à "dessiner" l'organisation des sols, notamment à travers les limites, les clôtures, les jardins, etc. La forme des parcelles permet de desservir plus ou moins de bâtiments ou répond à la forme des cultures (vignes, maraichage, pâture, etc.). Si les opérations de lotissement ont tendance à modifier la forme des parcelles, il n'en reste pas moins que les parcelles présentent une grande permanence dans le plan que l'on peut retrouver à plusieurs époques, il arrive même que l'on trouve dans une trame parcellaire actuelle des traces d'un cheminement ancien ou d'une ancienne propriété ;
- *La trame bâtie* : il s'agit des bâtiments, et notamment de leur implantation et de leur volumétrie. La forme des bâtiments répond parfois à la forme de la parcelle, mais ce n'est pas systématique. La forme des bâtiments est une indication sur l'usage des constructions, qui renvoie à des "types architecturaux". Une maison de maître sera par exemple implantée souvent en retrait de l'alignement, à l'arrière d'une cour ou au milieu d'un jardin avec au moins deux niveaux, tandis qu'une longère traditionnelle sera très souvent implantée avec une accroche sur les voies et dans un volume en rez-de-chaussée. Les implantations bâties font souvent référence à des usages ou des traditions par rapport au climat : surélévation du rez-de-chaussée, orientation au sud de la façade principale ;
- *La trame végétale* : il s'agit à la fois de la trame végétale privée (jardins, parcs, etc.) et de la trame sur l'espace public (alignement d'arbres, arbre remarquable, parc public, jardinières, etc.). La trame végétale, comme la trame bâtie, dessine une volumétrie qui accompagne, dialogue ou masque les autres trames. À la différence des autres trames, la trame végétale est vivante et évolue avec les saisons, permettant ainsi au paysage de prendre une dimension dynamique que l'on ne perçoit pas toujours (couleur, forme, lumière, etc.). Dans la ville traditionnelle, la trame végétale participe de l'ambiance pittoresque (cœurs d'îlots, anciens parcs), tandis que dans la ville récente, elle participe plutôt de la mise en scène d'un espace de représentation (grand mail, alignement d'arbres, etc.).

7.2 LES DIFFERENTS SECTEURS D'ANALYSE



SECTEUR 1 : PARC D'ACTIVITÉS DE SAINT-SYMPHORIEN



Année de construction

NR	Entre 1955 et 1974
Avant 1800	Entre 1975 et 1989
Entre 1800 et 1900	Entre 1990 et 2006
Entre 1900 et 1954	Après 2006

Fiche identité du secteur

Rues concernées : Avenue du Danemark, Rue Baptiste Marcet, rue de Suède

Date(s) approximative(s) de la constitution : secteur agricole jusqu'au milieu des années 1960, transformation en zone industrielle à partir des années 1970

Type de quartier : Zone industrielle

Description historique

Situé le long de la route royale, tracée au XVIII^e siècle, qui reliait Tours à Rouen (D29), ce secteur autrefois uniquement agricole comportait de vastes champs cultivés et quelques fossés humides. Deux lieux-dits importants l'encadraient. Les Douets au nord et le Grand Sapaillet au sud. Le secteur est urbanisé tardivement, au moment où la Ville de Tours décide d'installer de nouvelles zones d'activités économiques au nord, sur les terres agricoles de l'ancienne commune de Saint-Symphorien (annexée à Tours en 1964). L'ancienne route de Roue est réaménagée (l'avenue Gustave Eiffel), et une avenue transversale permettant les liaisons est-ouest est réalisée (avenue du Danemark). Le secteur est alors remaillé, redécoupé en grands tènements économiques et urbanisé avec des usines, des entrepôts et des hangars.



SECTEUR 1 : PARC D'ACTIVITÉS DU DANEMARK



Nombre d'étage

Rez de chaussée	4 étages
1 étage	Entre 5 et 10 étages
2 étages	Plus de 10 étages
3 étages	

Caractéristique forme urbaine

Implantation

Les implantations sont relativement libres. Les bâtiments sont systématiquement construits en retrait des voies pour faciliter l'accès automobile aux aires de stationnement, parfois une accroche en limite séparative.

Volumétrie

Les volumes sont assez bas, avec des rez-de-chaussée hauts sous charpentes métalliques (environ 10 à 12 mètres au faitage).

Traitement de façade

Architectures industrielles, bardages métalliques, ouvertures fonctionnelles, peinture et enseignes.

Paysage urbain

Paysage de la rue

L'ambiance des rues est très minérale aux abords des établissements industriels, plus végétale le long des grands axes en raison des alignements d'arbres. Dans l'ensemble, peu de structure et de composition, peu d'unité et d'ambiance homogène.

Trame végétale

Limitée souvent à quelques alignements sur l'espace public ou ponctuellement une clôture constituée d'une seule essence.



SECTEUR 2 : QUARTIER DE L'EUROPE



Fiche identité du secteur

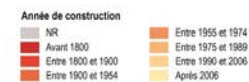
Rues concernées : Avenue de l'Europe, rue de Tourcoing, rue de la Bassée

Date(s) approximative(s) de la constitution : secteur agricole jusqu'au milieu des années 1960, puis quartier urbanisé d'un seul tenant entre 1966 et 1972

Type de quartier : quartier de grands ensembles

Description historique

Anciennes terres agricoles situées au nord de la commune de Saint-Symphorien, annexées par Tours en 1964. Autrefois entièrement rural et cultivé, ce secteur était desservi par un réseau important d'axes venant du sud (la vallée de la Loire) vers le nord et par une voie transversale principale dont il reste encore quelques traces aujourd'hui (rue Marcel Rabache et son prolongement sur de la Bassée). Quelques constructions du début du XXe siècle sont implantées le long de la rue Rabache, rappelant la première urbanisation du site, modeste et plutôt sous forme de constructions isolées. Après l'annexion de Saint-Symphorien par Tours, les terrains sont investis pour la réalisation d'une vaste opération de grands ensembles couplée à l'aménagement de quartiers d'habitats pavillonnaire. Réalisé entre 1966 et 1972, le quartier de l'Europe, impulsé par Jean Royer, est contemporain des Rives du Cher et du Sanitas, quartiers initiés cependant quelques années auparavant. Il s'agit d'un quartier de grands ensembles composé selon un trame plus classique que le seul plan libre.



SECTEUR 2 : QUARTIER DE L'EUROPE



Caractéristique forme urbaine

Implantation

Il s'agit de plans libres qui reprennent les principes d'îlots avec des façades avant, arrière et des cours d'îlot. Les bâtiments sont donc implantés en « limite » de voie.

Volumétrie

Les volumes sont assez homogènes, oscillant entre 4 et 6 étages, toujours couverts de toits à pentes.

Traitement de façade

Architectures d'inspiration classique mais aux résonances modernistes. Les façades sont régulières, agrémentées de balcons, de baies vitrées et composées selon les logiques de travées (symétrique en ce qui concerne les entrées). On retrouve l'emploi systématique de la pierre de taille en façade ou des enduits venant appuyer un jeu de modénature.

Paysage urbain

Paysage de la rue

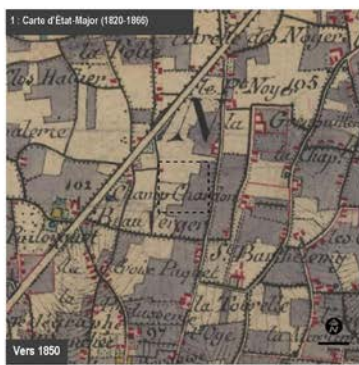
A la différence de nombreux grands ensembles, le paysage est très ordonné et très classique, les bâtiments sont symétriques, les alignements réguliers, le bâti marque la composition de la rue, mais dans des dimensions de grands ensembles.

Trame végétale

Très riche, avec des essences ornementales à l'intérieur des îlots dessinés par les bâtiments, et des essences nobles également sur l'espace public, notamment le mail central de cèdres. Cette richesse végétale, doublée d'une certaine prise d'âge donne au quartier une véritable identité de jardin, complétée par des jardins familiaux en périphérie du quartier.



SECTEUR 3 : PAVILLONS DU MAIRE



Fiche identité du secteur

Rues concernées : rue de Verdun, rue du Pas Notre-Dame, rue Champ Chardon, rue du Pavillon, etc.

Date(s) approximative(s) de la constitution : secteur rural jusqu'aux années 1960, puis lotissement du milieu des années 1960

Type de quartier : lotissement pavillonnaire

Description historique

Ce secteur fait partie des terres agricoles du nord de Saint-Symphorien, qui, une fois rattachées à la Ville de Tours en 1964, servent les projets d'extension urbaine et de constitution de vastes quartiers d'habitat dans la dynamique des Trente Glorieuses. En complément du quartier de l'Europe, constitué de grands ensembles de collectifs, Jean Royer souhaite que les classes moyennes puissent accéder à la propriété de petits pavillons modestes. Il enclenche alors la réalisation de lotissements de pavillons dits « du maire », à l'architecture préfabriquée modeste mais efficace. Les parcelles sont réduites pour optimiser le coût, et le plan de composition parfaitement régulier, reprenant la modèle de l'époque de la voie en lacet et très ponctuellement de la voie en impasse.



SECTEUR 3 : PAVILLONS DU MAIRE



Caractéristique forme urbaine

Implantation

Les volumes sont implantés au milieu des parcelles, quel que soit le type de bâtiment.

Volumétrie

Le pavillon type « du maire » est à rez-de-chaussée, quelques immeubles collectifs de 5 étages ponctuent le quartier, au milieu d'un parc arboré.

Traitement de façade

Les pavillons du maire sont composés de panneaux préfabriqués assemblés sur place, surmontés d'une couverture en ardoises à quatre pans (d'où le terme de pavillon). Les immeubles collectifs s'inscrivent davantage dans le modernisme courant à l'époque avec des connotations d'immeuble standing (loggias filantes, stores, etc.).

Paysage urbain

Paysage de la rue

L'ambiance des rues est très végétale en raison de la faible volumétrie des constructions, toutefois on perçoit très bien le plan de composition dans la succession courbée des façades. Les immeubles collectifs, accompagnés de leur parc, marquent une transition vers un paysage urbain plus dense en bâti et en végétal.

Trame végétale

Peu d'espace public, mais des espaces libres composés par rapport au plan et arborés avec des essences récurrentes (Prunus et Cèdres). Les jardins privés jouent un rôle très fort dans la trame végétale, tandis que le parc arboré qui accompagne les collectifs dessine un paysage linéaire végétal remarquable à l'échelle du quartier.



SECTEUR 4 : LES BORDES



Fiche identité du secteur

Rues concernées : Rue des Bordiers, rue de la Fosse Marine

Date(s) approximative(s) de la constitution : antérieure au XVIII^e siècle pour la trame viaire et l'urbanisation rurale, fin XIX^e début XX^e pour les constructions bourgeoises et les maisons individuelles, plus récemment pour les dernières opérations.

Type de quartier : Faubourg agricole urbanisé

Description historique

La rue des Bordiers fait partie de ces axes historiques qui permettent de relier la vallée au plateau et assurent la desserte des espaces de production agricole. Un fossé bordier est un fossé qui sépare plusieurs propriétés agricoles, le chemin des bordiers servait également à maquer la limite entre les communes de Saint-Cyr et de Saint-Symphorien. Une borde, en langage vernaculaire sert à désigner une métairie c'est-à-dire un siège d'exploitation agricole. La toponymie du lieu nous renseigne sur son histoire, un ancien chemin rural, le long duquel se sont implantées des fermes plus ou moins importantes, et dont les terrains limitrophes ont été lotis dès le début du XX^e siècle, sous l'impulsion de la croissance urbaine de Saint-Symphorien. Le lieu a conservé l'ambiance de la rue-hameau rurale, les implantations anciennes ainsi que les anciennes cours de ferme urbanisées progressivement et formant aujourd'hui des impasses.



SECTEUR 4 : LES BORDES



Caractéristique forme urbaine

Implantation

L'essentiel des constructions est implanté en pignon sur rue ou en limite séparative et façade principale orientée vers le sud. Les constructions du début du XX^e siècle sont implantées en retrait de la voie suivant l'orientation parcellaire.

Volumétrie

Les volumes sont assez bas pour les fermes et avec un étage pour les constructions bourgeoises et maisons individuelles du début du XX^e siècle.

Traitement de façade

Architectures rurales, moellons de calcaire et pierre de taille, portes de granges, couvertures tuiles et ardoises, nombreux appentis. Architectures plus travaillées sur les maisons bourgeoises et les maisons individuelles avec de grandes ouvertures et des éléments de décor (dont la brique).

Paysage urbain

Paysage de la rue

L'ambiance des rues est très minérale en raison de l'implantation des bâtiments et des vestiges de murs anciens. Le jeu des pignons et des murs gouttereux bas, de même que l'absence de rectitude de la rue donnent tout son caractère rural à l'ensemble. Les maisons plus récentes en retrait de la voie viennent créer des animations jardinées et introduisent des clôtures plus travaillées.

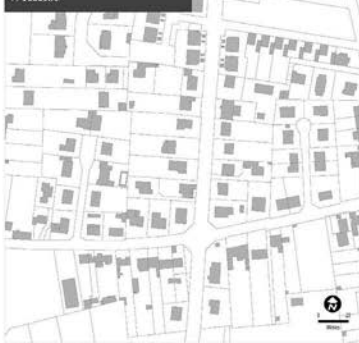
Trame végétale

Les jardins créent des percées visuelles vers les arrières d'îlot et contrastent avec les venelles parfois très minérales. Certains cœurs d'îlot sont boisés.



SECTEUR 5 : CARCASSONNE-GRAND MONTSOUDUN

4 : Cadastre



5 : Photographie aérienne actuelle



6 : Hauteur des constructions



Caractéristique forme urbaine

Implantation

Hormis les anciennes fermes qui bordent les plus anciens chemins, les constructions sont implantées en retrait des voies, souvent sur une limite latérale.

Volumétrie

Les volumes sont assez bas pour les fermes (avec de hauts combles) et avec un étage et des toitures plus diversifiées pour les pavillons du XX^e siècle.

Traitement de façade

Architectures rurales en moellons de calcaire et pierre de taille, portes de granges, couvertures tuiles et ardoises, etc.. Volumes plus modernes pour les pavillons récents (toiture à croupe ou demi-croupe), nombreux décors mais avec emploi du béton notamment, et des jeux de lucarnes et de pignons.

Paysage urbain

Paysage de la rue

L'ambiance des rues est très végétale en raison du retrait des constructions. Un ancien mur de clôture maçonné peut cependant venir structurer l'espace public. Les volumes bas sont à l'échelle de la trame végétale, l'ensemble est d'une grande cohérence.

Trame végétale

Les jardins privés jouent un rôle fondamental dans la richesse de la trame végétale, avec des essences ornementales et exotiques importantes, notamment dans les cœurs d'îlot constitués par le découpage au gré des opportunités foncières.



SECTEUR 5 : CARCASSONNE-GRAND MONTSOUDUN

1 : Carte d'Etat-Major (1820-1869)



2 : Photographie aérienne ancienne



3 : Datation relative des constructions



Fiche identité du secteur

Rues concernées : Rue Jean Giraudoux, Maurice de Tastes, de Carcassonne

Date(s) approximative(s) de la constitution :

antérieure au XVIII^e siècle pour la trame viaire et l'urbanisation rurale, début XX^e pour les premières formes de maisons individuelles

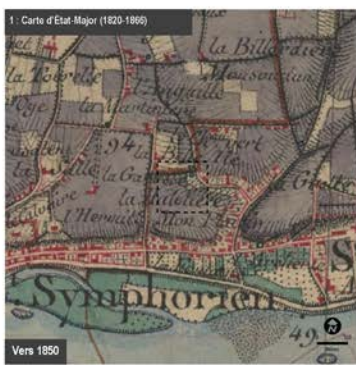
Type de quartier : Faubourg agricole urbanisé

Description historique

Le lieudit doit son nom à deux propriétés viticoles de plateau, Montsoudun et Carcassonne. Autrefois, les terres rattachées à la commune de Sainte-Radegonde, étaient couvertes de vignes. L'arrivée du phylloxéra à la fin du XIX^e siècle a modifié les structures et les anciens clos de vignes et leurs exploitations sont peu à peu remplacées par des maisons de maître, siège d'une exploitation agricole plus diversifiée, ou lieu de villégiature bourgeoise. Dès le début du XX^e siècle, nombreux terrains sont découpés en différents lots à bâtir et l'urbanisation du secteur prend forme avec le modèle du pavillon modeste construit dans une parcelle en lanière avec un jardin en fond de parcelle. S'insérant dans l'ancien contexte rural, cette urbanisation compose avec l'existant et l'ensemble reste d'une grande cohérence, notamment dans les volumétries. L'urbanisation se poursuit tout au long du XX^e siècle sous la même forme.



SECTEUR 6 : LA CÔTE FLEURIE



Fiche identité du secteur

Rues concernées : Rue Jeanne Wedells, de la Liberté, François le Borgne, allée de la côte Fleurie, etc.

Date(s) approximative(s) de la constitution : antérieure au XVIII^e siècle pour la trame viaire et les grandes propriétés, fin XIX^e début XX^e pour les villas et les quartiers pavillonnaires

Type de quartier : lotissements de villégiature

Description historique

L'histoire des coteaux nord de Tours est avant tout marquée par deux phénomènes : l'exploitation de la vigne et l'implantation d'établissement religieux hospitalier ou de grands équipements (au XIX^e siècle). Cette partie du coteau a toutefois, après la disparition de la vigne, connu un destin différent, avec l'intensification du phénomène de villégiature et l'urbanisation des anciennes parcelles de vigne sous forme de lotissements, plus ou moins nobles (par la taille des parcelles et les formes architecturales). Le paysage constitué est somme toute assez récent dans l'histoire de Tours et son empreinte laisse un marqueur visuel fort : les coteaux sont aujourd'hui le support de jardins d'ornement et de cours d'îlots jardinés, là où ils étaient, au début du siècle dernier entièrement « nus ».



SECTEUR 6 : LA CÔTE FLEURIE



Caractéristique forme urbaine

Implantation

La diversité des implantation est à souligner, quelques constances toutefois : en limite séparative, le plus près de ou sur la limite nord pour dégager la façade sud.

Volumétrie

Les villas présentent des volumes importants (R+1+C voire R+2+C) tandis que les petits pavillons dépassent rarement deux niveaux.

Traitement de façade

Architectures éclectiques et d'influences très variées, normandes, anglaises, balnéaires, basques parfois. La recherche de la diversité dans les décors et de l'originalité dans le style se retrouve dans la multiplicité des matériaux et des formes.

Paysage urbain

Paysage de la rue

L'ambiance des rues est très végétale et le registre des clôture de murs bahuts surmontés de grilles métalliques est très présent. La grande qualité de la relation à l'espace public passe par les clôtures.

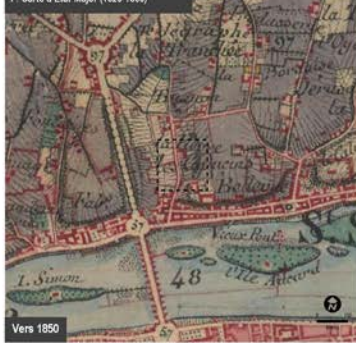
Trame végétale

Des essences remarquables (cèdre, séquoia, figuier, etc.) se succèdent dans les jardins les plus nobles (sur front de Loire) aussi bien que dans les plus modestes. La trame végétale témoigne à la fois de l'histoire récente du paysage du site et du caractère composé des jardins. C'est le paysage végétal qui donne l'échelle au site et non l'architecture.



SECTEUR 7 : LES COTEAUX DE LOIRE

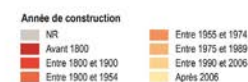
1 : Carte d'Etat-Major (1820-1866)



2 : Photographie aérienne ancienne



3 : Datation relative des constructions



Fiche identité du secteur

Rues concernées : Rue de la Source

Date(s) approximative(s) de la constitution :
antérieure au XVIII^e siècle pour la trame viaire et l'urbanisation rurale, XVIII^e siècle pour la Tranchée, XIX^e siècle pour les grands équipements

Type de quartier : Équipements sur le coteau paysager

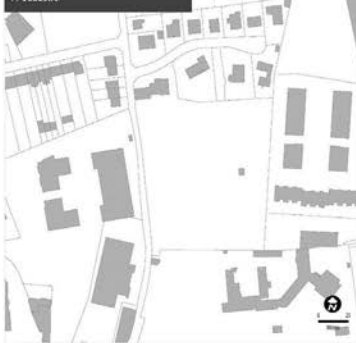
Description historique

Dans cette partie du coteau, deux phénomènes d'urbanisation différents se côtoient. Le premier relève de l'intervention ferme de la main de l'homme dans l'artificialisation du paysage, avec la création de la Tranchée et d'un axe majeur de composition urbaine. Celui-ci est souligné par différentes constructions réalisées le long de la voie en pied de coteau. Le deuxième relève davantage de l'histoire urbaine de Tours et notamment du fait que de nombreux équipements religieux, puis publics, se sont implantés dans l'espace disponible le plus proche de la ville et non inondable : le coteau. Le paysage de coteau qui se dessine se situe donc à l'interface entre ces deux modes d'urbanisation différents. Les grands équipements ont pour partie conservé leur parc, et pour une autre laissé place à une urbanisation protéiforme (lotissement, collectifs) qui altère quelque peu la lecture paysagère du coteau.

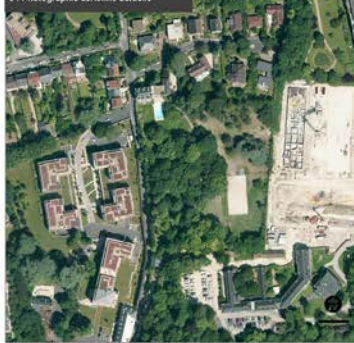


SECTEUR 7 : LES COTEAUX DE LOIRE

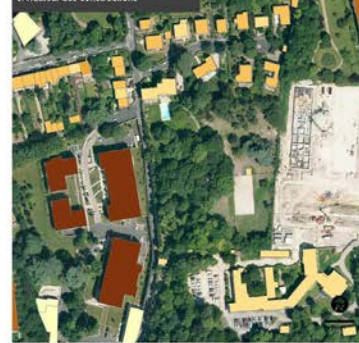
4 : Cadastre



5 : Photographie aérienne actuelle



6 : Hauteur des constructions



Caractéristique forme urbaine

Implantation

Les constructions les plus anciennes sont implantées suivant la logique topographique (sens de la pente, façade sud vers la Loire, contre le coteau, etc.). Les plus récentes s'affranchissent de cette disposition et fonctionnent plutôt par un système de terrasses. Les voies desservent mais structurent peu.

Volumétrie

Le volumes sont variés, allant du R+1+C pour les anciennes grandes propriétés au R+6 pour les collectifs récents.

Traitement de façade

Malgré la diversité des architectures, la présence de la couleur du tuffeau (blanc crème) et de l'ardoise reste dominante et marquante.

Paysage urbain

Paysage de la rue

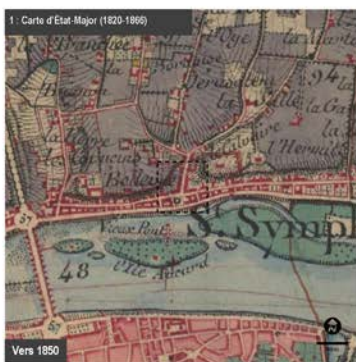
L'ambiance reste, malgré les récentes constructions, très végétale et offre même un caractère encore rural lorsque les murs de soutènement encadrent les voies qui « grimpent » sur le plateau.

Trame végétale

Elle est essentiellement caractérisée par les grands parcs des grandes propriétés ou des anciens établissements religieux. Il s'agit de parcs boisés parsemés de bosquets contenant des essences plus nobles ou des cours ornementales. Les percées visuelles créées par les opérations récentes modifient la lecture du coteau à l'échelle du grand paysage et notamment du val de Loire.



SECTEUR 8 : LE VALLON DE SAINT-SYMPHORIEN



Fiche identité du secteur

Rues concernées : Rue Losserand, rue de l'Ermitage, rue Saint-Barthélemy

Date(s) approximative(s) de la constitution : époque gallo-romaine, époque médiévale

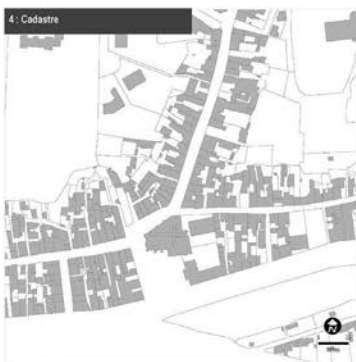
Type de quartier : Faubourg

Description historique

Situé de l'autre côté du pont principal qui relia la rive gauche à la rive droite à partir du XI^e siècle, le site présente déjà une occupation plus ancienne, mais c'est bien la création du pont qui impulsa le développement du faubourg de Saint-Symphorien. A la croisée de deux chemins majeurs (avant la création de la route royale d'Espagne), l'ancienne levée rue de Losserand et le débouché du pont qui conduisait à la cité de Tours, le faubourg s'organise au débouché d'un vallon naturel qui conduit vers le plateau. Les constructions les plus anciennes sont implantées à flanc de coteau, hors d'eau, et la complexité topographique induit une grande complexité parcellaire qui se retrouve dans le tissu urbain enserré de faubourg. Dynamique, commerçant et investi par de nombreuses auberges, le faubourg est rattaché à la ville de Tours dès la Révolution.



SECTEUR 8 : LE VALLON DE SAINT-SYMPHORIEN



Caractéristique forme urbaine

Implantation

Les constructions sont majoritairement implantées à l'alignement des voies, et le plus souvent en pignon, notamment sur l'axe ancien à mi-coteau. Des immeubles de faubourg sont construits autour de courées à mi-coteau.

Volumétrie

Hormis les équipements plus récents (écoles, solerie, etc.), les maisons sont étroites et en R+1+C.

Traitement de façade

L'architecture de faubourg est modeste et diversifiée. On trouve de nombreux pans de bois, des volumes en pierre de taille, les percements en façade sont irréguliers et les rez-de-chaussée comportent d'anciennes devantures.

Paysage urbain

Paysage de la rue

Il s'agit d'un paysage urbain très marqué avec un double front bâti, celui à mi-coteau et celui qui donne sur le quai de Loire. L'étroitesse des pignons sur rue donne un sentiment de profondeur de la rue et augmente l'effet de perspective de la topographie.

Trame végétale

Tout se passe sur le coteau et sur les quais de Loire avec les massifs boisés et l'alignement d'arbres, la trame végétale au sein de l'ancien faubourg est très limitée, car il s'agit essentiellement de cours minérales. La fermeture du paysage ligérien par la présence d'une forte végétation dans le lit mineur (en contrebas des quais) influence l'impression d'écran végétal de la Loire.



SECTEUR 9 : LE VALLON DE SAINTE-RADEGONDE



Caractéristique forme urbaine

Implantation

Les constructions sont implantées le long des voies, à l'alignement, certaines constructions à caractère plus rural sont disposées autour d'une cour.

Volumétrie

Les volumes ne dépassent pas R+1+C avec des toitures à pente.

Traitement de façade

Architectures modestes de faubourg avec des matériaux simples (moellons, enduit) des couvertures en ardoises et ponctuellement de la petite tuile plate. Quelques bâtiments du XIXe siècle mieux composés, quelques maisons du début du XXe reprenant le style de la villégiature.

Paysage urbain

Paysage de la rue

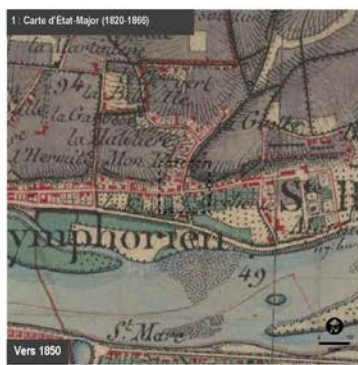
Le paysage est clairement marqué par une ambiance de centre-bourg, avec des façades commerciales, des équipements (mairie annexe, école) et des continuités de façade doublées d'un traitement de l'espace public (place, mail fontaine, etc.).

Trame végétale

Dans l'espace public, le végétal est présent sous forme de jardin public ou de mails, les jardins privés sont situés à l'arrière des constructions et peu visibles. C'est la frondaison du coteau arboré qui marque le plus l'horizon du paysage et les fonds de jardin de l'ancien ru qui parcourt le vallon (ruissellement des eaux du plateau).



SECTEUR 9 : LE VALLON DE SAINTE-RADEGONDE



Fiche identité du secteur

Rues concernées : rue de Sainte-Radegonde, rue de l'Ermitage, rue Saint-Gatien

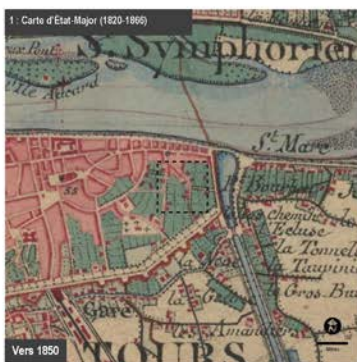
Date(s) approximative(s) de la constitution : antérieure au XVIIIe siècle pour la trame viaire et l'urbanisation rurale, XIXe siècle pour l'urbanisation du bourg de Sainte-Radegonde

Type de quartier : Faubourg rural

Description historique

À l'image de Saint-Symphorien, Sainte-Radegonde est un bourg implanté au débouché d'un vallon secondaire de la Loire qui remonte vers le plateau. Le bourg existe depuis longtemps mais il trouve son développement principal au XIXe siècle avec l'activité marchande des marins de Loire. Jusqu'au milieu des années 1950, la commune est un village de Loire peu dense et encore très rural, l'essentiel de l'habitat tant concentré au pied du coteau et dans le vallon. C'est sur cette commune que se trouve la grande abbaye bénédictine de Marmoutier. Rattachée à Tours en 1964, la commune devient alors un quartier de la ville et se développe principalement sur le plateau sous forme de lotissements, puis vers la fin du XXe siècle, sous forme d'opérations de logements collectifs. Le paysage de Sainte-Radegonde est cependant encore marqué par son passé rural.



SECTEUR 10 : QUARTIER MIRABEAU

Fiche identité du secteur

Rues concernées : rue Lobin, rue René de Prie, rue Avisseau, rue Mirabeau, etc.

Date(s) approximative(s) de la constitution :
époque médiévale pour la trame viaire,
Moderne pour la trame parcellaire et fin XVIIIe
pour l'urbanisation des quartiers bourgeois

Type de quartier : quartier bourgeois de centre ville.

Description historique

Le quartier Mirabeau est situé immédiatement dans le prolongement du noyau historique constitué autour de la Cathédrale, au sud de l'ancien faubourg de Saint-Pierre-des-Corps. Le quartier, bien que compris dans l'enceinte du XVII^e siècle, n'est urbanisé que tardivement et demeure pendant longtemps occupé par des cultures appartenant aux établissements conventuels. Lorsque les remparts sont abattus et réaménagés en boulevard à la fin du XVIII^e siècle, le quartier s'urbanise progressivement et marque l'ouverture de la ville vers le sud, avec la création de grands axes de circulation nord/sud, dont l'objectif était de relier Tours à ses varennes (Saint-Etienne-Extra notamment). Sont alors réalisés de nombreux lotissements de maisons de ville et quelques ensembles de maisons bourgeoises avec de vastes jardins.

**SECTEUR 10 : QUARTIER MIRABEAU**

Caractéristique forme urbaine

Implantation

Les constructions sont implantées le long des voies, à l'alignement de limite à limite. Quelques parcelles font exception et présentent des constructions en retrait derrière un jardin ou une cour, des maisons bourgeoises.

Volumétrie

Les volumes uniformes, en R+1+C, mur gouttereau sur rue. Quelques immeubles ponctuels plus récents témoignent de la proximité du centre-ville.

Traitement de façade

Il s'agit d'architectures composées de maisons de ville des XIXe et XXe siècles pour les plus récentes. Les niveaux sont marqués (soubassement, bandeau, corniche) et la composition de façade marquée par des travées. La pierre de taille est le matériau dominant.

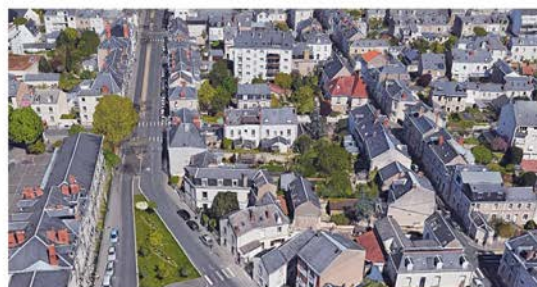
Paysage urbain

Paysage de la rue

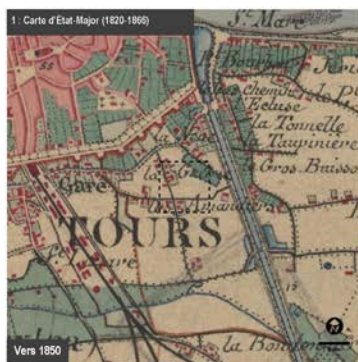
Ambiance très minérale, accentuée par le maillage très serré des ilots. Les cœurs d'îlot sont partiellement occupés par des annexes ou des constructions mais restent à dominante jardinée.

Trame végétale

Très composé sur l'espace public, avec le parc Mirabeau, quelques places arborées et des espaces verts de qualité. Des échappées de jardins permettent d'animer les rues mais la trame végétale reste discrète à l'échelle de la rue.



SECTEUR 11 : QUARTIER VELPEAU



Fiche identité du secteur

Rues concernées : rue de la Fuye, rue du Docteur Fournier, rue Jolivet, rue Plantin, etc.

Date(s) approximative(s) de la constitution : une trame viaire préexistait avant l'urbanisation, premiers lotissements dans le courant du XIXe siècle

Type de quartier : quartier mixte de centre-ville à dominante d'habitat individuel.

Description historique

Immédiatement situé au sud du boulevard Heurteloup, la partie nord du quartier Velpeau est urbanisée entre 1850 et 1900, à la suite de la création de grandes percées nord/sud qui relient la ville de Tours intramuros à ses varennes plus au sud. Dans le prolongement du quartier Mirabeau, plusieurs lotissements de maisons de ville sont aménagés. Ce mode d'urbanisation se déploiera au fil des années du nord vers le sud pour devenir plus modeste à mesure que les constructions s'éloignent du centre-ville ou se rapproche du canal de jonction à l'est. Quelques lotissements de type « maisons ouvrières » seront même réalisés. Ceci fait de Velpeau un quartier homogène dans le type architectural de la maison de ville, mais très mixte dans le degré de richesse des constructions.



SECTEUR 11 : QUARTIER VELPEAU



Caractéristique forme urbaine

Implantation

Les constructions sont implantées le long des voies, à l'alignement, majoritairement de limite à limite. Plus au sud, les constructions sont plus en retrait ou en pignon, laissant les cœurs d'îlots visibles depuis la rue.

Volumétrie

Les volumes uniformes, en R+1+C, les annexes plus basses souvent en cœur d'îlot. Quelques immeubles ponctuels plus récents témoignent de la proximité du centre-ville.

Traitement de façade

Des lotissements composés avec des niveaux et des travées marqués mais des décors variables, parfois très simples (bandeau plat, enduit) ou plus riche (linteau ouvragés, ferronnerie travaillée, etc.). Des commerces ponctuels dans les rez-de-chaussée, surtout près de la place Velpeau.

Paysage urbain

Paysage de la rue

Ambiance très minérale, accentuée par le maillage très serré des îlots. Les cœurs d'îlot sont partiellement occupés par des annexes ou des constructions mais restent à dominante jardinée. De nombreuses échappées visuelles vers les cœurs d'îlot grâce à la variation des implantations.

Trame végétale

Pratiquement absente sur l'espace public, tout se situe à l'arrière des constructions et surtout dans les cœurs d'îlot encore bien préservés. Présence d'un jardin près de la place Velpeau qui compose le cœur du quartier.



SECTEUR 13 : QUARTIER GIRAudeau



Fiche identité du secteur

Rues concernées : rue d'Entraigues, rue François Richer, rue d Général Chanzy, rue Victor Hugo, etc.

Date(s) approximative(s) de la constitution : antérieure au XVIII^e siècle pour la trame viaire et l'urbanisation rurale, fin XIX^e début XX^e pour les maisons de villr

Type de quartier : Faubourg agricole urbanisé.

Description historique

Situé au sud-est de l'ancienne porte Saint-Éloi, le quartier Rabelais-Giraudeau est un secteur urbanisé plus récemment. Jusqu'à la fin du XIX^e siècle, le site est occupé par des varennes cultivées appartenant pour partie à l'hospice général, pour une autre à l'ancienne abbaye de Beaumont. Cette partie de la varenne est de plus traversée par un réseau de boires (la Dolve, le ruisseau de l'Archevêché) qui le rendent très humide. Lorsque les grands tènements fonciers se libèrent et que les prolongements de la trame viaire est entrepris par la municipalité, le quartier peut se développer. Plusieurs lotissements sont constitués, la Dolve canalisée en souterrain, et les ateliers fleurissent (brasserie Saint-Éloi, usines Schmidt plus au sud, etc.). Longtemps artisanal et industriel, le quartier s'urbanise progressivement jusqu'au XX^e siècle et même aujourd'hui encore dans la partie sud.



SECTEUR 13 : QUARTIER GIRAudeau



Caractéristique forme urbaine

Implantation

Les constructions sont essentiellement implantées en limite des voies, de limite à limite, constituant un front bâti pratiquement continu si l'on excepte quelques constructions implantées en pignon.

Volumétrie

Les volumes sont principalement en R+1+C, plus élevés sur la rue Giraudeau ou ponctuellement avec des immeubles collectifs

Traitement de façade

Quelques façades intéressantes de maisons de ville ou bourgeoises du XIX^e siècle, des décors plus modestes sur l'architecture de faubourg. Diversité dans les matériaux, décors plus rares.

Paysage urbain

Paysage de la rue

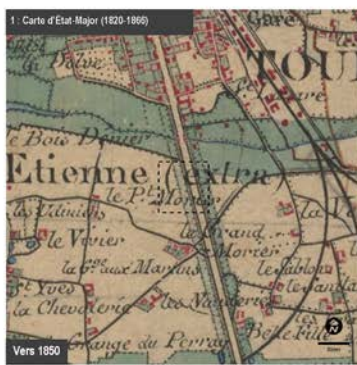
L'ambiance des rues est très marquée dans le quartier car elle témoigne encore des fonctions urbaines diversifiées (habitat, commerce, artisanat, activités diverses). Une grande hétérogénéité formelle règne sur les axes majeurs et tend à s'amenuiser dans les rues secondaires.

Trame végétale

Elle est assez limitée dans l'espace public, hormis sur les places Rabelais et Nicolas Frumau qui comportent des jardins publics. Les cœurs d'îlots sont en revanche bien préservés et jardinés.



SECTEUR 14 : QUARTIER GRAMMONT



Fiche identité du secteur

Rues concernées : avenue de Grammont, rue d'Amboise, rue du Cluzel, rue Michelet, etc.

Date(s) approximative(s) de la constitution : époque médiévale pour la structure des varennes, XVIIIe siècle pour l'avenue Grammont, XIXe et XXe siècle pour l'urbanisation

Type de quartier : avenue urbaine.

Description historique

L'avenue de Grammont est percée dans la deuxième moitié du XVIIIe siècle par les ingénieurs des Pont et Chaussée du Roi. Cet axe est avant tout une route, la fameuse "route d'Espagne" qui traverse Tours du nord au sud et donne un nouvel axe à la ville. Auparavant les varennes étaient essentiellement occupées par des pâtures ou des cultures vivrières et quelques hameaux ruraux. L'avenue de Grammont est construite sur un remblai d'environ quatre mètres, ce qui induit une configuration topographique singulière pour les constructions qui la bordent. Elle est urbanisée du nord vers le sud, progressivement, entre le dernier quart du XVIIIe siècle et la fin du XXe siècle pour les immeubles les plus récents. Il s'agit d'une avenue urbaine, bordée d'immeubles de rapport et parfois de maisons de ville, l'ensemble dans des volumétries très variées et des styles architecturaux représentatifs des différentes époques de construction.



SECTEUR 14 : QUARTIER GRAMMONT



Caractéristique forme urbaine

Implantation

Les immeubles sont tous implantés à l'alignement des voies publiques, avec parfois un élargissement de l'emprise de l'avenue. Seule la gendarmerie est construite en retrait de l'avenue.

Volumétrie

Les volumes sont extrêmement variés, allant du simple rez-de-chaussée avec comble à R+10. Certains ensembles sont toutefois homogènes et la hauteur médiane se situe à environ R+4

Traitement de façade

Immeubles de rapports aux façades maçonnées, de styles très variés, mais toujours travaillées et nobles dans leur expression. Riches décors, travées et niveaux marqués (quelles que soient les époques), soubassement et rez-de-chaussée marqués, etc.

Paysage urbain

Paysage de la rue

Une avenue monumentale bordée de beaux immeubles et dont l'échelle est donnée par le double alignement de platanes qui structure en même temps l'espace public. Les espaces publics majeurs d'interface sont signifiés par l'élargissement de l'espace public : Jean Jaurès, Le Cluzel, Liberté, Verdun.

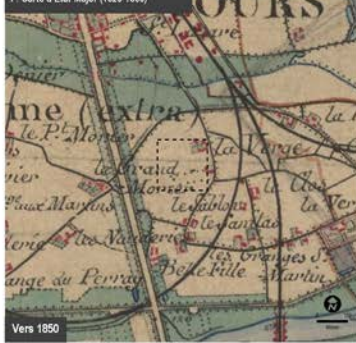
Trame végétale

Aujourd'hui, les alignements d'arbres constituent la principale trame végétale de l'avenue, avec en particulier la canopée qui recouvre la partie centrale et dessine un couloir végétal fort. Les places sont ponctuellement animées de massifs et les îlots comportent quelques cours ou jardins mais de dimension réduite.



SECTEUR 15 : QUARTIER SANITAS

1 : Carte d'Etat-Major (1820-1866)



2 : Photographie aérienne ancienne



3 : Datation relative des constructions



Fiche identité du secteur

Rues concernées : avenue du Général De Gaulle, avenue de Lattre de Tassigny, place Saint-Paul, etc.

Date(s) approximative(s) de la constitution : varennes agricoles avant le XIXe siècle, arrivée du chemin de fer milieu du XIXe, urbanisation dans les années 1960-1970.

Type de quartier : quartier de grands ensembles.

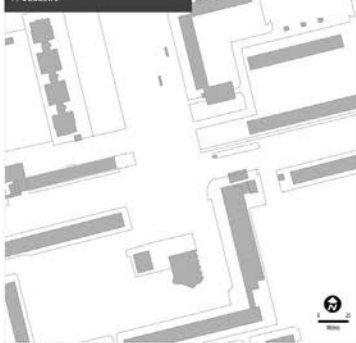
Description historique

Ancienne plaine agricole au sud de Tours, le lieu-dit est surtout connu pour la présence d'une maladrerie (Saint-Lazare). Avec l'arrivée du chemin de fer vers 1850, la plaine commence à se restructurer pour accueillir à partir de 1880 les activités industrielles liées au ferroviaire. Au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale, le secteur est en grande partie détruit et la Ville de Tours acquiert de nombreux terrains pour répondre à ses besoins de création de nouveaux logements. Dès le milieu des années 1950, un grand projet de construction est envisagé, le premier de ce type dans la ville, avec un urbanisme moderne. Soutenu par l'État, le projet est suivi par l'architecte Jacques-Henri Labourdette et voit le jour avec les premiers immeubles inaugurés dès 1959 et ce jusque dans les années 1970. Le quartier s'organise autour de deux grands axes, sous forme d'îlots ouverts, composés de tours et de barres, le tout formant un ensemble cohérent et homogène, y compris dans l'expression architecturale des façades.



SECTEUR 15 : QUARTIER SANITAS

4 : Cadastre



5 : Photographie aérienne actuelle



6 : Hauteur des constructions



Caractéristique forme urbaine

Implantation

Les implantations sont "libres", c'est-à-dire sans accroche fixe sur un parcellaire, elles sont en revanche rigoureusement cadrées par le plan de composition générale du quartier.

Volumétrie

Alternance de tours (R+15) et de barres (R+4+C). Quelques surélévations réalisées sur les barres.

Traitement de façade

Façades composées, géométriques et régulières, jouant sur l'emploi de différents matériaux (pierre sur les parties courantes, composite sur les allèges, etc.). Les trames sont soulignées par le jeu des balcons, des loggias et des éléments de structure qui sont souvent saillants en façade.

Paysage urbain

Paysage de la rue

Ambiance duale, entre la rigueur de composition minérale des façades et le caractère vaste des espaces alloués aux jardins et plantations, marqués notamment par de grands alignements d'arbres.

Trame végétale

Certains cœurs d'îlots sont aménagés en parcs et jardins, d'autres sont plus minéraux accueillant les aires de stationnement. L'espace public est accompagné d'alignements d'arbres réguliers (surtout le long des principales avenues). L'impression générale est contradictoire, entre le sentiment de composition rigoureuse du plan et les espaces publics dilatés qui semblent flotter et manquer parfois de structure.

Nombre d'étage

- Raz de chaussée
- 1 étage
- 2 étages
- 3 étages
- 4 étages
- Entre 5 et 10 étages
- Plus de 10 étages



SECTEUR 16 : QUARTIER BEAUJARDIN



Caractéristique forme urbaine

Implantation

À l'exception de la cité ouvrière dont les implantations sont dictées par le plan de composition, les constructions sont majoritairement implantées en limite des voies publiques, mais ne constituent pas toujours de fronts bâtis continus et laissent de nombreuses ouvertures sur les cœurs d'îlot (venelle, cour, jardin, etc.).

Volumétrie

Les volumes sont à simple rez-de-chaussée, avec un étage ou très ponctuellement plusieurs étages sur des immeubles plus récents. Il s'agit en grande majorité de maisons de ville de taille modeste en emprise au sol.

Traitement de façade

Minéral, quelques éléments de décors ponctuels (corniche, bandeau, encadrements, etc.) en béton peint ou simplement enduit. L'ensemble présente une grande diversité de forme.

Paysage urbain

Paysage de la rue

Ambiance caractéristique des quartiers de maisons de ville, les rues sont à dominante minérale, marquée par le rythme des façades, la diversité des décors et des matériaux, mais la régularité du parcellaire.

Trame végétale

Témoignage de l'ancien passé agricole, le quartier est composé de cœurs d'îlots encore très jardinés. Les parcelles sont de taille très modeste, mais on trouve très peu de construction principale en second rang en cœur d'îlot. Le jardin central inscrit le quartier dans la mouvance de l'urbanisation "classique" des XIXe et début XXe siècle, avec une trame viaire régulière et un cœur composé autour d'un jardin.



SECTEUR 16 : QUARTIER BEAUJARDIN



Caractéristique forme urbaine

Implantation

À l'exception de la cité ouvrière dont les implantations sont dictées par le plan de composition, les constructions sont majoritairement implantées en limite des voies publiques, mais ne constituent pas toujours de fronts bâtis continus et laissent de nombreuses ouvertures sur les cœurs d'îlot (venelle, cour, jardin, etc.).

Volumétrie

Les volumes sont à simple rez-de-chaussée, avec un étage ou très ponctuellement plusieurs étages sur des immeubles plus récents. Il s'agit en grande majorité de maisons de ville de taille modeste en emprise au sol.

Traitement de façade

Minéral, quelques éléments de décors ponctuels (corniche, bandeau, encadrements, etc.) en béton peint ou simplement enduit. L'ensemble présente une grande diversité de forme.

Paysage urbain

Paysage de la rue

Ambiance caractéristique des quartiers de maisons de ville, les rues sont à dominante minérale, marquée par le rythme des façades, la diversité des décors et des matériaux, mais la régularité du parcellaire.

Trame végétale

Témoignage de l'ancien passé agricole, le quartier est composé de cœurs d'îlots encore très jardinés. Les parcelles sont de taille très modeste, mais on trouve très peu de construction principale en second rang en cœur d'îlot. Le jardin central inscrit le quartier dans la mouvance de l'urbanisation "classique" des XIXe et début XXe siècle, avec une trame viaire régulière et un cœur composé autour d'un jardin.



SECTEUR 17 : QUARTIER FEBVOTTE



Fiche identité du secteur

Rues concernées : rue Febvotte, rue Marat, rue Charles Martel, rue Louis Blanc, etc.

Date(s) approximative(s) de la constitution : antérieure au XVIII^e siècle pour la trame viaire et les hameaux ruraux, début XX^e pour l'urbanisation du quartier.

Type de quartier : quartier de maisons de ville.

Description historique

Situé au sud-ouest de l'avenue Grammont et au nord de la voie de chemin de fer en provenance de l'ouest, le quartier ne s'est urbanisé, comme Beaujardin, qu'au début du XX^e siècle, reprenant pour partie la trame viaire existante et prolongeant, pour une autre, la trame viaire du quartier des Prébendes. Même si le quartier comprend quelques programmes de lotissements de maisons de ville réalisés d'un seul tenant, il reflète une grande variété de maisons, de volumes et de composition des rues. Sous l'impulsion par la loi Loucheur de 1928, la maison particulière accompagnée de son modeste jardin devient un produit constitutif des extensions urbaines à proximité des centres anciens. Febvotte n'échappe pas à la règle et comporte toutefois quelques noyaux ruraux anciens avec lesquels le nouveau tissu vient composer. Il en résulte un quartier riche, avec une grande variation des implantations (en pignon, en retrait, à l'alignement, etc.) et un système d'impasse et de venelle très déployé pour la desserte des cœurs d'îlot et de petites opérations.



SECTEUR 17 : QUARTIER FEBVOTTE



Caractéristique forme urbaine

Implantation

Au moins une accroche à l'alignement des voies et emprises publiques, mais des variations dans les façades accrochées (pignons, gouttereau, etc.). Parfois des retraits marqués par des murs de clôture maçonnés.

Volumétrie

Volumes à rez-de-chaussée et combles ou seulement avec un étage. Quelques rares immeubles ou le long des axes comme le boulevard Jean Royer.

Traitement de façade

La maison de ville classique, avec ses décors variés en fonction des modes de l'époque de construction. Emploi récurrent de la brique et du béton peint dans les décors : rythme majoritaire de deux travées.

Paysage urbain

Paysage de la rue

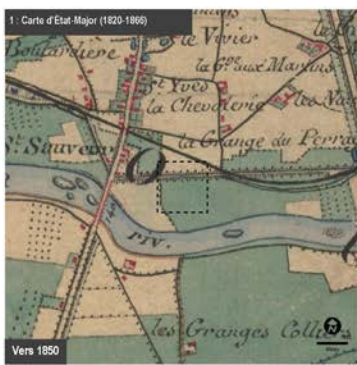
Ambiance très minérale, quelques échappées visuelles sur les fonds de jardin en fonction du rythme des implantations. Parcelles étroites en lanière induisant une certaine richesse dans les façades des rues, accentuée par la diversité des décors.

Trame végétale

Tout se passe à l'arrière des constructions, dans les cœurs d'îlot ou les fonds de parcelle. On trouve quelques constructions ponctuelles en second rang et des annexes, mais la trame végétale des cœurs d'îlot est encore très lisible. Jardins modestes, quelques arbres isolés, quelques fruitiers. Peu de plantations sur l'espace public hormis des alignements d'arbres le long du boulevard Jean Royer et un grand jardin place de Strasbourg.



SECTEUR 18 : QUARTIER DES RIVES DU CHER



Année de construction

- NR
- Avant 1900
- Entre 1900 et 1954
- Entre 1955 et 1974
- Entre 1975 et 1989
- Entre 1990 et 2006
- Après 2006

Fiche identité du secteur

Rues concernées : square Rodin, rue Nicolas Poussin, place Jean-Antoine Houdon, etc.

Date(s) approximative(s) de la constitution : plaine alluviale inondable jusqu'aux années 1960.

Type de quartier : quartier de grands ensembles.

Description historique

Situé au sud des voies de chemin de fer en provenance de l'ouest, le secteur était totalement inondable et occupé par des jardins familiaux jusqu'au milieu du XXe siècle. Son urbanisation s'écrit à la suite des politiques d'aménagement menées par Jean Royer sur la vallée du Cher, et notamment son souhait de canaliser le cours d'eau. Après d'importants travaux de canalisation et de remblayages, le quartier commence à prendre forme vers 1966, sous la plume des architectes Joël Hardion et Pierre Boille. Il s'agit d'un plan très imprégné des idées progressistes du Mouvement Moderne en matière d'urbanisme, et notamment de la chartes d'Athènes : plan libre, absence de rue corridor, grands volumes et plans dégagés, etc. La singularité du quartier repose sur son interaction forte avec le paysage du Cher recomposé et son évolution très faible depuis le projet initial (peu de restructuration).



SECTEUR 18 : QUARTIER DES RIVES DU CHER



Nombre d'étage

- Raz de chaussée
- 1 étage
- 2 étages
- 3 étages
- 4 étages
- Entre 5 et 10 étages
- Plus de 10 étages

Caractéristique forme urbaine

Implantation

Les constructions sont implantées suivant le plan de composition d'origine du quartier, qui alterne entre les volumes différenciés (tour et barre) et les cœurs "d'îlots".

Volumétrie

Les barres sont de dimension R+5 et les tours R+16, l'ensemble étant couvert de toit-terrasses.

Traitement de façade

Façades géométriques, composées et régulières en fonction de la typologie des immeubles. Emploi de la pierre de taille remarquable, jeu sur les espaces extérieurs (balcon, balcon filant, loggia, loggia filante, etc.) et les décors plus spécifiques comme l'emploi de stores colorés ou les soubassements en faïence.

Paysage urbain

Paysage de la rue

Une emprise au sol bâtie très faible qui induit un paysage dominé par le végétal, notamment la trame arborée de l'espace public et la relation visuelle avec le Cher et ses berges. Le paysage urbain est donc composé d'une alternance de volumes construits imposants et d'échappés visuelles vers le Cher.

Trame végétale

Très riche, surtout dans les cœurs d'îlot et à mesure que l'on s'approche du Cher. Plusieurs composantes sont à noter : la trame végétale évolue d'ouest en est allant de la composition la plus sobre aux jardins ornementaux imitant les parcs de grandes propriétés. Réseau important de cheminements doux entrant souvent en concurrence avec les nombreuses aires de stationnement dédiées aux automobiles. La relation physique et visuelle à la trame végétale du Cher est très présente.



SECTEUR 19 : QUARTIER DES DEUX-LIONS

1 : Carte d'Etat-Major (1820-1866)



2 : Photographie aérienne ancienne



3 : Datation relative des constructions



Fiche identité du secteur

Rues concernées : allée Ferdinand de Lesseps, avenue Jean Portalis, etc.

Date(s) approximative(s) de la constitution : antérieure au XVIII^e siècle pour la trame viaire et l'urbanisation rurale, fin du XX^e siècle pour l'aménagement du quartier

Type de quartier : quartier récent - ancien technopôle

Description historique

La plaine de la Gloriette, qui s'étend au sud du Cher, de part et d'autre de l'avenue de Pont Cher, est restée agricole jusqu'à très récemment. Sa partie est, autour de l'ancienne ferme des Granges Collières, a été urbanisée à partir des années 1990, à l'occasion d'un projet urbain plus vaste qui consistait à réaliser le pendant des Rives du Cher au sud de la rivière. Constitué sur un remblai de plusieurs mètres, le quartier est d'abord composé autour d'un bâtiment abritant une antenne de l'université, puis il se développe autour de la notion de technopôle, avant que la nouvelle municipalité ne décide en 1996 d'y réaliser un quartier mixte, d'habitat, d'activité et de commerces. D'une forme urbaine hétérogène, structurée autour d'un mail central, le quartier tend à trouver son identité des volumétries imposantes (R+4) et un traitement paysager des espaces publics.



SECTEUR 19 : QUARTIER DES DEUX-LIONS

4 : Cadastre



5 : Photographie aérienne actuelle



6 : Hauteur des constructions



Caractéristique forme urbaine

Implantation

Les implantations sont variées et suivent le plan de composition des îlots constitués. Parfois certains alignements sont marqués le long des rues nouvelles. L'organisation des volumes vise à redessiner un plan de composition s'appuyant sur des îlots. Les principes varient d'une époque à l'autre.

Volumétrie

Dans l'ensemble, les logements collectifs sont en R+4+C, les intermédiaires et individuels en R+1, les bâtiments tertiaires en R+2, l'idée de progressivité des volumes depuis le Petit Cher est importante.

Traitement de façade

Diversité de matériaux contemporains, composites, aux couleurs parfois vives (rouge, jaune, etc.). Façades très ouvertes, jeu important de balcons.

Paysage urbain

Paysage de la rue

Le paysage urbain du quartier est très disparate car il dépend considérablement des époques de construction, des îlots. Dans l'ensemble on relève tout de même une volonté de composition des façades urbaines (par la continuité des façades ou l'implantation des pignons).

Trame végétale

Le végétal, bien que jeune, est très présent sur l'espace public et témoigne d'une volonté de conservation de la lecture du grand paysage dans les différents aménagements paysagers. Certaines résidences ont des coeurs d'îlot privés jardinés, les maisons de ville qui donnent sur le Cher ont tous un jardin privatif.

Nombre d'étage

Raz de chaussée
1 étage
2 étages
3 étages
4 étages
Entre 5 et 10 étages
Plus de 10 étages



SECTEUR 20 : QUARTIER DES FONTAINES

1 : Carte d'Etat-Major (1820-1866)



2 : Photographie aérienne ancienne



3 : Datation relative des constructions



Année de construction

NR	Entre 1955 et 1974
Avant 1900	Entre 1975 et 1989
Entre 1900 et 1954	Entre 1990 et 2006
	Après 2006

Fiche identité du secteur

Rues concernées : avenue Stendhal, rue Johann Strauss, avenue Mozart, rue Charles Garnier, etc.

Date(s) approximative(s) de la constitution : antérieure au XVIII^e siècle pour la trame viaire et l'urbanisation rurale, fin XX^e pour l'aménagement du quartier

Type de quartier : quartier de grands ensembles.

Description historique

A l'image des quartiers constitués le long des rives du Cher à partir des années 1960, les Fontaines sont urbanisées à l'aube des années 1970, sous une forme alliant les nouvelles réflexions sur des formes urbaines plus proches des îlots, sur davantage de mixité programmatique (logatif et privé) et sur des architectures davantage ancrées dans les références locales (emploi de l'ardoise et de toiture notamment). L'ancienne plaine (prairie) est urbanisée d'un seul tenant le long d'un axe majeur de composition, l'avenue Stendhal. Le plan de composition, comme les Rives du Cher et le Sanitas, alterne entre des barres et des tours, mais propose également des immeubles sur dalle dans la partie nord du quartier, introduisant ainsi les réflexions sur les circulations issues des années 1970 et de la politique des villes nouvelles. Le quartier est composé autour du Petit Cher qui dessine une continuité verte intéressante, vers laquelle se tournent plusieurs îlots.



SECTEUR 20 : QUARTIER DES FONTAINES

4 : Cadastre



5 : Photographie aérienne actuelle



6 : Hauteur des constructions



Nombre d'étage

Raz de chaussée	4 étages
1 étage	Entre 5 et 10 étages
2 étages	Plus de 10 étages
3 étages	

Caractéristique forme urbaine

Implantation

Ilôt libre, l'implantation des constructions est déterminée par le plan de composition général des constructions, notamment la logique d'îlot. Certaines continuités bâties sont ainsi recherchées.

Volumétrie

Les volumes alternent entre des barres de R+4 à R+8 et des tours à R+18, soient des hauteurs relativement importantes par rapport aux autres quartiers de grands ensembles.

Traitement de façade

Façades géométriques, composées et rythmées, jouant sur les ouvertures, les éléments saillants et les retraits. Les allèges des fenêtres sont en matériau composite tandis que les façades sont toutes parées de pierre de taille ou simplement enduites.

Paysage urbain

Paysage de la rue

Une certaine densité est perceptible à l'échelle de la rue, tant en hauteur qu'en emprise au sol. Elle est en partie compensée par un traitement très végétal de l'espace public, et par l'introduction d'une certaine richesse dans le choix des essences par exemple. Les deux axes forts de composition (Stendhal et Mozart) se perçoivent très bien dans les circulations et l'organisation du bâti.

Trame végétale

Alignements d'arbres, continuité végétale des berges du Petit Cher, parc et jardin dans les cœurs d'îlot, dalle jardinée dans la partie nord. Quelle que soit sa forme, la trame végétale est très présente et témoigne d'une volonté des concepteurs de l'époque d'inscrire le quartier dans un paysage reconstitué, face au coteau arboré. La partie nord est quant à elle en interaction immédiate avec le paysage du Cher, en symétrie du Rives du Cher.



SECTEUR 21 : BOIS DE GRANDMONT

4 : Cadastre



5 : Photographie aérienne actuelle



6 : Hauteur des constructions



Caractéristique forme urbaine

Implantation

Chaque ensemble universitaire ou scolaire répond à sa propre organisation et sa propre logique de composition, il n'y a donc pas d'alignement marqué.

Volumétrie

Les bâtiments institutionnels font quelques étages, les résidences étudiantes sont plus hautes (R+5), mais l'ensemble est lissé par la canopée du parc.

Traitement de façade

L'architecture moderne est très présente, mais les équipements universitaires et scolaires ont surtout des écritures architecturales marquées et singulières avec l'emploi de matériaux variés comme le béton, les enduits, les éléments préfabriqués, etc.

Paysage urbain

Paysage de la rue

L'ambiance du secteur est duale avec une forte présence de la couverture végétale et le caractère massif de certains équipements. On ressent toutefois très nettement l'ambiance du parc équipé.

Trame végétale

Le bois donne tout son sens à la composition d'ensemble, il est néanmoins accompagné de plusieurs jardins aménagés, cours végétalisées ou aires de stationnement paysagées.



SECTEUR 21 : BOIS DE GRANDMONT

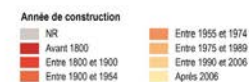
1 : Carte d'Etat-Major (1820-1866)



2 : Photographie aérienne ancienne



3 : Datation relative des constructions



Fiche identité du secteur

Rues concernées : avenue de Montjoyeux

Date(s) approximative(s) de la constitution : antérieure au XVIII^e siècle pour l'établissement des grandmontains, courant du XIX^e siècle pour le parc arboré, fin du XX^e siècle pour le campus universitaire

Type de quartier : campus universitaire dans un parc arboré.

Description historique

Un prieuré de l'ordre de Grandmont est fondé au XI^e siècle sur le coteau sud du Cher. L'ordre est dissout au XVIII^e siècle et le bois devient une propriété privée agrémenté d'un château accompagné de vaste parc. Dès la fin du XIX^e siècle, la Ville s'intéresse à ce vaste espace boisé aux portes sud de la ville, reliée à elle par le tramway au début du XX^e siècle. La Ville finit par acheter les terres et un espace de loisirs est aménagé pour les Tourangeaux. Après la Seconde Guerre Mondiale et le développement de l'université, le site se spécialise peu à peu dans l'enseignement et la formation avec l'implantation de vastes équipements et notamment d'un campus universitaire scientifique faisant le pendant du campus du centre-ville plutôt dédié aux sciences humaines. Le château sera finalement détruit et le campus continuera son développement.



COMPARAISON DE FORMES URBAINES



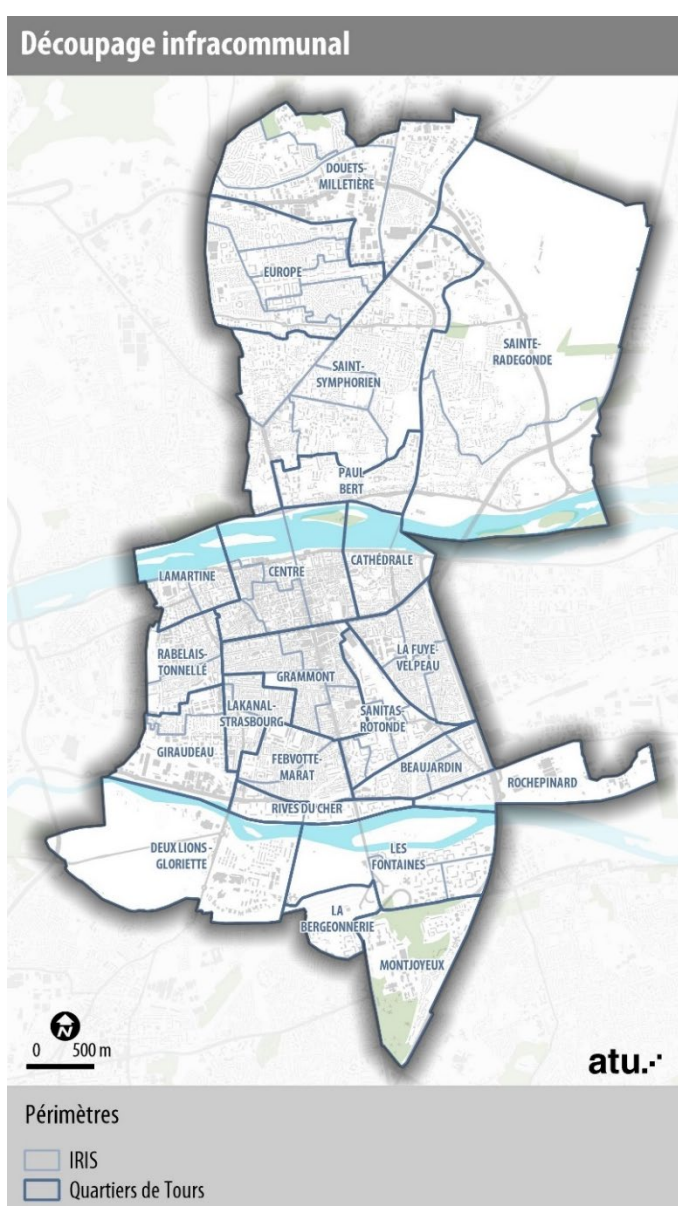
CHAPITRE 3 : LES DYNAMIQUES ET LES FONCTIONS URBAINES

Les analyses qui suivent visent à identifier les caractéristiques et dynamiques territoriales de Tours, mises en perspective avec plusieurs territoires :

- Quatre grandes villes françaises dont trois sont, à l'image de Tours, ville centre d'une Métropole : Dijon, Orléans et Rouen. Angers, ville ligérienne de taille similaire vient compléter ce panel de référence ;
- Les six autres communes qui constituent, avec Tours, le cœur métropolitain de Tours Métropole Val de Loire. Il s'agit de Chambray-lès-Tours, Joué-lès-Tours, La Riche, Saint-Avertin, Saint-Cyr-sur-Loire et Saint-Pierre-des-Corps, nommées ci-après "autres communes du cœur métropolitain". Ensemble, elles concentrent 83% des habitants de la Métropole et constituent les centralités majeures du territoire. Elles regroupent les principaux pôles de commerces, de services, d'équipements, d'infrastructure, d'emplois, de loisirs ...
- Les 15 autres communes qui composent la Métropole, dites "communes périurbaines".

Des analyses statistiques infra-communales viennent préciser le portrait tourangeau. Plusieurs échelles d'observation sont mobilisées selon la disponibilité de la donnée : carroyage de 200 mètres par 200 mètres, découpage IRIS² de l'INSEE (57) ou encore grands quartiers (22).

² IRIS : Îlots Regroupés pour l'Information Statistique. Ils constituent la brique de base en matière de diffusion de données infra-communales et doivent respecter des critères géographiques et démographiques et avoir des contours identifiables sans ambiguïté, stables dans le temps. On distingue 3 types d'IRIS : Habitat (territoires homogènes quant au type d'habitat dont les limites s'appuient sur les grandes coupures du tissu urbain, telles que les voies principales, les voies ferrées, les cours d'eau et dont la population varie entre 1.800 et 5.000 habitants) ; Activité (territoires regroupant plus de 1.000 salariés et comptant au moins deux fois plus d'emplois salariés que de population résidente) ; Divers (grandes zones spécifiques peu habitées et ayant une superficie importante).



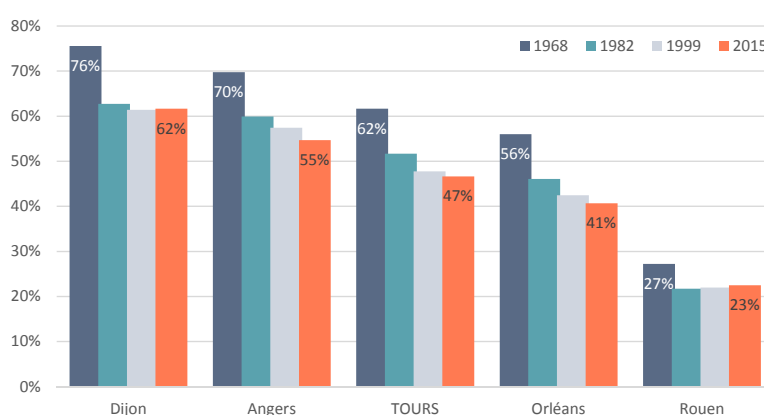
1. LES EVOLUTIONS SOCIO - DEMOGRAPHIQUES

1.1 UNE CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE INSTALLEE DURABLEMENT

a) TOURS, PREMIERE COMMUNE D'INDRE-ET-LOIRE

Avec 136.252 habitants en 2015, Tours se positionne comme étant la 26^{ème} commune française et la première de Tours Métropole Val de Loire, et plus globalement d'Indre-et-Loire. Elle précède nettement Joué-lès-Tours (37.535 habitants), Saint-Cyr-sur-Loire (15.911) et Saint-Pierre-des-Corps (15.745). À elle seule, elle accueille près de la moitié des habitants de la Métropole (47%), soit une situation intermédiaire par rapport à ses homologues du Grand Ouest, Orléans et Angers. La première concentre 41% des habitants d'Orléans Métropole, la seconde 55% d'Angers Loire Métropole. À l'image des grandes villes françaises, le poids de Tours dans son intercommunalité est en recul constant. En 1968, plus de six habitants de la Métropole sur dix y résidaient.

Poids des villes-centres dans leur intercommunalité entre 1968 et 2015



Source : INSEE, RP1968 à RP1999 dénombrement, RP2015 exploitation principale.

Dans le reste du territoire de la métropole tourangelle, les six autres communes du cœur métropolitain (Chambray-lès-Tours, Joué-lès-Tours, La Riche, Saint-Avertin, Saint-Cyr-sur-Loire et Saint-Pierre-des-Corps) accueillent aujourd'hui plus d'un tiers des habitants, soit une part constante depuis 1982. Aussi, les communes périurbaines ont eu une dynamique croissante. La part des habitants vivant dans ces territoires a doublé en 50 ans (9% en 1968 contre 17% en 2015). Ils accueillent les ménages désireux de s'implanter en agglomération et qui ne trouvent généralement pas une offre répondant à leur demande au sein du cœur métropolitain (type de logement, coût de l'acquisition ou de location, cadre de vie ...).

Poids démographique des territoires au sein de Tours Métropole Val de Loire depuis 1968

	1968	1975	1982	1990	1999	2010	2015	Nombre d'habitants en 2015
Tours	62%	58%	52%	49%	48%	47%	47%	136.252
Autres communes du cœur métropolitain	29%	33%	36%	37%	36%	36%	36%	105.692
Communes périurbaines	9%	10%	12%	14%	16%	17%	17%	50.324

Source : INSEE, RP1968 à RP1999 dénombrement, RP2010 et RP2015 exploitations principales.

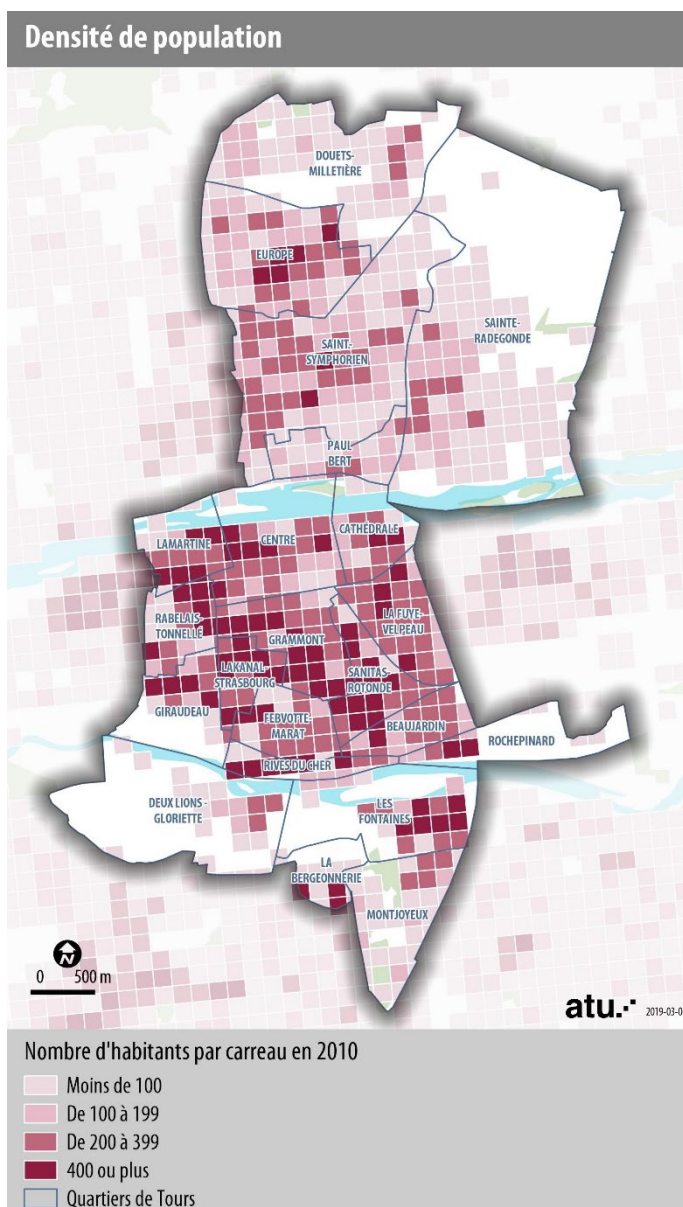
Au sein de la ville de Tours, la population est inégalement répartie. Les 22 quartiers affichent un nombre d'habitants oscillant entre 1.570 personnes à Rochepinard et 14.910 personnes à Saint-Symphorien. Cinq d'entre eux accueillent plus de 10.000 habitants chacun. Il s'agit, par ordre décroissant d'habitants, de "Saint-Symphorien", "Centre", "Grammont", "Europe" et "Sanitas-Rotonde".

Toutefois, il ne s'agit pas des quartiers les plus denses de la ville. Les densités les plus élevées, observées en rapportant le nombre d'habitants à l'empreinte urbaine résidentielle, se trouvent essentiellement entre Loire et Cher et notamment à "Rochepinard" (749 habitants par hectare), "Sanitas-Rotonde" (408), "Giraudeau" (384), "Rives du Cher" (377) et "Lamartine" (374). Ces fortes densités sont liées à la présence d'habitat collectif importante, que ce soit de grands ensembles d'habitat social ou de copropriétés privées.

Nombre d'habitants en 2015 et densité selon l'empreinte urbaine résidentielle par quartier

	Nombre d'habitants	Densité d'habitants
Saint-Symphorien	14.910	85
Centre	11.210	239
Grammont	11.040	184
Europe	10.570	113
Sanitas-Rotonde	10.110	408
La Fuye-Velpeau	8.720	169
Sainte-Radegonde	6.975	54
Les Fontaines	6.800	61
Lamartine	5.700	374
Rabelais-Tonnellé	5.540	241
Febvotte-Marat	5.460	149
Giraudeau	5.160	384
Lakanal-Strasbourg	5.060	164
Rives du Cher	4.550	377
Beaujardin	4.210	151
Cathédrale	3.830	196
Montjoyeux	3.805	164
Douets-Milletière	3.270	60
Paul Bert	3.260	90
Deux Lions-Gloriette	2.390	6
La Bergeonnerie	2.100	242
Rochepinard	1.570	749

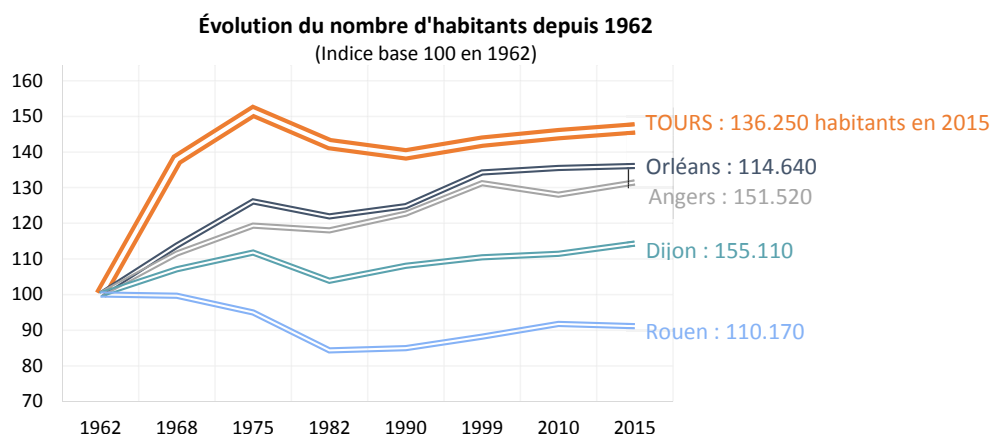
Sources : INSEE, RP2015 exploitation principale ; DGFIP-ATU.



b) UNE CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE RETROUVEE DEPUIS 1990

À l'instar des grandes villes françaises, **Tours a enregistré une forte croissance démographique à la fin des trente glorieuses**. Elle a accueilli plus de 35.000 nouveaux habitants entre 1962 et 1975, soit une hausse moyenne de 3,2% par an. À l'échelle nationale, ce taux est le 2^{ème} plus élevé des communes ayant entre 100.000 et 160.000 habitants, derrière Aix-en-Provence (+ 3,8%). **La population tourangelles a atteint son paroxysme en 1975 avec 140.700 habitants.**

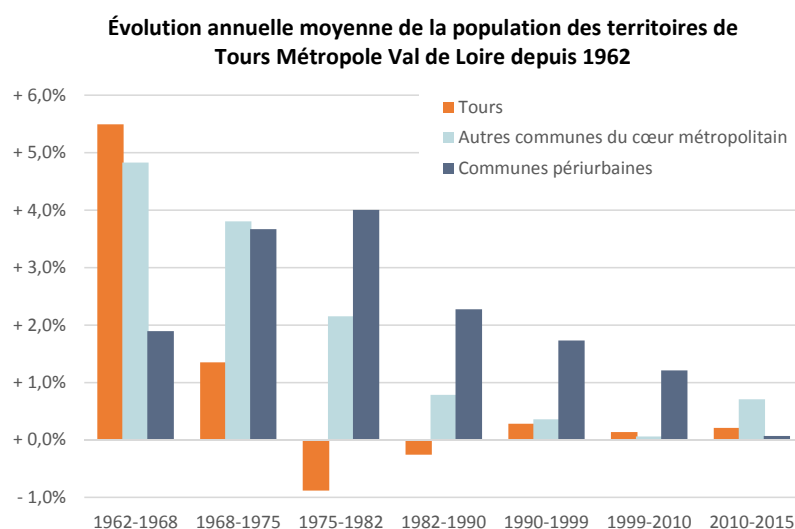
À partir de 1975 et jusqu'à la fin des années 80, Tours voit sa population reculer (- 11.200 personnes, soit - 0,5% par an). C'est entre 1990 et 1999 que la ville retrouve une croissance démographique positive (+ 0,3% par an), plus tardive que pour ses homologues français. Cette légère croissance s'inscrit durablement dans le temps, ne compensant toutefois pas la perte des années 80.



Source : INSEE, RP1962 à RP1999 dénombrement, RP2010 et RP2015 exploitations principales.

Toute proportion gardée, l'évolution démographique des autres communes du cœur métropolitain a été plus importante qu'à Tours. Elles ont également connu l'essentiel de leur développement entre 1962 et 1975 (+ 4,3% par an), mais leur population a continué de progresser par la suite. Pour autant, le rythme de la croissance s'est fortement ralenti à partir des années 80. Au cours des cinq dernières années, elles affichent la plus forte croissance de la Métropole (+ 0,7% par an).

Enfin, la population des communes périurbaines de la Métropole s'est sensiblement accrue entre 1968 et 1982, sous l'effet de l'étalement urbain et du profil des ménages attirés par leur offre résidentielle et territoriale. Leur croissance reste positive par la suite suivant un rythme qui décélère également, mais de manière moins importante qu'au sein du cœur métropolitain. Leur population se stabilise autour de 50.000 habitants depuis 2010.



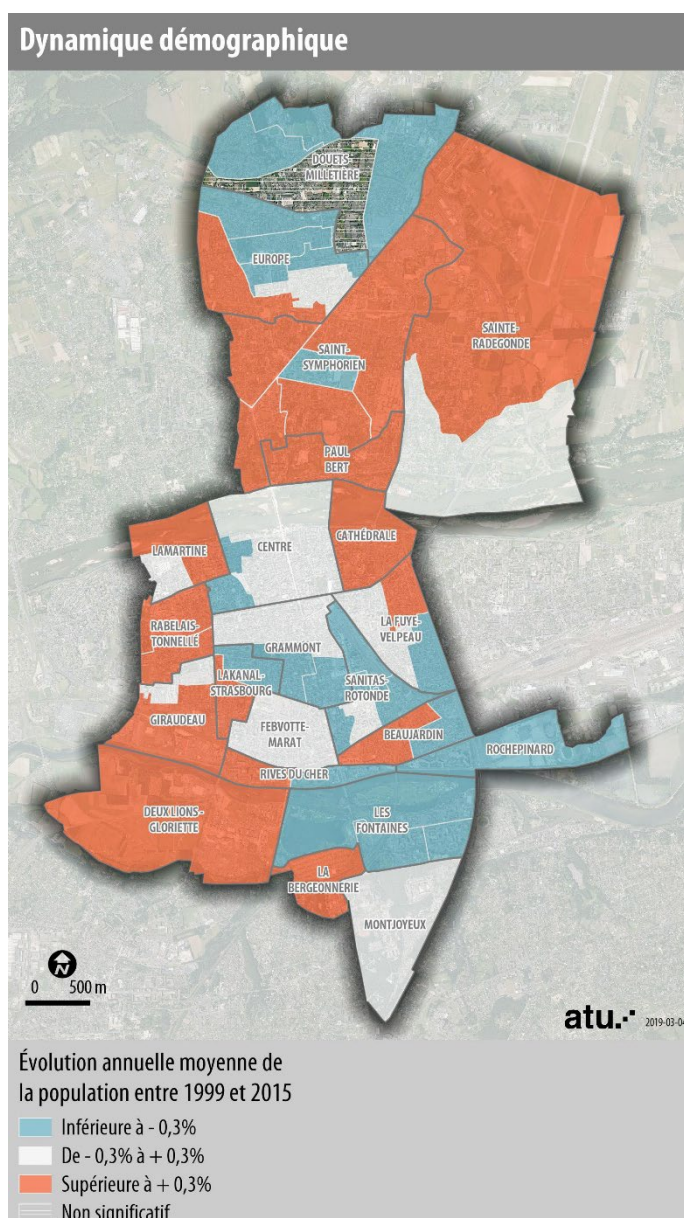
Source : INSEE, RP1962 à RP1999 dénombrement, RP2010 et RP2015 exploitations principales.

c) UNE CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE POSITIVE AU NORD ET A L'OUEST DE TOURS

Entre 1999 et 2015, Tours a accueilli 3.430 nouveaux habitants, soit une légère progression de + 0,2% par an, masquant des situations contrastées au sein de la commune.

Globalement, les quartiers "Sainte-Radegonde", "Saint-Symphorien" et "Paul Bert" à Tours Nord, ainsi que ceux à l'Ouest de la ville, ont connu les plus fortes croissances démographiques. Les Deux Lions-Gloriette a été le plus dynamique (+ 9% par an soit 1.800 personnes). Leurs évolutions sont notamment à corréliser avec une construction neuve importante dans ces secteurs. D'autres secteurs péri-centraux affichent également une croissance positive, bien que plus modérée : "Cathédrale", le Nord-Est de la "Fuye-Velpeau", l'Ouest des "Rives du Cher" et "La Bergeonnerie". Leur dynamique semble davantage en lien avec un renouvellement de population dans l'habitat existant.

En parallèle, des secteurs ont perdu des habitants. Il s'agit notamment de quartiers constitués de grands ensembles d'habitat social ou en copropriété, ou à leur proximité ("Rochevinard", "Rives du Cher", "Les Fontaines", "Europe" et "Sanitas-Rotonde"), du Nord-Ouest de Tours ou encore du centre-ville ("Grammont" et "Centre") qui se caractérise par un parc ancien en tissu urbain très figé. Les quartiers "Rochevinard" et "Douets-Milletière" sont les plus touchés.



Évolution annuelle moyenne de la population entre 1999 et 2015 par quartier

	Évolution annuelle moyenne entre 1999 et 2015
Deux Lions - Gloriette	+ 8,9%
Saint-Symphorien	+ 1,1%
Sainte-Radegonde	+ 1,1%
Paul Bert	+ 0,9%
Giraudeau	+ 0,7%
Rabelais-Tonnellé	+ 0,6%
La Bergeonnerie	+ 0,6%
Cathédrale	+ 0,5%
Lamartine	+ 0,4%
Lakanal-Strasbourg	+ 0,3%
Beaujardin	+ 0,1%
Febvotte-Marat	+ 0,0%
Montjoyeux	+ 0,0%
Rives du Cher	- 0,1%
La Fuye-Velpeau	- 0,1%
Europe	- 0,1%
Centre	- 0,3%
Grammont	- 0,3%
Sanitas-Rotonde	- 0,6%
Les Fontaines	- 0,6%
Douets-Milletière	- 1,0%
Rochevinard	- 1,6%

Source : INSEE, RP1999 dénombrement, RP2015 exploitation principale.

d) UN SOLDE NATUREL POSITIF QUI COMPENSE LE DEFICIT MIGRATOIRE DEPUIS 1990

L'évolution de la population d'un territoire, sur une période donnée, dépend de deux facteurs. Le solde naturel, qui mesure la différence entre le nombre de naissances et le nombre de décès, et le solde migratoire, qui mesure la différence entre la variation de la population et le solde naturel.

Les trois phases décrites précédemment sur l'évolution démographique de Tours résultent des variations importantes du solde migratoire combinées à un solde naturel en recul constant, qui reste toutefois positif depuis 50 ans.

Jusqu'en 1975, la croissance démographique tourangelle était classiquement portée essentiellement par le solde naturel, quatre fois plus élevé que le solde migratoire. Par la suite, ce dernier n'a plus jamais été positif à Tours.

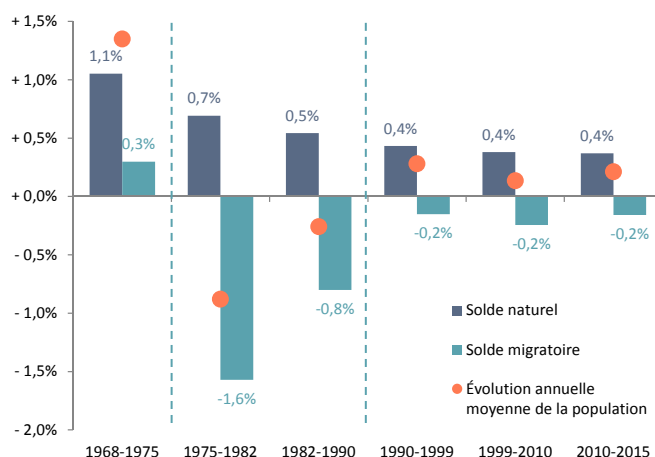
Entre 1975 et 1982, le recul de la population est lié à des départs d'habitants nettement plus importants que les arrivées (- 23.550), non compensés par la dynamique naturelle (+ 12.400).

Enfin, la croissance retrouvée dans les années 90 s'explique par un solde naturel qui reste constant (+ 0,4% par an) compensant un solde migratoire toujours négatif mais de manière moins importante qu'auparavant (- 0,2% par an).

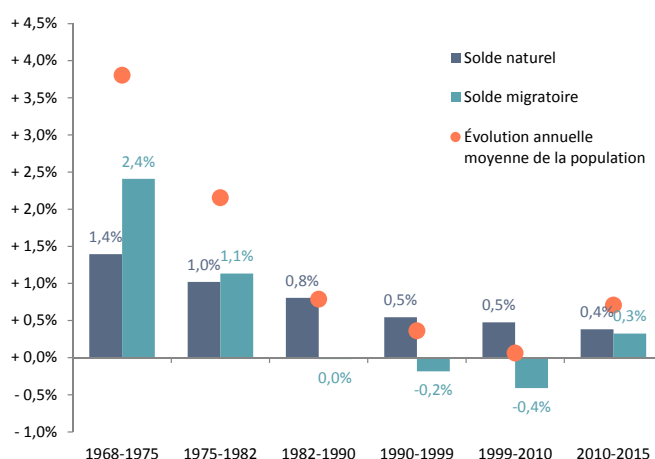
Aussi, **le solde migratoire joue un rôle majeur dans l'évolution démographique de Tours**, à l'image des autres communes du cœur métropolitain et plus généralement des grandes communes françaises. Au sein de la Métropole, seules les communes périurbaines affichent un solde migratoire positif depuis cinquante ans (excepté au cours des 5 dernières années), malgré un recul régulier. Il expliquait quasi-essentiellement la forte croissance démographique des années 70, de manière plus modérée depuis 1982.

Facteurs de l'évolution démographique de Tours et des autres communes du cœur métropolitain depuis 1968

Tours



Autres communes du cœur métropolitain



Source : INSEE, RP1968 à RP1999 dénombrement, RP2010 et RP2015 exploitations principales.

1.2 UN PROFIL D'HABITANT TYPIQUE D'UNE VILLE CENTRE

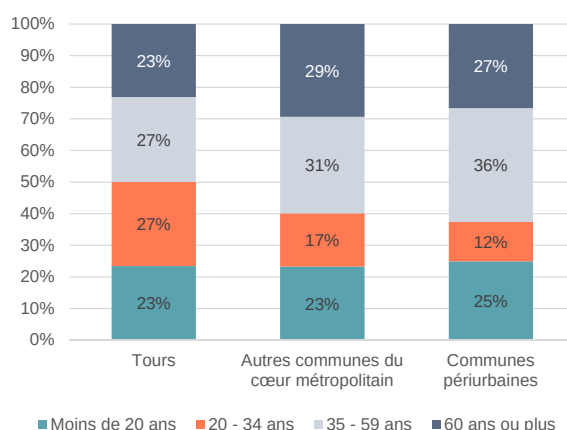
a) AUTANT DE JEUNES QUE DE SENIORS, UNE SPECIFICITE DE LA VILLE CENTRE

L'indice de jeunesse de Tours, qui représente le nombre de personnes âgées de moins de 20 ans pour 100 personnes de 60 ans ou plus, s'élève à 102 en 2015. Autrement dit, **la commune accueille quasiment autant de jeunes que de personnes âgées sur son territoire**. Ce relatif équilibre se retrouve à Dijon, alors qu'Orléans, Rouen et Angers apparaissent nettement plus jeunes (indice oscillant entre 117 et 127). Dans ce panel, Tours est la commune qui accueille, en proportion, le plus de seniors âgés de 60 ans ou plus (23%). Pour autant, fidèle à son statut universitaire, **les jeunes âgés de 20 à 29 ans représentent près de deux tourangeaux sur dix**. Cette proportion est nettement supérieure à la moyenne nationale (12%) et similaire à ses homologues excepté Rouen qui affiche un taux plus élevé (24%).

En 2015, la population tourangelles se répartit de manière relativement équitable entre quatre classes d'âge, comme le montre le graphique ci-contre : les moins de 20 ans, les 20-34 ans, les 35-59 ans et les 60 ans ou plus.

Au sein de Tours Métropole Val de Loire, cette répartition par âge est similaire à celle de La Riche. En revanche, plus on s'éloigne de la ville centre, plus le poids des 35-59 ans augmente, contrairement aux 20-34 ans qui tendent à diminuer. Ceci est fortement corrélé à la composition des ménages vivant dans ces espaces. Les seniors âgés de 60 ans ou plus sont, quant à eux, davantage présents dans les autres communes du cœur métropolitain, et notamment à Saint-Cyr-sur-Loire (35% des habitants).

Répartition par classes d'âge des habitants en 2015



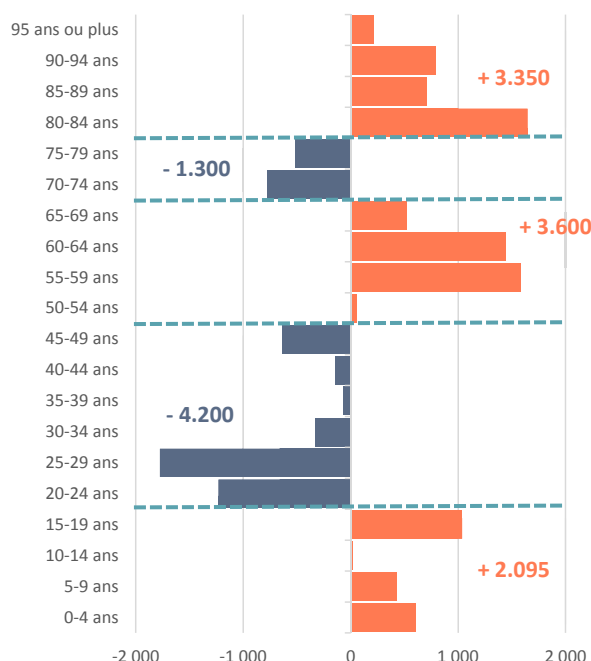
Source : INSEE, RP2015 exploitation principale.

b) UN VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION MOINS MARQUE QUE DANS LE RESTE DE LA METROPOLE

Les mouvements naturels et migratoires observés à Tours entre 1999 et 2015 révèlent une baisse significative des 20-29 ans (- 3 points) et dans une moindre mesure des 30-49 ans (- 1,6 point), soit les étudiants, jeunes actifs et actifs plus expérimentés.

En revanche, les seniors de 80 ans ou plus et les personnes autour de l'âge de la retraite (55-64 ans) ont sensiblement augmenté (respectivement + 2,3 et + 2 points) ainsi que les enfants et adolescents de moins de 20 ans (+ 1 point). Ces évolutions des plus jeunes et des plus âgés ne sont pas sans conséquence sur les besoins en équipements de la ville (aide à domicile, sport et culture, santé, etc.).

Évolution du nombre d'habitants par classe d'âge pour la ville de Tours entre 1999 et 2015



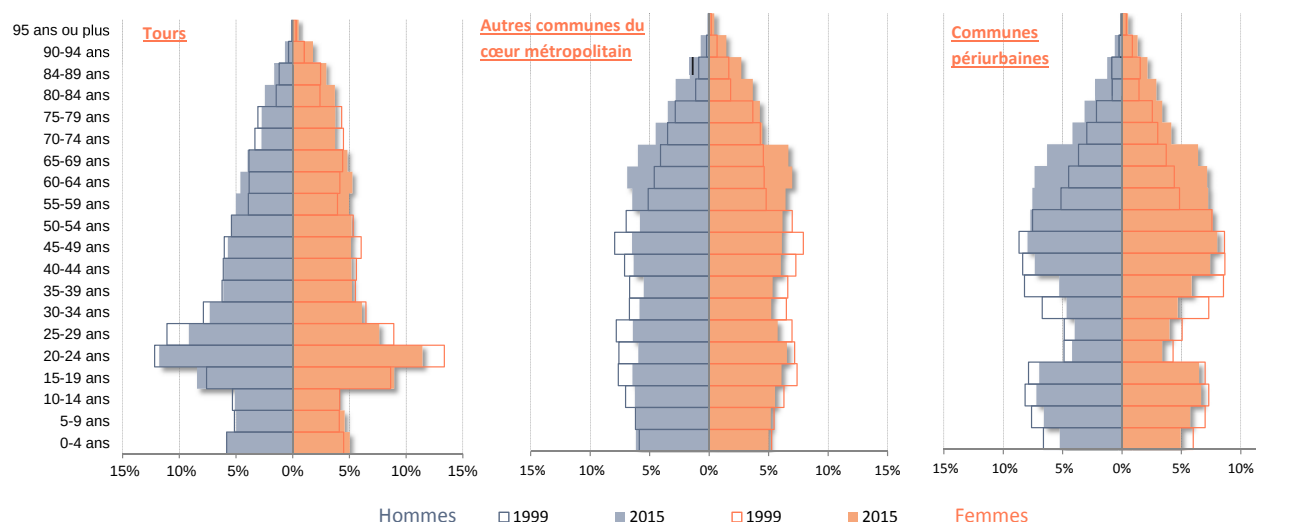
Source : INSEE, RP1999 et RP2015 exploitations principales.

Le vieillissement de la population est un phénomène connu et identifié depuis longtemps. Il reflète l'amélioration de l'espérance de vie et l'avancée en âge des générations nées dans l'entre-deux-guerres face à une natalité qui recule. Tours, avec 4.000 seniors supplémentaires âgés de 60 ans ou plus par rapport à 1999 (+ 2,4 points), est touchée de manière différente que le panel de comparaison par ce phénomène. Elle se distingue par la plus forte augmentation des 75 ans ou plus avec Angers (+ 1,9 point chacune) mais la plus faible hausse des 60-74 ans (+ 0,6 point). Orléans et Dijon sont les communes où les seniors ont le plus progressé (+ 3,7 points), Rouen est la moins impactée.

Au sein de la Métropole, Tours est nettement moins touchée par le vieillissement de la population que les autres territoires. Les seniors âgés de 60 ans ou plus ont augmenté de 9 points dans les autres communes du cœur métropolitain (oscillant entre + 4 points à La Riche et + 12 à Saint-Cyr-sur-Loire) et de 10 points dans les communes périurbaines, celles au Nord de Tours étant les plus vieillissantes.

Toute proportion gardée, les 15-39 ans ont le plus reculé dans les autres communes du cœur métropolitain (- 7 points) alors que les communes périurbaines enregistrent une forte baisse des 30-44 ans (- 6 pts) d'une part et des moins de 10 ans (2,4 points) d'autre part. Ceci est fortement corrélé avec le recul important des couples avec enfant(s) dans ces espaces.

**Pyramides des âges des territoires de
Tours Métropole Val de Loire entre 1999 et 2015**



Source : INSEE, RP1999 et RP2015 exploitations principales.

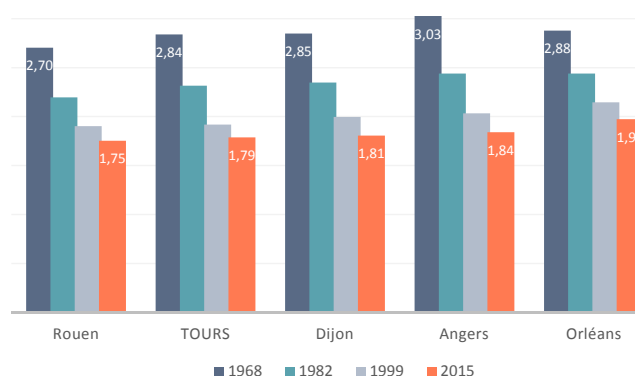
c) UNE FAIBLE TAILLE MOYENNE DES MENAGES DONT LA BAISSSE TEND A SE REDUIRE

En 2015, un ménage tourangeau compte en moyenne 1,79 personne. **Cette taille moyenne des ménages (TMM) est la 2^{ème} plus faible au sein des communes de plus de 110.000 habitants**, derrière Rouen (1,75). Ses homologues du Grand Ouest sont également sous la barre des deux personnes, loin de la moyenne nationale (2,2). Dans la Métropole, cette moyenne s'établit à 2,1 personnes par foyer dans les autres communes du cœur métropolitain et 2,4 dans les communes périurbaines.

Suivant une tendance nationale, Tours est affectée par le desserrement des ménages. Chaque résidence principale est occupée par de moins en moins d'habitants. Le vieillissement de la population, les modes de vie et les recompositions familiales participent de l'explication de ce phénomène.

À l'image de ses homologues, Tours a connu un net recul de sa taille moyenne des ménages jusqu'au début des années 80 (- 1,4% par an). Par la suite, elle a progressivement diminué pour arriver à une quasi-stagnation entre 2010 et 2015 (- 0,1%). À l'inverse, la diminution de la taille des ménages des communes périurbaines de la Métropole augmente à partir de 1982. Les étapes d'urbanisation des communes, les pratiques et choix des ménages expliquent notamment ces tendances.

Évolution de la taille moyenne des ménages depuis 1968



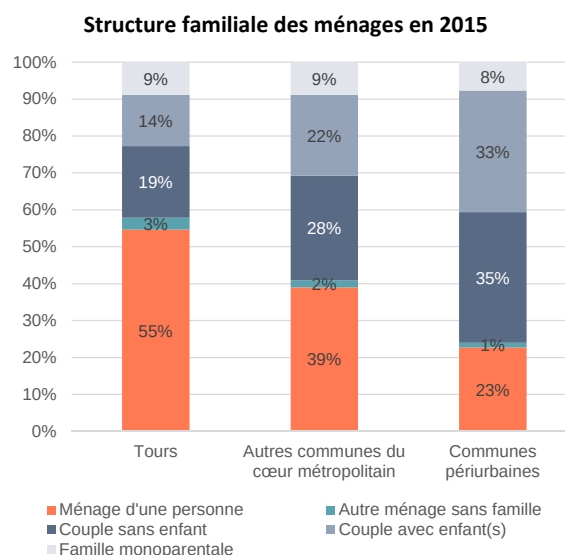
Source : INSEE, RP1968 à RP2015, exploitations complémentaires.

Au sein de la commune, le centre-ville et les quartiers qui accueillent un site universitaire affichent les plus faibles tailles moyennes des ménages : "Centre" et "Montjoyeux" (1,5 chacun) ou encore les "Deux Lions-Gloriette" et "Rabelais-Tonnellé" (1,6). À l'inverse, quatre quartiers ont une taille moyenne des ménages supérieure à deux personnes par foyer, traduisant une présence plus importante de familles : "Douets-Milletière" (2,2), "Rives du Cher", "La Bergeonnerie" et "Sainte-Radegonde" (2,1 chacun).

d) DES COUPLES AVEC ENFANT(S) MOINS NOMBREUX AU PROFIT DES PERSONNES SEULES

La structure familiale des ménages de Tours est typique des grandes villes françaises avec une présence majoritaire de ménages constitués d'une personne. **Les personnes seules représentent 55% des ménages tourangeaux en 2015**, soit une proportion proche d'Angers et Dijon (53%) mais nettement supérieure à Orléans (49%). Aussi, les couples sans enfant représentent deux ménages sur dix et les familles avec enfant(s)³, 23% des ménages. Orléans apparaît plus familiale avec 28% de familles avec enfant(s).

Au sein de Tours Métropole Val de Loire, le poids des personnes seules diminue avec l'éloignement à la ville centre alors que les familles avec enfant(s) sont d'autant plus présentes que la distance à Tours augmente. Ces dernières représentent trois ménages sur dix dans les autres communes du cœur métropolitain et plus de quatre ménages sur dix dans les communes périurbaines de la Métropole.



Le recul de la taille moyenne des ménages établit précédemment s'explique par la hausse significative des personnes seules. Le poids de ces ménages a augmenté de 6 points depuis 1999, soit 7.900 personnes supplémentaires. La proportion de familles monoparentales a également augmenté à Tours et de manière beaucoup plus marquée qu'au sein du panel de référence (+ 1,3 point contre + 0,4).

En revanche, les couples avec enfant(s) ont reculé, que ce soit en nombre (- 2.200 ménages) ou en proportion (- 4,7 points), à l'image des couples sans enfant (- 710 ; - 3 pts). Cette baisse de représentativité des couples avec enfant(s) est générale au sein de la Métropole, les territoires urbains étant les moins touchés. Elle apparaît toutefois moins importante à Tours que pour ses homologues français.

Évolution de la structure familiale entre 1999 et 2015 (en points)

	Personnes seules	Couple sans enfant	Couple avec enfant(s)	Familles monoparentales
Rouen	+ 5,9	- 2,9	- 4,6	+ 0,3
Tours	+ 6,2	- 3,1	- 4,7	+ 1,3
Angers	+ 7,0	- 1,4	- 6,2	+ 0,1
Dijon	+ 7,5	- 2,3	- 6,3	+ 0,5
Orléans	+ 6,0	- 1,9	- 5,2	+ 0,6
France	+ 4,0	- 0,8	- 5,1	+ 1,5
Autres communes du cœur métropolitain	+ 9,1	0,0	- 10,7	+ 0,9
Communes périurbaines	+ 6,6	+ 5,1	- 14,0	+ 1,9

Source : INSEE, RP1999 et RP2015 exploitations complémentaires.

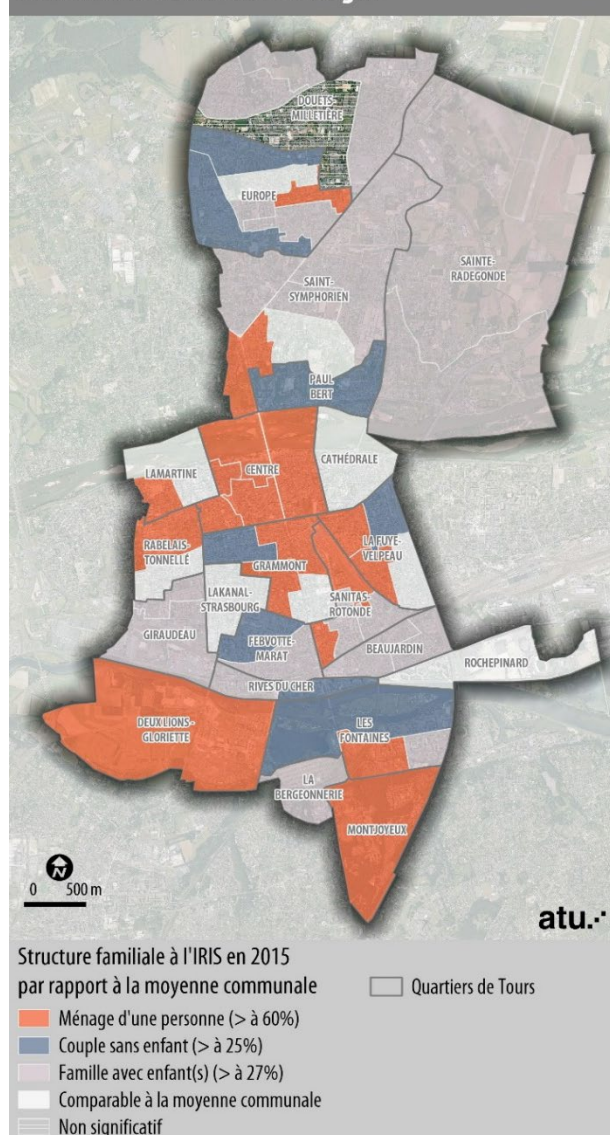
³ Les familles avec enfant(s) regroupent les couples avec enfant(s) et les familles monoparentales.

e) DES JEUNES CELIBATAIRES DANS LE CENTRE-VILLE ET PRES DES SITES UNIVERSITAIRES, DES FAMILLES AU NORD ET DANS LES QUARTIERS DE LA POLITIQUE DE LA VILLE

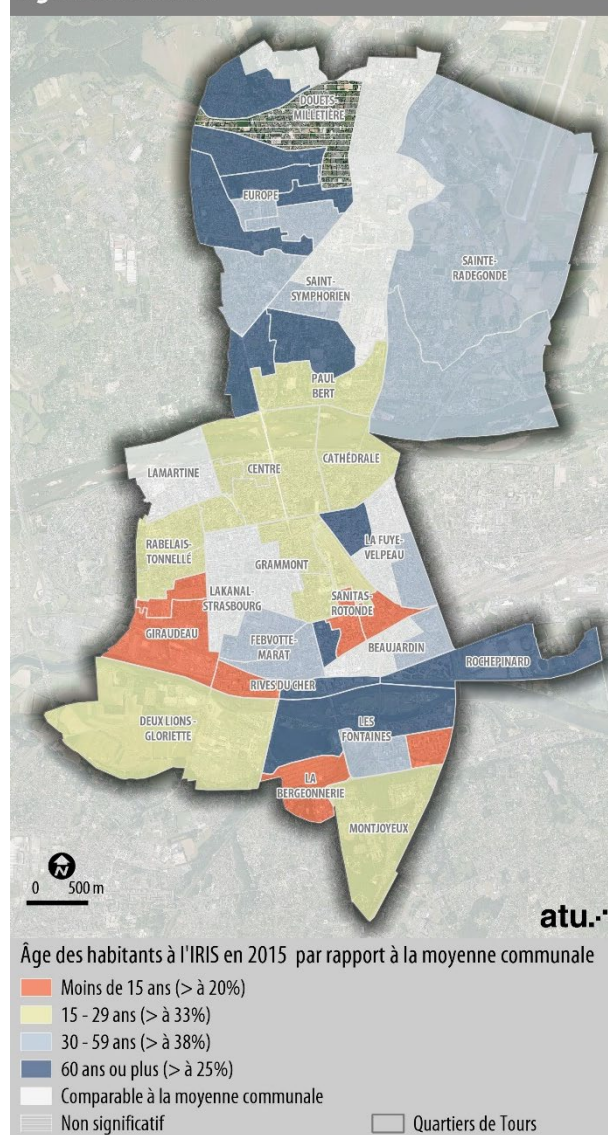
Au sein de la commune, **les personnes seules sont surreprésentées dans les quartiers centraux et à proximité des sites universitaires**. Les jeunes âgés de 15 à 29 ans y sont logiquement très présents. Pour autant, les ménages d'une personne ont sensiblement augmenté depuis 1999 dans les quartiers Europe, Rochepinard et Fontaines en lien avec l'âge avancé de leurs occupants. En effet, **les séniors âgés de 60 ans ou plus sont très présents à Tours Nord et dans les grands ensembles d'habitat collectif privé**, atteignant même six habitants sur dix aux Rives du Cher et 45% aux Fontaines.

En parallèle, **les familles avec enfant(s) sont surreprésentées dans les secteurs qui englobent les quartiers de la politique de la ville et dans les quartiers où l'habitat est très majoritairement constitué de grands logements individuels** (Sainte-Radegonde, Saint-Symphorien, Beaujardin ...). Aussi, les enfants âgés de moins de 15 ans sont très présents dans les IRIS qui englobent les quartiers d'habitat social, oscillant entre 20% (Giraudeau) et 33% des habitants (Rives du Cher Est).

Structure familiale des ménages



Âge des habitants



1.3 UNE DIVERSITE DE SITUATIONS FACE A L'EMPLOI

a) PRES DE LA MOITIE DES TOURANGEAUX N'EXERCE PAS UNE ACTIVITE PROFESSIONNELLE

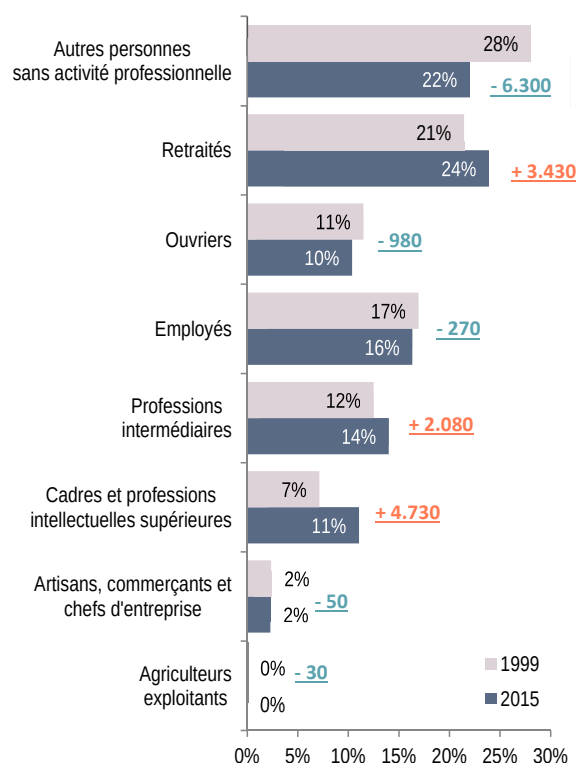
En termes de structure socioprofessionnelle, les tourangeaux se distinguent du reste du cœur métropolitain par une présence plus importante de personnes sans activité professionnelle (+ 6,6 points) et de cadres et personnes intellectuelles supérieures (+ 2 pts).

En 2015, les personnes sans activité professionnelle (chômeurs n'ayant jamais travaillé, élèves, étudiants ou autres) représentent plus d'un habitant sur deux à Tours. Elles ont toutefois sensiblement reculé depuis 1999 (- 6 points) comme dans le reste de la Métropole.

En parallèle, les cadres et professions intellectuelles supérieures ont sensiblement augmentées en 15 ans (+ 4 pts) et représentent désormais 11% des habitants. Cette croissance est nettement supérieure à celles des autres communes du cœur métropolitain (+ 2 pts) et plus généralement de la Métropole (+ 3). Les quartiers au cœur de Tours attirent l'essentiel d'entre eux.

Les retraités sont également plus nombreux (+ 2,5 points), pour autant sans commune mesure avec les autres territoires de la Métropole (+ 10 pts) davantage concernés par le phénomène de vieillissement de la population. Un quart des tourangeaux sont des retraités, catégorie la plus représentée en 2015.

Catégorie socioprofessionnelle des habitants de Tours



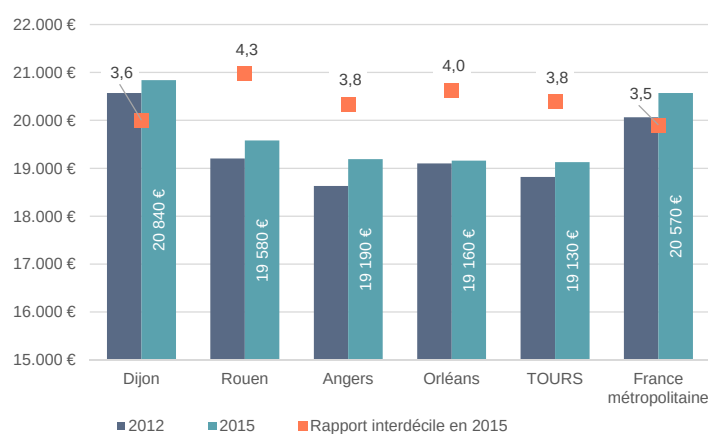
Source : INSEE, RP1999 et RP2015 exploitations complémentaires.
Champ statistique : Personnes âgées de 15 ans ou plus.

b) L'UN DES NIVEAUX DE VIE LES PLUS FAIBLES DE LA METROPOLE, A L'IMAGE DES COMMUNES CONCERNEES PAR LA POLITIQUE DE LA VILLE

En 2015, le niveau de vie⁴ médian des tourangeaux s'élève à 19.130 € (soit 1.600 € par mois). Il est ainsi plus faible que la moyenne nationale (20.570 €) mais très proche de celle de ses voisines Orléans et Angers. En cinq ans, il a légèrement moins augmenté à Tours qu'en France métropolitaine (respectivement + 1,6% et + 2,5%).

Les inégalités de revenus sont plus fortes à Tours qu'en France, à l'image des communes de référence. Le rapport interdécile, qui compare les 10% de revenus les plus faibles (1^{er} décile) aux 10% de revenus les plus élevés (9^{ème} décile) s'élève à 3,8 à Tours contre 3,5 en France.

Revenu médian des ménages fiscaux en 2012 et 2015
et rapport interdécile en 2015
(Revenus 2012 en euros constants 2015)



Source : INSEE, Fichiers Localisé Social et Fiscal (FiLoSoFi) 2012 et 2015.

⁴ Niveau de vie : Revenu disponible d'un ménage qui comprend les revenus d'activité (nets de cotisations sociales), du patrimoine, les transferts en provenance d'autres ménages et les prestations sociales (dont les pensions de retraite et les indemnités de chômage), nets des impôts directs.

Ces différents constats sont notamment liés à la présence de sept quartiers prioritaires à Tours, territoires qui accueillent les ménages à bas revenus. Aussi, Tours affiche l'un des niveaux de vie les plus faibles de la Métropole, au même titre que les trois autres communes concernées par la politique de la ville (Joué-lès-Tours, La Riche et Saint-Pierre-des-Corps). Le revenu médian augmente à mesure que l'on s'éloigne de ces communes, oscillant entre 21.000 € à Saint-Étienne-de-Chigny et 25.600 € à Rochecorbon.

Enfin, Tours affiche les plus fortes inégalités de revenus de la Métropole, devant Saint-Cyr-sur-Loire et Rochecorbon (rapport interdécile de 3,5 et 3,4).

Indicateurs du niveau de vie des ménages fiscaux des communes du cœur métropolitain en 2015

	1 ^{er} décile	Revenu disponible médian	9 ^{ème} décile	Rapport interdécile	Évolution du revenu médian depuis 2012
Saint-Avertin	13.890 €	25.500 €	45.460 €	3,3	+ 1,6%
Saint-Cyr-sur-Loire	13.520 €	24.770 €	46.670 €	3,5	+ 2,1%
Chambray-lès-Tours	11.920 €	21.910 €	38.530 €	3,2	+ 0,3%
Joué-lès-Tours	10.080 €	19.480 €	32.870 €	3,3	+ 1,8%
Tours	9.470 €	19.130 €	36.450 €	3,8	+ 1,7%
La Riche	9.970 €	18.960 €	32.490 €	3,3	+ 0,8%
Saint-Pierre-des-Corps	9.640 €	17.670 €	28.830 €	3,0	+ 1,9%

Source : INSEE, Fichiers Localisé Social et Fiscal (FiLoSoFi) - 2012 et 2015.

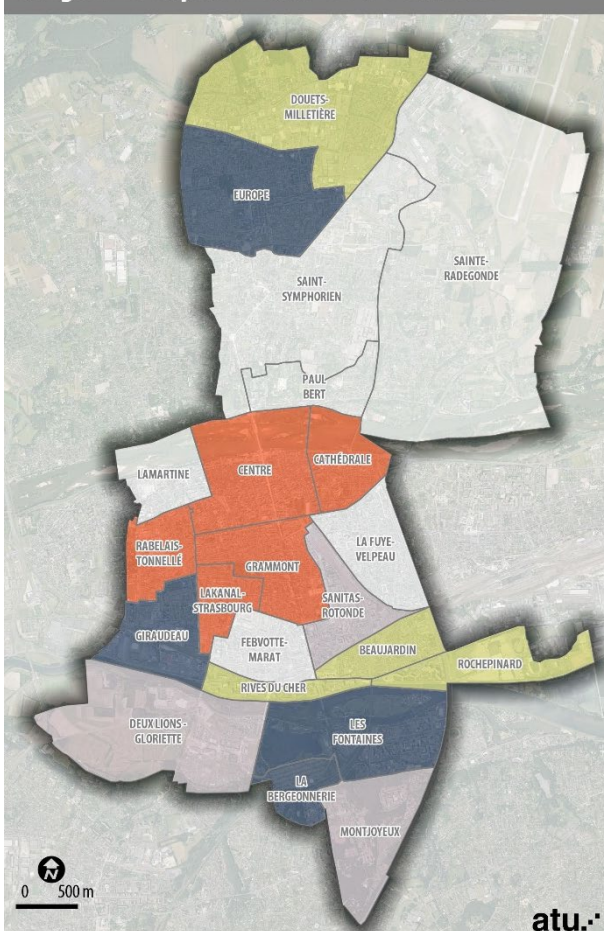
c) DES SPECIFICITES SOCIO-SPATIALES

Cinq quartiers accueillent davantage de cadres et professions intellectuelles supérieures que le reste de la commune. Il s'agit des quartiers au centre de Tours : "Grammont", "Cathédrale", "Rabelais-Tonnellé", "Centre" et dans une moindre mesure "Lakanal-Strasbourg". Les cadres représentent entre 16% et 21% des habitants contre 8% sur le reste du territoire. Ensemble, ils accueillent près de la moitié des cadres tourangeaux. Logiquement, ces quartiers affichent les niveaux de vie parmi les plus élevés.

Les secteurs qui englobent les quartiers de la politique de la ville se distinguent par une surreprésentation d'employés et d'ouvriers, de personnes sans activité professionnelle et/ou de retraités. Plus de 40% des habitants de Rochepinard et des Rives du Cher sont des retraités tandis que les quartiers "La Bergeonnerie", "Europe", "Les Fontaines" et "Giraudeau" accueillent entre 36% et 46% d'employés-ouvriers. Enfin, un tiers des habitants du Sanitas est sans activité professionnelle. Aussi, ces quartiers concentrent les niveaux de vie les plus faibles de Tours, en moyenne inférieurs à 16.000 € en 2014.

Les Deux Lions-Gloriette et Montjoyeux se distinguent, quant à eux, avec une part significative de personnes sans activité professionnelle (respectivement 32% et 47% des habitants), notamment des étudiants.

Catégorie socioprofessionnelle des habitants

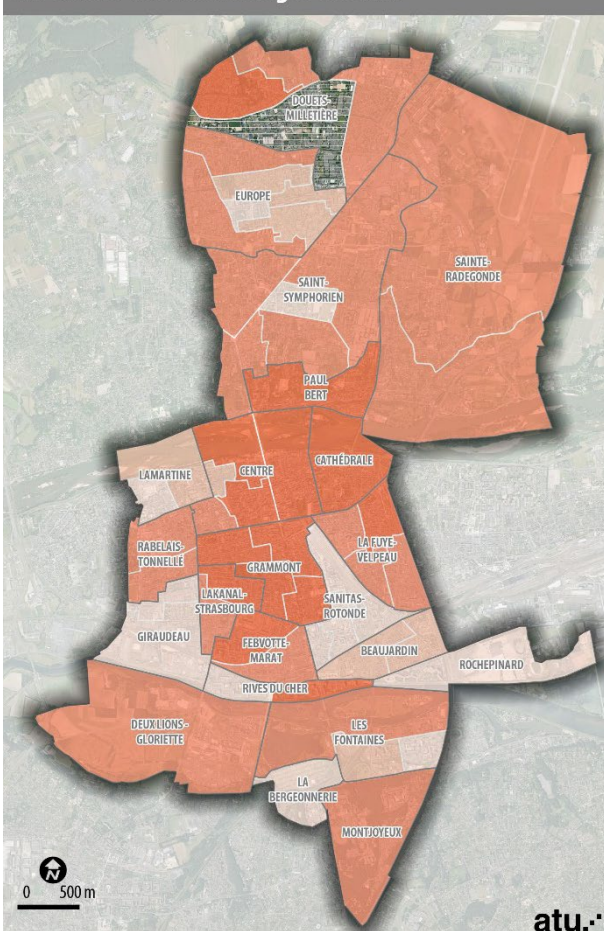


Catégorie socioprofessionnelle des habitants en 2015 par rapport à la moyenne communale

- Cadre et profession intellectuelle supérieure (> à 16%)
- Employé et ouvrier (> à 36%)
- Retraité (> à 30%)
- Autre sans activité professionnelle (> à 32%)
- Comparable à la moyenne communale

Source : INSEE, RP2015 exploitation complémentaire.

Niveau de vie des ménages fiscaux



Revenu disponible médian en 2014

- Inférieur à 16.000 €
- De 16.000 à 19.000 €
- De 19.000 à 22.000 €
- Supérieur à 22.000 €
- Non significatif

Source : INSEE, FiLoSoFi 2014.

1.4 DES MOUVEMENTS MIGRATOIRES A DOUBLE SENS

a) UNE VILLE CENTRE ATTRACTIVE QUAND ON VIENT DE L'EXTERIEUR DU DEPARTEMENT, ET NOTAMMENT DE LA REGION CENTRE-VAL DE LOIRE

Les "migrations résidentielles" correspondent aux changements de lieu de résidence intervenus sur une période donnée. Leur analyse est appréhendée ici à travers les données du recensement de la population 2015 de l'INSEE, et plus précisément via la question : "où habitez-vous un an auparavant ?". Il est ainsi possible de quantifier les échanges migratoires intervenus entre 2014 et 2015 entre zones géographiques et d'identifier la population stable (n'ayant pas changé de commune), la population entrante (personnes qui ne résidaient pas dans la commune un an auparavant) et la population sortante (individus qui résidaient un an auparavant dans la commune, mais plus en 2015).

En 2015, 12.400 habitants de Tours n'y résidaient pas un an auparavant, soit 9,3% de la population actuelle. Cette rotation est l'une des plus fortes de la Métropole, après La Riche et Chambray-lès-Tours (13% et 12%). En parallèle, 13.000 individus ont quitté la commune, soit un solde migratoire légèrement négatif (- 600 personnes).

Ce solde, entre les entrées et les sorties, permet d'approcher l'attractivité de Tours avec les différents territoires. En Indre-et-Loire, il est négatif avec le reste de la Métropole et notamment les autres communes du cœur métropolitain (- 850 individus). En revanche, il est positif avec l'ensemble des départements de la région Centre-Val de Loire, et de manière plus importante avec le Loir-et-Cher et le Loiret.

Globalement, **les échanges migratoires de la ville centre sont longues distances** (motifs professionnels, études, ...), dans une proportion légèrement plus importante pour les entrants que les sortants. Les deux tiers des entrants habitaient en dehors de l'Indre-et-Loire un an auparavant contre six sortants sur dix à s'y installer. Ces derniers s'installent également à proximité et notamment dans les autres communes du cœur métropolitain (deux sortants sur dix).

Solde des entrées et sorties entre Tours et les autres territoires en 2015

	Entrants	Sortants	Solde
Autres communes du cœur métropolitain	1.790	2.640	- 850
Communes périurbaines de Tours Métropole Val de Loire	480	810	- 335
Reste de l'Indre-et-Loire	1.820	1.880	- 60
Reste de la région Centre-Val de Loire	2.910	1.470	+ 1.440
Île-de-France	1.410	1.550	- 140
Reste de la France	4.010	4.650	+ 640
Total	12.420	13.000	+ 580

Source : INSEE, RP2015 exploitation complémentaire
Champ statistique : Personnes âgées de 1 an ou plus.



Source : INSEE, RP2015 exploitation complémentaire - Champ statistique : Personnes âgées de 1 an ou plus.

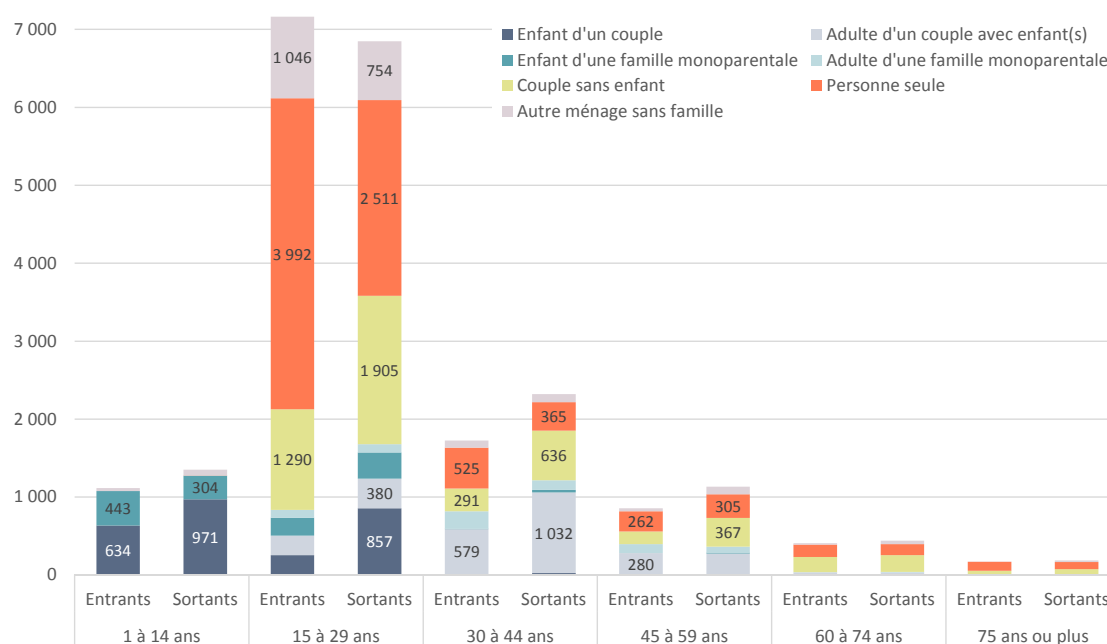
b) TOURS, TERRE D'ACCUEIL POUR LES JEUNES VIVANT SEULS

Le profil sociodémographique de ces populations indique que **les jeunes adultes sont les plus mobiles**. 63% des entrants et 55% des sortants sont âgés de 15 à 29 ans alors qu'ils représentent un quart des personnes qui habitaient déjà à Tours un an auparavant. Ils sont, qui plus est, légèrement plus nombreux à s'installer à Tours qu'à en partir (solde positif de 600 individus). En parallèle, le solde des entrées et des sorties est négatif pour toutes les autres classes d'âge, et plus particulièrement pour les 30-44 ans (- 610 individus).

Au regard de la structure familiale des ménages, le profil des entrants et des sortants est différent. Alors que celui des sortants ressemble fortement à la population stable, **les entrants se distinguent par une surreprésentation des personnes seules**. Elles représentent 41% des entrants contre 29% des stables et 26% des sortants. Le solde est d'ailleurs positif pour cette catégorie de ménage (+ 1.630 personnes) renforçant les caractéristiques de la structure familiale tourangelle. En parallèle, le solde est négatif pour les couples avec enfant(s) (- 1.500 individus) et ceux sans enfant (- 1.200).

Aussi, **la ville de Tours attire fortement les jeunes célibataires en lien avec son statut de première ville étudiante de la région Centre-Val de Loire**. En revanche, dès lors que les ménages sont en couple, avec ou sans enfant, ils sont plus nombreux à quitter la commune qu'à venir s'y installer.

Âge et mode de cohabitation des entrants et des sortants en 2015



Source : INSEE, RP2015 exploitation complémentaire - Champ statistique : Personnes âgées de 1 an ou plus.

2. LES CARACTERISTIQUES DU PARC DE LOGEMENTS

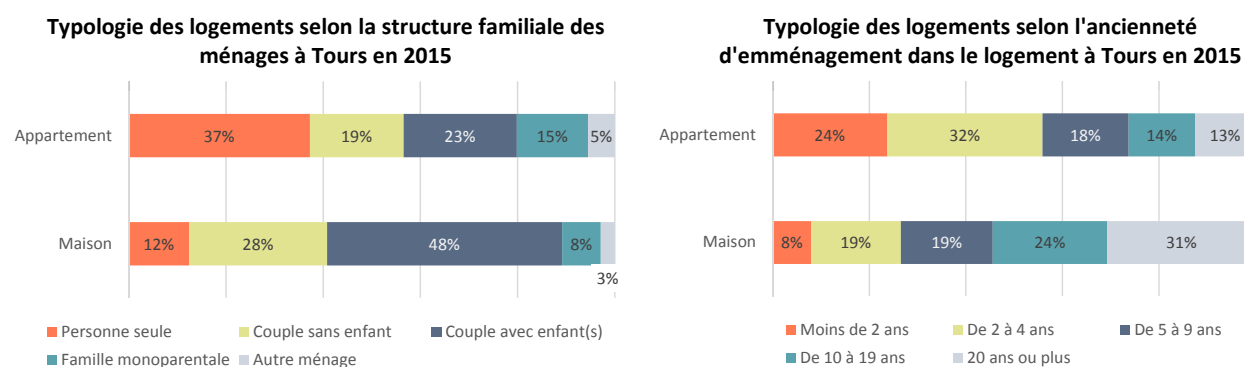
2.1 UNE OFFRE DE LOGEMENTS SPECIFIQUE AU SEIN DE TOURS METROPOLE VAL DE LOIRE

a) UN PARC DE LOGEMENTS COLLECTIFS, CIBLE DES PETITS MENAGES EN MOBILITE

En 2015, Tours compte près de 83.600 logements. Leur typologie est typique des grandes villes françaises avec une grande majorité d'appartements. Ceux-ci représentent 78% du parc tourangeau, à l'image de la situation d'Orléans et d'Angers. Au sein de la Métropole, l'habitat collectif diminue à mesure que l'on s'éloigne de la ville centre. Il est également majoritaire dans les autres communes concernées par la politique de la ville mais dans une moindre mesure (60% en moyenne) et ne représente plus que 12% dans les communes périurbaines.

Depuis 1999, la construction neuve a renforcé la spécialisation de Tours avec 9.300 appartements supplémentaires contre 960 maisons, augmentant ainsi le poids du collectif dans le parc de logements de 2,8 points.

Les logements collectifs sont majoritairement occupés par des petits ménages d'une ou deux personnes et voient leurs occupants changer plus souvent que dans l'habitat individuel. 56% des ménages occupent leur appartement depuis moins de 5 ans contre un quart de ceux résidant dans une maison. Ces dernières sont principalement occupées par des couples avec enfant(s).



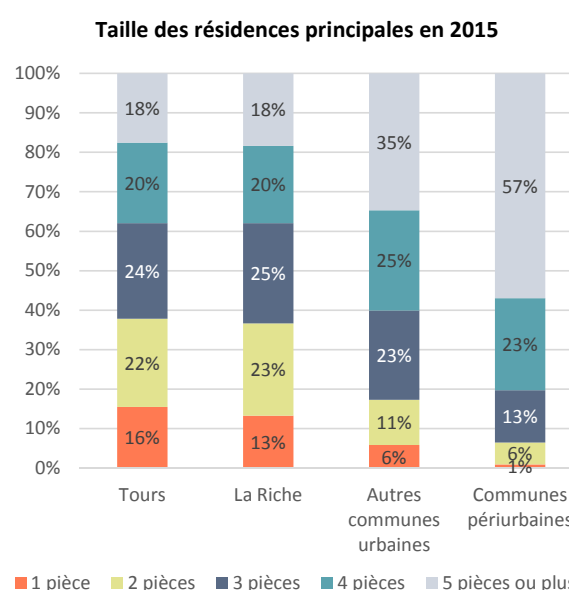
Source : INSEE, RP2015 exploitation complémentaire

b) UNE FORTE PRESENCE DE PETITS LOGEMENTS QUI TEND A DIMINUER

À Tours, 38% des logements sont de petite taille (T1 et T2), un quart comptent trois pièces et 38% sont de grands logements (T4 ou plus). Cette structure est globalement très proche des villes de référence, à l'exception de Rouen qui dispose de davantage de petits logements (43%).

Au sein de la Métropole, Tours et La Riche se distinguent par cette offre importante de petits logements. Ceux-ci ne représentent que 17% du parc dans les autres communes du cœur métropolitain et leur poids ne dépasse pas 10% dans les communes périurbaines.

Alors que les logements individuels sont majoritairement de très grands logements constitués de cinq pièces ou plus, la répartition est davantage diversifiée pour le parc collectif. Les trois quarts des appartements comptent au maximum trois pièces, les T2 et T3 étant plus nombreux (environ 15.000 unités chacun) que les T1 (10.000).



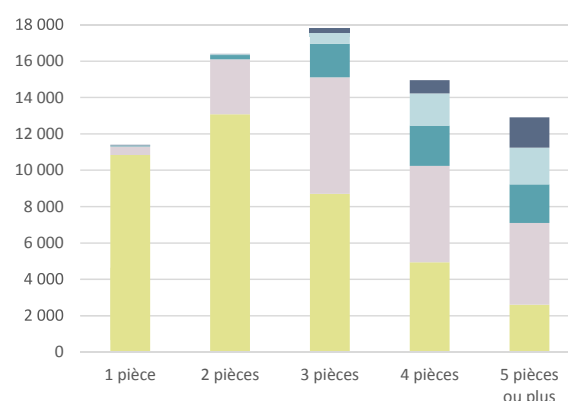
Source : INSEE, RP2015 exploitation principale.

La majorité des logements de Tours sont occupés par des ménages d'une ou deux personnes, quelle que soit leur taille. La proportion des habitations concernées par ce type de ménages diminue avec l'augmentation de la taille du logement, passant de 99% pour les T1 à 55% pour les T5 ou plus. Jusqu'au T3, les personnes seules représentent les principaux occupants des résidences principales. Pour les plus grands logements, il s'agit des ménages de deux personnes.

Nombre de personnes par ménage

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5 ou plus

Taille des résidences principales en 2015



Source : INSEE, RP2015 exploitation principale.

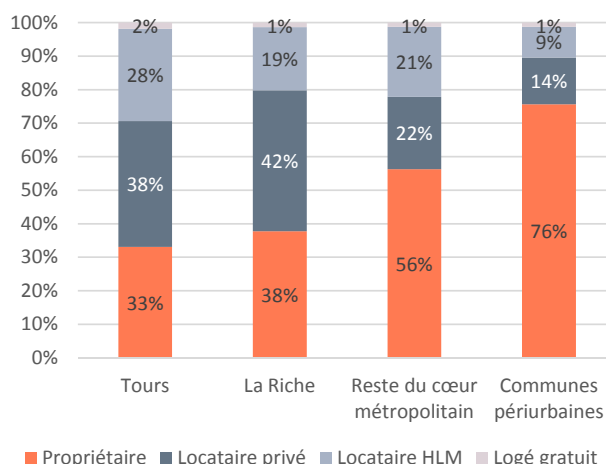
c) UNE OFFRE IMPORTANTE DE LOGEMENTS LOCATIFS, EN HAUSSE DANS LE PARC PRIVE

À l'image des grandes villes, les propriétaires sont peu présents à Tours. Ils représentent un tiers des tourangeaux en 2015, soit une proportion plus faible qu'à Orléans (37%) et Dijon (41%). En revanche, Tours est celle qui accueille le plus de locataires HLM (28%) avec Angers (30%) au sein du panel de référence.

Avec La Riche, Tours présente la spécificité de disposer d'un parc locatif important, le parc privé étant majoritaire. À mesure que l'on s'éloigne de Tours, la part des propriétaires occupants augmente. Ils sont, qui plus est, majoritaires dans l'ensemble des autres communes de la Métropole. Leur part oscille entre 50% à Chambray-lès-Tours et 91% à Berthenay.

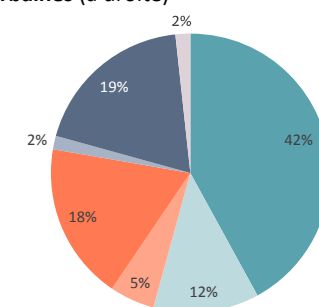
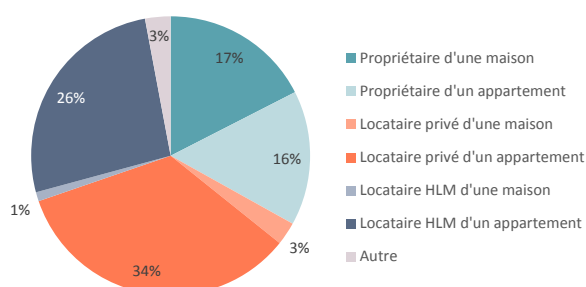
Alors que les propriétaires occupants tourangeaux se répartissent équitablement entre l'individuel et le collectif, les locataires occupent quasi essentiellement des appartements (94%).

Statut d'occupation des résidences principales en 2015



Source : INSEE, RP2015 exploitation principale.

Statut d'occupation et typologie des résidences principales en 2015 à Tours (à gauche) et dans les autres communes urbaines (à droite)



Source : INSEE, RP2015 exploitation principale.

Entre 1999 et 2015, seul le parc privé tourangeau s'est développé. Le parc locatif privé est le plus concerné (4.250 logements supplémentaires soit + 2,5 points), probablement lié à la dynamique de construction d'habitat sous forme d'investissement locatif. La part des propriétaires occupant leur logement a également augmenté (+ 1,7 point soit + 3.400 unités) alors que celle des locataires du parc social a reculé de 3,4 points. Ces évolutions sont proches de celles des autres communes du cœur métropolitain, mais contraires à celles des communes périurbaines où la part des propriétaires recule (- 2 points) au profit de celle des locataires du parc privé.

d) L'HABITAT INDIVIDUEL D'AVANTAGE PRESENT A TOURS NORD, UN PARC ESSENTIELLEMENT CONSTITUE D'APPARTEMENTS AU SUD DU CHER

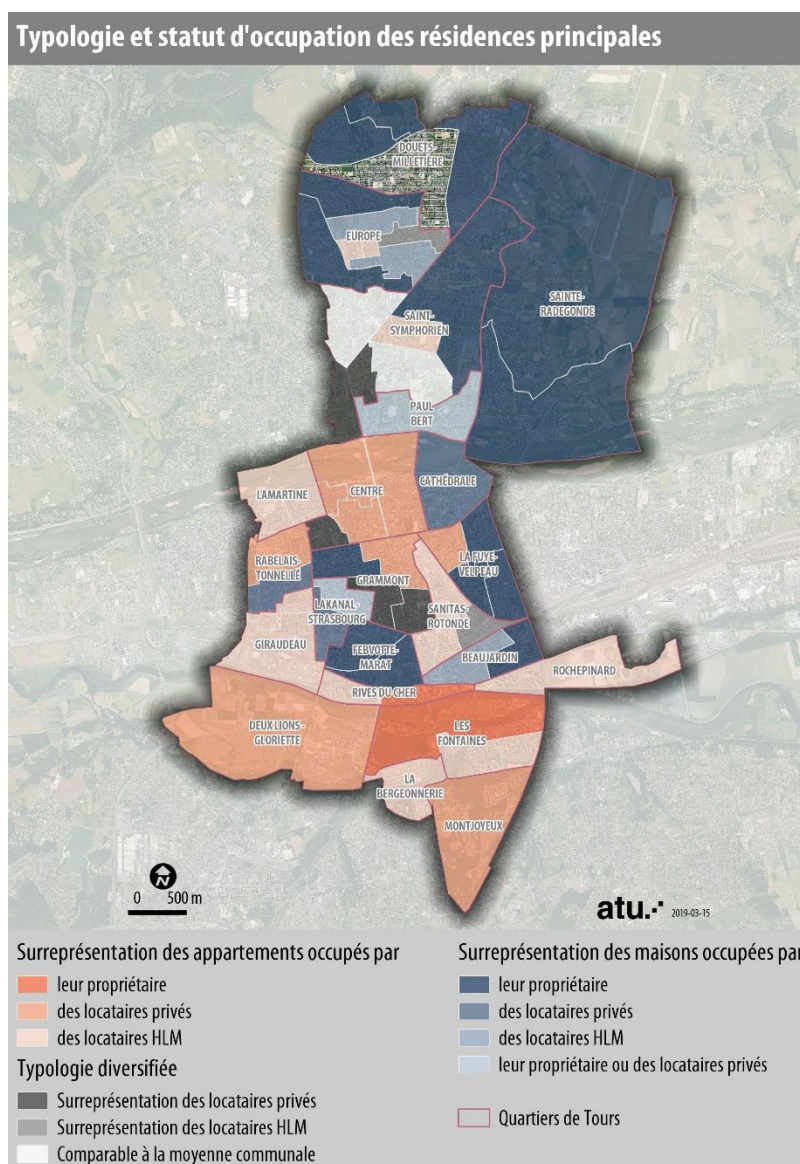
Six quartiers tourangeaux se distinguent avec une surreprésentation de l'habitat individuel : Douets-Milletière (79%) et Sainte-Radegonde (50%) au Nord, dans une moindre mesure Febvotte-Marat (44%), Beaujardin, Lakanal-Strasbourg et La Fuye-Velpeau (près d'un tiers). Une grande majorité de leur parc est occupée par le propriétaire du logement. Globalement, Tours Nord offre un tiers de maisons contre 18% à Tours Centre et 3% à Tours Sud.

Dans le centre-ville et les quartiers accueillant un site universitaire, les appartements occupés par des locataires privés sont surreprésentés, et notamment aux Deux-Lions. Il s'agit pour une majorité d'entre eux de petits logements.

Au Nord des Fontaines ainsi que dans la partie Est des Rives du Cher, les logements sont majoritairement des grands appartements occupés par leur propriétaire (copropriétés privées).

Les secteurs qui englobent les quartiers de la politique de la ville concentrent de fait une part très élevée d'habitat collectif occupé par des locataires HLM.

Enfin, les grands logements sont majoritaires dans les quartiers Sainte-Radegonde, La Bergeonnerie et Febvotte-Marat (53% en moyenne), et concernent les deux tiers des logements des Rives du Cher et 80% de ceux de Douets-Milletière.



2.2 ZOOM SUR LE PARC LOCATIF SOCIAL

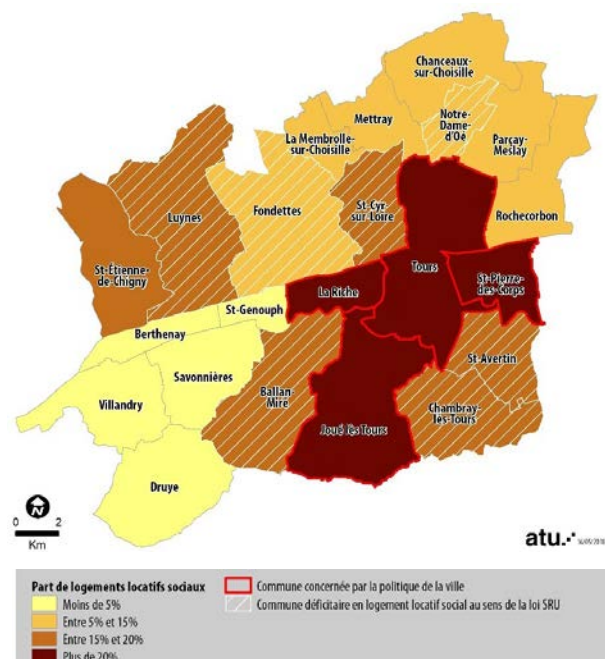
a) UN PARC LOCATIF SOCIAL TRES IMPORTANT

Dans la mesure où Tours est une commune de plus de 3.500 habitants et qu'elle appartient à une agglomération de plus de 50.000 habitants, elle entre dans le cadre de l'article 55 de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU). Ce dernier impose un nombre de logements locatifs sociaux supérieur à 25% du total des résidences principales, 20% à titre dérogatoire.

D'après l'inventaire établi par les services de l'État, Tours dépasse ce seuil. Elle comptabilise 21.047 logements locatifs sociaux au 1^{er} janvier 2017, soit un taux de 28,2% (conventionné à l'APL). Seules Saint-Pierre-des-Corps (45,5%) et Joué-lès-Tours (29,3%) présentent des taux plus élevés au sein de la Métropole.

Parmi ces logements, 19.811 sont des logements HLM appartenant pour l'essentiel à des bailleurs sociaux (les trois quarts à Tour(s)habitat), 706 sont des foyers-logements et 165 sont des logements conventionnés par l'ANAH (Agence Nationale de l'Habitat).

Taux de logements locatifs sociaux au 1^{er} janvier 2017 au sein des communes de Tours Métropole Val de Loire



Source : DDT.

b) SANITAS ET MARYSE-BASTIE : DEUX QUARTIERS PRIORITAIRES ELIGIBLES AU NPNRU

La nouvelle géographie prioritaire définie par la loi du 21 février 2014 redessine la carte des quartiers accueillant les ménages à bas revenus. Le nouveau contrat de ville de l'agglomération tourangelles 2015-2020 concerne 15 quartiers dont 10 dits prioritaires et 5 de veille, répartis dans les communes de Joué-lès-Tours (3), La Riche (2), Saint-Pierre-des-Corps (2) et Tours (8).

Totalisant 35.340 habitants résidant dans les dix quartiers prioritaires en 2013, Tours Métropole Val de Loire est le plus grand territoire en politique de la ville de la région Centre-Val de Loire, devant Orléans Métropole (31.670 habitants). 16% des tourangeaux et 11% des habitants de la Métropole vivent dans un quartier politique de la ville.

Parmi les quartiers prioritaires, quatre sont éligibles au NPNRU (Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain) :

- un quartier est d'intérêt national : Le Sanitas à Tours (45 hectares, 8.780 habitants en 2013, 980 € de revenu mensuel disponible⁵ en 2013) ;
- trois sont d'intérêt régional :
 - o La Rabièrre, à Joué-lès-Tours (35 ha, 6.220 habitants, 1.040 € de revenu mensuel disponible) ;
 - o La Rabaterie, à Saint-Pierre-des-Corps (34 ha, 5.290 habitants, 1.190 €) ;
 - o Maryse-Bastie, à Tours (10 ha, 2.020 habitants, 1.145 €).

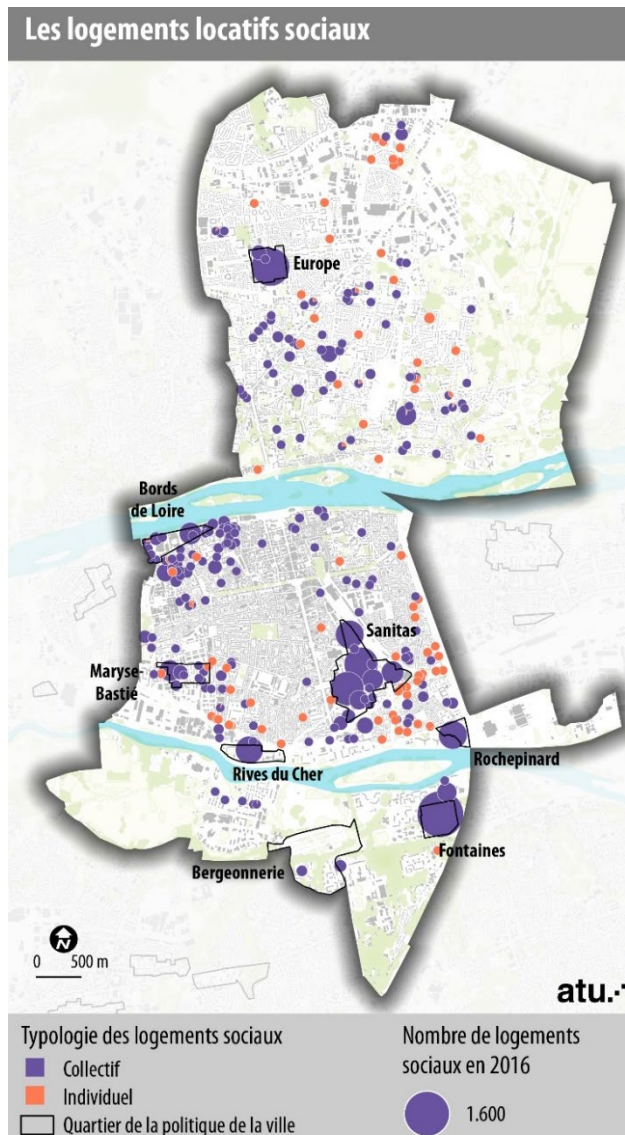
⁵ Le **revenu disponible** est celui à disposition du ménage pour consommer et épargner. Il comprend les revenus d'activités, indemnités de chômage, retraites et pensions, revenus fonciers et financiers et les prestations sociales reçues. À ces ressources, sont déduits les impôts directs (revenu, taxe d'habitation) et les prélèvements sociaux : contribution sociale généralisée (CSG) et au remboursement de la dette sociale (CRDS).

À Tours, les huit quartiers de la politique de la ville concentrent 54% du parc social communal, soit 10.170 logements. Le quartier prioritaire du Sanitas, avec 3.900 logements sociaux, en concentre le plus (21% de l'offre tourangelle), loin devant Les Fontaines et Europe (respectivement 9% et 7%). Plus globalement, Tours centre concentre 63% des logements sociaux contre un quart à Tours nord et 13% au sud du Cher.

**Nombre de logements sociaux en 2016
par quartier de la politique de la ville à Tours**

	Nombre de logements sociaux	Poids dans le parc social
Quartiers de la politique de la ville	10.070	54%
Sanitas	3.902	21%
Fontaines	1.672	9%
Europe	1.350	7%
Bords de Loire	1.067	6%
Maryse-Bastie	835	4%
Rochevinard	639	3%
Rives du Cher	604	3%
Bergeonnerie	101	1%
Reste de Tours	8.813	46%
Tours	18.983	

Source : RPLS 2016.



c) DES LOGEMENTS SOCIAUX COLLECTIFS DE TAILLE INTERMEDIAIRE, CONSTRUITS APRES-GUERRE

D'après les données RPLS (Répertoire sur le Parc Locatif Social) au 1^{er} janvier 2016, **le parc locatif social de Tours est quasi essentiellement constitué d'appartements** (95%). Quelques maisons viennent compléter l'offre d'habitat (904), quasi exclusivement implantées en dehors des quartiers de la politique de la ville. Au sein du cœur métropolitain, Saint-Pierre-des-Corps et La Riche présentent une offre plus diversifiée avec respectivement 12% et 10% d'habitat individuel.

Au regard de leur taille, les logements sociaux se distinguent du parc privé avec une part plus élevée de logements de taille intermédiaire. **Un tiers ont trois pièces**, contre un sur deux⁶ dans le reste du parc tourangeau. En parallèle, les très grands logements de cinq pièces et plus et ceux d'une pièce, qui constituent chacun 8% et 12% des logements sociaux, sont nettement moins représentés que dans le parc privé (respectivement 20% et 17%). Toutefois, l'offre en très petits logements à Tours est nettement supérieure à celle des autres communes du cœur métropolitain (4%).

53% des logements sociaux de Tours ont été construits entre 1946 et 1970, soit une situation similaire à Saint-Pierre-des-Corps (58%), Joué-lès-Tours et Chambray-lès-Tours (50% chacune). Au sein du parc privé tourangeau, cela concerne seulement trois logements sur dix. Le parc très récent, construit depuis 1991, concerne 21% des logements, qu'il soit dans le parc social ou privé.

⁶ Les résultats statistiques du reste du parc communal au sein de ce paragraphe sont issus du recensement de la population 2015 de l'INSEE.

Les logements locatifs sociaux sont classés en trois catégories, désignées selon les prêts et subventions publics accordés aux organismes lors de leur construction : le PLAi (Prêt Locatif Aide d'intégration), le PLUS (Prêt Locatif à Usage Social) et le PLS (Prêt Locatif Social). Les logements sociaux financés via ces prêts sont accessibles aux ménages dont les revenus ne dépassent pas les plafonds en vigueur pour chacune des catégories⁷, et leur loyer est plafonné. À l'image des trois autres communes concernées par la politique de la ville, **la quasi-totalité des logements sociaux de Tours a été financée à l'aide d'un PLUS (94%)**. Ce financement représente 86% dans le reste de la Métropole. En parallèle, seuls 4% des logements sociaux tourangeaux sont à destination des ménages les plus aisés (PLS).

Caractéristiques des logements locatifs sociaux de Tours Métropole Val de Loire au 1^{er} janvier 2016

	Nb de logements sociaux	Logements collectifs (en %)	Logements d'1 ou 2 pièces (en %)	Logements construits depuis 1991 (en %)	Logements financés en PLUS (en %)
Tours	18.983	95%	36%	21%	94%
Joué-lès-Tours	4.517	92%	21%	19%	95%
Saint-Pierre-des-Corps	3.180	88%	24%	17%	93%
La Riche	1.440	90%	31%	32%	93%
Saint-Cyr-sur-Loire	1.105	99%	24%	14%	92%
Chambray-lès-Tours	1.096	93%	31%	60%	86%
Saint-Avertin	885	99,5%	33%	38%	79%
Communes périurbaines	2.139	65%	24%	50%	88%

Source : RPLS 2016.

d) UNE PRESSION TRES FORTE SUR LES PETITS LOGEMENTS SOCIAUX

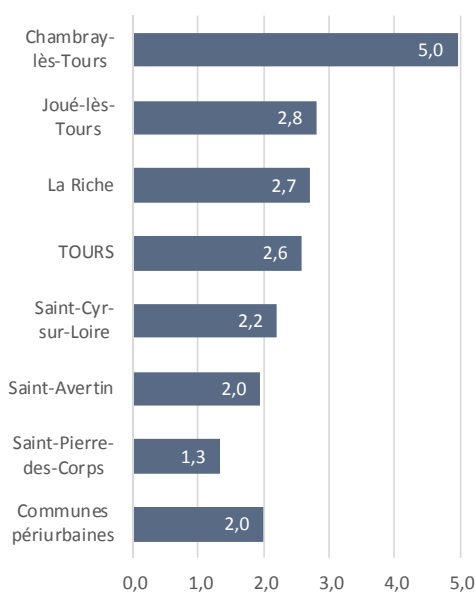
Quantifier la demande de logements locatifs sociaux et connaître ses caractéristiques est essentiel afin de proposer une offre de logements en adéquation avec les besoins.

Au 31 décembre 2017, 6.730 demandes de logements sociaux concernent la ville de Tours en 1^{er} choix⁸. Elle est ainsi la commune la plus sollicitée au sein de la Métropole (61% des demandes), loin devant Joué-lès-Tours (12%). Ceci est fortement corrélé avec le poids de leur parc respectif sur ce territoire (56% et 12%).

En parallèle, **2.601 logements sociaux ont été attribués en 2017, soit un taux de pression qui s'élève à 2,6**. Autrement dit, il y a quasiment **trois fois plus de demandes que d'attributions** de logements sociaux sur la commune. Chambray-lès-Tours est la commune qui affiche les plus fortes tensions du cœur métropolitain, Saint-Pierre-des-Corps les plus faibles.

Près de la moitié des demandeurs sont des personnes seules (47%), soit la proportion la plus élevée au sein de la Métropole après Saint-Cyr-sur-Loire (53%). Les familles monoparentales représentent la deuxième catégorie de ménage à solliciter le parc social tourangeau (22% des demandes).

Taux de pression en 2017 au sein de Tours Métropole Val de Loire



Source : Tours Métropole Val de Loire, Fichier commun de la demande locative sociale.

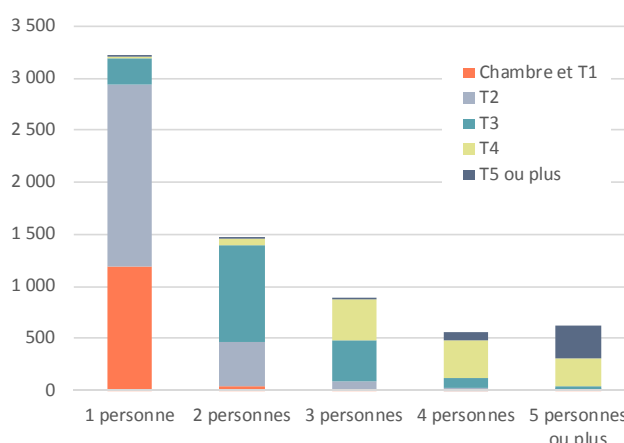
⁷ Les plafonds de ressources applicables aux bénéficiaires des logements locatifs sociaux sont définis en fonction de la composition du ménage (personnes qui occupent le logement) et de la localisation du bien. À titre d'exemple, pour une personne seule résidant dans une commune de Tours Métropole Val de Loire, le plafond de ressources s'élève à 11.060 € pour le PLAi, à 20.111 € pour le PLUS et à 26.144 € pour le PLS.

⁸ Un demandeur peut exprimer au maximum neuf choix différents de localisation.

Les demandeurs de logements sociaux à Tours sollicitent fortement les logements de type T2 (34% des demandes) ainsi que les T3 (25%). Toutefois, la demande en T1 (19%) est très forte par rapport aux autres communes du cœur métropolitain (10%).

La taille du logement recherché est logiquement fortement corrélée avec le nombre de personnes dans le foyer. 92% des personnes seules souhaitent intégrer un petit logement et notamment un T2 (55%), près des deux tiers des ménages de deux personnes sollicitent un T3 tandis que les ménages de plus de quatre personnes s'orientent vers les très grands logements.

Taille des ménages et des logements recherchés par les demandeurs qui indiquent Tours en 1^{re} choix en 2017



Source : Tours Métropole Val de Loire, Fichier commun de la demande locative sociale.

La mise en parallèle des demandes actives au 31 décembre 2017 et des attributions ayant eu lieu la même année montre une certaine distorsion entre la typologie de l'offre et celle de la demande. **Les tensions sont notamment importantes sur les logements de type 2 ainsi que sur les T1**, mais dans une proportion inférieure. Pour autant, la rotation est plus forte pour ces logements.

Analyse comparative de la demande, des attributions et du parc de logements sociaux selon leur taille à Tours

	Nombre	T1	T2	T3	T4	T5 ou plus
Demande (2017)	6.730	19%	34%	25%	16%	6%
Attribution (2017)	2.601	12%	25%	40%	20%	4%
Parc social (2016)	20.165	13%	24%	34%	22%	7%

Source : Tours Métropole Val de Loire, Fichier commun de la demande 2017 - RPLS 2016.

2.3 UN PARC ANCIEN, POUR PARTIE VACANT

a) UNE VACANCE DE LOGEMENTS QUI S'EST ACCENTUEE DEPUIS 1999

Les logements de la ville de Tours sont répartis inégalement sur le territoire. Plus de six sur dix se trouvent entre Loire et Cher contre un quart à Tours Nord et un sur dix au Sud du Cher. L'hyper centre et Grammont accueillent respectivement 11% et 9% du parc tourangeau. La densité de logements⁹ est plus importante à Tours Centre (83 logements par hectare) que dans le reste de la ville (28 au Nord de la Loire et 77 au Sud du Cher) comme le montre la carte ci-après.

Près de neuf logements sur dix sont des résidences principales, c'est-à-dire occupées la majorité de l'année par des ménages qui en sont locataires ou propriétaires. Les autres logements se partagent entre les résidences secondaires ou occasionnelles (2,5%) et les habitations vacantes.

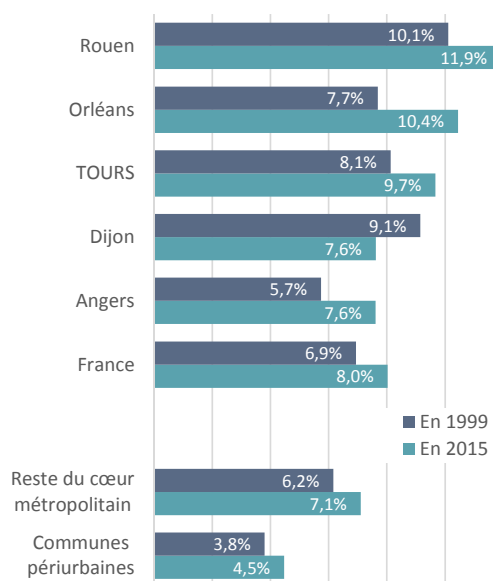
Ces dernières représentent ainsi près d'un logement sur dix (8.100 unités). 86% d'entre eux sont inoccupés depuis moins de 3 ans, signe d'une rotation importante au sein du parc. Ce taux de logements vacants est nettement supérieur à la moyenne nationale (8%) et le plus élevé au sein de la Métropole, devant Saint-Cyr-sur-Loire et La Riche (8,7% chacune).

⁹ Densité de logements selon la superficie de l'espace urbanisé, quelle que soit sa vocation.

Au cours des 15 dernières années, le parc de logements a augmenté de 9.300 unités. Il s'agit avant tout de résidences principales (73%) et de logements vacants (22%). Aussi, la vacance a progressé à Tours (+ 1,5 point), tendance observable dans les villes de référence (excepté à Dijon), mais de façon plus marquée. Orléans est la plus touchée par ce phénomène (+ 2,8 points). Dans le reste de la Métropole, la vacance a légèrement progressé (+ 0,8 point), les territoires urbains étant légèrement plus touchés.

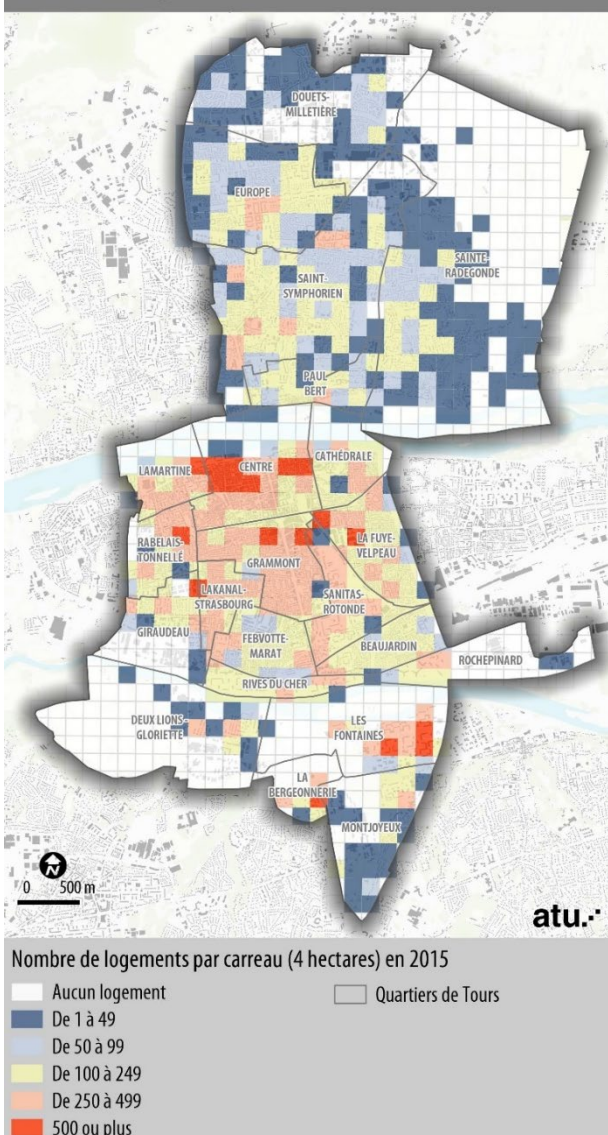
Au sein de la commune, sept quartiers affichent une vacance plus élevée, oscillant entre 10% et 13%. À l'exception de Paul Bert, ils sont tous présents entre Loire et Cher, l'hyper centre ("Grammont" et "Centre") et Rochepinard étant les plus touchés. Dans le centre-ville, il s'agit essentiellement de logements très anciens (40% ont été construits avant 1946). À Rochepinard, cela concerne les logements des anciennes copropriétés, avec de potentielles charges énergétiques importantes, pouvant être un frein à leur attractivité.

Taux de logements vacants en 1999 et 2015

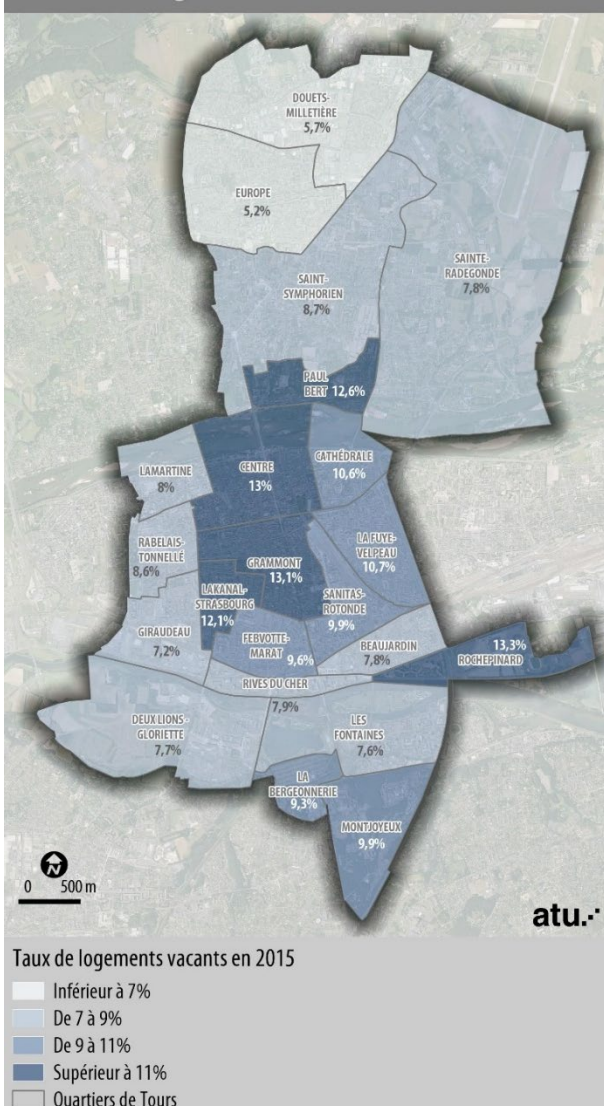


Source : INSEE, RP1999 et RP2015.

Densité de logements



Vacance des logements



Source : INSEE, RP2015.

b) LA MOITIE DES LOGEMENTS CONSTRUITS AVANT LA PREMIERE REGLEMENTATION THERMIQUE

Par rapport aux communes de référence, Tours se distingue avec une urbanisation très importante après la seconde guerre mondiale. Rouen est la plus ancienne avec 30% de ses logements construits avant 1945, Angers la plus jeune (57% de logements construits depuis 1971).

Époque de construction des résidences principales des communes de référence

	Avant 1945	De 1946 à 1970	De 1971 à 1990	De 1991 à 2005	De 2006 à 2012
Rouen	30%	28%	22%	12%	7%
Dijon	22%	27%	28%	17%	6%
Orléans	21%	26%	31%	16%	6%
Tours	19%	35%	27%	13%	5%
Angers	18%	27%	32%	18%	7%

Source : INSEE, RP2015 exploitation principale.

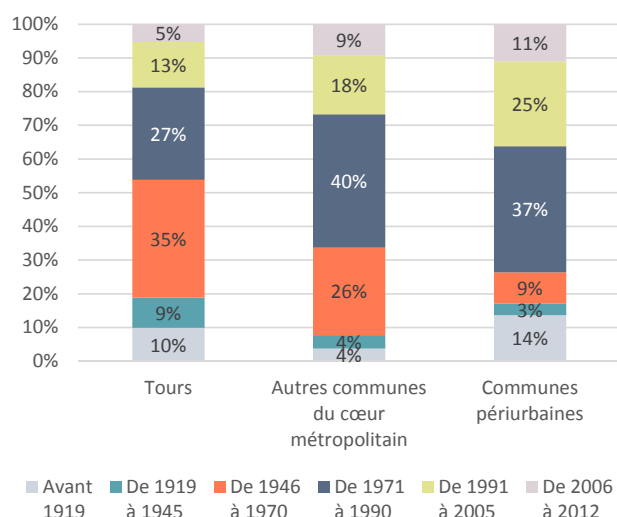
La ville de Tours s'est construite progressivement. Des événements majeurs ont déterminé son développement, que ce soit en matière d'habitat ou d'équipements : la création de la route d'Espagne selon un axe Nord-Sud, l'arrivée du chemin de fer, la reconstruction après la seconde guerre mondiale, la conquête de la vallée inondable du Cher, la fusion avec les communes de Sainte-Radegonde et Saint-Symphorien ...

Aussi, du fait de son histoire, le parc de logements tourangeaux est ancien, davantage que ceux des autres communes de la Métropole. **Près de deux logements sur dix étaient déjà présents avant 1946 et plus d'un tiers sont issus de la reconstruction après-guerre et de l'édification de grands ensembles.** De grandes opérations d'habitat collectif à dominante sociale ont notamment été construites à Tours avant 1971 (Sanitas, Europe, Rives du Cher). Au sein de la Métropole, seule Saint-Pierre-des-Corps affiche une proportion plus élevée de logements construits entre 1946 et 1970 (44%).

Les logements construits entre 1971 et 1990 ne représentent que 27% du parc tourangeau, soit une proportion nettement plus faible que dans le reste de la Métropole (en moyenne 39%). De grands ensembles de logements collectifs, en copropriété privée ou d'habitat social, ont été construits au début de cette période (Rives du Cher, Rochepinard et Les Fontaines).

Enfin, près de deux logements sur dix ont été construits après 1991 soit la proportion la plus faible de la Métropole avec Saint-Pierre-des-Corps. Pour autant, deux projets urbains majeurs voient le jour à Tours au cours de cette période : le quartier des Deux-Lions au Sud du Cher et l'écoquartier Monconseil, à Tours Nord.

Époque de construction des résidences principales au sein de Tours Métropole Val de Loire en 2015



Source : INSEE, RP2015 exploitation principale

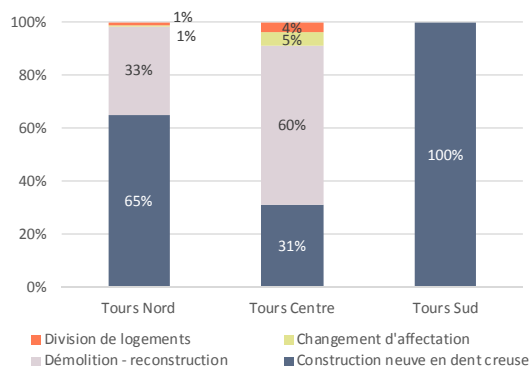
2.4 LES DYNAMIQUES DU MARCHE IMMOBILIER

a) UNE PRODUCTION NEUVE IMPORTANTE A TOURS NORD

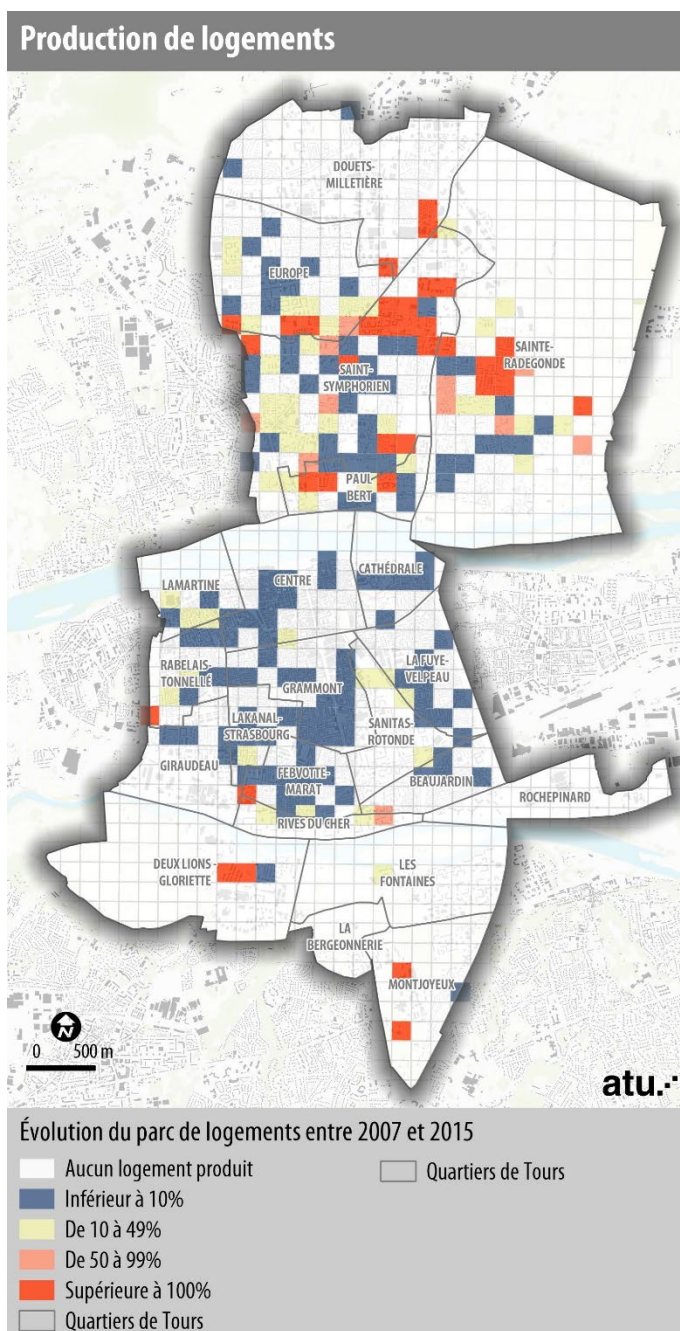
Au cours de la période 2007-2015, 6.200 logements supplémentaires ont été produits sur la ville de Tours, soit un rythme d'environ 690 nouveaux logements par an. La production neuve a été plus particulièrement dynamique au Nord de la ville, là où les opportunités foncières étaient les plus nombreuses. Ce secteur a accueilli 60% de la production réalisée sur la période, alors qu'ils représentent environ un quart du parc de logements. L'opération Monconseil rassemble à elle seule près de 20% des nouveaux logements tourangeaux. Tours Sud concentre seulement 11% de la production neuve.

Globalement, la construction neuve sur foncier nu représente six nouveaux logements sur 10 à Tours, la démolition de bâtiments existants en vue de construire des habitations neuves concerne 37% de la production. La proportion entre ces deux modes de faire varie fortement au sein de la ville. À Tours Sud, la totalité de la production a été réalisée en dent creuse contre 65% à Tours Nord et 31% à Tours Centre. Dans ce dernier secteur, 60% des logements sont le résultat d'une démolition-reconstruction, 5% d'un changement d'affectation et 4% d'une division de logement.

Mode de production des nouveaux logements réalisés entre 2007 et 2015 à Tours



Source : Cadastre-MAJIC 2007 - 2015, traitement ATU.



b) UN RENFORCEMENT DE LA SPECIFICITE DU PARC DE LOGEMENTS

Avec la construction neuve des dernières années, le parc de logements de la ville de Tours tend à renforcer sa spécificité. Type et statut d'occupation de la production des neuf dernières années sont semblables à la majorité des logements existants sur le territoire.

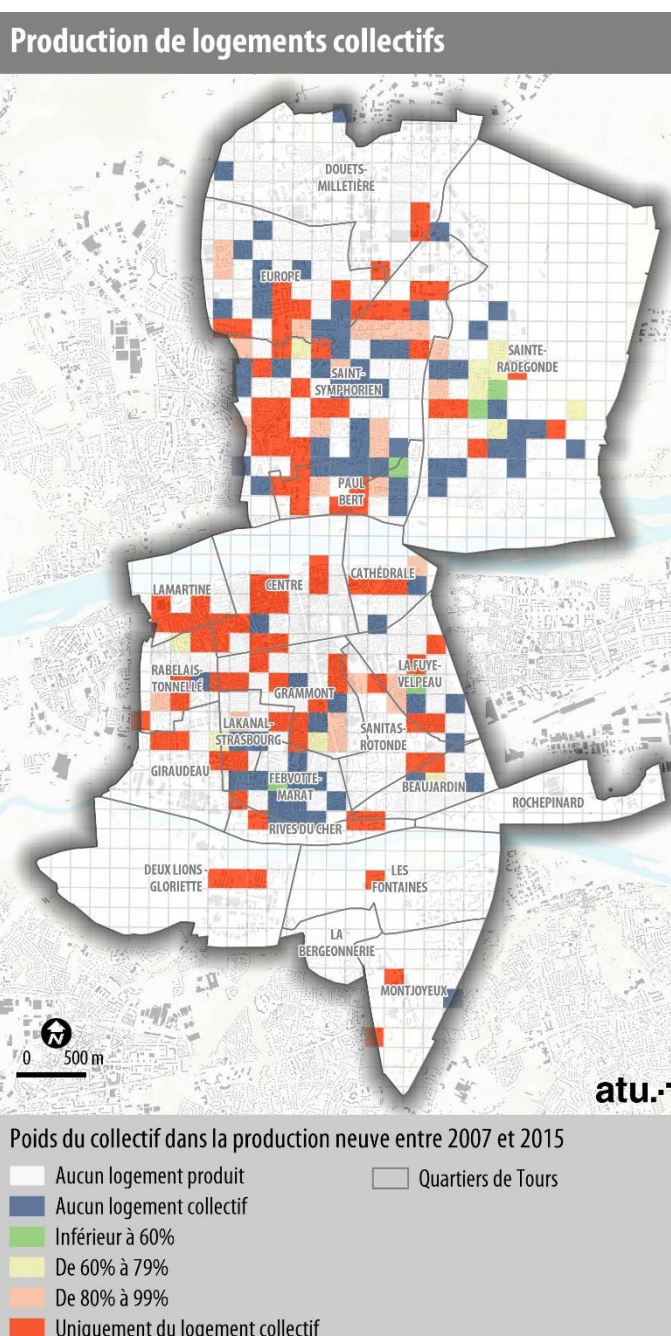
Le collectif représente 93% de la production neuve entre 2007 et 2015, oscillant entre 91% au Nord de Tours et 100% au Sud. Aussi, le poids de ce type d'habitat a progressé sur la période (+ 1 point), de manière plus marquée au Nord de la ville (+ 4). Comme l'illustre la carte, la plupart des opérations récentes se caractérise par le fait d'être monotype. Parmi les 213 carreaux où le parc de logements s'est développé, 55% ont vu croître le nombre de logements uniquement sous forme d'appartements et 36% uniquement sous forme de maisons.

En termes de statut d'occupation, la production récente s'est très largement développée sous forme de locatifs (86% des logements) et notamment à Tours Sud (93%). C'est à Tours Nord que l'occupation des nouveaux logements par leur propriétaire est la plus forte (16%).

Caractéristiques des logements réalisés à Tours entre 2007 et 2015

	Poids du collectif	Poids du locatif
Tours Nord	91%	84%
Tours Centre	95%	89%
Tours Sud	100%	93%
Tours	93%	86%

Source : ATU, MAJIC 2007 - 2015



c) UN QUART DES LOGEMENTS TOURANGEAU A CHANGE DE MAIN EN NEUF ANS

Entre 2007 et 2015, au regard des données Demandes de Valeurs Foncières (DVF), près de 23.300 logements ont fait l'objet d'une vente sur la ville de Tours, soit un marché annuel de 2.590 logements. Les ventes concernent majoritairement des habitations anciennes (85% des logements vendus ont été construits au moins 5 ans auparavant). De fait, deux tiers des logements vendus sont implantés entre Loire et Cher.

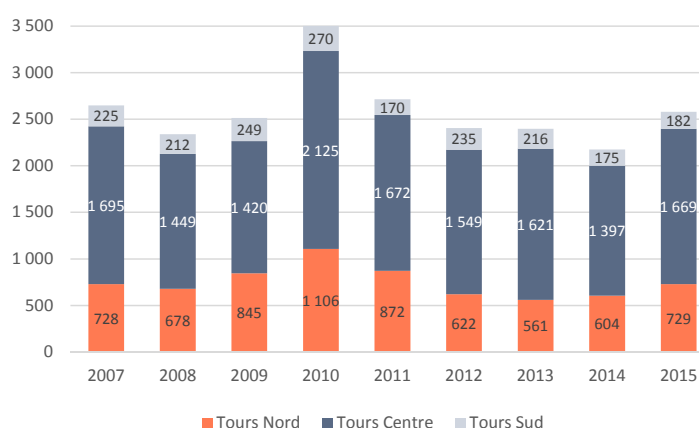
Avec 3.500 logements vendus, 2010 correspond à l'année record en termes de volume de mutations. Depuis, l'activité tend à se réduire. Seule l'année 2015 semble amorcer une reprise, ramenant le niveau de transactions à la moyenne des neuf dernières années.

Au final, plus d'un quart des logements tourangeaux a changé de propriétaires au cours de ces neuf années. Ce taux de rotation oscille entre 19% à Saint-Pierre-des-Corps et 35% à La Riche au sein du cœur métropolitain. Avec un taux qui atteint 30%, Tours Nord présente un marché plus dynamique au sein de la ville. Au Sud du Cher, le fort développement de l'offre neuve aux Deux-Lions a conduit à une proportion importante de ventes au sein du parc existant.

En corrélation avec l'offre disponible, 80% des logements vendus sont des appartements, part oscillant entre 74% à Tours Nord et 97% à Tours Sud. Les petits logements sont nettement surreprésentés au sein des appartements vendus : près de six sur dix comptent une ou deux pièces là où ils représentent 40% du parc existant.

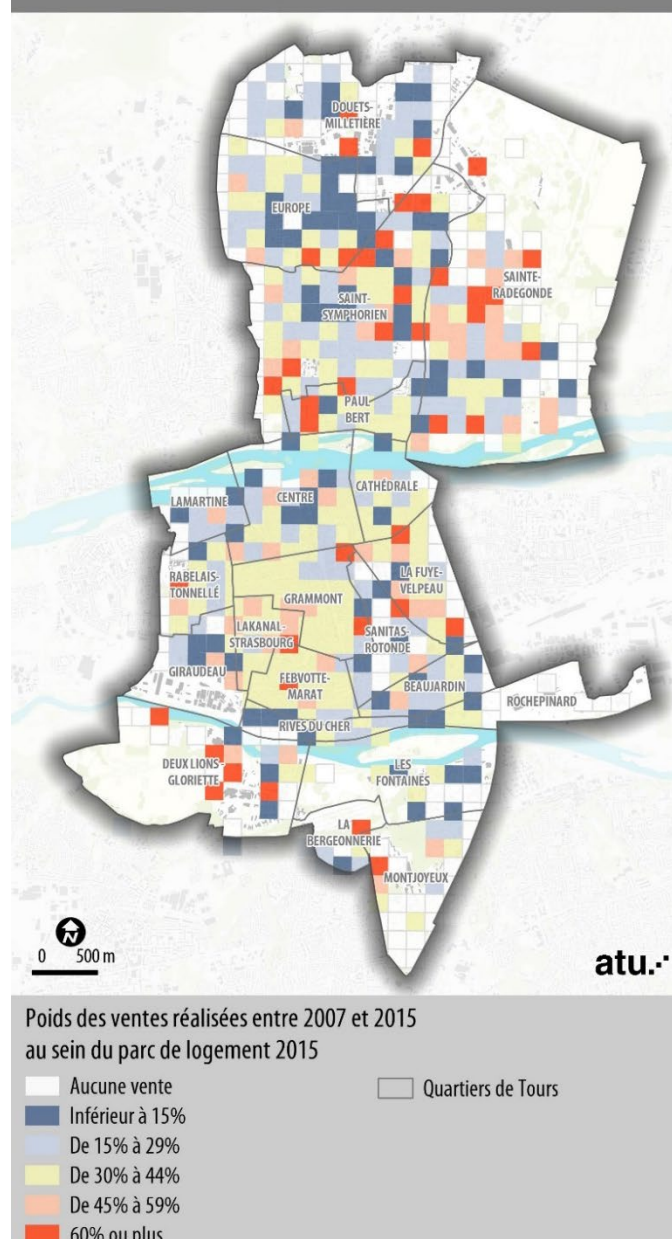
Dans le marché de l'individuel, la superficie du terrain associé à chacune des maisons ayant fait l'objet d'une mutation est assez variée, bien que la majorité d'entre elles est implantée sur des petites parcelles. 70% des maisons vendues sont associées à une unité foncière de moins de 400 m².

Nombre de logements vendus à Tours entre 2007 et 2015



Source : DGFIP, DVF.

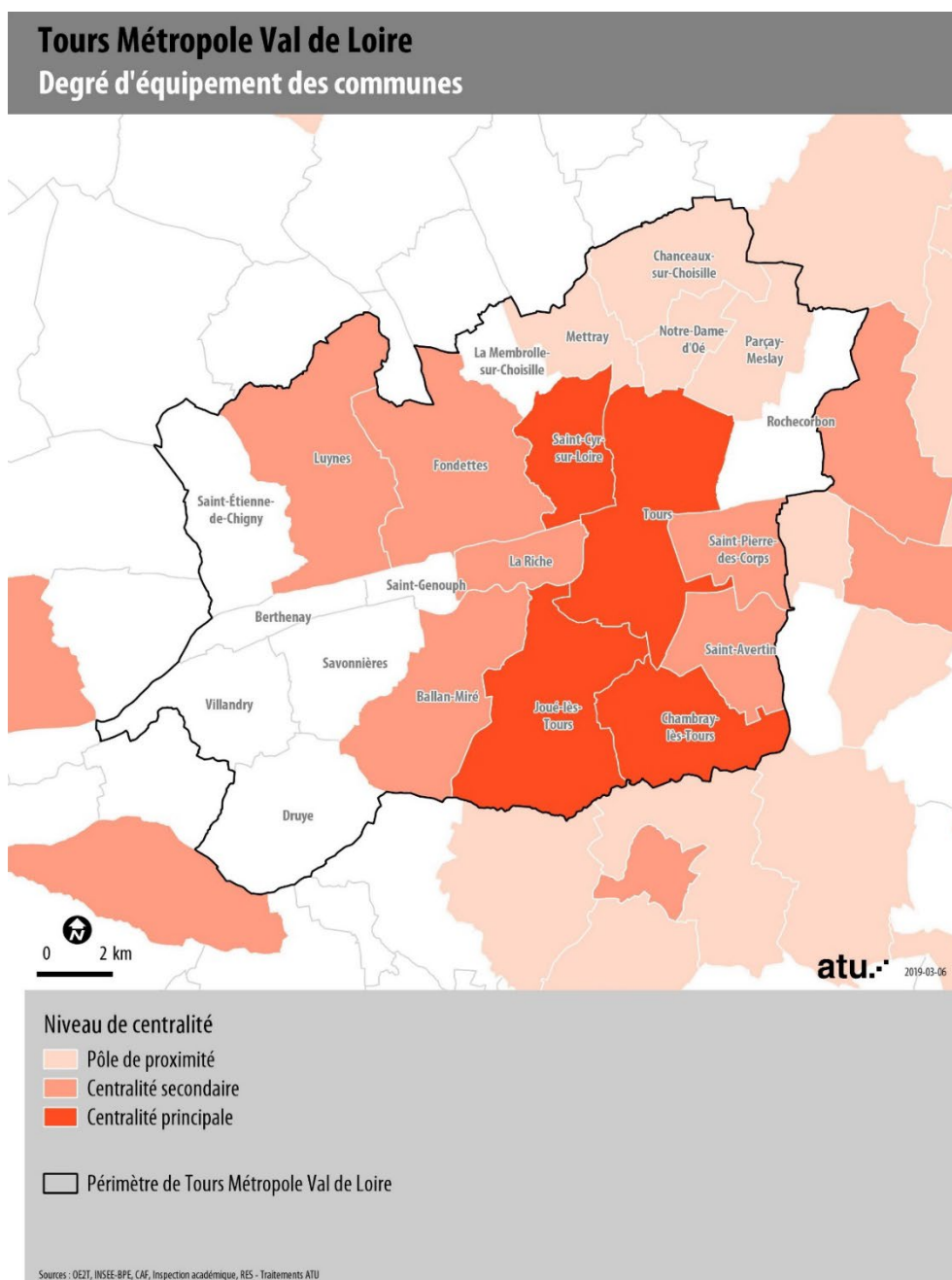
Taux de rotation des propriétaires



Source : DGFIP, DVF.

3. LES EQUIPEMENTS ET SERVICES

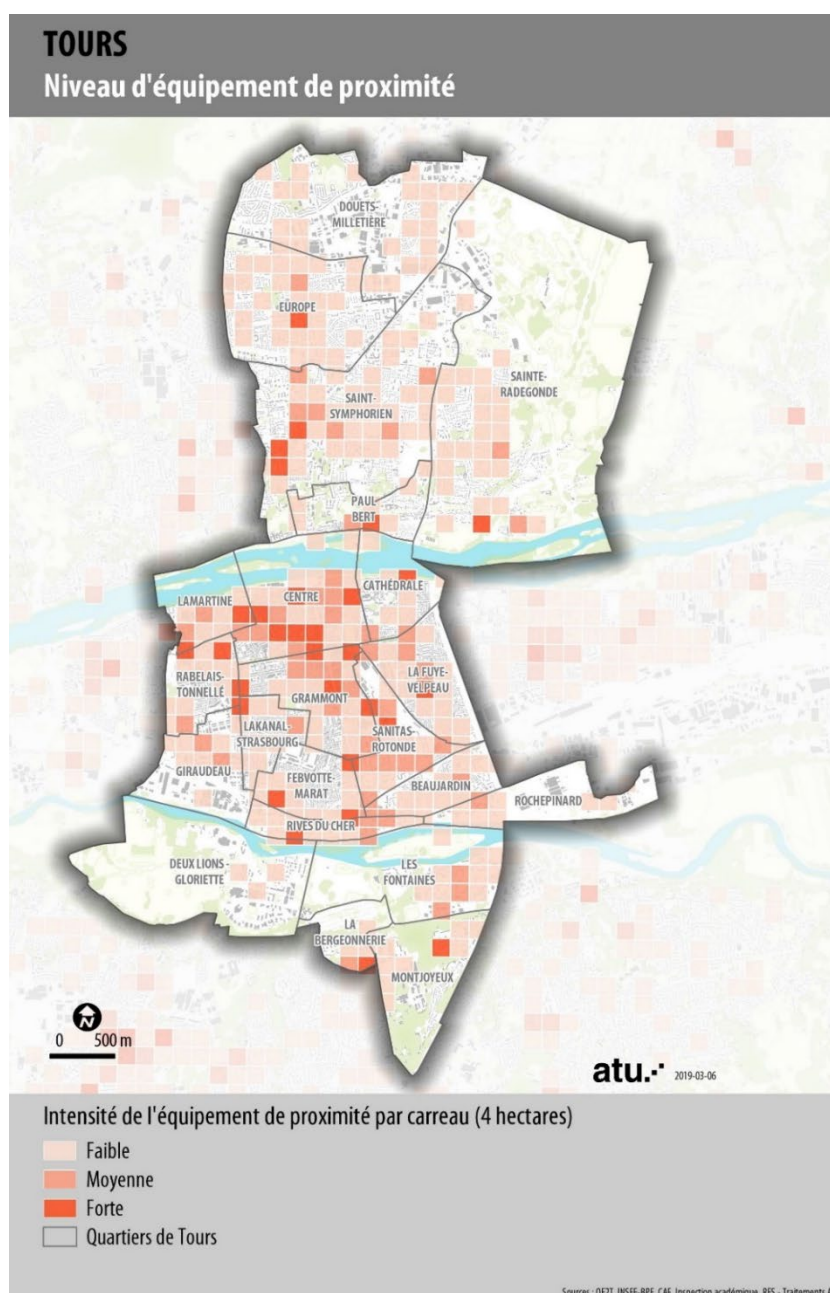
L'offre d'équipements et de services contribue à l'attractivité d'un territoire et à son fonctionnement. L'analyse du degré d'équipement des communes de la métropole, en termes de santé, commerces, culture, éducation, service public et de sport permet de les classer en quatre catégories. Plus le niveau de centralité est élevé, plus la commune présente une offre d'équipements volumineuse, diversifiée et une zone de chalandise importante. **Tours est ainsi une centralité principale de la métropole, aux côtés de Joué-lès-Tours, Chambray-lès-Tours et Saint-Cyr-sur-Loire.**



La métropole de Tours se répartit en :

- 4 centralités principales ;
- 6 centralités secondaires : Saint-Avertin, Saint-Pierre-des-Corps, La Riche, Ballan-Miré, Fondettes, Luynes ;
- 4 pôles de proximité, situés essentiellement au Nord de la métropole : Chanceaux-sur-Choisilles, Notre-Dame-d'Oé, Parçay-Meslay et Mettray ;
- 8 communes qui ne disposent pas du socle de base nécessaire pour former une centralité : Rochecorbon, La Membrolle-sur-Choisille, Saint-Étienne-de-Chigny, Berthenay, Saint-Genouph, Savonnières, Villandry et Druye.

À l'échelle infra-communale, des quartiers sont bien dotés en équipements de proximité et d'autres le sont moins comme le montre la carte ci-dessous. Les quartiers du Nord de Tours ont un niveau général d'équipement assez faible eu égard à la population qui y réside. L'hyper-centre dispose quant à lui d'un fort niveau d'équipement. Ainsi, les quartiers Centre, Lamartine, Grammont, Sanitas-Rotonde sont bien équipés. Plus au Sud, les quartiers Febvotte-Marat, Lakanal-Strasbourg, Beaujardin, Deux-Lions/Gloriette et Les Fontaines ont un niveau d'équipement moins élevé.



3.1 LES EQUIPEMENTS PETITE ENFANCE, SCOLAIRE ET DE FORMATION

Les équipements d'accueil de jeunes enfants de 0 à 4 ans nécessitent pour la plupart d'être situés à proximité des familles ou a minima d'être très accessibles.

a) UN BESOIN DE RENFORCEMENT DE L'OFFRE D'ACCUEIL PETITE ENFANCE A TOURS NORD

Différents types de services existent pour l'accueil des jeunes enfants :

- Des modes de garde plus ou moins collectifs : crèches collectives, mini-crèches, crèches familiales, haltes garderies, multi-accueils associant un accueil régulier et occasionnel ou un accueil familial et collectif, crèches associatives.
- Un Relais Assistants Maternels (RAM) qui accompagne les parents et les assistants maternels : 712 assistants maternels assurent la garde de 2.131 enfants en 2016.
- Des services, des lieux de rencontres et d'informations à destination des familles : ludothèque, lieux d'accueil parents-enfants comme le centre social Plurielles au Sanitas ou le point "Infos familles", situé au sein du Pôle Petite Enfance Hallebardier. Ce dernier centralise les inscriptions et organise des réunions préalables à l'accueil des enfants pour répondre aux questionnements des parents.

Le service petite enfance de la ville de Tours mobilise 350 agents pour 19 établissements. Environ 3.000 enfants sont accueillis sur l'année en structures municipales. Les places en crèche sont attribuées en priorité aux enfants des parents résidant à Tours.

Globalement, des équipements pour l'accueil des jeunes enfants existent plus ou moins densément sur tout le territoire. L'offre privée se développe. Des micro-crèches ont par exemple été ouvertes récemment dans le quartier des Deux Lions, ou encore dans les quartiers Rabelais et Giraudeau. **Cependant, des manques apparaissent dans certains quartiers et notamment sur Tours Nord au regard de l'évolution de la population et des lieux de résidence des familles.**

b) DES EFFECTIFS SCOLAIRES ET UNIVERSITAIRES EN HAUSSE

Les équipements scolaires et de formation sont très structurés en termes de niveau d'attraction. À l'échelle de la ville de Tours, on distingue trois grandes catégories :

- les écoles maternelles et élémentaires correspondent à un niveau de rayonnement de proximité. Elles sont fréquentées la plupart du temps par les enfants du quartier, même en l'absence de carte scolaire. Les besoins sont très influencés par la création de logements.
- les collèges et lycées d'enseignement général ont un niveau de polarité de "secteur", ils concernent plusieurs quartiers. Cependant, au-delà de la commune de Tours, les lycées d'enseignement général accueillent des jeunes de tout le département.
- les lycées professionnels et privés, les centres de formation spécifiques et l'enseignement supérieur ont un niveau de rayonnement métropolitain voire au-delà selon les cas.

Les équipements dont le rayonnement est le plus fort sont localisés dans le centre et dans les quartiers sud de la ville.

L'évolution démographique observée entre 1999 et 2015 oriente les effectifs scolaires à la hausse.

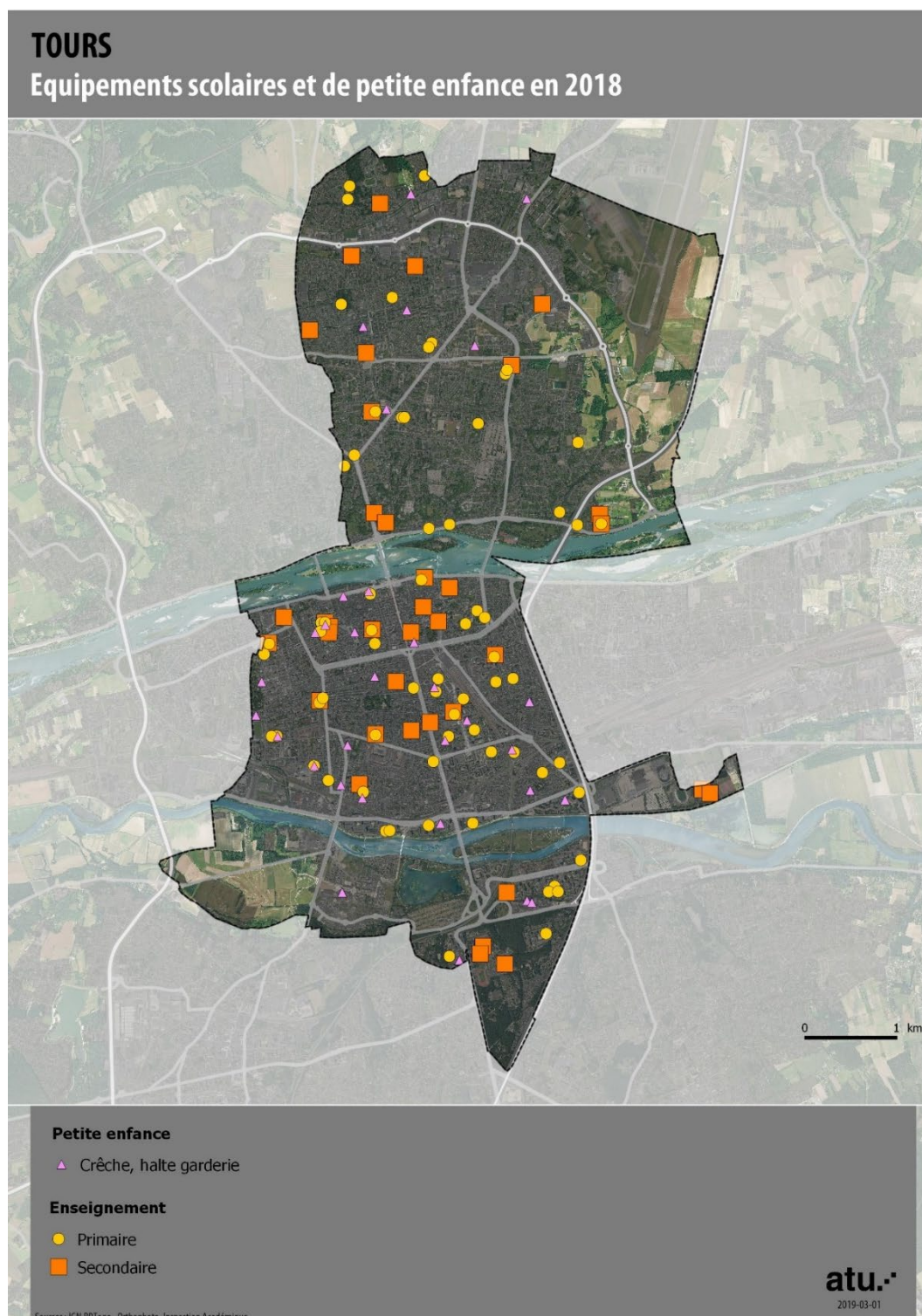
Tours. Évolution de la population de moins de 19 ans

	De 0 à 4 ans	De 5 à 9 ans	De 10 à 14 ans	De 15 à 19 ans
En 1999	6.754	6.068	6.196	10.832
En 2010	7.028	6.058	6.049	11.438
En 2015	7.363	6.496	6.214	11.871

Source : INSEE, RP1999, RP2010 et RP2015 exploitations principales

Les effectifs des écoles maternelles et élémentaires augmentent entre 2010 et 2017 (+848 élèves dans le public et +1.188 dans le privé). Environ 9.500 élèves sont ainsi scolarisés dans les écoles publiques en 2017, 2.947 le sont dans les écoles privées. Un nouvel établissement va ouvrir ses portes dans le quartier des Deux Lions en 2019.

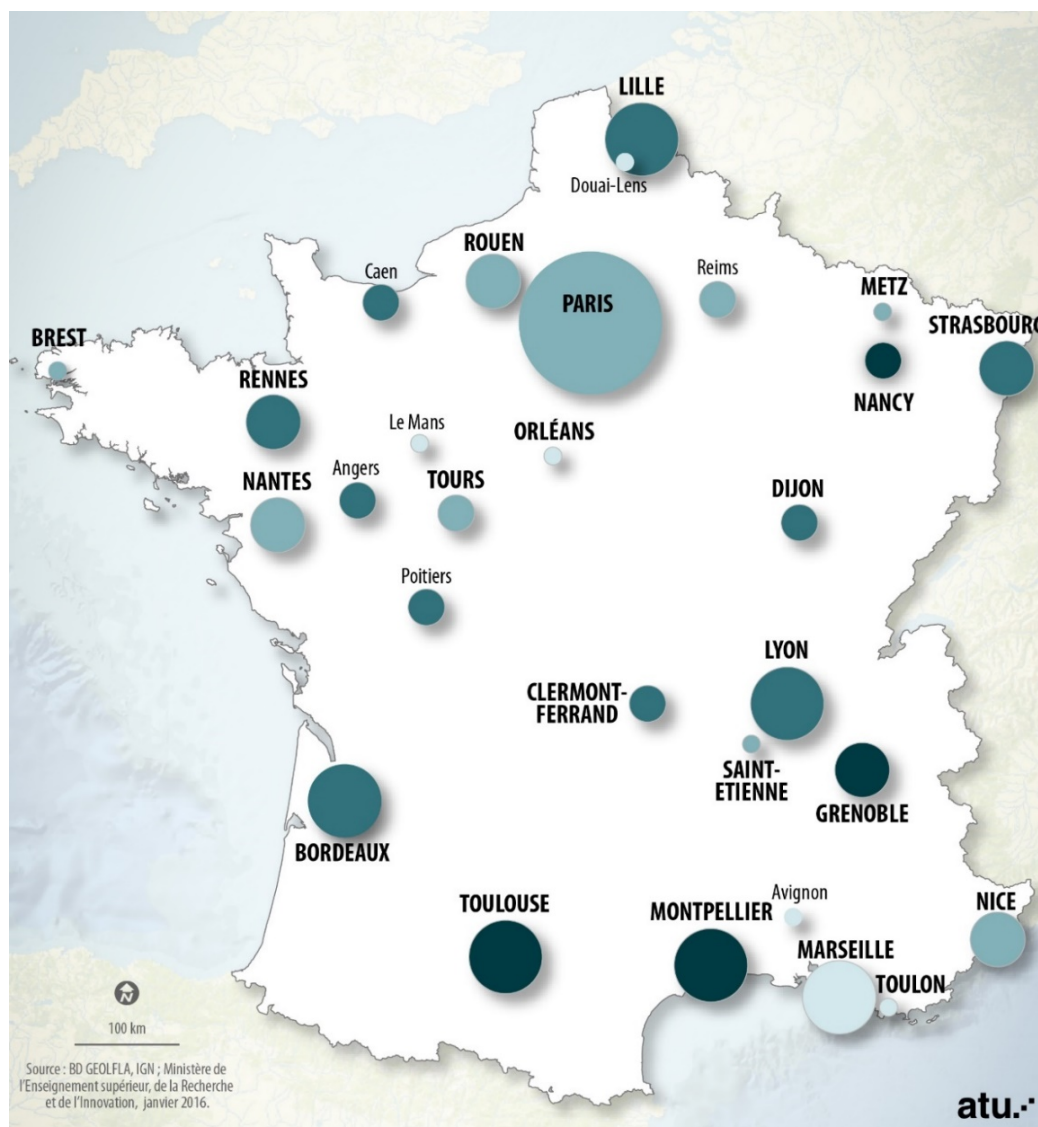
Cette hausse concerne également les effectifs de l'enseignement secondaire. En 2017, 5.815 élèves étaient inscrits dans les collèges publics de Tours, ils étaient 5.024 en 2010, soit une augmentation de 15%. La hausse des effectifs est encore plus importante dans les collèges privés : +45% (on comptait 2.077 collégiens du privé en 2010, ils sont 3.014 en 2017). Dans les lycées publics, 9.395 élèves étaient inscrits en 2010, ils sont 12.309 en 2017 (+31%). Dans le privé, les effectifs de lycéens s'élèvent à 3.111 en 2017 (2.907 en 2010).



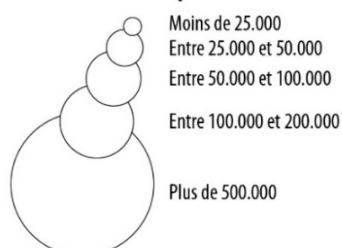
Au sein de l'université de Tours, les effectifs sont aussi à la hausse. 25.056 étudiants étaient inscrits en 2014, ils sont 27.990 à la rentrée 2017, soit une hausse de 12%, auxquels s'ajoutent environ 5.000 étudiants post-bac des autres établissements de l'enseignement supérieur (classes préparatoires aux grandes écoles, écoles de commerce, gestion, comptabilité, autres écoles de spécialités diverses, etc.).

Avec plus de 27.000 étudiants, l'université de Tours est une université importante du Grand-Ouest. Elle attire principalement des bacheliers de la région Centre-Val de Loire. Elle propose des formations dans l'ensemble des domaines à l'exception des activités physiques et sportives. En outre, elle dispose d'accords de coopération avec 300 universités étrangères. Les étudiants de nationalité étrangère représentent près de 12% des étudiants de l'université de Tours.

Les principaux pôles d'enseignement supérieur en France en 2016



Nombre d'étudiants post-bac en 2016

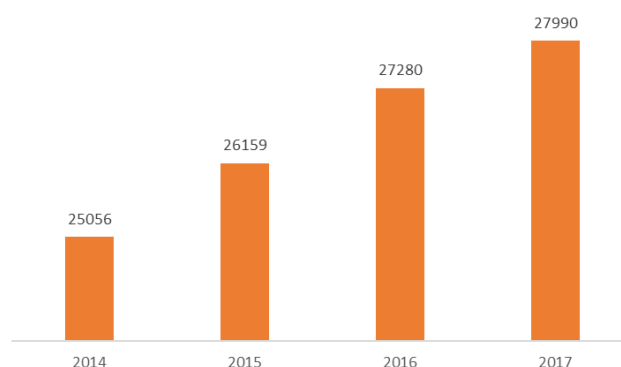


Nombre d'étudiants post-bac pour 1.000 habitants



TOURS EPCI Métropole
Poitiers Autre EPCI

Tours. Évolution des effectifs inscrits à l'université depuis 2014



Source : Université François-Rabelais - Observatoire de la vie étudiante

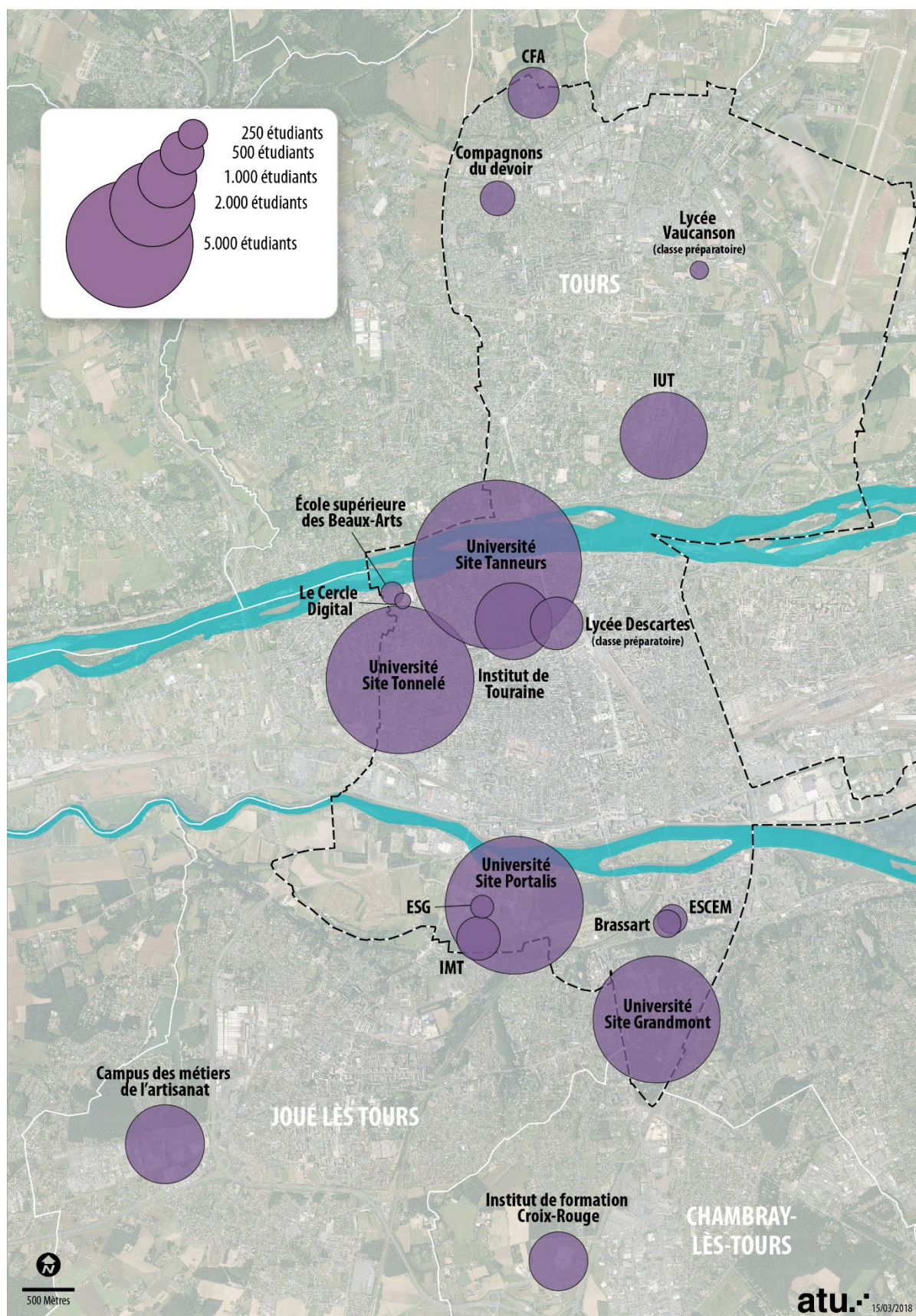
c) UNE VILLE-CAMPUS

Au contraire d'autres sites universitaires de taille comparable, dont les unités sont regroupées autour de campus, **l'université de Tours se caractérise par l'existence d'une dizaine de sites universitaires localisés en différents points de la ville**. Cette configuration multisite, à laquelle il faut ajouter l'enseignement privé (écoles d'ingénieurs, de commerce, etc.) et les autres sites relatifs à la vie étudiante (restaurants et cités universitaires, CROUS, etc.), contribue à la qualité de vie des étudiants, au dynamisme du territoire et à l'animation des espaces urbains.

Plus précisément, **les étudiants représentent un habitant sur cinq à Tours. La présence d'une population si importante se répercute sur un ensemble de fonctions urbaines** : marché du logement, organisation des déplacements, armature commerciale, localisation des équipements, vie nocturne, etc. Cette présence est à la base de l'animation de nombreux quartiers et contribue à l'image positive et dynamique de la ville.

Cette population de plus en plus motorisée constitue une cible privilégiée dans une recherche de modification des comportements de mobilité orientée vers un transfert modal au profit des modes alternatifs à la voiture. Les campus actuels sont situés de manière équilibrée à l'intérieur de l'espace urbain et sur les axes principaux de déplacements doux et de transports en commun.

Tours. Principaux sites d'enseignement du supérieur en 2016



d) UN POLE DE FORMATION ET DE RECHERCHE QUI SE CONSOLIDE

L'université regroupe 2.300 personnels dont 800 chercheurs et enseignants-chercheurs, trente-quatre unités de recherche, dix unités fédératives de recherche réunissant chercheurs et structures de recherche publique et quatre écoles doctorales. Quatre pôles d'excellence sont bien identifiés : biologie/santé/agronomie, matériaux et systèmes, sciences de la ville, renaissance.

Le renouvellement et la consolidation de l'université dans la ville constituent un objectif majeur afin de préserver l'attractivité et la qualité du réseau de formation, malgré des difficultés techniques et foncières liées à un environnement urbain parfois contraignant. La création du pôle des sciences de la ville sur le quartier des Deux Lions ou la restructuration du site des Tanneurs en bord de Loire vont dans ce sens.

En outre, des " campus " sont à l'état de réflexion¹⁰. Un premier, destiné à accueillir un pôle management, pourrait trouver sa place dans le quartier des Deux Lions, à proximité du Campus universitaire Portalis et d'un grand nombre d'équipements et de services directement dédiés aux étudiants. Le second, dont la localisation reste à définir, pourrait accueillir un pôle ingénierie regroupant des laboratoires et moyens techniques déjà implantés dans le cœur de ville. Le dernier campus pourrait accueillir Sciences-Po Tours et la boutique de l'étudiant, en un lieu hyper connecté au cœur battant de la ville centre.

Dans une logique de développement équilibré du territoire, la création au Nord de Tours, autour de l'actuel CFA Tours Alternance Formation, d'un nouveau campus des métiers destiné à rassembler plusieurs acteurs de la formation professionnelle et de l'apprentissage dans des locaux reconfigurés et modernisés, est en cours d'étude.

Pour finir, deux opérations phares concernant des projets immobiliers et la politique de recherche-innovation sont conduites à l'heure actuelle¹¹ : une opération immobilière de regroupement des différentes filières de formation de l'école d'ingénieurs Polytech sur un seul site et le BioLab, pépinière technologique mixte regroupant start-ups en biotechnologies et université.

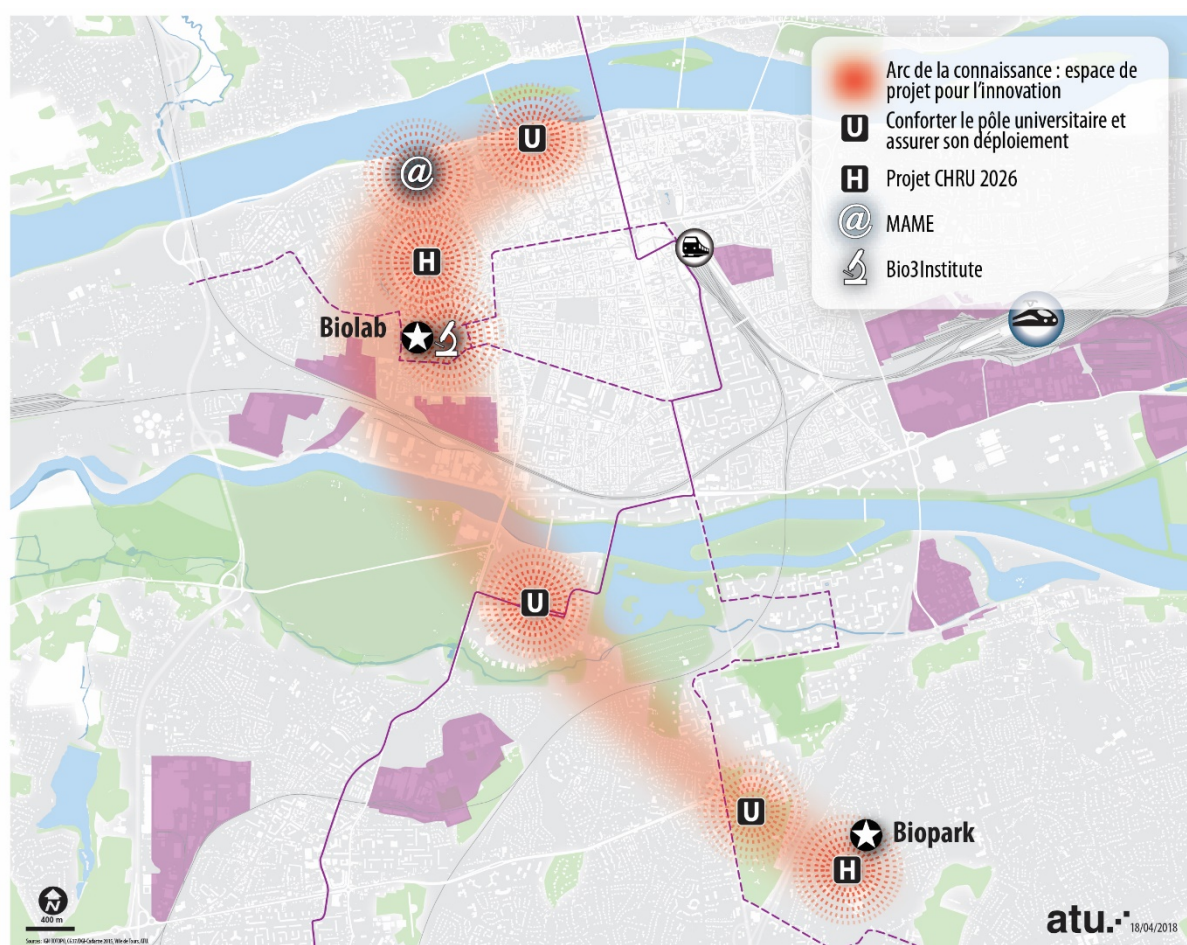
Le Biolab s'inscrit plus généralement dans la catégorie des équipements ayant trait à l'innovation et à la recherche au sein de la métropole de Tours. La carte ci-après met en évidence un " arc de la connaissance " regroupant les principaux espaces de projets métropolitains pour l'innovation. Mame, cité de la création et de l'innovation, les hôpitaux Bretonneau et Clocheville - qui sont voués à terme à se rapprocher de Trousseau à Chambray-Lès-Tours¹² - et une majorité de sites universitaires sont localisés dans la ville de Tours.

¹⁰ Source : Schéma métropolitain ESAFRI, 2018.

¹¹ Ils bénéficient tous deux du soutien financier de Tours Métropole Val de Loire.

¹² Le projet " CHRU 2026 " est présenté dans la partie consacrée aux équipements de santé.

Métropole de Tours. Espaces de projets pour l'innovation en 2018



3.2 LES EQUIPEMENTS SPORTIFS

Les équipements sportifs répondent essentiellement à deux fonctions complémentaires :

- Le sport de compétition qui nécessite des installations performantes et normalisées et qui génère une activité de spectacles dont le rayonnement bien qu'occasionnel est très important.
- La pratique "amateur" ou "sport-loisirs" qui doit être facilement accessible aux habitants.

Tours dispose de deux sites majeurs pour la pratique sportive en compétition :

- *Le Centre Municipal des Sports (CMS)*, localisé dans le quartier du Sanitas, comprend une patinoire, une piscine et différentes salles accueillant de nombreuses disciplines et manifestations sportives. Il doit faire l'objet d'un programme important de réaménagement, modernisation et extension. Situé à la jonction du centre-ville et du Sanitas, sa visibilité en fera un emblème de l'intégration du quartier dans la ville.
- *Le Complexe sportif de la Vallée du Cher* comprend quant à lui le stade d'Honneur (15.000 places), douze terrains d'entraînement, le centre Technique Régional Omnisport, un dojo, un complexe gymnase (4 salles), un pôle nautique avec bassin d'aviron, un parc de tir à l'arc et un centre de tennis.

Les deux pôles de compétition accueillent aussi une pratique de loisirs. Ils ont à ce niveau un rayonnement d'agglomération par la qualité des installations et par les activités proposées.

Zoom sur le sport dans le quartier du Sanitas

Le quartier du Sanitas est actuellement doté des deux équipements sportifs couverts les plus importants de la ville : le centre municipal des sports (13.000 m² d'emprise au sol) et la halle de la rotonde (6.000 m²). Ce site, initialement dédié à la maintenance du matériel roulant ferroviaire, a été requalifié en 1965 en installation sportive plurielle en lien avec la création du quartier Sanitas. Sa démolition est aujourd'hui nécessaire. Afin de maintenir une offre de proximité, un nouveau gymnase sera construit sur site. Les autres fonctions du complexe sportif de la Rotonde seront reconstituées sur le site du Hallebardier. À proximité immédiate du Centre Municipal des Sports, le site du Hallebardier comprend aujourd'hui deux gymnases ainsi qu'une piste d'athlétisme très utilisés par les scolaires. Le projet porte sur la création d'un troisième gymnase sur deux niveaux ainsi que sur la création d'un terrain de futsal couvert.

Une forte polarité sportive va ainsi se développer dans le nord du quartier du Sanitas pour devenir un des marqueurs du quartier, vecteur d'attractivité, de brassage social et d'ouverture.

Sur le reste du territoire, un réseau d'équipements de proximité ou inter quartiers maille le territoire : des piscines de proximité (Mortier et Tourettes), des gymnases souvent implantés près des établissements scolaires, des stades spécifiques (rugby, athlétisme, football) et des salles spécialisées (arts martiaux, danse, gymnastique).

Cependant, certains secteurs sont quasiment dépourvus d'équipements sportifs : Prébendes, Velpeau, Rives du Cher et Saint-Symphorien.

Enfin, en termes de pratique, des besoins pour de nouveaux équipements émergent : des salles spécialisées (escrime, boxe), un boulodrome, une patinoire ludique, des terrains de grands jeux en synthétique et un skate parc couvert.

Pour répondre à ces attentes, plusieurs projets ont abouti ou sont engagés :

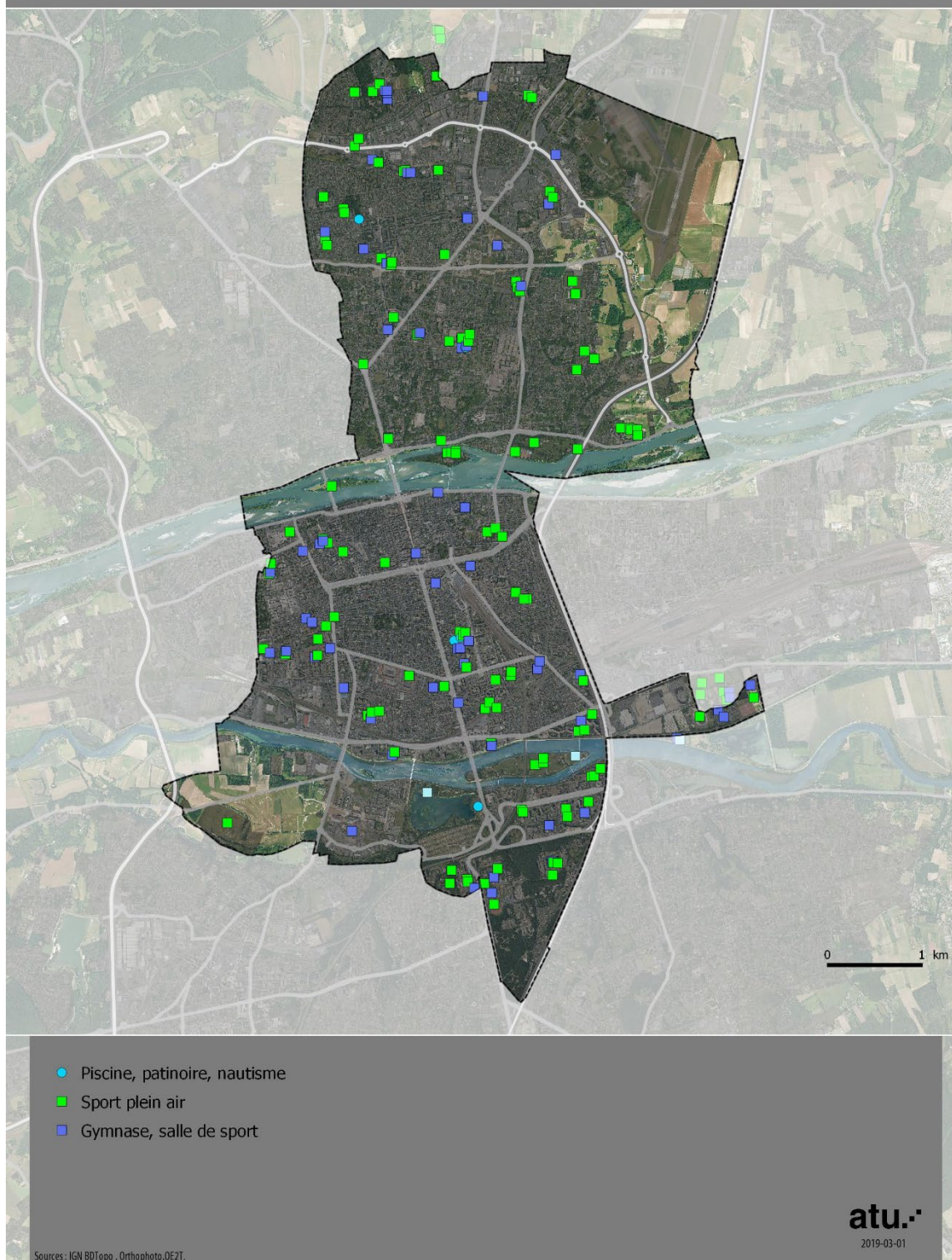
- Centre aquatique du Lac,
- Golf compact de la Gloriette,
- Restructuration de la piscine du Mortier,
- Boulodrome de la Vallée du Cher,
- Stade d'eaux vives (Ile Honoré de Balzac),
- Gymnase en centre-ville (Dabilly, Caméo) et au Nord (Monconseil).

La pratique sportive est en pleine évolution et il convient dorénavant de prendre en compte la notion de "loisirs sportifs". Les habitants, jeunes et moins jeunes, disposant de plus de temps libre, s'adonnent à ces nouvelles pratiques dans un cadre de moins en moins institutionnalisé et qui peuvent donner lieu à de grands rassemblements (10 et 20 kms de Tours, Roller Party, Randonnées Roller...). Les personnes les plus aisées privilégient les centres de remise en forme privés.

L'ouverture du Centre Aquatique du Lac correspond à cette demande et divers aménagements comme les multisports ou les skateparcs dans les quartiers participent à cette animation. L'enjeu consiste à trouver le bon équilibre entre le sport de compétition et le sport de loisir, et à aménager le territoire en conséquence.

TOURS

Equipements sportifs en 2018



3.3 LES EQUIPEMENTS CULTURELS

Le rayonnement culturel de la Touraine, et par là même de la ville de Tours, repose sur son important patrimoine naturel et bâti reconnu au niveau international par le classement patrimoine mondial de l'Unesco. Mais au-delà de cet héritage, la culture est portée par les artistes contemporains et les habitants.

Un certain nombre d'équipements majeurs et symboliques font de la ville centre de la métropole un espace culturel au rayonnement départemental voire régional :

- Le Grand théâtre, scène lyrique et symphonique, unique en Région Centre-Val de Loire qui accueille la mission régionale de l'orchestre symphonique Région Centre-Val de Loire/Tours.
- Le Conservatoire est le seul en Région Centre-Val de Loire à être classé suite à la loi du 13 août 2004 en tant que Conservatoire à rayonnement Régional.
- Le Centre Dramatique Régional de Tours (CDRT), l'un des deux de la Région Centre-Val de Loire.
- Le Centre Chorégraphique National de Tours (CCNT), l'un des deux de la Région Centre-Val de Loire. Il va déménager sur une partie du site des Casernes Chauveau. Les travaux vont débuter en 2019.
- L'école Supérieure des Beaux-Arts, localisée sur le site de Mame (quartier Lamartine).
- Les musées des Beaux-Arts, Saint-Martin, le muséum d'histoire naturelle, le musée des vins de Touraine et le musée du compagnonnage (unique en France) bénéficient de l'appellation " Musées de France " (loi du 4 janvier 2002). Il existe également l'Hôtel Gouin dédié à l'archéologie et géré par le Conseil départemental.
- La Bibliothèque centrale qui fait partie des cinquante-quatre bibliothèques municipales classées en France compte tenu de la qualité de ses collections.
- Les Cinémas "Studio", classés "art et essai" et "recherche" constituent un complexe associatif militant, unique en Région Centre-Val de Loire qui n'a son équivalent qu'à Montpellier.
- Le Centre de Création Contemporaine Olivier Debré, identifié et reconnu parmi les centres d'art contemporain emblématiques sur le territoire national, ouvert en 2017.

Sur le plan de l'accueil de congrès, Le Vinci, situé face à la gare, est un atout et un symbole de la modernité pour la ville centre.

Le positionnement en centre-ville de la majorité des équipements culturels est lié à l'histoire de ces équipements, à celle de l'urbanisation de Tours, à la volonté de faire vivre des lieux patrimoniaux emblématiques. Leur situation en cœur de ville participe à son animation au-delà de sa fonction commerciale.

Ces espaces culturels permettent l'expression d'artistes reconnus au niveau national ou international parmi lesquels on peut citer :

- Quatre ensembles de musiques anciennes de notoriété internationale et avec une discographie plusieurs fois primée, ont leur siège à Tours : Douce Mémoire, Philidor, Diabolus In Musica, Jacques Moderne. Ils travaillent avec le département musiques anciennes du conservatoire.
- La Compagnie Off, compagnie d'arts de la rue, compte parmi les dix compagnies emblématiques au niveau national.

Au-delà des équipements phares, mais pas sans eux, la ville de Tours propose une offre de base, c'est-à-dire de service direct à la population, permettant de diffuser la culture au plus grand nombre.

Ce terreau culturel trouve à s'épanouir dans des équipements tels que :

- les centres sociaux culturels (Leo Lagrange Tours Nord et Tours Sud, Samira Mirabeau et Sanitas, Courteline),
- les salles situées au Sanitas, aux Fontaines, à Paul Bert, aux Tourettes, le Bateau Ivre et l'ARSET du spectacle rue Parmentier.
- les lieux d'expositions qui remplissent également des missions de proximité : château, galeries Passerelle et Mathurin, péristyle de l'Hôtel de Ville, Centre Jacques Villeret, les bibliothèques, les archives, l'école d'art, les galeries privées.

Ensuite, il existe des équipements culturels qui fonctionnent en réseau, c'est le cas des bibliothèques. Les bibliobus, mobiles par nature, interviennent sur les places et marchés. Les bibliothèques interviennent aussi à la prison de Tours et dans certains hôpitaux, elles font également ponctuellement du portage à domicile.

Deux nouveaux équipements viennent de renforcer ce maillage dans les quartiers Nord et Sud : la médiathèque François Mitterrand qui a ouvert ses portes en 2008 (elle est positionnée sur le tracé du tramway) et l'espace Jacques Villeret (salle de spectacles de 250 places).

Enfin, les institutions culturelles interviennent également hors les murs, le Centre Chorégraphique National de Tours comme le Centre Dramatique Régional de Tours organisent des ateliers dans les quartiers. Les services culturels proposent des services éducatifs et sont fréquentés de fait par les établissements scolaires toute l'année (en temps scolaire).

Les lieux culturels sont signataires du Passeport Culturel Etudiant (PCE) qui offre des places à des tarifs réduits à tous les titulaires du PCE.

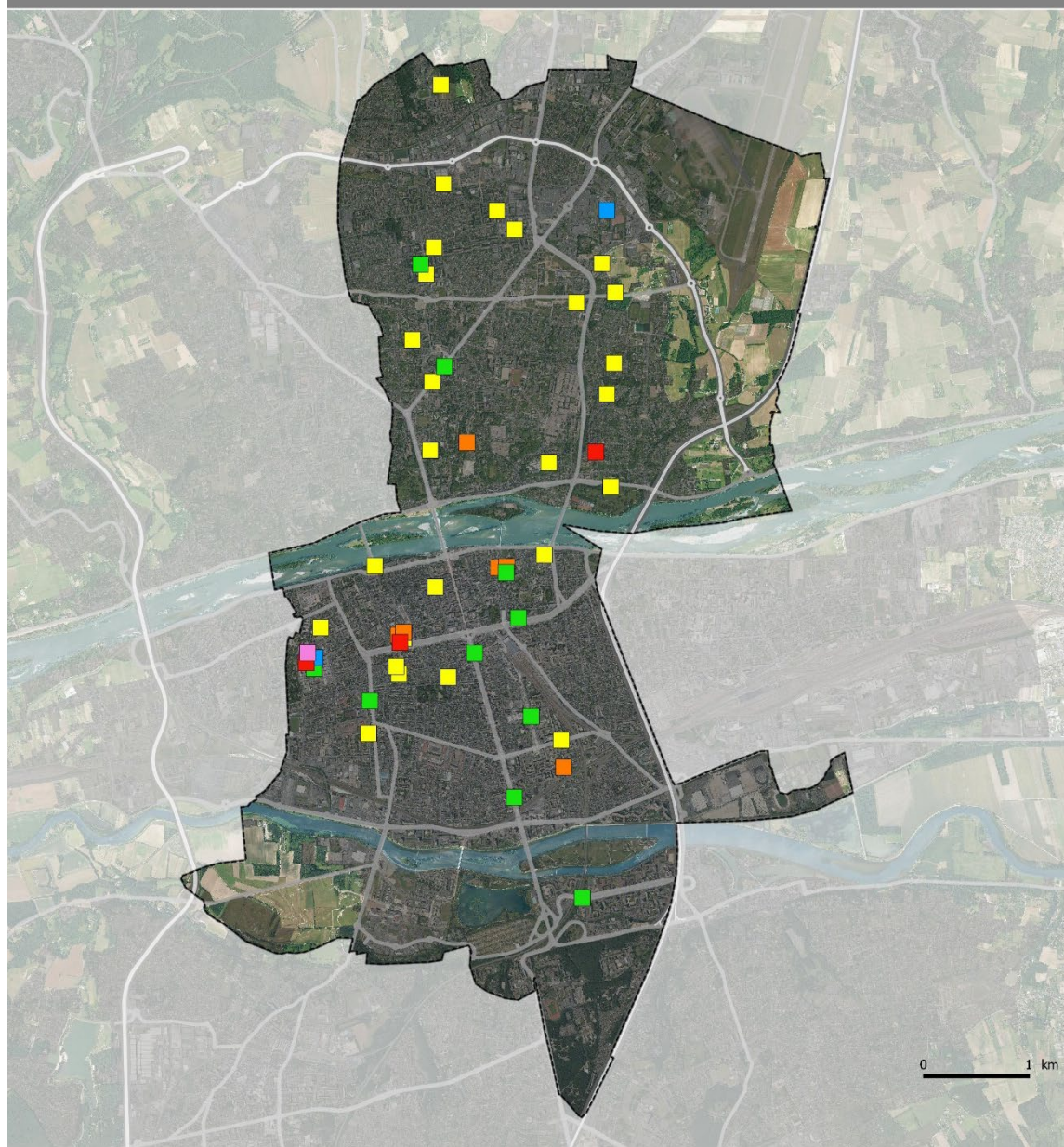
L'accessibilité tout mode de transport et en particulier ceux alternatifs à la voiture est un enjeu pour les équipements culturels : désenclavement, variété des modes de transport, horaires de desserte, stationnement.

3.4 LES EQUIPEMENTS DE SANTE

Tours est historiquement une "ville de médecine". Au côté des grands hôpitaux publics, l'agglomération recense un pôle universitaire médical, des laboratoires de recherche et un secteur économique médical et paramédical. Trois hôpitaux ont un impact important sur l'organisation urbaine : Bretonneau et Clocheville situés à Tours centre, Trousseau situé à Chambray-lès-Tours. Les cliniques ont été regroupées en deux pôles à Saint-Cyr-sur-Loire, au Nord, et à Chambray-lès-Tours, au Sud.

TOURS

Equipements de santé en 2018



- Centres hospitaliers
- Centres de dialyse
- Laboratoires d'analyse médicale
- Maternités
- Structures d'accueil pour handicapés
- Autres établissements hospitaliers

Sources : IGN BDTopo, Orthophoto, OE2T.

atu.⁺
2019-03-01

L'indicateur d'accessibilité aux médecins généralistes¹³ construit par la Drees et l'Irdes montre que les communes de la métropole de Tours sont toutes, mis à part Berthenay, au-dessus du seuil de sous-densité de 3 consultations par an et par habitant déterminées par ces institutions. Les habitants de Tours ont accès à 5,1 consultations par an et par habitant en 2016. L'accès à la santé est donc satisfaisant dans la commune.

Nombre moyen de consultations par habitant et par an en 2016

Communes de Tours Métropole Val de Loire	Accessibilité potentielle localisée aux médecins généralistes
Chambray-lès-Tours	6,6
Saint-Avertin	6,5
La Riche	5,6
Rochechouart	5,3
Tours	5,1
Saint-Cyr-sur-Loire	5,1
Druye	5,3
La Membrolle-sur-Choisille	4,6
Joué-lès-Tours	4,0
Ballan-Miré	4,3
Parçay-Meslay	4,1
Mettray	4,0
Saint-Pierre-des-Corps	3,7
Notre-Dame-d'Oé	3,6
Saint-Étienne-de-Chigny	3,5
Villandry	3,4
Savonnières	3,3
Saint-Genouph	3,2
Luynes	3,2
Chanceaux-sur-Choisille	3,1
Fondettes	3,1
Berthenay	1,1

Un des projets majeurs et structurants dans les années à venir est celui du CHRU de Tours de passer de cinq à deux sites d'hospitalisation en 2026, à savoir Bretonneau (Tours) et Trousseau (Chambray-lès-Tours). Il est en effet prévu le regroupement, à terme, sur le site de Trousseau de l'hôpital Bretonneau, de la pédiatrie, de la maternité ainsi que de l'ensemble du campus universitaire : " (...) *ce n'est pas seulement un nouveau centre hospitalier qui verra le jour, mais bien un véritable morceau de ville avec ses artères, ses espaces urbains et paysagers tels que places, mail, parcs et jardins* " ¹⁴.

Enfin, la création de maisons de santé est à l'étude actuellement compte tenu de la demande des nouvelles générations de personnels médicaux de se regrouper et du besoin de rendre accessibles les professionnels de santé.

¹³ L'indicateur d'accessibilité aux médecins généralistes, l'APL (Accessibilité Potentielle Localisée), est disponible à l'échelle communale. Il mesure l'adéquation spatiale entre l'offre et la demande de soin de premier recours de la commune elle-même tout en considérant celle des communes environnantes. Il tient compte d'une part du niveau d'activité des professionnels en exercice et d'autre part de la structure par âge des habitants influençant les besoins en soins.

¹⁴ Extrait du communiqué de presse de janvier 2019 du CHRU, Hôpitaux de Tours.

3.5 LA DESSERTE NUMERIQUE

a) LES DIFFERENTES INFRASTRUCTURES DE COMMUNICATIONS ELECTRONIQUES

Les infrastructures de communication électronique comprennent plusieurs niveaux :

- Le téléphone fixe : réseau cuivre de l'opérateur historique France Télécom/Orange.
- L'accès à internet, qui repose sur trois techniques :
 - o **L'ADSL** utilise le réseau cuivre du service universel (capacité jusqu'à 20 Mbit/s). Son inconvénient est que l'efficacité diminue avec la distance.
 - o **WIMAX**, technologie radio (ondes hertziennes) sans fil, dotée d'un potentiel important en termes de débit (capacité jusqu'à 10Mbit/s). Moins puissante potentiellement que l'ADSL, elle permet toutefois de couvrir des zones assez larges sans perte de capacité de transmission (jusqu'à 20 kilomètres) selon le profil géographique du terrain. Aujourd'hui, l'ensemble de Tours Métropole Val de Loire est desservi par cette technologie.
 - o **THD**, technologie utilisant la fibre optique, débit jusqu'à 10 Gbit/s aujourd'hui. À ce jour, toutes les zones d'activités communautaires de Tours Métropole Val de Loire sont desservies par la fibre optique ainsi que les différents nœuds de raccordement optique (NRO). Le raccordement des NRO par la fibre optique permet le dégroupage, à savoir choisir entre plusieurs opérateurs pour l'utilisateur.

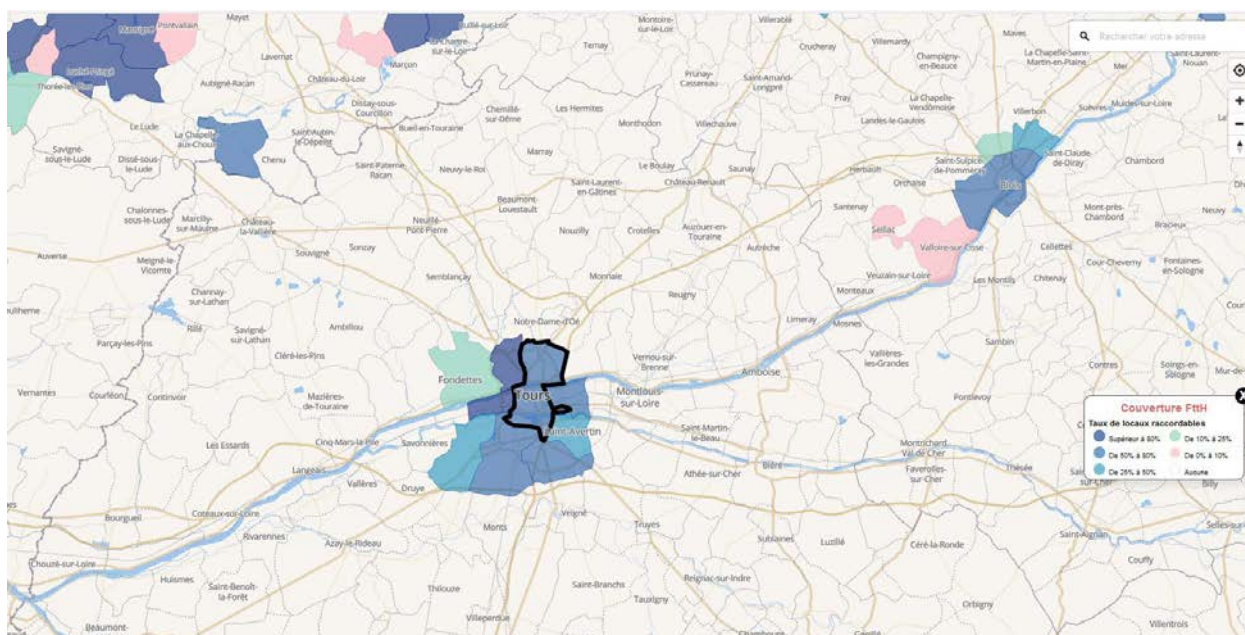
Le WIMAX et le THD font l'objet sur la Métropole d'une délégation de service public à Tours Métropole Numérique.

b) L'ACCES AU TRES HAUT DEBIT EST SATISFAISANT

La couverture en Internet fixe progresse sur le territoire national. Le réseau de fibre optique jusqu'à l'abonné (FttH - Fiber to the Home) est amené à se déployer partout en France. L'objectif du gouvernement est de garantir au plus grand nombre un accès au très haut débit, soit supérieur à 30 Mbits/s, à horizon 2020. À ce jour, 56 % des Français ont accès au très haut débit.

La commune de Tours est située en zone très dense c'est-à-dire que les opérateurs sont libres d'y intervenir. L'opérateur Orange a commencé son déploiement de la fibre optique dans les quartiers du centre de la ville. La couverture de fibre optique jusqu'à l'abonné est comprise entre 50% et 80% à Tours, comme à Orléans et à Angers. Plus précisément, ce sont 63.863 locaux qui sont raccordés au réseau FttH sur 88.959 (INSEE 2013), soit 72 % des locaux. En 2021, la ville de Tours sera 100% couverte c'est-à-dire que 100% des locaux seront raccordables au FttH. Toutes les autres communes de la métropole le seront fin 2020.

Tours. Carte des déploiements fibre au dernier trimestre 2018

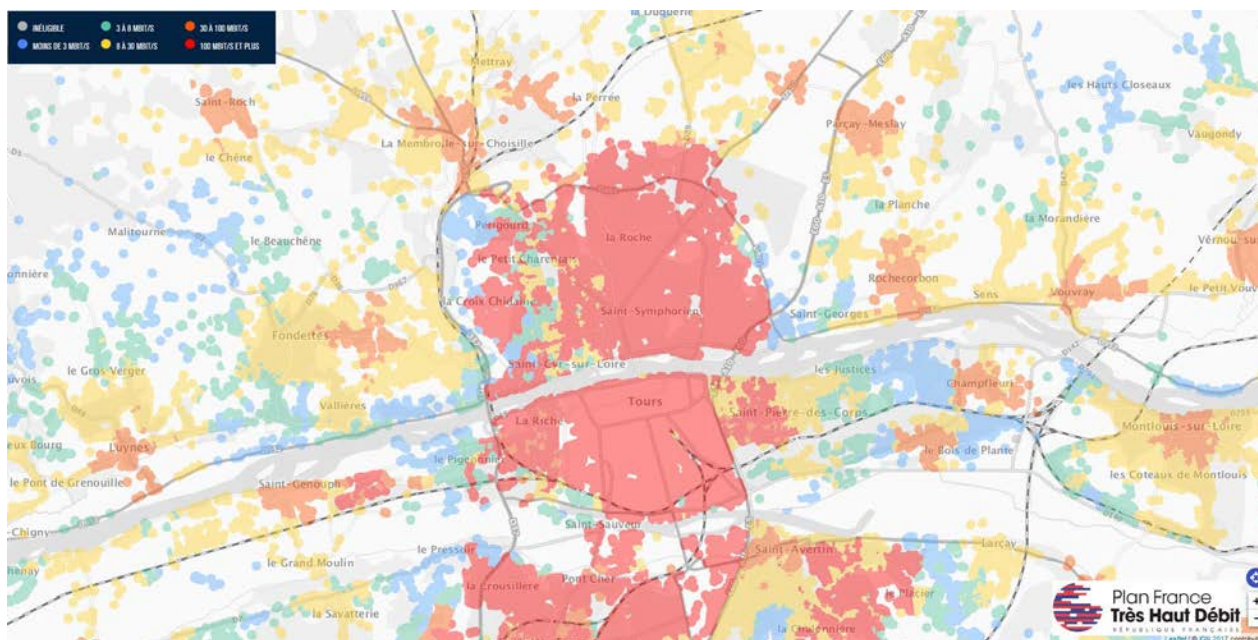


Source : cartefibre.arcep.fr – consulté le 03/04/2019.

c) L'ACCES AU BON HAUT DEBIT EST TRES DEVELOPPE

Le bon haut débit est supérieur à 8 Mbit/s. Sur la carte fournie par l'Observatoire France Très Haut Débit, on observe que la commune de Tours est couverte par le très haut débit. Les zones d'activités économiques le sont grâce à la fibre professionnelle (délégation de service public à Tours Métropole Val de Loire).

Tours. Niveau du débit internet



Source : observatoire.francethd.fr – consulté le 03/04/2019. L'Observatoire France Très Haut Débit est un outil cartographique mis à jour chaque trimestre grâce aux données des collectivités territoriales et des opérateurs. Seuls les débits descendants en téléchargement du réseau vers l'abonné sont pris en compte.

d) L'INSTALLATION D'UN RESEAU DE WIFI PUBLIC DANS LA METROPOLE ET LA NAISSANCE D'UN WIFI PUBLIC TOURISTIQUE EN 2019

Dans le cadre du projet de Wifi public de territoire, Tours Métropole Val de Loire installe un réseau de wifi public (hotspots ou bornes) à destination des usagers de l'espace et des équipements publics. Ces points de connexion sont également un support de diffusion d'information. À ce jour, 100 bornes de Wifi public sont installées. Sur Tours, ce sont notamment les sites du Bord de Loire, de l'Office de Tourisme, les stations de tramway et la Gare qui sont couverts (une soixantaine de sites au total).

Dans les départements de l'Indre-et-Loire et du Loir-et-Cher, un wifi touristique "Val de Loire numérique" va se développer en 2019. Ainsi, le wifi territorial de la métropole sera intégré au wifi touristique "Val de Loire numérique". Les campings, chambres d'hôtes, cœur de ville, sites d'intérêts touristiques, etc. bénéficieront de ce wifi touristique à l'échelle des deux départements, ce qui représente plus de 2.000 bornes de Wifi public.

Enfin, le déploiement de la 5G sera réalisé dans la commune de Tours à partir de 2021.

Enjeux en matière d'équipements et services

- Faiblesse de l'offre en équipements petite enfance sur le secteur de Tours Nord compte tenu de la croissance de la population et de la localisation des familles.
- Le renouvellement et la consolidation de l'université dans la ville constituent un objectif majeur afin de préserver l'attractivité et la qualité du réseau de formation.
- Maintenir l'accessibilité aux équipements sportifs et culturels.
- Faire du sport un marqueur d'identité du quartier du Sanitas, avec une augmentation significative des pratiques sportives.
- Regroupement des professionnels médicaux et paramédicaux dans des maisons médicales pour une meilleure accessibilité et prise en compte des besoins des nouvelles générations de professionnels de santé et des populations.

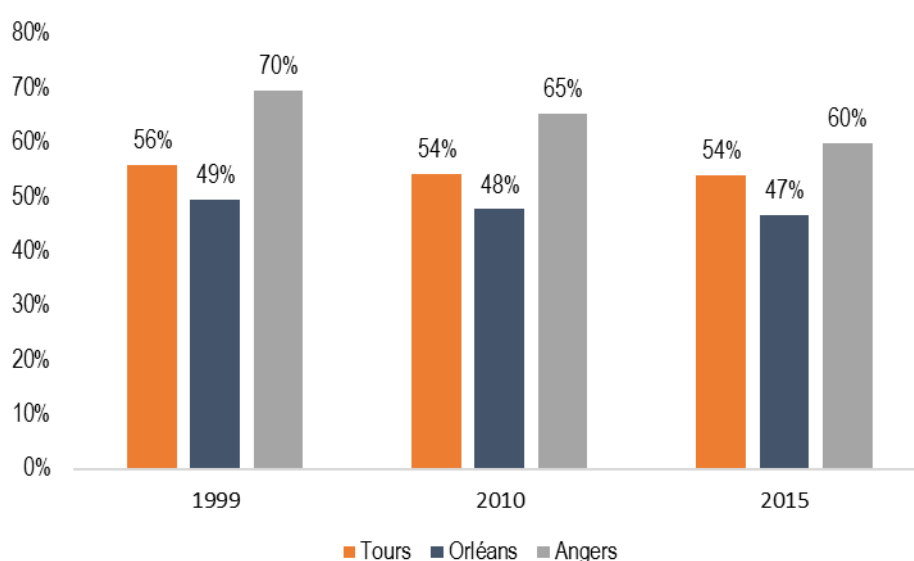
4. LES DYNAMIQUES ECONOMIQUES

4.1 TOURS, PREMIER POLE D'EMPLOI DE LA METROPOLE

Tours est le premier pôle d'emploi de la métropole avec 54% des emplois au lieu de travail, devant Joué-lès-Tours (9%), Chambray-lès-Tours (8%) Saint-Pierre-des-Corps (7%) et Saint-Cyr-sur-Loire (4%). Au total, la ville centre rassemble un emploi au lieu de travail sur trois du département d'Indre-et-Loire en 2015 ; la métropole en regroupe deux sur trois. L'emploi départemental est ainsi très concentré dans la métropole de Tours.

La commune de Tours se situe dans une position intermédiaire en termes de poids dans l'emploi au sein de son intercommunalité relativement à deux de ses homologues, Orléans et Angers. La première concentre 47% des emplois d'Orléans Métropole, la seconde 60% d'Angers Loire Métropole. Entre 1999 et 2015, le poids des trois villes centres diminue dans l'emploi de leur intercommunalité respective.

Poids dans l'emploi de la ville centre au sein de son intercommunalité



Sources : INSEE, RP1999 à RP2015 exploitations principales - lieu de travail et lieu de résidence

L'emploi augmente en moyenne de 0,7% par an entre 1999 et 2015 à Tours (+8.856 emplois au total) tout comme dans le département et en France. Dans l'ensemble des autres communes qui forment avec Tours le cœur métropolitain, soit Chambray-lès-Tours, Joué-lès-Tours, La Riche, Saint-Avertin, Saint-Cyr-sur-Loire et Saint-Pierre-des-Corps, cette croissance est légèrement plus faible, soit +0,6% par an.

Entre 1999 et 2015, l'indice de concentration de l'emploi progresse à Tours. En 2015, on dénombre 154 emplois pour 100 actifs occupés résidant dans la commune, contre 146 en 1999. Ce même indice s'élève à 98 dans le département et 128 dans la métropole de Tours en 2015. Ce résultat témoigne du rôle central de la commune de Tours en matière de localisation des emplois et traduit ainsi son pouvoir d'attraction.

Indicateur de concentration d'emploi

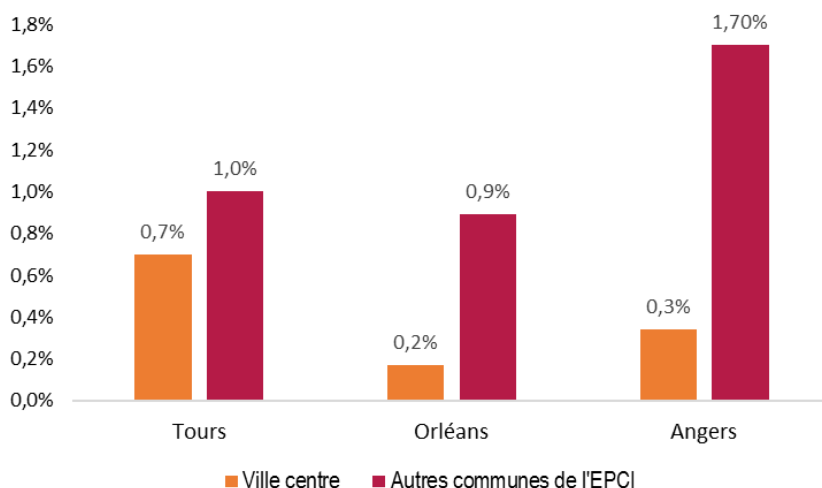
	1999	2010	2015
Tours	147	149	154
Tours Métropole Val de Loire	118	125	128
Indre-et-Loire	98	98	98

Sources : INSEE, RP1999 à RP2015 exploitations principales
- lieu de travail et lieu de résidence

a) UNE DYNAMIQUE DE L'EMPLOI PLUS FORTE DANS LES AUTRES COMMUNES URBAINES DE LA METROPOLE

Si globalement la dynamique de l'emploi dans la métropole de Tours est légèrement supérieure à celle de la ville centre (+0,8%/an en moyenne contre +0,7%), ce sont les autres communes de la métropole qui connaissent la plus forte dynamique de l'emploi : +1% par an entre 1999 et 2015. Plus généralement, **à Tours comme à Orléans et Angers, on assiste à une progression plus forte de l'emploi dans les autres communes de l'intercommunalité. Néanmoins, l'écart de dynamique ville centre/autres communes de l'EPCI est beaucoup moins important dans la métropole de Tours** - écart de 0,3 point de % - que dans les deux autres territoires observés : 0,7 point de % d'écart à Orléans Métropole, 1,4 point de % à Angers Loire Métropole.

Taux de croissance annuel moyen de l'emploi au lieu de travail entre 1999 et 2015



Sources : INSEE, RP1999 à RP2015 exploitations principales - lieu de travail et lieu de résidence

Plus précisément, sur le territoire de Tours Métropole Val de Loire, les communes de Druye, Ballan-Miré, Parçay-Meslay et Chanceaux-sur-Choisille connaissent les plus fortes évolutions de l'emploi entre 1999 et 2015, soit plus de 3% de croissance annuelle moyenne (voir carte « Tours Métropole Val de Loire. Évolution de l'emploi entre 1999 et 2015).

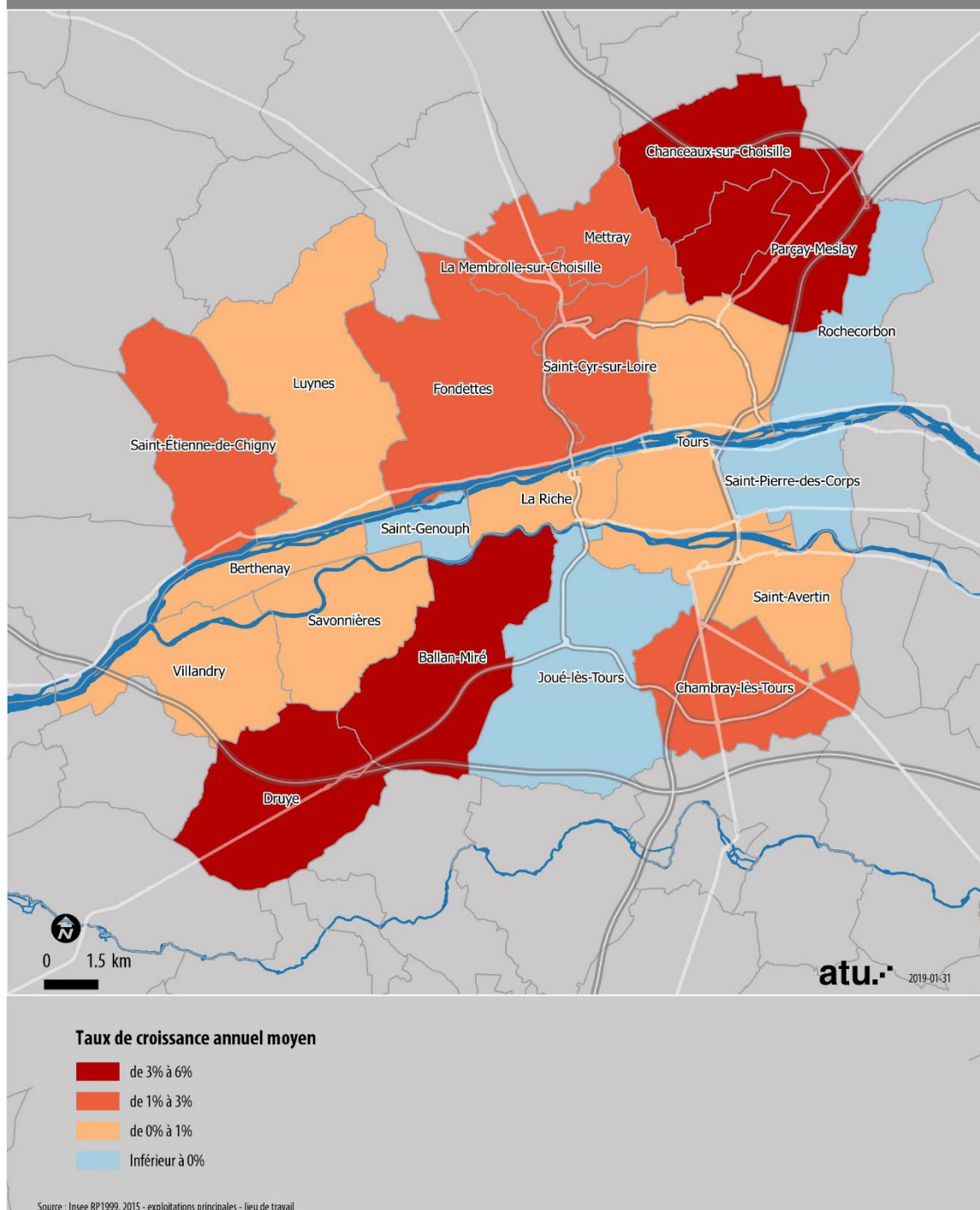
Enfin, la période récente de 2010 à 2015 se caractérise par une stagnation voire même une diminution du nombre d'emplois au lieu de travail sur de nombreux territoires en France (conséquence de la crise économique de 2008). **Tours, tout comme Angers, à un niveau d'emplois au lieu de travail stable à l'inverse des communes du reste du cœur métropolitain ou d'Orléans qui perdent des emplois** (respectivement -2.181 et -2.708 emplois).

	Nombre d'emplois au lieu de travail			TCAM 1999-2015	TCAM 2010-2015
	1999	2010	2015		
Tours	71 769	80 297	80 625	0,7%	0,0%
Tours Métropole Val de Loire	128 586	148 255	147 055	0,8%	-0,1%
Reste du cœur métropolitain	44 992	51 592	49 411	0,6%	-0,7%
Orléans	65 439	69 921	67 213	0,2%	-0,2%
Angers	77 895	82 263	82 250	0,3%	0,0%
Indre-et-Loire	213 599	242 759	241 897	0,7%	0,0%
France	23.231.315	26.332.642	26.317.815	0,7%	0,0%

Sources : INSEE, RP1999 à RP2015 exploitations principales - lieu de travail et lieu de résidence.

Tours Métropole Val de Loire

L'évolution de l'emploi entre 1999 et 2015



b) **1,5 EMPLOI POUR 1 ACTIF OCCUPE RESIDANT A TOURS**

52.505 actifs occupés âgés de 15 ans ou plus vivent à Tours, soit 45% des actifs occupés résidant dans la métropole. **La croissance du nombre d'actifs occupés à Tours est moins forte que celle de l'emploi sur la période.** Le nombre d'actifs occupés croît de +0,4% par an entre 1999 et 2015, ce qui correspond à une progression un peu plus forte que dans la métropole (+0,3%), mais moins forte que dans le reste du cœur métropolitain, l'Indre-et-Loire et la France dont les taux de croissance annuels moyens sont respectivement de +0,6%, +0,7% et +0,9%. **Au total, on dénombre 1,5 emploi pour 1 actif occupé résidant à Tours.**

	Nombre d'actifs occupés			TCAM 1999-2015
	1999	2010	2015	
Tours	49 086	54 086	52 505	0,4%
Tours Métropole Val de Loire	109 270	118 453	114 989	0,3%
Reste du cœur métropolitain	141 129	157 107	155 372	0,6%
Indre-et-Loire	218 104	247 605	245 728	0,7%
France	23 231 315	26 332 642	26 732 510	0,9%

Sources : INSEE, RP1999 à RP2015 exploitations principales - lieu de travail et lieu de résidence.

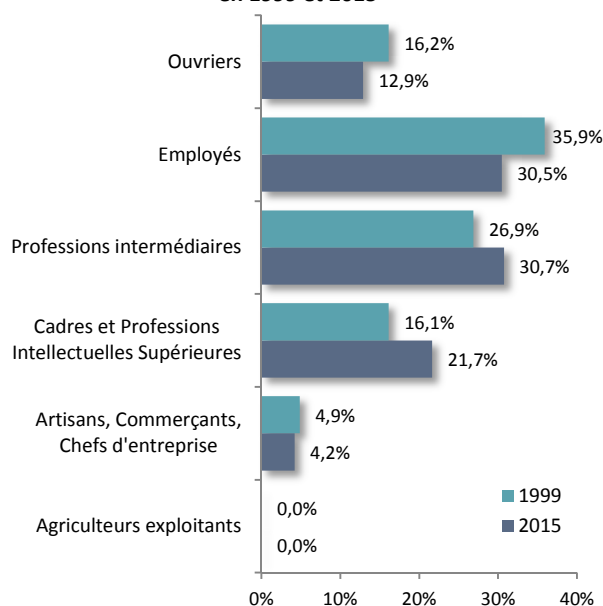
89% des actifs âgés de 15 ans ou plus vivant à Tours ayant un emploi sont salariés. Parmi eux, 20% ont des contrats précaires (CDD, intérim, emplois aidés, apprentissage-stage), contre 16% dans la métropole et 13,7% en Indre-et-Loire. La précarité de l'emploi est donc plus forte dans la ville centre ce qui peut s'expliquer en partie par les caractéristiques des emplois qui y sont proposés et par celles des populations y résidant.

En 2015, 91.506 personnes en âge de travailler résident à Tours (15-64 ans). 63.630 ont un emploi (soit 56,7% des personnes en âge de travailler, contre 53,5% en 1999). 39.665 personnes n'ont pas d'emploi, parmi elles, 42% sont élèves, étudiants ou stagiaires, 30% sont au chômage et 11% sont retraités ou préretraités.

Parmi l'ensemble de la population âgée de 15 à 64 ans résidant à Tours, la part des chômeurs et des actifs ayant un emploi augmente entre 1999 et 2015 (passant de 63,9% à 69,6%) et celle des inactifs diminue (passant de 35,8% à 30,5%). Plus précisément, **la part de chômeurs à Tours était de 10,4% en 1999, elle s'élève à 12,9% en 2015 contre 10,9% dans la métropole et 9,9% dans le département.**

En 2015, les professions intermédiaires et les employés représentent un peu plus de 6 emplois sur 10. Les emplois de cadres et professions intellectuelles supérieures sont surreprésentés dans la ville de Tours relativement à la métropole ou au département. **L'évolution du profil des emplois selon la catégorie socio-professionnelle révèle un renforcement du besoin en profils qualifiés entre 1999 et 2015.** En effet, durant cette période, la part des emplois d'ouvriers et employés diminue, celle des emplois des professions intermédiaires, des cadres et professions intellectuelles supérieures augmente ; la catégorie des artisans, commerçants et chefs d'entreprises se maintient.

Emplois selon la catégorie socioprofessionnelle à Tours en 1999 et 2015



Source : INSEE, RP2015 exploitation complémentaire - lieu de travail.

On observe un décalage naturel entre le profil des actifs occupés de 15 à 64 ans vivant dans la commune et le profil des emplois par catégorie socio-professionnelle (CSP). Dans la CSP cadres et professions intellectuelles supérieures par exemple, on dénombre 5.573 emplois de plus que d'actifs occupés vivant à Tours et appartenant à cette CSP.

Tours. Différence entre la CSP des actifs occupés âgés de 15 à 64 ans et les emplois par CSP en 2015

Agriculteurs exploitants	Artisans, Commerçants, Chefs d'entreprise	Cadres et professions intellectuelles supérieures	Professions intermédiaires	Employés	Ouvriers
-8	-1 191	-5 573	-10 832	-9 694	-1 556

Source : INSEE, RP2015 exploitation complémentaire - lieu de résidence et lieu de travail
Champ : Personnes âgées de 15 à 64 ans.

Enfin, dans la zone d'emploi de Tours, les domaines des services aux personnes, de la construction, de l'hôtellerie et la restauration ainsi que ceux de l'informatique, de la maintenance et de l'environnement regroupaient des projets de recrutement de plus de 100 emplois et des difficultés à recruter supérieures à 66% en 2018 selon Pôle Emploi¹⁵.

Zone d'emploi de Tours. Nombre de projets de recrutements des chefs d'entreprise en 2018

Métier	Projets de recrutement	Difficultés à recruter	Emplois saisonniers
Professionnels de l'animation socioculturelle	645	68%	83%
Aides à domicile et aides ménagères	465	90%	31%
Ingénieurs et cadres d'étude, R&D en informatique, chefs de projets informatiques	196	76%	0%
Cuisiniers	196	73%	19%
Agents de sécurité et de surveillance	177	73%	20%
Formateurs	162	75%	17%
Employés de l'hôtellerie	134	72%	76%
Conducteurs routiers	123	94%	0%
Techniciens et agents de maîtrise de la maintenance et de l'environnement	123	70%	0%
Menuisiers et ouvriers de l'agencement et de l'isolation	111	71%	0%
Ouvriers non qualifiés du gros œuvre du bâtiment	105	77%	0%

Source : Pôle Emploi, enquête BMO 2018. Pour des questions de représentativité, ne sont présentés que les métiers dont les projets de recrutement sont supérieurs à 100 et les difficultés de recrutement supérieures à 66%.

c) PLUS D'1 EMPLOI SUR 2 DES FONCTIONS METROPOLITAINES DE LA METROPOLE LOCALISE A TOURS

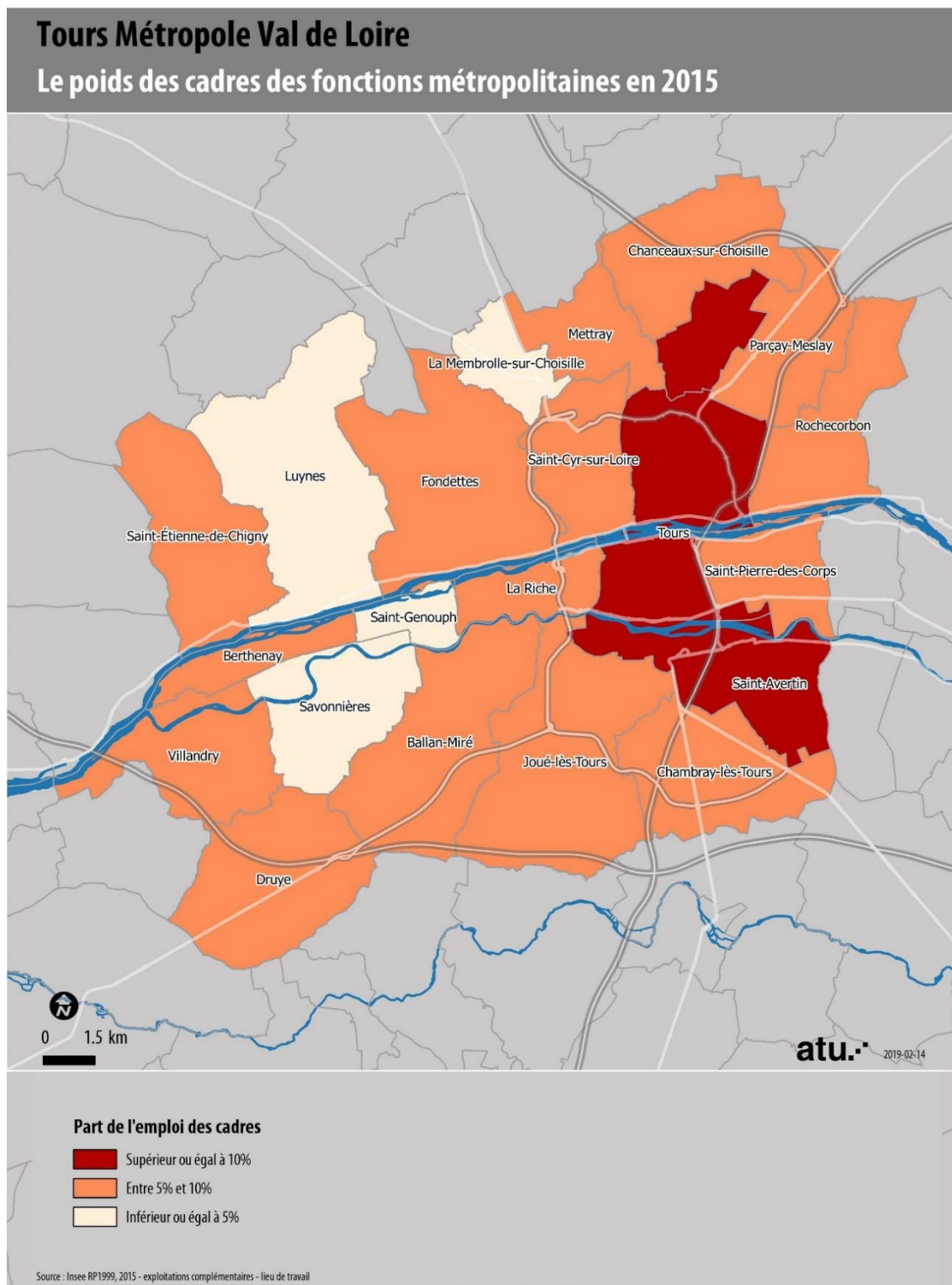
Les emplois des Cadres des Fonctions Métropolitaines (CFM) en 2015 représentent 10,8% de l'emploi au lieu de travail à Tours contre 9,5% dans la métropole. Sont pris en compte les cadres et chefs d'entreprises d'au moins dix salariés qui œuvrent dans l'un des cinq domaines suivants : conception-recherche, prestation-intellectuelle, commerce inter-entreprises, gestion, culture-loisirs¹⁶.

Le poids dans l'emploi des cadres des fonctions métropolitaines s'est renforcé à Tours entre 1999 et 2015 pour passer la barre des 10%. Ce renforcement s'observe également dans des communes localisées au Sud de la

¹⁵ Enquête " Besoins en main-d'œuvre " de Pôle Emploi, 2018

¹⁶ Olivier Bouba-Olga dans " Les fonctions métropolitaines sont-elles de plus en plus métropolitaines ? " (2018) relève que la définition du périmètre des fonctions d'emploi retenu par l'Insee peut parfois poser problème pour analyser le phénomène de métropolisation. La fonction " conception-recherche " ne comprend pas les enseignants-chercheurs qui sont inclus dans la fonction " éducation formation ", et les médecins hospitaliers avec ou sans activité libérale sont comptabilisés dans la fonction " santé, action sociale ". Nous ajoutons que les professionnels de la justice et assurant la sécurité publique sont compris dans la fonction " administration publique " alors même qu'ils assurent des fonctions de commandement.

métropole comme Druye, Ballan-Miré, Joué-lès-Tours et Chambray-lès-Tours. À noter : les communes de Saint-Avertin et Notre-Dame-d'Oé surpasse Tours en matière de poids des CFM dans l'emploi. Plus généralement, à l'échelle de l'Indre-et-Loire, parmi les villes qui comptent plus de 1.000 emplois au lieu de travail, la part des cadres des fonctions métropolitaines est la plus élevée dans les communes de Saint-Avertin (16%), Monts (13%) et Avoine (12%).



Tours regroupe au total 59 % de l'emploi des fonctions métropolitaines de la métropole et 62% des emplois des cadres de ces mêmes fonctions (soit 8.734 emplois). En 1999, cette proportion était la même mais ces derniers ne représentaient que 7% de l'emploi total à Tours, soit 4.987 emplois au lieu de travail. À titre de comparaison, les cadres des fonctions métropolitaines représentent 9,1% de l'emploi à Angers, qui concentre également 62% des emplois de ce type à l'échelle de la communauté urbaine en 2015. À Orléans Métropole, l'emploi des CFM est moins concentré dans la ville centre (53% des emplois de la métropole, 12,3% de l'emploi total d'Orléans).

Plus précisément, **à Tours, les emplois des cadres des fonctions métropolitaines se concentrent dans la gestion (37%) et la conception-recherche (25%)**. Les emplois des cadres liés aux activités de prestations intellectuelles et de conception-recherche connaissent la plus forte croissance entre 1999 et 2015 (respectivement + 2,8 et +7,5 points de %) alors que la France perd 1 point de % dans ce dernier domaine sur la même période. Les effectifs de cadres dans les fonctions commerce inter-entreprises et gestion se rétractent quant à eux à Tours (respectivement -5,2% et -5,4%). En France, l'emploi des CFM de ces deux domaines évolue respectivement de -2,4 et + 5 points de %.

Au total, l'emploi des cadres des fonctions métropolitaines augmente en moyenne de 2,2% par an en France contre 3,6% à Tours et dans sa métropole entre 1999 et 2015.

Relevons enfin que **la ville de Tours concentre des fonctions stratégiques et de commandement d'envergure départementale, régionale voire nationale** qui n'apparaissent pas spécifiquement dans les analyses sur les fonctions métropolitaines permises par l'Insee. Elle accueille des structures de dimension régionale tel que le centre hospitalier universitaire (CHRU), le centre régional de formation de la police ou encore l'INRA. En tant que chef-lieu de département, elle concentre des services départementaux : Conseil départemental, services de l'état, tribunaux, etc.

Enfin, la présence de l'armée est forte dans la commune. La Base 705, localisée à Tours Nord, et la caserne Baraguey d'Hilliers, boulevard Jean-Royer, emploient plus de 3.000 personnes. Certains militaires assurent des fonctions stratégiques à l'échelle nationale. La direction des ressources humaines de l'armée de terre dispose par exemple de bureaux à Tours en plus de ceux de Paris et Vincennes. Notons toutefois qu'en 2021, l'école de chasse qui assure la pérennité financière de l'aéroport civil va déménager à Cognac, ce qui entraînera une baisse des effectifs de l'armée d'environ 450 personnes (postes de pilotes, mécaniciens, contrôleurs aériens ou pompiers).

Tours accueille enfin quatre représentations étrangères (Pologne, Hongrie, Belgique, Portugal) ; Angers et Orléans en accueillent une.

Enjeu

Le départ de l'école de chasse libère du foncier sur le site de l'aéroport et aux abords de celui-ci (surface à définir, en cours de négociation). Il est possible que ce foncier accueille de l'activité économique à terme et participe ainsi à augmenter l'offre de foncier à vocation économique dans la ville centre de la métropole. La zone de l'aéroport de Tours Val de Loire est ainsi une zone de projet de rayonnement métropolitain.

d) **PLUS D'1 SORTANT SUR 2 TRAVAILLE DANS UNE AUTRE COMMUNE DE LA METROPOLE DE TOURS**

En 2015, 41,5% des personnes âgées de 15 ans ou plus travaillant à Tours résident à Tours. 47.195 personnes entrent dans la commune pour y travailler, la majorité d'entre-elles résident dans les autres communes de la métropole (46%), dans le reste de l'Indre-et-Loire (44%) et enfin en dehors du département d'Indre-et-Loire (10%). Les CSP qui entrent le plus sur le territoire de la commune de Tours sont les professions intermédiaires (34% des entrants) et les employés (près de 29%), suivis des cadres et professions intellectuelles supérieures (21%). Parmi les sortants du territoire pour un motif professionnel (36% des actifs occupés résidant à Tours, soit 18.946 personnes), les CSP les plus représentées sont par ordre d'importance les professions intermédiaires (29%), les cadres et professions intellectuelles supérieures (24%), les ouvriers (22,5%) et les employés (21%). Un peu plus d'un sortant sur deux se rend dans une commune de Tours Métropole Val de Loire, dont 41% dans une des communes urbaines (Chambray-lès-Tours, Joué-lès-Tours, La Riche, Saint-Avertin, Saint-Cyr-sur-Loire ou Saint-Pierre-des-Corps). 63,8% des actifs occupés qui résident à Tours travaillent à Tours.

La majorité des personnes qui travaillent à Tours résident en Indre-et-Loire (9 sur 10). En revanche, deux personnes sur cinq résidant à Tours sortent de l'Indre-et-Loire pour y travailler.

Au total, ce sont un peu plus de 66.000 personnes qui effectuent des déplacements domicile-travail vers et depuis Tours en 2015. **Le véhicule motorisé (voiture, camion, fourgonnette) est le moyen de transport le plus utilisé dans les déplacements domicile-travail par les actifs entrants et sortants.** Les personnes qui vivent et travaillent à Tours utilisent également principalement ce moyen de transport, mais dans une moindre proportion (44%). Elles utilisent aussi les transports en communs (20%), la marche à pied (19%) et les deux-roues motorisés ou non (19%). **20% des sortants utilisent les transports en commun contre seulement 13% des entrants.**

4.2 UNE ECONOMIE MAJORITAIREMENT PRESENTIELLE

a) 1 ETABLISSEMENT SUR 2 DE LA METROPOLE IMPLANTE DANS LA VILLE CENTRE

Au 1^{er} janvier 2018, la ville de Tours comptait 20.794 établissements dont 19.431 entreprises. **Elle regroupe ainsi un établissement sur deux de Tours Métropole Val de Loire, et un établissement sur quatre d'Indre-et-Loire.**

86% des établissements ont leur siège dans la ville, ce qui correspond à ce que l'on observe à l'échelle de la métropole. **Quatre établissements secondaires sur cinq ont leur siège localisé soit en région Centre-Val-de-Loire, soit en Ile-de-France.**

Tours. Répartition des sièges des établissements secondaires au 1^{er} janvier 2018

Centre-Val de Loire	49%
Ile-de-France	30%
Pays de La Loire	5%
Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes	4%
Auvergne-Rhône-Alpes	3%
Nord-Pas-de-Calais-Picardie	2%
Bretagne	2%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	1%
Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées	1%
Normandie	1%
Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine	1%
Total	100%

Source : Insee SIRENE 31/12/2017

N.B. : Ne sont représentées les régions dont la part dans les établissements secondaires est au moins égale à 1%.

À Tours, comme à l'échelle de la métropole, près de 30% des établissements emploient un salarié ou plus (5.989 établissements). Plus précisément, la part des établissements de 1 à 9 salariés en 2015 s'élève à 24%, et celle de 10 salariés ou plus à 7,1% (contre respectivement 23,1% et 5,8% en France). **On observe ainsi une légère surreprésentation des établissements de 10 salariés ou plus dans la commune relativement à la France.**

b) 8 EMPLOIS SUR 10 Tournes vers la demande locale

Tours se caractérise par une économie présenteielle, autrement dit, par des activités mises en œuvre localement pour produire des produits et services visant la satisfaction des besoins des habitants et personnes de passage comme les touristes. La sphère productive est par conséquent moins représentée, elle réunit des activités qui produisent des biens majoritairement consommés hors de la commune et des activités de services tournées principalement vers les entreprises correspondantes (Insee).

Répartition des emplois au lieu de travail selon les sphères de l'INSEE

	Sphère présentielle			Sphère productive		
	1999	2010	2015	1999	2010	2015
Tours	76%	77%	76%	24%	23%	24%
Tours Métropole Val de Loire	68%	71%	71%	32%	29%	29%
Reste du cœur métropolitain	59%	65%	66%	41%	35%	34%
Indre-et-Loire	63%	67%	67%	32%	33%	33%
France	62%	65%	66%	38%	35%	34%

Source : INSEE, RP2015 exploitation complémentaire - lieu de travail

La part de la sphère présentielle dans l'emploi est élevée et stable sur ces quinze dernières années à Tours relativement à ce que l'on observe dans le reste du cœur métropolitain, en Indre-et-Loire et en France. **Ainsi, près de 8 emplois sur 10 sont tournés vers la demande locale à Tours.** La part de l'emploi productif, plus faible que dans les autres territoires observés, reste stable, comme dans le département. Le reste du cœur métropolitain connaît une baisse importante de la part de ses emplois dans la sphère productive entre 1999 et 2015 : -7 points. Néanmoins, elle y représente encore un emploi sur trois contre un emploi sur quatre dans la commune de Tours.

Naturellement, si l'on classe les emplois selon leur fonction, ce sont les fonctions présentielles qui pèsent le plus dans l'emploi à Tours : près de 50% de l'emploi au lieu de travail en 2015. **On dénombre +5.467 emplois dans les fonctions dites métropolitaines entre 1999 et 2015, ce qui représente plus d'un emploi sur deux du volume global d'emplois supplémentaires sur la période.**

À noter, la baisse des emplois dans les fonctions transversales (-12,4%) qui correspondent aux activités de "transport-logistique" et "entretien-réparation".

Tours. Répartition des fonctions d'emploi dans l'ensemble de l'emploi en 2015 et taux de croissance 1999-2015

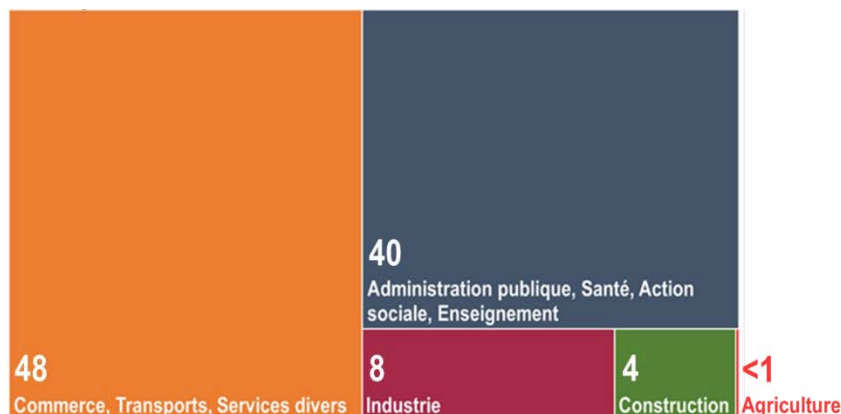
	1999	2015	Taux de croissance 1999-2015
Fonctions de production concrète Agriculture, fabrication, bâtiment travaux publics	11,1% (7.846)	9,8% (7.881)	+0,4%
Fonctions métropolitaines <i>Commerces interentreprises, conception-recherche, culture-loisirs, gestion, prestations intellectuelles</i>	25,5% (18.130)	29,2% (23.597)	+30,2%
Fonctions présentielles <i>Administration publique, distribution, éducation-formation, santé et action sociale, services de proximité</i>	49,2% (34.398)	49,5% (39.932)	+16,1%
Fonctions transversales <i>Transport-logistique, entretien et réparation*</i>	14,8% (10.558)	11,5% (9.249)	-12,4%
Total	100% (70.932)	100% (80.659)	+13,7%

Source : INSEE, RP1999, 2015 exploitation complémentaire - lieu de travail

* Professions prioritairement orientées vers l'entretien et la maintenance (hors bâtiment et travaux publics), ainsi que le traitement des déchets (et par extension l'environnement) (Insee).

Si l'on raisonne enfin sur un découpage sectoriel, et non par fonction d'emploi, sur 100 emplois à Tours, 48 relèvent des services marchands (commerce, transport et services divers), 40 des services non marchands (administration publique, santé, action sociale et enseignement), 8 de l'industrie, 4 de la construction et moins d'1 emploi relève du secteur agricole.

100 emplois à Tours en 2015



Source : INSEE, RP2015 exploitation complémentaire - lieu de travail.

Au total, **près de 9 emplois au lieu de travail sur 10 appartiennent au secteur tertiaire à Tours**, contre environ 8 sur 10 dans la métropole et le département, et un peu moins de 8 sur 10 en France. Entre 1999 et 2015, à Tours et dans tous les territoires observés dans le tableau ci-dessous, la part des emplois industriels diminue, tandis que celle des activités de services marchands et non marchands augmente.

Emplois selon le secteur d'activités en 2015 (et 1999)

	Agriculture	Industrie	Construction	Commerce, Transports, Services divers	Adm publique, Santé, Action sociale, Enseignement
Tours	0,1% (0,1%)	7,7% (10%)	3,7% (3,3%)	48,4% (45,4%)	40,1% (41,2%)
Tours Métropole Val de Loire	0,3% (0,6%)	10,2% (15%)	5,8% (5,2%)	48,9% (45,4%)	34,7% (33,7%)
Indre-et-Loire	2,9% (4,5%)	13,0% (18,1%)	7,4% (6,6%)	44,2% (40,0%)	32,6% (30,7%)
Orléans	0,2% (0,3%)	5,4% (7,7%)	4,5% (3,4%)	46,7% (45%)	42,3% (43,5%)
Angers	0,3% (0,5%)	5,3% (10,1%)	3,3% (3,3%)	46,7% (47,1%)	44,1% (39,0%)
France	2,7% (4,0%)	12,4% (17,7%)	6,6% (5,9%)	46,3% (43,0%)	32,1% (29,3%)

Source : INSEE, RP2015 exploitation complémentaire - lieu de travail.

c) DES ACTIVITES PRODUCTIVES A NE PAS NEGLIGER

Relativement à Orléans et Angers, Tours concentre plus d'emplois au lieu de travail dans le secteur industriel (7,7%) malgré une baisse de 2,3 points de % de sa part dans l'emploi entre 1999 et 2015.

Tours compte 65.763 salariés des établissements actifs au 31/12/2015 des secteurs marchands et non marchands. Les secteurs d'activité "spécifiques", c'est-à-dire dont le poids dans l'emploi salarié est significativement supérieur au poids français¹⁷ sont indiqués en rose dans le tableau ci-dessous.

¹⁷ Ce poids relatif est aussi appelé indice de spécificité. Il est le rapport entre la part d'un secteur dans l'emploi salarié du territoire d'étude et la part de ce même secteur dans la structure de l'emploi salarié dans un territoire de référence, ici la France. Un indice de spécificité égal à 1 signifie que le secteur d'activité pèse autant dans l'emploi du territoire que dans l'emploi en France. S'il est supérieur à 1, ce secteur confère au territoire d'étude une spécificité.

Spécialisations économiques en poids absolus et relatifs en 2015

Grand secteur	Secteur NAF rév.2 A 17	Poids dans l'emploi (Indice de spécificité)				
		Tours	Autres communes de TMVL	TMVL	Angers	Orléans
Agriculture	Agriculture, sylviculture et pêche	0,0%	0,3%	0,1%	0,0%	0,1%
Industrie	Industries extractives, énergie, eau, gestion des déchets et dépollution	3,8% (2,14)	1,4%	2,6% (1,48)	1,1%	1,3%
	Fabrication de denrées alimentaires, de boissons et de produits à base de tabac	0,6%	1,4%	1,0%	0,9%	0,7%
	Cokéfaction et raffinage	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	Fabrication d'équipements électriques, électroniques, informatiques ; fabrication de machines	2,4% (1,30)	3,1% (1,68)	2,7% (1,48)	0,6%	0,7%
	Fabrication de matériels de transport	0,0%	1,4%	0,7%	0,0%	0,0%
	Fabrication autres produits industriels	1,7%	7,2% (1,17)	4,4%	1,6%	1,8%
Construction	Construction	2,2%	9,2% (1,53)	5,6%	2,0%	3,3%
Tertiaire marchand	Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles	10,0%	18,4% (1,35)	14,1%	10,3%	6,7%
	Transports et entreposage	4,0%	10,8% (1,80)	7,3% (1,22)	2,1%	4,9%
	Hébergement et restauration	4,8% (1,13)	3,4%	4,1%	3,9%	3,5%
	Information et communication	4,4% (1,40)	1,5%	3,0%	2,7%	5% (1,58)
	Activités financières et d'assurance	7% (1,87)	2,0%	4,6%	7,2% (1,92)	5,2% (1,39)
	Activités immobilières	2,5% (2,40)	0,4%	1,5%	2,2% (2,15)	1,8% (1,77)
	Activités scientifiques et techniques ; services administratifs et de soutien	7,8%	9,9%	8,8%	9,3%	11,5%
	Autres activités de services	4,6% (1,28)	2,8%	3,7%	5% (1,42)	4,4% (1,25)
Tertiaire non marchand	Administration publique, enseignement, santé humaine et action sociale	44,3% (1,36)	26,9%	35,9% (1,1)	51% (1,57)	49% (1,51)

Source : Insee Clap 2015, nombre de postes de salariés des établissements actifs au 31/12/2015, activités des secteurs marchands et non marchands.

Note de lecture : Le secteur des "industries extractives, énergie, eau, gestion des déchets et dépollution" représente 3,8% de l'ensemble des postes de salariés en 2015 à Tours contre 1,7% en France. Il pèse ainsi 2,14 fois plus dans la commune qu'en France, c'est un secteur spécifique.

Valeur de l'indice de spécificité compris entre :

1,81 et 2,5

1,41 et 1,80

1 et 1,40

Les secteurs "Industries extractives, énergie, eau, gestion des déchets et dépollution", "activités immobilières" et "activités financières et d'assurances" sont spécifiques à la commune de Tours. Le premier et le second secteur pèsent plus de deux fois plus dans l'emploi à Tours relativement à la France, le troisième près d'1,9 fois plus. La présence d'EDF explique le poids des activités de production et de distribution d'énergie sur la commune. Les principaux employeurs du secteur des activités financières et d'assurances sont la Banque Populaire Val de France, le Crédit Agricole Fidelia assistance, la Macif-Mutualité ou encore Harmonie Mutuelle. À noter, la surreprésentation du secteur "Fabrication d'équipements électriques, électroniques, informatiques ; fabrication de machines" - son poids dans l'emploi est 1,3 fois supérieur au poids français - qui s'explique par la présence du fabricant de composants électroniques STMicroelectronics. Le secteur hébergement et restauration pèse enfin 1,13 fois plus à Tours qu'en France et représente près de 5% de l'emploi traduisant ainsi l'attrait de la commune pour les touristes.

Finalement, la ville de Tours se distingue d'Angers et d'Orléans par la surreprésentation par rapport à la France des activités liées à la production, à l'énergie et à l'hôtellerie et la restauration. Les autres communes de Tours Métropole Val de Loire se démarquent quant à elles par la surreprésentation des secteurs industriels, de la construction, du commerce et du transport-entreposage.

d) LES EMPLOYEURS PUBLICS SONT LES PLUS GROS POURVOYEURS D'EMPLOI

La Mairie de Tours, les hôpitaux de Bretonneau et de Clocheville ou encore l'Université François Rabelais appartiennent au groupe des plus grands employeurs de Tours. Cette observation est cohérente avec son statut de ville centre de la métropole et de chef-lieu de département. Plus précisément, **parmi les dix plus grands employeurs de Tours, sept ont un statut public.**

Tours. Les 10 principaux employeurs en 2017

Nom de l'établissement	Nombre de salariés	Secteur d'activité
Mairie de tours	3.937	Tertiaire non marchand
Hôpital Bretonneau	3.750	Tertiaire non marchand
Base aérienne 705	1.925	Tertiaire non marchand
Université François Rabelais	1.363	Tertiaire non marchand
STMicroelectronics	1.328	Industrie
Caserne Baraguey d'Hilliers	1.142	Tertiaire non marchand
Association de soins et services à domicile – hospitalisation à domicile touraine	986	Tertiaire non marchand
Centre pédiatrique de Clocheville	873	Tertiaire non marchand
Centre national d'équipement de production d'électricité (Cnepe)	847	Industrie
Institut de formation polyvalent des professions de santé	780	Tertiaire non marchand

Source OE2T, 09/02/2017.

En 2015, les dix premiers employeurs étaient les mêmes à ceci près que l'Institut de formation polyvalent des professions de santé ne faisait pas partie du classement et que la Caisse nationale de l'assurance vieillesse en faisait partie (elle est onzième employeur en 2017). **Les dix premiers employeurs représentent 21% de l'emploi au lieu de travail total en 2015 soit 16.964 emplois salariés et non-salariés.**

S'agissant des effectifs privés, ils étaient au nombre de 49.206 en 2007. En 2017, leur progression est légère : +720 emplois privés correspondant à une augmentation de 0,1% en moyenne par an (période marquée par la crise économique). Sur la même période, dans la métropole, les effectifs privés sont stables (103.892 emplois privés en 2007, 103.922 en 2017).

Parmi les établissements de statut privé, l'industriel STMicroelectronics est le plus gros pourvoyeur d'emplois de la commune. Trois centres de relation client sont aussi dans le classement : Fidelia Assistance, Aquadia – Bouygues Telecom et Orange.

Tours. Les 10 premiers employeurs privés en 2017

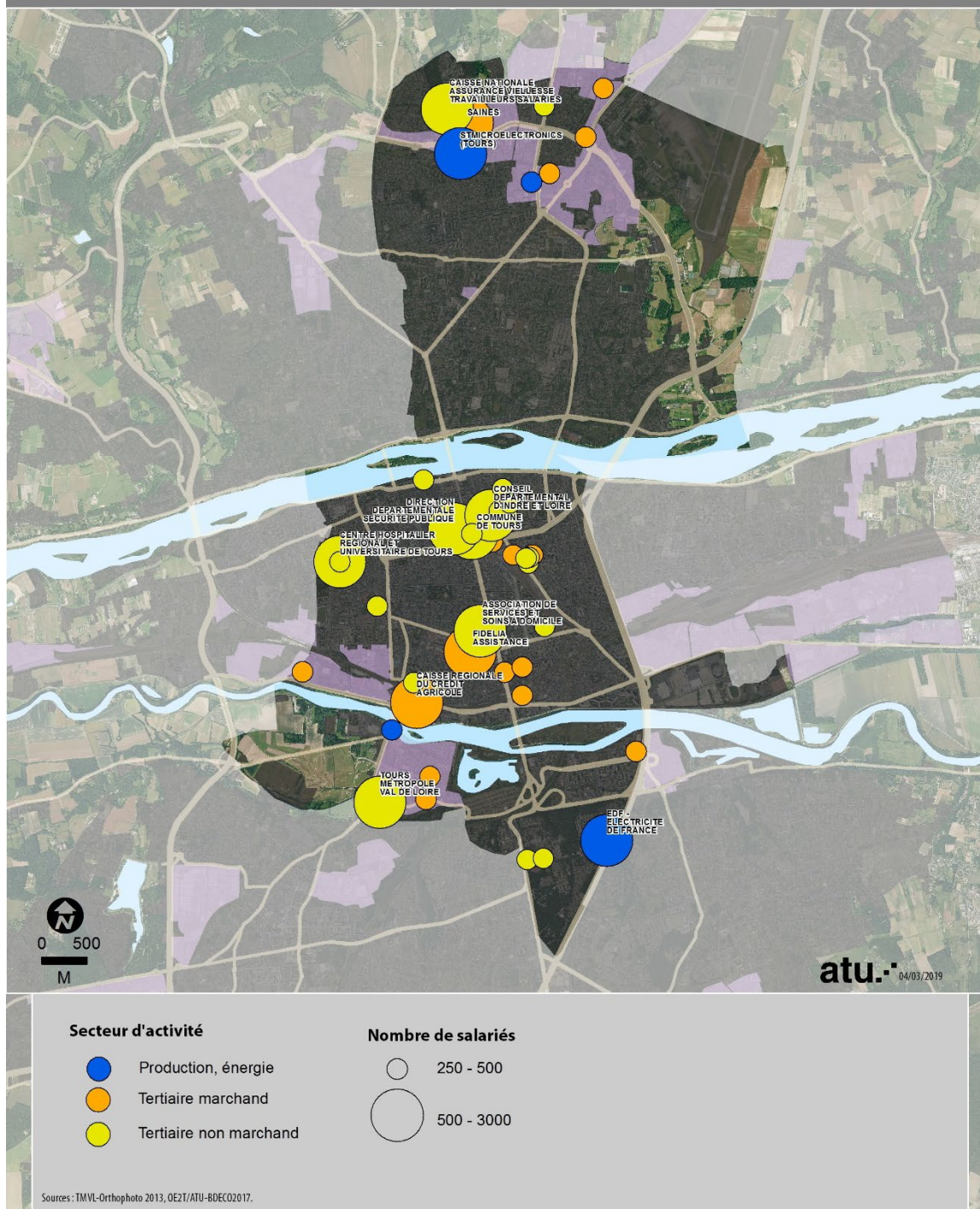
Nom de l'établissement	Nombre de salariés	Secteur d'activité
STMICROELECTRONICS	1.328	Industrie
ASSAD - HAD Touraine	986	Tertiaire non marchand
Institut de formation polyvalent	780	Tertiaire non marchand
Fidelia Assistance	560	Tertiaire marchand
Saines Nettoyage	499	Tertiaire marchand
Banque Populaire Val De France	356	Tertiaire marchand
Aquadia - Bouygues Telecom	351	Tertiaire marchand
Orange	350	Tertiaire marchand
Nouvelle République du centre-ouest	346	Tertiaire marchand
Auchan La Petite Arche	345	Tertiaire marchand

Source OE2T, 09/02/2017.

Les principaux employeurs sont localisés dans les parcs d'activités économiques du nord de Tours, dans l'hyper-centre, au Sud de l'avenue de Grammont (Place de la Liberté), dans les zones d'activités économiques du Menneton et des Deux-Lions et enfin, dans le secteur Grandmont.

TOURS

Principaux employeurs en 2017 (plus de 250 salariés)



4.3 ORGANISATION SPATIALE DE L'ACTIVITE ECONOMIQUE

a) UN EMPLOI SUR QUATRE LOCALISE EN PARC D'ACTIVITES ECONOMIQUES

En 2015, **15.861 emplois salariés et non-salariés se concentrent dans les établissements installés dans les huit parcs d'activités économiques de Tours soit un emploi sur quatre de la commune** si on rapporte ce chiffre au nombre d'emplois au lieu de travail de la même année¹⁸. À titre de comparaison, **la part des emplois situés dans les parcs d'activités économiques s'élève à plus d'un sur deux dans les autres communes de la métropole (58%)**¹⁹.

En janvier 2017, **16.776 emplois sont localisés dans les parcs d'activités économiques de Tours, soit une progression de 6% entre 2015 et 2017** (voir carte Tours. Emploi salarié dans les parcs d'activités en 2017). Sur cette même période, l'emploi croît de 1% dans les parcs d'activités économique des autres communes de la métropole (l'emploi passe de 38.703 emplois en janvier 2015 à 39.374 en janvier 2017 selon l'OE2T). Si la part de l'emploi localisé dans les parcs d'activités économiques est moindre dans la commune de Tours, l'emploi y progresse donc plus vite sur la période récente relativement aux autres communes de la métropole.

En 2017, Tours compte 340 hectares de parcs d'activités économiques au total sur les 1.740 hectares de Tours Métropole Val de Loire, soit 19% de la surface totale dédiée à l'activité économique. Il reste deux hectares viabilisés sur le parc de Pierre et Marie Curie en 2017. On dénombre 49 emplois à l'hectare à Tours, contre 29 emplois à l'hectare dans les parcs d'activités économiques des autres communes de la métropole.

La part des emplois situés en parcs d'activités économiques est la plus élevée pour les secteurs de l'industrie, du commerce et du BTP. Les services marchands et non marchands quant à eux se situent plutôt hors des zones dédiées à l'activité économique.

Tours. Répartition des emplois dans les parcs d'activités économiques en 2015

	Emplois salariés en parcs d'activités	Ensemble des emplois salariés
Agriculture	0,1%	0,1%
BTP	6,0%	2,2%
Commerce	18,1%	10,0%
Industrie	25,1%	8,4%
Services	50,8%	79,3%

Sources : OE2T, Clap 2015, nombre de postes de salariés des établissements actifs au 31/12/2015, activités des secteurs marchands et non marchands.

Espace Tours Synergie et Europarc sont spécialisés dans les activités de commerce et services. Le site de Pierre et Marie Curie est dédié aux activités industrielles. Le parc d'activités Giraudeau est spécialisé dans l'industrie et les services. Les activités de services sont aussi largement présentes dans le quartier des Deux Lions (voir carte Tours. Répartition sectorielle de l'emploi dans les parcs d'activités en 2017).

Enjeux

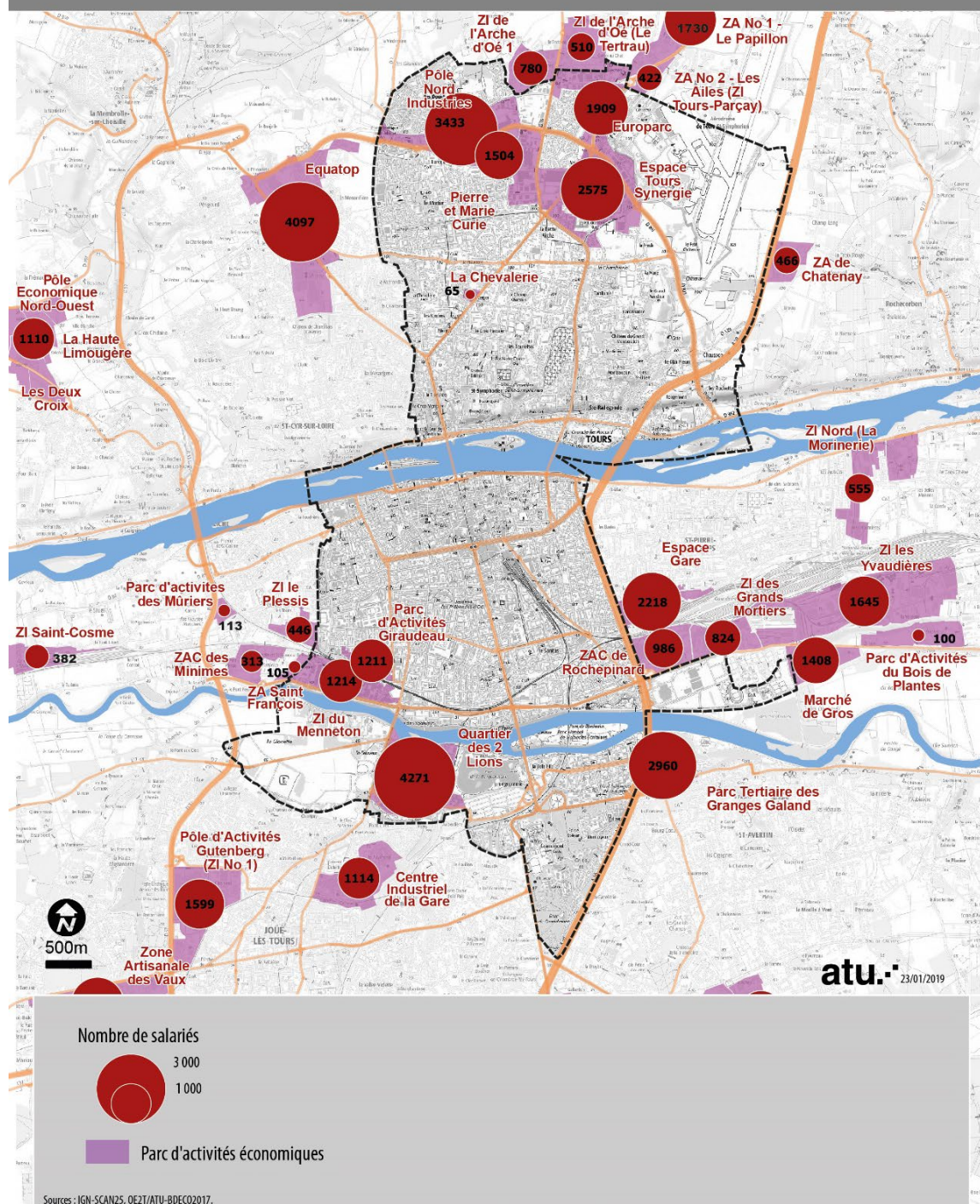
- Les réserves de foncier à vocation économique se sont taries à Tours, mais la réflexion sur l'offre foncière doit se faire à une échelle beaucoup plus large aujourd'hui c'est-à-dire à celle de la métropole et des autres intercommunalités du département. Une démarche est en cours dans le cadre des contrats de réciprocité signés entre la métropole et les EPCI.
- Certaines zones d'activité économique ont vocation à muter pour assurer une mixité de fonctions. C'est le cas de la zone industrielle du Menneçon. D'autres sites sont à reconvertir comme l'Îlot Luxembourg-Sapaillé et Marne-Colombier situés au Nord de la ville.

¹⁸ Sources : OE2T, Insee RP2015

¹⁹ En janvier 2015, les autres communes de Tours Métropole Val de Loire comptait 38.703 emplois salariés et non-salariés dans ses zones d'activités économiques selon l'OE2T et 66.430 emplois au total au lieu de travail selon l'Insee.

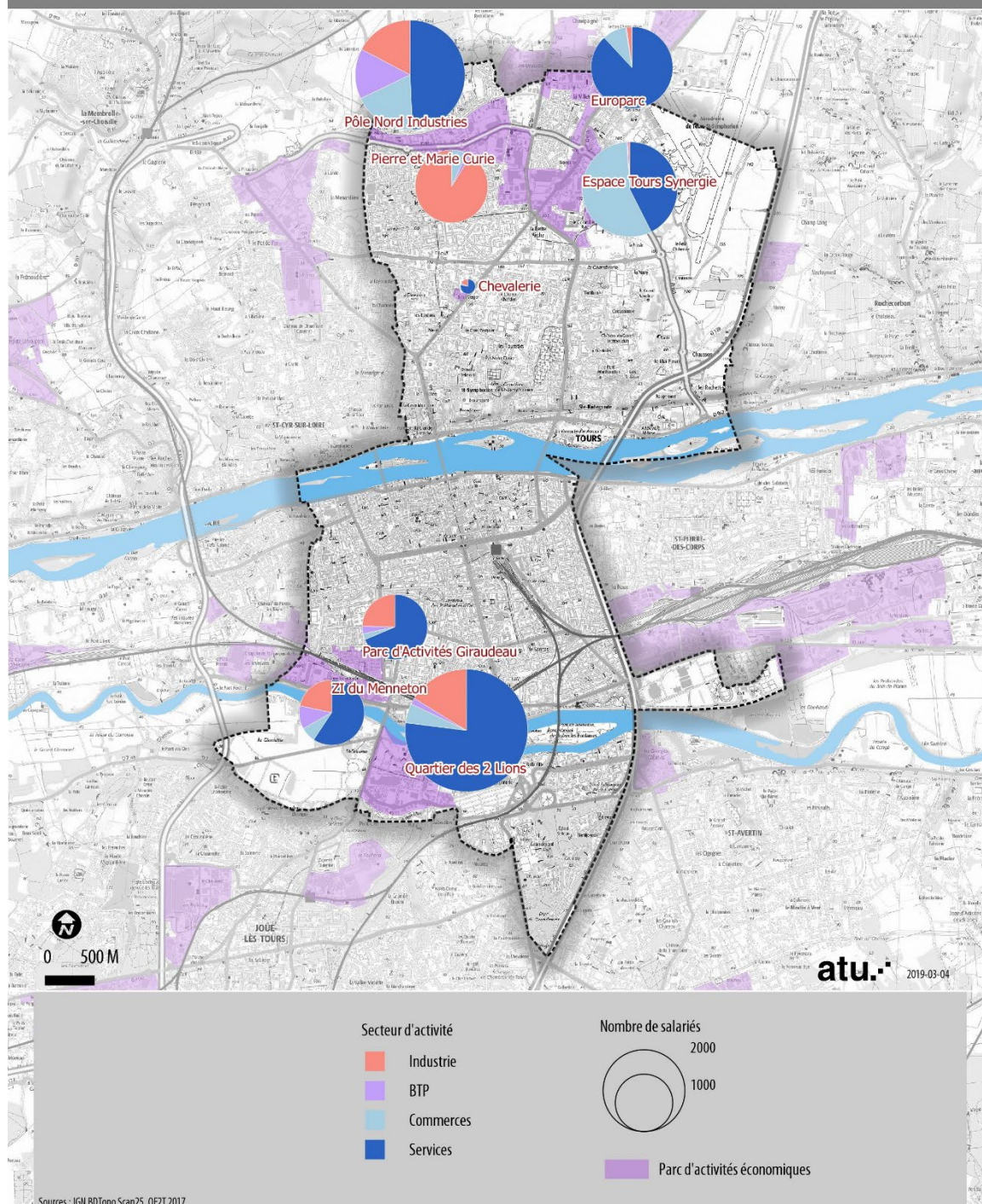
TOURS

Emploi salarié dans les parcs d'activités économiques en 2017



TOURS

Répartition sectorielle de l'emploi dans les parcs d'activités en 2017



b) LOGIQUES DE LOCALISATION DES DIFFERENTS SECTEURS ECONOMIQUES

L'industrie ainsi que les activités de transport et de commerce de gros sont fortement présentes dans les zones d'activités situées en bordure des principales infrastructures de transport routier.

Plus précisément, Tours Nord regroupe des activités de fabrication de composants électroniques (STMicroelectronics), pharmaceutiques (Sanofi), d'extraction végétale (Indea) ou encore de distribution d'électricité (Enedis). Tours Centre concentre de plus petits établissements. Le quart sud-ouest de Tours est le lieu d'implantation des établissements des secteurs de l'édition, de l'imprimerie et de la reproduction (zone industrielle du Menneton), de l'usinage dentaire, des laboratoires et de la distribution d'énergie (parc d'activités Giraudeau) et enfin de l'énergie, de l'électronique et des arts graphiques (quartier des Deux Lions). Le secteur Grandmont est marqué par la présence du pôle ingénierie d'EDF.

Dans le domaine du transport et de l'entreposage, quatre zones géographiques se dégagent : Tours-Nord Saint-Symphorien et en prolongement, Europarc (activités de transport le long des infrastructures de transport, activités de commerces de gros et intermédiaire), la zone industrielle du Menneton et la parc d'activités Giraudeau (activités de commerce de gros et intermédiaires), le secteur de la gare de Tours/Vaillant avec la présence d'établissements liés à l'activité ferroviaire et du commerce de gros et enfin Tours Synergie qui regroupe commerces de gros et intermédiaires.

Les établissements de la construction sont répartis de façon plus homogène sur la commune de Tours. La localisation des petites structures artisanales dépend, entre autres, du lieu de vie du chef d'entreprise. Les établissements de plus de 50 salariés sont localisés préférentiellement à Tours Nord en parc d'activités économiques (Tunzini Tours, Smac, Cegelec Tours Electricité et Val de Loire maintenance service).

Les commerces de détail et les services à la personne recherchent la proximité de leurs clients potentiels. Ainsi, ils sont plutôt répartis de manière diffuse dans la ville. Plus la zone de chalandise est importante, plus les commerces auront tendance à s'implanter sur le trajet d'axes de transport structurants. On distingue trois polarités commerciales majeures d'agglomération : Tours Nord où sont implantées de nombreuses enseignes commerciales ("Tours synergie" : commerce de détail, commerce automobile). L'hyper-centre avec notamment les secteurs "Jean Jaurès", "Halles/Scellerie" (commerces de détail), "Vieux Tours/Colbert" et "Nord Grammont" (Hôtel, café, restaurant et commerces de détail, services à la personne et services domestiques). Tours Sud avec le centre commercial L'Heure Tranquille dans le quartier des Deux-Lions.

Des pôles commerciaux secondaires ou de proximité maillent la ville, leur répartition est présentée dans la partie dédiée au commerce ci-après.

Les services aux entreprises s'installent préférentiellement dans l'hyper-centre qui concentre une majorité de critères d'implantation : accessibilité (notamment TGV), image de marque, qualité des bureaux, fibre optique... Ces services se développent également dans les zones d'activités, notamment celles très accessibles, centrales et d'une taille relativement importante comme le quartier des Deux Lions.

Les activités marchandes d'information, de communication, scientifiques et administratives et les autres services marchands sont localisés préférentiellement sur les zones d'activités économiques de Tours Nord, le long des axes routiers et de l'avenue André Maginot, puis dans l'hyper-centre, le long de l'avenue de Grammont et dans les zones d'activités économiques du sud de la ville.

Les équipements et services collectifs sont, quant à eux, concentrés dans les principales centralités de la commune : dans le Centre, notamment dans les quartiers de l'hyper-centre : "Jean Jaurès" et "Cathédrale" "Gare/Vaillant", en bord de Loire (université, site des Tanneurs), à Grandmont où l'on trouve de grands équipements collectifs (lycées, université), dans le quartier des Deux Lions (grands équipements collectifs : université, administrations). Enfin, quelques grands établissements sont présents sur les zones Tours-Nord/Saint-Symphorien et Giraudeau ou, de façon plus dispersée, sur l'ensemble de la commune. Le CHRU Bretonneau est localisé par exemple le long du boulevard Tonnelé. Les cartes économiques présentées ci-après illustrent l'ensemble de ces commentaires.

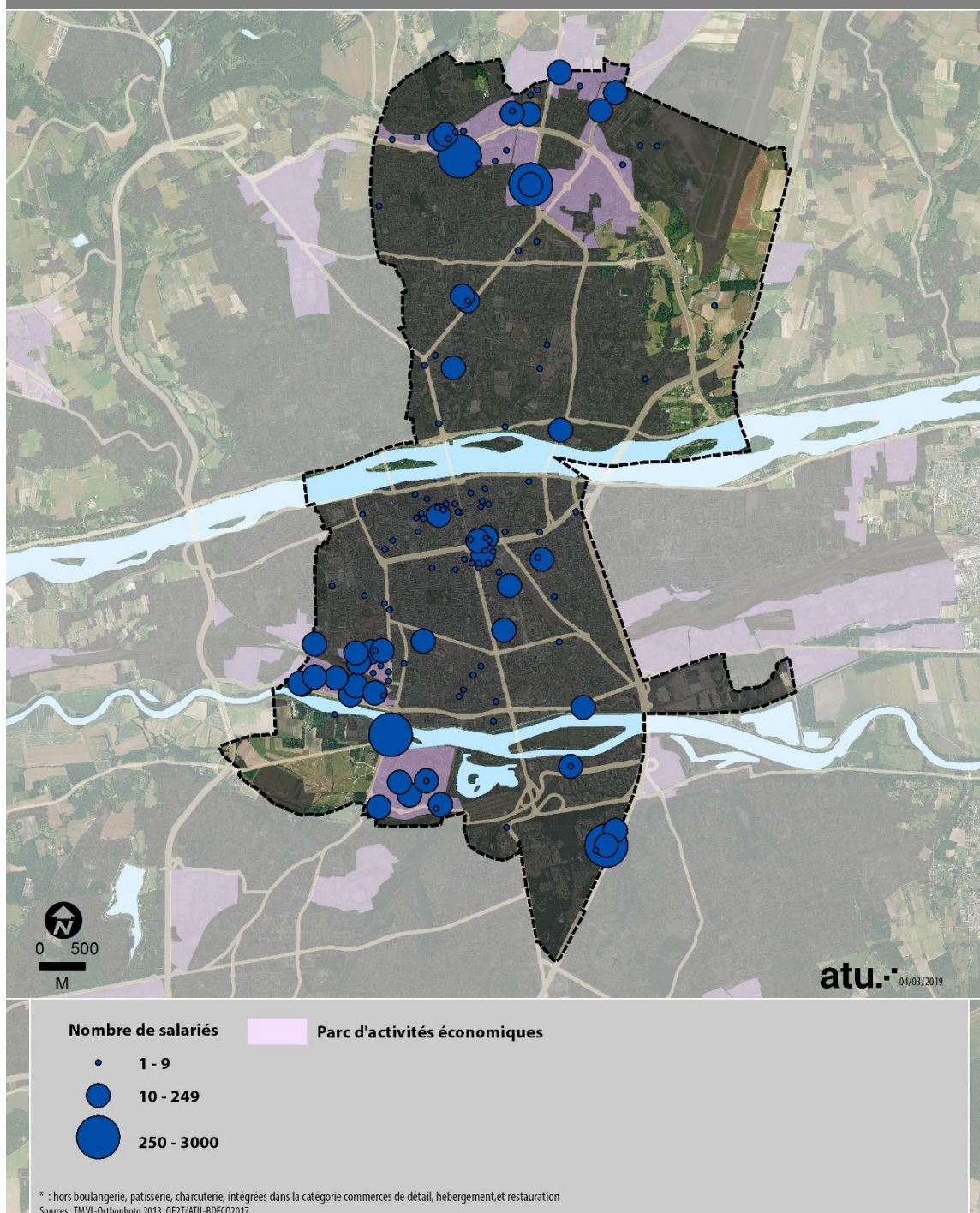
PRODUCTION, ENERGIE

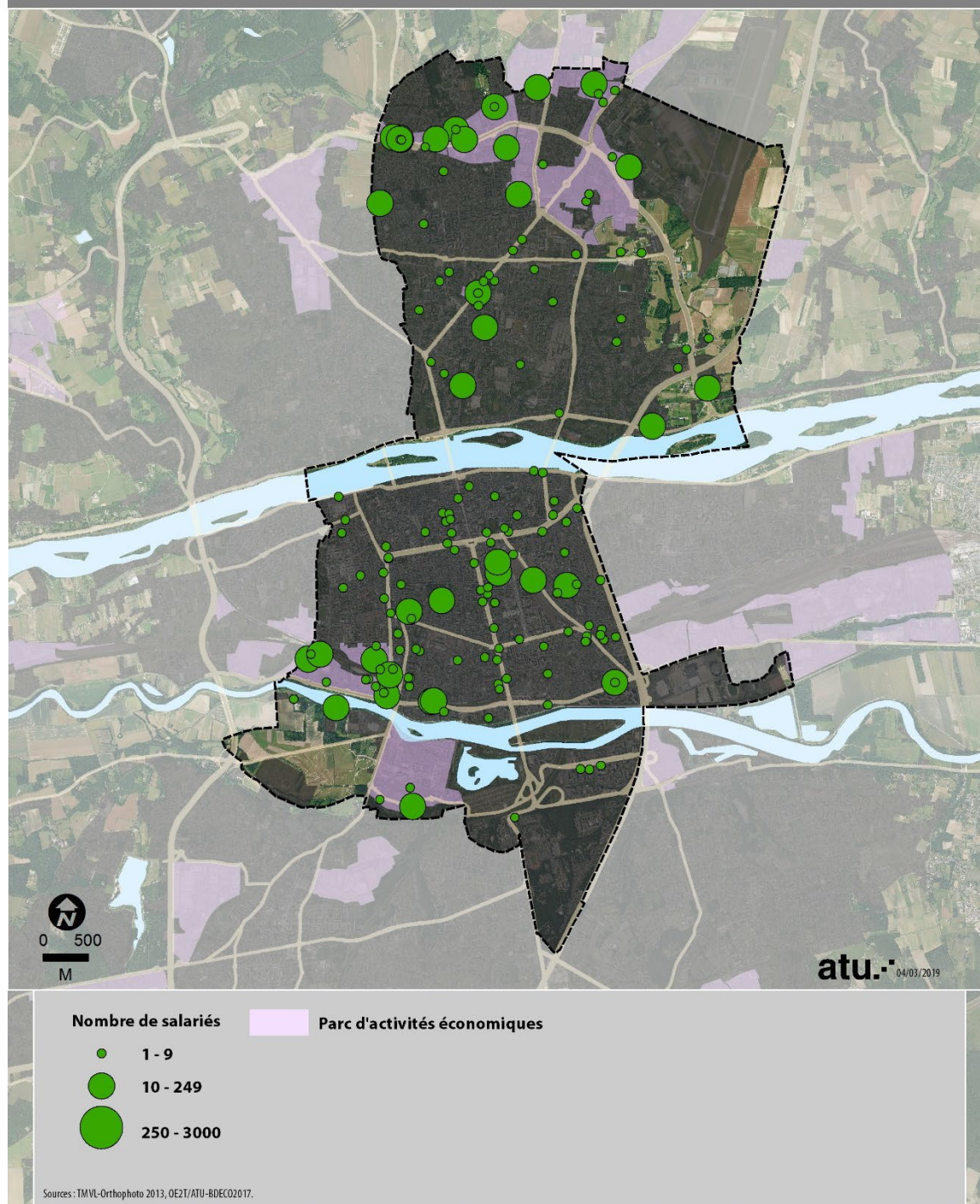
483 établissements dont 311 sans aucun salarié (64%)

Activités agricoles, de production industrielle et extractives. Les codes APE correspondant aux secteurs boulangerie, pâtisserie et charcuterie ont été retirés et intégrés au sein du secteur du commerce de détail (services marchands).

TOURS

Secteur production et énergie en 2017*



CONSTRUCTION**781 établissements dont 557 sans salarié (71%)***Activités de construction de bâtiments, génie civil, travaux de construction spécialisés.***TOURS****Construction en 2017**

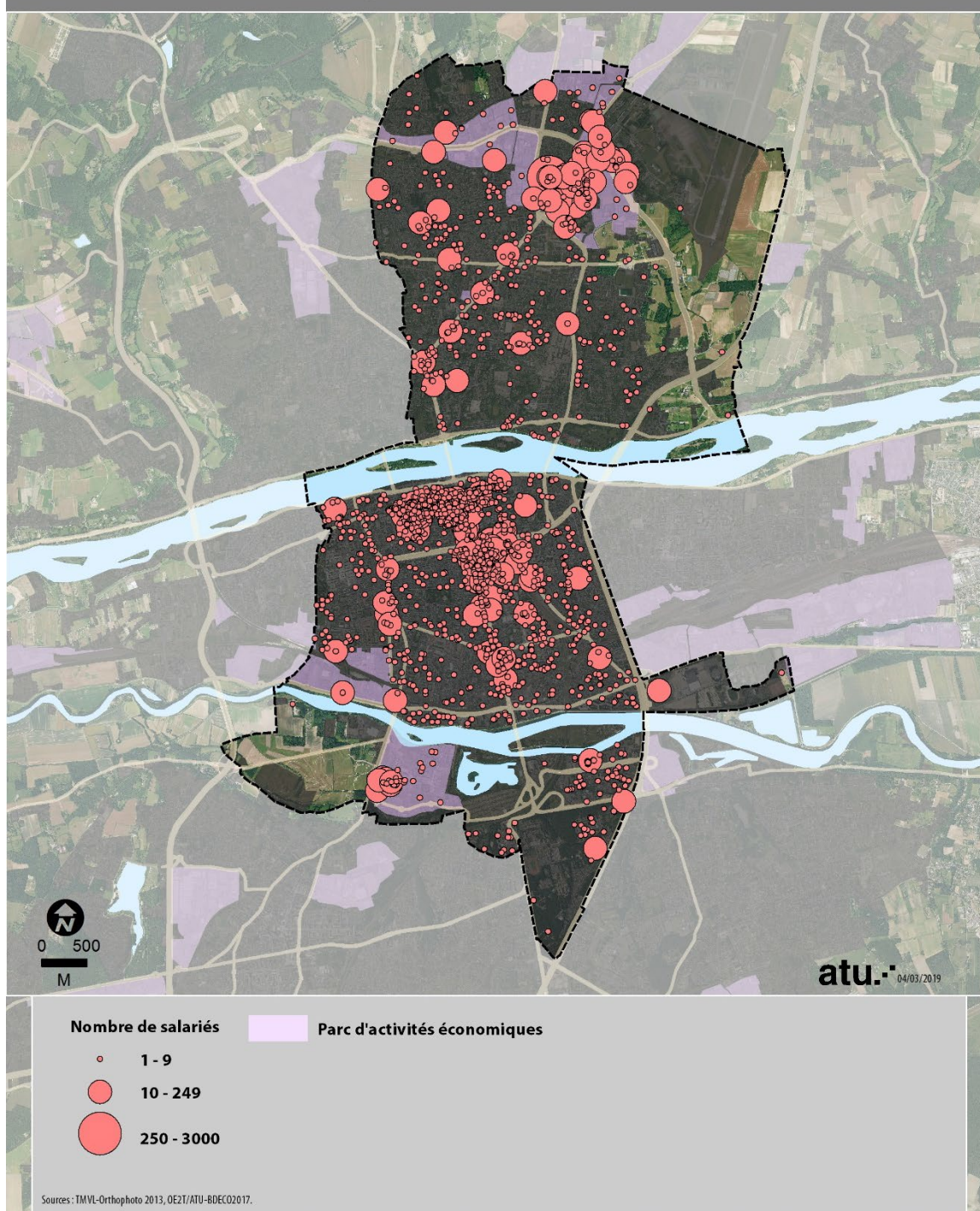
COMMERCE, HEBERGEMENT, RESTAURATION

3.182 établissements dont 1.747 sans salarié (54%)

Hors réparation d'automobiles et de motocycles. Les activités de blanchisserie-teinturerie, de coiffure, de soins de beauté et d'entretien corporel ont été intégrées.

TOURS

Commerces de détail, hébergement et restauration en 2017



SERVICES MARCHANDS

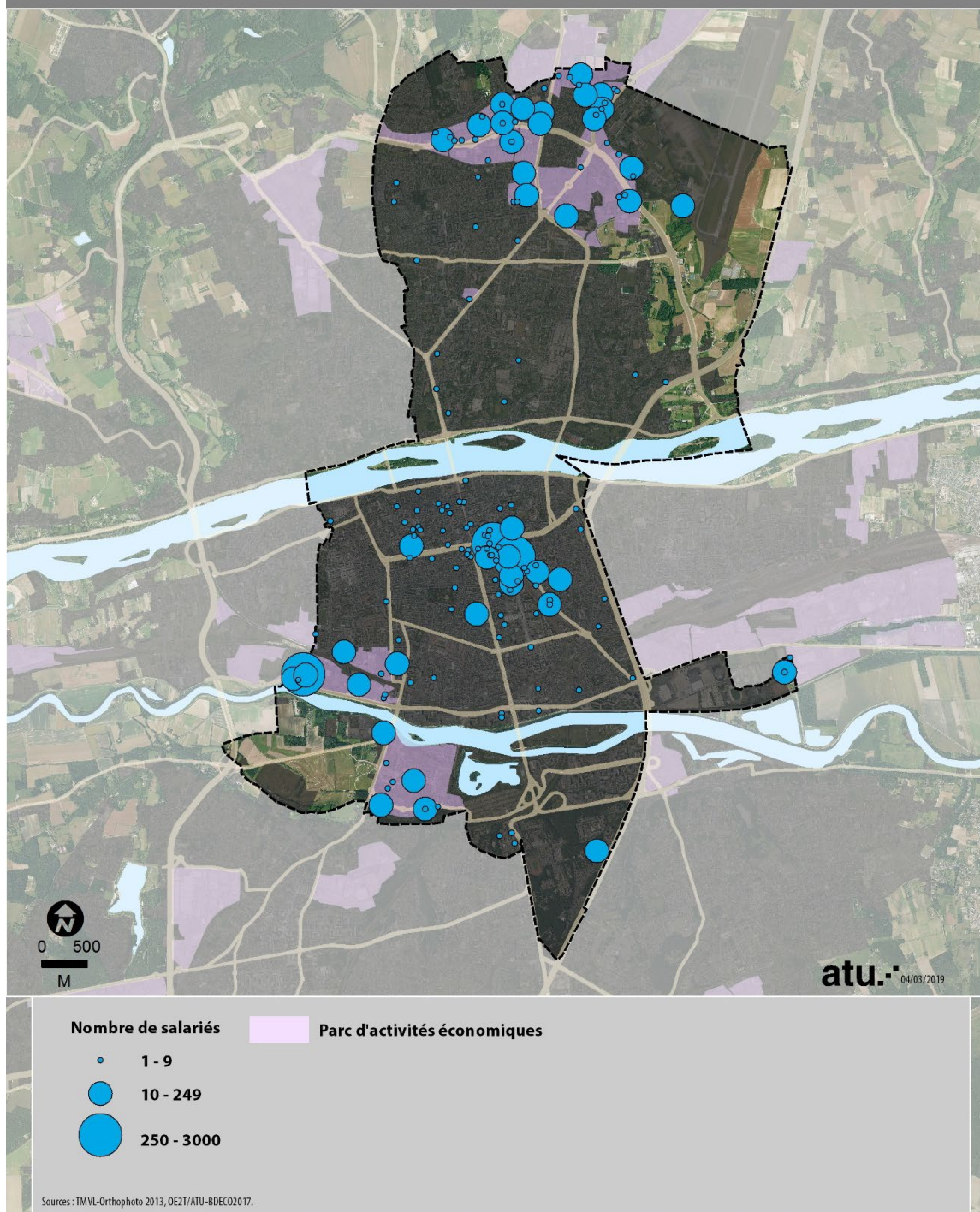
Les activités de services marchands recouvrent un vaste champ d'activités : transport et entreposage, activités financières et immobilières, activités scientifiques et techniques, activités administratives et de soutien...

Transport, entreposage et commerce de gros

484 établissements dont 256 sans salarié (52%)

TOURS

Transports, entreposage, commerce de gros en 2017

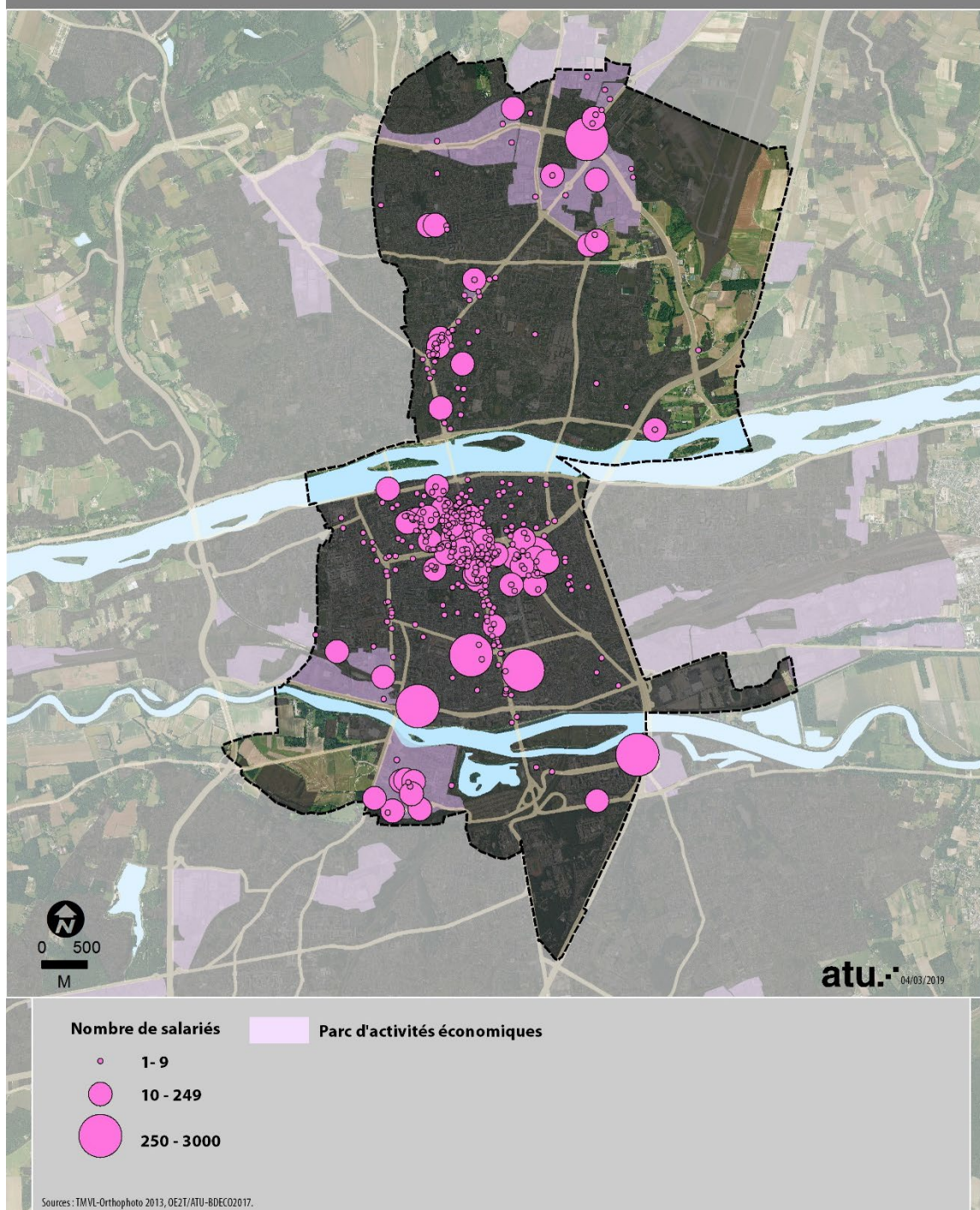


Activités financières, d'assurance et immobilières

5.568 établissements dont 4.866 établissements sans salarié (87%)

TOURS

Activités financières, d'assurances et immobilières en 2017



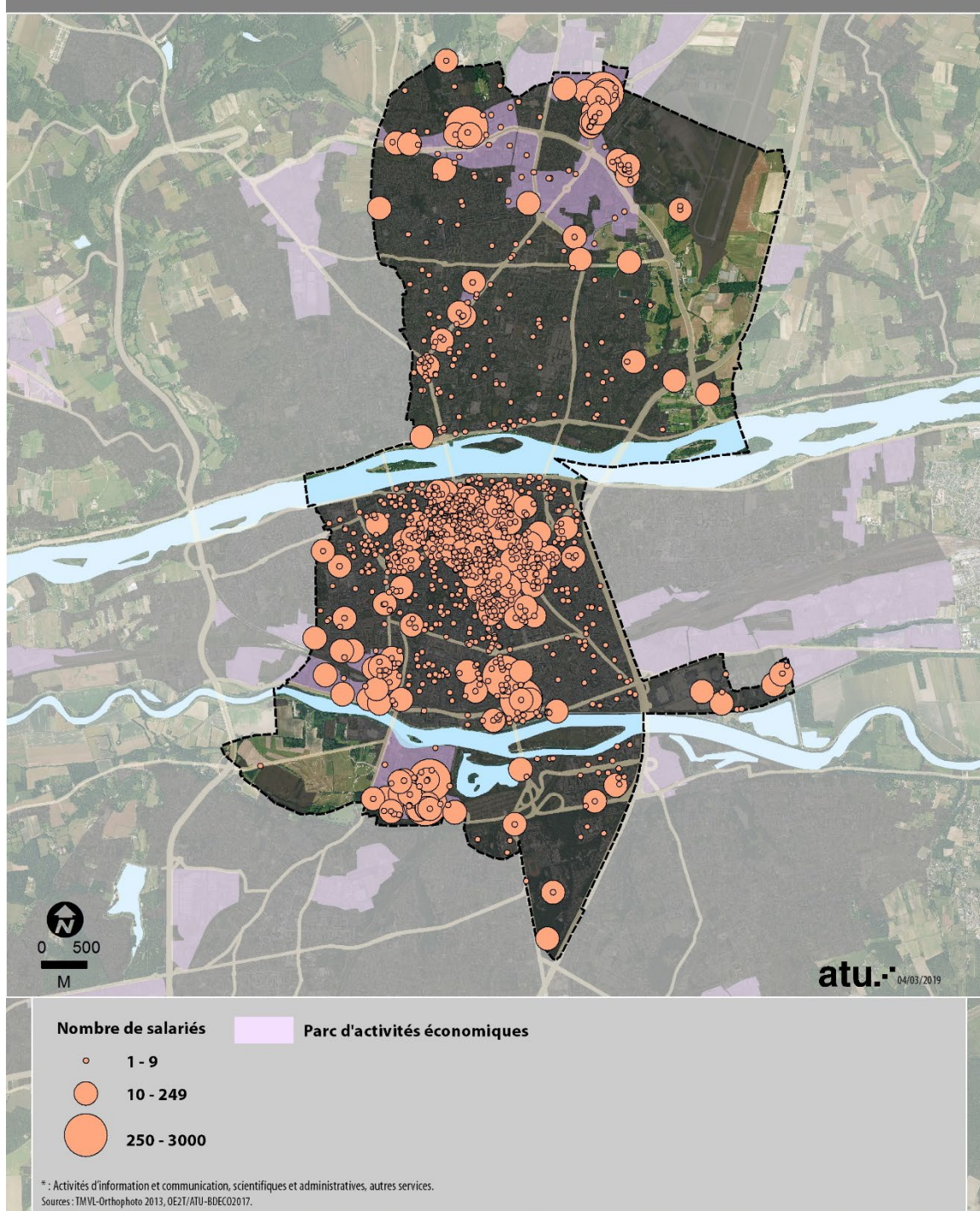
Services d'information, communication, activités scientifiques et administratives, autres services

6.741 établissements dont 4.756 sans salarié (70%)

Les codes ape correspondant aux activités de blanchisserie-teinturerie, de coiffure, de soins de beauté et d'entretien corporel ont été retirés et intégrés dans le commerce de détail.

TOURS

Autres services marchands en 2017*



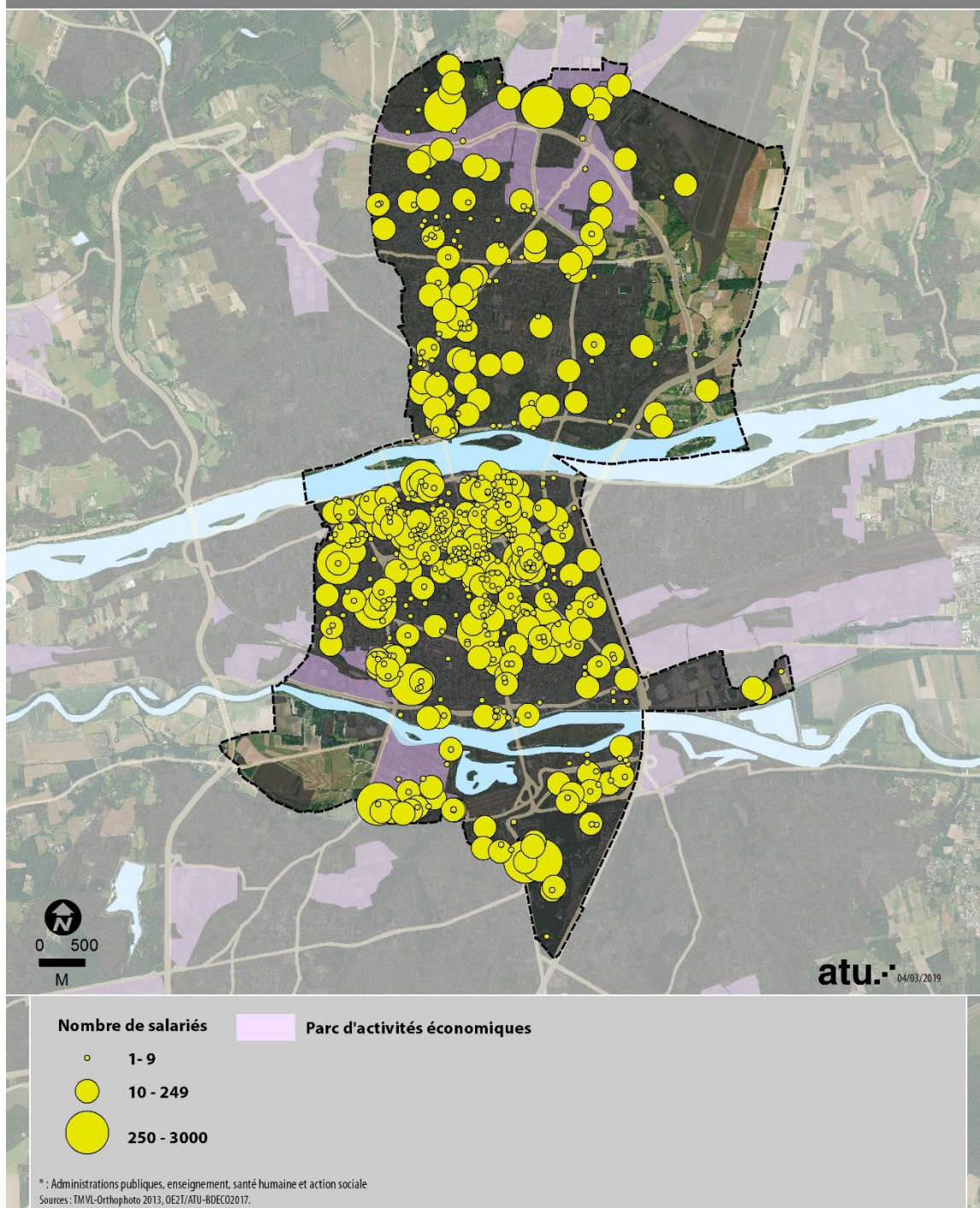
SERVICES NON MARCHANDS

2.969 établissements dont 2.052 sans salarié : 69%

Activités des administrations publiques, d'enseignement, de santé humaine et d'action sociale.

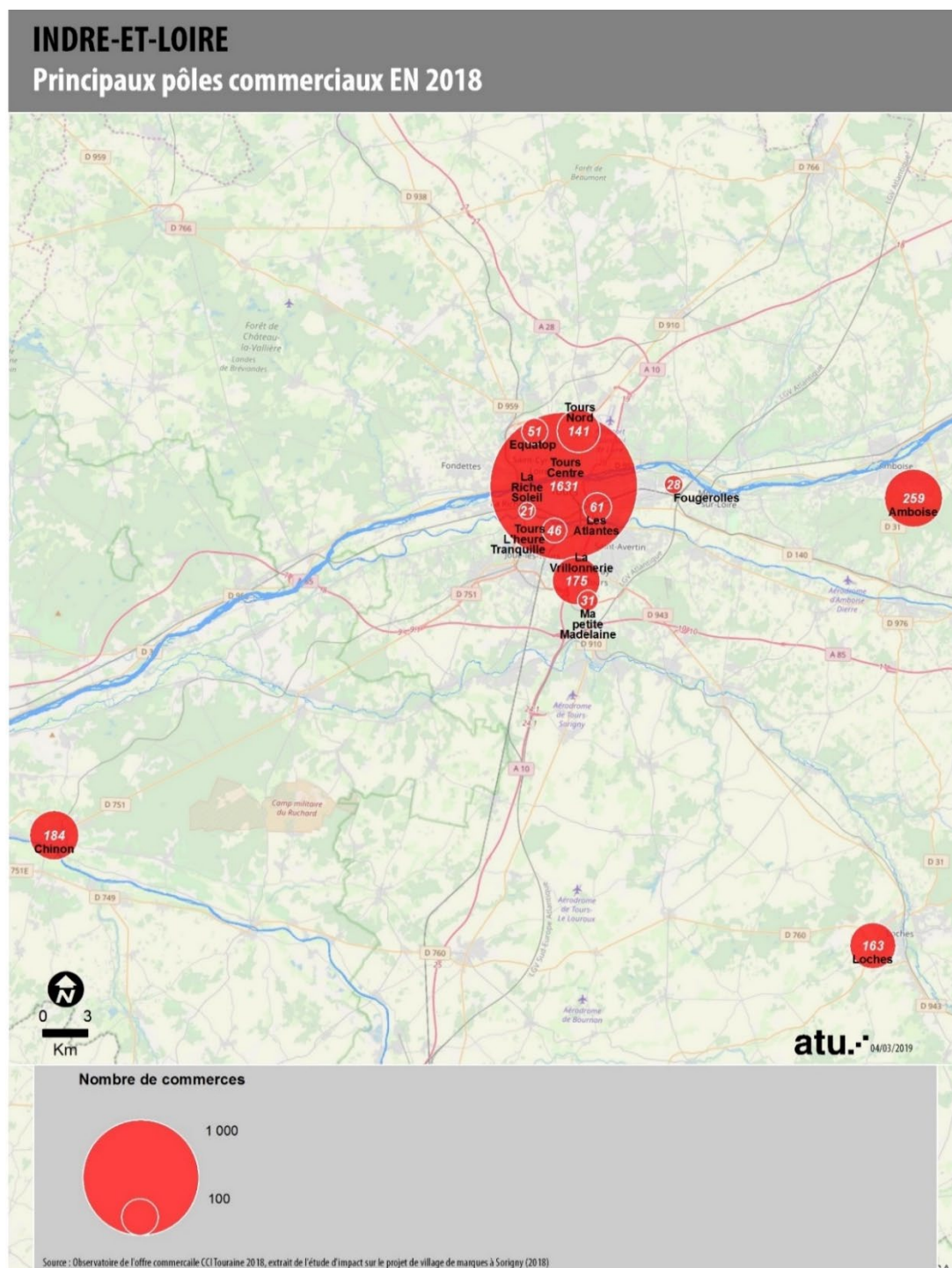
TOURS

Services non marchands en 2017*



4.4 UN COMMERCE DE RAYONNEMENT REGIONAL

En 2014, près du tiers de l'activité régionale commerciale de la région Centre-Val de Loire est concentrée dans les pôles de Tours et d'Orléans (2 milliards d'euros de chiffre d'affaires (CA) chacun). Les pôles commerciaux intermédiaires de Chartres, Bourges, Blois et Châteauroux réalisent entre 600 et 900 millions d'euros de CA. Enfin, le chiffre d'affaires de Montargis s'élève à 500 millions d'euros²⁰. **1 commerce sur 3 de l'Indre-et-Loire se trouve à Tours Centre** (soit 1.631 commerces sur 5.329²¹).



²⁰ Source : Portrait du commerce en région centre, 2014, CCI Centre.

²¹ Source : Observatoire de l'offre commerciale CCI Touraine 2018.

S'agissant des surfaces de vente consacrées à l'activité commerciale, celles-ci baissent de 11% sur la ville de Tours entre 2006 et 2017, passant de 263.066 m² à 233.844 m². Sur la même période, Tours Métropole Val de Loire enregistre une plus forte baisse (- 18%). Ce résultat s'explique par la très forte chute de la surface de vente totale des petits commerces (moins de 300 m²) : - 41% à Tours, - 50% dans la métropole, alors même que la surface de vente des grands commerces progresse durant cette période mais dans une moindre mesure (respectivement +22% et + 5%).

Évolution des surfaces de ventes à Tours et dans sa métropole entre 2006 et 2017 par type de commerce

en m ²	2006		2017		Taux de croissance	
	Tours	Tours Métropole Val de Loire	Tours	Tours Métropole Val de Loire	Tours	Tours Métropole Val de Loire
Petits commerces	139.676	266.397	82.247	131.022	-41%	-50%
Grands commerces	123.390	380.792	151.597	399.424	+22%	+5%
Total	263.066	647.189	233.844	530.446	-11%	-18%

Source OE2T, 2017

a) LE CENTRE-VILLE DE TOURS, PREMIERE POLARITE COMMERCIALE

La principale polarité commerciale de la métropole, en termes de nombre de commerces, est le centre-ville de Tours. Ce dernier est vainqueur du Palmarès Procos des centres-villes les plus commerçants dans la catégorie des grandes agglomérations en 2017. La fédération souligne ainsi que *"le cœur marchand de Tours rayonne sur un bassin de plus de 600.000 habitants"*, les enseignes *"y réalisent de très bonne performance"*.

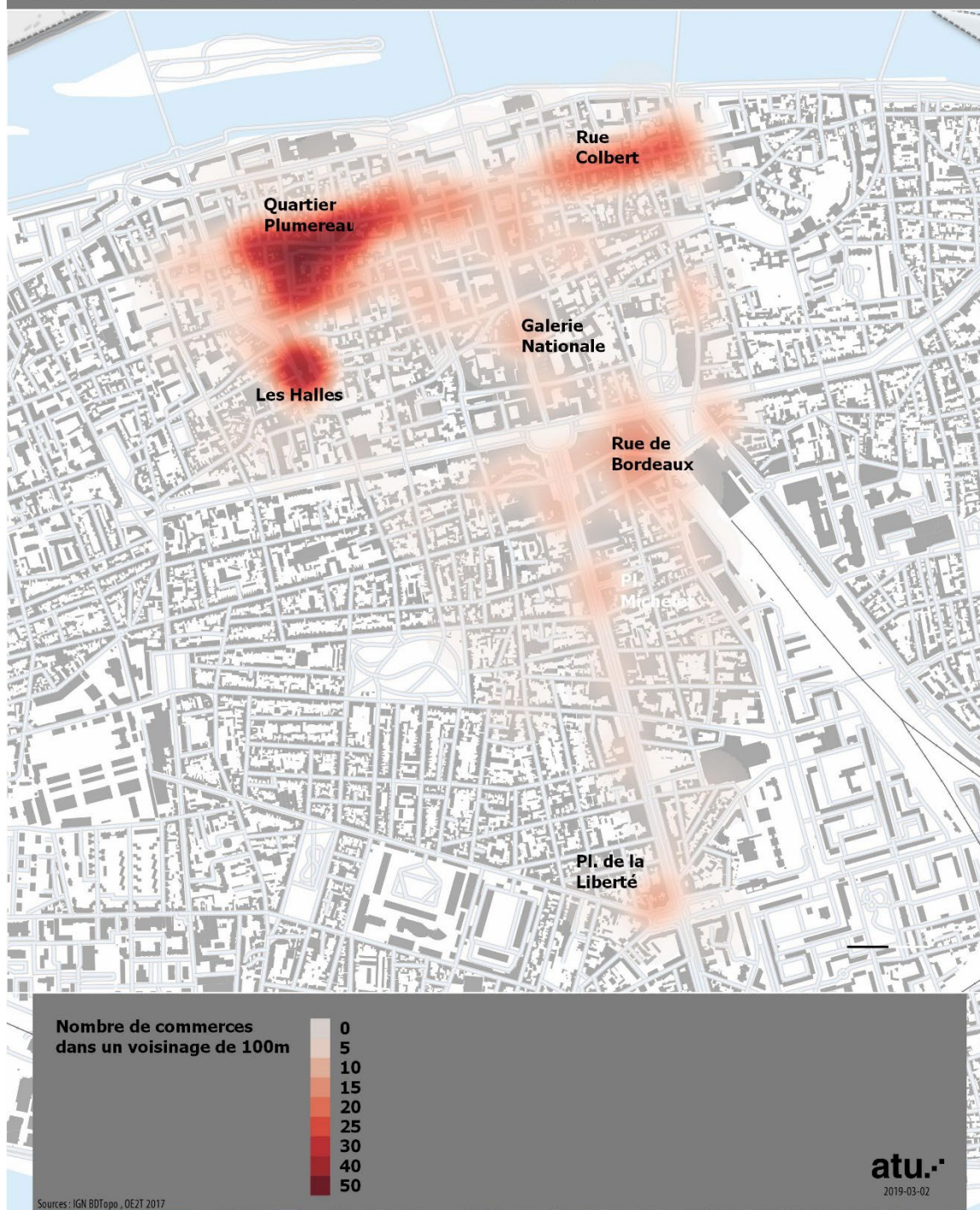
Les rues de Bordeaux et Nationale sont les plus attractives. Elles accueillent des locomotives commerciales telles que H&M, le Printemps ou encore Sephora pour la première et les Galeries Lafayette, Monoprix, la Fnac ou Nespresso pour la seconde. Procos précise que l'attractivité commerciale décroît à mesure que l'on monte la rue Nationale. Dans cette perspective, le projet d'aménagement du haut de la rue Nationale vise à restaurer son attractivité commerciale et à mieux relier l'hyper-centre à son fleuve.

La rue des Halles est également un secteur qui attire des consommateurs, où les points de vente réalisent un chiffre d'affaires intéressant. Néanmoins, à mesure que l'on s'approche des Halles de Tours ou plus au Nord, de la place Plumereau, les commerces sont moins dynamiques. Les Halles de Tours, place Gaston Paillhou, sont un pôle commercial relié à l'hyper centre mais qui manque de connexion avec son environnement patrimonial. Enfin, plus on se dirige vers le sud de l'avenue de Grammont, moins l'attractivité commerciale est forte.

Si l'on distingue enfin les commerces par type, on observe une segmentation des différents secteurs de l'hyper-centre. La rue Colbert, qui part de l'est et qui débouche sur la place Plumereau à l'Ouest, est spécialisée dans les cafés, hôtels, restaurants et les commerce de type alimentaire, tout comme le pôle des Halles. La densité de commerces alimentaire et de cafés, restaurants y est très forte. On trouve aussi une densité importante de cafés, hôtels, restaurants dans le secteur de la gare et de la rue de Bordeaux, puis autour de la place Jean Jaurès. La rue Nationale, les rues de la Scellerie et des Halles sont quant à elles plutôt spécialisées dans les autres types de commerces de détail (équipement de la personne et de la maison notamment).

TOURS

Concentration de commerces dans le centre-ville en 2017



TOURS

Commerce, hébergement, restauration dans le centre-ville en 2017



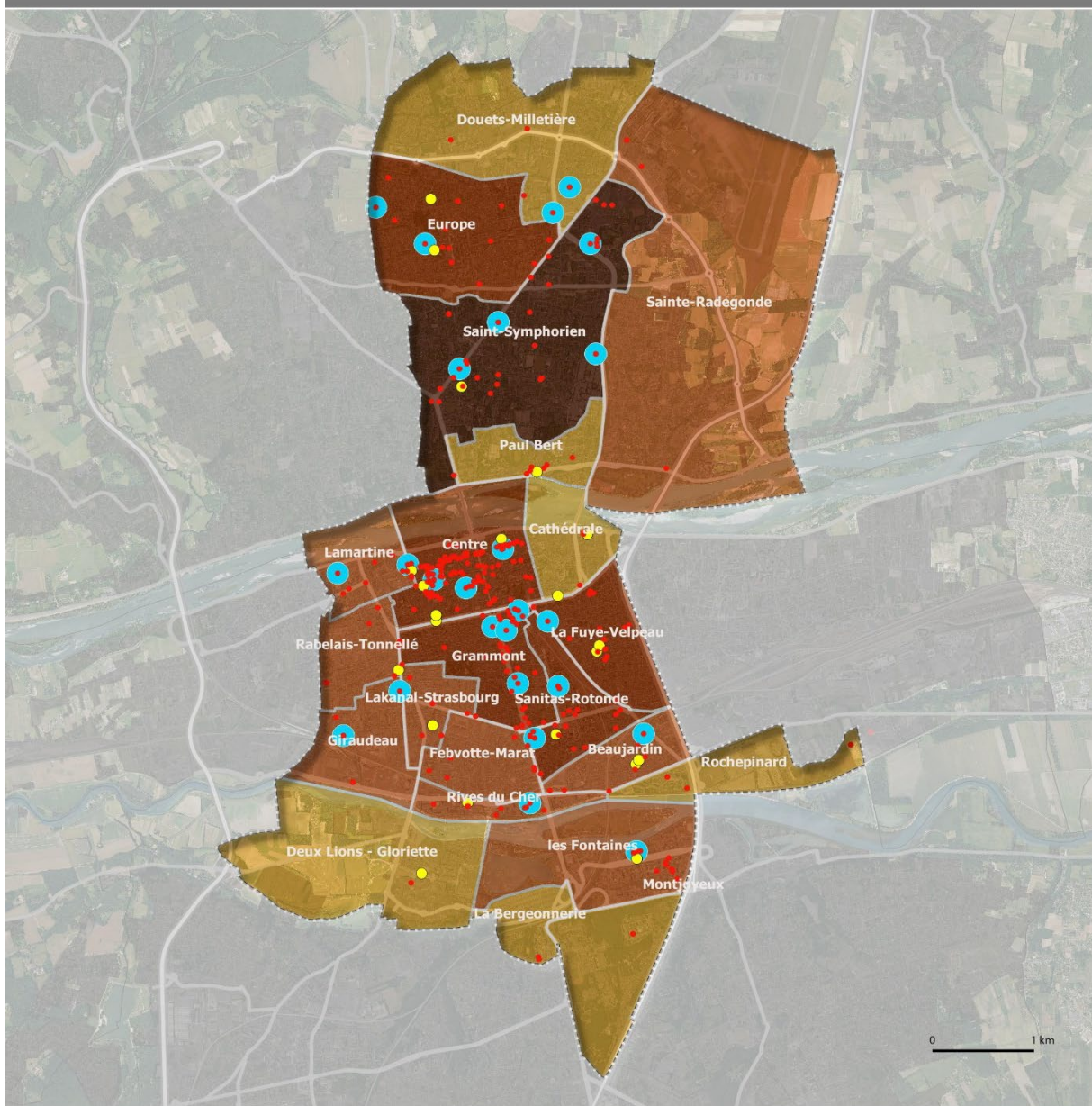
b) DES POLES COMMERCIAUX DE PROXIMITE A RENFORCER DANS CERTAINS QUARTIERS

Des pôles de commerce de proximité maillent le territoire communal. Ils se caractérisent par la présence de supermarchés isolés ou de pôles de quartier présentant une bonne desserte alimentaire. C'est le cas à Tours Nord sur l'axe Tranchée/Maginot ou au Sud de la Loire dans les quartiers des Halles, Lamartine, Rabelais, Velpeau ou encore plus au Sud dans les secteurs Grammont, Sanitas et des Fontaines. Certains pôles sont renforcés par la présence de marchés hebdomadaires. Les pôles Les Halles et Grammont fonctionnent dans une logique d'extension du centre-ville mais reste à mieux connecter.

À l'inverse, les quartiers de Sainte-Radegonde, Cathédrale, Prébendes, Febvotte-Marat, Lakanal/Strasbourg, Deux Lions sont peu équipés en matière de commerce de proximité.

TOURS

Répartition du commerce alimentaire par quartier en 2017

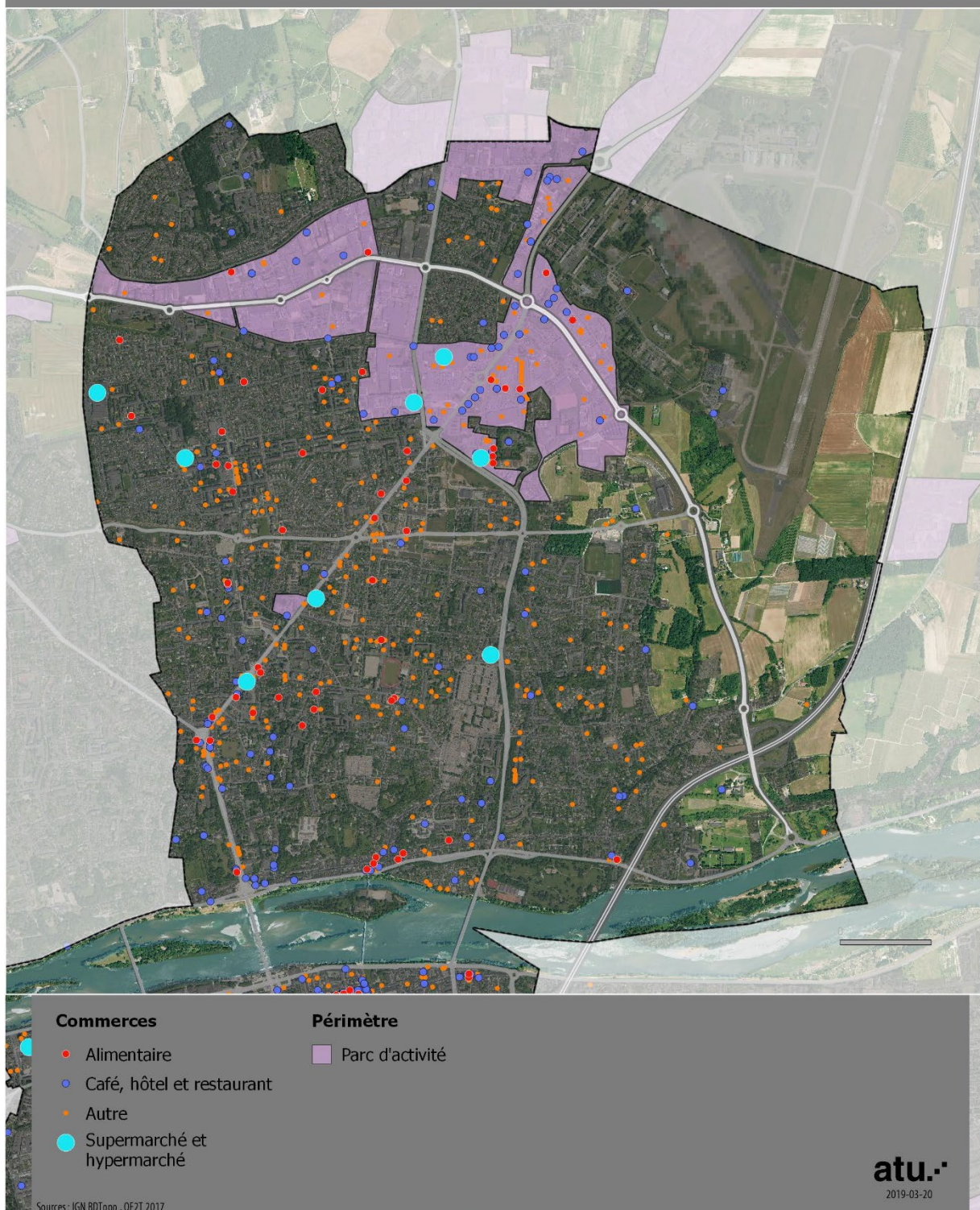


Sources : IGN BDTopo, OÉ2T 2017

atu.
2019-03-20

TOURS NORD LOIRE

Commerce, hébergement, restauration en 2017



TOURS SUD LOIRE

Commerce, hébergement, restauration en 2017



Commerces

- Alimentaire
- Café, hôtel et restaurant
- Autre
- Supermarché et hypermarché

Périmètre

- Parc d'activité

Sources : IGN BDTopo, OE2T 2017

atu.[•]

2019-03-20

Enjeux

- Tirer l'attractivité commerciale vers le nord et vers le sud de l'avenue de Grammont. Dans cette perspective, le réaménagement de l'espace public au niveau de la place Michelet est un levier de renouveau commercial du secteur sud.
- Structurer une offre hôtelière haut de gamme en haut de la rue Nationale.
- Maintenir des pôles intermédiaires de commerce dans les quartiers.
- Renforcer l'offre de proximité dans les quartiers pauvres en commerce.
- Réarticuler le secteur des Halles et ses fonctions avec les quartiers patrimoniaux environnants.

4.5 UNE PORTE D'ENTREE DE LA DESTINATION MONDIALE VAL DE LOIRE

Tours et sa métropole ont un positionnement idéal au cœur du Val de Loire. Elles occupent ainsi une place prépondérante au sein de l'économie touristique de la région Centre-Val de Loire. La commune de Tours est dans une position centrale en termes d'accès aux infrastructures de transports :

- Une gare TGV dessert le territoire, près de 30 TGV relient quotidiennement Tours et Paris en une heure environ.
- L'aéroport international Tours-Val de Loire assure toute l'année ou en saison une liaison directe avec Marseille, Londres Stansted, Dublin, Figari, Porto et depuis avril 2013 avec Marrakech.
- Les compagnies de car longue distance OuiBus, Flixbus, Isilines et Eurolines desservent Tours.
- La commune se trouve enfin au croisement des autoroutes A10, A85 et A28.

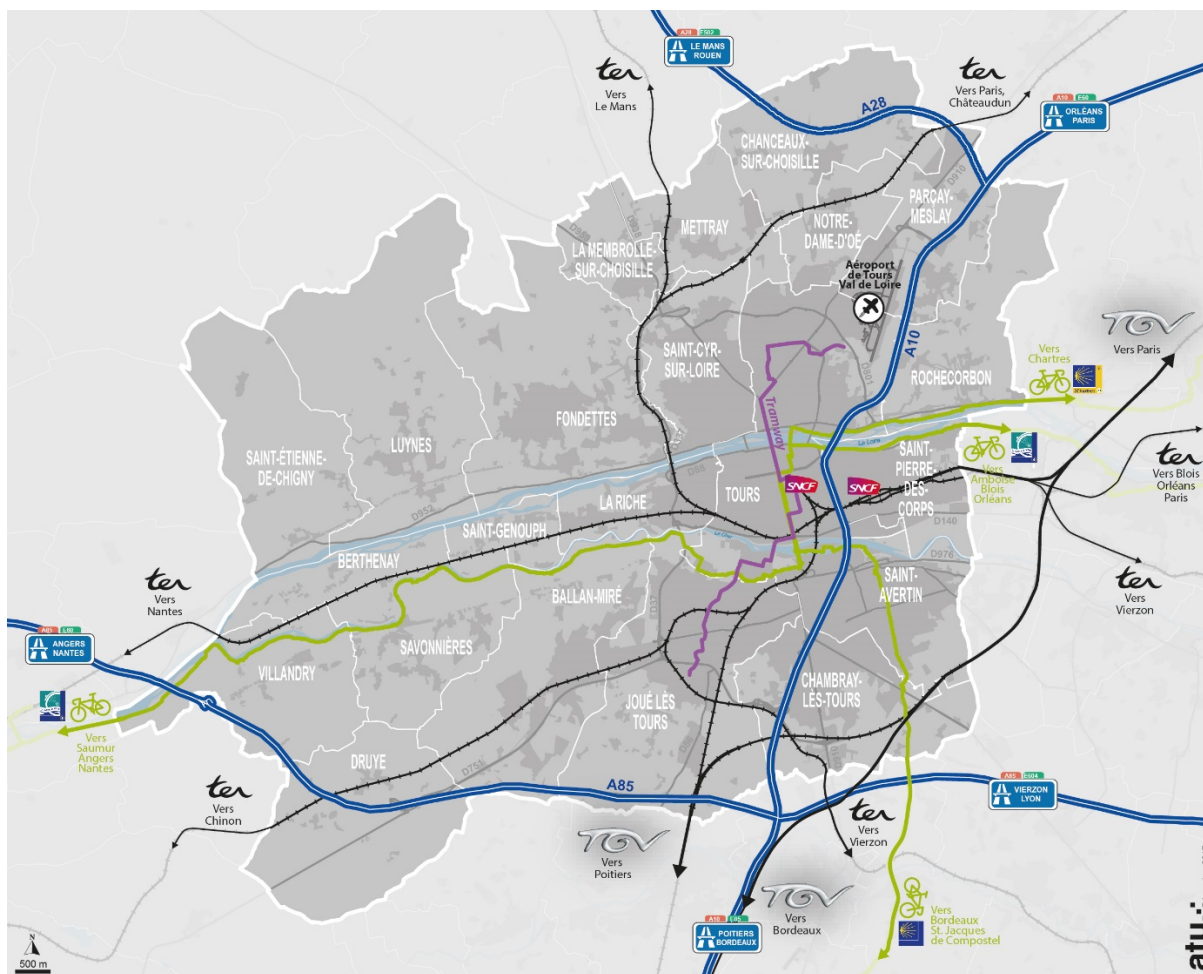
Zoom sur l'aéroport

Près de 180.000 passagers ont été transportés en 2018, soit une baisse de 4,7% en un an qui s'explique par la météo et la grève des contrôleurs aériens (-9.000 passagers). Sur longue période, la fréquentation de l'aéroport a triplé et le taux de remplissage des avions est aujourd'hui d'environ 90%²².

Les lignes de Porto et Londres sont les premières destinations. Compte tenu du départ de l'école de chasse en 2021, la direction de l'aéroport de Tours travaille pour en proposer de nouvelles, comme l'Allemagne, l'Italie, Nice ou encore la Scandinavie. La métropole de Tours se fixe pour objectif 500.000 passagers d'ici 2035. Le trafic passager est principalement sortant (70%), il y a donc un enjeu de réduction de la part de ce trafic au profit du trafic entrant à des fins de retombées économiques pour le territoire.

Le trafic passager de l'aviation d'affaires progresse de +8% entre 2017 et 2018, dans un contexte de forte hausse en 2017 (+41%). En rotation, on passe de 524 mouvements à 713, soit une hausse de 36%. Il est question de soutenir le développement de l'aviation d'affaires en parallèle d'une nouvelle offre de destinations commerciales pour assurer la pérennité de l'aéroport après le départ de l'école de chasse (en plus de développer des actions de formation de pilotes).

²² Source : Aéroport de Tours-Val de Loire.



Tours bénéficie aussi d'un patrimoine historique, naturel et gastronomique riche et reconnu. La ville est labellisée "Ville d'art et d'histoire" et "Cité internationale de la gastronomie" (ce dernier étant aussi détenu par Dijon, Paris-Rungis et Lyon). Les paysages du Val de Loire sont inscrits au patrimoine mondial de l'Unesco ; 30 kms sur 90 sont situés sur le territoire de Tours et de sa métropole. La place Plumereau est la plus belle place de France pour prendre l'apéro selon le Lonely Planet (2014).

Parmi les monuments les plus visités on trouve la Cathédrale Saint-Gatien (environ 30.000 visiteurs par an), la basilique Saint-Martin et le Cloître de la Psalette qui réunissent chacun environ 20.000 visiteurs en 2016. Enfin, le château de Tours a totalisé 41.000 entrées en 2017²³.

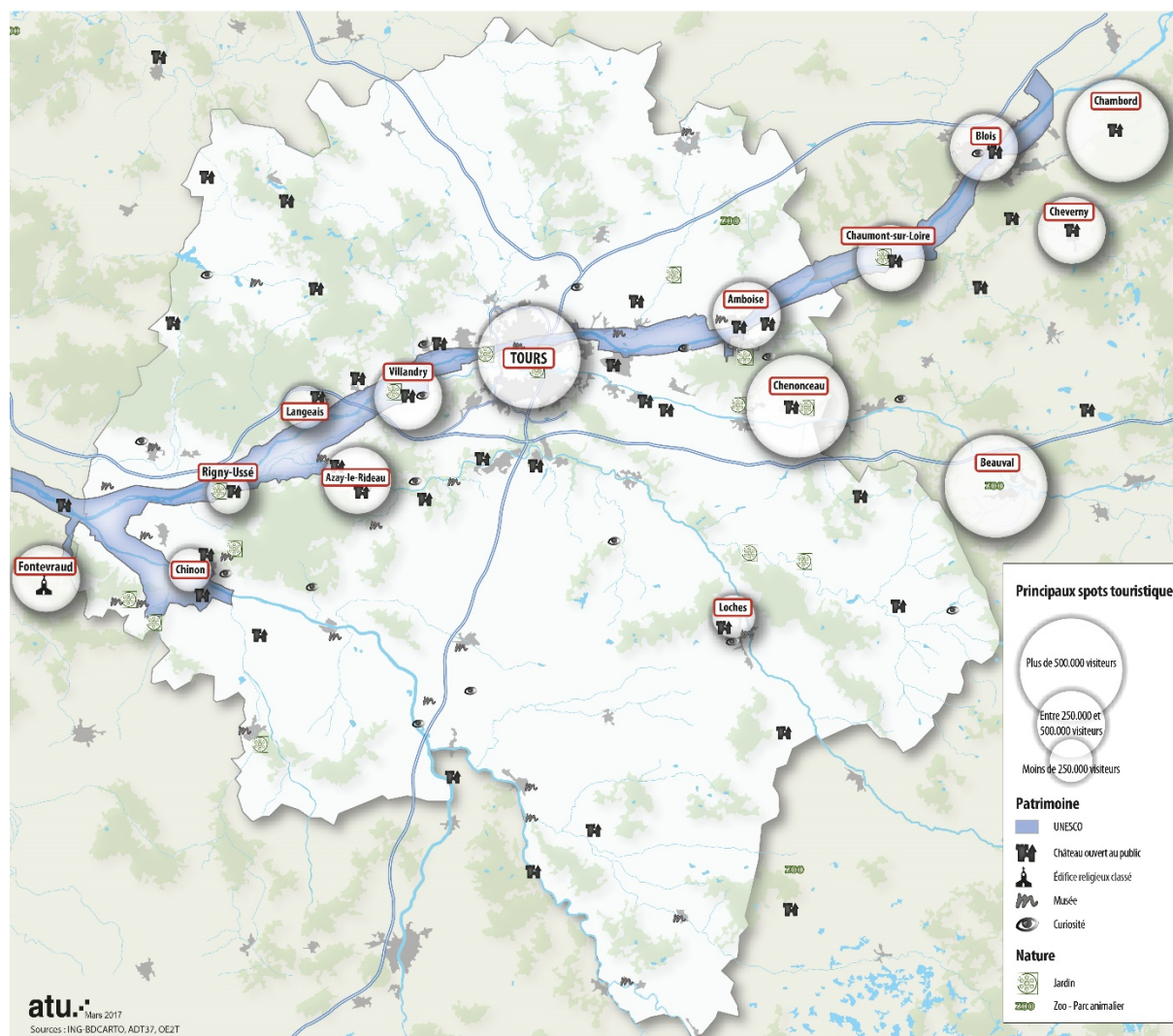
Parmi les principaux musées et lieux d'expositions on trouve le Centre de Création Contemporaine Olivier Debré qui a ouvert ses portes en 2016 et a attiré 67.000 visiteurs en 2017. Le Musée des Beaux-Arts cumulait 64.000 entrées en 2017 (-7,3% depuis 2016), le muséum d'histoire naturelle 42.000 entrées, (+43% depuis 2016, succès de l'exposition Fourmis) et le musée du compagnonnage : 40.000 entrées (+28% par rapport à 2016). Tours dispose aussi d'un site de loisirs, Gadawi Park.

Le tourisme fluvial attire 21.000 passagers sur les bateaux de Loire et du Cher en 2017²⁴.

²³ Sources : sites de visite/ CRT Centre-Val de Loire/TMVL.

²⁴ Sources : Bateliers/CRT Centre-Val de Loire/ADT Touraine/CD37/TMVL

Indre et Loire. Principaux spots touristiques



Un ensemble d'équipements soutient le développement du tourisme de loisirs et d'affaires à Tours :

- Le centre international des Congrès "Vinci" et son positionnement stratégique en face de la gare accueillent de nombreux congrès, salons professionnels, concerts et spectacles. Il est dans le top 10 des centres de congrès français en termes de capacité d'accueil (auditorium de 1.982 places).
- le Grand Hall de Tours, situé dans le quartier Rochepinard possède une plus grande capacité d'accueil encore pour des concerts, conférences, conventions, expositions et salons.

Ces deux équipements sont gérés par Tours Événements dont le chiffre d'affaires est établi à 13 millions d'euros en 2017, soit + 14% en une seule année. Chaque année, Tours Événements reçoit en moyenne 300 manifestations tous types confondus et 800.000 congressistes, spectateurs ou visiteurs²⁵. En 2017, les retombées en termes de nuitée potentielle ont été estimées à 43.500.

Enfin, Tours est au cœur de différents parcours touristiques en particulier ceux des châteaux de la Loire, de la Loire à vélo ou encore ceux en lien avec l'œnotourisme (présence d'AOC sur le territoire de la métropole). Elle propose depuis la fin de l'année 2018 des parcours lumières mettant en valeur des monuments et lieux emblématiques de la ville.

²⁵ Source : site de Tours événements.

Zoom sur la Loire à Vélo

Entre 2017 et 2018, La Loire à Vélo a enregistré un succès de fréquentation. De janvier à juillet 2018, plus de 26.800 passages de vélos ont été enregistrés en moyenne par compteur sur La Loire à Vélo en Centre-Val de Loire. C'est 8% de plus que l'an passé. Les points de passage de Candes-Saint-Martin, Savonnières et Tours enregistrent une légère baisse de la fréquentation entre 2017 et 2018 (respectivement -2%, -5% et -2%) tandis que ceux de Montlouis-sur-Loire, Amboise et Bléré voient leur fréquentation augmentée très largement (respectivement +22%, +11% et +8%). Le site de Tours représentait en 2016 65.000 passages, Savonnières étaient en 2016 le point le plus fréquenté de l'ensemble du tracé de La Loire à Vélo de Cuffy à Saint-Brevin-les-Pins (sources : CRT Centre-Val de Loire/TMVL). Le développement du cyclotourisme invite à penser la connexion et la liaison entre les itinéraires cyclables et de les inscrire en complémentarité des réseaux cyclables pour les habitants (cf. schéma cyclable métropolitain en 2019). Il invite aussi à renforcer et diversifier l'offre de services aux cyclotouristes.

Enfin, Tours n'est pas uniquement une "porte d'entrée" du Val de Loire, elle est aussi une destination à part entière. Compte tenu de son positionnement, de la richesse de son patrimoine et de son art de vivre, la ville propose une variété de formes de tourisme : tourisme d'agrément, urbain, culturel ou gastronomique, tourisme d'affaires, de nature, de jardin ou encore tourisme religieux.

Tours dispose de la plus grande offre hôtelière de la région Centre-Val de Loire (44 hôtels en 2018) devant Orléans (24), Blois (23) et Amboise (18). Elle offre 26% de l'offre en hôtels classés et 34% de la capacité hôtelière classée du département. Une offre haut de gamme est en train de se structurer aux Halles (une vingtaine de chambres 5*, ouverture programmée en 2020), une autre du même type et de plus grande capacité est en projet en haut de la rue nationale (Portes de Loire).

L'offre d'hébergement va aussi prochainement s'étoffer grâce à l'ouverture de l'auberge de jeunesse à l'été 2019 visant principalement les 20-35 ans. Elle proposera 45 chambres et 116 lits.

S'agissant des chambres chez l'habitant, Tours est la treizième métropole en matière de nombre d'arrivées voyageurs sur la plateforme Airbnb parmi les 22 métropoles françaises (voyageurs recensés entre août 2016 et 2017). 44.000 voyageurs Airbnb et 1.100 annonces sont disponibles dans la ville, contre 1.000 à Angers et 500 à Orléans (pour respectivement 28.000 et 17.000 arrivées voyageurs recensés). À l'échelle du département, Tours représente 36% des arrivées voyageurs de la plateforme Airbnb. Elle se place devant Amboise (9.000 arrivées voyageurs) puis Saint-Cyr-sur-Loire, Chinon et Langeais qui ont accueilli chacune 3.000 voyageurs entre août 2016 et 2017.

Enjeux

- Poursuite de l'affirmation de la ville de Tours comme un lieu de séjour urbain dans la dynamique touristique régionale et départementale, notamment par une politique de communication ciblée et renforcée.
- Qualité des itinéraires urbains pour la Loire à Vélo.
- Augmentation de l'offre hôtelière, notamment par du "Haut de Gamme" et des établissements de grande capacité d'accueil : projet d'un 5* aux Halles, d'hôtels Hilton en haut de la rue Nationale.
- Renforcement de la qualité urbaine et paysagère pour accroître l'attractivité touristique en plus de la programmation culturelle.
- Renouveau des liens avec la Loire : nouveaux usages, accessibilité, meilleure intégration du paysage de Loire dans la trame urbaine.

5. LA MOBILITE ET LES DEPLACEMENTS : LA VILLE CENTRE D'UNE METROPOLE RELIEE A L'ENSEMBLE DES RESEAUX DE TRANSPORTS LOCAUX, NATIONAUX ET INTERNATIONAUX

5.1 LES CARACTERISTIQUES DE LA MOBILITE ACTUELLE A TOURS (RAPPEL DES PRINCIPAUX USAGES RECENSES DANS L'ENQUETE MENAGES DEPLACEMENTS DE 2008)

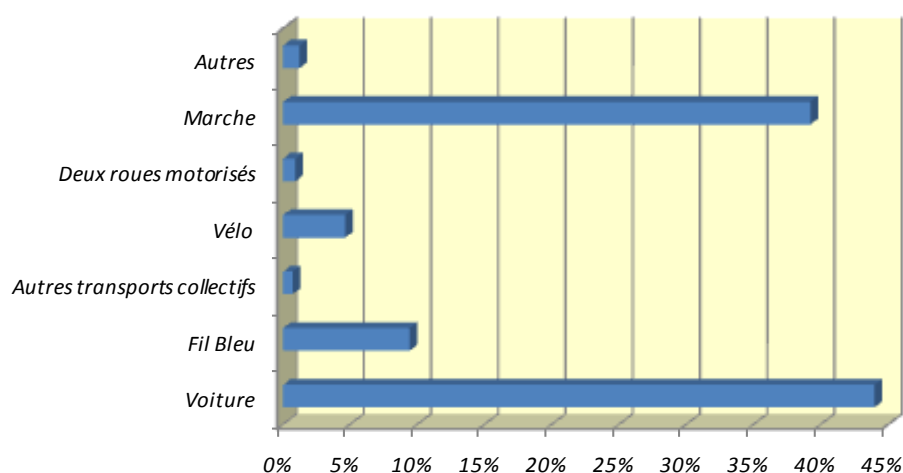
a) UN USAGE DOMINANT DE LA VOITURE

L'enquête ménages déplacements est une enquête réalisée auprès des habitants d'un territoire, répondant à une méthodologie standardisée au niveau national, afin de recenser de manière homogène les comportements de mobilités des individus et d'effectuer des comparaisons entre les villes françaises. L'unique et dernière enquête menée à Tours s'est déroulée en 2008 (la prochaine enquête apportera des résultats fin 2019). Concernant les habitants de Tours, l'enquête montre qu'en 2008, la voiture reste largement utilisée au quotidien, avec 44% de part de marché. La marche occupe la seconde position, avec un usage de l'ordre de 39%. Ce résultat fût plutôt encourageant pour la ville. L'utilisation des autres modes de transport furent bien plus faible, aucune n'atteignant les 10%.

Ces résultats, globalisés à l'échelle de l'ensemble de la ville, sont relativement différents selon les quartiers. Logiquement, les habitants de Tours Centre utilisent beaucoup moins leur voiture que les habitants des quartiers Nord et Sud de la ville (35% au lieu de 61% et 50%). À Tours Centre, les habitants se reportent essentiellement sur la marche. Les habitants de Tours Sud se caractérisent par un usage un peu plus élevé des transports collectifs (18%).

Depuis 2008, les réseaux de transport ont beaucoup évolué sur le territoire de la Métropole de Tours, si bien que les résultats sont probablement différents. La mise en service du tramway a probablement augmenté la part de marché des transports publics, et les différentes mesures d'apaisement des voiries ont certainement été favorables aux mobilités actives (marche et vélo).

Répartition par mode des déplacements des habitants de Tours



b) MOINS D'UNE VOITURE PAR MENAGE

Les habitants de Tours montrent une possession de la voiture relativement limitée. Elle s'établit à moins d'une voiture par ménage, en moyenne. Ce taux est plus faible chez les résidents de Tours Centre. Seul le secteur de Tours Nord connaît un taux supérieur à une voiture par famille.

Motorisation des ménages

	Nombre moyen de véhicule possédés par ménage	Ménage sans voiture	
		Nombre	Part
Tours Nord	1,07	3.116	18%
Tours Centre	0,78	15.696	34%
Tours Sud	0,88	2.427	30%
Total Tours	0,86	21.239	29%

Ces résultats sont logiques en milieu urbain, et renvoient au sujet du stationnement des véhicules au domicile. Les contraintes de stationnement sont les plus fortes en milieu urbain, dans les quartiers où les ménages sont les moins motorisés. Il y a donc une relation de cause à effet, amplifiée par l'offre de services de mobilités alternatives disponibles dans ces secteurs. Ces résultats indiquent également qu'il n'est pas nécessaire de rechercher absolument la création de places de stationnement pour l'ensemble des logements, mais que des analyses ciblées sont utiles à réaliser. Celles-ci peuvent s'appuyer sur la typologie des quartiers, sur la structure des ménages (âge, CSP, nombre de personnes par famille,...), mais également en regardant l'offre existante en parcs de stationnements (publics et privés) et l'ensemble des alternatives de mobilité proposées aux habitants.

L'évolution des réseaux de transports (et des comportements des individus) depuis 2008 a ainsi probablement modifié le niveau de motorisation des ménages tourangeaux.

Une nouvelle enquête ménages déplacements est prévue. Elles devraient apporter des précisions sur les évolutions des comportements de mobilités des habitants.

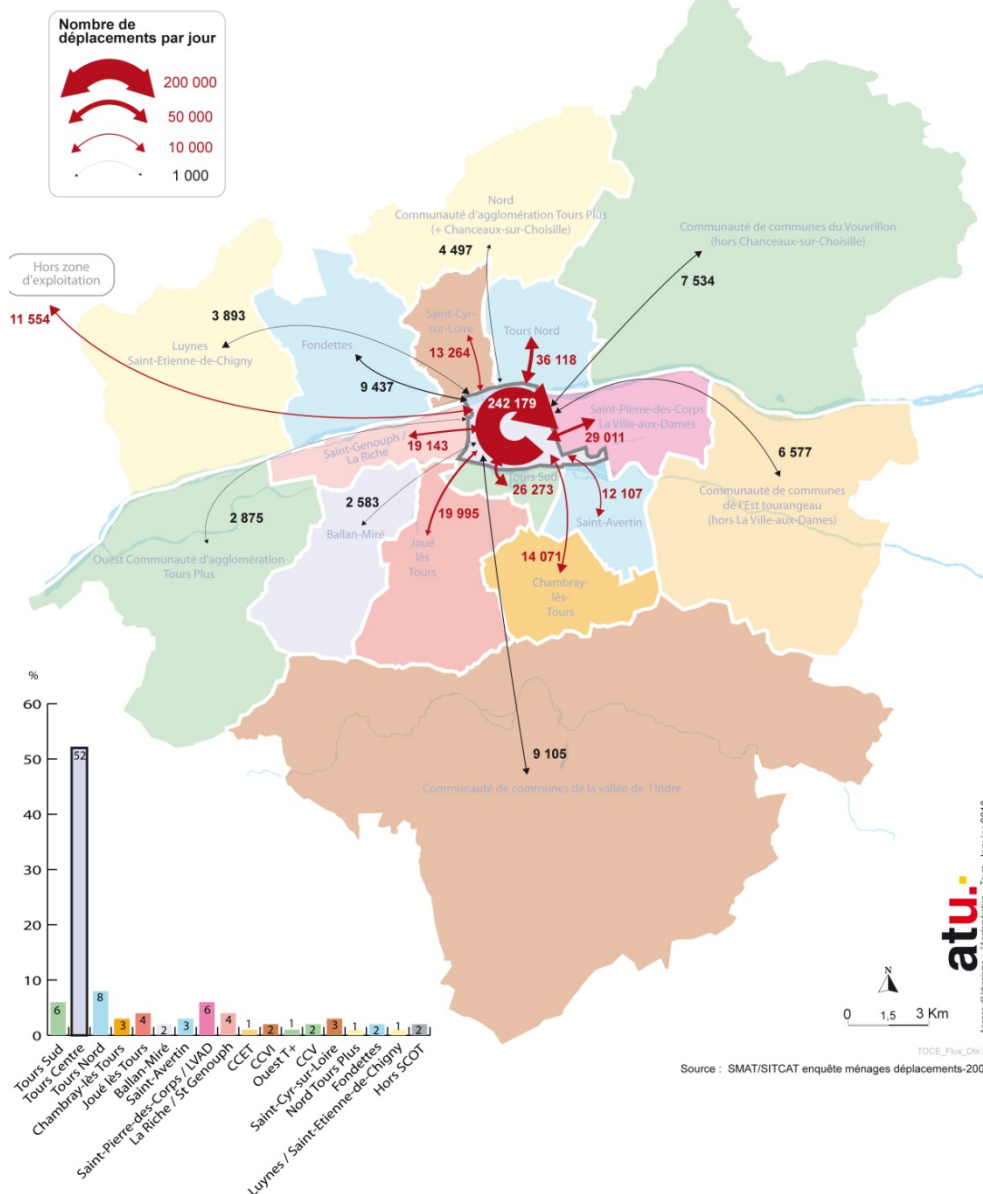
c) DES FLUX TRES CONCENTRES VERS TOURS CENTRE

La ville de Tours, en tant que commune centrale de la Métropole et du département, génère un grand nombre de déplacements (environ 700.000 par jour). Il s'agit logiquement de la commune qui réceptionne et qui émet le plus de déplacements parmi les communes recensées en 2008 par l'enquête (les 40 communes du SCoT). Cette mobilité est le fruit de l'ensemble des activités présentes sur le territoire de la commune (économiques, culturelles, sportives, commerciales,...) et est réalisée par des habitants de Tours et des habitants résidant en-dehors de la commune.

Parmi les trois grands secteurs de la commune, Tours Centre est celui qui génère la majorité des flux (environ 65%). Parmi eux, la majorité reste à l'intérieur de Tours Centre, montrant l'importance des déplacements de proximité. Le second enseignement concerne les liens entre Tours Centre et les communes du cœur métropolitain, ainsi que les deux autres grands secteurs de la ville (Tours Nord et Tours Sud). Ceci met ainsi en lumière l'attractivité locale du centre de la commune et son rôle au sein de la Métropole dense. Enfin, Tours Centre présente des liens plus lointains, avec des communes situées en-dehors du cœur métropolitain, et même au-delà, montrant un rayonnement à minima régional.

ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS DE L'AGGLOMÉRATION TOURANGELLE

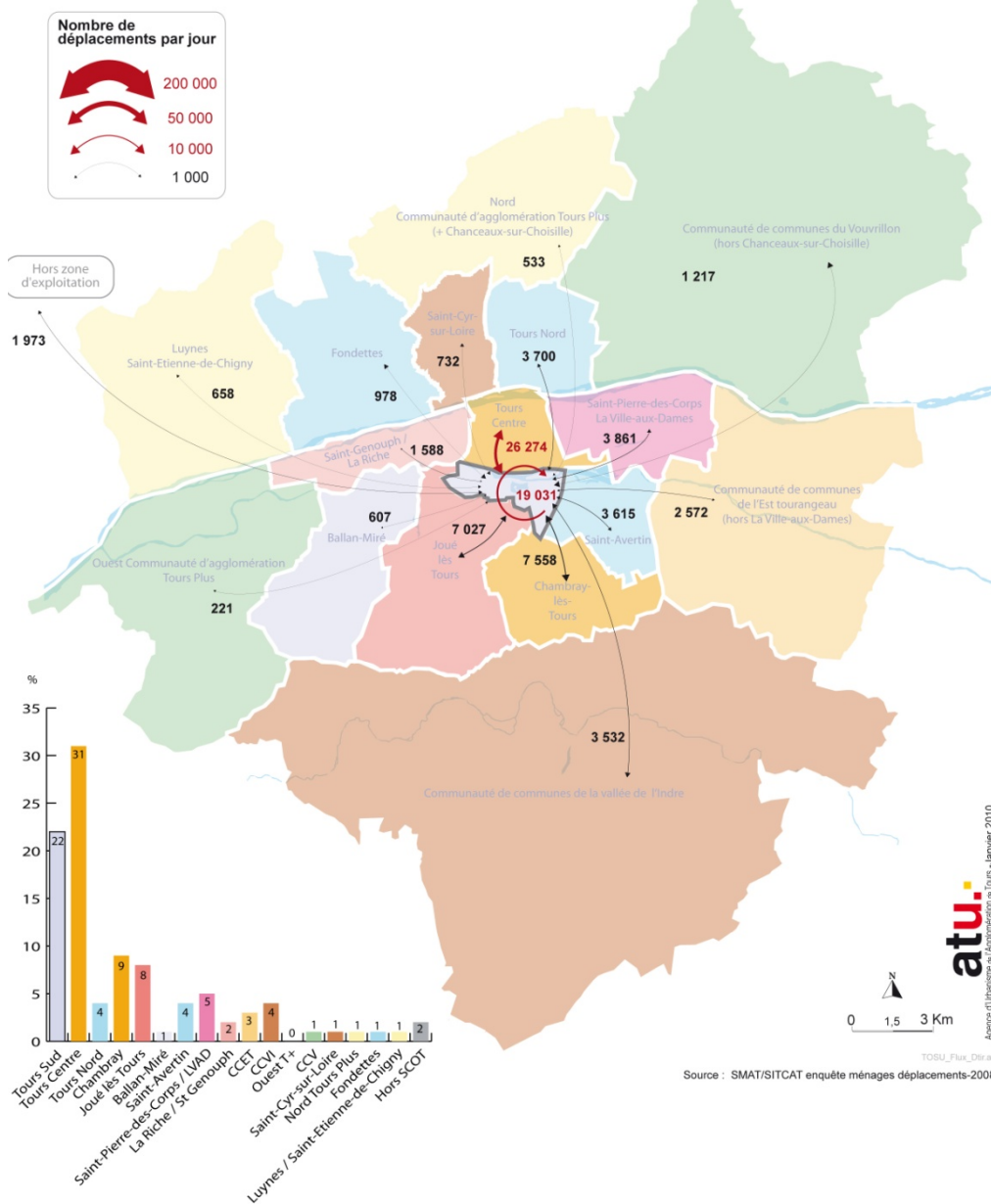
Les Flux de déplacements ayant pour origine et/ou destination
Tours Centre



Les secteurs Nord et Sud de la ville génèrent beaucoup moins de déplacements que la partie centrale, et surtout, leurs influences se diffusent moins dans le territoire. Pour ces deux secteurs, des échanges importants s'effectuent avec Tours Centre. Le secteur de Tours Nord se différencie par l'importance des flux internes, supérieurs aux échanges avec Tours Centre. Sa taille et les fonctions présentes dans ce secteur expliquent cette distinction (diversités des quartiers, centralités locales, habitants travaillant dans les zones économiques du secteur,...). Pour les mêmes raisons, Tours Nord possède aussi un rayon de diffusion plus large que celui de Tours Sud.

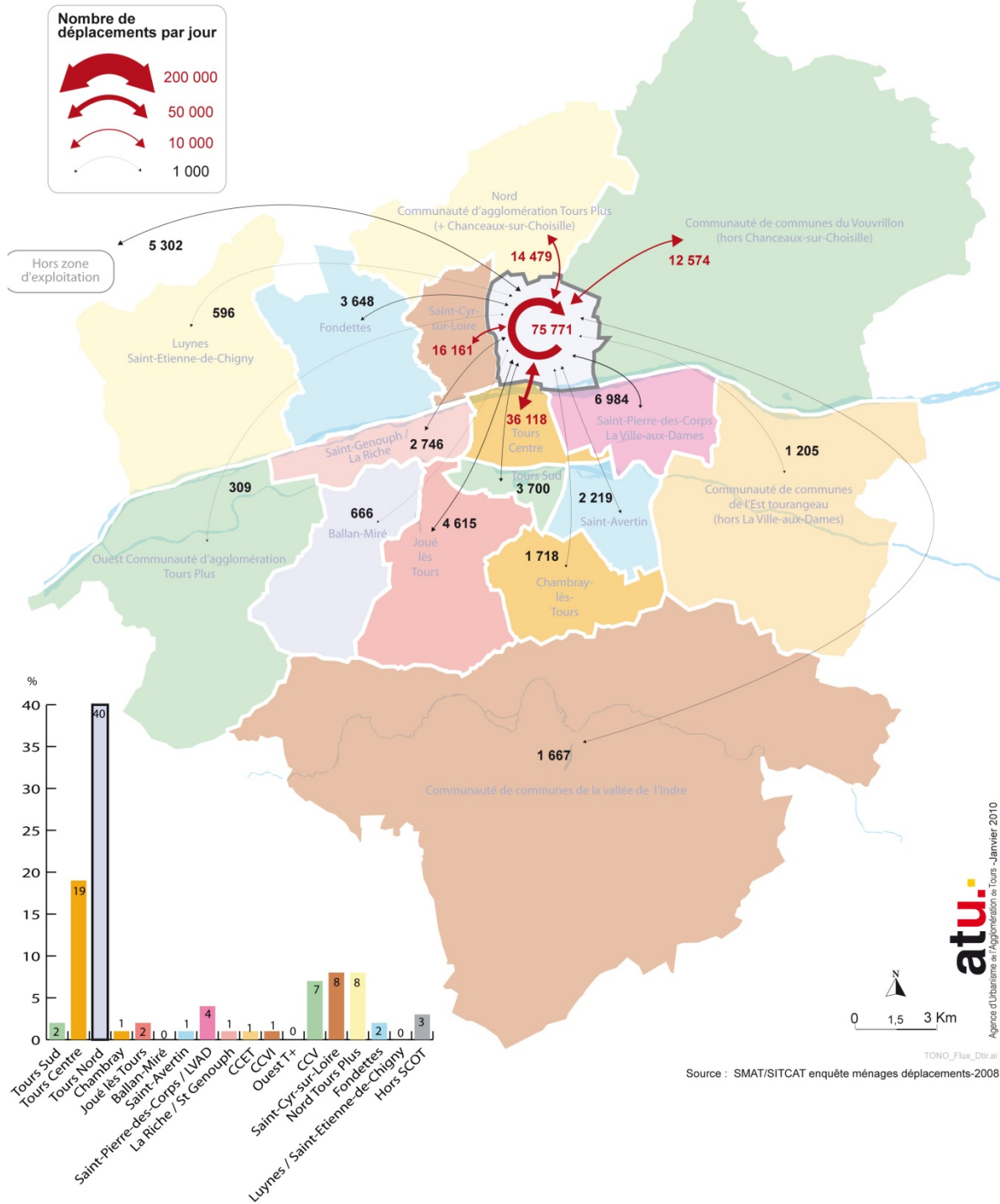
ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS DE L'AGGLOMÉRATION TOURANGELLE

Les Flux de déplacements ayant pour origine et/ou destination
Tours Sud



ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS DE L'AGGLOMÉRATION TOURANGELLE

Les Flux de déplacements ayant pour origine et/ou destination Tours Nord



5.2 LA COMMUNE DANS LE CONTEXTE DE LA METROPOLE

a) TOURS, UNE VILLE AU CŒUR DU RESEAU ROUTIER D'INDRE-ET-LOIRE

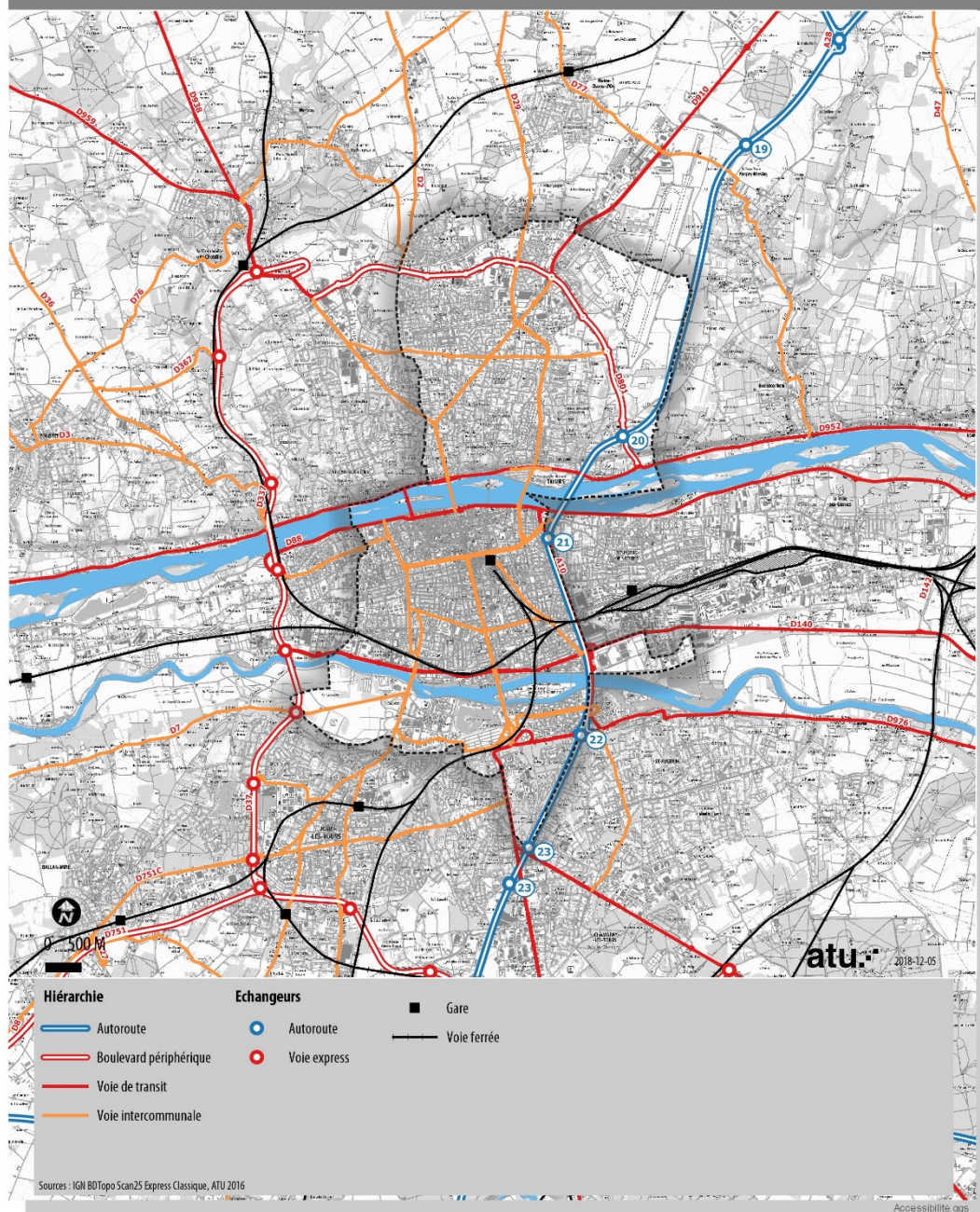
Située au cœur urbain de la métropole, Tours voit converger sur son territoire un nombre élevé d'axes routiers structurants qui irriguent l'ensemble du département. Convergent ainsi des anciennes routes nationales ayant maintenu un rayonnement important (RD910, RD938, RD943, RD952,...) et des routes départementales structurantes à l'échelle de l'Indre-et-Loire (RD140, RD751,...). L'ensemble de ces routes percole avec les infrastructures de contournement du cœur de la Métropole de Tours. Trois types de voiries constituent ce système de contournement :

- **L'autoroute A10** : située à l'Est de la ville, l'A10 sépare Tours de Saint-Pierre-des-Corps entre la Loire et le Cher, de Rochecorbon et Parçay-Meslay au Nord de la Loire, de Saint-Avertin et Chambray-lès-Tours au Sud du Cher. Mise en service dans les années 70 pour relier plus rapidement le bassin parisien au bassin aquitain, l'infrastructure offre 6 voies de circulation (3 par sens) et permet d'accéder directement au réseau routier de la ville par deux échangeurs complets (n°20 et 21) et un demi-échangeur (n°22), tous libre de péage. Les autres échangeurs situés dans le cœur de la Métropole nécessitent le passage d'une barrière de péage, ce qui influe sur les itinéraires à l'intérieur du tissu urbain. L'autoroute accueille près de 80.000 véhicules par jour sur son tronçon le plus chargé (entre la Loire et le Cher). Son intégration dans le tissu urbain existant en fait une infrastructure efficace pour la desserte de la ville par l'Est, mais génère également des désagréments non négligeables sur la vie locale (bruit, pollution, fracture urbaine,...). L'abaissement de la vitesse réglementaire à 90 km/h fût une première mesure pour limiter les nuisances, qui restent malgré tout encore importantes pour le territoire. Par ailleurs, l'infrastructure reste dimensionnée pour des véhicules circulant à 100 km/h en agglomération (normes VSA90).
- **La RD37** : il s'agit du boulevard périphérique "officiel", qui dessert le cœur de la Métropole entre Saint-Avertin et Saint-Cyr-sur-Loire. 12 échangeurs assurent les connexions avec les voiries locales (dont la plupart sont des routes départementales ou d'anciennes routes nationales), mais un seul se situe directement sur la ville de Tours (n°8, porte de Villandry), en lien avec la RD7 (route de Savonnières). La RD37 offre 4 voies de circulation (2 par sens) et accueille environ 55.000 véhicules par jour sur le tronçon le plus chargé (au droit de Joué-lès-Tours). Tout comme l'A10, la vitesse réglementaire se situe à 90 km/h.
- **L'avenue du Danemark et le boulevard Abel-Gance** : ces deux axes continus relient la RD37 et l'A10 au Nord de la ville de Tours. Aménagés en 2x2 voies avec un séparateur axial, elles jouent le rôle de contournement Nord du cœur de la Métropole. La vitesse réglementaire varie de 50 à 70 km/h selon les tronçons, et aucun carrefour dénivelé n'est présent sur l'ensemble du parcours. Son rôle de contournement Nord de la Métropole fait ainsi débat en raison de ses caractéristiques et de sa traversée intégrale du tissu urbain existant.

Toutes les voies importantes qui convergent sur Tours bénéficient d'un accès à l'une de ces trois infrastructures, à l'exception de la RD140. Cette route relie Tours à l'Est du département (connexion sur le RD31 à hauteur de Bléré), et recense près de 30.000 véhicules par jour, au niveau des Atlantes.

TOURS

L'accessibilité générale de la commune

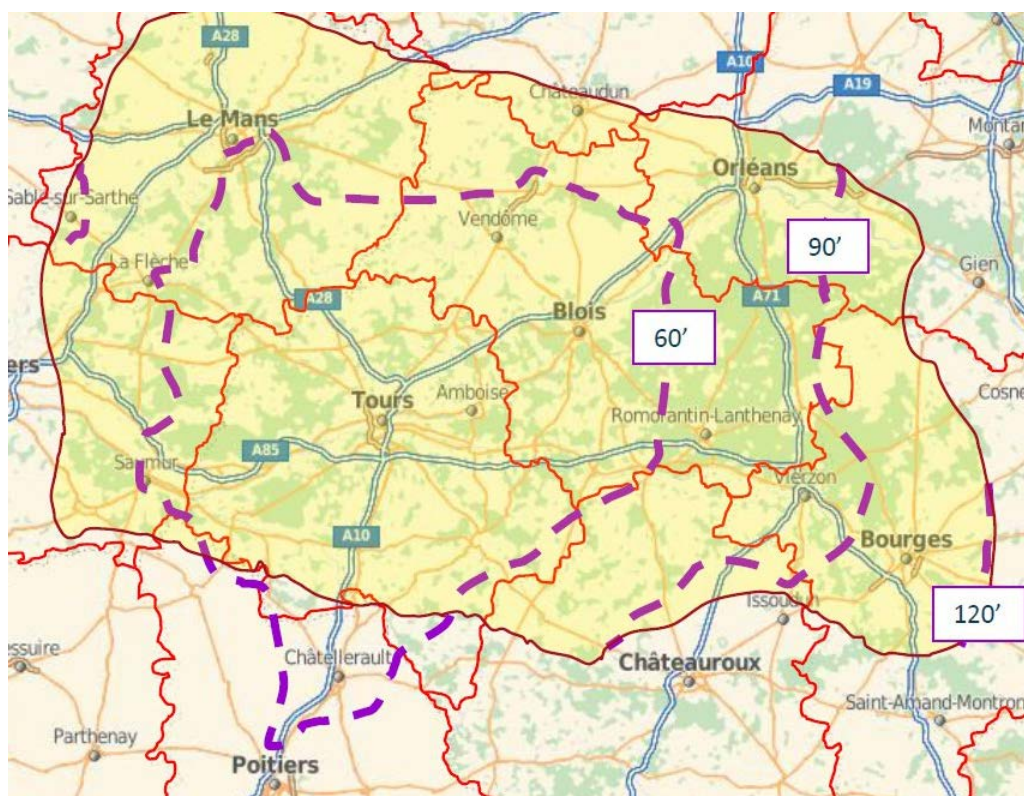


b) UN AEROPORT AUX PORTES DE LA VILLE

La Métropole de Tours accueille une plateforme aéroportuaire, sur son territoire, à cheval sur les communes de Tours et de Parçay-Meslay. Elle mixte des activités militaires et civiles. En 2021, l'école de chasse aura déménagé sur le site de Cognac. Le transfert de cette activité militaire engendre une libéralisation d'importants fonciers, et constitue ainsi pour le territoire, une opportunité de développer l'aviation civile et l'environnement de l'aéroport. Une étude récente, détermine un certain potentiel de développement de l'activité aéroportuaire sur Tours. L'étude se base notamment sur l'estimation de la zone de chalandise de l'aéroport tourangeau, qui couvre une part importante de la région Centre Val-de-Loire et déborde sur la Sarthe et l'Anjou. Ce périmètre totalise plus de 2 millions d'habitants, en tenant compte de l'éventuelle concurrence de la plateforme aéroportuaire de Poitiers.

Toutefois, la Métropole de Tours est directement reliée en TGV au plus grand aéroport français (qui occupe le second rang à l'échelle européenne), Roissy Charles-de-Gaulle, par 10 trajets quotidiens (6 vers Roissy et 4 vers Saint-Pierre-des-Corps). Depuis la Métropole tourangelle, il est également possible de rallier les aéroports de Paris-Orly, Nantes-Atlantique, Rennes-Bretagne et Angers Loire-aéroport en moins de trois heures. Ces possibilités intéressantes constituent une concurrence non négligeable pour le développement de l'offre aéroportuaire de la plateforme tourangelle.

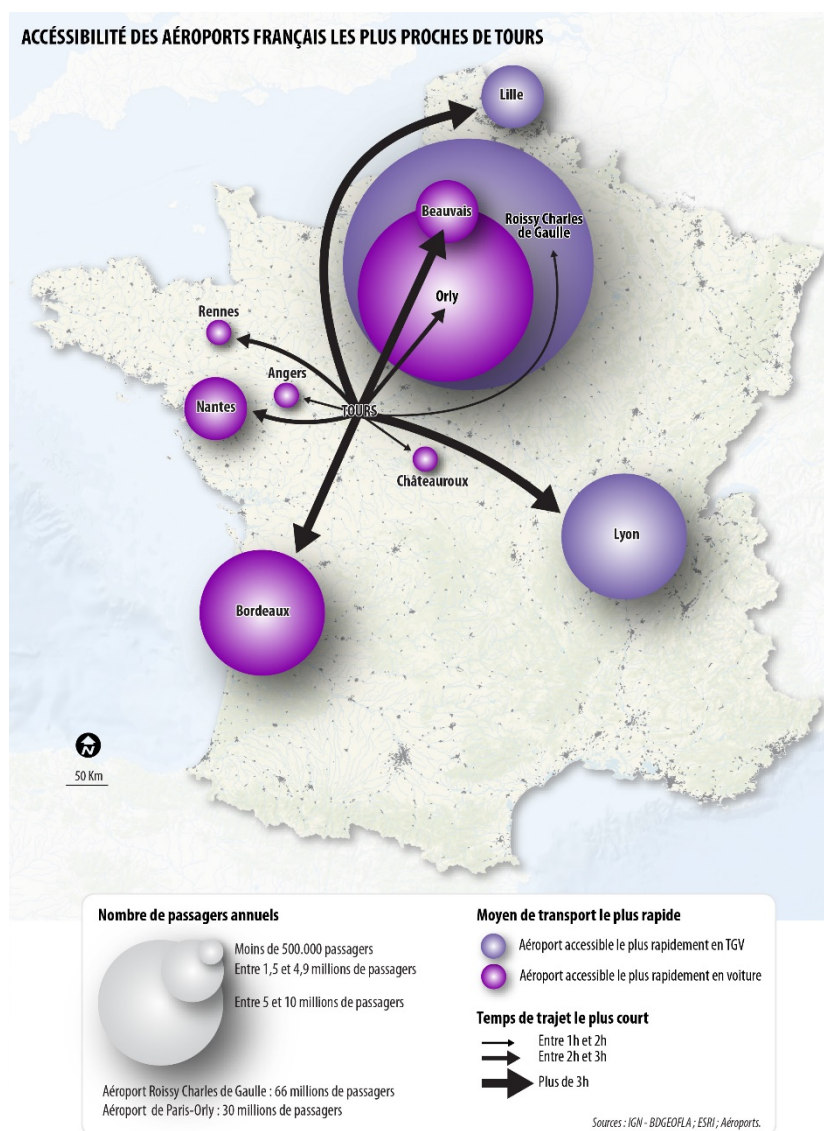
Zone de chalandise et accessibilité routière à l'aéroport de Tours



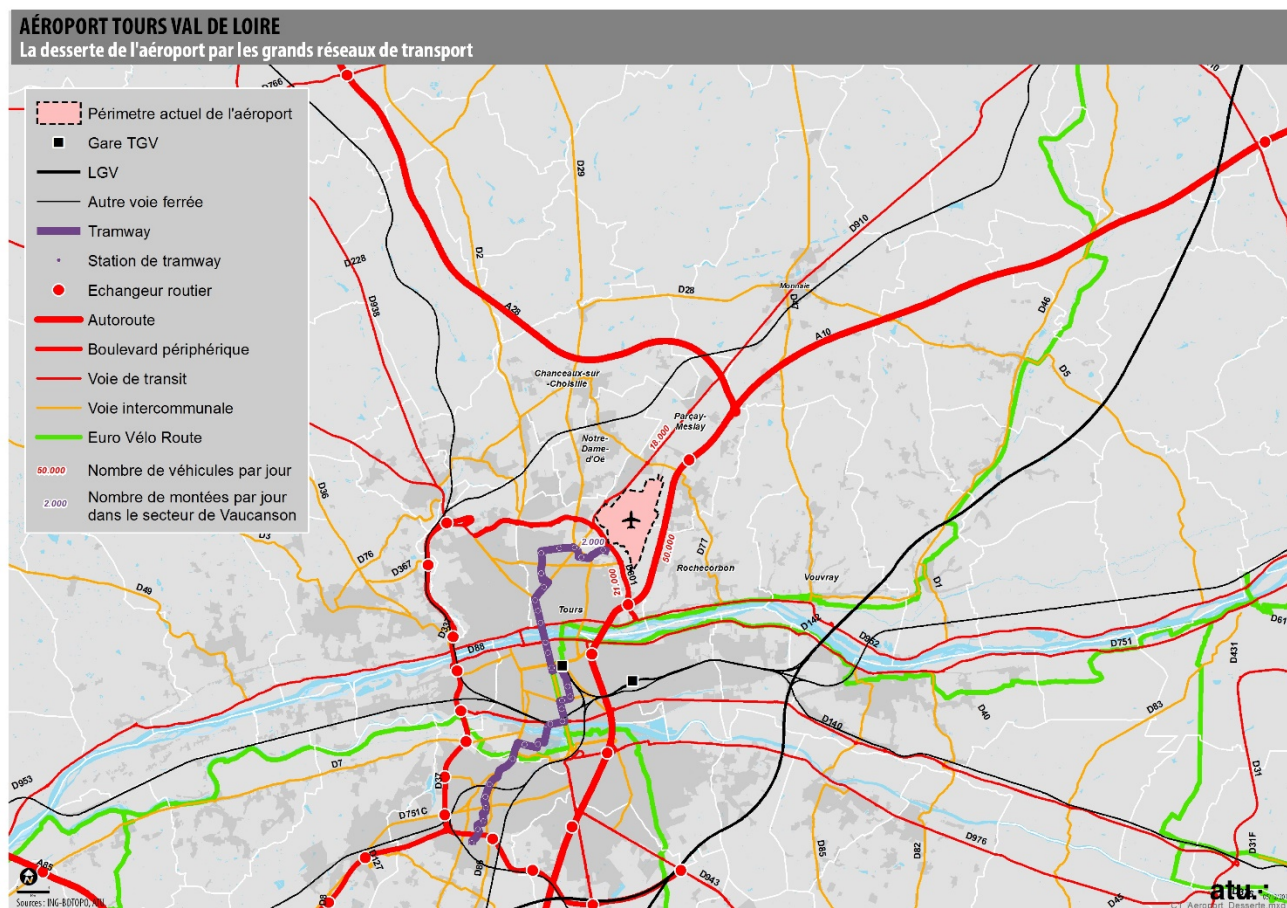
Source : SMADAIT

— 60' — Temps d'accès en voiture (trajet le plus rapide, dans des conditions normales de circulation)

— Limite de département



Le départ de l'école de chasse libère ainsi plusieurs dizaines d'hectares (les négociations sont toujours en cours), en plus des espaces non militaires localisés aux abords du complexe aéroportuaire. Situés aux portes de la ville, ces espaces présentent un intérêt certain à l'urbanisation, car déjà desservis par les grands réseaux de transport : le boulevard Abel-Gance qui rejoint l'échangeur A10 de Sainte-Radegonde, la ligne de tramway dont le terminus "Vaucanson" se situe à 700 mètres de l'entrée du terminal de l'aéroport. Ce potentiel foncier laisse à penser qu'un développement urbain peut s'organiser, quelle que soit l'évolution des activités d'aviation sur le site de l'aéroport.



c) UNE GARE CENTRALE EN IMPASSE, MAIS CONNECTÉE AU RÉSEAU TGV

La gare de Tours voit passer environ 40.000 personnes par jour (en semaine). Sa position en cœur de ville et la variété des dessertes (TGV, Intercités, TER) en sont l'explication majeure. Cette gare se situe au cœur d'un réseau étoilé à 8 branches "classiques" et à deux branches à grande vitesse (LGV Paris-Bordeaux). Toutefois, bien qu'au cœur du réseau ferroviaire, la gare de Tours occupe une position en impasse, ce qui pour les circulations ferroviaires représente une contrainte importante. Cette disposition oblige à une organisation bicéphale pour desservir la Métropole, avec la gare de Saint-Pierre-des-Corps (prochainement rebaptisée "Tours / Saint-Pierre-des-Corps"). Cette dernière, située "en ligne", accueille davantage de dessertes que la gare de Tours, grâce essentiellement aux services TGV (une dizaine à la gare de Tours, une soixantaine à celle de Saint-Pierre-des-Corps). Ainsi, la gare de Tours accueille l'ensemble des trains "locaux" (intercités et TER), alors que la gare de Saint-Pierre-des-Corps réceptionne l'ensemble des TGV. Cela étant, le nombre de voyageurs reste près de deux fois plus élevé à Tours qu'à la gare de Saint-Pierre-des-Corps. Distantes de 2,7 kilomètres, ces deux gares nécessitent donc d'être reliées de manière fréquente, rapide et lisible. Malgré de nombreux services quotidiens reliant les deux gares (environ 150 trajets), il subsiste des périodes "creuses" où le voyageur subit un temps de correspondance supérieur à 10 minutes, en période sans aléas. En réalité, des temps de correspondances sont fréquemment plus longs en raison d'aléas de circulation (retard du train devant récupérer les voyageurs en gare de Saint-Pierre-des-Corps pour les acheminer à celle de Tours). La diversité des trains qui assurent cette liaison complique son usage en rendant l'offre illisible, en particulier pour les visiteurs de la Métropole. Le changement de nom des deux gares devrait améliorer légèrement ce point.

La convergence du réseau ferroviaire sur la ville de Tours requiert deux types d'effets :

- **Bénéfiques**

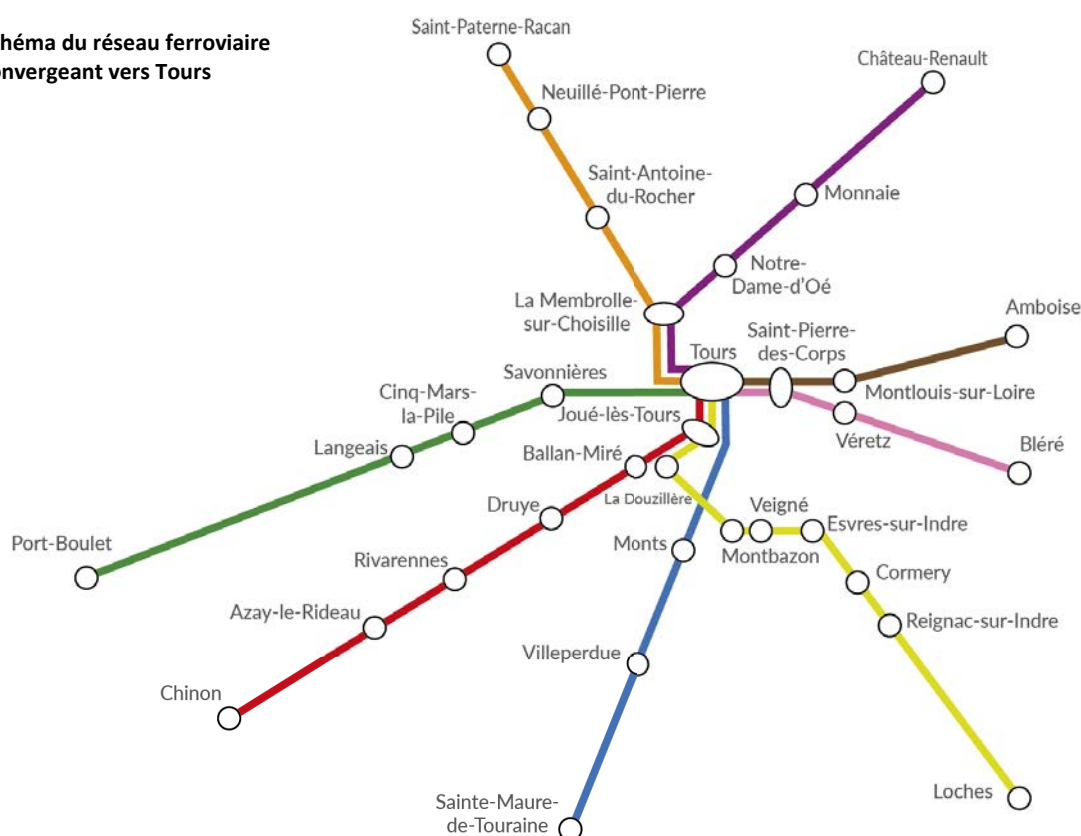
L'accès ferroviaire jusqu'au cœur de la ville centre permet une intermodalité complète à la gare de Tours (tramway, bus, vélos en libre-service, cars interurbains, taxi,...), en limitant les correspondances pour un nombre élevé d'usagers actuels du train.

- **Défavorables**

Le réseau en "étoile" ne permet pas d'augmenter significativement le nombre de trains aux heures de pointe. Cela signifie qu'en l'état actuel du réseau, la desserte des communes périurbaines ne peut s'améliorer faute de pouvoir réceptionner les trains en gare de Tours. La conséquence majeure est la stagnation de l'usage du train dans la Métropole de Tours, au profit d'un usage routier facteur de nombreuses nuisances (congestion, pollution, bruit, accidentologie,...). Des investissements sont envisagés sur le cœur du réseau ferroviaire (en gares de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps), mais ils ne sembleront pas être suffisants pour augmenter significativement le nombre de trains desservant la Métropole.

L'importance des emprises ferroviaires marque fortement l'environnement de la ville. Elles offrent des perspectives spectaculaires sur ces espaces, mais engendrent également des effets de coupures entre quartiers. La partie la plus large du faisceau ferroviaire se situe au niveau de la gare de Tours. Le fonctionnement actuel et envisagé par les opérateurs ferroviaires (trains à quai, trains stationnés en attente de la mise à quai, trains en petite maintenance) nécessite au minimum le maintien de ces emprises, dont la valeur marchande correspond à celle d'un foncier d'hyper-centre d'une Métropole.

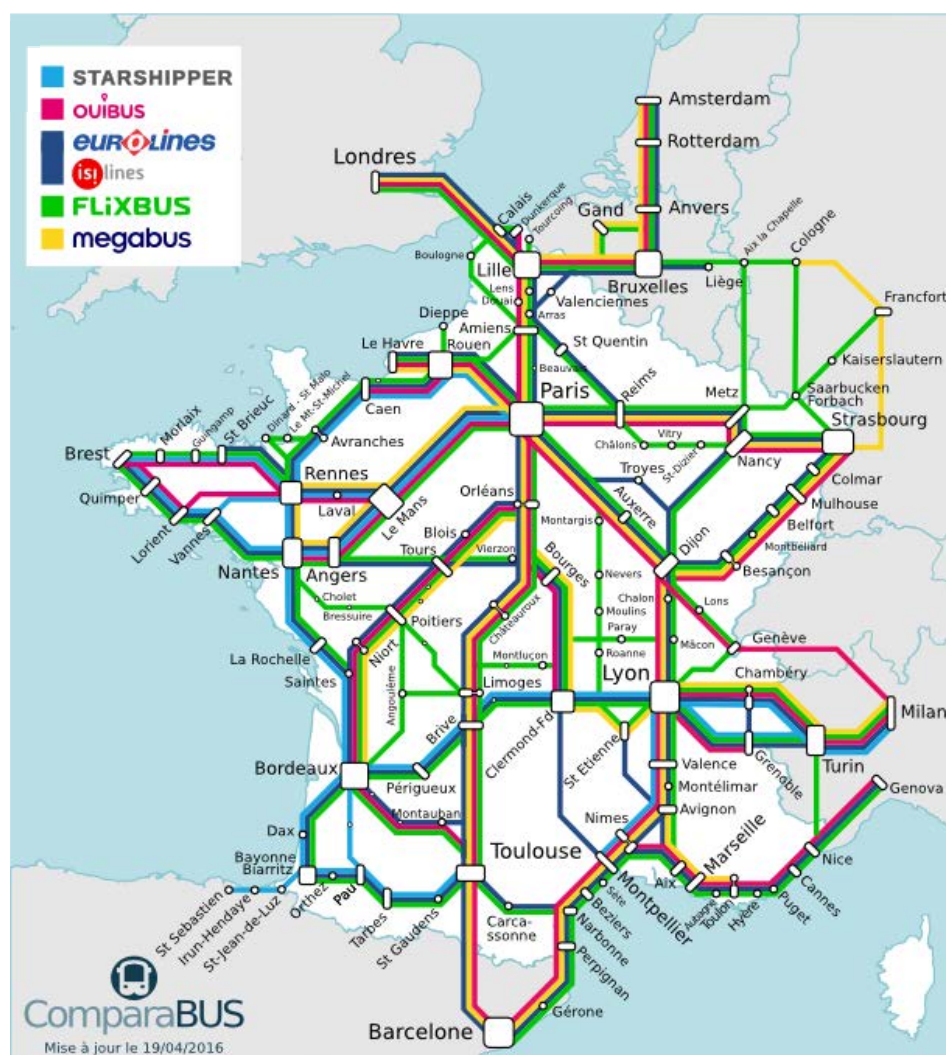
Schéma du réseau ferroviaire convergeant vers Tours



d) UNE VILLE DE TRANSIT POUR LES RESEAUX DE CARS NATIONAUX ET INTERNATIONAUX

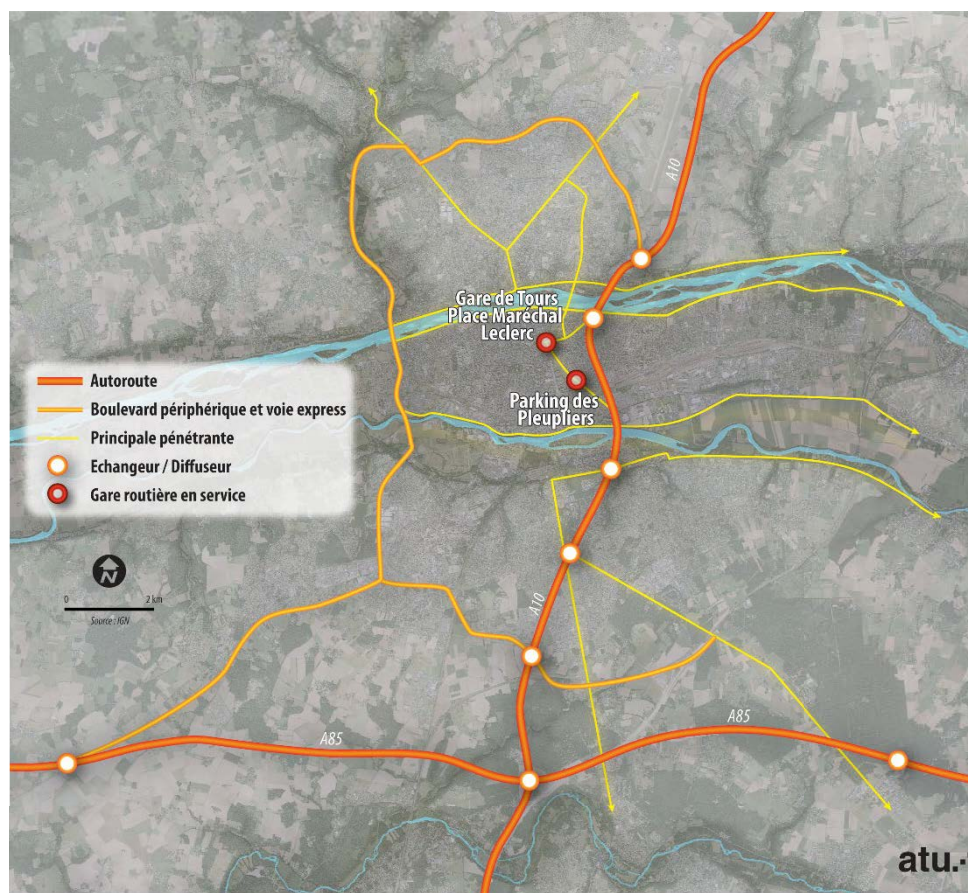
L'étoile autoroutière qui dessert la Métropole de Tours positionne le territoire sur les grands axes du réseau des cars interurbains et internationaux de longue distance. Cette position s'est renforcée suite à la loi sur la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 06 août 2015 (dite loi "Macron"), qui a libéralisé le marché du transport interurbain par autocars. Avant la promulgation de cette loi, Tours constituait déjà une étape importante sur le réseau des cars touristiques, qui assuraient les liaisons entre l'Europe du Nord et la péninsule ibérique.

Le réseau des cars interurbains de longue distance



Ces réseaux diversifient désormais les offres de liaisons depuis et vers la Métropole de Tours, en concurrençant le réseau ferroviaire (TGV principalement), mais aussi la route par véhicule individuel. Il attire un public principalement séduit par les prix pratiqués, malgré des temps de trajets souvent bien supérieurs aux modes concurrents. Il nécessite néanmoins la présence de gares routières en capacité d'accueillir dans de bonnes conditions des voyageurs toujours plus nombreux. Deux sites sont répertoriés dans la Métropole de Tours, l'un situé sur le parvis de la gare SNCF, l'autre sur une parcelle qui longe la rue Édouard-Vaillant et les voies ferrées (parking des Peupliers). Tous les deux sont localisés sur Tours, et fonctionnent en complémentarité. L'un et l'autre présentent des espaces insuffisants pour recevoir l'ensemble des services d'autocars, et n'offrent pas la palette de services nécessaires pour un accueil de qualité des voyageurs (espace d'attente confortable, information, petits commerces,...).

Localisation des gares routières à Tours



Aire d'attente sur le parking des Pleupliers



Bâtiment voyageurs et accès aux quais de la halte routière située devant la gare SNCF



e) UN CARREFOUR CYCLOTOURISTIQUE EUROPEEN

La Métropole de Tours voit passer sur son territoire trois itinéraires cyclotouristiques importants, dont le plus fréquentée d'Europe, l'Eurovéloroute n°6, dite Eurovéloroute des fleuves. La Loire à vélo figure parmi les tronçons de cette Eurovéloroute. L'Eurovéloroute n°3, dite Eurovéloroute des pèlerins relie Trondheim (Norvège) à Saint-Jacques de Compostelle (Espagne). Elle transite également par Tours. Cette Eurovéloroute propose une alternative, l'itinéraire n°41, qui relie ces mêmes villes, mais en passant par Chartres.

Réseau des Eurovéloroutes en France

- **Loire à vélo**
(de St-Nazaire au Gerbier de Jonc)
- **Eurovélo route V3**
(St-Jacques de Compostel)
- **Eurovélo route V6**
(de l'Atlantique à la Mer Noire)



Source : AF3V

Ce réseau de grands itinéraires impacte fortement la Métropole de Tours. Il a ainsi permis l'aménagement d'un tronçon commun traversant l'ensemble de la ville de Tours, et a eu pour effet de mettre en avant l'usage du vélo sur le territoire. La pratique cyclable tend à augmenter significativement depuis la mise en service dans la ville de la Loire à vélo, en 2006. En accompagnement des Eurovéloroutes, le territoire propose un réseau cyclable d'usage plus quotidien (environ 250 km), composé de pistes, de bandes et de voies partagées. Des moyens sont alloués par la Ville et la Métropole depuis une quinzaine d'années pour mettre en place le réseau, les emplacements de stationnement et les différents services associés à la pratique du vélo. Malgré ces efforts, l'usage élevé du vélo reste encore circonscrit dans les quartiers centraux de la ville, et de nombreux parcours se heurtent aux nombreuses coupures présentes sur le territoire (voies ferrées, cours d'eau, routes et voies express). Les trajets intercommunaux, dont ceux qui transitent ou aboutissent à Tours, sont donc fortement impactés par ces "obstacles" et par des aménagements cyclables peu sécurisants.

5.3 LES SYSTEMES DE MOBILITES PLUS LOCALES

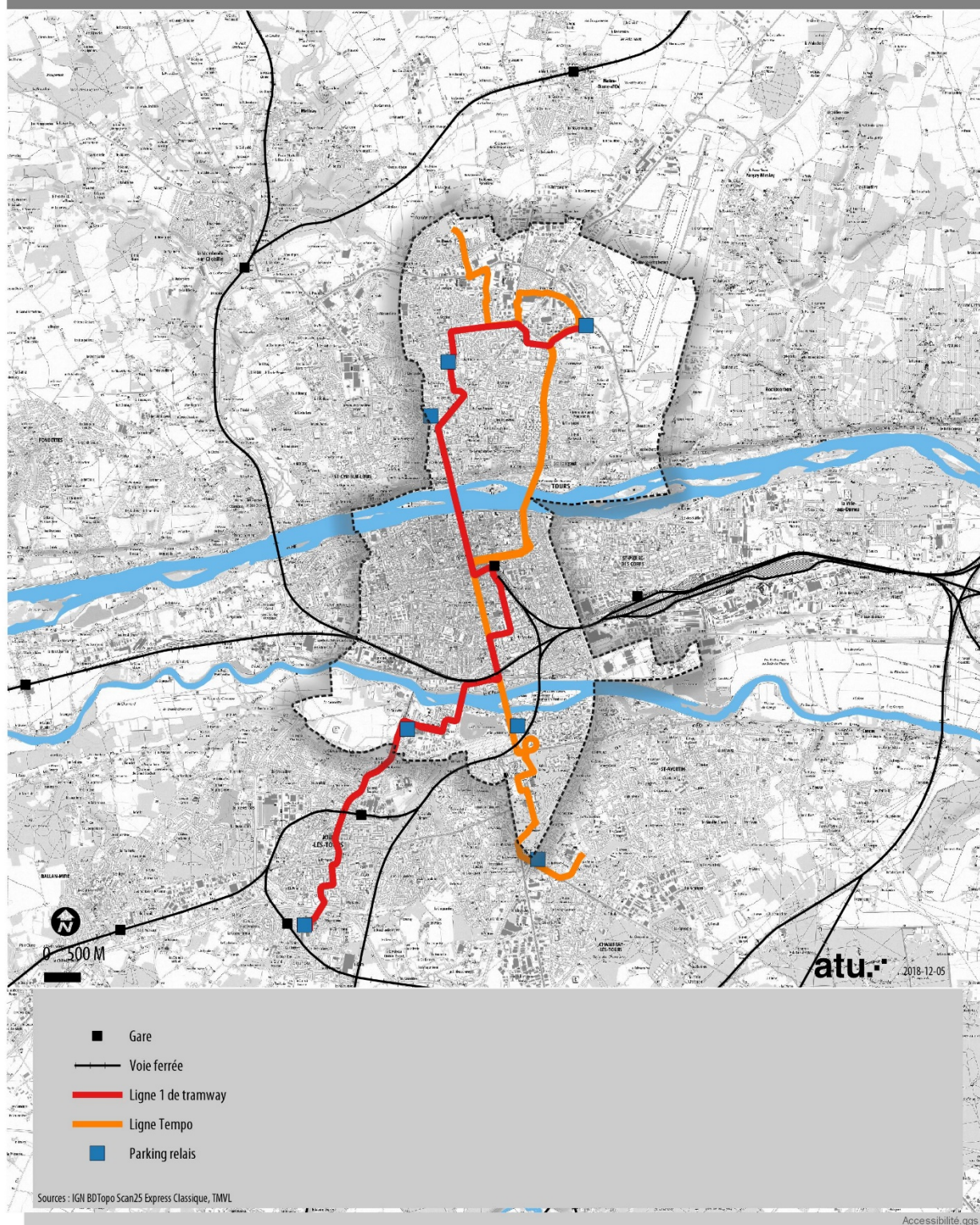
a) DES TRANSPORTS COLLECTIFS EN SITE PROPRE AYANT TRANSFORME LA VILLE

Deux lignes de transport collectif en site propre (TCSP) desservent la ville depuis 2013 : la ligne de tramway et la ligne 2 "Tempo", à haut niveau de service (BHNS).

Cette terminologie signifie que les véhicules de ces deux lignes circulent essentiellement dans une voie qui leur est réservée. Ceci est vrai pour la ligne de tramway, mais l'est moins pour la ligne BHNS, avec quelques tronçons sans voies réservées mais "compensés" par un dispositif de priorité aux feux (par exemple le tronçon sur le boulevard Heurteloup).

TOURS

Les transports en commun en site propre



Les effets attendus de la mise en place de ces types de lignes sont multiples, dont :

- une accessibilité au centre-ville plus multimodale, avec une part élevée de voyageurs qui empruntent les TCSP,
- une requalification des espaces traversés par la ligne, dont l'un des enjeux majeurs est de conforter les parcours piétons et cyclables,
- un renforcement de l'urbanisation, plus dense et plus mixte qu'auparavant.

La ligne de tramway a engendré ces trois conséquences. Ce fût un peu moins le cas le long de la ligne BHNS.

Depuis 2013, le réseau connaît une croissance de fréquentation régulière. Il atteint désormais plus de 37 millions de voyages par an, alors qu'il avoisinait les 25 millions de voyages avant la mise en service du tramway.

Tout au long de la ligne de tramway, l'accès aux quartiers traversés s'est fortement amélioré, accompagné d'un embellissement des espaces publics. En revanche, l'urbanisation le long de la ligne fût plus ponctuelle, et davantage ciblée selon les quartiers. Ainsi, certains secteurs de la ville situés dans le corridor des 500 mètres de part et d'autre de la ligne ont davantage subi que maîtrisé les processus de densification (le cas notamment à Tours Nord).

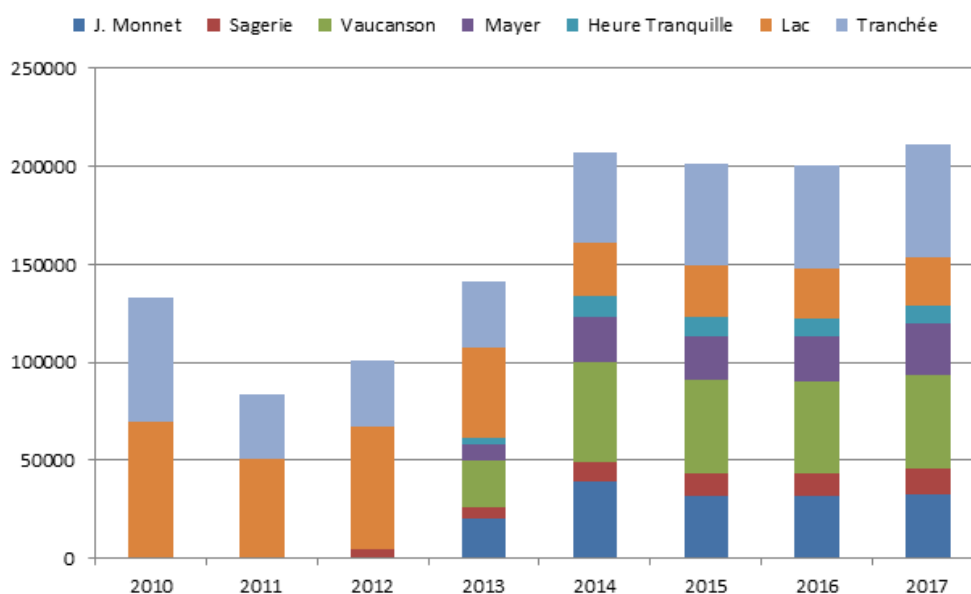
Projet urbain construit suite à la mise en service du tramway sur l'avenue Maginot



Sept parkings-relais (P+R) sont aménagés le long des deux lignes TCSP actuelles. Leurs capacités varient entre 160 et 280 places, à l'exception du P+R de l'Heure Tranquille (90 places intégrées dans l'enceinte du parking souterrain de l'ensemble commercial). La mise en service du tramway, avec celle de plusieurs P+R, a contribué à l'essor de l'intermodalité voiture/transport en commun dans la Métropole. L'augmentation s'est principalement réalisée entre 2013 et 2014, période correspondant à la mise en service du tramway et du réseau de bus réadapté. Depuis 2014, la fréquentation globale des parkings tend à stagner, même si une légère reprise est constatée sur 2017. Cette évolution peut s'expliquer par un réseau Fil Bleu constant depuis 2013. Toutefois, l'usage des P+R varie d'un site à un autre. Les parkings "Tranchée" et "Vaucanson" sont les plus utilisés. Les moins fréquentés sont "Heure Tranquille", "Mayer", "Lac" (présents sur Tours) et "Sagerie" (localisé à Chambray-lès-Tours). Parmi les sites existants avant 2013, le parking de la Tranchée maintient, voire augmente son attractivité. À contrario, celui du Lac a vu sa fréquentation fortement chuter, avec désormais un niveau d'occupation des places de maximum 30% en journée ouvrée. Ces deux parkings constituent les sites "historiques" des parkings-relais à Tours. L'évolution de leur fréquentation montre l'impact du tramway, entre un site directement connecté à la ligne et un autre plus à l'écart.

Certains parkings se situent aux portes du tissu urbain dense ("Vaucanson", "Jean-Monnet" à Joué-lès-Tours, "Heure Tranquille") et d'autres sont davantage intégrés en ville ("Mayer", "Tranchée", "Lac" et "Sagerie"). Leur raccordement à un axe routier à fort trafic se différencie également d'un site à l'autre. Cependant, quelle que soit leur localisation (mis à part le P+R de l'Heure Tranquille), ces espaces ne concentrent qu'un seul usage, le stationnement des véhicules.

Fréquentation annuelle des parkings relais



Source : TBM Kéolis

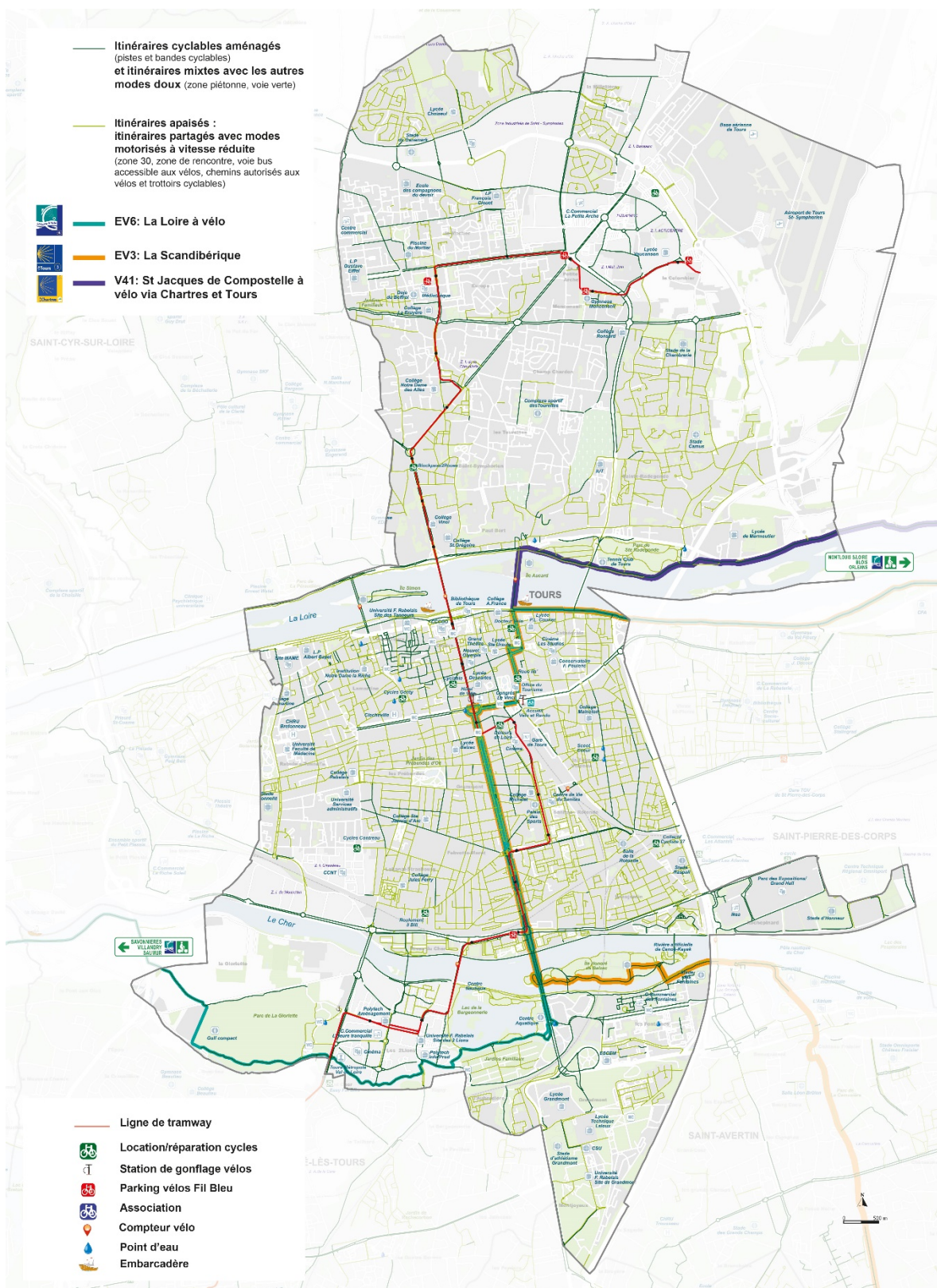
Réalisation : TMVL - Direction des mobilités

b) DES MODES DOUX QUI TROUVENT LEUR PLACE, MALGRE DES POINTS DE DIFFICULTES ENCORE IMPORTANTS

La ville de Tours a engagé depuis de nombreuses années un processus d'amélioration des déplacements à pied et à vélo. Le réseau cyclable s'est ainsi fortement développé, avec désormais environ 250 kilomètres aménagés sur la commune, dont une centaine de kilomètres de pistes et voies vertes, une cinquantaine de kilomètres de bandes et environ une centaine de kilomètres en espaces partagés. Le réseau se complète d'environ 300 kilomètres de voies dites "apaisées". Selon les catégories, le traitement des aménagements demeure relativement similaire, mais le réseau souffre de nombreuses discontinuités, dont certaines liées aux coupures urbaines (cours d'eau, voies ferrées, axes routiers,...).

Les principales coupures recensées sur la commune sont :

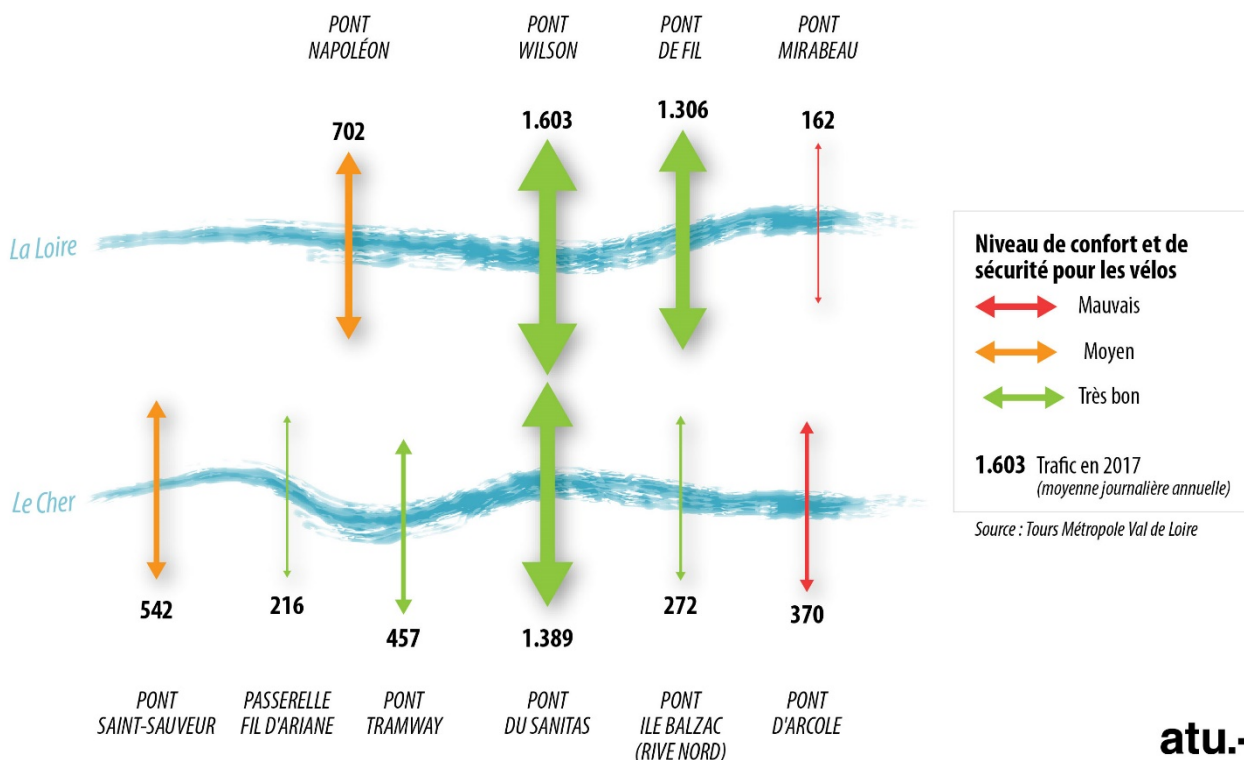
- Tours Centre : les voies ferrées et l'autoroute A10
- Tours Nord : l'avenue du Danemark, le boulevard Abel-Gance, les grandes propriétés situées sur le coteau de la Loire
- Tours Sud : les voies ferrées et l'autoroute A10



La Loire et le Cher constituent des obstacles importants entre ces trois secteurs de la ville, malgré la dizaine de franchissements possibles. La Loire en compte 4, dont seulement deux offrent un parcours cyclable aisé, sécurisé et confortable. Parmi ces deux franchissements, le pont Wilson constitue un maillon de la colonne vertébrale de la ville, qui a profité de la mise en service du tramway pour bénéficier d'un aménagement conséquent en faveur des mobilités douces. Ce pont est désormais le plus fréquenté de la ville par les cyclistes avec plus de 1.600 passages quotidiens. Avant la mise en place de la "promenade Wilson", un comptage de mai 2010 dénombrait une fréquentation cyclable trois fois inférieure à celle-ci. À titre indicatif, le comptage réalisé en 2010 a relevé deux à trois fois moins de cyclistes sur l'ensemble des ponts franchissant la Loire, à l'exception du pont Mirabeau, très insécure et inconfortable pour ce mode de déplacement. Cette évolution montre l'intérêt porté par la population pour les déplacements en vélo.

	Comptage du 20 mai 2010
Pont Napoléon	260
Pont Wilson	510
Pont de Fil	665
Pont Mirabeau	165

Source : Ville de Tours

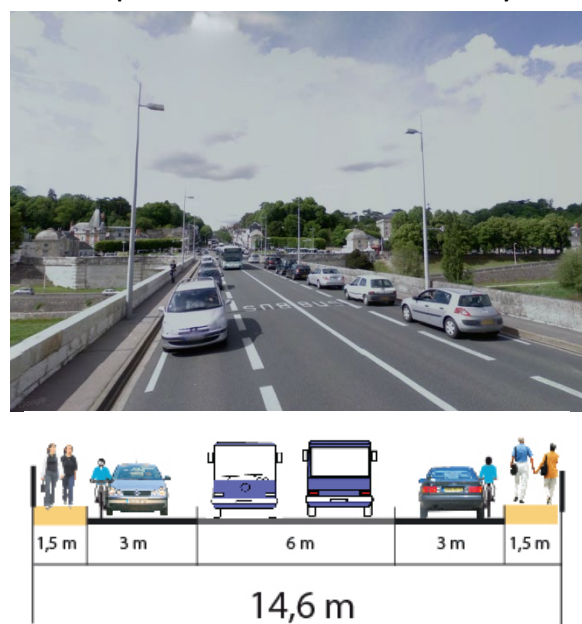


atu.·

Focus sur le réaménagement du pont Wilson

Avant le réaménagement du pont suite à la mise en service du tramway, près de 18.000 véhicules circulaient quotidiennement sur les deux voies de circulation. Les voies de bus accueillait près de 1.000 véhicules par jour. Le pont Wilson servait également au passage des convois exceptionnels, dont la fréquence variait d'une année sur l'autre. Plus de 500 cyclistes osaient s'aventurer sur ce pont malgré un flux élevé de véhicules motorisés et l'absence d'aménagement sécurisé en leur faveur. Quant aux piétons, ils cheminaient tant bien que mal le long de trottoirs latéraux très étroits (nous ne disposons pas de chiffre de fréquentation pour ce mode).

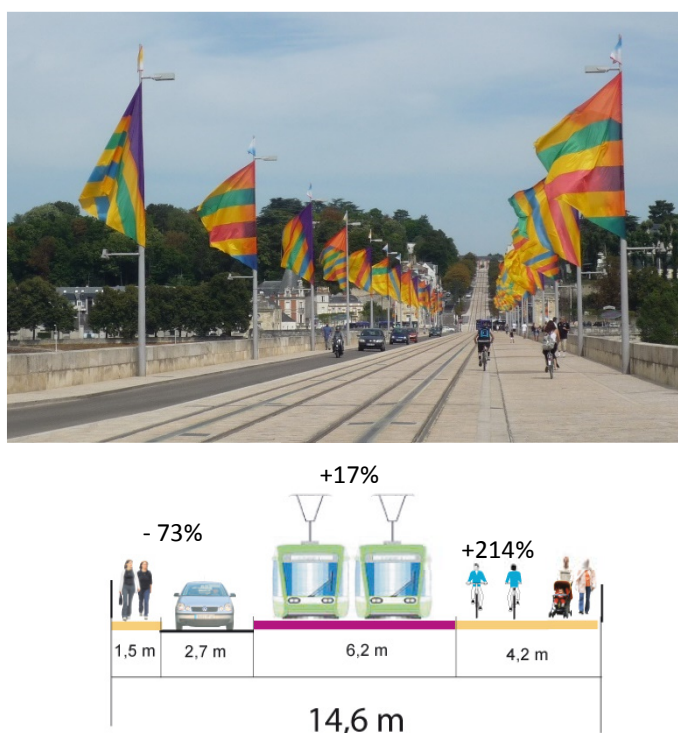
Le pont Wilson avant l'arrivée du tramway



Désormais, le trafic automobile a chuté fortement (moins de 5.000 véhicules chaque jour), alors que la fréquentation des autres modes a fortement augmenté : + 214% de vélos et + 17% pour les transports publics (entre 2010 et 2014). À noter que l'augmentation de la fréquentation des transports publics s'est effectuée alors que le nombre de passages de véhicules a chuté de 60% depuis 2010 (756 passages quotidiens de bus par 12 lignes régulières de jour et une de nuit en 2010. 294 passages quotidiens effectués par la seule ligne de tramway en 2017). Ce rapport montre la différence de capacité entre un tramway et un bus (même articulé), un tramway pouvant embarquer plus du double de voyageurs. Le résultat de cette évolution provient également de la fin de la circulation des bus sur le pont Wilson, suite à la mise en service du tramway.

Enfin, le réaménagement du pont Wilson laisse également supposer que la fréquentation des piétons s'y est fortement accrue, même si nous ne disposons pas de chiffres de fréquentation. À noter que les piétons partagent leur espace avec les cyclistes. La fréquentation d'un espace commun par deux modes dont les écarts de vitesse sont importants interroge sur la pérennité de ce mode de fonctionnement.

Le pont Wilson depuis l'arrivée du tramway

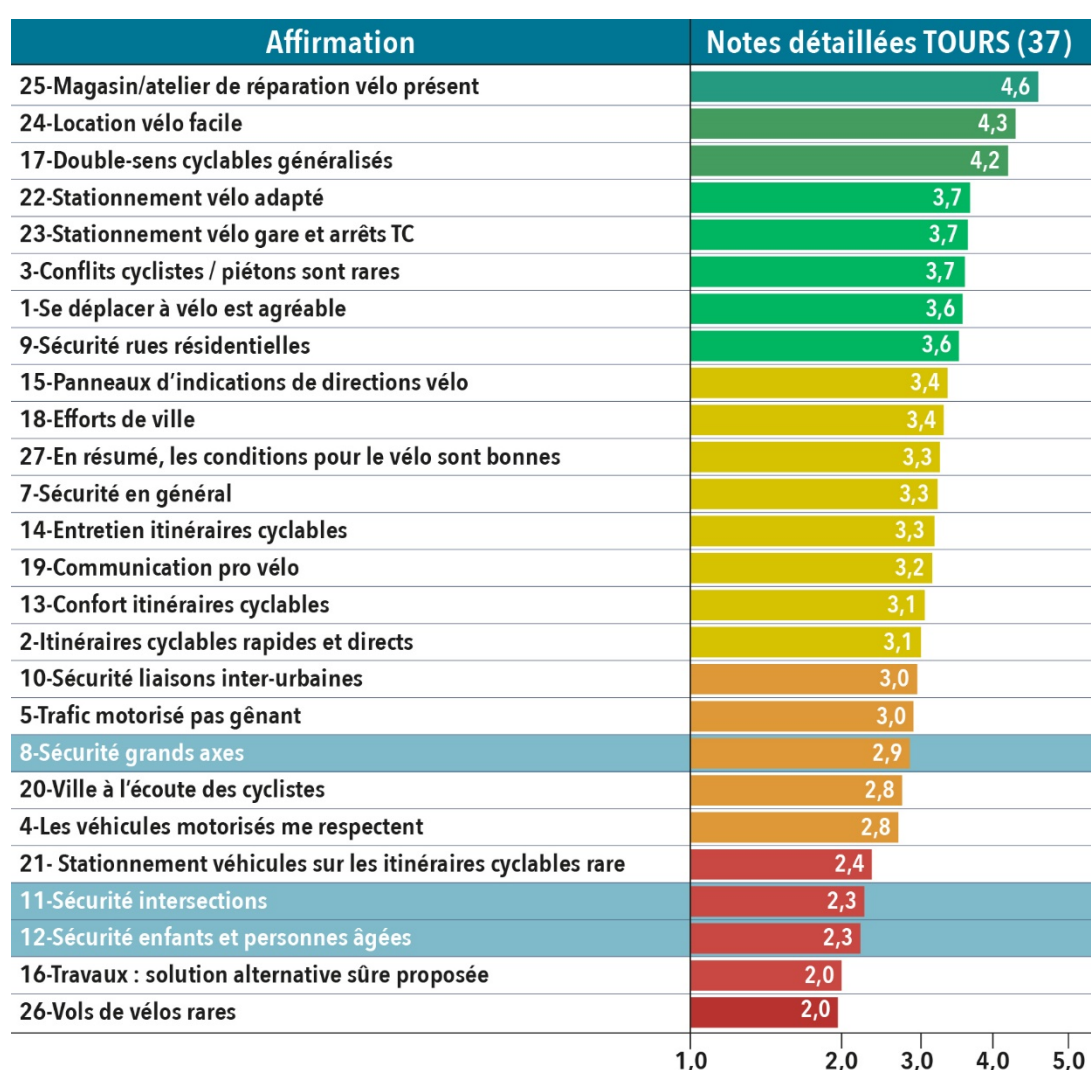


Un réseau cyclable jugé de moyenne qualité par les usagers

En 2017, la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) a lancé une vaste enquête en ligne, qui portait sur l'ensemble de la France. L'objectif était de faire noter, par les usagers, les différents réseaux cyclables proposés dans les villes. Cette démarche fût la première du genre en France, et a connu un certain succès (113.000 contributeurs). Les usagers qui se sont exprimés sur le réseau de la ville de Tours le juge de qualité moyenne (une note de 3,22 sur 6), notamment en raison d'un sentiment d'insécurité. Ce sentiment porte pour l'ensemble des usagers, mais plus particulièrement à destination des enfants et des personnes âgées, soit les personnes les plus vulnérables.

Le réseau est toutefois reconnu pour son déploiement de stationnements vélos, pour la mise en place des doubles-sens cyclables et pour les possibilités de louer ou de faire réparer son vélo. Le côté agréable des déplacements en vélo est souligné par les cyclistes tourangeaux.

Résultats du baromètre cyclable 2017, sur la ville de Tours



Source : FUB

Une stratégie de déploiement du stationnement des vélos qui prend de l'ampleur

Depuis le 1^{er} janvier 2017, la loi impose, pour les bâtiments neufs à usage d'habitation groupant au moins deux logements, l'installation d'un parc de stationnement réservé aux seuls occupants de l'immeuble. Cet espace doit être équipé d'un accès sécurisé pour les cycles et les cycles à pédalage assisté. Cet espace peut être réalisé à l'extérieur du bâtiment, à condition d'être couvert, clos et situé sur la même unité foncière que l'immeuble. Ces conditions sont également applicables aux bâtiments neufs à usage principal de bureaux, et sont destinées au stationnement des vélos des salariés.

Auparavant, l'article 57 de la loi Grenelle 2 introduisait l'obligation pour ces espaces, d'être couverts, éclairés et de préférence situés en rez-de-chaussée, ou à défaut, au premier sous-sol. Leur accessibilité doit être facilitée depuis l'entrée du bâtiment. Ils doivent répondre, à minima, aux caractéristiques suivantes :

- pour les bâtiments à usage principal d'habitation : une superficie de 0,75 m² par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales et 1,5 m² par logement dans les autres cas, avec une superficie minimale de 3 m² ;
- pour les bâtiments à usage principal de bureaux : une superficie représentant 1,5 % de la surface de plancher.

L'espace peut être constitué de plusieurs emplacements.

Au-delà de ces règles législatives, le stationnement des vélos dans les espaces privés reste compliqué, tant à intégrer qu'à contrôler. Il arrive encore souvent que les aménagements des locaux, bien que respectant les dimensions réglementaires, n'offrent pas des conditions d'usage satisfaisantes. Cela peut porter sur l'aménagement intérieur du local, les systèmes d'attaches des vélos, les accès (largeur et/ou système d'ouverture des portes, la localisation du local sur la parcelle,...).

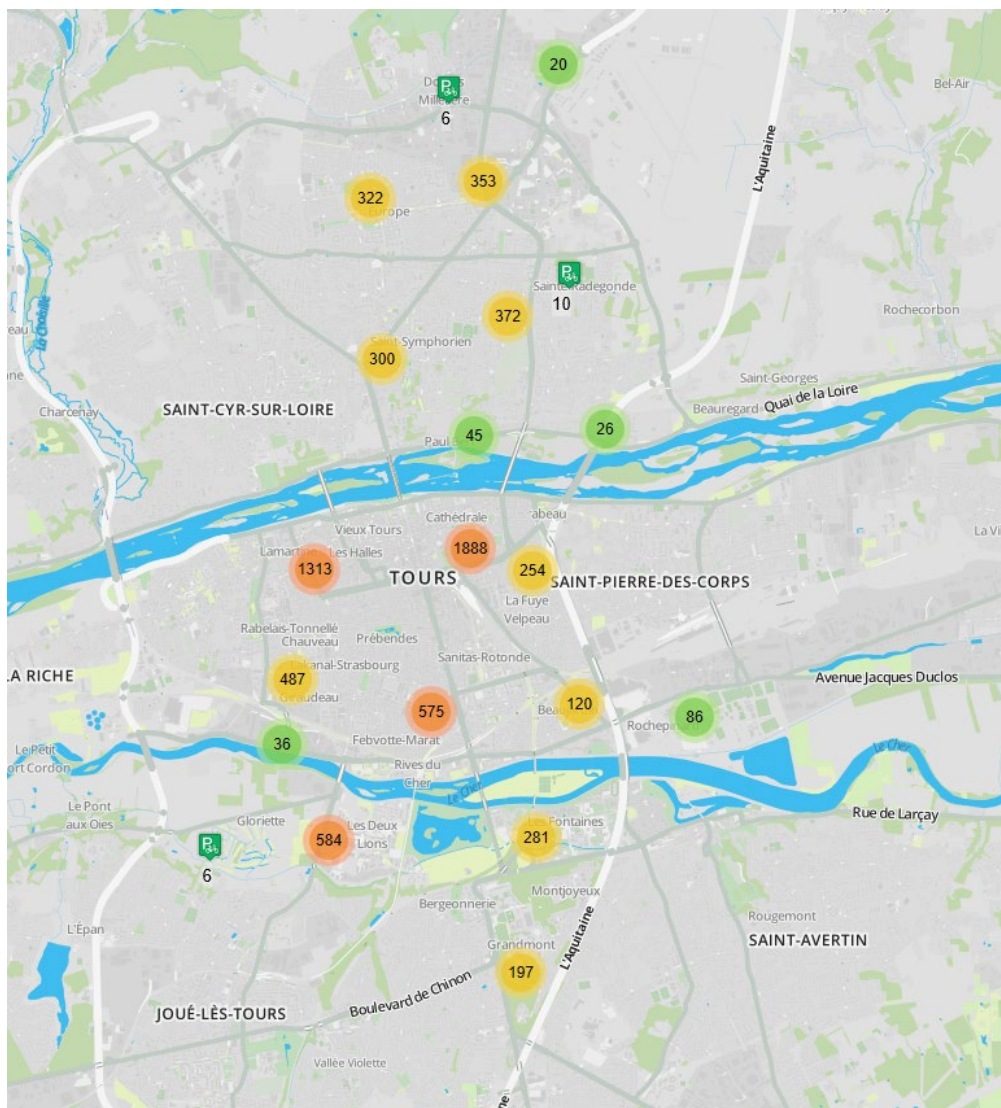
Sur l'espace public, la nécessité d'offrir du stationnement pour les vélos croît avec l'usage de ce mode de déplacement, dont l'essor se constate au fil du temps. L'offre doit être importante dans les secteurs où l'on trouve des commerces, des services, notamment administratifs, et des établissements scolaires.

Sur la commune de Tours, les associations de cyclistes ont recensé l'offre suivante :

7.281 places réparties sur près de 841 parkings, dont :

- 5.254 places en arceaux (72%)
- 1.617 places en pince-roue (22%)
- 348 places abritées (5%)
- 62 places sur parkings de type inconnu (1%)

Localisation des emplacements de stationnements publics des vélos par grands secteurs de la ville de Tours



Source : Collectif cycliste 37 - cartopartie stationnement

Des places sont également proposées depuis 2013 dans les parkings-relais du tramway et de la ligne BHNS (en accès libre et en accès réservés aux utilisateurs des transports en commun), afin d'encourager l'intermodalité entre le vélo et le réseau Fil Bleu. Cette action est complétée par l'installation de quelques abris-vélos spécifiques le long de la ligne de tramway, toujours à destination des utilisateurs du TCSP, et à proximité de quelques équipements publics (piscine du Lac, palais des sports,...). La prise en compte du stationnement des vélos spéciaux commence à apparaître sur la ville. L'ensemble de la réflexion sur le stationnement des vélos s'inscrit dans un schéma de stationnement à l'échelle métropolitaine.

Le piéton fait également l'objet d'attention particulière sur la ville de Tours, bien que de nombreux espaces restent inadaptés à une pratique confortable et sécurisée. La mise en place du tramway a permis de conforter les espaces piétons, notamment dans des secteurs emblématiques comme la gare de Tours, la rue Nationale et le pont Wilson. En marge de l'axe tramway, les emprises dédiées aux piétons répondent aux normes réglementaires, sans particulièrement prendre en compte le ressenti des usagers. En revanche, la place Châteauneuf a bénéficié d'une recomposition totale de son espace, offrant aux piétons des emprises bien plus généreuses. L'avenue de Grammont, dans son tronçon non circulé par le tramway, va également bénéficier d'un réaménagement important pour conforter et sécuriser les piétons.

La ville de Tours, comme l'ensemble des villes françaises, voit également croître la circulation d'engins de glisse urbaine (trottinette, dont celles électriques, overboard, gyropode,...). Cet effet, dont on ne sait pas encore s'il perdurera dans le temps, pose des problèmes de cohabitation entre usagers. La circulation de ces engins n'est toujours pas réglementée par le code de la route, si bien qu'aucun espace ne leur est officiellement affecté. Par conséquent, les engins de glisse urbaine utilisent les routes, les trottoirs ou les voies cyclables selon leurs possibilités, le niveau de sécurité,...

c) UN RESEAU DE VOIRIES EN COURS D'APAISEMENT MAIS QUI CONTINUE D'ACCUEILLIR D'IMPORTANTES TRAFICS

Le réseau viaire interne à la ville de Tours se compose classiquement de voies permettant des trafics de transit, des voies assurant des liaisons interquartiers et des voies pour desservir plus localement. Les voies de transit se retrouvent principalement le long des deux cours d'eau, la Loire et le Cher.

- L'axe "Nord Loire" relie l'A10 (échangeur Sainte-Radegonde) au boulevard périphérique à Saint-Cyr-sur-Loire. Entre 12.500 et 18.500 véhicules circulent quotidiennement sur les deux voies de circulation, qui assurent une continuité grâce à un carrefour dénivelé au niveau de la place Choiseul, lieu de croisement avec le tramway.
- Entre 18.000 et 25.000 véhicules circulent chaque jour sur l'axe "Sud Loire", aménagé en quatre voies dans ses tronçons Ouest, et en deux voies dans ses tronçons Est. Cet axe relie l'A10 (échangeur Tours Centre) au boulevard périphérique à La Riche (Prieuré Saint-Cosme). Il croise le tramway "à niveau" dans le secteur des Portes de Loire.
- L'axe "Nord Cher" est le plus fréquenté, avec des trafics journaliers compris entre 23.000 et 29.000 véhicules. Paradoxalement, il n'est raccordé qu'au boulevard périphérique Ouest, au niveau de La Riche Soleil. Quatre voies de circulation sont proposées sur l'ensemble de l'axe, qui croise le tramway dans un carrefour dénivelé (Carrefour de Verdun).

Ces trois axes assurent des échanges entre l'Ouest et l'Est de la ville, et permettent une accessibilité routière de l'hypercentre. Certains tronçons proposent des aménagements au caractère très routier, y compris sur les axes "Bords de Loire", situés dans le périmètre classé de l'UNESCO.

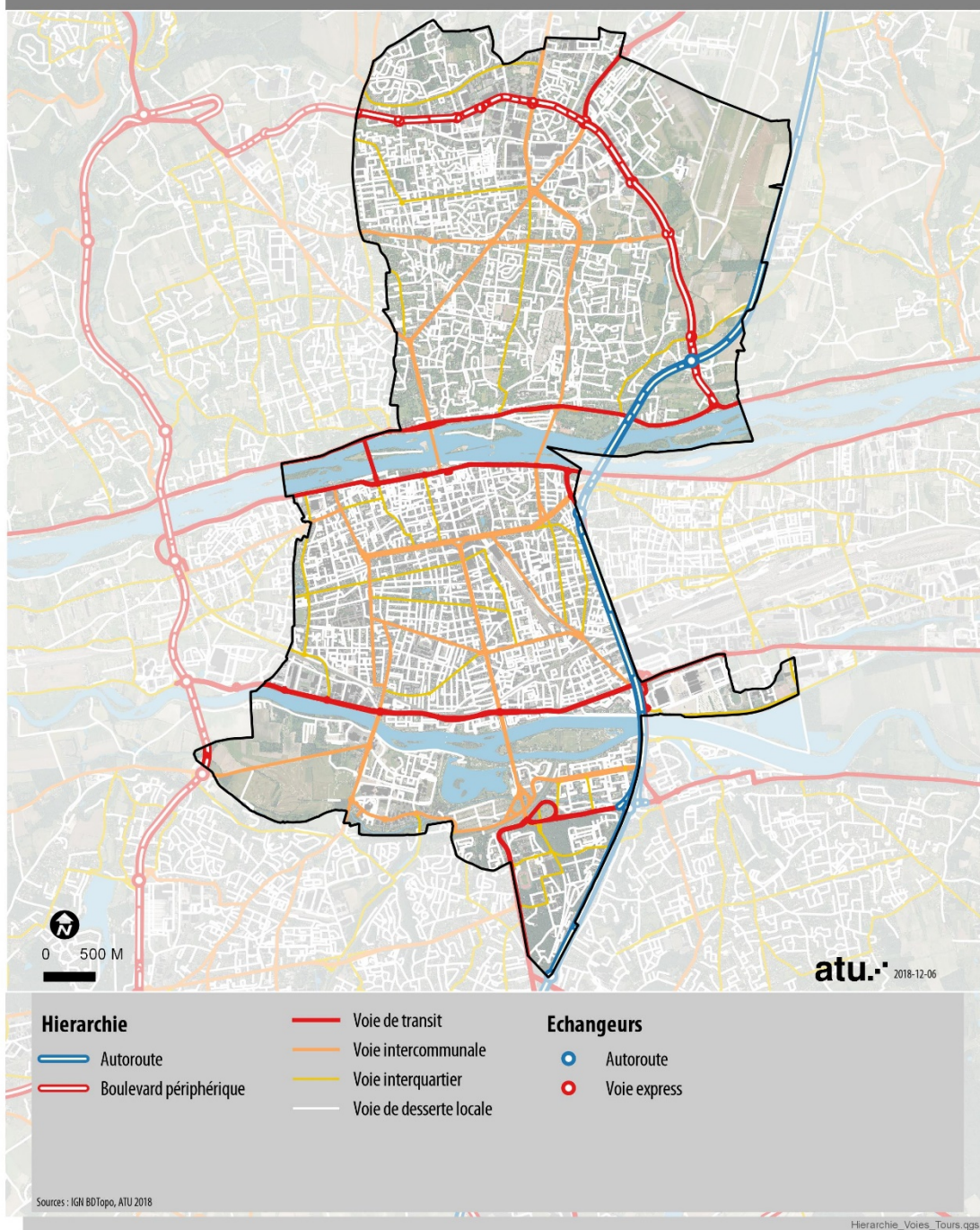
Une quatrième voie de transit se situe au Sud de la commune, entre l'avenue de Bordeaux et la route de Saint-Avertin. Reliant les deux niveaux du coteau du Cher, cet axe propose un aménagement très routier, avec au minimum quatre voies de circulation, des voies de "tourne-à-gauche" dans certains carrefours, et parfois un séparateur axial. Entre 25.000 et 27.000 véhicules sont recensés quotidiennement sur ses tronçons. Le secteur de l'Alouette est fortement marqué par les rampes routières qui constituent l'infrastructure.

La catégorie des voies interquartiers est celle qui rassemble des voies avec des profils les plus variés. S'y retrouvent des axes emblématiques à six voies de circulation comme l'axe "Heurteloup / Béranger", des axes accueillant le tramway avec site partagé (ex: avenue Maginot) ou pas (ex: avenue de la Tranchée), des axes fortement circulés et laissant peu de place aux modes doux (ex: rue Édouard-Vaillant), des voies récentes proposant des espaces équilibrés entre les modes motorisés et non-motorisés (ex: rue Daniel-Mayer). Dans l'ensemble, ces axes supportent des trafics routiers importants, souvent élevés au regard de leur environnement urbain. L'axe "Heurteloup / Béranger", la rue Édouard-Vaillant, l'axe "avenue Maginot / avenue de la Tranchée", la rue Mirabeau sont, par exemple, à classer dans cette catégorie.

Enfin, les voies de dessertes locales proposent également des profils variés, mais celui qui domine offre une répartition largement en faveur de la voiture (espaces de circulation et espaces de stationnement).

TOURS

Le reseau viaire





Une rue du centre-Ouest de la ville, assurant les dessertes locales



Rue Edouard-Vaillant, un axe de liaison interquartier qui favorise l'usage routier

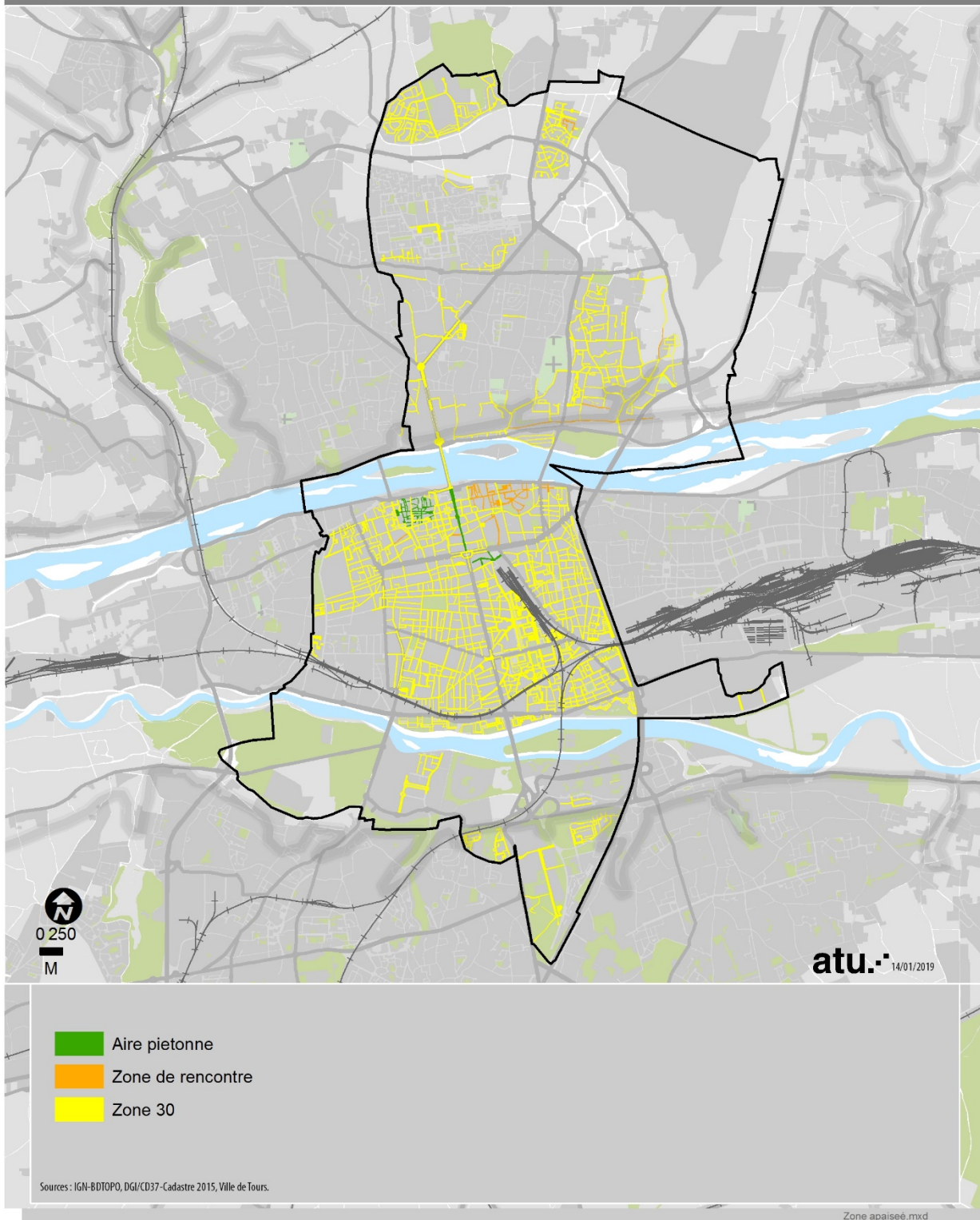
Depuis plusieurs années, la ville a engagé une politique d'abaissement des vitesses réglementaires, qui se traduit par la mise à 30 km/h, voire 20 km/h, des rues où les véhicules peuvent circuler jusqu'à 50 km/h. Le développement des zones dites "apaisées" permet d'améliorer la cohabitation entre les automobiles et les autres usagers, notamment les piétons et les cyclistes. Cette mesure favorise également l'amélioration du cadre de vie en raison d'un environnement moins bruyant. Les rues concernées sont essentiellement celles des voies de dessertes locales et quelques voies interquartiers. Les grands boulevards sont pour le moment exclus de ce dispositif.

Tours Centre concentre la grande majorité des rues apaisées, atteignant pratiquement la généralisation des voies de dessertes locales. Le dispositif est plus ponctuel sur Tours Nord et Tours Sud. Sur ces secteurs, les voies à 30 km/h maximum concernent les cœurs de quartier ou des tronçons adjacents au tramway.

Dans la plupart des cas, les rues à circulation apaisée n'ont fait l'objet que d'une mesure réglementaire. Le dispositif ne s'est pas forcément accompagné d'aménagements spécifiques, contraignant fortement la vitesse des voitures et confortant la circulation des modes doux.

TOURS

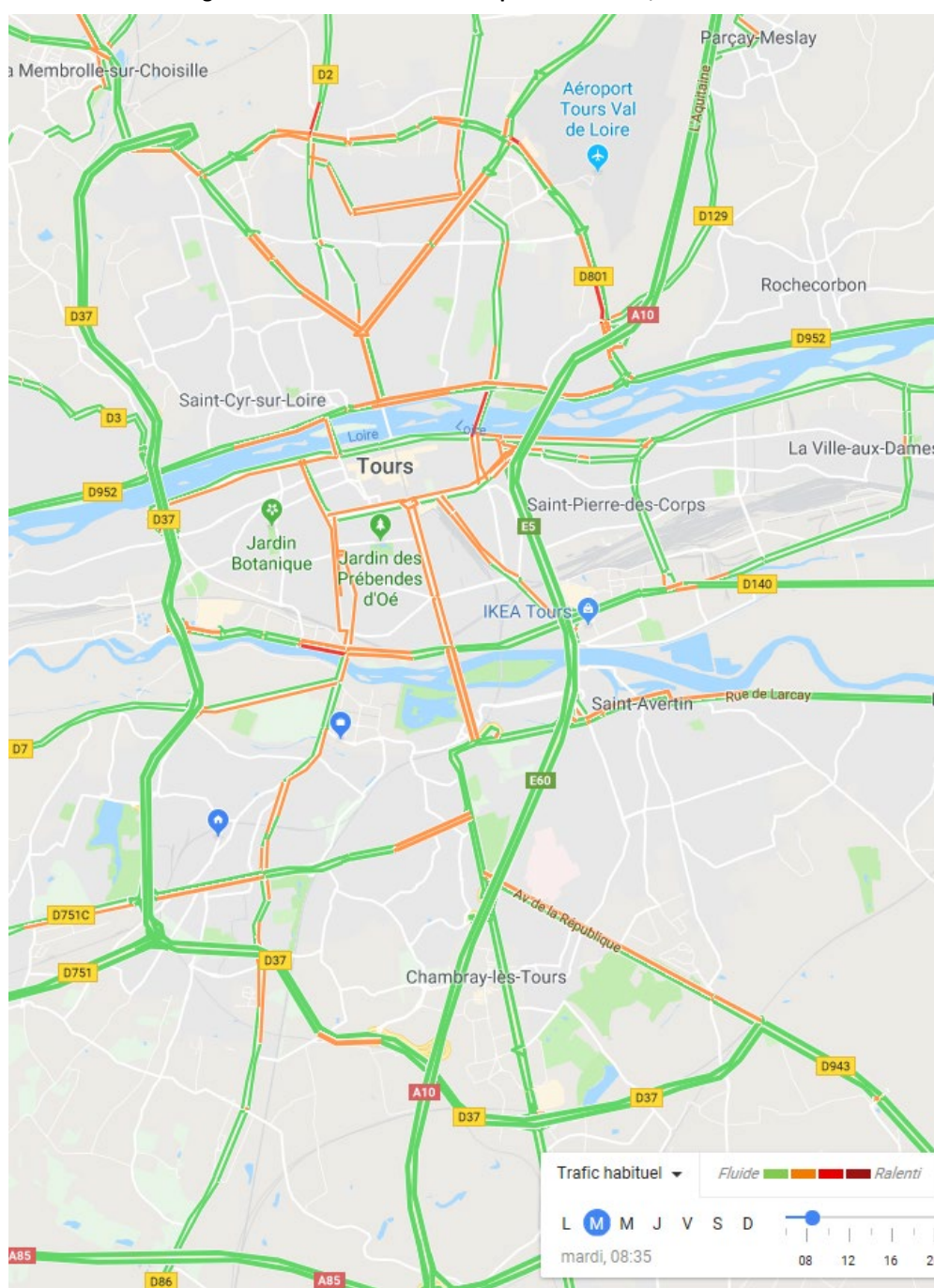
Les zones apaisées



À l'heure de pointe du matin, le réseau routier présent sur la commune n'indique pas de point de congestion extrême, comme cela peut se produire dans les grandes métropoles françaises. Il se produit néanmoins des zones de ralentissement de l'ordre de quelques minutes, principalement localisées en amont de carrefours importants. Ces ralentissements se situent donc autant en entrée de ville que sur des axes en milieu urbain dense. Les axes de contournement restent fluides, à part ponctuellement l'avenue du Danemark et le boulevard Abel-Gance. La présence d'intersections (giratoire et à feux) sur cette "rocade Nord" en est la raison principale. Les entrées de ville qui montrent des signes de ralentissement le matin se situent sur les bords du Cher, au niveau du carrefour Saint-Sauveur et sur la route de Savonnières. Les entrées d'agglomération qui débouchent sur la ville de Tours et qui montrent également des signes de ralentissement sont localisées sur l'axe "De Gaulle" à Saint-Cyr-sur-Loire, l'avenue du Lac à Saint-Avertin, l'avenue de la République à Chambray-lès-Tours, le Quai de la Loire à Saint-Pierre-des-Corps et le Quai Proudhon à La Riche.

À l'intérieur de la ville, le pont Mirabeau apparaît comme le tronçon routier le plus chargé à l'heure de pointe du matin. Ce franchissement constitue le lien entre une artère provenant des faubourgs Nord et le centre historique de la ville dans lequel les voiries sont logiquement plus étroites et moins roulantes. Ce pont a également récupéré une partie des véhicules qui empruntaient autrefois le pont Wilson, suite à la mise en service du tramway. À ce propos, l'axe historique qui traverse la ville du Nord au Sud continue d'accueillir des trafics suffisamment élevés qui engendrent des ralentissements. Le tramway a coupé cet axe et en a même réduit sa capacité. Sur cet axe, on retrouve l'avenue Maginot, dans laquelle les véhicules en direction du centre-ville circulent sur la plateforme du tramway. Enfin, parmi les voiries les plus chargées le matin, on note l'axe emblématique Heurteloup / Béranger pour lequel l'A10 en constitue probablement le principal déversoir, la rue Édouard-Vaillant, l'axe Giraudeau / Boyer, et l'avenue de l'Europe à Tours Nord.

Charge du réseau viaire à l'heure de pointe du matin, un mardi



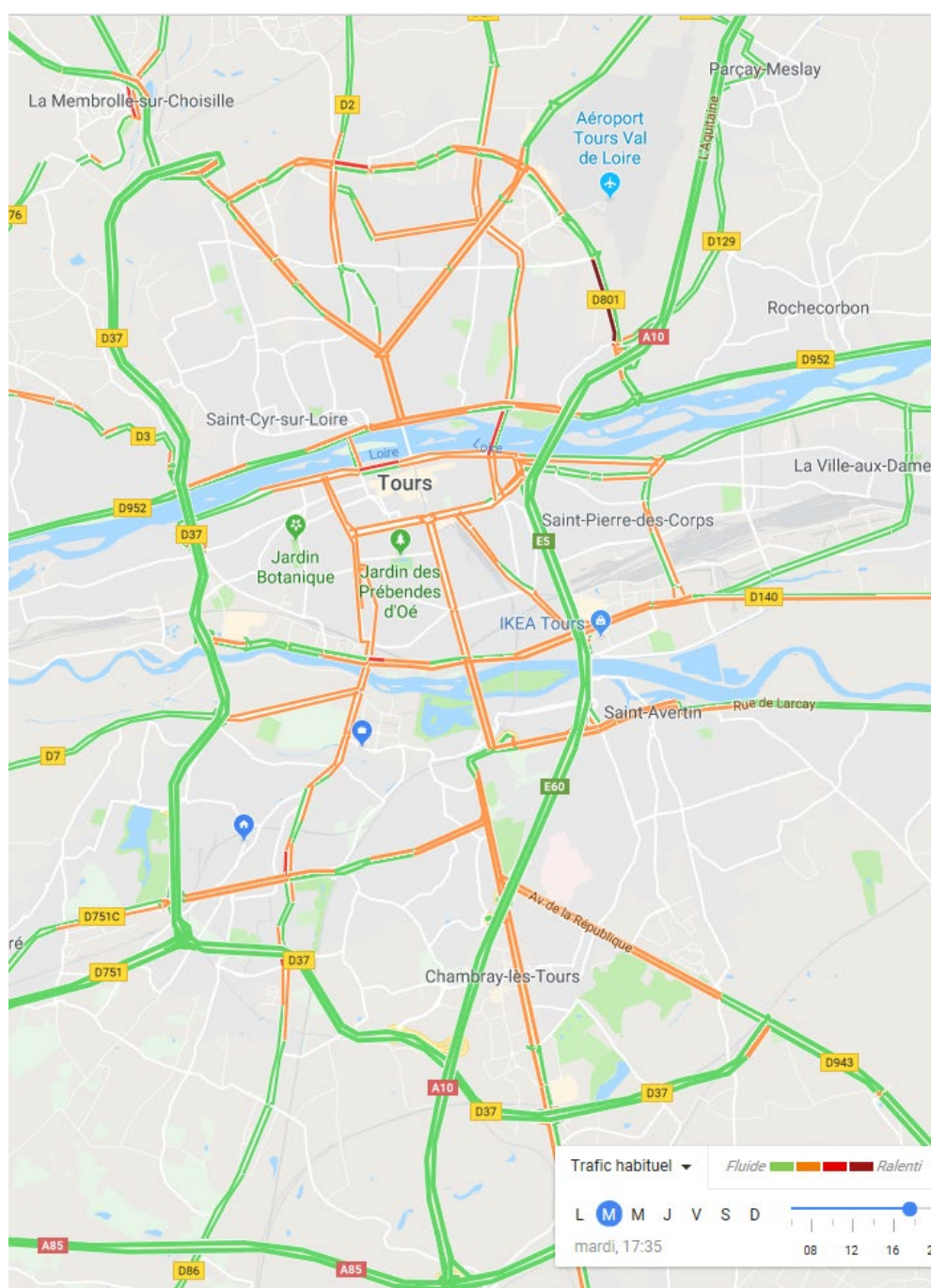
Source : Google

Dans le sens inverse, l'heure de pointe du soir n'indique pas non plus d'endroit saturé (hors situation d'aléa exceptionnel). Le tronçon routier le plus chargé se situe sur le boulevard Abel-Gance, à l'entrée de l'échangeur autoroutier de Sainte-Radegonde. Les tronçons chargés le matin le sont également le soir. S'y ajoutent cependant l'axe constitué par l'avenue Jacques-Duclos et le boulevard Richard-Wagner entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps, ainsi que l'avenue de Bordeaux qui se poursuit ensuite par l'avenue du Grand-Sud à Chambray-lès-Tours.

La fluidité des voies de contournement et la charge des voiries urbaines laissent supposer :

- Un centre-ville encore facilement accessible en voiture,
- Des réseaux de transports publics qui n'arrivent pas à capter suffisamment de véhicules en amont de la zone agglomérée,
- Des choix modaux, y compris par des habitants de la ville de Tours, qui se portent encore trop souvent sur la voiture, même pour des trajets courts.

Charge du réseau viaire à l'heure de pointe du soir, un mardi



Source : Google

Néanmoins, malgré son caractère encore très routier, le réseau viaire sur la ville de Tours s'oriente vers une extension des "rues apaisées", c'est-à-dire des rues où la vitesse des véhicules ne doit pas excéder 30 km/h maximum (elle peut descendre à 20 km/h dans le cas des zones de rencontre, voire aller jusqu'à une aire piétonne). Ce dispositif confère davantage de confort et de sécurité aux usagers les plus vulnérables (piétons, cyclistes,...), mais doit être accompagné d'aménagements coercitifs à la circulation routière pour montrer toute son efficacité.

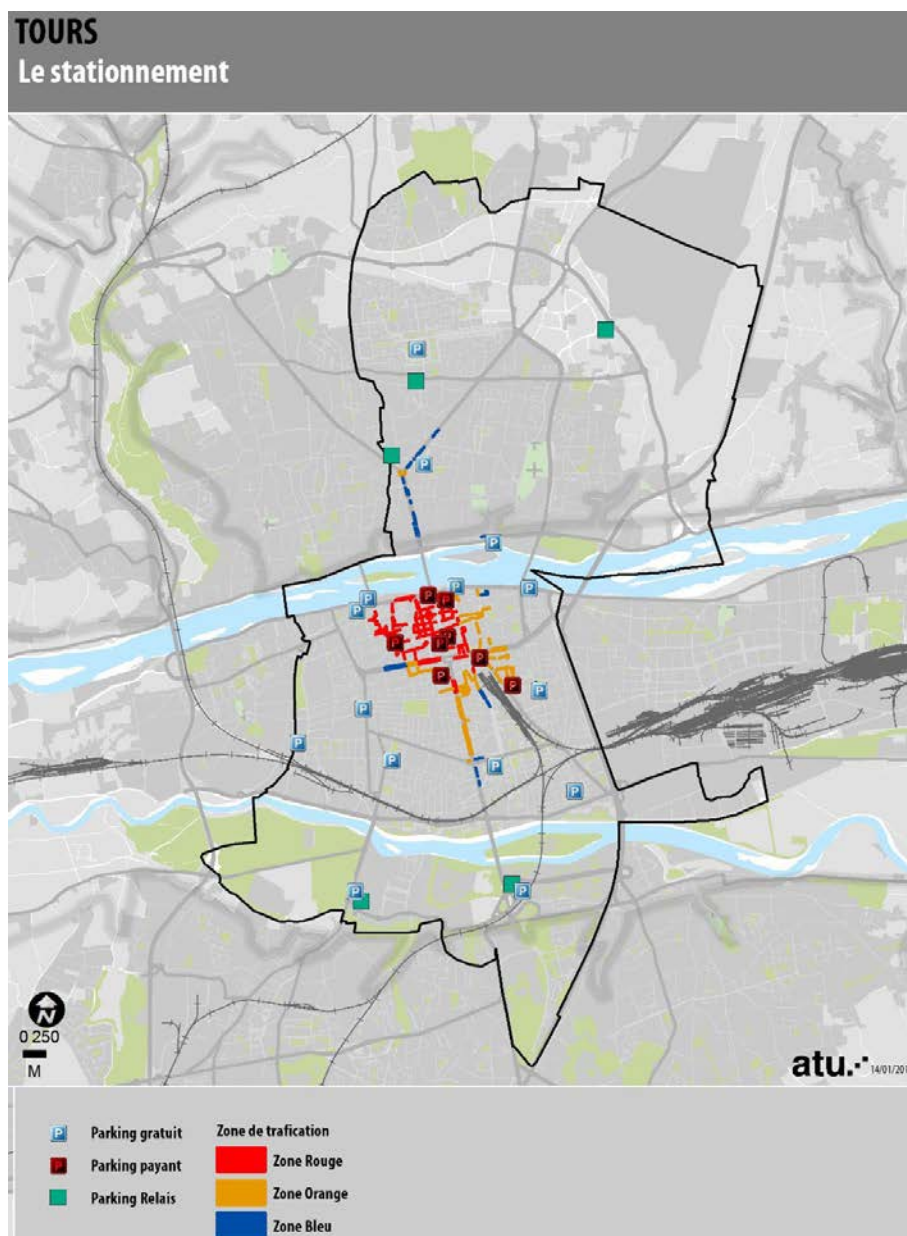
d) DES REGLES DE STATIONNEMENT AUX EVOLUTIONS RECENTES, ET QUI DOIVENT MIEUX S'INTEGRER A LA POLITIQUE GLOBALE DE MOBILITE

La ville de Tours offre un dispositif varié de stationnement public automobile. Sont ainsi recensées 3.781 places payantes sur voirie, 3.122 places payantes aménagées en parking (en ouvrage ou à ciel ouvert), 2.771 places gratuites aménagées en parking (en ouvrage ou à ciel ouvert), et 1.015 places réparties dans les sept parkings-relais.

Le stationnement payant se décline en 3 zones, avec des tarifs dégressifs selon leur localisation par rapport au centre-ville. L'essentiel du stationnement payant se localise à Tours Centre. Quelques places sont présentes le long du tramway à Tours Nord (avenue de la Tranchée et une partie de l'avenue Maginot).

La loi de dépenalisation du stationnement mise en œuvre en janvier 2018 fût l'occasion de redéfinir les tarifs et le système de paiement. Le système a connu quelques dysfonctionnements lors de sa mise en route, début 2018.

Le stationnement réglementé contribue à orienter l'usage de la voiture, en incitant les usagers à privilégier d'autres modes pour rejoindre le centre-ville. La politique de stationnement ne peut donc être stable dans le temps. Il est nécessaire de l'adapter aux décisions prises sur les autres politiques de mobilité (transports publics, circulations douces, plan de circulation,...).



Le stationnement résidentiel qui reste problématique dans certains quartiers

L'équipement en voiture des habitants de Tours varie selon les secteurs. Ainsi, plus du tiers des ménages de Tours Centre ne possède aucun véhicule, alors qu'ils représentent 30% à Tours Sud et à peine 22% à Tours Nord. Tours Nord est le secteur qui concentre le plus de ménages sur-équipés en voiture (22%). Un point commun ressort des trois secteurs : la majorité des ménages ne possède qu'un seul véhicule.

Nombre de véhicules possédés par les ménages qui résident sur Tours, en 2015

	Aucune voiture	Une voiture	Deux voitures ou plus	Nombre de ménages
Tours Centre	16 748	23 262	5 918	45 927
	36%	51%	13%	
Tours Nord	4 179	10 903	4 183	19 265
	22%	57%	22%	
Tours Sud	2 523	4 668	1 087	8 279
	30%	56%	13%	

Source : INSEE-RP2015

Nombre de véhicules possédés par les ménages qui résident sur Tours, en 2010

	Aucune voiture	Une voiture	Deux voitures ou plus	Nombre de ménages
Tours Centre	16 069	24 375	6 235	46 679
	36%	51%	13%	
Tours Nord	3 629	9 869	4 131	17 628
	22%	57%	22%	
Tours Sud	2 511	4 293	1 091	7 895
	30%	56%	13%	

Source : INSEE-RP2010

Sur ce critère, on note aucun effet lié à la mise en service du tramway. Le nombre de ménages et la part qu'ils représentent évoluent "à la marge" entre 2010 et 2015.

Malgré un niveau d'équipement en voiture qui apparaît raisonnable chez les ménages tourangeaux, les véhicules en stationnement continuent d'occuper fortement l'espace public. Ceci se constate dans l'ensemble des quartiers, y compris ceux dominés par la vocation résidentielle. Dans ces quartiers, plusieurs problématiques apparaissent :

- L'absence de garage pour certains logements,
- La transformation du garage en une pièce de vie ou en une remise,
- La non-obligation pour un bailleur social d'imposer la location d'un garage.

Selon leurs caractéristiques, plusieurs quartiers de la ville sont concernés par ces phénomènes. Ils se situent autant au centre-ville que dans les zones péri-centrales (quartiers Ouest et Est de Tours Centre, quartiers politiques de la ville, quartiers plus récents comme Monconseil,...). Les zones pavillonnaires sont moins touchées en raison de possibilités de stationnement plus confortables sur les parcelles privées.

5.4 LES PRINCIPALES REPONSES A LA CONSULTATION CITOYENNE "30 IDEES POUR 2030"

Lors du lancement de la révision du PLU, la Ville a mis en place une consultation citoyenne par internet, baptisée "30 idées pour 2030". Même si les répondants ne constituent pas un panel représentatif de la population de la Métropole, les réponses apportées expriment une certaine tendance de la volonté des habitants.

Sur la thématique des déplacements, l'aménagement de nouvelles lignes de tramway est le plus demandé par les habitants, suivi de près par le développement de l'accessibilité aux grands réseaux de transport (réseau ferroviaire, aéroport, autoroutes). Cependant, lorsqu'on regarde uniquement le premier choix cité, la priorité à donner dans les rues pour les piétons et les vélos est le plus revendiqué.

Les mesures proposées pour améliorer la circulation routière (circulation et stationnement) font l'objet de peu de réponses.

	Choix 1 + Choix 2		Choix 1		Choix 2	
	En nombre	En %	En nombre	En %	En nombre	En %
Je souhaiterais que le vélo et les piétons soient prioritaires dans les rues	247	23,1%	178	33,3%	69	12,9%
Je souhaiterais que de nouvelles lignes de tramway soient aménagées	285	26,6%	128	23,9%	157	29,3%
Je souhaiterais que la circulation automobile soit plus fluide	90	8,4%	28	5,2%	62	11,6%
Je souhaiterais que la vitesse de circulation des véhicules à moteur soit réduite en ville	99	9,3%	19	3,6%	80	15,0%
Je souhaiterais qu'il y ait davantage de stationnement en ville	86	8,0%	51	9,5%	35	6,5%
Je souhaiterais voir se développer l'accessibilité aux grands flux : développement de l'aéroport, de sa desserte, de son environnement ; Tours-St Pierre, pôles TGV reliés efficacement ; bouclage du périphérique ; étoile ferroviaire	263	24,6%	131	24,5%	132	24,7%
(vide)	2		1		1	
Ensemble	1072	100,0%	536	100,0%	536	100,0%

CHAPITRE 4 : SYNTHÈSE DES ENJEUX

THEME	PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DU DIAGNOSTIC	PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION /POINTS DE VIGILANCE	ENJEUX
1 LA TRAME VERTE ET BLEUE	DES MILIEUX RECONNUS ET PROTÉGÉS (UNESCO, SITE NATURA 2000, ZNIEFF) DES VALLEES OU TALWEGS SUPPORT DE BIODIVERSITE DES GRANDS PARCS PRIVÉS OU PUBLICS EN LIGNE DE CRÊTE DE RARES ESPACES CULTIVÉS ET UNE TRADITION DE JARDINS FAMILIAUX - sur le plateau Est, dans la continuité du vallon de Sainte Radegonde - dans la varenne : le parc de la Gloriette - en limite Est, un terroir favorable à la vigne UNE TRAME VERTE URBAINE PARTICIPANT À LA QUALITÉ DE VIE DES HABITANTS - les grands parcs boisés (Grandmont, Cousinerie, Gloriette) - les espaces de loisirs sur les îles de Loire et du Cher - le parc linéaire du petit Cher - le lac de la Bergeonnerie - les jardins familiaux - les parcs historiques : Prébendes, Mirabeau, jardin botanique, la Source, Beaujardin - les espaces publics créés à travers les opérations récentes - les grands axes plantés - les grandes propriétés parcs et les cœurs d'îlot végétalisés	Une pression urbaine susceptible d'altérer la biodiversité et de cloisonner les espaces Une artificialisation des sols dans le cadre des opérations de renouvellement urbain et d'extension Un équilibre à maintenir entre le processus de densification et le maintien d'une trame verte urbaine	- Le maintien en bon état de conservation et la protection des espaces sources de biodiversité - La préservation d'espace susceptible de production alimentaire - La maîtrise des impacts potentiels d'opérations d'aménagement sur des sites à proximité des zones à haute valeur écologique - La protection et/ou la prise en compte des espaces verts existants dans tout acte d'aménagement - Le développement d'une armature de jardin de proximité et la présence du végétal dans l'aménagement - La restauration/création de connexions entre les milieux naturels et les espaces verts existants - Le maintien d'une trame végétale urbaine vecteur de la qualité du cadre de vie et la maîtrise de la densité - L'intégration dans les projets de la perméabilité des sols

THEME	PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DU DIAGNOSTIC	PERSPECTIVES D'EVOLUTION /POINTS DE VIGILANCE	ENJEUX
2 LES PAYSAGES NATURELS ET URBAINS	DES AMBIANCES PAYSAGERES DE QUALITE LIEES A LA GEOGRAPHIE La Loire, le Cher, les coteaux, les vallons secondaires comme principaux marqueurs du paysage UNE COMMUNE DU VAL DE LOIRE, PATRIMOINE MONDIAL DE L'UNESCO RECELANT DES SITES REMARQUABLES UN PATRIMOINE BATI D'UNE GRANDE DIVERSITE AVEC : • des institutions en ligne de crête • les demeures bourgeoises • les anciens hameaux et le bâti rural insérés dans la trame urbaine • les lotissements anciens ou récents • les villas et manoirs DES IDENTITES DE QUARTIER AVEC UN LARGE PANEL DE TYPOLOGIES BATIES DE NOMBREUX SITES OU MONUMENTS CLASSES OU INSCRITS UN MAILLAGE D'ESPACES PUBLICS ET DES PARCS HISTORIQUES DEUX ILES ACCESSIBLES SUPPORT DE LOISIRS MAIS PAUVRES EN BIODIVERSITE UN NOMBRE IMPORTANT D'ARBRES REMARQUABLES Présents dans les parcs publics, les grandes propriétés, es ensembles collectifs ou en bordure de voies. DES ZONES D'ACTIVITES OU COMMERCIALES FORTEMENT IMPERMEABILISEES ET PAUVRES EN TRAME VEGETALE	Une ville qui évolue et se densifie par des opérations qui respectent le paysage tout en permettant l'évolution de la trame bâtie. Une trame bâtie qui se transforme pour s'adapter aux besoins des habitants et à l'évolution des modes de vie.	• Le maintien de la lecture des différentes caractéristiques paysagères de la ville • L'équilibre entre urbanisation et protection des espaces naturels et des composantes identitaires du paysage • La prise en compte de la géographie comme élément de composition urbaine (prise en compte des vues, perspectives, co-visibilité plateau/val) • Le renforcement des liens visuels et physiques et la diversité des activités en lien avec la Loire et le Cher • Le maintien de la lecture des différentes périodes de construction de la ville et des identités de quartier • La protection des éléments de référence du patrimoine bâti • Le renouvellement et l'adaptation du bâti existant • La protection des arbres remarquables • La prise en compte de la trame végétale dans les nouvelles opérations (en renouvellement et extension) • L'intégration d'une trame végétale dans les secteurs très artificialisés (zones commerciales et d'activités)

THEME	PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DU DIAGNOSTIC	PERSPECTIVES D'EVOLUTION /POINTS DE VIGILANCE	ENJEUX
3 L'ORGANISATION URBAINE	UNE EMPREINTE URBAINE EN ÉVOLUTION L'empreinte urbaine de la Ville a considérablement évolué à partir de la fin des années 50 (2.827 ha soit 85,7% de la superficie communale) avec de forts impacts sur les plateaux. UN TERRITOIRE SEGMENTE GENERANT DES COUPURES URBAINES La Loire, le Cher, le réseau ferroviaire et les grandes infrastructures routières (autoroute A10) segmentent le territoire local. Ces coupures urbaines renvoient à une problématique de franchissements et la difficulté de gérer l'ensemble des modes dans des conditions optimales. UN TERRITOIRE IRRIGUE PAR UN RESEAU DE VOIRIES TRES DIVERSIFIE La Ville de Tours dispose d'un réseau de voirie très diversifié et dont certaines caractéristiques orientent et expliquent la forme urbaine. UN TERRITOIRE ENTRE MIXITE ET SPECIALISATION Les différentes fonctions urbaines (habitat, économie, équipements, commerces, loisirs) et les espaces de nature se répartissent de manière non homogène sur le territoire de la Ville, avec des gradients divers. On constate ainsi la présence de zone de grandes mixité mais également des espaces de forte spécialisation dans les formes et les fonctions. DES CENTRALITES DE TOUS NIVEAUX De la vitrine commerciale régionale au micro pôle de quartier, la vie citadine s'organise à partir de centralités aux fonctions diverses complémentaires. UN POTENTIEL IMPORTANT DE RENOUVELLEMENT URBAIN La croissance urbaine de la Ville repose essentiellement sur la mise en œuvre d'une politique de renouvellement urbain (restructuration et densification des espaces urbanisés) dont une partie est localisée en zone inondable.	Une ville qui poursuit sa mutation en cohérence avec son statut d'espace urbain du cœur métropolitain Un développement dans le respect de l'identité des spécificités urbaines de la ville. Une ville qui prend en compte le caractère inondable de sa partie centrale Une exigence de qualité dans les actes d'aménagement	L'évolution et l'adaptation de la ville dans le respect de son écosystème ligérien La qualité et l'ambition de la production architecturale La maîtrise du renouvellement urbain en termes de formes de programmes et de densité. La préservation des sites ou séquences naturelles et urbaines porteuse de l'identité de la ville La satisfaction des besoins de nature en ville des habitants Le renforcement du maillage urbain pour relier les quartiers (franchissement...) Les continuités urbaines avec les villes limitrophes L'intégration urbaine des fonctions métropolitaine ("aéoparc") et des grandes infrastructures (autoroute, rives ferroviaires, tramway) Le maintien d'une armature de centralités portant à la fois l'ambition métropolitaine et répondant aux besoins de vie de proximité au sein des quartiers

THEME	PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DU DIAGNOSTIC	PERSPECTIVES D'EVOLUTION /POINTS DE VIGILANCE	ENJEUX
4. POPULATION/ LOGEMENT	UNE CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE INSTALLEE DURABLEMENT • Une évolution démographique positive, parmi les plus faibles de la Métropole • Une croissance portée par le solde naturel qui compense un solde migratoire négatif • Une ville attractive pour les seniors de 80 ans ou plus • Davantage de jeunes (20-29 ans) à quitter la commune qu'à s'y installer UN PROFIL D'HABITANT TYPIQUE D'UNE VILLE CENTRE : • Une présence importante de jeunes âgés entre 15 et 29 ans et de seniors de 60 ans ou plus • La plus faible taille moyenne des ménages de la Métropole • Une grande majorité de personnes seules • La proportion de familles avec enfant(s) la plus faible de la Métropole • Un vieillissement et un desserrement des ménages moins marqué que dans le reste de la Métropole • Des familles de moins en moins nombreuses, exceptées les monoparentales UN PARC DE LOGEMENTS QUI FACILITE LA ROTATION DES OCCUPANTS • Une grande majorité d'appartements sollicités par des petits ménages en mobilité • Deux tiers de logements en location dont un parc social très important • Quatre logements sur dix ont moins de deux pièces • Un parc ancien où les logements construits durant les 30 glorieuses sont importants • Un taux de logements vacants très important (10%), qui augmente UN PARC DE LOGEMENTS QUI CONTINUE DE SE DEVELOPPER DE MANIERE IMPORTANTE • Tours accueille la moitié des nouveaux logements de la Métropole • Un dynamisme marqué au Nord de la Loire • Une construction neuve qui renforce la spécialisation du parc	Une contribution de moins en moins importante du solde naturel La poursuite de la diminution de la taille des ménages L'augmentation du vieillissement de la population La ségrégation socio spatiale La qualité du parc de logements La vacance des logements La densité bien vécue Le foncier disponible pour maintenir la dynamique L'homogénéisation du parc et de la population	• Croissance démographique (le maintien du solde naturel et un solde migratoire qui devient positif) • Habitat et offre et de services adaptés aux seniors • Installation pérenne des jeunes (poursuite des études, premier emploi ...) • Maintien d'une partie des familles avec enfant(s) (exemples de levier : offre de logements, espaces verts de proximité, équipements ...) • Mixité sociale (rotation au sein du parc social, diversité des produits logements au sein des opérations ...) • Attractivité du parc de logements (exemple de levier : réhabilitation) • Vivre ensemble • Insertion des logements dans leur environnement • Quelle diversité du parc ?

THEME	PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DU DIAGNOSTIC	PERSPECTIVES D'EVOLUTION /POINTS DE VIGILANCE	ENJEUX
5 ATTRACTIVITE ECONOMIQUE/ TOURISME/ COMMERCES	Tours est le premier pôle d'emploi de la métropole : 54% des emplois au lieu de travail de la métropole 80.625 emplois, 52.505 actifs occupés soit 1,5 emploi pour 1 actif occupé résidant à Tours. Un peu plus de 66.000 personnes effectuent des déplacements domicile-travail vers et depuis Tours. Le véhicule motorisé est le moyen de transport le plus utilisé par les actifs entrants et sortants. L'économie présentielle domine : 8 emplois sur 10 sont tournés vers la demande locale. Les fonctions présentielles représentent plus d'un emploi sur deux du volume global d'emplois supplémentaires entre 1999 et 2015. Un emploi sur deux des fonctions métropolitaines de la métropole localisé à Tours. Les emplois des cadres des fonctions métropolitaines représentent 10,8% de l'emploi au lieu de travail à Tours en 2015. Les activités productives sont encore bien présentes dans la ville (par ex. EDF, STMicroelectronics). Un emploi sur quatre de la commune localisé en parc d'activités économiques. L'emploi est donc majoritairement situé en dehors des zones d'activités économiques. Le centre-ville de Tours est la première polarité commerciale de la métropole. Tours est la porte d'entrée de la destination mondiale Val de Loire et une destination touristique à part entière.	Un renforcement du besoin en profils de travailleurs qualifiés (cadres et professions intellectuelles supérieures). La voiture est le moyen le plus utilisé pour les déplacements domicile-travail. Des pôles commerciaux de proximité à renforcer dans certains quartiers. Un foncier à vocation économique qui se raréfie à Tours. Une qualité urbaine et paysagère à renforcer, des secteurs à relier.	Accessibilité des espaces économiques (livraison, fournisseurs, partenaires, clientèle, employés). Maintenir des pôles intermédiaires de commerce dans les quartiers. Un potentiel de foncier à vocation économique à exploiter dans de nouveaux espaces stratégiques et bien connectés (aéroport). Une réflexion sur l'offre de foncier à vocation économique à conduire à une échelle élargie : intercommunalités du département. Le maintien des activités productives dans la ville. Mutation de certaines zones d'activités économiques ou commerciales, en particulier pour assurer une mixité de fonctions. Augmentation de l'offre hôtelière haut de gamme. Renforcement de la qualité urbaine et paysagère pour accroître l'attractivité touristique et économique.

THEME	PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DU DIAGNOSTIC	PERSPECTIVES D'EVOLUTION /POINTS DE VIGILANCE	ENJEUX
6 EQUIPEMENTS ET SERVICES	La ville de Tours est une centralité principale de la métropole car elle offre une grande quantité et variété d'équipements dont la zone de chalandise est importante. Des équipements petite enfance et scolaires existent plus ou moins sur le territoire communal. L'évolution démographique entre 1999 et 2015 oriente les effectifs scolaires à la hausse. L'université de Tours est une université importante du Grand-Ouest dont les effectifs augmentent (plus de 27.000 étudiants en 2017). La configuration multisites de l'université dans la ville participe au dynamisme du territoire et à l'animation des espaces urbains. Un pôle de formation et de recherche qui se consolide. Des espaces de projets pour l'innovation qui forment spatialement un "arc de la connaissance". Une future polarité sportive d'agglomération dans le nord du quartier du Sanitas. Tours, ville de médecine avec des pôles bien répartis qui seront amenés à se redéployer et à se concentrer dans le futur. L'accès au très haut débit (débit supérieur à 30 Mbits/s) est très satisfaisant dans la commune de Tours. Intégration du wifi territorial de la métropole dans le wifi touristique "Val de Loire numérique" (départements 37 et 41).	L'offre d'équipements de petite enfance est assez faible sur le secteur de Tours Nord au regard de la croissance de la population et de la structure familiale (majorité de famille avec enfants). Vétusté de certains équipements (ex. Halle de la Rotonde) Le développement des maisons de santé. Projet de concentration des grands équipements de santé du CHRU ("CHRU 2026").	L'accessibilité des équipements tout mode de transport et en particulier ceux alternatifs à la voiture. La remise en état des équipements obsolètes. Le maintien de grands équipements dans la ville. Le maintien d'un maillage de proximité dans les quartiers.

THEME	PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DU DIAGNOSTIC	PERSPECTIVES D'EVOLUTION /POINTS DE VIGILANCE	ENJEUX
7 MOBILITE/ DEPLACEMENT	UN TERRITOIRE QUI DOIT CONFORTER SES GRANDS RESEAUX Une autoroute A10 essentielle pour l'accès à la ville, mais qui génère des nuisances importantes pour les riverains. Le départ de la base aérienne qui laisse une opportunité de développement de l'aéroport civil. Un carrefour d'Eurovéloroutes qui place Tours au cœur du réseau européen des grandes régions cyclables. UNE VILLE DESSERVIE PAR DE NOMBREUX RESEAUX DE TRANSPORT, MAIS QUI PEINE A ORGANISER LES ECHANGES DE VOYAGEURS Présence de deux haltes routières, en centre-ville, sommairement équipées sur des espaces trop petits. Une ville-étape du réseau des cars internationaux & de longues distances. UNE APPETENCE POUR LES DEPLACEMENTS DE PROXIMITE Un usage croissant du vélo en ville (+27% entre 2017 et 2018). Une demande citoyenne pour un réseau cyclable plus sécurisé et pour davantage de places pour les piétons dans les rues. LE SUCCES DE LA 1^{ERE} LIGNE DE TRAMWAY INCITE A ENGAGER DE NOUVELLES LIGNES TCSP La fréquentation du réseau Fil Bleu en forte progression grâce au tramway. La transformation urbaine des espaces traversés par le tramway. Peu d'effet du tramway sur la motorisation des ménages.	La poursuite de l'amélioration des espaces publics avec la mise en œuvre de nouvelles lignes TCSP Un réseau cyclable de qualité insuffisante face à la demande citoyenne Une politique de stationnement encore peu impactante sur les choix de mobilité	• La constitution de hubs hiérarchisés • l'usage multimodal de l'A10 et l'amélioration de son intégration dans le tissu urbain • la mise en œuvre d'axes cyclables structurants pour faire du vélo une véritable alternative aux déplacements automobiles • L'organisation de la ville plus favorable aux déplacements courts • L'usage du stationnement pour conforter la politique globale de mobilité