

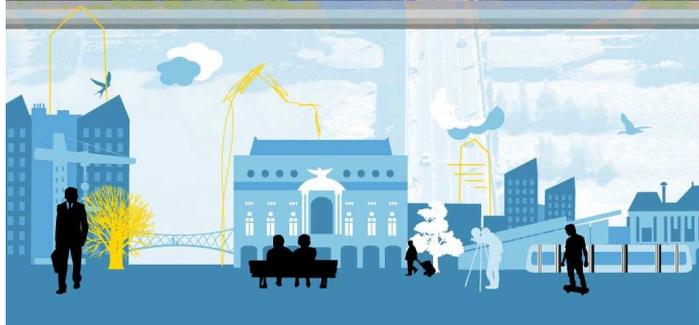
PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME



4 - ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

Vu pour être annexé à la délibération
du conseil municipal du : **11 octobre 2010**



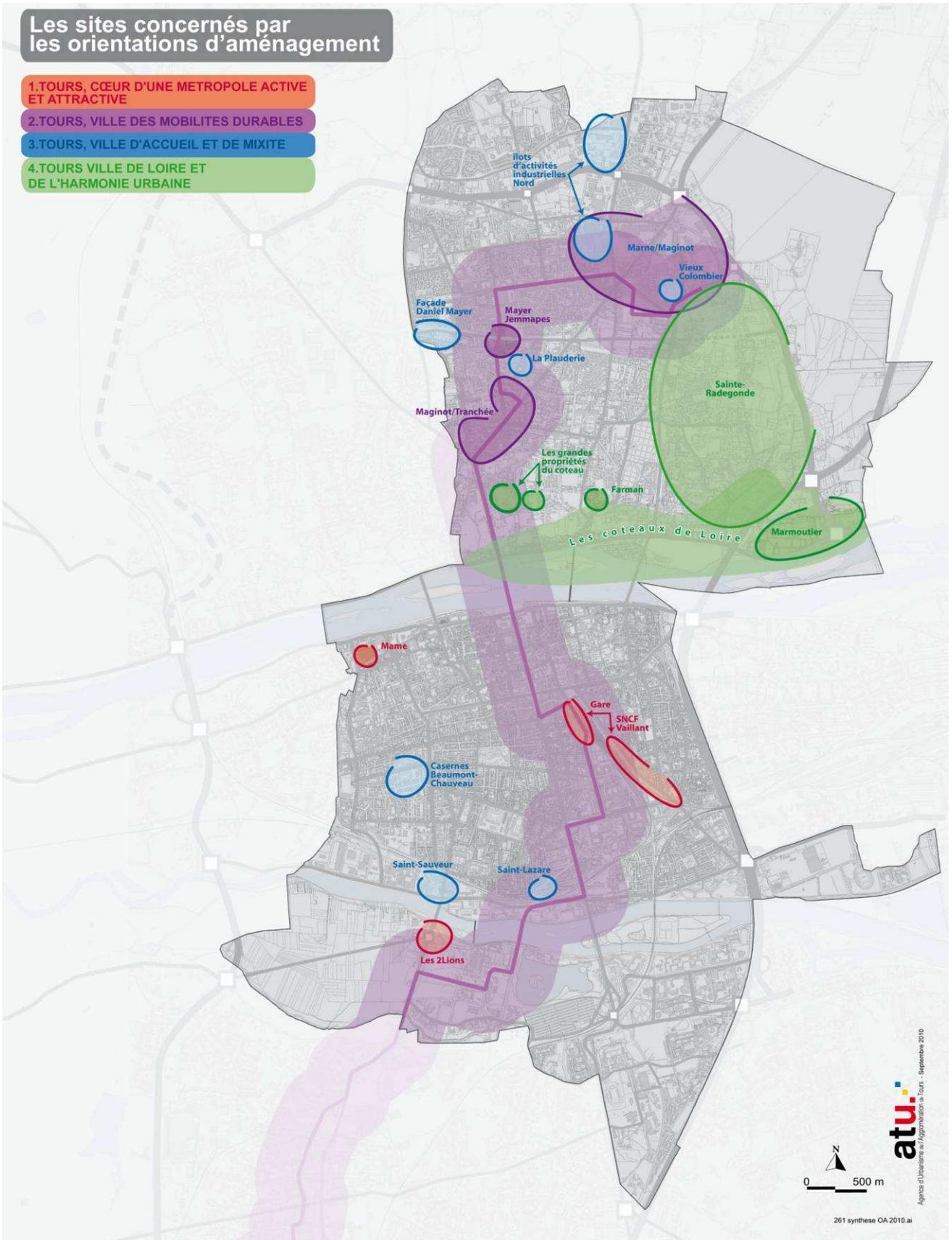
Ville de Tours

SOMMAIRE

PREAMBULE	P 3
TOURS, CŒUR D'UNE METROPOLE ACTIVE ET ATTRACTIVE	P 5
❖ La reconversion du site Mame	p 6
❖ La restructuration du site gare (îlot Vinci)	p 8
❖ La requalification du site SNCF, rue Vaillant	p 11
❖ Le développement du pôle urbain des 2 Lions	p 13
TOURS, VILLE DES MOBILITES DURABLES	P 15
❖ Le développement de "l'intensité urbaine" (corridor du tramway)	p 16
❖ La valorisation de la section Tranchée/Maginot	p 18
❖ La valorisation de la section Marne/Maginot)	p 21
❖ La restructuration de l'îlot Mayer Jemmapes	p 24
TOURS, VILLE D'ACCUEIL ET DE MIXITE	P 26
❖ La reconversion des îlots d'activités industrielles Nord	p 27
❖ L'urbanisation du site Vieux Colombier	p 31
❖ L'urbanisation du cœur d'îlot de la Plauderie	p 33
❖ La reconversion des casernes Beaumont-Chauveau	p 35
❖ L'urbanisation de l'îlot Saint-Lazare	p 37
❖ La restructuration de l'îlot Saint-Sauveur	p 39
❖ La Gestion de la façade Daniel Mayer	p 41
TOURS, VILLE DE LOIRE ET DE L'HARMONIE URBAINE	P 43
❖ La valorisation des coteaux de la Loire	p 44
❖ La valorisation des grandes propriétés du coteau de la Loire	p 48
❖ L'urbanisation du cœur d'îlot "Farman"	p 51
❖ L'évolution du site de Marmoutier	p 53
❖ L'évolution urbaine de Sainte-Radegonde	p 56

Les sites concernés par les orientations d'aménagement

- 1. TOURS, CŒUR D'UNE METROPOLE ACTIVE ET ATTRACTIVE
- 2. TOURS, VILLE DES MOBILITES DURABLES
- 3. TOURS, VILLE D'ACCUEIL ET DE MIXITE
- 4. TOURS VILLE DE LOIRE ET DE L'HARMONIE URBAINE



PREAMBULE

Afin de traduire le projet de la ville, le PLU de Tours comporte des orientations d'aménagement et ce en application de l'article L123-1 du code de l'urbanisme :

Les PLU "peuvent en outre comporter des orientations d'aménagement relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Ces orientations peuvent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable, prévoir les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre, notamment pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics."

Les orientations d'aménagement du PLU concernent les sites à fort potentiel de mutation traduisant la volonté de la ville de mettre en œuvre une politique maîtrisée de renouvellement urbain. Elles concernent :

- *le corridor du tramway qui constitue un axe préférentiel de développement,*
- *des îlots d'activités ou d'équipements spécifiques en reconversion (l'îlot Saint-Sauveur, coté Cher, le site Mame à proximité de la Loire et les îlots d'activités sur le plateau Nord, les casernes Beaumont-Chauveau),*
- *des cœurs d'îlots à investir (Farman, Plauderie),*
- *les grandes emprises foncières peu denses.*

Elles sont principalement constituées par de grandes propriétés pouvant accueillir une offre nouvelle d'habitat dans un cadre patrimonial dont il convient de préserver les caractéristiques identitaires.

Pour chacun des sites, et préalablement à l'énoncé des principes d'aménagement, il est rappelé les éléments clés de contexte ainsi que les objectifs poursuivis. L'ensemble est complété par des orientations graphiques.

Les orientations d'aménagement sont opposables aux tiers.

Tout projet de construction ou d'aménagement doit tenir compte des orientations définies pour le quartier ou le secteur où se situe le projet et ce dans un rapport de compatibilité.

Cette compatibilité s'apprécie à l'occasion de l'instruction des demandes d'autorisation d'urbanisme.

Les orientations d'aménagement sont réparties en fonctions des quatre axes stratégiques du PADD :

- **Tours, cœur d'une métropole active et attractive.**
- **Tours, ville des mobilités durables.**
- **Tours, ville d'accueil et de mixité.**
- **Tours, ville de Loire et de l'harmonie urbaine.**

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

TOURS, CŒUR D'UNE METROPOLE ACTIVE ET ATTRACTIVE

TOURS, CŒUR D'UNE METROPOLE ACTIVE ET ATTRACTIVE

RECONVERSION DU SITE MAME

LE CONTEXTE

Il s'agit d'un îlot en cours de mutation liée à la délocalisation de l'imprimerie MAME libérant ainsi une emprise de 2,5 hectares et au redéploiement de l'activité commerciale du supermarché.

Ce site se localise entre la Loire et le secteur sauvegardé et s'inscrit dans la continuité de la rue Walvein. Il est perceptible depuis deux axes majeurs de la ville que sont le boulevard Tonnellé et l'avenue Proudhon.

L'environnement urbain est marqué par :

- la présence d'éléments patrimoniaux, la cité Mame (organisation sur cour, façade sur la Loire, bâti ordonnancé autour d'une cour centrale),
- des logements collectifs de grande hauteur constituant un obstacle visuel entre le site et la Loire.

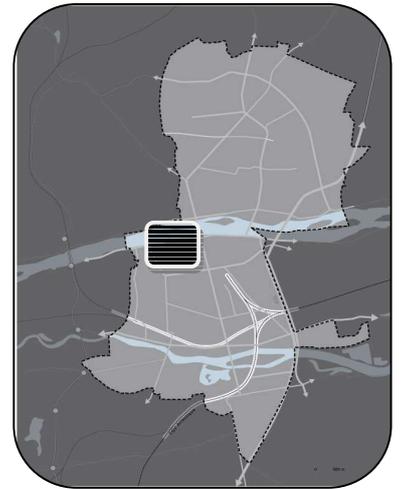
Une particularité topographique est à noter avec un point haut dans la partie Sud/Ouest (arbre repère) et des murs de soutènement.

Cet îlot s'organise en trois strates d'orientation Nord/Sud : l'habitat collectif, une partie commerce (supermarché) et l'imprimerie qui constitue les deux tiers de l'îlot.

L'imprimerie révèle également des éléments bâtis de qualité : l'usine est un remarquable exemple de l'esthétique industrielle d'après-guerre (notamment la particularité de la toiture "sheds" des ateliers).

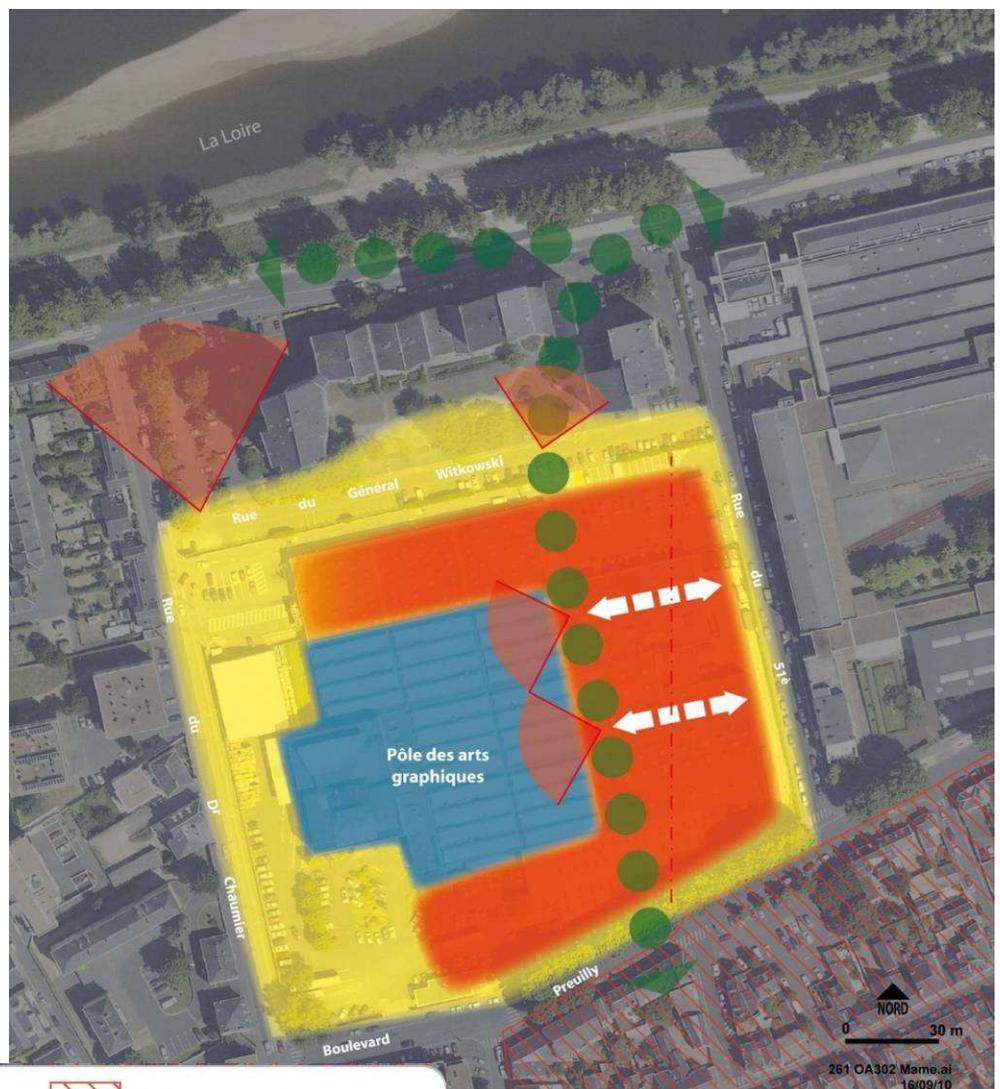
LES OBJECTIFS

- Réorganiser la fonction commerciale.
- Développer un programme mixte d'habitat.
- Implanter **le pôle des arts graphiques** (école régionale des Beaux-arts, école d'arts graphiques).
- Ouvrir l'îlot à la ville.
- Conserver et valoriser les éléments patrimoniaux.



LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

- Développer une perméabilité structurante Nord/Sud de l'îlot du secteur sauvegardé à la Loire.
- Organiser des perméabilités physiques et visuelles Est/Ouest joignant la rue du 51^e donnant à voir le cœur d'îlot et ses éléments patrimoniaux et favorisant des implantations de bâtiment avec une exposition Sud privilégiée.
- Recomposer les espaces libres au Nord entre la partie commerciale et l'habitat collectif : établir des relations, restructurer et mettre en commun les espaces de stationnement et les jardins.
- Développer au pourtour Sud, Est et Nord des ateliers un programme de logements intégrant les activités commerciales (insertion du supermarché). Les hauteurs respecteront l'épannelage Nord/Sud des constructions limitrophes.
- Reconvertir les ateliers de l'imprimerie pour y installer le pôle des arts graphiques.



	Ilot de recomposition		Secteur sauvegardé
	Renforcement de l'intensité urbaine (densité, hauteur, mixité)		Conservation des perspectives visuelles
	Zone d'équipement		Perméabilité fonctionnelle et/ou visuelle à instaurer
	Organiser l'implantation bâtie pour valoriser les perspectives		Organiser des perméabilités de circulations douces

TOURS, CŒUR D'UNE METROPOLE ACTIVE ET ATTRACTIVE LA RESTRUCTURATION DU SITE GARE (ILOT VINCI, RUE VAILLANT)

LE CONTEXTE

FAÇADE OUEST FERROVIAIRE

Le site de projet présente un linéaire de façade important (plus de 300 mètres) le long des voies ferrées qui constitue un espace d'enjeu en termes de lecture de la ville (porte d'entrée ferroviaire).

Il est délimité au Sud par l'allée de Montlouis et au Nord par la place de la gare.

Le site est localisé en zone inondable urbanisée d'aléa 1 dans le PPRI.

Il comprend à chaque extrémité deux îlots :

- ***au Nord, l'îlot Vinci***

Il s'agit d'un îlot de faible emprise (principalement dédié aux commerces et services) à l'articulation de trois voies. C'est un îlot fermé sur cour ne présentant pas un intérêt architectural marqué. Il constitue une enclave dans le domaine ferroviaire.

Il génère des espaces publics étroits, contraints, peu conviviaux avec des circulations complexes.

Il établit un rapport d'échelle qui ne participe pas à la mise en valeur de la façade monumentale de la gare.

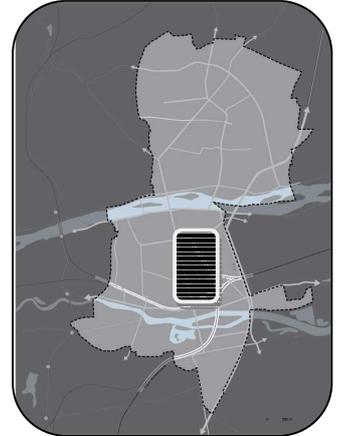
Enfin, il obture des perspectives visuelles sur des éléments forts du paysage (l'extrémité du réseau ferroviaire, le mail du Sanitas...).

- ***au Sud le site de l'ancien centre de tri***

Il est principalement constitué par les bâtiments techniques SNCF qui constituent une barrière visuelle entre le centre ville et les quartiers Est, entre la ville et son paysage ferroviaire.

Il est également le siège de l'ancien centre de tri postal.

Cet ensemble ainsi que le linéaire de façade ferroviaire est amené à connaître une forte évolution dans le cadre du passage du tramway, ce qui implique une complète restructuration qui intégrera également le bâtiment constituant le front Sud de la rue de Nantes.



LES OBJECTIFS

FAÇADE OUEST FERROVIAIRE

- Assurer l'insertion du tramway.
- S'appuyer sur la restructuration de l'îlot pour développer un programme mixte habitat/commerces/services.
- Dégager et mettre en valeur l'espace public.
- Renforcer les circulations douces.
- Valoriser la façade ferroviaire.
- Offrir de nouvelles perspectives visuelles réciproques entre les quartiers ainsi qu'entre la ville et les voies ferrées.
- S'inscrire dans les grands axes de composition du quartier.
- Prendre en compte le caractère inondable du site



LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

- Insérer le tramway et les circulations douces sur l'ancien domaine SNCF et l'emprise de l'ancien centre de tri pour assurer son débouché sur la rue Charles Gilles et la place du Général Leclerc.
- Reconstruire les deux îlots aux extrémités
- Rechercher des organisations pouvant répondre aux enjeux de diminution de la vulnérabilité face au risque d'inondation



ILOT NORD

- Créer un signal urbain au service de la gare autorisant des émergences au regard des épannelages environnants.
- Organiser une perméabilité visuelle depuis la place du Général Leclerc et la station du tramway ouvrant les perspectives sur le paysage ferroviaire et sur le quartier du Sanitas (démolition des bâtiments SNCF côté Sud de la rue des Aumônes).
- Valoriser la place de l'Aumône en tant qu'espace public d'articulation entre la nouvelle sortie Ouest de la gare et le parvis du bâtiment des œuvres sociales de la SNCF.
- Valoriser les transparences et les liaisons depuis la sortie de la gare vers cet espace public.



ILOT SUD

- **Gérer les perspectives visuelles**
- Dans le prolongement du mail de l'allée de la Bourdaisière, ouvrir une perspective visuelle sur la halle ferroviaire (avec démolition du bâtiment technique de la SNCF).
- Valoriser les vues vers le paysage ferroviaire depuis l'allée de Montlouis.



- **Créer et valoriser l'espace public**

Entre le bâti et les voies ferrées, créer un espace public qualifiant :

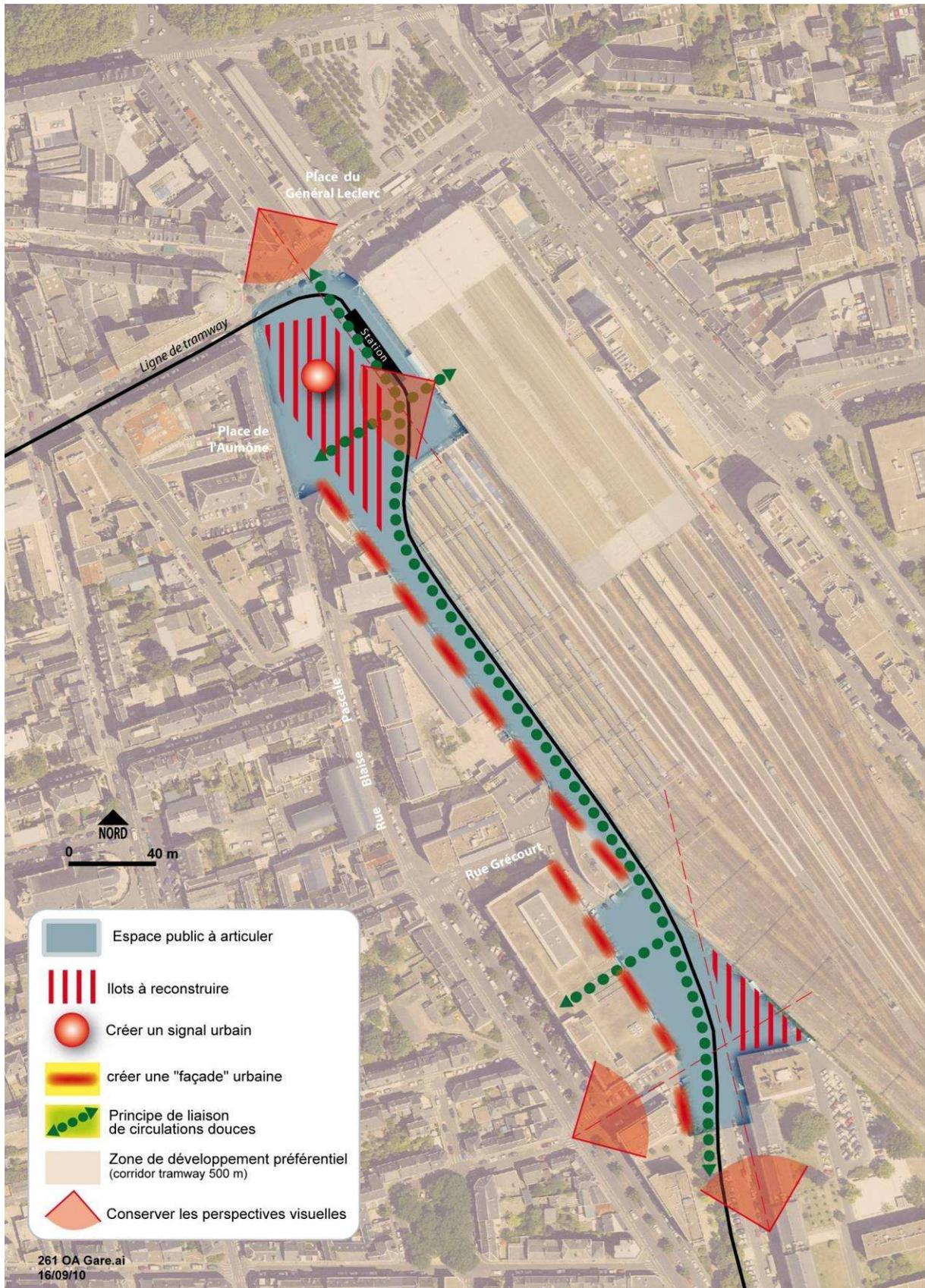
- ouvert sur le paysage ferroviaire,
- support du passage du tramway,
- support d'une circulation valorisant un parcours direct entre la gare et le quartier du Sanitas.



- **Qualifier la nouvelle façade urbaine le long du passage du tramway**

- Requalifier les arrières des bâtiments existants.
- Reconvertir le centre de tri en un programme mixte habitat/services/commerces.

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

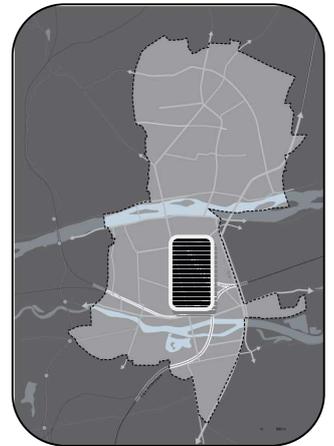


TOURS, CŒUR D'UNE METROPOLE ACTIVE ET ATTRACTIVE LA REQUALIFICATION DU SITE SNCF (RUE VAILLANT)

LE CONTEXTE

L'axe Edouard Vaillant fait partie des boulevards structurants de la ville de Tours. Il permet une liaison directe entre les quartiers des bords du Cher et le centre ville de même qu'il constitue l'axe d'entrée directe vers la gare de Tours. La partie Nord voit circuler une ligne à forte fréquence (ligne n°3) et une autre ligne de maillage (ligne n°8). La fréquence de passage des bus demeure donc élevée sur l'ensemble de l'axe en journée. Cette fréquence se renforcera consécutivement aux travaux de la première ligne de tramway, la circulation des bus dans l'avenue de Grammont devenant fortement perturbée, voire interrompue.

Dans sa partie Nord, entre la gare de Tours et le rond-point de la Rotonde, un front bâti continu et structuré se situe côté Est (quartier la Fuye/Velpeau). Côté Ouest, le front urbain est beaucoup plus déstructuré. Il se constitue de bâtiments R+7/8, alignés et aménagés avec une contre-allée, dans la partie Nord. Plus au Sud, les terrains sont parfois occupés de bâtiments appartenant à RFF ou à la SNCF, de parkings (le parking des peupliers qui appartient à la Ville de Tours, des parkings internes à la SNCF), de terrains sans affectations. Cette frange urbaine fait l'interface avec le faisceau ferroviaire. Le site est localisé en zone inondable urbanisée d'aléa 1 dans le PPRI.



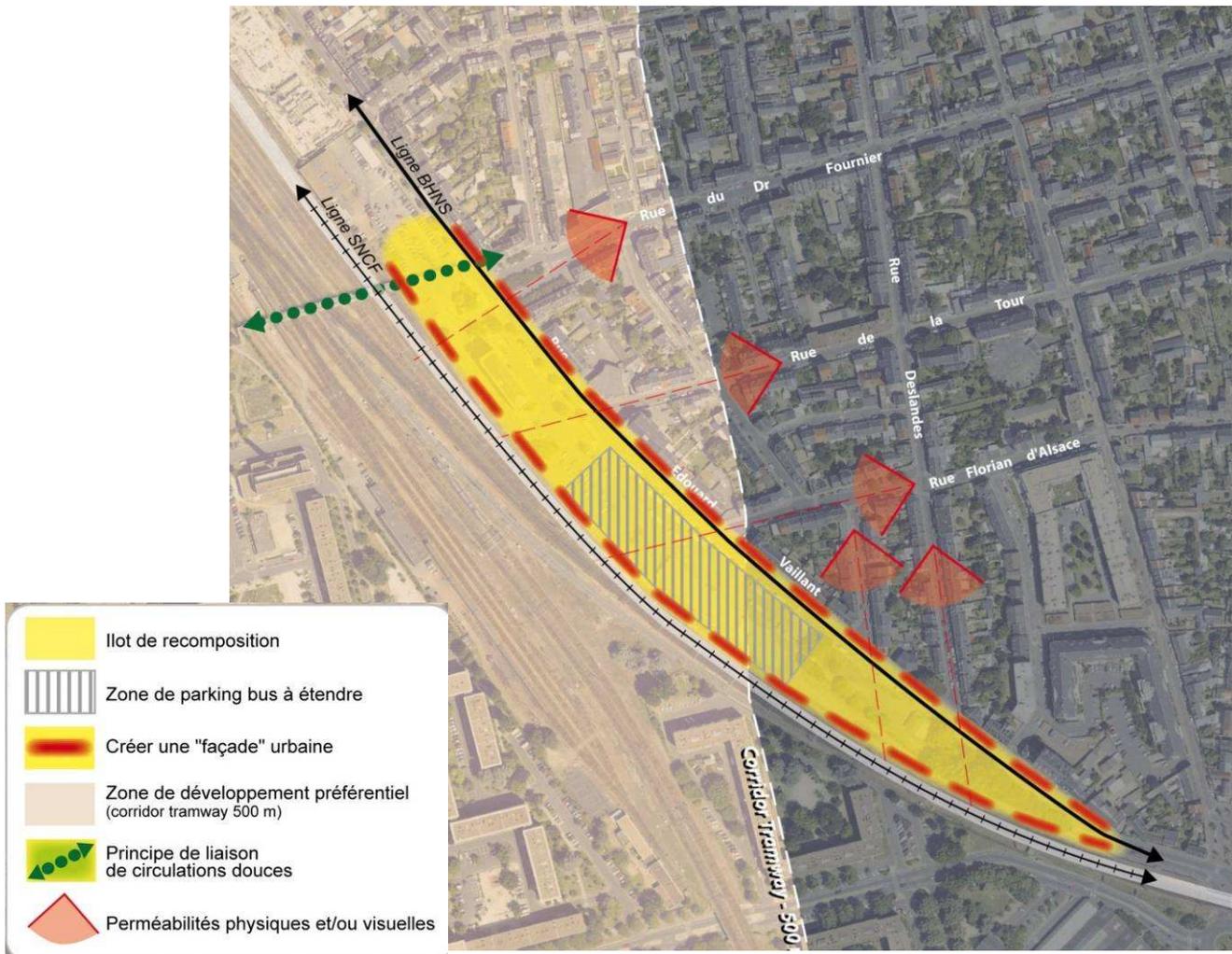
LES OBJECTIFS

- Assurer la maîtrise des déplacements tous modes
- Développer un service de bus performant (aménagement de sites propres), en tout ou partie de la rue, parait dès aujourd'hui une nécessité.
- Reconvertir une partie des emprises ferroviaires
- Valoriser la façade urbaine ferroviaire
- Offrir de nouvelles perspectives visuelles réciproques sur la ville et les voies ferrées
- Développer l'offre de logements
- Prendre en compte le risque d'inondation



LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

- **Assurer un meilleur fonctionnement des transports en commun et des circulations douces**
 - Assurer le passage de tous les modes de déplacements, dans des emprises qui respectent les normes réglementaires
 - Préserver et agrandir le parking des Peupliers pour permettre un meilleur fonctionnement de la halte routière de la gare (rôle de régulation).
- **Qualifier la façade urbaine le long de la rue Edouard Vaillant**
 - Préserver des perspectives visuelles entre le quartier de la Fuye/Velpeau et le Sanitas, via le faisceau ferroviaire. Cette mesure permet d'inscrire les futurs projets urbains dans la trame urbaine existante, et de maintenir des vues réciproques entre le "monde ferroviaire" et la ville, où circulera notamment le tramway à partir de 2013.
 - Qualifier les arrières des bâtiments existants et les espaces communs en façade des voies ferrées.
 - Permettre la recomposition de la façade Est de la rue Edouard Vaillant (hauteur, densité, volumétrie...).
- **Améliorer les liaisons entre les deux rives des voies ferrées**
- Rechercher des organisations pouvant répondre aux enjeux de diminution de la vulnérabilité face au risque d'inondation



TOURS, CŒUR D'UNE METROPOLE ACTIVE ET ATTRACTIVE

LE RENFORCEMENT DU POLE URBAIN DES 2 LIONS

LE CONTEXTE

➤ Une dynamique d'aménagement

Les 2 Lions constituent le dernier maillon actif du vaste programme d'aménagement de la vallée du Cher.

L'identité du quartier des 2 Lions s'exprime par une forte mixité fonctionnelle. En effet, il réunit l'ensemble des grandes fonctions urbaines constituant une centralité :

Enseignement : le deuxième pôle universitaire-recherche de l'agglomération.

Le quartier des 2 Lions accueille près de 4700 étudiants et 500 enseignants et chercheurs dans des unités de formation et de recherche en interface avec le monde économique (droit, sciences économiques, gestion, administration des entreprises, école polytechnique universitaire) ainsi que le centre de formation des personnels territoriaux et l'institut des métiers et des technologies des produits de santé.

Equipements : le siège de la Communauté d'agglomération, un complexe cinématographique (12 salles), des équipements de loisirs...

Habitat : près de 2.000 logements construits avec une grande diversité dans les tailles et les typologies architecturales.

Activités : présence d'un tissu d'entreprises amené à se renouveler.

Commerces : ouverture en 2009 du centre commercial "l'Heure Tranquille".

➤ Un îlot de projet

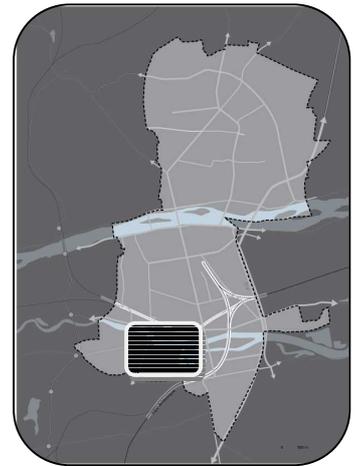
Dans cette dynamique un dernier îlot de projet viendra compléter l'aménagement du site.

Cet îlot Nord/Ouest s'inscrit dans la perspective de la route de Savonnières qui donne à voir dans un plan cadré le quartier des rives du Cher. Bordant la rive Sud du Cher, il constitue l'entrée Nord/Ouest du quartier.

L'ensemble sera desservi par une station de tramway.

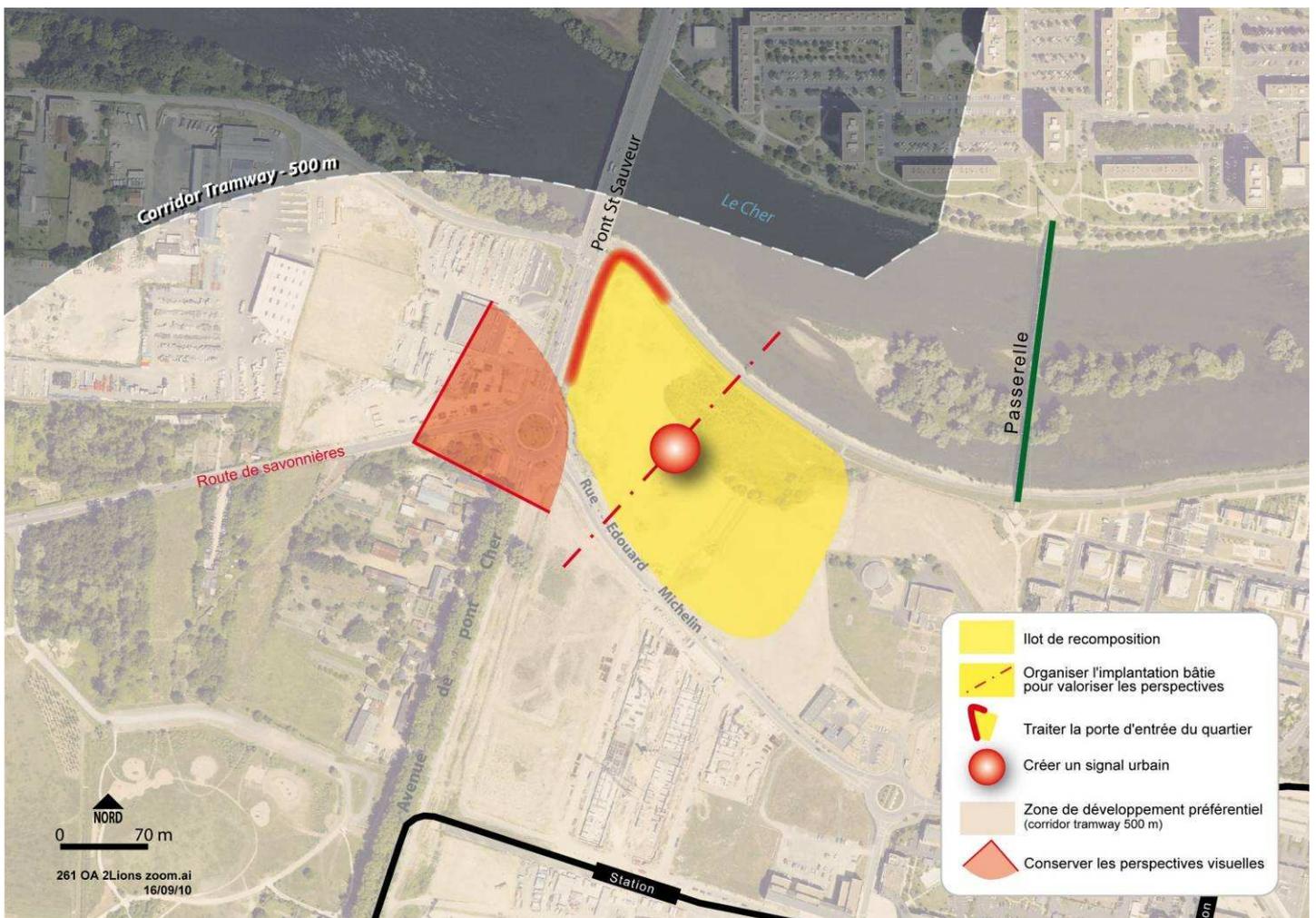
LES OBJECTIFS

- Poursuivre l'intensification urbaine du quartier.
- Compléter l'offre résidentielle d'habitat.
- Renforcer l'offre en équipements.
- Valoriser les rives du Cher.
- Renforcer la trame d'espaces publics dans les sites stratégiques.
- Renforcer les circulations douces.
- Renforcer les liaisons inter-quartiers.



LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

- Prendre en compte dans la composition la situation singulière de l'îlot : porte d'entrée de quartier, traitement de l'angle, signal urbain...
- Préserver les perméabilités visuelles et fonctionnelles en direction du Cher en privilégiant notamment une implantation du bâti perpendiculaire à la rivière.
- Organiser les implantations bâties tout en préservant la perspective sur le Cher et sur le quartier des rives du Cher, depuis la route de Savonnières.
- Organiser des liaisons douces (Nord/Sud notamment) à travers l'îlot, assurant la connexion avec la promenade des bords de Cher.
- Organiser la trame d'espaces communs non bâtis dans la continuité de celle existante dans l'îlot voisin Sud (rythme, séquence, alternance pleins/vides).



2. TOURS, VILLE DES MOBILITES DURABLES

TOURS, VILLE DES MOBILITES DURABLES

DEVELOPPEMENT DE L'INTENSITE URBAINE DANS LE CORRIDOR DU TRAMWAY

CARACTERISTIQUES DU CORRIDOR

L'insertion prochaine d'une première ligne de tramway permettra à terme de mettre en œuvre un dispositif performant de transport en commun. Elle constitue également une opportunité pour engager tout au long du corridor, au gré des opportunités, une politique progressive de renouvellement urbain.

Elle implique également des modifications ciblées notamment dans le secteur de la gare SNCF, où sera implantée la station d'interconnexion entre le tramway, les trains, les cars urbains et interurbains et les taxis.

D'une manière générale, l'évolution du tissu urbain s'inscrira en cohérence avec les différentes séquences et caractéristiques morphologiques et architecturales de la trame urbaine constituée.

Le corridor du tramway s'établissant dans une limite de 500 m de part et d'autre de l'axe central et des futures stations, traversera le territoire de la ville de Tours du lycée Vaucanson jusqu'à l'avenue Pont-de-Cher, en limite de Joué lès Tours.

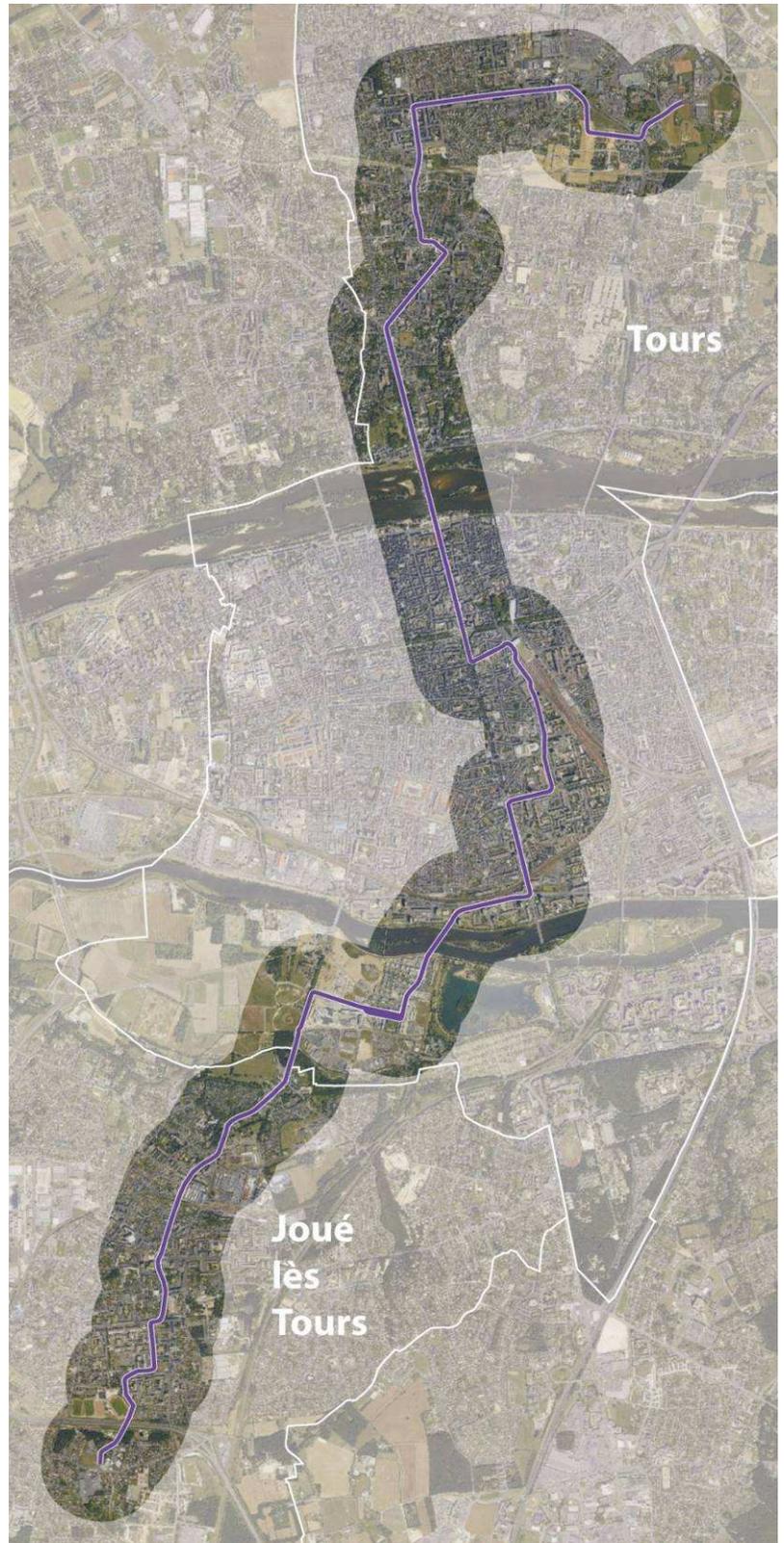
Ce périmètre embrasse la diversité des fonctions urbaines et permet une lecture des différentes composantes de la ville constituée.

Une partie du corridor est localisée en zone inondable urbanisée d'aléa 1 dans le PPRI.

OBJECTIFS

Le corridor du tramway s'inscrit comme **périmètre prioritaire de développement et de renouvellement urbains avec trois objectifs majeurs :**

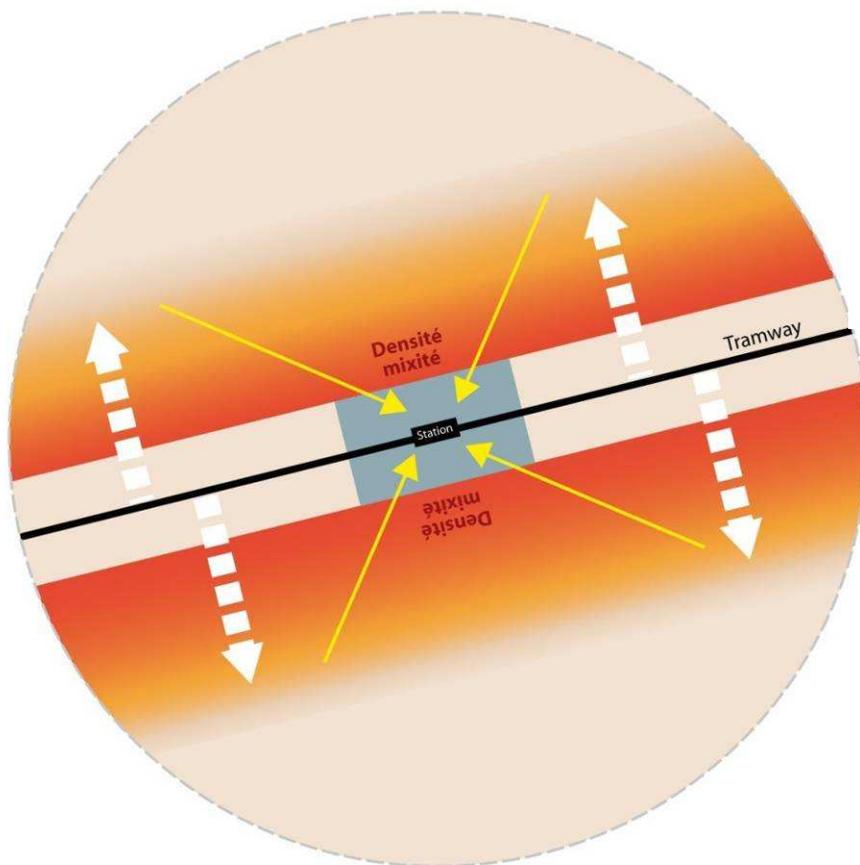
- **renforcer la trame urbaine à partir d'une offre complémentaire de logements et d'activités,**
- **prendre en compte les spécificités morphologiques et architecturales des secteurs traversés** dans tout acte de renouvellement urbain,
- dans le val inondable, prendre en compte le risque d'inondation.



LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

Le renforcement de la structure urbaine, à l'intérieur du corridor sur la base des espaces potentiellement mutables, s'effectuera en fonction des principes suivants :

- maintien et renforcement de la mixité des fonctions,
- renforcement de l'intensité urbaine à partir d'une offre nouvelle et complémentaire d'habitat, d'activités, de services et d'équipements,
- recherche de perméabilité et d'accessibilité pour assurer des liens fonctionnels en direction du corridor et des stations du futur tramway,
- recherche de solutions adaptées en matière de normes de stationnement,
- valorisation des articulations et des espaces publics majeurs,
- Recherche d'organisations pouvant répondre aux enjeux de diminution de la vulnérabilité face au risque d'inondation.



	Espace public (Station tramway)
	Renforcement de l'intensité urbaine (densité, hauteur, mixité)
	Zone de développement préférentiel (corridor tramway 500 m)
	Perméabilité fonctionnelle à instaurer
	Accessibilité



TOURS, VILLE DES MOBILITES DURABLES VALORISATION DE LA SEQUENCE TRANCHEE/ MAGINOT

CARACTERISTIQUES DU SITE

L'ensemble constitue un secteur mixte à dominante d'habitat avec un tissu économique (commerces, services, habitat, bureau) localisé principalement le long de l'avenue Maginot.

Cet axe majeur qui modifie la trame parcellaire initiale est support de part et d'autre d'un front bâti continu et hétérogène en termes de hauteurs.

Il s'agit d'un tissu vieillissant organisé en îlots hétéroclites composés de maisons de ville et d'ateliers très imbriqués. Il représente un fort potentiel de renouvellement, compte tenu de la relative faiblesse de l'intensité urbaine exprimée.

En second rang, on note la présence d'un parcellaire peu dense (cœurs d'îlots non bâtis) support de projet d'aménagement en cours ou d'une densification urbaine potentielle. L'îlot Gauguin très faiblement bâti avec de grandes friches végétales, de très nombreux jardins, d'anciens ateliers et des voies en impasse, constitue un secteur particulier de vigilance avec des enjeux de liaisons en direction du corridor du tramway.

On note également la présence de bordes (petites venelles desservant plusieurs habitations en cul de sac).

Il faut enfin souligner la présence de quelques bâtiments de

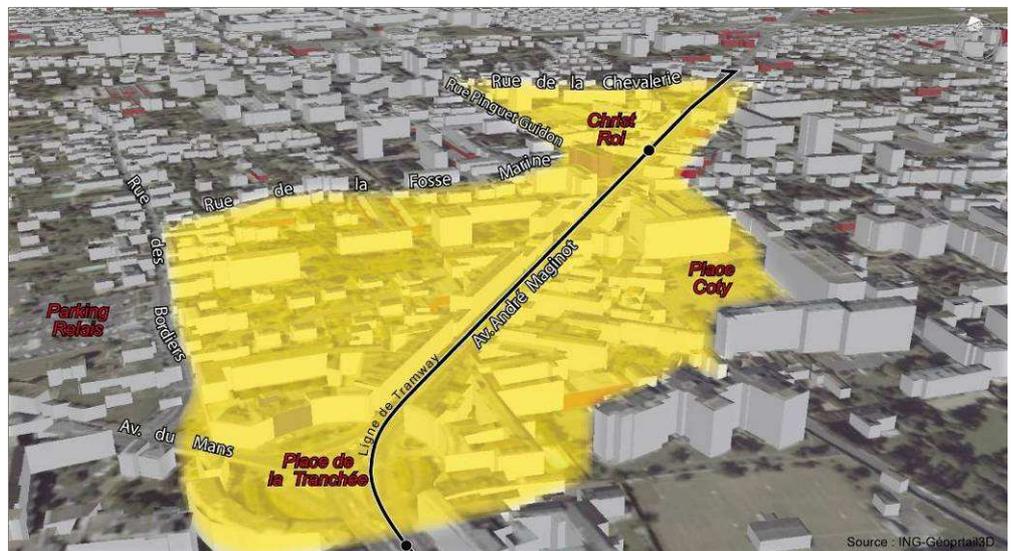
caractère (architecture) à prendre en compte dans un processus de renouvellement urbain.

Le site est ponctué « d'articulations » à traiter et de deux espaces publics majeurs à restructurer : la place Coty et l'îlot "mairie annexe de Saint-Symphorien" qui constitue un site de projet compte tenu du transfert des services administratifs sur le secteur du Beffroi.

D'une manière générale, le réseau de circulations douces (piétons, vélo) du secteur présente des carences en termes de continuité et de possibilité de rabattement en direction des futures stations du tramway.

LES OBJECTIFS

- Assurer l'insertion du tramway.
- Renforcer l'intensité urbaine.
- Valoriser les espaces publics majeurs (places, articulation).

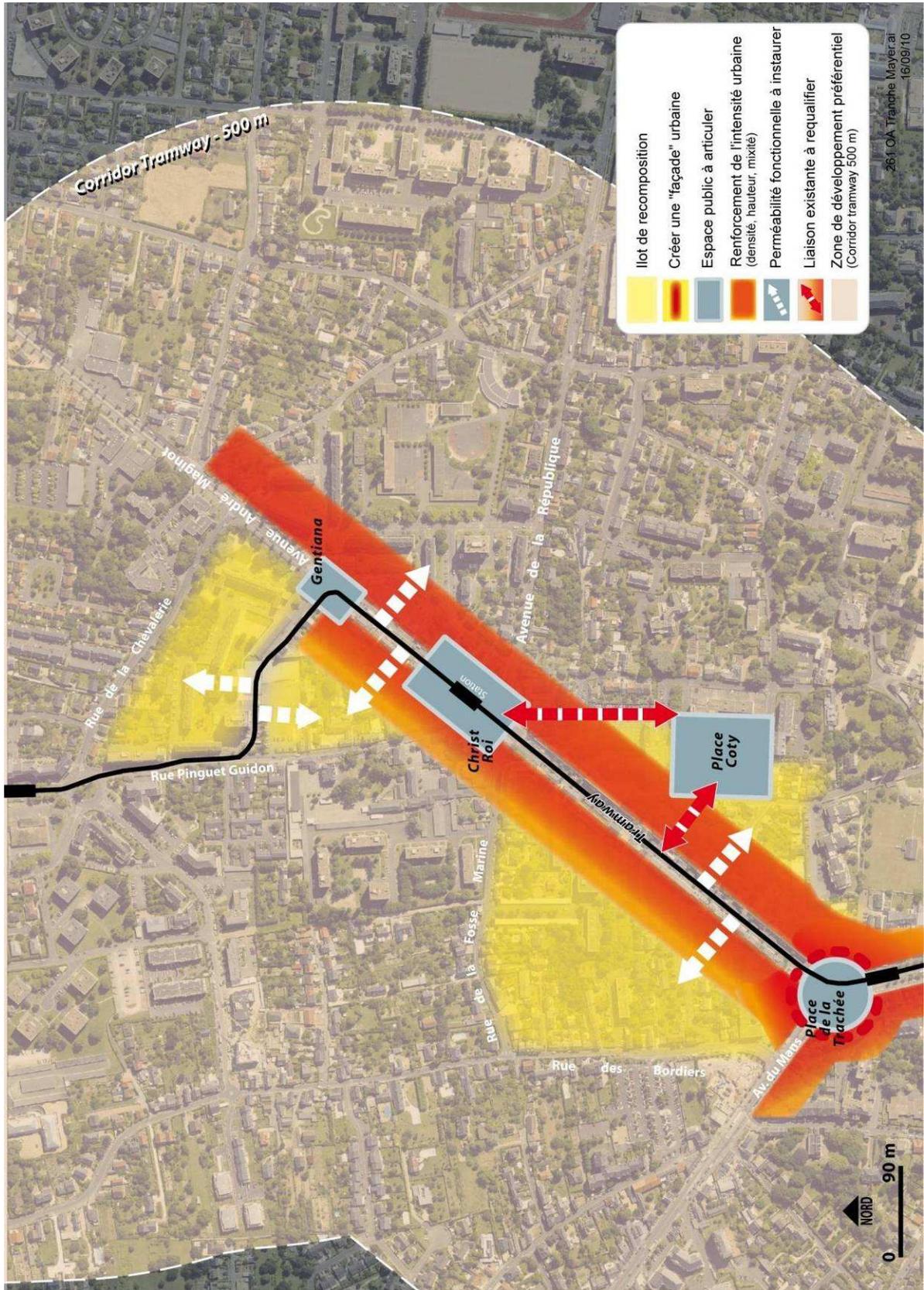


LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

- **ORGANISATION DU SECTEUR ET COMPOSITION URBAINE**
 - Les éléments bâtis qui, par leur morphologie ou leurs caractéristiques architecturales, participent à marquer fortement l'identité du site sont de préférence conservés et mis en valeur.
 - Les façades de l'avenue Maginot et du corridor du tramway constituent les lieux privilégiés d'expression des hauteurs et des densités afin :
 - de développer une offre nouvelle de logements,
 - de maintenir et renforcer la mixité des fonctions (commerces, services, artisanat...).
 - Cette densité peut se décliner en épaisseur (densification des cœurs d'îlots) à condition de prendre en compte la morphologie existante et de soigner particulièrement l'insertion dans le site (hauteur, orientation des bâtiments, respect de la trame parcellaire...).
- **VOIRIE ET ESPACES PUBLICS CARACTERISTIQUES DU SITE**
 - Les nouvelles voies de desserte et de circulation générées par les futurs programmes mixtes à dominante d'habitat à la charge des aménageurs devront permettre une optimisation de l'organisation des déplacements de l'ensemble du secteur en intégrant les modes doux de déplacement (piétons, vélos, rollers). En particulier, le renforcement du réseau tout en se connectant à l'existant devra assurer un rabattement efficace en direction du tramway et de ses principales stations.
 - *La place de la Tranchée* constituera un lieu stratégique à valoriser en répondant aux objectifs suivants :
 - faire de ce carrefour routier une place, véritable espace de rencontre,
 - restructure son environnement bâti (échelle, hauteur des constructions),
 - sublimer sa situation de belvédère,
 - insérer un signal urbain.
 - *La place Coty* fera l'objet d'un réaménagement global permettant d'améliorer son cadre paysagé et son attractivité tout en conservant la diversité de ses fonctions actuelles (marché, stationnement...).
 - *Toutes les articulations urbaines majeures (Christ-Roi, Gentiana)* font l'objet d'une restructuration afin d'améliorer leurs qualités visuelles et fonctionnelles.
 - *D'une manière générale*, il s'agit à la fois de valoriser tous les liens existants entre le couloir du tramway et les espaces publics des quartiers environnants et de développer, à travers les nouvelles opérations, des perméabilités fonctionnelles complémentaires.
- **ORIENTATIONS PAYSAGERES**
 - La poursuite du plan d'embellissement de la ville permet, entre autres, de structurer les espaces publics majeurs et les articulations à traiter.
 - Les cheminements piétons et cyclables font l'objet d'un accompagnement paysagé afin de renforcer le maillage végétal à l'échelle des quartiers.
 - Les arbres de qualité sont de préférence conservés.
 - Les cœurs d'îlots à densifier conservent une trame végétale structurante.



ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT



TOURS, VILLE DES MOBILITES DURABLES LA VALORISATION DE LA SEQUENCE MARNE/MAGINOT

CARACTERISTIQUES DU SITE

Le site de projet se localise à l'articulation de deux quartiers à dominante d'habitat (Europe et Monconseil) et un ensemble mixte caractérisé par des grandes emprises occupées par des activités économiques et commerciales.

L'ensemble se caractérise par :

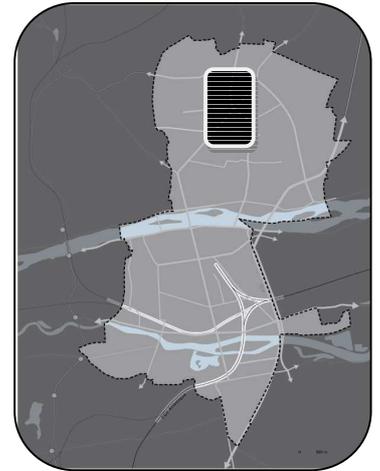
- la présence de grands îlots monofonctionnels et étanches,
- la présence de grands équipements et services d'agglomération,
- un espace public majeur : le carrefour de la Marne,
- sa situation : une séquence d'entrée de ville.

Il s'agit d'un secteur à fort potentiel d'évolution :

- mutation des espaces économiques,
- renforcement de l'offre de transport en commun (ouverture de la première ligne de tramway, amélioration de la desserte bus).

LES OBJECTIFS

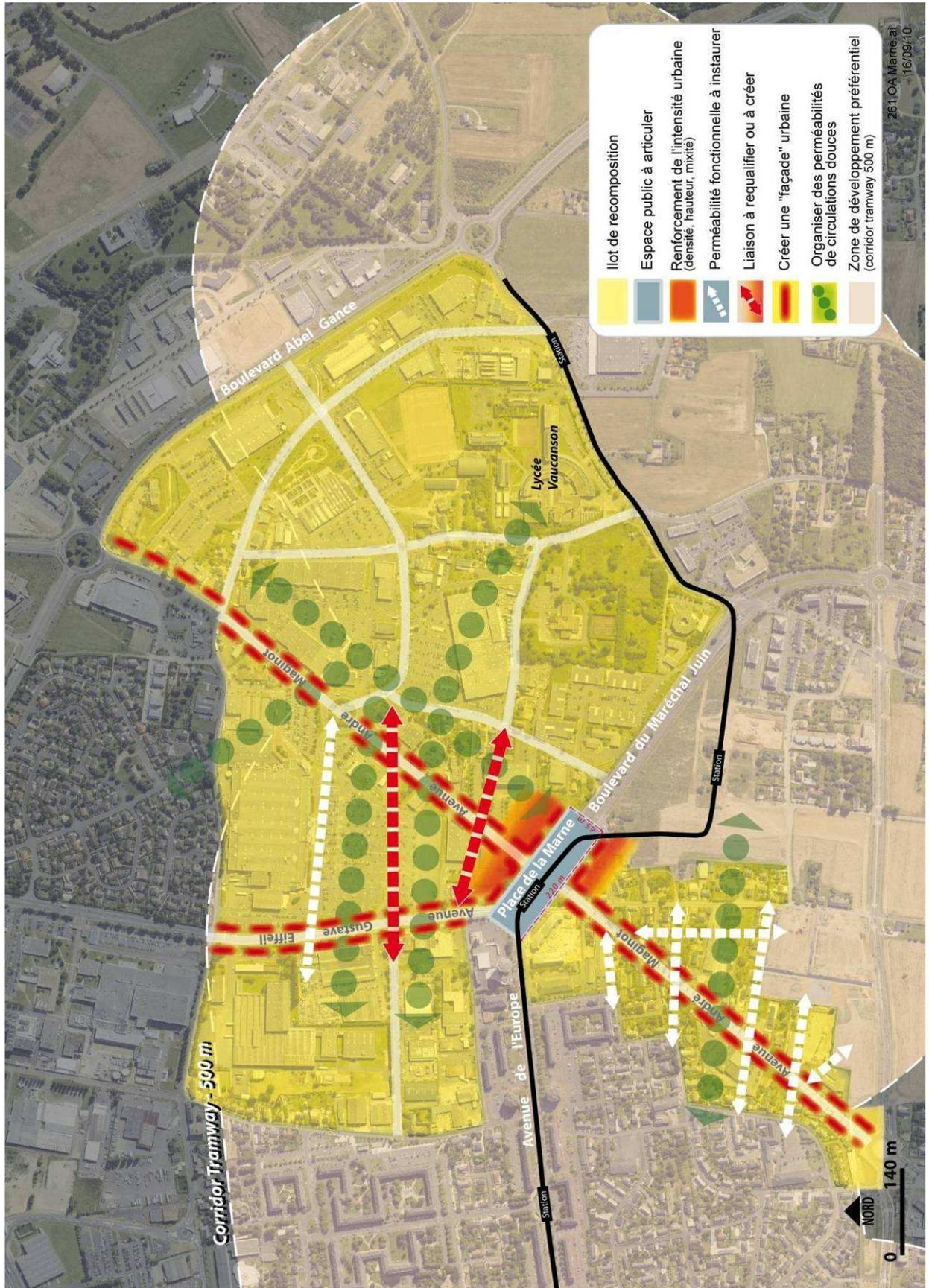
- Développer l'irrigation et la perméabilité entre et à l'intérieur des îlots.
- Introduire de la mixité au sein des grands espaces économiques et commerciaux.
- Assurer l'insertion du tramway.
- Renforcer l'intensité urbaine dans le corridor du tramway.
- Qualifier les espaces publics majeurs.
- Développer l'offre de logements.



LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

- **ORGANISATION DU SECTEUR ET COMPOSITION URBAINE**
 - Les façades de l'avenue Maginot et les façades de la place de la Marne reconfigurées constituent les lieux privilégiés d'expression des hauteurs et des densités afin :
 - de développer une offre nouvelle de logements,
 - de renforcer la mixité des fonctions (commerces, services, équipements d'agglomération...).
 - Le redécoupage des grands îlots étanches par une maille viaire plus fine, (piétonne et automobile) donne lieu à de nouvelles façades à composer.
 - La composition urbaine (façade, densité, mixité) accompagne la hiérarchie du réseau.
- **VOIRIE ET ESPACES PUBLICS CARACTERISTIQUES DU SITE**
 - Offrir de nouvelles possibilités de desserte pour assurer la densification du cœur d'îlot.
 - Adapter les aménagements de la voie au regard des fonctions urbaines nouvelles.
 - Développer des circulations douces reliant les principaux générateurs de flux (lycée, quartiers, grands équipements...) et organisant les rabattements vers les stations du tramway.
 - Traiter le carrefour de la Marne en tant qu'espace public majeur :
 - marquant l'articulation de trois axes majeurs : l'avenue de l'Europe, le boulevard du maréchal Juin et l'avenue Maginot (une place d'agglomération),
 - marquant un seuil dans la progression vers le centre-ville le long de l'avenue Maginot (une place de ville),
 - articulant et introduisant les différents quartiers de Tours Nord (Monconseil, Europe, Petite Arche).
 - L'implantation d'un équipement public majeur (exemple cinéma) et l'insertion d'une station du tramway seront, parmi d'autres, des éléments constitutifs de cette recomposition.
- **ORIENTATIONS PAYSAGERES**
 - En permettant la lecture des différentes séquences urbaines, la trame végétale pourra utilement accompagner le traitement de l'espace public et notamment les cheminements doux (piétons et cyclables).
 - Les cœurs d'îlots à densifier développent une trame végétale structurante.

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT



TOURS, VILLE DES MOBILITES DURABLES LA RESTRUCTURATION DE L'ÎLOT MAYER/JEMMAPES

LE CONTEXTE

L'îlot Mayer/Jemmapes se localise à l'articulation de deux infrastructures majeures de la ville :

- en Est/Ouest, la rue Daniel Mayer, voie urbaine intercommunale (Saint-Cyr/Sainte-Radegonde),
- un axe Nord/Sud, la rue de Jemmapes support du passage du tramway.

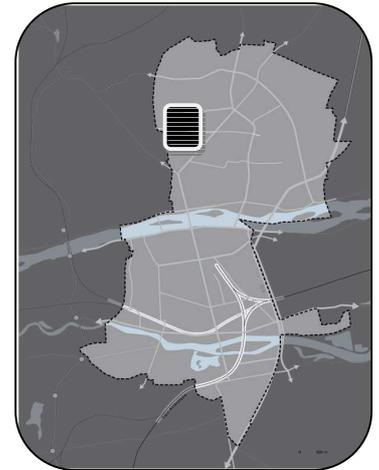
Le site se situe à l'articulation de plusieurs formes urbaines très contrastées :

- *au Nord, la ville* composée avec un habitat collectif très ordonné dans un plan carré, avec un réseau d'espaces publics, et de part et d'autre, deux quartiers pavillonnaires très structurés,
- *au Sud, un tissu mixte*, spontané avec une diversité entre les formes et les fonctions.

Plus précisément, la partie Sud se compose de deux îlots d'équipements et services (terrain de jeux arboré, le collège et un ancien supermarché) et d'un îlot résidentiel.

Cette organisation présente également de nombreux espaces arborés avec une présence végétale très perceptible avec notamment un vaste cœur d'îlot vide de constructions, arboré, étanche, accessible uniquement par deux voies privées en impasse (l'îlot de la Plauderie).

On note également en proche périphérie du quartier, l'absence de parcs publics en dehors des squares de proximité liés à l'habitat.



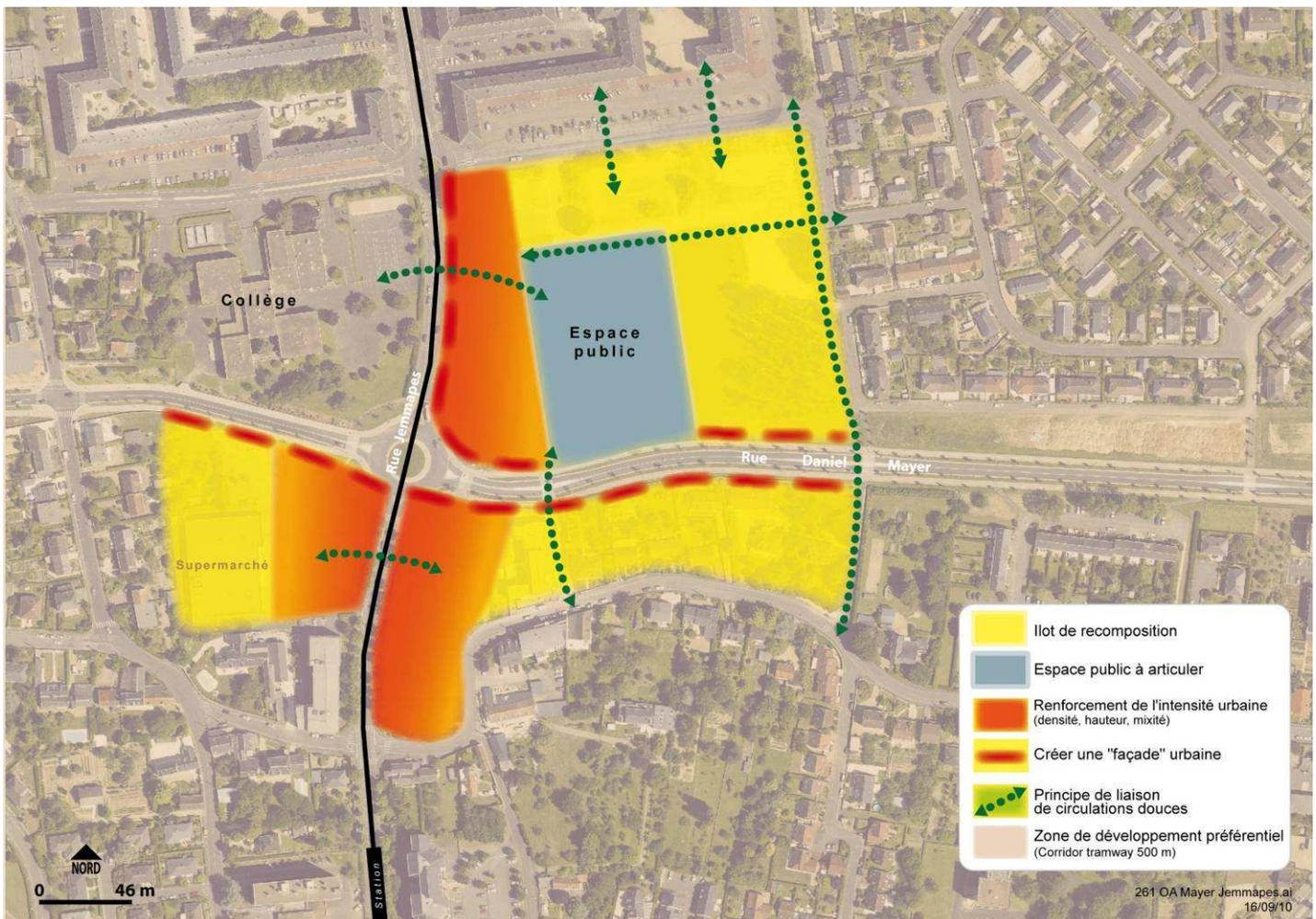
LES OBJECTIFS

- Accompagner la mutation des îlots Sud dans le cadre d'une politique de renforcement des fonctions urbaines dans le corridor du tramway.
- Installer dans la partie Ouest des équipements connexes au tramway.
- Conforter et développer la mixité des fonctions : habitat, commerces, services.
- Conserver les caractéristiques du territoire et notamment son caractère végétal paysagé.
- Valoriser une séquence singulière dans le parcours du tramway.
- Renforcer le maillage des espaces publics.



LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

- Pour conforter les caractéristiques du caractère végétal des lieux, **créer un espace public en frange Nord de la rue Daniel Mayer.**
- **Développer la trame de circulations douces à l'intérieur de chaque îlot** (établir des perméabilités) afin de favoriser des circuits courts et conviviaux établissant des relations avec les équipements (zone commerciale, services, jardins, jeux).
- **Composer les façades urbaines le long des axes structurants** (rues Daniel Mayer et Jemmapes) : gérer progressivement la hauteur, la forme, la densité pour assurer la transition et les contrastes entre l'habitat collectif de l'Europe et l'habitat individuel bas.
- Développer des compositions végétales et paysagères en accompagnement des différentes séquences bâties et valorisant les perspectives vers les cœurs d'îlots.



3. TOURS, VILLE D'ACCUEIL ET DE MIXITE

TOURS, VILLE D'ACCUEIL ET DE MIXITE RECONVERSION DES ILOTS D'ACTIVITES NORD

LE CONTEXTE

Au Nord de Tours, le long de la rue Gustave Eiffel, deux îlots à caractères d'activités économiques à dominante industrielle sont identifiés comme présentant un réel potentiel de mutabilité avec notamment le développement de la fonction résidentielle.

On distingue :

❖ L'îlot Nord

Il se localise en entrée de ville le long de la rue Gustave Eiffel et de part et d'autre de l'avenue de Suède. Il correspond à l'extrémité Est du site d'activités de la Milletière en cours de mutation (fermeture du site des abattoirs et à court terme évolution des activités connexes au Nord de l'avenue de Suède) libérant un foncier conséquent. Il s'inscrit à l'articulation de deux quartiers :

- un quartier résidentiel à l'Est de la rue Gustave Eiffel,
- un quartier mixte résidentiel/équipement (enseignement, parc public...).

L'îlot mutable se caractérise par des grands tènements et la présence d'activités potentiellement nuisantes.

Le site est marqué par la présence d'éléments naturels structurants :

- des éléments végétaux de qualité ayant fait l'objet d'un inventaire par la ville,
- le ruisseau de la Fontaine de Mié qui détermine la limite de commune, sans mise en valeur particulière au droit de la zone d'activités (bâtiment implanté en limite, pas de continuité d'aménagement d'espace public) alors qu'il constitue le support d'une circulation douce avec un traitement paysagé dans son prolongement Ouest au droit des quartiers d'habitat et permet une desserte des équipements et un débouché sur le parc de la Cousinerie.



L'îlot Sud

Il s'établit également de part et d'autre de la rue Gustave Eiffel et de la rue Curie. Il constitue une rotule entre deux quartiers d'habitat pavillonnaire et collectif. Il présente également une façade Est sur le centre commercial de la petite Arche.

On note enfin dans la partie Ouest de l'îlot la présence d'un habitat pavillonnaire le long de la rue de Sapaillé.

Globalement, le site est divisé en deux avec, au Nord de la rue de Belgique, des grands tènements fonciers et, au Sud de la voie, un parcellaire plus ténu.

Plus du tiers de l'ensemble présente un potentiel de mutabilité à court terme.

La périphérie de l'îlot est marquée par la présence d'un patrimoine rural avec :

- 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) accrochés à la rue de Sapaillé qui retrouve son gabarit original étroit dans sa partie Nord.
- un corps de ferme encore en activités, véritable témoignage du passé agricole des lieux.

Il s'agit d'un ensemble bâti imposant, clos avec des éléments architecturaux de qualité (grange, porche...).

Il marque une séquence très perceptible le long des rues de Sapaillé et Curie par les contrastes qu'il produit en termes de volumes, d'architecture et de fonctions.



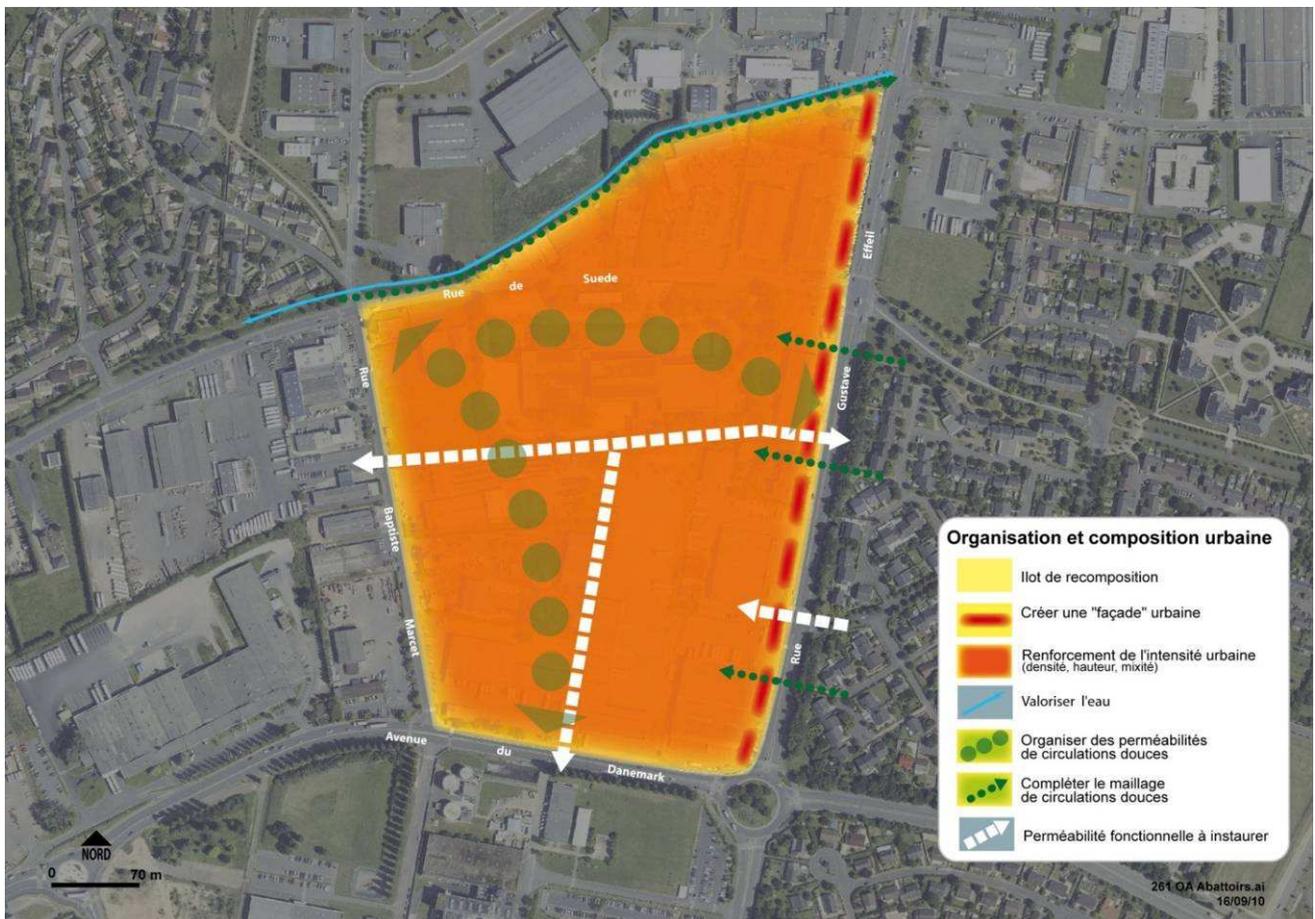
LES OBJECTIFS

- Introduire de la mixité au sein des zones monofonctionnelles.
- Organiser la mutation du tissu industriel.
- Développer un programme mixte habitat/bureaux/services.
- Renforcer la densité bâtie.
- Renforcer la trame viaire et en particulier celle des circulations douces.
- Prendre en compte les éléments patrimoniaux (patrimoine végétal et bâti).

LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

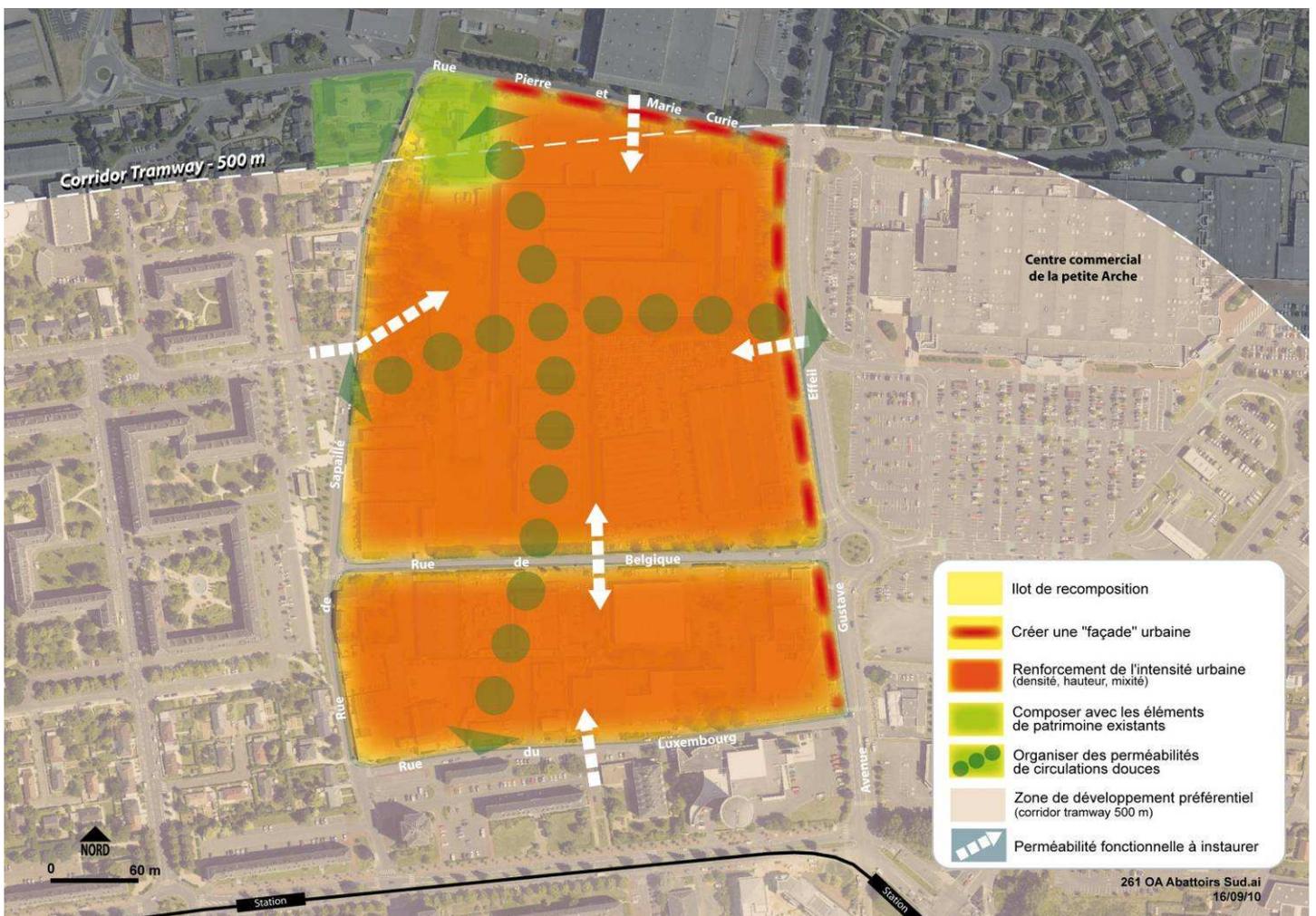
SUR L'ÎLOT NORD

- Sur le site des abattoirs, développer au Nord, un programme d'habitat collectif et au Sud un programme d'activités tertiaires permettant d'assurer une protection entre l'habitat et les activités industrielles présentes à court terme sur le site.
- Irriguer le cœur du site par des circulations douces, des parcours conviviaux permettant d'établir de nouvelles liaisons Est/Ouest entre les équipements de proximité (maternelle et supermarché).
- Préserver les éléments végétaux marquants et recomposer les massifs existants.
- Développer des circulations douces entre les zones résidentielles des Douets et de la Milletière (accessibilité sécurisée des équipements scolaires) en s'appuyant notamment et en prolongeant les aménagements en bordure du ruisseau de la Fontaine de Mié.
- Offrir de nouvelles possibilités de desserte pour assurer la densification du cœur d'îlot : aménagement d'une liaison transversale entre la rue Eiffel et la rue Jean Baptiste Marcet .
- Mettre en valeur le ruisseau de la Fontaine de Mié et l'intégrer comme élément de composition du futur quartier.



SUR L'ÎLOT SUD

- Composer de véritables façades urbaines le long de la rue Gustave Eiffel et de la rue Pierre et Marie Curie.
- Composer avec les éléments bâtis identitaires (ensembles ruraux) dans le cadre de la restructuration de l'îlot.
- Adapter les futurs programme aux typologies variées existantes sur et à la périphérie de l'îlot (implantation, volume, hauteur...).
- Développer des circulations douces entre la zone d'habitat Ouest et le pôle commercial de la Petite Arche.
- Offrir de nouvelles possibilités de desserte pour assurer la densification du cœur d'îlot.
- Développer prioritairement les activités tertiaires et les services à l'Est de l'îlot le long de la voie la plus nuisante.



TOURS, VILLE D'ACCUEIL ET DE MIXITE URBANISATION DU SITE DU VIEUX COLOMBIER

LE CONTEXTE

Le site du Colombier correspond à une ancienne ferme dépendant de l'abbaye de Marmoutier.

Il s'inscrit dans une partie de l'ancienne propriété de l'armée de l'air (recevant notamment le mess des officiers).

Il se caractérise par de grands espaces non construits où l'on note la présence de quelques éléments de patrimoine bâti :

- une grange avec porche-pigeonnier,
- des murs d'enceinte,
- grille, portail,
- Tour.

On note également la présence d'une allée plantée (Est/ouest) trace de l'organisation ancienne du site.

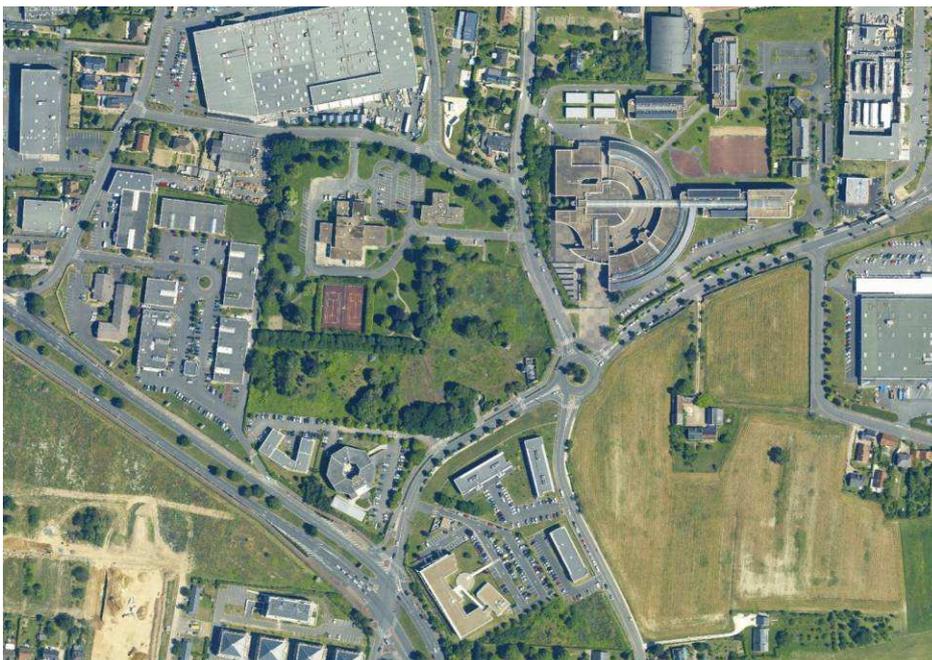
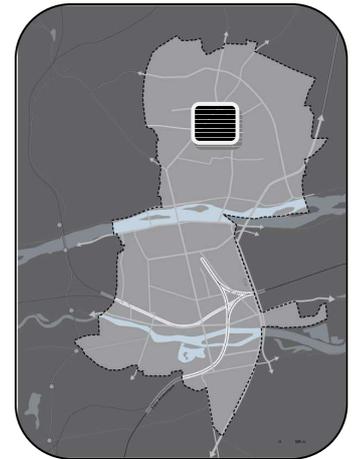
L'îlot longé par le futur tramway se positionne :

- entre la ZAC Monconseil au Sud,
- la frange Nord de la zone d'activités Tours-synergie
- le lycée Vaucanson,
- le centre commercial de l'Horloge.

Ces différentes fonctions sont cloisonnées entres-elles. Avec, notamment, une absence de liaison entre le site de projet et le centre commercial.

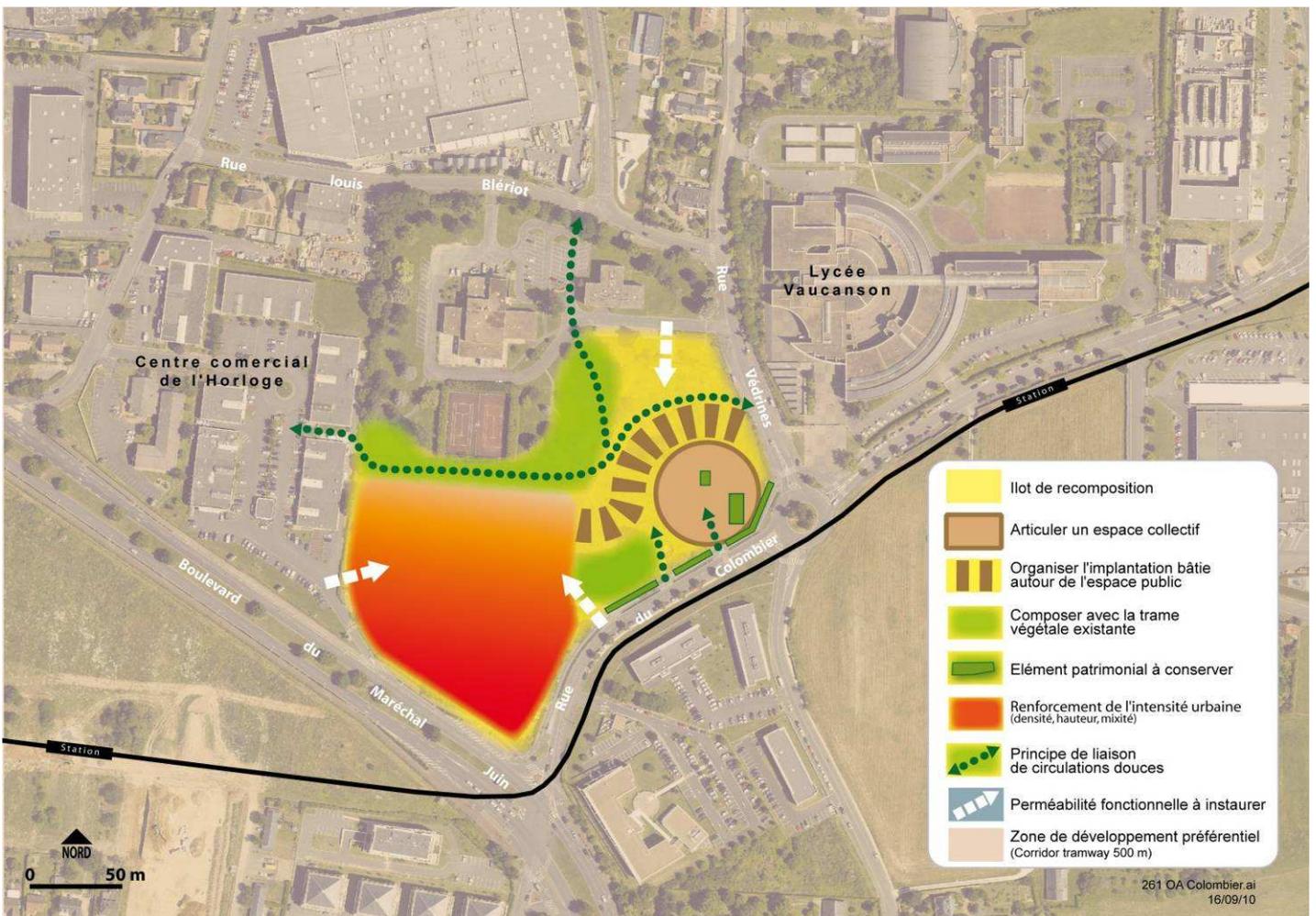
LES OBJECTIFS

- Se réappropriier le cœur d'îlot dans le cadre d'une politique de renouvellement urbain dans le corridor du futur tramway.
- Développer un programme mixte habitat/activités/services.
- Désenclaver l'îlot et introduire des relations inter-quartiers
- Conserver et valoriser le patrimoine végétal et bâti.
- Permettre l'extension et le développement des activités déjà existantes.



LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

- Remettre en perspective les éléments de patrimoine bâti dans le cadre de l'aménagement du site en :
 - ✓ récréant un espace collectif (intégrant la grille, les murs, la grange...) en façade Sud/Est,
 - ✓ organisant la composition urbaine autour de l'espace collectif (la cour) et de l'ancienne allée.
- Compléter le maillage de circulations douces.
- Conserver les arbres et les compositions végétales.
- Recréer d'Est en Ouest une liaison piétonne structurante permettant d'articuler le centre commercial et le lycée de Vaucanson.
- Développer deux échelles bâties tenant compte des traces du patrimoine :
 - ✓ maisons de ville et habitat intermédiaire autour de la place "cour",
 - ✓ hauteur et densité dans le reste du site.



TOURS, VILLE D'ACCUEIL ET DE MIXITE L'URBANISATION DU CŒUR D'ÎLOT DE LA PLAUDERIE

LE CONTEXTE

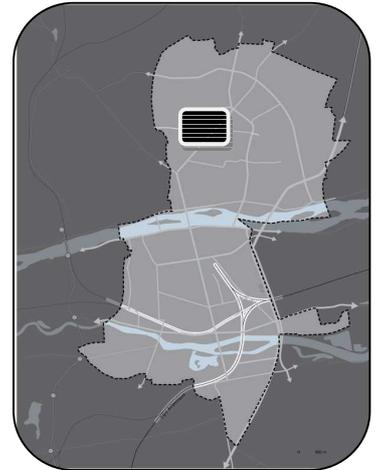
Le site de projet correspond à un cœur d'îlot de 2 hectares environ marqué par son caractère végétal.

Il s'établit derrière les façades des rues de Jemmapes à l'Ouest et Daniel Mayer au Nord.

Cette emprise est le siège d'implantation de la propriété bâtie de la Plauderie. Il s'agit d'un îlot étanche entouré principalement par de l'habitat individuel (habitat pavillonnaire et maisons de ville) avec également la présence d'un habitat collectif ponctuel (au Nord à l'intérieur de l'îlot, et à l'Ouest en périphérie le long de la rue de Jemmapes).

Le cœur d'îlot est bordé de voies ou de venelles en impasse qui ne garantissent pas des continuités de circulation Est/Ouest et Nord/Sud.

Le patrimoine végétal de qualité se caractérise notamment par la présence de nombreux arbres à haute tige.



LES OBJECTIFS

- Conforter et développer la fonction résidentielle sur la base de typologies d'habitat variées assurant densité, intimité et diversité.
- Conserver les caractéristiques et préserver la lecture historique du site du territoire marqué par :
 - son caractère végétal paysagé (« enclave » verte rappelant les vergers),
 - son patrimoine bâti.
- Désenclaver l'îlot et introduire des perméabilités fonctionnelles.
- Développer les circulations douces.



LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

- **Renforcer l'intensité urbaine du site** en prenant en compte le bâti environnant avec :
 - à l'Est l'implantation d'un programme d'habitat individuel de faible hauteur,
 - à l'Ouest l'implantation d'un habitat intermédiaire et l'habitat collectif, permettant notamment de structurer une façade urbaine le long de la rue de la Plauderie.
- **Développer un programme résidentiel autour d'un espace vert commun structurant**, préservé en cœur d'îlot.
- **Assurer la desserte du cœur d'îlot** et la continuité du réseau viaire depuis les rues Hardouin et de la Plauderie par des accès et des voies adaptés à leur contexte.
- **Renforcer la maille de circulations douces** en permettant notamment d'établir des continuités :
 - nord/Sud depuis les rues de la Chevalerie et François Hardouin,
 - est/Ouest de la Plauderie et de l'allée des Merles.



TOURS, VILLE D'ACCUEIL ET DE MIXITE RECONVERSION DES CASERNES BEAUMONT-CHAUVEAU

LE CONTEXTE

Depuis 1875 pour le quartier Chauveau et 1913 pour le quartier Beaumont, ces sites, cédés par la ville, ont pris une vocation militaire sur les terrains de l'ancienne Abbaye royale. Tours ville de garnison durant la première moitié du XX^e siècle voit ainsi son paysage urbain fortement marqué par les casernes. Le départ des activités militaires donne l'opportunité de reconverter ces vastes emprises au profit du projet de renouvellement urbain de la ville.

Cette entité constitue une enclave monofonctionnelle interrompant la trame viaire urbaine à l'exemple du boulevard Thiers qui vient buter sur la façade (mur d'enceinte) Est du site.

L'ensemble est bordé par des typologies bâties contrastées :

- au Nord-Ouest de l'habitat individuel ancien bas (en moyenne R+1+C),
- au Sud/Est, un tissu mixte (habitat, commerces, équipements) avec des hauteurs importantes (en moyenne R+5).

L'intérieur du site se caractérise par :

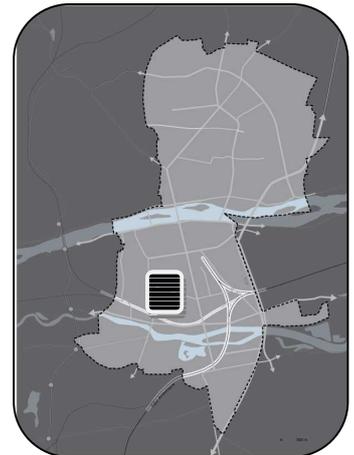
- la présence d'un patrimoine religieux, l'abbaye de Beaumont dont les traces sont encore très perceptibles avec l'existence d'un bâtiment protégé "le pavillon de Condé", présence du jardin, ancienne chapelle,
- le patrimoine militaire avec un bâti ordonnancé autour de la place d'armes.

Une partie du site (globalement le quart Nord-Est) est déjà réaffectée à des usages universitaires de part et d'autre de la rue du Plat d'Étain.

Le site est localisé en zone inondable urbanisée d'aléa 1 dans le PPRI.

OBJECTIFS

- Poursuivre la réaffectation d'une partie du foncier militaire à des usages mixtes (habitat, activités, équipements).
- Réinsérer le site dans la trame urbaine existante.
- Rendre lisible les éléments de patrimoine et d'histoire du site.
- Renforcer le parc de logements locatifs aidés.
- Prendre en compte le risque d'inondation.



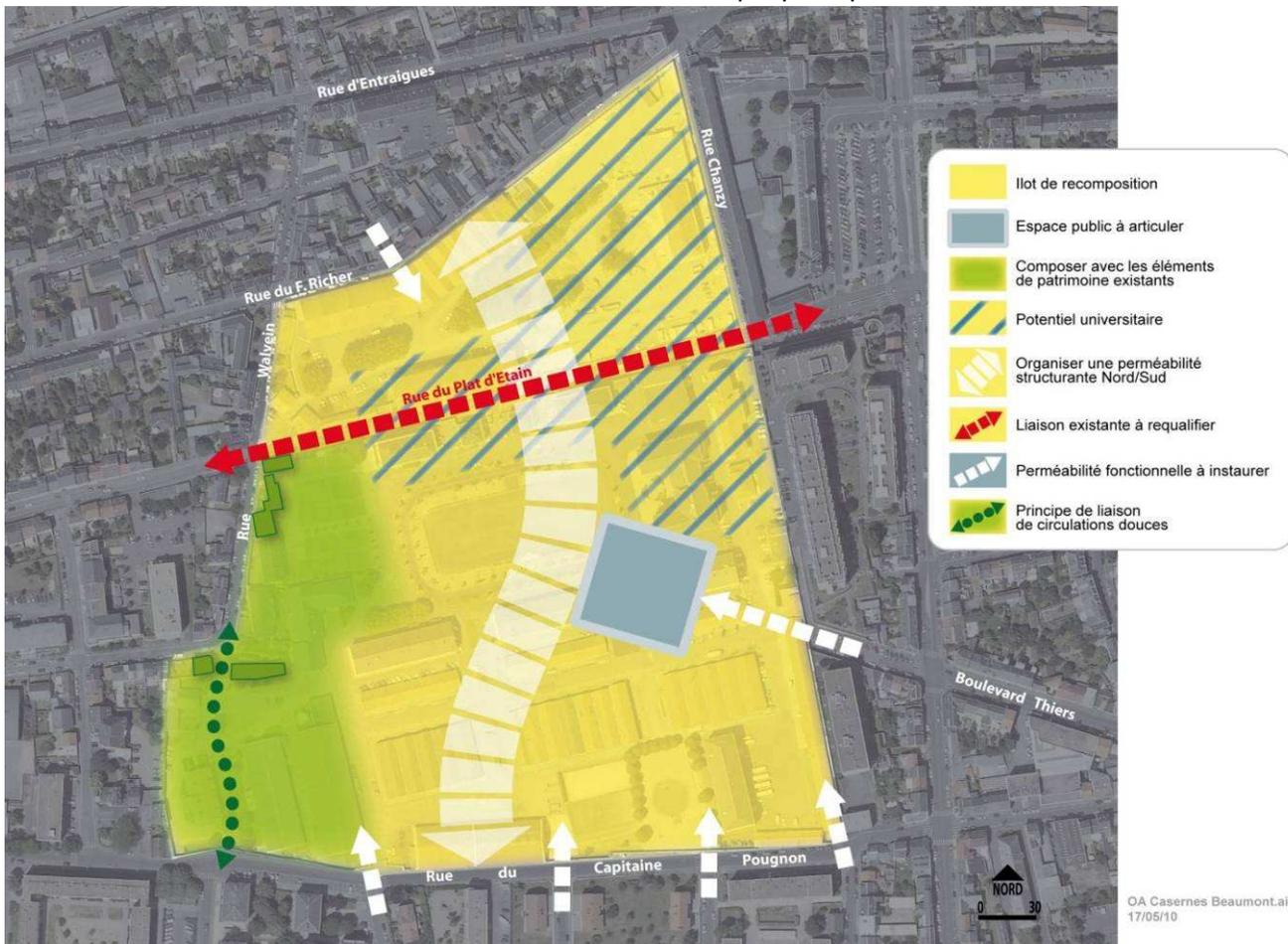
PRINCIPES D'AMENAGEMENT

ORGANISATION DU SECTEUR ET COMPOSITION URBAINE

- Accueillir des équipements universitaires (CLOUS, restaurant universitaire, Présidence...) dans les bâtiments militaires existants et reconvertis et dans le cadre d'un programme complémentaire de constructions.
- Conserver les bâtiments conventuels et les traces du passé religieux et les valoriser dans le cadre de l'aménagement du site.
- Composer le site sur une trame d'îlots urbains en cohérence avec les tissus bâtis limitrophes et leurs fonctions.
- S'assurer que les hauteurs, les densités et les fonctions de chaque îlot s'inscrivent en cohérence avec le tissu constitué,
- Rechercher des organisations pouvant répondre aux enjeux de diminution de la vulnérabilité face au risque d'inondation.

VOIRIE ET ESPACE PUBLIC

- **Organiser la trame d'espaces publics majeurs à partir :**
 - *des éléments de patrimoine existants,*
 - *du passé militaire du site.*
- **Réinscrire le quartier dans la trame viaire existante et hiérarchiser le réseau**
 - Renforcer le statut de voie urbaine inter-quartier de la rue du Plat d'Étain (ordonnancement, mixité des fonctions, traitement de la voie...).
 - Créer un espace public majeur dans la perspective du Boulevard Thiers.
 - Développer un principe de nouvelles perméabilités Nord/Sud de l'îlot.
 - Créer une liaison douce permettant la connexion des rues Walvein et Bastié.
 - Assurer la continuité avec le réseau viaire périphérique.



TOURS, VILLE D'ACCUEIL ET DE MIXITE URBANISATION DE L'ILOT SAINT-LAZARE

LE CONTEXTE

Le site s'inscrit dans les traces de l'ancienne ligne SNCF Tours-Les Sables d'Olonnes.

Il est aujourd'hui occupé par les jardins potagers spontanés avec de nombreuses parcelles laissées à l'abandon. L'ensemble constitue un potentiel d'espace vert de proximité.

On note un emplacement réservé inscrit dans le POS et destiné à assurer le prolongement de l'avenue Saint-Lazare.

Le site de projet est entouré d'un ensemble bâti résidentiel de maisons de ville style faubourg des années 30 (parcellaire en lanière, bâti continu).

L'extrémité Sud du site est bordée par deux grandes infrastructures (ligne SNCF et boulevard Winston Churchill) qui recevra une station du futur tramway.

Le site est localisé en zone inondable urbanisée d'aléa 1 dans le PPRI.

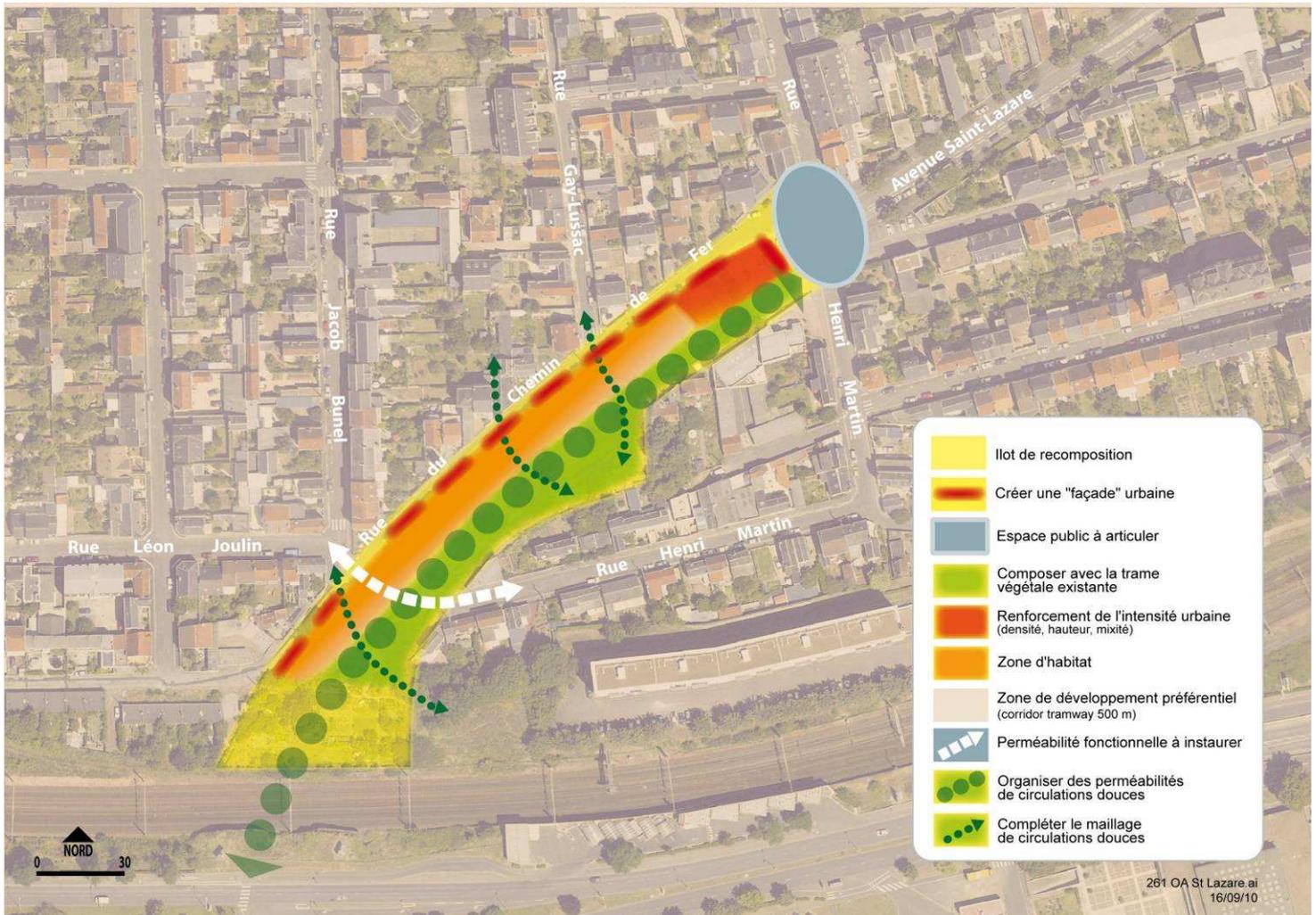
LES OBJECTIFS

- Se réapproprié cet espace dans le cadre d'une politique de renouvellement urbain dans le corridor du futur tramway.
- Développer un programme résidentiel d'habitat sur la base de typologies variées (maisons de ville, habitat intermédiaire et/ou petits collectifs).
- Conserver un espace vert de quartier.
- Renforcer les circulations douces.
- Prendre en compte le risque d'inondation.



LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

- Composer la façade urbaine Sud/Est de la rue du Chemin Vert avec linéaire de maisons de ville avec jardins.
- Traiter la tête de quartier Nord/Est avec une trame bâtie plus dense (intermédiaire et/ou petits collectifs).
- En partie Sud aménager un espace vert public linéaire sur toute la longueur du site.
- Connecter le réseau viaire de part et d'autre du site en organisant la liaison des rues Léon Joulin et Henri Martin.
- Renforcer les liaisons douces inter-quartiers pour connecter le quartier Febvotte à celui des rives du Cher.
- Requalifier l'espace public au Nord, à l'articulation des rues Henri Martin et Saint-Lazare,
- Rechercher des organisations pouvant répondre aux enjeux de diminution de la vulnérabilité face au risque d'inondation.



TOURS, VILLE D'ACCUEIL ET DE MIXITE RESTRUCTURATION DE L'ÎLOT SAINT-SAUVEUR

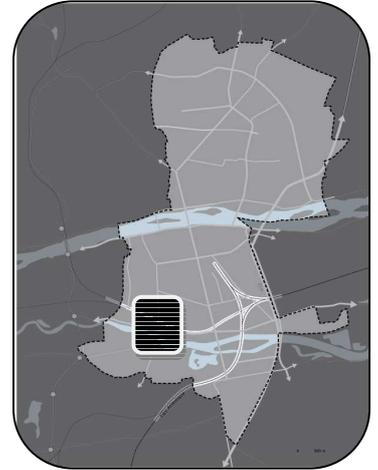
LE CONTEXTE

Le site de projet concerne la partie Nord du pont Saint-Sauveur qui articule des quartiers aux formes et aux fonctions contrastées : le parc d'agglomération de la Gloriette, le quartier mixte des 2 Lions, le quartier d'habitat collectif des rives du Cher, le quartier faubourg de Febvotte, la zone d'activité du Menneton.

L'ensemble est traversé par trois coupures naturelles et fonctionnelles (le Cher, le boulevard, la voie ferrée) qui fractionnent ces différentes unités :

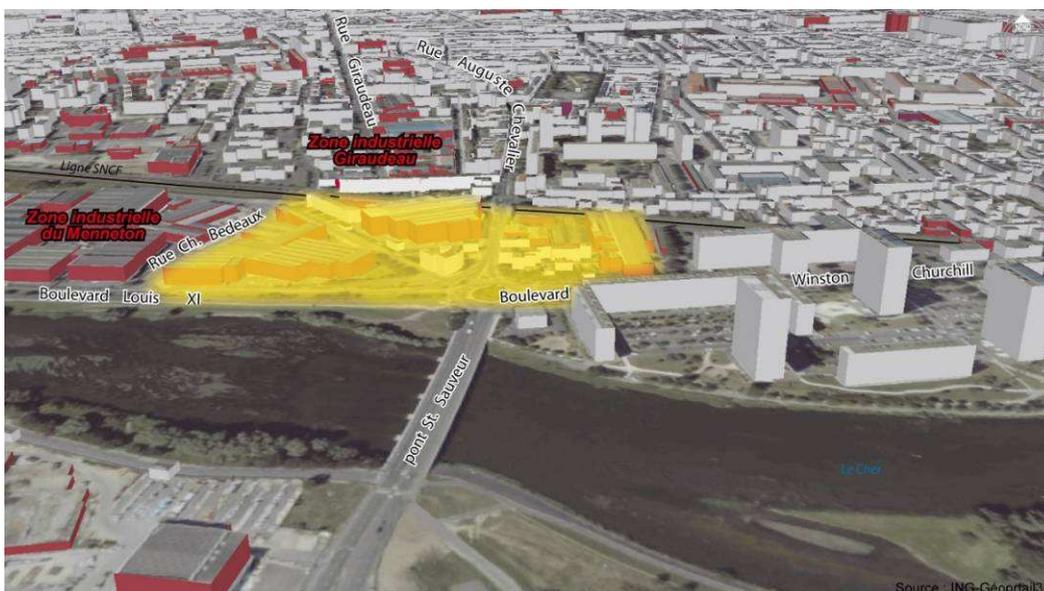
- à l'Ouest une voie sur digue qui isole le quartier du Menneton du Cher,
- la voie ferrée avec uniquement deux possibilités de franchissement entre les ponts Saint-Sauveur et du Sanitas.

Le site est localisé au Sud des voies ferrées et comprend trois îlots d'activités en cours de mutation.



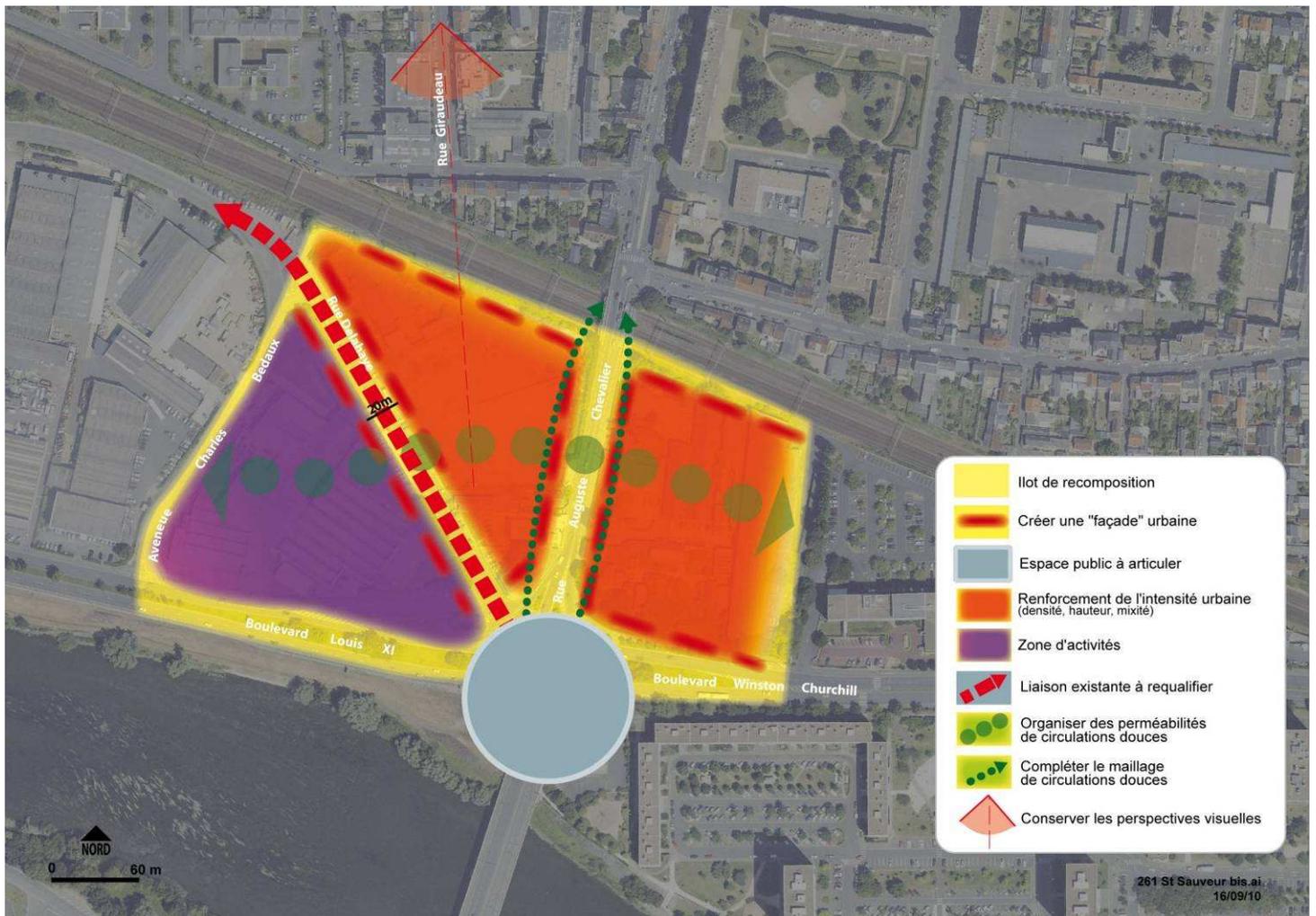
LES OBJECTIFS

- Réconcilier la ville et le Cher.
- Etablir des relations visuelles et physiques Nord/Sud.
- Développer un programme mixte habitat/tertiaire de part et d'autre du pont, au Sud de la voie ferrée.
- Renforcer la densité bâtie.
- Développer les circulations douces.



LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

- Développer une composition bâtie en peigne, de manière à assurer des perméabilités visuelles et physiques entre la ville et le fleuve.
- Assurer une continuité piétonne Nord/Sud depuis la passerelle des 2 Lions vers le centre-ville de Tours.
- Préserver la perspective visuelle en direction du Cher à travers l'aménagement de l'îlot Sud/Ouest (dit îlot Farman).
- Développer des continuités piétonnes Est/Ouest
- Pour le plus long terme, garder la possibilité de grouper les infrastructures pour éviter la multiplicité des césures et envisager la déviation du boulevard Louix XI, permettant ainsi la reconquête urbaine des bords de Cher.



TOURS, VILLE D'ACCUEIL ET DE MIXITE

LA VALORISATION DE LA SEQUENCE MAYER OUEST

LE CONTEXTE

Le site de projet se localise en rive Sud de la rue Daniel Mayer qui constitue un nouvel axe de liaison inter-quartiers entre Tours-Nord et Saint-Cyr-sur-Loire.

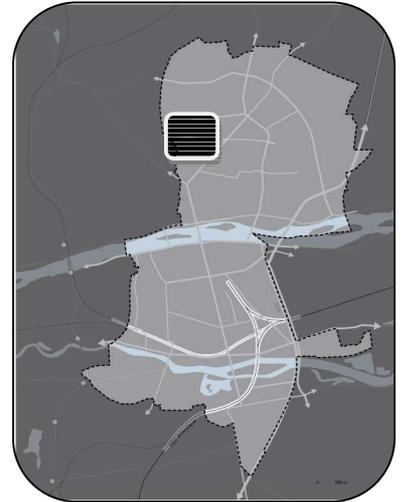
Il est constitué principalement de fonds de parcelles à gérer suite au percement de la rue Daniel Mayer.

L'ensemble s'inscrit dans un quartier à dominante d'habitat individuel peu dense.

La pièce d'eau et son accompagnement végétal présents sur le site constituent un élément singulier du paysage.

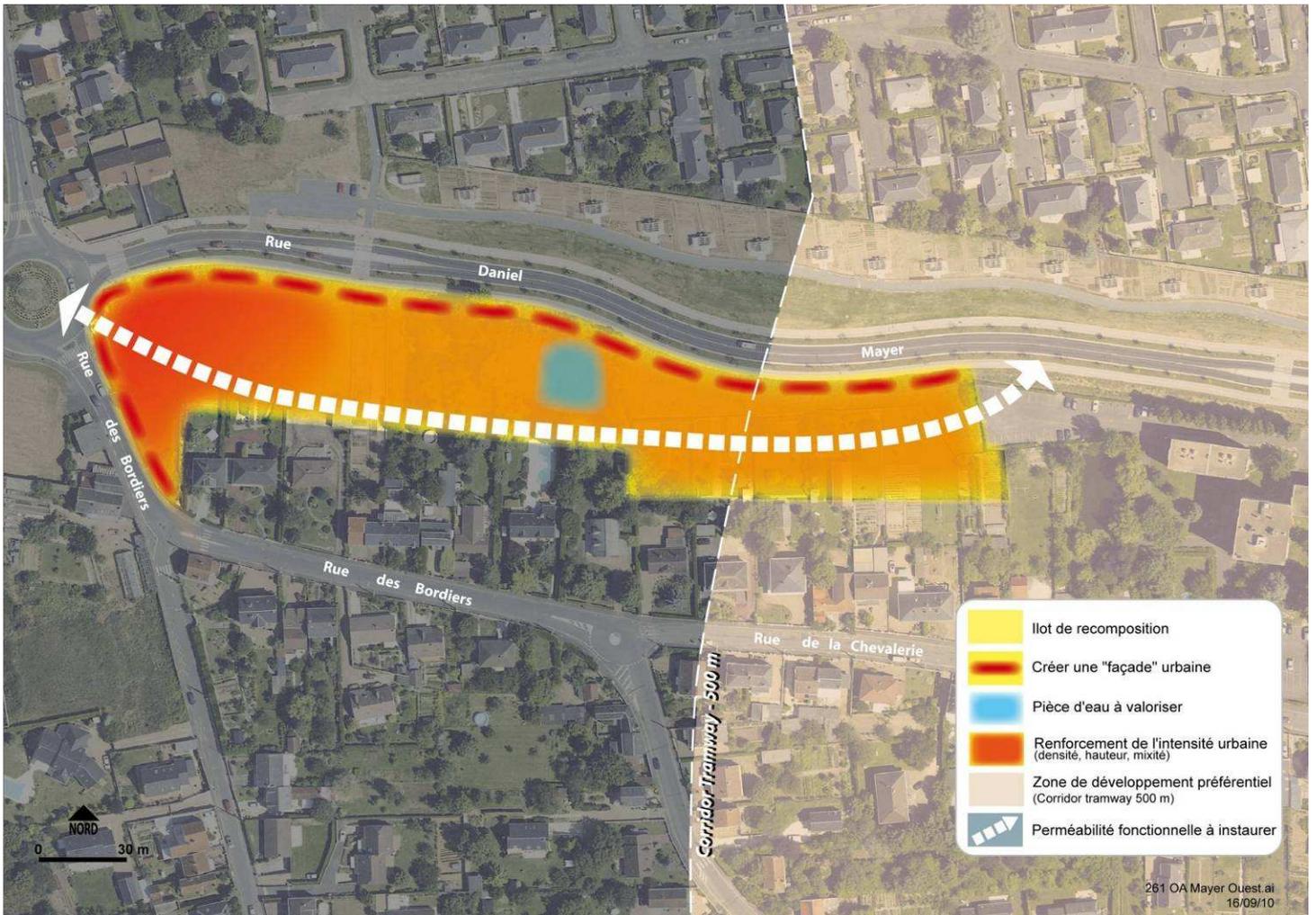
LES OBJECTIFS

- Créer une façade urbaine le long de la rue Daniel Mayer.
- Renforcer l'intensité urbaine.
- Développer l'offre en logements.
- Organiser une desserte à l'échelle de l'îlot.



LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

- Construire une façade bâtie le long de la rue Daniel Mayer sur la base d'un programme mixte à dominante d'habitat individuel.
- Exprimer une densité plus importante (habitat intermédiaire, petit collectif) à l'extrémité Ouest du site de projet venant structurer une tête de quartier à l'intersection de la rue Mayer et de la rue des Bordier.
- Conserver la pièce d'eau et son accompagnement végétal.
- Organiser une desserte de l'ensemble par l'aménagement d'une voie en cœur d'îlot. Les accès (entrées/sorties) pourront notamment être assurés depuis la rue des Bordiers sous la forme d'une contre-allée.



4. TOURS VILLE DE LOIRE ET DE L'HARMONIE URBAINE

TOURS, VILLE DE LOIRE ET DE L'HARMONIE URBAINE VALORISATION DES COTEAUX DE LA LOIRE

CARACTERISTIQUES DES COTEAUX DE LA LOIRE

Identité patrimoine

- Un espace patrimonial marqué par sa géographie :
 - un urbanisme de grandes propriétés,
 - des belvédères sur la Loire,
 - un tissu bâti dense en pied de coteau.
- Mais une privatisation des vues.

Formes urbaines et habitat

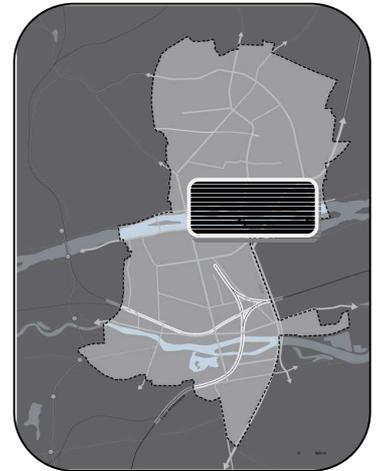
- Un mode d'urbanisation qui génère des îlots étanches.
- Des opérations récentes en cul de sac, des espaces enclavés constitués par des lotissements, des équipements publics ou privés, de l'habitat collectif de standing.
- Un potentiel d'urbanisation et de mutabilité.

Circulations et déplacements

- Des opérations cloisonnées non desservies et/ou prolongées par une trame de circulations douces.
- Des déplacements automobiles et des circulations douces gérés sur une même trame viaire caractérisée par sa faible emprise.
- Un nombre de déplacements en hausse avec des dessertes en transports collectifs limitées.

Equipements publics

- Un déficit d'espace public, d'espace commun clairement identifié accessible et fonctionnant en réseau principalement en belvédère sur la Loire.

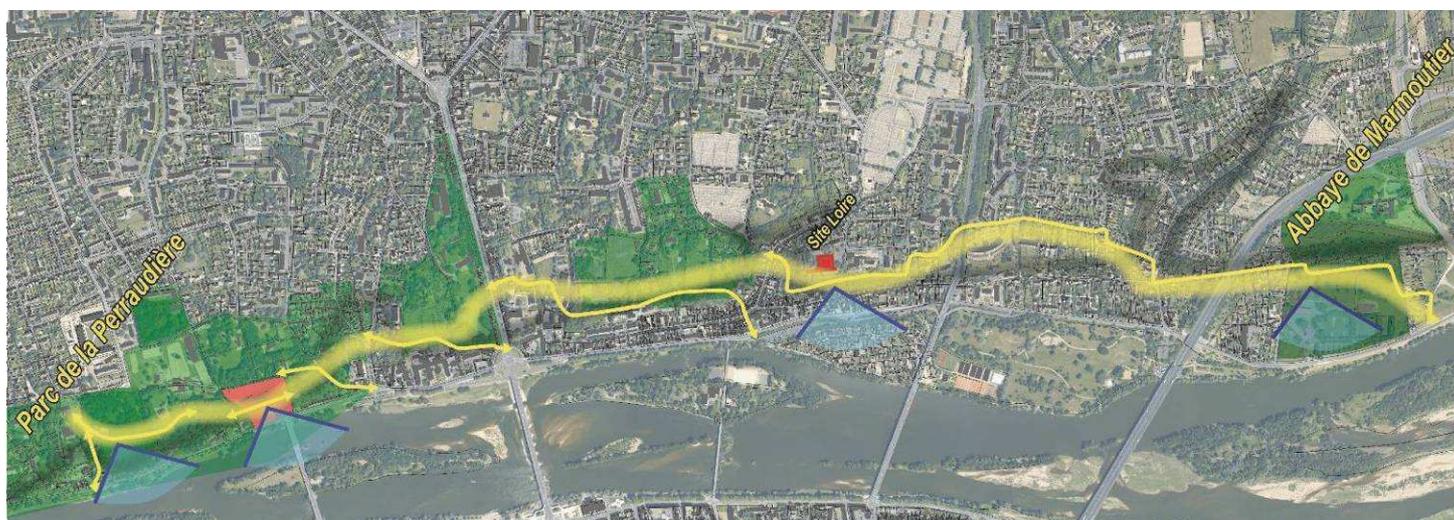


LES ENJEUX

- La perméabilité visuelle et fonctionnelle du coteau.
- La valorisation du patrimoine urbain et paysagé.
- La complémentarité et la mise en réseau des espaces publics.
- La réappropriation publique des lieux symboliques de l'identité locale (lecture du patrimoine et des paysages).
- Le développement de nouvelles pratiques de déplacements par les circulations douces.

LES OBJECTIFS

- **Mettre en valeur le " Val de Loire" patrimoine mondial de l'Humanité** : renforcer l'attractivité de ce site par une exigence de qualité dans toutes les interventions en matière d'aménagement et de construction.
- Renforcer le développement dans un secteur patrimonial
- Décloisonner et rendre attractive la trame urbaine à l'échelle du piéton et du cycliste
- Développer une trame d'espaces publics révélant la qualité et l'identité du coteau



ORGANISATION DU SECTEUR ET COMPOSITION URBAINE

Les opérations d'aménagement doivent particulièrement étudier et prendre en compte les éléments suivants :

- **Valoriser la ligne de crête.**
- **Valoriser le patrimoine ligérien :**
 - conserver des éléments de lecture et de lisibilité des grandes propriétés (murs, trame parcellaire,...),
 - valoriser la trame bâtie en pied de coteau et à la remontée des vallons.
- **Donner à voir la géographie du site dans la production urbaine :** respecter la perméabilité du coteau et préserver des fenêtres visuelles en direction de la Loire et des éléments paysagers structurants (vallon, élément patrimonial bâti, arbre repère, ...).
- **Composer en prenant en compte la covisibilité de vallée à plateau (de rive à rive).**
- **Prendre en compte la vulnérabilité du coteau.**

Dans les zones sous cavées ou potentiellement sous cavées, les constructions ou installations ne doivent pas être de nature à aggraver les risques de mouvements de terrain ou à en provoquer de nouveaux. Le maître d'ouvrage doit prendre toute mesure pour garantir la stabilité et la protection du bâtiment. **Une attention particulière doit être apportée à la gestion des eaux de ruissellement.**

VOIRIE ET ESPACE PUBLIC

- **Renforcer le maillage de circulations douces.**

Les nouvelles voies de desserte et de circulations générées par les futurs programmes mixtes à dominante d'habitat, à la charge des aménageurs, devront permettre une optimisation de l'organisation des déplacements de l'ensemble du secteur en intégrant les modes doux de déplacement (piétons, vélos, rollers).

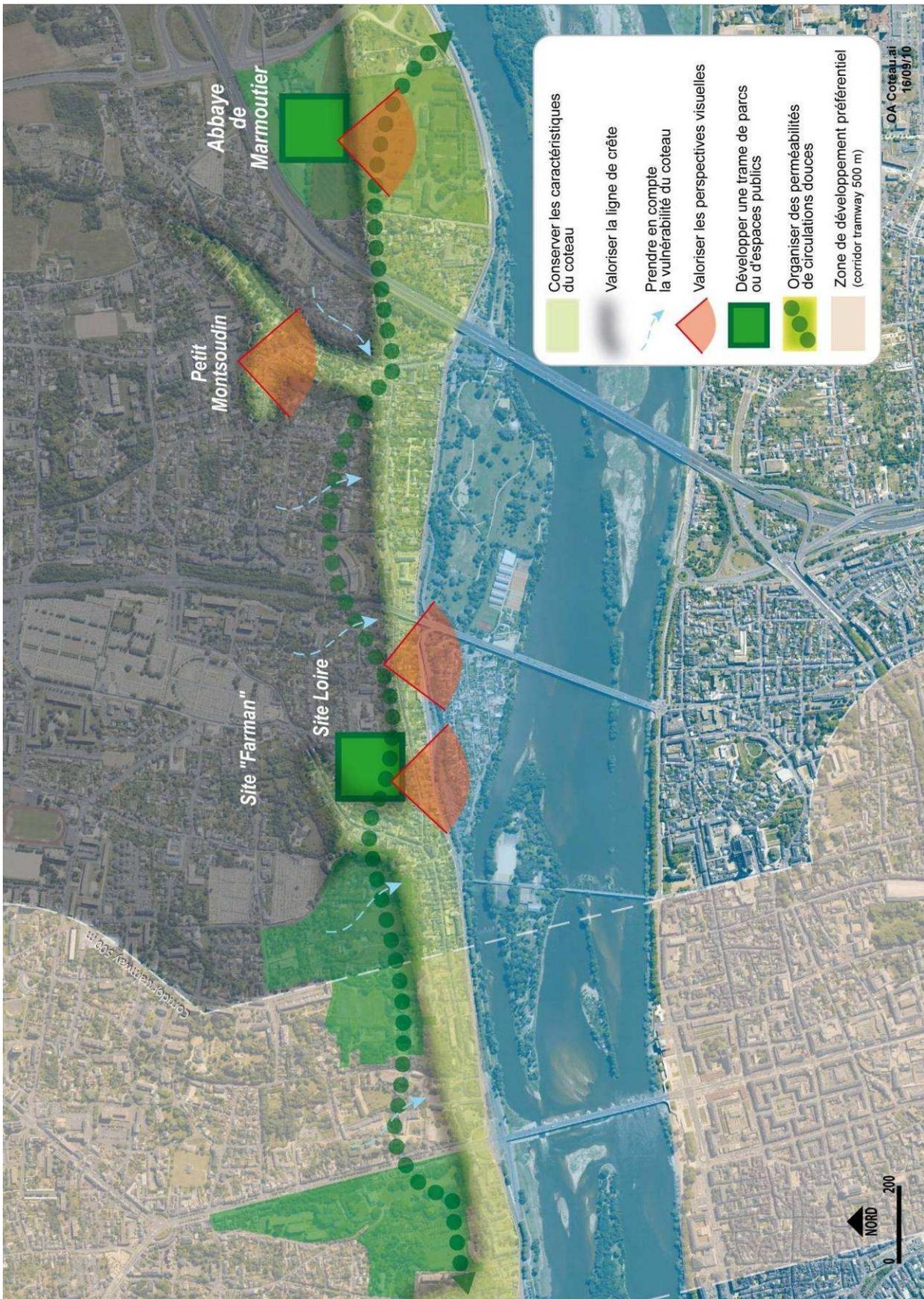
Il s'agit de superposer au réseau classique de voiries une trame de circulations douces (piétons, vélos, rollers) à la fois efficace, attractive et sécurisée pour les déplacements quotidiens. Cette trame prend appui sur les espaces de densification potentiel (les grandes propriétés), dessert les équipements et permet de valoriser les grandes perspectives paysagères.
- **Ré-ouvrir au public le site Martinien de Marmoutier.**
- **Créer un parc public linéaire en belvédère de la Loire sur le site de la faculté de géographie (site Loire).**
- **Développer une trame d'espace public valorisant les perspectives visuelles en direction de la Loire.**

ORIENTATIONS PAYSAGERES

Conserver les grandes caractéristiques paysagères du coteau liées à la présence d'une trame végétale structurante (les parcs boisés). Dans cette perspective, il s'agit principalement de :

- **Préserver les grandes masses boisées marquant l'identité des lieux (sur site et en co-visibilité).**
- **Préserver les arbres repères et les espèces remarquables (cèdres du Liban...).**
- **Prolonger utilement cette trame en accompagnement des opérations d'aménagement et de création d'espaces publics.**

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT



TOURS, VILLE DE LOIRE ET DE L'HARMONIE URBAINE VALORISATION DES GRANDES PROPRIETES DU COTEAU DE TOURS NORD

LE CONTEXTE

Secteurs : « Vieux. Groison – Capucins », «Trianon ».

Les grandes propriétés du coteau Nord (ou leurs traces conséquentes, visibles, compréhensibles) représentent un patrimoine architectural, paysagé et urbain.

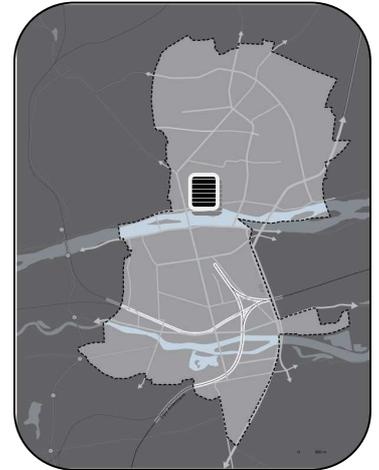
Il s'agit d'hôtels particuliers ou de grosses maisons bourgeoises, qui témoignent d'une forme urbaine d'une occupation sociale du territoire à une époque donnée.

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 de 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.

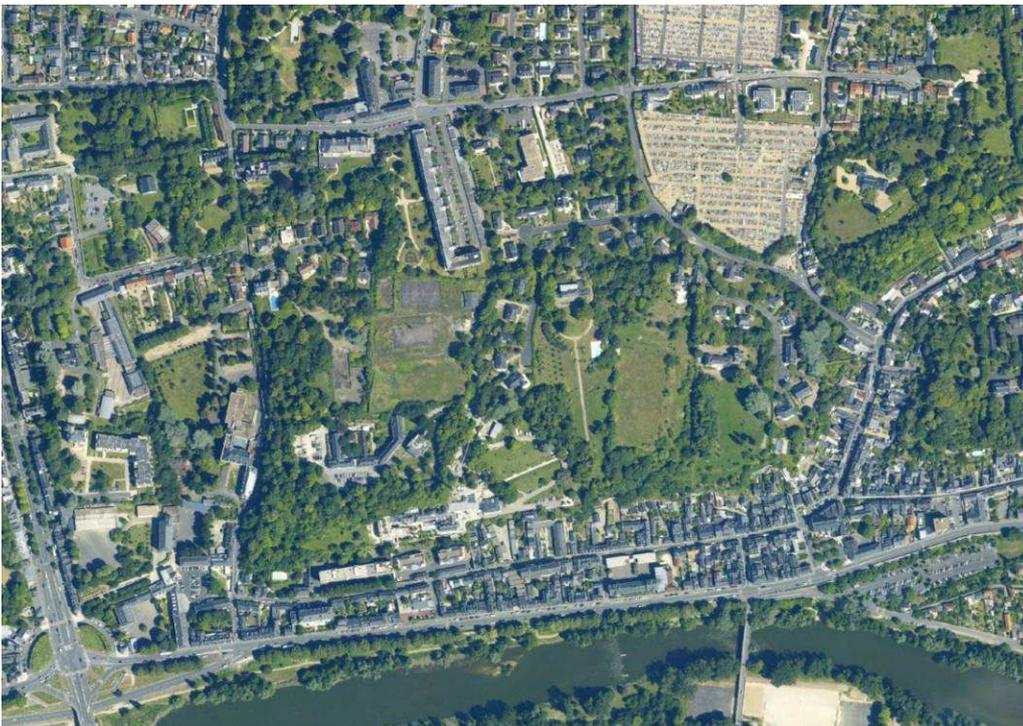
LES OBJECTIFS

- Construire un programme de logements sous forme d'habitat intermédiaire ou individuel groupé dans les espaces libres.
- Conserver depuis l'espace public la lecture de la grande propriété.
- Construire en révérence : le projet respectera l'esprit des lieux en étant « poli, aimable », en restant au service de la grande propriété
 - dans un rapport d'échelle compatible avec la hiérarchie déjà établie,
 - dans le respect des implantations et des accès originaux.
- Sans pasticher, le projet adoptera une écriture innovante qui saura s'imposer sans jamais s'opposer.
- Les espaces de représentation des bâtiments existants seront également respectés.



LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

- A l'image de « folies », de sculptures dans un parc, l'échelle des constructions (rapport : hauteur/emprise) ne devra pas s'opposer au bâti patrimonial existant.
- Le rapport et/ou le recul des bâtiments par rapport au mur de clôture et son nécessaire accompagnement végétal seront tel qu'ils autoriseront une lecture compréhensible de l'histoire du site depuis l'espace public.
- L'utilisation des seuls accès existants sera encouragée.
Concernant le site de Trianon, l'aménagement du site devra s'appuyer sur la réalisation d'accès adaptés à la taille de l'opération, rue Groison et allée de Trianon.
- Les divisions de terrains seront évitées. Toutefois, si nécessaires elles seront de nature végétale uniquement.
- Les éléments non bâtis devront faire l'objet d'une attention particulière.
- la trame végétale sera conservée dans ses éléments marquants (arbre remarquable, accompagnement végétal des murs de clôture...).
- les allées plantées et autres éléments caractéristiques seront préservés voir prolongés et viendront, le cas échéant renforcer les itinéraires de circulations douces.
- les murs d'enceinte accepteront à titre exceptionnel, de nouveaux percements. Ceux ci, d'emprises minimales, n'entameront jamais le rôle déterminant du mur dans la composition et les ambiances de l'espace public (rues adjacentes).



ORIENTATION GRAPHIQUE D'AMENAGEMENT, SITE DU "VIEUX GROISON"



ORIENTATION GRAPHIQUE D'AMENAGEMENT, SITE DE "TRIANON"



TOURS, VILLE DE LOIRE ET DE L'HARMONIE URBAINE URBANISATION DU CŒUR D'ÎLOT FARMAN

LE CONTEXTE

Ce site est constitué par une grande propriété (parc et éléments bâtis) progressivement affectée par des opérations d'habitat de type lotissement en périphérie Nord et Est. Il est desservi depuis la rue du Pas de Notre-Dame par une impasse (impasse Farman) et par deux antennes (en attente) au Nord (depuis la rue du Duc de Mayenne) et à l'Est depuis la rue Jacques Becker.

Il se caractérise par sa topographie : élément constitutif du coteau Sud avec une pente et des vues en direction de la Loire et du quartier Paul Bert (église).

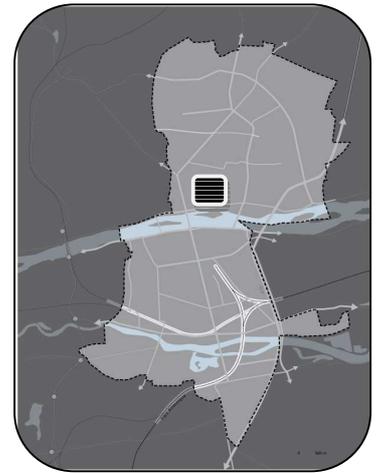
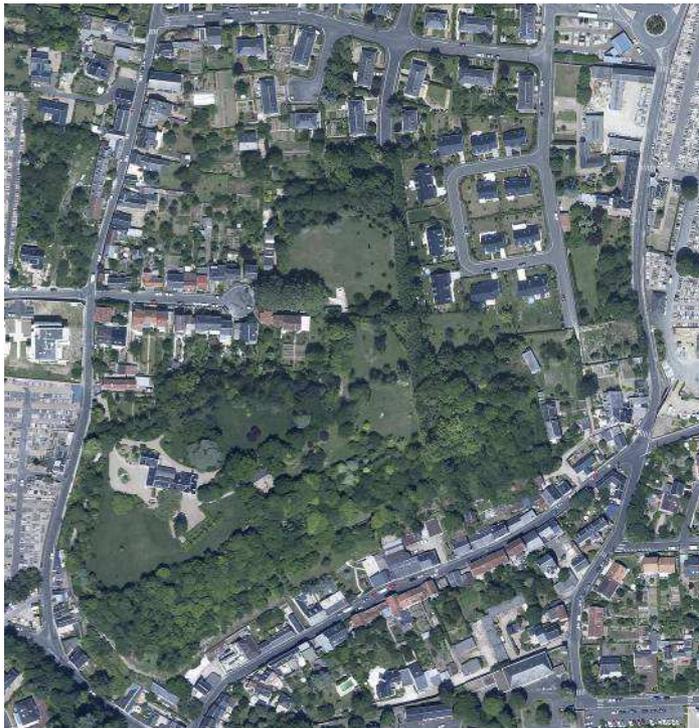
Il est marqué par une couverture végétale de qualité (jardin, boisement, belle allée arborée au Nord). Le versant Sud du coteau étant répertorié en Espace Boisé Classé et présente des contraintes de mouvements de terrains.

Ce site s'inscrit entre trois formes urbaines, trois âges distincts :

- la rue Saint-Barthélémy, avec les caractéristiques de l'habitat ancien de vallon,
- l'habitat en bande des années 30 (impasse Farman),
- le lotissement contemporain.

LES OBJECTIFS

- Se réappropriier les cœurs d'îlots dans le cadre d'une politique de renouvellement urbain.
- Développer un programme mixte d'habitat.
- Prendre en compte la qualité, la spécificité et les caractéristiques du site "construire dans un parc" dans tout projet.
- Composer avec les vues (tirer partie de la situation de belvédère).
- Désenclaver l'îlot et développer des circulations douces inter-quartiers.
- Conserver et valoriser le patrimoine végétal.



LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

- Organiser la desserte du cœur d'îlot dans le prolongement du réseau existant (Nord/Sud et Est/ouest) sans générer de circulations automobiles inter-quartiers.
- Compléter le maillage de circulations douces.
- Conserver les arbres et les compositions végétales remarquables.
- Développer des typologies d'habitat variées prolongeant les identités périphériques (maisons de ville, habitat intermédiaire)
- Préserver les caractéristiques "d'entrées de parc".

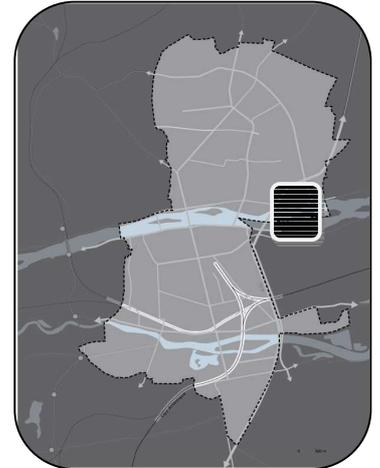


TOURS, VILLE DE LOIRE ET DE L'HARMONIE URBAINE EVOLUTION URBAINE DU SITE DE MARMOUTIER

LE CONTEXTE

Le site se localise en entrée Est de la ville le long de la RD 952.
Il se caractérise par la présence d'éléments de patrimoine bâtis et paysagers emblématiques : le site Martinien de Marmoutier et la présence de la Loire. La partie Sud/Ouest du site est occupée par un groupe scolaire. La partie Est est localisée en zone inondable inconstructible (Zone A1) dans le plan de prévention des risques naturels d'inondations.
Le site est également marqué par la présence :

- du coteau et son accompagnement végétal,
- d'un réseau de voies de transit,
- de quelques éléments bâtis diffus.



LES OBJECTIFS

- Répondre aux besoins d'extension des établissements d'enseignement.
- Permettre l'accueil de nouveaux équipements.
- Valoriser l'entrée Est de la ville et ses éléments identitaires.
- Ouvrir le site de Marmoutier au public.
- Compléter les itinéraires de circulations douces.
- Répondre aux besoins de stationnement.

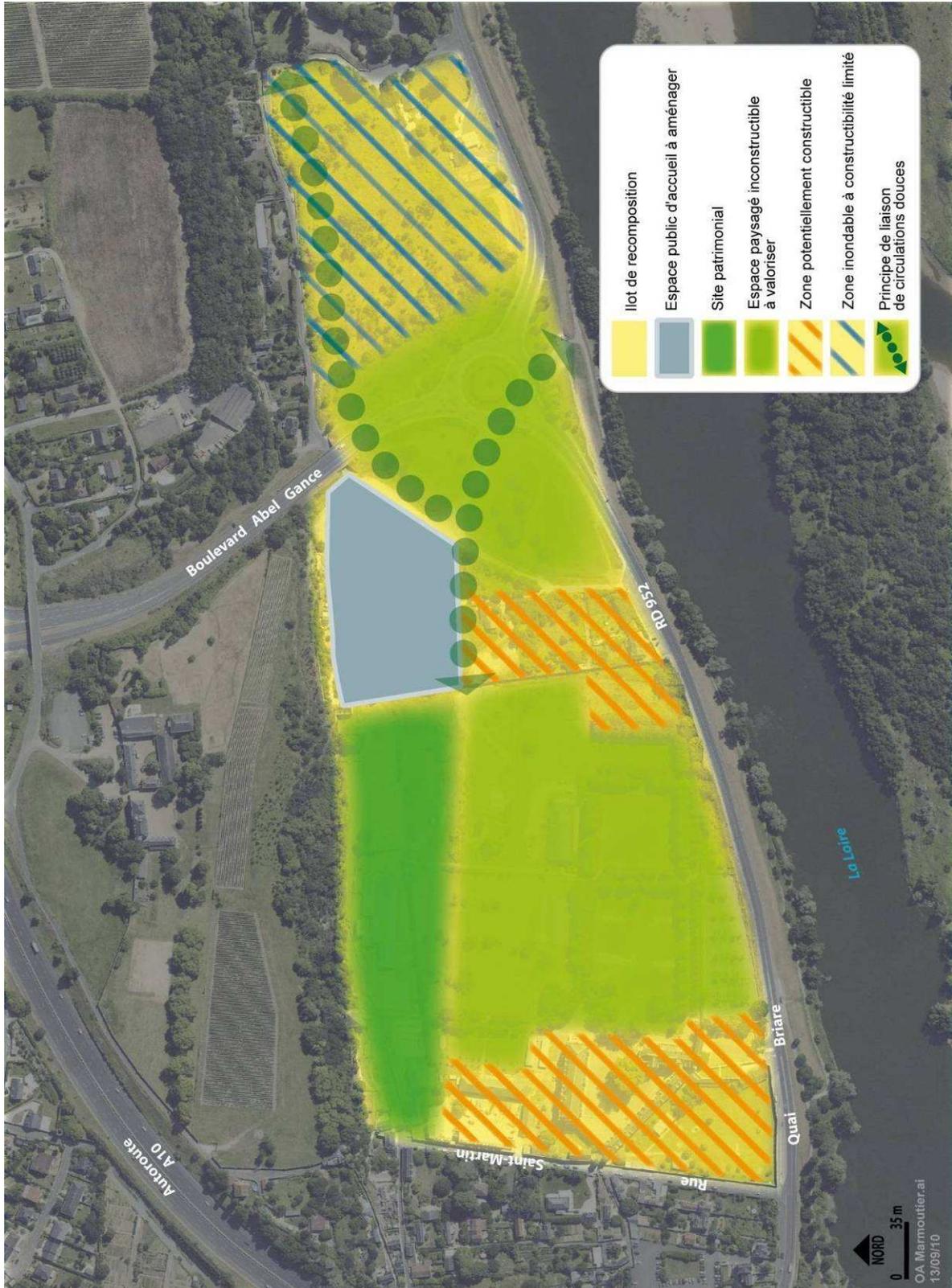


LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

- Préserver des perspectives visuelles sur la Loire depuis le site archéologique de Marmoutier à partir de la préservation d'un espace libre de constructions nouvelles.
- Organiser et concentrer l'extension et le développement des activités du groupe scolaire de Marmoutier en bordure Est du site et son prolongement sur les quais.
- Dans la partie Est, permettre le développement de l'existant et l'insertion de nouveaux équipements notamment à vocation touristique (musée, espace découverte lié au patrimoine de l'UNESCO...).
Les bâtiments nouveaux (composition architecturale, implantation, gabarit, matériaux...) devront participer à la qualification de l'entrée de ville et à la valorisation du site de Marmoutier.
- A l'Est du rond point et jusqu'en limite de commune, valoriser le site en concordance avec son statut de zone inondable (Zone A dans le PPRI). Cet aménagement destiné à valoriser l'entrée Est de ville pourra notamment recevoir des constructions ou installations de loisirs non susceptibles d'accueillir des personnes de manière permanente, ainsi que les activités commerciales qui leur sont directement associées.
- Compléter les itinéraires de circulations douces en s'appuyant notamment sur une ouverture au public du site de Marmoutier :
 - à l'intérieur du site Martinien,
 - en direction des coteaux de Rochecorbon,
 - par des connexions à l'itinéraire "Loire à vélo".
- Aménager une aire de stationnement paysager à l'Est du site archéologique (en vue de l'ouverture totale au public du site). La réalisation de cet équipement devra générer une moindre imperméabilisation des surfaces mobilisées. Les plantations, notamment les arbres de haute tige, devront être en nombre suffisant.
- Renforcer la trame végétale à l'Est du boulevard Abel Gance.



ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT



TOURS, VILLE DE LOIRE ET DE L'HARMONIE URBAINE L'EVOLUTION URBAINE DE SAINTE-RADEGONDE

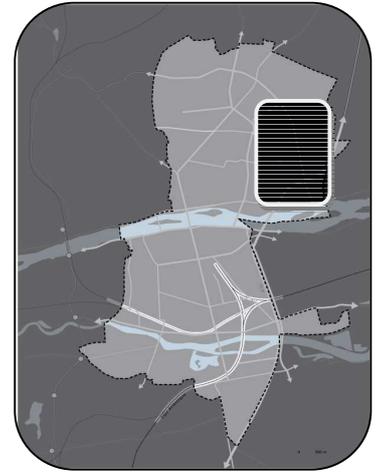
LE CONTEXTE

Le site se caractérise par la présence d'un vallon perceptible au Nord à partir de la rue du Colombier pour s'affirmer et marquer fortement le site (topographie, relief, présence végétale forte, présence de l'eau) jusqu'à son débouché dans la vallée de la Loire.

Il est également marqué par la présence de grandes infrastructures qui délimitent son emprise à l'Ouest (boulevard du Maréchal Juin) et qui fractionne son territoire en deux entités :

- la ville à l'Ouest du bord du vallon jusqu'à l'avenue du maréchal Juin,
- la partie non construite à l'Est qui constitue un ensemble agro-naturel où cohabitent les grandes infrastructures (aéroport, autoroute, boulevard Abel Gance).

On note particulièrement le caractère intimiste et naturel du fond de vallon parcouru par une voirie très étroite et la richesse d'un patrimoine bâti ancien.



En termes de structure urbaine on distingue :

La centralité historique installée au débouché Sud du vallon avec quelques commerces, l'école et la mairie. Elle se singularise par son urbanisme de quai et de pied de coteau, mais qui reste difficilement accessible depuis le plateau.

Du coteau au plateau

Un espace résidentiel constitué qui a progressivement investi la tête de coteau notamment par le démantèlement des grandes propriétés historiques (Monsoudun). Il se caractérise dans sa partie Sud par sa situation en belvédère sur Sainte-Radegonde avec une vue plongeante sur la Loire et la ville. Une partie du parc de logement présente des enjeux de renouvellement avec notamment deux immeubles d'habitat collectif (rue du Petit Monsoudun) et, à plus ou moins long terme, les petits logements individuels rue du Fer à Cheval.

L'habitat s'est progressivement étendu vers le Nord du plateau établissant la jonction avec les formes anciennes d'habitat rural.

Le plateau Nord

Il est le support d'opérations nouvelles 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,
- la faiblesse de son réseau de voiries internes qui apparaît peu développé et non hiérarchisé (les aménagements ne participent pas à la lecture du réseau). La rue Giraudoux constitue néanmoins la colonne vertébrale du quartier par son emprise et parce qu'elle dessert les quelques équipements présents (sportifs, éducatifs...).

A court terme, elle sera connectée à la rue Daniel Mayer.

LES OBJECTIFS

- Composer et révéler la lecture et la richesse du vallon.
- Compléter et hiérarchiser le réseau viaire tout mode.
- Développer une nouvelle centralité de quartier.
- Renforcer la mixité urbaine.
- Gérer les façades urbaines le long des grandes infrastructures.
- Préserver et enrichir la trame végétale.
- Mettre en valeur la trame bâtie patrimoniale.

ORGANISATION DU SECTEUR ET COMPOSITION URBAINE

- **Affirmer le rôle structurant de la rue Giraudoux**
- Développer une ou des centralités du quartier accrochée à cet axe.
- Caractériser les articulations (polarité, espace public...) localisées aux extrémités de la voie :
 - au Nord l'intersection avec Daniel Mayer,
 - au sud le belvédère du petit Monsoudun.
- **Créer la façade de Daniel Mayer**
- Traiter l'entrée de ville depuis le boulevard Abel Gance.
- Assurer la cohérence de l'image urbaine à l'échelle de l'axe.
- Qualifier l'espace public d'articulation avec la rue Giraudoux.

VOIRIE ET ESPACE PUBLIC

- **Compléter et hiérarchiser le réseau viaire**
- Assurer la connexion de la rue Giraudoux avec Daniel Mayer.
- Compléter le maillage du réseau primaire à l'Est, en direction d'Abel Gance.
- Donner une lecture de l'aménagement en cohérence avec les usages souhaités sur le réseau complété.
- **Renforcer les circulations douces**
Développer une nouvelle maille s'appuyant sur le réseau classique automobile et /ou utilisant des supports autonomes (cœur d'îlot...) pour raccourcir, sécuriser et valoriser les parcours.

ORIENTATIONS PAYSAGERES

- **Mettre en valeur la trame bâtie patrimoniale**
- Préserver les caractéristiques et la lecture des grandes propriétés (le Grand Vaudour...).
- Protéger les éléments de petit patrimoine (puits, fours, fontaines, bâtiments ruraux...).
- Conserver les caractéristiques de l'urbanisme du pied de coteau et du coteau.
- **Donner à voir la géographie du site dans la production urbaine**
- De la Loire jusqu'à la Babinière, garder la lecture du vallon : composer avec le relief, la présence de l'eau et les caractéristiques de la végétation.
- Prolonger les implantations originales du bâti en fonction des orientations et de la topographie.
- **Préserver les vues qui permettent la compréhension du site depuis l'espace public**
- Depuis la rue du Colombier, garder la perception des premiers reliefs du vallon.
- Depuis Abel Gance, préserver la lecture de part et d'autre de l'axe de la continuité du paysage naturel.
- Depuis l'extrémité Sud de la rue Giraudoux, exploiter la position en belvédère du site du Petit Monsoudun.
- **Préserver et enrichir la trame végétale**
- Conserver le caractère naturel du vallon.
- Protéger les éléments végétaux remarquables (arbres, allées plantées, compositions végétales spécifiques).

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

