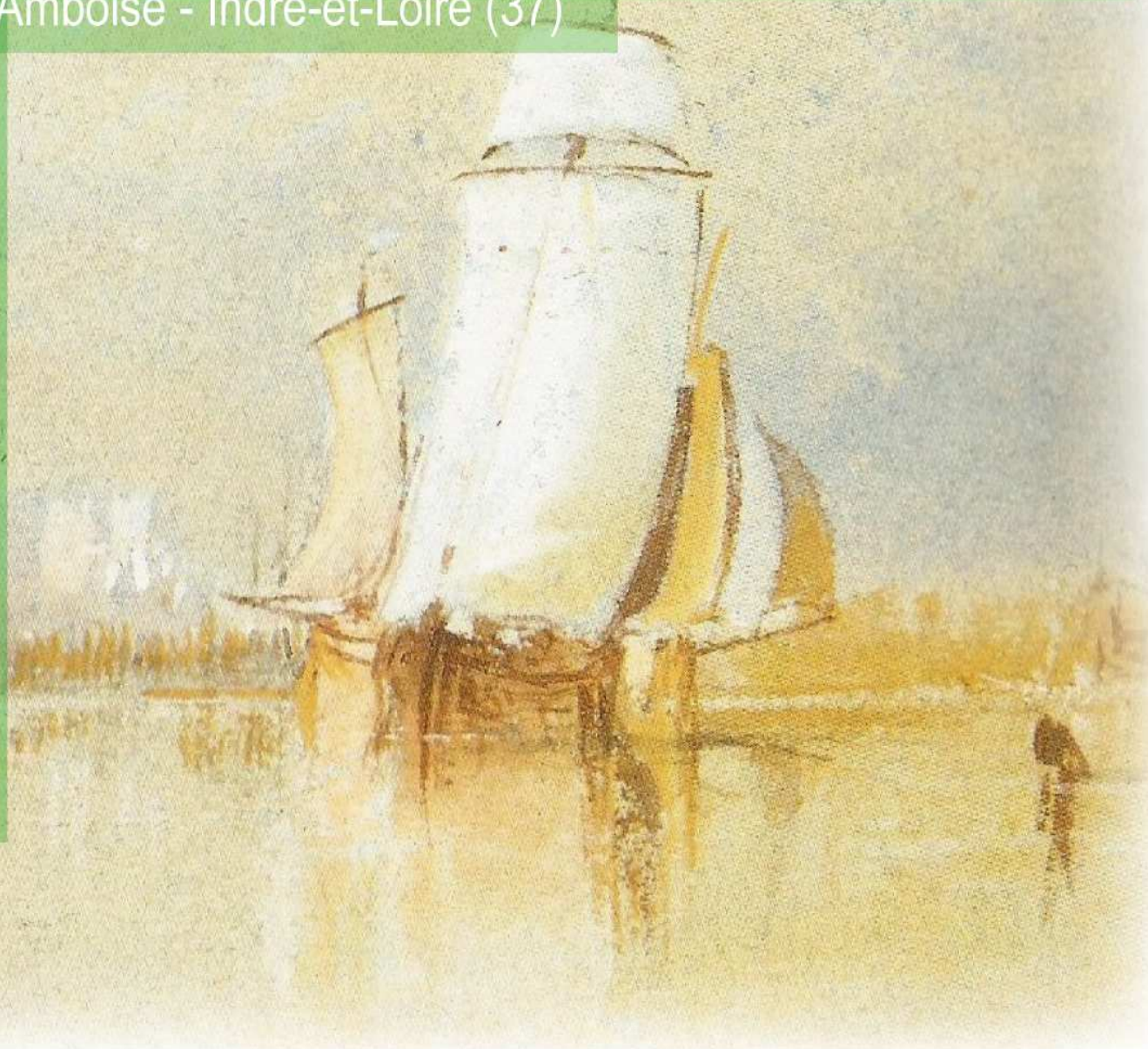




Réhabilitation d'un port ligérien et Aménagement des bords de Loire à Amboise - Indre-et-Loire (37)



Année
2008 - 2009

Anne Cabaret

Projet individuel
DA3

Ecole polytechnique de l'université de Tours

Département Génie de l'Aménagement
35 allée Ferdinand de Lesseps
BP 30553

37205 TOURS cedex 3



Réhabilitation d'un port ligérien et aménagement des bords de Loire à Amboise, Indre-et-Loire (37)

Anne Cabaret

85, Avenue Léonard de Vinci
37400 AMBOISE

Remerciements

A **M. Benoît FEILDEL** ATER au département aménagement de Polytech'Tours, mon encadrant pour ce projet, pour son soutien, ses conseils et son implication

A **M. Michel VERDIER** chargé de mission auprès du CG 37 pour le programme de réhabilitation des ports ligériens en Indre-et-Loire

A **M. Fabien SIMON**, stagiaire à la mission Val de Loire de l'UNESCO, aux côtés de **Mme Myriam LAIDET**

A **M. Frédéric DAGES**, responsable de la subdivision fluviale (DDE Indre-et-Loire)

A **Mme Solange NOLLLOT**, responsable de l'urbanisme de la ville d'Amboise

A **Mme Mathilde BURR**, responsable environnement de la ville d'Amboise

A **M. Pascal CABARET**, mon père, de la brigade de Loire (DDEA Loir-et-Cher)

Sommaire

Remerciements	3
Introduction	7
I. Diagnostic territorial	9
1. Présentation rapide d'Amboise, et de son histoire.....	10
2. Amboise, une commune qui profite de son potentiel touristique ..	15
a. La Touraine et le tourisme	15
b. Le Val d'Amboise et le tourisme.....	17
3. Le marché, autre atout de la ville	19
4. La Loire : un fleuve inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO aux multiples caractères.....	21
a. La Loire, le fleuve	21
b. UNESCO (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization)	22
c. Marine de Loire.....	24
d. Aujourd'hui.....	26
5. Bords de Loire et embarcadère, état des lieux.....	28
a. Cales et quais de Loire	28
b. Les bords de Loire	32
II. Enjeux : Les quais de la Loire, un enjeu a l'interface entre vie touristique et vie locale.	Erreur ! Signet non défini.
1. Valorisation touristique et polyvalence du marché d'Amboise	36
a. La place du marché: très fréquentée bien qu'isolée de son environnement hors du commun.....	36
b. Les bâtiments de l'ancien abattoir, un patrimoine bâti non exploité.....	37
2. Mise en valeur de la navigation de Loire à Amboise	38
a. Amboise, un point dur de la navigation fluviale	39
b. Un embarcadère à l'utilisation limitée, ne correspondant pas au port ligérien traditionnel	40
c. Un lieu d'accueil de passagers inadapté et peu accueillant	41
3. Mise en place d'une liaison entre le port et le marché local à travers la mise en valeur des bords de Loire	43
a. Problématique 1 : Deux lieux très fréquentés restent isolés.....	43

b.	Problématique 2 : Aucun lieu de vie n'est prévu pour les amboisiens	44
c.	Préconisations	45
III.	Propositions d'aménagement	46
1.	La place du marché	47
a.	Contraintes juridiques	47
b.	Réorganisation spatiale	47
c.	Aménagement paysager.....	47
d.	Bâtiments de l'ancien abattoir	49
2.	Port ligérien et esplanade d'accueil des passagers	51
a.	Contraintes juridiques	51
b.	Port ligérien traditionnel	51
c.	Esplanade d'accueil des passagers	53
3.	Liaison entre la place du marché et le port ligérien traditionnel	53
a.	Sortie de l'Amasse.....	53
b.	Chemin le long de la Loire	54
c.	Passage sous le pont d'Amboise	55
	Table des illustrations	58
	Pages de présentation et page de garde.....	59
	Illustrations et photographies.....	59
	Table des graphiques	60
	Bibliographie	61
	Sites internet	61
	Annexes	62
	Annexe 1 : Plan global de situation.....	62
	Annexe 2 : Schéma directeur de navigation de Loisirs en Loire – périmètre UNESCO.....	63
	Annexe 3 : Définition de priorités pour les ports d'Indre-et-Loire	64
	Annexe 4 : PSMV – Carte et extraits.....	65
	Annexe 5 : PPRI – Carte et extraits.....	66
	Annexe 6 : Plan de situation et Propositions d'aménagement – Marché 67	
	Annexe 7 : Plan de situation et Propositions d'aménagement – Port... 68	
	Annexe 8 : Plan de situation et Propositions d'aménagement – Liaison port/marché.....	69

Introduction

Lieu d'histoire et de culture, Amboise se situe en Indre-et-Loire, au cœur de la vallée des rois, à 25 km de Tours et à 35 km de Blois. Le château du Clos Lucé, celui de François 1^{er} ou encore la pagode de Chanteloup font de la commune un des lieux touristiques incontournables de la région. Fort de ce patrimoine à valoriser, la ville d'Amboise s'inscrit dans un EPCI, le Val d'Amboise, constitué de 9 communes (Amboise, Nazelles-Négron, Pocé-sur-Cisse, Noizay, Cangey, Chargé, Neuillé-le-Lierre, Souvigny-de-Touraine, Saint-Règle), qui toutes se fédèrent autour de la ville centre Amboise et ont un intérêt évident à ce que celle-ci soit mise en valeur sur le plan touristique.

Lieu de confluence de la Loire de l'Amasse, la ville bénéficie d'un paysage exceptionnel, inscrit au patrimoine mondial de l'**UNESCO** depuis le 30 novembre 2000. Cette inscription n'engendre pas le financement de projets sur les territoires concernés, mais permet leur valorisation et accroît considérablement leur attractivité.

En septembre 2007, La Mission Val de Loire de l'UNESCO a publié un **schéma d'orientation des navigations de loisirs en Loire**, visant à rétablir la navigation sur le fleuve (disparue depuis plus d'un siècle), faire revivre la marine patrimoniale et favoriser la création d'activités d'écotourisme. Le **Conseil Général 37** a été missionné pour, entre autres, réhabiliter et valoriser les ports ligériens d'Indre-et-Loire. La ville d'Amboise est concernée par ce projet et constitue, grâce à son fort potentiel touristique, un des sites prioritaires. Ce projet développera sans nul doute l'activité commerciale et touristique des bords de Loire, déjà florissante grâce au marché. En effet, à l'échelle locale, le **marché d'Amboise**, situé au bord de la Loire, est le plus important d'Indre-et-Loire (jusqu'à 200 commerçants le dimanche matin), il constitue un lieu important de vie locale, et apporte un fort potentiel d'attractivité à la commune.

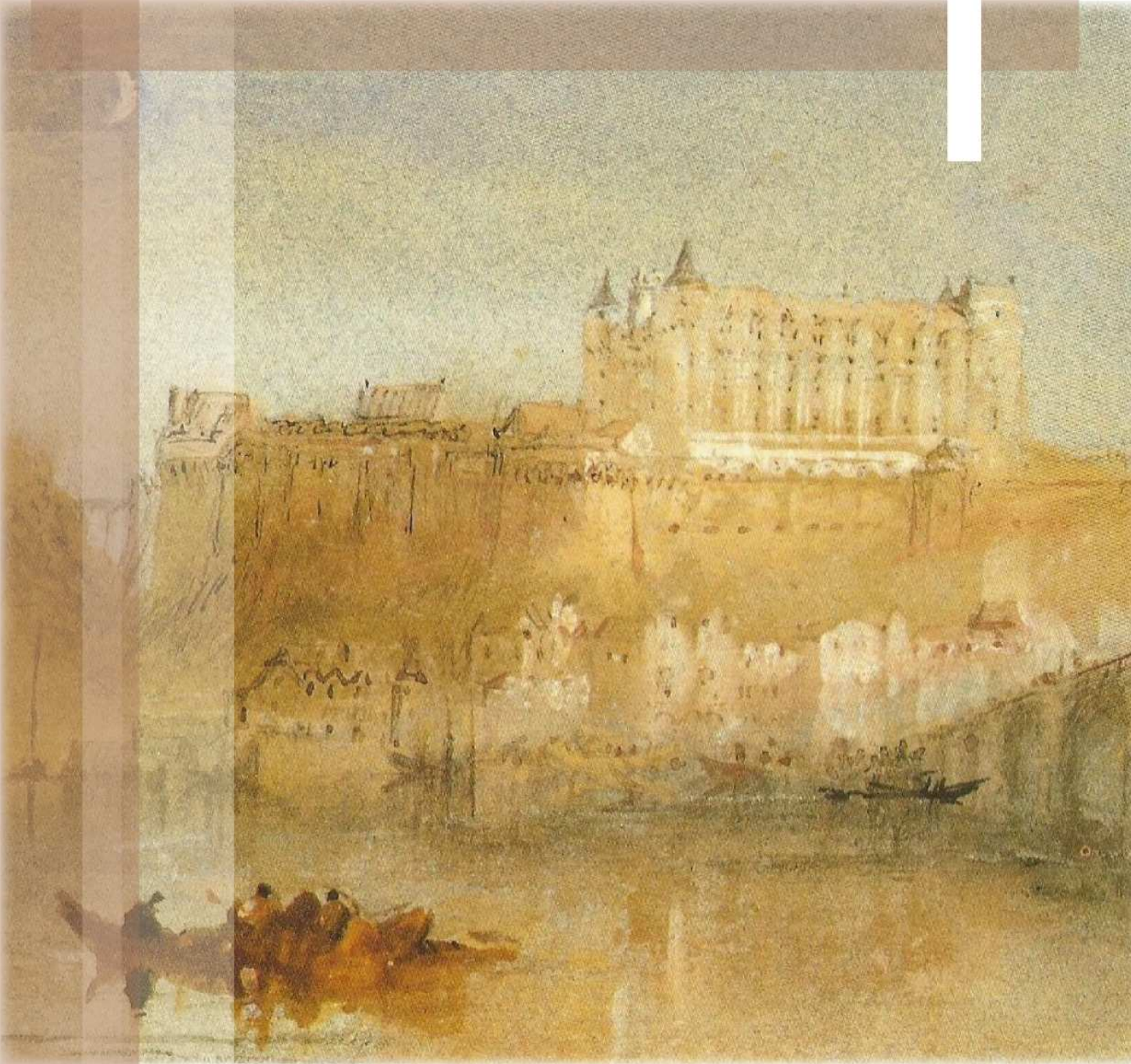
Les bords de Loire, situés au pied du château d'Amboise représentent donc un enjeu important pour le développement de la ville, de son tourisme. C'est pourquoi je souhaite, à travers mon projet individuel, établir la liaison entre la place du marché et le port ligérien d'Amboise, afin de favoriser leur développement respectif et de mettre en valeur les bords de Loire à Amboise.



Illustration 1 - Amboise

Diagnostic territorial

1



1. Présentation rapide d'Amboise, et de son histoire

Amboise est une commune d'Indre-et-Loire située à 25 km de Tours et à 35 km de Blois. Elle est connue grâce à son patrimoine, son histoire.

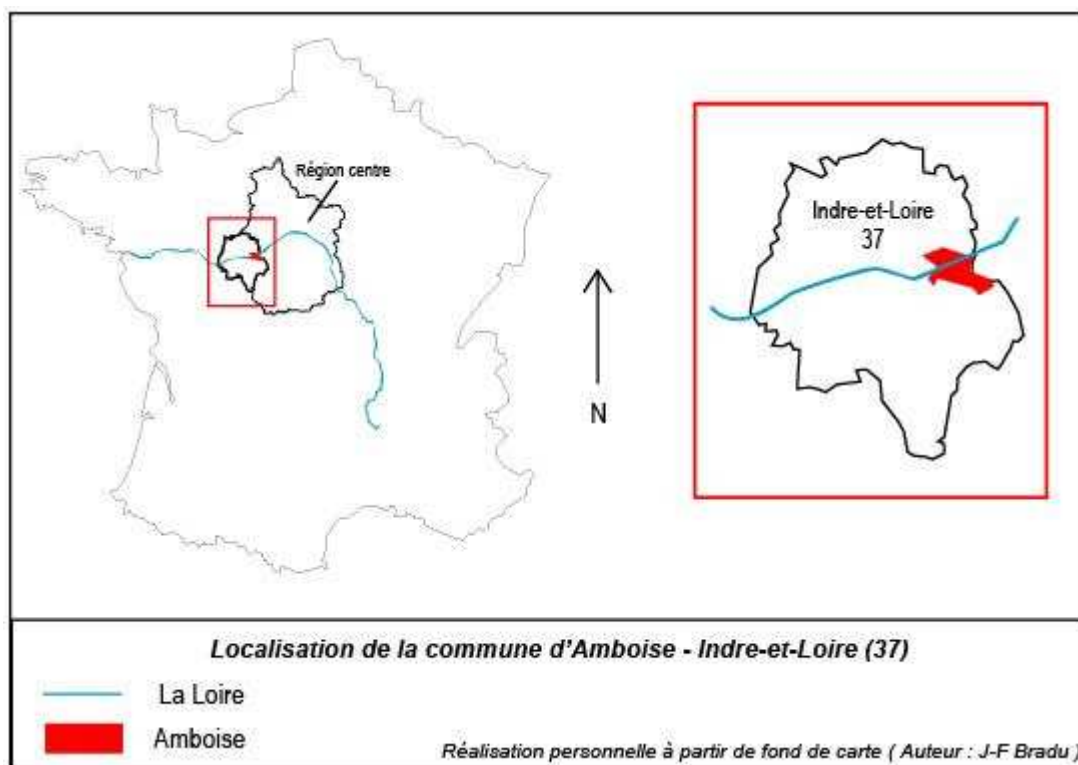


Illustration 2 - Localisation de la commune d'Amboise



Illustration 3 – Logo de la ville d'Amboise (www.defisalamandre.fr)

Amboise, son patrimoine, son histoire, son développement

En effet, on a découvert récemment des fouilles archéologiques qui rattacheraient la naissance de la ville d'Ambacia à l'époque gallo-romaine. Le développement de la ville est principalement dû à son attachement à la famille royale. Louis XI (1461-1483), Charles VIII (1483-1498), Louis XII (1498-1515), François 1^{er} (1515-1547), Henry II (1547-1559) vont occuper les lieux tour à tour. François 1^{er} est celui qui a le plus marqué la ville, il a

notamment fait venir Léonard de Vinci d'Italie en 1516, et l'a logé au château du Clos Lucé (ancien Manoir du Cloux) jusqu'à sa mort en 1519.

Le développement de la ville et de son château se fait donc au fil des siècles et selon les désirs des différents Rois de France. Les commerces et l'artisanat local fournissent la cour et engendre la prospérité de la ville.



Illustration 4 - Château d'Amboise (www.la-valliere.fr)



Illustration 5 - Château du Clos Lucé (upload.wikimedia.org)

Autre date importante, le 8 mars 1563, l'édit d'Amboise est signé par Catherine de Médicis et permet la liberté de culte. Les rois postérieurs à Henri III (1574-1589) vivront principalement à Paris, la ville perd donc peu à peu de son essor dès le XVII^{ème} siècle.

Autre lieu important de la ville d'Amboise, le domaine de Chanteloup acheté par le Duc de Choiseul où il sera exilé par le roi Louis XVI en 1764. Sur ce domaine va être érigé en 1776 la Pagode de Chanteloup, d'inspiration chinoise qui reste aujourd'hui un des principaux lieux touristiques de la commune.

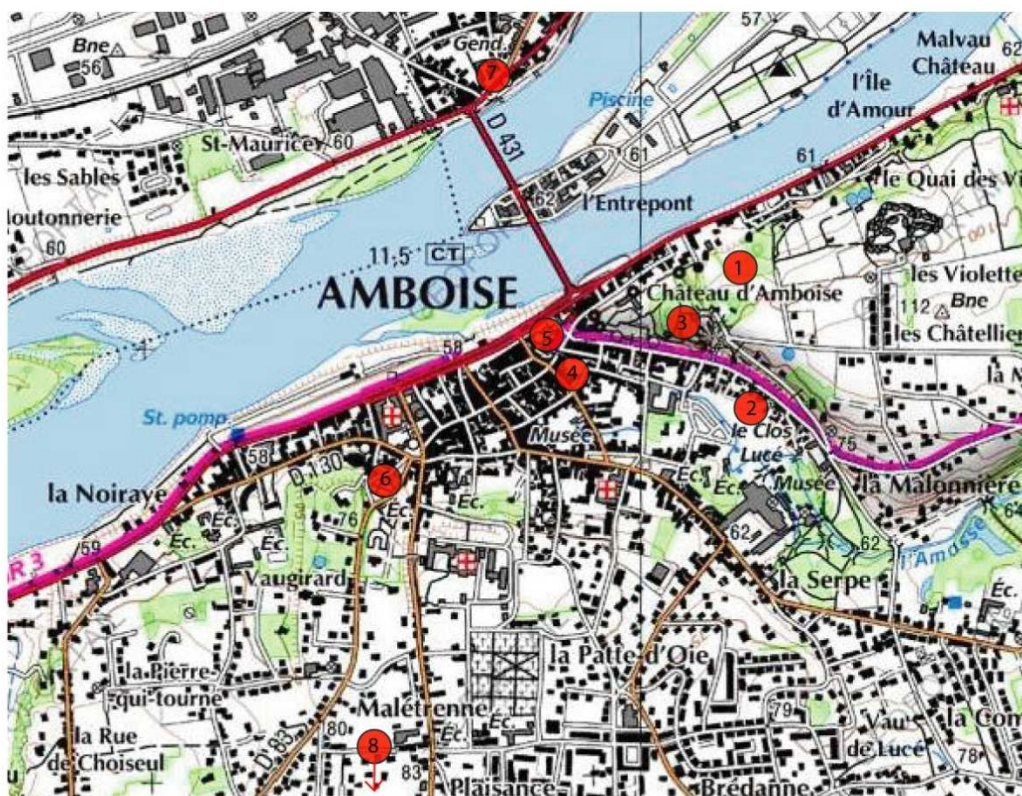


Illustration 6 - Pagode de Chanteloup (photos.linternaute.com)

Les conditions de vie des amboisiens ne vont pas changer durant la révolution, le déclin de ses activités reste progressif (tissus, agriculture notamment). La grande majorité du château alors quasiment en ruine, va être détruite sous Napoléon 1^{er}.

Le passage de la voie ferrée Orléans-Tours en 1846 va provoquer le nouvel essor de la ville. Nouvel essor confirmé par l'implantation de nombreuses industries (fabrique de couvertures Pathault-Leclair, les pressoirs Mabilles etc.) durant la seconde partie du XIX^{ème} siècle. La ville est donc active, mais reste principalement commerçante et rurale. L'essor industriel se poursuit durant la première moitié du XX^{ème} siècle : les biscottes Bougard, la boulangerie industrielle Garnier, le traitement des eaux Sanilo etc. En 1936, L'hospice St Denis est remplacé par un Hôpital.

Les bombardements durant la guerre vont toucher le pont, et une partie du château d'Amboise. Après guerre, de nouveaux monuments obtiennent le titre de monuments historiques, qui sont aujourd'hui au nombre de sept (la Pagode de Chanteloup, le Château royal, le Château du Clos Lucé, la tour de l'horloge, la Chapelle St Hubert, l'église du bout des ponts et l'église St Denis).



Amboise et ses monuments historiques

● Monuments historiques

- 1 - Château d'Amboise
- 2 - Château du Clos Lucé
- 3 - Chapelle St Hubert

- 4 - Tour de l'Horloge
- 5 - Eglise St Florentin
- 6 - Eglise St Denis

- 7 - Eglise du bout des ponts
- 8 - Pagode de Chanteloup (hors plan)

500m

Nord

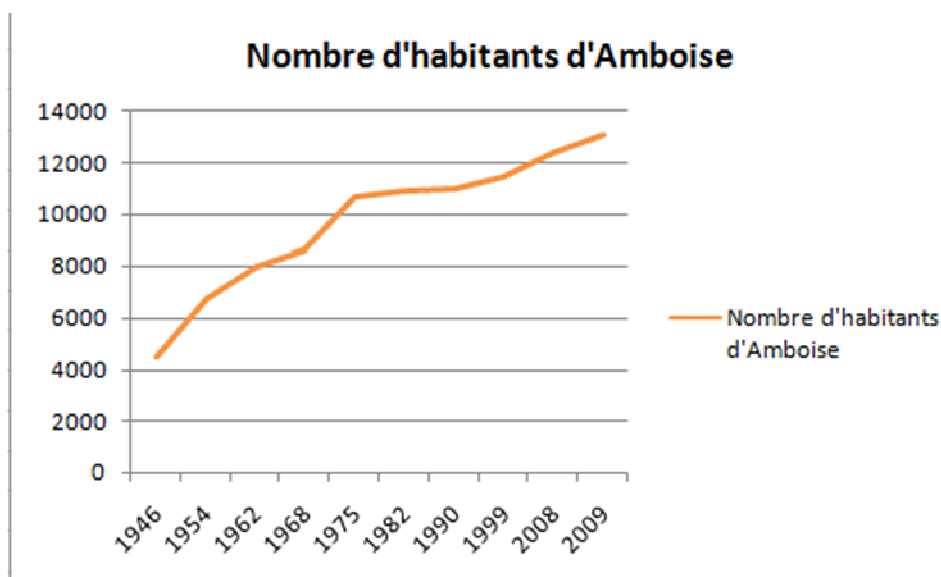
Réalisation : Anne Cabaret (à partir d'une carte IGN (géoportail))

Illustration 7 - Amboise et ses monuments historiques

Après guerre, on constate un accroissement de la population dû aux vastes opérations d'urbanisme sur les plateaux du sud notamment, avec des zones pavillonnaires ou des ensembles de bâtiments (La Verrerie), le tout en dehors du secteur sauvegardé.

La ville tend encore maintenant vers l'industrie, tout en vivant beaucoup du tourisme : protection et valorisation du patrimoine, notamment, celui des rives de Loire, patrimoine mondial de l'UNESCO.

Démographie

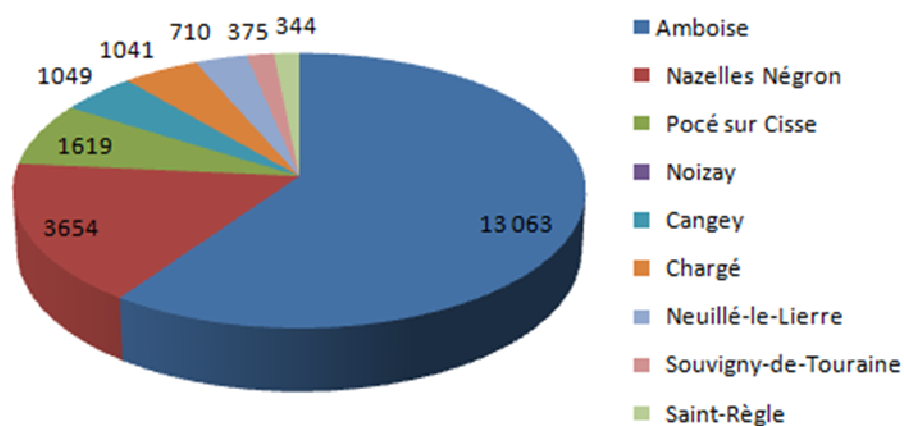


Graphique 1 - Démographie Amboise de 1946 à 2009

Communauté de communes du Val d'Amboise

La ville d'Amboise fait partie de la communauté de communes du Val d'Amboise – CCVA, qui a remplacé le district d'Amboise 2002, elle compte près de 21 000 habitants répartis sur 9 communes. La communauté de communes recouvre différents domaines de compétence, qui ne sont du coup plus du ressort des communes.

Nombre d'habitants par commune du Val d'Amboise



Graphique 2 - Nombre d'habitants par commune du CCVA

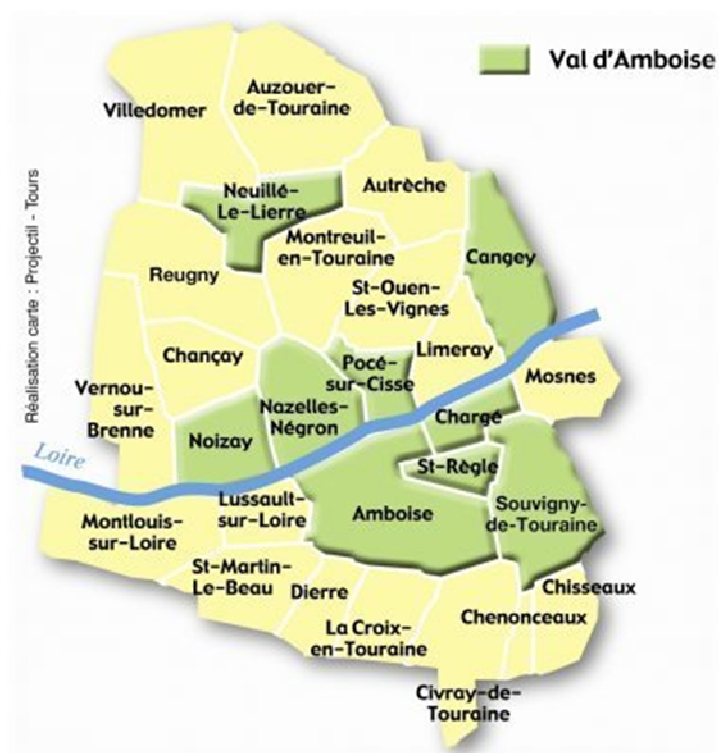


Illustration 8 - Carte Val d'Amboise (www.cc-valdamboise.fr)



Illustration 9 - Logo Val d'Amboise (www.ville-amboise.fr)

Domaines de Compétence du CCVA – Amboise

Aménagement de l'espace communautaire
Politique du logement social et du cadre de vie
Culture
Accueil des enfants de moins de 3 ans
Protection et mise en valeur de l'environnement
Développement économique et tourisme
Voirie d'intérêt communautaire

La ville d'Amboise est une ville touristique, elle se développe en grande partie grâce aux commerces et activités touristiques. Il faut donc veiller à développer ce domaine, le soutenir et le diversifier afin d'augmenter l'attractivité de la ville et, indirectement son développement économique.

2. Amboise, une commune qui profite de son potentiel touristique

a. La Touraine et le tourisme

La Touraine est une terre de patrimoine, qui compte douze sites et monuments accueillant entre 50 000 et 800 000 visiteurs par an, et 90 km de périmètre ligérien inscrit au patrimoine mondial. Le tourisme est donc un atout puissant pour le département.

Dans les analyses statistiques du tourisme, on utilise comme outil de calcul et de comparaison, le nombre de lits touristiques d'un territoire. On connaît alors la capacité d'accueil du territoire en question, ce qui traduit assez bien l'importance du tourisme pour une ville et son économie. Les unités de mesure étant différentes selon l'hébergement considéré, l'observatoire National du Tourisme a institué des « coefficients multiplicateurs » qui permettent de transformer toutes les unités de mesure (chambre, emplacement de camping, gîte collectifs etc.) en lits.

Par exemple, pour un hôtel de 20 chambres, on compte $20 \times 2 = 40$ lits touristiques.

On distingue alors les lits marchands (payant) des non marchands (résidences secondaires, hébergement chez parents ou amis)

La Touraine compte au total 94 700 lits touristiques, soit 16,8% du total régional et 0,5% du total national.

Parmi ces lits, 33 250 sont marchands (27% du total régional et 0,7% du total national), 61 450 lits non marchands (14% du total régional et 0,5% du total national).

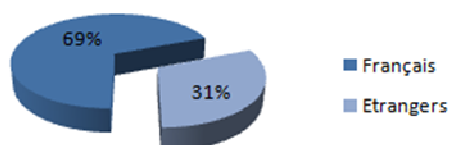
Le tourisme en Touraine en quelques chiffres...

800 millions d'euros annuels dépensés par les touristes
3,5% de l'emploi salarié total de l'Indre et Loire
25% des emplois touristiques de la région Centre
27% de l'offre en hébergement marchand de la région Centre (2007)
29% de la fréquentation touristique de la région Centre

La Touraine est donc un département très touristique, qui profite de son attractivité pour se développer économiquement et se démarquer des autres départements de la Région Centre.

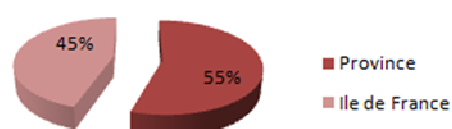
Profil du touriste en Touraine

Origine globale des touristes en Touraine



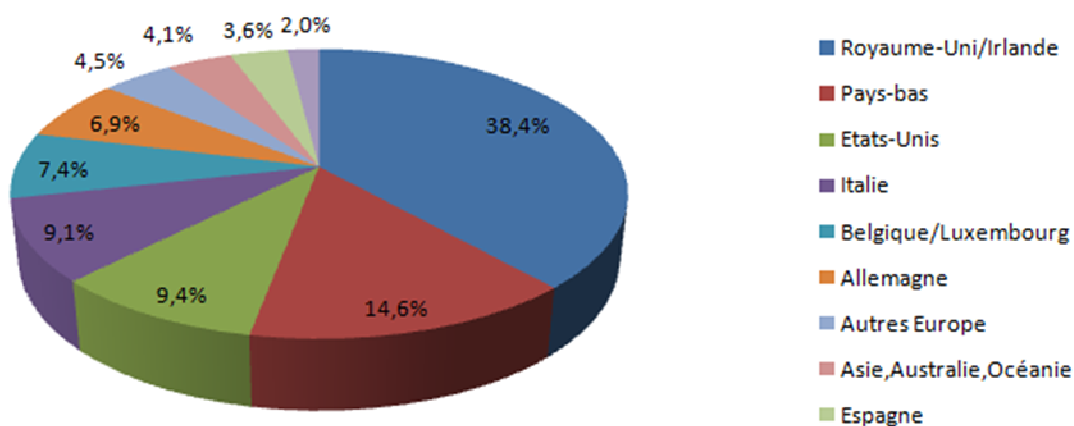
Graphique 3 - Origine globale des touristes en Touraine

Origine des touristes Français en Touraine



Graphique 4 - Origine des touristes Français en Touraine

Origine des touristes étrangers en Touraine



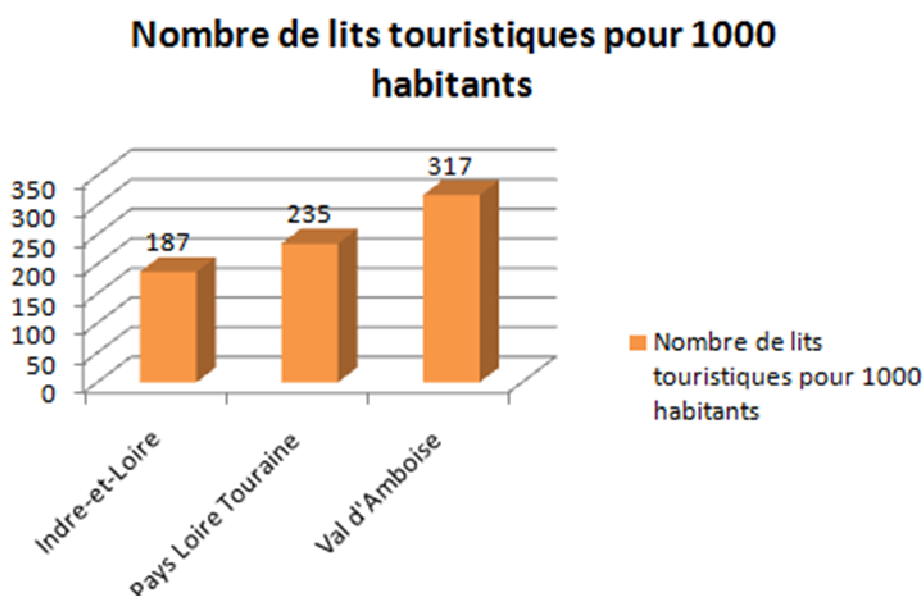
Graphique 5 - Origine des touristes étrangers en Touraine

La Touraine attire donc principalement une clientèle étrangère, anglophone. En règle générale, les touristes ne restent pas longtemps dans la région (durée moyenne de séjour : 4, 5 jours), et n'hésitent pas à dépenser de l'argent pendant leur séjour (en moyenne 56 euros par jour et par personne.)

b. Le Val d'Amboise et le tourisme

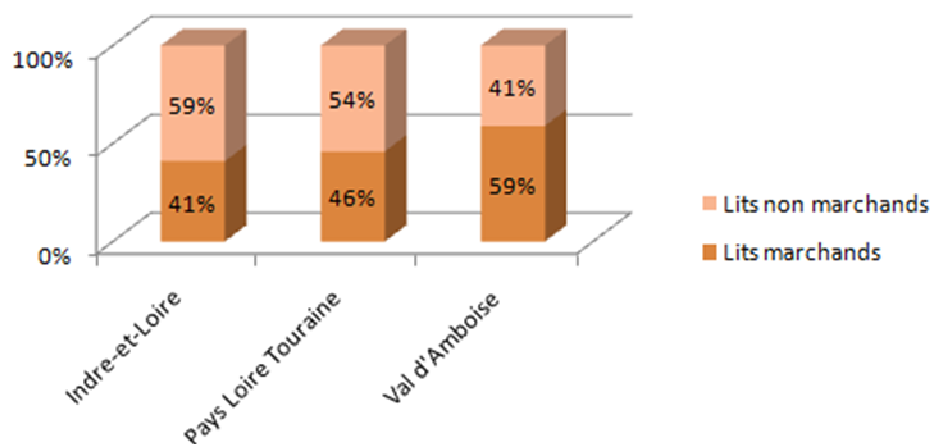
Le Val d'Amboise représente 34,16% de l'ensemble des lits touristiques du pays Loire Touraine, et 43% des lits marchands. L'hébergement marchand domine en Val d'Amboise (près de 60 % des lits touristiques), contrairement au Pays Loire Touraine et à l'Indre et Loire où les résidences secondaires représentent la principale capacité d'accueil. L'accueil en Val d'Amboise est donc plus « professionnalisé ».

Les Campings et hôtels représentent 69 % de la capacité d'accueil du secteur marchand, sachant que 68 % des hôtels 3 et 4* du pays Loire Touraine sont implantés sur le val d'Amboise, et que ces derniers représentent 59% de la capacité hôtelière totale de la communauté de commune.



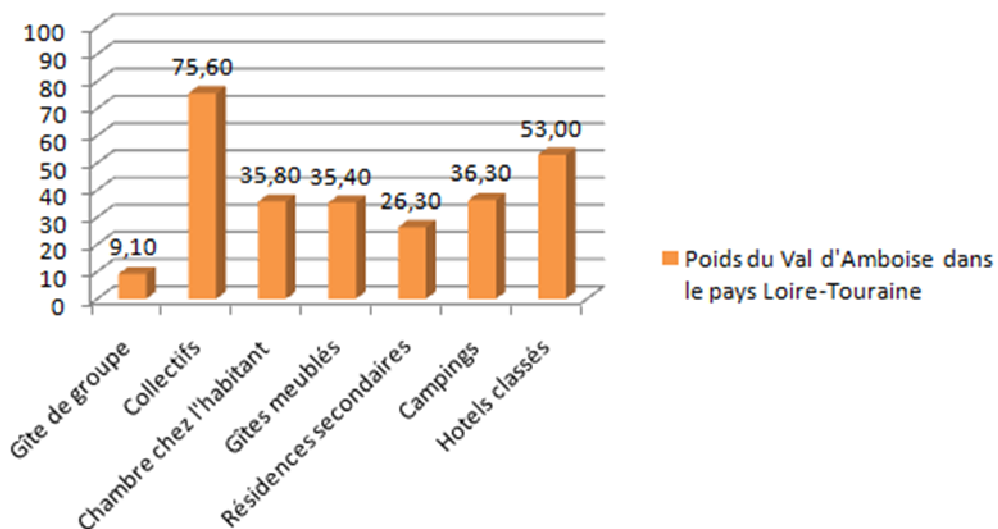
Graphique 6 - Nombre de lits touristiques pour 1000 habitants

Répartition entre lits marchands et non marchands



Graphique 7 – Répartition entre lits marchands et lits non marchands

Poids du Val d'Amboise dans le pays Loire-Touraine



Graphique 8 - Poids du Val d'Amboise dans le pays Loire-Touraine

Le tourisme joue, nous venons de le voir, un rôle important dans le développement économique de la Touraine et plus particulièrement de la ville d'Amboise. Il est donc important de soutenir cette activité touristique, de la développer. A l'échelle locale, Amboise possède un autre atout, son marché. En effet, il attire, en plus des touristes, les habitants d'Amboise et du département. Un élément important à prendre en compte dans notre analyse.

3. Le marché, autre atout de la ville

*Afin de situer les lieux tout au long de la lecture, les plans de situation dépliés sont situés en annexe. **Plan global de situation – Annexe 1***

Le marché d'Amboise se situe actuellement sur les bords de Loire. Mais ça n'a pas toujours été le cas. En effet, il était situé à l'origine place du château, il a ensuite été déplacé sur les bords de Loire, mais au pied du pont principal. Il n'est déplacé vers son emplacement actuel que dans les années 1970, tous ces déplacements étant dus à l'augmentation progressive à la fois du nombre de commerçant et de la fréquentation du marché. Aujourd'hui, le marché d'Amboise est le plus grand d'Indre-et-Loire et fait partie des marchés les plus importants de la région. Il a lieu tous les vendredis et dimanches matin. Le vendredi, il accueille 74 commerçants venant de tous le département, et jusqu'à 212 pour le dimanche. On y vend fruits et légumes, viandes, poissons, fleurs, textiles, vêtements, équipements etc. Il attire les touristes, les habitants d'Amboise et des alentours. La clientèle y est très diversifiée, on y va aussi bien pour faire ses courses de la semaine que pour se balader et profiter de l'ambiance.

La popularité du marché est telle que la ville est complètement saturée de piétons et de voitures durant toute la matinée du dimanche, la plupart des commerces du centre ville (boulangerie, bar tabac, presse, charcuterie...) ouvrent leurs portes durant la matinée pour bénéficier de cette augmentation de clientèle. Les allées du marché sont bondées mais ne découragent pas pour autant les visiteurs.

Ce marché est donc un des atouts majeurs de la ville d'Amboise, car il fait profiter de son attractivité à l'ensemble de la ville et à ses commerçants.

Malgré cela, les lieux ne sont pas en bon état, ils sont fonctionnels mais pourrait être mieux adaptés et plus valorisés. Une rangée de thuyas de plusieurs mètres de haut en piteux état longe la place, et empêche les passants de profiter de la vue imprenable sur la Loire. Le revêtement au sol est craquelé, l'éclairage n'a été refait que sur une petite partie de la place, partie réservée au stationnement de bus de tourisme.



Illustration 10 - La place du marché, en semaine



Illustration 11 - La place du marché, un dimanche matin

Illu

Entre le parking pour bus et la place du marché se situent 3 bâtiments qui paraissent à l'abandon (vitre cassée sur l'un, graffitis sur les autres, etc.): un principal, plus important que les deux autres, identiques. Ils sont les vestiges de l'ancien abattoir de la ville. En effet, l'abattoir était encore actif jusqu'à la moitié du XXème siècle. Les locaux servaient également d'habitation pour les employés.

Suite à la fermeture de l'abattoir, les locaux ont été abandonnés. L'ancien maire d'Amboise, Michel Debré a tenté de les aménager pour en faire un marché couvert, qui n'a jamais été utilisé. Aujourd'hui, la mairie prête les locaux à l'entreprise de formation de couvreurs JDP Conseil et formation.

La charpente du bâtiment principal date du milieu du XVIIème siècle et à été répertoriée monuments historique, mais l'état général du bâtiment reste médiocre, il est resté pendant longtemps un lieu de squat, de décharge. La ville projette de rénover la toiture ainsi que la charpente du bâtiment principal, en partenariat avec l'entreprise qui occupe les bâtiments.



Illustration 12 - Bâtiments de l'ancien Abattoir

Les deux autres bâtiments, en meilleur état, sont utilisés comme sanitaires d'une part, et comme local technique d'autre part.

Grâce à son importante attractivité, le marché d'Amboise constitue un atout important pour l'économie et la vie locale de la ville. De plus, la place du marché bénéficie d'un cadre exceptionnel : elle est située sur les bords de Loire, au pied du château avec une vue imprenable sur la Loire. Malgré cela, les lieux ne sont pas mis en valeur : les bâtiments anciens situés sur la place ne sont pas exploités ni mis en valeur, le revêtement de la place ainsi que ses aménagements sont dans un état médiocre, etc. Il serait intéressant de valoriser cet espace, de l'intégrer dans son environnement et de rénover les bâtiments anciens, afin d'exploiter au maximum le potentiel de ce marché.

4. La Loire : un fleuve inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO aux multiples caractères.

a. La Loire, le fleuve

La Loire est le plus long fleuve français. Il prend sa source au Mont Gerbier de Jonc, en Ardèche, court sur 1013 km et se jette dans l'océan Atlantique dans la région des pays de la Loire, au niveau de St Nazaire.

Carte d'identité de la Loire

Longueur : 1013km

Bassin : 117 000 km² :

Débit moyen : 931 m³/s⁻¹

Source : Mont Gerbier de Jonc

Localisation : St Eulalie

Altitude : 1408 m

Embouchure : Océan Atlantique

Localisation : St Nazaire, St Brévin-les-Pins

Altitude : 0m

Principaux affluents :

Rive gauche : Allier, Beuvron, Cher, Indre, Vienne, Thouet, Sèvre nantaise

Rive droite : Arroux, Aron

Principales villes :

Le Puy en Velay, Saint-Etienne, Nevers, Orléans,
Tours, Angers, Nantes, Saint Nazaire

La Loire est souvent qualifiée de dernier grand fleuve sauvage traversant la France, malgré les nombreuses digues et barrages qu'elle possède. En effet, la Loire est civilisée depuis l'antiquité, elle permet depuis toujours le passage de bateaux, le transport de marchandises et de personnes, et possède les aménagements qui vont avec. Le fleuve est connu pour ses paysages somptueux, et ses milieux naturels riches. Elle est notamment inscrite comme site d'importance communautaire du réseau européen Natura 2000.

Réseau Natura 2000

Natura 2000 est une initiative européenne visant à réaliser un réseau de sites écologiques dont les objectifs sont : préserver la diversité biologique et valoriser le patrimoine naturel de nos territoires. Les deux principales directives formant le réseau Natura 2000 sont : la directive « oiseau » (de 1979) qui vise à protéger plus de 180 espèces menacées, et la directive « habitats faune flore » de 1992 qui répertorie près de 200 types d'habitats naturels, 200 espèces animales, et 500 espèces végétales nécessitant une protection.



Illustration 13 - Logo Natura 2000 (ec.europa.eu)

b. UNESCO (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization)

L'UNESCO a reconnu le 30 novembre 2000 le Val de Loire et le périmètre situé entre Sully-sur-Loire (45) à Chalonnes-sur-Loire (49) comme patrimoine mondial. Ce territoire concerne : 2 régions (Centre, pays de la Loire), 4 départements (Loiret, Loir-et-Cher, Indre-et-Loire, Maine-et-Loire) et 160 communes.

Voir le schéma directeur de la marine de loisirs en Loire – Annexe 2



Illustration 14 - Périmètre inscrit patrimoine mondial (www.valdeloire.org)



Illustration 15 - Logo Val de Loire - UNESCO (pagesperso-orange.fr/laubergedesavoie)

Pourquoi le Val de Loire ?

Le paysage du Val de Loire a été façonné par l'homme autour de **la culture de 4 éléments** :

- La culture de l'eau avec la Loire et ses affluents
- La culture de la pierre, avec son patrimoine bâti, architectural monumental (châteaux, églises) mais aussi urbain (villes et villages en front de Loire) et à usage domestique (habitat troglodytique)
- La culture des Jardins, à la fois au travers des jardins d'ornement et d'une culture maraîchère.
- La culture de la vigne et du vin

En vue de cela, le Val de Loire a été inscrit comme paysage culturel évolutif et vivant, **il possède 3 des 10 critères de l'UNESCO** :

- Il représente un chef d'œuvre du génie créateur humain
- Il témoigne d'un échange d'influences considérable pendant une période donnée ou dans une aire culturelle déterminée, sur le développement de l'architecture ou de la technologie, des arts monumentaux, de la planification des villes ou de la création de paysages.
- Offrir un exemple éminent d'un type de construction ou d'ensemble architectural ou technologique ou de paysage illustrant une ou des périodes significatives de l'histoire humaine.

Cette inscription engendre une prise de responsabilité de tous les acteurs concernés par la gestion du Val de Loire. Les états signataires de la convention du patrimoine mondial doivent rendre compte régulièrement à l'UNESCO des conditions de gestion du site et de préservation des critères de l'inscription.

Extraits de la charte d'engagement :

- CONTRIBUER, dans le cadre de leurs compétences et de leurs missions, à la valorisation du site Val de Loire - Patrimoine mondial de l'UNESCO dans le respect de l'intégrité de ses paysages culturels vivants ;
- RENFORCER l'attractivité du Val de Loire - Patrimoine mondial par une exigence de qualité dans leurs interventions en matière de préservation du patrimoine paysager, naturel et bâti, de développement économique et social du territoire et d'accueil résidentiel et touristique ;
- UTILISER avec le concours de la Mission Val de Loire le label UNESCO selon les modalités d'un cahier des charges validé par la Conférence territoriale ;
- SE CONCERTER avec les différents partenaires institutionnels, privés et publics du site pour instaurer un échange permanent d'informations sur leurs initiatives respectives en matière de valorisation du paysage culturel ligérien ;
- PARTICIPER à des actions de coopération avec les collectivités territoriales des sites inscrits au Patrimoine mondial de l'UNESCO, notamment le long des grands fleuves mondiaux ;
- DEVELOPPER des programmes d'actions, concertés et concrets, de mise en valeur conformes aux principes de l'inscription du Val de Loire sur la liste du Patrimoine mondial de l'UNESCO, notamment dans les domaines :
 - De la protection et la mise en valeur de l'environnement et du paysage naturel,
 - De la protection et la mise en valeur du patrimoine bâti et fluvial, monumental et vernaculaire,
 - De la valorisation de produits et services culturels, économiques, touristiques, et artistiques,
 - De la communication locale, nationale et internationale,
 - De la sensibilisation des scolaires et du grand public,
 - De l'animation et la mise en réseau des centres d'interprétation culturels et naturels,
 - Du soutien au développement d'activités universitaires de formation et de recherche liées à la gestion et la valorisation du patrimoine.

c. Marine de Loire

Aujourd'hui quasi inexistante, ou réduite au simple déplacement local de touristes, la marine de Loire n'en a pas toujours été ainsi. Depuis le moyen-âge, le pouvoir royal a cru devoir sans cesse améliorer sa navigation et celle de ses affluents.

Circulation la plus active et la moins couteuse pendant plusieurs siècles, la navigation a dû s'adapter au fleuve. En effet, la Loire n'est pas le terrain idéal pour les navigateurs. Son débit est variable, elle possède de nombreux bancs de sables, cailloux qui rendent le transport de personnes et de marchandise difficile. C'est donc par nécessité économique,

faute d'une alternative véritable, que la Loire a connu une telle navigation. Son apogée se situerait au XVIIIème siècle, sont alors transportés bois, blé, pierres, vins, sels, charbon, faïence, produits coloniaux (café, sucre).

Ce trafic est donc important, et ce jusqu'à la construction d'un réseau de route important, concurrent du fleuve et de ses bateaux.

Les bateaux traditionnels de Loire sont à fond plat, avec un grand mât et une voile carrée, abattables pour le passage des ponts. Selon leur taille, on les appelle : chaland, gabarre, gabarot, toue, mahon, futreau, scute....



*Illustration 16 - Chaland de Loire
(www.nauticaltrek.com)*



Illustration 17 - Futreaux (www.montjean.net)

Au XIXème siècle arrivent les premiers bateaux à vapeur (1822), qui permettent le transport de personnes et de marchandises sur de longues distances (navettes Nantes-Angers-Orléans)



Illustration 18 - Bateau à vapeur de Loire, l'inexplosible (fr.wikipedia.org)

Le faible débit de la Loire à certains endroits limitait le passage de ces bateaux, plus lourds et plus importants que les bateaux traditionnels. La construction de la ligne de chemin de fer Orléans-Nantes en 1846 va diminuer fortement l'utilisation de tous ces bateaux.

d. Aujourd'hui...

L'UNESCO a publié, en septembre 2007 **le schéma d'orientation des navigations de loisirs en Loire**, avec comme principaux objectifs, faire revivre la marine patrimoniale et favoriser la création d'activités d'écotourisme. Ce schéma vise à décrire les stratégies choisies par les différents acteurs de ce projet (professionnels du tourisme, de la navigation, la région centre, l'UNESCO....)

Schéma d'orientation des navigations de loisirs en Loire - Extraits

Les objectifs :

- 1 - définir une navigation de loisirs adaptée aux lieux, aux moyens et aux offres, dans le respect de la sécurité et l'environnement du fleuve,
- 2 - d'identifier le rôle des services de l'État, des collectivités territoriales, des associations, des professionnels de la navigation et du tourisme pour le renouveau de cette navigation fluviale.

Les enjeux de ce schéma :

- a - restaurer des pratiques de navigation sur un fleuve qui n'est plus classé navigable en amont du bec de Maine et dont la navigation est limitée par l'abaissement de la ligne d'eau du fleuve et la difficile utilisation des ports à l'étiage,
- b - restaurer des pratiques de navigation en cohérence avec les politiques de conservation des patrimoines, d'animation culturelle et de valorisation touristique,
- c - répondre à des demandes de réappropriation de l'espace ligérien par les populations riveraines et les visiteurs, demandes dont on saisit l'importance avec le succès du projet la "Loire à Vélo",
- d - sensibiliser à la qualité des milieux, des sites et paysages de l'espace patrimonial ligérien afin de contribuer à leur protection et leur entretien. »

Mise en pratique

Suite à ce projet, la mission Val de Loire de l'UNESCO s'est associé au Conseil Général de l'Indre-et Loire afin de lancer un projet de réhabilitation et de mise en valeur des ports de Loire dans le département.

Leurs 3 principaux objectifs dans ce projet sont :

- La restauration des ports ligériens
- La promotion de projets et la communication des « valeurs ligériennes »
- L'animation de projet et d'événements (type Loire à vélo, découverte de la Loire etc.)
-



Illustration 19 - Logo conseil général d'Indre-et-Loire (fr.wikipedia.org)

Le CG 37 a recensé 27 ports à restaurer dans le département, qu'ils ont ensuite classé selon leur degré de priorité. Pour cela, ils ont noté chaque port sur 6 critères différents : Etat actuel du port, intérêt touristique à proximité, intérêt patrimonial du port, présence de professionnels (pêche, canoë-kayak, bateau de tourisme...), présence associative (ayant une activité en rapport avec la Loire), et activité complémentaire (commerce, etc.). Ce classement va être ensuite affiné par le CG37 en fonction de l'ampleur des travaux et de l'étalement de ces derniers dans le temps.

Les ports de Candés Saint Martin et de Bréhémont arrivent en tête du classement (avec une note de 33), leur rénovation est en cours voire achevée pour une bonne partie des travaux. A l'inverse, les villes de Ballan-Miré, Rigny, ou Berthenay sont classées dernières (avec des notes allant de 7 à 9) étant donné leur faible intérêt touristique, le manque d'activité de la ville, et l'état général de leur port.

Voir le tableau « définition de priorités pour les ports d'Indre-et-Loire » - **Annexe 3**

Extrait du tableau « définition de priorités pour les ports d'Indre-et-Loire »

Ville	Etat du port (de 1 à 10)	Intérêt touristique (de 1 à 5)	Intérêt patrimonial (de 1 à 5)	Présence professionnelle (0 ou 4)	Présence associative (de 1 à 6)	Activité complémentaire (de 1 à 5)	Total
Amboise	5	5	2	4	6	5	27

Ce classement place la Ville d'Amboise en septième position, avec une note de 27. En effet la ville est touristique, et présente de nombreuses activités autour de la Loire (croisière, découvertes etc.). La restauration de son port devrait débuter en 2012 selon les prévisions du CG37.

La Loire est, nous l'avons vu, un patrimoine exceptionnel qui donne aux villes qu'elle traverse des paysages somptueux, un superbe cadre de vie d'une part, mais aussi et surtout des obligations ainsi qu'un important cahier des charges écrit par l'UNESCO. La ville d'Amboise est au cœur de cette logique de préservation, de valorisation du fleuve. Elle fait notamment partie intégrante du projet de restauration des ports ligériens en Indre-et-Loire, et pourrait à travers ce dernier développer considérablement les activités de batellerie. La rénovation du port selon les règles dictées par le CG 37 et la mission val de Loire aurait sans nul doute avoir un impact direct sur l'attractivité de la ville, des bords de Loire, et indirect sur son économie.

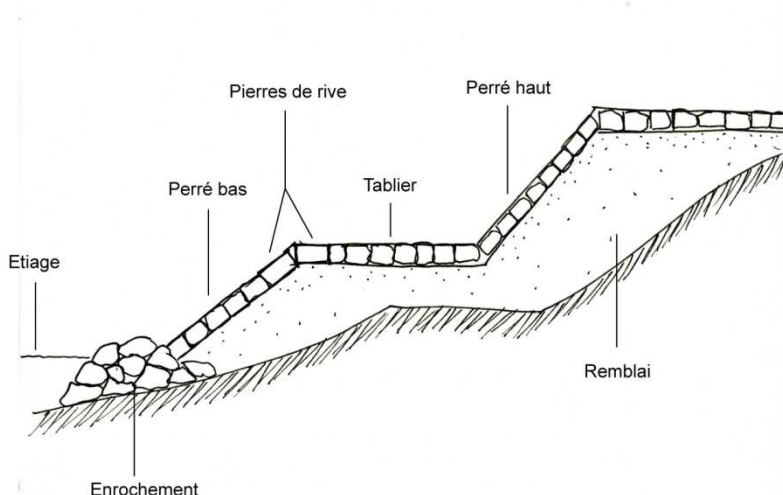
5. Bords de Loire et embarcadère, état des lieux

a. Cales et quais de Loire

- Définitions

Un quai est, sur une rive de cours d'eau, un port aménagé en terre plein pour la circulation des véhicules et la manutention de marchandises

Une cale est un pan incliné variant par sa pente, ses dimensions et son articulation avec la berge et le quai. Le plus souvent maçonné ou en pierre de taille elle forme une rampe parallèle au fleuve et permet l'accostage ou la mise à l'eau d'embarcation.



Coupe d'un port ligérien traditionnel

Réalisation : Anne Cabaret

- Cales et quais, élément paysagers, architecturaux aux usages divers

Les cales et les quais de Loire ponctuent les bords de Loire. Ils sont les interfaces entre le fleuve et la terre, des espaces de vie à part entière qui appartiennent au « système Loire ». D'un point de vue paysager, les cales et quais sont situés généralement au pied d'un

front bâti, qui bien souvent est un château ou un monument historique. Ces éléments minéraux constituent une certaine rigueur géométrique en contraste avec la souplesse des berges végétalisées. On distingue alors deux perceptions du paysage : l'insertion de l'ouvrage dans le paysage, et la vue des environs, bien souvent somptueux, depuis les quais.

D'un point de vue architectural, les quais sont en général des ouvrages simples, avec un plan plus ou moins incliné selon la pente, les dimensions, et l'articulation avec la berge.

Les usages des cales et quais servent à la mise à l'eau, à l'accostage et à la réparation des bateaux. Avec le temps, la ligne d'eau s'est abaissée, les extractions répétées de sable et de granulats dans le lit du fleuve et l'aménagement entre autres de digues au bord du fleuve, ont rendu la navigation difficile et rétréci le lit du fleuve.

D'un point de vue juridique, les cales et quais sont la propriété de l'état et dépendent du Domaine Public Fluvial. Les Voies Navigables de France assurent leur entretien et leur gestion (délivrance d'autorisation d'utilisation obligatoire si l'on souhaite occuper le domaine)

- **Les différents types de ports de Loire**

Représentation de différents types de ports ligériens

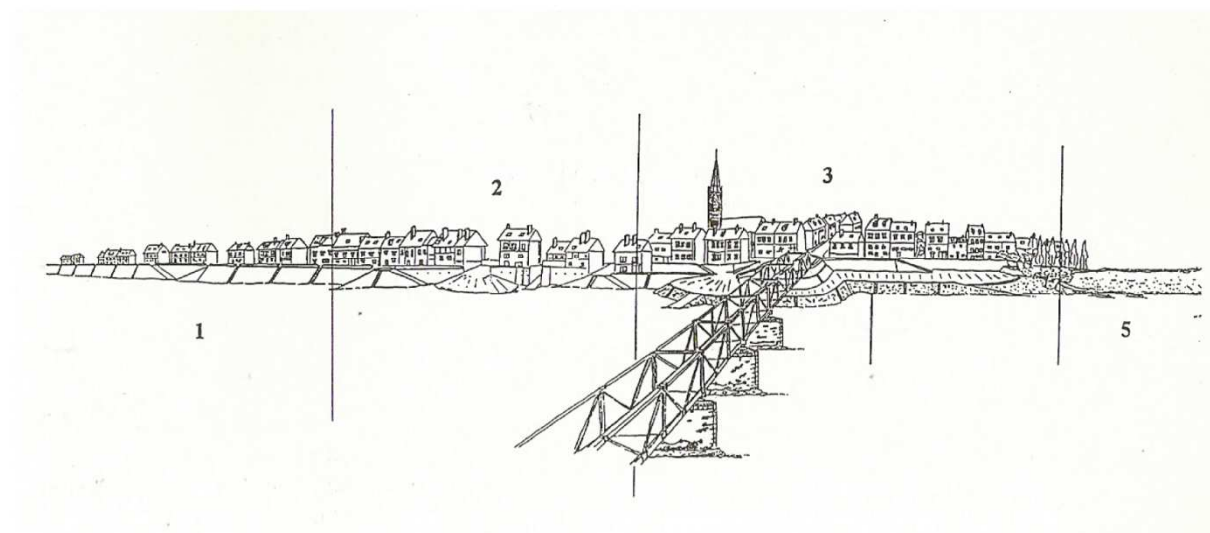


Illustration 20 - Les différents types de ports ligériens

Extrait du livre « quais et levées de Loire »
(Conservatoire régional des rives de la Loire et de ses affluents)

1 - Port de levée : Les cales en pente assez forte constituent une partie de la levée à laquelle, parallèles au fleuve, elles sont adossées. La levée qui est aussi une voie de circulation routière souligne l'horizontalité de l'eau en lui opposant la verticalité du mur de pierres, rythmée par l'oblique des cales et la verticalité des escaliers.

2 – Port de front de Loire : Ce type de port constitue assurément l'infrastructure la plus spectaculaire. La limite du fleuve s'arrête là où l'oekoumène commence. Les cales (simples, doubles à tablier haut ou en abreuvoir) en matérialisant cette limite spatiale.

3 – Port de plate forme : c'est une physionomie portuaire que l'on retrouve dans de nombreuses villes ayant connu une activité portuaire intense et consommatrice d'espace. Les infrastructures y sont larges et développées. Les voies terrestres sont en relation directe avec le port. Les cales y sont de différents types (simple, double, en abreuvoir). Cependant les cales en tablier sont plus fréquentes, puisque munies d'une plate-forme profonde et large pour le stockage et le chargement de marchandise.

4 – Port de cale naturelle : Sa particularité est l'absence totale de structures bâties en dur. L'accostage des embarcations se fait à même la grève, le plus souvent en pente douce pour y permettre l'accès à pied et le transbordement des marchandises qui, de ce fait demeurent très limité. Ce fut longtemps la forme la plus répandue.

- **A Amboise...**

A l'origine, Amboise comptait trois ports différents, le port des minimes, le port St Simon et un port sur l'île St sauveur. Ils servaient principalement au transport de chevaux, de vin, de bois, de charbon, de sel et occasionnellement au transport de personnes. On appelle île St Sauveur la partie de terre entre la Loire et l'Amasse, au niveau de l'actuelle place du marché. L'Amasse est une petite rivière semi-souterraine traversant la ville qui se jette dans la Loire à Amboise. Cette disposition des ports fut effective jusqu'en 1860, lorsque l'on construit les digues de la ville. Ces ports ont alors disparu, laissant place au mail, à la place du marché. Deux bâtiments de l'ancien port principal existent toujours, mais ne sont plus accessible au public, de nombreux bâtiments ont été construit. Aujourd'hui, la Loire n'étant plus naviguée que pour le transport de touristes ou par des canoë-kayak, l'accostage des bateaux se fait sur des rampes, sur les bancs de sable ou bien sur des parties des rives praticables.

De plus, Amboise est un des points durs de la navigation ligérienne. En effet, entre les piles du pont principales apparaissent de nombreux rochers, apparition due aux différents travaux effectués dans le passé, et à l'érosion progressive des matériaux mal adaptés à ce type d'ouvrage. Les bateaux sont donc contraints la plupart du temps à rester en amont du fleuve, à ne pas passer le pont (le niveau d'eau étant rarement suffisant pour permettre leur passage). Les ports ainsi que la navigation régulière de bateaux seront donc limités, et en amont du pont.



Illustration 21 - Amboise, point dur de la navigation en raison de l'état de ses entre-deux piles

Au niveau du petit parking, un embarcadère a été construit pour accueillir principalement le bateau Ambacia qui propose des croisières commentées de 50 min sur la Loire au départ d'Amboise. Le bateau est une toue de 17 mètre de long et 5 mètres de large, qui peut emmener jusqu'à 75 personnes. Ce bateau navigue de Mai à septembre, à raison de cinq croisières en moyenne par jour. Cette croisière attire de nombreux touristes qui souhaitent visiter Amboise sous un nouvel angle.

D'autres bateaux naviguant sur la Loire au niveau d'Amboise, les toues traditionnelles de l'association Millière-Raboton qui propose des sorties plus atypiques sur la Loire. A la découverte de la nature et des paysages, l'organisme propose des visites ponctuées de contes de Loire, de soirées sur les îles etc. Leur trajet de fait entre Amboise, Chaumont-sur-Loire et Blois, alternative plus originale, culturelle qui est encore mal connue à Amboise. Les bateaux n'ayant pas de point d'attache fixe dans la ville.



Illustration 22 - L'Ambacia



Illustration 23 - Bateau de l'association Millière Raboton (www.milliere-raboton.net)

L'embarcadère actuel est de type marin, en aluminium, et ne correspond pas à un port ligérien traditionnel (simple quai d'accostage). Il vient se rajouter au quai initial, sans respect de l'esthétique ligérien. De plus, les quais, au dessus de l'embarcadère sont utilisés comme parking, il n'y a aucun lieu de vie en lien avec le quai. Les passagers des bateaux descendent directement sur le parking, sans aménagements. De plus, cet embarcadère est privé, et appartient à l'entreprise Amboise croisières. Son accès est donc réservé et adapté au bateau l'Ambacia uniquement.

Les lieux ne sont donc fréquentés que par les passagers des bateaux qui arrivent et repartent.



Illustration 24 - Parking au pied du château d'Amboise



Illustration 25 - Embarcadère au niveau du parking

b. Les bords de Loire

Entre l'embarcadère et la place du marché se situe un chemin, au pied des digues. Aucun aménagement n'est construit, étant donné qu'il se situe dans le lit du fleuve. Il n'y a aucun accès direct entre la place du marché et ce chemin, étant donné que l'espace est coupé par la sortie de l'Amasse souterraine qui vient se jeter dans la Loire à ce niveau. Le chemin n'est pas du tout entretenu, sous le pont sont inscrits de nombreux graffitis, les bords

de Loire restant un lieu de squat, utilisé par une minorité de personnes, bien souvent Amboisiennes.

La partie en lien avec le marché sommairement entretenue (tonte de la pelouse, chemin d'accès, poubelles), est fréquemment utilisée lors des beaux jours comme un lieu de repos, de pique-nique ou de ballade.

Le chemin pourrait facilement être plus fréquenté si les liaisons *marché-bords de Loire* et *embarcadère-bords de Loire* étaient rétablies. Cet espace serait un lieu de ballade alternatif au mail principal de la ville, bondé en été par les groupes de touristes. Il permettrait également un accès direct et plus attrayant à l'embarcadère ainsi qu'au marché.



Illustration 26 - première partie du chemin, à la sortie du marché



Illustration 27 - Sortie de l'Amasse qui coupe la liaison Marché-embarcadère en deux

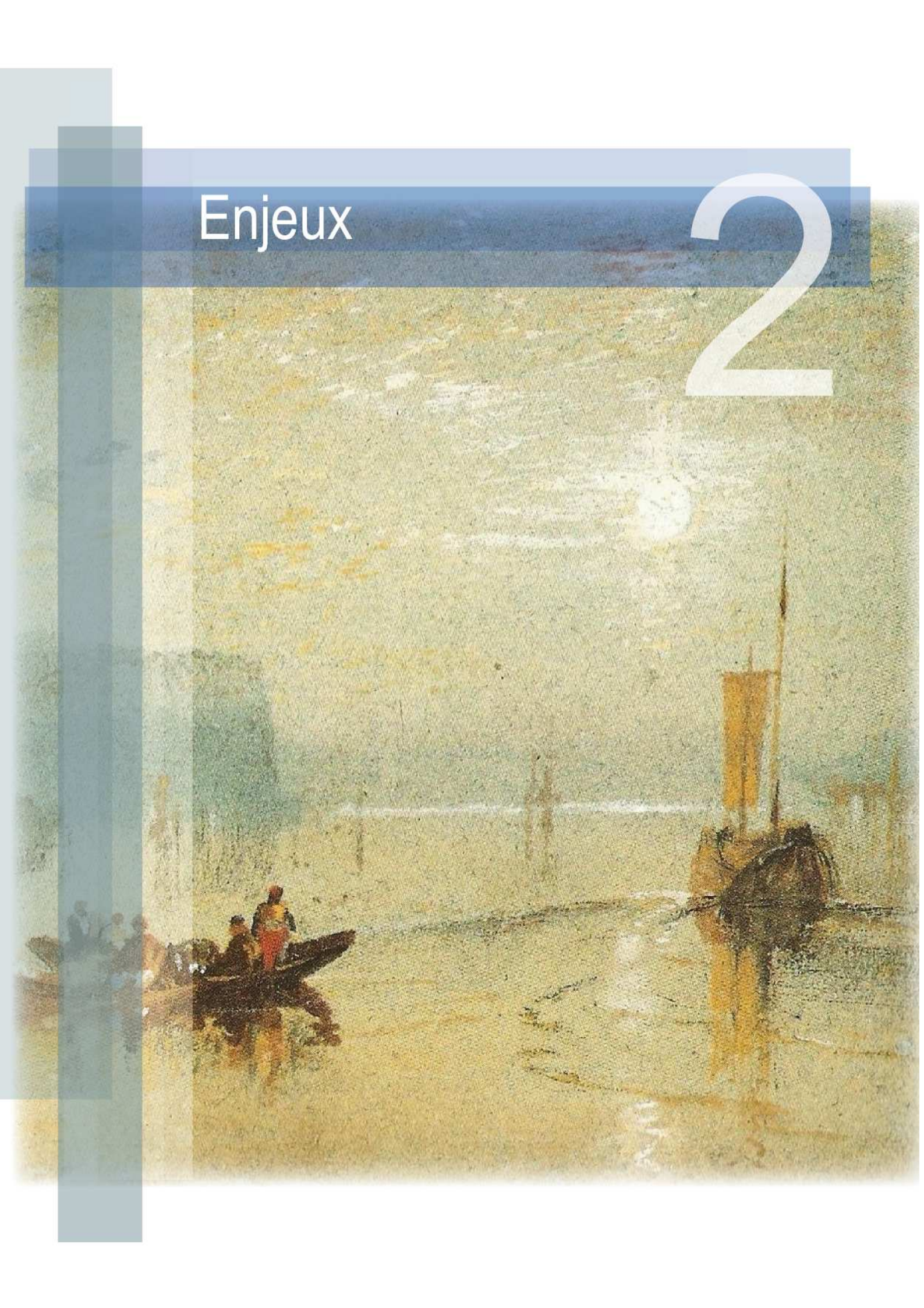


Illustration 28 - Deuxième partie du chemin, après la sortie de l'Amasse

La ville d'Amboise, bien que point dur de la navigation, reste un des sites prioritaires dans le programme de réhabilitation de ports ligériens en Indre-et-Loire. L'embarcadère actuel ne correspond pas à un port ligérien traditionnel, il n'est adapté qu'à un seul bateau et ne permet pas l'accostage d'autres bateaux sur les quais d'Amboise. Le quai de cet embarcadère est utilisé comme parking, et aucun aménagement n'est prévu pour les passagers du bateau. Il serait intéressant de transformer ce lieu en un quai vivant et accessible à un plus grand nombre de bateaux. De plus, sa connexion avec le chemin le long de la Loire n'est pas évidente, ce passage étant mal entretenu. Le cheminement entre l'embarcadère et le marché mériterait d'être souligné, mis en valeur afin de proposer une alternative de ballade aux touristes et aux passants.

Enjeux

2



1. Valorisation touristique et polyvalence du marché d'Amboise

*Afin de situer les lieux tout au long de la lecture, les plans de situation dépliés sont situés en annexe. **Plan global de situation – Annexe 1 et plan de situation du marché - Annexe 6***

a. La place du marché: très fréquentée bien qu'isolée de son environnement hors du commun

Problématique

Nous l'avons vu dans le diagnostic territorial, le marché est un élément important de la vie locale d'Amboise, il attire les vendredis et dimanches des centaines de personnes venant d'Amboise, mais également de tout le département. Ces visiteurs viennent d'une part pour consommer, faire leurs achats auprès des quelques 200 commerçants présents le dimanche matin (70 pour le vendredi matin). Mais ils profitent également de la ville, de ses paysages, de la Loire. En effet, la place du marché est située sur les quais de Loire, à quelques dizaines de mètres du pont principal, et du Château Royal. Malgré cela, la place reste isolée de la Loire : Son accès se fait par le mail (avenue du Général de Gaulle) et non par les bords de Loire. De plus, une longue et haute haie de thuyas la sépare du fleuve et empêche les visiteurs de profiter de la vue imprenable sur celui-ci, classé patrimoine mondial à l'UNESCO.

En plus de cela, la première partie de la place, où arrive la majorité des visiteurs est occupée par une large zone de stationnement pour les bus et camions. Cet espace est situé entre les bâtiments de l'ancien abattoir et les bords de Loire, il pourrait donc être utilisé différemment, mis en valeur afin d'encourager les passants à découvrir les bords de Loire.

Préconisations

Afin de pallier de mettre en valeur la place du marché, et de profiter de son environnement exceptionnel, il serait intéressant dans un premier temps de remplacer la haie de thuyas par un autre type de végétation, moins dense et laissant entrevoir le paysage ligérien.



Illustration 29 - Haie de thuyas en mauvais état qui longe la place du marché

Dans un second temps, nous pourrions déplacer le stationnement des bus et camions dans un endroit moins fréquenté par les visiteurs, au bout de la place, et de décaler les stands du marché vers les bords de Loire (coté pont et Château), afin de les amener à découvrir Amboise sous un nouvel angle, plus paysager, plus naturel que celui du mail, urbanisé, bruyant et très fréquenté.

b. Les bâtiments de l'ancien abattoir, un patrimoine bâti non exploité

Problématique

Sur la place du marché actuelle se trouvait, il y a plus de 50 ans un abattoir. Trois bâtiments anciens témoignent à l'heure actuelle de cette activité. Suite à l'arrêt de cette dernière, ils ont d'abord été squattés, dégradés, tagués. Puis, suite au déplacement du marché sur la place, l'ancien maire de la ville Michel Debré les a aménagés pour en faire la partie couverte du marché. Projet pertinent mais qui n'a jamais fonctionné : les locaux n'ont quasiment jamais remplis cette fonction.

Aujourd'hui, les trois bâtiments sont plus ou moins utilisés. Le bâtiment central, plus grand, est loué à une entreprise de formation de charpentiers couvreurs, les deux autres bâtiments, identiques et plus petits, sont utilisés comme sanitaires publics, ouverts les jours de marché pour l'un, comme local technique (branchements électriques, poubelles etc.) pour l'autre. Les deux identiques ont bénéficiés de quelques rénovations, mais le bâtiment principal, plus intéressant d'un point de vue architectural (sa charpente est classée), est dans un état médiocre, la toiture manque de tomber en ruine, de nombreux graffitis sont inscrits sur les murs, les enduits du bâtiment ne sont pas uniformes etc.



Illustration 30 - Bâtiments de l'ancien abattoir



Illustration 31 - Bâtiment principal, vu de derrière

La semaine, seul le bâtiment principal est utilisé par l'entreprise de formation tandis que les jours de marché, seul le bâtiment de sanitaire est ouvert au public. Le marché entoure alors entièrement les trois bâtiments, ignorant leur présence. La plupart des amboisiens les pensent abandonnés ou inutiles, alors qu'ils possèdent un fort potentiel : situés sur la place du marché, qui attire chaque week-end des centaines de personnes, à proximité immédiate de la Loire, de ses quais, mais également proche du centre ville d'Amboise, des commerces, ils pourraient sans nul doute attirer les visiteurs, les amboisiens. Leur caractère ancien et leur architecture pourraient donner du caché à la place, la mettre en valeur.

Préconisations

L'idée serait ici de rénover complètement les bâtiments. Les remettre aux normes, les isolés, faire en sorte qu'ils puissent accueillir des visiteurs. Leur fonction reste à définir, mais on peut sans problème imaginer dans le plus grand la mise en place d'un lieu de vie : un café concert, une salle d'exposition de peinture, ou encore un bâtiment consacré à la découverte de la Loire, de sa biodiversité, de ses paysages et de sa navigation.

Ce lieu de vie serait ouvert la semaine, une forte signalisation devra être mise en place pour amener les visiteurs à aller sur cette place déserte cinq jours sur sept. Les deux autres bâtiments pourraient garder leur fonction de sanitaires et de local technique, ou servir d'annexe au bâtiment principal.

Afin de délimiter l'espace de ce lieu de vie, une terrasse pourrait par exemple être installée pour que les visiteurs puissent s'asseoir, profiter du paysage, alors dégagé suite à la suppression de la haie de thuyas.

Ce lieu de vie pourra être le seul où les visiteurs peuvent admirer à la fois le pont principal d'Amboise, son Château, le tout, au bord de la Loire.

2. Mise en valeur de la navigation de Loire à Amboise

*Afin de situer les lieux tout au long de la lecture, les plans de situation dépliés sont situés en annexe. **Plan global de situation – Annexe 1 et plan de situation du port – Annexe 7***

a. Amboise, un point dur de la navigation fluviale

Problématique

L'UNESCO, dans son schéma directeur de navigation de loisirs en Loire définit la ville d'Amboise comme un point dur de la navigation. En effet, les travaux, le consolidation des piles du pont principal et l'érosion ont fait apparaître de nombreux rochers à la surface de l'eau, rendant impossible le passage des bateaux la plupart de l'année. De plus, les équipements d'accostage sont limités et en mauvaise état. L'accostage des bateaux se fait donc en règle générale sans lieu précis, en fonction de l'état de la berge et de la taille du bateau.



Illustration 32 - Etat de l'ancien port ligérien

Malgré cette classification, le CG37 et l'UNESCO maintiennent leur programme sur la réhabilitation des ports en Indre-et-Loire pour la ville d'Amboise. En effet, Amboise possède des atouts importants, dont celui d'attirer de nombreux touristes. De plus, la ville compte plusieurs professionnels de la marine de Loire : pêche professionnelle, club de canoë-kayak, association de navigation sur bateaux traditionnels, croisière « Ambacia » etc. Elle représente donc un des sites prioritaires dans la restauration des ports ligériens.

Préconisations

En vue de la fréquentation touristique de la ville, de la présence de nombreux professionnels, il serait intéressant de restaurer le port ligérien, en partenariat avec le CG 37 et l'UNESCO. Restauration qui permettrait de valoriser les quais de Loire d'une part, et d'autre part de permettre le développement de la batellerie en Indre-et-Loire. La réhabilitation du port d'Amboise permettrait la navigation de nombreux bateaux, le transport de passagers, de touristes. Ces derniers pourront alors découvrir Amboise, la Loire, sa biodiversité, ses paysages à travers un nouveau mode de visite, plus atypique, original.



Illustration 33 - Le port ligérien, abandonné

b. Un embarcadère à l'utilisation limitée, ne correspondant pas au port ligérien traditionnel

Problématique

Le seul bateau de taille importante naviguant à Amboise est l'Ambacia. Ne pouvant pas passer sous le pont en raison de sa taille et de l'état des entre deux piles, il accoste en amont du pont, à l'aide d'un embarcadère construit il y a moins de deux ans. Cet embarcadère est de type marin en aluminium et bois. Une plateforme flottante est mise en place lorsque que le bateau est actif. En effet, de septembre à mai, lorsque le bateau ne navigue pas, ce dispositif est enlevé, et le bateau est attaché à une des piles de l'ancien pont détruit, situé à quelques dizaines de mètres de l'embarcadère.

Cet embarcadère, la plateforme flottante sont privés, ils appartiennent à l'entreprise Amboise Croisières et ne sont pas adaptés ni accessibles aux autres bateaux. Ils ne peuvent donc en aucun cas être considérés comme un port ligérien, et encore moins comme un port ligérien traditionnel comme l'entendent le CG 37 et l'UNESCO.



Illustration 34 - Embarcadère de l'Ambacia

Préconisations

La solution ici est simple, il faut prendre à cœur de programme de réhabilitation des ports de Loire du CG37, et suivre les directives énoncées par l'UNESCO dans leur schéma directeur de navigation de loisirs en Loire. De la sorte, l'actuel embarcadère privé serait remplacé par un port de Loire traditionnel, rénové, accessible et adapté à tous type de bateau. Dès lors, les lieux attireraient de nombreux visiteurs, touristes, passants et amateurs de batellerie, et encore une fois encouragerait la découverte du fleuve et des bords de Loire à Amboise.

c. Un lieu d'accueil de passagers inadapté et peu accueillant

Problématique

A leur arrivée sur les quais d'Amboise, les passagers du bateau Ambacia doivent enjamber une barrière de sécurité métallique, pour arriver entre les voitures, sur un petit parking de 60 places situé au pied du pont. En effet, aucun aménagement n'a été fait pour l'accueil, l'attente ou l'arrivée des passagers du bateau, bien que le cadre soit superbe. En effet, L'embarcadère se situe au pied du Château Royal d'Amboise, juste à côté du pont, le tout en plein centre ville. Les passagers du bateau ne sont pas encouragés à profiter de la vue, du paysage étant donné l'état des aménagements.



Illustration 35 - Parking de 60 places au pied du pont d'Amboise



Illustration 36 - Unique banc du parking, entouré de voitures

Préconisation

Afin de favoriser la navigation à Amboise, il serait judicieux d'aménager l'espace d'accueil des passagers sur le quai de Loire. Bien souvent, dans de nombreuses villes les quais sont utilisés pour le stationnement des voitures alors que ces lieux ont un fort potentiel d'attractivité. Il est reconnu que le fleuve, l'eau, la végétation naturelle sont des critères primordiaux dans les choix de ballade, de pique-nique, de vie des habitants d'une ville. Or cette partie des quais d'Amboise regroupe tous ces critères et y ajoute la possibilité de naviguer sur la Loire, ainsi que la vue d'un patrimoine exceptionnel.

Il faut donc aménager cet endroit pour permettre aux passagers des bateaux de rester en ces lieux et aux passants de découvrir le port ligérien, ainsi que la batellerie traditionnelle locale. Pour cela, l'installation de mobilier urbain, des travaux de revêtement, de paysage sont obligatoires. Le déplacement des emplacements de stationnement, utiles pour la ville, notamment les jours de marché, doit être envisagé.

3. Mise en place d'une liaison entre le port et le marché local à travers la mise en valeur des bords de Loire

*Afin de situer les lieux tout au long de la lecture, les plans de situation dépliés sont situés en annexe. **Plan global de situation – Annexe 1 et plan de situation de la liaison Marché/embarcadère – Annexe 8***

a. Problématique 1 : Deux lieux très fréquentés restent isolés

A Amboise les quais de Loire sont divisés en deux parties : La place du marché à l'aval du pont, très fréquentée le vendredi et le dimanche d'un côté, et le parking (et embarcadère) de 60 places de l'autre utilisé ponctuellement lorsque les places de stationnements du mail sont pleines. Ces deux lieux sont séparés par le pont, et par un cheminement en très mauvais état. Ce chemin est lui aussi divisé en deux parties, par la sortie de l'Amasse souterraine qui va rejoindre la Loire à cet endroit. Cette confluence se fait juste après le prolongement de la place du marché.



Illustration 37 - Liaison marché/embarcadère vue du pont d'Amboise



Illustration 38 - Sortie de l'Amasse vers la Loire (Anne Cabaret)



Illustration 39 - Etat du perré coté Loire

Pour aller du marché au parking/embarcadère, les passants sont donc obligés de remonter sur le mail pour ensuite redescendre sur les bords de Loire, soit directement après l'Amasse soit plus loin, au niveau du parking, après le pont. Dans la première option, les passants doivent emprunter un escalier étroit et utiliser un chemin en très mauvais état pour longer les quais de la Loire. Dans la seconde, il longe la Loire plus haut, au niveau du mail, très entretenu et aménagé, le mail étant la rue principale d'Amboise. Le choix est donc facile : presque personne n'emprunte le chemin le long de la Loire et laisse cet espace vide.

b. Problématique 2 : Aucun lieu de vie n'est prévu pour les amboisiens

La ville d'Amboise est très fréquentée par les touristes qui circulent principalement entre le mail, la place du château et la rue nationale, et qui font du centre ville, un espace bondé, bruyant, et très aseptisé (ces trois endroits sont très entretenus par la ville, les

aménagements paysagers sont changés deux à trois fois par an, le pavage est comme neuf etc.). Les amboisiens, qui ne veulent pas forcément fréquenter les mêmes lieux que les touristes (boutiques de souvenirs, bar à sandwich etc.), n'ont pas de lieu à part, loin de la foule et du bruit, des cars de touristes. Or bien souvent, les seules personnes qui fréquentent le chemin le long de la Loire sont justement ces amboisiens, plus ou moins jeunes qui recherchent un lieu où eux seuls peuvent apprécier cette tranquillité, ce calme. Les aménagements des bords de Loire ne sont pas faits à l'heure actuelle pour répondre à cette demande : aucun lieu de vie n'a été mis en place, aucun travaux n'ont été faits sur ce cheminement.

c. Préconisations

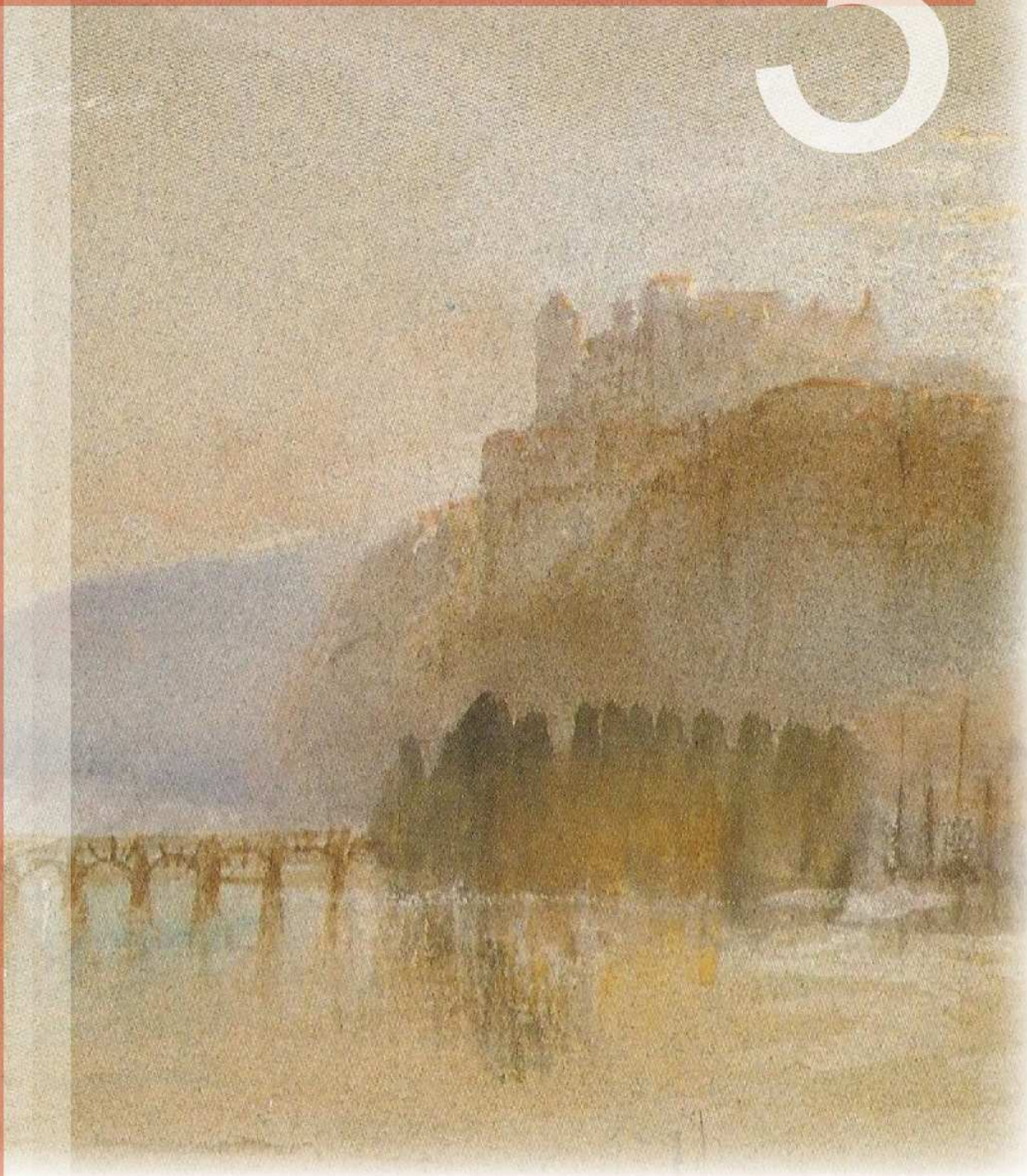
Afin de répondre à ces deux problématiques, nous devons relier le marché à l'embarcadere par un autre passage que le mail. Pour cela nous devons dans un premier temps repenser et refaire le pavage présent sur les bords de Loire et, dans un second temps, construire une passerelle qui enjamberait l'Amasse. Ces petits aménagements vont alors créer un chemin alternatif au mail et à ses touristes. Alternative plus naturelle, proche de la Loire, tout en restant située au pied du château. Ce chemin rendrait l'accès à l'embarcadere plus facile et permettrait aux visiteurs venus pour le marché par exemple de prolonger leur ballade le long du fleuve royal. La connexion de ces deux lieux sera donc obligatoirement positive : à la fois Pour l'activité de l'embarcadere (futur port ligérien), la découverte de la batellerie traditionnelle, mais aussi pour le marché qui offrira à ses visiteurs la possibilité de découvrir les bords de Loire ou de pique-niquer après avoir fait leurs courses.

La mise en place d'un lieu de vie dans les bâtiments de l'ancien abattoir, dont nous avons parlé plus haut, permettrait d'augmenter l'attractivité de ces lieux et ce, en dehors des jours de marché. Ce lieu de vie serait bien entendu accessible à tous, mais, étant donné sa localisation, les touristes seraient peut-être moins nombreux que dans les bars et commerces de la place du château. L'endroit pourrait ouvrir toute l'année, permettant aux amboisiens de profiter des lieux en dehors de la saison touristique. Cet aménagement pourrait par exemple ressembler à la guinguette de Tours ou bien à celle de Rochecorbon, qui, depuis plusieurs années rencontrent un important succès auprès des tourangeaux et qui restent relativement peu fréquentées par les touristes.

Les amboisiens se réapproprient les bords de Loire et feront de cet espace un lieu de vie, de nature et de calme, au sein d'une ville parfois un peu trop touristique.

Propositions d'aménagement

3



1. La place du marché

*Afin de situer les lieux tout au long de la lecture, les plans de situation dépliés sont situés en annexe. **Plan global de situation – Annexe 1 et Plan de situation/proposition d'aménagement de la place du marché – Annexe 6***

a. Contraintes juridiques

La place du marché et les bâtiments de l'ancien abattoir sont compris dans le périmètre du Plan de Sauvegarde et de mise en valeur (PSMV) de la ville d'Amboise (**Annexe 4**). Ce dernier impose un certain nombre de contraintes à respecter lors des travaux de rénovation des bâtiments. Les bâtiments étant proche du château, leur rénovation devra respecter de nombreuses règles d'esthétiques, de matériaux, détaillées dans les articles du PSMV situés dans les annexes.

b. Réorganisation spatiale

Afin d'encourager les visiteurs du marché et les passants, l'espace situé à l'entrée du marché, entre la sortie de l'Amasse et la place, actuellement réservé au parking des bus pourra être libéré de cette fonction. Ainsi, les jours de marché, les stands seront plus proches des bords de Loire, et l'entrée de la place sera alors dégagée et plus attractive. Le parking sera déplacé à l'autre extrémité de la place, où le passage est moins important et où l'intérêt paysager est moindre.

L'espace réservé à l'espace de vie créé dans les bâtiments de l'ancien abattoir pourra par exemple être délimité par des arbres, une terrasse en bois, sous condition que ces éléments respectent la réglementation du PPRI (voir annexe)

c. Aménagement paysager

Description des aménagements

Comme nous l'avons vu, la place du marché est située au bord de la Loire et bénéficie d'un panorama exceptionnel. Or à l'heure actuelle, ce panorama n'est pas visible, une haute et longue haie de thuyas en mauvais état bloque la vue. Le réaménagement de la place passera donc par la suppression de cette haie. Afin de permettre aux passants et aux visiteurs du marché d'avoir accès à cette vue sur le fleuve royal.



Illustration 40 - La place du marché et sas haie de thuyas



Illustration 41 - La place après suppression des thuyas (Montage photo : Anne Cabaret)

Devis fictif

Afin de chiffrer la suppression de la haie de thuyas, nous avons réalisé un devis fictif, à l'aide de prix obtenus auprès de la DDEA du Loir-et-Cher.

Devis fictif			
Zone 3 - Abattage des thuyas			
Désignation	Quatité	Prix unitaire	Montant HT
Main d'œuvre	80h	40	3200
tracteur avec broyeur	40	100	4000
	Montant HT		7200
	TVA 19,6%		1411,2
	Montant Total TTC		8611,2

Illustration 42 - Devis fictif chiffrant les aménagements paysagers de la place du marché

d. Bâtiments de l'ancien abattoir

Comme nous l'avons vu dans le diagnostic et dans les enjeux de ce projet, les bâtiments de l'ancien abattoir présentent un fort potentiel architectural. Malgré cela, ils restent en très mauvais état, les murs sont tagués, les enduits ne sont pas uniforme, la toiture bien que classée n'est pas entretenue ni mise en valeur. Il serait donc intéressant ici de rénover ces bâtiments et de les aménager.

Le bâtiment principal pourra être aménagé en lieu de vie. Il serait pertinent d'en faire un lieu pouvant attirer à la fois les touristes et les habitants d'Amboise. Par exemple un café concert ou la journée serait organisés des dégustations de produits régionaux (provenant du marché) ou bien des expositions portant sur le fleuve, ses traditions. L'objectif principal étant de permettre aux amboisiens de profiter des lieux loin de l'agitation du centre ville, dans ce cadre exceptionnel.



Illustration 43 - Bâtiment principal de l'ancien abattoir

Les deux autres bâtiments identiques situés de chaque côté du principal pourront garder leur fonction de sanitaires et de local technique, mais leur extérieur (toitures, enduits façades etc.) devront être rénovés. Ces bâtiments devront respecter une certaine homogénéité avec le bâtiment principal.



Illustration 44 - Bâtiment utilisé comme local technique pour le marché (photographie : Anne Cabaret)



Illustration 45 - Bâtiment utilisé comme sanitaires les jours de marché

Les trois bâtiments une fois rénovés pourront ainsi accueillir le public, mettront en valeur la place, le tout en répondant aux exigences techniques dues au marché.

2. Port ligérien et esplanade d'accueil des passagers

*Afin de situer les lieux tout au long de la lecture, les plans de situation dépliés sont situés en annexe. **Plan global de situation – Annexe 1 et Plan de situation/proposition d'aménagement de la place du port ligérien – Annexe 7***

a. Contraintes juridiques

La réhabilitation du port ligérien d'Amboise devra respecter le règlement du plan de prévention des risques d'inondations (PPRI) (**Annexe 5**). En effet l'emplacement du projet se situe dans le lit du fleuve, en zone A4. Le règlement relatif à cette zone se situe en annexe du projet. En plus de ce règlement, la mise en place de mobilier urbain ou de quelques aménagements sur l'esplanade devront respecter les conditions du PSMV (**Annexe 4**)

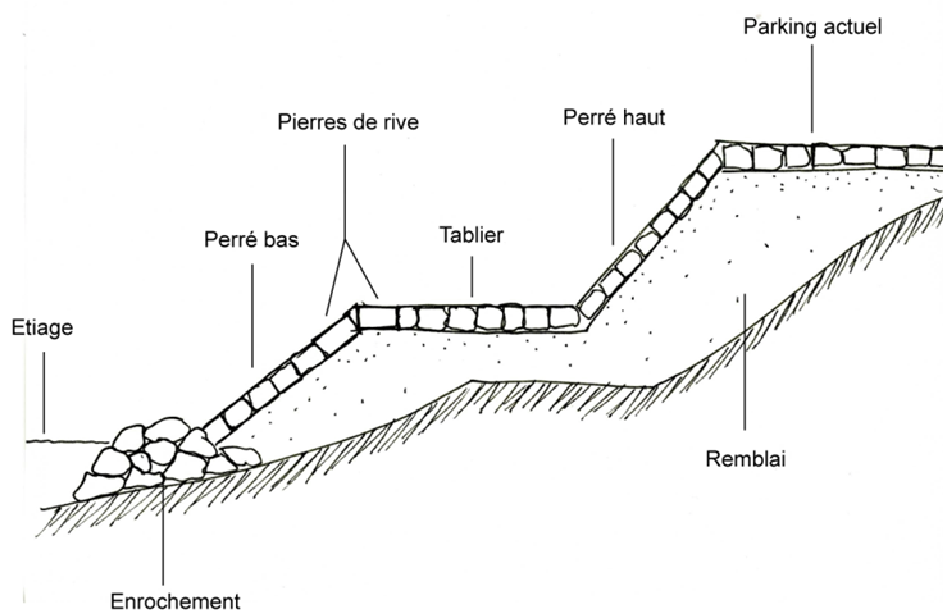
b. Port ligérien traditionnel

Comme nous l'avons vu dans les deux parties précédentes, le parking situé au bord de la Loire, en amont du pont est également utilisé comme embarcadère pour le bateau l'Ambacia. Cet embarcadère est de type marin et ne correspond en rien à un port ligérien traditionnel. Si on observe le quai situé à côté de cet embarcadère, on retrouve des traces des fondations du perré ainsi que des restes du pavage du tablier du port abandonné (voir illustrations de la deuxième partie.)

Description des travaux à mettre en œuvre

Pour mettre en place un port ligérien traditionnel, il faudra refaire le perré, le tablier et éventuellement l'enrochement. Le port se situera en aval de l'embarcadère, si ce dernier est conservé, sinon, il occupera toute la longueur du parking.

Si nous choisissons la première option, nous pourrions construire un tablier de deux mètres de large, et d'environ quarante mètres de long. Le perré bas (voir schéma explicatif) sera à refaire ainsi qu'une partie du perré haut.



Coupe du port ligérien traditionnel d'Amboise (proposition d'aménagement)

Réalisation : Anne Cabaret

Illustration 46 - Coupe du port ligérien traditionnel d'Amboise (proposition d'aménagement)

Estimation des coûts de travaux

Le conseil général d'Indre-et-Loire ont déjà réalisé des études estimatives pour la réhabilitation du port de Bréhémont, la totalité des aménagements (techniques, sanitaires etc.) s'élèvent à environ 500000 euros. Etant donné que le port de Bréhémont est nettement plus grand que celui d'Amboise, nous avons réalisé un devis fictif à partir des prix exercés par l'entreprise Varvoux (Travaux publics), qui colle aux besoins de la réfection de ce port.

Devis fictif			
Zone 1 - Port d'Amboise (Amont du pont rive gauche)			
Désignation	Quatité	Prix unitaire	Montant HT
Préparation, nettoyage de la zone (80m²)			
Mini pelle	2h	60	120
Main d'œuvre	8h	40	320
Réfection des perrés de fondation	80m ²	360	28800
Fourniture et mise en œuvre d'enrochement	60m ³	160	9600
Montant HT			38840
TVA 19,6%			7612,64
Montant total TTC			46452,64

Illustration 47 - Devis fictif réalisé à partir des tarifs de l'entreprise Varvoux travaux public

c. Esplanade d'accueil des passagers

L'actuel parking devra être aménagé afin de permettre le départ et l'arrivée des passagers dans de bonnes conditions. Pour cela, les places de parking devront être déplacées, par exemple sur le mail, et seront remplacé par une esplanade. Cette dernière pourra être aménagée avec du mobilier urbain, de la végétation, afin de mettre en valeur les lieux, et de rendre l'attente des passager plus agréable. De plus, les passants pourront profiter de cette esplanade pour admirer le paysage, ou bien observer l'activité portuaire.

3. Liaison entre la place du marché et le port ligérien traditionnel

Pour une meilleure compréhension, nous diviserons la liaison entre la place du marché et le parking situé en amont du pont en trois parties : Le passage sous le pont d'Amboise, le cheminement le long de la Loire, et la sortie de l'Amasse.

a. Sortie de l'Amasse

L'Amasse, petite rivière semi souterraine rejoint la Loire entre le pont d'Amboise et la place du marché (voir plan de situation). Elle coupe dès lors la liaison en deux, et contraint les passant à emprunter le mail pour aller de la place du marché au parking. Afin de résoudre ce problème et d'encourager les passants à utiliser le cheminement des bords de Loire, nous installerons une passerelle en bois, qui enjambera la sortie de l'Amasse et qui rétablira la liaison entre les deux lieux clés des bords de Loire à Amboise.



Illustration 48 - Sortie de l'Amasse souterraine



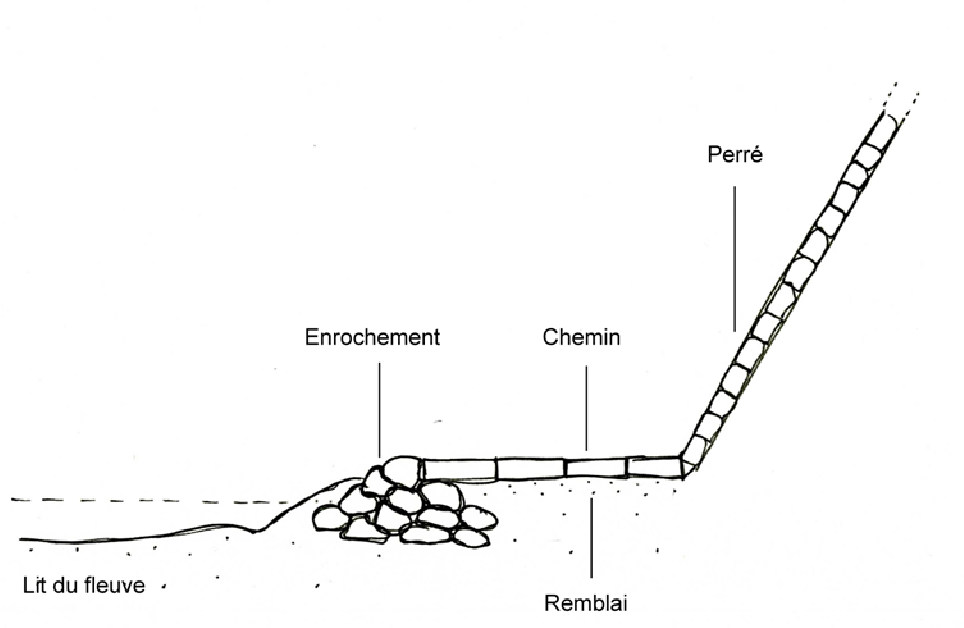
Illustration 49 - Passerelle bois pouvant être utilisée pour enjambrer l'Amasse



Illustration 50 - Illustration 41 - Passerelle bois pouvant être utilisée pour enjambrer l'Amasse

b. Chemin le long de la Loire

Entre la sortie de l'Amasse et le pont d'Amboise se trouve un chemin pavé en assez bon état. Ce chemin n'exige donc pas de nombreux travaux. Un simple désherbage (méthode thermique, respectueuse de l'environnement) du perré haut ainsi qu'un fauchage régulier des abords du chemin suffiront pour le rendre attrayant.



Coupe de la liaison entre marché et embarcadère (rive gauche)

Réalisation : Anne Cabaret

Illustration 51 - Coupe de la liaison entre marché et embarcadère

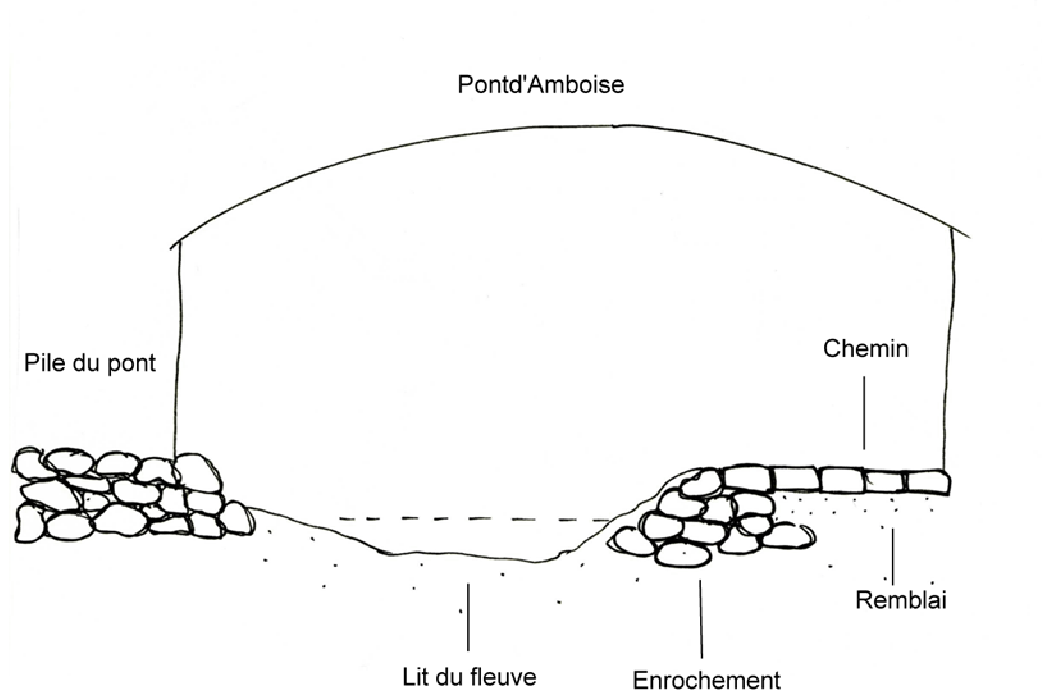
c. Passage sous le pont d'Amboise

Description des travaux à mettre en œuvre

Une partie de la liaison se trouve sous el pont d'Amboise. Cette partie est très endommagée, l'état du pavage ne permet pas le passage de personnes en toute sécurité. De plus, les murs sont tagués, ces lieux doivent être mis en valeur afin de favoriser et de mettre en valeur la liaison entre place du marché et embarcadère. Pour cela une réfection du passage, un pavage ainsi qu'un ajout d'enrochement seront nécessaires. Il faudra en outre nettoyer les murs, afin de retirer toute trace de dégradations. La surface au sol nécessitant des travaux est d'environ 35m².



Illustration 52 - Passage sous le pont d'Amboise



Coupe du passage sous le pont d'Amboise (rive gauche du fleuve)

Réalisation Anne Cabaret

Illustration 53 - Coupe du passage sous le pont d'Amboise

Estimation des coûts et devis fictif

Nous avons établi un devis fictif à partir des prix de l'entreprise Varvoux travaux publics.

Devis fictif			
Zone 2 - Sous arcade du pont (rive gauche) : 35 m ²			
Désignation	Quatité	Prix unitaire	Montant HT
Préparation du support (forfait)	1 forfait	400	400
Refection du perré	35m ²	360	12600
	Montant HT		13000
	TVA 19,6%		2548
	Montant Total TTC		15548

Illustration 54 - Devis fictif des travaux à réaliser pour la réfection du passage sous le pont d'Amboise

Conclusion

Comme nous l'avons vu, ce projet se divise en trois grandes parties : l'aménagement et la mise en valeur de la place du marché, la réhabilitation du port ligérien d'Amboise, qui s'inscrit dans le programme lancé par la mission val de Loire de l'UNESCO et par le CG37, et enfin, l'établissement d'une connexion entre ces deux pôles, qui permettra à la fois de favoriser leur développement respectif mais également de mettre en valeur les bords de Loire à Amboise.

Le diagnostic ainsi que les enjeux nous montrent qu'il est important pour la ville d'Amboise de maintenir et de développer son activité touristique. Ce projet lui offre la possibilité de diversifier son activité, et d'augmenter son attractivité à travers la mise en valeur du « système Loire. ».

En plus de cet aspect touristique, ce projet montre également l'importance de prendre en compte la vie local et le ressenti des amboisiens. En effet, Il faut les intégrer dans de tels projets d'Aménagement. Dans des villes touristiques comme Amboise, toute l'activité est tournée vers le tourisme et le commerce, plaçant la vie locale au second plan, c'est pourquoi ce projet tente d'intégrer cette dernière dans ses enjeux, et de répondre aux besoins des amboisiens, comme à ceux des touristes.

La rénovation du port permettra de valoriser la batellerie de Loire, à travers le transport de passagers dans le département. Ce type d'activité offre aux visiteurs la possibilité de découvrir le val de Loire d'une manière plus originale, naturelle.

Les aménagements proposés pour la place du marché permettront de consolider la popularité de ce marché, d'améliorer son environnement visuel, et de diversifier son activité, à travers la mise en place d'un lieu de vie dans les locaux de l'ancien abattoir de la ville. Ce lieu sera alors vivant en dehors des jours de marché, et pourra de la sorte encourager les passants à découvrir les bords de Loire de la ville.

Afin de respecter tout ces objectifs, nous devons aménager une liaison entre ces deux lieux, afin d'amener les visiteurs du marché vers les bords de Loire et de permettre aux passagers des bateaux de les découvrir en restant le long du fleuve, sans forcément passer par le Mail. Pour cela, une passerelle enjambera l'Amasse, quelques travaux d'entretien de quai seront réalisés pour mettre en valeur ce cheminement et permettre la connexion de ces deux pôles.

Table des illustrations

Pages de présentation et page de garde

Page de garde – Vue du port de Nantes vu de l’aval, William TURNER

Partie 1, page de présentation – Vue d’Amboise, William TURNER

Partie 2, page de présentation – La Loire William TURNER

Partie 3, page de présentation – Vue d’Amboise, William TURNER

Illustrations et photographies

Les photographies dont la source n'est pas indiquée dans la légende sont de réalisation personnelle

<i>Illustration 1 - Amboise</i>	<i>7</i>
<i>Illustration 2 - Localisation de la commune d'Amboise.....</i>	<i>10</i>
<i>Illustration 3 – Logo de la ville d’Amboise (www.defisalamandre.fr)</i>	<i>10</i>
<i>Illustration 4 - Château d'Amboise (www.la-valliere.fr).....</i>	<i>11</i>
<i>Illustration 5 - Château du Clos Lucé (upload.wikimedia.org).....</i>	<i>11</i>
<i>Illustration 6 - Pagode de Chanteloup (photos.linternaute.com).....</i>	<i>11</i>
<i>Illustration 7 - Amboise et ses monuments historiques.....</i>	<i>12</i>
<i>Illustration 8 - Carte Val d'Amboise (www.cc-valdamboise.fr)</i>	<i>14</i>
<i>Illustration 9 - Logo Val d'Amboise (www.ville-amboise.fr).....</i>	<i>14</i>
<i>Illustration 10 - La place du marché, en semaine.....</i>	<i>19</i>
<i>Illustration 11 - La place du marché, un dimanche matin</i>	<i>19</i>
<i>Illustration 12 - Bâtiments de l'ancien Abattoir</i>	<i>20</i>
<i>Illustration 13 - Logo Natura 2000 (ec.europa.eu).....</i>	<i>22</i>
<i>Illustration 14 - Périmètre inscrit patrimoine mondial (www.valdeloire.org).....</i>	<i>22</i>
<i>Illustration 15 - Logo Val de Loire - UNESCO (pagesperso-orange.fr/laubergedesavoie)</i>	<i>23</i>
<i>Illustration 16 - Chaland de Loire (www.nauticaltrek.com)</i>	<i>25</i>
<i>Illustration 17 - Futreaux (www.montjean.net)</i>	<i>25</i>
<i>Illustration 18 - Bateau à vapeur de Loire, l'inexplosible (fr.wikipedia.org).....</i>	<i>25</i>
<i>Illustration 19 - Logo conseil général d'Indre-et-Loire (fr.wikipedia.org).....</i>	<i>27</i>
<i>Illustration 20 - Les différents types de ports ligériens.....</i>	<i>29</i>
<i>Illustration 21 - Amboise, point dur de la navigation en raison de l'état de ses entre-deux piles.....</i>	<i>31</i>
<i>Illustration 22 - L'Ambacia</i>	<i>31</i>
<i>Illustration 23 - Bateau de l'association Millière Raboton (www.milliere-raboton.net)</i>	<i>32</i>
<i>Illustration 24 - Parking au pied du château d'Amboise</i>	<i>32</i>
<i>Illustration 25 - Embarcadère au niveau du parking.....</i>	<i>32</i>
<i>Illustration 26 - première partie du chemin, à la sortie du marché.....</i>	<i>33</i>
<i>Illustration 27 - Sortie de l'Amasse qui coupe la liaison Marché-embarcadère en deux.....</i>	<i>33</i>
<i>Illustration 28 - Deuxième partie du chemin, après la sortie de l'Amasse</i>	<i>34</i>
<i>Illustration 29 - Haie de thuyas en mauvais état qui longe la place du marché.....</i>	<i>37</i>
<i>Illustration 30 - Bâtiments de l'ancien abattoir.....</i>	<i>38</i>
<i>Illustration 31 - Bâtiment principal, vu de derrière</i>	<i>38</i>
<i>Illustration 32 - Etat de l'ancien port ligérien.....</i>	<i>39</i>
<i>Illustration 33 - Le port ligérien, abandonné.....</i>	<i>40</i>
<i>Illustration 34 - Embarcadère de l'Ambacia</i>	<i>41</i>
<i>Illustration 35 - Parking de 60 places au pied du pont d'Amboise</i>	<i>42</i>
<i>Illustration 36 - Unique banc du parking, entouré de voitures.....</i>	<i>42</i>
<i>Illustration 37 - Liaison marché/embarcadère vue du pont d'Amboise</i>	<i>43</i>
<i>Illustration 38 - Sortie de l'Amasse vers la Loire (Anne Cabaret)</i>	<i>44</i>

<i>Illustration 39 - Etat du perré coté Loire</i>	<i>44</i>
<i>Illustration 40 - La place du marché et sas haie de thuyas</i>	<i>48</i>
<i>Illustration 41 - La place après suppression des thuyas (Montage photo : Anne Cabaret).....</i>	<i>48</i>
<i>Illustration 42 - Devis fictif chiffrant les aménagements paysagers de la place du marché</i>	<i>48</i>
<i>Illustration 43 - Bâtiment principal de l'ancien abattoir</i>	<i>49</i>
<i>Illustration 44 - Bâtiment utilisé comme local technique pour le marché (photographie : Anne Cabaret).....</i>	<i>50</i>
<i>Illustration 45 - Bâtiment utilisé comme sanitaires les jours de marché.....</i>	<i>50</i>
<i>Illustration 46 - Coupe du port ligérien traditionnel d'Amboise (proposition d'aménagement)</i>	<i>52</i>
<i>Illustration 47 - Devis fictif réalisé à partir des tarifs de l'entreprise Varvoux travaux public.....</i>	<i>53</i>
<i>Illustration 48 - Sortie de l'Amasse souterraine</i>	<i>54</i>
<i>Illustration 49 - Passerelle bois pouvant être utilisée pour enjamber l'Amasse.....</i>	<i>54</i>
<i>Illustration 50 - Illustration 41 - Passerelle bois pouvant être utilisée pour enjamber l'Amasse.....</i>	<i>54</i>
<i>Illustration 51 - Coupe de la liaison entre marché et embarcadère</i>	<i>55</i>
<i>Illustration 52 - Passage sous le pont d'Amboise</i>	<i>56</i>
<i>Illustration 53 - Coupe du passage sous le pont d'Amboise</i>	<i>56</i>
<i>Illustration 54 - Devis fictif des travaux à réaliser pour la réfection du passage sous le pont d'Amboise.....</i>	<i>57</i>

Table des graphiques

La totalité des graphiques sont de réalisation personnelle

<i>Graphique 1 - Démographie Amboise de 1946 à 2009.....</i>	<i>13</i>
<i>Graphique 2 - Nombre d'habitants par commune du CCVA.....</i>	<i>14</i>
<i>Graphique 3 - Origine globale des touristes en Touraine.....</i>	<i>16</i>
<i>Graphique 4 - Origine des touristes Français en Touraine.....</i>	<i>16</i>
<i>Graphique 5 - Origine des touristes étrangers en Touraine.....</i>	<i>16</i>
<i>Graphique 6 - Nombre de lits touristiques pour 1000 habitants.....</i>	<i>17</i>
<i>Graphique 7 – Répartition entre lits marchands et lits non marchands.....</i>	<i>18</i>
<i>Graphique 8 - Poids du Val d'Amboise dans le pays Loire-Touraine.....</i>	<i>18</i>

Bibliographie

CONSERVATOIRE REGIONAL DES RIVES DE LA LOIRE ET DE SES AFFLUENTS, 1998 – Les cahiers du conservatoire - Quais et levées de Loire, 96p.

MISSION VAL DE LOIRE, 2008 – Les cahiers du val de Loire – patrimoine mondial – Un projet pour les paysages du val de Loire, Tours : Graphival, 75p.

MISSION VAL DE LOIRE, 2007 – Les cahiers du val de Loire – patrimoine mondial – schéma directeur des navigations de loisirs en, Tours : Graphival, 75p.

LEVEQUE-MINGAM P-J, 1996 – *Turner et la Loire*, CLD : France, 140p.

La liste des ouvrages consultés n'est pas exhaustive

Sites internet

fr.wikipedia.org

www.geoportail.fr

www.valdeloire.org

www.natura2000.fr/

www.milliere-raboton.net

www.labelandre.com/

www.ecologie.gouv.fr

www.cg37.fr

www.ville-amboise.fr

www.amboise-valdeloire.com

www.cc-valdamboise.fr

www.economie-touraine.com

La liste des sites internet consultés n'est pas exhaustive

Annexes

Annexe 1 : Plan global de situation

Annexe 2 : Schéma directeur de navigation de Loisirs en Loire – périmètre UNESCO

Annexe 3 : Définition de priorités pour les ports d'Indre-et-Loire

Annexe 4 : PSMV – Carte et extraits

Annexe 5 : PPRI – Carte et extraits

Annexe 6 : Plan de situation et Propositions d'aménagement – Marché

Annexe 7 : Plan de situation et Propositions d'aménagement – Port

Annexe 8 : Plan de situation et Propositions d'aménagement – Liaison port/marché