



POLYTECH[®]
TOURS
Département Aménagement



MISE EN VALEUR ET TRANSFORMATION A CARACTERE DURABLE DU QUARTIER DES PREBENDES A TOURS



TOURS - Indre-et-Loire - 37

HUMBERT Noémie

Tuteur : RICHEZ Elisabeth

**Stage de découverte
DA3 : 2012**

**MISE EN VALEUR ET TRANSFORMATION
A CARACTERE DURABLE
DU QUARTIER DES PREBENDES A TOURS**

TOURS - Indre-et-Loire - 37

Tuteur : RICHEZ Elisabeth

AVERTISSEMENTS

- ▶ Le PIND est un premier test qui permet à l'élève ingénieur de s'évaluer (et d'être évalué par les enseignants), de prendre conscience des connaissances acquises mais également de la marge de progression et des éléments qui lui restent à acquérir.
- ▶ Le PIND est un espace de liberté (le seul dans la formation) qui mesure la motivation de l'élève ingénieur pour l'aménagement.
- ▶ Le PIND est un exercice qui doit permettre de problématiser un sujet en s'appuyant sur des recherches bibliographiques, d'élaborer un diagnostic orienté et d'émettre des propositions.

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier particulièrement :

- Mme Richez pour son suivi et ses aides constructives.
- M. Desbourdes, du service urbanisme de la ville de Tours, pour le temps qu'il m'a consacré et les précieuses informations et documents qu'il m'a fournis (dont PLU et cartes).
- M. Schampion, chargé d'études "déplacements" à l'Agence d'Urbanisme de l'agglomération de Tours, pour les informations et les contacts de qualité qu'il m'a transmis.
- M. Meunier-Colin (*Accidentologie – DDT*), Mme Allion (*Stationnement sur Voirie-Parcs / Accidentologie-Sécurité Routière / Service Circulation - Ville de Tours*) et l'association « 40 millions d'automobilistes » pour leur participation (apport d'informations ciblées).

Je remercie également :

- les professeurs :
 - Mme Savourey pour son soutien et ses conseils de préparation lors des cours,
 - Mme Brevet pour ses pistes de réflexion et ses conseils pour les entretiens,
 - M. Serrhini pour ses remarques aidant au recadrage de mon projet, suite à l'oral intermédiaire.
- les documentalistes :
 - Mme Pascale Le Halper et Mme Marie-Madeleine Talon, pour leur aide précieuse et efficace lors de mes recherches d'ouvrages.
- mes proches :
 - Agnès, Jean-Pierre, Alice et Cécile pour leurs relectures attentives, l'intérêt qu'ils ont porté à mon projet et leur précieux soutien quotidien.

Enfin, je remercie les étudiants, habitants et utilisateurs du quartier des Prébendes pour avoir répondu avec intérêt à mes questions.

SOMMAIRE

AVERTISSEMENTS	4
REMERCIEMENTS.....	5
AIDES A LA LECTURE	7
Introduction.....	8
I. Fonctionnement de la zone d'étude, influencée par la ville, l'histoire et les citoyens	10
❖ Le quartier des Prébendes : au cœur d'une ville, lié à une communauté d'agglomération dynamique et au sein d'une aire urbaine imposante.	10
❖ Tours : une commune riche de ses caractéristiques	11
• Une accessibilité quasi parfaite.....	11
• Un contexte environnemental et culturel qui assure une stabilité	13
• Une population jeune et croissante	13
• Un territoire économique dynamique	14
• Des objectifs d'actualité.....	14
❖ Les Prébendes : des caractéristiques propres au quartier, en lien avec la ville	15
• Une zone au centre du centre.....	15
• Une population aisée, en lien avec les prix du foncier	16
• Une histoire particulière	17
• Un espace patrimonial	19
❖ Composition et utilisation actuelle du quartier	21
• Mobilité : des voies principalement en sens unique	21
• Mobilité : de nombreuses intersections, lieux de priorités non respectées.....	22
• Mobilité : aucun encouragement à l'utilisation de transports collectifs et des modes doux.....	26
• Mobilité : la reine automobile	29
• Mobilité : un milieu urbain propice à la marche à pied.....	32
• Espace public : le jardin des Prébendes d'Oé centre incontournable	33
• Espace public : une vie de quartier mitigée	35
• Espace public : des petits défauts qui dérangent.....	36
❖ Des enjeux pour demain issus du diagnostic	37
❖ Des enjeux en lien avec les documents d'urbanisme.....	38

II. Projets d'aménagement pour l'espace public du quartier des Prébendes	40
❖ Proposition d'aménagement : objectif final.....	40
• Une offre réelle de transports publics	40
• Un aménagement des voies en cohérence avec leur fonction.....	41
• Un stationnement public restreint, pour limiter la voiture individuelle.	47
• ... au profit d'utilisations malléables de véhicules partagés	48
• Un nouvel espace public en lien avec les changements de mobilité au sein du quartier.....	53
❖ Des freins au changement, limités par la progressivité de la proposition..	62
 Conclusion	 64
 Bibliographie.....	 65
 ANNEXES.....	 68

AIDES A LA LECTURE

La source des citations entre guillemets est indiquée à l'aide d'exposants chiffrés qui renvoient à l'ouvrage indiqué dans la bibliographie.

Toute citation sans source est issue des entretiens semi-directifs effectués auprès de la population, ou est annoncée par le contexte.

Remarque :

Figure en page de couverture : Vue aérienne du quartier des Prébendes. / Source : PLU

Introduction

En 2012, nous avons déjà les deux pieds dans le XXIème siècle, ce qui n'est pas sans conséquences.

Historiquement, la période des « Temps Modernes » a vu la ville médiévale devenir ville classique. Puis, la phase de « moyenne modernité », initiée par la révolution industrielle, a assisté à la croissance spatiale et démographique accélérée des villes, avec l'intensification de la mobilité... En lien avec les caractéristiques et les bouleversements de la société de l'époque, les principes et les acteurs de la construction des villes se sont transformés : apparition des avenues, développement des faubourgs, puis spécialisation des espaces, associés au zonage, élargissement des voies de circulation, construction des réseaux, agrandissement vertical et horizontal de la ville sous l'Etat providence...

Les sociétés occidentales actuelles subissent progressivement, depuis déjà une trentaine d'années, des évolutions profondes dans les manières de penser et d'agir, dans les sciences, les technologies, les relations sociales, l'économie, en termes d'inégalités sociales et de formes de démocratie. Ces mutations impliquent, à nouveau, des changements importants dans la conception, la production et la gestion de villes plus rationnelles, plus individualistes et plus différenciées qu'auparavant.

Ces nouveaux enjeux sociétaux ne sont pas les seuls à influencer les méthodes d'urbanisme. En effet, le dessin de nouveaux enjeux climatiques et environnementaux s'est maintenant largement confirmé. Le dérèglement climatique s'observe par la hausse des températures moyennes (+0.6°C au XXème siècle), par la hausse du niveau moyen des océans (+10 à 20 cm au XXIème siècle), par la réduction de 10% de la couverture neigeuse. La concentration de dioxyde de carbone dans l'atmosphère a augmenté de 30% depuis 1750, et de 150% pour celle du méthane. Quant à la biodiversité, 17 291 espèces sont menacées d'extinction sur les 47 677 espèces répertoriées dans le monde (2009). Déchets et pollutions des sols, de l'air, de l'eau, pollutions sonores... sont autant d'autres indicateurs du dérèglement de l'environnement. Pour éviter d'aggraver ces mutations nuisibles à notre environnement et au bien-être des générations futures, nos comportements et nos modes de vie doivent évoluer.

(Sources bibliographiques 28 et 30)

Dans ce contexte de changements sociétaux et environnementaux inévitables, la future aménageur que je suis, se doit d'être visionnaire. En utilisant l'existant, en tenant compte des capacités d'adaptation de la population et du terrain, et en s'appuyant sur les outils techniques et urbanistiques actuels, il va s'agir pour moi, comme pour l'ensemble des concepteurs contemporains de la ville, de tirer parti des évolutions en cours tout en limitant les dégâts éventuels.

Le néo-urbanisme, plus réactif et flexible, basé sur le « projet », qui permet le choix et l'adaptation au cas par cas, qui prône la coproduction, et le solidaire, s'applique relativement bien sur la construction de quartiers « ex-nihilo ». Les éco-quartiers de plus en plus nombreux en sont l'illustration et le condensé. Cependant, les nouvelles constructions ne représentent qu'1 % du parc bâti (en 2001)⁰. Donc, pour arriver à un résultat palpable, tant au niveau de l'adaptation aux nouvelles pratiques sociétales, qu'au niveau des objectifs environnementaux comme le facteur 4*, l'application des nouveaux principes de l'urbanisme avec ses

outils performants et la contrainte des changements de comportements doivent également et principalement s'appliquer sur le bâti préexistant.

** « Le facteur 4 correspond à un objectif de division par quatre de nos émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050, afin de contenir le réchauffement climatique à un niveau d'élévation de 2°C » d'après la Direction générale de l'Energie et du Climat, nov. 2008 (Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire).*

C'est dans ce sens que mon projet individuel est un défi. Par le choix du quartier des Prébendes construit à partir de 1872 à Tours, je cherche à mettre en place ces principes actuels et ces démarches incontournables de l'urbanisme. Le but étant de permettre à un quartier existant, sans gros défauts apparents de fonctionnement, d'être à la hauteur des besoins futurs.

Ce sujet est prospectif. Il tient compte des enjeux globaux et locaux, environnementaux et sociétaux, tout en cherchant à répondre à la problématique suivante : comment transformer durablement le quartier des Prébendes, pour qu'il devienne, localement, un moteur d'initiatives aux changements ?

Pour imaginer le quartier des Prébendes de demain : quartier vitrine d'un vivre autrement, quartier durable dont la dynamique serait contagieuse et inscrite dans la continuité urbaine, les étapes seront les suivantes :

- l'étude de la ville de Tours, pour comprendre son influence sur la zone de travail,
- la définition de caractéristiques propres au quartier étudié,
- l'analyse de la composition de l'espace public actuel du quartier, et l'observation des comportements au sein de celui-ci,
- la mise en avant des enjeux qui vont guider l'amélioration et la transformation du quartier des Prébendes,
- la proposition d'aménagement pour les générations à venir,
- un regard sur certains freins au changement.

Mon projet, s'appuie sur un travail principalement porté sur la mobilité, dont les changements vont introduire des modifications de l'espace public. La mobilité est un sujet en évolution à Tours avec la construction de la première ligne de tramway qui va modifier les comportements des Tourangeaux.

I. Fonctionnement de la zone d'étude, influencée par la ville, l'histoire et les citoyens

❖ LE QUARTIER DES PREBENDES : AU CŒUR D'UNE VILLE, LIÉ A UNE COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DYNAMIQUE ET AU SEIN D'UNE AIRE URBAINE IMPOSANTE.

En région Centre, la ville de Tours est le chef-lieu du département d'Indre-et-Loire. Elle comptait 138 588 habitants (Populations légales, Recensement de population 2009)³², soit environ un quart de la population régionale, elle est ainsi la plus grande ville de la région et la 27^{ème} commune de France.

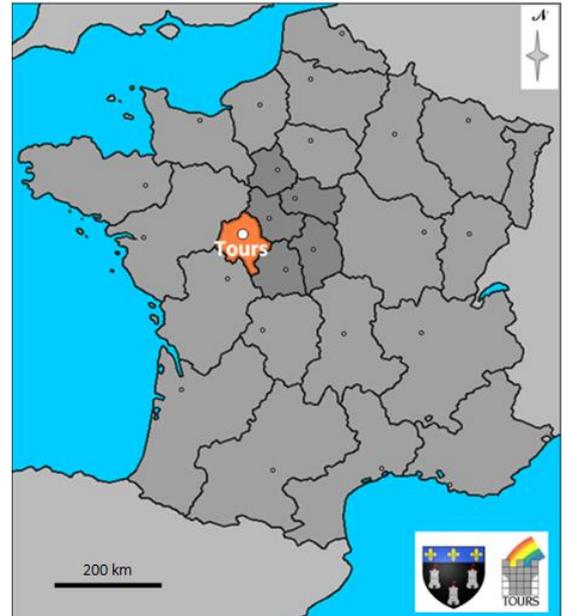


Fig 1 : Région Centre et Département d'Indre-et-Loire en France + Blason et logo de la ville de Tours
Source : image Google
Réalisation: Noémie Humbert

L'étendue des 34,36 km² de Tours, est découpée en trois zones délimitées par le fleuve et la rivière, caractéristiques géographiques identitaires de la ville : Tours nord (au nord de la Loire), Tours centre (sur le bras de terre qui sépare la Loire et son affluent : le Cher) et Tours sud (au sud du Cher). En tant qu'Unité Urbaine, Tours est la 3^{ème} agglomération du Grand-Ouest après Nantes Métropole et Rennes Métropole.

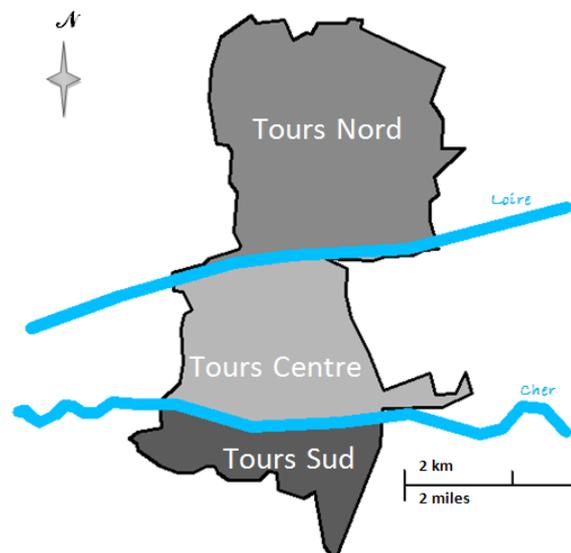


Fig 2 : Découpage identitaire de la ville de Tours
Source fond de carte : Google Maps
Réalisation: Noémie Humbert

La ville de Tours est un maillon essentiel du futur Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) qui rassemble 40 communes autour d'un même projet pour l'horizon de 2020/2025. Elle est aussi le chef-lieu de 7 cantons et fait partie des 19 communes constituant la Communauté d'agglomération Tours Plus. Les 285 000 habitants ainsi regroupés représentent presque la moitié de la population du département d'Indre-et-Loire. Cette communauté d'agglomération est la première de la région Centre.

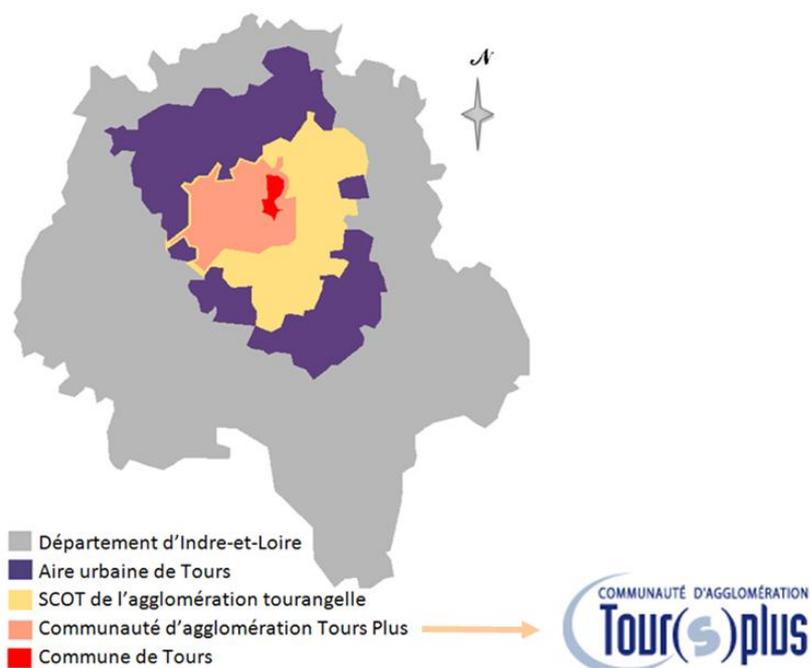


Fig 3 : Les découpages territoriaux associés à la ville de Tour,
 + logo de la communauté d'agglomération Tours Plus
 Source fond de carte : image Google et aggro-tours.fr
 Réalisation: Noémie Humbert

❖ TOURS : UNE COMMUNE RICHE DE SES CARACTERISTIQUES

• Une accessibilité quasi parfaite

Tours a une position géographique stratégique, largement utilisée au profit de son accessibilité. En effet, la ville est le centre d'une étoile d'infrastructures autoroutières qui la relie à Paris et Bordeaux par l'A10, à Rouen via l'A28, puis à la façade ouest et à la vallée du Rhône par l'A85. Le maillage routier est également dense en termes de voies nationales et départementales.

Tours-Paris	237 km
Tours-Bordeaux	348 km
Tours-Rouen	330 km
Tours-Lyon	432 km
Tours-Nantes	215 km

Fig 4 : Distances de Tours aux grandes villes françaises via le réseau routier et autoroutier
 Source : Tours Plus
 Réalisation : Noémie Humbert

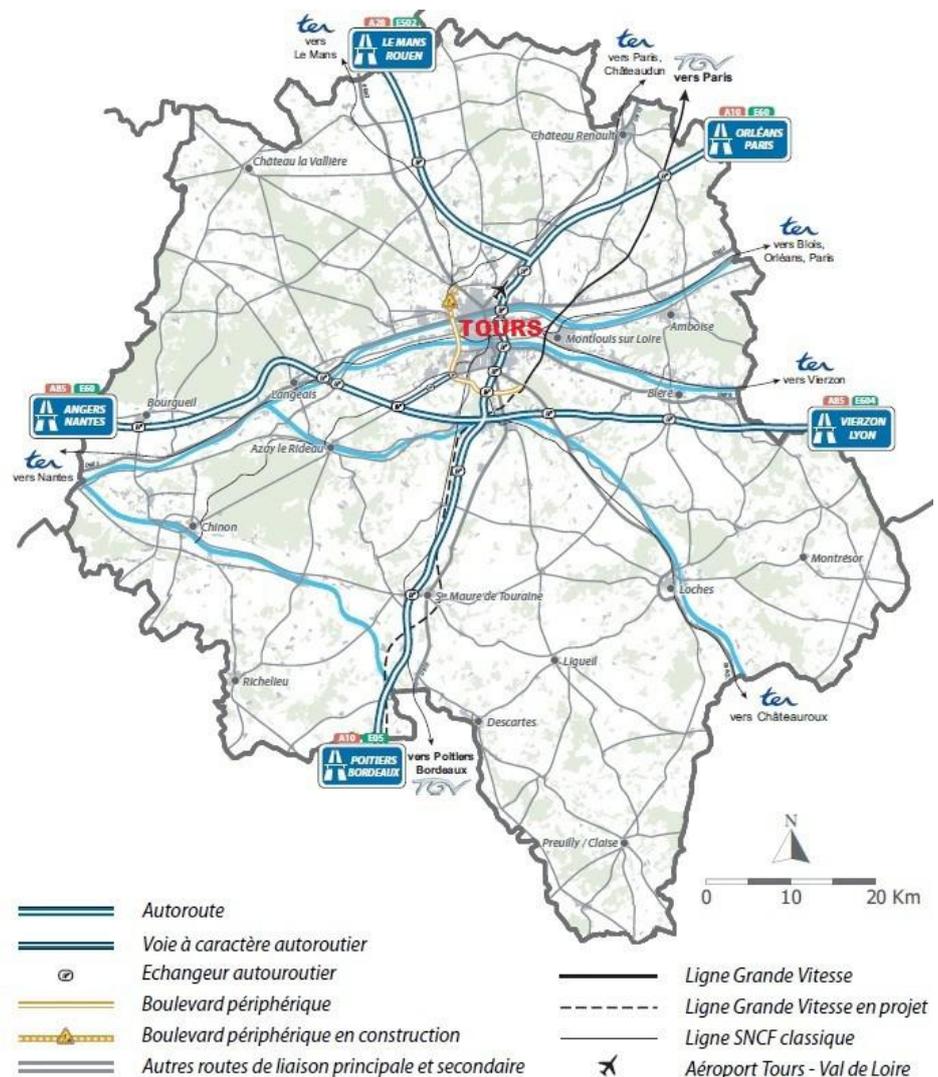


Fig 5 : Les infrastructures de transports en Indre-et-Loire
 Source: Observatoire de l'Economie et des Territoires de Touraine

Comme le montre la carte ci-dessus, Tours est aussi, un hub majeur du réseau ferré. Il est articulé autour de deux gares importantes, Tours-Centre et Saint-Pierre-des-Corps, qui accueillent, toutes les deux, le trafic TGV. Ainsi, le centre-ville n'est plus qu'à 1h10 de la capitale et s'ouvre aux grandes villes françaises et européennes par de nombreuses liaisons directes quotidiennes à grande vitesse. Tours est aujourd'hui en connexions directes avec Roissy CDG, le Thalys et l'Eurostar. On dénombre 30 liaisons TGV par jour en provenance ou à destination de Paris.

Tours-Paris	55min
Tours-Nantes	1h30
Tours-Bordeaux	2h20
Tours-Lille	2h40
Tours-Lyon	3h00
Tours-Marseille	5h
Tours-Bruxelles	3h24
Tours-Londres	4h30

Fig 6 : Temps de trajets en liaisons directes entre Tours et les grandes villes de France et d'Europe via le réseau ferré
 Source : Tours Plus / Réalisation : Noémie Humbert

Enfin, pour parfaire son accessibilité, la ville de Tours dispose d'un aéroport : « Tours Val de Loire ». Il accueille chaque année plus de 100 000 passagers et assure des liaisons nationales et internationales (Royaume-Uni, Espagne, Portugal, Allemagne...).

Mon quartier d'étude, au sein de la ville de Tours et de la Communauté d'agglomération Tours Plus, bénéficie déjà de l'influence d'un contexte et d'une dynamique riche.

- **Un contexte environnemental et culturel qui assure une stabilité**

Tours est une ville d'art et d'histoire, engagée dans une politique de valorisation de son patrimoine. Tours et le Val de Loire ont été inscrits au patrimoine mondial de l'Unesco, en 2000, au titre de paysages culturels évolutifs et vivants. Aussi, la Touraine est classée patrimoine mondial de l'humanité.

La Loire et le Cher sont symboles de la ville, et offrent des espaces naturels remarquables. Avec sa vingtaine de jardins, ses multiples parcs, rassemblant près de 30 000 arbres en ville, Tours offre une moyenne de 55m² d'espaces verts par habitant. Puis, le Vieux Tours, les Châteaux de la Loire, le patrimoine historique, bâti et culturel, les paysages ligériens, la culture du vin et de la gastronomie... sont autant de pôles d'attraction qui font de l'agglomération de Tours une destination touristique prisée (1 200 000 nuitées touristiques par an)²⁷.

- **Une population jeune et croissante**

L'agglomération est le premier pôle étudiant de la région Centre avec plus de 25000 étudiants. Grâce à une offre variée de formation, la vie étudiante de la ville est riche et la part des jeunes dans la population est intéressante.

0-14 ans	15.8%
15-29 ans	24.4%
30-59 ans	38.2%
60-74 ans	12.7%
Plus de 75 ans	8.9%

Fig 7 : Répartition de la population au sein de la Communauté d'Agglomération (date non précisée, chiffres actuellement sur le site)

Source : Tours plus / Réalisation : Noémie Humbert

Moins de 20 ans	20-29 ans	30-60 ans	60 ans et plus
+2%	-2%	+6%	+7%

Fig 8 : Evolution de la population selon les grandes classes d'âges entre 1999 et 2006

Source : PLU / Réalisation : Noémie Humbert

L'Indre-et-Loire subit un ralentissement du dynamisme démographique, pourtant Tours et ses environs restent plus dynamiques avec un bilan moyen positif des variations de population entre 1999 et 2008 (+0,2%).

La ville s'est fortement développée au cours des 40 dernières années, notamment grâce à son attractivité, puisque les échanges migratoires participent pour plus de 36% à la croissance démographique constatée. La banlieue s'est alors, nettement plus développée que la ville centre (7,2% contre 2,6%).

• Un territoire économique dynamique

Aujourd'hui encore, la ville de Tours rayonne sur un large territoire, offrant de nombreux équipements, services publics et emplois.

L'agglomération compte 130 000 salariés, au sein de 14 000 entreprises dont la majeure partie est liée aux activités tertiaires. En effet, pour la ville, 69,9% des activités concernent « commerce, transports et services divers » et 20,9% concernent « administration publique, enseignement, santé et action sociale ».

Les plus grands établissements de la ville sont ceux du secteur public : le CHRU (3400 emplois localisés à Tours), la Mairie (3300 emplois), le Conseil Général (1700 emplois), la SNCF (1500 emplois), l'Université (1400 emplois).

Le pôle financier est en croissance, le tissu de PME/PMI est stable et performant, la part des grosses industries est cependant limitée.

Le secteur de formation et de recherche a un fort potentiel avec plus de 140 laboratoires de recherche publics et privés et 1 500 chercheurs. Le pôle santé est le 5^{ème} employeur de la région Centre et l'armature commerciale est particulièrement développée : elle compte 2 260 établissements répartis dans plus de 70 pôles et représentant 440 000 mètres carrés de surface commerciale. La densité commerciale de Tours Plus est légèrement supérieure à celle observée dans les agglomérations comparables.

• Des objectifs d'actualité

Tours Plus et la ville de Tours cherchent dernièrement à renforcer la cohésion urbaine et sociale de l'agglomération, stratégie en lien direct avec les enjeux de développement et de solidarité. Le programme de rénovation urbaine s'y inscrit en bénéficiant de support à l'échelle de l'agglomération comme le Plan de Déplacement Urbain ou le Programme Local de l'Habitat. Cinq quartiers sont concernés : le quartier Europe, le Sanitas, les Fontaines, le quartier Rabière à Joué-les-Tours et la Rabaterie à Saint-Pierre-des-Corps. Or ces cinq quartiers, construits entre les années 60 et 80, sont principalement constitués d'immeubles collectifs, avec une part importante de logements sociaux. L'application des nouveaux principes de l'urbanisme en milieu urbain bâti, commence donc clairement par le réaménagement des quartiers « impopulaires ». L'urgence des besoins se faisant sentir dans ces zones, elles deviennent lieux d'actions actuelles privilégiés.

Par mon sujet, je souhaite m'insérer dans ce projet urbain de cohésion sociale et de renouvellement. Une fois cette urgence des quartiers sensibles passée, la croissance urbaine devra s'appuyer, comme l'encourage la loi SRU de 2000, sur la densification de la ville existante, plutôt que de poursuivre l'étalement urbain. D'où la nécessaire réflexion sur la gestion de l'espace et la recherche d'une meilleure mobilité.

❖ LES PREBENDES : DES CARACTERISTIQUES PROPRES AU QUARTIER, EN LIEN AVEC LA VILLE

• Une zone au centre du centre

Mon étude se concentre sur le quartier des PrébenDES, délimité au Nord par le boulevard Béranger, à l'Est par l'avenue de Grammont, au Sud par le boulevard Royer (anciennement Thiers) et à l'Ouest par la rue Giraudeau. Cette zone regroupe 3 quartiers iris complets et 2 incomplets (prolongés à l'Est).

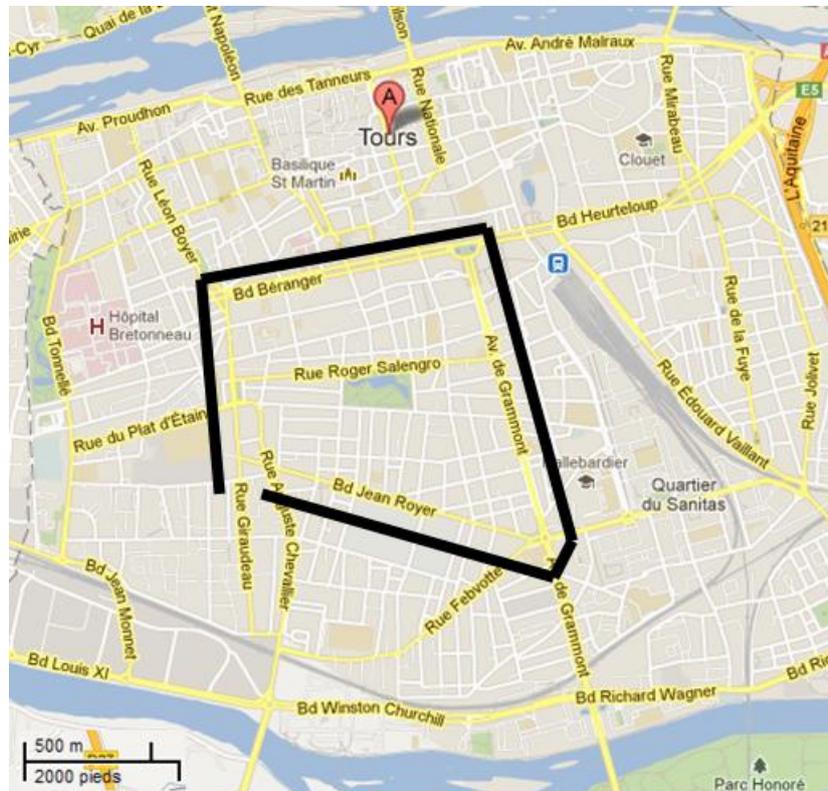


Fig 9 : Zone d'étude (noir) au sein de Tours et son agglomération
Source fond de carte : Google Maps / Réalisation : Noémie Humbert

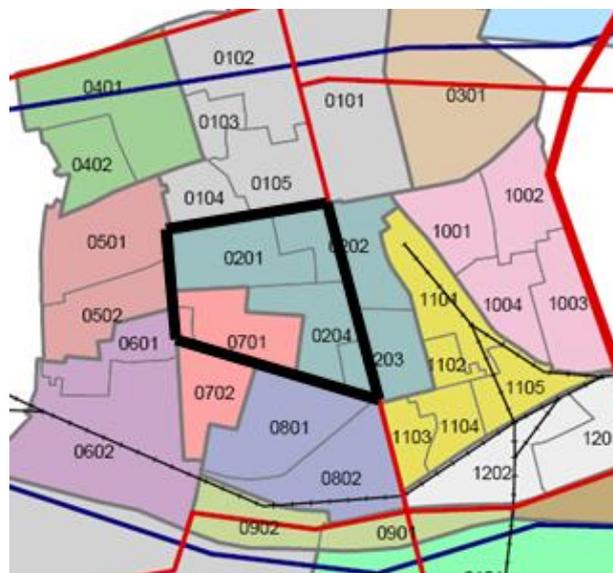


Fig 10 : Zone d'étude (noir) et IRIS correspondants, à l'échelle de la ville centre
Source fond de carte : Insee / Modifications : Noémie Humbert

- **Une population aisée, en lien avec les prix du foncier**

Globalement ce quartier accueille la population la plus aisée de Tours et se différencie des autres par ce critère. Cependant, au sein de celui-ci, les ménages ont des revenus très contrastés : 10 % ont moins de 5 897 € par an et 10 % plus de 54 996 €, c'est-à-dire que certains touchent 500 € par mois (supposés chômeurs et retraités) tandis que d'autres touchent plus de 4 583 € par mois.

Le territoire étudié réunit 5078 ménages fiscaux, soit 9947 personnes, en 2008. Or, ces chiffres représentent respectivement 8,21% des 61794 ménages fiscaux de la ville, et 8,43% des 117 960 personnes des les ménages fiscaux de la ville. Le nombre de ménages non imposables s'élève à 1 752, soit 6,16% des 28 450 ménages non imposables de la ville, c'est-à-dire 2% de moins que la moyenne de la ville.

En termes de salariés, le quartier est quasiment à l'image de la ville : plus de femmes salariées pour les moins de 25 ans, plus d'hommes salariés pour les 25-50ans, légèrement plus de femmes salariées pour les plus de 50 ans, par contre, la part de population étrangère salariée du quartier rassemble seulement 7,06% des étrangers salariés de la ville.

Pour ce qui est des catégories socioprofessionnelles : ce sont les employés les plus représentés et les apprentis les moins présents, à l'image de la répartition dans la ville. Cependant, des différences existent entre la répartition des catégories au sein du quartier et celles au sein de la ville : les employés du quartier représentent 7,27% des employés de la ville, les professions intermédiaires représentent 9,80%, les ouvriers 11 % et les cadres 16 %. La proportion de salariés cadre au sein du quartier est donc largement supérieure au 8% que l'on pouvait imaginer, ils sont donc bien plus présents dans ce quartier spécifique de la ville (en lien avec les salaires élevés et les prix importants du foncier).

En effet, les prix du mètre carré sont, avec le quartier de la cathédrale, les plus élevés de la ville (au minimum 2 500 à 3000€ le m²). Actuellement, les prix se stabilisent, mais acheter aux Prébendes reste, pour tous les agents immobiliers de la ville, « un investissement rentable ». Car d'après eux, « le quartier a toujours été et restera une valeur sûre »³¹. Cela s'explique par de nombreux avantages sur lesquels nous allons revenir par la suite.

M. Desbourdes, du service urbanisme de la ville, me fait remarquer qu'il existe, au sein du quartier, une grosse dominante de propriétaires occupants et de locations durables. D'où, une population qui reste « vieillir » aux Prébendes.

Le rapport du séminaire intensif Erasmus 2009, indique que sur 10 logements étudiés 30% des habitants sont locataires contre 70% de propriétaires, soit exactement l'inverse de ce qui peut être observé sur la ville. Aussi la surface des logements est légèrement plus élevée que la moyenne urbaine de Tours, avec 85m² au lieu de 70m². Puis, les logements sont, en moyenne, de classe E, en termes de consommation idéale de chauffage, avec 242 kWh/m²/an. (Attention, l'intérêt de ces résultats est limité par le faible nombre de logements étudiés).

Les données IRIS permettent également de mettre en avant la plus faible proportion de demandeurs d'emploi (inscrits à Pôle Emploi en 2009) sur le quartier que sur la ville. Le niveau « bac +2 et plus » y est davantage représenté et les chômeurs le sont principalement sur période courte : « turnover » habituel.

Les activités des salariés les plus significatives sont celles de l'administration publique, l'enseignement, la santé et l'action sociale, puis les activités scientifiques et techniques (cf : deuxième secteur d'activités de la ville). Le quartier compte 987 établissements, en 2010, soit 12% des établissements de la ville.

• Une histoire particulière

Historiquement, la ville de Tours s'est construite sur une élévation en bords de Loire. Pour des raisons religieuses, défensives et commerciales, l'urbanisation s'est développée autour la cathédrale et du château, puis le long du fleuve. C'est finalement à partir de 1872, suite à une poussée démographique, que la population s'établit plus au Sud, autour d'un jardin de 5 hectares créé par les frères Bühler* sur l'emplacement d'une zone marécageuse drainée par un ruisseau.

**Célèbres architectes paysagistes renommés grâce à la création, entre autres, du Parc du Thabor à Rennes et du Parc de la Tête d'Or à Lyon.*

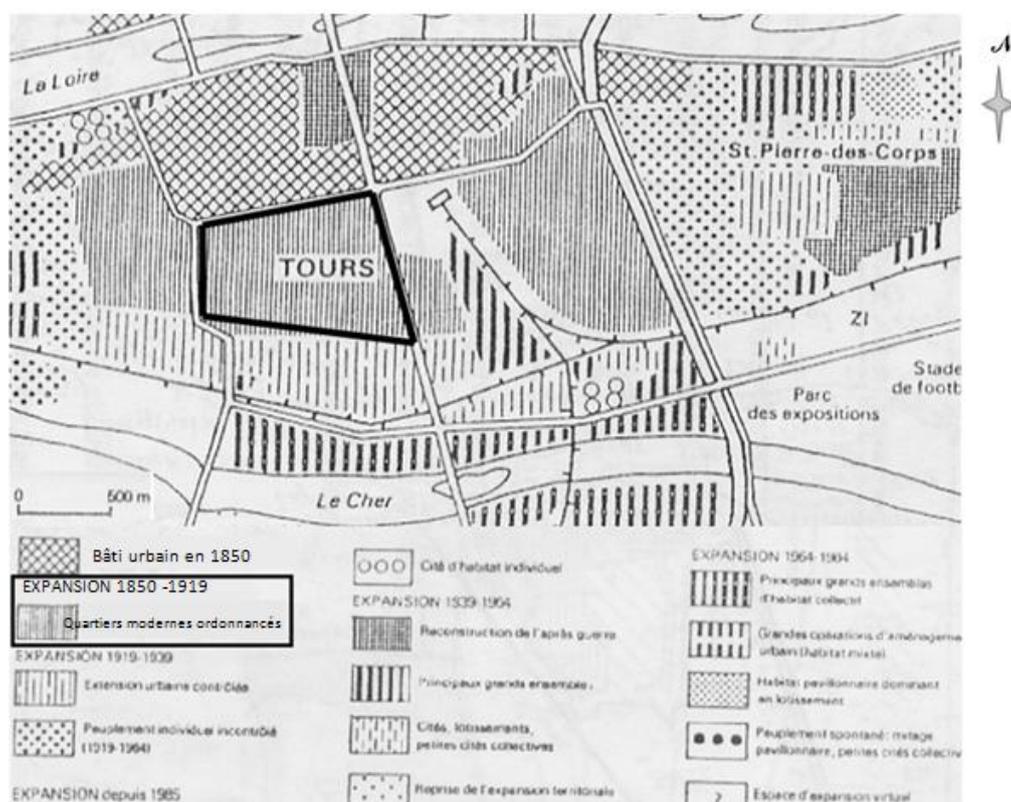


Fig 11 : Etapes d'expansion de la ville de Tours depuis 1850

Source : Séminaire intensif Erasmus 2009 / Modifications : Noémie Humbert

Le jardin des Prébendes d'Oé fut alors incitateur au développement d'un nouveau quartier résidentiel, caractérisé par un habitat spécifique appelé le « particulier tourangeau ». Sous l'influence des travaux d'Hausmann à Paris (1852-1870), la construction du quartier est une révolution urbaine pour la ville de Tours. Il est construit selon un plan en damier, avec des rues propres et aérées. Les carrefours

sont soulignés par des pans coupés de bâti, occupés par les façades de magasins d'alimentation. Les habitations appelées « particulier » sont en réalité des maisons urbaines de deux étages en général, qui s'alignent le long des rues. Construites en tuffeau (pierre de taille blanche) et protégées quelquefois de crépi grisâtre, elles ont les toits recouverts d'ardoise (de la région angevine). Elles bénéficient d'entrées surélevées de quelques marches pour limiter l'inondation des pièces d'habitation. Car en effet, la zone marécageuse était bien souvent très touchée par les débordements de la Loire.

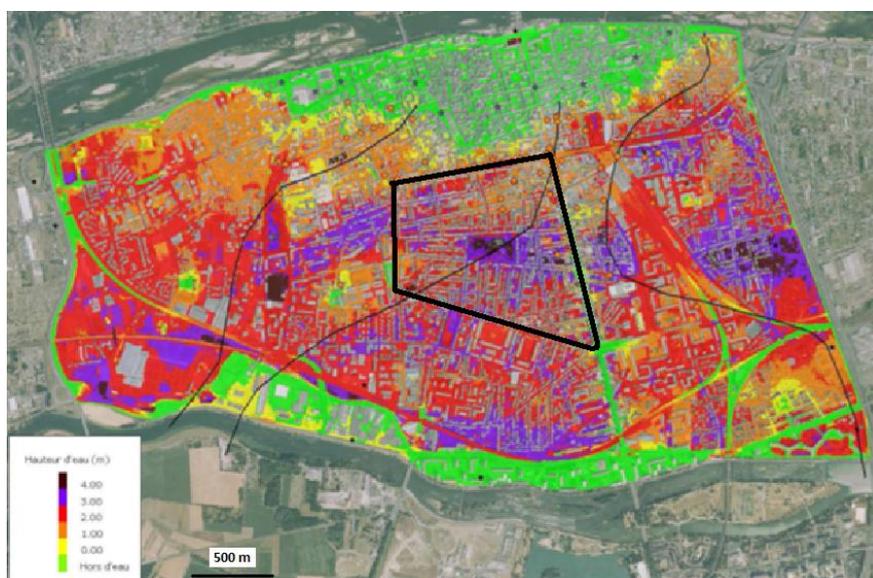


Fig 12 : Hauteur d'eau moyenne dans Tours Centre en cas de crue
Source : PLU / Modifications : Noémie Humbert

Toutes sur le même modèle, ces maisons mitoyennes affichent à l'étage deux fenêtres et un balcon, le second étage étant mansardé. Puis, chaque habitation possède une petite cour. Quelques particuliers plus opulents, rythment certaines rues. Mais, ces bâtiments plus cossus sont moins nombreux, car le sol peu consistant oblige à des fondations profondes et onéreuses pour supporter la charge plus élevée de la construction.



Fig 13 : Exemples de « particuliers » tourangeaux dans le quartier des Prébendes + bâtiment plus opulent (à gauche)
Photos de Noémie Humbert

Ainsi, le plan cadastral du quartier est particulier, les alignements de parcelles allongées avec les constructions semblables le long des voiries sont facilement repérables.

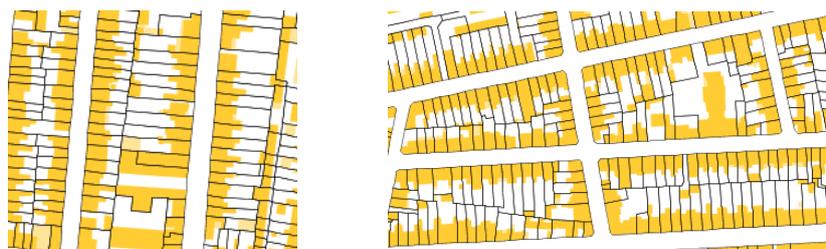


Fig14 : Morceaux de plan cadastral issu du quartier des Prébendes
Source : cadastre.gouv

La grandeur des immeubles affichait le niveau de vie des propriétaires. Ces logements plutôt vastes, offraient dès lors un cabinet de toilette particulier. Pourtant avec l'augmentation des prix, pour subvenir à leurs besoins, les habitants, contraints, louent une partie du logement à un second ménage. Le confort initial s'amenuise (31% des logements ont l'eau courante, 20% une baignoire et 45% des WC réservés) et la densité augmente (155 habitants à l'hectare). Sur les 10 500 personnes habitant le quartier à l'époque (600 personnes de plus qu'aujourd'hui) 11,1% sont des ouvriers aisés et 10,1% sont des employés arrivés grâce au principe de location. Progressivement, les habitants les plus aisés, approchant de la retraite, se retirent dans des communes suburbaines comme St-Cyr-sur-Loire, où ils font construire des maisons individuelles plus confortables.

• Un espace patrimonial

Le quartier des Prébendes fait partie du secteur 5 de « Tours Centre » (délimitation PLU) appelé Varenne Patrimoniale.

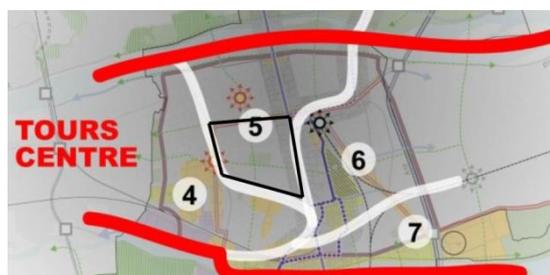


Fig 15 : Zonage des secteurs d'identités différentes
Source : PLU / Modifications : Noémie Humbert

Ce secteur 5 se caractérise, en termes d'identité et de forme urbaine, par deux grandes entités bâties emblématiques de la ville : *Le secteur sauvegardé* et *Le quartier des Prébendes*. L'ensemble étant d'une grande stabilité avec peu d'espace de renouvellement, hors quelques projets ponctuels à l'échelle de parcelle.

Le secteur sauvegardé concentre l'essentiel de l'armature commerciale et de services de l'agglomération, ce qui est en contraste avec le quartier des Prébendes, où il y a peu de commerces, services ou équipements, principalement implantés sur les voies périphériques de la zone.

En termes de déplacements, le secteur est desservi par un réseau urbain dense, dont la circulation automobile est très présente. A nouveau, le quartier des Prébendes se distingue de la zone sauvegardée, par son peu de desserte en transports collectifs. Aussi, les itinéraires de circulations douces se superposent au réseau viaire traditionnel.

Une bande au Nord du quartier des Prébendes a bénéficié de l'extension de 60 hectares du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV), approuvée en 2008.

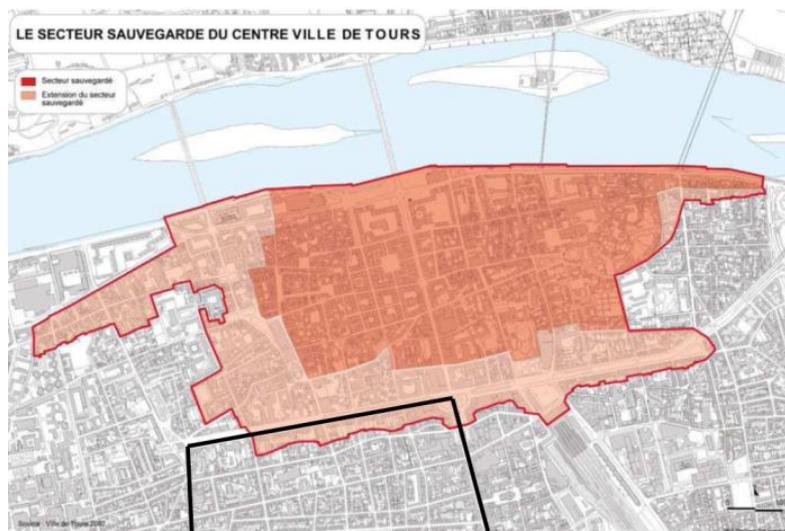


Fig 16 : Le secteur sauvegardé du centre ville de Tours
Source : PLU / Modifications : Noémie Humbert

Puis, le Secteur Sauvegardé étendu, permet d'intégrer plus de 1.700 immeubles présentant un intérêt architectural et/ou historique (principalement des éléments bâtis du XIXe siècle) ainsi que ceux formant une séquence homogène, particulièrement présent dans le quartier des Prébendes (cf. carte ci-dessous et Annexe 1 pour le détail des bâtiments concernés).

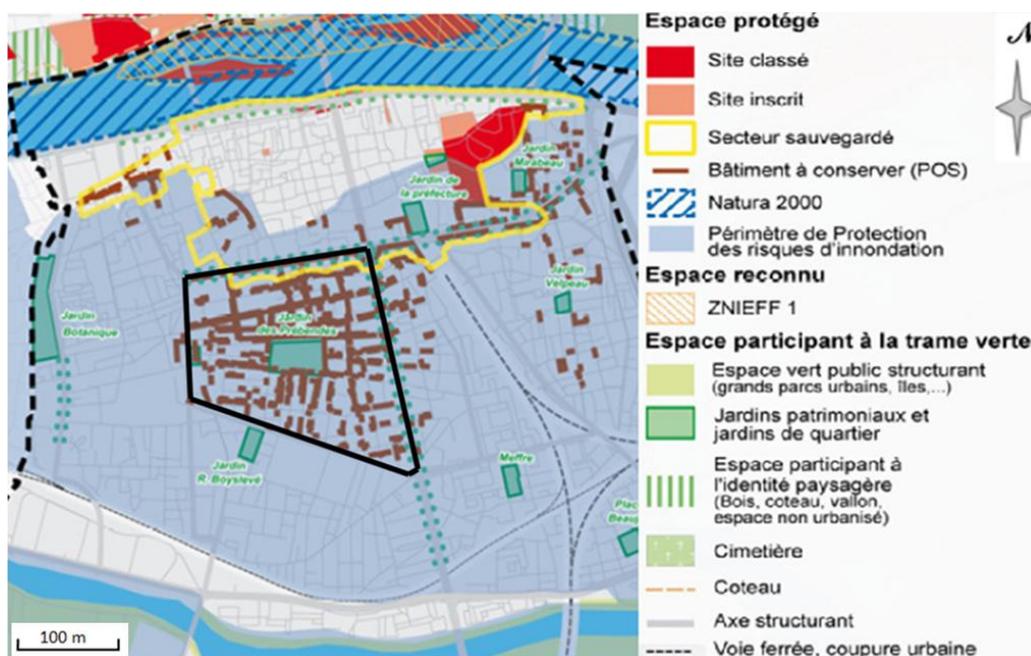


Fig 17 : Les espaces remarquables du centre de Tours
Source : PLU / Modifications : Noémie Humbert

❖ COMPOSITION ET UTILISATION ACTUELLE DU QUARTIER

A la suite de maintes observations et études sur le terrain, l'espace public et la mobilité au cœur du quartier des Prébendes, m'ont livré leurs spécificités. J'ai réalisé 20 entretiens semi-directifs auprès de 10 utilisateurs et 10 résidents, à partir d'un questionnaire, élaboré par mes soins, consultable en Annexe 2. Ils m'ont permis de recueillir un grand nombre d'informations et ressentis sur le quartier.

• Mobilité : des voies principalement en sens unique

J'ai très vite remarqué que les espaces de circulation au sein du quartier ont une particularité : sur les 16 475 m de voiries internes au quartier, 82,6 % sont des sens uniques, répartis comme suit :

Sens unique de circulation		13 600 m	82.6 %
Voies Sud->Nord	↑	3 610 m	22 %
Voies Nord->Sud	↓	3 639 m	22.1 %
Voies Ouest->Est	→	2 526 m	15.3 %
Voies Est->Ouest	←	3 825 m	23.2 %
Double sens de circulation		2 875 m	17.4 %
Voies Nord-Sud	↕	2 554 m	15.5 %
Voies Est-Ouest	↔	321 m	1.9 %

Fig 18 : répartition de longueurs de voies suivant leur sens de circulation
Source : Noémie Humbert (avec prises de mesures sur plan cadastral)

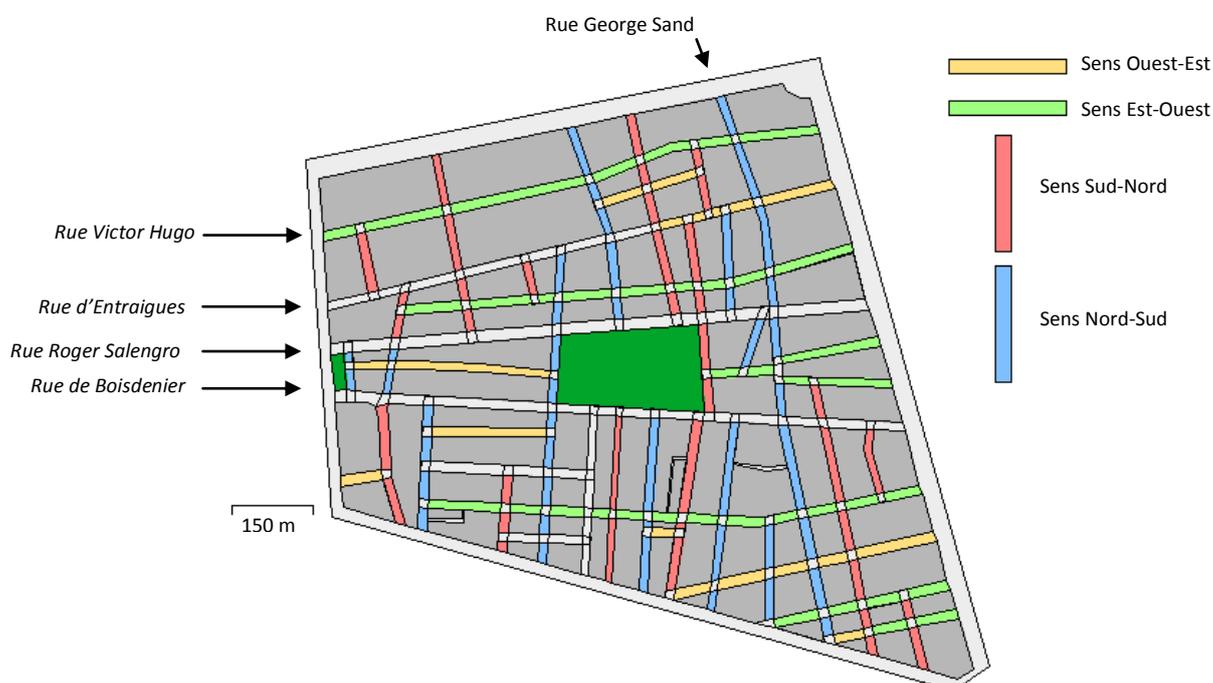


Fig 19 : Sens des voies au sein du quartier des Prébendes
Source : Noémie Humbert / Réalisation : Noémie Humbert

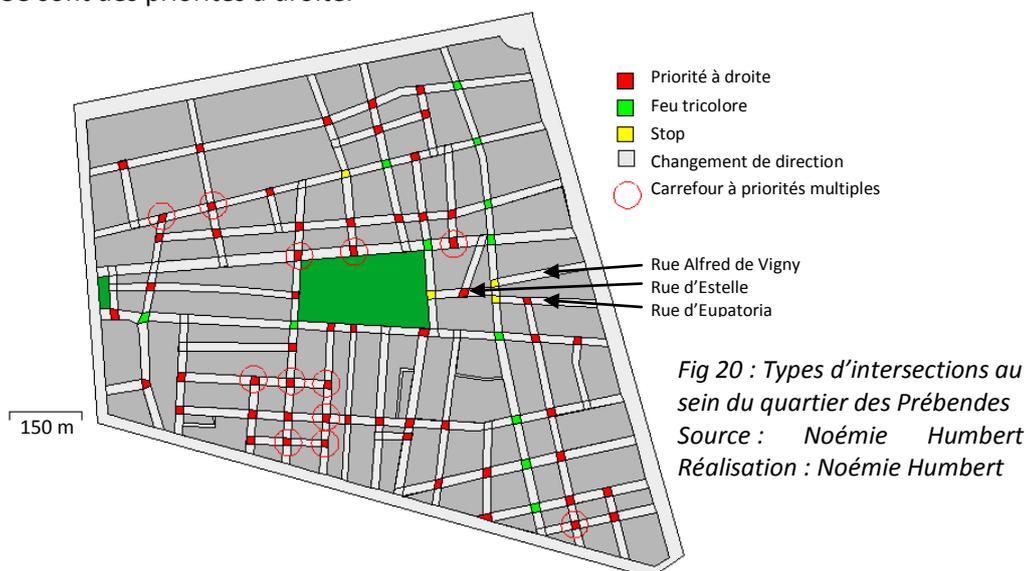
On observe que 9 803 m de voies sont consacrés aux déplacements Nord/Sud soit 59,5 % du total, contre 6 672 m de voies consacrés aux déplacements Est/Ouest soit 40,5 % du total. Cette légère différence est compensée par le fait qu'il y a 4 rues de traversées directes Est/Ouest (Rues Victor Hugo, rue d'Entraigues, rue Roger Salengro et rue de Boisdénier) contre seulement une en sens Nord->Sud (rue George Sand).

Intriguée par cette importante proportion, j'ai voulu connaître le ressenti des utilisateurs et résidents vis-à-vis de ces sens uniques.

Pour 5 résidents sur 10 ces voies en sens unique sont un avantage, car cela « limite la circulation et les bruits » devant chez eux, « limite l'insécurité des piétons lors des traversées et facilite les sorties de garage » et surtout cela « permet de libérer de la place pour les stationnements et les quelques bandes cyclables ». Aussi, 3 résidents sur 10, disent être habitués, donc même le bémol lié aux détours engendrés est limité. Par contre, pour les utilisateurs, certes 4/10 d'entre-eux pensent que c'est un avantage pour des raisons de limite de circulation, de sécurité et d'espaces libérés, mais 4/10 pensent à l'inverse que ces sens uniques sont un inconvénient car « ça complique la circulation, j'ai l'impression d'être dans un labyrinthe et je ne sais jamais où je vais en sortir », et les détours inutiles sont largement cités. Les utilisateurs se plaignent de la signalisation non harmonisée sur le quartier, les panneaux de sens interdit sont quelquefois à gauche, quelquefois à droite et parfois des deux côtés en même temps. « Les interdictions de tourner à gauche ne sont pas indiquées systématiquement », et il est clair que la plupart des utilisateurs se concentrent davantage sur la possible sortie de piétons peu visibles derrière les stationnements, les dépassements des cyclistes et les ouvertures de portières car les voies ne sont pas larges. En opposition aux quelques voies en double sens de circulation, où les aménagements de chicane poussent à ralentir, les sens uniques sont effectivement perçus comme un avantage, puisqu'ils permettent aux automobilistes de rouler à une vitesse supérieure à 30km/h.

- **Mobilité : de nombreuses intersections, lieux de priorités non respectées**

Le cœur de quartier compte 97 intersections, dont 12 sont équipées de feux tricolores, 4 bénéficient de Stop, 23 sont de simples changements de direction et 58 sont des priorités à droite.



Les 23 changements de direction sont dus aux sens uniques des voies. Une seule voie arrive sur le croisement et deux en ressortent. Ainsi, ces zones de rencontre entre voies ne nécessitent aucun aménagement particulier, puisque les véhicules ne s'y croisent pas. Je ne les considère donc pas comme des lieux de carrefours par la suite.

Les feux tricolores représentent donc 16,2 % des carrefours au sein du quartier. Ils sont très présents sur la rue de Boisdénier (3/12) et le sont d'autant plus particulièrement rue George Sand (8/12). Là, ils sont cadencés de façon à permettre aux automobilistes de traverser le quartier à une allure constante de 30km/h sans arrêt. Ils ont été mis en place dans les années 1970. Mais c'est seulement depuis une dizaine d'années que leur cadencement est réalisé pour faire respecter une allure réduite de 30km/h (pas 50km/h).

Les quatre Stop (5,4 % des carrefours) concernent des arrivées de rues peu fréquentées sur des voies plus empruntées (exemples : rue d'Estelle sur la rue des Prébendes, ou rues Eupatoria et Alfred de Vigny sur la rue George Sand).

Quant aux intersections à priorité à droite, elles représentent 78,4 % des carrefours du quartier, et 12 sur 58 sont des priorités à droite multiples (priorité en chaîne, car plusieurs axes d'arrivée sur l'intersection), soit un pourcentage de 20,7 % des croisements à priorité à droite qui sont complexes.

5 résidents sur les 10 interrogés trouvent que ce type d'intersection est un avantage car il permet de faire ralentir les véhicules et appel à la prudence, cependant à 4 reprises les riverains remarquent que le ralentissement est véritable uniquement s'il y a respect des règles de priorité, « ce qui est loin d'être toujours le cas » me dit-on, « certains forcent délibérément le passage » ajoute un monsieur d'une cinquantaine d'années. D'autre part, 1/10 « connaissent le quartier » donc avec l'habitude, ces intersections ne leur posent pas de problème (proportion équivalente pour les utilisateurs). Pourtant 4 sur 10 parlent de « carrefours dangereux », « accidentogènes », « d'intersections moins lisibles ». Les ressentis sont inversés au sein des utilisateurs interrogés : 5 sur les 10 citent ces régimes de priorité comme inconvenient. Ils me décrivent que « les prioritaires prennent leur aise et sont d'autant plus rapides » ce qui est dangereux pour eux, utilisateurs occasionnels, qui ne connaissent pas bien les intersections. Une dame m'a dit que cela crée des hésitations : « je ne sais jamais d'où arrivent les voitures à cause des sens uniques, donc je m'arrête à chaque fois pour vérifier si je suis prioritaire, mais je me fais souvent klaxonner du coup », « ces carrefours sont dangereux ». A trois reprises, ils évoquent, eux aussi, le non respect de ces priorités. Un jeune homme de 26 ans va même plus loin, il m'explique que ces priorités à droite avec peu de visibilité imposent quasiment l'arrêt, mais qu'en contre partie cela engendre des ré accélérations abusives, nuisibles et dangereuses, il conclut par un « bilan écologique pourri ».

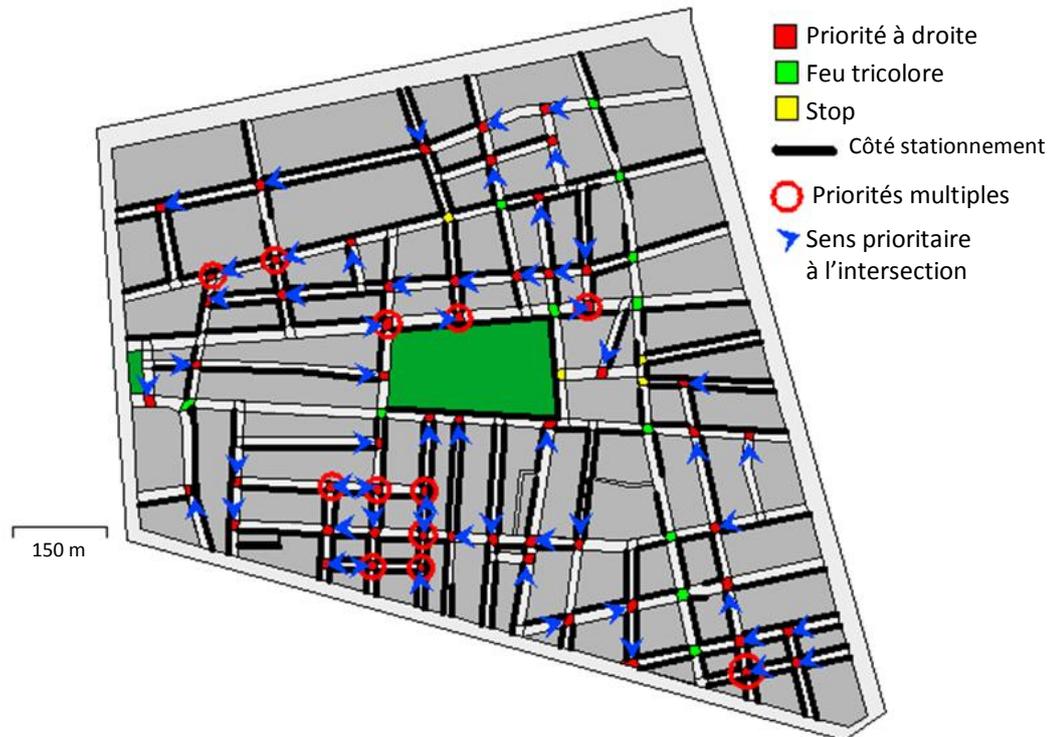
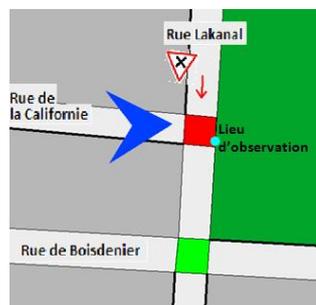


Fig 21 : Types d'intersections, côtés de stationnement et sens prioritaires aux carrefours.
Source et réalisation : Noémie Humbert

Intéressée par ces ressentis mitigés, j'ai décidé de me déplacer pour observer les comportements des automobilistes face à ce type d'intersection.

Je réalise un premier comptage à l'intersection des rues Lakanal et Californie, le long Ouest du Parc.



Le panneau annonçant la priorité à droite est présent, pourtant, que le feu soit vert ou rouge au bout du tronçon de la rue Lakanal, je dénombre 77 véhicules sur 100 qui « grillent » la priorité. J'entends par là, aucun signe de ralentissement et le visage du conducteur restant fixé sur la rue Lakanal. Dans quatre cas, les véhicules venant de la droite ont été contraints à laisser le passage.

Fig 22 : 1^{ère} situation d'observation. Réalisation : Noémie H.

Second point d'observation : je me place à proximité du même type d'intersection, entre la rue de Boisdenier et la rue du Sergent Bobillot (la priorité à droite est à nouveau annoncée par un panneau de signalisation, et le croisement précédent à quelques mètres de là est censé avoir déjà ralenti les véhicules puisqu'il est également question d'une priorité à droite mais non annoncée).

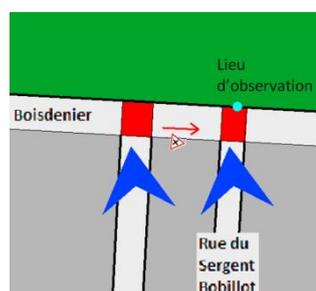


Fig 23 : 2nd situation d'observation. Réalisation : Noémie H.

J'observe cette fois-ci un nouveau type de comportement intermédiaire : 20 % des véhicules ralentissent (donc connaissance des règles de priorité de l'intersection) mais « glissent » la priorité en ne marquant pas un ralentissement franc. Pourtant la visibilité est réduite par le stationnement de véhicules du mauvais côté. A deux reprises, sur les 100 situations observées, le véhicule non prioritaire « pile » en urgence pour céder la priorité, le risque de collision étant indéniable. Les autres situations se résument par 38 % des cas de priorités clairement non respectées et 40 % respectées.

Finalement, je me place à proximité d'une intersection à quatre branches (deux arrivées, deux sorties) au croisement des rues du Cluzel et James Cane, où la priorité à droite est à nouveau annoncée.

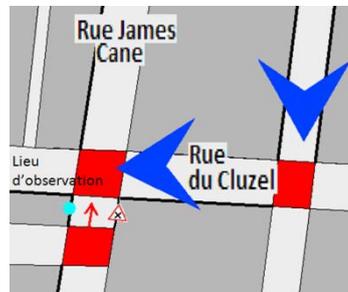


Fig 24 : 3^{ème} situation. Réalisation : Noémie H.

J'observe cette fois-ci 70 % de respect de priorité, et seulement 6 % de non respect. Par contre, à 14 reprises les conducteurs marquent un franc ralentissement, mais regardent du mauvais côté pour céder la priorité, comme s'il s'agissait d'une priorité à gauche. Heureusement la plupart du temps, ils consultent ensuite rapidement leur droite avant de ré accélérer. Seulement 6 % glissent la priorité sans marquer réellement de franc ralentissement. Pourtant, je suis témoin de 4 situations dangereuses avec arrêts brusques de justesse.

Sur les 300 situations étudiées, j'observe 9 cas de véhicules qui s'arrêtent clairement alors qu'ils sont prioritaires et 10 cas où ces véhicules prioritaires cèdent par contrainte la priorité.

Je tire des ces observations les conclusions suivantes :

Certaines intersections semblent être mieux connues que d'autres ou incitent plus à la prudence, puisque la proportion de respect des règles de priorité est plus importante. Evidemment, il est possible que les panneaux de signalisation jouent un rôle, mais dans les trois cas retenus, la priorité à droite est annoncée à quelques mètres avant le croisement, de la même façon, sur le trottoir à la droite du conducteur.

Le premier cas étudié est clairement non respecté (heureusement il arrive peu de véhicules par la droite) et cela sans influence du feu tricolore, puisque les mêmes comportements sont observés lorsque le feu est rouge ou vert.

Le second cas semble être connu par la majorité des utilisateurs, mais la règle est transgressée au profit de la vitesse.

Puis, dans le troisième cas, le croisement est inévitable donc le ralentissement se fait plus naturellement par précaution, reste à savoir d'où arrivent les autres véhicules pour respecter les règles de priorité suivant la configuration de l'intersection.

Globalement, il est donc clair que la signalisation n'influence que très peu les comportements, que les intersections à trois branches incitent les véhicules qui ne changent pas de direction à se sentir prioritaires. Ceci influence leur prudence et leur attention et amène à de nombreux non respects des priorités à droite. Aussi, il est clair que les intersections à quatre branches incitent au ralentissement par prudence, mais créent des hésitations sur la provenance des autres véhicules (hésitations liées à l'alternance non régulière des sens uniques, à tous les croisements les arrivées de véhicules par l'Est, l'Ouest, le Nord ou le Sud peuvent être différentes.)

Malgré un pourcentage non négligeable de commentaires positifs sur ce type d'intersection supposé conduire à la prudence et au ralentissement, il est indéniable suite à ces observations que les priorités à droites développent un caractère dangereux par leur non respect particulièrement fréquent.

Vous remarquerez que les observations effectuées, s'arrêtent uniquement sur des priorités à droite simple, il est facile d'imaginer que les intersections à priorité à droites multiples doivent impliquer d'autant plus d'hésitations. Donc certes, plus de ralentissements préventifs, mais encore moins de fluidité, de lisibilité et plus de risques de voir arriver un véhicule au dernier moment du côté où on ne l'attendait pas. Ce quartier, ainsi découpé avec ses multiples intersections ne permet pas une utilisation sereine en termes de déplacements automobiles.

Comme je le citais précédemment, les personnes interrogées se plaignent 6 fois sur 10 de la lisibilité des carrefours. Ils montrent du doigt le manque de cohérence et d'harmonisation de la signalisation : « une priorité à droite annoncée sous-entend que les suivantes le seront, or ce n'est pas le cas ». L'annonce de certaines priorités crée une sérénité dommageable chez quelques conducteurs.

Autre remarque issue des réponses aux questionnaires, la visibilité n'est pas toujours facilitée, c'est peut-être volontaire pour imposer l'arrêt, mais comme nous avons pu le voir, cela augmente le caractère dangereux des intersections et crée, certaines fois, l'effet inverse : « on ne voit rien tant qu'on n'est pas au milieu du croisement, donc ça sert à rien. Je ralentis mais c'est toujours trop tard pour s'arrêter quand quelqu'un arrive à droite. Heureusement, ils sont souvent prudents eux aussi. ». Plusieurs causes à ce manque de visibilité me sont citées dont « les rues sont à angle droit voire plus, donc avec les bâtiments on ne voit pas grand-chose », « les stationnements ne sont pas du bon côté ». Certains soumettent la mise en place de miroirs pour aider, mais le risque est alors de ne plus ralentir.

- **Mobilité : aucun encouragement à l'utilisation de transports collectifs et des modes doux**

Malgré les 359 km de lignes de transports en commun (dont 25 en site propre) que compte la ville et la ligne de tramway de 15 km qui est en construction, le quartier des Prébendes est desservi par une unique ligne de bus « Citadine ». La desserte s'effectue sur deux arrêts en bordure du quartier, mais un seul est réellement en son sein, devant l'entrée Sud/Est du jardin des Prébendes. La cadence est large : souvent plus d'une heure entre chaque passage. (fiches horaires en Annexe 3)

Les autres bus et le futur tramway contournent le quartier. Les habitants les plus proches des périphéries du quartier sont les seuls qui peuvent véritablement bénéficier de leurs passages, sans marcher plus de 200 mètres. Or, le quartier mesure 940 000 m², dont 490 000 m² appartiennent à une bande périphérique de largeur de 200 mètres, d'où approximativement la moitié du quartier ne fait pas partie de la zone permettant l'accès à une voie de bus à moins de 200 mètres (mesures « à vol d'oiseau » sur plan cadastral, ne tenant pas compte de la position des arrêts ni des voies de circulation, deux conditions susceptibles d'augmenter la superficie de la zone).

La zone d'influence du futur tramway, concerne cependant une partie à l'Est du quartier (bénéficiant déjà de l'affluence des bus en site propre passant avenue de Grammont).

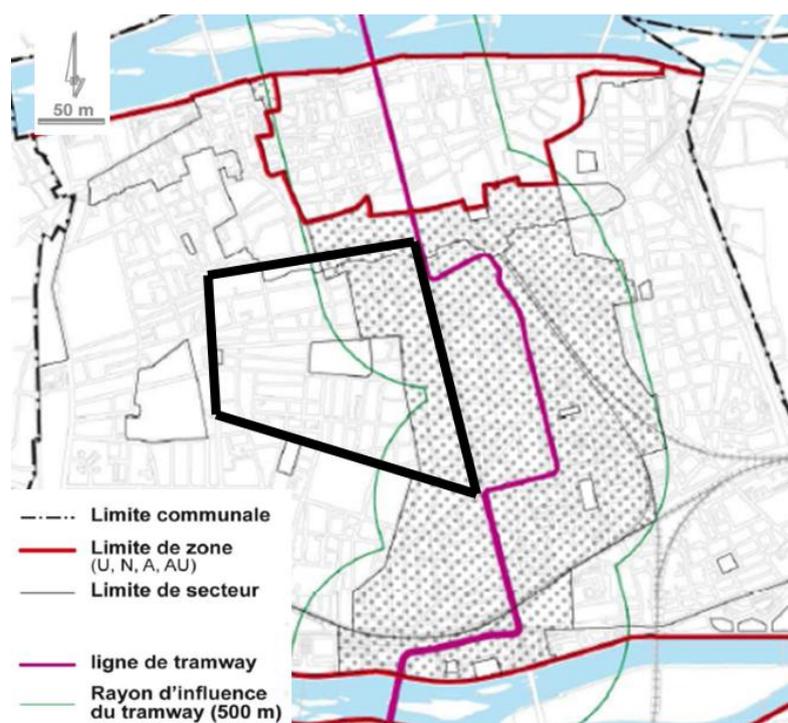


Fig 25 : Le corridor tramway, les secteurs indicés « t » (zone grise) dans le zonage du PLU
Source : PLU / Modifications : Noémie Humbert

En termes d'aménagements cyclables, sur les 300 km d'itinéraires cyclables que compte la ville de Tours, seulement 690 m sont réalisés en cœur du quartier des Prébenes. Quant aux zones mixtes avec modes motorisés apaisés sur la carte ci-dessous, il n'est en rien en réalité, puisque les panneaux de zone 30 ne sont présents qu'aux entrées de zone, donc rien n'impose le ralentissement des véhicules motorisés et aucune signalisation permet aux conducteurs de savoir s'ils sont encore dans la zone 30 ou non. La rue George Sand est la seule à véritablement inciter le respect de la limitation de vitesse par son système de feux synchronisés. Puis quelques pictogrammes verts sont inscrits sur certaines voies pour préciser aux conducteurs qu'ils ne sont pas seuls à circuler sur la route, mais par définition les cyclistes sont sur la route, puisque le code de la route leur interdit d'être sur les trottoirs.



Fig 26 : Réseau cyclable au centre de Tours
Source : ATU / Modifications : Noémie Humbert

Sur la ville, seule l'offre de 1 200 vélos en location longue durée peut inciter la pratique du cyclisme sur le quartier comme dans le reste de la ville.



Pourtant, d'après les réponses aux entretiens, chaque personne en âge de faire du vélo (hors jeunes enfants et personnes âgées) est en possession d'une bicyclette. En période de non utilisation ces vélos sont garés dans les cours intérieures (3/10), dans les halls d'immeubles (4/10) ou même directement dans les appartements (3/10) quand l'espace collectif privé ne permet pas leur stationnement.

Fig 27 : Unique bande cyclable du quartier.
Source : Noémie Humbert.

Ils sont principalement utilisés quand il fait beau, pour les loisirs ou pour des trajets courts en milieu urbain proche, pour des petites courses par exemple car il est indéniable que les chargements sont limités. Certains, 3 résidents sur 10, l'utilisent plus régulièrement pour les déplacements pendulaires. J'ai personnellement observé durant un mardi après-midi par temps correct, 132 passages de cyclistes sur 2h, au cœur du quartier, devant l'entrée Sud-Est du jardin des Prébendes. Au croisement de quatre tronçons de voies plutôt bien empruntées par les automobiles, la présence de ces 66 cyclistes par heure n'est pas négligeable.

Pourtant, leurs conditions de circulation ne sont pas des plus sécurisées. On l'a vu, il y a peu de bandes cyclables, puis les espaces de circulation sont bordés de stationnements (quelques fois des deux côtés), ce qui implique un besoin de grande attention aux ouvertures de portières.

Les multiples intersections, au même titre que les aménagements de chicanes ou la largeur réduite des voies, sont supposées ralentir les véhicules motorisés. Mais ces éléments ne permettent pas aux cyclistes d'être en sécurité, car « la vitesse des véhicules n'est pas limitée en continu » (ré accélérations entre intersections, manque de visibilité, dépassements dangereux...). 7 usagers cyclistes sur les 12 interrogés disent être rebutés par ce trafic et cette « cohabitation difficile », avec certains comportements « irrespectueux des cyclistes ». Au-delà des aléas climatiques et du relief à proximité des plateaux de Tours Nord et Tours Sud difficilement contrés, les usagers cyclistes regrettent principalement ce manque de sécurité et de voies propres aux vélos, avant de citer le manque de lieux de stationnement pour les deux roues, et la peur du vol.

Remarque : pour éviter la contrainte du relief, un utilisateur demande la mise en place d'autorisation permettant de monter dans le futur tramway et les bus avec les bicyclettes.

Les usagers cyclistes réclament donc lors des entretiens, plus d'espaces destinés à l'usage du vélo ou un apaisement réel de la circulation et de la vitesse des automobiles. Deux d'entre eux suggèrent un aménagement du code de la route en faveur des « tourner à droite aux feux » pour les cyclistes, comme c'est déjà appliqué dans certaines grandes villes comme Strasbourg. D'autres (3/20) soumettent l'idée des vélos en libre service pour des déplacements occasionnels, ou par exemple, pour permettre de venir au parc en vélo et faire le retour en bus s'il pleut. Les trois couples de personnes âgées interrogés répondent « oui, pourquoi pas » à l'idée de vélos avec assistance électrique (tricycles pour plus de stabilité), 2 sur les 3 pratiquaient régulièrement le vélo il y a quelques années.

• **Mobilité : la reine automobile**

D'après les questionnaires, chaque foyer compte en moyenne 1,1 véhicule motorisé. Le chiffre annoncé dans le rapport du séminaire intensif Erasmus est identique, mais leur étude est basée sur 10 entretiens de résidents. Le PLU en comparaison, pour l'ensemble de la zone centre (entre Loire et Cher) annonce 0,78 véhicule motorisé par foyer (moins que pour Tours Nord et Tours Sud) avec 34 % de ménages sans voiture. Le caractère aisé de la population du quartier des Prébendes est-il implicitement lié à cette possession de véhicules plus importante ou est-ce simplement la marge d'erreur due à l'échantillon de personnes interrogées ?

Au sein de la ville de Tours, 43 % des déplacements se font en voiture. Pour les 500 000 déplacements journaliers effectués, la voiture constitue le mode de transport le plus utilisé. Cependant, à la différence de toutes les autres communes du SCOT, la part de l'automobile ne couvre pas la moitié des déplacements. Cela est dû, à l'usage important de la marche (38 %) facilité par le contexte urbain dense. L'utilisation des bus Fil Bleu est peu développée (seulement 11 %) mais les chiffres datent d'avant la restructuration du réseau en septembre 2009. Quant à l'usage du vélo, il n'est pas homogène sur la ville, ce qui est dû à l'effet « coteaux » des plateaux de Tours Nord et Tours Sud qui concentre les déplacements cyclistes dans la partie centrale de la ville.

	Tours Centre	Tours Nord	Tours Sud	Total Tours
Voiture	35%	61%	50%	43%
Fil Bleu	10%	10%	18%	11%
Autres transports collectifs	1%	1%	1%	1%
Vélo	6%	3%	2%	5%
Deux roues motorisés	1%	1%	0%	1%
Marche	46%	24%	28%	38%
Autres	2%	0%	2%	1%
Tous modes	100%	100%	100%	100%

Fig 28 : Répartition par mode des déplacements des habitants de Tours

Source : PLU / Modifications : Noémie Humbert

La répartition des déplacements suivant les modes de transport utilisés dans la ville est donc différente à celle au sein de Tours Centre, et nous le verrons dans la partie suivante, la proportion de la marche à pied augmente encore davantage au sein du quartier des Prébendes. Pourtant, le quartier reste tourné vers la voiture avec des voies aménagées pour elles, contre leur vitesse, avec environ 2400 places de stationnement marquées ou autorisées sur la voie publique (comptage personnel, la ville ne connaissant pas l'information). Les 5078 ménages fiscaux du quartier, comptant chacun 1,1 véhicules en moyenne, seraient en possession d'environ 5586 véhicules. D'où je déduis que quasiment 43 % des stationnements des riverains sont accueillis par l'espace public, le reste étant répartis dans les garages privés, les cours intérieures et les parkings souterrains des copropriétés plus récentes.

La majorité des personnes interrogées ne se plaignent pas de cette importante présence des véhicules dans la rue. Pour beaucoup, il est très difficile de se projeter, ou de concevoir le quartier autrement qu'il n'est aujourd'hui. Ils justifient leur non attention au côté minéral des rues et à la forte présence des véhicules stationnées en ajoutant « il faut bien les mettre quelque part ces voitures », « moi je suis tolérante avec les stationnements un peu gênants, vous comprenez, il est dur de trouver des places », « à certains horaires c'est la croix et la bannière pour trouver un emplacement convenable », « je ne trouve jamais de place dans ma rue, du coup, je suis toujours garé plus loin, dans les rues où il y a du stationnement des deux côtés ». Puis, certains faisaient déjà remarquer que les sens uniques instaurés après les années 1970, avaient permis de libérer de l'espace pour le stationnement des voitures, ce qui leur semblait bien appréciable. Quelques uns annoncent qu'ils délaissent déjà beaucoup l'usage de la voiture au profit du vélo ou de la marche à pied malgré le peu d'aménagement facilitant leur pratique. Certains habitants louent des garages dans des zones à quelques dizaines de mètres de leur logement, d'autres se voient refuser la location d'une place de parking dans la cour de la résidence car l'emplacement est loué à l'année à d'autres habitants de la rue...

Au sein du quartier, certaines rues sont plus fréquentées que d'autres, comme nous l'illustre la carte suivante.

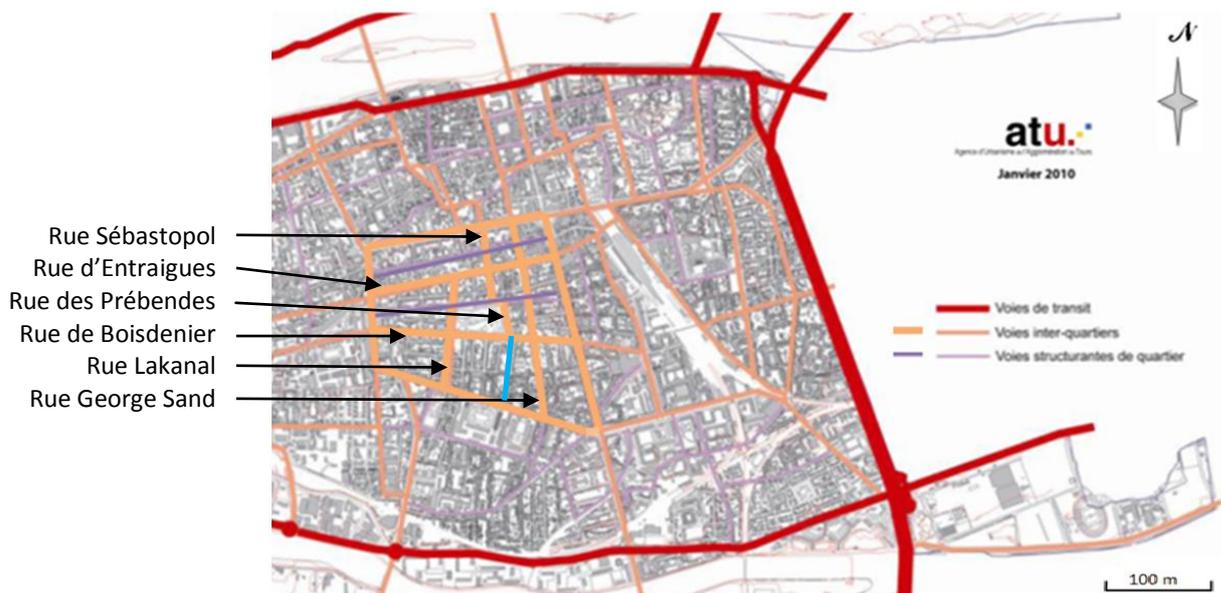


Fig 29 : Hiérarchisation actuelle de la voirie sur Tours centre (entre Loire en Cher)
Source : ATU / Modifications : Noémie Humbert

A l'intérieur du quartier deux traversées Est/Ouest sont largement utilisées :

- rue de Boisdenier : 123,2 voitures par heure en sens Ouest/Est et 105 voitures par heure en sens Est/Ouest (moyennes sur deux heures d'observations personnelles un mardi après-midi) soit environ 2 voitures/minute (hors heures de pointe).
- rue d'Entraigues : actuellement morcelée par des tronçons en sens unique puis en double sens.

Ces deux rues se poursuivent à l'extérieur en direction de destinations importantes (gare, hôpital, quartier du Sanitas...). Seule la rue George Sand (sens Nord>Sud) est hiérarchisée voie inter-quartiers et permet la traversée directe de celui-ci. La moyenne, par heure observée le mardi du comptage, y est de 116 voitures. Les autres tronçons les plus utilisés, rues Sébastopol et Lakanal ne permettent pas la traversée complète du quartier. Par contre, la rue **James Cane** me semblait également être très utilisée en complément des rues des Prébendes et Sébastopol pour traverser le quartier en sens Sud>Nord. Or, mon comptage effectué sur trois heures un mardi après-midi, corrobore largement mes observations, car il passe, rue James Cane, une moyenne de 252,3 voitures par heure, soit 4,2 voitures par minute (le double de la rue de Boisdenier).

L'ATU et la ville n'ayant pas d'informations sur le trafic au sein des Prébendes, on peut supposer que la carte sur la hiérarchisation des voies a été réalisée par projections, ce qui pourrait expliquer l'oubli de certaines rues internes.

La plupart des autres rues, particulièrement au Sud du quartier où les îlots sont plus petits, est utilisée uniquement pour les dessertes locales par les riverains. Rue San Francisco, par exemple, j'ai compté moins de dix voitures en une heure au milieu d'après-midi un mardi.

Pour plus d'informations sur la destination des déplacements au départ des Prébendes, je me réfère au rapport du séminaire intensif Erasmus de 2009. Les chiffres annoncent pour un mardi que 14% des trajets motorisés se font au sein de la ville centre, 72% en direction de la première couronne périurbaine et 14% vers la région Centre. Pour un samedi, 62% des trajets motorisés sont à destination de la première couronne, 25% en direction de la région et 13% hors de la région (attention la fiabilité de ces chiffres est relative à 10 foyers interrogés).

- **Mobilité : un milieu urbain propice à la marche à pied**

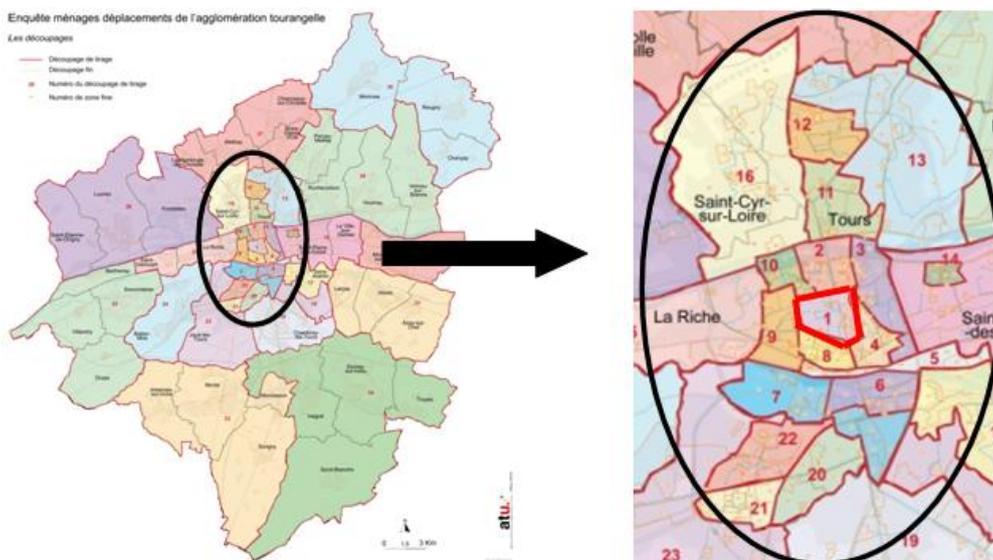


Fig 30 : Zonage de l'enquête ménages déplacements de l'agglomération tourangelle
Source : ATU / Modifications : Noémie Humbert

		Voiture conducteur	Voiture passager	TCU	Autre TC	Tous TC	Vélo	2 roues	Marche	Autre	Ensemble
Zone 1	Nombre de déplacements	12054	4226	3908	185	4092	2867	0	27461	669	51369
	Part (en %)	23%	8%	8%	0%	8%	6%	0%	53%	1%	100%
	Mobilité par personne	,867	,304	,281	,013	,294	,206	,000	1,975	,048	3,694

Fig 31 : Résultats de l'enquête ménages déplacements pour la zone 1 (comprenant le quartier des Prébendes et le quartier du Sanitas). Source : ATU

L'enquête ménages déplacements réalisée en 2008, nous informe que sur le quartier des Prébendes et celui du Sanitas, la proportion de déplacements « à pied » (53 %) dépasse celle des déplacements en voiture (23 % conducteur et 8 % passager). Le vélo est utilisé pour 6 % des déplacements et les transports en communs pour 8 % des déplacements. Sachant par observations (et ayant habité le quartier du Sanitas) que les cyclistes sont beaucoup plus présents aux Prébendes et que la desserte en transports en commun est interne au quartier du Sanitas contrairement au quartier des Prébendes (vu précédemment). La plupart des déplacements hors domicile-travail se concentrent dans la partie de ville entre Loire et Cher (facilement accessible à pied où à vélo).

D'après les résultats de l'enquête sur 10 foyers que l'on retrouve dans le rapport du séminaire intensif Erasmus 2009, pour un mardi 50 % des déplacements de moins de 10 km, au départ des Prébendes, sont réalisés à pied ; 17 % en vélo et 33 % en voiture, les bus n'étant quasiment pas utilisés. Puis pour un samedi, environ 50 % des trajets de moins de 10 km sont réalisés à pied et 50 % en voiture.

Personnellement, lors de mes entretiens, certaines personnes interrogées m'indiquent qu'elles réduisent déjà l'usage de la voiture au profit de la marche, et d'autres au profit du vélo. Elles justifient leurs comportements par la proximité des commodités nécessaires à leur vie de tous les jours.

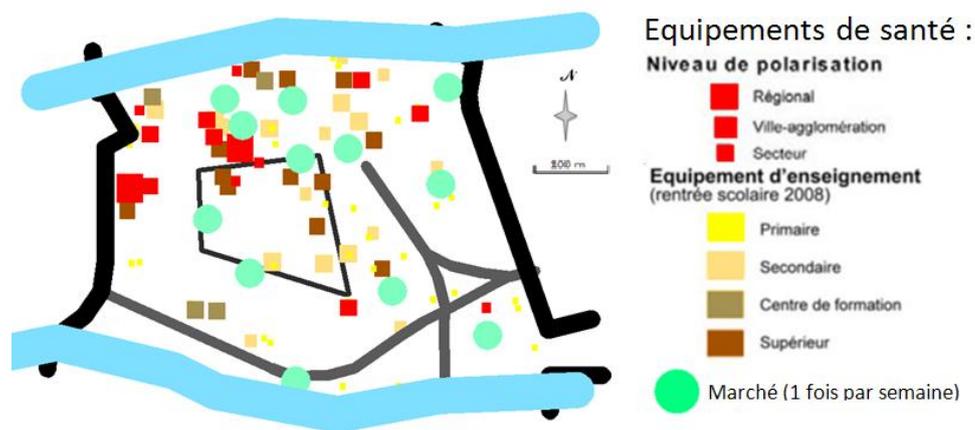


Fig 32 : Localisation d'équipements à Tours Centre (entre Loire et Cher)

Sources : ATU / Réalisation : Noémie Humbert

En effet, même si, 4 résidents sur 10 interrogés observent quelques manques dus à la disparition progressive et continue des commerces de proximité depuis trente ans : « j'avais une épicerie à côté de chez moi et deux autres à quelques rues de là, un bistrot au coin de la rue et un second près du parc. Il ne reste maintenant, dans le quartier, qu'une boulangerie qui vivote... », « il n'y a plus vraiment de commerces aux Prébendes... », « ce qui manque quand même beaucoup, c'est la disparition des petites épiceries de quartier, on y trouvait de tout », les 6 autres s'en accommodent. Le quartier présente un certain nombre de commodités sur ses extérieurs (rue Giraudeau, avenue de Grammont particulièrement) qui compensent le déclin des boutiques au cœur du quartier.

De plus, quasiment l'ensemble des personnes interrogées évoque la proximité au centre-ville comme un avantage très important. La situation du quartier au centre du centre de Tours, implique effectivement la proximité de nombreux équipements et services appréciables : gare, Halles, superettes, cinéma, commerces et administrations rue Nationale... et aussi la proximité des lieux scolaires qui permettent une certaine autonomie des écoliers (déplacements en vélo ou trottinette).

De ce fait, de nombreux habitants délaissent l'utilisation de l'automobile au profit du vélo ou de la marche à pied « bon pour la santé ». Certains, cependant, par leur âge élevé, par leurs habitudes, où à cause de leur localisation au sein du quartier (éloignés des voies périphériques) sont moins à même de se déplacer autrement qu'en voiture.

- **Espace public : le jardin des Prébendes d'Oé centre incontournable**

Aux yeux des habitants, en plus de la proximité avec le centre historique et les commodités, le quartier bénéficie de l'énorme impact du jardin des Prébendes d'Oé.

Le cœur du quartier est en effet, habité par un jardin remarquable d'environ 5 hectares. Il est un véritable îlot de calme et de verdure, poumon vert du quartier et ces alentours. Utilisateurs et résidents s'extasient en me parlant de ce cadre « bucolique » dont ils apprécient la tranquillité, la végétation, la faune (oiseaux, cygnes, canards, grenouilles...)...

Fig 33 : Vues du jardin des Prébendes d'Oé.
Source : Noémie Humbert



Chacun y trouve une occupation, propre à ses désirs : détente et lectures, promenades et courses à pied appréciées ici, car les voitures n'y sont pas et les revêtements sont non macadamisés, jeux d'enfants dont les parents sont rassurés par les copeaux de bois aux pieds des structures adaptés à la sécurité (contrairement à d'autres parcs de la ville me dit un papa), discussions et rencontres, pauses café... Les plus jeunes jouent et gambadent, les lycéens jonglent, jouent aux cartes, font de la musique, s'allongent dans les pelouses... Les parents papotent, puis les plus âgés profitent du grand air sur les bancs, observent, échangent et rencontrent d'autres habitués. « Beau » et « reposant » il est aussi « très bien entretenu » me dit-on. Seul bémol, me fait-on remarquer : l'interdiction théorique des jeux de ballons et la restriction de l'utilisation du vélo aux plus petits uniquement, puis « certains, sont sans gêne, ils jouent aux boules sur le chemin, c'est dangereux quand même ! ».

En termes de fréquentation, on observe un roulement des usagers, car certes quelques uns y viennent tous les jours (personnes âgées principalement), mais 5/20 s'y déplacent une fois par semaine, 6/20 en profite une fois par mois et d'autres (3/20) viennent plus occasionnellement. Quant aux résidents 2/10 ne font que le traverser tout en appréciant la beauté du lieu. Certains des 5 résidents sur les 10 interrogés et bénéficiant d'un jardin privé, me font remarquer que leur propre jardin leur suffit pour apprécier la verdure et le soleil.

Le quartier des Prébendes en général est « privilégié » me dit-on plusieurs fois.

L'étudiante Anne-Claire Geismar dans son PFE sur le rapport affectif au logement et aux espaces environnants dans le quartier des Prébendes, en 2009, avait obtenu des résultats complémentaires sur le quartier dans sa globalité :

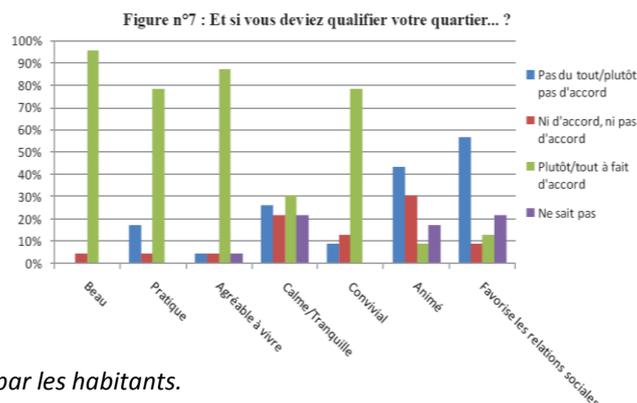


Fig 34 : Qualification du quartier par les habitants.
Source : PFE Anne-Claire Geismar

• Espace public : une vie de quartier mitigée

A partir de remarques et digressions recueillies lors de mes entretiens, et en complétant avec les commentaires d'Anne-Claire Geismar en 2009, j'obtiens une image sur la vie de quartier qui semble correspondre à la réalité.

Le quartier des Prébendes n'est pas renommé pour son animation et sa dynamique, au contraire, puisqu'il est quelquefois qualifié de « mort ».

Pourtant certains s'investissent : il existe une association de joueurs d'un certain âge, qui organisent de temps en temps des activités au parc (brocantes, repas collectifs, rencontre et jeux avec les enfants...), puis il y a le Conseil de Vie Locale de Tours Ouest dont le quartier fait partie, par contre, les animations offertes par la ville comme les petits concerts sous le kiosque du jardin tendent à disparaître.

Les occupations professionnelles, familiales, personnelles, « la typologie de l'habitat » et les centres d'intérêt sont autant de raisons citées comme étant susceptibles de ne pas inciter à la rencontre et à la solidarité.

En termes d'ambiance au sein du quartier, on remarque qu'il y a un fossé entre les « habitués » et les « nouveaux arrivants ». La cohésion ne semble se faire qu'entre certains individus. Le facteur le plus important qui influence ce phénomène semble être dû au renouvellement de population : les habitations construites et habitées par de nombreux ouvriers aisés de l'époque 1870, se transmettent de génération en génération. Or aujourd'hui, comme on l'a vu précédemment, le prix du foncier ne cesse d'augmenter. Les « nouveaux arrivants » sont donc pour la plupart d'une autre catégorie sociale (médecins, avocats, cadres supérieurs...) ; c'est ce que m'explique un couple de personnes âgées qui pensent à déménager pour se soulager de l'entretien et du coût de leur actuelle bâtisse. Malheureusement, même le prix des appartements dans le quartier est aujourd'hui bien au-delà de ce qu'ils peuvent se permettre.

Aussi, les horaires de travail de certains ne sont pas compatibles avec les habitudes des « déjà-là » souvent retraités. Heureusement, le parc et les écoles sont des lieux propices aux rencontres. Puis ces décalages de modes de vie n'empêchent pas des relations de voisinage cordiales pour la plupart. Même si l'ambiance entre voisins est quelquefois bien loin d'être solidaire (repas communs occasionnels réservés aux privilégiés, « demander un œuf pour dépanner » n'est pas dans les habitudes), la volonté d'insertion des uns, le plaisir de partager des autres permettent à certaines rues d'être plus accueillantes que d'autres. Finalement comme dans beaucoup de quartier, ce sont les possibilités et les envies de chacun qui jouent.

Dans ce contexte, un utilisateur occasionnel, venu d'un quartier voisin m'indique qu'il ne se sent pas particulièrement à l'aise quand il vient aux jardins des Prébendes. Il m'explique que la population du quartier est devenue de plus en plus « huppée » et que cela peut être un frein à la venue des personnes de l'extérieur du quartier. Les a priori, les sentiments de malaise face à la différence sont donc présents tout autant dans les quartiers plus aisés, que dans les « quartiers difficiles ».

- **Espace public : des petits défauts qui dérangent**

Lors des échanges avec les résidents, de nombreuses remarques pointent l'importante présence des poubelles privées sur la voie publique. En effet, elles sont, dans plus d'une rue, disposées en enfilade sur les trottoirs, tous les jours de la semaine de façon permanente.



Fig 35 : Les poubelles privées en permanence sur la voie publique. Photos : Noémie H.

Sur le sujet, tout le monde s'accorde à dire que « c'est gênant » et « pas beau ». Certains justifient cependant, que les couloirs de dessertes intérieurs des habitations (« les particuliers ») ne permettent pas le rangement des bacs à déchets, que les copropriétés n'ont qu'une poubelle pour quatre logements, que les cinq/six marches de perron sont difficiles à monter et descendre avec les bacs donc que c'est plus facile de les laisser dehors.

J'observe de mon côté des incohérences en termes d'abaissement des trottoirs à l'approche de passages piétons. Les personnes à mobilité réduite, les poussettes, les personnes âgées sont ainsi pénalisées.



Fig 36 : Passages pour piétons, avec trottoirs incohérents. Photos : Noémie Humbert

❖ DES ENJEUX POUR DEMAIN ISSUS DU DIAGNOSTIC

Expliqué dans l'introduction, le sujet que j'ai choisi est prospectif. Il recherche une proposition adaptée, permettant de transformer durablement le quartier des Prébendes pour qu'il devienne, localement, un moteur d'initiative aux changements. Pour permettre au quartier des Prébendes d'être à la hauteur des besoins futurs, il va d'abord falloir répondre aux enjeux locaux suivants, en s'appuyant sur les atouts du quartier actuel :

- Conserver la tranquillité et la sécurité accrue obtenues par les sens uniques, tout en rendant plus lisibles les itinéraires pour les personnes venant de l'extérieur,
- Trouver un moyen de contrer le non respect des priorités en place, ou limiter le nombre d'intersections, sans pour autant permettre des vitesses non adaptées,
- Comblent le manque d'offre de transports collectifs, pour desservir lycée, université au sein du quartier, et permettre à la beauté du jardin des Prébendes d'être visible et attractive,
- Limiter l'emprise de l'automobile sur l'espace public, au profit des modes doux, et permettre des cheminements sécurisés et adaptés aux personnes à mobilité réduite et aux déplacements d'enfants vers les écoles et le parc,
- Imaginer des solutions innovantes pour combler les manques d'épicerie et de commerces de premières nécessités.
- Permettre à l'ensemble de l'espace public du quartier de se tourner vers le parc et d'être en lien avec lui puisqu'il est le pôle le plus apprécié du quartier (créateur de qualité), tout en ouvrant le quartier sur le reste de la ville et ses habitants,
- Retrouver un espace public vivant, incitateur de solidarité,
- Eviter l'abus d'empiétement des poubelles sur les voies publiques.

Pour ce qui est des enjeux globaux et des accompagnements aux évolutions environnementales et sociétales, il s'agira essentiellement de trouver des outils pour limiter l'usage de l'automobile individuelle et ainsi, diminuer les pollutions engendrées par ce mode de transport (aujourd'hui reconnues), et aider au développement de nouveaux comportements favorables à l'atteinte du facteur 4. De plus, cet apaisement de la circulation créera de l'espace et de la tolérance vis-à-vis des modes doux. Pour que ces changements soient possibles et bien acceptés, il faudra soutenir des politiques de contraintes et de restrictions, tout en offrant des alternatives crédibles et efficaces. Puis, dans la recherche de préservation de la biodiversité, pour contrer les dommages dus aux susceptibles inondations... il sera nécessaire d'ouvrir davantage l'espace public à la végétation et à la perméabilité des sols. L'équipement du quartier en mobilier urbain incitant à la responsabilité de chaque usager sera aussi indispensable.

Ces enjeux sont, d'une certaine façon et non étonnamment, déjà des objectifs ciblés des documents d'urbanisme récents : SCOT, PLU dont PDU et PADD.

❖ DES ENJEUX EN LIEN AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME

En effet, le SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) préconise le « changement des pratiques de mobilité », avec pour objectif majeur la « réduction significative de l'usage de l'automobile au profit de modes plus respectueux de l'environnement et plus solidaires pour les habitants ». Les ambitions sont les suivantes :

- Rendre l'usage de la voiture moins nécessaire,
- Développer et articuler l'offre globale de transports publics,
- Apaiser les espaces urbains,
- Renforcer la cohérence entre développement urbain et déplacements « durables ».

Le PDU (Plan de Déplacements Urbains) à la même ambition « réduire l'usage de la voiture au profit des modes alternatifs, moins nuisants pour l'environnement et les habitants, et plus économes en énergie ». Pour cela, il s'appuie sur les actions suivantes :

- Hiérarchiser et partager l'espace viaire,
- Assurer la priorité aux transports collectifs, avec une amélioration du maillage des grands équipements (gares, hôpitaux, facultés...) et la mise en place d'horaires cadencés,
- Mener une politique de stationnement cohérente et globale à l'échelle de l'agglomération,
- Promouvoir le vélo comme un mode alternatif à la voiture,
- Faciliter et sécuriser les circulations piétonnes,
- Intégrer le transport des marchandises au fonctionnement de la ville,

REPARTITION MODALE 1996	REPARTITION MODALE 2015 (OBJECTIF DU PDU)	REPARTITION MODALE 2008
61% voiture	58% voiture	55% voiture
20% marche	20% marche	30% marche
12% transports collectifs	14% transports collectifs	8% transports collectifs
4% vélo	5% vélo	4% vélo
1% deux roues motorisées	1% deux roues motorisées	1% deux roues motorisées
2% Autres	2% Autres	2% Autres

Fig 37. : Evolution des répartitions modales entre 1996, ce qui était prévue (et souhaitable) pour 2015, et ce qui effectif en 2008. Source : PDU / Réalisation : Noémie Humbert

Le PADD (Plan d'Aménagement et de Développement Durable) parle de « Tours, ville des mobilités durables », structurée par les objectifs suivants :

- Organiser le développement urbain en cohérence avec l'amélioration de l'offre de transports collectifs.
- Rééquilibrer l'usage des espaces publics au profit des mobilités non polluantes.
- Renforcer les échanges entre quartiers et l'accès aux services et aux équipements.
- ...

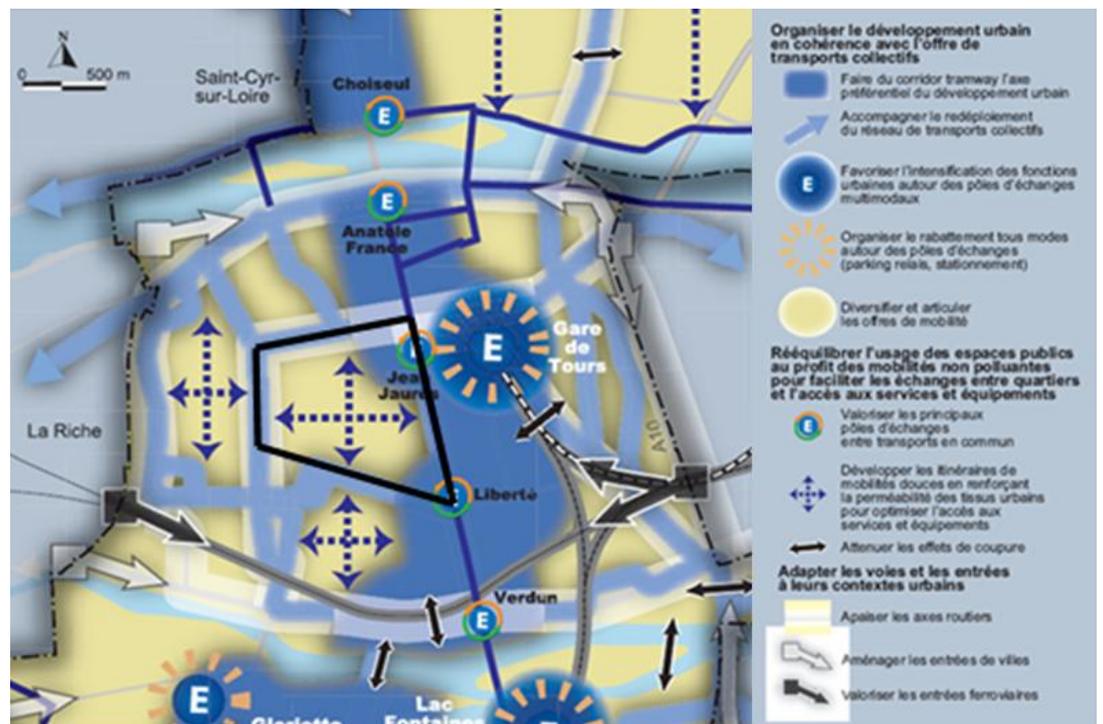


Fig 38 : Illustration des objectifs du PADD sur la partie centrale de Tours.
 Source : PADD / Modifications : Noémie Humbert

Quant au PLU (Plan Local d'Urbanisme) en lieu même, il cite dans ses objectifs :

- « améliorer fortement les aménagements doux »
- « poursuite du partage de l'espace public au profit des circulations douces »
- « gestion cohérente du stationnement, dans les quartiers plus centraux de la ville, des mesures sont à prendre pour que l'utilisation des parkings en ouvrage devienne plus intéressante que celle des places offertes sur voirie », puis « de façon générale, le stationnement des résidents s'appréhende en fonction du contexte de chaque quartier. Il doit ainsi être recherché en priorité le stationnement sur parcelle, la création de "poches" de stationnements destinées aux riverains, voire la mutualisation des parkings "habitat" et "activités", pour limiter l'impact sur les voies publiques ».
- mise en cohérence du développement urbain de la ville avec les enjeux de mobilité durable
- ...

Globalement, j'en retire un enjeu principal : celui de limiter la circulation automobile, à partir de quoi l'espace public pourra être redécouvert et offrir des réponses aux besoins futurs déjà en marche.

II. Projets d'aménagement pour l'espace public du quartier des Prébendes

Mon travail d'aménagement de l'espace public interne au quartier des Prébendes, vise donc, avant tout, l'objectif principal suivant : permettre une nouvelle mobilité, moins consommatrice d'énergie et d'espace. Les auteurs de l'ouvrage « Pour une mobilité plus libre et plus durable » soutiennent cet objectif : « La mobilité individuelle automobile est responsable de pollutions, de congestions qui dégradent les conditions de vie en ville, puis l'augmentation des prix des hydrocarbures devient insupportable ».

Cet objectif implique une réduction de l'usage de l'automobile et du nombre de véhicules en stationnement sur les voies, conjointement à l'amélioration des services liés à l'utilisation des modes de déplacements alternatifs. En effet, la diminution des avantages de l'automobile est acceptable uniquement si d'autres possibilités sont proposées de manière crédible. Ensuite seulement, se pose la question de la requalification de l'espace public libéré par la réduction du trafic. Aux termes d'une modification progressive des aménagements et des évolutions de comportements, j'imagine donc le quartier des Prébendes comme une zone de trafic apaisé, où les différents usagers auront une place à part entière au sein de l'espace public et où celui-ci offrira de nouvelles pratiques.

❖ PROPOSITION D'AMENAGEMENT : OBJECTIF FINAL

• Une offre réelle de transports publics

Je propose la mise en place de deux véritables lignes de bus internes au quartier, avec cadencement régulier et 6 arrêts (à environ 500 m d'intervalle les uns des autres). Les transports en commun desserviraient alors, le pôle Fromont de l'Université, le lycée Balzac, le jardin des Prébendes et l'école Sainte Jeanne d'Arc, tout en proposant, aux résidents, une alternative à l'automobile pour rejoindre des stations multimodales, du tramway, d'autres quartiers ou d'autres équipements (hôpital, gare, place de la liberté...)

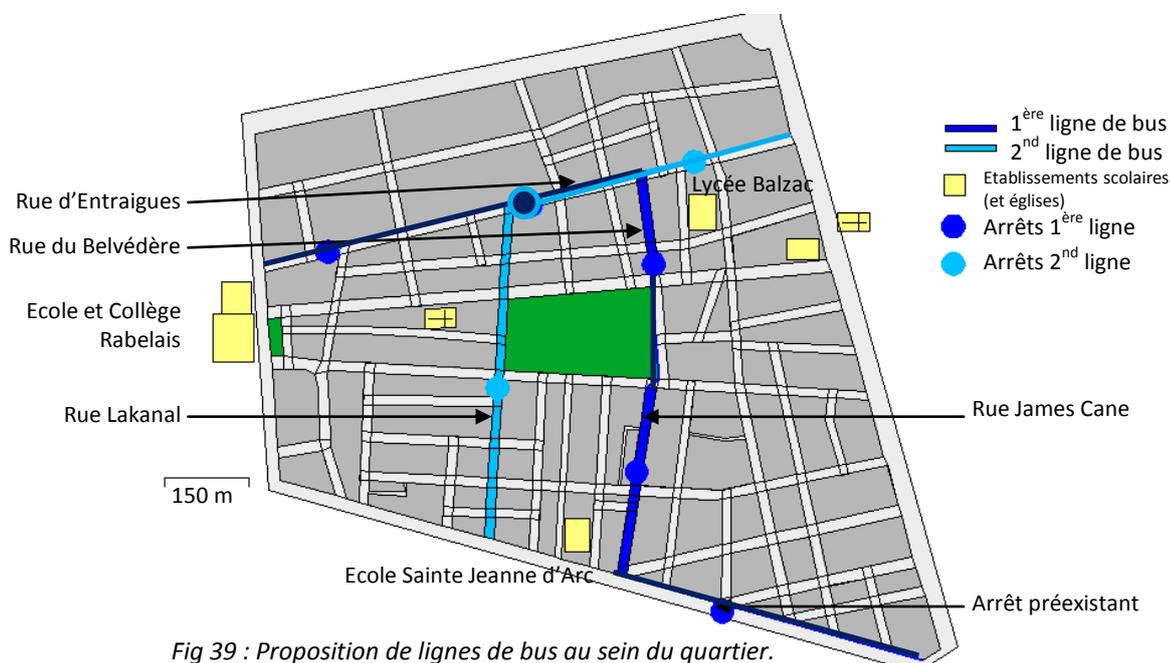


Fig 39 : Proposition de lignes de bus au sein du quartier.

Réalisation : Noémie Humbert

Projet individuel HUMBERT Noémie DA3-2012

Pour permettre à ce mode de transport d'être concurrentiel, il est préférable que le maximum de voies empruntées soit réservé à l'usage des bus. Ainsi, ils ne sont pas soumis aux ralentissements de la circulation et peuvent être clairement prioritaires aux intersections. C'est pourquoi, j'imagine les rues du Belvédère, Lakanal, James Cane être dédiées au passage des bus (et des cyclistes), tandis que la rue d'Entraigues sera consacrée aux bus seulement dans le sens Est-Ouest, et la rue des Prébendes seulement dans le sens Nord-Sud.

Le quartier des Prébendes ne va pas être épargné par le vieillissement de la population, comme au niveau national, il est donc important d'aborder ici les déplacements des personnes âgées (et des Personnes à Mobilité Réduite en général). Leur mobilité est influente sur leur qualité de vie et leur indépendance. Elles sont demandeuses d'offres de mobilité qui répondent à leurs besoins, l'âge et les problèmes de santé les rendant sujets à des pertes d'équilibre, à une augmentation du sentiment d'insécurité, à une diminution des capacités de mouvement (monter des marches, faire plus d'1km à pied...). Pourtant, les personnes âgées restent aussi mobiles que les autres en dehors des déplacements pendulaires (motif : alimentation, pharmacie, médecin, banque, poste, église, cimetière, coiffeur, bibliothèque, espace vert...).

La mobilité, tout comme la technologie ne sont pas des obstacles, « c'est l'absence de soutien qui en est un »⁷. Accompagnées au début, et avec un peu de pratique, elles sont, une fois passées les appréhensions du méconnu, ravies d'être autonomes. Il leur faut, donc, tout d'abord, un accès facile aux informations de base : horaires, itinéraires, tarifs, pour organiser leurs déplacements. Puis, quelques modifications comme les wagons à plancher bas, les rehaussements de trottoirs au niveau des arrêts, les sièges confortables pour l'attente, les panneaux d'information et l'éclairage qui améliorent le confort et l'accès aux transports en commun. Les chauffeurs peuvent faciliter les montées et descentes et leur attention permet de limiter les bousculades et les accélérations brutales. Une formation adaptée des chauffeurs et la mise en place de tarifs attractifs, pour inciter les personnes âgées à utiliser les bus, sont des mesures intéressantes à développer sur la ville entière.

Pour compléter l'offre en transport public aux Prébendes, il serait intéressant de mettre en avant, la proposition de transports spécialisés PMR et personnes âgées Fil blanc (sans restrictions d'utilisation par critère), malgré le coût d'exploitation élevé. Car comme partout, la demande va être croissante et ce type d'offre plus souple, est indispensable pour les personnes délaissées... il s'agit aussi de redonner confiance dans le transport public, avec un accompagnement plus spécifique d'aide à la personne.

Comme l'écrit Marc Weil dans son ouvrage « ville et mobilité : un couple infernal ? » : « L'amélioration des transports en commun sans toucher aux privilèges de l'automobile est inefficace. »

- **Un aménagement des voies en cohérence avec leur fonction**

La hiérarchisation des voies du PLU, mes comptages de véhicules, et mes observations m'amènent à proposer des zones de circulation apaisées et cohérentes avec les fonctions qu'elles remplissent. En effet, « la réduction de la vitesse et le seul moyen de retrouver un équilibre des espaces »¹⁶.

➤ Zone 30 : traversées du quartier

Je définis une première zone homogène qui regroupe 6 circuits de traversée du quartier facilement repérables même pour les utilisateurs occasionnels.

Détails des 3 circuits Nord/Sud :

- Traversée directe en sens Nord>Sud via la rue George Sand,
- Traversée indirecte en sens Sud>Nord via les rues Auguste Chevalier, Chinon, Georget,
- Traversée indirecte en sens Sud>Nord via les rues de Metz, des Prébendes, Sébastopol.

Détails des 3 circuits Est/Ouest.

- Traversée directe en double sens via la rue de Boisdenier,
- Traversée directe en sens Ouest>Est via la rue d'Entraigues.

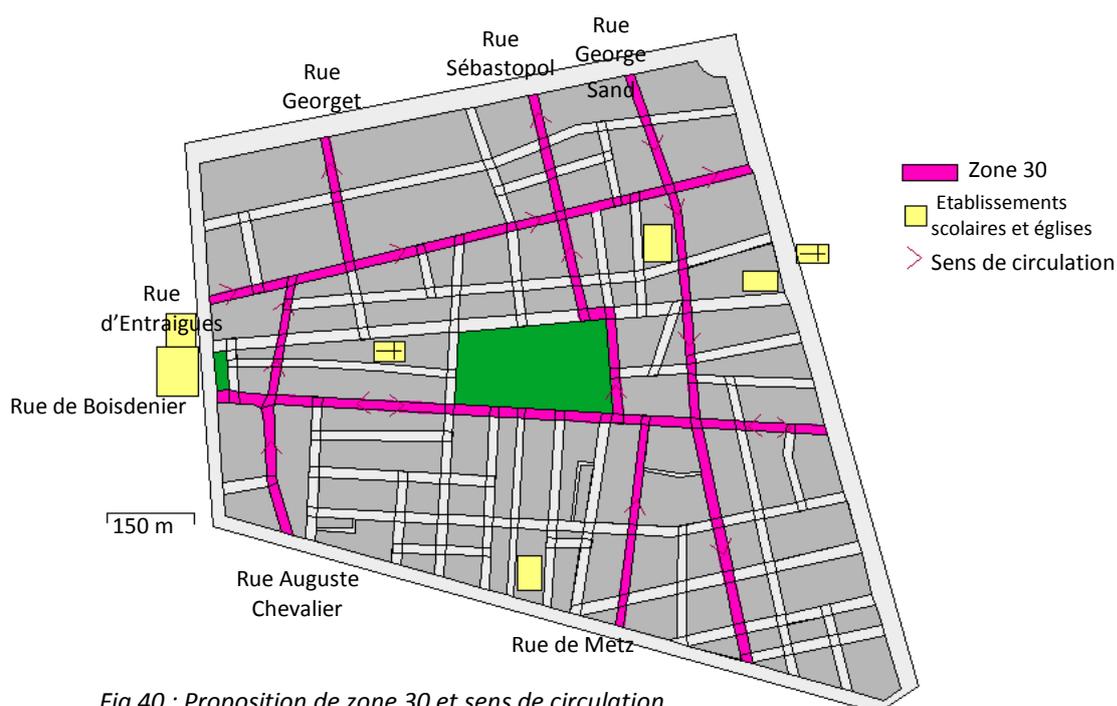


Fig 40 : Proposition de zone 30 et sens de circulation.

Réalisation : Noémie Humbert

Ces voies seront qualifiées de zone 30, affectées à la circulation de tous les usagers à vitesse limitée (30 km/h) et avec le passage de cyclistes systématiquement autorisé à double sens. Ce type de voies recherche l'équilibre entre les pratiques de vie locale et les fonctions circulatoires en créant des espaces pacifiés et en luttant contre le stationnement illicite.

A Chambéry (où j'ai habité pendant deux ans), la ville s'efforce de renforcer la sécurité des piétons et des cyclistes, en tant qu'usagers vulnérables sur le domaine public. Depuis plus de 25 ans, les actions visent à faire décroître la vitesse des voitures à l'aide d'espaces propres à la cohabitation de l'ensemble des usagers. « Cette politique a entraîné une diminution spectaculaire du nombre d'accidents dans la ville »³⁵ : divisés par douze en 25 ans pour tous les usagers.

Les traversées piétonnes en carrefour se font sur des aires piétonnes, qui viennent se substituer à la chaussée. Les véhicules les distinguent par l'aménagement de plateaux surélevés de grande largeur.



Fig 41 : Traversées piétonnes en zone 30 à Chambéry.

Source : <http://www.espacepieton.org/Travaux/France/chambery.html>

Le marquage au sol comprend une zone de chevrons et une zone de carrés évoquant le cédez-le-passage et incitant à l'arrêt des véhicules. La couleur rouge du revêtement alerte aussi les usagers, puis pour contrer la perception axiale traditionnelle de la chaussée, des figurines « piéton » sont disposées de façon aléatoire.³⁵

La vitesse réduite permet aux conducteurs d'augmenter le contact visuel avec les autres usagers, et offre une cohabitation dans de bonnes conditions de sécurité. Pour les zones 30 dans le quartier des Prébendes, j'imagine un aménagement homogène des voies sur l'ensemble de la zone, et en cohérence avec les autres espaces de circulations alentours. C'est-à-dire, que pour l'ensemble du quartier les carrefours seront traités en priorité à droite. Seuls les croisements avec les voies réservées aux bus seront différents : en céder le passage, pour bien marquer la priorité des transports en commun sur les autres usagers. Nous avons, cependant, remarqué lors du diagnostic, que des améliorations pour faciliter la lisibilité et la visibilité aux intersections étaient indispensables. C'est pourquoi nous aménagerons des espaces vierges d'obstacles visuels à proximité des intersections. Nous opterons pour une entière disparition des panneaux annonçant les priorités à droite (à priori peu utiles, voire de mauvaise influence à cause de leur non uniformité sur le quartier, d'après les commentaires des personnes interrogées). Pour inciter au respect des priorités et pour protéger les traversées aux carrefours, j'imagine un système de plateaux légèrement surélevés, de couleur identique aux cheminements piétons, disposés au sol sur les axes d'arrivée des véhicules, pour faire ralentir et rendre incontournable le côté d'arrivée des véhicules.

La zone 30 peut aussi bénéficier d'aménagements ponctuels pour maîtriser la vitesse des véhicules (coussins, chicanes, rétrécissements...). Ces légers réhaussements aux intersections, en plus d'avoir une utilité informative, auront cette fonction de ralentisseurs.

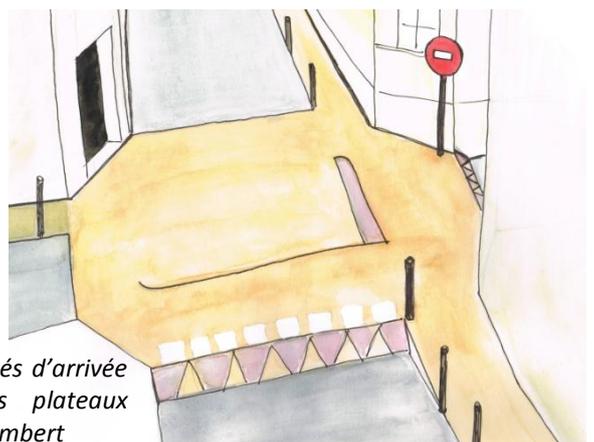


Fig 42 : Carrefour partagé, avec côtés d'arrivée des véhicules marqués par des plateaux réhaussés. / Réalisation : Noémie Humbert

Ainsi aménagées, les intersections ne sont plus de lieux d'hésitation : les conducteurs visualisent facilement le côté d'arrivée des autres véhicules. Les chauffeurs sont contraints de ralentir, ils ont conscience des susceptibles traversées piétonnes et cèdent la priorité à droite naturellement (en ayant plus qu'à se questionner sur leur droite ou leur gauche).

Les entrées et sorties des voies concernées par la zone 30 bénéficieront de panneaux signalisant le début ou la fin du caractère apaisé de l'espace public. Par contre en son sein, le moins possible de signalisation sera mis en place, car comme nous le montre une expérience aux Pays-Bas, l'uniformité et la restriction de signalisation appellent à la prudence.

L'article relatant l'expérience, m'a été communiqué par l'association « 40 millions d'automobilistes ». Il est consultable à l'adresse suivante : <http://www.urban-et-sens.com/absence-de-signalisation-plus-de-seacutecuriteacute.html>. L'action proposée par cette ville en Hollande consiste en la suppression de la quasi-totalité de la signalisation routière pour amener plus de sécurité. L'urbaniste à l'origine du projet explique que « Quand il y a trop de signalisations, les gens perdent tout sens de responsabilité et ils se comportent comme des abrutis ». La proposition vise donc à responsabiliser les usagers de la route, pour qu'ils interagissent entre eux. Les résultats sont là : il n'y a plus d'accidents graves et le trafic est deux fois plus fluide. Ce concept est appelé « Shared Space », espace de rencontre, il se matérialise au sol par une étendue de briques rouges. Même s'il est difficile de convaincre les utilisateurs les plus sceptiques à cette disparition de la signalisation, ce projet montre que la cohérence et l'harmonisation en termes de signalisation sont des atouts évitant les ambiguïtés.

◆ Pour ce qui est des aménagements cyclistes...

Développer l'usage du vélo c'est permettre aux cyclistes de ne pas faire de détours plus longs ou plus dangereux, et c'est prévenir les comportements (circulation illégale sur les trottoirs) par un aménagement adapté et facilité. Dans les zones 30, les cyclistes doivent pouvoir trouver une sécurisation suffisante sans aménagement cyclable spécifique. Les marquages au sol en peinture ne sont pas recommandés, notamment les lignes axiales, de connotation routière. Seuls des aménagements, si nécessaire, pour le double sens cyclable dans les rues à sens unique seront mis en place.

D'ailleurs, « le maintien de stationnement pour les voitures, ne doit en aucun cas justifier l'impossibilité du double sens cycliste. »⁴ Le mieux est de restreindre ces parkings pour éviter l'effet masque à la visibilité lors de la traversée de piétons. Quant aux stationnements spécifiques aux vélos, ils sont fortement recommandés.

◆ Quant aux circulations piétonnes...

Le passage piéton n'est pas nécessaire dans une zone 30, les piétons pouvant traverser en tout point de la chaussée. Cependant, il est nécessaire de conserver un trottoir en évitant les bordures hautes. Il s'agit, d'après les fiches du CERTU, de prévoir des cheminements adaptés aux PMR (largeur minimale de 1,40 m, sans mobilier ni obstacle), de limiter au maximum la présence de signalisation (passages piétons, restreints à des bandes d'éveil pour malvoyants).

➤ Zone mixte, dite « de rencontre » : voies de dessertes locales

« À terme, plus de 70 % de la voirie en agglomération devraient devenir des zones 30. Avec des sous-ensembles plus fortement aménagés pour la priorité du piéton. »⁴

Dans cet esprit, les autres voies du quartier, étant principalement destinées à la desserte locale, seront des « zones de rencontres » à la française. C'est-à-dire que les piétons sont libres de circuler sur la chaussée et bénéficient de la priorité sur les véhicules qui sont alors limités à une vitesse de 20 km/h. Les fiches du CERTU indiquent que ce type de zone peut s'appliquer à des rues résidentielles imperméables au reste des déplacements d'agglomération. Or, les sens uniques et la fonction résidentielle de la plupart des rues du quartier, nous l'avons vu, rendent leur utilisation ponctuelle et locale.

La vitesse de 20 km/h permet convivialité, civilité et courtoisie entre usagers. L'aménagement des voies doit être homogène et doit faciliter l'application de la limite de vitesse. Les cyclistes circulent sur la voie, sans aménagement particulier, excepté si nécessaire pour le double sens cyclable dans les rues à sens unique (idem qu'en zone 30). Pour les piétons et PMR, il est tout de même nécessaire de conserver un espace continu leur étant dédié, avec des cheminements dégagés de tout obstacle et facilement repérables (en privilégiant les trajets les plus directs et simples possibles).

A Chambéry, dans cet objectif de rendre l'espace public accessible à tous, le guidage des malvoyants est réalisé par des bandes « podotactiles », qui permettent de localiser les traversées.



Fig 43 : Traversées piétonnes en zone 30 à Chambéry.

Source : <http://www.espacepieton.org/Travaux/France/chambery.html>

En termes de stationnement, la solution optimale est son inexistence, par sécurité, pour éviter tout effet de masque à la visibilité. Cependant, dans certaines rues quelques stationnements pourront être conservés (en respectant les 2 % de places handicapées obligatoires), pour permettre la dépose, la venue de visiteurs, le déchargement de courses, des livraisons... Par contre, « tout arrêt ou stationnement en dehors des emplacements aménagés est gênant donc verbalisable »⁴.

Les matériaux, utilisés pour la chaussée seront uniformes dans l'ensemble de la zone de rencontre, car tous les usagers (piétons, cyclistes, automobilistes...) circulent sur le même espace. Seuls, les cheminements sans obstacle, destinés aux piétons et aux PMR, bénéficieront d'une texture différente (rugosité du revêtement permettant aux malvoyants de se repérer). J'imagine un revêtement de couleur clair, pourquoi pas sableuse pour donner un côté chaleureux à cette zone de priorité piétonne, ou gris clair, pour au moins mettre en avant le caractère particulier de la zone (limitée à 20 km/h) pour les usagers.

➤ Aires piétonnes : aux abords d'établissements scolaires

Monsieur Desbourdes, du service urbanisme de la ville de Tours, m'indique que « la ville est davantage favorable aux zones de circulation mixte limitées à 20km/h comme sur les rues du Commerce et Colbert. Seule la rue Nationale est totalement laissée aux piétons dans les projets en cours. »

Cependant, devant les écoles et le lycée du quartier, j'aime imaginer une disparition quasi totale de la circulation, pour permettre aux scolaires d'être en sécurité aux périodes d'entrées et de sorties des classes. La possibilité de patienter, de fumer, de papoter (pour les plus grands et les parents d'élèves)... dans un cadre agréable et sécurisé me semble être bénéfique. Ce type d'espace public pourrait aider à retrouver plus de convivialité au sein du quartier, en étant de véritables lieux de rencontres. Puis, l'impossibilité de déposer les scolaires au pied de la porte de l'établissement pourrait dissuader l'utilisation de la voiture pour la dépose et la récupération des enfants à l'école. Ainsi, les arrêts illicites et les embouteillages aux heures de pointes seraient réduits, et les temps de trajets à pied, en trottinette, en rollers, accompagnés, seraient davantage plébiscités, tout comme, pourquoi pas, la mise en place de circuit Pédibus (ligne virtuelle de bus pédestre, encadrée par des parents volontaires).

Il serait donc question, de la mise en place d'aires piétonnes sur de courtes distances devant les établissements scolaires. Par définition, ces aires sont affectées à la circulation des piétons. Seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à allure du pas (6 km/h), les piétons étant prioritaires. Elles sont communément, utilisées dans les cas de vie locale très importante, puisqu'adaptées à la forte densité de piétons et vélos. L'aménagement de ces aires doit comprendre des cheminements pour malvoyants, car l'effet « dalle » uniforme rend difficile l'orientation dans la zone. La possible circulation de véhicules d'urgence doit être prise en compte. Le stationnement est inexistant mais des zones d'arrêt peuvent être définies (utiles pour la dépose d'élèves handicapés temporairement ou non) et la venue de véhicules de secours.



Fig 44 : Exemple d'aménagement d'aire piétonne devant un établissement scolaire.
Réalisation : N.Humbert

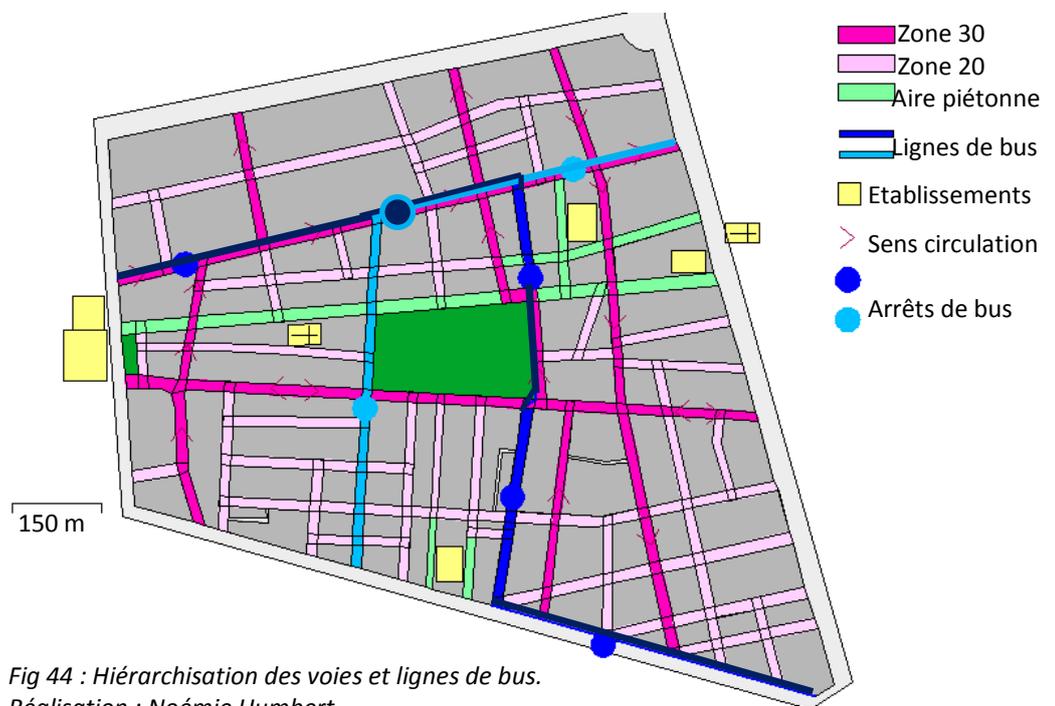


Fig 44 : Hiérarchisation des voies et lignes de bus.
Réalisation : Noémie Humbert

Dans chacune de ces zones, l'esthétique doit être liée à l'utilitaire.

- **Un stationnement public restreint, pour limiter la voiture individuelle...**

Les nombreuses rues devenues « sens unique », durant les années 70, ont laissé place à d'innombrables places de stationnement. Puis, aujourd'hui, ce nombre d'emplacements sur la voie publique s'est réduit en conséquence de l'aménagement de chicanes qui imposent le ralentissement des véhicules.

En m'appuyant sur les analyses, les critiques et les projets de différents auteurs, j'élabore un espace public pour le quartier des Prébendes qui permet de nouvelles solutions en termes de mobilité et qui va dans le sens de l'actuelle diminution des offres de stationnement au sein du quartier.

Les auteurs Daniel Kaplan et Bruno Marzloff remarquent que la mobilité individuelle est une conquête, elle a depuis toujours une certaine valeur. « Pour le nomade urbain c'est un rêve, un objectif. » Guillaume Uster, lui, nous dit qu'aujourd'hui (2008) l'automobile est encore préférée à tous les autres modes de transports même pour l'utilisation citadine, quitte à perdre du temps pour se stationner. Or ils s'accordent à dire que les démarches de restrictions de mobilité individuelle sont contre-productives en demi-mesure. Quant aux auteurs de « Les transports, la planète et le citoyen », ils déclarent que « Les pouvoirs publics peuvent encourager l'évolution contrainte de la voiture, en aménageant l'espace dévolu à la circulation. »³

C'est pourquoi, je me permets d'imaginer une véritable diminution de l'offre de stationnement automobile public. J'estime, dans ma proposition d'aménagement finalisée, qu'il restera moins de 500 emplacements pour l'ensemble du quartier dont 2 % seront réservés aux handicapés (en conformité aux lois), contre environ 2500 à l'heure actuelle. Il est clair que l'objectif visé est l'abandon de l'automobile

individuelle. Or, pour pallier le manque engendré, car il est vrai que certains trajets supérieurs à 2 km restent difficilement réalisables en transports en commun, il est indispensable de proposer différentes alternatives.

En effet, les trois auteurs de l'ouvrage « Les transports, la planète et le citoyen », dans la partie perspective, insistent sur la nécessité de proposer plusieurs choix aux utilisateurs. Ils déclarent que « pendant des décennies, la voiture a symbolisé la liberté de circuler. », mais qu'aujourd'hui, « être libre, c'est pouvoir choisir entre la voiture, le train, le vélo et la marche, ou pouvoir passer de l'un à l'autre. » François Ascher, aussi, dans « Les nouveaux principes de l'urbanisme » annonce que l'urbanisme actuel doit être un urbanisme permettant le choix.

Il s'agit de pouvoir « rouler mieux, sinon moins »³.

- **... au profit d'utilisations malléables de véhicules partagés**

- **Inciter le covoiturage (partage de son propre véhicule)**

Personnellement, il m'est arrivé plus d'une fois de pratiquer le covoiturage pour de longues distances (Tours-Dijon / Lyon-Tours /Chambéry-Mulhouse). Cette pratique est de plus en plus facilitée par les sites internet, mais reste marginale. Quant au covoiturage interne à une zone urbaine, finalement tout le monde le pratique, car spontanément, faire voiture commune pour déposer les enfants du voisin à l'école ou aux activités, raccompagner des amis... sont des actions plutôt fréquentes.

Aussi, Marc Wiel a des propos qui m'incitent à croire dans le développement du concept de covoiturage : « La mobilité est associée à notre potentiel d'interactions sociales, notre capacité à faire des choses ensemble. » or, « Être urbain c'est avoir besoin des autres pour interagir avec eux et en même temps, être gêné par la présence des autres ». Or, le partage de véhicule est pratique et économique, mais impose une solide organisation, puis nécessite quelquefois de légers détours et surtout, demande une confiance absolue entre participants. C'est le mélange du besoin et de la gêne des autres.

Pour inciter cette pratique au sein du quartier, il me semble indispensable d'imaginer un moyen de communication entre résidents, pour que chacun puisse profiter d'un trajet en temps voulu et en limitant les contraintes. Dans les années à venir, l'ensemble des populations urbaines, toutes générations confondues, bénéficieront d'outils portatifs reliés au réseau. Alors pourquoi ne pas utiliser ce type de support d'informations pour permettre à chaque riverain d'indiquer ses trajets en temps réel. L'auteur Guillaume Uster parle d'e-voiturage « avec informations en direct par SMS des offres de trajet », quand D. Kaplan et B. Marzloff parlent de « covoiturage dynamique, fondé sur les portables et la géolocalisation ».

Ainsi, des voisins pourraient découvrir qu'ils travaillent quotidiennement dans la même zone d'activité... et une étudiante pourrait occasionnellement profiter de trajets pour aller au cinéma... sans que rien n'impose aux usagers de répéter ce partage tous les matins ou à chaque séance de cinéma. Le covoiturage est une solution parmi d'autres, à utiliser en fonction.

Cependant, pour inciter à cette pratique pour les trajets directs réguliers, il est possible de créer de nouveaux privilèges : par exemple, chez Motorola, à Toulouse, le patron laisse sa place, extrêmement bien située, aux « covoitureurs du mois » (mesure symbolique mais flatteuse...). Au sein du quartier, il serait possible de rendre le stationnement public payant (au mois pour les résidents, à l'heure pour les utilisateurs occasionnels), hormis pour les véhicules participant régulièrement à des covoiturages. Il faudra donc, pouvoir différencier les véhicules par une méthode ou une autre (répertoire de plaque d'immatriculation, boîtiers détectables comme pour les télépéages actuels...). Puis, des systèmes de contrôles devront être mis en place (patrouilles, ou détection automatique). Le tout apporte un privilège non négligeable, aux conducteurs de véhicules individuels prêts à partager leur bien avec les autres.

➤ Aménager un service d'auto partage de qualité (location courte durée)

Sur le même principe que les actuels réseaux urbains de partage de vélo (Vélib' à Paris, Vélo'v à Lyon, V'Lille, V'hello à Aix-en-Provence...) qui consiste à installer des vélos, dans plusieurs stations, à disposition des passants (qui les empruntent, les utilisent et les redéposent à une autre borne), l'auto partage, est la mise à disposition de véhicules motorisés que chaque utilisateur emprunte à leur tour...

A Tours, ce principe d'automobiles en libre service, « quand je veux, où je veux » est désormais disponible, depuis avril 2012, dans 6 stations en cœur de ville. Mais, le service « Autociti » est actuellement restreint à deux véhicules par station, le lieu de retour est forcément celui du départ (pour éviter le phénomène de stations vides/pleines observé avec les stations de vélo dans les villes proposant le partage de vélo) et la zone bénéficiant de l'offre est limitée à la vieille ville. Facilement réservables sur internet, les véhicules peuvent être empruntés d'une ½ heure à 2 jours. « Ce service fonctionne à merveille, depuis déjà des années, dans les villes allemandes et suisses. »³ En Allemagne, il existe aussi des logements équipés d'un service d'auto partage, financé par les charges communes.

Très intéressant, le concept incite les habitants à ne pas posséder leur propre véhicule. « A quoi sert de posséder sa propre voiture pour qu'elle soit utilisée quelques heures par jour ? » scandent les publicités. Guillaume Uster indique dans son ouvrage que « le stationnement résidentiel est mangeur d'espace sur les voiries », il s'inquiète aussi de « l'immobilisme » de ces stationnements. Or, ce type de service permet d'éviter les véhicules « ventouses »¹² sur les stationnements et pourrait offrir aux utilisateurs la possibilité d'utiliser des modèles différents suivants les besoins de déplacements (citadine, break, monospace, camionnette, scooter couvert, modèles réduits...). Assisté par l'électronique, ce concept de location de courte durée, appelé auto partage, permet de réserver une voiture du type souhaité, pour l'utiliser quelques heures, avant de la remettre à son point de stationnement sans avoir à chercher une place de parking.

Dans le quartier des Prébendes, bon nombre d'espaces actuellement privés (garages souterrains collectifs, cour intérieure d'immeubles, passages desservant plusieurs garages individuels privés, zone d'alignement de garages individuels en location...) pourraient devenir des « poches » de stationnement pour ces véhicules partagés.



Fig 45 : Espaces pouvant accueillir les autos-partagées en cœur d'îlot.

Fond de carte : cadastre.gouv / Source : repérages N.H.

Réalisation : Noémie Humbert

J'ai repéré par mes propres moyens (sur la carte ci-dessus) que chaque rue du quartier bénéficie au moins d'une zone susceptible d'être transformée. En effet, sous la gestion d'une entreprise privée, le concept pourrait se développer à grande échelle (en quantité). Au lieu d'accueillir, des véhicules de particuliers, comme c'est le cas actuellement, ces parcelles de terrain pourraient être regroupées sous le nom de l'entreprise, pour y garer les véhicules à emprunter. Ces espaces progressivement transformés permettraient la diminution du nombre de voitures individuelles, de garages privés et de stationnements publics occupés de véhicules utilisés occasionnellement. Ce nombre de véhicules « ventouses » est forcément élevé au vu du diagnostic.

Au départ, il serait également possible de réutiliser les véhicules actuels des riverains (repeints si besoin) pour mettre en valeur l'adaptation des comportements, pour inciter les usagers par la vente facilitée de leur bien, et pour permettre l'utilisation de véhicules partagés du même confort que leur ex-voiture.

Les utilisateurs disposeraient d'un compte géré par un badge, leur permettant d'enregistrer le nombre de kilomètres réalisés par mois, avec l'indication du type de véhicule utilisé. Ainsi, chacun participerait au financement du service à la hauteur de sa propre consommation (avec pourcentage de participation pour l'assurance et l'entretien des véhicules).

A nouveau, l'utilisation d'internet et de la technologie comme support d'informations permettrait aux utilisateurs de réserver des véhicules, des places de stationnement, de repérer en temps voulu les lieux comptant encore des véhicules disponibles... Puis, le serveur utilisé pour la mise en relation des

participants aux covoiturages, peut très bien être également activé pour des trajets réalisés en voitures partagées (il suffit que chaque participant badge sa présence, puis que le serveur gestionnaire soit informé que le véhicule utilisé pour le trajet à venir est partagé par x voyageurs).

De plus, si les évolutions en cours amènent la mise sur le marché de véhicules électriques performants, rien n'empêche aux parcs de voitures partagées d'être équipés pour la recharge des batteries. L'aménagement de ces parcs fonctionnels pourrait rechercher un aspect esthétique valorisant, avec, par exemple, des tonnelles végétales.



Fig 46 : Exemple de d'alignement actuel de garages (rue Claude Thion).
Réalisation : Noémie Humbert

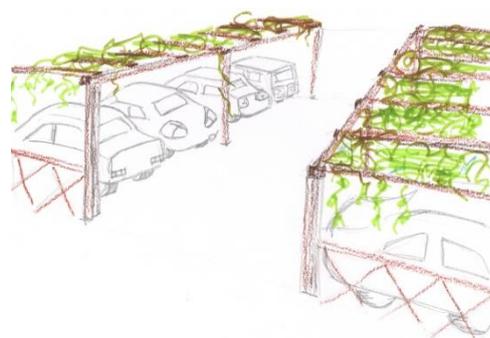


Fig 47 : Tonnelles adaptées pour rendre les parcs de stationnements plus esthétiques.
Réalisation : Noémie Humbert

Globalement, cette solution de véhicules partagés évite l'utilisation trop facilitée de la voiture, puisque le véhicule n'étant pas personnel, son utilisation nécessite une réservation, un usage limité pour permettre un véritable partage, et il faut marcher quelques mètres pour récupérer le véhicule souhaité dans un parc non immédiatement sur la rue. Le concept est économique et solidaire. Il permet un retour au « vivre ensemble » et surtout il libère l'espace public des innombrables stationnements pour le rendre à des utilisations plus collectives et à des déplacements plus respectueux de l'environnement et des autres usagers.

➤ Offrir d'autres alternatives pour des situations plus occasionnelles

Pour compléter ces mesures qui limitent l'usage et le stationnement quotidien de véhicules motorisés individuels au sein de l'espace public du quartier, il est important de prévoir des solutions pour les déplacements occasionnels comme les voyages de vacances.

Les actuels garagistes du quartier, ayant moins de véhicules à entretenir, pourraient facilement compléter leur activité, en partenariat avec le service d'auto partage, avec un service de location de longue durée. Ainsi, les résidents du quartier n'ayant plus leur propre véhicule pourraient louer un véhicule à prix avantageux, pour des périodes de vacances.

➤ Partager également les modes doux

La ville de Tours propose actuellement un service de location de vélo longue durée (3 à 12 mois) appelé Vélociti. Conçus spécialement pour les déplacements en ville, les 1200 vélos concernés sont loués exclusivement aux habitants de l'agglomération tourangelle. Ce système permet à chacun de redécouvrir le déplacement cycliste en milieu urbain.

Cependant, nous avons vu dans le diagnostic que les facilités d'utilisation et les offres de stationnement ne sont pas idéalement adaptées. La mise sous zones apaisées du quartier et le développement d'itinéraires cyclables sur la ville amélioreront les conditions d'utilisation. Puis, sur le même principe que l'auto partage, le partage de vélo pourrait permettre à tout résident du quartier de ne pas s'encombrer d'une bicyclette. Certaines personnes interrogées indiquent que leur vélo est stationné à l'intérieur même du logement, et l'entretien d'une bicyclette n'est pas évident pour tout le monde.

Par contre, pour éviter les phénomènes de stations vides/pleines observées dans les multiples villes offrant un service de partage de vélo, (qui implique certaines fois des déplacements en masse de vélos par camionnette pour rééquilibrer l'offre en places libres et en véhicules disponibles), il me semble intéressant de reprendre le fonctionnement de l'auto partage, c'est-à-dire, que le lieu de retour doit être identique au lieu d'emprunt. Lors des arrêts intermédiaires au cours de la location, rien n'empêche aux utilisateurs de stationner leur vélo, comme les autres bicyclettes sur des arceaux prévus à cet effet.

Ainsi, j'imagine des stations de vélo partage, où il serait possible d'emprunter des bicyclettes identiques aux Vélocitis, où chaque véhicule aurait sa propre place. L'entretien serait alors effectué par l'entreprise gestionnaire des Vélocitis. Puis, pour limiter les dégradations de matériel en attente, pourquoi ne pas imaginer des stations couvertes et fermées, accessibles qu'après paiement de la location à venir ou enregistrement d'un code utilisateur.

De la même façon que les parcs d'auto partage, ces stations de vélo partage peuvent offrir des modèles de véhicules variés comme des bicyclettes avec place enfant, des trois roues avec deux roues arrière pour une meilleure stabilité et permettant une caisse pour déposer des affaires ou des courses, ou encore, des vélos avec assistance électrique pour ne délaissier personne. Chaque véhicule pourrait aussi bénéficier de GPS en lien avec les autres modes de transports de la ville.

De manière générale, il faudra ajouter, dans le mobilier urbain du quartier, des arceaux pour le stationnement des bicyclettes à proximité des entrées du parc et devant les boutiques et services. L'augmentation supposée du nombre de vélos privés, et la diminution du nombre de voitures particulières, pourraient amener à transformer quelques garages privés en local de stationnement de vélos pour les résidents n'ayant pas l'espace pour les garer chez eux.

➤ **Rendre intelligents les services de mobilité**

Il est clair que la mobilité de demain, aux Prébendes comme ailleurs, est une mobilité plurielle, d'où la « nécessaire généralisation de la multimodalité et de l'intermodalité » : arbitrer entre plusieurs modes de déplacement et passer d'un mode à l'autre.³

Il s'agit de rendre compatibles les différents réseaux, d'harmoniser les horaires, les plans, les tarifs et moyens de paiement... pour que chaque utilisateur, comme je l'ai décrit plus haut, puisse organiser ses déplacements en fonction des autres usagers (covoiturage), en fonction des disponibilités de véhicule (auto et vélo partage), en fonction des multiples moyens de transports (bus, tramway, auto partage, vélo...).

D.Kaplan et B. Marzloff parlent de rapprochement de l'offre et de la demande à partir d'auto-organisation et de partage des ressources. Ils citent comme condition de réussite « la mutualisation des informations et des ressources de mobilité » tout comme G.Uster cite la « normalisation » des informations et leur « mutualisation ».

Or, pour valoriser l'offre et permettre la transversalité entre transports, il est indispensable d'unifier les opérateurs de mobilité ou au moins faire en sorte qu'ils travaillent en partenariat, comme je l'ai soumis à propos des garagistes du quartier, ou même comme on peut l'imaginer avec la participation des entreprises. Les habitants des Prébendes doivent pouvoir bénéficier de technologies d'information et de communication (TIC) leur permettant d'organiser leurs déplacements en fonction de la totalité des offres proposées sur le quartier et par les résidents. J'imagine donc, la mise en place d'un outil consultable en réseau 24h/24h, développé à l'origine pour le quartier lui-même, puis extensible aux autres secteurs de la ville.

Il est également important de développer les transports comme des lieux, des temps multifonctionnels en rapprochant les services de l'individu comme le conseillent les auteurs de « Pour une mobilité plus libre et plus durable ». La multiplication des fonctions des lieux de transport passe, entre autres, par l'offre de services autour des lieux de mobilité. J'entends par là, que si des commerces, boulangerie, services bancaires ou autres, devaient se réimplanter dans le quartier des Prébendes, il serait préférable qu'ils se situent à proximité des arrêts de bus, des stations d'auto et vélo partage... pour permettre aux usagers de gagner du temps (achat, retraits bancaires... pendant les temps d'attentes, les temps de correspondances...).

Par contre, dans les années à venir, il faut espérer que l'estimation de la consommation d'énergie des TIC aura pu être clairement évaluée pour mieux être restreinte, car rien ne sert de limiter les consommations d'énergie et les pollutions de l'automobile, si c'est pour la remplacer par des services de mobilité, en réalité, plus gourmands encore et plus polluants.

- **Un nouvel espace public en lien avec les changements de mobilité au sein du quartier**

Comme nous avons pu le voir, les évolutions de comportements en termes de mobilité, vont imposer des changements en termes d'emprise de la mobilité sur l'espace public en général. Disparition progressive des stationnements de voitures sur les voies (auto-partage dans les cours ou dans les cœurs d'îlots), chaussées partagées, sans véritables trottoirs... sont des modifications qui vont libérer de l'espace dans les rues. Or, ces zones vierges ne peuvent pas être requalifiées au profit d'un agrandissement des voies, car cela entraînerait le risque de non respect des limitations de vitesse, ce qui impliquerait davantage de ralentisseurs qui sont gênants, en grande quantité, pour les véhicules de secours. Donc, il s'agit ici, de trouver des possibilités de reconversion pour ces petits espaces dégagés de leur fonction actuelle.

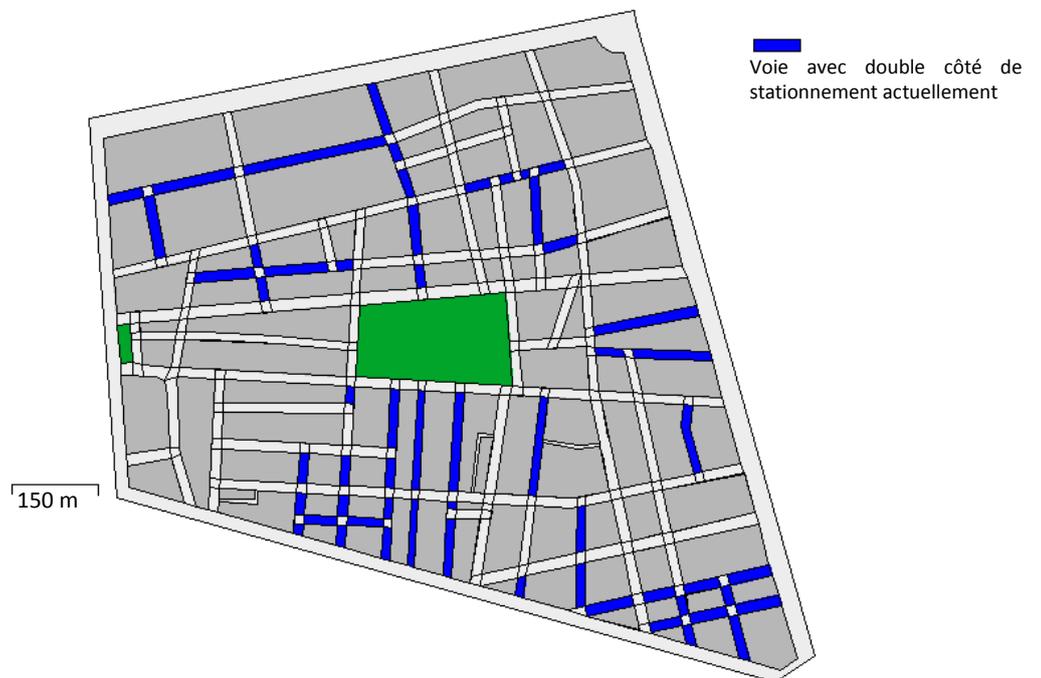


Fig 48 : Voies pour lesquelles l'espace dégagé par la diminution des stationnements publics va être important.
Source et réalisation : Noémie Humbert

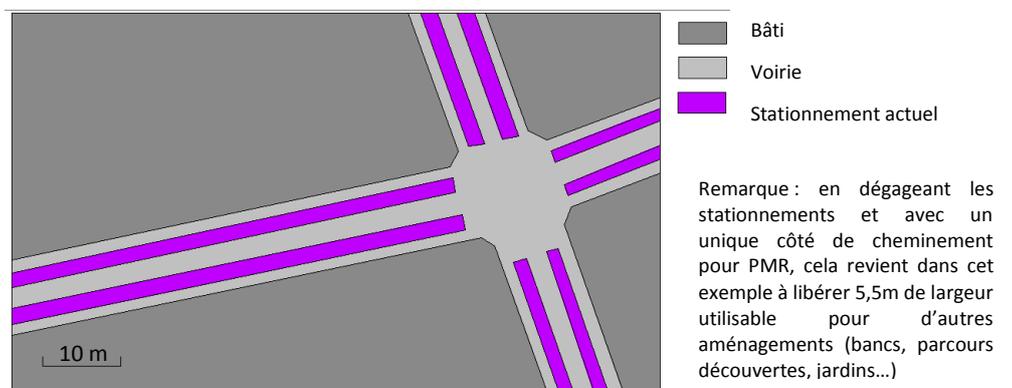


Fig 49 : Visualisation de l'espace libérable (exemple de la rue Victor Hugo).
Source et réalisation : Noémie Humbert

Evidemment le réaménagement de l'espace doit permettre de répondre aux enjeux sur l'espace public, que je rappelle ici :

- Permettre à l'ensemble de l'espace public du quartier de se tourner vers le parc et d'être en lien avec lui puisqu'il est le pôle le plus apprécié du quartier (créateur de qualité), tout en ouvrant le quartier sur le reste de la ville et ses habitants,
- Eviter l'abus d'empiétement des poubelles sur les voies publiques.
- Retrouver un espace public vivant, incitateur de solidarité,
- Imaginer des solutions innovantes pour combler les manques d'épicerie et de commerces de premières nécessités.

➤ Rôle des habitants dans la transformation de l'espace public

◆ Difficultés des citoyens à exprimer leurs besoins

Lors de mes entretiens avec la population, utilisateurs occasionnels et riverains du quartier des Prébendes, les questions nécessitant une projection des personnes interrogées dans le futur, restent sans réponse. « Trop difficile d'imaginer... », « je n'arrive pas à voir ça ici... », « Plus d'espace ? Mais il faut bien les mettre quelques part les voitures... » sont autant de remarques qui reviennent, pour exprimer leur incapacité à se projeter dans l'avenir. Du coup, il est tout aussi difficile pour eux, d'exprimer spontanément, ce qu'ils souhaiteraient pour l'avenir. Seuls quelques uns ont des idées en tête ou des propositions bien arrêtées : « le quartier a besoin de plus de nature décroisée. Dans les rues adjacentes au parc, un peu de végétation pourrait inciter à venir dans cet espace magnifique, mais clos. », « il ya trop de pisses de chien sur les trottoirs », « les pelouses servent de pissoirs pour les chiens », « il faudrait installer des lieux spécifiques à ça », d'autres proposent des cendriers intégrés au mobilier urbain « comme à Nice, c'est pratique il y en a partout », quand parallèlement, certains fumeurs se disent moins facilement tentés de jeter leurs mégots dans les espaces verts...

Il leur est finalement plus facile de répondre « oui, ça pourrait me convenir » ou « non, ça ne m'intéresse pas » à des propositions soumises par l'extérieur. C'est donc ainsi, que j'obtiens 9 intéressés (sur 20 personnes interrogés) par des parcours ludiques et didactiques, 10 intéressés par des expositions temporaires et 5 demandeurs de plus d'informations sur les activités de quartier sur panneaux d'affichages. Les activités et les sports sont, dans l'ensemble, moins demandés, mais les terrains de boules recueillent quand même 4 intéressés sur 20 et les tables de plein air pour les joueurs de cartes et d'échec pourraient plaire à l'association du quartier, puis quelques uns me soumettent l'idée de véritables lieux pour les sports de ballon. L'animation régulière du quartier, par un crieur de rue attirerait seulement 2 curieux sur 20, mais des petits concerts au kiosque du parc pourraient convenir à 4 d'entre eux. Finalement, la possibilité d'avoir quelques jeux pour enfants juste devant les habitations plairait à 3 personnes (concernées par la surveillance de jeunes enfants).

Au vu de leurs difficultés à s'imaginer leur quartier autrement au moment des entretiens (leur avis n'ayant jamais été réellement demandé, la population n'a pas naturellement d'idées immédiates), je me suis renseigné différemment pour compléter mon support de proposition.

◆ Construction collective d'espace collectif

Denis Delbaere explique dans son ouvrage « La fabrique de l'espace public » que les collectivités mettent en œuvre, encore trop souvent, des formes d'espace public hérité de notre histoire urbaine, qui n'est plus en accord avec les besoins des populations urbaines contemporaines, car les pratiques de l'espace public ont évolué : « Passage d'une logique de confrontation et d'échange, au principe de séparation et de cloisonnement. »

Or, pour lui, comme pour Pascal d'Erm (ouvrage : Vivre ensemble autrement) revenir au « chacun pour tous » à partir de l'actuel « chacun pour soi » est

possible, à condition de laisser les idées et les besoins de tous, se confronter, pour trouver les meilleures propositions. Cette approche concertée, avec expérimentation des possibilités, appelée « coproduction », est un nouveau point très présent dans les nouveaux principes de l'urbanisme. La définition d'une œuvre commune, nécessite de laisser de la place aux débats pour gagner en souplesse et être adaptable à l'imprévu : « Le dialogue social est la clé du renouveau des espaces publics. »¹⁰ Ainsi, plusieurs auteurs déjà largement cités, défendent l'idée que la coproduction apporte de la légitimité à l'espace public, que ce processus crée une identité territoriale aux lieux et permet une meilleure appropriation de l'espace par tous, avec une polyvalence d'usage.

Mon programme d'aménagement de l'espace public du quartier des Prébendes s'articule autour d'axes me paraissant indispensables (soutenus par mes lectures). Puis, il utilise les détails discutés avec la population du quartier. Mais finalement, je n'arrête pas définitivement les emplacements des propositions, car, pour que l'espace public réponde aux besoins des riverains, il faudra qu'il soit malléable et réversible, qu'un débat officiel s'engage pour laisser aux habitants le temps de la réflexion.

➤ **Suggestions de transformations en réponse aux besoins d'actualité**

◆ **Nombreuses raisons incitant l'augmentation de végétation en milieu urbain.**

De manière générale « Les Français veulent plus de vert ! »²¹, « plus de parcs et jardins, plus d'aires de jeux, plus de végétal dans la ville... »²¹. « D'après une enquête Unep/Ipsos, les espaces verts sont aujourd'hui une priorité pour la majorité des citoyens. »²¹ L'article du Magazine Paysage Actualités, relatant cette tendance détaille qu'à la question : « Quelles réalisations végétales souhaiteriez-vous voir développer en priorité dans votre commune ? »²¹ 31 % des personnes interrogées répondent : des aires de jeux pour enfants, 28 % : des parcours de santé, et 24 % : des jardins de quartier partagés par les riverains. De plus, 10 % disent utiliser les espaces verts pour promener leur chien, 10 % pour pratiquer un sport (jogging, football, taïshi...), 27 % pour faire jouer les enfants, et 46 % pour se détendre.

Un article issu du quotidien Le Monde datant du 27 juillet 2011, apporte également une justification à la présence de plus d'espace vert en ville. Il relate que des études britanniques et suédoises ont mis en évidence que la proximité directe des citoyens avec des espaces publics de qualité était bénéfique : elles révèlent « le lien direct entre la présence de vert en ville et l'amélioration de la santé physique et mentale des habitants. Plus un jardin est riche en biodiversité, plus il a des effets psychologiques bénéfiques pour les usagers. »²³ L'étude britannique, a même, chiffré les gains que l'augmentation d'espaces verts en ville pourrait représenter pour réduire les dépenses des services de santé publique.

« On connaissait déjà les bienfaits des arbres et des végétaux en ville : captage du CO₂, rôle de « climatiseurs urbains » filtration des microparticules polluantes, diminution du stress... »²³, mais « Tout le monde rêve d'un monde plus respectueux de la nature, de villes plantées d'arbres et de parcs, d'habitations qui

font la part belle aux jardins et au végétal. Nos enquêtes annuelles (Le Monde) montrent que 9 Français sur 10 expriment un besoin croissant de nature et sont convaincus de la nécessité de préserver l'environnement et de développer les espaces verts. »²³, « Le paysage est créateur de richesses »²³, il faut l'appréhender « non plus comme de simples agrégats décoratifs, mais comme des leviers prioritaires des politiques de santé publique. »

Aussi, Marc Weil, indique que « La qualité des promenades ne devrait pas rimer avec éloignement. » Puis, le Magazine Paysage Actualités de juin 2008, explique que les « enjeux pour l'avenir », c'est « augmenter les surfaces vertes dans la ville et les entretenir dans le respect du développement durable. », c'est « utiliser les plantes grimpantes (peu onéreuses) pour habiller les structures verticales. », c'est « créer des liaisons vertes, qui apportent un « plus » sur le plan paysager, mais aussi botanique : car conçues sans discontinuité et avec une masse végétale suffisamment dense, elles favorisent le processus de colonisation des espèces. », et c'est aussi « Valoriser des espaces linéaires à travers la ville ».

L'espace public, d'après Denis Delbaere, c'est l'ensemble des espaces de passage et de rassemblement qui est à l'usage de tous. Pour lui, paysagiste de métier, « Le paysage, est la forme nouvelle de l'espace public »¹⁰, il faut donc « ouvrir la ville aux paysages »¹⁰, « pour donner un visage à la nature en ville »¹⁰.

Appuyée sur ces multiples sources, il est clair, que davantage de végétation dans le quartier des Prébendes serait bénéfique pour tout le monde : citadins, services de santé publique, biodiversité, planète... J'imagine, alors, les rues envahies par des formes de végétation variées. L'espace minéral et les cheminements de mobilité seront optimisés et limités, au profit de la verdure. En lien avec le jardin central des Prébendes, les rues « vertes » se disperseront en direction des autres quartiers. Certaines de ces rues pourront faire partie d'une liaison verte traversant la ville centre et reliant les bords de Loire aux bords de Cher.

◆ Création et réutilisation de mobilier urbain adapté aux besoins spécifiques du quartier des Prébendes

En termes de mobilier urbain, l'article du Magazine Paysage Actualités de mars 2008, aide aux choix et aux implantations. Les municipalités s'accordent a priori pour choisir le mobilier urbain en fonction des critères suivant : « robustesse », « pérennité », facilité de maintenance et bien sûr, le coût d'investissement. Les demandes des citoyens sont autres : « cohérence des équipements avec leur environnement » et leur capacité à l'amélioration de l'usage de l'espace public. Le mobilier urbain peut être encombrant, il faut l'organiser de façon harmonieuse, en évitant la monotonie, tout en limitant leur emprise sur les cheminements. Pour donner une identité au quartier, il est préférable d'homogénéiser les formes, les couleurs et les matériaux.

Par ailleurs, pour répondre aux problèmes liés aux alignements de poubelles privées sur les trottoirs actuels, par manque d'espace intérieur dans les copropriétés et pour améliorer la visibilité aux carrefours, j'imagine une solution « deux-en-un ». J'entends par là, trouver une solution à ces deux défauts en même temps.

- Les poubelles étant sur la voie publique, les habitants descendent déjà dans la rue pour trier leurs déchets ménagers. La densité importante de poubelles au mètre de trottoirs m'incite à penser à un rassemblement, à une mise en commun de ces espaces de tri, ajoutant seulement quelques mètres de plus pour vider leurs poubelles.
- Les stationnements gênant la visibilité aux intersections doivent être remplacés par des espaces libres. Attention pour faire respecter l'interdiction d'arrêt et de stationnement, il faut, soit installer des plots, soit trouver une nouvelle fonction à ces quelques mètres carrés à chaque coin de rue.

A partir de ces observations, j'imagine donc un regroupement des poubelles ménagères et des tris d'emballages (et pourquoi pas du tri de verre, puisqu'il est déjà récupéré dans des bacs à collectes dispersés sur la voie publique) au bout des rues, sur quelques mètres carrés. Les bacs utilisés actuellement pour le tri du verre, devant le jardin des Prébendes, sont enterrés. Installés à l'extrémité des rues, ils ne cacheront pas la visibilité (contrairement à des stationnements, des bacs de fleurs ou des bancs occupés...) et permettront à chaque résident de vider ses déchets relativement près de leur habitation (sur leur passage), sans gêner les déplacements ni détériorer l'aspect esthétique des rues. De plus, cette mesure permettra aux camions de ramassage de raccourcir leur parcours de collecte (énergie, pollution, coûts diminués).

Selon une enquête de la Sofres, relatée dans le Magazine Paysage Actualités de juin 2008, « trier les déchets et les emballages est désormais devenu un réflexe pour 86% des Français ». Dans l'agglomération du Grand Lyon, puis dans des centres commerciaux comme de l'Heure Tranquille à Tours les poubelles publiques possèdent « des codes couleur, reprennent les consignes de tri que les habitants possèdent chez eux ». Il est tout à fait imaginable de reprendre ce type de poubelles au sein du parc des Prébendes.

➤ Espace public : lieu de mobilité, mais aussi de vie urbaine

Par définition, un espace public est collectif, ce qui implique un fonctionnement en son sein et un entretien, solidaire et coopératif, pour permettre de vivre ensemble dans de bonnes conditions. D'après Denis Delbaere « L'espace public a pour mission d'organiser le partage de l'espace collectif de façon la moins conflictuelle possible, en développant le lien social et la cohabitation ».

◆ Gestion et entretien de la végétation : acceptation de la nature « sauvage » et appel à la gestion collective

M. Desbourdes m'indique que l'entretien des espaces verts et des pelouses est coûteux, et donc que l'aménagement de verdure en ville, à Tours, est réduit au minimum.

Pour contourner ce problème d'entretien, je me réfère à d'autres solutions...

« Au Nord Ouest de Nantes, le Parc de la Gaudinière bénéficie d'un entretien « à la carte » dicté par le caractère de ses différents secteurs, tantôt naturels, tantôt horticoles. », « Un décor végétal urbain attrayant n'implique pas

systématiquement des apports d'eau. Avec des plantes bien adaptées et surtout bien implantées, il est possible d'oublier les opérations d'arrosage. » Les articles du Magazine Paysage Actualités d'avril 2008 et de septembre 2010, expliquent ainsi, qu'il est possible de réduire les coûts d'entretien en créant des zones d'espace public qui nécessitent moins de coupes, de tailles, de tontes, d'arrosages... l'alternance de nature « sauvage », plus minérale (rochers, fontaines...), ou bien ordonnée, permet à la fois, la diversité d'ambiance, d'espèces et cible les zones d'entretien. L'espace vert habituel, couteux d'entretien, peut évoluer en espace vert plus libre : prairies fleuries, espèces rustiques, moins de plantations hors sol (plus onéreuses d'entretien), des productions de plantes au sein de serres municipales (à proximité, pour limiter les investissements et les coûts de déplacements), sans pour autant négliger le fleurissement toute l'année avec des plantes de saison.

En complément, pourquoi ne pas utiliser le fait que « le jardinage revient à la mode depuis 20 ans » comme le cite Éric Prédine, auteur « Des jardins en partage ». « L'envie de rapprochement avec la nature, de manger mieux, de se retrouver ensemble » peut se transformer en jardin partagé : un espace collectif dont s'occupe un groupe d'habitants du quartier.

Le concept de jardin partagé est plutôt bien connu par les habitants et utilisateurs du quartier des Prébendes (12/20), et pourrait attirer 13 personnes sur 20, les autres étant in-intéressés par le jardinage ou contraints de l'abandonner pour des raisons de santé. Une des personnes non intéressée par le jardinage, remarque pourtant, que le quartier des Prébendes s'y prêterait bien, et sa population aussi d'après lui.

Pour inciter l'utilisation de l'espace collectif et permettre à la nature de redécouvrir les rues du quartier sans pour autant être onéreuse pour la collectivité, la mise en place de jardins partagés aux abords des mobilités apaisées (sur la linéarité des voies) et sous la surveillance de tous les résidents, semble être une bonne alternative.

La rue deviendrait ainsi, « un prolongement de la salle de séjour, un lieu de vie en plein air »¹⁴. En respectant les envies et besoins de chacun : accueil d'enfants et de papotages (espaces détentes avec des assises), plantations potagères, cultures et arrangements d'espèces florales..., équipements spécialisés et bacs rehaussés pour permettre aux plus âgées et aux PMR de participer sans contraintes (mal de dos, jardinage en chaises roulantes), abris et outils mutualisés... sous couvert d'une association de quartier, ou par location de petites parcelles, la largeur des rues retrouverait une utilité autre que l'accueil de voiture. Scènes de vie ouvertes aux passants, les jardins partagés du quartier des Prébendes serviraient de moteur au retour de la solidarité et de l'entraide. Le jardinage n'est que l'origine d'échanges de graines, de techniques, de discussions sur le rendu, d'aides à l'initiation des débutants..., puis peuvent venir les échanges de production, la vente en coopérative, et pourquoi pas des cours de cuisine pour apprendre à consommer autrement, et des repas collectifs... c'est un ensemble de savoir-faire à partager, à transmettre.

Il pourrait être implanté des espèces de chênes à gros fruits, des noyers cendrés, des Ostryer de Virginie, des Sumac vinaigrier... aux particularités dépolluantes, tout en conservant des espèces présentes sur Tours, comme celles rencontrées dans les parcs voisins.

◆ **Dynamique de fonctionnement au sein de l'espace public : appel à la solidarité et à la convivialité**

« Le quartier durable prend en compte les dimensions économiques, sociales et participatives »⁹ en plus des constantes de l'écoquartier (« conçu pour minimiser l'impact sur l'environnement »⁹). Il est donc économe et propose un cadre de vie attractif, sein, accessible à tous, et favorise la cohérence sociale.

Ainsi, mon travail sur le quartier des Prébendes, s'inspire des fonctionnements de quartiers durables existants, pour proposer une qualité de vie intéressante, en lien avec les enjeux actuels.

Pascal D'Erm déclare que « la société contemporaine désocialisée appelle aujourd'hui des alternatives fondées sur l'humain et la vie en commun », il parle de solidarité, de mutualisation des savoirs, d'ouverture aux échanges, de complémentarité, d'entraide et de partage... pour arriver à mieux « vivre ensemble autrement » (titre de l'ouvrage).

Dans l'ouvrage « Ecoquartier mode d'emploi » il est détaillé ces fonctionnements visant l'équité et la solidarité. Pour améliorer la qualité de vie en ville, il faut y amener la campagne en rejetant le caractère minéral, en développant un cadre verdoyant, en libérant l'espace public, en l'ouvrant aux loisirs et à des vocations multiples et conviviales (promenades, loisirs, repos, sports, jeux...) tout en préservant son caractère calme et sécurisé. L'espace public doit être attractif et à l'image des habitants et utilisateurs, pour être facile d'appropriation. Là aussi, la vie collective est riche : restaurants alternatifs, aides à domicile pour les personnes âgées, jardins familiaux, soutiens scolaires, animations, entretien des espaces verts, insertion sociale (favorisée par des jardins partagés et autoproductions), atelier de bricolage... Accompagnement des personnes en difficulté dans l'amélioration ou l'auto réhabilitation des logements.

Tout, dans un quartier durable, est tourné vers l'organisation de la vie collective, tourné vers les autres, donc sensément, le quartier doit rester « ouvert et accessible à tous »⁹. « Non fermé sur lui-même »⁹, le quartier des Prébendes doit donc rester perméable et s'intégrer dans le tissu urbain alentour. Son ouverture sur l'extérieur et sa cohérence aux autres quartiers de la ville peut passer par l'organisation de liaisons douces, de trames vertes poursuivies dans les zones proches, puis bien sûr, de liaisons cyclistes et piétonnes en direction du tramway.

Pour limiter les déplacements, les écoquartiers proposent souvent des espaces dédiés au télétravail. Puis, en termes d'achat, il s'y organise des commandes groupées, des achats communs, des coopératives, ou même des services de livraisons, une fois par semaine, par des AMAP (Associations pour le maintien d'une agriculture paysanne : La Riche et Joué-lès-Tours en possèdent à proximité).

◆ **Ouverture aux autres, mise en valeur et animation du quartier via le développement de l'art et la culture dans l'espace public**

J'imagine pour le quartier des Prébendes de demain, une identité artistique et culturelle, répondant aux attentes des citoyens et liées à leurs nouvelles pratiques culturelles. En effet, les grandes tendances d'évolution dans les pratiques

culturelles françaises sont, certes « l'augmentation massive de l'écoute de musique, la généralisation de la culture d'écrans, et le recul de la lecture d'imprimés »³³, mais c'est aussi « l'essor des pratiques artistiques en amateur et la hausse de la fréquentation des établissements culturels »³³. L'offre tant publique que privée doit se diversifier pour poursuivre le processus de démocratisation.

Or, des expositions temporaires, comme « Lyon ou rêve de lions », les « Ain'pertinentes » à Bourg-en-Bresse, les photos grand format de Yann Arthus-Bertrand sur les grilles de parcs français... sont autant d'exemples d'événements artistiques largement appréciés par la population. L'art permanent est aussi porteur d'identité et de dynamisme : la ville de Nantes a fait de l'art et la culture sa devise, avec un jalonnement d'œuvres sur 60 km, devenu circuit touristique incontournable, tout comme Bruxelles a joué avec la bande-dessinée sur les façades en pleine ville... Organisé ou non, permanent ou temporaire, l'art est toujours porteur d'identité, de communication, de découvertes et de rencontres avec la ville.

Mohamed Attia, organisateur de la « Biennale des lions » à Lyon, soutient que « L'aléatoire est plus riche que le contenu programmé »², il aime l'idée de fuir le spectaculaire, pour au contraire glisser l'art discrètement dans la géographie urbaine, il aime laisser l'art investir des lieux insolites et lieux de tous les jours, au contact direct des citoyens. Il parle de « Tisser des liens entre les artistes, leurs œuvres et le public, en offrant du splendide et du merveilleux au coin des rues, au milieu des places, dans les jardins ou sur les ponts. »² Il s'agit de « Rendre la ville encore plus conviviale, encore plus belle... »².

Le quartier des Prébendes de demain, ayant plus d'espace public « libre », pourrait très bien accueillir au détour des rues, des œuvres ou expositions temporaires pour l'animer de l'intérieur (suscite l'intérêt en rentrant chez soi) et pour inciter les curieux extérieurs au quartier, à venir le découvrir.

L'éclairage, sécurisant, mais discret, joueur et innovant, est aussi une forme d'art qui met en valeur les villes. Le Magazine Paysage Actualités d'octobre 2008, parle de « mise en scène nocturne du paysage urbain ». Roger Narboni, lui, parle de « catalyseur de prise de conscience de la beauté et de la diversité des paysages urbains » permettant de redécouvrir et appréhender autrement la ville (la nuit tombée). La lumière artificielle révèle le paysage et en autorise d'autres lectures.

Ainsi, j'imagine le quartier des Prébendes, jouant sur la lumière, du parc aux quartiers voisins, en direction de la gare, du tramway... inséré à son propre titre dans le plan lumière de la ville, pour mettre en avant ce quartier digne d'intérêt. Evidemment « la lumière en tant que matériau porteur d'imaginaire n'existe que par rapport à son double : l'ombre »¹⁵ d'où la nécessité de sauvegarder l'obscurité (par endroit, par moment) aussi, pour le respect de l'environnement diurne et nocturne.

« Ne rien faire est devenu un aspect à part entière de nos manières d'aménager l'espace. Les protections du patrimoine en sont l'exemple dans leur mission de ne rien changer. »¹⁰

Qui est au courant du classement des nombreux bâtiments du quartier des Prébendes, mis à part les propriétaires contraints à tenir compte des règlements plus restrictifs ? Personne, et pour les délimitations officielles du secteur sauvegardé c'est pareil. A quoi sert cet immobilisme du bâti s'il n'est pas mis en valeur ?

La promenade paysagère culturelle sur les rives de l'Aure à Bayeux, (relatée dans Paysage Actualité de mars 2008) est l'exemple d'« une balade pour découvrir autrement le patrimoine historique de la cité », avec « mise en valeur de ses atouts culturels et architecturaux » dans le contexte urbain.

Le quartier des Prébendes devrait permettre aux curieux, touristes, visiteurs ou simples résidents, de connaître, s'informer, découvrir le patrimoine de ce quartier. Nous l'avons vu, les Prébendes ont une histoire et des caractéristiques particulières : zone initiale marécageuse, passé industriel, habitat « particulier » classé, organisation en damiers sous l'influence des réalisations d'Hausmann à Paris... L'ensemble mérite que l'on s'y intéresse.

Pourquoi ne pas proposer, des parcours ludiques (découverte par les enfants avec mots croisés, indices...), des parcours didactiques sur le patrimoine (avec informations sur les façades remarquables, les bustes du parc...), des parcours de promenades entre quartiers (avec aire de jeux et de repos...).

L'art, l'éclairage, le patrimoine... sont autant d'outils à organiser pour permettre au quartier des Prébendes de s'ouvrir sur le reste de la ville et d'inciter la population à le visiter. Cette dynamique sera d'autant plus importante, pour développer le modèle d'une autre mobilité à travers la ville.

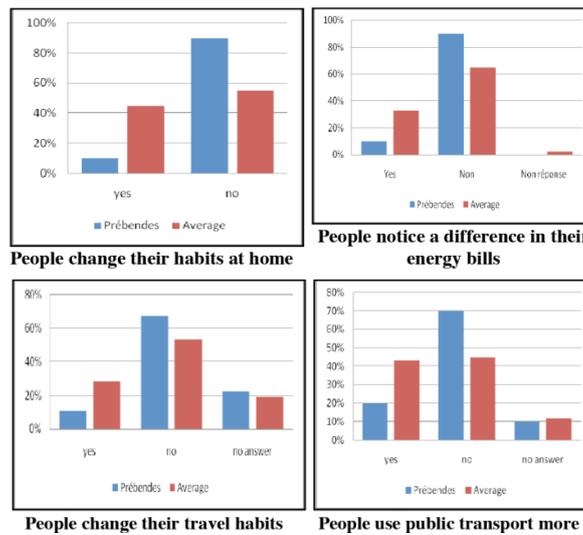
❖ DES FREINS AU CHANGEMENT, LIMITES PAR LA PROGRESSIVITE DE LA PROPOSITION

Marc Weil, remarque qu'il est « Difficile de changer les habitudes, mais [que] des événements peuvent faire émerger un intérêt supérieur, capable de hâter la prise de conscience (décentralisation, crise économique, réchauffement climatique...) ». »

J'ai moi-même remarqué que la population a des difficultés à se projeter dans l'avenir. Puis, M. Desbourdes, m'a expliqué que le peu de foncier disponible pour de nouvelles constructions est soumis à des mouvements importants de population. « L'esprit conservateur » de la plupart des résidents voulant éviter de « défigurer le quartier ».

Mais les besoins actuels du développement urbain, sont incontestables : la densification urbaine est à venir. Or, « les villes doivent être densifiables avant d'être denses »¹⁶ et les changements s'opérant de plus en plus vite, les aménagements doivent « devenir réversible facilement »¹⁶. M. Weil indique que « le processus est long, mais une fois bien adaptée, la densification est acceptée. » C'est pourquoi, il est indispensable de consulter la population, pour malgré tout, ne pas la brusquer et lui laisser le temps d'accepter les idées et d'en fournir.

L'actuelle population du quartier, n'est pas encline aux changements, comme le montre les graphiques issus du rapport de Séminaire intensif Erasmus 2009. Cependant, cela s'explique par l'immobilisme prolongé du quartier. Les résidents ne sont pas dans une dynamique de changement.



Aux questions concernant des changements de comportements par rapport aux années précédant 2009 : « changer leurs habitudes à la maison, noter une différence dans leurs factures d'énergies, changer leurs habitudes de déplacements, utiliser plus les transports publics » les habitants des Prébendes (bleu) répondent plus souvent « non » que les habitants de la ville en général (rouge).

Fig. : Réponses aux questions portant sur les changements de comportements.
Source : Séminaire intensif Erasmus 2009

Or, à l'aube de l'arrivée du tramway dans la ville, il est sûrement temps d'insuffler cette dynamique.

Conclusion

Nous avons vu que sous ses apparences de quartier sans problème, l'espace public du quartier des Prébendes est aujourd'hui complètement lié à la mobilité, qui elle-même est essentiellement tournée vers l'automobile. Or, les intersections actuelles et l'aménagement des voies ne sont pas sécurisants pour l'ensemble des utilisateurs, la mise en avant unique de l'automobile ne répond pas aux attentes et besoins des années à venir, pour répondre aux enjeux environnementaux.

La mise en place des zones de circulation apaisées, la diminution des stationnements, l'incitation au covoiturage et aux partages multiples de véhicules sont des aménagements permettant de rééquilibrer l'utilisation de l'espace public pour les différents utilisateurs (résidents, personnes extérieures, piétons, cyclistes, PMR...). Cette modification de l'espace dédié à la mobilité entraîne une possible réappropriation de l'espace public par la végétation, des activités de loisirs, de découvertes et de culture... permettant de réapprendre la solidarité, la participation citoyenne au fonctionnement de la ville et le « vivre ensemble ». En répondant ainsi aux enjeux environnementaux et sociétaux, tout en faisant attention de donner satisfaction aux résidents (enjeux locaux) et aux utilisateurs extérieurs, le quartier des Prébendes pourrait réellement s'ouvrir sur la ville et devenir un modèle d'action, un précurseur du vivre mieux demain.

Porté par la dynamique générale de la communauté d'agglomération et de la ville, le quartier, avec l'arrivée du tramway à proximité, a enfin une occasion de sortir de son immobilisme. Les actions proposées pour sa transformation peuvent être mises en place progressivement. Etape par étape, sans brusquer les modes de vie, en respectant l'inertie liée au changement, misons sur le fait que cette proposition de nouvel aménagement qui apporte un caractère durable et un équilibre au quartier pourrait convaincre et plaire.

Bibliographie

• Ouvrages imprimés :

0. ■ ASCHER François.- *Les nouveaux principes de l'urbanisme : la fin des villes n'est pas à l'ordre du jour.*- édition de l'Aube, 2001.- (103 p.)
1. ■ ASSOCIATION NEGAWATT.- *Manifeste Négawatt, réussir la transition énergétique.*- édition Actes Sud Colibris, janvier 2012.- (370 p.).- (collection Domaine du possible)
2. ■ ATTIA Mohamed.- *Lyon ou rêve de lions : 60 lions, 60 lieux, 60 artistes.*- EMMA Production, projet 2004.- (145 p.)
3. ■ BU Ludovic, FONTANES Marc, RAZEMON Olivier.- *Les transports, la planète et le citoyen : En finir avec la galère, découvrir la mobilité durable.*- édition Rue de l'échiquier, 2010.- (190 p.).- (collection Les petits ruisseaux)
4. ■ CERTU.- *Les zones de circulation particulières en milieu urbain : air piétonne, zone rencontre, zone 30.*- édition Certu, novembre 2008
5. ■ CERTU.- *L'enquête ménages déplacements « standard Certu » : guide méthodologique.*- édition Certu, 2008.- (202 p.).
6. ■ CERTU.- *Recommandations pour les aménagements cyclables : Une voirie pour tous : sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage.*- édition Certu, mise à jour en septembre 2008.- (108 p.).- (collection Référence Version)
7. ■ CERTU.- *Personnes âgées et transports collectifs : Dossiers 165, transport et mobilité.*- édition CERTU, 2005.- (70 p.)
8. ■ CETUR.- *La ville à pieds : pour un aménagement urbain mieux adapté au piéton.*- édition CETUR, 1986.- (61 p.)
9. ■ CHARLOT-VALDIEU Catherine, OUTREQUIN Philippe.- *Ecoquartier mode d'emploi.*- édition Eyrolles, 2009.- (243 p.)
10. ■ DELBAERE Denis.- *La fabrique de l'espace public : Ville, paysage et démocratie.*- édition Ellipses, 2010.- (187 p.).- (collection La France de demain)
11. ■ D'ERM Pascale.- *Vivre ensemble autrement : un éco-village, habitat groupé, écoquartier.*- édition ULMER, 2009.- (144 p.).- (collection Les nouvelles utopies)
12. ■ KAPLAN Daniel, MARZLOFF Bruno.- *Pour une mobilité plus libre et plus durable.*- éditions FYP, novembre 2008.- (86 p.).- (collection La fabrique des possibles)
13. ■ NARBONI Roger.- *La lumière le paysage : créer des paysages nocturnes.*- édition Le moniteur, 2003.- (230 p.).- (collection technique de conception)
14. ■ PREDINE Eric.- *Des jardins en partage.*- édition rue de l'échiquier, 2009.- (94 p.).- (collection Conservation écologique)
15. ■ USTER Guillaume.- *Services de mobilité et d'information : innovation et recherche.*-édition PREDIT, 2008.- (81 p.).- (collection : La documentation française, transport recherche innovation)
16. ■ WEIL Marc.- *Ville et mobilité : un couple infernal ?*- édition de l'Aube, 2005.- (90 p.)

• **Articles de périodiques imprimés :**

17. ■ « Conception > aménagements », « Conception > Solutions ». *Paysage Actualités*, mars 2008, p.22 et p.26
18. ■ « Conception > fleurissement ». *Paysage Actualités*, septembre 2010, p.29
19. ■ Dominique Thieffry.- « Eco quartier, quartier durable ? ». *Habitat Naturel : construire et vivre sain*, n°36, janvier-février 2011, p.72
20. ■ « DOSSIER Espaces verts : partager les jardins ». *Habitat et Société*, n°64, décembre 2011.- p.39 (édition Union sociale pour l'habitat)
21. ■ « Enquête » et « Entretien > chantier ». *Paysage Actualités*, avril 2008, p.4 et p.40
22. ■ « Entretien > méthode » et « Conception > solution ». *Paysage Actualités*, octobre 2008, p.38 et p.20
23. ■ « Les espaces verts au secours de la « Sécu » : Une voie pour réduire les dépenses de santé ». *Le Monde*, 27 juillet 2011

• **Thèses, Mémoires, Rapports inédits :**

24. ■ GEISMAR Anne-Claire.- *Le rapport affectif au logement et aux espaces environnants*, Le quartier des Prébendes, Tours (37).- 99 p.
Projet de Fin d'Etude : Université de Tours : EPU-DA, 2008.
25. ■ Urban Planning responses to climate change : a low energy consumption district in Joué-les-Tours (France)
Erasmus intensive program : Universities of Bologna, Bristol, Hannover, Nijmegen, Oradea, Tours, 2009.

• **Ouvrage électronique :**

26. ■ CHAILLOT Claude.- *Les quartiers et faubourgs de Tours*.-
Persee, *Revue Scientifiques* :
http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/noroi_0029-182x_1959_num_24_1_1275

• **Sites web consultés :**

27. ■ Agglomération Tours Plus : <http://www.agglo-tours.fr/>
28. ■ Agence De l'Environnement et de Maîtrise de l'Energie :
<http://www2.ademe.fr/servlet/KBaseShow?sort=-1&cid=96&m=3&catid=12599>
29. ■ Comité des Parcs et Jardins de France :
http://www.parcsetjardins.fr/centre/indre_et_loire/jardin_des_prebendes-171.html
30. ■ Données Environnement : <http://www.donnees-environnement.com/>
31. ■ L'express : http://www.lexpress.fr/region/les-pr-eacute-bendes_478047.html
32. ■ Insee :
<http://www.insee.fr/fr/ppp/bases-de-donnees/donnees-detaillees/duicq/uu.asp?reg=24&uu=37701>

33. ■ Mobilité aggro-Tours (Tours Plus) :

<http://mobilite.agglo-tours.fr/index.php?idtf=39>

34. ■ Les pratiques culturelles des français :

<http://www.pratiquesculturelles.culture.gouv.fr/index.php>

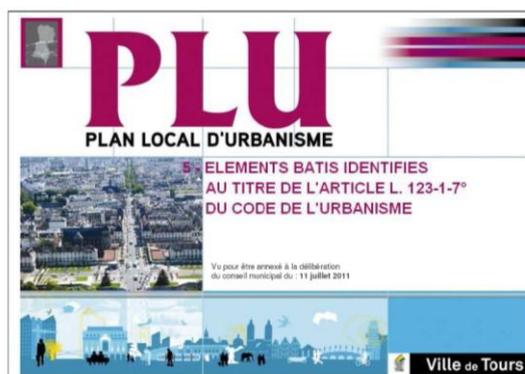
35. ■ Vélociti (location de vélo Tours) : <http://www.velociti.fr/index.php?idtf=3>

36. ■ Visite de Chambéry, Ville en zone 30 :

<http://www.espacepieton.org/Travaux/France/chambery.html>

ANNEXE 1

J'illustre ici le principe de la liste des bâtiments à protéger. Citant seulement 4 exemples rue de Boisdénier, car plus de 1000 bâtiments sont concernés dans le quartier des Prébendes.



INVENTAIRE DES BATIMENTS IDENTIFIES AU TITRE DE L'ARTICLE L 123-1-7° DU CODE DE L'URBANISME

Deux degrés de protection viennent ensuite s'appliquer, tant aux édifices isolés qu'aux séquences : leurs modalités de protection sont définies dans le règlement du PLU. Un code de quatre couleurs a été retenu pour une meilleure compréhension et identification des immeubles inventoriés.

édifice isolé à protection forte
ensemble d'édifices à protection forte
édifice isolé à protection très forte
ensemble d'édifices à protection très forte

N° de voirie	Nombre d'édifices	Référence cadastrale	Description architecturale sommaire et références historiques	Photographie
Rue de Boisdénier				
Longue voie établie suivant un axe est-ouest, la rue de Boisdénier marque la limite sud du jardin des Prébendes. Contrairement à son pendant au nord, la rue Roger Salengro, elle ne compte qu'un nombre assez limité d'immeubles d'un fort intérêt architectural. Le front bâti est de constitution homogène, dépassant rarement les trois niveaux, et n'est rompu que par les quelques hôtels particuliers en milieu de parcelle faisant face au jardin, cette discontinuité étant adoucie par la végétation et la présence de murs de clôture et de grilles de qualité.				
23, 25	2	DT 298 à 299	Maison jumelée en brique et pierre de bonne qualité architecturale. Le linteau des portes est surmonté d'un oculus et d'un fronton en arc en anse de panier reproduisant celui des baies du rez-de-chaussée.	
49	1	DT 391	Maison de ville symétrique à trois travées avec moulures sur les linteaux.	
101	1	ES 432	Bâtiment en L en R+2 avec corniche à modillons bien marquée. Le bâtiment bas servant actuellement d'entrée est sans intérêt.	
103	1	ES 431	Bâtiment en fond de parcelle.	

ANNEXE 2 : QUESTIONNAIRE

Utilisation de l'espace public dans le quartier des Prébendes

- Etes-vous résident ou simple utilisateur du quartier des Prébendes ?

Si « résident » :

- Combien avez-vous de voitures (ou 2 roues motorisées) pour l'ensemble de votre foyer ?

Les voiries et la circulation, au sein du quartier :

- La majorité des voies sont à sens unique, est-ce d'après vous un avantage ou un inconvénient ? Pourquoi ?
- Les intersections des voies sont principalement à « priorité à droite ». Est-ce d'après vous un avantage ou un inconvénient ? Pourquoi ?
- La signalisation est-elle adaptée pour permettre une bonne lisibilité de ces carrefours ? Pourquoi ?
- Les aménagements permettent-ils une bonne visibilité ? Pourquoi ?
- Avez-vous déjà eu personnellement /dans votre entourage, un accrochage ou accident au sein du quartier ? Combien de fois / de personnes ?
- Où est stationné votre véhicule la majorité du temps (jour/nuit) ?

Si « résident » :

- Combien avez-vous de vélo pour l'ensemble de votre foyer ?
- Sont ils propriété ou location ?
- Où sont ils stationnés durant les périodes de non utilisation ?
- Utilisez-vous quelquefois le vélo pour vos déplacements ? oui / non
 - Si oui, pour quels types de déplacements? Et à quelle fréquence ?
- Qu'est ce qui vous rebute à une plus fréquente utilisation du vélo en ville et au sein du quartier ?
- Qu'est ce qui pourrait vous incitez davantage à l'utilisation de ce mode de déplacement ?

En termes de cadre de vie :

- Est-ce que l'importante présence des voitures stationnées dans les rues vous importune, en tant qu'utilisateur de l'espace public ? oui / non / sans avis

Si résident : Avez-vous accès à un espace vert privé ? oui / non

- Fréquentez-vous le jardin des Prébendes d'Oé ? oui / non
 - Si oui, à quelle fréquence ?
- Qu'est-ce que vous y appréciez ?
- Quelles autres activités extérieures pourraient vous inciter à fréquenter l'espace public ?
- Connaissez-vous le concept de jardin partagé ? oui / non
- Est-ce que cela pourrait vous attirer ? oui / non / sans avis

Si « résident » : Dans un périmètre accessible à pied ou en vélo depuis votre domicile, vous manque-t-il un service ou un commerce de proximité ? Si oui, lequel ?

Si « simple utilisateur du quartier » : Trouvez vous que le quartier manque de service ou de commerces de proximité ? Si oui lesquels ?

- Avez-vous des remarques à ajouter, suite à ce questionnaire ?

ANNEXE 3

CITADINE

Botanique >> Halles >> Jean Jaurès >> Febvotte >> Beaujardin
Beaujardin >> Febvotte >> Jean Jaurès >> Halles >> Botanique

Lundi au samedi | Toute l'année

Botanique	9.03	10.55	11.40	12.29	13.14	14.00	14.48	15.35	16.20	17.23	18.13
Maryse Bastié	9.05	10.57	11.42	12.31	13.16	14.02	14.50	15.37	16.23	17.26	18.16
Docteur Chaumier	9.09	11.02	11.47	12.35	13.20	14.07	14.55	15.42	16.28	17.31	18.20
Grand Marché	9.13	11.06	11.52	12.40	13.25	14.12	15.00	15.47	16.34	17.37	18.26
Jean Jaurès	9.18	11.11	11.57	12.45	13.30	14.18	15.06	15.54	16.42	17.45	18.33
Prebendes	9.23	11.16	12.02	12.50	13.35	14.23	15.11	15.59	16.48	17.51	18.38
Febvotte	9.27	11.20	12.06	12.54	13.39	14.27	15.15	16.03	16.52	17.55	18.42
Maurice Bedel	9.31	11.25	12.11	12.59	13.44	14.32	15.20	16.08	16.57	18.00	18.46
Beaujardin	9.37	11.32	12.17	13.05	13.50	14.38	15.26	16.14	17.03	18.06	18.52

Beaujardin	8.19	10.00	10.50	11.32	12.17	13.05	13.50	14.38	15.26	16.14	17.03
Maurice Bedel	8.25	10.07	10.57	11.38	12.23	13.11	13.56	14.44	15.32	16.20	17.10
Febvotte	8.29	10.12	11.02	11.43	12.28	13.16	14.01	14.49	15.37	16.25	17.15
Prébendes	8.33	10.16	11.06	11.47	12.32	13.20	14.05	14.53	15.41	16.29	17.19
Jean Jaurès	8.39	10.22	11.12	11.53	12.38	13.26	14.11	14.59	15.47	16.35	17.25
Grand Marché	8.43	10.26	11.16	11.58	12.42	13.30	14.15	15.03	15.51	16.39	17.29
Docteur Chaumier	8.48	10.30	11.20	12.03	12.47	13.35	14.20	15.08	15.56	16.45	17.35
Maryse Bastié	8.52	10.35	11.25	12.09	12.53	13.41	14.26	15.14	16.01	16.50	17.41
Botanique	8.54	10.37	11.27	12.11	12.55	13.43	14.28	15.16	16.04	16.53	17.44

Source : http://www.filbleu.fr/telecharge/fiches_lignes_2012/ligne_Citadine.pdf



Mise en valeur et transformation à caractère durable du quartier des Prébendes à Tours.

TOURS - Indre-et-Loire – 37

Le contexte actuel de changement de nos sociétés occidentales engage des transformations pour adapter la ville et le citoyen aux nouveaux besoins pour répondre aux enjeux récents (environnementaux et sociétaux).

L'étude approfondie du quartier des Prébendes montre que malgré ses caractéristiques actuelles plutôt positives, la mobilité et l'espace public en son sein peuvent être améliorés.

L'objectif est de rendre cet espace central de la ville moteur local d'initiatives aux changements, tout en lui permettant d'être à la hauteur des besoins futurs. Pour y parvenir, ce projet commence par l'analyse de la ville de Tours et sa communauté d'agglomération, pour comprendre leurs influences sur le quartier des Prébendes, avant de définir les caractéristiques propres de la zone de travail. Ensuite, vient l'étude de la composition de l'espace public actuel du quartier et l'observation des comportements au sein de celui-ci, à l'aide d'entretiens semi-directifs auprès de résidents et d'utilisateurs, de comptages, de prises de vues... A partir de là, et en lien avec les enjeux de développement durable, sont définis des objectifs pour guider l'amélioration et la transformation du quartier.

En tenant compte du diagnostic et en enrichissant mes réflexions par des lectures, une proposition d'aménagement pour les générations à venir se dessine. La mobilité y est apaisée, sécurisée, équilibrée entre les différents usagers. Elle s'appuie sur de réelles alternatives à l'automobile, en misant entre autres sur le partage. L'espace public, centré autour du jardin des Prébendes d'Oé (largement apprécié tel quel), est alors réaménagé. Libéré des stationnements automobiles, ré-agrémenté de verdure, il devient lieu de convivialité, de détente....

La mise en place de cette proposition peut se faire de façon progressive pour limiter les freins au changement. Ainsi, le quartier des Prébendes deviendrait vitrine d'un vivre autrement, quartier durable dont la dynamique serait contagieuse et inscrite dans la continuité urbaine.

Mots clés : Projet prospectif - Mobilité - Espace public

Enjeux environnementaux et sociétaux - Dynamique de changement